ŽELEZNIČNÝ
semafor
ŽSR
MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY ROČNÍK XXV MÁJ 2015

ŽSR druhou najtransparentnejšou firmou

Parné rušne na poštových známkach

Tragický májový týždeň

Foto: Ivan HUTLÁK

O hospodárení, ľudských zdrojoch aj železničnej energetike

Z PORÁD VEDENIA ŽSR

Na aprílových a prvých májových poradách vedenia ŽSR sa okrem prevádzky a aktuálnych problémov venovali riadiaci manažéri témam hospodárenia, koncepcii ľudských zdrojov. Riešilo a diskutovalo sa o prebiehajúcich projektoch, vyhodnotila sa zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry a prijali sa opatrenia v zámeroch železničnej energetiky. Zrušil sa zákaz prijímania vybraných profesií z externého prostredia.

Výsledky hospodárenia za 1. štvrťrok 2015

V sledovanom období bol zrealizovaný dopravný výkon 12 165 tis. VLKM (plnenie plánu na 103,31 %) a 7 107 mil. HRTKM (plnenie plánu na 112 %) a bol vykázaný kladný výsledok hospodárenia (z dôvodu vyšších tržieb z predaja vlastných služieb ako predpokladal plán a nižšieho čerpania nákladov, najmä v nákupe služieb a čerpaní opráv a udržiavaní). Na základe vývoja týchto výsledkov prijal generálny riaditeľ ŽSR rozhodnutie č. 24/2015, ktorým bolo uložené vykonať opatrenia v rozpise plánu hlavnej činnosti ŽSR na 2. a 3. štvrťrok v záujme eliminácie nepriaznivých dopadov odloženej (nečerpanej) spotreby v 1. štvrťroku 2015 na zabezpečenie prevádzky a prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry v ďalšom období roka.

O plnení koncepcie rozvoja ľudských zdrojov

Vo vedení ŽSR a následne aj na zasadnutí Správnej rady ŽSR bola prerokovaná Informácia o plnení jednotlivých cieľov Koncepcie rozvoja ĽZ. Zároveň bolo rozhodnuté o zrušení zákazu prijímania zamestnancov vybraných profesií z externého prostredia a odsúhlasený plán prijímania absolventov do adaptačného programu. Bližšie k tejto téme bude zverejnené v nasledujúcom čísle Ž semafora.

Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry (ZPŽI) za rok 2014 je splnená

V rámci ZPŽI boli čerpané celkové náklady na železničnú infraštruktúru vo výške 346,2 mil. € (plnenie plánu podľa ZPŽI na 95,92 %) a celkové výnosy vo výške 346,3 mil. € (plnenie na 101,56 %), tzn., že základný cieľ - zabezpečiť vyrovnané hospodárenie na ZPŽI – bol splnený. ŽSR zabezpečili v minulom roku prevádzkovanie ŽI v rozsahu podľa požiadaviek ZPŽI. Splnené boli tiež kvalitatívne ukazovatele ako plnenie GVD v osobnej doprave, vývoj v nehodovosti a pod., okrem ukazovateľa „dodržanie čakacích časov“, kde počas celého roka 2014 boli zaznamenané 3 prípady ich nedodržania.

Výsledky plnenia ZPŽI za minulý rok prerokovala aj SR ŽSR. Uzavretie záverečného protokolu s ministerstvom MDVRR SR sa predpokladá v júni.

Projektové riadenie

Rozhodnutím GR č. 25 bol schválený Plán projektu č. 02/2015 – Inventarizácia majetku na ŽSR pomocou čiarových kódov, rozšírenie na VOJ ŽSR. Plán projektu bol spracovaný pre prvú skupinu VOJ (OR Trnava, OR Žilina, VVÚŽ, ZSŽ, ŽE, CLaO a SŽG) pre zavedenie tohto systému v tomto roku. Správa z analýzy súčasného stavu a návrh budúceho stavu pre prvú skupinu má byť dokončená a schválená 28. júla 2015. Vyhodnotenie čiastkovej správy z implementácie má byť spracované do 28. februára 2016. Aktualizácia plánu projektu pre druhú skupinu VOJ má byť predložená dňa 12. apríla 2016.

» Rozhodnutím GR č. 26/2015 bola schválená Hodnotiaca správa projektu č. 01/2011 - Redizajn ISI grafický pasport zabezpečovacích zariadení, pasport mostov. V správe boli vyhodnotené ciele projektu, splnenie jednotlivých kapitol projektu, zhodnotené boli tiež problémy identifikované v priebehu projektu a postup ich odstraňovania, vrátane nezrealizovaných pôvodne plánovaných úloh. Na základe výstupov projektu boli spustené overovacie prevádzky príslušných aplikácií v súlade s minuloročnými opatreniami námestníka GR pre prevádzku.

» Rozhodnutím GR č. 27/2015 bola schválená Hodnotiaca správa projektu č. 02/2014 – Centrálna evidencia školení a skúšok (CEŠaŠ). Hlavným dôvodom pre vypracovanie projektu bolo nahradiť pôvodné aplikácie používané na ÚIVP, ktoré boli na nevyhovujúcej HW platforme bez možnosti integrácie na ostatné systémy ŽSR (viac informácii na trane 3).

Zámery v oblasti železničnej energetiky

V súlade s požiadavkami vedenia ŽSR v rámci prípravy novej stratégie rozvoja VOJ Železničná energetika (ŽE) prerokovalo vedenie ŽSR v apríli:

- zdokladovanie efektívnosti budovania filtračno-kompenzačných zariadení (FKZ), zhodnotenie doterajšej funkčnosti a prínosov už vybudovaných FKZ, vrátane výsledkov analýzy nameraných údajov v trakčnej napájacej stanici (TNS) Zohor a nákladov na prevádzku TNS so zabudovanými FKZ a nákladov na TNS bez FKZ,
- zdôvodnenie potreby investičných aktivít v oblasti merania spotreby na hnacích dráhových vozidlách (HDV),
- výsledky prerokovania zámerov VOJ ŽE s vybranými dopravcami.

Súčasťou prerokovaného materiálu bola tiež sumarizácia plánovaných kľúčových investícií ŽE rozdelených do štyroch vzájomne funkčne previazaných oblastí (aktualizácia systému komplexných energetických informácií, SmartMetering – nový systém merania pre netrakčné odbery, inovácia merania spotreby na HDV a meranie spotreby elektrickej trakcie na výstupnej strane TNS a trakčných meniarní). Pre rok 2015 odsúhlasilo vedenie ŽSR realizáciu opráv a spustenie FKZ do prevádzky u neschopných FKZ a začatie prípravy realizácie merania spotreby elektrickej trakcie na výstupnej strane TNS a trakčných meniarní. Zároveň bolo odsúhlasené začatie prípravy realizácie SmartMeteringu, a to formou pilotného projektu pre vybranú časť koncových odberateľov. Návrh tohto pilotného projektu by mal byť spracovaný tento mesiac.

Anton KUKUČKA

Posun v obstaraní podvalov a mostníc

Konečne. Takto zrejme zareagovali mnohí na fakt, že aspoň čiastočne sa čoskoro zmení dlhodobo nevyhovujúci stav s mostnicami a podvalmi. Formou prieskumu trhu sa pred zopár dňami verejným obstarávaním vybral dodávateľ s najlepšou ponukou - firma METALCOM Čadca, s. r. o., s ktorým bola uzatvorená zmluva.

Vybraná firma dodá podľa zmluvy 200 ks priečnych drevených podvalov do výhybiek, 2585 výhybkových podvalov dĺžky od 2,7 m do 4,9 m a 997 ks mostníc, ktoré boli pre jednotlivé oblastné riaditeľstva a mostné obvody podľa najnutnejšej prevádzkovej potreby okamžite prerozdelené. Predmetná dodávka nepokrýva skutočnú prevádzkovú potrebu tohto tovaru, a preto CLaO Bratislava pripravuje verejnú súťaž na ich ďalšiu dodávku.

(red)

NA OBÁLKE

Jar vo Veľkom Slavkove na TEŽ zachytil fotoobjektívom výpravca Ivan Hutlák. Čas rozkvitnutých púpav tento rok trval v Tatrách pomerne krátko. Dnes už po žltej púpave pri koľajnici neďaleko triangla niet ani stopy.

ŽSR druhé v rebríčku transparentnosti verejných firiem

Železnice SR sa podľa rebríčka transparentnosti verejných firiem, ktorý 5. mája zverejnila Transparency International Slovensko (TIS), umiestnili na druhom mieste spomedzi hodnotených 81 stopercentne štátnych, mestských a župných spoločností. Ročne hospodária dovedna s 9,5 miliardami €. Pre porovnanie, to je suma, ktorá prevyšuje polovicu výdavkov štátneho rozpočtu.

V rebríčku transparentnosti boli verejné firmy hodnotené v šiestich oblastiach. Išlo o hospodárske ukazovatele, komunikáciu a zverejňovanie, obstarávanie a majetok, personalistiku, etiku, charitu a dotácie. Na prvom mieste v hodnotení skončili Lesy Slovenskej republiky, ktoré získali 67 percent bodov. Železnice SR na druhom mieste dostali známku B za 62 percent. Najlepšie umiestnenie dosiahla naša firma v komunikácii a zverejňovaní.

Ide už o druhé takéto hodnotenie. V roku 2012 bolo hodnotených 45 firiem a menej kritérií. ŽSR vtedy obsadili ôsme miesto.

(LM)

Viac informácií nájdete na:
http://www.transparency.sk/sk/slovenske-verejne-firmy-zostavaju-netransparentne/
http://firmy.transparency.sk/
http://firmy.transparency.sk/transparency.php

Centrálna evidencia školení a skúšok funguje dobre

Aplikácia Centrálna evidencia školení a skúšok (CEŠaS) slúži na evidenciu procesov, ktoré priamo súvisia so získaním a udržiavaním odbornej spôsobilosti zamestnancov v zmysle interných predpisov ŽSR a legislatívy SR. Zavedením aplikácie sa postupne odstráni potreba neustáleho sledovania a kontroly dodržiavania termínov platnosti skúšok a školení zo strany zodpovedných zamestnancov na pracoviskách a odstráni sa nejednotná evidencia.

V prípade vzniku požiadavky na školenie, alebo preskúšanie zašle zodpovedný zamestnanec elektronickú prihlášku na ÚIVP, ktorú systém automaticky zaeviduje a spätne zašle oznámenie o registrácii s termínom. Po absolvovaní skúšky alebo školenia systém vygeneruje potvrdenie objednávateľovi o vykonaní vzdelávacej aktivity a podklady na fakturáciu. Uvedené riešenie uľahčuje procesy plánovania vzdelávacích akcií a zefektívňuje súvisiace procesy.

„Hlavným dôvodom pre vypracovanie projektu bolo nahradiť pôvodné aplikácie používané na ÚIVP, ktoré boli na nevyhovujúcej HW platforme bez možnosti integrácie na ostatné systémy ŽSR. Doteraz boli prevádzkované viaceré vzájomne neprepojené systémy evidencie, vyhodnocovanie a archiváciu vzdelávacích akcií,“ informoval Viliam Markócsy, riaditeľ ÚIVP. Časté zmeny v legislatíve vyvolávali ťažkosti pri ich zapracovávaní do pôvodných informačných systémov, papierové dokumenty sa nahradili elektronickými a, v neposlednom rade, bolo potrebné zaviesť systém vyplývajúci z nových požiadaviek používateľov na vykonávanie analýz, reportov a štatistík. **„Dôležitými cieľmi projektu bolo vytvoriť samostatnú aplikáciu s prístupom cez web rozhranie a zároveň integrovanú so systémom SAP modulom HR na evidenciu školení, skúšok, špecializovaných príprav a psychologických vyšetrení, ktoré sú vykonávané ÚIVP v zmysle národnej legislatívy a interných predpisov ŽSR. Rovnako dôležité je aj zefektívniť procesy plánovania, vyhodnocovania a evidencie vzdelávacích aktivít na ÚIVP a procesov s nimi súvisiacich,“** dodala Kateřina Bezděková, manažérka projektu. V ďalšom období bude CEŠaŠ postupne dolaďovaná a sprístupnená aj pre externých odberateľov podľa ich požiadaviek.

(sch)

Stalo sa...

Oprava geometrickej polohy
Ľubochňa - Kraľovany

Od pondelka 4. mája opravovali ŽSR v úseku Ľubochňa - Kraľovany geometrickú polohu koľaje automatickou strojnou podbíjačkou ASP 400.1. Zároveň sa nad opravovanými koľajami konala aj napäťová výluka trolejového vedenia. Výlukový čas bol využitý aj na opravu bezstykovej koľaje zváraním koľajníc a naváraním lepených izolovaných stykov, resp. vkladaním montovaných izolovaných stykov do bezstykovej koľaje. K výluke sa pripájali aj zamestnanci sekcie energetiky a elektrotechniky z dôvodu výmeny úsekových odpojovačov v NŽST Ľubochňa.

Výluka TEŽ

V dňoch od 4. do 6. mája sa v čase od 7:30 hod. do 13:20 hod. vykonávala plánovaná údržba trakčného vedenia v úseku trate TEŽ medzi Vyšnými Hágami a Štrbským Plesom. Zároveň došlo k oprave geometrickej polohy koľaje. ŽSR realizujú údržbu trate vlastnými pracovnými prostriedkami a zamestnancami. Električky v danom čase nahradili autobusy.

Koľajové lôžko opravené
Bratislava hl. st. – Odbočka Močiar

V dňoch 8. až 10. mája sa opravovala trať v úseku ŽST Bratislava hl. st. – Odbočka Močiar. Ide o úsek, ktorý je veľmi zaťažený. Jeho technický stav – stabilita geometrickej polohy koľaje (GPK) vplyvom značne znečisteného koľajového lôžka nezaručovala prevádzkovanie navrhnutou traťovou rýchlosťou. ŽSR v snahe predísť zavedenia POTR (prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti) prikročili k rozsiahlejšej a radikálnejšej oprave koľaje pomocou ťažkej koľajovej mechanizácie. V mieste realizácie sú veľmi stiesnené pomery (súbeh 4 koľají, zárez, hraničné osové vzdialenosti a nutnosť odvozu vyzískaného odpadu). Práce sa realizovali vlastnými kapacitami so zapožičanou celoprofilovou strojnou čističkou SČ 74, resp. 76 (typ ťažkej koľajovej mechanizácie). Oprava je financovaná z vlastných zdrojov ŽSR v plánovanom objeme 27 500 €. Všetky vlaky osobnej dopravy na trati Bratislava hl. st. – Bratislava - Vajnory a opačne boli vedené variantnými cestami cez ŽST Bratislava východ.

Výrub náletových drevín
Šurany - Palárikovo

Odstraňovanie náletových drevín je súčasťou bežnej údržby tratí ŽSR s cieľom zabezpečiť dobré výhľadové pomery a predísť prípadnému pádu stromov na železničnú trať. Tieto práce sa robia podľa potreby po celom Slovensku. V máji sme zachytili niekoľko miest, kde sa robil výrub drevín. Od 12. do 14. mája zamestnanci ŽSR odstraňovali náletové dreviny popri trati v úseku Šurany - Palárikovo. Práce trvali tri dni a zabezpečovali sa za pomoci stroja SVP (stroj na vyťahovanie podvalov) s nadstavcom krovinorez.

(red)

Počet dopravcov sa zvýšil na 51

Novinky v železničnej doprave, zaujímavé prezentácie odborov obchodu a dopravy GR ŽSR, ale aj výmena skúseností a stretnutia s partnermi. A ešte rôznorodé témy týkajúce sa používania dopravnej cesty odzneli počas stretnutia dopravcov so ŽSR, zastúpenými odborom obchodu v SIP Strečno v dňoch 16. a 17. apríla. Garanciu nad stretnutím prevzal Milan Kubiček, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku. Oproti minulému roku, kedy bolo na slovenských železniciach 45 dopravcov, sa ich počet zvýšil o šesť.

Ján Biznár (vľavo) z LTE Slovakia&Czechia a zároveň viceprezident AROS je aktívnym účastníkom stretnutí. Spoločné podujatie dopravcov so zástupcami manažéra infraštruktúry považuje za dobrý priestor, kde sa riešia aj problémy.

O zmenách v predpise SR 1012, doplnkových službách, posune, ale aj čakacích časoch pre dopravcov informoval Jozef Dudák, zástupca riaditeľa odboru dopravy. Vysvetlil zmeny platné od 1. mája týkajúce sa zjednodušených technologických postupov úkonov pri osobných vlakoch. Pozornosť venoval aj novinkám v aplikáciách IS PIS a v krátkosti informoval aj o Centre riadenia dopravy v Púchove. Peter Šulko, vedúci oddelenia marketingu a trás, hovoril o zmluvných vzťahoch s dopravcami, prezentoval štatistiku vývoja počtov pravidelných a ad-hoc vlakových trás. Pripomenul termín na pripomienkovanie podmienok používania železničnej siete na roky 2016/2017, ktorý je do konca augusta. Vysvetlil možnosti výberu bánk na platby faktúr, keďže v ŽSR prebieha centralizácia účtov tak, aby odberatelia mohli platiť na účty, ktoré ŽSR dáva k dispozícii a platby tak prebehli rýchlejšie. **„Budete si môcť sami zvoliť banku a účet, do ktorej vykonáte úhradu,“** informoval Peter Šulko. Svoje novinky a možnosti pre dopravcov odprezentovali aj zástupcovia firmy OLTIS. O výhodách členstva v DDS Stabilita hovoril jej generálny riaditeľ Peter Gregor. Milan Kubiček, námestník GR pre prevádzku a Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh na MDVaRR SR v diskusii odpovedali na konkrétne otázky zástupcov dopravcov. **„Pre manažéra infraštruktúry platí zásada udržiavať všetky trate v prevádzkyschopnom stave, nezávisle od toho, ktorý dopravca zabezpečuje prevádzku. Schvaľovanie výluk je riešené tak, aby sa v čo najväčšej možnej miere eliminovala nutnosť náhradnej autobusovej dopravy, a táto zásada platí aj pre uvedený traťový úsek,“** odpovedal Milan Kubiček na otázku, ako bude riešená preprava cestujúcich počas plánovanej výlukovej činnosti na trati Bratislava – Banská Bystrica. Na odbor dopravy bol od viceprezidenta Asociácie železničných dopravcov Slovenska (AROS) Jána Biznára ešte pred stretnutím doručený list s otázkami dopravcov, na ktoré v Strečne odpovedal Miroslav Matúšek, riaditeľ odboru obchodu. Keďže išlo o rozsiahle a pomerne veľké množstvo otázok a problémov týkajúcich sa napríklad meračov spotreby elektrickej energie a možnosti jej rekuperácie HDV, ale aj požiadavky zlepšenia spolupráce s prevádzkovými zamestnancami, členovia združenia a zástupcovia ŽSR sa dohodli na odpovediach písomne, s možnosťou ich zverejnenia na webovej stránke ŽSR. V Strečne sa informovalo, diskutovalo, vymieňali sa vzácne skúsenosti. Diskusia a záujem prítomných hovoriť o svojej práci aj na takomto fóre opäť potvrdili dôležitosť vzájomnej komunikácie a potrebu stretávať sa.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka

Garanciu nad stretnutím prevzal Milan Kubiček, ktorý dopravcom odpovedal na množstvo otázok.

Stretnutia sa zúčastnili zástupcovia takmer všetkých dopravcov na Slovensku.

Vo Vyhniach „horeli“ témy odvetvia OZT

Medzinárodná konferencia oznamovacej a zabezpečovacej techniky po roku opäť pritiahla do Vyhní množstvo odborníkov z tohto odvetvia, a to nielen zo ŽSR, ale aj zo slovenských a zahraničných firiem. Usporiadateľom 11. ročníka konaného 20. až 22. apríla bola firma Betamont, s. r. o. Sálou odzneli prednášky o rádiobloku, ETCS, komunikačných a diagnostických systémoch, bezpečnosti cestujúcich a účastníkov cestnej dopravy a ďalších odborných témach.

Zľava Daniel Balucha, riaditeľ O460 GR, Milan Kubiček – námestník GR pre prevádzku a Radovan Bartovič, vedúci oddelenia OZT O460. V prednáškovej sále diskutovali o vážnych témach.

Prednášky počúvali aj odborníci na zabezpečovaciu, oznamovaciu a káblovú techniku zo ŽSR.

Pozície odborných garantov konferencie pripadli Žilinskej univerzite a Železniciam SR. Po úvodných slovách Ondreja Maciaka, konateľa Betamontu sa k zúčastneným prihovoril aj Milan Kubiček, námestník GR pre prevádzku. **„Cieľom konferencie je oboznámiť účastníkov s najaktuálnejšou problematikou, s ktorou sa v súčasnej dobe stretávame v odvetví OZT,“** povedal námestník a súčasne vyzdvihol aj dôležitosť Žilinskej univerzity: **„Zastáva nezastupiteľné miesto pri výchove nových odborníkov pre toto špecifické odvetvie železníc.“** V bloku prednášok vystúpili traja zamestnanci ŽSR. Vedúci oddelenia OZT O460 GR ŽSR Radovan Bartovič informoval o záveroch projektu synergie OZT a ŽT. Diaľkové optické káble sú majetkom oblastných riaditeľstiev, vytvorená bola IP lokalita pre spoločné zdieľanie informácií a schválila sa dohoda o úrovni poskytovaných služieb medzi OZT a ŽT. Taktiež ozrejmil kompetencie odboru telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti, ktorý je garantom pre komunikačné informačné systémy a elektronické komunikačné siete ŽSR. Ján Menger z oddelenia OZT O460 GR rozobral alternatívy zabezpečenia železničného priecestia nachádzajúceho sa v blízkosti križovatky so svetelnou signalizáciou. Riešil najmä stav, keď automobil nedokáže včas opustiť priestor priecestia pred blížiacim sa vlakom kvôli „červenej“ na križovatke. Prednosta sekcie OZT OR Zvolen Michal Budáč hovoril o náhradách nadzemných vedení. Ozrejmil výhody, ale aj problémy pokládky káblov káblovým pokladačom a upevnenia káblov na pätu koľajnice. Generálny riaditeľ AŽD Praha Zdeněk Chrchle prezentoval možnosti rádiobloku, ktorý je vhodný pre zabezpečenie prevádzky na vedľajších tratiach. Uviedol, že nasadenie pilotného projektu na trať Čičenice – Volary iniciovali 3 vážne nehody na uvedenej trati. Prítomní si vypočuli aj informácie o bezpečnosti cestujúcich vo verejných priestoroch železničných objektov, stave a realizácii ETCS, ako aj o triediacich systémoch na spádoviskách od firmy Spojstav, s. r. o. Konferencia poskytla vhodné príležitosti na odborné diskusie a ďalší rozvoj odvetvia, ktorého cieľom je urobiť železnicu rýchlejšou a efektívnejšou.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Konferencia poskytla príležitosť na výmenu skúseností z prevádzky. V rozhovore sme zachytili Ľubomíra Kašiara, námestníka riaditeľa OR Zvolen pre ŽI (vpravo) s Petrom Hamarom, vedúcim SMSÚ OZT ZT Trebišov (vľavo) a Gabrielom Binom z SMSÚ OZT ZT Čierna nad Tisou.

S praktickou ukážkou vlastných produktov sa prezentovala firma INOMA COMP s. r. o. Jej zástupca Jozef Pethö (vpravo) vysvetľuje výhody integrovaného komunikačného systému Jozefovi Vlkovičovi, Pavlovi Janštovi a Jánovi Slovákovi z O460 GR ŽSR.

Dobrá spolupráca bezpečákov a hasičov je zárukou efektívnych zásahov

S pribúdajúcimi slnečnými lúčmi, suchom a stúpajúcou teplotou, narastá aj riziko vzniku požiarov v obvode železníc. Medzi železničiarmi stále rezonuje otázka, ako je to s ochranou pred požiarmi po odčlenení a následnom zrušení Závodu protipožiarnej ochrany železníc. Na túto tému nám odpovedal riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR Ing. Marian Bošnák, ktorý vrcholovo zastrešuje protipožiarnu prevenciu v ŽSR.

Závody protipožiarnej ochrany železníc sú už zrušené, ale ochrana pred požiarmi na železnici je neustále aktuálna. Kto sa ňou vo firme aktuálne zaoberá?

Hneď na úvod musím uviesť, že ochrana pred požiarmi sa v zásade delí na dva aspekty - na požiarnu prevenciu a požiarnu represiu. Pre zabezpečenie plnenia úloh v oblasti ochrany pred požiarmi na ŽSR, vzhľadom na jej územnú rozsiahlosť a organizačné členenie, je od 1. októbra 2004 zriadené oddelenie ochrany pred požiarmi odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR a na strediskách bezpečnosti a inšpekcie pracujú obvodoví technici a inšpektori PO. Oddelenie ochrany pred požiarmi metodicky riadi, koordinuje a kontroluje činnosti v oblasti zabezpečenia ochrany pred požiarmi v ŽSR. Výkon preventívnych protipožiarnych prehliadok, školení o ochrane pred požiarmi a plnenie ostatných ustanovených povinností vyplývajúcich z platnej legislatívy pre ŽSR zabezpečujú inšpektori požiarnej ochrany a obvodoví technici požiarnej ochrany. Stretnete sa s nimi na školeniach pri nástupe do zamestnania v rámci vstupného kabinetu BOZP, pri pravidelných opakovaných školeniach z ochrany pred požiarmi, alebo pri ich protipožiarnych preventívnych prehliadkach, ktoré vykonávajú v predpísaných cykloch na všetkých pracoviskách. Zároveň do ich pracovnej náplne patrí aj účasť na komisionálnych zisťovaniach príčin vzniku požiarov. Títo zamestnanci majú požadovanú odbornú spôsobilosť danú legislatívou a pravidelne sa zúčastňujú jej overovania na miestne príslušnom krajskom riaditeľstve Hasičského a záchranného zboru SR (KR HaZZ). Stav plnenia povinností v oblasti ochrany pred požiarmi je každoročne kontrolovaný orgánmi štátneho požiarneho dozoru, ktorí v prípade zistených závažnejších nedostatkov môžu udeliť ŽSR sankčný postih vo forme pokuty až do výšky 16 596 €.

Oddelenie ochrany pred požiarmi 0440 prevzalo úlohy spojené s poskytovaním požadovaných informácií a potrebnej súčinnosti s HaZZ. Sú hasiči informovaní o špecifických zásahových podmienkach na železnici?

Prevádzka na železničnej dopravnej ceste má svoje špecifiká a predstavuje z pohľadu zásahovej činnosti určité a nie zanedbateľné nebezpečenstvo. Oddelenie ochrany pred požiarmi preto spracovalo a ponúklo príslušným zložkám HaZZ prezentáciu, ktorá obsahuje hlavné špecifiká, s ktorými sa môžu hasiči stretnúť pri likvidácii požiaru alebo úniku nebezpečnej látky na železničnej dopravnej ceste. Ako príklad by som uviedol hasenie požiaru pod trakčným vedením, správny postup pri vypnutí napätia v trakčnom vedení alebo špecifikácie hasenia hnacích vozidiel rôznej trakcie.

To znamená, že zamestnanci oddelenia ochrany pred požiarmi sa s vytvorenou prezentáciou aj aktívne zúčastňujú školení hasičov?

Samozrejme. Napríklad KR HaZZ v Nitre zorganizovalo 11. marca odborno-metodické školenie k zásahovej činnosti na železničnej infraštruktúre pre nadriadených príslušníkov hasičských jednotiek vo svojej územnej pôsobnosti, za účasti našich zamestnancov z oddelenia ochrany pred požiarmi a zástupcov odboru krízového riadenia a ochrany GR ŽSR, OR Trnava, ZSSK a ZSSK CARGO. Školenie sa konalo v priestoroch Strednej odbornej školy hotelových služieb a obchodu Nové Zámky a jeho praktická časť sa uskutočnila v priestoroch novozámockého rušňového depa. Zúčastnilo sa ho 70

hasičov, ktorí v prípade likvidácie požiarov a vykonávania záchranných prác pri mimoriadnych udalostiach riadia činnosť hasičských jednotiek ako velitelia zásahu. O potrebnosti a adresnosti takýchto odborných školení svedčí aj ďakovný list riaditeľa KR HaZZ v Nitre, zaslaný na ŽSR, ako aj žiadosti ďalších KR HaZZ o vykonanie školení. Takáto obojstranne prospešná spolupráca s HaZZ prispieva k bezpečnému a efektívnemu zásahu v prípade vzniku nehody alebo mimoriadnej udalosti na železničnej dopravnej ceste, resp. pri odstraňovaní jej následkov.

Schopnosti hasičov dôkladne preveria aj taktické cvičenia na železnici, najčastejšie v podobe simulovaných nehôd. Sú na nich prítomní aj zamestnanci z vášho odboru?

Áno, zamestnanci odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR sa takisto zúčastňujú taktických cvičení na železničnej infraštruktúre organizovaných jednotlivými okresnými riaditeľstvami HaZZ s cieľom precvičovania pripravenosti a akcieschopnosti hasičských jednotiek, v súčinnosti s ostatnými zložkami Integrovaného záchranného systému a praktického oboznámenia sa so špecifikami železničnej infraštruktúry. Mediálne najznámejšie sú určite simulované zrážky na priecestiach, simulované úniky nebezpečných látok z nákladných vozňov alebo železničné nehody, pričom v prvom rade sa cvičí, samozrejme, záchrana zranených, prípadne evakuácia prítomných osôb a následne prebieha nácvik eliminácie všetkých ostatných ohrození s cieľom minimalizovať možné následky udalosti.

Je pochopiteľné, že inšpektori a obvodoví technici požiarnej ochrany nemôžu byť vždy a všade. Ako môžu k protipožiarnej prevencii prispieť radoví železničiari?

Všetci zamestnanci ŽSR majú povinnosť hlásiť všetky nebezpečné udalosti v prevádzke, ako sú požiare, úniky nebezpečných látok, nehody a úrazy na telefónne číslo 112 Integrovaného záchranného systému. O mimoriadnej situácii je nevyhnutné informovať v zmysle predpisov ŽSR aj zamestnancov riadiacich dopravu v danom úseku a nadriadených zamestnancov tak, aby sme potom spoločným úsilím čo možno najviac eliminovali ohrozenie ľudských životov a materiálne škody. V prípade volania cez železničnú telefónnu sieť platí pre toto volanie v prípade niektorých starších analógových telefónnych ústrední ešte predvoľba 0, teda číslo 0112.

Ďakujem za rozhovor.

Martin Balkovský

Mimoriadne tragický májový týždeň

V 19. týždni bolo na železničných tratiach zaznamenaných až 6 zrážok vlaku s civilnou osobou. Z toho až 3 zrážky skončili smrťou osôb nachádzajúcich sa neoprávnene v obvode dráhy.

Prvý prípad sa odohral v stredu 6. mája v ŽST Dunajská Streda, kedy vlak zrazil muža pod vplyvom alkoholu, nachádzajúceho sa v tesnej blízkosti koľajiska. Opitý muž bol po zrážke odvezený do nemocnice. Vo štvrtok, 7. mája v popoludňajších hodinách zrazil vlak ženu, ktorá chcela pravdepodobne spáchať samovraždu. Nehoda sa stala na trati medzi Komárnom zriaďovacou stanicou a ŽST Komárno. Žena bola ihneď prevezená do nemocnice. V piatok 8. mája zaznamenali ŽSR až 2 prípady zrážky vlaku s civilnou osobou, a to na trati Zohor – Záhorská Ves, kde sa muž neoprávnene pohyboval na bicykli v koľajisku. Na miesto bola privolaná zdravotná pomoc a muža museli letecky odvážať na ošetrenie do nemocnice. V ten istý deň nepreżila zrážku s osobným vlakom žena, ktorá sa vo večerných hodinách neoprávnene pohybovala na trati medzi Martinom a Vrútkami. V sobotu 9. mája v Košiciach zrazil vlak ženu na zabezpečenom železničnom priecestí, ktorá na mieste zraneniam podľahla. Príčina nehody sa vyšetruje, avšak predpokladá sa samovražda. Zrážku s vlakom nepreżil ani muž, ktorý sa neoprávnene pohyboval na trati medzi Košicami a Kostoľanmi nad Hornádom. V tomto prípade, taktiež predpokladáme, že išlo o samovraždu, ale aj tento prípad prešetruje polícia. Na tratiach ŽSR opäť vyčíňali vandali. V priebehu 19. týždňa 2015 ŽSR zaevidovali až 14 prípadov vandalizmu. Vandali si neuvedomujú, že svojim konaním ohrozujú nielen plynulú prevádzku železničnej dopravy, ale hazardujú aj s ľudskými životmi. Preto ŽSR pravidelne prosia verejnosť, ale aj všetkých svojich zamestnancov, aby boli všímaví k dianiu na železnici, aby pri zistení podozrivého konania či pohybu cudzích osôb na železnici či v blízkosti majetku ŽSR kontaktovali políciu a pomohli tak eliminovať trestnú činnosť.

(red)

Parné rušne vyrazili do sveta na poštových známkach

Dva nádherné parné rušne – Albatros a Ušatá sa ocitli na poštových známkach, ktoré 17. apríla slávnostne inaugurovali v priestoroch železničnej stanice v Prievidzi. Krst zúbkovaných obrázkov bol vskutku originálny. Po opečiatkovaní príležitostnými pečiatkami ich do sveta vyniesli poštové holuby. Operenci predstavovali prvých poštárov aj historickú formu posielania správ. Známky sú aj poctou pre nadšencov, ktorí sa o tieto rušne starajú.

Aktéri krstu „zubatých“ obrázkov Martin Rys (vľavo) z Parostrojného spolku Prievidza a Jaroslav Vereš (vpravo) z Albatros klub Bratislava opečiatkovali známky príležitostnými pečiatkami.

Filatelisti aj zberatelia obliehali v priestoroch železničnej stanice v Prievidzi stánok Slovenskej pošty. Stredobodom pozornosti boli malé obrázky so zúbkovanými okrajmi, ktoré sa spoločne s pamätnými listami pečiatkovali príležitostnými pečiatkami prvého dňa vydania. **„Je to milá akcia, ktorá propaguje krásu železnice vo filatelii. Známky oslavujú železničnú históriu, ale zároveň nás stavajú pred výzvu, aby sme neskončili v parnej ére, ale dostali železničnú infraštruktúru na úroveň 21. storočia. Rád by som sa chcel dožiť chvíle, keď do Prievidze dôjde elektrický rušeň,“** prezradil riaditeľ OR Trnava Ján Uhnavý, ktorý sa zúčastnil inaugurácie známok. Na jednom „zubatom“ obrázku je zobrazený modrý krásavec 498.104 Albatros. Tieto rušne sa vďaka farebnému vzhľadu stali nekorunovanými kráľmi na železnici. Z vyrobených 15 kusov zostal už len jediný. Druhý rušeň 464.001 bol nielen zvečnený na známke, ale návštevníkom zapózoval aj na slepej koľaji. Prezývku Ušatá získal vďaka dodatočne namontovaným bočným dymovým usmerňovacím plechom. Obe známky vyšli v emisnom rade Technické pamiatky, ktoré každoročne vydáva Slovenská pošta a väčšinou sú v sérii. Majú nominálnu hodnotu 45 centov a vyšli v náklade milión kusov. **„Vydanie známky inicioval bratislavský Albatros klub v roku 2013 pri príležitosti osláv 60. výročia výroby tohto rušňa, ktoré pripadli na rok 2014. Lenže emisný plán poštových známok na rok 2014 už bol schválený, preto sme námet rušňa 498.104 Albatros zaradili do emisného plánu poštových známok na tento rok. Vydanie známky s rušňom 464.001 „Ušatá“ inicioval Parostrojný spolok Prievidza,“** vyjadrila sa Stanislava Pondelová, hovorkyňa Slovenskej pošty, a. s. Uviedla, že priemerne vydávajú 23 emisií poštových známok ročne. Známky s Albatrosom a Ušatou sú štvrtou emisiou slovenských známok so železničným námetom. V roku 1996 sa stala námetom na známku konská železnica z Bratislavy do Trnavy. V roku 1998 vydala Slovenská pošta emisiu troch lokomotív pri príležitosti 150. výročia železníc na území Slovenska a v roku 2005 sa na poštových známkach predstavili dve úzkorozchodné lokomotívy z Čiernohronskej železnice a Vychylovky.

(balky), foto: Milan GROSS, Anka TOMŠÍKOVÁ

Opečiatkované známky priviazané o nohy poštových holubov boli symbolicky týmito operenými poslami správ vypustené do sveta.

Poštové známky s Albatrosom a Ušatou vyšli v emisnom rade technické pamiatky.

Oceľ pod výhybkami v Lietavskej Lúčke doslúžila

Výkyvy aprílového počasia na vlastnej koži pocítili zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina počas naplánovanej výmeny dvoch výhybiek v Lietavskej Lúčke. Aj keď sa na prvú tohtoročnú náročnejšiu akciu dôkladne pripravili, klimatické podmienky ovplyvniť nedokázali. Napriek chladnému vetru, dažďu a snehovej metelici zvládli prácu bravúrne, takmer bez obmedzení vlakovej dopravy.

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina pracovali v niekoľkých skupinách. Táto partia upevňovala koľajnicu o podval.

Montáž a nastavenie výmenového závažia si vyžaduje nielen silu mocných chlapov, ale aj dostatok kumštu a dôvtipu.

Približne dvadsať chlapov z SMSÚ ŽTS TO Žilina menilo v železničnej stanici Lietavská Lúčka dve výhybky jednoduchej koľajovej spojky. **„Mali takmer 50 rokov, takže boli už dávno po dobe životnosti a chýbali nám na ne náhradné diely. Navyše, ležali na oceľových podvaloch. Na tejto rajeckej trati sa ešte 2 podobné výhybky nachádzajú v Rajci. Tiež by sme ich chceli vymeniť,“** vysvetľuje Michal Obložinský, vedúci SMSÚ ŽTS TO Žilina a dodáva, že ako náhradu použili výhybky vyzískané pri modernizácii koridoru. Oproti svojim predchodcom sú ale o niečo dlhšie a s menším uhlom odbočenia, takže už nesadli presne na pôvodné miesto. Koľajová spojka sa tým síce o čosi predĺžila, čo nakoniec ani neprekážalo, pretože bola situovaná približne v strede dvoch susediacich staničných koľají, kde je oproti zhliaviam dostatok priestoru na zmenu polohy výhybiek. Pre traťovákov spod Dubňa to bola obligátna akcia - odstránili pôvodné štrkové lôžko, vymenili výhybky a po opätovnom dosypaní štrku ešte výškovo a smerovo upravili ich polohy. Pracovný postup len nepatrne obmedzoval železničnú dopravu v stanici. Iba v prvý deň výluky, aj to len pri dvoch spojoch, vlaky z opačných smerov od Rajca a Žiliny vchádzali oproti sebe na obsadenú staničnú koľaj a cestujúci presadali z jednej súpravy do druhej. Napriek minimálnemu meškaniu sa predsa len našli frflоši očakávajúci náhradnú autobusovú dopravu.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

V Lietavskej Lúčke je najjednoduchší typ zabezpečovacieho zariadenia 1. kategórie – výhybky sú vybavené výmenovými zámkami. Dozorkyňa výhybiek Erika Turancová (vpravo) preberá kľúč od výmeny, ktorý jej podáva výpravkyňa Janka Varmusová. Podľa nej bola doprava obmedzená minimálne, iba v jeden deň vlaky od Rajca a Žiliny prichádzali oproti sebe na obsadenú koľaj a cestujúci presadali z jednej súpravy do druhej.

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina demontovali v Lietavskej Lúčke 2 výhybky uchytené na oceľových podvaloch.

Aprílové počasie je v skutku bláznivé. Traťových robotníkov vyšľahal nielen vietor a dážď, ale ako dokazuje aj náš záber, svoje pridala aj snehová metelica.

Výhybky sa menili za plnej prevádzky. Traťováci museli byť obozretní - kým pracovali v jednej koľaji, za chrbtom im jazdili vlaky.

Prvý máj bol v Malackách rušný

V železničnej stanici Malacky bolo v prvý májový deň popoludní poriadne rušno. Počas chodu vlaku EC 274 o 16:30 hod došlo k poškodeniu zberača a trakčného vedenia až v takom rozsahu, že bol narušený priechodný prierez prvej a druhej koľaje.

Na miesto mimoriadnej udalosti boli avizovaní zamestnanci OTV Bratislava a neskôr aj OTV Nové Zámky. Zistili, že išlo o zlomený izolátor v smerovom lane medzi prvou a druhou koľajou, trakčná podpera č. 45 - 46, prepálené nosné lano štvrtej koľaje v mieste kríženia prvej a druhej koľaje, roztrhnutý trolejový drôt spojky medzi prvou a druhou koľajou. Taktiež bolo poškodených 31 kusov vešiakov trolejového drôtu, 4 kusy prúdových preponiek a 17 kusov závaží na napínanie. Tým sa značne rozregulovalo trolejové vedenie. Po zaistení pracoviska a oboznámení sa s rozsahom poškodenia začali zamestnanci OTV pripravovať rušeň vlaku EC 274 na možný odchod vlastnou silou. Vlaky EC 173 a EC 272 v tomto čase boli vypravené odklonom cez Jablonicu a Trnavu. Po vyviazaní poškodeného zberača vlak EC 274 odišiel na nepoškodený zberač v čase 18:40. Po odchode vlaku a zdokumentovaní udalosti príslušníkmi polície bol zamestnancami OTV vytvorený vyviazaním a provizórnym spojením poškodených častí trakčného vedenia (o 19:09 hod.) priechodný prierez na prvej staničnej koľaji na prechod vlakov EC obmedzenou rýchlosťou s nezávislou trakciou. Osobné vlaky sa nahradili autobusovou dopravou. Práce na odstraňovaní mimoriadnej udalosti postupovali tak, že o 22:00 hod. bol umožnený prechod vlakov po prvej staničnej koľaji zotrvačnosťou. Práce však aj naďalej pokračovali v odstraňovaní poruchy. Vymenil sa poškodený izolátor v smerovom lane, spojilo sa nosné lano štvrtej koľaje, vymenil sa poškodený trolejový drôt spojky medzi prvou a druhou koľajou v dĺžke 15 metrov a rovnako sa vymenilo poškodené závažie trolejového vedenia. Opravili sa úsekové deliče, poškodené vešiaky a prúdové prepojenie. Po vyregulovaní parametrov trolejového vedenia o 00.27 hod. dňa 2. mája boli práce ukončené, trakčné vedenie zjazdné bez obmedzenia a sprevádzkované. Zisťovanie príčiny mimoriadnej udalosti je v štádiu vyšetrovania.

Miroslav SPORINSKÝ, foto: Peter KAPUSTA

Ďalšie opravené priecestie!

Železničné priecestie na trati Kežmarok – Spišská Belá v km 17,732 bolo už dlhší čas v zlom technickom stave. Príčinami bolo nadmerné opotrebovanie, korózia a strata funkčnosti jednotlivých dielcov. Po prvom májovom víkende je už situácia úplne iná. Počas troch dní sa priecestie podarilo opraviť. Poškodenú gumokovovú konštrukciu nahradila celogumová konštrukcia STRAIL.

Priecestie v km 14,732 v úseku trate Kežmarok – Spišská Belá bolo v zlom technickom stave. Počas prvého májového víkendu ho zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves vo vlastnej réžii zrekonštruovali.

V sobotu 2. mája došlo k demontáži priecestnej konštrukcie, vytrhnutiu 22 metrov koľajového poľa žeriavom EDK 300, vybagrovaniu, zhutneniu zemnej pláne, navozeniu a zhutneniu štrku a k pokládke koľajového poľa S-49 s betónovými podvalmi SB8 pre konštrukciu STRAIL. Upravila sa aj geometrická poloha koľaje. Aj keď počasie v tento deň našim kolegom neprialo, všetky potrebné úkony traťováci a ozeťáci zo Spišskej Novej Vsi stihli v stanovených termínoch. Za výdatnej pomoci kolegov z MDS Spišská Nová Ves a Štrba a ich koľajovej mechanizácie sa v ďalší deň osadilo celogumové priecestie STRAIL v šírke 12 metrov a zvarilo sa koľajové pole. **„Tretí deň sme vykonávali dokončovacie práce a asfaltovanie cestných nábehov priecestia,“** dodal na záver Ján Gállik, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves. Práce boli vykonané v rámci údržby vlastnými zamestnancami s výnimkou zvárania. Opravené priecestie zvýšilo komfort prejazdu áut, ale aj chodcov a cyklistov.

(RN), foto: Róbert NOVÁK

Náhradná cestná komunikáciu s dočasným nezabezpečeným priecestím v km 14,715 v dĺžke cca 30 metrov bola zo železobetónových panelov, a tak oprava neobmedzila cestnú premávku.

Celogumové priecestie STRAIL v šírke 12 metrov zabezpečí komfort prejazdu.

Spoločný most slovenských a rakúskych železníc ponad Moravu po revízii

Pravidelné revízie železničných mostov odhaľujú včas anomálie a oslabenia nosných konštrukcií, ktoré by mohli viesť až k ich celkovému kolapsu a ohrozeniu bezpečnosti železničnej dopravy. Tieto prehliadky sú doménou zamestnancov oddelenia diagnostiky mostov, stavieb železničného spodku a budov VVÚŽ. Vykonávajú ich zo zeme, rebríkov, priamo na mostoch z revíznych lávok, mostných chodníkových podláh a pomocou speleologickej a dvojlanovej techniky. V pohraničí, na moste medzi Devínskou Novou Vsou a Marcheggom privítali po Veľkej noci pomoc špeciálneho stroja rakúskych železníc.

Most nachádzajúci sa na trati medzi Devínskou Novou Vsou a Marcheggom má zaujímavú polohu. Stred oceľovej konštrukcie, ktorá sa týči nad riekou Morava, tvorí štátnu hranicu medzi Slovenskom a Rakúskom. Hraničná čiara zároveň rozdeľuje most aj medzi ŽSR a rakúskymi železnicami ÖBB. **„Spolupráca s rakúskymi kolegami sa začala rozvíjať v roku 2012 pri výmene mostníc a úprave polohy ložísk na oceľovej konštrukcii mosta. Aj keď je mostný objekt pomyselne rozdelený hranicou, stále je len jeden a jeho technický stav a životnosť je závislá od vykonávanej údržby a opráv oboma správami. Spoločnou revíziou sme docielili, že sa obe strany dozvedeli o technickom stave celého mosta a nie-**

Zložitý mechanizmus rakúskeho stroja umožňuje detailnú revíziu jednotlivých konštrukčných prvkov mostnej konštrukcie, či už zospodu, alebo zhora.

Priamo na „mieste činu“ si slovenskí a rakúski železničiari vymieňali vedomosti o revíznej činnosti a stave hraničného mosta nad riekou Morava.

len o svojej časti, ktorá im prináleží,“ vysvetlil Pavol Pokrývka, prednosta sekcie ŽTS OR Trnava. Pri revízii našej strany mosta bolo použité rakúske diagnostické zariadenie pre mosty – BCR-100. Jeho výsuvné rameno sa vie vysunúť maximálne 20 metrov pod alebo nad konštrukciu mosta od temena koľaje. Na konci výsuvného ramena je kôš, do ktorého môžu vstúpiť maximálne 3 ľudia. Jeden obsluhoval stroj, ďalší dvaja - zástupcovia ŽSR a ÖBB, sa venovali podrobnej prehliadke. **„Tento most nemá revíznu lávku, ale z pracovného koša stroja sme mohli vizuálne prezrieť aj zdokumentovať ťažko prístupné miesta. Podrobne sme posúdili prvky oceľovej konštrukcie, jej oslabenie koróziou, úbytky materiálu a skontrolovali sme vysokopevnostné skrutky, či nie sú uvoľnené,“** povedal Rastislav Magura, vedúci oddelenia diagnostiky mostov, stavieb železničného spodku a budov VVÚŽ. Spôsob vykonávania revízie medzi oboma štátmi sa veľmi nelíši. Základný rozdiel je v stupňoch hodnotenia mosta, technického vybavenia pri vykonávaní revízie a intervaloch vykonávania týchto prehliadok. Z výsledkov revíznej správy potom vyplynú návrhy opatrení na údržbu a opravu, ktoré majú obe strany určené internými predpismi. Táto činnosť bude opäť predmetom ďalšej spolupráce s kolegami z ÖBB.

(balky), foto: Rastislav MAGURA

Revízia mosta trvala dva dni, pri ktorej bolo využité rakúske diagnostické zariadenie BCR-100. Vyrobené boli len 3 takéto zariadenia a v dnešnej dobe sú funkčné už len dva.

„Blaťáky“ v Čerhove odhalili štrkové vrecia

Dôležitá železničná trať medzi Košicami a Čiernou nad Tisou je síce zaradená do V. medzinárodného koridoru ako vetva „a“, ale jej stav tomu nezodpovedá. Na necelej 100-kilometrovej dvojkoľajnej trati bolo koncom apríla zavedených až 21 prechodných obmedzení traťových rýchlostí, čo vplývalo aj na plnenie GVD. Traťováci preto začali s intenzívnejšou opravou poškodených miest. Vidieť ich bolo medzi Nižnou Myšľou a Ruskovom, Ruskovom a Slancom, ale aj Stredou nad Bodrogom a Veľkým Horešom. Chlapov sme zastihli aj v Čerhove pri odstraňovaní znečisteného štrkového lôžka.

Štrkové lôžko nasiaknuté blatom muselo ísť preč, inak by znížená traťová rýchlosť v tomto mieste obmedzovala železničnú aj cestnú dopravu.

Vysoký počet tzv. pomalých jázd odzrkadľuje celkový stav trate. Za nelichotivým číslom sa skrýva najmä zlý stav výhybiek, podvalov, blatisté miesta v koľajach, ale aj neúnosná zemná pláň. Trebárs pri Somotore sú aj 40-ročné koľaje, pamätajúce si ešte veľkú záťaž, ktorá k nám prúdila z bývalého Sovietskeho zväzu. V porovnaní s nimi je trať pri Čerhove ešte mladicou, keďže naposledy prešla obnovou pred 20 rokmi. Lenže voda zdržiavajúca sa v zemnej pláni za roky prevádzky znečistila štrkové lôžko natoľko, že v úseku musela byť postupne znížená rýchlosť len na 30 km/h. Koľaj doslova plávala hore – dolu a traťováci nestíhali dosypávať štrk. **„Blaťáky, ako slengovo voláme blatisté miesta v koľaji, vznikajú tam, kde je v zemnej pláni trvale prítomná voda, pretože nemá kde odtiecť. Dynamikou pohybu koľajového roštu počas prejazdu vlaku vzniká pod podvalmi podtlak, akási pumpa, ktorá do štrkového lôžka vťahuje ílovité častice a tie ho časom znečistia a zanesú. Zároveň nastáva postupný prepad štrku do zemného telesa. Obrazne povedané, akoby sa vrstvy otočili. Kameň ostáva v prehĺbeninách a tie nazývame štrkové vrecia. V nich sa drží voda, takže proces znečistenia štrkového lôžka je neustály. Problém by vyriešil jedine odvodňovací systém,“** opísal vznik „blaťákov“ Miroslav Ščambora, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Čierna nad Tisou. Partia chlapov z pracoviska v Pribeníku v priebehu 4 dní počas 7-hodinových výluk odstránila znečistené lôžko v úseku 130 metrov za výdatnej pomoci mechanizmov z MDS Trebišov a Spišská Nová Ves. Po konsolidácii a podbití koľaje môžu tadiaľ opäť jazdiť vlaky plnou traťovou rýchlosťou 100 km/h. Odstránenie pomalej jazdy potešilo aj motoristov. Znížená rýchlosť vlakov neúmerne predlžovala čakacie časy na neďalekom priecestí, kde trať pretína cesta 1. triedy z Trebišova do Čiernej nad Tisou a ďalej na Ukrajinu, ktorú v hojnej miere využíva tranzitná kamiónová doprava.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Zámočníci koľajových konštrukcií Zoltán Tippan a Štefan Hegedüs z SMSÚ ŽTS TO Čierna nad Tisou frézovali na koľajniciach otvory pre spojkové skrutky.

Štrkové lôžko znečistené blatom nahradilo čisté. Pri tejto akcii asistovali stroje z SMSÚ ŽTS MDS Trebišov a Spišská Nová Ves.

Pred samotným odstránením znečisteného štrkového lôžka sa najskôr vytrhli koľajové polia. Po dosypaní čistého štrku sa vrátili na pôvodné miesto.

LEVICE

Železničná stanica Levice patrí medzi 11 staníc vybraných v OR Zvolen, kde sa uplatňuje projekt štandardizácie. Za posledné roky nezaznamenala výraznejšie zmeny, nakoľko sa tu v roku 2003 realizovala komplexná rekonštrukcia vrátane plynofikácie a v roku 2007 sa zrekonštruovali nástupiská.

Staničná budova v Leviciach bola zrekonštruovaná v roku 2003, preto zavedenie štandardov bolo jednoduchšie.

Aj preto v ŽST Levice nebolo zavedenie štandardov náročné. Potrebné bolo vykonať iba menšie opravy, pod ktoré sa podpísal zub času a sčasti aj diela sprejerov. Ako v mnohých iných železničných staniciach, aj tu išlo v prvom rade o obnovenie náterov a opravy fasády. V minulom roku bola vyasfaltovaná bočná rampa pri 5. koľaji, ktorá sa nachádza v priestoroch pre cestujúcu verejnosť a svojím novým povrchom výrazne prispela ku komplexnému estetickému vzhľadu priestorov stanice. Vymenili sa aj lavičky pre cestujúcu verejnosť. Prednostu stanice Petra Bosíniho sme sa opýtali, čo ich na stanici ešte čaká: **„K úplnému zabezpečeniu dodržiavania štandardov nás čaká ešte výmena smetných košov a stojísk na bicykle, ktoré sú však v rámci manuálu udržiavania a kontroly štandardov staníc hodnotené až od roku 2016.“** Ako ďalej vysvetlil, jedna vec je zabezpečenie štandardov a druhá je ich udržanie, ktoré je často narúšané neprispôsobivými občanmi. Tých je v Leviciach pomerne dosť, nielen počas zimného obdobia, ale celoročne. **„Pri ich pohybe v priestoroch stanice vzniká aj mnoho incidentov, tie by sa ľahšie objasnili pomocou kamerového systému umiestneného v priestoroch pre cestujúcu verejnosť, ktorý, žiaľ, chýba,“** hovorí prednosta stanice. Na záver dodáva, že štandardy prispievajú ku kultúrnejšiemu cestovaniu aj v Leviciach, a to je pre všetkých potešujúce.

Ivana POPLUHÁROVÁ

GALANTA

Železničná stanica Galanta patrí medzi významné železničné uzly v OR Trnava. Bola medzi prvými zo 17 vybraných staníc patriacich do tejto oblasti, ktoré navštívili zástupcovia ministerstva dopravy s myšlienkou štandardov.

Fajčiari už stihli znečistiť aj nový náter na budove stanice.

Sektorové lavičky sa nenachádzajú iba vo vestibule, ale aj vo vonkajších priestoroch.

V spolupráci s OR Trnava začali zamestnanci na čele s prednostom zabezpečovať štandardy už v roku 2014. ŽST Galanta bola v tom čase 14 rokov po rozsiahlej rekonštrukcii, preto bolo potrebné opraviť nátery fasády, soklov, zábradlia, ohrád, ale aj lavičiek či plotov. Odstránili sa aj rozsiahle plochy, ktoré boli znehodnotené grafitmi a inými „kresbami“. Krátko po vymaľovaní sa však opäť objavili problémy. **„Opakovane bojujeme s grafitmi, nápismi na stenách a poškodenými lavičkami. Od ulice nám fajčiari znova ušpinili sokel budovy,“** objasňuje prednosta stanice Vojtech Šebeň nemilé skutočnosti. Zároveň hovorí, že by uvítali častejšie návštevy a väčší záujem zo strany polície ohľadom dodržiavania verejného poriadku v staničných priestoroch, pretože zamestnanci nemajú dostatočné kompetencie na riešenie porušenia zákazov fajčenia, odhadzovania odpadkov a znečisťovania priestorov. Na stanici v Galante majú už aj vlastného robotníka, ktorý popri inej práci opravuje drobné nedostatky.

Na skultúrnení stanice sa vo veľkej miere podieľajú aj troje nové vchodové dvere na vestibule, ktoré sú vstupom do staničnej budovy od koľajiska. Vo vestibule sa nachádzajú nové sektorové lavičky pre cestujúcich aj možnosť občerstvenia a dve pokladne.

(pop)

HANISKA PRI KOŠICIACH

Aj keď najväčšie boom nastane v tejto železničnej stanici zrejme až spustením plánovanej elektrifikácie trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, aj dnes sa tu pracuje na úpravách, ktoré sú potrebné naplnenie a dodržiavanie štandardov.

Haniska pri Košiciach má strategický význam najmä pre vysoké výkony v nákladnej doprave a susedstvo s oceliarskou firmou U. S. Steel Košice.

Len prednedávnom naši kolegovia zo sekcie železničných budov, konkrétne z SMSÚ ŽB Košice opravili a natreli fasádu budovy. Po úpravách poškodených omietok vo vestibule sa nový náter dostal nielen stenám, ale aj oknám a dverám. Odstránili sa neplatné piktogramy a tabule označenia stanice sú už podľa najnovších noriem. Podhľady na staničnej budove už niekoľko rokov slúžia lastovičkám ako prechodné letné sídlo. Domáci železničiari sa však nevyhli kritike na ich prítomnosť najmä zo strany cestujúcich, keďže pod ich príbytkami nebolo príjemné stáť či sedieť pri čakaní na vlak. Aj preto sa tu pripevnili dosky, ktoré bránia, aby sa znečisťoval priestor pod nimi. A prednedávnom aj tieto „lastovičie zábrany“ prešli hygienickou očistou a lepšie udržiavať ich napomôže aj nový náter. Opravený obklad na chodbe, odstránená hrdza a čerstvo natreté zábradlie, ale aj odkvapové rúry iste prispejú k dobrému celkovému vzhľadu stanice. Odstrániť by sa najbližšie mali nie veľmi vkusné a už roky prázdne betónové kvetináče a pribudnúť by mali čoskoro stojany na bicykle, nové koše a lavičky.

(sch), foto: Juraj IVASENKO

Vynovená fasáda a tabule názvu staníc jednoznačne prispeli ku krajšiemu vzhľadu staničnej budovy.

Košickí budovári pri natieraní odkvapových rúr na stanici.

ČADCA

Železničná stanica Čadca je jedinou pohraničnou stanicou zaradenou do „štandardov“ v pôsobnosti OR Žilina. Ojedinelé architektonické riešenie výpravnej budovy predstavuje veľké priestory a plochy na údržbu a opravy, ktoré z pohľadu implementácie štandardov znamenajú aj veľké požiadavky na financie.

Salaš, ako miestni železničiari v Čadci nazývajú staničnú budovu pre jej vzhľad, čaká na komplexnú rekonštrukciu.

Ako prvú v obvode žilinského OR ju v tomto roku navštívila kontrola z rezortného ministerstva zameraná na plnenie štandardov staníc. Jediným nedostatkom z bodov, ktoré sú sledované od 1. januára 2015, boli chýbajúce lavičky vo vestibule. Pričasto ich obsadzovali neprispôsobiví spoluobčania a bezdomovci, ktorí neraz na nich vykonávali aj osobnú potrebu. Cestujúci radšej využívali lavičky umiestnené priamo na nástupištiach, resp. postávali vonku, pretože vo vestibule sa šíril neznesiteľný zápach. Problém nevyriešili ani námatkové policajné kontroly vestibulu, preto boli pôvodné lavičky odstránené a zároveň boli objednané nové - sektorové. Aj preto padlo rozhodnutie upraviť prioritne priestory pre novú čakáreň. Zamestnanci SMSÚ EE SZ Vrútky opravili elektroinštaláciu a v týchto dňoch zamestnanci SMSÚ ŽB Žilina pokračujú na opravách stien, podláh a ostatných rozvodov. Tieto dve pracoviská spolupracujú i na oprave zasklenia štítových stien stanice, kde bude potrebné ešte obnoviť náter kovovej konštrukcie. Porúch a nedostatkov je však v tejto stanici oveľa viac a týkajú sa hlavne výpravnej budovy, administratívnej budovy a spevnených komunikácií a plôch. Vlastnými kapacitami sa odstraňujú menšie nedostatky, akými sú nátery stožiarov, opravy osvetlenia priestorov, menšie opravy vonkajších a vnútorných priestorov, drobnej architektúry a pod. OR Žilina plánuje zabezpečiť v tomto roku maľby interiéru, dokončiť úpravu priestorov čakárne, verejných WC, opravy radiátorov, náter zastrešenia nástupíšť 1, 2, 3 a opravy plôch v stanici i na „Makovskom“ nástupišti. K ďalšiemu termínu – 1. januáru 2016 však časť štandardov aj tak splnená nebude, pretože najväčšie opravy budov a plôch bude OR Žilina zabezpečovať pomocou komplexných rekonštrukcií, ktoré sú vzhľadom na veľký rozsah prác, ich prípravu a nemalé finančné požiadavky, plánované predbežne až na rok 2018.

(balky)

Zamestnanci SMSÚ ŽB Žilina v spolupráci s SMSÚ EE SZ Vrútky opravujú zasklenia štítových stien vestibulu.

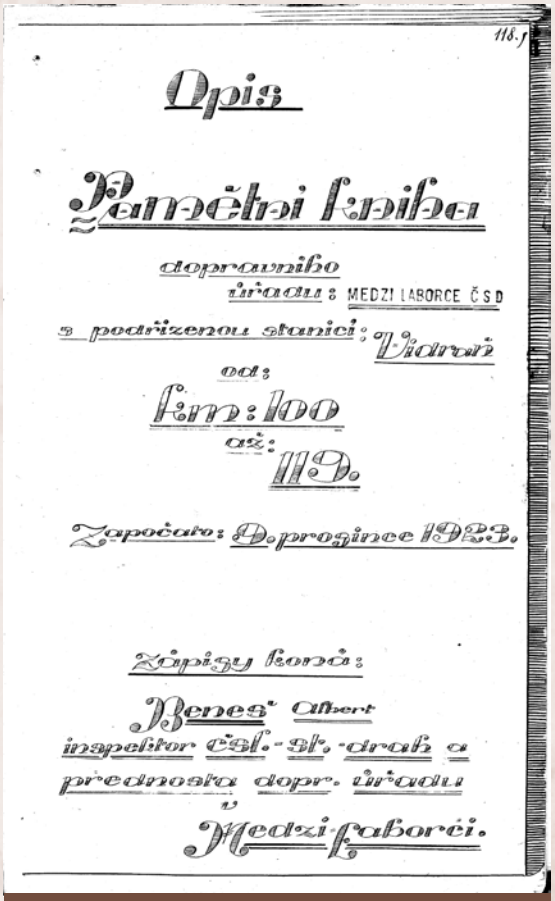
Pamätné knihy sú vzácnym oknom do našej bohatej histórie

Jedinečným „pokladom“ Archívu ŽSR sú celkom určite pamätné knihy z jednotlivých železničných staníc, ktoré roky prácne a podrobne zaznamenávali a dodnes píšu prednostovia, výpravcovia, ale aj mnohí ďalší zamestnanci. Knihy alebo kedysi nazývané kroniky, dokumentujú každodenný život na staniciach už po celé desaťročia. Povinnosť písať pamätné knihy vyplýva železničným staniciam na základe Smernice o tvorbe, vedení a uchovávaní pamätnej knihy, ktorá nadobudla účinnosť 1. 12. 2009. Smernica rieši otázky vecnej štruktúry pamätnej knihy, teda čo by mala obsahovať a rieši aj ochranu tohto cenného historického zdroja pre našich nasledovníkov. Originály pamätných kníh sa nachádzajú priamo v železničných staniciach, ktorých dianie zachytávajú pre budúce pokolenia. V Archíve ŽSR sa nachádzajú okrem niekoľkých výnimiek len opisy týchto kníh. A keďže vždy je možnosť niečo vylepšovať a skrášľovať, tvorivú prácu nevynímajúc, tak na základe toho bola v decembri minulého roku vyhlásená súťaž O najkrajšiu pamätnú knihu ŽSR.

Cieľom súťaže bolo nielen motivovať pisateľov či kolektívy jednotlivých staníc, ktorí píšu pamätné knihy, ale aj zviditeľniť ich záslužnú prácu. Z toho dôvodu súťaž považujeme aj za určitú formu poďakovania jej spracovateľom. Vybrať najkrajšiu pamätnú knihu nebola vôbec jednoduchá úloha. Pri výbere sa porota zložená zo zástupcov odboru 140, redakcie Ž semafor, odboru 520 a MDC riadila rôznymi kritériami. Hodnotila sa nielen vizuálna stránka, hoci jedným zo základných kritérií boli aj fotografie a grafická úprava, ale dôležitý bol aj obsah pamätnej knihy s dôrazom na dianie konkrétneho železničného úseku. Dôraz sa kládol na popis udalostí nielen samotnej stanice, ale aj v jej pridelenom obvode. Výber najkrajšej pamätnej knihy bol pre posudzovateľov (porotu) veľmi ťažký, pretože viaceré stanice po vyhlásení súťaže výrazne zvýšili kvalitu tvorby. Nakoniec sa porota rozhodla a víťazom sa stala Pamätná kniha železničnej stanice Humenné. Na druhom mieste skončila ŽST Trnava a tretia priečka patrí Žiline - Tepličke. Zvláštnu cenu získala ŽST Zvolen, a to vďaka „inej“ forme spracovania. Naša vďaka však patrí aj ostatným spracovateľom, ktorí sa podieľajú na zaznamenávaní dôležitých udalostí na tratiach ŽSR.

Prvenstvo patrí Humenčanom

„Ak sa človek do akejkoľvek práce zahĺbi a začne ho to baviť, tak to stojí za to,“ povedal pri našom rozhovore Juraj Ďurček, námestník KRaO na humenskej stanici. On je ten, ktorý sa tu už niekoľko rokov stará o pamätnú knihu a napĺňa jej obsah. A preto môžeme pokojne skonštatovať, že vďaka nemu sa ŽST Humenné ocitla na najvyššom stupienku v hodnotení pamätných kníh. Vďaka jeho zahĺbeniu a neúnavnému zháňaniu informácii. Najmä tých, z obdobia, kedy pamäti nikto nepísal a udalosti sa nezaznamenávali. Roky 1996 až 2007 sú chudobnejšie na zápisky. Ale keďže sa v súťaži hodnotil minulý rok, tak si Juraj mohol vydýchnuť, pretože vlaňajší rok je spracovaný ukážkovo. **„Zápisy si robím priebežne a postupne ich dopĺňam. Pri tvorbe sa, samozrejme, radím a pýtam aj kolegov. Niekedy je mi ľúto, keď zistím určité informácie z minulosti, že ich už nemôžem doplniť ako isté pokračovanie,“** hovorí Juraj. Veď ako povedal, ak sa do toho človek „zažerie“, tak to ide. Od roku 1996 je zamestnancom stanice, a tak si toho už pomerne dosť aj pamätá, ale najmä pozná ľudí. A najviac čerpá z príbehov ľudí. A to je to, čo ho na tejto tvorbe a pri zbieraní pamäti najviac dostalo – príbehy železničiarov. A ak k tomu dodá aj fotografiu, tak dielko je na svete. Aj keď Humenčanov ocenenie nesmierne potešilo, s hrdosťou ukazujú aj ďalšiu kroniku, nie víťaznú - vlaňajšiu, ale pamätnú knihu z Medzilaboriec, ktorá je takmer storočná. Tú, ktorú v roku 1923 začal písať Albert Beneš. Prednosta vtedajšieho dopravného úradu. Dušan Chudina, prednosta humenskej stanice, získal opis tohto skvostu z Vihorlatského múzea. A našu návštevu u víťazov ukončíme práve jednou z úvodných viet z tejto kroniky::



Deväťdesiatdvaročná pamätná kniha z Medzilaboriec je ozajstným skvostom.

V súčasnom Humennom sme nad pamätnými knihami zastihli Juraja Ďurčeka, súčasného autora a spracovateľa aj víťaznej vlaňajšej pamätnej knihy.

Čo nezachytíme dnes, nebude míti budoucnost!

Gratulujeme, Humenčania a ďakujeme.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ

TRNAVA druhá

História ŽST Trnava sa píše od začatia prevádzky konskej železnice medzi Bratislavou a Trnavou od 1. júna 1846, pamätná kniha tejto stanice sa vedie ešte od medzivojnového obdobia minulého storočia. Počas vojny v roku 1945 však zhorela pri požiari staničnej budovy, kópia najstaršieho zápisu je od roku 1938. Vtedy ju písal náčelník stanice, neskôr kronikár, signalista Daniel Šaštínsky a potom opäť náčelník stanice. V súčasnej dobe vedie pamätnú knihu prednosta stanice Roman Remenár. Situácia v dokumentovaní udalostí, ktorú ponúka dnešná moderná doba, je neporovnateľne iná ako v minulosti. ŽST Trnava si 2. miesto vyslúžila vďaka obsahovej a vizuálnej stránke, zaznamenávaniu diania nielen v Trnave, ale aj v pridelenom obvode, a to takmer deň za dňom. Prednosta stanice sa venoval najmä obrazovému zachyteniu skutočností pomocou fotografií, ktoré sú v prevažnej miere jedinečné. Taktiež využíval aj články zo Ž semaforu a iné týkajúce sa ŽSR. **„Zameral som sa najmä na rekonštrukciou ŽST Trnava, ale aj na významné zmeny, rôzne dôležité skutočnosti a na prácu ľudí a ich vynaložené úsilie i na pridelených staniciach. Taktiež venujem vždy miesto i pravidelným stretnutiam našich bývalých zamestnancov,“** povedal prednosta.

(pop)

ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Pamätná kniha

ŽELEZNIČNEJ STANICE TRNAVA

pridelenej NŽST Leopoldov a dopravni na DOT Pezinok, Šenkvice, Cifer, Veľké Kostoľany a Piešťany

ROK 2014

Spracoval: Ing. Roman Remenár, prednosta ŽST Trnava

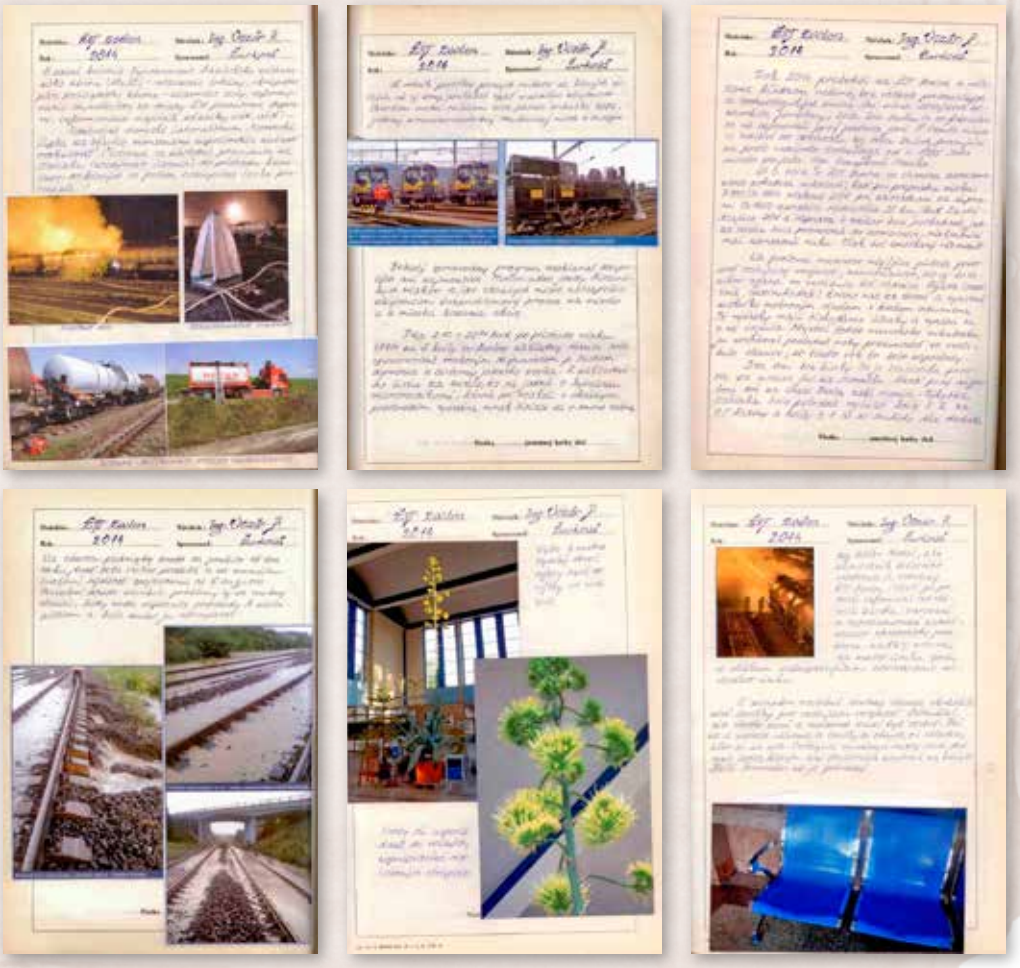
Žilina – Teplička na treťom mieste

Prvé slová kroniky ŽST Žilina - Teplička siahajú do roku 2012, kedy bola stanica uvedená do prevádzky a z Varína sa do nej presídlil prednosta Ľuboš Polakovič. Kronika už od úvodného roka zachytáva všetky témy, ktoré sú určené smernicou GR pre tvorbu pamätných kníh. Ucelene zachytáva najdôležitejšie a najzaujímavejšie udalosti príslušného roka v rámci prevádzky stanice, pridelenej nesamostatnej stanice Varín a priľahlých medzistaničných úsekov. Obsahuje štatistický prehľad výkonov nákladnej dopravy, významné opravy a rekonštrukcie v sledovanom železničnom obvode, výčiny počasia, niekoľko riadkov je venovaných aj personalistike. Kroniku spracováva odborný technický zamestnanec Martin Horňák v spolupráci s prednostom ŽST. Počas celého roka systematicky zhromažďujú informácie o udalostiach a fotografie, ktoré ovplyvňovali prevádzku stanice a na základe ktorých potom vzniká ucelený prehľad.

(balky)

Zvláštna cena patrí Zvolenčanom

Železničná stanica Zvolen sa stala križovatkou dopravných ciest v roku 1871. Jej celkové dianie, ako napríklad výstavba alebo iné významné udalosti, sú zaznamenávané v pamätných knihách už od roku 1918. V roku 1989 zamestnávala ŽST Zvolen vyše 800 ľudí. Postupným znižovaním výkonov po roku 1989 a ďalšími transformačnými krokmi ŽSR je do dnešných dní spolu s pridelenými nesamostatnými dopravňami v ŽST Zvolen 174 zamestnancov. Od roku 2002 sa dianie v tejto železničnej stanici snaží čo najvernejšie zachytiť referentka KRaO Alena Žurková, ktorá zaznamenáva všetko dôležité do pamätnej knihy, a to zvláštnou formou – pamätnú knihu píše ručne, preto si v tejto súťaži zaslúžili výnimočnú cenu, ktorú pre stanicu vlastne „vypísala“ ☺. Podľa slov prednostu stanice Petra Vozára si materiály zhromažďuje priebežne a inšpiráciou sú pre ňu aj články v Ž semafore.



FOTOHÁDANKA

Dnes naša otázka znie: Viete, 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 aprílovej fotohádanky je:
ŽST Kysak.

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:
Daniel KULA z Čadce.

BLAHOŽELÁME!

Na súde sa pýta sudca manžela:
- A kedy sa začali medzi vami prvé nezhody?

- Keď som trval na tom, že aj ja chcem ...

(tajnička).

				Pomoc: af, Efez, Gina polyp	staroveké mesto v Malej Ázii	fáza Mesiaca	astát (zn.)	prístrešok baču		lis	lesklý náter	značka jednotky abfarad	lúka (bás.)	štít na čiapke
				praotec Palestínčanov					šermiarske športovisko / Lujza (talian.)					
				2										
				zn. elektrónvoltu / hoci (česky)			medikament / skupina (spoločen.)					rímskych 45 / dôkladní		
Jozef Vysočani	vylučovacia spojka	morský mäkkýš	amperzávit (skr.) / podraďov. spojka			blahoželanie / nástenný gobelín					remíza v šachu / huba			
severoamerický Indián					ázijský vozík / čistil praním					MPZ Chorvátska / malý projektil			zimná prikrývka	utajujú
klamstvo				prsia (česky) / staroč. zámeno					listnatý strom / býv.ŠPZ Prievidza					
španielsky člen			mongolský pastier / ťažná sila (skr.)					vyžadujúca disciplínu / argón (zn.)						
1														
opísal (česky)						liehovina z ryže					citoslovce prekvapenia			

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, tipy či fotografie.

Memoriál Jožka Okona - rekordným!

Vo štvrtok 16. apríla sa v sade Janka Kráľa v Bratislave konal jubilejný 20. ročník železničiarskeho behu Memoriál Jozefa Okona. Pokojne ho môžeme nazvať rekordným. Teplé počasie, takmer 28° C prilákalo rekordný počet 101 bežcov a nezabránilo vytvoreniu traťového rekordu v hlavnej kategórii.

V hlavnej kategórii muži do 39 rokov na 5 km zvíťazil Imrich Magyar v novom rekorde 15:55, teda po prvý raz sa bežalo pod 16 minút. Medzi ženami do 39 rokov na trati dlhej 1,65 km bola najrýchlejšia Žofia Naňová v čase 5:43, išlo o jej druhé víťazstvo. Medzi dievčatami do 15 rokov zvíťazila Betka Tóthová za 7:24 a medzi chlapcami Matej Cidorík za 5:46. Tak ako po iné roky sa preteky tešili záujmu mnohých aktívnych či bývalých železničiarov. Najstaršími spomedzi nich boli Ružena Brunovská (1943) a Matej Holický (1942). Poďakovanie patrí všetkým organizátorom a sponzorom, zvlášť vedeniu ŽSR za nové tričká so štartovnými číslami a štedrú finančnú podporu, Slovenskej vedecko-technickejspoločnosti dopravy za zabezpečenie trofejí pre víťazov a firme Šungit time za pitný režim. Veríme, že nasledujúci ročník, na ktorý všetkých bežcov srdečne pozývame, bude opäť rekordný. Tešíme sa na vás.

Patrik BENKA, foto: Ružena Brunovská

Železničiari v kopačkách...

Futbalový klub slovenských železničiarov (FKSŽ), ktorý reprezentuje ŽSR, sa zúčastnil tohto roku doteraz už troch futbalových turnajov a na všetkých zvíťazil! Trikrát zlato si vybojovali vo februári v Pezinku, kde turnaj organizovala bratislavská hlavná stanica, začiatkom apríla v Ivančiciach pri Brne a 24. apríla vo Svätom Jure.

FKSŽ medzinárodný turnaj vo Svätom Jure zabezpečoval a organizoval. Zúčastnili sa ho aj zamestnanci GR ŽSR, kolegovia z Česka (ČD Praha, ŽST Jihlava), Maďarska (Gysev), zo Slovenska (FKSŽ, ŽST Bratislava hl. st., Blue Star Sládkovičovo, OR Zvolen a dopravcov Metrans /danubia/, a. s. a Rail Cargo Operátor – ČSKD, s. r. o.). Jednotlivé mužstvá boli rozdelené do dvoch skupín po päť mužstiev. FKSŽ vyhral svoju skupinu s počtom bodov 12 a skóre (16:1) a vo finále zvíťazil nad mužstvom Blue Star Sládkovičovo 5:0! Zúčastnené tímy považujú tento turnaj i za príležitosť na priateľské stretnutia, kde nechýba aj výmena skúseností z prevádzky. Pekné počasie a príjemná priateľská atmosféra umocnila dobrý zážitok z turnaja.

Miroslav CAPEK, prezident FKSŽ

Aj bežecký tím ŽSR štartoval pod Devínom

Podľa vyjadrení organizátorov 68. ročníka Národného behu Devín - Bratislava bol prihlásený rekordný počet 7206 štartujúcich. Na štart nakoniec nastúpilo 6168 a cieľom prešlo 6141 pretekárov, medzi nimi aj naši kolegovia zo ŽSR. Trasa najstaršieho cestného behu v SR vedie spod Devínskeho hradu cez obec Devín, po starej devínskej ceste, PKO až k Slovenskému národnému múzeu. **„Dĺžka behu je už tradičných 11 625 m a, verte, dá to zabrať. Desaťčlenný tím ŽSR zlepšil minuloročný čas 4.44.45 na 4.35.42 a umiestnil sa na 49. mieste zo 153 tímov. O rok by sme to skúsili opäť zlepšiť. Týmto by sme radi oslovili aj ďalších kolegov, ak by mali záujem prihlásiť sa do bežeckého tímu ŽSR, aby sa nám ozvali. Už teraz sa začneme pripravovať na 7. ročník Bratislava Night Run, trasa by opäť mala viesť cez električkový tunel pod hradom a predpokladá sa aj súťaž firemných tímov,“** povedal Vladimír Konta, jeden z bežcov tímu ŽSR.

Tím ŽSR (zľava): Martin Bobula, Róbert Bíro, Vladimír Konta, Daniel Vašek, Peter Ochodničan, Ján Obycký. Na foto chýbajú zvyšní členovia tímu: Juraj Cabadaj, Norbert Diossy, Dušan Šinka a Vladimír Nastišin. **Foto: Peter OCHODNIČAN**

Úspešný Ivan!

Ivan HUTLÁK, výpravca s dobrým okom a peknou fotografickou tvorbou. V súťaži AMFO 2015 si „vyfotil" prvenstvá.

Spišské osvetové stredisko zorganizovalo minulý mesiac už 43. ročník regionálnej postupovej súťaže amatérskych fotografov AMFO 2015. Súťaže sa zúčastnilo 19 autorov, ktorí súťažili v troch kategóriách. Autori sa mohli prihlásiť do súťaže v čiernobielej a farebnej fotografii. Treťou tematickou kategóriou bola rodina. V čiernobielej fotografii a v tematickej kategórii rodina si prvenstvo odniesol Ivan Hutlák, známy aj svojimi fotografiami v našom časopise. Ivan veľmi často popri vypravovaní vlakov vo Veľkom Slavkove zachytáva nielen svoje okolie, prírodu, ale aj život na železnici, za čo mu ďakujeme. Aj dnešná titulka je z jeho tvorby.

Ivan, ďakujeme za spoluprácu a gratulujeme!

Zlatý Hurikán

Martin Kovaľ, výpravca z Hanisky pri Košiciach si na rozdiel od kolegu, fotografa Ivana Hutláka prvenstvo zase vykorčuľoval.

V amatérskej hokejovej lige si zo svojím tímom HC Hurikán Čaňa, ktorého je zakladateľom, prezidentom a hrajúcim kapitánom, vybojovali prvé miesto. Počas sezóny odohrali takmer 30 zápasov, keďže v lige je 14 mužstiev.

Martin, nech sa darí aj naďalej, gratulujeme!

Martin Kovaľ s tohtoročnou trofejou. Výpravcu Maťa môžete poznať aj ako víťaza našej súťaže Tvár ŽSR v roku 2009.

RENDEZ 2015 sa blíži

...a možno príde aj Viedenská električka

V dňoch 13. a 14. júna 2015 sa uskutoční v priestoroch starého rušňového depa Bratislava východ už 17. celoslovenský zraz historických železničných vozidiel - Rendez 2015. Podujatie usporiadajú Železnice SR, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Dopravný podnik Bratislava, a. s., v spolupráci so slovenskými klubmi železničných historických vozidiel za podpory celého radu sponzorov.

PROGRAM PODUJATIA:

- **otvorenie areálu výstaviska o 10.00 h**
- **výstava zaujímavých historických železničných vozidiel zo Slovenska, Česka, Rakúska a Maďarska**
- **defilé rušňov na točni**
- **vyhliadkové jazdy parnými a motorovými vlakmi v Bratislave a okolí**
- **kyvadlová doprava historickými motorovými vlakmi**
- **súbežné jazdy historických vlakov**
- **jazdy historickej električky a autobusu**
- **stála múzejná expozícia železničných zariadení**
- **spolujazdy na stanovišti parného rušňa, na motorovej drezine alebo motorovom vozíku**
- **prezentácia modelových koľajísk**
- **zábavné a náučné hry pre deti**
- **koncert C. a k. komorného dychového orchestra**
- **výstava neželezničnej historickej techniky**
- **predaj upomienkových predmetov**
- **večerné fotografovanie**

Návštevníkom sa predstavia viaceré historické vozidlá, ktoré budú mať na Rendezi výstavnú premiéru. Viac informácií bude uverejnených na stránkach Múzejno-dokumentačného centra ŽSR - VVÚŽ **www.mdc.sk** alebo na internetovom portáli **www.vlaky.net**.

SRDEČNE VÁS POZÝVAME PREŽIŤ NEZABUDNUTEĽNÝ VÍKEND SO ŽELEZNIČNOU NOSTALGIOU

Banská Bystrica - Kostiviarska

V dňoch 4. a 5. mája sa v traťovom úseku Banská Bystrica – Kostiviarska konala oprava geometrickej polohy koľaje. Počas týchto dvoch dní sa v trojhodinových výlukách vykonalo prepracovanie 1500 metrov koľaje a upravilo sa štrkové lôžko do profilu. Práce vykonali zamestnanci odvetvia ŽTS OR Zvolen, konkrétne pracoviská SMSÚ ŽTS TO Banská Bystrica, v spolupráci s MDS Zvolen, ktoré poskytlo strojné vybavenie ASP 400.1 a PUŠL 71. Práce boli vykonávané vo vlastnej réžii.

Foto: Pavol HRADSKÝ