

ŽELEZNIČNÝ

November 2008



Samotár

11

ROČNÍK XVIII.

Foto: Ivona OREŠKOVÁ

Elena KLINKOVÁ a Dušan BOBKO
vítazi súťaže Tvár ŽSR 2008

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Pekné chvíle



Aj napriek tomu, že konce rokov bývajú často poriadne hektické, mám ich rada. Zvyčajne už v novembri v nás obchodníci dokážu navodiť vianočnú náladu. Slnčné počasie tohtoročného októbra i novembra však prekázalo obchodníkom plány, pretože väčšina ľudí ešte posledné teplé dni využívala na pobyt v prírode a nie na nakupovanie darčiekov. Aj fotografie v tomto čísle a množstvo stavebných prác ešte neveštía zimu, ale ilustrujú krásnu jeseň.

Na radosť stavbárov je pekné počasie veľkým prínosom pri mnohých rekonštrukciách. V Čiernej nad Tisou tak pri rozsiahlej modernizácii stanice zvládnu aj úpravy vonkajšieho terénu ešte bez omrzlín. Jesennú idylku azda najväznejšie narušajú správy o hospodárskej kríze a jej dôsledkoch. O tom, ako sa dotkne tento stav železničiarov, sa dočítate v rozhovore s generálnym riaditeľom ŽSR. Aj napriek negatívnym správam je tohtoročná jeseň a ukončenie našej obľúbenej súťaže Tvár ŽSR príjemným spretrením jedenásteho čísla. Tváre z obálky - signalistka Elenka a výpravca Dušan - naši tohtoroční víťazi, už postavili bezpečnú vlakovú cestu nielen pre blížiaci sa záver roka, ale slúbili, že spoločnými silami odštartujú aj piaty ročník súťaže v ďalšom roku. A že im sympatáci Anka a Peter zo zadnej strany pomôžu - to je isté.

Verím, že Martinova výpoveď mnohým napovie a priblíži finále súťaže a tak neprajníkov odzbrojí a organizátorov povzbudí a ubezpečí, že to má význam. Svedčí o tom aj číslo 4797 - to je počet hlasujúcich čitateľov, ktorí poslali hlas svojim favoritom. V takomto vysokom počte sa nám doteraz nepodarilo osloviť našich čitateľov pri žiadnej zo súťaží či ankete.

Tento rok som bola aj v porote Tváre ČD, kde túto súťaž zorganizovali podľa nášho vzoru už druhýkrát aj českí kolegovia. I v Českých dráhach sa organizátori tešia veľkému záujmu železničiarov i priazni ostatných. A viete, že víťazom druhého ročníka sa stal Slovák? Áno - výpravca Lambert Tašký pochádza zo Slovenska, ale už deväť rokov je výpravcom v Prahe. Ale o tom až v decembrovom čísle.

Finálový pobyt v Strečne naozaj nie je len o súťaži, to je predovšetkým o vzťahoch, komunikácii a o tom, že aj pre ľudí v prevádzke sa dá zorganizovať niečo milé, zaujímavé. A tak sa aj prostredníctvom súťažiacich dozvieme, čo je nové na stanici v Gáni, aké tam majú zabezpečovacie zariadenie, ako to vyzerá v Pezinku, ako pokračuje rekonštrukcia v Kysaku a či fungujú výtahy v Poprade. O niekoľko-ročnom probléme so zatopeným podchodom v stanici našich víťazov sme sa v Strečne dozvedeli tiež. A nielen my, ale aj naši porotcovia - nadriadení, kompetentní. A ktovie, možno práve vďaka ich stretnutiu s finalistami sa niektoré problémy začnú riešiť. Víkend v Strečne bol miestom nekonečných železničiarovských rozhovorov.

Príjemné čítanie a krásne chvíle

O prácu sa báť nemusíme,

NA NAŠE OTÁZKY ODPOVEDÁ
GENERÁLNY RIADITEĽ ŽSR ŠTEFAN HLINKA

Železnice Slovenskej republiky sa ocitli na prahu dôležitých zmien. Od prvého januára 2009 Slovensko oficiálne začne používať novú menu. Prípravy na túto skutočnosť vrcholia a práve v týchto dňoch a týždňoch prebiehajú intenzívne rokovania o najdôležitejších východiskách pre fungovanie najväčšej slovenskej firmy v roku 2009. Od stavu verejných financií, schváleného štátneho rozpočtu, zmluvy o prevádzkovaní dráh, všetko podmienené už takmer v každom odvetví zasahujúcou finančnou krízou, závisí, v akom smere sa bude uberať vývoj ŽSR v ďalšom období. Vo fáze prípravy podnikateľského plánu, plánu investícií, stavu a vývoja zamestnanosti, sme ohľadom aktuálnych problémov, výhľadov a očakávaní oslovili generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Štefana Hlinku.

O mesiac je koniec roka 2008. Priblížite nám vaše očakávania a výhľady ŽSR pre rok 2009. Čo najviac ovplyvní hospodárenie firmy v nasledujúcom roku s ohľadom na štátny rozpočet a finančný rezortu?

Na vývoj hospodárenia ŽSR a celého železničného sektora bude mať v nasledujúcom období najzávažnejší vplyv dopad finančnej a hospodárskej krízy. Jej dôsledkom bude pravdepodobne výrazné zníženie prepravovaného tovaru a surovín. To bude mať dopad na pokles dopravných výkonov ŽSR s následným poklesom tržieb za používanie dopravnej cesty takmer o tretinu. Návrh rozpočtu verejnej správy v roku 2009 však hovorí, že ŽSR dostane pravdepodobne neinvestičnú dotáciu len na úrovni tohto roku, t.j. 4 100 mil. Sk, takže sa prehĺbi strata z prevádzkovania dráh v nadchádzajúcom roku. Spolu s ostatnými železničnými spoločnosťami (ZSSK CARGO a ZSSK) reagujeme na predpokladaný vývoj v sektore železničnej dopravy ovplyvnený finančnou a hospodárskou krízou. Výsledkom je aj spoločný materiál obsahujúci opatrenia pre jednotlivé spoločnosti, aby sa čiastočne zmiernili dopady krízy na sektor a tým aj na ŽSR.

Je predpoklad, že aj v najväčšej slovenskej firme sa prejavia následky globálnej finančnej krízy? Čo čaká zamestnancov? Ako ich prípadné dôsledky krízy zasiahnu v oblasti zamestnanosti a financií?

Vzhľadom na to, že finančná kríza už zasiahla mnoho slovenských firiem, existuje oprávnená obava, že oneskorené plnenie záväzkov našich odberateľov a nižšie tržby za používanie dopravnej cesty môžu viesť k nežiaducim dopadom na pohoto-

vé finančné prostriedky ŽSR. Očakáva sa, že kríza sa prejaví najmä v znížení objemu prepravovaného tovaru po železničniciach, čo môže mať negatívny vplyv na pokles výkonnosti segmentu železničnej dopravy, platobnú schopnosť dopravcov, a tým sekundárne negatívne dopady aj na ŽSR. Vzhľadom na vyššie uvedené, musíme prehodnotiť doterajšie postupy v čerpaní nákladov, vrátane nákladov vyplývajúcich z kolektívneho vyjednávania. Pozitívnou informáciou však je, že ŽSR zatiaľ nie sú ohrozené hromadným prepúšťaním.

Ako sa uvedené skutočnosti premenia do Podnikateľského plánu ŽSR a investícií pre rok 2009?

Východiská Podnikateľského plánu ŽSR na rok 2009 vo vzťahu k finančnej a hospodárskej kríze sú toho času permanentne aktualizované. Ako som už uviedol, predpokladaný pokles dopravných výkonov hlavne v nákladnej doprave nás vedie k zrealizovaniu odhadov tržieb a celkovej bilancie príjmov a výdavkov. V oblasti zabezpečenia prevádzky dráh sa snažíme vykryť celú stratu z prevádzkovania dráh i napriek tomu, že rozsah prevádzkovej železničnej siete (a tým aj zamestnanosť) zostávajú oproti roku 2008 nezmenené. Pre nedostatok zdrojov krytia nebude možné realizovať investície z vlastných zdrojov v potrebnom rozsahu. Preto v pláne na rok 2009 budeme nútení z vlastných zdrojov realizovať len najnevyhnutnejšie investície (havarijné stavy, obmedzenia a ohrozenia prevádzky a pod.).

Nový rok začína Slovensko aj s jednou z najväčších zmien v histórii, s prechodom na novú menu - euro. Ako je firma pripravená na zmenu v tejto oblasti?

hromadné prepúšťanie nehrozí



Železnice sú plne pripravené na prechod na euro a to po všetkých stránkach. Rovnako je na plynulý priebeh konverzie slovenskej meny na euro pripravovaný aj informačný systém SAP. Jednotlivé moduly systému SAP sú nastavené, robí sa testovanie nastavení modulov a celého systému SAP na konverziu meny, testovanie rôznych účtovných operácií vznikajúcich v období pred konverziou meny a po konverzii meny, testovanie externej konverzie (externých systémov prepojených na systém SAP). Testovanie prebieha vo viacerých fázach, nedostatky sú ihneď operatívne odstraňované. Riziko môže nastať z oneskoreného schválenia doplnujúcich legislatívnych noriem a s uvedeným súvisia-

cimi možnými zmenami nastavení systému.

Ako bude za daných podmienok prebiehať modernizácia železničných koridorov a ostatných projektov v rámci operačného programu Doprava?

Modernizácia železničných koridorov v sieti ŽSR a ostatnej infraštruktúry je v existencii ŽSR najrozsiahljšou a finančne najnáročnejšou vôbec. Tejto skutočnosti zodpovedá i príprava jednotlivých stavieb. V roku 2009 bude pokračovať modernizácia V. koridoru úsekom Nové Mesto nad Váhom - Púchov. Koniec modernizácie tohto úseku je naplánovaný na rok 2015.

Na VI. koridore sa modernizuje úsek Žilina - Krásno nad Kysucou. Realizácia už začala. Plánujeme tiež modernizáciu Zriaďovacej stanice Žilina - Teplička. Celý projekt je naplánovaný na obdobie 2009-2011. Rok 2009 výrazne prispieje k rozvoju kombinovanej dopravy. Na nasledujúce tri roky je naplánovaná výstavba terminálu intermodálnej prepravy v Žiline. Robí sa tiež aj modernizácia železničnej prekladkovej stanice Čiernej nad Tisou a pokračovať bude aj príprava projektov TEN-T 17 v rámci dopravného uzla Bratislava. V oblasti revitalizácie uzlových staníc plánujeme komplexnú modernizáciu staníc v Bratislave, Košiciach, Žiline, Trnave a Zvolene.

Jednou z najviac diskutovaných tém za posledný polrok je myšlienka výstavby novej širokorozchodnej trate z Košíc cez Bratislavu do Viedne. Zazneli rôzne informácie o opodstatnenosti, prípravách a realnosti tohto projektu. Ako ho hodnotíte z pohľadu ŽSR?

Z úrovne Železníc SR boli vypracované dva materiály a to: Technicko-ekonomické posúdenie zámeru vybudovania SRT a Predbežná štúdia realizovateľnosti. Tieto materiály hodnotia technické možnosti trasovania trate vo variantoch. Všetky technické návrhy, technologické posudky a ekonomické ukazovatele boli spracované na základe predpokladaných nových tovarových tokov, ktoré bude potrebné v ďalšom období analyzovať. Závery týchto dokumentácií sú podkladom pre štúdiu realizovateľnosti, ktorá bude vypracovaná v budúcnosti. Slovenská strana sa bude spolupodieľať na ďalšom posudzovaní a príprave tohto projektu. Za tým účelom sa v tomto období na úrovni rezortu MDPT SR pripravuje materiál na rokovanie vlády SR. Navrhnuté je zriadiť splnomocnenca vlády SR a spoločnú medzirezortnú pracovnú skupinu, ktorej úlohou bude (v súčinnosti so zástupcami z Ruska, Ukrajiny i Rakúska) stanoviť podmienky prípravy a realizácie projektu, navrhnúť inštitucionálne zabezpečenie projektu, navrhnuť účinný a efektívny systém financovania a realizácie projektu. A na základe výstupov štúdie realizovateľnosti stanoviť ďalší postup prípravy projektu.

**Ďakujem za rozhovor.
Martina PAVLIKOVÁ**

Šarišské Lúky rozkvitli do krásy

Železničné stanice sa modernizujú takmer po celom Slovensku a Prešovský kraj nevynímajúc. Len 5 kilometrov od šarišskej metropoly stavbári finišujú s poslednými prácami na prijímacej budove Železničnej stanice Šarišské Lúky.

- Prvotným zámerom nebola estetická stránka budovy, ale zvýšenie bezpečnosti cestujúcich a zamestnancov stanice. Uvoľnená strešná krytina, ešte z roku 1943, nám padala na hlavy a cez diery riadne zatekalo do vnútorných priestorov. Veľké problémy sme mali so splaškovými vodami, ktoré v daždivom počasí prenikali späť do budovy, - opisuje predošlý stav posledná prednostka stanice Ing. Mária Adamuščinová. Šarišské Lúky sú totiž od októbra nesamostatnou stanicou a tak stavbu, ktorá začala len nedávno – v júli tohto roku, síce sklauduje, ale už ako prednostka stanice Kapušany pri Prešove. – **Rekonštrukcia za takmer 10 miliónov korún sa dotkla budovy aj stavadiel. Objekty dostali plastové okná aj dvere, v stavadielach sme sa sústredili na podlahy. Zateplená prijímacia budova má novú strechu, rozvody vody, sociálne zariadenia. Vnútrorné slaboprúdové rozvody sa dali pod omietku, alebo do žlabov. Z pôvodnej žumpy s mechanickým čistením a bez spätnej klapy voda tiekla samospádom do blízke-**

Ing. Juraj Katocs zo Sekcie ŽTS Košice, Ing. Mária Adamuščinová, prednostka stanice a PhDr. Marián Varga, konateľ zhotoviteľa – firmy Breza stavotrans s.r.o. sú s dodržiavaním termínov spokojní. Stavbári svoju prácu odvedli rýchlo a kvalitne.



Pre nesprávny spád bolo potrebné opraviť aj plochu pred budovou stanice. Po jej spevnení bude osadená zámkovou dlažbou.

ho potoka. Ak mal vysokú hladinu, septik sa preplňoval. Už je to minulosť, vnútorná kanalizácia ústi do čističky odpadových vôd s čerpadlom a spätným ventilom, - vraví Ing. Juraj Katocs, procesný líder Sekcie ŽTS Košice. Ukončenie prác je naplánované na koniec novembra po položení zámkovej dlažby pred budovou stanice.

(balky)
Foto: autor

POZOR na blikajúce červené svetlá!

Na slovenských tratiach je 1071 priecestí chránených zabezpečovacím zariadením. Napriek tomu sa na nich v októbri stali 2 vážne nehody, keď vodiči nákladných áut vošli priamo pred prichádzajúce vlaky. Často kladená otázka - či sú priecestia bezpečné, bola tak opäť na pretrase.



STALO SA...

* **K zrážke osobného vlaku s nákladnou Tatrou došlo 24. októbra po 14. hodine na zabezpečnom priecestí neďaleko Bernolákova. Vlak na priecestí tatrovku doslova roztrhal na kusy a zastal až po 460 metroch od miesta zrážky. Vodič auta nehodu neprežil.**

* **Večer, 27. októbra, narazil nákladný vlak do plne naloženého nákladného Volva na zabezpečnom priecestí v Predmieri. Náves so štrkom tlačil rušeň pred sebou 230 metrov. Vodič stihol z kabíny auta vyskočiť, rušňovodič utrpel ťažké zranenia dolných končatín.**

Priecestné zabezpečovacie zariadenia (PZZ) železničných priecestí sú periodicky udržiavané a kontrolované. Križovania kofají s cestnými komunikáciami pravidelne prehládajú aj pochôdkári, ich konštrukcie sa merajú meracím vozom a defektoskopickým vlakom. Raz ročne železničiar prehládajú priecestia v súčinnosti s dopravnými inšpektorátmi. Netreba však zabúdať, že priecestia vyhovujú podmienkam

obdobia, v ktorom boli vybudované. Moderné PZZ sú už automaticky ovládané informáciami o prítomnosti vlaku v ich ovládacích úsekoch. Vo väčšine prípadov je však podmienkou ich spoľahlivej činnosti dobrá vodivosť medzi koľajnicami a kolesami vlaku. Tú môže negatívne ovplyvňovať špina na koľajniciach, napadané lístie, či ľahký motoráčik. Tieto faktory síce nepôsobia na ručne ovládané mechanické závery, ale ich chod je ovplyvnený obsluhujúcim zamestnancom. Komplikovaná je tiež výmena starých a opotrebovaných mechanických



Na priecestie nevchádzajte, ak sa dáva výstraha dvoma červenými prerušovanými svetlami. Po spustení závor môže byť vlak na priecestí už o 6 sekúnd. Pri zdvíhaní závor vyčkajte, kým neskončí aj svetelná a zvuková výstraha. Najmä na viackoľajnej trati by nedočkavcov mohol prevkapiť vlak rútiaci sa na priecestie z opačného smeru.



Aj keď počasie neprialo, staré závery v Brezničke museli ustúpiť novým. Pri ich demontáži sme v poriadnom ležaku zastihli návestných majstrov SMÚ OZT ZT Lučenec – Jána Ľždinského a Milana Máliša.

kých častí. Takýchto závor je v súčasnosti 78, ale tento počet sa neustále znižuje. V tomto roku sa na našich tratiach vybudovalo, alebo zrekonštruovalo 37 priecestí. Až 9 z nich sa vymenilo na 19-kilometrovej trati medzi Lučencom a Poltárom. Menili sa najmä mechanické závery s miestnou obsluhou za PZZ so závislosťou od chodu vlaku. - **Nové priecestia ovládajú počítače náprav, ktoré sú namontované priamo na koľajniciach. Tým sa výrazne skrátili doby ich uzavretia. Cena jedného sa pohybuje od 5 do 7 miliónov korún. Závisí od namontovanej svetelnej signalizácie, závor, alebo od priecestníkov, ktoré stav na priecestí zobrazujú vodičovi HDV,- vysvetlil výhody novej techniky Ing. Ján Vojs, procesný líder Sekcie OZT v Košiciach.**

(balky)

Atraktívny počítačový systém v neatraktívnom prostredí

VÝZNAMNÝ DOPRAVNÝ UZOL V ČIERNEJ NAD TISOU JE UŽ VYŠE ROKA POD DROBNOHLADOM



V objekte stavadla 3 obsluhujú nové zabezpečovacie zariadenie signalisti Gabriel Kalapoš a Judita Mészárosová. V strede - dozorca prevádzky pre riadenie dopravnej činnosti Ing. Zoltán Nagy.

Desať kilometrov štvorcových, 160 km koľají a 500 výhybiek čast' po časti podrobia obnove. Z toho množstva je realizovaná iba „odrobinka“, ak berieme do úvahy sumár toho, čo sa za viac ako rok zhotovilo. No krok za krokom a za postupného otvárania „peňaženky“ z viac zdrojových položiek, sa dodávatelia prác prepracujú k pozitívnemu napredovaniu. Práce na normálnom rozchode koľají sa začali vlni. Podľa dozorca prevádzky pre riadenie dopravnej činnosti Ing. Zoltána Nagya sa do popredia dostalo spádovisko a výmena trolejového vedenia, ale aj povrchové úpravy. – **Pravda, najviac pozornosti venujeme jedinečnému triediacemu zariadeniu v rámci slovenských železníc, ktorý už bol prezentovaný, a tým je MODEST – MARSHAL. Teraz sa vychytá-**



Málokde je vidieť toľko vagónov a rôznej železničnej techniky dohromady ako práve v priestore železničnej stanice v Čiernej nad Tisou. Keďže od najvyšších predstaviteľov štátu i rezortného ministerstva odzneli príslušby na výrazné oživenie niekoľko rokov utlmenej vykládky a nakládky, do reálnej podoby sú tieto vízie prenesené doslova do zeme, koľajú, i do vzduchu - trolejového vedenia.

vajú muchy tohto zabezpečovacieho zariadenia tretej generácie, ale do tejto „mašiny“ je najviac zasvätený Gabriel Bino, - ukázal Ing. Nagy na koordinátora SMS z Atrakčného obvodu Trebišov.

- Široký okruh zamestnancov prešiel školením a teraz už ovládajú nielen riadenie po dopravnej stránke, ale sú zdatní aj v technických záležitostiach. Stále však vychytávame nejaké muchy a v tom je nám nápomocná ostravská První Signální, a.s., ktorá rýchlo reaguje na naše potreby. Údržbu a prevádzku zariadenia má trvalo na starosti AO Trebišov, SMÚ OZT Čierna nad Tisou, - dodáva Gabriel Bino. Overovacia prevádzka končí v júni 2009.

Nech by sme sa v debata s tunajšími zamestnancami rozprávali o čomkoľvek na ich pracovisku, vždy by to vyústilo do rozčarovania nad sociálnym stavom budov a pracovísk, ktoré sú ich druhým domovom a tí vekovo zrelší rezignovane pripomínajú záplavy sľubov. Práve spomínaný MODEST – MARSHAL je umiestnený na jednom z poschodí ústredného stavadla č. 3. ktoré je poznačené rokmi. Nielen zašlou fasádou, ale aj premočenými stenami, plesňami i neesteticky vyzerajúcimi toaletami. – **Šliapeme po kábloch, vedúcich k počítačom a telefónom, podlaha sa už pomaly na každom metri rozpadáva, ako záplata sa použije kus plechu. Sedíme na stoličkách, kde je už molitan úplne rozdrobený,** - ukazujú okolo seba výpravcovia Ladislav Bino a Miloš Zamastil. Vekovo najstarší dispečer Ján Šipoš opatrne otvára jedno z mála funkčných okien, ostatné sú už zväčša obité plechom. Náročné služby tu vykonávajú i dozorcovia spádoviska a posunovači. Život tu pulzuje 24 hodín denne. Budovu začali užívať v šesťdesiatych rokoch. Zub času sa tu už vrchovato podpísal. No stavadlová veža poskytuje aj jeden pozitívny obraz, triediace zariadenie MODEST je umiestnené vo vynovenej miestnosti s teplomerom a barometrom, pribudne aj klimatizácia (najmä kvôli prísnyim technickým



Všetky práce v priestore stanice sa realizujú za plnej dopravnej prevádzky, keď za 24 hodín stanicou prejde 2300 vozňov.

podmienkam). Signalisti Judita Mészárosová a Gabriel Kalapoš sedia v skvelých anatomicky tvarovaných kreslách a dotykovým displejom ovládajú brzdu a myšou „rozpúšťajú“ končiaci vlak. Ale vo vynovenej releeovej miestnosti, ktorá slúži údržbe ako technologická miestnosť, ešte vyzerá dlažba ako po bombardovaní. Šťastie, že medzi drôtmi, káblami a dierami v podlahe dokáže osadenstvo šikovne kmitať, doteraz bez úrazu...

Ale aby sme sa vrátili k jadrú témy, všetko čo sa tu udeje, nám priblížil vedúci účelového strediska prípravy a realizácie v Košiciach (GR 0230) Ing. Igor Polák. – **Ešte v tomto roku dokončíte rekonštrukciu trakčného vedenia v určitej skupine koľají, našartované sú železničné spodky, zvršky koľají a výhybiek tiež v určitom úseku, to isté sa zopakuje aj na širokom rozchode. Máme v pláne dokončiť menšie prevádzkové súbory v rámci modernizácie širokého rozchodu, i súbor prenosového systému pre potreby elektrotechniky.**

Do konca roka sa ráta s preinvestovaním takmer 400 mil. Sk. Rekonštrukcia železníc za plnej prevádzky si vyžaduje okrem bezpečnosti, ostražitosti aj ozbrojiť sa trpezlivosťou a prekonať zhoršené pracovné podmienky. A to železničiar na ukrajinskej hranici chápu. A my im držíme palce, aby sa ich pracovné prostredie, ktoré je vo veľmi zlom stave, čo najskôr zmenilo.

Mária PALIČKOVÁ
Foto: autorka a balky



Takéto pracovné prostredie už naozaj nepatrí do tohto storočia...

Ako na krídlach vtákov



Posledné úpravy pred uložením železobetónových prefabrikátov.

- Dôvodom výluky je kompletná rekonštrukcia mosta kvôli nevyhovujúcemu stavu ocelevej konštrukcie v km 34.851 trate Kysak – Čirč, - vysvetľuje vedúci oddelenia výroby Mostného obvodu Košice Ing. Andrej Zitrický. – Je to v pomerne krátkom čase už druhá výluka na tejto trati. Prvá, štvordňová, bola v septembri, pri ktorej sme vybrali pôvodnú oceľovú konštrukciu, vybúrali starý most a uložili osem mostných provizórií z IP nosníkov v dĺžke dvadsať metrov. Zároveň sme zriadili provizórne priecestie.

V čase medzi prvou a druhou výlukou stihla čata MO SMÚ PO pod vedením Martina Sedlára vy-

Kto sa v minulých dňoch vybral vlakom z Prešova do Plavča, musel rátať s tým, že vo Veľkom Šariši prestupuje. I keď je to železničná trať s priamym vlakovým spojením, kvôli výluky v Orkucanoch sa cestujúci viezli na ďalšom úseku autobusom.

budovať v krátkom termíne v náročných podmienkach nové opory a krídla mosta, i úložné prahy. Druhý novembrový týždeň prišli mostári do Orkucian opäť. – **Tentoraz ideme vyberať mostné provizóriá, vkladat' železobetónové dosky, ktoré sa skladajú z troch častí, zriadiť izoláciu na moste, priebežné štrkové lôžko a v závere výluky vytvoriť nové železničné priecestie, ktoré zrealizuje SMÚ ŽTSTO Prešov, pod vedením Jaroslava Bednarčíka, dodávateľským spôsobom,** - informuje o aktuálnom stave Ing. Andrej Zitrický. V nemom úžase sme sledovali súhru obslúh dvoch koľajových žeriavov EDK 750, ktoré vykladali železobetónové prefabrikáty na strany mostného provizória, ktoré neskôr

mostári demontovali. Pri týchto prácach košíckym mostárom vypomáhali kolegovia z Mostného obvodu Bratislava. – **Ďakujem všetkým zainteresovaným za pomoc a pochváliť musíme hlavne kolegov z SMÚ MO Prešov pod vedením Ing. Viliama Kubicu, ktorí tieto práce zrealizovali,** - dodal na záver Ing. Andrej Zitrický. A aby bol výpočet realizátorov úspešne zvládnutej výluky kompletný, svoj podiel práce spoľahlivo vykonali i zamestnanci SMÚ OZT ZT Košice. Tí mali na starosť demontáž a montáž zabezpečovacieho zariadenia počas výlukových prác.

Vladimír SALZER,
foto: autor



Dokonalá súhra obslúh žeriavov pri skladaní budúcich častí mosta fascinovala. Miestami to vyzeralo, akoby sa mostné prefabrikáty vznášali na krídlach vtákov.

Dobšinská Ľadová Jaskyňa už bez mechanických návěstidiel

Poslednou stanicou medzi Margecanmi a Červenou Skalou, kde sa ešte donedávna prevádzkovali mechanické vchodové návěstidlá, bola Dobšinská Ľadová Jaskyňa. Až do 14. októbra, keď tieto vyše 70 ročné pamätníky histórie nahradili trojznaké svetelné návěstidlá typu AŽD.

O ich výmenu, ktorá stála približne 1,5 milióna korún, sa postarali udržiavajúci zamestnanci RR ÚŽI Zvolen - Sekcie OZT. Keďže sa oba vchody do stanice nachádzajú v pravotočivých oblúkoch, pre lepšiu viditeľnosť nové návěstidlá osadili na ich vonkajších stranách, po ľavej strane koľají. V dopravnej kancelárii koľajová doska pre ovládanie návěstidiel a stavanie vlakových ciest vystriedali mechanické stavacie páky. Tie neskončili v šrote, ale vďaka dobrému technickému stavu putovali do zbierok MDC v Bratislave. Jedno z dvoch demontovaných mechanických návěstidiel nájde svoje miesto v areáli odvetvia OZT Atrakčného obvodu Spišská Nová Ves.

(balky)

Foto: Imrich DZURENDA



Ohrozené Vajnory

Poriadne rušnú noc zažilo okolie Železničnej stanice Vajnory. Vo štvrtok 6. novembra sem bola zo stanice Bratislava-východ presunutá cisterna s prasknutým ventilom, z ktorej unikal nebezpečný etylénoxid.

Tento karcinogénny, toxický a výbušný plyn môže okrem problémov s dýchaním poškodiť aj centrálnu nervovú sústavu. Približne 50 železničných i štátnych hasičov sa pokúšalo uzavrieť ventil, a plynom nasiaknutý vzduch kropili vodou. Chemicke laboratórium CO z Nitra meralo koncentráciu plynu v ovzduší. Z bezpečnostných dôvodov bolo odpojené aj trakčné vedenie a odklonená železničná doprava. Pred polnocou už bola situácia pod kontrolou. Odstavná koľaj vo Vajnoroch slúži na manipuláciu s vozňami pri mimoriadnych udalostiach, je však blízko obytnej zóny s približne 500 obyvateľmi. Aj preto starosta Vajnor oslovil železnice, aby sa pre odstavnú koľaj nebezpečných nákladov našla vhodnejšia lokalita.

Ked'sa zamestnanci na firemnom počítači zabávajú

NA AKTUÁLNU TÉMU S RIADITEĽOM ODBORU
INFORMAČNÝCH A KOMUNIKAČNÝCH
TECHNOLÓGIÍ GR ŽSR
ING. JOZEFOM DUBRAVČÍKOM



Najnovšie poznatky auditu, poukazujú na závažné porušovanie pravidiel pri práci s výpočtovou technikou. Odhalili ste veľké množstvo softvéru, s ktorým sa nakladá v rozpore s licenciou. V čom spočíva toto porušovanie zásad?

- Áno je to tak. Posledný audit ukázal, že istá skupina používateľov má na pridelených pracovných staniciach – počítačoch nainštalovaný softvér, ktorého používanie nie je v súlade s platnými internými pravidlami ŽSR. A v niektorých prípadoch máme dokonca podotzrenie, že došlo k porušeniu Zákona č. 618/2003 Z.z. o autorskom práve a právach súvisiacich s autorským právom. Ak hovoríme o kategórii softvéru, ktorý je použitý v rozpore so zákonom, jeho nelegálnosť spočíva najmä vo vyhotovení kópií programu (diela) bez súhlasu autora (§ 17) a ich používaní, či pozmeňovaní softvéru (§ 18) za účelom „prelomenia“ ochranných mechanizmov. Práva na nakladanie so softvérom sú definované tzv. licenčnými podmienkami, ktoré okrem iného obsahujú pokyny autora k jeho používaniu, prípadne obmedzenia, vrátane kopírovania. Podotýkam, že audio a video súbory sú tiež dielami, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia autorského zákona. Druhú kategóriu tvoria programy, ktorých li-

cenčné podmienky umožňujú ich voľné rozšírenie a používanie, prípadne nekomerčné využitie (napríklad doma pre osobné použitie a zábavu), ale sú na pracovné stanice inštalované v rozpore s internými pravidlami ŽSR.

Máte poznatky, že inštalácia neschváleného softvéru sa využíva aj na také činnosti, ktoré slúžia len na osobnú zábavu v pracovnom čase, čo tiež možno klasifikovať ako porušenie pracovnej disciplíny?

Podľa charakteru softvéru, ktorý sme pri kontrole našli, ide až na malé výnimky o programy zábavného charakteru, slúžiace na oddych a nepracovnú komunikáciu. Z nášho pohľadu porušením pracovnej disciplíny je už samotná inštalácia softvéru používateľom. Posudzovať skutočnosť, či dochádza k porušeniu pracovnej disciplíny, keď sa zamestnanci v pracovnej dobe zabávajú, nie je v našej kompetencii.

Sľubujete opätovnú kontrolu pracovísk, či sa odstránili neoprávnené používané softvéry. Je vypracovaný systém postihov pre porušovateľov programového vybavenia?

Takéto kontroly budeme v rámci prevencie opakovať a výsledky sa dozvedia nadriadení pracovníci. O porušovaní zákona budeme informovať aj vedenie ŽSR. Sankcionovanie je v kompetencii zodpovedných nadriadených. V rámci pripravovanej zmeny Pracovného poriadku sme navrhli zahrnúť do jeho znenia povinnosť používať pridelené technické prostriedky a informačno-komunikačné technológie výlučne na plnenie úloh vyplývajúcich z pracovnej náplne. A na pridelených technických prostriedkoch a počítačových staniciach využívať len schválený a licencovaný softvér, ktorý môže byť inštalovaný výlučne poverenými zamestnancami zodpovednej zložky. Keď budú tieto formulácie zapracované v tomto poriadku, môžu čakať nedisciplinovaní pracovníci aj tvrdšie postihy.

(pal)

ABY SME BOLI V OBRAZE

Licencia je vlastne právo, ktoré získavame zakúpením softvérovej licencie, bez súhlasu autora sa nesmie šíriť, predať, či prenajať. V súčasnosti sa inštalujú v rámci jednotného klienta programové produkty: Operačný systém (Microsoft Windows XP Professional), Kancelársky balík (Microsoft OFFICE 2007 (2003) v ňom sú nám známe programové vybavenia) a ostatný softvér. Ďalšie programové produkty sa inštalujú podľa potrieb a druhu použitia a tiež iba prostredníctvom licenčných zmlúv. Zamestnanci nesmú používať akýkoľvek počítačový program v rozpore s platnou legislatívou SR, rozširovať ho (ani bezplatne), či poskytovať neoprávnené získané kľúče, dekódery. Informácie, označenia, ktoré identifikujú vlastníka autorských práv, či autora počítačového programu je potrebné odstrániť a nesmú sa pozmeňovať dáta, ani programy, ktoré by zakryli ich oprávnenosť používania.

Pomôžme kolegom

PODPORME
HODINOVOU MZDOU
SOLIDARITU

Blíži sa obdobie vianočných sviatkov a ich atmosféra prináša so sebou aj chvíľky na zamyslenie. Pre väčšinu z nás sa tento čas spája s predstavou pokojných sviatočných dní v kruhu najbližších. Zároveň každému dáva možnosť na dobrý skutok.

Takouto príležitosťou je poukávanie finančného príspevku na účet neinvestičného fondu Solidarita ľuďom, ktorým nešťastná náhoda, choroba, či úraz rozvrátili celý život. A na ťažké životné situácie je tu práve fond, ktorý už dvanásť rokov pomáha zmierniť následky nepriaznivých okolností pre pracovníkov troch železničných spoločností. Správna rada na októbrom zasadení opäť vyhlásila kampaň **PODPORME HODINOVOU MZDOU SOLIDARITU** a akcia potrvá do marca 2009.

V tomto roku Solidarita vďaka peňažným darom poskytla pomoc 30 kolegom a ich rodinám vo finančnom objeme 636 000 korún a v decembri na schválenie čakajú ďalšie žiadosti o poskytnutie podpory. Toľko z oficiálnej výzvy a kampane, ktorých starostlivou gestorkou je správkyňa fondu Ing. Katarína Bubánová. Do redakcie sme dostali i dve poďakovania od našich zamestnancov, ktorým fond pomohol v zložitej životnej situácii. Jedno poďakovanie zaslaľ Vojtech Pathó, návštevny majster SMÚ TO, pracovisko Štúrovo. Slová uznania adresoval nielen fondu, ale aj pani Bubánovej. Pracovný úraz a dlhodobá pracovná neschopnosť sa „podpisali“ pod hmotnú núdzu a nemalý finančný príspevok mu pomohol preklenúť zložité obdobie. - **Vyzývam vážených kolegov, aby sa pred vianočnými sviatkami zapojili do kampane. Verím, že si zoberiete k srdcu moju výzvu, aby ste mohli potešiť kolegov, ktorí sa ocitnú v podobnej situácii ako som bol ja.**

Na nasledujúce poďakovanie nás upozornili spolupracovníci Martina Čigáša, ktorý vykonáva funkciu majstra trate SMÚ TO, pracovisko Haniska pri Košiciach. V marci tohto roka mu zomrela manželka a v jeho starostlivosti ostali dve dcéry v útlom veku. Finančná pomoc Solidarity mu prišla veľmi vhod, kolegovia práve v súvislosti s týmto prípadom upozorňujú na potrebu pomoci aj prostredníctvom vianočnej výzvy. Martin Čigáš v liste píše: - **Ďakujem i v mene mojich dvoch sľniečok za finančnú pomoc, ktorú ste mi poskytli v ťažkej rodinnej situácii, v ktorej sa momentálne nachádzam. Som rád, že existuje aj medzi železničiarimi takáto forma pomoci a že si v ťažkých chvíľach dokážeme navzájom pomáhať.**

(pal)

Výprava vlaku po mimoriadnom zastavení

KOMENTÁR A RIEŠENIE DOPRAVNEJ SITUÁCIE V ZMYSLE PREDPISU ŽSR Ž1 - PRAVIDIEL ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

„Ahoj vláčik“. Určite ste, milé kolegyně a kolegovia, aspoň raz v živote počuli takéto radostné zvolanie detvákov, ktoré stojac vedľa koľaje – samozrejme z bezpečnej vzdialenosti, zdravili a mávali idúcim železničným vozňom ťahaných rušňom, ktoré majú stále určité čaro nielen pre tých najmenších, ale aj pre nás starších a skúsenejších železničiarov. Čomu naši potomkovia hovoria vláčik, to my poznáme pod pojmom vlak. Vlak sa v predpise Ž1 popisuje ako spojená skupina dráhových vozidiel dopravovaná najmenej jedným HDV, prípadne ide o samostatné HDV, alebo traťový stroj s vlastným pohonom, označený predpísanými návěstami, správaný vlakovým personálom, a ktorý ide podľa cestovného poriadku.

V článku 457 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky sa uvádza, že podľa druhu rozoznávame:

- a) **vlaky osobnej dopravy**, zabezpečujúce dopravu cestujúcich, batožín, spešnin a pošty
- b) **vlaky nákladnej dopravy** určené predovšetkým na prepravu tovaru
- c) **vlaky osobitného určenia**

Výpravu vlaku, najmä osobného, sme si už v niekoľkých príspevkoch Ž semaforu popisovali. Ale skúsenosť z povinných školení a samotnej prevádzkovej praxe hovorí, že k tejto téme je potrebné neustále sa vracáť a venovať jej pozornosť, pretože situácií, ktoré súvisia so správnym

Obr. 1

		1	2	3	5	6	7	8
Mokranský	.....	0	4	58 ^s	1	59 ^s	80/38	
Drňov	.....	0	4	15 03 ^s	1	15 04 ^s		
Ravná	.....	0	5 ^s			11		

Obr. 2

Obr. 3

odchodom vlaku osobnej dopravy z dopravne s koľajovým rozvetvením je nespočetne veľa a ich riešenie je pomerne náročné.

V tomto príspevku sa pokúsím vysvetliť dopravnú situáciu súvisiacu s opatreniami pri výprave vlaku, ktorá je síce sporadická, ale môže sa stať.

K železničnej stanici Rovná (jej názov je vymyslený) sa blíži vlak osobnej dopravy Ex 330, ktorý je v tejto železničnej stanici pravidelne prechodiaci obr. 1. Po ohlásenom skutočnom odchode zo susednej stanice chce výpravca postaviť prechodovú vlakovú cestu, ale zrazu mu zazvoní telefón vlakového dispečera, ktorý mu prikáže nasledovné: „Vlak Ex 330 mimo-

riadne zastavte, pretože je vo vašej železničnej stanici požiadavka na nástup 25 cestujúcich. Vodič vlaku o mimoriadnom zastavení nie je vyzoomený.“ obr. 2.

A teraz prichádzajú na rad otázky. Ako má tento výpravca správne postupovať? Ako má zabezpečiť, aby mimoriadne zastavený vlak zastavil v priestore pre výstup a nástup cestujúcich? Čo všetko musí urobiť, aby vodič vlaku, ktorý o nástupe cestujúcich nevie, v tomto mimoriadnom prípade odišiel zo stanice správne bez akejkoľvek možnosti ich ohrozenia?

Celú túto situáciu popisujú konkrétne články predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky. Správny postup výpravcu môžeme chronologicky usporiadať podľa nasledovných odsekov.

1. **Výpravca musí postaviť vchod vlaku na koľaj, ktorá disponuje s priestorom určeným pre výstup a nástup cestujúcich - obr. 3.**
2. **Vchádzajúcemu vlaku musí označiť miesto zastavenia tak, aby pokiaľ možno všetky vozne stáli v priestore určenom pre výstup a nástup cestujúcich - obr. 4.**
3. **Nesmie zabudnúť na dodržanie niektorej z aktuálnych podmienok predzvestenia, pretože v tomto prípade sa označuje vlaku miesto zastavenia pred miestom jeho pravidelného zastavenia - obr. 5.**

Svet na koľajách

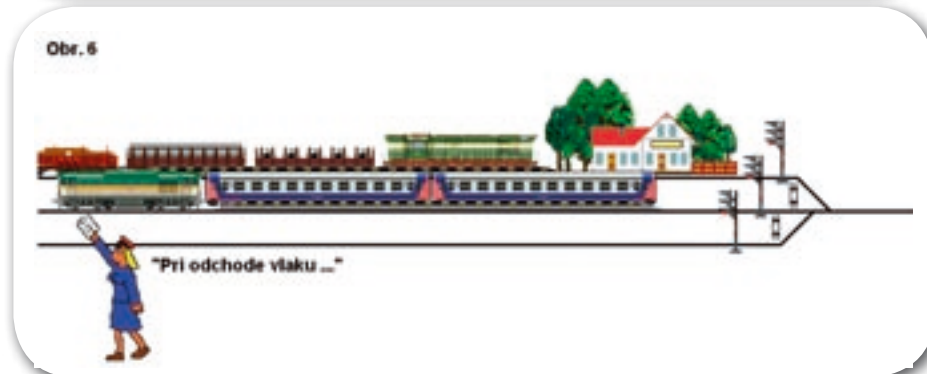
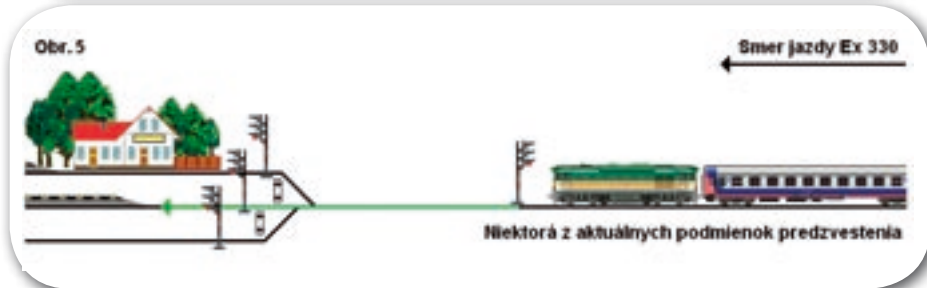
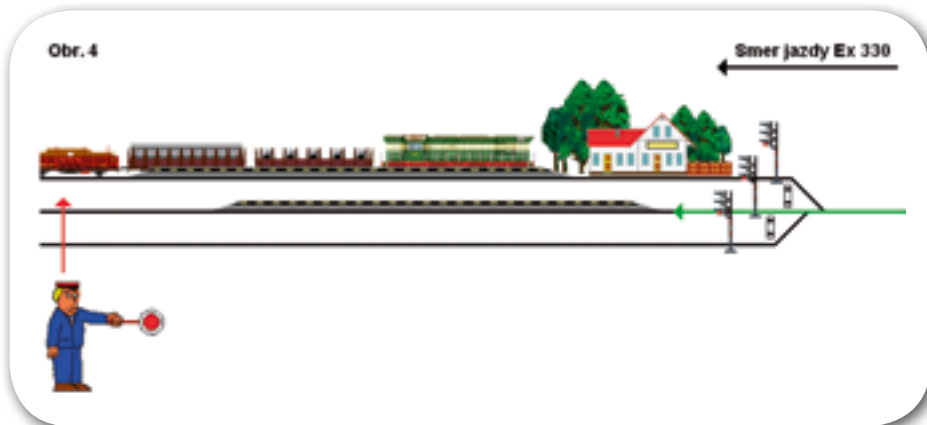
TELEVÍZNY PORTÁL ČESKÝCH DRÁH

České dráhy sa už štvrtý rok podieľajú na príprave televízneho magazínu Svet na koľajach, ktorý sa približne raz za mesiac objavuje v programovej ponuke ČT2. Napriek tomu, že sa relácia vysiela v popoludňajších hodinách, získala si okruh priaznivcov. Tí majú teraz ďalšiu možnosť pozrieť sa na všetky dosiaľ odvysielané časti. Od 1. augusta totiž začal s oficiálnou prevádzkou televízny portál Českých dráh.

-Vlastnú internetovú televíziu chápeme ako ďalší účinný nástroj, ktorý pomáha utvoriť ucelený pohľad na činnosť našej spoločnosti, - vysvetľuje dôvody vzniku televízneho portálu Ing. Zbyněk Honys, riaditeľ odboru komunikácie ČD a zároveň autor projektu. – Jeho prostredníctvom chceme prezentovať pozitívne zmeny a novinky, ako aj produkty v ponuke ČD. Je to výborná príležitosť ukázať ľuďom našu nezastupiteľnú úlohu v dopravnej obsluhu regiónov, rovnako ako v diaľkovej osobnej doprave. Myslím, že aj tí, ktorí s nami cestujú pravidelne, sa tu dozvedia niečo nové a zaujímavé, – povedal Ing. Zbyněk Honys.

Príspevky sú rozdelené do troch tematických okruhov. Ten najväčší tvoria jednotlivé diely televíznej relácie Svet na koľajach. Druhá časť zahŕňa 13 päťminútových videoklipov o železnici v regiónoch ČR. Táto séria ukážok vznikla roku 2006 s cieľom prezentovať, ako sa vlaky zapájajú do bežného života každého kraja. Posledná téma Promo je venovaná propagačným záberom, ktoré približujú niektoré zaujímavé akcie a projekty ČD pre verejnosť. Každý príspevok je doplnený sprievodným textom. Internetovú televíziu Českých dráh nájdete priamo na internetovej adrese: <http://tv.cd.cz>, alebo na stránkach Českých dráh (www.ceskedrahy.cz) po kliknutí na odkaz TV portál.

(pte)



Obr. 7

	1	2	3	5	6	7	8
Mokraný		0	4	58 ^s	1	59 ^s	80/38
Drňov		0	4	15 03 ^s	1	15 04 ^s	
Rovná		0	5 ^s			11	

4. Vodičovi a vlakvedúcemu doručí rozkaz „V“ nasledovného znenia: „Pri odchode vlaku zo železničnej stanice Rovná postupujte ako pri vlaku pravidelne zastavujúcom pre výstup a nástup cestujúcich“ – obr. 6.

5. Postaví odchodovú vlakovú cestu a návštou odchodového návěstidla dovolí odchod vlaku Ex 330 zo železničnej stanice Rovná – obr. 7.

Verím, že uvedené riešenie tejto nezvyčajnej dopravnej situácie môže v budúcnosti pomôcť každému, kto prichádza do styku s jazdou vlaku, ale najmä tomu, kto nesie priamu zodpovednosť za to, aby vlak zo železničnej stanice odišiel správne, bez možnosti ohrozenia cestujúcej verejnosti v duchu interných predpisov Železníc SR.

Bc. Emil CHLEBNIČAN

Bez spojenia

ŽELEZNIČNÁ OZNAMOVACIA TECHNIKA



Zvonkové návěstidlo v samostatne stojacej drevenej búde bolo obvyklé pre trate StEG (z knihy Griebel, H.: ČSD-Dampflokotiven. Teil 1. Slezak, Wien 1969. str. 113).

Telegrafné prístroje si pre svoju obsluhu vyžadovali pomerne kvalifikovaných pracovníkov, ktorí však boli k dispozícii iba v staniciach. Strážnici trate takú kvalifikáciu nemali a preto bolo potrebné pre komunikáciu s nimi zvoliť iný vhodný prostriedok. Riešenie sa našlo v podobe optického telegrafu, realizovaného tzv. košovými návěstidlami, odovzdávajúcimi správu od stanovišťa ku stanovištu. Zariadenie pozostávalo z vysokých drevených stožiarov, rozostavaných na dohľad pozdĺž trate. Na stožiare boli vyťahované pružené koše, ktoré svojou polohou vyjadrovali informácie o chode vlakov alebo o nepravidłnostiach vo vlakovkej doprave. Signalizácia košovými návěstidlami sa používala aj na trati Marchegg - Bratislava. Okrem optického telegrafu sa v

začiatkoch pre vlakovú predhlášku alebo odrieknutie vlakov používali tiež červenobiele návény na nárazníkoch posledného vozňa alebo rôznofarebné zástavky na tendri rušňa.

Nevýhody optickej telegrafie (zdĺhavosť signalizácie, zlá viditeľnosť pri nepriaznivom počasí atď.) viedli od začiatku 60. rokov 19. stor. k jej nahradzovaniu priebežným zvonkovým návštením. Najdôležitejšie informácie boli pri tomto systéme vyjadrené skupinami zvonkových úderov s rôznymi intervalmi medzi jednotlivými údermi. Technicky bolo zariadenie realizované ako liatinový zvon, umiestnený na streche strážneho domčeka, na konzole upevnenej k jeho stene alebo na samostatnom stojane. Naň udieralo kladivo ovládané špeciálne upraveným hodinovým strojom, spúšťaným elektrickým impulzom z miesta, odkiaľ sa návseť dávala. Hodinový stroj sa po každom údere automaticky zastavil. Na území Slovenska použila tento systém StEG roku 1861.

Elektrické vedenie pre telegrafiu a neskôr i pre zvonkové návštenie bolo od začiatku budované ako vzdušné. Po zavedení zvonkového návštenia sa zvonkové vedenie stavalo ako oddelené od telegrafného vedenia. Až v roku 1866 upravila StEG zvonkovú linku medzi Marcheggom a Bratislavou na telegrafickú

korešpondenciu (stály prúd zvonkovej linky nesmel byť pri telegrafovaní prerušovaný - to by spúšťalo hnacie stroje zvonkových návěstidiel - ale iba zoslabovaný).

Telefóny vytlačili zvonkové spojenie

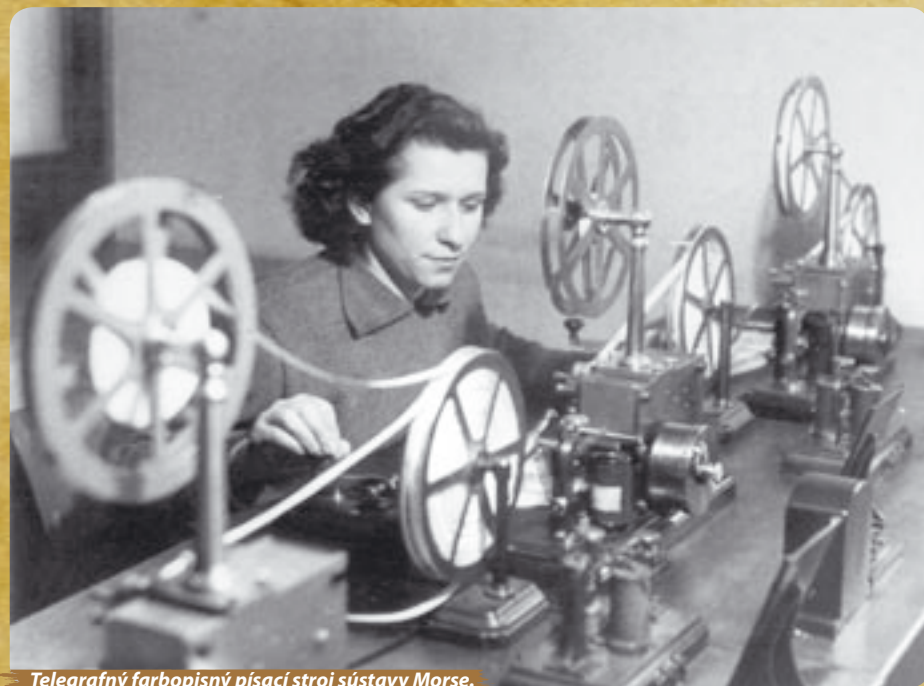
Prevratom v oblasti dorozumievania medzi stanicou a príľahým medzistaničným úsekom sa stalo používanie induktorových telefónov s miestnou batériou, ktoré sa začali používať od 80. rokov 19. stor. Tento spôsob dorozumievania na miestnych železničiach s jednoduchšími prevádzkovými pomermi čoskoro celkom vytlačil zvonkové spojenie. Rozhodný nástup však zaznamenalo telefonické dorozumievanie až v období medzi dvoma svetovými vojnami, kedy začalo vytláčať telegrafiu všade tam, kde nebol potrebný písomný záznam správy. Okrem ďalšieho rozširovania induktorových telefónov s miestnou batériou v usporiadaní pre staničnú i hláskovú službu sa už koncom 20. rokov 20. stor. objavili prvé selektorové telefonné systémy s centralizovanou voľbou pre dispečerské riadenie dopravy (zariadenie ponúkalo - na rozdiel od bežných induktorových telefónov - možnosť volať jednotlivé stanice bez rušenia ostatných) - najprv systémy Western-Electric (využíval sa na trati Kúty - Štúrovo), neskôr i systémy Siemens (uplatňoval sa na tratiach KBŽ). Popri selektorovom telefóne



Rôzne formy samostatne stojacich zvonkových návěstidiel.



Bratislavský tunel a košové návěstidlo.



Telegrafný farbopisný písací stroj sústavy Morse.

niet velenia

dispečerského typu sa v Bratislave využíval selektorový telefónny systém Siemens a neskôr aj Prchal-Ericsson s decentralizovanou voľbou. Na rozdiel od dispečerských sústav umožňoval spojavať navzájom ktorékoľvek dve účastnícke stanice bez sprostredkovania riadiacou stanicou. Pre spojenie na úrovni riaditeľstva alebo veľkých uzlových staníc sa používali telefónne prístroje s ústrednou batériou, spojované navzájom prostredníctvom manuálnych, od 30. rokov i prvých automatických telefónnych ústrední.

Jednotná železničná telefónna sieť

Zvýšené nároky na kvalitu elektrického prenosu hlasovej modulácie pri telefonickom dorozumívaní na väčšie vzdialenosti a najmä zavedenie selektorových telefónov spôsobili prechod od jednoduchého spojenia so spätným vedením zemou k dvojitému vedeniu, pričom prevládajúcim materiálom diaľkového vedenia sa stal bronz. Vedľa tradičných elektrických zdrojov v podobe elektrolytických článkov sa počas 30. rokov 20. stor. objavili tzv. suché články a neskôr i elektrónkové, kuproxové alebo selénové usmerňovače, umožňujúce používať pre napájanie oznamovacích zariadení prúd z verejnej elektrifikačnej siete. Výkonnosť oznamovacích vedení bola počas druhej svetovej vojny výrazne zvýšená ich viacnásobným využitím prostredníctvom prenosového zariadenia Tfb pre telefóniu nosnými prúdmi, pracujúceho na princípe amplitúdovej modulácie nosnej frekvencie. Modernizované automatické telefónne ústredne a čoraz širšie uplatňované systémy telefónie nosnými prúdmi sa v druhej polovici 50. rokov

20. stor. stali základom vzniku jednotnej železničnej telefónnej siete. Jej rýchly rozvoj spôsobil, že v 60. rokoch bol železničný telefónny systém modernejší než štátna spojovacia sieť. Túto pozíciu sa však v neskoršom období nepodarilo udržať. Až na počiatku 90-tých rokov sa pretrvávajúcu nepriaznivú situáciu podarilo zlepšiť montážou niekoľkých digitálnych ústrední, využívajúcich polovodičové prvky.

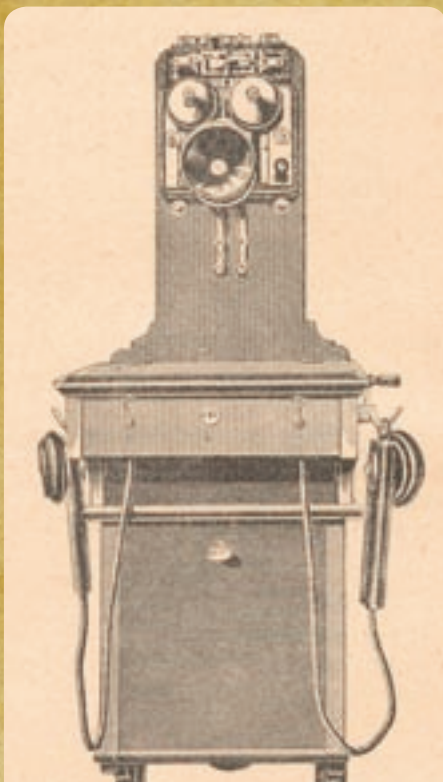
Dialnopisy a bezdrôtové spojenie...

Významnou zmenou v zaužívanom spôsobe sprostredkovania písomných správ v rámci ČSD sa krátko po druhej svetovej vojne stalo postupné uplatňovanie dialnopisných zariadení. Prvými takými zariadeniami sa stali prístroje sústavy Siemens a Lorenz, ktoré neskôr vyrádzali dialnopisné prístroje sústavy RFT, pochádzajúce z NDR. V 70. rokoch sa dominujúcim účastníckym dialnopisným zariadením

stali prístroje T 100 (Zbrojovka Brno). Dôležitý prielom spôsobilo zahájenie budovania železničnej automatickej dialnopisnej siete v druhej polovici 60. rokov. Bola pritom využitá dialnopisná elektromechanická voličová synchronná ústredňa československej výroby typu DAÚ-62, odvodená od staršieho nemeckého systému Siemens TW-39. Prenos dialnopisného signálu v dlhých vedeniach zabezpečovali súbory tónovej telegrafie s amplitúdovou i frekvenčnou moduláciou. Vybudovaná dialnopisná sieť mala neskôr veľký význam pre prenos dát spracovávaných výpočtovou technikou (operačná evidencia nákladných vozňov, vlečková agenda, apod.).

Rozvoj polovodičovej elektroniky umožnil už počas 60. rokov využiť predovšetkým pre komunikáciu medzi pracovníkmi v obvodech veľkých vlakotvorných staníc bezdrôtové oznamovacie zariadenia. Medzi prvé patrila prenosná rádiová stanica Racek VXV 050 a vozidlová rádiová stanica DMZ 11-S. Technické vybavenie sa neskôr modernizovalo zavedením rádiových staníc nového radu Tesla (VXW 010, VXW 100, VXN 101 atď.).

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.
Foto: archív MDC



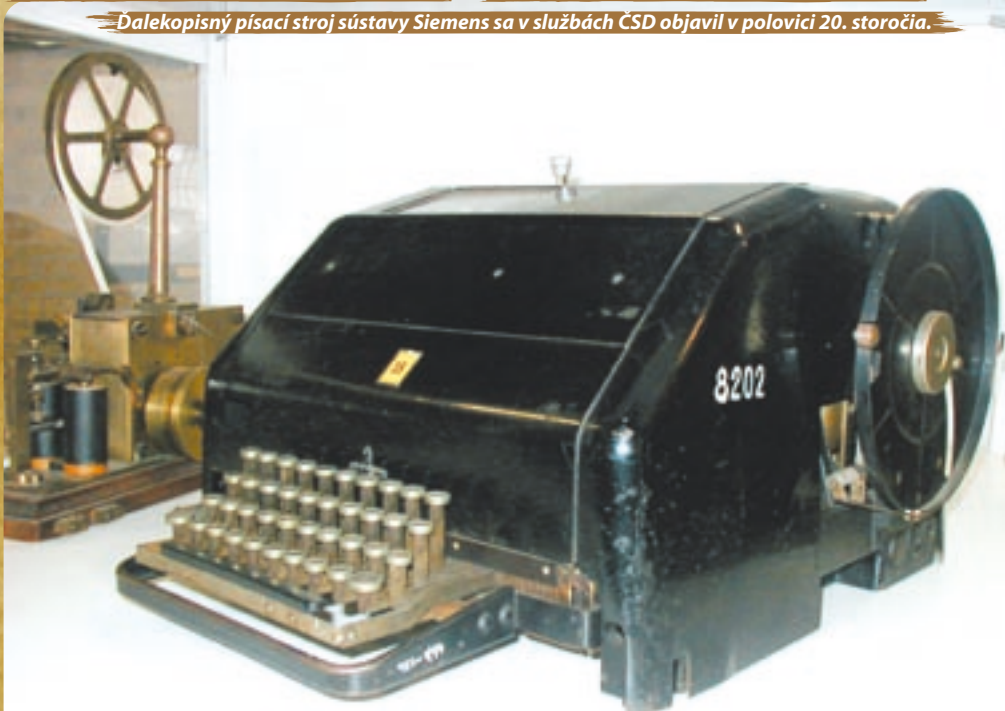
Jedna z najstarších podôb železničného telefónneho prístroja z konca 19. storočia.



Pobočná stanica decentralizovaného selektoru typu Prchal-Ericsson.



Najobvyklejší telefónny prístroj ČSD v medzi-vojnovom období – typ 1909.



Dalekopisný písací stroj sústavy Siemens sa v službách ČSD objavil v polovici 20. storočia.

Finalistky súťaže Tvár ŽSR 2008

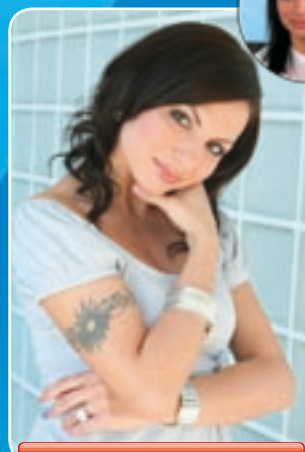
objektívom fotografky Foony Oreškovej



9. Elena Klinková



7. Milada Beňová



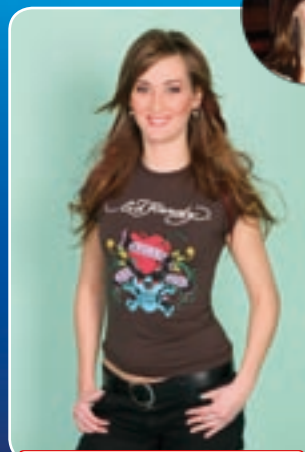
30. Anna Jankulárová



22. Agneša Stifterová



13. Anna Tatranská



35. Lucia Ďubeková



29. Beata Boďová



18. Danka Riskalčíková



16. Erika Dzurňáková



O tom, ako som neziskal titul, nevybral žiadnu cenu, ale ešte oveľa viac...

TVAR ŽSR 2008

Načo som sa to vlastne dal? Bolo mi to treba? Čo z toho bude, čo ma tam čaká? Ááá, sranda musí byť... a tak to začína... Aj takéto myšlienky mi vírili hlavou vo vlaku. Dávno som zabudol, že som sa kedysi na jar prihlásil do súťaže. Vlastne Danko ma prehovorila... potrebovala pri vyhlásení súťaže trochu povzbudiť aj mužskú časť železničiarov. Povedal som síce – ...že ja, jedine ak do súťaže Maska ŽSR, ale nakoniec som sa podvolil, veď nie som sralo, idem do toho. Užil som si teda týždeň miestnej popularity, keď moju fotku so súťažiacim číslom Ž semafor uverejnil. A tým to pre mňa začalo, ale v podstate i skončilo. Až keď som dostal do rúk septembrové číslo časopisu... aha, porota sa zbláznila.... (prosím odpustite) – vybrali ma do finále.

Ani neviem ako, je štvrtok skoro ráno a sedím vo vlaku, smerujúceho z východu Slovenska do Žiliny, v kupé s ďalšími piatimi finalistami a zisťujem, že sme silná skupina. Na to, že sme chlapi, ktorí idú na „predĺžený“ víkend, máme podozrivo veľa batožiny. Ešteže kolieska kufrov sa poslušne krúčia a dobrá nálada nechýba nikomu. Na stanici v Žiline sa stretávame so zvyšnými „partákmi“, ktorí dorazili zo západu. Pol hodiny prešlapujeme v dažďu a zime pred žilinskou stanicou, veď mikrobús nás tam čaká tiež... len na opačnej strane. Nevadí, dobrá nálada a vtípkovanie nás neopúšťa a definitívne naberáme kurz Strečno.

Zdá sa, že nevlúdne počasie, hmlu, vietor, chlad a dažď do žilinskej kotliny ktosi špeciálne objednal. Každý z účastníkov sa totiž dušuje, že u neho doma bolo ráno krásne a teplo. Rýchle raňajky a občerstvenie po ubytovaní vylepšia už aj tak dobrú náladu vznikajúceho kolektívu. Na štvrtkovom programe je výlučne úprava vizáže a fotenie. To pre čisto mužské osadenstvo znamená ozajstnú prvú dávku adrenalínu. Doteraz som si myslel, že sprcha a žiletka chlapovi stačí... Prví odvážlivci už sedia v kreslách u kaderničky a vizážistky, objektívy kamery a fotoaparátov začínajú sekundu po sekunde zaznamenávať dianie okolo. Ostatní si škriabeme hlavy a rozmýšľame, čo z nás tie dve vyčarujú. Zatiaľ čo sa niektorí „robia“, druhí „fotia“, ostatní si krátia čas občerstvením a debatami, sledovaním záznamov súťaže z minulých rokov a uvažujú o tom, aké budú baby, ktoré dorazia až zajtra (aká škoda...). Sám sa dostávam na rad medzi poslednými a po posadení sa pred zrkadlo radšej privriem oči. Aj keď je mi jasné, že na mojej hlave toho Magdalenka veľa nenarobí, veď kde nič nie je, ani čert neberie. Kamera neúnavne pracuje a aj Vladov foťák cvaká ostošest. Kontrolný pohľad do zrkadla, otvorím oči a zisťujem, že to nie je až také zlé. Ešte prepudrovať nos a čelo a podho

pred profesionálny Ikonkin objektív. Pár minút, a pochopil som, že čím neprírodzenejšie sa budem tváriť, čím podivnejšie budem krútiť končatiny, zuby ceriť a bradu vystrkovať, tým lepšia fotka sa podarí. A konečne budem mať aj ja inú, ako tie z rodného albumu - z Vianoc či dovolenky... Košeľa strieda tričko, tričko košeľu. Začalo ma to teda poriadne baviť – blesky blýskajú z každej strany, zuby cerím ako tiger a zrazu je koniec. Práve v tom najlepšom... Nevadí, do večera je dosť času a tak začíname experimentovať, čo urobí s naším mejkapom sauna a bazén. S hrôzou zisťujem, že to vodou nejde dolu. Viete si predstaviť chlapa, ako si pleťovým mliekom odstraňuje z tváre mejkap? Našťastie sauna zabrala, sprcha ešte viac a moje nadšenie z prírodzenej čistoty tváre schladí pohľad do zrkadla. Tuším som pred tým vyzeral akosi lepšie. Našťastie rozjímanie pred zrkadlom nie je

Finálový víkend očami súťažiaceho Martina

moje hobby, čas pokročil, večera je na stole a bowlingový turnaj za dverami. Na dráhe sa čoraz bližšie zoznamujeme nielen medzi sebou ale i s častou poroty. Nevadí, že niektorí hráme možno pr- výkrát, zábava je o to väčšia. Bow-



lingom však deň neskončil. Po návrate nás už očakáva Adrenalin Agency – na prvý pohľad podivná to tlupa neoholených indi- vídov so zvláštnymi účesmi, deravými ušami a tetovaním, z ktorých sa však vyklújú skve- lí chlapi, s ktorými je zábava odrazu v pl- nom prúde. Zívanie a následný pohľad na hodiny mi rozsvieti kontrolku - snáď by bolo dobré sa ísť vyspať – zajtra nás čaká adre- nalínový deň, a tým nemyslím len turnaj v paintballe, dorazia kočky, tak nech nejako vyzeráme.

Napriek všetkým zásadám sa ráno prebú- dzame v pomerne „ťažkom“ stave, nejaké štyri hodinky spánku zjavne nestačia. Nuž čo už, sprcha, káva a raňajky vedú robiť zázraky a my sa zrazu ocitáme tvárou v tvár našim fešandám. Hlavou mi víta, čo na nich chcú ešte vylepšiť?

Na zoznámenie však nemáme veľa času, dievčatá čaká repete nášho včerajšieho programu a my, keďže už máme „foto v kufri“ sa môžeme ísť vzájomne pobiť do paintbal- lovej arény. S napätím očakávam prvý zásah. Skolil som jedného, či dvoch, asi som sa kryl dobre, nikto ma netrafil, koniec prvej hry, zvíťazili sme. Ubehli ďalšie kolá, tri, či štyri, všetci už majú „premiérovú smrť“ za sebou, bolestivé výkriky sa sem-tam miešajú s nadávkami a smiechom, a ja stále nič. Začínam byť nervózny, poľa- vím v pozornosti, trochu sa odokryjem a už mi to niekto „šije“ do ruky a prilby...

Tvrde buchnutý okorenený tým správnym štipaním a tečúcim „kečupom“ cez priezor prilby ma posielajú z arény von. Tak už viem aké to je... Veď počkajte, ja vám ešte dám! Postupne sa dostávame do ráže, pálime do všetkého, čo sa hýbe (podaktorí sa nešití ani fyzickej likvidácie vlastných spolojob- níkov), spredu, z boku, zozadu, veď čo človek neurobí pre zábavu. Vojenská taktika slávi úspechy... v istých chvíľach sa mi do arény ani nechce, bolí ma už totiž skoro všetko. Dievčatá sú už skoro „hotové“, vraj im to išlo ako po masle. Naivne sme si mysleli, že im to bude trvať dlhšie, veď taká úprava Peťo- vých a Ankiných vlasov sa asi nedá porovnať. Mýlili sme sa, ale má to svoju logiku – veď na takých krásnych ženách naozaj nebolo veľa práce. Aha, tak preto nám to včera tr- valo tak dlho!

Poobede si v bazéne rátame zásahy guliek, ktoré sa nám na telách podpísali v podobe červenkastých modrín s veľkosťou pätkorú- náčky. Sotva stíhame podvečernú prednášku o pánskej etikete. Bola výborná, poučná, ale po tom, čo som sa dozvedel, nemám abso- lútne odvahu si na spoločenský večer obliecť svoj oblek. Je totiž absolútne nemožný – nie je stopercentne z prírodných materiálov, má vestu a nohavice, dokonca manžety.

Pokračovanie na strane 14.

Dokončenie zo strany 13.

A stál menej ako 20 litrov. Neprijateľné! Zdá sa, že podobné pocity majú aj ostatní. Náladu mi vylepší aspoň darček v podobe naozaj krásnej kravaty.

Večera sa neúprosne blíži a s ňou prvý spoločenský zoznamovací večierok. Krátke predstavenie poroty, finalistov, povinné príhovory, prípitok a pohľad na tanier každého presvedčil, že večer bude náročný. Viest spoločenskú konverzáciu na úrovni, zabávať sa a predtým zjesť na večeru polovicu kačky trčiacej z taniera na každú stranu spolu s poriadnou porciou kapusty, knedlí a lokší, dá naozaj zabráť. Ešteže pravidelný a rytmický pohyb (myslím na parkete) pomohol všetkým si trochu uľaviť a barmanská šou spojená s ochutnávkou koktailov typu „Cesta okolo sveta“ či „Vypí koľko vládzes“ bola čerešničkou na torte piatkového večera. Do skorého rána trvala zábava, akoby si nikto neuvedomoval, že sily budeme potrebovať aj v sobotu.

Tanečná energia, výdrž prítomných dám i pomerne skoré raňajky už s úhladným mejkapom nasvedčovali tomu, kto má navrch....

Sobotné ráno nevyzeralo lákavo - zamračená obloha a sychravá hmla veru nepriali našim plánom pokoriť vzdialené terče či už brokmi, nábojmi alebo šípami. Finalisti sa spolu s porotcami rozdelili do družstiev, aby si mohli postupne vyskúšať presnosť oka a pevnosť ruky pri streľbe zo vzduchovky, pištole, kuše a luku a nakoniec to celé okoreniť jazdou na štvorkolkách. Dopoludnie ubehlo veľmi rýchlo, veselo, ba dokonca nejaký ten šíp skončil vo Váhu (však, Peťa). Miestni občania sa ale veľmi nestresovali, a tak sa i za palebnou čiarou nerušene venovali jesenným prácam v záhradkách, či prechádzke so psom (prečo ten dalmatínek zaskučal a zmizol tak rýchlo ???). Do tempa

sa dostali všetci a tak sa aj poobedňajší relax trávil veľmi aktívne vo forme teamových súťaží. A tam sa ukázalo, že jeden bez druhého neurobíme ani krok (také fun lyže...). Slnko nedokázalo prekonať svoju zvedavosť a naplno to pohľadom do Strečna konečne rozbalilo. Spolu s vydanou energiou súťažiacich to mnohým pomohlo vyzliecť sa prvýkrát do krátkych rukávov... Keďže sme boli všetci nadmieru šikovní, zvyšný čas do večere sme opäť aktívne využili – dobre padol tenis, bowling či bazén. Tam už však páni zistili, že malé paintballové päťkorunáčky sa za jeden deň rozrástli takmer trojnásobne...

Sotva sme stíhali večeru, a spoločenský večer číslo dva mohol začať.

Spoznali sme víťazov celodenného zápolenia a v tanečnom rytme sme poľavili len pri barmanskej šou, tentoraz však poriadne rozpálenej šľahaním ohňa či už z fliaš alebo úst barmanových... Spať sa nikomu nechcelo, navyše k tomu nad ráno hodinka k dobru, a tak sme to opäť poriadne potiahli do ranných hodín...

A to už veru pri neďelnom vstávaní pocítil každý. Darmo, za štyri dni a tri noci naspäť žalostne malo na rukách zrátaných hodín a extrémne aktívne fungovať, to dá zabráť aj železničiarom. Ani tretia káva akosi akosi nezabere... a do toho mierna depka, že je takmer po všetkom. Čo vás v takej chvíli najviac poteší? No predsa kameraman! - S vami som ešte netočil rozhovor! – tak teda nech sa páči, som síce „rozbitý“ ako náramkové hodinky, ale snažím sa zo seba vysúkať čosi inteligentné, no nevelmi sa mi to darí... No nič, na oltár zábavy treba obetovať všetko. Nech sa ďalšie generácie súťaží majú na čom zasmiať.

A to už fotografka Ivonka prezentuje naše podobizne... Ťažko uveriť, sme to my, ale takí dokonali... naozaj životné fotky (podotýkam bez retušovania) a osobitne finalistky – dokonalé, bez chyby, úžasné.

Nechcel by som byť v koži poroty. Vyberať spomedzi chlapov, na to kritériá naozaj

nemám, ale baby... Nikdy som s tým nemal problém, ale tentoraz by som bol úplne bezradný. Jednoducho voči takej omračujúcej presile krásy, elegancie a sviežosti spojenej s neutíchajúcou dobrou náladou a úsmevom by boli zrejme všetci chlapi úplne bezmocní... Porota sa však nedala vyviest z rovnováhy a slávnostne prezradila verdikt – víťazmi sú Elenka a Dušan. Čitatelia si zvolili Anku a Petra. Ešte ruže od finalistov finalistkám a je tu definitívny koniec.

Tiché balenie, postupné lúčenie, nikomu sa nechce odísť... Je úžasné ako sa dvadsať úplne neznámych ľudí dokáže za tri dni tuho stmeliť. Smutno je každému, navonok to však neukáže nikto. Poslední odchádzajú v najpočetnejšej várke východniari, nestrácajú dobrú náladu, a spomienkami zabávajú aj cestujúcich vo vozni. Ušil sa prvý plán – stretneme sa o mesiac na plese v Kysaku. Do nohy. Padol ďalší návrh: - Vystúpme v Mikuláši a podme naspäť! Nie zlý nápad... A je tu ďalší - na budúci rok sa prihlásime znova! Ešte lepší! A ak nás nevyberú, máme plán B - urobíme si stretnutie v Strečne presne počas budúcoročnej „Tváre“. Tak uvidíme, ako to nakoniec vypáli.

Nevyhral som titul, ani žiadnu cenu. Nebol som najkrajší, najrýchlejší, nemal som ani najpresnejšiu mušku, ani najviac sily. Stačil mi len úsmev a dobrá nálada. A dostal som oveľa viac – výborný relax, zažil úžasnú pohodu, spoznal som kopec veselých a správnych ľudí a získal minimálne dvadsať dobrých kamarátov. Užival som si, ako to len šlo.... čo viac môžem chcieť?

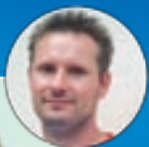
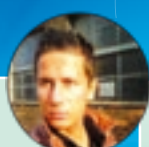
A tak teraz sedím, telom v práci, myslou v Strečne, prihlúplý sa usmievam na monitor s fotkami a spomínam. Štyri najkrajšie dni na železnici.

Martin ČECH,
súťažiaci s číslom 5
Foto: Vladimír SALZER



Finalisti súťaže Tvár ŽSR 2008

objektívom fotografky Joony Oreškovej



19. Peter Tabačko



39. Martin Ličák



26. Radoslav Bednarčík



41. Patrik Antal



32. Ján Nired'hazský



23. Dušan Bobko



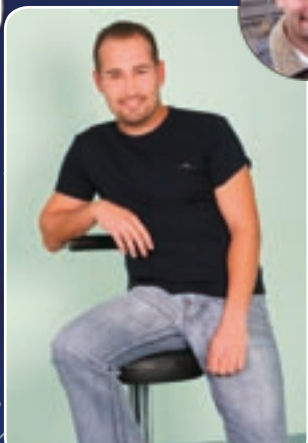
33. Roman Pisarik



5. Martin Čech



14. Peter Varga



1. Ivan Hupka

Nerovnomerne naložené vozne spôsobili nehodu

ČIERNE MINÚTY NA ŽELEZNICI

O 7:31 hod. dostal výpravca ŽST Markušovce zo ŽST Spišské Vlachy predvídaný odchod uvedeneho vlaku a nariadil riadnou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia prípravu vlakovej cesty z 2. traťovej koľaje na 5. staničnú koľaj. Po splnení predpísaných podmienok sa na vchodovom návěstidle „L“ rozsvietila návěšť „rýchlosť 40 km/h a výstraha“. Na túto návěšť vlak vchádzal do stanice a z dôvodu prechodu z párnej skupiny koľaji na nepárnu skupinu koľaji rušňovodič

Železničná stanica Markušovce je vybavená staničným elektromechanickým zabezpečovacím zariadením s rýchlostnou návěstnou sústavou. Príľahlé medzistaničné úseky sú vybavené traťovým zabezpečovacím zariadením 3. kategórie – jednosmerným automatickým blokom. Dňa 2. septembra 2006 o 3:40 hod. odišiel zo železničnej stanice Veľké Kapušany do ČR (ČD) nákladný vlak Pn 49732. Súprava vlaku pozostávala z 32 podvozkových vysokostenných vozňov, naložených rudou. Nakládka sa vykonávala v prekládkovej stanici Maťovce, formou prekládky z vozňov UŽ. Brzdiace percenta vlaku (50/64) boli dostatočné, v súlade s pomôckami GVD.



medzistaničnom úseku do 9:10 hod. Meškalo 12 osobných a 6 nákladných vlakov. Materiálne škody boli vyčíslené na 500 000,- Sk.

Príčina:

Nerovnomerné naloženie prepravovaného nákladu, čím došlo k porušeniu Prílohy č. 2 ŽPP/N a Prílohy II RIV zväzok 1 bod 3.3 (dovolené max. zaťaženie v pomere 1:1,25) zo strany manipulačných robotníkov vykonávajúcich nakládku uvedených vozňov.

Záver:

Jedno slovenské príslovie vraví „Opakovanie je matkou múdrosti“. Táto „múdrosti“ sa žiaľ naplnila o 7 dní, keď dňa 9. 9. 2006 v ŽST Markušovce na výhybke číslo 7, došlo k vykoľajeniu jedného vozňa (naloženého rudou) pri vchode vlaku Pn 49 734. Pri uvedenej NU došlo k materiálnej škode vo výške cca 200 000,- Sk. Príčina bola taká istá ako je uvedené vyššie.

Spracované z archívnych materiálov Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

Ing. Ján NASTIŠIN,
vedúci oddelenia 441 GR ŽSR

stiahol zberače na HDV. Po prechode cez úsekový delič opätovne zdvihol zberač a zaradil jazdné stupne tak, aby s vlakovým HDV zastavil pred dopravnou kanceláriou. Vo vzdialenosti asi 100 m pred dopravnou kanceláriou zišiel z jazdných stupňov s tým, že uvedenú vzdialenosť už prejde výbehom, no v tom došlo k úniku vzduchu a následnému zastaveniu vlaku. Pohľadom - z okna - rušňovodič zistil, že došlo k vykoľajeniu vozňov v zadnej časti vlaku a k roztrhnutiu vlaku medzi vykoľajenými a nevykoľajenými vozňami. Pri uvedenej nehode došlo k „zaujímavému“ vykoľajeniu 5 vozňov PKP radených ako 24. – 28. od čela vlaku. Všetky vozne boli vykoľajené rovnako a to prvými podvozkami v smere jazdy vľavo. Druhé podvozky ostali na koľaji. Vzdialenosť vykoľajených podvozkov od koľaje bola 30 – 50 cm. Po stiahnutí zadnej nevykoľajenej časti vlaku sa zistilo, že k vykoľajeniu došlo na výhybke č. 7. Počas zisťovania príčin vzniku uvedenej nehody došlo aj k nahliadnutiu do ložného priestoru vykoľajených aj nevykoľajených vozňov. Zistilo sa, že pri nakládke (prekládke) cez pásové dopravníky došlo k nasypaniu rudy jednostranne, a to iba na pravú stranu podlahy - v smere jazdy. Po ukončení nakládky nedošlo k rovnomernému upraveniu nákladu po celej ložnej ploche. To znamená, že išlo o preváženie uvedených vozňov. Na špeciálnej koľajovej váhe boli zisťované kolesové tlaky vykoľajených vozňov. Na vykoľajených podvozkoch boli naväznené hmotnosti v pomere ľavé a pravé koleso v rozpätí od 1:1,29 až do 1:2,46 (napr. 4 070 kg : 10 030 kg), čo malo za následok nedostatočný prítlak ľavého kolesa v pravočírovom oblúku. V

prípade jedného vozňa bola zistená hmotnosť, ktorá presahovala únosnosť uvedenú v tabuľke pod písmenom „C“ až o 50 percent.

Následky:

Pri uvedenej nehodovej udalosti (NU) došlo k vykoľajeniu a poškodeniu 5 vozňov, k poškodeniu zariadenia infraštruktúry (železničného zvršku, zabezpečovacie zariadenia, trakčného vedenia) a k prerušeniu dopravy v príľahlom



Pri nakládke (prekládke) cez pásové dopravníky došlo k nasypaniu rudy jednostranne, a to iba na pravú stranu podlahy - v smere jazdy. Po ukončení nakládky nedošlo k rovnomernému upraveniu nákladu po celej ložnej ploche.

Koniec pomalým jazdám medzi Novými Zámkami a Šuranmi

Nahnité drevené podvaly, uvoľnené upevňovadlá a s tým spojené riziko vybočenia koľajníc a vykoľajenia vlakovej súpravy. To boli hlavné dôvody zníženia pôvodnej traťovej rýchlosti 100 km/h na päťdesiatku, na 550 metrovom úseku trate medzi Šuranmi a Novými Zámkami. Tento stav trval od 17. júla 2007 do 4. novembra tohto roka, kedy sa začala niekoľkodňová kompletná výmena koľajových polí aj koľajového lôžka v kritickej časti trate.



Martin Hložek, úsekový správca SMS ŽTS Šaľa (vpravo) a Štefan Fördös, zástupca zhotoviteľa Icores Slovakia s.r.o., pozorne sledujú činnosť vibračného valca pri zhutňovaní podkladu nového koľajového lôžka medzi kilometrami 2,650 až 3,200 trate Nové Zámky – Šurany.

– V bežnej údržbe sa síce menili najviac poškodené podvaly, aby aspoň niekde boli podkladnice dobre upevnené, ale nevyhovujúci stav naďalej pretrvával. Preto sa počas rekonštrukčných prác stará koľaj s

drevenými podvalmi úplne vytrhala a nahradila repasovanými koľajovými poliami s betónovými podvalmi, - hovorí priamo na mieste Martin Hložek, úsekový správca SMS ŽTS Šaľa. Na obnovu koľaje, ktorá stála takmer 17 miliónov korún, bolo plánovaných 6 dní nepretržitej výluky vlakovej dopravy, počas ktorých sa dopravní zamestnanci v oboch železničných staniách stretávali s kritikou nespokojných cestujúcich. A neprávom, pre-

tože tá patrila skôr ZSSK. Pre cestujúcich síce zaobstarali náhradnú autobusovú dopravu, nie však následné prípoje k ďalším vlakom. Ľudia tak vyčkávali na staniách dlhé hodiny. Keďže rekonštrukčné práce prebiehali podľa harmonogramu, sťažnosti pominuli spoločne s plánovaným ukončením výluky.

(balky)
Foto: autor



Okrem 6-dňovej výluky traťovej koľaje ovplyvňuje dopravu v Železničnej stanici Nové Zámky aj dlhodobá úprava dvoch mostov pred vstupom do depa, na štúrovskom zhlaví stanice. Firma Skanska buduje v ich oporných pilieroch podchody pre peších aj cyklistov. – Keďže sme silná vlakovotvorná stanica, museli sme vyriešiť výjazdy hnacích vozidiel z depa. Cestujúci si tento dočasný stav ani nevnímajú, vlaky kvôli tomu nemeškajú. – pochválil dopravnú situáciu v stanici jej prednosta Ing. Ján Kasaš.

Na prvej koľaji dávajte pozor!



Kým prvú koľaj v objekte Železničnej stanice Slanec opravujú, na ostatných je normálna prevádzka.

– S prácami sme začali 3. novembra. Počas dvadsiatich piatich dní vymenia štyri čaty pod vedením Milana Krištofíka, Antona Gužíka, Erika Nadického, Mariána Buša 350 kusov podvalov. Vedúcim prác je Ľubomír Hertel. Ide o náročné práce, pretože výmeny podvalov sa robia ručne. V tomto roku to nie sú jediné práce v tejto stanici a konkrétnej koľaji. Rovnaký počet podvalov sa už menil aj na peróne prvého nástupišťa s pevnou hranou Tischer, - približuje súčasný stav vedúci trebišovských traťovákov Ing. Ján Magura. Traťovákovi z Michalova výdatne pomáhajú i zamestnanci z Mechanizačno - dopravného strediska v Trebišove. Práce si vyžadujú zvýšenú

opatrnosť, pretože po susedných koľajach je normálna prevádzka. Výlukou prvej koľaje si vyžiadal dezolátny stav miesta, kde rekonštrukcia prebieha. Už v minulosti bolo potrebné

vyľučovať túto koľaj práve pre opravy na zvýšenie bezpečnosti prevádzky.

Vladimír SALZER,
foto: autor



V priemere štyridsať zamestnancov TO Trebišov v úzkej spolupráci s MDS Trebišov zabezpečuje v Slanci výmenu 350 podvalov.

Integrovaná doprava – často skloňovaný pojem

MEDZINÁRODNÁ KONFERENCIA ŽELEZNIČNÝCH DOPRAVCOV V TATRÁCH

Dopravná obsluha územia Vysokých Tatier, riešenie dopravy v novom územnom pláne, legislatívne možnosti financovania železničnej dopravy z fondov Európskej únie - to boli jedny z mnohých tém medzinárodnej konferencie, ktorá sa konala v závere októbra v Novom Smokovci.

Počas dvoch dní sa zástupcovia troch železničných spoločností a viacerých vzdelávacích i dopravných inštitúcií vzájomne informovali o možnostiach rozvoja dopravy pri zachovaní ochrany životného prostredia, no s perspektívou nárastu návštevníkov. Hostia v tejto lukratívnej lokalite Slovenska by mali nájsť také dopravné služby, aby sa im neoplatilo používať motorové vozidlá. Na území dlhom 67 km od Podbanského po mesto Vysoké Tatry žije 4 500 obyvateľov a získané podielové dane z tejto lokality nemožnia financovať rozvoj dopravy, preto sa očakáva podpora štátu a súkromných subjektov. Ako sa na tom zhodli viacerí účastníci podujatia, fondy EÚ už teraz pomáhajú v iných železničných projektoch a riešia tiež odstraňovanie regionálnych rozdielov. Za prioritu sa považuje obnova koľají a vozňového parku. Zatiaľ sa však nedo-



V spoločnosti vedúceho odboru dopravy Mesta Vysoké Tatry Ing. Mariána Reichwaldera (v strede) sa stretli pred konferenčnou sálou prednosta železničnej stanice Štrbské Pleso Ing. Július Fabián (vľavo) a prednosta železničnej stanice Starý Smokovec Ing. Ján Pavelka.

statočne využívajú možnosti získania finančných zdrojov zo štrukturálnych fondov. Integrovaný systém dopravy bol viackrát na

programe rokovaní od nášho ministerstva počnúc po Prešovský samosprávny kraj, ale pre nedostatočné finančné krytie sa celý projekt posúva na neskoršie obdobie. Vystúpenia rečníkov, ktorí od historických artefaktov až po perspektívne vízie hodnotili vklad nadšencov do dopravnej infraštruktúry Tatier, pozorne sledovali aj tatranskí prednosta železničných staníc: **Integrovaná doprava je skvelá myšlienka, ale my zatiaľ riešime harmonizáciu, aby autobusy nešli o päť minút skôr ako má prichod vlak. Prepojenie električky, vlakov, autobusov v rozsahu 160 km až za hranice Poľska, spojenie Oravy a Tatier je v príprave už roky**, - lakonicky konštatuje prednosta železničnej stanice v Štrbe Jozef Dobrovský. Jeho kolega, prednosta Ing. Július Fabián zo Štrbského Plesa dodáva, že takáto vízia, o ktorú sa zasadujú spolu dopravnými inštitúciami aj občianske združenia, by stála asi 20 miliárd korún.

(pal)

Spoločné stretnutia



Vyhrať pečenú kačku, grilované kurča, alebo inú z desiatich cien túžil na oslavách železničiarov zo Stredy nad Bodrogom hádam každý.

Oslavy železničiarov máme za sebou, no do redakcie stále dostávame príspevky a ohlasy o akciách, ktoré sa pri tejto príležitosti uskutočnili. Koncom októbra sa na spoločných oslavách stretli železničiar z obvodu Kúty. Okrem spoločného posedenia a tanečnej zábavy si pripomenuli i životné jubileá kolegov a zblahoževali oslávencom. Vecnými darmi ocenili zamestnancov pri príležitosti odpracovaných 20 a 30 rokov na železnici.

Svoj sviatok oslávili pri dobrej muzike aj železničiar zo Stredy nad Bodrogom. Spoločenské posedenie trvalo do skorého rána a ťažko sa bolo lúčiť s milými ľuďmi, ktorí sa vedú nielen dobre zabávať, ale aj v práci patria medzi „jednotky“.

**Vladimír SALZER,
foto: autor a Ing. Peter RAJČÁK**

OBRAZY zo železa a pary

Železničná doprava urobila za ostatných šesťdesiat rokov významný pokrok. O tomto fakte nás presvedčia aj dobové fotografie vystavené v Múzeu dopravy v Bratislave, ktoré vznikli medzi rokmi 1945 – 1950. Ich autorom je Ing. Peter Klučka a poctivo dokumentujú fyzickú, špinavú a zodpovednú drinu, potrebnú na udržanie pohybu železničných kolies počas ťažkých vojnových rokov.



Fotograf s profesionálnym citom a schopnosťou zaznamenať realitu železnice bez páťosu pôsobil v rámci Tlačového referátu Riaditeľstva štátnych železníc (od roku 1949 Oblastného riaditeľstva ČSD, n. p.) v Bratislave. Tisíce negatívov týchto pozoruhodných fotografií, ktoré originálnym spôsobom odrážajú drsnú realitu železničného života, len náhodou našli pracovníci Múzejno-dokumentáčného centra v roku 1990 na povale budovy bývalej stanice parostrojnej železnice na Šancovej ulici v Bratislave.

Výstava fotografií Petra Klučku je sprístupnená od 13. novembra 2008 do 31. marca 2009 v Múzeu dopravy - hala B na Šancovej ulici 1/A v Bratislave.

(balky)

Foto: Vladimír SALZER



Tak toto sú naši kolegovia z Kútov na spoločných oslavách.

Marína roztancovala Francúzsko

**FOLKLÓRNY SÚBOR ŽELEZNIČIAROV ZO ZVOLENA
REPREZENTUJE ŽSR A SLOVENSKO VO SVETE**

Možno zámerne som si nechala trochu dlhšiu chvíľku na oprášenie spomienok na tie krásne letné dni. A verím, že aj vám rovnako dobre padne predstaviť si slnkom zaliate francúzske Alpy, mohutné horské končiare v kontraste s útulnou krásou v údolí uložných dedínok a k tomu všetkému ozvenu krásnych slovenských ľudových melódii...

Náš folklór je skrátka neopakovateľný a jedinečný, o to viac s takouto malebnou kulisou. Keď sa folklórny súbor železničiarov Marína vrátil z medzinárodného festivalu folklóru FISAIC vo francúzskom Chambéry v roku 2005, nikto z účastníkov nepochyboval, že Francúzi na náš slovenský folklór len tak ľahko nezabudnú. Ohlasy a prijatie našich podmanivých ľudových pesničiek, krásu ručne vyšívajúcich krojov ako aj iskrivá atmosféra, boli naozaj výnimočné. Riaditeľ francúzskeho folklórneho združenia La Savoie pán Róbert de Marchi sa s Marínou lúčil so slovami, že sa ešte určite musíme stretnúť... A nezostal len pri sľuboch.

Súbor Marína sa v júni predstavil na 42. ročníku svetového folklórneho festivalu spolu so súbormi z Macedónska, Izraelu, Francúzska, Mexika a Zimbabwe. Festival trval celkom osem dní a program bol krásny a náročný zároveň. V niektoré dni mala naša Marína aj dve vystúpenia, takže vedúci súboru Ján Jamriška musel kombinovať jednotlivé tanečné, hudobné a spevácke vystúpenia do programu tak, aby bolo možné použiť zakaždým kroje z inej oblasti Slovenska. To síce dodávalo vítanú pestrosť a neopakovateľnosť, ale realizácia stála všetkých nemalo úsilia. V rámci programu sme okrem Chambéry navštívili viaceré miesta a bolo sympatické, že súčasťou programu boli aj vystúpenia v opatrovateľských zariadeniach pre starších ľudí. Myslím, že našim dievčatám a chlapcom sa podarilo vnieť do ich života badateľný kus pozitívnej energie, za

čo im všetkým patrí vďaka. Marína totiž tančuje, spieva a hrá tak, akoby mala živé vlastné srdiečko, ktoré nikoho nenechá ľahostajným. Určite je to podstatná zásluha aj jej vedúceho Jána Jamrišku.



Podmanivé ľudové pesničky, krásu ručne vyšívajúcich krojov Maríny, tanec a iskrivá atmosféra boli vo Francúzsku naozaj výnimočné.

Na záver festivalu všetky zahraničné folklórne súbory spoločne pripravili predstavenie s názvom Kultúra sveta, v ktorom na základe predstavy francúzskych scenáristov využili prvky ľudových tancov zo Slovenska a Macedónska a zároveň úžasnú živelnosť tanečných kreácií zo Zimbabwe, ako aj ležérnu eleganciu francúzskych tancov. Festival bol pre všetkých jeho účastníkov skrátka výnimočným zážitkom. Aj takto sa ŽSR, ale najmä Slovensko a jeho kultúra postupne zviditeľňujú s európskym rozmerom!

(kub)

Železniční rádioamatéri v Taliansku

Neveľké prímorské mestečko Grado v severnom Taliansku sa v jeseni stalo miestom stretnutia zástupcov rádioamatérov z celej Európy. Dosť unikátnym je fakt, že v dnešnom čase internetu sa nájdu ešte aj priaznivci „morseovky“. Mnohí sú z radov železničiarov a všetci sa aktívne podieľajú na činnosti sekcie rádioamatérov FIRAC v rámci organizácie FISAIC.



Peter Kozár (OM5CX) a Imrich Kováč (OM5GU) sú s kongresom v Taliansku veľmi spokojní. O to viac, že zlato poputovalo vďaka Imrichovi Kováčovi na Slovensko.

Talianska pobočka spomínaného združenia FIRAC usporiadala tento rok v poradí už 47. kongres železničných rádioamatérov. Na rokovaní sa zúčastnila aj spoločná česko-slovenská delegácia, ktorej členom bol i Peter Kozár (OM5CX), zamestnanec Železničných telekomunikácií Bratislava.

Kongres bol na vysokej profesionálnej úrovni a počas dvoch rokovacích dní zhodnotil prácu a výsledky rádioamatérov za uplynulý rok. Vysoko boli ocenené aj aktivity slovenských členov

– najcennejšia zlatá medaila z rádioamatérskych pretekov členov FIRAC-u zásluhou Imricha Kováča (OM5GU) putovala na Slovensko. Dôvera našej organizácii bola prejavená i tým, že je poverená pripraviť 48. ročník kongresu FIRAC, ktorý sa uskutoční na budúci rok v Novom Smokovci vo Vysokých Tatrách.

Peter KOZÁR

FOTOREPORTÁŽ





Anna TATRANSKÁ a Peter VARGA
dostali najviac vašich hlasov a tak sa stali víťazmi
čitateľskej súťaže Tvár ŽSR 2008