



■ Výročia si vymysleli ľudia, aby sa lepšie zorientovali v čase, ale aj preto, aby si zaspomínali. Aké sú vaše prvé spomienky na železniciu? Bola iná v čase vášho detstva? Ako ste ju vnímali, keď ste už na nej začali pracovať?

Milan Klubal: Ako desaťročný chlapec som každý deň dochádzal do školy vlakom. Bolo to dva roky po skončení druhej svetovej vojny. Na niektorých oknách vozňov nebolo sklo, ale len preglejka. Sedávali sme na drevených laviciach. V zime sa okolo vozňov valili kúdoľy pary. Cestovné lístky sa kontrolovali už pri vstupe na nástupište, niekedy aj pri východe z vlaku. Na nástupišti sa vynímali výpravcovia v peknej uniforme.

Po maturite ma prijali na Vysokú školu železničnú v Prahe. Škola mala vysokú úroveň. Učili na nej pedagógovia, ktorí mali za sebou okolo tridsať rokov praxe. Po získaní diplomu som po krátkom zácviku autorizoval na výpravcu vlakov. Postupne som prešiel niekoľko železničných staníc, ktoré boli stále v zajiť pary. Po niektorých tratiach sa však už objavili prvé motorové vozne, rozbiehala sa aj elektrifikácia. Hoci sa kvalita cestovania postupne zlepšovala, súpravy vlakov boli často preplnené.

Týždenný pracovný čas mal 48 hodín, ale aj tak sme odslúžili množstvo nadčasov. Výpravca vedel prijať batožiny i spešniny, dokázal vykalkulovať prepravné za vozne. Najviac času nám zabral telegraf. Chrlil drobné správy, ktoré sme museli prepisovať do telegrafného zápisníka. Boli to hlavne správy o výlukách, zákazoch nakládky i prekročeních nakladacích mierach.

Po dvoch rokoch som prešiel na post vedúceho sústredenej nakládky. Mimochodom, sústredená nakládka bola dobrá myšlienka, v určitej inovovanej podobe by sa k nej mohlo vrátiť aj dnešné cargo. Po krátkej službe na stanicích ma previelili na Správu Bratislavskej dráhy. Patril pod ňu trate od Českej Trebovej cez Jihlavu až po Zvolen. Na starosti som mal prípravu stavebných investícií pre dopravu a prepravu. Rozrastala sa najmä prekládková stanica v Čiernej nad Tisou, ale ešte bez jednotnej koncepcie.

V 60. rokoch sa začínala pozitívne vyvíjať aj personálna politika. Na vedúce miesta prichádzali mladší zamestnanci s primeraným vzdelaním a prevádzkovou praxou. Dokončená bola trať z Po-



Ing. Vladimír Oravec (84)

Vyšťudoval Vysokú školu železničnú v Prahe v odbore prevádzka a ekonomika dopravy. Bol námestníkom a neskôr náčelníkom Prevádzkového oddielu vo Zvolene, námestníkom a neskôr náčelníkom Východnej dráhy v Bratislave, ústredným riaditeľom ČSD v Prahe. Zastával aj post generálneho zástupcu ŽSR na Ukrajine.



Ing. Dalibor Zelený (61)

Vyšťudoval Vysokú školu dopravy a spojov v Žiline. Bol námestníkom ministra dopravy ČR, riaditeľom štátnej organizácie České dráhy, dvakrát generálnym riaditeľom akciovej spoločnosti České dráhy a generálnym riaditeľom ŽSR. Takisto bol viceprezidentom Medzinárodnej železničnej únie (UIC) a viceprezidentom Spoločenstva európskych železničných a infraštruktúrnych spoločností (CER).



Ing. Milan Chůpek, PhD. (71)

Vyšťudoval Vysokú školu dopravy a spojov v Žiline. Bol prvým námestníkom náčelníka Východnej dráhy, prvým námestníkom riaditeľa Bratislavskej oblasti ČSD, námestníkom riaditeľa ŽSR pre dopravu a prepravu, námestníkom generálneho riaditeľa ŽSR pre obchod a mobilné prostriedky. Pôsobil aj ako generálny zástupca ŽSR v Poľsku a generálny zástupca železničnej spoločnosti Cargo Slovakia v Poľsku.



Ing. Jiří Hanzal (74)

Vyšťudoval Vysokú školu dopravy a spojov v Žiline. Bol prvým námestníkom náčelníka Východnej dráhy, prvým námestníkom riaditeľa Bratislavskej oblasti ČSD, námestníkom riaditeľa ŽSR pre dopravu a prepravu, námestníkom generálneho riaditeľa ŽSR pre obchod a mobilné prostriedky. Pôsobil aj ako generálny zástupca ŽSR v Poľsku a generálny zástupca železničnej spoločnosti Cargo Slovakia v Poľsku.



Ing. Milan Klubal (82)

Vyšťudoval Vysokú školu železničnú v Prahe a pedagogické štúdium pre učiteľov stredných a vysokých škôl na ČVUT v Prahe. Neskôr ukončil postgraduálne štúdium na VŠE v Bratislave. Bol vedúcim oddelenia pre prípravu investícií na Správe Bratislavskej dráhy, prednostom služby dopravy Bratislavskej oblasti ČSD. Prednášal na fakulte PEDAS Žilinskej univerzity a Vysokej škole logistiky v Píerove.



Ing. Miloš Slávik (68)

Vyšťudoval Vysokú školu dopravy a spojov v Žiline. Bol prevádzkovým námestníkom Rušňového depa Bratislava, prednostom sekcie techniky Divízie železničných koľajových vozidiel v ére unitárnych ŽSR, riaditeľom sekcie technico-technologickej prípravy prevádzky a riaditeľom úseku údržby železničnej spoločnosti Slovensko.

Kto nepozná železničnú minulosť, nemôže tvoriť ani budúcnosť

Slovenské železnice si tohto roku pripomínajú nielen 170. výročie od príchodu prvého parného vlaku na Slovensko, ale aj 100. výročie od vzniku Československých štátnych dráh (ČSD). Zvlášť o tom druhom výročí sa medzi dnešnými manažérmi veľmi nehovorí. Akoby chceli z našej pamäte vymazať nielen spomienky na spoločný štát Čechov a Slovákov, ale aj na spoločný železničný podnik. Lenže kto nepozná minulosť, nemôže tvoriť ani budúcnosť. Platí to aj o železnici. A tak sme popri sérii článkov o histórii ČSD pripravili v železničnej revue na túto tému aj besedu za okrúhlym stolom, na ktorú sme pozvali viaceré známe osobnosti a pamätníkov diania z vtedajšieho obdobia. Nechýbal medzi nimi bývalý ústredný riaditeľ ČSD zo Slovenska či dvaja viacnásobní generálni riaditelia, ktorí šéfovali nástupníckym železničným podnikom na Slovensku aj v Česku. Podujatie sa uskutočnilo v spolupráci so Slovenskou vedecko-technickou spoločnosťou dopravy a Úniou dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Besedu viedol a zaznamenal Miloš Číkovský.

dolínce do Plavče, prestaval sa celý bratislavský železničný uzol, vznikla Ústredná nákladná stanica i stanice Bratislava-východ a Petržalka. Vybudovala sa širokorozchodná trať od ukrajinskej hranice do Hanísky pri Košiciach, modernizovali sa Tatranské elektrické železnice, postavila sa ozubnicová trať na Štrbské Pleso. Veľký investičný program priniesla elektrifikácia.

Železnica sa však v tom čase neuchádzala o svojich klientov. Naopak, podniky sa museli podriaďovať jej rôznym požiadavkám. Nakládka a vykládka bola sústredená do určitých staníc a do určitých dní. Vydaný bol zákaz nakládky vozňových zásielok na krátke vzdialenosti a museli sme dbať na plnenie statického a dynamickeho vyťaženia vozňa. Tvrdý režim regulácie vozňov znamenal aj to, že prednosť malo pristavovanie vozňov pri uholných baniach alebo na prekládku v Čiernej nad Tisou.

V roku 1972 som prešiel na poľovku Železničného rozvojového strediska v Bratislave, kde som sa v rôznych pracovných skupinách podieľal na tvorbe koncepčných riešení pre stanicu v Čiernej nad Tisou. Ďalšie úlohy súviseli s prípravou a realizáciou takých projektov ako rozvoj južného ťahu, výstavba výmennej stanice Štúrovo či budovanie kontajnerových terminálov. V tom čase sa však pomery na železnici dostali do spolitizovali. Nevyhnutným predpokladom na zastávanie mnohých postov bola stranická legitimácia.

Po roku 1989, najmä po rozdelení ČSD na dva národné podniky, sa začal celý rad problémov. Museli sme vyriešiť odovzdávanie vlakov a vozňov najmä v Čadci a v Kútoch. V oboch prechodových stanicích pribudli colní deklaranti a ďalší zamestnanci, ktorí však nemali primerané služobné priestory pre svoju prácu. Vďaka vzájomnému pochopeniu na oboch stranách sme však

v Čadci zvládli odovzdať v oboch smeroch denne 21 párov vlakov prevažne s rudou a uhlím.

Dalibor Zelený: Železnica môjho detstva je spojená so spomienkou na dedka, ktorý ma na prechádzkach vodil aj k železničnej trati Jihlava – Brno. Tam som s úžasom sledoval parné stroje v ich plnej kráse. Urobilo to na mňa taký dojem, že sa práca na železnici stala pre mňa celoživotným poslaním.

Do vysokých funkcií v Čechách som nastúpil v čase, keď bolo potrebné reagovať na nové trhové podmienky, zabrániť rozkradnutiu dráh a vytvoriť nový zákonný a finančný rámec pre dlhodobé fungovanie železníc. Bola to krásna a vzrušujúca práca. So zvláštnym potešením si spomínam aj na svoje pôsobenie na Slovensku. Dodnes tu mám skvelých priateľov a poznám tu veľa ľudí, ktorých si nesmierne vážim.

Súčasnnosť je už zložitejšia. V Čechách sú štátne železnice skôr

miestom, kde sa do vedúcich funkcií derú politickí nominanti bez vzdelania, praxe i schopností. Dostávajú ich za politické zásluhy, aby si zarobili a aby zabezpečili vplyv svojich ochrancov na dôležité štátne kšefty. Odbornosť a výsledky nikoho veľmi nezaujímajú. Je mi z toho trochu smutno, ale dúfam, že sa to v rámci demokratického vývoja nakoniec vráti do pragmatických koľají a že aj štát začne robiť viac pre to, aby bola celá železnica skutočnou službou pre štát a jeho občanov.

Vladimír Oravec: Najradšej si spomínam na svoje začiatky na poste výpravcu vlakov. Praktickú skúšku som absolvoval v roku 1962 na železničnej stanici v Hronskej Dúbrave. Neskôr ma preložili na osobnú stanicu do Zvolena, kde som mal na starosti obsluhu zabezpečovacieho zariadenia a riadenie pohybu vlakov. Naplnili sa tým moje sny z detstva a mládeneckých rokov.

Môj otec bol totiž železničiar a predával cestovné lístky na stanici v Hronskej Dúbrave. Ako chlapec som za ním chodil po vyučovaní do osobnej pokladne, kde mi zavše dovolil predávať lístky. Takmer každé prázdniny som s bratom precestoval vlakom celé Čechy. Ubytovali sme sa v železničných slobodárňach a niekedy sme sa v nich aj stravovali. Pre mňa aj pre brata bolo celkom prirodzené, že sme sa po skončení školy zamestnali na železnici.

Milan Chůpek: Vyrastal som

v dedinke Prečín pri Považskej Bystrici, kde nie je železnica. Prvýkrát som sa vlezol vo vlaku ako desaťročný, keď som sa s mamou vracal z trenčianskej nemocnice. V pamäti mi utkvela jazda po novovybudovanej trati okolo Nosickej priehrady. Vlak išiel pomaly a z okna som sledoval stavebné práce na susednej koľaji. Vtedy som ešte netušil, že na tejto trati budem raz pracovať ako výpravca.

Na železnici som začínal ako posunovač v roku 1969 v Púchove. Až po predpísaných skúškach som začal vypravovať vlaky v Považskej Bystrici. Tam ma môj kolega Lacko Vačko vycibril na zodpovedného a zanieteného železničiara. Neskôr som bol výpravcom v Púchove a kontrolárom dopravy od Trenčianskej Teplice až po Trstenú. Potom som vystriedal viacero riadiacich funkcií od vedúceho riadenia dopravy cez námestníka náčelníka prevádzkového oddielu až po generálneho riaditeľa ŽSR a generálneho riaditeľa železničnej spoločnosti Slovensko.

Jiří Hanzal: Počas môjho detstva pôsobila na mňa železnica priam idyllicky. Z rodného Zlína, neskôr Gottwaldova, som často chodieval k starým rodičom do Znojma. To mi umožnilo pozorovať v stanici Břeclav výmenu priamych vozňov medzi expresmi Budapešť – Berlín a Viedeň – Varšava. V depe bolo vidieť množstvo parných rušňov, ale už aj motorové vozne. Veľmi sa

mi to páčilo a tak som si pedsavzal, že aj ja vstúpim do modrej armády. Hoci som vtedy ešte nemal žiadne vedomosti o manažovaní a riadení prevádzky, dnes si trúfam povedať, že na železnici bol väčší poriadok. V porovnaní so súčasnosťou sa oveľa viac cenilo aj postavenie železnice ako „predloženej ruky“ výroby.

Miloš Slávik: V súčasnosti sa mi v pamäti zväčša vynárajú len pozitívne spomienky, najmä príprava technickej dokumentácie rušňov a školenia rušňovodiev. Ročne sme ich v rôznych kurzoch vyškolili viac ako päťsto. Rád si spomínam aj na nástup nových koľajových vozidiel, najmä sérii T 478.4, ES 499.1, 813-913, 671, 951 a Bmpeer. Napríklad diesellové rušne T 478.4, neskôr prečíslované na rad 754, boli vybavené aj alternátorom pre elektrické vykurovanie súprav a na prelome 70. a 80. rokov priniesli výrazný pokrok v kvalite cestovania.

Elektrifikácia trate Bratislava – Púchov v 80. rokoch bola značená s nástupom dvojsystémových elektrických rušňov série ES 499.1, neskôr preznačených na rad 363. Nerád si však spomínam na smrteľnú nehodu rušňovodiev Ladislava Horvátha v roku 1993 na železničnom priecestí v Ľudovítov. Vtedy mi pripadla povinnosť oznámiť túto smutnú udalosť rodine.

■ Niektorí ste to už síce povedali, ale predsa sa opýtam. Na ktoré ob-

dobie na železnici si spomínate najradšej a prečo? Tiež by ste mohli prezradiť, kedy ste boli naposledy v budove riaditeľstva železnice a čo ste tam robili.

Dalibor Zelený: Tie obdobia sú dve. Jednak roky 1998 – 2003, kedy som stál pri premene Českých dráh na akciovú spoločnosť a bolo potrebné vytvoriť zákony na ich ďalšie fungovanie. Tým druhým obdobím je moje pôsobenie na Slovensku, ktoré pre mňa znamená nezapomenuteľnú srdcovú záležitosť. Je za tým práca so skvelými odborníkmi, od ktorých som sa veľa naučil, a tiež dobré výsledky, ktoré sme spoločne dosiahli. Aj preto sa v krásnej budove ŽSR na Klemensovej v Bratislave občas objavím. V Prahe ma to neláka.

Milan Chůpek: Ja si rád spomínam na roky, keď som pôsobil ako generálny zástupca ŽSR v Česku. Ale za najkrajšie považujem svoje pôsobenie v železničnej spoločnosti Slovensko, keď sa nám začalo dariť pri využívaní eurofondov na obnovu vozňového parku. V bratislavskom sídle ŽSR som bol pred dvoma mesiacmi a v budove železničnej spoločnosti Slovensko pred mesiacom. Chodievam tam ako zástupca Únie dopravy, pôšt a telekomunikácií SR.

Jiří Hanzal: Moje najkrajšie spomienky sa viažu na roky, ktoré som strávil na Prevádzkovom oddiele Bratislava a následne na Správe Východnej dráhy. Tam som už získal pohľad na celkové riadenie práce na železnici a videl som za sebou aj konkrétne výsledky. Samozrejme, rád si spomínam aj na ľudí, s ktorými som prichádzal do styku. Do budovy Generálneho riaditeľstva ŽSR chodievam na pravidelné stretnutia Slovenskej vedecko-technickej spoločnosti dopravy. Naposledy sme sa stretli pred mesiacom.

Milan Klubal: Aj ja chodievam na Klemensovú na pravidelné mesačné besedy SVTS. Občas zaklopem aj na ľudí, s ktorými som prichádzal do styku. Do budovy Generálneho riaditeľstva ŽSR chodievam na pravidelné stretnutia Slovenskej vedecko-technickej spoločnosti dopravy. Naposledy sme sa stretli pred mesiacom.

Miloš Slávik: Mojou srdcovou »»

»» vou záležitosťou bola výchova nových rušňovodičov, ktoré som sa venoval ešte v ére ČSD. K tejto práci som sa nepriamo vrátil aj po viacročnej pauze. V roku 2015 ma totiž Ústredný inštitút vzdelávania ŽSR poveril monitoringom školení budúcich rušňovodičov v technických kurzoch. Z výsledku som mal však zmiešané pocity. Zaskočila ma kvalita niektorých účastníkov kurzov a niekedy aj kvalita samotného školenia.

K príjemným spomienkam patrí aj budovanie infraštruktúry dep a pracovísk pre údržbu a opravy vozidiel. Takou bola napríklad stavba podúrovňového kolosústruhu v Bratislave alebo výstavba „modrej“ opravárenskej haly v Košiciach. Musím sa priznať, že na riaditeľstve Železničnej spoločnosti Slovensko v Bratislave som nebol už päť rokov. Ale asi raz za mesiac zájdem do rušňového depa, kde sídlia technici z úseku prevádzky a údržby. Pri diskusií sa neraz nevyhneme ani odborným témam.

Vladimír Oravec: Ja už chodím na Klemensovú len raz ročne na stretnutie dôchodcov, ktoré organizuje odborová organizácia. Mojih rovesníkov je tam však z roka na rok menej.

■ **Rozpad česko-slovenskej federácie v roku 1992 priniesol aj zánik ČSD a vznik nových železničných spoločností na Slovensku aj v Česku. Oba nové podniky, Železnice SR aj České dráhy, potom ešte prešli transformáciou. Cesta k nej i jej výsledok sú v oboch krajinách odlišné. Čo sme na Slovensku urobili lepšie a čo horšie? Ako hodnotíte súčasné pomery na slovenských železničiach?**

Vladimír Oravec: Niet čo obdivovať a nechcem byť ani lacným kritikom. Musím však povedať, že Slovensko sa vydalo na cestu transformácie podľa jedného z modelov Európskej únie. Tento model úplného rozdelenia železníc na infraštruktúru, osobnú a nákladnú dopravu odmietli viaceré veľké železničné spoločnosti, napríklad aj v Nemecku alebo vo Francúzsku. Aj Česká republika odmietla úplné rozdelenie Českých dráh. Pochopili, že sprehladniť alebo oddeliť účtovníctvo sa dá aj bez úplného rozdelenia podniku.

Podstata transformácie totiž nie je v delení, ale skôr vo využívaní synergického efektu vo väčšom integrovanom podniku, ktorému nič nebráni, aby spre-



Zľava Miloš Čikovský, Milan Chúpek, Vladimír Oravec, Dalibor Zelený, Jiří Hanzal, Milan Klubal a Miloš Slávik na stretnutí za okrúhlym stolom. Snímka Pavol MIKULÁŠEK

hľadňoval svoje účtovníctvo. Nazdávam sa, že aj na Slovensku by sme sa mali vrátiť k myšlienke železničného holdingu. Mohli by sme tak ušetriť na zlučovaní viacerých činností, na lepšej koordinácii riadenia i na znížení administratívnej náročnosti. Len pre zaujímavosť uvediem, že za môjho pôsobenia na ústredí ČSD v Prahe mala Správa Východnej dráhy 65-tisíc zamestnancov, z toho 1640 administratívnych pracovníkov. Skúste si zrátať, koľko administratívy zamestnávajú tri štátne železničné spoločnosti teraz, a budete prekvapení.

Veľkým dopravným problémom sú v súčasnosti kolóny na cestách. Bolo by dobré, keby veľká časť nákladnej dopravy prešla čo najskôr z cesty na železniciu. Európska únia a následne aj slovenská vláda SR k tomu prijali konkrétne záväzky a úlohy, ale tie prežívajú iba na papieri. Prax a podniková sféra si idú svojou vlastnou cestou. Zatiaľ nevidno žiadne zlepšenie a môžeme oprávnenne predpokladať, že závery Európskej únie nebudú s veľkou pravdepodobnosťou splnené.

Dalibor Zelený: Pomery v oboch krajinách sa v posledných rokoch, bohužiaľ, zblížili. Kým v Čechách došlo k postupnému nahrádzaniu odborníkov neskúsenými politickými nominantmi aj na miestach stredného manažmentu už po roku 2008, na Slovensku je tento trend obzvlášť viditeľný v posledných rokoch. Považujem to za dôsledok politického vplyvu na ministerstve dopravy. Slovensko si však dodnes zachovalo oveľa väčší podiel odborne zdatných a skúsených vedúcich pracovníkov, než je tomu v Čechách.

Čo sa týka všeobecných podmienok pre fungovanie železníc, v Čechách sa podarilo lepšie vyriešiť financovanie verejnej osob-

nej dopravy. To umožňuje, aby vlaky jazdili s dostatočnou intenzitou a aby sa vytvárali zdroje na nové investície. Naopak, úplne chýbajú všeobecné podmienky pre bezpečnosť dopravy, pre daňovú disciplínu dopravcov a tiež možnosť kúpiť jeden cestovný lístok na vlaky viacerých dopravcov.

Milan Chúpek: Transformácia na slovenských železničiach prebiehala dosť chaoticky a takmer pri každej zmene sa vymenil manažment. Pri delení ŽSR som prehlásil, že delíme horskú železniciu, keďže Slovensko má v porovnaní s Nemeckom, Talianskom alebo Francúzskom len malú železničku. My sme však naše železnice rozbili na tri samostatné podniky, ale veľké krajiny si držia železniciu pokope a nič proti tomu nezmohla ani Európska komisia.

Keď som fungoval ako generálny riaditeľ v ŽSR a neskôr aj v ZSSK, snažil som sa naplniť viaceré svoje predsavzatia. Napríklad sa mi podarilo vytvoriť regionálne riaditeľstvo v Žiline. V ŽSR sme začali pripravovať na rýchlosť 160 km/h aj modernizáciu koridorov, aj modernizáciu vozňov. Bolo to však veľmi veľmi ťažké, lebo podnik nemal dostatok finančných prostriedkov. Len za prvé dva roky existencie mu štát dlhoval 10 miliárd korún za výkony vo verejnom záujme.

Keď som požiadal o štátnu záruku na desaťročný úver na modernizáciu infraštruktúry a osobných vagonov, tak mi minister Sergej Kozlík na porade ekonomických ministrov povedal, vraj načo modernizujeme vozne, keď v Indii sa ľudia vozia aj na strechách vagonov. To už bolo na mňa priveľa a hneď som požiadal o uvoľnenie z funkcie.

ŽSR však napokon od januára 1997 nasadili do IC vlakov prvé

modernizované vozne pre rýchlosť 160 km/h. Vyznačovali sa aj tým, že mali bezodpadové toalety. Trasu z Bratislavy do Košíc zvládli len za 4 hodiny 59 minút. Čuduj sa svete, jazdia doteraz a sú aj po dvadsiatich rokoch v dobrom stave. Ak by som porovnával železnice vtedy a dnes, v podstate sa veľa nezmenilo. Železničné spoločnosti boli síce oddelené, ale naďalej sa im nedarí hospodáriť so ziskom a chýbajú im aj prostriedky na údržbu tratí a vozňového parku.

Jiří Hanzal: Myslím si, že pri porovnávaní českých a slovenských železníc sú České dráhy pred nami. Hneď po rozdelení ČSD sa totiž orientovali na rozvoj infraštruktúry. Neskôr sa sústredili aj na nákup moderného vozidlového parku a rýchlo prebehli Slovensko. My sme sa pohlí z mŕtveho bodu až o desaťrocie neskôr, aj to len vďaka eurofondom. Naďalej nám však chýbajú peniaze na bežnú údržbu a mnohé regionálne trate sú v žalostnom stave.

Milan Klubal: Transformácia železníc priniesla vo svojich začiatkoch celý rad problémov a jej prínos nebol taký zrejmy. Pri transformácii sme zaznamenali aj niektoré „nepochopiteľné“ rozhodnutia. Napríklad v Čechách pričlenili výpravné budovy a iné objekty organizácii, ktorá sa zaoberá dopravnou činnosťou. Zmenili to až o niekoľko rokov, ale České dráhy na tom zarobili a mohli viac investovať do vozidiel.

Modernizácia trati postupuje pomaly aj napriek eurofondom. Investície sa navyše sústreďujú len na hlavné koridory a na vedľajších tratiach narastajú „chybné body“. Ale už aj na obnovených tratiach z Bratislavy do Žiliny by bolo dobré všeličo zlepšiť. Tiež si nie som istý, či všetky investície na tejto trati boli úplne opodstatnené. Najokatejším prí-



kladom bola výstavba tunela medzi Trenčinom a Novým Mestom nad Váhom. Cesta vlakom je vďaka nemu rýchlejšie iba o minútu – dve, ale minuli sme na to veľké peniaze.

Na Slovensku tiež chýba kompletný servis pre dopravcov. Podľa mňa by ho mali poskytovať ŽSR podobne, ako ho poskytujú letisko všetkým lietadlám, ktoré s ním majú uzatvorenú zmluvu.

Miloš Slávik: Českým kolegom som často závidel, že sa pri oddeľovaní nákladnej dopravy vybrali inou cestou ako my v roku 2005. Vytvorili „štíhle“ ČD Cargo a presunuli do neho len asi tri rušňové depá. Všetky ostatné rušňové depá, vozňové opravovne a menšie služobne zostali osobnej doprave, ktorá sa vďaka tomu mohla lepšie a lacnejšie starať o svoje vozidlá. U nás to bolo presne naopak.

Takisto nepriaznivo vnímam, že v ŽSR a v ZSSK fakticky existujú dve úrovne riadenia. Prvú tvorí vrcholový a stredný manažment a druhú prevádzka. Medzi oboma je veľká priepasť. Často sa stáva, že prvá úroveň rieši úlohy druhej úrovne, napríklad meškanie vlakov. Druhá úroveň zase komentuje všetko, čo by sa malo robiť na prvej úrovni. Najväčší problém železníc však vidím v tom, že stále zápasia s nedostatkom financií a odborníkov na všetkých stupňoch.

■ **Počas svojej pracovnej kariéry na železnici ste spolupracovali s mnohými ľuďmi. Ktorých z nich považujete za najväčšie osobnosti?**

Vladimír Oravec: Sú to predovšetkým federálny minister dopravy Vladimír Blažek, jeho námestník Miloslav Škarka, náčelník Východnej dráhy Ján Šauša, náčelník Prevádzkového oddielu Košice Imrich Füzy, náčelník oddelenia dopravy a prepravy Prevádzkového oddie-

lu Zvolen Gustáv Klavec. Ani jeden z nich už nežije. Zo žijúcich chcem spomenúť Dalibora Zeleného a Iva Malinu. Od všetkých som sa mohol učiť, prijímať rady pri riešení problémov a ľudsky sa k nim priblížiť.

Dalibor Zelený: Na Slovensku je to určite Vladimír Oravec, Andrej Edgyed, Milan Chúpek a dlhoročný personálny námestník v ŽSR Ján Žačko. V Čechách musím spomenúť ministra Vladimíra Blažeka a svojich kolegov v Českých dráhach Jaroslava Kocourka a Iva Malinu. Prvý bol mojim námestníkom a druhý viedol Divíziu dopravnej cesty.

Viac slov len k tým, ktorí tu už nie sú. Andrej Edgyed bol pre mňa v čase, keď som ako námestník ministra pričuchol k prvej vysokej funkcii, výborným priateľom a múdрым radcom doma aj v Európe. Na Jaroslava Kocourka nikdy nezabudnem kvôli jeho noblesnému prístupu k riešeniu aj tých najväčších problémov. Nenahraditeľné boli tiež jeho znalosti v oblasti medzinárodnej osobnej dopravy. Oba mi veľmi chýbajú.

Jiří Hanzal: Veľmi som si vážil náčelníka železničnej stanice Bratislava-východ Františka Kolečániho. Nielen pre jeho odborné znalosti, ale predovšetkým pre jeho prístup k zamestnancom. Ďalší v poradí bol náčelník Prevádzkového oddielu Bratislava Miloslav Škarka, ktorý sa neskôr stal námestníkom náčelníka Východnej dráhy a potom aj námestníkom federálneho ministra dopravy. Obdivoval som jeho chuť a vytrvalosť, s akými sa neustále usiloval vylepšovať stav technickej základne. Nebál sa ani moderných metód riadenia a pre mnohých železničiarov mohol byť veľkým vzorom.

Rozvahou a pokojným riešením situácií na mňa veľmi zapôsobil aj náčelník Prevádzkového oddielu

Zvolen a Bratislava Štefan Dokupil, neskorší generálny zástupca ČSD v Budapešti. Dôležitú úlohu v procese reštrukturalizácie ČSD a neskôr aj pri transformácii ŽSR zohral vtedajší riaditeľ Bratislavskej oblasti ČSD Andrej Egyed, ktorý bol dvakrát generálnym riaditeľom ŽSR a neskôr aj generálnym riaditeľom Železničnej spoločnosti, ktorá zastrešovala osobnú aj nákladnú dopravu. Bol to človek na svojom mieste, vizionár, ktorý by za predpokladu, že by mu to bolo umožnené, určite potiahol železniciu na Slovensku na miesto, ktoré jej patrí.

Milan Chúpek: Najviac oceňujem zásluhy a prínos Andreja Egyeda. Bol nielen dobrý odborník, ale mal aj prirodzenú autoritu. Hoci som často nesúhlasil s jeho rozhodnutiami a na niektoré veci sme mali rôzne názory, vážil som si ho rozhodne viac ako jeho pochlebováči.

Milan Klubal: Ja by som chcel skôr vymenovať ľudí, ktorí sa podľa mňa zapísali do dejín železníc na Slovensku. Z tých starších to bol František Sloboda, Eduard Benda, Štefan Šutka, Štefan Nemeš, Štefan Vaľa a Milan Doubek. Treba si spomenúť aj na tých, ktorí tvorili koncepciu železničnej siete a uzlov ako Ján Baránek a Kornel Prúni. Na Vysokej škole dopravy a spojov je to prof. Ing. Dr. Zbyněk Jirsák a ďalší.

Miloš Slávik: Najväčšie osobnosti? Andrej Egyed, ktorého okrem vysokej odbornosti charakterizovalo aj inteligentné vystupovanie, zodpovedné rozhodovanie a ľudský prístup k spolupracovníkom. Ďalej Michal Dubrova vynikajúci znalec prevádzky dep, ktorý celý svoj pracovný život zasvätil Rušňovému depu Bratislava hlavné a postupne sa vypracoval od technika na prednostu. Veľké osobnosti sú však aj medzi kvalitnými rušňovodičmi, opravármi a technikmi koľajových vozidiel.



Cesta do vysokých manažérskych funkcií na železnici sa kedysi začínala s výpravkou v ruke...

■ **Čím ste sa zaoberali po odchode do dôchodku? Sú ešte vlaky súčasťou vášho života?**

Vladimír Oravec: Po odchode do železníc som prijal miesto vo firme, ktorá sa zaoberá dovozom a distribúciou nafty a benzínu zo zahraničia a zo skladov v Trebišove na čerpacie stanice. Donedávna som tam robil garanta špeciálnych činností. Veľa som cestoval a vlaky tak boli naďalej súčasťou môjho života.

Dalibor Zelený: Do dôchodku mi ešte zostávajú dva roky, zaoberám sa dopravným poradenstvom v Európe.

Milan Chúpek: Zo železnice som odišiel rok po dosiahnutí dôchodkového veku. Potom som ešte nadsľuhoval ako generálny tajomník Únie dopravy, pošt a telekomunikácií SR. V Únii sa angažujem dodnes, ale už len v rámci svojho voľného času.

Jiří Hanzal: Aj ja som si spočiatku užíval starobný dôchodok v práci. Ešte rok a pol som pôsobil ako generálny zástupca Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia v Poľsku. Cargo ma požiadalo o založenie zastupiteľstva a prípravu nového generálneho zástupcu. O dianie na železnici sa zaujíмам dodnes. Informácie čerpám nielen z dennej tlače, ale aj z portálu Vlaky NET založeného železničnými fanúšikmi. Vo voľnom čase sa tiež angažujem v Slovenskej vedecko-technickej spoločnosti dopravy.

Milan Klubal: Do dôchodku som síce oficiálne nastúpil v roku 1997, ale ešte ďalších sedem rokov som pôsobil na katedre železničnej dopravy Žilinskej univerzity a do roku 2014 aj na Vysokej škole logistiky v Prerove. Žilinská univerzita má síce dobré vzťahy s dnešnými železničnými spoločnosťami, ale už je to iné ako v časoch, keď jej študenti povinne absolvovali prax na železničných stanicách alebo na iných výkonných jednotkách ČSD. Tento systém sa narušil už po roku 1989 a neskôr železnice obmedzili aj prijímanie absolventov. Výsledok poznáme, záujem o štúdium dopravných odborov upadol a teraz sa to snažíme napraviť.

Miloš Slávik: Venujem sa bežným dôchodcovským starostiam a radostiam, ale aj svojim koníčkom. Podarilo sa mi natočiť 17 filmov o železnici. Niektoré sú zavesené na youtube a niektoré som predstavil aj na súťažiach amatérskych filmov. Samozrejme, že hlavnou témou sú koľajové vozidlá.