

ŽELEZNIČNÝ semafor

ŽSR

MESIAČNÍK ŽELEZNÍČ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

JÚN 2013

**Za štyri dni
železničiari preložili trať,
opravili most
aj železničné priecestie**
Ž semafor CUP 2013

Mŕtvola vo vlaku
Železnica v hlavnej úlohe seriálu



EDITORIAL

KRÁSNE LETO

Pri výbere fotografie na júnovú obálku sme mali v redakcii niekoľko veľmi pekných záberov. Nielen z našej tvorby, ale aj od našich pravidelných fotografů. Boli to väčšinou zábery ilustračné, typicky letné. Také, ktoré už na prvý pohľad hlásia príchod leta. Vlak „ponorený“ v žltom koberci prekrásnych kvetov, výhybka, ktorú strážia divé maky a ďalšie lúčne kvety...

Nakoniec však zvíťazili naši kolegovia traťováci zo Žiliny. Prečo? Najmä preto, lebo oni najviac priblížili súčasné dni na železnici. Rekonštrukcie, stavby, výluky, veľa robotníkov na tratiach, mechanizmy, aj takýto je súčasný obraz železničnej prevádzky. Na našich potulkách po Slovensku nebola tak núdza o získanie spravodajstva, keďže sa robí takmer v každom regióne. Na východe Slovenska železničari absolútne ekonomickým prístupom zvládli v krátkom čase preložiť trať, zrekonštruovať priecestie a opraviť most. Podarilo sa to za štyri dni výluk. Vďaka výbornému načasovaniu a skvelej koordinácii prác, ale, samozrejme aj preto, že to bolo na jednej trati. Na strednom Slovensku sme mali možnosť vidieť novinku v podobe špeciálnych priecestných zábran a neunikli nám ani opravy železničných priecestí. Zo západu krajiny sme si priniesli správy a fotografie z vynovených staníc. A keďže stavebný ruch je na železnici v týchto dňoch v plnom prúde, romantické, kvetinové fotografie museli ustúpiť traťovákovi pri práci.

Aj napriek množstvu práce si väčšina z nás želá, aby tento prúd bol čo najväčší a trval čo najdlhšie. Prerušíť ho však môže dovolenkové obdobie. Ale to je samozrejme veľmi potrebné, aby sme načerpali nové sily. Dobré počasie si zaprajme nielen kvôli dovolenkám, ale aj kvôli rekonštrukciám a modernizáciám, ktoré sú na našej 165-ročnej železnici ozaj veľmi potrebné.

Rovnako, ako kvety na obálke, aj voľnejšie témy museli ustúpiť pracovným. O to radšej vám o nich napíšeme v júlovom čísle. V ňom vám prinesieme informácie o návšteve azerbajdžanských železničiarov na Slovensku, ale aj o stretnutí bývalých prednostov, dnes už dôchodcov v Košiciach a Bratislave. A nie je to len preto, aby sme o akciách napísali, ale najmä preto, že sa od týchto skúsených ľudí vždy máme čo učiť. Rozhovor s Ing. Pavlom Stetuličom je toho dôkazom.

Želám vám príjemné čítanie a krásne leto!

Zmeny systému dopravnej obslužnosti



Posledné májové a prvé júnové porady vedenia ŽSR mali na programe množstvo aktuálnych tém spojených so železničnou prevádzkou, ľudskými zdrojmi, ale aj prebiehajúcimi projektmi. Členovia vedenia sa venovali aj otázkam investičného plánu a povodňovej situácii.

Projekt koncepcie rozvoja ľudských zdrojov

Vo vedení ŽSR boli prerokované dokumenty, na základe ktorých sa začnú práce na projekte koncepcie ľudských zdrojov. Rozhodnutím GR č. 23/2013 zo dňa 21. mája bol schválený zámer tohto projektu a následne nariadením GR č. 10/2013 dňa 3. júna bol menovaný projektový manažment (riadiace a výkonné štruktúry projektu). Detailný plán projektu bude spracovaný do konca tohtoročného júna.

Zmeny systému dopravnej obslužnosti na traťových úsekoch s nižším rozsahom realizovaných výkonov

GR rozhodnutím č. 25/2013 schválil hodnotiacu správu tohto projektu. Projekt vznikol v júni 2011 na základe iniciatívy č. 6 v rámci Programu úspor a optimalizácie ŽSR. Cieľom projektu bolo okrem iného posúdiť a navrhnúť vybrané traťové úseky na zmenu dopravnej obsluhy za účelom úspory nákladov. Analyzovaných bolo celkom 24 traťových úsekov, pri ktorých bol zároveň navrhnutý aj možný budúci stav, vrátane definovania základných parametrov systému obsluhy (ZRD alebo DOZZ), odhadu investičných výdavkov a predbežnej návratnosti. Na základe toho bolo navrhnutých celkom 7 traťových úsekov k realizácii zmeny systému dopravnej obslužnosti (Prievidza – Jelšovce, Stakčín – Humenné, Medzilaborce – Bánovce nad Ondavou, Nálepkovo – Červená Skala, Maťovce – Bánovce nad Ondavou, Leopoldov – Šurany, Maťovce ŠRT – Haniska pri Košiciach ŠRT). Zároveň bolo uložené zabezpečiť detailné rozpracovanie investičných akcií na uvedených traťových úsekoch, aby sa vytvorili podmienky na ich zaradenie do investičného plánu ŽSR.

Projektové riadenie

Vedenie ŽSR prerokovalo pravidelnú správu za oblasť riadenia projektov. Rozhodnutím GR č. 22/2013 bol schválený upravený plán projektu pre fázu implementácie projektu č. 02/2012 - Objektívizácia zborníkov výkonových noriem a zvýšenie účinnosti normotvornej základne na efektivitu a produktivitu. Rozhodnutím GR č. 26/2013 bol schválený plán projektu č. 02/2013 - Inventarizácia majetku na ŽSR pomocou čiarových kódov. Ukončenie implementácie pilotného overovania projektu sa predpokladá ku koncu tohto roka a vyhodnotenie pilotného overovania

projektu je predpokladané vo februári 2014. Rozhodnutím GR č. 27/2013 bola schválená správa z návrhu budúceho stavu projektu č. 08/2011 - Využitie synergického potenciálu zamestnancov ŽT a OZT pre zabezpečenie prevádzky a údržby železničnej komunikačnej infraštruktúry. Na základe toho bude od 1. 7. 2013 na odbore 210 GR ŽSR zriadený jednotný garant ŽSR pre elektronické komunikačné siete (EKS) a komunikačno-informačné systémy (KIS).

Investičný plán

Členovia vedenia schválili a následne v Správnej rade bola prerokovaná zmena investičného plánu – vlastné zdroje dodávateľských spôsobov na rok 2013. Touto zmenou nie je dotknutý celkový plánovaný objem 130 mil. €. Zmena sa týkala akcií so zameraním na odstraňovanie nenormových a technicky nevyhovujúcich stavov jednotlivých objektov ŽSR. Ďalej na odstraňovanie havarijných stavov na tratiach a objektoch a pomalých ciest v sieti ŽSR, vrátane zmeny vyplývajúcej z prijatých interných predpisov ŽSR (predovšetkým osobitné sledovanie a obstaranie projektovej dokumentácie a následnej realizácie akcií).

Vedenie ŽSR sa zaoberalo prípravou ukončenia výstavby trate Nové Mesto n/Váhom – Púchov I. a II. etapa v úseku Nové Mesto n/Váhom – Zlatovce. Slávnostné ukončenie je plánované na 27. júna. Bližšie informácie o tejto akcii budú zverejnené v nasledujúcom čísle Ž semaforu.

Preventívne očkovanie

Vo vedení ŽSR bol schválený zámer zorganizovať pre zamestnancov firmy preventívne očkovanie proti klieštovej encefalitíde. Táto akcia sa organizuje pravidelne, naposledy v r. 2009 - 2010. Očkovanie bude dobrovoľné, nepovinné a smerovať bude najmä na pracovníkov s vysokou pravdepodobnosťou vzniku tejto nákazy.

Mimoriadna povodňová situácia

Na júnovom stretnutí vedenia boli zhodnotené dopady povodňových situácií na prevádzku ŽSR, vrátane plnenia opatrení v oblasti krízového riadenia a ochrany. Bolo konštatované, že táto situácia bola zo strany ŽSR zvládnutá. Generálny riaditeľ v tej súvislosti vyjadril poďakovanie všetkým zainteresovaným zamestnancom za profesionálne zvládnutie tejto mimoriadnej situácie.

Ing. Anton KUKUČKA

Od 9. júna nastali zmeny v cestovaní vlakom

Od nedele 9. júna platí 2. plánovaná zmena cestovného poriadku vlakov osobnej dopravy 2012/2013. Viaceré spoje v diaľkovej a regionálnej doprave majú zmenené odchody, úprava GVD riešila aj zlepšenie prípojovosti vlakov. Novinkou je opätovné zavedenie reklamného produktu „Meno vlaku“ zo strany ZSSK, prostredníctvom ktorého si podniky a inštitúcie môžu kúpiť názov vlaku. Svoje názvy už zmenili vlaky najvyššej kategórie IC 503 Gerlach a IC 506 Kriváň, po novom sa volajú „UNION POISTOVŇA“. Uvádzame aspoň niektoré z dôležitejších zmien.

INTEGROVANÝ DOPRAVNÝ SYSTÉM V BRATISLAVSKOM KRAJI
Od 1. júna sa na území hlavného mesta SR Bratislava a regiónu Záhoria testuje prevádzka integrovaného dopravného systému. S predplátnym cestovným lístkom už možno v Bratislavskom kraji cestovať neobmedzene všetkými vlakmi kategórie REX a Os.

***Rozsiahle úpravy GVD vyplynuli aj z modernizácie traťových úsekov na koridore a železničných staníc Trenčín, Dubnica nad Váhom, Ilava a Púchov. Zmeny, či už zrušenie spojov, posun a predĺženie trás sa na tomto úseku dotkli 57 vlakov osobnej dopravy.**

***Na zvýšenie cezhraničného prepojenia s ČR boli predĺžené trasy vybraných dopoludňajších vlakov na úseku Javorník nad Veličkou – Myjava, ktoré následne nadväzujú na sieť vnútroštátnych spojov. Zmeny v úseku Myjava – Vrbovce – Javorník nad Veličkou zasiahli 20 vlakov osobnej dopravy.**

***Rýchlik R 801 „Poľana“ na trase Bratislava - Zvolen - Prešov a R 813 „Sitno“, ktorý jazdí medzi Bratislavou, Zvolenom a Košicami, zastavujú už aj v železničnej stanici Turňa nad Bodvou.**

***Rýchlik R 1505 „Šarišan“ vychádza z Bratislavy, po novom prichádza do Prešova 20.34 hod., cestujúcich smerujúcich do Bardejova čaká nový prípoj s odchodom 20.38 hod.**

***V Prešove už kratšie stoja aj vybrané osobné vlaky na trati Lipany - Kysak, aby neboli ohrozené prípoje.**

***Od 21. apríla vychádza nový vlak aj z Banskej Bystrice a smeruje do Bratislavy. Rýchlik R 1530 jazdí len v nedeľu, mimo obdobia letných prázdnin od 30. júna do 25. augusta. Z východnej stanice odchádza o 17.21 hod. a v metropole Slovenska je o 21.07 hod. Vlak zastavuje ako vlaky diaľkovej dopravy a navyše v Hronskej Dúbrave a Hliníku nad Hronom. Z Banskej Štiavnice do Hronskej Dúbravy bol k tomuto vlaku vytvorený prípoj vlakom Os 6214 (Banská Štiavnica odch. 17:30 h - Hronská Dúbrava prích. 17:59 h) ako alternatíva k vlaku Os 6212. Z tohto dôvodu bolo zmenené aj obmedzenie u vlaku Os 6212 na „ide v nedeľu od 30. júna do 25. augusta.“**

***Na hornej Nitre sa vzájomnou zmenou kalendárnych obmedzení 4 osobných vlakov vytvára možnosť nových víkendových prepojení Nitry a Prievidze, kde týmto riešením budú na seba v Topoľčanoch nadväzovať vlaky počas pracovných dní aj počas dní pracovného pokoja.**

Všetky podrobnosti o cestovaní vlakom získajú cestujúci na čísle Kontaktného centra 18 188, pri volaniach zo zahraničia na tel. číslo +421 2448 58 188, ktoré má nepretržitú prevádzku, v zákaznických centrách ZSSK, v osobných pokladniciach ZSSK, na emailovej adrese: info@slovakrail.sk alebo na internetovej stránke www.slovakrail.sk.



Eurofondy sa začnú opäť čerpať

Modernizácia železníc a projekty spojené s prestavbou infraštruktúry sa často spájajú aj s rôznymi kauzami a podozreniami. Podozrenia z korupcie a kartelu boli aj v železničných tendroch na Považí. Železničné projekty sa tak preverovali viac ako rok na podnet Európskeho úradu pre boj proti podvodom, pretože finančne na ne má prispieť EÚ. Podozrenia sa však vyšetrovaním na prokuratúre nepotvrdili, a tak sa na základe výsledkov vyšetrovania očakáva, že od leta sa začnú eurofondy opäť čerpať. Brusel Slovensku vyčíta všeobecne pri eurofondoch aj vysokú mieru chybovosti. A tiež poukázal na problémy v stanovení lehoty na poskytnutie súťažných podkladov v rámci

procesu verejného obstarávania. Väčšina podozrení pri tendroch sa týkala korupcie. Pri modernizácii trate Žilina – Krásno nad Kysou prokuratúra preverovala zase podozrenia z kartelu. Trestné stíhanie vo veci bolo zastavené, pretože skutok nie je trestným činom a všetky podozrenia boli vylúčené. Terajšie vedenie ministerstva dopravy už pripravilo pre eurokomisárov katalóg rizík. Ide o akési preventívne opatrenia, akými chce štát zabrániť sporným otázkam aj v budúcnosti. Katalóg rizík rezort dopravy pošle do Bruselu tento mesiac a očakáva sa, že v lete by malo prísť odblokovanie platieb pre Operačný program Doprava.

(red)

Za štyri dni železničníari preložili trať,

Od pondelka 27. mája do štvrtka 30. mája 2013 bolo na železničnej trati Košice – Prešov poriadne rušno. Dôvodom boli rozsiahle rekonštrukčné práce, ktoré zahŕňali preloženie trate v Prešove, opravu železničného mosta v Kendiciach a železničného priecestia v Haniske.

Tieto pomerne náročné rekonštrukčné práce boli naplánované tak, aby sa stihlo čo najviac urobiť v rovnakom časovom období. Aj napriek skvelému plánu a dobrému načasovaniu, priniesli však práce niekoľko obmedzení vlakovkej dopravy. Pre cestujúcich bola zriadená náhradná autobusová doprava z Drienovskej Novej Vsi do Prešova a späť. Avšak, aby boli obmedzenia čo najmenšie a trvali čo najkratšie, železničníari všetky potrebné práce naplánovali a zrealizovali naraz. Na spomínanom úseku sa uskutočnila výmena mostníc na moste v km 11,652 (pri Kendiciach), oprava železničného priecestia v km 13,223 (Haniska) a preložka trate v km 15,313 – 15,013 v Prešove. Preloženie trate vykonávali Železničné stavby Košice, a.s. z dôvodu výstavby nadjazdu, ktorý je súčasťou stavby obchvatu Prešova. „Využili sme túto skutočnosť a zosúladiť aj naše plánované rekonštrukcie mosta a priecestia s prekládkou trate v Prešove. Presunuli sme termíny výluk tak, aby sa čo najviac stihlo urobiť v rovnakom čase, a aby sa čo najmenej ovplyvnila železničná doprava,“ povedal Ing. Ján Nastišin, riaditeľ OR Košice, ktorého sme zastihli na moste v Kendiciach. A podarilo sa. Všetko sa stihlo podľa plánu. Akurát preložka trate sa o niekoľko minút predžila kvôli prietrži mračien v Prešove. Demontáž koľaje na moste aj na priecestí realizovali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov, rovnako ako aj ďalšie potrebné práce. Na železničnom moste v Kendiciach vymenili mostári 104 mostníc, očistili a opravili pásnice pod mostnicami a opravili opory a pilier. Nový náter dostala mostovka a vykonali sa aj ďalšie drobné opravy, potrebné k zlepšeniu technického stavu železničného mosta ponad



Viete, akú činnosť vykonáva tento silný chlap, ktorého sme na moste v Kendiciach nazvali Herkulom? Obrovským kladivom udrie po mostnici, akoby skúšal koľko vydrží... Ide však o otláčenie mostnice, ktoré zabezpečí silným nárazom a v miestach „otlakov“ sa vyznačia miesta na uloženie. Naším Herkulom bol Alexander Schutz.

rieku Torysa. Náročné prípravné práce sa vykonali aj na železničnom priecestí, keďže išlo o výmenu novej konštrukcie v celej šírke priecestia. Pomáhali, samozrejme, mechanizmy a nasadenie väčšieho počtu robotníkov. Nová priecestná konštrukcia STRAIL zabezpečila komfortnejší prejazd cestných vozidiel, čo ocenia najmä vodiči, ktorí priecestím denne prechádzajú. Aj preloženiu trate podliehalo množ-



Ťažko nahovoriť chlapov na zapózovanie na moste, kde je každý sústredený na svoju činnosť. Podarilo sa nám to pri ošetrovaní a nátere uložených plôch pásnice, ktorú vykonávali zľava: Jaroslav Baran a Martin Mesarč. V pozadí, v strede je vedúci prác Peter Malinovský.



Na moste v Kendiciach sme počas výluky zastihli aj zľava: Ing. Jána Nastišina, riaditeľa OR Košice a Ing. Jána Semana, riaditeľa košického mostného obvodu.

opravili most aj železničné priecestie



Náročné prípravné práce vykonali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov na železničnom priecestí v Haniske neďaleko Prešova. Pomáhali, samozrejme, aj mechanizmy a nasadenie väčšieho počtu robotníkov.



Stopercentné zosúladenie a absolútna disciplína je potrebná aj pri pre-sune a osadení novej mostnice. Svoje o tom vedia aj naši kolegovia z SMÚ M0 Prešov.

stvo náročných prípravných prác, ako vytrhanie starých koľajových polí, príprava nového koľajového lôžka, uloženie nových koľajových polí. Potrebné boli aj nové trakčné stožiare a ešte množstvo ďalších potrebných prác, ktoré vykonali dodávateľským spôsobom Železničné stavby Košice, a.s.. Železničníari všetky spomínané náročné práce zvládli v pomerne krátkom čase aj napriek nepriazni počasia. O štyri dni bola železničná doprava na trati Košice – Prešov bez obmedzení. Prejazd cez celogumovú priecestnú konštrukciu v Haniske pri Prešove je pre vodičov cestných vozidiel omnoho hladší a komfortnejší a iba veľmi pozorný cestujúci vníma, že vchádza do Prešova po preloženej trati, ktorá ustúpiť stavbe nadjazdu. Ten je súčasťou obchvatu Prešova, ktorý bude spojnicou diaľnice s novou cestou.

Dana SCHWARTZOVÁ, Foto: autorka, balky a STV



Preloženie trate vykonávali Železničné stavby Košice, a.s. z dôvodu výstavby nadjazdu, ktorý je súčasťou stavby obchvatu Prešova.



Preloženie trate si vyžiadalo veľké množstvo prípravných prác, jednu z nich bolo aj nové trolejové vedenie.



Prejazd cez celogumovú priecestnú konštrukciu STRAIL v Haniske pri Prešove je pre vodičov cestných vozidiel omnoho hladší a komfortnejší.



Z koľajiska v Senici je dočasná jednokoľajka

O železničnej stanici v Senici sme už niekoľkokrát písali. Budova je už vynovená, ale obmedzenia pre cestujúcich ešte trvajú. Dôvodom je úprava okolia staničnej budovy. Stavbári sa tentoraz zamerali na koľajisko. Obnovujú koľajový spodok aj zvršok prvej a tretej staničnej koľaje, budujú dve nástupištia s pevnou hranou. Zmení sa aj konfigurácia koľajiska a pribudne parkovisko.

Najbližšia koľaj pri staničnej budove je už čiastočne odstránená, pretože ustúpila nástupišťu č. 1. Z pôvodne priebežnej koľaje ostanú už len 2 slepé, približne 100-metrové úseky pri oboch zhlaviach stanice. Druhé rozšírené nástupište je budované medzi koľajou č. 1 a 3. Obe nástupištia sa posunú vľavo od hlavnej budovy smerom na Trnavu. Všetky vlaky momentálne jazdia iba po piatej, najvzdialenejšej staničnej koľaji. „Osobná doprava nie je obmedzená, k piatej koľaji bol vytvorený prístupový koridor a cestujúci sú usmerňovaní. Informačný systém ich upozorňuje na zvýšenú opatrnosť pri pohybe v koľajisku aj o zákaze vstupovania do koľajiska ešte pred zasta-



Cestujúci sú usmerňovaní, pretože prístupový koridor aj provízorne nástupište sú príužke. Prednosť majú cestujúci vystupujúci z vlaku. Až keď opustia koridor, môže sa do vlaku nastupovať.



Vlaky od Kútov aj Trnavy jazdia len po jednej staničnej koľaji.

vením vlaku,“ uviedol Ing. Pavol Feranec, prednosta ŽST Jablonica a zároveň aj nesamostatnej ŽST Senica. Súčasťou stavebných úprav senickej železničnej stanice a jej okolia je aj nové parkovisko, ktoré iste poteší cestujúcich, ktorí k vlakom prichádzajú osobnými autami. Nové priestory ponúkne aj rekonštruovaná príslušná sociálno-prevádzková budova, v ktorej okrem technických zložiek ŽSR sídlia aj kolegovia zo ZSSK a ZSSK CARGO. Ukončenie rekonštrukcie koľajiska je naplánované na 9. júl 2013 a stavbári by mali zo stanice nadobro odísť v decembri 2013.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Moderný vestibul v Trnave už slúži cestujúcim

Od štvrtka 30. mája slúži cestujúcim v trnavskej železničnej stanici nové zákaznícke centrum. Nachádza sa v zrekonštruovanom vestibule na poschodí, ktorý cestujúci využívajú od polovice januára 2013. Aktuálne prechádza zmenami aj prízemie budovy.

Vynovený vestibul na poschodí staničnej budovy okrem osobných pokladní poskytuje priestory na čakanie vlakových spojov, otvorená bola aj čakáreň pre cestujúcich s deťmi. V súčasnosti menia rekonštrukčné práce výzor prízemnej časti budovy. Obnovou prešlo schodisko, pribudli eskalátory z prízemnia na poschodie, aj výťah pre cestujúcich, na ostatnej časti prízemnia vznikajú nové komerčné priestory. Bývalý batožinový podchod stavbári prebudujú na podchod s výťahmi pre imobilných cestujúcich. Podchod pre cestujúcich bol očistený od grafity kresieb, je vymaľovaný, získal aj novú podlahu. Otvorenie prízemnia pre cestujúcich je naplánované na koniec júla. Potom sa stavebné práce zamerajú na predstaničný priestor, rekonštruovať sa má schodisko pred budovou a priestor medzi výpravnou budovou a nástupišťom č. 1. Vizuálne zmeny zasiahnu aj riadiacu vežu, kde teraz sídlia výpravcovia. Tieto práce by mali byť ukončené ešte v tomto roku.

Ing. Roman REMENÁR, foto: balky



Okrem opraveného schodiska spájajú prízemie s poschodím aj nové eskalátory.



Rekonštruuje sa aj spojovacia časť medzi výpravnou budovou a budovou OR, kde majú pracoviská prevádzkoví zamestnanci.



Sprístupnením moderného vestibulu na poschodí sa výrazne zlepšili podmienky pre cestujúcich.

Rekonštrukcia železničnej stanice Košice pokračuje

Rekonštrukcia železničnej stanice Košice, ktorá začala koncom roka 2011, pokračuje aj v týchto dňoch. Rekonštrukciou sa plánuje dosiahnuť skultúrne a zatriktívnenie železničnej stanice. Zároveň táto prestavba zabezpečí cestujúcim vyšší komfort a ponuku širokých služieb. Okrem obnovy, ktorá je súčasťou projektu revitalizácie, sa už niekoľko týždňov intenzívne pracuje aj na rekonštrukcii prvého nástupištia. Tá má odstrániť problémy so zatekaním.

Rekonštrukcia je rozdelená do troch etáp. V prvej boli zahrnuté najmä búracie a prípravné práce, ktorých súčasťou bolo aj presťahovanie zamestnancov ŽST do náhradných priestorov. Vykonali sa priestorové úpravy niektorých podlaží výškovej budovy aj objektu na Masarykovej ulici a zväčšila sa plocha obchodného refazca. Nástup druhej etapy priniesol väčšie obmedzenie pohybu cestujúcich v prevádzkovom priestore prijímacej haly. Vytvorili sa však zátarasy, ktoré vymedzujú bezpečný pohyb cestujúcich. Realizovala sa montáž ocelevej konštrukcie na 2. a 3. nadzemnom podlaží, na ktorých bude obchodná pasáž. Zrušená je aj pôvodná čakáreň, ktorú dočasne zastúpila reštaurácia na prvom poschodí. Cestujúci sa do nej môžu uchýliť aj po polnoci v prípade mimoriadností, aby nečakali na zmeškané vlaky osobnej dopravy v neútulnom prostredí v priestore staveniska.



Košická železničná stanica bude jednou z najmodernejších slovenských staníc, ktorá bude cestujúcim ponúkať široké možnosti služieb a veľký výber obchodných sietí.



Aj keď 1. nástupište bolo v rokoch 2004 kvôli zatekaniu opravované, problém sa opäť vrátil. Ostáva len veriť, že súčasná rekonštrukcia vyše 201 m opravovanej dĺžky a 3000 m² plochy nástupištia tieto problémy nadobro odstráni.



V polovici mája začala rekonštrukcia plochy prvého nástupištia, čo má vplyv na preorganizovanie pristavovania vlakov osobnej dopravy. O všetkých zmenách sú cestujúci vyrozumení staničným rozhlasom. Stavenisko je zatrasené a označené zákazom vstupu. Súčasťou prác, ktoré je potrebné zrealizovať kvôli zatekaniu a problémom s odtekaním zrážkovej vody, je rozobratie zámekovej dlažby, stiahnutie štrkového lôžka, demontáž vrstiev nástupištia, úprava kanalizácie, izolácie a opätovné uloženie zámekovej dlažby. Pri hrane nástupištia sa doplní resp. nahradí súčasná dlažba prvkami pre nevidiacich. Zároveň sa pri tejto rekonštrukcii vymenia aj prístrešky a namontuje sa nové prestrešenie vstupov do podchodov. Ukončenie rekonštrukcie prvého nástupištia je naplánované na 15. november 2013. Rekonštrukcia stanice bude pokračovať aj ďalšími plánovanými prácami. V druhej polovici roka by sa mal napríklad inštalovať nový hlasový a vizuálny informačný systém. Predpokladaný termín ukončenia druhej etapy prestavby vstupnej haly a nadzemných podlaží je plánovaný na december 2014. Následne bude pokračovať tretia etapa, zameraná na prístavbu stanice. Predpokladané celkové investičné náklady stavby dosahujú čiastku 2,8 milióna €. Dodávateľom a investorom stavby je spoločnosť ACHILES Slovakia s.r.o..

(sch), Foto: balky

V Kamenici nad Cirochou majú nové nástupištia

Aj v Kamenici nad Cirochou majú cestujúci vlakom dôvod na radosť. Už niekoľko dní im v železničnej stanici aj na zastávke slúžia nové nástupištia. Okrem vynoveného vzhľadu nové nástupištia s pevnou hranou vyhovujú súčasným normám a predpisom. Zvýšila sa tak bezpečnosť a kultúra cestovania v podobe komfortnejšieho nástupu a výstupu cestujúcich.

Pôvodné sypané nástupištia nevyhovovali platným normám, a tak bola ich úprava nevyhnutnosťou. Rekonštrukcia si vyžiadala aj opravu železničného zvršku, ktorý bol schátraný. V staničnom koľajisku tak v súčasnosti cestujúci využívajú nástupište s pevnou hranou typu SUDOP pri 1. a 2. koľaji v dĺžke celkovo 300 m. Železničný zvršok si pre svoj zlý technický stav vyžiadala opravu pri obidvoch koľajach v celkovej dĺžke vyše 327 metrov. Súčasťou rekonštrukcie sú aj dva úrovňové prejazdy pre vozíky z panelov a spevnený chodník zo zámekovej dlažby. Rovnaký postup vykonala dodávateľská košická firma Koľajové dopravné stavby, s.r.o. aj na rovnomennej železničnej zastávke, kde vybudovali 100 metrov hraneného nástupištia po obnove rovnako dlhého železničného zvršku. Stavebné úpravy v Kamenici nad Cirochou trvali 5 týždňov a celkové náklady sú vyčíslené na 125 111,- €. (sch)



Nové nástupištia vyhovujú predpisom a normám, ale čo je najdôležitejšie, uľahčili výstup a nástup cestujúcich do vlakov.

Požiar v napájacej stanici spôsobil tajomný úkaz

Príroda je v ostatných týždňoch až príliš štedrá na lejaky a búrky, preto nebolo nič neobvyklé, keď 11. mája v noci padal na Bratislavu mierny dážď. Na odbočke Bratislava – Vinohrady akurát slúžil dozorca výhybiek Róbert Podracký, ktorý o 23:23 hod. nahlásil elektrodispečerovi požiar v objekte neďaleko stojacej trakčnej napájacej stanice.

Horel prefabrikovaný domček pre dekompenzačné meniče filtračno-kompenzačného zariadenia, ktoré slúži pre kompenzovanie jalového výkonu a filtráciu vyšších harmonických frekvencií. Pri jeho správnom fungovaní ŽSR neplatia penále dodávateľovi elektrickej energie za nesplnenie kvality odobratej elektrickej energie. Oheň zlikvidovali železniční hasiči s pomocou kolegov z hasičského záchranného zboru SR. Samotná prevádzka trakčnej napájacej stanice našťastie nebola týmto požiarom trvale ovplyvnená a trakčné vedenie zostalo napájané. Prekvapujúci bol ale pôvodca



Nezvaný hosť zanechal za sebou takúto stopu.

požiaru. Vyšetrovatelia totiž zistili, že oheň mal na svedomí nezvaný hosť – guľový blesk. Záhadný atmosférický jav zničil zariadenie



Prírodný atmosférický úkaz poškodil dekompenzačné meniče v domčeku, vedľa stojaci transformátor a prístrojový transformátor napätia v rozvodni 25 kV.

domčeka natolko, že sa musí kompletne nahradiť iným, modernejším. Avšak takáto obnova si vyžaduje aj ďalšie úpravy, preto sa celá oprava zrealizuje dodávateľským spôsobom v sume 300 000 €.

(balky), foto: Jozef BOLEČEK



Polícia zastavovali cestné motorové vozidlá pred príchodom vlaku.

V čase uzávierky tunela Horelica prechádzala kamiónová doprava po náhradnej trase stredom mesta cez staré železničné priecestie, sprevádzkované pri zastávke Čadca – mesto. Križovanie železničnej trate s cestnou komunikáciou nebolo chránené žiadnym zabezpečovacím zariadením, na jeho prítomnosť vodičov upozorňovali dopravné značky. ŽSR na mieste obmedzili rýchlosť vlaku na 40 km/h a v prístupnej skríňovej Avii zriadili dočasné stanovisko závorára,

Staré priecestie zachránilo Čadcu pred kolapsom

ŽSR odvrátili v Čadci cestný kolaps, ktorý hrozil v nočných víkendových hodinách od 17. do 19. mája počas plánovanej údržby tunela Horelica a jeho kompletnej odstávky. Prechádzajúce kamióny nemohli v tomto čase použiť ani obchádzkovú trasu, na ktorej bol pre rekonštrukciu uzavretý horelický most. Komplikovanú situáciu vyriešilo dočasne aktivované priecestie v centre mesta.



Na priecestí vykonával dozor aj prednosta ŽST Čadca Ing. Rastislav Čerňanský.

v ktorom sa v troch nočných zmenách od 20.35 hod. do 6.30 hod. striedali zamestnanci ŽST Čadca. Technické zložky odvetvia EE a OZT zabezpečili osvetlenie stanovišťa a takisto aj jeho zapojenie do traťového telefónneho okruhu Čadca – Krásno nad Kysucou. Cestnú dopravu cez priecestie riadili policajné hliadky PZ SR a mestskej polície, na základe hlásení závorára o prichádzajúcich vlakoch. Po opätovnom sprevádzkovaní tunela bolo priecestie zrušené.

(balky), foto: Stanislav KRÁLIK

Výstava na košickej stanici ukázala hrôzy holokaustu

Putovnú výstavu Vagón, venovanú holokaustu Židov počas 2. svetovej vojny, predstavila nadácia Pochodu živých 20. mája



Starý drevený vozeň a dobová uniforma umocňovali autentickosť výstavy.

priamo na košickej stanici. Expozícia na inštalovaná v drevenom vagóne, v akých boli Židia deportovaní do koncentračných táborov, poskytla desivý pohľad na zverstvá Nemcov. Pochmúrne obdobie svetových dejín približovali autentické čiernobiele fotografie, staré kufre alebo na podlahe namalované stopy ľudí, ako sa tiesnili v uzavretom vagóne. Navyše, košická železničná stanica bola centrom transportov, tadiaľ prechádzali takmer všetky vlaky s deportovanými Židmi z Maďarska a cez Prešov a Muszynu smerovali do smutne známeho Oswiečimu. Počas piatich dní expozičnú navštevovali aj triedy



Historické fakty o holokauste zaujímali aj mladú generáciu.

zo základných a stredných škôl, aby najmä mladá generácia videla, akú hrôzu a utrpenie národov môže spôsobiť antisemitizmus a rasizmus.

(balky), foto: autor

V jednom týždni opravili dve priecestia

Usilovný výkon zamestnancov SMSÚ ŽTS TO Žilina určite ocení ne jeden vodič cestného vozidla. Počas piatich dní od 3. do 7. júna zrekonštruovali nie jedno, ale hneď dve železničné priecestia na trati Žilina – Rajec.

Obe priecestia, jedno nachádzajúce sa v katastri Porúbka a druhé pri Lieťavskej Lúčke, sú od seba vzdialené necelé 2 kilometre. Tvoria krížovanie železničnej trate s cestami tretej triedy vedúcich do neďalekých obcí. Dožitá výdrevka, ale aj skorodované a prehnuté gumokovové diely na priecestí určite dvíhali adrenalín nejednému miestnemu vodičovi cestného vozidla.



Skorodované diely gumokovu šli z priecestia preč, nahradila ich celopryžová konštrukcia.

O nápravu sa postarali traťoví robotníci z SMSÚ ŽTS TO Žilina. Počas denných výluk zdemontovali poškodené priecestné konštrukcie, vytrhli pôvodné koľajové pole s drevenými podvalmi a na novozriadenú podkladovú vrstvu štrkového lôžka položili nové koľajové pole na betónových podvaloch. Čo je ale najpodstatnejšie, na priecestiach boli namontované zosilnené celogumové priecestné konštrukcie typu STRAIL. Tie zaručia, že prejazd cestných vozidiel cez priecestia už bude plynulejší, komfortnejší a bezpečnejší.



Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina opravovali priecestia počas denných výluk, cestná doprava bola presmerovaná cez dočasne vybudované priecestia.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Zlodeji v Žiline vyšli naprázdno, trolej nie je ich



Zamestnanci SMSÚ EE TV Žilina demontujú nepoužívané trolejové vedenie z vlaku trakčného vedenia.

Železničná stanica Žilina – Teplička začala s prevádzkou 4. marca 2012, ale v ten deň sa zároveň skončili výkony v žilinskej zriaďovacej stanici. O nevyužívané kovové súčasti železničnej infraštruktúry okamžite prejavili záujem dlhoprstí z neďalekej kolónie. Veľkým lákadlom je aj trolej nad prázdnyimi koľajami, preto ho radšej preventívne demontujú zamestnanci SMSÚ EE TV Žilina.

Premiestnením vlakov tvorby do Žiliny - Teplickej sa v zriaďovacej stanici Žilina prestali využívať viaceré technické zariadenia. V koľajisku je už nepotrebných napríklad 76 výhybiek či 24 návěstidiel. Doslova ako magnet pôsobí na zberačov kovov trolej nad prázdnyimi koľajami. Veď za ukoristenú med' by v zberni dostali zaujímavú finančnú čiastku. Nekalý úmysel prekazili zamestnanci SMSÚ EE TV Žilina. V priebehu piatich týždňoch postupne demontovali trolejové vedenie nad 32 koľajami zriaďovacej stanice. Ich pracovnú činnosť z bezpečnej vzdialenosti sledovali aj osadníci z miestnej kolónie. Sú natoľko drzí, že pre kus železa by neváhali vykradnúť aj vlak trakčného vedenia s uskladneným demontovaným materiálom. Preto si ho elektrikári radšej v noci strážili a trolej v koľajisku okrem výluko-



Zdemontované kovové súčasti trolejového vedenia je potrebné čo najskôr ukryť pred zrakmi zlodejov.

vých prác držali pod napätím. V zriaďovacej stanici Žilina je v súčasnosti udržiavaných približne 100 výhybkových jednotiek a 20 koľají, z toho 5 využíva kontajnerový terminál.

(balky), foto: autor

Na vykoľajený vlak bol žeriav prikrátky

Vykoľajený osobný vlak v Poprade zastavil 25. mája na niekoľko hodín železničnú dopravu na hlavnej trati pod Tatrami. Súprava pozostávajúca z dvoch motorových jednotiek radu 840 prišla zo Starej Ľubovne a po tom, ako v stanici vystúpili cestujúci, prázdna smerovala do depa. Pri posune došlo na výhybke k vykoľajeniu prednej jednotky, ktorá svojou polohou zablokovala obe traťové koľaje. Od 10.35 hod. sa medzi Popradom a Svitom zastavila železničná doprava, niektoré osobné vlaky boli odrieknuté, iné nahradili autobusy. Po zhodnotení situácie k nehode vyrazili mostári z Košíc. Podľa ich riaditeľa Ing. Jána Semana, podmienky nemali jednoduché. Jednotka sa vykoľajila všetkými troma podvozkami na zatrolejovanom úseku a navyše aj pod mostom. Namiesto žeriavov preto použili nakolajovací hydraulický systém, ktorý po 5 a pol hodinách dostal súpravu späť na koľaj. Doprava bola obnovená až večer, 5 minút po 21. hodine. Pri tejto nehode pravdepodobne došlo k zlyhaniu ľudského činiteľa a nerešpektovaniu návěstí na hlavnom návěstidle.

(balky), foto: Vladimír SIKORSKÝ



Profesionalita, to je to, čo som na železnici

Prežil niekoľko revolučných zmien. Narodil sa vo vojnovej Slovenskej republike, prežil povojnové Československo aj socializmus. Žil v ČSFR a teraz je občanom Slovenskej republiky. Nemal a nemá rád bigotných ľudí a je jedno, či ide o kresťanov, komunistov alebo demokratov. Netají sa vierou, ani tým, že bol komunistom a považuje sa za demokrata. Jediné, čo pomerne nekompromisne presadzuje a uznáva je profesionalita. Železničiar telom aj dušou, ako sa zvykne ľuďom zaniateným pre svoju prácu vraviť. A Ing. Pavol Stetulič bol a je zaniateným železničiarom. Dnes už mimo služby, ale s obrovským množstvom spomienok, aj na obdobie spreď 20. rokov.



Aké sú vaše spomienky na obdobie vzniku ŽSR. V akej funkcii ste v tom čase pôsobili?

Najprv v krátkosti spomeniem obdobie pred ostatnou revolúciou. V ČSFR existovala unitárna železnica Československé štátne dráhy. ČSD mali tri stupne riadenia: ministerstvo - dráha - výkonná jednotka. Do riadenia sa miešali aj prevádzkové oddiely a špeciálne pracoviská rezortu. Celé to malo charakter „pragocentrizmu“, a ten provokoval. Tak ako napokon každý „centrizmus“. Aj ten dnešný - bratislavský. V ČSD sa začali ozývať nedocenení adepti na ďalšie centrá. Musím pripomenúť a zdôrazniť, že na Slovensku sme boli spokojní s organizačným usporiadaním. V Bratislave bola jedna zo štyroch dráh - Východná dráha. Boli tu tri prevádzkové oddiely (PO) Košice, Zvolen, Bratislava. Železnica mala vtedy vysoké výkony. Najvyššie boli v obvode košického PO, trochu nižšie v bratislavskom obvode a výrazne najnižšie vo zvolenskom PO. V Žiline bolo vysunuté pracovisko bratislavského PO v podobe dispečerského pracoviska. Kde teda bola nespokojnosť? V Ústí nad Labem a Brne. Treba si uvedomiť, že dovtedajšia „slepá poslušnosť voči moci“ bola už takmer na konci. Vznikla otázka, čo so spokojným Slovenskom? Nebolo predsa mysliteľné, aby na Slovensku zostala jedna mohutná dráha - neporovnateľne väčšia, ako črtajúcich sa 5 radiacích celkov v Čechách. A tak bolo treba rozdeliť aj Slovensko na dve časti. Nič iné v tom nebolo. Aby som to personifikoval, na Slovensku bol náčelníkom dráhy Ing. Oravec (prišiel zo Zvolena). Ten mal 6 námestníkov. Medzi nimi som bol aj ja - rodený východniar - v pozícii námestníka pre technický a investičný rozvoj a Ing. Egyed (tiež východniar) v pozícii námestníka pre mobilné prostriedky. Je vhodné pripomenúť, že na Federálnom ministerstve dopravy (FMD) platili niektoré nepísané pravidlá. Napríklad, že ministrom bol obyčajne uznávaný železničný odborník. Že 1/3 pracovníkov ministerstva boli Slováci, že minimálne 1/3 prostriedkov na investície išla na Slovensko. Stále minimálne dvaja námestníci ministra boli Slováci z Východnej dráhy. Toto všetko vytváralo v rezorte určitú klímu. A dodám, že klímu pre Slovensko žičlivú a chápujú. V tejto atmosfére sme pripravovali na Slovensku dve oblastné riaditeľstvá (OR) - bratislavské a košické. Bolo to po vzájomnej dohode naplánované na začiatok pôsobenia od 1. 1. 1990 s vymenovanými riaditeľmi. Pre bratislavské OR bol menovaný Ing. Egyed, pre košické som to bol ja. Obidvaja sme pripravovali organizačnú štruktúru a personálne obsadenie, pracovali sme koordinovane a vo vzájomnej zhode. Dobré sme si rozumeli, keďže sme sa dlhé roky poznali a spolupracovali. V tejto situácii sa zrodila „nežná revolúcia“. A začali sa dvíhať vášne. Na scénu sa vyrojili revolucionári a začali „kádrovať“ a aj kráľglovať. Spočíta niekedy niekto koľko poctivých ľudí, odborníkov, v tej dobe museli odísť, lebo bolo treba trafiky pre trafikantov? V tomto smere sa táto revolúcia v ničom neodlišovala od tých predchádzajúcich. Sám som bol svedkom toho, ako rušňovodiči vyjadrovali nedôveru svojmu náčelníkovi, vzdelanému odborníkovi, inžinierovi. Alebo ako posunovači išli odvolávať svojho náčelníka len preto, lebo od nich chcel, aby v práci nosili prilby. Zrazu sme tu mali popletenú demokraciu s anarchiou. V tejto klíme už nebolo ani pomyslenia na to,

aby sme vstúpili do realizačnej fázy nových OR. Dodnes tvrdím, že to bola obrovská škoda. V opačnom prípade sme si mohli v budúcnosti odpustiť mnohé organizačné lapsusy. Ja som sa zrazu ocitol vo zvláštnej situácii. Bol som vymenovaný riaditeľom neexistujúceho riaditeľstva. V Bratislave bola personálne iná situácia. Ing. Oravec už bol ústredným riaditeľom, Ing. Egyed už bol oblastným riaditeľom a ja som bol akože jeho námestníkom. Ale „nové štruktúry“ zrodené revolúciou ma chápali ako človeka, ktorý chcel rozbiť jednotnosť slovenských železníc. S Ing. Egyedom sme obidvaja vedeli, že jestvujúce organizačné usporiadanie do budúcnosti bude treba korigovať. A tak sme sa dohodli na zriadení „Vysunutého pracoviska OR Bratislava v Košiciach“. Stal som sa vysunutým námestníkom oblastného riaditeľa. V Košiciach ma prijali s nedôverou. Prevádzkový oddiel formálne existoval, ale bývalý náčelník PO Ing. Špak nezískal dôveru. Jeho takto „vyznamenali“ dispečeri. Vynikajúci odborník, zapálený železničiar, vzácny a charakterný človek a zrazu sa pohyboval po budove ako bezprízorný. Vyriešil som to svojky. Budeš mojim námestníkom! Tak vznikla rarita, námestník mal námestníka. V tom organizačnom marazme si to asi nikto nevšimol. Za krátku dobu to vyriešil Ing. Špak tak, že rozviazal pracovný pomer a zo železnice odišiel. Dodnes tvrdím, že to bol obrovský nezmysel a pre železnici veľká škoda. Po revolúcii nastal rýchly sled udalostí. Tlakom neodolali ani predchádzajúci riadiaci pracovníci. Na železnici prišli reformátori, ktorí zabudli, že železnice mali akýsi logický historický vývoj. Začali budovať železniciu podľa svojich predstáv. Tam niekde bol ten zlom, kedy železnice začali upadať.

V septembri 1993 sa menilo vedenie podniku. Vznikli štyri prevádzkové riaditeľstvá (PR). Vy ste sa stali riaditeľom košického PR. Ako by ste zhodnotili toto obdobie?

Áno, vznikli štyri prevádzkové riaditeľstvá. V Košiciach, Zvolene, Žiline a v Bratislave. Ja som sa stal riaditeľom toho košického. Tu som mohol realizovať svoje predstavy o organizácii riadiaceho centra v Košiciach, aké som pripravoval organizačne od roku 1990. Zhodnotím to len veľmi stručne. Bola to veľmi vydarená organizačná štruktúra a je veľká škoda, že mala tak krátke trvanie. Prevádzkové riaditeľstvá zanikli bez toho, aby ktokoľvek vyhodnotil ich funkčnosť. V tejto funkcii ma zastihol aj vznik Slovenskej republiky a logicky, ako následok tejto skutočnosti, aj vznik ŽSR. Mnohí ľudia na Slovensku privítali vznik samostatného Slovenska s nadšením. Ja som tento pocit nemal. Mal som predovšetkým pocit obrovskej zodpovednosti a aj neistoty. Uvedomoval som si, ako sa v praxi vyvíjal „pragocentrizmus“ a to, že samostatné Slovensko stratí prístup k mnohým duševným hodnotám, ktoré boli sústredené v Prahe a v Čechách. Rovnako som vedel, že Slovensko stratí prístup k mnohým vysokoodborným kapacitám a bude nútené si ich budovať od počiatku. A v niektorých prípadoch si ich nebude schopné vybudovať vôbec. Nasledujúce roky mi dali za pravdu. Hlavne preto som postrádal nadšenie. Samotné rozdelenie ČSD na dva samostatné právne subjekty prebehlo veľmi kultivovane. Pripravili ho tímy skutočných odborníkov a, ako som skôr spomenul, tieto tímy pracovali v priaznivej klíme predchádzajúceho spoločného štátu. Nerozdělilo sa len to, čo sa rozdeliť nedalo a tam Slovensko a ŽSR ťahali za kratší koniec.

Železnici nekompromisne presadzoval

Čo bolo pre vás najsilnejším zážitkom v čase vzniku ŽSR?

Po vzniku ŽSR nastala doba reforiem, žiaľ, často nelogických a neúspešných. Nastala doba tunelovania štátneho podniku, poklesu výkonov a aj doba prieniku neodobnosti do firmy. Bol to čas „rozdávania trafik“ podľa politickej príslušnosti. Železnice začali strácať svoje dominantné postavenie na prepravnom trhu. Začal sa proces neustáleho zhoršovania ekonomických výsledkov. Prejavovala sa absencia dopravnej politiky štátu. Nastal proces presunu prepravných výkonov na cestnú dopravu so všetkými následkami. Ak by som mal vyjadriť môj najsilnejší pozitívny zážitok z uplynulých dvadsiatich rokov, tak moja odpoveď je, neviem! Tých negatívnych zážitkov mám však veľa. Kto ma dobre pozná, ten vie, že som sa cítil ako ryba vo vode, keď som bol v priamom kontakte so železničnou prevádzkou. Tam som sa považoval za odborníka. A preto som nikdy nepochopil myšlienkové pochody toho generálneho riaditeľa ŽSR, ktorý ma menoval do funkcie riaditeľa Divízie osobnej prepravy. A pritom viem, že som bol úspešným riaditeľom aj tam. Ja si však neviem odpovedať ani na zásadnejšiu otázku. Po roku 1990 som nebol nikdy „trafikantom“, a pritom som sa dožil dôchodu vo vysokej riadiacej funkcii. Ako je toto možné, dodnes neviem.

Ako vnímali zmeny fungovania na železnici ľudia vo vašom okolí?

Na každom pracovisku ktoré som riadil, som sa snažil vytvárať profesionálne náročné, ale dobré medziľudské vzťahy. Som šťastný, že sa mi to dosť darilo. Môžem však povedať, že moji spolupracovníci veľmi kriticky prijímali také riadiace akty, ktoré boli nelogické a ktoré bolo nutné korigovať. O dobrú klímu som sa snažil až do tej doby, pokiaľ to len bolo možné. A keď to už možné nebolo, odišiel som. Je mi dodnes ľúto, že som zanechal kolektív ľudí, s ktorými som si rozumel. Bol to veľmi dobrý kolektív. Tým zlomom, ktorý spôsobil môj odchod bola skutočnosť, že jedného pekného dňa sa mi v kancelárii

objavil trafikant, ktorý mi mal robiť námenstníka. Námenstníka takého, ktorého nikto nepotreboval a nechcel. Pochopil som princíp hry, nesúhlasil som a odišiel.

Čo sa podľa vás udialo po vzniku ŽSR ako najlepšie a čo považujete za negatívum doby?

To najlepšie v čase vzniku ŽSR bola skutočnosť, že ŽSR vôbec vznikli a že vznikli na základe kultivovaného procesu delenia ČSD. A to najhoršie? Že sme v mnohom museli začínať od nuly a v niektorých prípadoch bol ten štart veľmi ťažký, až nemožný. O železnici sa v minulosti hovorilo, že je to „modrá armáda“ alebo že sme „štát v štáte“. Sú to prenesené významy, ale je to aj pravda. Dnes už zďaleka nie sme disciplinovaná armáda a zo štátu sa nám vytratilo napríklad školstvo, niektoré profesie, zdravotníctvo, polícia a možno aj niečo iné. Moja pôvodná profesia u železnice bola profesia „zabezpečovák“. Neskromne poviem, že za existencie ČSD som bol považovaný za špičkového odborníka v ČSFR. Teraz však musím vyjadriť nemiernu ľútosť na tým, že táto profesia vymiera a je na zániku. Takýto stav ŽSR nemôže prežiť a malo by sa na zlepšení tejto situácie začať pracovať.

Aké ďalšie medzníky by ste spomenuli počas prvých rokov fungovania ŽSR?

Ak by som mal hovoriť o niečom pozitívnom, musel by som oddeliť osobnú dopravu od nákladnej prepravy. V nákladnej preprave je to, žiaľ, „jazda z kopca“. Objemy v nákladnej preprave nie sú vôbec zrovnateľné s objemami pred 20 rokov. Ak medzník, tak jedine medzník toho negatívneho zvratu. Bol to moment, keď si vtedajší premiér posadil do ministerského kresla jedného pána z VSŽ. A ten si zas do kresla generálneho riaditeľa ŽSR posadil iného pána, tiež z VSŽ. Na železnici vtedy začala „neskutočná doba“. Vtedy sa zrodila

myšlienka, že vraj manažér nemusí byť dobrý odborník, stačí, ak je vraj dobrý manažér. A to stačilo! Prišla plejáda manažérov, ktorí mali záujmy rôznorodé, výnimočne aj prospešné pre železnice. Vývoj v osobnej doprave zaznamenal pozitívny zvrat vtedy, keď sa začala venovať pozornosť kultúre cestovania a keď sa začalo investovať do obnovy vozového parku. Dnes je situácia neporovnateľne lepšia ako pred 20 rokmi. Výrazne prosperuje v tejto oblasti obnova tratí a zariadení pre cestujúcich. Zvýšila sa kultúra styku s cestujúcimi. Cesta je to dobrá, len v nej pokračovať. A ešte niečo – keby sa tak podarilo dospieť k rozumnej štátnej dopravnej politike a dostať cestujúcich späť do vlakov, to by bolo to najpozitívnejšie. Dá sa to, musí to však urobiť štát.

Ďakujeme za rozhovor.

Dana SCHWARTZOVÁ

O príprave novej organizačnej štruktúry s námestníkom riaditeľa ŽSR Ing. PAVLOM STETULIČOM

Prednosť dávam postupným krokom

Chýbajú kvalifikované informácie pre riadiace rozhodnutia • Rezortizmus, to je pojem, a nie nadávka • Bez regiónu sa nepohne • Súčasné stanice začleniť do ucelených technologických celkov

● Predpokladám, že ste presvedčený o nultosti zmeny systému riadenia a organizácie práce na železnici. Ak je to tak, potom si zrejme uvedomujete slabé miesta terajšieho systému riadenia a organizácie práce. V čom podľa vás spočívajú?

Slabé miesta vidím v dvoch rozhodujúcich oblastiach: v nedostatku kvalifikovaných informácií pre potreby riadenia a v prílišnej centralizácii riadenia. K prvej oblasti by som dodal, že z rôznych príčin sa nevykonávajú dostatočne ekonomické rozbor nákladovosti na jednotlivé druhy činnosti, teda nie je známe, a akými nákladmi železnica vlastne pracuje na konkrétnych traťových úsekoch, v odvetviach alebo pri konkrétnych činnostiach. Chýbajú nám tým rozhodujúce kvalifikované vstupy pre riadiace rozhodnutia. A teraz k problematike prílišnej centralizácie: Uvedomujem si, že z hľadiska nákladovosti by najefektívnejšie bolo také riadenie, ktoré má minimálny počet riadiacich stupňov. Najdobrešie by teda bolo jednotupňové s maximálnou centralizáciou. Ale vzhľadom na veľkú teritoriálnu rozloženú železničnej siete je bezpodmienečne nutné priblížiť rozhodovacie akty tam, kde sa uskutočňujú činnosti. A z toho plynie požiadavka na maximálnu decentralizáciu. Problém súčasného riadenia na

železnici vidím v tom, že nie je rozumne stanovená optimálna hranica medzi týmito dvoma požiadavkami.

Nezabúdajme pritom, že zmyslom hospodárskej činnosti železnice by mal byť zisk. Železnica by mala mať také možnosti, aby brnila zmyslu mohla podriať systém riadenia a organizáciu práce. Či železnica bude v tom smere úspešná, závisí v mnohom od jej legislatívneho posadenia v spoločnosti a vzťahu k štátu. Toto by mal vyriešiť pripravovaný zákon o železničnej SR. Pripravovaná organizačná štruktúra ŽSR by mala vytvoriť podmienky pre trhové správanie sa železnice na dopravnom trhu. Predpokladám totiž, že nový zákon o železničnej SR, popri existencii taríf, pripustí aj možnosť používať zmluvnú cenu za prepravu. Tá by potom musela náležite pokrývať podmienky trhu.

● Je záruka, že nová štruktúra odstráni spomínané nedostatky v riadení a poruchové miesta v organizačnej štruktúre?

Záruka by mala byť. Keďže dopravný systém by mal byť funkčný stále, nie je vhodné ho ohrozovať nedomyšlenými experimentmi. Verím, že nová organizačná štruktúra bude prioritárne zodpovedať a že bude zaručovať funkčnosť systému. Prácu na tvorbe novej organizačnej štruktúry považujem za veľmi vážnu a nesmieme zodpovedať. Strate-

gický cieľ je postavený správne. Teraz je dôležité, aby sa tomuto cieľu podriadili aj jednotlivé postupové kroky. Táto práca sa dá úspešne zvládnuť len vtedy, ak sa do tvorby organizačnej štruktúry zapoja ďalší erudovaní pracovníci a ak pracovné tímy nájdu pochopenie vo svojom okolí. Treba si uvedomiť, že na železnici neexistuje taký odborník, ktorý by ovládaj všetky činnosti.

● Tvorcovia novej organizačnej štruktúry sú za odstránenie rezortizmu v riadení. Jej oponenti obhajujú také princípy, ktoré prakticky konzervujú rezortizmus. Argumentujú tým, že treba udržať a rozvíjať odbornosť, technický a technologický rozvoj príslušného odvetvia a navyše riadenie infraštruktúry z jedného centra sa osvedčilo. Ste za kompromis medzi týmito krajnými názormi, alebo za presadenie jedného z nich?

Nie som za žiadne kompromisy, ale za rozumné riešenie. Nejde tu však len o jeden názor. Z diskusií pracovníkov železnice o novej organizačnej štruktúre cítil niekoľko prístupov. Rádovito pracovníka vo výkonnej jednotke hľadá problém za ujmu veľmi málo. Vedúci technicko-hospodárskych pracovníkov zaujíma hlavne z dôvodov existenciálnych. Na zdôvodnenie existen-



Ing. PAVLOM STETULIČOM

čného záujmu sa často používajú argumenty, ktoré presadzujú odvetvové princípy. Mám také poznatky, že pracovníci železnice buď neboli informovaní alebo nepochopili dôvody a potreby zmeny organizačnej štruktúry. Preto by som chcel jednoznačne vysloviť svoj názor na neúčinnosť súčasnej organizačnej štruktúry, a teda aj na potrebu zmeniť ju. Ak chce železnica obstať na dopravnom trhu, a teda prežiť, musí byť konkurencieschopná. Cena za prepravu sa musí pohybovať medzi výškou vlastných nákladov a konkurenčnou cenou. Samozrejme, teraz nemyslím na dobovú neefektívne výkony. Našou jednou úlohou na predstie je minimalizácia nákladov a aktívna ob-

(Pokračovanie na 4. str.)

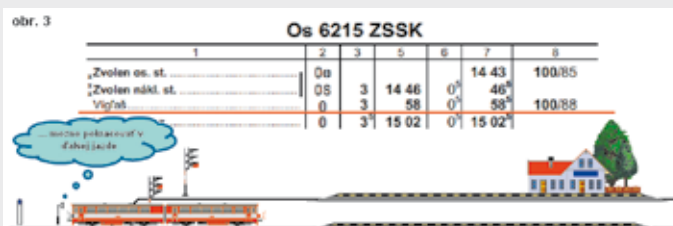
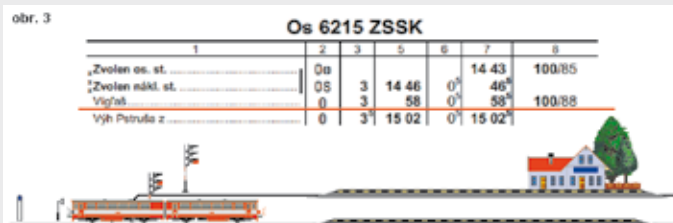
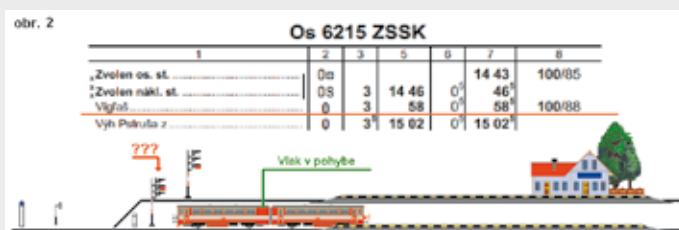
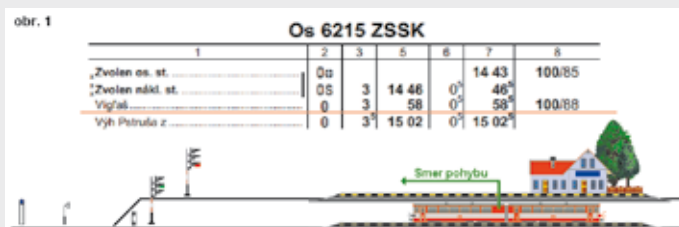
Komentár k článkom 335 a 338 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

ÚIVP radí

Nástup a výstup cestujúcich a následná výprava vlaku

Na jednom z povinných školení prevádzkových zamestnancov som sa stretol s nasledovným dopravným problémom, ktorého správne riešenie po konzultáciách s garantom predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky popíšem v nasledujúcich riadkoch tohto príspevku:

V nemenovanej železničnej stanici, po nastúpení a vystúpení cestujúcich, bol vypravený vlak 6230, pri ktorom z dôvodu výpadku elektrického napájania došlo k predčasnej zmene návestného znaku hlavného návestidla (návesť dovoľujúca jazdu vlaku sa zmenila na návesť „STOJ“) – obr. 1 a 2. Rušňovodič s idúcim vlakom už pred týmto návestidlom zastaviť nestihol a jednoducho popri návesti STOJ prešiel – obr. 3. O niekoľko minút počul v staničnom rozhlasе nasledovnú informáciu: „Vlak 6230 – môžete pokračovať v ďalšej jazde, k predčasnej zmene návestného znaku odchodového návestidla došlo z dôvodu výpadku jeho elektrického napájania“. Po tejto informácii rušňovodič vlak odbrzdil a po návesti „Pozor“ zo stanice odišiel – obr. 4.



Otázka: „**Bol postup rušňovodiča v uvedenom prípade správny?**“

Odpoveď na túto otázku sa dozvieme po prečítaní a porovnaní textov dvoch článkov (335 a 338) predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky. V čl. 335 sa mimo iného uvádza, že vlak pripravený na odchod má stáť čelom pred odchodovým návestidlom. Ak v nevyhnutnom prípade stojí čelom za odchodovým návestidlom postupuje sa ako v staničiach bez odchodových návestidiel. V čl. 338 je zase mimo iného uvedené, že ak vlak po rozkaze na odchod alebo prechodiaci vlak zastavil a rušňovodič neprivolal člena sprevádzajúceho personálu, smie pokračovať v jazde, len čo to dovoľí návestný znak návestidla alebo len čo pominie dôvod zastavenia. Z uvedeného vyplýva, že vlak 6230 už raz vypravený bol, rušňovodič mal informáciu o pominutí dôvodu zastavenia, preto jeho postup pri odchode vlaku po mimoriadnom zastavení bol správny.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

ŽT vymieňajú telefónne ústredne

Železničné telekomunikácie (ŽT) neustále digitalizujú a modernizujú telefónnu sieť ŽSR. V tomto roku už vymenili telefónne ústredne v deviatich lokalitách.

Výhodou digitalizácie a modernizácie telefónnych ústrední je centralizované riadenie (a zároveň aj možnosť diaľkovej konfigurácie), ale aj zjednodušenie a zefektívnenie údržby. Z pohľadu zákazníka dôjde k skvalitneniu volania s možnosťou využívania doplnkových služieb. Analógové telefóny umožnia napr. presmerovanie hovoru, spätné volanie, informáciu o druhom hovore. Digitálne telefóny umožnia okrem už spomínaných služieb aj clip, zobrazenie neprijatých hovorov, trojčlennú konferenciu, možnosť privolania ďalšieho účastníka do už prebiehajúceho hovoru a možnosť prijatia druhého hovoru. ŽT od začiatku tohto roku nahradili staré ústredne vo Zvolene, Kysuckom Novom Meste, Margecanoch, Medzilaborciach a Jablonici jednotnými telefónnymi ústredňami Alcatel 4400. V menších lokalitách - Bardejove, Krompachoch, Liptovskej Teplej a Handlovej bolo vzhľadom na menší počet užívateľov ekonomicky efektívnejšie nahradenie ústredne IP telefóniou. V niektorých prípadoch sa zmenilo aj číslovanie koncových účastníkov. Podrobnejšie informácie o aktuálnom číslovacom pláne telefónnej siete ŽSR nájdete na <http://sbainpo01/Stranky/ZT/HlasoveSluzby.aspx>

Nové počítače, tlačiarne a ďalšia výpočtová technika

Všetky organizačné jednotky ŽSR sa v súčasnosti vybavujú novými počítačmi, monitormi, tlačiarňami či skenermi. Takúto masívnu výmenu výpočtovej techniky zastrešujú ŽT, ktoré odborne posudzujú stav všetkých komunikačných a informačných systémov (KIS) v ŽSR a v optimálnom cykle zabezpečujú ich pravidelnú periodickú obnovu.

Aktuálne je realizovaná prvá etapa dodávky viac než 1000 koncových zariadení KIS, z ktorých približne 900 kusov tvoria počítače a notebooky, 94 je tlačiarne. Technika je fyzicky pridelená na jednotlivé pracoviská. Vymenené sú aj všetky počítače EDD, ktoré sú používané v nepretržitej prevádzke od roku 2006. Pri výmenách týchto zariadení sa bral ohľad na prevádzku, aby výluka v danej ŽST bola čo najkratšia a nenarušila tak chod vlakovej dopravy. Na základe tohto bol v spolupráci s O410 GR ŽSR a príslušnými OR stanovený harmonogram výmeny PC. Získané zariadenia sa na základe požiadaviek styčných zamestnancov pre výpočtovú techniku presúvajú iným používateľom. Zariadenia, ktoré pracovisko nechce použiť pre svojich zamestnancov, sú stiahnuté na ŽT, ktoré rozhodujú o ich ďalšom využití. Nevyhovujúce zariadenia sa vyradujú. Výmenu zariadení realizujú zamestnanci sekcie služieb ŽT, ktorí musia každý počítač pripraviť na mieru daného užívateľa so všetkými aplikáciami a užívateľskými dátami potrebnými k jeho práci. Nakoľko všetky zariadenia IKT sú majetkom ŽT, s výmenou nových zariadení je spojená aj ich evidencia v programe SAP, ale aj v konfiguračnej databáze CMDDB. Druhá etapa obnovy PC je naplánovaná taktiež na tento rok.

(ŽT)



Železničné telekomunikácie Bratislava



Takéto priecestie, zabezpečené uzamykateľnou zábranou, nie je počas uzamknutia zábrany aktívne, teda povolený nie je ani prechod chodcami.

Táto zábrana bola na priecestí vo Voznici osadená hlavne z dôvodu obmedzenia traťovej rýchlosti a nízkej frekvencie áut. Priecestie je síce využívané autami minimálne a sezónne, osadenie pevnej uzamykateľnej zábrany s vylúčením aj peších však pre nutnosť zachovať spojenie obce so železničnou zastávkou nepripadalo do úvahy. Priecestie s uzamknutou zábranou je totiž „neaktívne priecestie“ a vlaky chodia cezeň bez obmedzenia. Lenže neaktívne priecestie nemôžu využívať ani chodci, a teda by sa zrušilo spojenie medzi železničnou zastávkou a obcou. Až nová predpisová úprava predpisu o priecestiach, platná od 1. januára 2013, umožňuje osadiť pevnú uzamykateľnú zábranu aj na priecestiach, ktoré sa naďalej užívajú ako priechody. Rozhodnutie Úradu pre reguláciu železničnej dopravy (ÚRŽD) o stavebnej úprave priecestia na priecestie s uzamykateľnou zábranou umožňujúcou prechod pre peších a cyklistov nadobudlo právoplatnosť koncom apríla 2013. V tabuľkách traťových pomerov sa zrealizovala zmena so zmenšením obmedzenia rýchlosti (od Žarnovice sa zmení z 10 km/h na 50 km/h)

NOVINKA VO VOZNICI: Priechod pre peších so zábranou

Jedno nevylučuje druhé a aj paradox v názve má svoj význam. Dôkazom je prvá zábrana tohto typu na našich priecestiach, ktorá bola osadená 23. mája na priecestí vo Voznici, v kilometri 34,689, JIČ SP 0780. Takáto uzamykateľná pevná zábrana s povoleným priechodom je počas uzamknutia priecestia používaná výhradne len ako priechod pre peších (nezabezpečený). Ak je potrebné použiť priecestie autom, musí sa pred odomknutím zábrany priecestie aktivovať, teda doplniť dočasné traťové značky a vydávať rušňovodičom rozkaz o správaní pri prechode cez priecestie.



Uzamykateľná pevná zábrana s povoleným priechodom pre peších.

a osadila sa zalomená zábrana. Rovnaká by mala byť onedlho aj v Dubovej. „Iné priecestia zabezpečené uzamykateľnou zábranou, nie sú počas uzamknutia zábrany aktívne, čiže oficiálne tam nie je povolený ani prechod chodcami. Železničná prevádzka je riadená, ako keby tam priecestie nebolo, teda neudržiavajú sa ani rozhľadové pomery, vlaky nedávajú pred priecestím zvukové znamenie,“ povedal Ing. Lubo-

mír Tomášik, vedúci technického oddelenia SŽTS OR Zvolen. Naopak, pri uzamykateľných zábranách s povoleným prechodom napriek uzamknutej zábrane ostáva v prevádzke priechod a železničná prevádzka rešpektuje nezabezpečené križenie s chodníkom pre chodcov. Musí sa tu dohliadať na rozhľadové pomery, traťová rýchlosť je znížená a vlaky pred priecestím dávajú zvukové znamenie.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: Ing. Lubomír Tomášik

Rekonštrukcia železničného mosta v Nových Zámkoch

Pred niekoľkými dňami sa začalo s kompletnou rekonštrukciou mosta na trati Devínska Nová Ves – Štúrovo, ktorý sa nachádza v železničnej stanici v Nových Zámkoch a premostuje Mlynský potok.

Most pozostáva z dvoch častí. Keďže časť vybudovaná pod 3. koľajou je v havarijnom stave a vyskytli sa aj trhliny nosných konštrukcií a klenbových polí, doprava na tejto koľaji je v súčasnosti vylúčená. Podľa návrhu projektanta (Reming Consult Bratislava, a.s.) je sanácia rozdelená na dve časti. V prvej časti sa zrealizuje rekonštrukcia jednotlivých klenieb, teda nosnej konštrukcie. Druhou časťou prác bude sanácia spodnej

časti stavby a pilierov. Následne sa demonštruje koľaj č.3 v dĺžke približne 100 metrov a odstráni sa štrkové lôžko kvôli preskúmaniu vrchnej hydroizolácie mosta. Zhotoviteľom stavby je Železničné stavebníctvo, a.s. a približné investičné náklady na tento rok sú vo výške 92 000 €. Ukončenie rekonštrukcie mosta je naplánované na koniec júla 2013.

(IS)

PONUKA PRÁCE

KUMAT spol. s r.o.
Bratislava

ponúka voľné pracovné miesta

- elektromechanikom pre zabezpečovaciu a oznamovaciu techniku
- revíznemu technikovi pre OZT
- stavbyvedúcemu
- cenovému rozpočtárovi pre realizáciu stavieb

V prípade záujmu volajte na telefónne číslo
02 - 20297818

Pamätné knihy sú vzácnym oknom do našej bohatej histórie

Koniec mája bol venovaný minulosti, pamiatkam a dokumentom, ktoré skrývajú vo svojich útrobach archívy. Ten železničný nevynímajúc. V rámci Archívnych dní SR, ktoré sa konali v priestoroch Univerzity Komenského (UK) v Bratislave sa stretli archívári z celého Slovenska a prezradili čo - to z minulosti. Išlo o XVII. ročník a organizátorom akcie bol Archív UK v spolupráci so Spoločnosťou slovenských archívárov a sekciou verejnej správy Ministerstva vnútra SR. Archív UK si tento rok pripomína 50. výročie svojho vzniku.

Na konferencii sa zúčastnili nielen domáci, ale aj zahraniční experti z oblasti archívnictva - z Česka, Maďarska, Poľska, Rakúska a Slovinska. ŽSR malo na akcii nielen svoje zastúpenie v osobe Mgr. Dagmar Krčovej, ale aj jej kolegov Mgr. Jozefa Prillingeru a riaditeľa Správy registratúry a archívu Ing. Ludovíta Hrnčiara. Aktívne sa podieľali na zaujímavých skúsenostiach s poodhalením toho, čím sa Archív ŽSR môže pochváliť. Jedinečným „pokladom“ sú určite pamätné knihy z jednotlivých železničných staníc, ktoré roky prácne a podrobne zaznamenávali prednostovia, výpravcovia, a ktoré dokumentujú každodenný život na staniciach po celé desaťročia. Prezentácia, ktorú pripravila Daša Krčová, zaujala nejedného zúčastneného a mala veľký úspech. Keďže téma Archívnych dní bola **Veda, kultúra a šport v archívnych dokumentoch**, aj prezentácia bola zameraná na tieto oblasti, ktoré máme zaznamenané v našich pamätných knihách z jednotlivých železničných staníc. Tieto knihy odrážajú život nielen na stanici. Dokumentujú udalosti spojené so železnicou a bezprostrednou lokalitou či regiónom. Nemálo železničiarov sa podieľalo aj na kultúrnom či športovom živote obce.

Železnica v hlavnej úlohe

Ku kultúrnym podujatiam patria návštevy významných osobností, ktoré sa často do obce prepravili práve po železnici. Pri takýchto návštevách boli stanice vždy nádherne vyzdobené. Napríklad pri návšteve Košíc, kadiaľ prechádzal prezident T.G. Masaryk, ktorý cestoval v spoločnosti svojej dcéry Alice, premiéra Dr. E. Beneša s manželkou a členmi vlády. Počas svojej cesty navštívil Martin, Bystricu a Liptovský Mikuláš. V roku 1921 precestoval cez Piešťany pán prezident republiky Dr. Beneš smerom na Leopoldov. Vlak prechádzal nádherne vyzdobenou stanicou krokom. Prostredie železnice a budovy železničných staníc boli a sú lákavé aj pre filmárov a vytvárajú aj vhodné prostredie pre vysielanie televíznych relácií. Na hlavnej stanici v Bratislave natáčal Československý štátny film časť celovečerného fil-

mu *Previerka lásky*. Ďalšou atraktívnou stanicou bola aj stanica Bratislava Nové Mesto, tu sa natočilo niekoľko relácií a filmov: v roku 1977 relácia *Sobotienka*, sobota, o rok neskôr TV inscenácia *Sladké bezvládie* alebo aj film *Kukučia nôta*. Milovníci hudby budú určite poznať reláciu *Triangel*, ktorej časť sa taktiež natáčala na našej stanici. V pamätnej knihe môžeme nájsť podpisy hercov a režisérov, často aj s poďakovaním.



Kultúrne strediská, športové kluby, spartakiády...

Zaujímavým prvkom života na železnici boli kultúrne strediská v staniciach, ktoré začali vznikať v 50-tych rokoch minulého storočia. Tieto priestory slúžili na to, aby cestujúca verejnosť trávila čas čakania na vlak kultúrne. Boli vybavené knihami, časopismi, rádiom, magnetofónom, ale aj televíziou. V pamätných knihách sú taktiež zachytení železničiar, ktorí boli športovcami a aktívne sa zúčastňovali na športových podujatiach. Dokonca boli spoluzakladateľmi rôznych športových klubov, alebo sami organizovali rôzne turnaje. V roku 1919 bola v Brezovej založená telocvičná jednotka Sokol. Jedným zo zakladateľov bol prednosta stanice Hugo Čečetka. V pamätnej knihe sa dočítame aj unikát, príčiny vzniku založenia dvoch telocvičných jednot. Príčiny sú zakorenené v hlbšej minulosti, a to až do roku 1848, kedy počas revolúcie sa časť obce hlásila ku Kosútovi - Orli a časť k Hurbanovi - Sokoli. Telovýchovná jednotka Sokol organizovala aj zlety sokolov a športovcov na tieto stretnutia bolo potrebné sa dopraviť. Veľkou športovou udalosťou bol aj sokolský zlet v roku 1938 v Prahe. Podujatia sa zúčastnilo okrem „so-

kolov“ aj mnoho cudzincov z Juhoslávie, Bulharska, Rumunska, Ameriky, ktorí cestovali cez Bratislavu. Účastníkov bolo treba prepraviť z bratislavskej stanice, a preto bolo vypravených až 19 zvláštnych vlakov. Ďalším športovým podujatím náročným na prepravu cestujúcich bola I. celoštátna spartakiáda, ktorá sa konala v roku 1955. Železničiar sú aktívni športovci, doteraz sa organizujú rôzne športové turnaje, hlavne pri príležitosti Dňa železničiarov. „**Cieľom príspevku z dielne nášho archívu bolo priblížiť zbierku pamätných kníh, v ktorých sú zobrazené všetky udalosti, dotýkajúce sa života stanice, ale aj mimoriadne udalosti, ako napríklad nehody, prírodné katastrofy, počasie. Zaujímavé sú aj prepravné a štatistické údaje. Pamätné knihy sú vzácnym oknom do našej bohatej histórie,**“ zhodnotila po svojej prezentácii Mgr. Dagmar Krčová (na foto).



Protiatómový kryt

V rámci Archívnych dní sme mali možnosť navštíviť najtajnejšie kúty protiatómového krytu na bratislavskej hlavnej stanici. Celou exkurziou nás sprevádzal námestník krízového riadenia Ing. Peter Petrakovič. Kryt je súhrn niekoľkých chodieb a veliteľských miestností. V zmysle zákona sa každé tri roky vykonáva revízia, z čoho vyplýva, že kryt je v prípade vojnových, atómových nešťastí plne k dispozícii. Z pamätných kníh sa dozvedáme, že počas II. svetovej vojny sa tu ukrývalo až niekoľko tisíc ľudí.

Katarína MARTINKOVIČOVÁ,
foto: autorka

Mŕtvola vo vlaku

Železnica v hlavnej úlohe seriálu

„Odchádzame“, zaznel prvý signál z vysielacky režiséra Jána Sebechlebského. Vlakom sme vyrazili pomalým tempom z Bratislavy, v ňom sa celý filmový štáb pripravoval na nakrúcanie nových dielov detektívneho seriálu *Kriminálka Staré Mesto*. Po úspechu v Moskve, kde seriál získal špeciálnu cenu na 15. medzinárodnom festivale detektívnych filmov, sa jeho tvorcovia rozhodli nakrútiť druhú sériu.

V šiestich epizódach nepôjde o uzavreté prípady, ale o jeden veľký zločin, objavenie mŕtvolu muža vo vagóne vlaku z Prahy, ktorý sa odohrá na začiatku príbehu v železničnej stanici v Bratislave. Nakrúcalo sa v špeciálne vypravenom dvojvozňovom vlaku smerujúcom na stanicu v Kútoch. V prvej časti vozňa sedeli v jednotlivých kupé vozňoch komparzisti, ktorí stvárňovali cestujúcich a netrpezlivo čakali na pokyn režiséra, ktorý už piatykrát zadal signál hercovi – sprievodcovi, aby nastúpil na scénu a začal kontrolovať cestovné lístky. „Klapka, ostrá,“ vchádzame do tmavého tunela, vrah sa nenápadne približuje k vyhlídnutému kupé, v ktorom sa pokojne vezie jeho nič netušiaci obet. Niekoľkominútové scény sa nakrúcali aj hodiny s prestávkami v železničných staniách v Kútoch a Malackách. V druhom vozni sa vezieme my, zamestnanci ŽSR, ZSSK, spolu s ostatným štábom, pomocným režisérom, produkčným a sledujeme dianie na „pláci“ prostredníctvom špeciálnej prenosnej obrazovky. Zaujímavejšia časť nakrúcania sa odohrála na 6. nástupišti bratislavskej hlavnej stanice po zotmení a rozložení potrebnej techniky. Na scéne sa objavuje zakrvavená mŕtvola chlapa s prestreleným čelom, ktorého smrť vyšetruje nadporučíčka Zuzana Krauzová, ktorú stvárňuje Zuzana Fialová.

Pre zachovanie najzákladnejších postupov sa zúčastňuje pri vyšetrovaní aj polícia so svojim psom. V priebehu vyšetrovania prídu na stopu závažného kriminálneho prípadu, ktorý bude prepojený vo všetkých šiestich častiach. Zuzka Fialová pre Ž semafor odpovedala na otázku, aký má vzťah k cestovaniu vlakom takto: „Môj dedko bol železničiar, výpravca, čiže ja som zo železničiarkej rodiny a rada cestujem vlakom.“ Celý čas na „pláci“ vládlo filmárske napätie a natá-



Zuzana Fialová alias nadporučíčka Krauzová nám na bratislavskej hlavnej železničnej stanici zapózovala po boku prednostu Ing. Pavla Országha.



čalo sa do neskorých ranných hodín. „Nakrúcame v Bratislave, Prahe, Brne, na strednom a západnom Slovensku, na železnici, na letisku, niečo v prístave,“ uviedol režisér. Celá séria bude akčnejšia a vzrušujúcejšia. „Železnica je dobrá, natáčalo sa za jazdy, čo pôsobí pravdivejšie, auten-

tickejšie. Bolo by to náročné imitovať v ateliéri, a tak sme radi, že sme mohli točiť na železnici, kde sa nám dobre robilo a bola super spolupráca so všetkými,“ dodal režisér. Nechajme sa prekvapiť, aký strhujúci dej sa v druhej sérii kriminálky odohrá a či sa podarí vyšetrovateľom vraha odhaliť.

Katarína MARTINKOVIČOVÁ, foto: autorka



Natáčalo sa aj za jazdy, a tak bol vlak plný kamier, fotoaparátov, káblov a ďalšej techniky.



Nástupišťa a vlaky boli plné techniky aj známych tvárí...





FOTO HÁDANKA



Dnes naša otázka znie:

Viete, kde a čo 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 májovej fotohádanky je:

Návestný bod pred Ťahanovským tunelom, neďaleko Košíc.

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:

Jaroslav KELLO z Košíc

BLAHOŽELÁME!



Foto: Radovan PROKOP

VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME



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

Napíšte nám na adresu redakcie:

Ž semafor

Štefánikova 60, Košice

alebo zavolajte

tel.: 910 - 3203

e-mail: zsemafor@zsr.sk

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na 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, typy či fotografie.

Muž vbehne do miestnosti: - Pán doktor, súrne potrebujem okuliare! - ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: akara, pal, edatop, oil, mail, stat	dvakrát znížený tón "A"	bývalá tuzexová poukážka	samárrium (zn.)	opálil sa	kropil, máchal	zosku- penie	olej (anglic.)	výrobné číslo (skr.)	akváriová rybka	lalotanie
				pohltil, vpil										
				2										
				typ rus. lietadiel zn.jednot. abvolt			somár základná číslovka					arabský člen pevná časť motora		
Jozef Vysočani	taliansky husliar	psovitá šelma	starorím. peniaz MOL ČR			kúzlo snáď					firemná skratka neposta- čujúca			
balkánska objemová jednotka					bol vo vare mláďa mačky					jedn.rádiov. žiarenia oblečenie				
lahodný nápoj				pošta (anglic.) súmrak (bás.)					meno Olympie meno Romančika				žrde na vozoch	sústava farebnej televízie
tiež			susedná planéta MPZ Ukrajiny					pôvodná časť ekotopu citoslovce povzdychu						
1														
Odyseova vlast'						osočoval								

Ž semafor CUP 2013

Už po šiestykrát si pod volejbalovou sieťou v Mestskej športovej hale v meste pod Vihorlatom zmerali svoje sily železničari. Tento rok to neboli iba tí slovenskí, z troch železničných spoločností, ale naše rady rozšírili opäť aj hostia zo zahraničia. Poľskí, českí a ukrajinskí kolegovia v dresoch sa pričínili o to, že VI. ročník Ž semafor CUP-u bol medzinárodným turnajom. Nováčikom turnaja boli aj kolegovia zo súkromnej košickej firmy Kolajové a dopravné stavby, s.r.o., ktorí ukázali, že aj vo volejbale vedia byť silným hráčom.



Na turnaji nebola núdza o skvelé prihrávky, bloky aj smeče.

Celé Slovensko vie o tom, že naj volejbal je v Humennom! Takýto titul a dokonca aj názov stránky je na jednej nemenovanej sociálnej sieti. Nuž a v piatok 7. júna tomu iste tak bolo ☺. Medzinárodná účasť, výborná hra, zmiešané družstvá, vlastné pravidlá, to všetko pridalo na kvalite volejbalového turnaja, nad ktorým pred šiestimi rokmi zobrala naša redakcia záštitu. Podpori-



Bolo o čo hrať, ceny boli tento rok naozaj lákavé.

li sme tak myšlienku našich humenských kolegov zo železničnej stanice a dnes sme radi, že turnaj nesie naše meno. Dokonca máme aj vlastné družstvo, samozrejme, vďaka Michalovi, Peňovi, Danielovi, Jožkovi, Robovi, Monike, Beátke a Jožke. Tento ročník bol najbohatší na počet družstiev, a tak sa turnaj hral na dvoch ihriskách. V dvoch základných skupinách sa bojovalo systémom každý s každým na dva sety do 20

bodov. V prípade nerozhodného výsledku, o víťazovi rozhodol lepší rozdiel lôpt v jednotlivých setoch. Každé družstvo muselo mať počas celého zápasu v zostave minimálne jednu ženu. Víťazi skupín odohrali finálové stretnutie o 1. – 2. miesto, družstvá umiestnené v skupinách na 2. mieste o 3. – 4. miesto. O 3. miesto hrali: SŽDC Havlíčkův Brod – ZSSK CARGO 2:0 (20:11, 20:10). O 1. miesto: ŽSR (ŽST Humenné) – PKP 2:0 (20:14, 20:12). Ceny najlepším športovcom odovzdal Ing. Ján Nastišin, riaditeľ OR Košice a Ing. Jozef Horváth, námestník riadi-



Števká Múková je výbornou volejbalistkou, na 6. ročníku Ž semafor CUP-u bola však najvýkonnejšou rozhodkyňou. Za najviac odpískaných zápasov Ti srdečne ďakujeme. Michal Kuraš získal ocenenie Najlepší smečiar turnaja. Gratulujeme!

teľa OR Košice pre riadenie dopravy. Okrem družstiev sa hodnotili aj jednotlivci. Najlepšou nahrávačkou bola Natália Bradačová (KDS). Michal Kuraš (ŽSR) si vybojoval titul Najlepší smečiar. Krzysztof Lukowski (PKP) sa stal Najlepším blokárom a Miloslav Šmíd (SŽDC) získal titul Najuniverzálnejší hráč. Anatolij Nikolajevič Skovorodko (UŽ) bol ocenený ako najstarší, avšak výborný hráč. Organizátori boli tento rok šted-



KONEČNÉ PORADIE:

1. ŽSR, 2. PKP, 3. SŽDC,
4. ZSSK CARGO, 5. UŽ Užhorod,
6. KDS, 7. Ž semafor, 8. ZSSK.

rí, a tak sa cena ušla aj družstvu Ž semafor a cenu útechy si odniesli kolegovia zo ZSSK. Števká ďakujeme za najväčší výkon pri rozhodovaní, Dušanovi a celému staničnému tímu za výbornú organizáciu, sponzorom za podporu a hosťom za účasť.

VOLEJBALU ZDAR!



V zápasoch vládli aj emócie – tím ŽSR sa po úspešnom finále oprávnene radoval. Putovný pohár sa tak vrátil z Čiech opäť na Slovensko a jeho čestné miesto bude v ŽST Humenné.



Na záver nechýbala ani spoločná fotka.

Železnice očami detí

Pri príležitosti Medzinárodného dňa bezpečnosti na železničných priecestiach zorganizovalo UIC (Medzinárodné združenie železníc) opäť súťaž v kreslení pre deti. I napriek tomu, že tento rok kresby našich detí nezískali ocenenia na medzinárodnom fóre ako vlani, boli veľmi pekné. Niektoré z výkresov, ktoré vytvorili deti železničiarov z celého Slovenska vám predstavujeme. Malí umelci sa veľmi snažili a my sme všetkých odmenili už našou známou knižkou Želkova škôlka.

(RM)



Patrik Kajaba, 6 rokov, Bratislava



Samuel Svitek, 7 rokov, Trnava



Nora Pilková, 8 rokov, Martin



Viki Sedláčková, 6 rokov, Bratislava



Maximilián Repko, 9 rokov, Košice



Dávid Vendrský, 5 rokov, Vyšné Ružbachy

Organizátor podujatia: ŠK Cyklo-Tour Sereď, ZO OZŽ a FVČ Leopoldov

29.06.2013 Cyklistické stretnutie železničiarov, zamestnancov ŽOS a ich rodinných príslušníkov

Cyklistika pre všetkých 2013

Leopoldov 29.06.2013

Zraz na futbalovom štadióne Leopoldov.

Program:

Prezentácia od 09.00 - 10.00 hod.
 10.15 hod. štart cestných cyklistov, ako 6 ročník MSR železničiarov
 10.20 hod. štart horských cyklistov a cykloturistov.
 Od 10.00 hod. súťaže deti a mládež v jazde zručnosti, v areáli štadiónu.
 Varenie gulášu a občerstvenie pre všetkých účastníkov.
 Štartovné: pretekári 5 Eur, cykloturisti 1 Euro, deti zdarma.

Ceny: Najrýchlejší 3 cestní cyklisti, vecné ceny (63 km), stúpanie 540 m.
 Taktiež 3 cyklisti v kategórii MTB (30 km), stúpanie 250m.
 Cykloturisti - účastníci diplomu o absolvovaní trasy (30 km.)
 Pre deti sladké odmeny.

INFO: www.cyklosered.sk

Stolnotenisový turnaj úspešný pre elektrikárov

Zamestnanci Sekcie EE Košice si mohli schuti zašportovať 24. mája na 2. ročníku stolnotenisového turnaja o Putovný pohár prednostu Sekcie elektrotechniky a energetiky ŽSR a starostky obce Malý Kamenec. Miesto zápasov bolo vybrané zámerne, pretože obec aj združenie Priateľov Medzibodrožia má viacero dobrých hráčov. Nad turnajom prevzal záštitu prednosta Sekcie EE Košice Ing. Jozef Pikor a Agnes Máté, starostka Malého Kamenca. S celuloidovou loptičkou za zelenými stolmi súťažilo 12 stolných tenistov z radov košických elektrikárov a 6 miestnych hráčov. Štyri štvorčlenné družstvá hrali systémom každý s každým, podľa platných pravidiel stolného tenisu. Vo finále sa stretli tímy z Malého Kamenca a sekcie EE. Víťazom turnaja sa stalo elektrikárske družstvo v zložení Ing. Ladislav Kiss, Milan Hajdu, Štefan Kis Tóth a Marek Novotný, ktorý slávnostne prevzal putovný pohár. Na záver starostka obce poďakovala všetkým hráčom, návštevníkom, ako aj spoluorganizátorom za príjemné prežitie športového dňa.



Víťazné družstvo Sekcie EE Košice, zľava Marek Novotný, Ing. Ladislav Kiss, prednosta sekcie Ing. Jozef Pikor, Milan Hajdu a Štefan Kis Tóth.

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. Ľudia, vlaky, koľajnice, v hlavnej úlohe našich dvoch kolegov.



Ivan Hutlák sledoval fotoobjektívom prácu koscov, ktorí v tomto období majú plné ruky práce s kosením trávy v okolí koľajníc.



Ivan Nedeliak zachytil na trati na takmer tom istom mieste dva rozdielne vlaky. Parnú mašinku, v ktorej dyme sa takmer stratili žilinské mosty a elektrický rušeň, ktorý po sebe nezanecháva už žiadne stopy...

