

ŽELEZNIČNÝ semafor

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

AUGUST 2013

**Kamerový systém
na priecestí vo Svrčinovci**

Kométa sa vrátila na trať

Predstavujeme VVÚŽ

0 hospodárení, projektoch a konsolidácii nákladnej dopravy



Na posledných júlových a prvej augustovej porade vedenia ŽSR bol aj napriek dovolenkovému obdobiu pomerne bohatý a náročný program vzhľadom k počtu a náročnosti tém na riešenie. Pozitívom je kladný hospodársky výsledok za prvý polrok. Dobrou správou je aj to, že poklesli nehody z viny ŽSR oproti rovnakému obdobiu v minulom roku. Členovia vedenia prerokovali škodové udalosti, projekty a pozornosť venovali aj úlohám, vyplývajúcim z pripravovaných zmien v ZSSK CARGO.

Kladný hospodársky výsledok

Vedenie ŽSR prerokovalo **výsledky hospodárenia ŽSR za január - jún 2013**. Za sledované obdobie bol dosiahnutý kladný hospodársky výsledok v objeme 16 160 tis. € najmä z dôvodu nižšieho čerpania nákladov ako predpokladal plán. Obdobný priaznivý ekonomický vývoj bol aj v období január – júl 2013 (viď priloženú tabuľku).

Rozhodnutím č. 38/2013 bola vzatá na vedomie **správa o stave bezpečnosti železničnej dopravy, BOZP a ochrany pred požiarmi na sieti ŽSR za 1. polrok 2013**. Za sledované obdobie oproti rovnakému obdobiu minulého roka došlo k poklesu nehôd z viny ŽSR o 61,4 %, k poklesu prevádzkových porúch o 1,5 %, nárastu pracovných úrazov o 4 prípady (+16,6 %) a k poklesu požiarov o 174 prípadov. V súvislosti s vývojom v oblasti BOZP vedenie ŽSR zvýraznilo potrebu zintenzívniť všetky dostupné nástroje na prevenciu pred vznikom pracovných úrazov (najmä aplikácia poučného listu RO440 GR ŽSR č. 1/2013, kontrola preukázateľného oboznámenia zamestnancov s aktuálnymi návodmi na obsluhu a údržbu, preškolenie zamestnancov z BOZP na ÚIVP a iné). Prerokovaná bola tiež **informácia o poistných udalostiach**. ŽSR majú poistený dlhodobý majetok a zodpovednosť za škodu od 1. 5. 2008. K 30. 6. 2013 od začiatku poistenia bolo zaznamenaných 2208 poistných udalostí, v tom počet uzatvorených poistných udalostí je 1 844, čo predstavuje 84 % z celkového počtu škôd. Výška poistného plnenia za uzatvorené poistné udalosti bola v čiastke 7,1 mil. € a výška škody uzatvorených poistných udalostí je 11,2 mil. €. K 30. 6. 2013 ŽSR ešte eviduje v riešení 364 poistných udalostí. Ide predovšetkým o živelné udalosti a poistné udalosti krádeže a vandalizmu.

Projektové riadenie

Rozhodnutím č. 36/2013 bola schválená hodnotiacia správa projektu č. **11/2011 - Instradácia trvalej platnosti pre previazané vozne**. Z hodnotiacej správy vyplývalo, že ciele projektu nie je možné realizovať z dôvodu nedostatočných údajov o infraštruktúre a chýbajúcej metodike posudzovania priechnosti vozidiel s obrysmi 0-VM; 1-VM; 2-VM. Zároveň bolo schválené ukončenie tohto projektu s tým, že po naplnení databázy potrebnými údajmi o infraštruktúre jednotné riešenie dopravy previazaných vozňov bude riešené v informačnom systéme SYMOZA s jeho doplnením o metodiku posudzovania priechnosti. Rozhodnutím č. 40/2013 bola schválená správa z analýzy súčasného stavu a návrh budúceho stavu projekt č. **1/2013 - Redizajn prevádzkového informačného systému (PIS)**. Do konca augusta 2013 bude spracovaný aktualizovaný plán projektu detailne pre fázu implementácie. Vedenie ŽSR prerokovalo čiastkovú správu z implementácie projektu a výsledky pilotného overovania projektu č. **14/2011 - Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku ŽSR**. Na základe analýzy súčasného stavu a pilotného overovania pre správu a údržbu budov bol projektovým tímom navrhnutý

pre Oblastné riaditeľstvá nový model v 2 variantoch (variant č. 1 „čistá správa“ a variant č. 2 tzv. „rýchle zásahové čaty“). Z projektu vyplývajú prínosy:

- objektívnejšie a presnejšie hodnotenie budovy z pohľadu potrebnosti pre ŽSR,
- optimalizácia smerovania investícií (modernizácie, rekonštrukcie) ako i riadenie rozsahu údržby pre budovy s dlhodobou potrebnosťou pre ŽSR,
- vytvorenie jednoznačnej databázy objektov, ktoré sú dlhodobo nepotrebné pre ŽSR s možnosťou ďalšej prípravy na ich riešenie (zrušenie, kapitalizácia a pod.),
- zlepšenie riadenia prevádzkového využitia objektu a jeho monitoring,
- nižšie náklady na údržbu budov o 1,05 až 1,132 mil. € voči referenčnej úrovni r. 2010,
- zjednotenie systému výkonu údržby budov a zjednotenie spôsobu výkonu činností správy budov na OR a VOJ (okrem SHM).

Rozhodnutím č. 41/2013 bola táto správa schválená, zároveň bol schválený model správy a údržby budov OR podľa variantu č. 2 (rýchle zásahové čaty) a vytvorenie sekcie budov na Oblastných riaditeľstvách vo fáze implementácie projektu. Aktualizovaný plán projektu detailne pre fázu implementácie má byť spracovaný do konca septembra tohto roka.

Opatrenia na konsolidáciu železničnej nákladnej dopravy

Vedenie ŽSR sa zaoberalo rozpracovaním úloh vyplývajúcich pre ŽSR zo schváleného uznesenia vlády SR č. 390/2013 k materiálu návrh opatrení na konsolidáciu nákladnej železničnej dopravy SR.

Týmto uznesením vlády boli prijaté opatrenia na stabilizáciu sektora železničnej nákladnej dopravy v SR a ďalší rozvoj ZSSK CARGO. Súčasťou schváleného uznesenia vlády SR sú aj opatrenia, ktoré majú priamy dopad na ŽSR. Ide najmä o riešenie kompenzácie nákladných železničných dopravcov za r. 2010 vyplývajúci zo zavedenia nových pravidiel regulácie úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre až od roku 2011 a kompenzáciou finančných dopadov pre ŽSR vyplývajúcich zo zníženia poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre v období 2014 - 2016. Predmetom materiálu je rozpracovanie úloh, časový harmonogram realizácie a zodpovednosť jednotlivých útvarov ŽSR za ich plnenie. Blížšie informácie o opatreniach vlády SR do vnútra ZSSK CARGO sú uvedené na strane 3.

Koncepcia zabezpečenia verejného poriadku vo vybraných ŽST

Rozhodnutím č. 42/2013 boli schválené scenáre riešenia zabezpečenia verejného poriadku vo vybraných ŽST. Bolo uložené do konca októbra 2013 prerokovať s Prezidiom policajného zboru, so samosprávami miest a obcí a príslušnými mestskými a obecnými políciaми zabezpečenie verejného poriadku v problémových ŽST, vrátane stanovenia jednoznačného rozhrania zabezpečenia poriadku medzi ŽSR a políciou a na základe toho do konca r. 2013 spracovať návrh ďalšieho postupu realizácie koncepcie zabezpečenia verejného poriadku vo vybraných ŽST.

Ing. Anton KUKUČKA

Ing. Stanislava FEJFAROVÁ, CSc.

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - júl 2013

UKAZOVATEL	1. - 7. 2012 skutočnosť	1. - 7. 2013 plán	1. - 7. 2013 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	284 763	274 116	275 710	100,58	96,82
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	120 752	116 834	119 518	102,30	98,98
- v tom úhrada za prístup k ŽI	54 462	52 569	54 250	103,20	99,61
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	157 500	151 667	151 667	100,00	96,30
Náklady celkom	259 957	276 012	256 998	93,11	98,86
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	27 828	1 598	20 786	1300,67	74,69
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-2 983	-3 494	-1 966	56,27	65,91
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	24 845	-1 896	18 820	xx	75,75
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	24 806	-1 896	18 712	xx	75,43
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	18 384	18 262	18 378	100,63	99,96
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	7 897	7 414	7 987	107,73	101,14
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	4 886	4 709	4 939	104,88	101,08
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	10 149	9 529	9 980	104,73	98,33
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm	26 281	25 676	26 364	102,68	100,32
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm	15 036	14 239	14 919	104,78	99,23
ZAMESTNANCÍ					
Priemerný prepočítaný stav	14 550	14 521	14 367	98,94	98,74
Evidenčný počet k 31. 7.	14 333	-	14 292	xx	99,71

Zmeny v ZSSK CARGO

V rámci pripravovanej vnútornej reštrukturalizácie vytvorí Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., tri dcérske spoločnosti s následným vstupom skúsených partnerov. Opatrenia na konsolidáciu železničnej nákladnej dopravy SR, ktorých súčasťou sú aj opatrenia ekonomickej konsolidácie a ďalšieho rozvoja ZSSK CARGO, prijala vláda SR 10. júla 2013.

„Schválenie opatrení považujem za významný medzník v procese postupného zrovnoprávnenia železničnej a cestnej nákladnej dopravy na Slovensku. Vo vzťahu k ZSSK CARGO je jeho naplnenie krokom k dosiahnutiu dlhodobu udržateľného rozvoja a vyrovnaného hospodárenia spoločnosti,“ uviedol Ing. Vladimír Lupták, predseda Predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO. Podstatné opatrenia na konsolidáciu budú zrealizované do konca roka 2014. Do jedného roka budú založené tri dcérske spoločnosti v oblasti manažmentu parku nákladných vozňov, údržby a opráv rušňov a vozňov a v oblasti realizácie intermodálnej prepravy. „ZSSK CARGO bude naďalej poskytovateľom dopravných a prepravných služieb či služieb prekládky a prečerpávania. S dcérskymi spoločnosťami bude veľmi úzko spolupracovať vo forme prenájmu potrebného počtu nákladných vozňov, zabezpečení servisu rušňov a vozňov, realizáciou trakčného výkonu a dopravných služieb,“ zdôraznil Ing. Vladimír Lupták. V druhej fáze prebe-



hne vstup skúseného partnera do dcérskych spoločností, pričom si ZSSK CARGO udrží majetkový podiel a účasť na riadení spoločností. Finančné zdroje získané vstupom partnerov použije ZSSK CARGO na postupné oddĺženie a rozvoj spoločnosti v oblasti prevádzkových technológií a parku hnacích

dráhových vozidiel. Vnútnou reštrukturalizáciou nedôjde k ďalšiemu znižovaniu plánovaného počtu zamestnancov, očakáva sa stabilizácia a rozvoj v oblasti ľudských zdrojov. Vytváranie dcérskych spoločností je v rámci veľkých železničných dopravcov a prepravcov v Európe bežný štandard.

(red)

Dalibor Zelený v čele ČD

Dalibor ZELENÝ sa stal predsedom predstavenstva a generálnym riaditeľom Českých dráh. Rozhodli tak členovia dozornej rady na svojom mimoriadnom zasadnutí 30. júla, kedy odvolali Petra Žaludu a na jeho miesto vzápätí zvolili Dalibora Zeleného. Rovnakú funkciu zastával už v rokoch 1998 až 2003 a v rokoch 2006 až 2008 viedol ŽSR.

(red)



Kufor pred vlakom neuhol

O tom, čo všetko dokáže zastaviť vlak na širej trati, by vedeli rušňovodiči narozprávať. A snáď len jeden z nich, ktorý práve slúžil prvý augustový deň na osobnom vlaku smerujúcom z Čiernej nad Tisou do Košíc, by si možno spomenul aj na vskutku netradičnú prekážku – cestovný kufor! Podvečer, 15 minút pred 20. hodinou sa blížil do cieľovej stanice, možno myšlienkami bol už v depe a končil sichtu. Pribrzdoval, keď pred ním ešte bola zastávka Košice – predmestie. Odrazu sa prelakol, pretože v oblúku zbadal neznámu prekážku. O čosi neskôr už rozpoznával medzi koľajnicami obrysy cestovného kufra, postaveného na výšku. Navyše bol v koľajisku upevnený tyčami, takže rušňovodič sa obával, že na poschodovej jednotke poškodí okolesníky. Odniesol si to kryt spriahadlového ústrojenstva, ktorý sa pri zrážke ohol. Čin nezbedných detí, nemiestneho „srandistu“, prípadne zbudlivého cestujúceho teraz preveruje polícia ako priestupok na úseku dopravy.

(balky)



Tvár z titulky

Pavol Garaj, rušňovodič - traťový strojník MDS Štrba pri obsluhu nakolajovacieho hydraulického systému. O školení, cvičení a odovzdaní činností a zariadení z MO Košice na MDS Štrba sa dozviete viac v nasledujúcom čísle.

Rušňovodičky na Grand Prix 2013

Už 15. ročník pretekov parných rušňov vo Zvolene bude 14. septembra tentokrát oveľa vzrušujúcejší ako po iné roky. Do pretekov sa totiž do tohto ročníka zapoja aj štyri ženy - rušňovodičky. Tie sú nielen zo Slovenska, ale aj z Čiech a Rakúska. Program pretekov bude podobný ako po iné roky a začne o 9:00 h a skončí odchodom mimoriadneho historického vlaku na Kriváň o 15:45 h.

(iva)





Priestor priecestia v Svrčinovci sledujú 2 kamery, umiestnené na budove zastávky.

Železničné priecestie v obci Svrčinovec má príliš vysoké dopravné zaťaženie, denne ním prejde až 22-tisíc motorových vozidiel. Toto číslo je výsledkom množstva kamiónov, ktoré prechádzajú medzi Slovenskom a Poľskom. A v minulom roku bolo na tomto priecestí zaznamenaných až 39 prípadov poškodenia závorových rahien. Takéto situácie vznikali vtedy, keď zariadenie už bolo vo výstrahe a vo chvíli, keď sa rameno závor spúšťalo do vodorovnej polohy, prechádzal pod ním kamión. Výsledkom bolo fatálne poškodenie zariadenia - závor sa vyklbila a vypadla zo stojana, alebo došlo k jej prelomeniu a musela sa vymeniť. Vinník často ani nezostal na mieste a škoda na majetku ŽSR nebola vymáhateľná. Od 9. mája už ale priestor závor zaznamenáva kamerový systém, jediný v sieti ŽSR. „Priecestie neustále monitorujú dve kamery. Dohľad z týchto kamier v podobe monitora s príslušenstvom je umiestnený na pracovisku výpravcu v Čadci. Zariadenie umožňuje sledovať situáciu na priecestí v reálnom čase, alebo si pozrieť videozáznam z digitálneho záznamového zariadenia.



Dispozičný výpravca Ing. Ján Hroš (v sede) sleduje dianie na priecestí za prítomnosti Ing. Rastislava Čerňanského, prednostu ŽST Čadca.

Nad priecestím vo Svrčinovci bdie kamerový systém

Väčšina vodičov cestných vozidiel sa na železničných priecestiach správa zodpovedne. Občas ale vinou nedisciplinovaného šoféra dôjde k poškodeniu zabezpečovacieho zariadenia alebo aspoň k odlomeniu závor. Desiatky podobných situácií sa vyskytovali aj na železničnom priecestí vo Svrčinovci, kde železničnú trať z Čadce do Skalitého križuje frekventovaná cesta plná kamiónov. Takýto stav už bol neúnosný, preto Sekcia OZT OR Žilina nainštalovala na tomto priecestí kamerový systém.

V prípade poškodenia priecestia si výpravca prečíta EČV na aute vinníka a incident nahlási polícii,“ vysvetľuje Jaroslav Prašil, vedúci referent zo Sekcie OZT OR Žilina. Podľa neho sa pri zavedení tohto pilotného projektu museli popasovať aj s viacerými úskaliami. Monitorovaný priestor sa musel označiť piktogramami a nevyhnutné bolo aj zabezpečenie spoľahlivého prenosu signálov z priecestia do ŽST Čadca. A keďže kamery sledujú civilný priestor, bolo potrebné vyriešiť aj ochranu osobných údajov zaznamenaných osôb. Samozrejme, že kamerový systém hneď ovplyvnil aj štatistiku poškodení závor. V prvom polroku ich bolo 18. „Už samotná montáž kamier psychologicky vplývala na vodičov áut, za 2 mesiace sme nezaznamenali žiaden incident. Potom sa síce vyskytli ďalšie prípady, lenže tie už riešila polícia na základe videozáznamu



Výpravca v ŽST Čadca môže na monitore sledovať záznam z oboch kamier súčasne.



Zaznamenané prípady, keď kamióny poškodili závoru.



a asi sa to rozkrítklo medzi vodičmi, pretože opäť je pokoj,“ prezradil Jaroslav Prašil. Spokojnosť s kamerovým systémom vyjadril aj Ing. Rastislav Čerňanský, prednosta ŽST Čadca: „Priecestie je charakteristické pomerne nebezpečným umiestnením najmä pri vlaku, ktorý prichádza k priecestiu od Čadce. Budova zastávky bráni rušňovodičovi výhľadu na prichádzajúce cestné vozidlo a takisto aj vodič auta má obmedzený výhľad. Ešte šťastie, že tam každý osobný vlak stojí, a tak sú vzájomné kolízie eliminované na minimum. Dochádzalo „iba“ k poškodzovaniu závor, ale to tiež malo vplyv na meškanie vlakov.“ Už teraz je prínos kamerového systému na priecestí vo Svrčinovci nespochybniteľný. Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, poľutecť úspešne vyriešených poškodení a jeden vodič zadržaný policajtmi krátko po kolízii – to všetko hovorí v prospech takýchto investícií na podobné kritické železničné priecestia.

(mpk, balky), foto: mpk a Jaroslav PRAŠIL

Extrémne teplá potrápili každého z nás

Tohtoročné extrémne teplo dalo zabráť hádam každému z nás. A tak, ako trpeli ľudia na ulici, svoje si užili aj zamestnanci ŽSR v prevádzke, vo vlakoch, ale aj v kanceláriách. My sme sa pozreli na teplo a prácu v takýchto podmienkach a v neposlednom rade na železničnú dopravu a dopad tepla na jej kvalitu.



Hľadať zamestnanca, ktorý je na tom v takomto počasí najhoršie je nielen ťažké, ale aj veľmi trúfalé. Každý by o práci v extrémnom teple vedel povedať svoje. Nám stačil pohľad na teplomer v dopravnej kancelárii v Banskej Bystrici, kde sa ešte v neskorších poobedňajších hodinách šplhali teploty v koľajisku takmer k päťdesiatim stupňom. Pobyt v neklimatizovanej kancelárii síce nie je až tak extrémny, ale med lízať to teda tiež nie je. Závrtných 36 °C pritom nie je žiadnou výnimkou. Klíma totiž nie je automatickou výbavou každej miestnosti. Čo je, samozrejme, aj logické, no v takýchto podmienkach túžbou hádam nejedného z nás. Toto privilegium majú hlavne miestnosti, v ktorých sú umiestnené technologické zariadenia oznamovacej a zabezpečovacej techniky, elektrotechniky a telekomunikačnej techniky. V súčasnosti sú ale klimatizované dopravné kancelárie v niektorých železničných staniciach.

V rámci všetkých štyroch oblastných riaditeľstiev je to spolu 26 železničných staníc, vrátane stavadiel, kde je súčasťou pracoviska aj klimatizácia. Modernizácia snáď dopraje túto vymoženosť aj iným staniciam a pracoviskám. Teplo vysušuje nielen pôdu, ale aj hrdlá, a to predovšet-

kým našim zamestnancom, ktorí pracujú vo vonkajšom prostredí. Ako nám povedala riaditeľka odboru 0510 Ing. Zuzana Gáletová, pitný režim na ŽSR sa riadi nariadením GR č. 6/2012 o stravovaní zamestnancov ŽSR so zapracovanou zmenou č. 1 platnou od 1. 1. 2013. Ak teplota v letnom období dosiahne teplotu viac ako je 30 °C, zamestnanec podieľajúci sa priamo na zabezpečovaní železničnej prevádzky má v takýto deň nárok na nápojovú poukážku v hodnote 0,66 eur. Celoročný nárok na poskytnutie jednej poukážky za deň majú zároveň zamestnanci na pracoviskách, na ktorých hygienik zistí na základe rozboru zdravotne nevyhovujúcu vodu, alebo ak sa na pracovisku, prípadne v jeho blízkosti, pitná voda nenachádza a zamestnanec odpracuje na tomto pracovisku viac ako päť hodín. V takomto počasí je potrebná aj zvýšená kontrola na určených úsekoch. Teplotná pochôdzka sa vykonáva pri predpoklade zvýšenia teploty koľajníc nad 40 °C, alebo ak je teplota vzduchu nad 28 °C. Zvýšená pozornosť sa pritom venuje predovšetkým náhlým zmenám smerovej a výškovej polohy v krátkom úseku koľaje, ktoré môžu byť príznakom začínajúceho vychýlenia alebo vybočenia koľaje, okoliu pevných miest a úsekom, v ktorých bola v predchádzajúcom období narušená stabilita koľaje opravnými prácami. ŽSR našťastie v dôsledku vysokých teplôt nezaznamenali žiadne poruchy ani mimoriadnosti na tratiach a nemuseli byť zavedené žiadne obmedzenia v súvislosti s počasím. Niektoré výluky však boli odvolané práve pre vysoké teploty.

ika, balky

Ako zvládáte v práci tohtoročné letné horúčavy?



Monika ŠUFliarska, vedúca referentka dopravy, OR ZV, SRD, odd. technologické

Moja kancelária je situovaná na sever, takže v letných mesiacoch to viem oceniť, ale aj tak tu máme asi 33 °C. Na ochladzovanie veľa možností nemáme, možno dodržiavať pitný režim, mať zásobu zmrzliny v mrazničke. Ale áno, mám zlepšovák na klímu: do umelej fľaše si dám zmraziť vodu a postavím ju pred ventilátor.



Dušan ANTALÍK, návestný majster SMSÚ OZT ZT Košice - juh

Nevadia mi vyššie teploty, veď s letom prichádza aj teplo a vonku sa musí robiť, aj keď svieti slnko. K vonkajším prvkom zabezpečovacích zariadení vyrážame hneď zrána, kým je vonku chladnejšie a na obed už vykonávame údržbu v dielni. Pitný režim dodržiavame vďaka nápojovým lístkom, za ne si v neďalekom obchode kupujeme minerálky.



Jozef DIKY, systémový špecialista SIP Strečno

Vysoké teploty zvládam dobre, a ak mi je predsa len horúco, schovám sa do tieňa. Samozrejme, dodržiavam aj pitný režim, ale doprajem si len čistej vody. V SIP-ke je okrem ventilátorov a klimatizácie k dispozícii aj bazén, schlaďiť sa v ňom môžu všetci, čo tu trávia čas. Či už domáci zamestnanci, alebo železničari na školení. Ale túto možnosť som ešte nevyužil.



Ing. Erika KRUPOVÁ, výpravkyňa ŽST Radvaň

Pri najvyšších teplotách bolo utrpením prísť k vlaku aj na pár minút. V dopravnej kancelárii máme ventilátor, snažila som sa piť veľa vody, hoci skoncentrovať sa v takých horúčavách je naozaj ťažké. Stará výpravná budova nám ale našťastie zaručila aj o desať stupňov nižšiu teplotu ako tá, ktorá bola vonku, takže nás vždy zachránila.



Iveta MEDVEĐOVÁ, dozorkyňa výhybiek, ŽST Radvaň

Vysokým teplotám som sa nevyhla, po slnku som musela prejsť. Snažila som sa ale piť veľa vody a prácu, ktorá sa dala spraviť skôr som urobila ešte v skorých ranných hodinách, aby som sa vyhla neznesiteľnej horúčave. Neskôr ma zachránila chladnejšia dopravná kancelária.

Náša anketa...

Najstarší autoblok pod Tatrami mení ošatenie

Každá vec skôr či neskôr doslúži. Podobný osud postihol aj reléové skrine medzi Liptovským Mikulášom a Štrbou. Vyše 50 rokov chránili pred nepriazňou počasia prvky najstaršieho - decentralizovaného autobloku typu ZSSR, ale korózii neodolali. Zamestnanci odvetvia OZT ich už v tomto roku vymenili 5, tú ostatnú v predposledný júlový deň na priecestí v obvode stanice Liptovský Mikuláš.

Zjednodušene napísané, reléová skriňa sa mení podobne ako nábytok v domácnosti. Stará skriňa sa vyprázdni, na jej miesto sa postaví nová a do nej sa naspäť uložia všetky veci. Podobne to vyzeralo aj v Liptovskom Mikuláši na priecestí, ibaže namiesto vecí z domácnosti sa v reléovej skrini nachádzajú prvky zabezpečovacej techniky. A to už bolo komplikovanejšie, pretože do nej ústilo až 8 káblov, ktoré spájali nielen autoblok so stanicou, ale v nich sa nachádzalo aj ovládanie blízkeho priecestia. Návestní majstri z SMSÚ OZT ZT Vrútky spoločne s kábelármi z SMSÚ OZT KT Žilina zo skrine povyberali relé, pozorne odpojili všetky žily káblov a demontovali kábové závery. „Malo to mať čo najmenší vplyv na železničnú dopravu, tak sme provizórne prepojili vodiče traťového kábla, aby bola zachovaná

aspoň funkčnosť autobloku a telefonické dorozumievanie medzi stanicami. Priecestie však bolo obsluhované len miestne, takže vlaky popri nás jazdili pomalšie, na privolávacie návěsti,“ povedal Štefan Bereta, vedúci prevádzky SMSÚ OZT ZT Vrútky. Následne vyprázdnená skorodovaná skriňa uvoľnila miesto svojej mladšej nástupníčke. V predstihu ju už nachystali v dielňach SMSÚ OZT SO Žilina. „Natiahli elektrické rozvody podľa technickej dokumentácie a pripravili pozície pre malorozmerové relé, ktorými sme nahradili pôvodné klasické relé. Preto je už táto skriňa menšia a útlejšia,“ uviedol Štefan Bereta. Návestných majstrov čakala ešte jedna skúška precíznosti. V novej skrini museli naspäť pozorne pozapájať všetky žily káblov, pretože aj kvôli jednému zle zapojenému vodiču



Na uvoľnené miesto pomaly dosadá nová reléová skriňa.

by už zabezpečovacie zariadenie nevykazovalo správnu činnosť. Takýmto spôsobom zamestnanci odvetvia OZT vymenili medzi Štrbou a Liptovským Mikulášom celkovo 31 reléových skríň; okrem návestných bodov autobloku aj pri 11 priecestiach, ktoré sa v danom úseku nachádzajú.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Káble boli rozpojené, takže priecestie sa neobsluhovalo zo stanice, ale len miestne. Úlohu závorára prevzal na seba Ľubomír Balco, kontrolór trate SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš.



Provizórne prepojené káble sa museli opatrne položiť, pretože pri rozpojení čo i len jedného vodiča by nastala porucha autobloku.

Horelo v blízkosti tratí

Pod požiar, ktorý sa vznietil na trase Kúty - Sekule - Veľké Leváre - Malacky - Zohor sa podpísalo aj obrovské teplo a sucho. Nákladný vlak smerujúci z Rajky do železničnej stanice Kúty totiž pre technickú poruchu a horúce brzdové zdrže pravdepodobne spôsobil požiar v oblasti trate. Okolie všetkých železničných tratí je síce udržiavané pravidelne, no pretrvávajúce extrémne sucho na celom území Slovenska je doslova živnou pôdou pre vznik požiaru. Takzvané iskrenie jazdou vlaku je spôsobené trením plôch kolesa brzdového ústrojenstva na HDV a napájaním HDV na elektrickú trakciu. Iskrenie nie je spôsobené stavom tratí, ale typom brzdového ústrojenstva HDV a stavom zberača HDV pre elektrickú trakciu. Iskrenie by ale nemalo mať tak silnú intenzitu, aby vznikol požiar. Pri hasení použili hasiči zo ZPOŽ Bratislava cisternu železničnej hasičskej zložky Tatra 148 s kapacitou približne 6000 litrov, ktorú naložili na vagónovú plošinu a nasadili na hasenie. Okolo polnoci bola obnovená premávka po jednej koľaji v obmedzenej rýchlosti 50 km/hod. ŽSR plánuje na jeseň tohto roka zakúpiť jednu koľajovú hasičskú súpravu pre horské trate s objemom približne 5000 litrov.

(iva)



Opravy výhybiek vo Filákovke a Žiline mali rozdielny priebeh

Tohtoročné počasie obnovy železničnej infraštruktúry, obzvlášť železničných tratí a výhybiek, akosi nepraje. Najskôr termíny výluk odsúvala neúmerne dlhá zima, neskôr opravné práce znemožnilo daždivé obdobie a naposledy zasa tropické teploty. Traťováci potom dohánajú ako sa len dá a vidieť ich na viacerých miestach na Slovensku. Tak trebárs v 30. kalendárnom týždni sme pri obnove koľajového lôžka výhybiek zachytili traťových robotníkov vo Filákovke a Žiline. Rovnaký zámer mal ale odlišný charakter a priebeh prác.

Filákovská spojka skrátila jazdu rýchlíkom

Počas dvoch týždňov sa traťoví robotníci z SMSÚ ŽTS TO Jesenské venovali šiestim výhybkám vo Filákovke. Ich koľajové lôžka boli znečistené a zanesené blatom, výhybky už nedržali stanovenú polohu, čo vplývalo aj na komfort jazdy cestujúcich v osobných vlakoch.

„Okrem výmeny znečisteného štrkového lôžka, poškodeného drobného koľajiva a upevňovadiel, sme na výhybkách a prípojných poliach nahradili aj 227 nahnitých podvalov,“ uviedol Ing. Vladimír Čeman, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Jesenské. Zaujímavé boli aj obmedzenia vlakovej dopravy, pretože počas výluk si dokonca rýchlíky skrátili jazdnú dobu! Môže za to špecifické situovanie koľajiska filákovskej stanice. Z jesenského zhlavia síce koľaj smeruje aj do Maďarska, ale hlavná trať sa veľkým oblúkom stáča, obchádza dolinu a končí vo výhybni Urbánka. Tu je ale ďalšia – kratšia koľaj, tzv. Filákovská spojka, ktorá z Urbánky mína staničné koľaje vo Filákovke a napája sa hneď na lučeneckom zhlaví stanice. „Nákladné vlaky medzi Jesenským a Lučencom, ktoré nemusia stáť vo Filákovke, obchádzajú stanicu po Filákovskej spojke. Osobné vlaky ale štandardne prechádzajú celou dolinou, čo trvá aj 3 minúty. Avšak, počas výluk si rýchlíky skracovali trasu po Filákovskej spojke a zastavovali obďaleč na filákovskej zastávke. No ak sa pracovalo na jesenskom zhlaví, osobné vlaky z Jesenského a Rimavskej Soboty jazdili z Urbánky do stanice úvratovou jazdou cez Filákovskú spojku a zastávku Filákov. Počas prác na lučeneckom zhlaví zasa osobáky smerom na Lučenec končili aj začínali na zastávke Filákov, nezachádzali do stanice,“ opísal Ing. Radomír Grexa, prednosta ŽST Filákov. Vlakové spojenia nahradili autobusy len jediný raz, keď traťováci opravovali štíhlu výhybku na lučeneckom zhlaví, z ktorej odbočuje práve Filákovská spojka.

Podbijačku v Žiline zastúpili chlpské ruky

Traťoví robotníci z SMSÚ ŽTS TO Žilina sa pri obnove koľajového lôžka križovatkovej výhybky č. 121 v Žiline museli zaobísť bez podbijačky. Bola pokazená. „Automatická výhybková strojná podbijačka ASPV 07/275, vyrobená v roku 1982 síce prišla z generálnej opravy v roku 2011, ale v prevádzke sa na nej opakovane kazí elektronika nastavovania smeru a výšky. Napriek pomoci prizvaného odborníka z SMSÚ ŽTS MDS Nové Zámky sa nám porucha podarilo odstrániť len čiastočne,“ reagoval Pavol Dočkálek, vedúci prevádzky SMSÚ ŽTS MDS Žilina. Opäť sa tak potvrdil známy fakt,



Každú zo šiestich obnovovaných výhybiek vo Filákovke najskôr vytrhol koľajový žerjav, až tak mohli traťoví robotníci pod nimi obnoviť koľajové lôžko.



Traťoví robotníci SMSÚ ŽTS TO Jesenské vymenili až 227 nahnitých podvalov.



Osem chlapov manuálne podbijať križovatkovú výhybku. Škoda len, že takto museli mŕňať svoju energiu v súčasnej pretechnizovanej dobe.



Mgr. Rastislav Šotkovský (vpravo) manuálne pomocou zámerných krížov vytyčuje výškovú polohu výhybky, aby chlapí vedeli, o koľko ju ešte musia zdvihákmi nadvihnúť a podbiť.

že mnohé pracovné stroje sú už morálne zastarané a len s vypätím všetkých síl ich technici z MDS-iek udržiavajú v prevádzkyschopnom stave. Iná, funkčná podbijačka nebola k dispozícii, avšak obnova sa musela ukončiť včas. Počas 2-dňovej výluky totiž všetky vlaky aj posun v stanici na bratislavskom zhlaví prechádzali len cez výhybky č. 119 a 120, znižovala sa teda priepustnosť koľajiska. Vyše 20 chlapov sa preto mordovalo s 33-metrovou výhybkou, v horúčavách ju nastavovali do správnej polohy len za pomoci hydraulických zdvihákov a ručných podbijačiek. Napriek nepriaznivému vývoju brilantne zvládli neľahkú situáciu vďaka svojej zručnosti a obnovu výhybky zvládli v stanovenom termíne.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

VÝSKUMNÝ A VÝVOJOVÝ ÚSTAV ŽELEZNÍC

„Čím menej má železnica prostriedkov na údržbu, tým viac by ich mala venovať na diagnostiku“

Výskumný a vývojový ústav železníc so sídlom v Žiline komplexne vykonáva činnosť merania, monitoringu a diagnostiky, vrátane metrologie, skúšobníctva a certifikácií. Neodmysliteľné súčasti tejto vnútornej organizačnej jednotky sú Skúšobné laboratórium a Certifikačný orgán osôb nedeštruktívneho skúšania. „VVÚŽ zároveň plní funkciu nositeľa a koordinátora vedecko-technického rozvoja ŽSR a sektora železničnej dopravy v súlade so stratégiou firmy, ale aj ministerstva dopravy a EÚ,“ spresnil poslanie ústavu Ing. Vladimír Herda, CSc., riaditeľ VVÚŽ a dodal: „Riešime úlohy aplikovaného výskumu a vývoja, vykonávame technický servis pre ŽSR a činnosti vyplývajúce z platnej legislatívy SR.“ VVÚŽ má pracoviská v Žiline, Bratislave, vo Vrútkach aj Prešove. Zamestnáva 160 ľudí, spravuje 30 objektov, 9 dráhových pracovných a meracích vozidiel a 84 prevádzkyschopných historických vozidiel v rámci MDC.

ANALÝZA ŠTRUKTÚRY ČINNOSTÍ

Oblasti činností rozdelené podľa zákona 513/2009 Z. z. zoskupujú poskytované služby v závislosti od ich charakteru. Činnosti súvisiace priamo so železničnou infraštruktúrou predstavujú 75 % z celkových výkonov. Druhú skupinu predstavujú činnosti podporujúce nepriamo rozvoj ŽSR s podielom 20 %. Expertná a odborná činnosť predstavuje oblasť výskumu a vývoja v oblastiach ŽTS, OZT, EE, dopravy a ekonomiky, tvorby predpisov a technických prekladov. Vysoký podiel v týchto činnostiach asi ¼ predstavuje aktualizácia starých a príprava nových predpisov. Tvorba predpisov je veľmi úzko prepojená s výskumnou a vývojovou činnosťou.

Skúšobné laboratórium VVÚŽ (SL) je súčasťou VVÚŽ, kde skúšobní technici riešia a vykonávajú v súčasnosti 32 druhov akreditovaných skúšok systému železníc. Tie sú orientované na skúšky hnacích dráhových vozidiel, osobných a nákladných vozňov, traťových strojov, vozňov na osobitné účely železníc, mostných konštrukcií, trolejších vedení, napájacích a spínacích staníc, silnoprávných zariadení, telekomunikačných, oznamovacích, zabezpečovacích, meracích riadiacich a prenosových zariadení, hluku koľajových vozidiel a v životnom prostredí a ďalšie. **Prečo akreditácia?** Výstupy merania, monitoringu a diagnostiky musia byť relevantnými všeobecne akceptovateľnými nespochybniteľnými dokumentmi s príslušnou právnou váhou. Súčasný právny rámec vytvára na ŽSR silný tlak, aby v obchodných vzťahoch používal dokumentáciu práve tohto typu. Charakteristická je citácia: „Čím menej má železnica prostriedkov na údržbu, tým viac by ich mala venovať na diagnostiku.“ SL svojim technickým vybavením umožňuje a vytvára optimálne podmienky pre realizáciu celého radu stacionárnych ako aj dynamických skúšok.

S našim podpisom

Nie je možné spomenúť všetky vykonané skúšky a merania. Spomenieme len tie súčasné a najnáročnejšie.

- v rámci projektov UIC úspešne vykonala komplexné porovnávacie brzdo- vé skúšky s odvesnením nákladných vozňov Eas a Eanoss osadených LL kompozitnými klátkami a brzdovými klátkami zo sivej liatiny. Záverečné správy a meracie protokoly boli prezentované v Paríži na zasadnutí komisie UIC zaoberajúcou sa problematikou brzdových zariadení.
- realizovali sa nárazové merania pri skúškach hliníkových materiálov rôznej hustoty používaných v deformačných blokoch DV.
- bolo spracované a vydané Stanovisko autorizovanej osoby k vykonaným typovým skúškam električky Bombardier Flexity Outlook a po vykonaní skúšok so simulovanou záťažou bola jeden mesiac skúšobne prevádzkovaná na bratislavských tratiach s rozchodom 1000 mm.
- Realizovala sa aj jazdná brzdová skúška s odvesnením osobného vozňa radu Bdgheer osadeného brzdovým obložením typu BECORIT V30. Skúšky sa vykonali pri východiskových brzdiacich rýchlostiach 120, 140 a 160 km/h na trati Senkvice – Cífer. Ide o jednu z najnáročnejších vykonávaných akreditovaných skúšok SL VVÚŽ.
- na konštrukčných celkoch viaduktu Handlová sa vykonali tenzometrické merania
- záťažová skúška lávky pre peších v ŽST Vajnory.

Skúšobné laboratórium vykonáva skúšky a prevádzkové overenie funkcie palubnej diagnostiky, rýchlomerov, mobilnej časti vlakových zabezpečovačov, elektronických riadiacich systémov a ostatných súčastí dráhových vozidiel pre železničné, špeciálne a električkové dráhy. Jednou z dôležitých činností je overenie zhody elektrického výstroja dráhového vozidla s technickými požiadavkami na prvky infraštruktúry zabezpečujúce detekciu koľajového vozidla. Použitím nových moderných hnacích vozidiel sa problém kompatibility dostal do popredia a venuje sa mu v súčasnosti veľká pozornosť. Ďalšou oblasťou je meranie hluku emitovaného koľajovými vozidlami. V roku 2012 sa uskutočnilo meranie medzi železničnou stanicou Pribovce a zastávkou Kláštor pod Znievom za účelom vykonania typovej skúšky s cieľom overiť či vozidlo MUV 69 MT001 dodané výrobcom vyhovuje špecifikáciám TSI hluk.

Certifikačný orgán osôb nedeštruktívneho skúšania železníc je držiteľom osvedčenia SNAS O-009 a akredituje VVÚŽ na skúšky materiálov a komponentov železničných koľajových vozidiel, mostných objektov a iných zariadení železníc v rámci ich prevádzky a údržby. Ďalej je poverený výkonom skúšok dráhových vozidiel, vykonávaním vzdelávania v metódach nedeštruktívneho

skúšania materiálov a výrobkov, výkonom odborného defektoskopického orgánu pre technické zariadenia dráh a vozidiel.

ŠTRUKTÚRA ČINNOSTI SEKCIÍ ROZVOJA, MERANÍ A ANALÝZ

Sekcia analýz a technických informácií

Poslaním sekcie je zabezpečovať podporné a prierezové činnosti pre ŽSR a externé organizácie pri riešení problematiky z oblasti železničnej dopravy so zameraním na dopravnú politiku, definovanie strategických cieľov železničnej dopravy a mapovanie vývojových trendov pre potreby stratégie ŽSR, napr. dispečerizácia, plán elektrifikácie siete ŽSR a zavádzanie ERTMS. Ďalej sekcia rieši ekonomiku železničnej dopravy, koncepciu poplatku za železničnú infraštruktúru, vypracovanie finančných modelov, nákladovo-výnosové analýzy (cost-benefit analysis) – najmä pre potvrdenie správneho čerpania finančných prostriedkov z fondov. Na tejto sekcii riešime aj dopravné, prepravné a informačné technológie, návrh aplikácií progresívnych systémov v železničnej doprave, analýzy dopravných a prepravných procesov a logistiku. Zamestnanci sekcie sa venujú aj hluku na železnici. Vlní boli napr. vykonané opakované 24-hodinové merania hluku z cestnej dopravy v Novom Meste nad Váhom za účelom kolaudácie podjazdu pod hlavnou železničnou traťou a tiež zo železničnej dopravy pri zriaďovacej stanici Žilina - Teplica.

Sekcia posudzovania dráhových mobilných prostriedkov

má dve oddelenia a to merania, skúšok a VaV úloh dráhových mobilných prostriedkov (DMP) a posudzovania zhody DMP dopravcu s infraštruktúrou ŽSR. Zamestnanci sekcie riešia výskumné a vývojové úlohy, ktoré úzko súvisia so skúšobným laboratóriom a jeho experimentálnym pracoviskom, ako aj činnosťou z oblasti vykonávaných skúšok. Vykonávame skúšky dráhových vozidiel, zariadení dopravnej infraštruktúry, železničných stavebných strojov a špeciálnych koľajových mechanizmov a vozidiel električkových a špeciálnych dráh. Vykonávame aj technické kontroly vozidiel a bezpečnostné prehliadky.

Sekcia odborných činností

V oblasti defektoskopie koľajníc, výhybiek, ich súčastí a oceľových konštrukcií zabezpečujeme prostredníctvom Ústredného defektoskopického strediska železníc (ÚDSZ) niekoľko činností. Patria sem vedenie centrálnej evidencie technologických postupov, vykonávanie zložitých a špeciálnych defektoskopických skúšok a kontrol, spracovávanie posudkov z oblasti defektoskopie a zvráňania. Tu sa realizuje nedeštruktívne skúšanie koľajníc a dráhových vozidiel a podieľa sa na certifikácii osôb vykonávajúcich tieto skúšky. ÚDSZ disponuje kvalifikovaným personálom pre výkon defektoskopických činností viacerými NDT metódami, a to ultrazvukovou, kapilárnou, magnetickou, prežarovacou a vizuálnou metódou. V oblasti metrologických činností zabezpečuje ústav prostredníctvom Ústredného železničného metrologického strediska (ÚŽMS) a plní funkciu ústredného odborného metrologického orgánu pre ŽSR, vydáva osvedčenia o spôsobilosti zamestnancov metrologickej služby ŽSR, preveruje metrologickú nadväznosť meradiel VOJ používaných pri meraniach na technických zariadeniach. Posudzuje návrhy na vytváranie kontrolných meracích miest, vydáva osvedčenia na zriadenie metrologických pracovísk a vykonáva metrologický dozor. Riadi činnosť kalibračných laboratórií ŽSR, spracováva a vydáva podnikové metrologické predpisy, zjednocuje meracie postupy používané v prevádzke ŽSR a vykonáva školiacu a vzdelávaciu činnosť zamestnancov ŽSR v oblasti metrologie.

ÚŽMS disponuje kvalifikovaným personálom pre výkony kalibrácie, drobných opráv a údržby pracovných meradiel používaných pri prevádzkových činnostiach na ŽSR.

ŠTRUKTÚRA ČINNOSTI PREVÁDZKOVÝCH SEKCIÍ

Sekcia železničných tratí a stavieb zabezpečuje činnosť v rámci troch oddelení:

Oddelenie diagnostiky železničného zvršku sa zaoberá:

- diagnostikou železničného zvršku
- kontrolou kvality preberacím konaním vybraných druhov materiálu železničného zvršku napr. výhybiek a výhybkových súčastí, betónových a drevených podvalov, koľajníc, upevňovačiek;
- kategorizáciu súčastí železničného zvršku vyzískaného pri všetkých opravných prácach na ŽSR.



Oddelenie diagnostiky mostov, stavieb železničného spodku a budov sa zaoberá revíznou a diagnostickou činnosťou na mostoch a mostom podobných konštrukciách nedeštruktívnymi skúškami, vizuálnou prehliadkou stavieb aj pod vodnou hladinou potápačom a nad voľnou hĺbkou horolezcami, stanovením pevnosti betónu v tlaku tvrdomernou a ultrazvukovou metódou, stanovením karbonitácie betónov, stanovením korozívnych úbytkov ocele ultrazvukom, stanovením priehybov nosných konštrukcií, vykonáva statické posúdenia oceľových a betónových mostov a stavebno – technický prieskum nosných konštrukcií budov. V rámci revíznej činnosti UTZ vykonáva RC na UTZ plynových, tlakových, zdvihačích a dopravných.

Oddelenie predpisov, skúšok a VaV úloh sa zaoberá predpisovou a normotvornou činnosťou zabezpečovaním technickej podpory pre odbory GR ŽSR v predpisovej činnosti, normotvornej činnosti, štúdií, správ, technickej dokumentácie a odborných činnosti. Zabezpečuje tvorbu, aktualizáciu a revíziu VL žel. zvršku a spodku a komplexnú reprografiu technickej dokumentácie ako aj mnohé ďalšie činnosti.

Sekcia oznamovacej a zabezpečovacej techniky (OZT)

sa v rámci svojej činnosti venuje výkonu diagnostiky, expertíznych meraní, revíznej činnosti a ďalších úloh (prevádzkové overovanie nových prvkov, riešenie úloh výskumu a vývoja, tvorba predpisov, návrh informačných systémov a pod.). Svojou činnosťou podáva relevantný pohľad na skutočný stav kontrolovaných zariadení a v úzkej spolupráci so správou a údržbou vytvára podmienky na uplatňovanie zásad cielenej údržby (so zameraním na problematickú časť zariadenia).

Smernica pre výkon diagnostiky zariadení oznamovacej a zabezpečovacej techniky z roku 2012 stanovila základné zásady rozsahu a periodicity jej výkonu na ŽSR. Dôraz sa kladie na prvky, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzkovania dopravy. V rámci periodickej diagnostiky VVÚŽ vykonáva komplexné merania a nastavenie koľajových obvodov, počítačov osí, traťovej časti LVZ, prvkov detekcie koľajových vozidiel, batériových systémov a zdrojov UPS zariadení OZT, softvérovú správu diagnostických zariadení metalických káblov, zariadení na sledovanie nepravidielnosti koľajových vozidiel (IHL, IPK...) a rozhlasových zariadení. Technickú diagnostiku zariadení OZT na celej sieti ŽSR vykonáva tím 10 kvalifikovaných zamestnancov, vybavených najmodernejšou meracou technikou. Revíznou činnosť zariadení OZT vykonáva 5 revíznych technikov VVÚŽ s celosieťovou pôsobnosťou. Vďaka dlhoročnej praxi na zariadeniach OZT majú skúsenosti s prevádzkou revidovaných zariadení. Úzko špecializované sú činnosti vykonávané v rámci skúšobného laboratória (merania silových pomerov na výhybke, el. odpor dvojkoľiesia...) alebo v rámci ostatnej činnosti (termovízia, záznam a vyhodnocovanie činnosti zariadení – čierne skrinky, výroba zariadení MPS 12, akustické merania, kontrola technicko-prevádzkových parametrov rádiostaní, špecializované merania po nehodových udalostiach a pod.). Samostatnou činnosťou je výkon prevádzkového overovania nových prvkov zariadení OZT.

Sekcia energetiky a elektrotechniky

zastrešuje v odvetví energetiky a elektrotechniky tri základné prevádzkové oblasti:

- oblasť diagnostiky a profylaktiky elektrických zariadení;
- oblasť revíznych činností v odvetví elektrotechniky;
- oblasť úloh vedy a výskumu pre odvetvie energetiky a elektrotechniky.

V rámci diagnostiky a profylaktiky elektrických zariadení sa sústreďujeme na prvky strategicky dôležité z pohľadu bezpečnej a spoľahlivej prevádzky. Ide najmä o komplexné posúdenie stavu výkonových transformátorov, výkonových vypínačov, uzemňovacích sústav, osvetľovacích sústav, batériových systémov, komplexné posúdenie kvality dodávanej elektrickej energie a infraštruktúry s využitím najmodernejšej techniky.

Zabezpečujeme komplexné posúdenie stavu trolejového vedenia, taktiež sme odbornou zložkou pre oblasť elektrochemickej korózie.

Vykonávané činnosti sú realizované odborným personálom, certifikovaným podľa ISO 18436-7, resp. v zmysle platných zákonov SR. Naším cieľom v tejto

oblasti je poskytnúť správcovi čo najviac informácií o stave zariadenia, získať diagnostickými metódami tak, aby finančne a časovo náročné práce boli založené na aktuálnom technickom stave zariadenia a nie na časovej perióde. V oblasti revíznej činnosti disponuje SEE oprávnením na výkon revízií tak určených technických zariadení (UTZ) ako aj vyhradených technických zariadení (VTZ).

V súčasnosti sa pozornosť venuje overeniu pôsobenia digitálnych ochrán, zhodnotenie prevádzkovej účinnosti filtračno-kompenzačných zariadení, vyšetrovanie elektromagnetických interferencií pri súbehu jednosmernej trakcie 1,5 a 3 kV a striedavej trakcie 25 kV, 50Hz a iné.

Múzejno-dokumentačné centrum

MDC vykonáva komplexnú dokumentačnú činnosť v oblasti vývoja železníc, t. j. zhromažďuje, zhodnocuje, odborne spravuje a prezentuje trojrozmerné i plošné artefakty z tejto oblasti, prostredníctvom jász mimoriadnych vlakov a príležitostných výstav prezentuje svoju činnosť. Všetky činnosti zvláda prostredníctvom štyroch zamestnancov. Okrem vytvorenia prierezového a systematického zbierkového fondu je výsledkom doterajšej aktivity MDC najmä: Železničné múzeum Bratislava východ a podujatia prebiehajúce v rámci múzea (Rendez, archívny a knižničný servis pre individuálnych bádateľov, stála expozícia dejín železníc v Múzeu dopravy STM).

Medzi najvýznamnejšie projekty MDC patrí aj:

- postupná výstavba národného železničného parku v RD Bratislava východ I (staré depo)
- zavedenie turistickej parnej prevádzky na ozubnicovej železnici Pohronská Polhora - Tisovec.

MDC prevzalo v roku 2010 pri nezmenenom počte zamestnancov činnosť Ústredného technického archívu, v rámci ktorej spravuje niekoľkostotisícový fond výkresovej a knižnej technickej dokumentácie ku koľajovým vozidlám – elektrickým a motorovým rušňom a vozňom, osobným a nákladným vozňom a poskytuje ho záujemcom z radu dopravcov, ale aj opravovní.

NAŠA STRATÉGIA

VVÚŽ vlastnými kapacitami zabezpečuje i ďalšie činnosti, ktoré boli pôvodne obstarávané z externého prostredia:

- defektoskopické merania koľají, výhybiek a dráhových vozidiel, 15 % z celkových výkonov na ŽSR
- technické kontroly dráhových vozidiel a koľajovej mechanizácie;
- revízie kotolní v objektoch ŽSR;
- revízie zariadení s izolačným plynom SF6;
- diagnostika transformátorov;
- diagnostika výkonových vypínačov;
- realizácia výkonov metrologických činností s akreditáciou jestvujúcich kalibračných laboratórií;
- vybudovanie a akreditácia skúšobného laboratória pre overovanie a kalibráciu elektromerov.

Pripravujeme

VVÚŽ sa pripravuje na certifikáciu s osvedčením, ktorým sa potvrdzuje uznanie systému údržby dráhových vozidiel v rámci EÚ v súlade so smernicou 2004/49/ES a nariadením EÚ č. 445/2011. „**Pripravujeme aj zásady s následnou realizáciou inšpekčnej činnosti voči dopravcom na zamedzenie a odstránenie nežiaducich technológií, technického stavu a dodržiavanie bezpečnosti v spolupráci s ÚRŽD,**“ doplnil riaditeľ VVÚŽ.

Výzvou pre ďalšie obdobie je aj náhrada dosluhujúceho diagnostického prostriedku merania geometrickej polohy koľaje zabezpečením diagnostického meracieho prostriedku komplexných meraní prvkov infraštruktúry a ďalej defektoskopického mobilného diagnostického prostriedku ako prevencie a cielenej údržby v ŽSR, na základe objektívnych kritérií.

Ing. Vladimír Herda, CSc. a kolektív, Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Na vývoj železničnej dopravy sa

Dnes prinášame rozhovor s JUDr. Jánom Belejom, ktorý dlhé roky pôsobil na železnici, ale približne rovnaký čas bol aj podnikateľom. Rozprávali sme sa na nedávnom stretnutí s dôchodcami, kde bol čestným hosťom a jeho skúsenosti a spomienky na obdobie spred 20 rokov sme si nenechali iba pre seba.



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

V čase vzniku ŽSR som pôsobil vo funkcii zástupcu prednostu služby dopravy a prepravy – vedúci Prevádzkového pracoviska Košice. Táto funkcia vznikla po malej reorganizácii železníc po roku 1989, kedy sa zrušili dovtedajšie prevádzkové oddiely, podriadené priamo náčelníkovi dráhy a namiesto nich sa vytvorili prevádzkové

pracoviská oklieštené o službu 12 (rušňové hospodárstvo), podriadené prednostovi služby 11 (dopravy a prepravy). Zároveň sa zrušili pomenovania náčelníka na všetkých stupňoch a zaviedli sa funkcie prednosta a vedúci, čo mne osobne vôbec nevadilo, lebo nikdy nezáleží na pomenovaní, ale na právomociach. Vznik Slovenskej republiky a zároveň aj vznik ŽSR som osobne prijal veľmi pozitívne, keďže fámy o vzájomnom doplácaní na seba sa šírili a najmä tie, ako Česi doplácajú na Slovákov, čo sa nezakladalo na pravde, ba často fáma bola opačná než holá pravda. U kolegov boli reakcie viac – menej podobné, poniektorí sa však pozerali do budúcnosti aj s obavami. Obavy šírili najmä neprijatí či pesimisti, ktorí „kuvikali“, že naša mena oproti českej bude v novom štáte 30 Sk ku jednej českej korune a podobne. Našťastie, v tom čase bolo medzi železničarmi veľa pracovných a šikovných ľudí, takže takéto predpovede nevyšli.

Čo bolo pre vás najsilnejším zážitkom v čase vzniku ŽSR?

Okrem vzniku samostatnej Slovenskej republiky bolo pre mňa silným zážitkom delenie majetku ČSD, ktoré prebiehalo striktné podľa pomeru pre ŽSR 1/3 hmotného majetku a u nehmotného podľa polohy majetku. Čo bolo v Čechách, to pripadlo ČD, čo na Slovensku, to zostalo pre ŽSR. Toto sa ma až tak priamo nedotýkalo, ale delenie vagónov to bola smiešno-bôlna záležitosť. Tu prevládali emócie a nie rozum, a tak sa napríklad stalo, že pri delení vozňov 2:1 sme v ŽSR mali nadbytok Wap (výspných vozňov na prepravu uhlia), ale nedostatok cisterien. Pričom tie prvé chýbali v českých uhoľných panvách a tie druhé u nás v Slovnafte. Postupne sa situácia vyrovnala, ale chvíľu to trvalo. Ďalším silným a nezabudnuteľným zážitkom bola pre mňa sťaž na kanadských železničiaroch, konkrétne v štátnej akciovej spoločnosti CN, ktorá vtedy fungovala v Kanade. Veľa sme tam toho videli, veľa sa naučili, ale, žiaľ, málo sa z toho zaviedlo na ŽSR či ČD. Naše poznatky sa týkali organizácie práce a najmä využívania výpočtovej techniky v doprave. Dodnes sme ešte pozadu za kanadskými železničiarimi v stave pred dvadsiatimi rokmi vo využívaní VT. Mnohé poznatky sme

aj publikovali, nenašli však odzvu u kompetentných. Tvrdenie, že nás zo ŽSR i ČD pozvali zo zážitných dôvodov, aby nám mohli predať svoje produkty, môže byť a určite aj je z časti pravdivé, ale ako obchodník zastávam názor, že to čo je inde vyvinuté a odskúšané si kúpim radšej, než si to budem vyvíjať sám, s chybami, omeškané a možno v konečnom dôsledku aj drahšie.

Ako vnímali zmeny fungovania na železnici ľudia vo vašom okolí?

Ako všade inde. Väčšina s očakávaním, mnohí s pochybnosťami. Mnohí nedôverčivo a s obavami, ako si poradíme. Prístupy k práci a reštrukturalizácii však boli vo väčšine kladné, ľudia pracovali s entuziazmom. Nevyhli sme sa však tomu, že na mnohých úrovniach, ba vo väčšine si veľa vedúcich pracovníkov predstavovalo reštrukturalizáciu ako možnosť nabaliť si na úrade mnoho ľudí, vymýšľať im pracovné náplne, ktoré sa nakoniec ani nerobili, ale išlo o „veľký úrad“. Tak nám zbytočne narastla

Riaditeľ Obchodného zastupiteľstva Košice JUDr. Ján BELEJ

Treba využiť to, čo sa osvedčilo

— Na teritorií FR a OZ sa vďaka súdržnosti s Ukrajinou stretávajú dva od seba odlišné systémy železničných tratí. Odlišné rozčítanie 1435 a 1520 mm a veľkosti, čo s tým súvisí — vozňami s výnimkou v rozchode podvozku, iným meraním v oblúčoch, a teda s inými požiadavkami na prechodový priestor v zmysle predpisu P1, a pokiaľ by sme ich chceli prepravovať so kolébkami normálnorozchodných tratí, s inými požiadavkami na šľachy v trase na jednu os. A je tu aj hranica v režimoch prepravy, pretože medzi ŽSR a Ukrajinou železničari sa prepravu realizujú na základě dvojstrannej dohody, a podľa podmienok SMGS. Pri pokračovaní prepravy týchto tovarov ďalej na západ sa realizujú podľa podmienok CIM a prepravu s nimi súvisiacich. Tieto zvláštnosti prinášajú na jednej strane určité problémy, ale na druhej strane aj výhody, nielen pre tento región, ale pre ŽSR ako celok.

Čas pohraničné prechodové stanice Čierna nad Tisou a Matfőcve vstupujú k nám tovary z Ukrajiny a ďalších krajín bývalého ZSSR vo vozňoch širokého rozchodu (1520 mm). Tento tovar smerujúci do vnútrozemia, ale i ďalej za naše západné hranice treba preložiť do vozňov normálneho rozchodu (1435 mm). Prekladá sa buď priamo na železničnom prekladisku Čierna nad Tisou, na prekladisku v Matfőcve, alebo vo východoslovenských železničniciach, či vo Vojňoch, ale v súčasnosti aj na ďalších miestach prekladky vystavaných popri školicorozchodnej trati medzi stanicami Matfőcve a Haniška pri Košiciach.

Čas spomínané stanice prešli tak tovaru, prevažne rúd, železných i neželezných, surového železa, uhlia, papiera, železného šrotu, uhlia, aj iných druhov tovarov určených pre obchodných partnerov na našom území i za hranicami republiky. Tovar, ktorý treba v prevádzke merať preložiť do vozňov normálneho rozchodu, vo veľkej väčšine do vysokozdvíhačových vozňov. Priemerne denné výkony prekladky napríklad za mesiac jún dosahujú v Čiernej nad Tisou 13 474 ton, v Matfőcve 4095 ton, v Haniške pri Košiciach 6–10 tisíc ton, okrem vlastnej expedície svojich hotových výrobkov. VŠZ, vrátane vlastnej expedície, naloží aj 17 807 ton tovaru za deň.

Priemerne denné výkony od začiatku roka v týchto staniciach sú nasledovné: Čierna nad Tisou 13 467 ton, Matfőcve 2 632 ton, VŠZ v Haniške pri Košiciach 18 724 ton. Celkové denné nakladky tovaru za celý obvod, vrátane zaváženia prekladky tovarov od začiatku roka, je v priemere 54 082 ton tovarov denne, čo predstavuje asi 50-percentný podiel denne nakladky celých ŽSR.

Priemerne denná nakladka bez Čiernej nad Tisou za obvod OZ predstavuje 40 615 ton, čo je 40-percentný podiel z nakladky v ŽSR.

Od začiatku roka do konca júla 1995 sme prepravili 18 737 608 ton tovarov, čo oproti vlaňajšku predstavuje nárast o 17,3 percenta. Za rovnaké obdobie v Čiernej nad Tisou dosiahli celkom 9 316 924 ton, čo predstavuje nárast o 15,8 percent.

Väčšia týmto výkonom však nemá náš región dostatok vysokozdvíhačových vozňov, sme odkázaní na vývozníky týchto vozňov nielen z ostatných regiónov, ale aj z českých dráh, kde smerujú podstatnú časť preprav. To nám robí a robí veľké problémy, lebo vývozníky vozňov nie sú vždy plnené v požadovaných množstvách. Pri nedostatku vozňov normálneho rozchodu potom stojí tovar nepreložený vo vozňoch širokého rozchodu, a teda vo vozňoch cudzích, za ktoré platíme vysokú nájomnú. A pri prepravách veľkých kapacít pohraničných prechodových staníc ešte obmedzujeme v prvej ložnej výške vozňov aj Ukrajiná železnice (UZ), alebo obmedzujeme vlastných prepravcov v nakladke tým, že im nepristavíme vozne v požadovanom množstve, alebo ich nepristavíme vôbec. Vedie to k strate dôvery a hľad, niekedy aj k strate obchodných partnerov. V prepravách tranzitných tovarov predtým na konštrukčnú železnicu PKP alebo MAV. Napríklad potom ťažko získavame, niekedy aj za cenu výšľach, než aké mali pred odchodom. Takisto môžeme stratiť aj vnútrozemského partnera, ktorý pri neplnení si našich povinností môže prejsť a hľadiť, aj prechádza, na iný druh prepravy, spravidla cestne.

Smerujeme, poznám stav vozňov a aj počty vozňov určitých sérií, ktoré sú žiadané v súčasnosti. Je ich málo. Teraz nechcem tento problém detailne rozoberať, lenže príčina nie sú len objektívne (napríklad zastaralý park, či nedostatok finančných prostriedkov na údržbu a opravy), ale sú aj subjektívne. Za tie sme zodpovední, ale všetci sa tvárime, ako keby sa nás problém netýkal. Myslíme najmä na obchodníka, ktorý sme prestali sledovať, ako nepotrebný v rokoch 1991 až 1993, keď v dôsledku prudkého poklesu výkonnosti vozne stáli. Sledovanie obehu vozňa a čiastkových obehov sa javilo v tom čase zbytočné, čo sa mnohým veľmi hodilo, lebo sa zbavili zodpovednosti za zlé hospodárstvo s vozňami. V súčasnosti, keď počítujeme nedostatok ložného priestoru, si nechceme uvedomiť, že plnenie obehu vozňa v sieti ŽSR nad 5 dní bez toho, aby sa niekto za to zodpovedal, vedie k nespokojnosti prepravcov. V konečnom dôsledku aj k znižovaniu

tržieb so všetkými následkami. Treba trvať na tom, aby si pracovníci zodpovední za prístavu vozňov na nakladisku nezahŕňovali svoje povinnosti napríklad tým, že vozne určené na nakladku na pondelok sa budú prístavovať už v sobotu, ba dokonca už v piatok, a potom stoja nevyužití dva-tri dni.

Právny sú aj v transporte Mri vozňov, kde sa prechody zriaďajú pri Mri vlakoch vzhľadom na ich frekvenciu združuje a tak sa stáva, že sa príadne vozne so vzdialenosťou 100 km prepravujú dňo, aj vyše 48 hodín.

V regióne máme okrem pohraničných prechodových staníc obchodné aj výrobné veľké sietne a odborné združenie obchodného partnera — VŠZ. V dennom priemere nakladá v súčasnosti, vrátane neapreácie rudy, 18 — 20 tisíc ton tovaru určených prevažne na export. Pre tieto záležitosti zabezpečujú určitý počet vozňov vhodnej skladby i vhodného režimu. Do obvodu nám však vstupujú množstvo medzinárodných vozňov, s derivými podlahami, či s inými pokladnicami, dingo-vaných pritom na vývozníky. Ak k tomu prídame aj vlastných nezapodvedných pracovníkov z nášho obvodu, ktorí robia často to isté, nestátne vozne opravovať a čistiť. Len za mesiac jún naďalej v opravovniach vozňov, ktoré boli povolené na zabezpečenie ložného priestoru, predstavujú 1186 hodín.

Po ťažkých rokoch 1991 — 1994, keď objem prepravy i nakladka z roka na rok klesali, oproti výkonom z rokov 1987 — 1989 (vtedy sme v obvode dosahovali špičkové výkony v preprave) aj o 40 percent, došlo konečne v roku 1994 k zastaveniu poklesu. V roku 1995 je už postupný nárast v objeme prepravy, priamo z cudziny, najmä po širokorozchodných tratiach cez Čiernu nad Tisou i Matfőcve, ale aj nárast nakladky v obvode o vyše 15 percent a táto tendencia pokračuje. Okrem VŠZ sa na zahraničných trhoch uchytli i iné firmy. Napríklad Cementárne Turňa nad Bodvou, ktoré sú veľmi úspešné vo vývoze. Lesy v našom obvode produkujú značné objemy tovaru na vývoz, ale objemy nakladky zvyšujú postupne aj ďalšie podniky. Dôvodom si myslím, že mnohí aj našou zásluhou, vďaka tarifnej politike, ktorá im umožňuje realizovať svoje výrobky na západných či iných trhoch za prednej ceny.

Zákazníkom potrebným našim obchodným zástupcom ponúkame poradenstvo službu, informácie o možnostiach prepravy, o výtokoch zmluvných vozňov. Dohodneme a neme také zmluvné ceny, ktoré sú ešte zaťažujúce pre nás, ale realne aj pre nich v tom, že im umožňujú prejsť sa na cudzie trhy.



Veľa urobil aj vedúci obchodných stredísk v oblasti zberania pohľadáv, najmä od prepravcov s nižším sumami (pre ich množstvo sme ich z úrovne OZ nemohli podchytiť) i v oblasti získavania preprav, ich zabezpečovania hlavne priediskom železničiarov a odborními zástupcami.

Detailovaním organizačných štruktúr dôjde k 1. januáru 1996 k zlúčeniu železničných staníc a obchodných stredísk pod jedno vedenie. Ale to, čo sa nám osvedčovalo a čo ukázala doterajšia prax, tá vyúsťuje pri ďalšom zdokonaľovaní. Ukázalo sa, že obchodu sa treba venovať profesionálne, na odborní úrovni. Že pre týchto pracovníkov treba zabezpečovať ďalší odborný rast, zvyšovať ich špecializáciu, preto ich treba vyčleniť pre obchodnú činnosť špeciálne riadiť a vychovávať.

Prepravu tovaru, zatiaľ v smere východ — západ majú tendenciu rásť (verím, že postupne aj opačný smer). V tomto smere máme silnú konkurenciu v PKP a MAV, najmä v ich lepšom technickom vybavení. V súčasnosti im konkuruje v cenách, ale čo je dôležité, hlavne v spoľahlivosti plnenia dohodnutých podmienok. Preto prepravcovia, či špeciálne firmy, prepravujúce cez naše územie (súto poznáky máme z vlastných preskúmov). Pri rokovaniach o podmienkach prepravy sú mnohé naše, ale i zahraničné špeciálne firmy častými hosťami OZ, ale aj súčasní OZ. Okrem nich udržiavame dobré obchodné kontakty so zástupcami sústredných železničných správ. Mnohé slovenské i zahraničné obchodné spoločnosti sa obávajú na našich pracovníkov s požiadavkami na odborné rady pre zabezpečenie ich vlastných preprav, najmä z oblastí bývalých štátov SNS vzhľadom na určitú špecifiku a predpis.

Jedni i druhí sú veľmi dobrými odborníkmi vo svojom odbore, a preto aj ich partneri (naši pracovníci), musia ovládať nielen prepravné predpisy, ale aj určité obchodné i spoločenské zvyklosti platné pre toho-ktorého zákazníka. Preto ich treba špecializovať na danú oblasť, ba doviesť si tvrdiť, že v niektorých prípadoch už aj na konkrétnej komodite.

pozerám pragmaticky

administratíva na úkor výkonných pracovníkov, ktorých počty sa neustále znižovali. A, bohužiaľ, ako to vidím z môjho pohľadu, pokračuje to dodnes.

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

Najlepšie čo sa mohlo udiť bolo to, že sme mohli robiť samostatnú dopravnú politiku v rámci vládou daných možností, že sme plánovali a nakupovali to, čo sme potrebovali na slovenských železničiach, samozrejme, v rámci možností. Najväčším negatívom bolo a je, že železnice sa prakticky každý rok reorganizovali, aj pred, ale najmä po vzniku ŽSR, ale doposiaľ sa ani raz neanalyzovali výsledky reorganizácie. Dodnes mám taký dojem, že aj dnes reorganizujeme železnice len pre samotnú zmenu bez toho, aby sme sa poučili z chýb a prípadné pozitíva vniesli do novej štruktúry. Nakoniec, každá reorganizácia doniesla len nárast administratívnych pracovníkov a zníženie výkonných pracovníkov v teréne. Za negatívum doby považujem tiež to, že vo vývoji výpočtovej techniky sme si robili svoj program a ČD zase svoj vlastný, ktoré sa nakoniec „rozišli“, a teraz sa znova začínajú spájať, aby boli kompatibilné. Tým sa stratilo veľa času a zbytočne sa vynaložilo množstvo finančných prostriedkov, ktoré sa mohli aj v tejto oblasti zužitkovať oveľa efektívnejšie.

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

Významným medzníkom hneď po vzniku ŽSR bolo kreovanie prevádzkových riaditeľstiev a obchodných zastupiteľstiev. Otázkou je, či ich bolo potrebné mať na Slovensku až štyri, ale táto otázka je čisto rečnícka, lebo pôsobili a pôsobia tu aj politické, nielen ekonomické faktory. Druhým medzníkom bolo zrušenie obchodných zastupiteľstiev zlúčením s prevádzkovými riaditeľstvami. Trvalo to iba chvíľu a došlo ku kreovaniu divízií, lebo nastúpil divízny spôsob riadenia. Neprislúcha mi to hodnotiť, lebo viď, kam spejú ŽSR, požiadal som o uvoľnenie formou neplatenej dovolenky a odišiel do súkromnej sféry vyskúšať si svoje riadiace schopnosti. Tretím medzníkom bolo rozdelenie železníc na správcu infraštruktúry a osobnú a nákladnú dopravu. Kam to dospelo, vidíte sami. Nechcem to hodnotiť. Nemôžem však nespomenúť, že výkony všetkých troch „železníc“ poklesli na jednu tretinu výkonov z rokov deväťdesiatych. Netvrdím, že je to len vinou železnice, iste tu pôsobí silná naftová loby, štátne či ako štátne sa tváriace záujmy. Dôsledkom toho sú cesty preplnené kamiónmi, z veľkej časti preťaženými, ničiacimi naše i tak biedne cesty a spôsobujúce zápchy najmä na vyťažených trasách. Neobstojať tu tvrdenie, že na hraniciach nemôžeme mať cestné váhy, lebo to nedovoľujú smernice EÚ. Dobré, ale čo za a pred hranicami? A váhy stoja určite menej ako každoročné opravy ciest.

Spomínali ste svoju cestu na Cyprus práve v súvislosti s cestnými váhami. Ako je to tam?

Bol som už ako bývalý železničiar na dovolenke na Cypre aj so skupinou železničiarov. Všimol som si, že na Cypre, ostrovnom štáte, majú na určitých kilometroch na diaľniciach cestné váhy a vážia si na nich vlastné domáce kamióny, aby ich nepreťažovali a následne neničili cesty. V tom čase, viem to z tlače, tam bol na oficiálnej návšteve vtedajší predseda parlamentu p. Hrušovský. Isteže, on si to pri svojich štátnických povinnostiach nemusel všimnúť, ale to už mohla jeho suita. Alebo táto tam bola len na ochutnávku cyperských vín? Okrem dobrej chute mohli priniesť aj dobré skúsenosti, vziať si príklad, ktorý by presadili aj u nás. Sú určité tendencie, že vláda a parlament prijímaním určitých zákonov postupne presmeruje prepravu tovarov z ciest na železnice. Nemusíme sa presvedčať o ekologických výhodách. Ale v tomto smere som pesimista (čo nie je v mojej povahe). Sú však silné lobistické skupiny u nás aj v zahraničí, čo sa tomu budú za každú cenu brániť a bojí sa, že aj zabránia. Určitým riešením by bola výstavba širokorozchodnej trate (ŠRT), ktorá by na jednej strane znamenala zánik súčasného Carga v jeho terajšej po-

dobe, na druhej strane by však pri určitých podmienkach výstavby a za určitých podmienok bola silným konkurentom kamiónovej prepravy.

Dlhé roky ste pôsobili na železnici, ale neskôr ste pôsobili v podnikateľskom prostredí späť aj so železničiami.

Ako vnímate súčasný vývoj železničnej dopravy u nás?

Prešiel som na železnici funkciami od najnižšej až po stredný stupeň riadenia, ale aj v súkromných sférach, kde som sa nemohol spoľahnúť na to, že štát nás bude dotovať, ale len na vlastné schopnosti. Aj preto sa pozerám na vývoj dopravy pragmaticky, bez ohľadu aké výhody v tom - ktorom čase to prinesie určitej skupine. Pozerám sa na to, aké to prinesie výhody všetkým. Preto baviť sa o ŠRT v súvislosti s tým, či bude prekladisko v Čiernej nad Tisou, v Bratislave alebo vo Viedni je scestné. Prekladisko by nemalo byť nikde. Trať by mala pokračovať až do Rotterdamu. Prístavu, ktorý má už dnes problémy s odvozom tovaru dopraveného po mori. Ak by to tak bolo, vtedy by kamióny v diaľkovej preprave mali veľmi malú šancu konkurovať železničiam a určite by sa ich počet v diaľkovej preprave veľmi výrazne znížil. Toto je však pre každú vládu, pokiaľ bude pozeráť na úzke a prízemné miestne záujmy, veľmi nepopulárne. Železnici želim, aby bola čo najviac využitá a železničiarom veľa úspechov, aby ich práca nevyšla nazmar.

Ďakujem za rozhovor.

Dana SCHWARTZOVÁ



Nový znak Železníc SR

Vznik nového podniku – Železníc Slovenskej republiky – sprádzalo a sprádzala množstvo nariadení, predpisov, rozkazov, ale aj súťaž na nový znak (logo), ktorý bude prezentovať podnik doma i za hranicami.

O vypísaní anonimnej súťaže na nové logo ŽSR sme už v Ž semafore informovali. Teraz našim čitateľom predstavujeme víťazný návrh, a teda oficiálny nový znak ŽSR. Vybrala ho komisia, menovaná riaditeľom ŽSR. Z vyzvaných desiatich autorov sa súťaž zúčastnilo deväť. Komisiou vybraný a odporúčaný návrh, ktorého autorom je architekt Pavol Ondrečka, schválil riaditeľ ŽSR Ing. Albert Vereš.

Súťaž po organizačnej stránke zabezpečoval odbor správny a organizačný Riaditeľstva ŽSR. V nasledujúcich dňoch by sa malo zabezpečiť rozpracovanie tzv. manuálov. To znamená určiť farebnosť znaku, jeho veľkosť, aké rezy písma sa budú k nemu používať a pod. Po spracovaní týchto údajov budeme železničiarstvu verejnosť informovať. Ide o to, aby sa predišlo akýmkoľvek amatérskym úpravám. Znak musí pôsobiť úhľadne, zjednocujúco a usporiadane. Jeho používanie musí mať svoj systém. Zvyšuje sa tak účinnosť public relations, ktorého podstatou je vytváranie pozitívnych vzťahov subjektu (ŽSR) voči verejnosti.

Vo svete sa značkám firem a podnikov venuje náležitá pozornosť a majú aj značnú finančnú hodnotu. Správajme sa aj my k našej novej značke tak, aby okrem vytvarnej hodnoty nadobúdala aj hodnotu práce a umu našich železničiarov. Budeme ňou totiž šíriť nielen meno našej železnice, ale aj Slovenskej republiky.

Prvý krok sme už urobili.

Mgr. JOZEF LEHOCKÝ

Aj súčasné logo ŽSR má dvadsať rokov

Logo ŽSR v podobe, ktorú poznáme v súčasnosti, oslavuje v tomto roku svoje 20. výročie.

ÚIVP radí

Komentár k článku 913 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky a k článku 65 predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti

Nezastavenie služobného vlaku v priestore pre výstup a nástup cestujúcich

V predpise ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti sa v čl. 65 mimo iného uvádza skutočnosť, že za NU C4 – Prejdenie návesti STOJ sa považuje aj nezastavenie vlaku na mieste určenom predpisom, na mieste určenom verbálnom alebo písomným spôsobom. V čl. 913 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky je zase uvedené, že vlak zastavujúci pre výstup a nástup cestujúcich musí zastaviť pri nástupišti tak, aby podľa možnosti všetky vozne určené na ich prepravu stáli pri nástupišti.

Otázky, ktoré zarezovali na povinnom školení prevádzkových zamestnancov:

- Je služobný vlak, ktorý rozváža zamestnancov na pracoviská ŽSR považovaný za vlak prepravujúci cestujúcich?
- Bude situácia nakreslená na obrázku (nezastavenie služobného vlaku, ktorý rozváža zamestnancov ŽSR do práce na mieste určenom pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich) považovaná za NU C4, alebo nie?

Služ 9942 ORZA

HODV z.811.
Bridiace percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 60 náprav

	1	2	3	5	6	7	8
Jaríkovo	0					6 04	80/40
km 4,234		3	6 07	0		07	
Odb Rieka	0	2				10	50/12
Marienkovo odch.sk.	0	3	13	0		13	60/27
Gogoľovo	0	4	6 18				
Spolu	13	+				1 = 14 min	

Nástupišťe v km 4,234

Po odborných konzultáciách s garantmi služobných predpisov ŽSR je na uvedené otázky nasledovná odpoveď.

Aj napriek tomu, že služobný vlak je v zmysle predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky definovaný ako vlak určený pre potreby ŽSR, je potrebné v tejto problematike vychádzať z ustanovení Smernice 2004/49/ES o bezpečnosti železníc spoločnosti, Zákona 513/2009 Z. z. o dráhach a ostatných služobných predpisov a tento vlak považovať za vlak prepravujúci cestujúcich (predpis

ŽSR Z 17, čl. 35 – cestujúci sú osoby okrem vlakového personálu, ktoré cestujú vlakom a osoby pokúšajúce sa nastúpiť/vystúpiť do/z pohybujúceho sa vlaku v priestore určenom pre nástup a výstup).

Z vyššie uvedeného potom vyplýva, že nezastavenie tohto služobného vlaku pri vyššom nástupišti (prejdenie nástupišťa), bude považované za incident kategórie C4 – Prejdenie návesti STOJ.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

SOLIDARITA naďalej pomáha železničiarom v núdzi

Podporte ju hodinovou mzdou do októbra!

Ďakujeme

Správna rada fondu SOLIDARITA zamestnancov ŽSR schválila 9. júla na svojom druhom zasadnutí 12 žiadostí o podporu v celkovej sume 8 100 €. Od začiatku roka 2013 bolo vyplatených už 21 podpôr v celkovej sume 15 200 €. Prerokovalo sa aj finančné hospodárenie fondu. Celkové príjmy za 1. polrok 2013 z dvoch charitatívnych akcií dosiahli výšku 16 621,31 €.

Fond vypláti jednu podporu vo výške 700 € pozostalým po zamestnancovi ZSSK, ktorý utrpel smrteľný pracovný úraz, podporu 500 € dostane aj zamestnanec ZSSK CARGO so závažným pracovným úrazom s ťažkou ujmom na zdraví. Zvyšných 6 900 € si prerozdeli 10 železničarských rodín, ktoré sa stratou alebo dlhodobou chorobou živiteľa rodiny, dostali do ťažkej životnej situácie.

Správna rada na zasadnutí vyhodnotila aj priebeh akcie „Darujme 2 % zo zaplatenej dane za rok 2012 pre SOLIDARITU“. Na adresu fondu bolo zaslaných 673 tlačív, ktoré predstavovali sumu 13 371,63 €. Konečná suma z 2 % podielu zo zaplatenej dane bude známa až v auguste, po pripísaní všetkých podielov na účet fondu.

Druhá charitatívna akcia s názvom „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“, vyhlásená k Vianociam 2012, ešte stále nie je

ukončená. Doterajší finančný výnos predstavuje sumu 12 396,34 €, čo je o 259,22 € menej oproti minuloročnej obdobnej akcii. Akcia naďalej trvá a hodinová mzda je možné stále darovať na účet fondu až do konca októbra 2013.

Fond SOLIDARITA úprimne ďakuje všetkým šľachetným zamestnancom ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK, ktorí finančne podporili akcie „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU“ a „Darujme 2 % zo zaplatenej dane za rok 2012 pre SOLIDARITU“, čím prejavili pocit spolupatričnosti a ľudskú súdržnosť so svojimi kolegami, ktorí finančnú pomoc z fondu skutočne potrebujú. Poďakovanie patrí i mzdovým účtovníckam, ktoré sa ochotne podieľali na realizácii akcií.

(KB)

Chátrajúci zásobník vody sa zmenil na atraktívne športovisko



Vodárenská veža v čase, keď iba chátrala a lákala neporiadnikov...



Fantázii sa medze nekladú a vďaka kreativite nášho kolegu Matúša Tokára, správcu železničnej infraštruktúry z SMSÚ ŽTS ÚB Zvolen a jeho kamarátom, sa zo starého nefunkčného a chátrajúceho zásobníka vody v Polomke stala atraktívna lezecká stena.

„Na Horehroní nemáme umelú lezeckú stenu. Využili sme možnosť prenajať si tento priestor a vďaka komerčnému projektu a sponzorom sme mohli zakúpiť materiál a vlastnými rukami celú stenu vo vnútri budovy vystavať,“ objasňuje realizáciu za desiatky tisíc eur, niečo vyše 10 metrovej lezeckej steny, Matúš Tokár. Stena slúži všetkým a je sprístupnená každej vekovej kategórii aj podľa obtiažnosti. Vstupné je symbolické, len 1,50 € a ešte symbolickejší je poplatok za požičanie výstroja, ktorý sa nevyšplhá ani do výšky jedného eura. Bývalý zásobník vody pre napájanie parných rušňov tak po desaťročiach našiel iné, netradičné využitie. Ak by ste nevedeli, kde spomínanú lezeckú stenu hľadať, nájdete ju priamo oproti stanici v Polomke a vedie k nej aj prístupová cesta, ktorá vás dovedie priamo do cieľa.

Ika, foto: František HERETA



...a v čase otvorenia lezeckej steny, kedy začala slúžiť športovcom.



Aj v Lubeníku máme železničné múzeum

V železničnej stanici Lubeník sa podarilo návestným majstrom a zamestnancom stanice vytvoriť expozíciu historických predmetov z ich okolia. Nevyužitú zasadaciu miestnosť premenili na miniatúrne múzeum. Pri návšteve si môžete vyskúšať elektromechanické zabezpečovacie zariadenie z roku 1941, na ktorom výpravcovia v Plešivci dávali súhlas na obsluhu vchodových návestidiel. Nájdete tam aj improvizáciu dopravnej kancelárie z Revúcej, kde má výpravca ústrednú

zámku a skrinku na zavesovanie kľúčov, na stole má dopravný denník, list GVD aj telefóny. V osobnej pokladni z Muráňa nájdete komposter, ale aj termión na lístky, skrinku s predpismi či rôzne pečiatky z čias ČSD. Na stenách visia historické obrázky aj fotografie z nedávnej minulosti. Návestné terče zo 40. rokov a aj novšie, boli nájdene v staničných skladoch na trati, a preto nemôžu tiež chýbať v expozícii. Ručné petrolejové lampáše a návestidlové lampáše prešli menšou očistou.

Mechanický prestavník aj záporník boli očistené a nafarbené, aby ste mohli vidieť ako to niekedy fungovalo. Smaltované informačné tabuľky, či rameno mechanického návestidla alebo terč mechanickej predzvesti, ale aj množstvo ďalších historických predmetov nájdete na jednom mieste. Samozrejme nesmú chýbať dokumenty a fotky z nedokončených Gemerských spojok. Lubenícki železničiari vám radi ukážu svoju expozíciu.

Dušan ANTALÍK



Strečno opäť v zajatí gulášových kotlíkov

Pod záštitou riaditeľa ÚIVP sa v sobotu 6. júla konala v SIP Strečno súťaž železničiarov vo varení guláša. Do druhého ročníka sa prihlásilo dvanásť súťažných tímov z rôznych kútov Slovenska. Veselú atmosféru, ktorá vládla počas celého dňa podporilo aj príjemné letné počasie. Odborná porota mala ťažkú úlohu, lebo úroveň výsledných produktov bola oproti minulému ročníku vyššia a bolo ťažké určiť, ktorý z gulášov je ten najlepší. Prvenstvo nakoniec prideliť súťažnému tímu „HRABOVSKÍ DREVÁRI“. Sympatickí členovia tímu - Miroslav Mochnáč, Marek Delej, Jozef Pekala a Pavol Duda z dedinky Hrabovec v okrese Humenné, od začiatku budili pozornosť svojím elánom, temperamentom, zmyslom pre zábavu a v neposlednom rade aj kuchárskym umením. Druhé miesto obsadili „ČATANSKÍ GURMÁNI“ (Ondrej Takács, Ladislav Majtán, Veronika Takáčová, Katarína Belfiová), ktorí zastupovali ŽST Želiezovce a na treťom mieste skončili „FARMÁRI“ (František Kurhajec, Ján Hreus, Felicitá Kurhajcová, Drahomíra Hreusová), ktorí reprezentovali Inštitút vzdelávania Žilina. Sladkú odmenu, tortu GULÁŠ SYMPATIA si odniesli členovia tímu „GELNICA“ (Monika Kandriková, Dušan Goč, Monika Olejníková, Róbert Dzurenko), ktorí zastupovali Inštitút vzdelávania Košice. Počas varenia gulášov prebiehali aj sprievodné zábavné súťaže. V disciplíne jedenie syrového korbáčika na čas si prvenstvo „vyjedol“ Ján Korček zo Žiliny. Zatĺkanie klinca do klátu najprofesionálnejšie predviedol Milan Kalužný zo Žiliny. V pití žinčice na čas zvíťazil Jozef Mitrík z Kysaku. Štefan Sivok zo Zvolena bol najúspešnejší v hode klátom do dialky. V pití piva slamkou bol najlepší Filip Fabuľa z Bratislavy.

(J. D.), Foto: Jozef DIKY



ČESKÉ CENTRUM V BRATISLAVE A FESTIVAL 9 BRAN UVÁDZA

Vlak Lustig VLAK NÁDEJE

Modlitba pre Katarínu Horovitzovú

20. – 27. augusta 2013

- 20. 8. Žilina – železničná stanica – koľaj 15b a 17b
- 21. 8. Poprad – železničná stanica – koľaj 5
- 22. 8. Prešov – železničná stanica – koľaj 9
- 23. 8. Košice – železničná stanica – I. nástupište
- 24. 8. Banská Bystrica – železničná stanica – koľaj 9
- 25. 8. Bratislava – hlavná stanica – koľaj 3
- 26. 8. Bratislava – hlavná stanica – koľaj 3
- 27. 8. Bratislava – hlavná stanica – koľaj 3

predstavenia od 21.00 hod., vstup zdarma
Archeologie zla: Genocída Arménov od 19.00hod.

www.vlaktlustig.cz
www.9bran.cz

Zapojte sa do súťaže CER Európska železničná fotografia 2013

Spoločenstvo európskych železníc (CER) vyhlasuje prvý ročník súťaže Európska železničná fotografia - CER Photo Contest 2013 na tému Železničné stanice: kde cesta končí a začína. Keďže vlaky spájajú nielen miesta, ale aj ľudí, cieľom súťaže je podnietenie kreativity cestujúcich a podporenie ľudského a pozitívneho imidžu železníc v Európe. Dvanásť najlepších fotografií bude súčasťou kalendára CER na rok 2014 a autori zverejnených fotografií budú odmenení. Súťaže sa môžu zúčastniť občania, ktorí majú viac ako 18 rokov. Fotografie musia byť vyhotovené výlučne v členských krajinách EÚ a taktiež v Nórsku, Švajčiarsku, Turecku, Albánsku, Moldavsku, Srbsku, Macedónsku, Čiernej Hore, Bosne a Hercegovine a musia súvisieť s témou súťaže, nesmú výslovne identifikovať výrobcu vlaku ani komerčné označenia. Základnými kritériami úspešnej fotografie sú originalita, umelecká kvalita, ľudský a pozitívny prístup, pôvod fotografií. Víťazné fotografie by mali odzrkadľovať kultúrnu rozmanitosť európskych krajín. Každý účastník smie zaslať do súťaže maximálne 5 obrázkov. Termín na zaslanie fotografií spolu s vyplneným súťažným formulárom je najneskôr do 15. októbra 2013 na adresu contact@cer.be. Podrobné pravidlá súťaže a súťažný formulár sú zverejnené na internete: www.cer.be pod odkazom „CER Photo Contest 2013“.

Lesná železnica Katarínka

Lesné železnice predstavujú významnú kapitolu histórie železníc na Slovensku. V čase ich najväčšieho rozvoja v prvej polovici 20. storočia dosiahli takmer 1200 km.

TIP NA VÝLET

Mnohé pôsobili veľmi krátko a dosahovali dĺžku len niekoľkých stoviek metrov. Aj napriek mnohým publikáciám a úsiliu autorov venovať sa lesným aj poľným železničkám na Slovensku, ich presný počet a rozsah nie je známy. Pred sto rokmi kraľovali v karpatských lesoch lesné úzkokojalné železnice, ktoré pomáhali zväžaf drevo do údolí. Skutočné zmenšeniny ozajstných železníc romanticky



Z kláštora zostali len ruiny, ktoré sa snažia „katarínkari“ zrekonštruovať.

zapadali do krajiny. Na Slovensku ich bolo asi štyridsať. Jednou z nich bola pálfyovská lesná železnica v Malých Karpatoch, ktorej trať prechádzala aj katastrálnym územím obce Naháč. Gróf Jozef Pálffy začal v roku 1880 v úzkej doline pod Majdánom pri Horných Orešanoch výstavbu chemického závodu. O tri roky neskôr začal s výstavbou železničky za účelom zrýchlenia dopravy dreva do závodu. Začala sa stavať úzkorozchodná 760 mm lesná železnica s animálnou - konskou trakciou, ktorá mala aj množstvo odbočiek. Časť tejto železnice pri dedinke Naháč sa rozhodli obnoviť Róbert a Ivan Ružekovci. Otec a syn so skupinou dobrovoľníkov opravujú časť úzkorozchodnej priemyselnej železnice, ktorá sa tiahne z Maj-

dánu cez Trstín až na Dobrú Vodu. V súčasnosti je na mieste položených niekoľko desiatok metrov kolaj s rozchodom 600 mm a dve výhybky. Výhybky pochádzajú z rudných baní v Pezinku a museli byť svojpomocne prerozchodované, keďže ich pôvodný rozchod bol 550 mm. Úvratou je napojené „depo“. Tu je deponovaná „Danka“ alias plne funkčný rušeň BND 30, ktorý získali v roku 2004 z bane Dolina pri Veľkom Krtíši. Vyrobený bol v roku 1973 v Hliníku nad Hronom. Od konca roka 2010 prebiehala stavba nového depa, ktoré je už dokončené a celková dĺžka trate je 200 m. Kúzelnú atmosféru v blízkosti zrenovovanej železničky dotvára stredoveký kláštor Sv. Kataríny, po ktorej dostala železnica názov. „Katarínka“ bola miestom rušného života františkánskych mníchov a cieľom mnohých pútí pospolitého ľudu. Každý návštevník, ktorý sa ocitne pri týchto majestátnych ruinách, je očarený ich krásou i zvláštnou magickou atmosférou. Na lesnej železnici jazdia vlaky príležitostne, napríklad v dňoch otvorených dverí na Katarínke. Tak prečo by sme si nemohli spríjemniť letnú dovolenku návštevou takéhoto unikátneho miesta vsadeného do útrob čarovného lesíka? Viac info nájdete na:

<https://sites.google.com/site/lzkatarinka/>

Katka MARTINKOVIČOVÁ, foto: autorka



Dobrovoľníci a nadšenci lesnej železnice Katarínka pracujú aj v nedeľu.

ÚZKOKOĽAJKY na Slovensku



Úzkokojalcky na Slovensku

Dejinám železničnej dopravy venujú historici nepretržitú pozornosť. Medzi autorov, píšucich o dejinách železničnej dopravy na Slovensku, patrí aj Ing. Dušan Lichner, CSc., vysokoškolský pedagóg VŠDS – dnes Žilinskej univerzity. V roku 2001 mu vyšla v prvom vydaní kniha Úzkokojalcky na Slovensku. O tri roky neskôr vydal knihu Die Hohe Tatra und ihre

Bahnen. V roku 2008 vydal publikáciu Cestovné lístky, prosím a vlni Lesné železnice na Slovensku. Železnice možno členiť podľa viacerých kritérií. Autor si vybral veľkosť rozchodu kolaj. Zvláštnu a interesantnú skupinu tratí železničnej siete na Slovensku tvoria úzkorozchodné železnice (ÚRŽ), budované od prelomu 19. a 20. storočia do tridsiatych rokov minulého storočia. V roku 2012 ich autor vydal v druhom prepracovanom vydaní Úzkokojalcky na Slovensku. Autor v knihe zhromaždil a spracoval veľké množstvo faktografického materiálu, staršie dobové čiernobiele fotografie, novšie už farebné, technické konštrukčné výkresy, technické údaje elektrických jednotiek, mapky, ukážky cestovných poriadkov a pod. Všetky ÚRŽ na Slovensku podľa organizácie prevádzky a správy rozdelil do dvoch základných skupín.

Do prvej začlenil tie, ktoré patrili a patria pod štátnu správu - ÚRŽ verejné. Do druhej skupiny zaradil tie, ktoré patrili a patria pod správu iných organizácií a spoločností čiže neverejné. Kniha je rozdelená do štyroch kapitol. Obsahom prvej sú verejné ÚRŽ - hlavne v Tatrách, potom Detská železnica v Čermeľskom údolí. Druhá kapitola je zameraná na dejiny zrušených ÚRŽ. Najväčšiu pozornosť v nej autor venoval trati Ružomberok - Korytnica-kúpele. Obsahom tretej kapitoly sú lesné železnice, ich dejiny a osudy. Vo štvrtej kapitole čitateľom prezentuje úzkokojalcky v slovenskom baníctve. ÚRŽ u nás vznikali predovšetkým z hospodárskych potrieb, ktoré, okrem Vysokých Tatier, takmer zanikli, už iba niektoré slúžia turizmu. Viaceré technické a stavebné riešenia výstavby ÚRŽ sú pozoruhodné a zaslužia si náš obdiv k ich tvorcom v danom čase. Pretože je pravdou, že: „Človek je jediný tvor, ktorý si pozná rodičov a starých rodičov“. Kultúrny človek vie o generáciách, ktoré žili pred ním. Národy, ktoré sa už nezaúčimajú o svoj historický pôvod, sú ako rieky oddelené od prameňa, roztečú sa v piesku“ (E. W. Heine). Fanúšikovia dejín železničnej dopravy majú možnosť získať publikáciu, v ktorej nájdú súhrnné informácie o našich úzkokojaljkách. Záujemcovia o knihu môžu kontaktovať predajňu ŽU na kontaktnej adrese: predajnaskript@uniza.sk, resp. na tel. 041/51 34 925.

(AJ)



FOTOHÁDANKA



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania.

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

Správna odpoveď júlovej fotohádanky je:

Železničný most v Jasove, neďaleko Jasovskej jaskyne.

Víťazom sa stala a vecnú cenu získava:

Helena MACKOVJAKOVÁ z Moldavy nad Bodvou.

BLAHOŽELÁME!

VELKÁ LETNÁ SÚŤAŽ

Redakcia Ž semafor v spolupráci s www.snowski.sk pre vás pripravila ďalšiu letnú súťaž o poukaz na trojdňový pobyt pre dve osoby v hoteli KRIVÁŇ - Vysoké Tatry v Podbanskom (ubytovanie pre 2 osoby na 2 noci s polpenziou a vstupom do Relax centra).

SÚŤAŽNÁ OTÁZKA ZNIE:

Aká je celková kapacita hotela Kriváň - Vysoké Tatry Podbanské? (lôžka+prístelky)

A) 200 osôb

B) 190 osôb

C) 250 osôb

Správnu odpoveď zasielajte na adresu zsmafor@zsr.sk do 5. septembra 2013.



USMIALO sa na vás šťastie?

Správna odpoveď júlovej letnej súťaže je C) Hotel Plejsy sa nachádza v regióne Spiš. Výhercom sa stáva a poukaz na pobyt v hoteli Plejsy **získava M. Caizel z Košíc.**

GRATULUJEME!

Opitý muž sa vracia v noci domov. Šmátra kľúčom v zámke, vo dverách sa objaví sused: - Čo to robíte, veď vy bývate o poschodie vyššie. Muž sa chvíľu motá po schodoch a skončí pri tých istých dverách. - Povedal som vám, že bývate o poschodie vyššie. Keď sa to zopakuje do tretice, opilec sa nezdrží: - ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: amant, ita, Dalia, knot, OM	zbijanie	súzvučné zakončenie slov	okresný výbor (skr.)	Samsonova milienka	Pomoc: Alatur, Ežo, Real, Ovruč	domáce zviera	občas, zavše	rádium (zn.)	uviedla	vzdoroval
				vznik					mesto na Ukrajine					
				2					rozľahlá					
				MOL Slovenska			časť tváre					arabský člen		
				starorím. peniaz			taliancke mesto					ruské mesto		
Jozef Vysočani	milénec (zastar.)	dolu	tiež podmienk. spojka			meno Miroslavy	podanie (šport.)				arabské muž.meno	jednotka rýchlosti		
Mohamedov radca					moc					bodal				
					šport. klub v Madride					hrdlačil				
olejnatá plodina				meno Aurélie					choroba kľobov				druh palmy	časť celku
				rímskych 1051					jeden z Vikolínskych					
a dato			merica (nár.)					zmyselný človek						
			citoslovce uvažovania					erbium (zn.)						
1														
miernil, tíšil						dravý vták					šarha (zastar.)			

Miro s pingpongovou raketou zaskočí aj mladších a šťihlejších

Televízor, časopisy, internet – z každej strany na nás dnes doliehajú informácie o zdravom životnom štýle. V kurze je vyvážená strava a s ňou spojené krásne postavy. Ruku na srdce, kto by nechcel mať dokonalé telo športovca? Miroslav Lukáč z SMSÚ ŽTS TO Trebišov je však iný. Pri pohľade na jeho nadbytočné kilečky by mnohí zapochybovali a určite by v žiadnom športe na neho nevsadili ani deravý groš. Lenže on s pingpongovou raketou zaskočí aj mladšieho a šťihlejšieho kolegu.

Železničná 22-ročná kariéra Miroslava Lukáča v odvetvi ŽTS má tvar nepravidelnej sínusoidy. Raz ho zmena štruktúry vynesla hore, inokedy padol na nižšiu pozíciu. Momentálne je čerstvý päťdesiatnik správcom železničnej infraštruktúry na úseku Michalany – Kuzmice. Lenže jeho hmotnosť sa na sínusoidu nepodobá, má neustálu vzostupnosť. „Vofakedy som vyzeral šťihlo, lenže to som vyfajčil



Miroslav Lukáč zdolá za zeleným stolom nejdneho vyšportovaného protivníka.



Jozef Šandor nevyhral nad Miroslavom Lukáčom ani na piaty pokus, nakoniec mu pre jeho vek aj proporcie zložil poklonu.

aj 3 škatulky denne. Prestal som zo dňa na deň, ale odvtedy len priberám,“ prezradil nám Miroslav Lukáč. Výzor komótného obra dokonale zmiatol všetkých súperov na stolnotenisevom turnaji počas športového dňa železničiarov. Za účasti kvalitných hráčov vyhral nad všetkými, mladšími a šťihlejšími. Druhý v poradí – športovec Jozef Šandor ho potom vyzval na súboj ešte trikrát, no ani raz neuspel. Pri štvrtej výzve sme už boli prítomní aj my. „Pingpong hrám od malička, no nikdy sa nepovažujem za víťaza. Všetko záleží na koncentrácii, zdraví aj atmosféry,“ povedal počas rozcvičky Miro. V zápase už na súpera vytasil celý arzenál úderov – krátke, dlhé, točené a priame, niektoré výmeny zakončil smečom. Aj keď bol výsledok tesný, opäť uspel. „Pingpong hrám najmä preto, aby som si aspoň udržal terajších 160 kilogramov a nemal už 200,“ so smiechom hovorí Miro a vážnejšie dodáva: „Vážim si každého – v zápasoch protihráčov, v živote ľudí. Aj tých, čo môžu mať voči mne nejaké výhrady.“ Od svojich kolegov sa ich ale nedomáha. Považujú ho za výnimočného, s dobrými vlastnosťami. Vedia, že svoju prácu odvádza zodpovedne a na odbornej úrovni.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Železničné majstrovstvá cyklistov finišovali v Hlohovci



Viete o tom, že svoje majstrovstvá majú aj železniční cyklisti? Uskutočnili sa 29. júna v Leopoldove, kde aj začínala 57-kilometrová súťažná trať, smerujúca do Hlohovca. Na štart sa postavilo 8 pretekárov, ktorí museli prekonať Piešťanský kopec a cez Havran, Radošinu, Svrbice, Sokolovce ukončili svoju jazdu pri dopravnej značke označujúcej začiatok mesta Hlohovec. Za víťazstvom nakoniec došprintoval Miro Manták zo Zlatoviec v čase 1:25:35. Na kopcovitej trati dosiahol úctyhodnú priemernú rýchlosť 40,2 km/hod. Na druhom mieste skončil Dušan Holbík z Leopoldova a tretiu priečku získal Martin Sirágy zo Zvolena. Poďakovanie patrí 8 pretekárom, ktorí zvládli kilometre náročnej trate, všetkým 25 cykloturistom, ktorí svojou účasťou podporili akciu a takisto aj ZO OZŽ Leopoldov a FVČ Leopoldov, ktorí pomohli ŠK Cyklo-Tour Sereď zorganizovať takúto akciu.

Elena HOLBÍKOVÁ

Legendárna Kométa sa vrátila pod tatranské štíty



Jaroslav Vančo, šéf VKŽ Poprad po dlhom čase sledoval trať z kabíny Komety. Načúval zvuku stroja a ako priznal, už mu to riadne chýbalo.



Opravená Kométa ihneď pútala pozornosť ľudí.



Slávnostne vypravená električka mohla ísť na svoju prvú jazdu.



Pozornému oku revisora TEVD, alias Dušanovi Antalíkovi neunikol ani Ing. Jiří Kubáček. Cestovný lístok mal.

Skvost tatranských električiek – legendárna Kométa po dlhom čase opäť jazdí a znova priťahuje pohľady nadšencov histórie aj návštevníkov Vysokých Tatier. Jej osud je späť s mesiacom august. Pred tromi rokmi udel do Komety blesk, rok na to došlo ku skratu na trakčnom motore a električka ostala po 100 rokoch služby nepojazdná. Pred rokom v auguste zasa putovala na opravu do dielne ŽOS Vrútky, aby sa po rozsiahlej oprave aj za výraznej podpory spoločnosti Siemens opäť vrátila pod tatranské štíty. Svoju prvú slávnostnú jazdu so zástupcami sponzorov a firiem, ktorí sa o jej znovuzrodenie zaslúžili, absolvovala 9. augusta zo Starého Smokovca do Tatranskej Lomnice a naspäť. Vybavená modernou bleskoistkou a zrekonštruovaným brzdným systémom sa opäť stáva atrakciou Vysokých Tatier.



Návrat Komety do Tatier oživil aj detský folklórny súbor Pramienok z Vikartoviec.



Na palube Komety nechýbalo ani podávanie tajuplného nápoja s originálnym názvom – Kométovica.



„Brzdny systém je v poriadku,“ usmieva sa Ján Sabaka z Veterán klubu železníc Poprad pri spájaní Komety s príviesnym vozňom.

NETRADIČNÉ

FASÁDY ŽELEZNIČNÝCH ZASTÁVOK

Vítame každú iniciatívu obyvateľov obcí, dobrovoľníkov, umelcov, detí, ktorí sa pričinia o skrášlenie železničných budov. To bola naša odpoveď na žiadosti, ktoré sme v uplynulých dňoch dostali na poskytnutie priestoru, zvyčajne už chátrajúcich železničných zastávok. Sme radi, pretože malbami získajú fasády železničných staníc novú tvár. Aj nap-

riek tomu, že patria zvyčajne ŽSR, využívajú ju práve domáci obyvatelia, a tak je iniciatíva na mieste. Je potešujúce, že prvé diela už uzreli svetlo sveta a sú príkladom toho, že keď sa chce, veľa sa dá dokázať aj bez obrovských investícií.

ĎAKUJEME!



SPIŠSKÉ TOMÁŠOVCE

Táto obec v okrese Spišská Nová Ves je vstupnou bránou mnohých turistických chodníkov do Slovenského raja. A práve to podnietilo miestnych zánietencov a mladého umelca Róberta Cvengroša (na foto) k namaľovaniu známeho Tomášovského výhľadu na fasádu železničnej zastávky. A že sa mu to podarilo, posúďte sami.

Foto: M. Šimoňáková

FULIANKA

Vynovenú fasádu má vďaka starostovi a ďalším Fuliančanom aj železničná zastávka vo Fulianke (na trati Prešov – Bardejov). Najviac sa o to však pričinil Milan Choma, rodák obce, výtvarník, umelec, ktorý dlhé roky pôsobil aj ako výtvarný pedagóg. Na jednu stranu staničnej budovy, ktorá je pri vstupe do dediny, namaľoval erb obce. Vo svojej tvorbe sa venuje hlavne tvorbe abstrahujúcich expresívnych kompozícií, maľuje však aj krajinu, zátišia a akty. Obyvatelia Fulianky

a v neposlednom rade aj železničiari sú však radi, že umelec nezištne namaľoval aj erb obce na chátrajúcu železničnú zastávku, ktorej sa týmto netradičným spôsobom postaral, aj za pomoci svojho syna, o novú fasádu.

(sch)

