



železničný

júl 2009

semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XIX.

477 013

Tr 5 65

Zbúrali 130-ročný most

TREŽ oslávila storočnicu

Hlasujte! Tvár ŽSR 2009

STOP nehodám

Foto:
Martin BALKOVSKÝ

Oddychujte,
relaxujte...



Všimli ste si na titulke tú pohodu dvoch malých drobčov, bezstarostne sediacich na obrovskom rušni? Veru, chladné kolosy, ktoré sa v momente dokážu premeniť na silných tahúňov, dokážu očariť nielen dospelých, ale najmä deti. V ich očiach zaregistrujete iskru prevapeňania, plamienok radosti a vzrušenia, ale taktiež neustálu opatrnosť a rešpekt. Už vedia, že krásny rušeň môže byť aj nebezpečný, a ak je v pohybe, mení sa na smrtiacu zbraň. Dospelí však na to pričasto zabúdajú. Sediac vo svojich štvorkolesových tátošoch, rútiac sa za svojím cieľom ignorujú blikajúce červené svetlá na priecestí. V poslednej chvíli si to švihnú pred blížiacim sa vlakom. Veď čo, spoliehajú sa na svoju neomylnosť a rýchlosť. Žiaľ, len raz risk nevyjde a už sa zaplňajú nehodové štatistiky. Tá minuloročná je obzvlášť nelichotivá. Pri 109 nehodách zahynulo 17 ľudí. Až to mrazí. So stúpajúcou nehodovosťou na priecestiach bojuje celá Európa. Aj preto vyhlásila 25. jún za Európsky deň bezpečnosti na železničných priecestiach. Mediálne propagovaná preventívna akcia neobišla ani na Slovensko. Sledoval sa spôsob prechádzania vodičov cez priecestie, merali sa rýchlosti.

Paradoxne a kruto, hneď na druhý deň, zarezonovala správa o ďalšom nezmyselne vyhasnutom živote vodiča. Kým jeho priatelia si už užívali dovolenku v zahraničí, on sa k nim chcel pridať neskôr, pretože ešte musel čosi zariadiť. Nestihol, zabil ho vlak, alebo stres? Nepozornosť? Dnes až pričasto pracujeme ako stroje, ale ani tie však nefungujú nepretržite. Niekdedy sa vypnú, vymenia sa na nich opotrebované dielce, aby ďalej bezchybne pracovali.

Na našu regeneráciu síl musí postačiť dovolenka. A práve letné mesiace sú na jej plánovanie ako stvorené. Je jedno, či to bude slnkom prehriata pláž, alebo lesom prevoňaná túra, najdôležitejší je oddych od vypätých situácií bežných dní. Možno sa vďaka správne relaxu aj my dopracujeme k takému významnému životnému jubileu, aké tento rok oslavuje trenčianska električka. Aj počas jej storočnej histórie sa totiž striedali obdobia radostné, ale aj plné neistoty.

Prajem krásne prežité dovolenkové dni.
Martin Balkovský

Mesiac tunelov

Zaujímavá putovná výstava v mesiaci tunelov (od 15. júna do 15. júla) priblížila krásu a jedinečnosť tunelov na fotografiách, ale zároveň priniesla množstvo informácií o týchto jedinečných stavbách.

Tunely sú mimoriadne technicky náročné stavby a v dopravnej infraštruktúre potrebné a pre užívateľov bezpečné. Výstavu s názvom 10 NAJ, ktorá bola v Bratislave, Žiline, Košiciach a v Martine zorganizovala Slovenská tunelárska asociácia (STA).

Slovensko v počte tunelov nepatrí na popredné miesta, čo je to dané pomerne malou rozlohou, lenže máme viacero tunelov so zaujímavými parametrami. Na trati ŽSR je 76 tunelov v prevádzke. Za najoriginálnejší tunel možno označiť železničný tunel na trati Margecany - Červená Skala, ktorý prekonáva výškový roz-

diel 31 metrov. Nachádza sa pri Telgarte a zaujímavý je najmä vzhľad špirálovitej slučky. Najstarší je Lamačský tunel. Jeho stavba sa začala v roku 1844 a prvý vlak tunelom vypravili o štyri roky neskôr. V tom čase išlo o najstarší železničný tunel a v Európe patril medzi najdlhšie tunely.

[sch]



Na výstave bola aj fotografia najoriginálnejšieho tunela pri Telgarte. Autor: Peter Wlachovský.

Dokončia stavbu zriaďovacej stanice

Nová zriaďovacia stanica Žilina - Teplička bude slúžiť najmä na prijímanie nákladných vlakov určených na rozrazenie, prípadne odstavenie a doplnenie vozňov.

Otom, že ju dobuduje Združenie Teplička, vedené českou spoločnosťou Eurovia CS Praha, sa rozhodlo 19. júna

podpisom zmluvy o realizácii stavby. Druhú etapu druhej stavby uvedenej investície má dodávateľ uskutočniť za dva a pol roka za takmer 123 mil. eur. Železnice SR ako investor vybrali zhotoviteľa stavby v opakovanej verejnej súťaži na základe piatich prijatých ponúk. Pri vyhodnotení ponúk rozhodovala najnižšia cena. Investícia má byť spolufinancovaná z európskych prostriedkov Kohézneho fondu v rámci Operačného programu Doprava.

[sch]

Dopravná cesta lacnejšia

Poplatky za používanie železničnej dopravnej cesty by od roku 2011 mali klesnúť. Znamenalo by to aj pokles cien v osobnej a nákladnej doprave. Vyplýva to z návrhu zákona o dráhach z rezortu dopravy.

Podľa neho by sa ceny za služby a úhrady za použitie železníc mali v porovnaní s rokom 2009 znížiť v nákladnej doprave o 41,27 milióna eur a v osobnej o 15,06 milióna. Výška súčasnej úhrady za používanie železničnej

siete vo verejnej osobnej železničnej doprave je 2,8-krát vyššia ako splatnenie v cestnej osobnej doprave a v nákladnej železničnej doprave 3-krát vyššia ako v nákladnej cestnej doprave,

Návrh, ktorý vláda schválila 15. júla, prispeje a môže vytvoriť priaznivé podmienky na harmonizáciu železničnej a cestnej dopravy a zároveň zvýšiť predpoklad vstupu nových železničných podnikov na dopravný trh.

[red]

Personálne zmeny

Generálny riaditeľ ŽSR Štefan Hlinka odvolal 30. júna Ing. Rastislava SIRKOVSKÉHO z funkcie riaditeľa Odboru infraštruktúry (O 430) GR ŽSR. Dňa 1. júla sa novým riaditeľom Odboru 430 stal Ing. Daniel BALUCHA.

Cez železničné priecestia bezpečne! STOP NEHODÁM!

V minulom roku sa na 2265 železničných priecestiach stalo 109 nehôd, pri ktorých zahynulo 17 ľudí. Aj preto sa ŽSR v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Radou vlády SR pre bezpečnosť cestnej premávky a Železničnou políciou spoločne zapojili 25. júna do Európskeho dňa bezpečnosti na železničných priecestiach.



CeloEurópsky projekt bol zameraný na podporu bezpečného správania sa pri prechádzaní cez železničné priecestia. Preventívne akcie s hlavnou myšlienkou „Stop nehodám! Európa za bezpečnejšie priecestia!“ sa konali v každom zo zúčastnených členských štátov. Dodržiavanie zákona o cestnej premávke sa na Slovensku sledovalo na 19 priecestiach.

Na tratiach ŽSR je v súčasnosti evidovaných 2265 železničných priecestí. Z toho 1089 má priecestné zabezpečovacie zariadenie, ďalších 1163 je nezabezpečených a chránia ich len výstražné kríže.

Zabezpečené železničné priecestia sa podľa viacerých kritérií delia na niekoľko kategórií:

- priecestia zabezpečené mechanickými závorami (bez svetiel) – 90
- priecestia so svetelnými zabezpečovacími zariadeniami so závorami – 544

- priecestia so svetelnými zabezpečovacími zariadeniami bez závor – 455

Ani spôsob zabezpečenia priecestí nie je jednotný. Posudzuje sa podľa presne určených noriem, v závislosti podľa druhu železničnej trate, triedy cestnej komunikácie, intenzity cestnej a železničnej dopravy a rozhládových pomerov. Rozhodnutie o spôsobe zabezpečenia železničného priecestia vydáva Úrad pre reguláciu železničnej dopravy po dohode s dotknutými orgánmi vrátane dopravnej polície. Zvyšovanie stupňa zabezpečenia sa posudzuje aj podľa intenzity cestnej prepravy a výskytu nehodových udalostí na priecestí. Pri šetrení zrážky vlaku a cestného vozidla bolo mnohokrát zistené, že vodič počas aktivovanej výstrahy na priecestí predbehol celú skupinu stojacich vozidiel a vbehol priamo pod prichádzajúci vlak. Akoby si neuve-

domoval, že brzdná dráha vlaku môže byť až 1000 m, v závislosti od jeho hmotnosti a rýchlosti. Ale ani nečinnosť červených blikajúcich svetiel nemusí automaticky znamenať bezpečie na priecestí. Len svietenie bieleho svetla s prerušovaným svietením garantuje, že sa k priecestiu nepribližuje žiadne dráhové vozidlo. Ale pozitívna signalizácia nemusí byť aktívna na každom výstražníku. Pri jej absencii môže vodič prechádzať cez železničné priecestie maximálnou rýchlosťou 30 km/h.

Je jedno, či je priecestie chránené závorami, alebo len výstražnými krížmi. Na každom z nich číha smrť pri pochybení, alebo riskovaní účastníka cestnej premávky. Je len na nás, či budeme cez železničné priecestia prechádzať bezpečne, alebo rozšírime nehodové štatistiky.

(red)

Foto: balky



Brusel hlási celoeurópske zhodnotenie

Každý rok veľa ľudí zomiera pri nehodách na železničných priecestiach. V Európe sa každý rok najmenej 600 ľudí stáva obeťami nehôd na priecestiach. 95 percent týchto nehôd spôsobujú motoristi. Preto železničný a cestný sektor spoločne zorganizovali 25. júna celoeurópsky Deň bezpečnosti na železničných priecestiach, aby si ľudia uvedomili, že týmto nehodám je možné predísť dodržiavaním dopravných predpisov.

Na celoeurópskom vyhodnotení akcie v Bruseli 8. júla bolo Slovensko vysoko hodnotené, čo sa týka tipu vybraných a kontrolovaných priecestí, rozsahu a výsledkov akcie. Veľký záujem bol o informácie o objasnení tragickej nehody v Polomke, ako aj o pilotný projekt doplnkovej signalizácie na železničnom priecestí – Rail flash, ktoré u nás skúšobne funguje od januára. Prítomní skonštatovali trend predovšetkým v regióne strednej Európy, že so zvyšujúcou sa frekvenciou cestnej dopravy rastie aj počet tragických nehôd na železničných priecestiach. Príčinu – podceňovanie ne-



bezpečnosti železničných priecestí je však možné z dlhodobého hľadiska znížiť jediným spôsobom, a to systematickou výchovou už od útleho detstva. Výnimku v tomto smere tvorí Švédsko a Nemecko, ktoré majú vyše 9 000 a 20 000 priecestí s minimálnym počtom nehôd. Akcia sa ukázala v celoeurópskom meradle ako mimoriadne úspešná, takže zástupcovia jednotlivých krajín sa dohodli, že sa stane pravidelnou. V budúcom roku sa uskutoční opäť v posledný júnový týždeň.

(map)

Európsky deň bezpečnosti na slovenských priecestiach DÁVAJ POZOR, NERISKUJ!

O tom, že železničné priecestia sa často stávajú miestom tragédií, vieme nielen z médií, ale aj štatistiky uvádzajú čísla, ktoré sú alarmujúce a z roka na rok vyššie. Aj na stránkach Ž semaforu o tom často píšeme. Na predchádzajúcej strane tohto čísla si môžete prečítať koľko, aké, kde máme priecestia na trati ŽSR. Počas celoeurópskeho dňa bezpečnosti na priecestiach boli zamestnanci odboru komunikácie, odboru bezpečnosti a inšpekcie, zamestnanci atrakčných obvodov a železniční policajti na 19 vybraných železničných priecestiach. Ako sme už spomínali, išlo o monitorovaciu akciu, kde sa vykonávala kontrola dodržiavania predpisov a bezpečnosti pri prechádzaní cez železničné priecestia. Z niektorých z nich vám prinášame zopár našich postrehov a informácií.

Aj priecestie má krstný list

Vedeli ste, že každé priecestie má svoj tzv. krstný list? Ide o evidenčný list o priecestí, odkiaľ sa o ňom dozviete úplne všetko. Nielen to, kedy bolo postavené, o aký druh ide, ale i to, kedy a kto na ňom vykonal kontrolu, či prípadnú údržbu. Dočítate sa v ňom odkiaľ a kam vedie komunikácia, uhol kríženia, jeho šírku, dĺžku, sklon k trati, ale aj druh podvalov a ešte veľa ďalších technických údajov. Tieto listy majú v správe atrakčné obvody podľa jednotlivých regiónov.

Aj takto to vyzeralo na priecestiach 25. júna

Na niektorých priecestiach aj napriek väčšiemu pohybu policajtov a železničiarov (ktorí sa snažili byť nenápadní) si vodiči motorových vozidiel, ale i chodci a cyklisti s porušovaním predpisov nerobili ťažkú hlavu. Zaujímavá situácia vznikla napríklad v Prešove, kde policajné auto bránilo prejazd ostatným autám cez priecestie. V Košiciach na Jarmočnej ulici sa stala zaujímavá situácia, keď vodič vozidla vošiel do priestoru priecestia, ale keďže autá pred ním dávali prednosť, nestihol prejsť a nemal šancu už ani cúvnuť, pretože za ním bola ďalšia kolóna aut. Závor sa spustili a on zostal medzi nimi... Našťastie priestor medzi závorami

a koľajiskom stačil na to, aby sa zmesil a nezasahoval do koľajiska.

BRATISLAVA - Ivanská cesta

Pôvodné priecestné zabezpečovacie zariadenie na Ivanskej ceste (medzistaničný úsek Bratislava Nové Mesto - Bratislava ÚNS, km 7,215), v prevádzke od roku 1963, bolo svetelné so závorami. V rámci zdvojkolažnenia trate bolo v roku 1976 dané do železničnej prevádzky priecestné zabezpečovacie zariadenie svetelné bez závor. Ide o neslávne známe priecestie, na ktorom došlo k tragickým zrážkam s vlakom. Aj v deň našej akcie si o tragédiu koledovali viacerí nepoučiteľní vodiči ako aj chodci. Boli sme svedkami doslova prefrčania niekoľkých aut napriek blikajúcim červeným svetlám. Červená - nečervená...



Tento vodič si prejazd na červenú rozmyslel v poslednej chvíli...

BRATISLAVA - Vrakunská cesta

mala počas kontroly šťastie na disciplinovaných vodičov, za to sa jej však nevyhol nápor médií. Jestvujúce prie-



Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka bol na priecestí Vrakunská cesta v zajatí médií.

cestné zabezpečovacie zariadenie (medzistaničný úsek Bratislava Nové Mesto - Bratislava ÚNS, km 8,248) je svetelné, bez závor, pričom červené svetlá na výstražníkoch sú doplnené aj optickou návesťou bieleho svetla. Toto zabezpečovacie zariadenie bolo dané do železničnej prevádzky v rámci zdvojkolažnenia trate Bratislava Nové Mesto - Bratislava ÚNS, v roku 1975.

RAJEC

Policajti sa pri Rajci, v kilometri 20,180 trate zo Žiliny do Rajca, zamerali najmä na dodržiavanie cestného zákona. Motorovým vozidlám sledovali maximálnu rýchlosť 30 km/h, pretože križovanie trate s cestnou komunikáciou je zabezpečené iba svetelnými výstražníkmi, bez pozitívnej signalizácie. Napriek intenzívnemu blikaniu reflektorov protiidúcich vozidiel, upozorňujúcich vodičov na stanovište policajnej hliadky, sa za 2 hodiny previnilo až 14 šoférov. Negatívnym „suverénom“ bol vodič, ktorému radar nameral 87 km/h! Previnilci sa však zhodli na dôvode porušenia predpísanej rýchlosti. Bola ním nevedomosť.



MARTIN - Priekopa

Železničné priecestie medzi Martinom a Vrútkami, pri zastávke Priekopa, chráni križovanie miestnej komunikácie s dvojkolažnou traťou a vlečkovou koľajou. Je síce zabezpečené svetelnou signalizáciou so závorami, ale názor o nedisciplinovanosti účastníkov cestnej premávky sa potvrdil aj počas prebiehajúcej akcie. Prítomnosť policajtov v reflexných vestách síce odradila vodičov aut od hazardného prejazdu cez koľaje, no najmä cyklisti ignorovali výstražné svetlá a obchádzali spustené závor. Na zastávke však musia byť v pozore aj cestujúci vystupujúci z vlakov od Martina.



Priamo z nástupišťa pri stredovej koľaji sa bez výstrahy dostanú doprostred uzatvoreného priecestia. To však mohol aktívovať aj vlak, približujúci sa k priecestiu po niektorej z krajných koľají.

SLÁDKOVIČOVO

Priecestie Galanta – Sládkovičovo je pomerne málo frekventované. Napriek tomu sa na tomto priecestí stala smrteľná nehoda na Vianoce 2005. Havaroval tu autobus a medzinárodný rýchlik. Usmrtený bol vodič autobusu.

Čo sa na tomto priecestí môže javiť ako problém, je viditeľnosť červených výstražných svetiel, keď pri rannom slnku nie sú tieto svetlá dobre viditeľné.

SEREDĽ

Na priecestí Galanta – Sereď je takmer každý deň vysoká frekvencia vlakov i motorových vozidiel. Aj počas našej prítomnosti niektorí vodiči prechádzali priecestie v neprimeranej rýchlosti, na červenú v podstate všetci zastavili. Až na jednu výnimku. Polícia uložila pokutu vo výške 200 eur. Vodič prešiel na červené svetlá.

LEVICE

Na priecestí v km 3,636 medzi Levicami a Kalnou nad Hronom vodičom ani hmla neprekážala, aby si to cez priecestie s bielym signalizačným svetlom „švihali“ väčšinou okolo 80 km/h. Ani niekoľko pracovníkov ŽSR v oranžových vestách ich nemotivovalo spomaliť. Polícia tam vraj nemeria rýchlosť, pretože tam nemá kde odstavovať autá. Domáci to zrejme vedia a aj preto sa tak správajú. Policajtov sme sa nedočkali ani my.

KOZÁROVCE

Priecestie medzi Kozárovcami a Hronským Beňadikom, km 15,353 + km 15,327 je svojou polohou špecifické. Sú to v podstate dve priecestia, jedno za



druhým a relatívne s krátkym výhľadovým úsekom.

V Psiaroch už boli vodiči oveľa opatrnejší, pretože priecestie je veľmi špecifické a nedovoľuje prejazd veľkou rýchlosťou. Nespomalenie by znamenalo vždy kolíziu.

Po zdvihnutí hmly sme sa vybrali k priecestiu za Levicami, ktoré je na trase Levica – Čata. Aj keď nebolo v pláne, prišli tam aj policajti s meracou technikou a ocitli sme sa v akcii. Dlhá rovná cesta zvädzala vodičov na zvýšenie rýchlosti, a tak sa niekoľkým ušla aj peňažná pokuta.

PREŠOV



Nedisciplinovaní chodci a vodiči motorových vozidiel pravidelne porušujú predpisy a prechádzajú priecestím na červenú.

Foto: Štefan MORÉ

SPIŠSKÁ NOVÁ VES – Markušovská cesta

Vybudovanie priecestia v km 171,163 trate Markušovce – Spišská Nová Ves sa datuje do roku 1970. Podľa poznatkov Ing. Anny Fabianovej z OZT (AO Spišská Nová Ves) na zabezpečovacom zariadení týchto priecestí boli vykonané len malé opravné práce, čo je odzrkadlením kvalitatívnej údržby tamajších ľudí. Aj napriek vysokej frekvencii sú v priebehu roka iba minimálne poškodené. Ale pre zaujímavosť, vlani jedno rahno zlomilo nákladné vozidlo a vodič, či od strachu, alebo usúdil, že sa mu rahno zídne, zmizol aj s týmto neželaným nákladom.

Na prvom kontrolnom stanovišti autobusy, súkromné vozidlá i chodci čakali pomerne disciplinovane. Vraj v tomto priestore sú vodiči zvyknutí na dodržanie zákona o cestnej premávke i v spojitosti so železničnou dopravou.

SPIŠSKÁ NOVÁ VES – Duklianska ulica

Iná situácia bola v druhom bode nášho pobytu v medzistaničnom úseku Spišská Nová Ves – Poprad, v km 174,713. Ide o mimoriadne frekventované miesto, odkiaľ sa presúvajú ľudia zo sídliska do mesta a naopak. Chýba tu chodník a pritom tieto obytné domy tu stoja i dvadsať rokov. A keď nie je chodník, tak chýba aj samostatný výstražník. V rozpätí pár minút sa pred železničným priecestím zhromažďuje mnoho ľudí, v mase stoja i cyklisti a za chrbtami im doslova na krk dýchajú (či skôr vypúšťajú exhaláty) motorové vozidlá. V rýchlom slede

sa objavovali aj mohutné kamióny. Chodí sa tade na vlastné riziko. Mnohí skúsení „harcovníci“ po našom upozornení, aby nepodliezali závery, či nestáli v tesnej blízkosti koľají, sa tvárili sebavedome... však tade chodím celý život a už viem, čo mám robiť.

KOŠICE – Rampová ulica, Stavadlo 6

Na tomto zabezpečenom priecestí na hlavnej trati Košice – Žilina (takmer v centre mesta) je cez päť koľají 31 metrov dlhé železničné priecestie. Využívajú ho nielen motoristi, ale i chodci a cyklisti pomerne často. Dvojité drevené priehradové závery sú však často spustené, nielen preto, že ide o hlavnú trať z Košíc, ale vykonáva sa tu aj posun. Určite by sa tu zišla rekonštrukcia tohto priecestia, pretože autá zdolávajú množstvo nerovností počas prejazdu a vodiči sa na povrch sťažujú. Projekt na rekonštrukciu je pripravený.

KOŠICE - predmestie

Opäť ide o frekventované priecestie v meste, kde je aj železničná zastávka. Ide o trať Košice – Čierna nad Tisou v km 97,057 a sú tu 2 koľaje. Priecestie je zabezpečené PZS 1Z a sú tu dvojité drevené priehradové závery. Práve tu vznikla situácia, keď auto zostalo medzi závorami v koľajisku (opísaná v úvode).



Vodič červeného auta mal šťastie v nešťastí... že sa zместil medzi koľajou a závorami...

ZLATOVCE



Na priecestí v medzistaničnom úseku Trenčín – Zlatovce sme boli svedkami cyklistických pretekov.

(Odbor 140 GR ŽSR)

Odcudzené vozidlo sa našlo vďaka GPS

Pôvodne bol síce vyvíjaný v Amerike na vojenské účely, dnes sa na jeho pomoc a navigáciu spoliehajú najmä šoféri motorových vozidiel. Global Positioning System, známy pod skratkou GPS, je satelitný navigačný systém používaný na neustále monitorovanie vozidiel a zistenie ich presnej pozície takmer kdekoľvek na Zemi. Od novembra 2008 je nainštalovaný aj v 653 cestných vozidlách ŽSR.

Systém GPS CarNet bol inštalovaný do služobných vozidiel ŽSR najmä z dôvodu sledovania ich využiteľnosti a takisto aj zamedzenia „čiernych jász“. Služi na zobrazenie aktuálnej polohy vozidla a zároveň zaznamenáva údaje z jednotlivých jász. Na GR ŽSR, Odbore 310 – oddelenie dopravnej logistiky vzniklo pracovisko správcu systému. Okrem neho má prístup do systému aj 28 dispečerských pracovísk na jednotlivých VOJ, ktoré editujú svojich vodičov a vozidlá, nastavujú export knihy jász, ale tiež on-line sledujú vozidlá, či zlučujú, alebo rozdeľujú jazdy. Vodič sa pred nastartovaním vozidla prihlasuje do systému priložením RFID – čipu k čítačke. Počas jazdy riadiaca jednotka získava údaje o aktuálnej polohe, rýchlosti vozidla a prejdenej vzdialenosti a zasiela ich do systému. Po skončení jazdy sa údaje ukladajú do elektronickej knihy jász a do celkovej štatistiky vozidiel.

Výhody monitorovacieho systému GPS sú jednoznačné. Už po mesiaci skúšobnej prevádzky významne prispel k nájdeniu odcudzeného služobného motorového vozidla Nissan



Podobný Nissan Navara D40 neušiel pozornosti zlodějov. Systém GPS CarNet zaznamenával jazdu odcudzeného vozidla z Hlohovca do Serede a vďaka získaným súradniciam sa ho podarilo nájsť.

Navara D40. Začiatkom marca ho neznámy páchatel' odcudzil z uzatvoreného areálu železničnej stanice Hlohovec. Vďaka systému, ktorý jazdu auta zaznamenával, sa vozidlo podarilo nájsť na okraji Serede v ťažko dostupnom teréne vedľa rieky Váh. Nepojazdné vozidlo bolo natoľko poškodené, že sa muselo

podrobiť opravám v autorizovanom servise.

V súčasnosti prebieha testovanie exportu elektronickej knihy jász zo systému CarNet do systému SAP, čo v budúcnosti umožní zrušenie vypisovania záznamu o prevádzke vozidla.

Ing. Stanislav HARAŠTA

Zákon definuje zákaz vstupu, nie umiestnenie tabule

Čo nie je zakázané, je povolené. Tak takéto tvrdenie určite neplatí pri pohybe verejnosti v koľajisku.

V mnohých staniach sú síce umiestnené tabule „Prechod cez koľaje zakázaný“, ale to ešte neznamená, že bez nich sa koľajisko stáva korzom. Tabule totiž nie sú definované zákonom. Zákaz vstupu verejnosti do vyhradeného obvodu dráhy je však uvedený v zákone NR SR č. 164/1996 Z.z. zo 17. mája 1996 o dráhach a v zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní v znení neskorších predpisov, § 5a „ochrana dráhy“. Porušovanie tohto zákazu je už dôvodom na sankcionovanie, napr. Železničnou políciou. Samozrejme, že najdôležitejším zmyslom zákona je ochrana cestujúcich, ale aj plynulosť a bezpečnosť vlakovkej dopavy.

(lm)



Facka ekológii

Vzťah k prírode sa pestuje dlhodobo. Už od útleho veku predsa vieme, čo neodmysliteľne k potoku patrí.

Zurčiaci voda, ryby, okruhliaky alebo aj veľké kamene v strede potoka. Deti v Rudine by si však určite spomenuli aj na železničné betónové podvaly. Veru, tie sa nachádzajú pod železničným mostom priamo v miestnom potoku. Možno voľakedy mali svoj význam, dnes sú však mnohé podmyté a svojim chaotickým uložením len hyzdia prírodu. A potom nech naše budúce generácie nezabúdajú na ekológiu a environmentalistiku...

(balky)



Zbúrali železničný most z roku 1880

Úctyhodných, takmer 130 rokov jazdili vlaky medzi Michaľanmi a Trebišovom cez kamenný most pri obci Veľaty, kolmo ponad miestnu komunikáciu. Jeho otvor síce voľakedy postačoval konským povozom, ale narastajúcej automobilizácii nevyhovoval. Aj to bol jeden z dôvodov, prečo ho košickí mostári zbúrali a dočasne nahradili provizórnou konštrukciou. Na jeho mieste postavia nový most.



Dve demolačné rýpadlá sa zahryzli do konštrukcie kamenného mosta z roku 1880, aby sa za 14 hodín z neho stala len hromada sutiny.



Ešte posledná kontrola krajnej opory z podvalových rovnánin a mostné provizórium sa môže uložiť.

Most pri obci Veľaty, na východnom Slovensku, postavený ešte v roku 1880, prežil síce dve svetové vojny, osudným sa mu však stal rozmach automobilovej dopravy. Svetlá šírka otvoru akurát pre jedno auto komplikovala cestnú dopravu na miestnej komunikácii. Ryhy v kamennej klenbe zasa svedčili o tom, že malá výška spôsobovala problémy aj profesionálnym vodičom nákladných áut. – **Pred časom tu museli policajti asistovať neskúsenému vodičovi ľahača s návesom. Splietol si cestu, kom-**

plikovaný nájazd k mostu cez pravouhlú zákrutu sám nezvládol a na cúvanie si netrúfol. Na dlhé hodiny zablokoval dopravu, – príkladom opisuje patálie vodičov Ing. Matúš Sukovský, vedúci SMÚ MO Košice, a pokračuje ďalej: – **Okrem nevyhovujúcej svetlosti otvoru už vypadávalo škárovanie, na nosnej klenbe vznikli trhliny a navyše bola zatečená pre nefunkčnú hydroizoláciu.**

Osud mosta bol spečatený 15. júna, hneď v prvý deň týždennej dopravnej výluky. Po nevyhnutných úkonoch traťovák, kábelárov a elektrikárov sa doň lyžicou a zbiacím kladivom zahryzli dve veľké demolačné rýpadlá od dodávateľskej firmy. – **Zvažovali sme aj odstrel objektu, no pre riziko poškodeniu trakčného vedenia, optokábla či blízkych rodinných domov sme na zbúranie uprednostnili tieto mohutné stroje,** – zdôvodnil použitie rýpadiel Ing.



Mostári nesmú mať fóbiu z výšky, ináč by sa nemohli s istotou pohybovať po pilieri PIŽMO.



Už len pár milimetrov doľava a mostné provizórium dosadne na správne miesto.



Stavbu si prezrel aj (sprava) Ing. Ladislav Saxa, námestník riaditeľa OR Košice, a Ing. Benjamín Klubert, vedúci AO Trebišov. O postupe prác ich informoval Ing. Andrej Zitrický, vedúci výrobného oddelenia MO Košice.

Andrej Zitrický, vedúci oddelenia výroby MO Košice. Našťastie sa búracie práce neskomplicovali a nasadenie demolačných klieští či drviacich čeľustí nebolo potrebné. Za 14 hodín sa z mostu stali ruiny. Po odvoze sutín a vyčistení staveniska sa mostári ihneď pustili do konštrukcie provizórneho premostenia trate. To muselo byť hotové do konca výluky a pozostávalo z dvoch mostných provizórií uložených na krajných oporách z podvalových rovnánin a medziľahlej opore z piliera PIŽMO uprostred cesty. Mostári nezaháľali a súčasne už pracovali na betónových základoch opôr nového mosta. Jeho nosné dosky medzitým vznikajú v SMÚ MO Margecany. Kým sa však dostanú na určené miesto, ubehne ešte nejaký čas. Druhá fáza výlukových prác je totiž plánovaná na september. Dovtedy budú vodiči áut nútení používať obchádzkové trasy a vlaky cez provizórne premostenie prechádzať zníženou traťovou rýchlosťou.

(balky)
Foto: autor

ÚIVP radí Elektrická požiarňa signalizácia – poučenie o dennej kontrole



obr. 3

V roku 2002 bola vydaná nová vyhláška MV SR č. 726/2002 Z.z., ktorou sa ustanovujú vlastnosti elektrickej požiarnej signalizácie, podmienky jej prevádzkovania a zabezpečenia jej pravidelnej kontroly. Platnosť nadobudla 1. januára 2003. Táto vyhláška priniesla



obr. 4

niektoré zmeny aj do povinností užívateľa elektrickej požiarnej signalizácie (EPS). Zmeny pocítili aj zamestnanci, ktorí zariadenie obsluhujú. Vyhláška podľa § 15 odseku 4 vyžaduje vykonávať dennú kontrolu EPS poučeným zamestnancom, ktorý je zaškolený výrobcom alebo fyzickou osobou s osobitným oprávnením na inštaláciu a opravy EPS.

GR ŽSR, Odbor infraštruktúry, vydal v súvislosti s hore uvedenými zmenami v legislatíve Pokyny pre prevádzku a kontrolu zariadení EPS v ŽSR (č.j.: 254/2004 - GR O430 zo dňa 19. 1. 2004), kde vysvetľuje túto problematiku v širších súvislostiach.

ÚIVP zabezpečuje poučovanie o dennej kontrole svojimi inšpektormi, ktorí získali spomenuté osobitné oprávnenie. Od účinnosti vyhlášky uplynulo už niekoľko rokov a postupne vznikajú otázky, ktoré si vyžadujú objasnenie:

1. Ako dlho platí poučenie o dennej kontrole EPS?

Vyhláška MV SR č. 726/2002 Z.z. nehovorí nič o dobe platnosti poučenia. Na prvý pohľad sa zdá, že opätovné poučovanie nie je potrebné. To isté môžu tvrdiť aj dodávateľské firmy, ktoré vykonávajú inštaláciu EPS v ŽSR, a ktoré spravidla ponúkajú po inštalácii zariadenia aj poučenie obsluhujúcich zamestnancov o dennej kontrole.

Zariadenie EPS je však prevádzkované na železnici, kde okrem iného platí aj zákon č. 164/1996 Z.z. o dráhach, kde v § 54 odseku 1 sú uvedené skupiny zariadení, ktoré patria medzi určené technické zariadenia (UTZ). Zariadenia EPS patria

do tejto skupiny podobne, ako aj iné elektrické zariadenia. Jasnejšie to vysvetľuje Opatrenie č. 5777/88-18 z ktorého vyplýva (čl. 5.6 a 7), že obsluhovať zariadenia EPS môže zamestnanec až potom, čo získal kvalifikáciu pracovník poučený podľa § 12 Úpravy FMD č. 33/78 (čo je vlastne Úprava FMD 19022/78). Overovanie vedomostí rieši Úprava FMD v § 12 s odvolaním sa na Vyhlášku SÚBP a SBÚ č. 51/1978 Zb. z 19. mája 1978, ktorá v § 4 ukladá organizácii stanoviť lehotu overovania vedomostí pracovníkov poučených. Na ŽSR je táto lehota určená už spomenutým Opatrením č. 5777/88-18 v čl. 8.6 najviac na 3 roky a 3 mesiace.

2. Keď sa mení typ EPS, musí byť zamestnanec znova poučený o dennej kontrole EPS?

Závisí od typu ústredne. Preto, aby sme ako ÚIVP mohli poučovať zamestnancov o dennej kontrole EPS musíme mať oprávnenie od výrobcu príslušného typu ústredne EPS (§ 15 odsek 4 Vyhlášky MV SR č. 726/2002 Z.z.). Zatiaľ máme toto oprávnenie len od firmy Lites Slovakia, s.r.o., ktorá je dodávateľom EPS firmy Lites Liberec, s.r.o. (nástupca podniku Tesla Liberec). Pod toto oprávnenie teda spadajú len tieto ústredne (uvádzam tie, ktoré sa v ŽSR najčastejšie vyskytujú):

Tesla Liberec (staršie typy, ktoré sa postupne nahrádzajú novšími, obr. 1, 2): MHU 102, MHU 103 MHU 106, a k nim prislúchajúce komponenty, ako napríklad signálny panel označovaný ako MHY 102 alebo MHY 103.



obr. 2

Lites Liberec, s.r.o., (obr. 3): MHU 109, MHU 110, MHU 111, MHU 113 (zatiaľ sa v ŽSR nepoužívajú, obr. 4) a k nim prislúchajúce komponenty ako napríklad signálny panel označovaný ako MHS 513, alebo obslužné tablo označované ako MHS 809 alebo MHS 811 a pod.

Ak zamestnanec prechádza na iný typ EPS, iného výrobcu ako Lites Liberec, s.r.o., je potrebné jeho preškolenie. ÚIVP tieto školenia nezastrešuje kvôli chýbajúcim oprávneniam. V takom prípade treba požiadať výrobcu alebo inú fyzickú osobu, ktorá má osobitné oprávnenie na inštaláciu a opravy a preškolenie obsluhy.

Čo však, ak zamestnanec prechádza na pracovisko, kde sa prevádzkuje iný typ EPS Lites Liberec, s.r.o., na ktorom ešte nepracoval? Túto problematiku už spomenutá legislatíva nerieši. V každom prípade, je to na zodpovednosť vedúceho zamestnanca, či ho na opätovné preškolenie pošle, alebo nie. Treba si uvedomiť, že náplňou školenia a preskúšania o dennej kontrole nie sú len úkony pri dennej kontrole (spôsob vykonania a zápis), ale aj význam indikačných a ovládacích prvkov a spôsob obsluhy pri prevádzkových alebo poruchových stavoch.



obr. 1

Ján SLOVÁK

Ked' v Poprade prší...

V predchádzajúcich číslach sme zverejnili články o tom, aké vrásky na čele spôsobuje železničiarom dážď. Naposledy to boli vytopené podchody v Žiline. Nemilá situácia, ktorá nie je vôbec žiadnou výnimkou, naopak, opakujúcim sa javom. Voda je silným protivníkom nielen v železničných podchodoch či podjazdoch. V Poprade sme však objavili unikát – vodu v nadchode.

Vodu v podchode – to môže mať veru hocikto, ale vodu 7 metrov nad zemou? Akokoľvek to znie nepravdepodobne, je to tak. Stačí silnejší alebo dlhotrvajúci dážď a prestupová hala Tatranských elektrických železníc sa mení na „olympijskú plaveckú päťdesiatku“. Voda si spoľahlivo nachádza cestičky cez každý jeden segment skleneného opláštenia,



Bazén v prestupovej hale je občas ešte výraznejší...

a ak nechcete zmoknúť, musíte priamo v budove použiť dáždnik. Tu je v pohotovosti najmä firma zmluvne vykonávajúca upratovanie, ktorá pomocou umývacích strojov stojacu vodu z podlahy neúnavne vysáva... Napriek tomu hala, deravá zhora i zdola ako rešeto, ešte pomerne dlhý čas po skončení dažďa neúnavne sprchuje všetko, čo sa nachádza pod ňou.

Nové koľajisko, nástupiská a paradoxne, čiastočne zásobuje vodou aj nový podchod. A aké stopy to zanecháva – to si vie každý predstaviť.

Zodpovední, zdá sa, si na situáciu už zvykli. Veď práve prebiehajúca rekonštrukcia popradskej staničnej budovy sa prestupovej hale vôbec netýka.

Cestujúci teda len krútia hlavami a poriadna generálka haly je zatiaľ iba túžbou domácich železničiarov...



Hala, deravá ako rešeto, ešte aj po daždi neúnavne sprchuje všetko, čo sa nachádza pod ňou...



...a v zime zase tvorí ľadové cencúle.

(mac)

Voľby do Európskeho parlamentu

Minulý mesiac sa 4. až 7. júna konali voľby poslancov do Európskeho parlamentu v členských krajinách EÚ. Európsky parlament v novom zložení bude fungovať od 29. júna.

Tri najväčšie politické skupiny prišli o niekoľko pozícií v prospech menších strán. Európska ľudová strana (EPP) zaznamenala pokles z 36,82% na 35,87%. Strana európskych socialistov (PES) stratila viac ako 5%, ale do jej radov pribudne 22 nových europoslancov z Talianskej demokratickej strany, čo prinesie socialistom takmer 3% a celkovo dosiahnu 25,41%. Aliancia európskych liberálov a demokratov (ALDE) stratila 1%.

Prezident Európskej komisie sa volí v týchto dňoch na prvom plenárnom zasadnutí, ktoré sa uskutoční v Štrasburgu. Súčasný prezident Európskej komisie, José Manuel Barroso má jednoznačnú podporu lídrov krajín EÚ pre jeho zotrvanie vo funkcii do roku 2014. Prezident Barroso povedal, že je veľmi hrdý na jednotnú podporu, ktorú dostal a vysvetlil,

že má podporu všetkých 27 krajín, pretože vždy má rešpekt k všetkým krajinám bez ohľadu na ich veľkosť alebo geografickú polohu.

Možné dopady nového zloženia EP na dopravný sektor

Je veľmi zložitá predpovedať ako nové zloženie parlamentu uľahčí alebo skomplikuje život sektoru dopravy a zvlášť železničnému sektoru.

Pravicové krídlo EP ma 50,68%, zatiaľ čo ľavičiarci majú 37,09%. Aliancia liberálov a demokratov za Európu (ALDE) je v strede politického spektra, ich podiel predstavuje 11,55% a môže pomôcť ľavičiarom vyrovnať pomer síl na celkových 48,64%.

Pre dokumenty týkajúce sa napr. „liberalizácie železničného trhu“ alebo „práva cestujúcich“ možno očakávať, že

parlament bude pristupovať na politickej báze, zatiaľ čo technickejšie záležitosti ako „nákladné železničné koridory“, kde sa predpokladá, že otázka národných záujmov zaväži viac.

Z geografického hľadiska možno členské štáty definovať ako „vonkajšie a centrálné“. Nemecko, Francúzsko, Poľsko, Holandsko, Belgicko, Česká republika, Rakúsko a Dánsko sú považované za centrálné štáty. Spojené kráľovstvo, Taliansko, Španielsko, Rumunsko, Grécko, Maďarsko, Portugalsko, Švédsko, Bulharsko, Fínsko, Slovensko, Írsko, Litva, Lotyšsko, Slovinsko, Cyprus a Estónsko sú považované za vonkajšie.

Oplatí sa poukázať na to, že pojem centrálny a vonkajšie členské štáty sa môže z témy na tému meniť, žiadny hlas v EP nie je čisto národný (geografický) alebo čisto politický. Tieto dva rozmery sa vždy prekrývajú. CER sa bude snažiť o dialóg so všetkými europoslancami bez ohľadu na ich národnosť alebo politickú príslušnosť.

MH

Storočné vzostupy aj pády trenčianskej električky

Unikát trenčianskeho kraja, ale aj infraštruktúry ŽSR Trenčianska elektrická železnica (TREŽ) bola pri svojom vzniku prezentovaná ako moderné technické riešenie dopravnej spojnice medzi Trenčianskou Teplou a známymi kúpeľmi. Dnes je to jediná úzkorozchodná elektrifikovaná železničná trať dlhá 5,9 km s rozchodom 760 mm, ktorá oslavuje v týchto dňoch svoj storočnicu.

Slovenská vedeckotechnická spoločnosť dopravy pripravila v Trenčianskych Tepliciach konferenciu venovanú histórii tejto jubilančkej.

Od úvab k realizácii

Prvá písomná správa o kúpeľoch v Trenčianskych Tepliciach pochádza z 13. storočia a už vtedy boli známe a navštevované. Zlom nastal až v roku 1888, keď sa priamym spojením Trenčianskej Teplej s Moravou a západnou Európou zvýšil počet kúpeľných hostí. Vtedy sa zrodila úvaha o kvalitnej a výkonnej doprave do kúpeľov. Až ponuka Edmunda Bleiera z Trenčína z roku 1907 postaví elektrickú železnicu s rozchodom 760 mm zrealizovala tento zámer. Koncesia na výstavbu trate bola vydaná 13. novembra 1908 uhorským ministerstvom obchodu akciovej spoločnosti s názvom Miestna úzkorozchodná elektrická železnica Trenčianska Teplá - Trenčianske Teplice so sídlom v Budapešti. Na trati s jediným mostom a 16 priepustmi bola 1 stanica, 2 zastávky, 1 strážne stanovište a 44 úrovňových priecestí bez závor. Vedľa starej staničnej budovy v Trenčianskej Teplej bola postavená podob-

ná budova električky a obe boli prepojené dnešným vestibulom. Prevádzka železnice sa začala 27. júna 1909 (niektoré zdroje však uvádzajú 29. júl 1909).

Hostia pribúdali, električky vestibali

Prevádzka bola od začiatku elektrická, napájaná jednosmerným napätím 750 V s trakčným vedením uloženým na drevených stožiaroch. Dopravu zabezpečovali tri elektrické vozne s radovým označením M 24.0 s oddielmi 1. a 3. triedy. V roku 1911 k nim pribudlo ešte jedno vozidlo. Dodané boli aj 2 príviesné vozne s oddielom 3. triedy a poštovým oddielom. K dispozícii boli aj 2 kryté a 1 otvorený nákladný vozeň. Denne bolo zaistených 8 spojov v každom smere, v kúpeľnej sezóne až 12 spojov s najväčšou frekvenciou v nedeľu. V dôsledku preplňovania vozňov dochádzalo k ďalšiemu rozširovaniu spojov.

Od roku 1918 bola trať pridelená Riaditeľstvu štátnych dráh Bratislava a prevádzku zabezpečovali Československé štátne dráhy. Po prvej svetovej vojne opäť prichádzali návštevníci do kúpeľov. V sezóne jazdili spoje takmer každú hodinu a križovali sa vo výhybni Kaňová. Pre



Zdeněk Maruna Petr Joachymstál

Na úzkém rozchodu v Trenčianských Teplicích



Pripravovaná publikácia „Na úzkém rozchodu v Trenčianských Teplicích“ od autorskej dvojice Zdeněk Maruna – Peter Joachymstál je monotematicky venovaná storočnej jubilančkej. Čitateľom približuje železnicu od jej vzniku ako unikátne riešenie dopravy medzi Trenčianskou Teplou a kúpeľmi. Opierajúc sa o dostupné fakty opisuje jej popularitu, ale aj úpadky prevádzky. Text je ilustrovaný historickými fotografiami z bohatého archívu autorov.



Prvé elektrické vozne s radovým označením M 24.0 vyrobila maďarská firma Ganz v Györi. Dosahovali maximálnu rýchlosť 30 km/h s celkovou kapacitou 24 miest na sedenie v oddieloch 1. a 3. triedy.



Stará staničná budova Trenčianskych Teplíc z roku 1909. Koľaj pred budovou slúžila na nakládku a vykládku tovaru. Trať ešte pokračovala dozadu, k zastávke Trenčianske Teplice – kúpele.



V období Slovenského štátu, 26. februára 1941, bola odovzdaná do užívania nová staničná budova v Trenčianskych Tepliciach.



Elektrický vozeň s radovým označením M 46.0 zastavuje vo výhybni Kaňová. Tá už patrí minulosti. Hnedočervené vozne s kapacitou 46 miest na sedenie jazdili maximálne 40 km/h.



V polovici 90. rokov minulého storočia nastala zmena farebnej vizáže vozidiel a postupne všetky modernizované vozidlá EMU 46.1 (411.9) dostali modro-biely náter s bezpečnostným žltým pásom na obidvoch čelách.



Pri príležitosti storočnice trate TREŽ cestujúcich prevážala slávnostne vyzdobená električka. Otvorený príviesny vozeň bol zapožičaný z Čiernohronskej železnice.

rástúcu prepravu tovaru začala ČSD vo vlastnej réžii od roku 1929 využívať nákladné autá. Ďalšie obdobie bolo poznačené svetovou krízou a 2. svetovou vojnou. Dopravu prerušili až ustupujúce nemecké vojská 8. apríla 1945, keď poškodili trať. O mesiac neskôr už električky opäť jazdili. Po vojne sa sítě vymenili koľajnice a trolejové vedenie, opravil sa zvršok, ale zastarané električky M 24.0 nevládali nápor cestujúcich. Zmenilo sa to až v roku 1951 dodávkou troch nových elektrických vozňov M 46.0.

Zrekonštruovaná, ale s veistou budúcnosťou

Na vtedajšie obdobie moderné štvornápravové elektrické vozne radu M 46.0 (neskôr EMU 46.0) vyrobili v podniku Tatra v Studénke. K nim boli dodané aj tri prípojné vozne radu Balm/ú. Vybudovaním novej meniarne sa v trakčnom vedení zvýšilo napätie na 950 V. Počas dvoch

rokov, od 17. mája 1953, bola na trati zavedená služba podľa predpisu D2 a výpravcovia slúžili aj v Tepliciach. Pre častú poruchovosť a nehode EMU 46.001 sa počet prevádzkovaných električiek po určitom čase znížil až na jednu. Preprava na trati tak bola ohrozená. Obrat nastal až v roku 1984, keď sa z Dopravného podniku mesta Ostrava vrátil prvý zrekonštruovaný elektrický vozeň s označením EMU 46.1001. Jeho prevádzka si však vyžadovala zníženie trakčného napätia na 600 V. Ďalšie hnacie vozidlo EMÚ 46.1002 zasa vzniklo vo Vrútkach prestavbou príviesného vozňa Balm/ú. Nakoniec dostal nový šat aj druhý elektrický vozeň EMU 46.002. Po revolúcii pribudli aj 2 riadiace vozne, prerobené z pôvodných príviesných. Tento vozňový park pretrval až do súčasnosti.

Z nedávnej histórie TREŽ možno spomenúť preložku úseku pri Trenčianskych Tepliciach. Bola skolaudovaná

16. marca 1989 a uvoľnila priestor na ďalšiu mestskú bytovú zástavbu.

Nepríjemnou udalosťou bolo dočasné pozastavenie prevádzky od 7. 3. 2000. Príčinou bola vykoľajená električka vplyvom zlého stavu zvršku. Počas siedmich mesiacov, keď bola doprava nahradená autobusmi, sa opravil a vymenil takmer celý železničný zvršok. **Napriek rekonštrukcii hrozí tejto atrakcii trenčianskeho regiónu zánik. Môžu za to veľké náklady na prevádzku trate ŽSR, ale tiež nerentabilné spoje ZSSK Slovensko, zdvojené autobusovými linkami. Ak by sa však našiel konsenzus so zastupcami miest aj Trenčianskeho samosprávneho kraja, ďalšia existencia storočnej jubilančky by nemusela vyzerať pochmúrne.**

(balky)

Foto: archív Ing. Jozef STRIŠŠ, Peter JOACHYMSTÁL, balky

Prvý elektrický vláčik jazdil v Berlíne

Pred 130 rokmi sa na priemyselnej výstave v Berlíne predstavila nová atrakcia. Návštevníkovi zaujal v krabu jazdiaci vláčik ťahaný elektrickým rušňom. Zrodila sa elektrická trakcia v koľajovej doprave.

Nemecký priemyselník Werner von Siemens predstavil 31. mája 1879 v Berlíne prvý elektrický rušeň s pomerne malou a zavalitou konštrukciou. Kým dovtedy vyrobené elektrické stroje na-



Súprava ťahaná prvým elektrickým rušňom zviezla 18 ľudí. Na berlínskej výstave sa pohybovala po 300 metrovom okruhu rýchlosťou 7 km/h.

pájané batériami mali obmedzenú výkonnosť a dojazd, Siemens použil priekopnícku koncepciu. V strede medzi koľajnicami umiestnil na podvaly tretiu „T“ profilovú koľajnicu, ktorá pre rušeň zabezpečovala potrebné jednosmerné napätie 150 V. Rušňovodič sedel obkročmo na vozidle, priamo na konštrukcii statora trakčného elektromotora. Zo svojho miesta ovládal spínač trakčného prúdu, mechanickú ručnú brzdu a návestný zvonček. Za rušňom boli pripojené tri vozne, každý s kapacitou 6 miest. Počas štyroch mesiacov sa vláčikom zviezlo takmer 90-tisíc cestujúcich. Nadšenie z nového druhu dopravy umocňovala prvá 2,5 km trať mestskej elektrickej dráhy v Európe,



Siemensov vynález bol malej a zavalitej konštrukcie, s dĺžkou len 1,5 metra. Základ stroja tvoril trakčný elektromotor s výkonom 2,2 kW, ktorý bol spojený s jednoduchým podvozkom.

sprevádzkovaná v roku 1881 v meste Gross Lichterfeld pri Berlíne. Rozmach elektrickej trakcie koľajovej dopravy sa už nedal zastaviť, pretože ju nasledovali koľajové trate v prvých veľkomestách Európy.

(balky)

VODNÉ ŽERIAVY v zbierkach Múzejno-dokumentačného centra

Parné rušne potrebovali na svoju prevádzku pomerne veľké množstvá vody, uhlia a masív. Zásoba masiva a uhlia z depa zvyčajne postačila na celý výkon. Horšie to bolo s vodou, ktorej sa spotrebúvalo oveľa viac, a ktorú bolo preto potrebné dopĺňať nielen v depách, ale aj v nácestných staniách. Na tento účel slúžila za parných čias prakticky v každej väčšej služobni pomerne rozsiahla vodárenská sústava. Jej najviditeľnejším reprezentantom boli vodné žeriavy. Vývoju ich konštrukcie sa budeme venovať v tomto článku.

Základ každého samostatne stojaceho vodného žeriavu tvoril výtlačkový stojan. Išlo o stúpacie potrubie, ktoré dopravilo vodu z podzemného rozvodu na výškovú úroveň plniaceho otvoru rušňového zásobníka. Jeho vnútorná svetlosť bola dimenzovaná podľa želanej výdatnosti žeriavu (obvykle v rozmedzí 100 – 300 mm). Na hornom konci výtlačového stojanu bola situovaná výtlačková hlava, zabezpečujúca prietok vody z vyústenia výtlačového stojanu do pohyblivého člena (otočného ramena alebo chobotu), usmerňujúceho prúd vody do plniaceho otvoru zásobníka rušňa.

Podľa konštrukcie sa výtlačkové hlavy vodných žeriavov rozlišovali na pohyblivé a pevné. Podstatou konštrukcie pohyblivej hlavy bol bezprostredný kontakt medzi otočným výtlačkovým ramenom a priamo zakončeným výtlačkovým stojanom žeriavu, pri pevnej hlave vytekala voda zo zvláštneho kolena na konci výtlačového stojana do otočného ramena, ako do nálevky.

Pri staršej konštrukcii žeriavu s pohyblivou hlavou prúdila voda otvormi na hornom konci výtlačového stojana do hlavy, obopínajúcej ho v tomto mieste, a odtiaľ do výtlačového ramena. Nevýhodou takého usporiadania bola potreba dôkladného utesnenia hlavy. To však v zime často zamrzalo a prepúšťalo. Tento problém do istej miery odstránila novšia konštrukcia pohyblivej hlavy. Pri nej bola rúra priameho výtlačového stojana zakončená lemom, pokrývajúcim spojenie hlavy a stojana, ktoré tak mohlo byť vyhotovené bez tesnenia. Voda prepadávala cez lem do spodnej časti pomerne hlbokaj hlavy a odtiaľ voľne odtekala do výtlačového ramena, čím sa obmedzil jej styk s rozhraním medzi hlavou a stojanom.

Oldenburské žeriavy

V porovnaní s pomerne zložitými žeriavmi s pohyblivou hlavou boli tie s pevnou hlavou (známe tiež ako „oldenburské“) priam geniálne jednoduché. Ich výhodnosť spočívala predovšetkým v pomerne veľkej vzdialenosti medzi pohyb-

livými a pevnými časťami, bezpečne brániacej ich zamrznutiu.

Niektoré žeriavy s pevnou hlavou alebo typu Oldenburg mali na výtlačkovom ramene pohyblivo pripojené ešte ďalšie výtlačkové rameno, čím sa výrazne uľahčilo presné nastavenie výtokového ramena nad plniaci otvor zásobníka rušňa. Rušňové čaty tento prvok vítali, pretože inak bolo potrebné zastavovať pri vodných žeriavoch veľmi presne, čo nebolo najmä pri ťažších vlakoch vždy jednoduché.

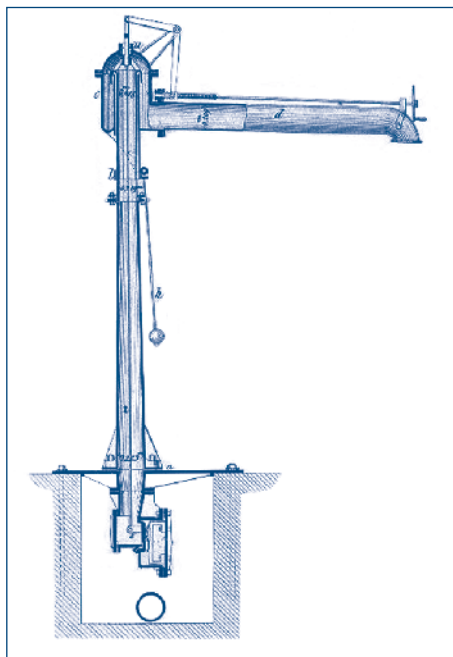
SPITZNER s „chobotom“

Posledným, u nás veľmi rozšíreným typom vodných žeriavov, boli žeriavy sústavy Spitzner. Bol to vlastne oldenburský žeriav, pri ktorom bolo tuhé výtlačkové rameno nahradené plechovou nálevkou v tvare slonieho chobotu, jednoducho zavesenou na prepádovom kolene reťazami. Tento „chobot“ poskytoval prakticky neobmedzené možnosti nastavenia miesta výtokového ramena, navyše ho bolo mož-

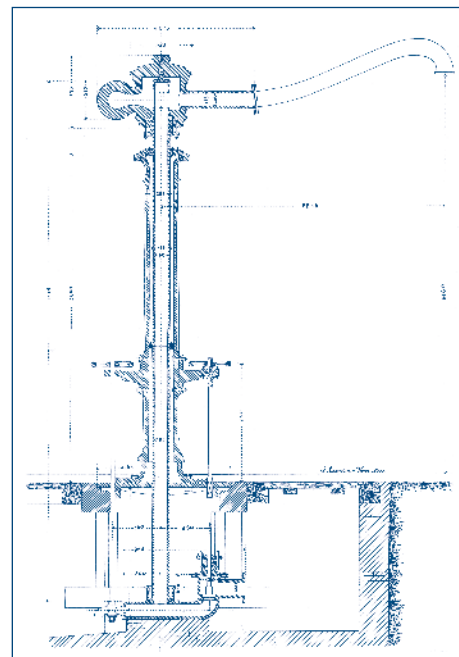
né výtlačkovým koncom položiť priamo na okraj otvoru vodojemu rušňa, čím sa zabránilo stekaniu vody po stene tendra alebo vane. Konštrukcia sa natoľko osvedčila, že sa týmto spôsobom rekonštruovali aj žeriavy iných typov (takáto normalizácia bola u ČSD zavedená v roku 1926).

Od pohybu ramena bol na starších žeriavoch odvodený pohyb návestnej lampy na hlave alebo výtlačkovom ramene žeriavu, ktorá v noci signalizovala polohu ramena. Pri žeriavoch Spitzner bola lampa umiestnená pevne na vrchu hlavy a mala skôr povahu osvetľovacieho prvku.

Ak boli vodné žeriavy súčasťou vodárenskej sústavy s vodojemom, plneným samostatnou čerpacou stanicou, dostávala sa do nich voda z podzemného prírodného potrubia pomocou vodných uzáverov umiestnených v šachtách pod žeriavmi. Ovládané boli obvykle zo zeme kľukou alebo ovládacím kolesom. Okrem samotného uzáveru sa v šach-



Vodný žeriav s novšou konštrukciou pohyblivej hlavy bez tesnenia. Zaujímavé je ovládanie žeriavu kolesom na ramene.



Prierez vodným žeriavom s priamym ramenom vo vyhotovení s otvormi v hornej časti výtlačového stojana. Žeriav má zvlášť ovládaný vodný uzáver a zvlášť odvodňovací ventil.



Vodný žeriav typu Oldenburg pre hlavné trate so zdvojeným výtokovým ramenom zo Skalitého v expozícii Výchrevne Vrútky.

Vodný žeriav typu Oldenburg pre miestne trate umiestnený v Železničnom múzeu Bratislava východ.

tách pod žeriavmi nachádzal aj odvodňovací ventil a tzv. vzdušník (veterník), chrániaci najmä dlhšie prírodné potrubia proti nárazom pri zmenách prietoku.

Ak sa však voda do žeriavu čerpala parným čerpadlom, poháňaným parou zo zbrojeného rušňa (takáto konštrukcia bola charakteristická pre vozobné vybavenie prakticky všetkých slovenských miestnych železníc), podzemná armatúra odpadala. V takom prípade bol súčasťou vodného žeriavu samostatný stojan s otočným a teleskopicky vysunovaným potrubným nadstavcom na napojenie parného čerpadla na parný kohút rušňa.



Vodný žeriav s priamym ramenom určený pre miestne železnice. Nachádza sa v expozícii vodárenstva v Železničnom múzeu Bratislava východ.

Nákres najrozšírenejšej konštrukcie vodných žeriavov – typ Spitzner.

Žeriavy v múzeu

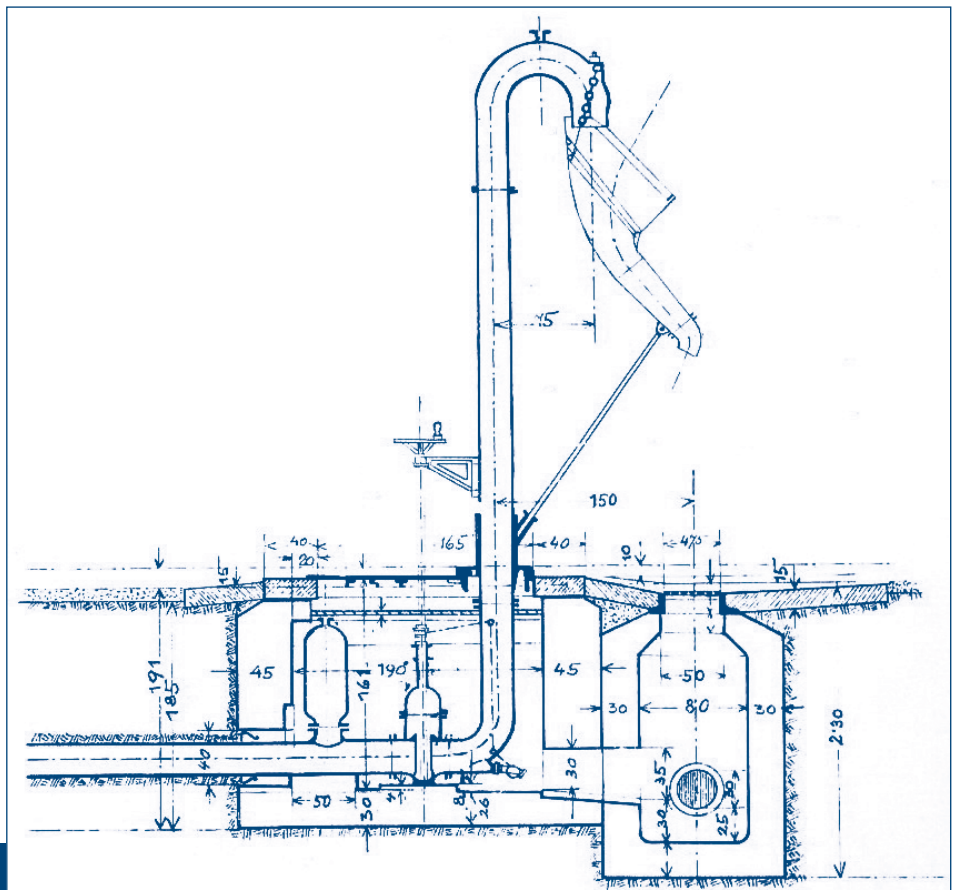
Popísaný vývoj konštrukcie vodných žeriavov v zbierkach Múzejno-dokumentáčného centra ŽSR VVÚŽ (MDC) reprezentujú tri exponáty, vystavené v stálej expozícii železničného vodárenstva Železničného múzea Bratislava východ. Všetky pochádzajú pravdepodobne z prelomu 19. a 20. storočia a ich reštaurovanie prebehlo v súvislosti s inštalovaním tejto expozície roku 2005.

Najviac archaickú konštrukciu predstavuje vodný žeriav s pohyblivou hlavou. O jeho určení pre miestnu železnicu svedčí nielen vnútorná svetlosť výtlakového stojana 100 mm, ale i zariadenie na odber pary z parného rušňa. Pochádza z dnes už zrušenej železnice Rimavská Sobota – Poltár, odkiaľ ho MDC do svojej zbierky získalo roku 2000.

Ďalším žeriavom, pochádzajúcim takisto z miestnej železnice je veľmi rozšírený typ Oldenburg s pevnou hlavou a otočným ramenom. Až do roku 1991 stál v koncovej stanici miestnej železnice Piešťany – Vrbové.

Posledným vystaveným exponátom tohto druhu je žeriav rovnakého typu, ale so svetlosťou výtlakového stojana 200 mm, teda s rozmermi, charakteristickými pre hlavné železnice. Vrchná časť žeriavu pochádza zo stanice Piešťany, kde ju MDC získalo ešte roku 1990. Výtlakový stojan tohto žeriavu pochádza z Národného železničného parku Budapešť, keďže pôvodný sa na Slovensku nezachoval. **Prakticky zhodný a zreštaurovaný vodný žeriav rovnakého typu sa nachádza i v expozícii Výchrevne Vrútky. Zaujímavý je dvojitým výtokovým ramenom. Získaný bol zo stanice Skalité. Žeriavy typu Spitzner možno ešte i dnes nájsť na mnohých slovenských železničných staniach. Zaujímavosťou je skutočnosť, že žeriav tejto sústavy v stanici Horná Štubňa je dodnes funkčný.**

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.
Ing. Michal TUNEGA



Z Amsterdamu do Bruselu za 1 hodinu a 46 minút

Nový vysokorýchlostný vlak prezentovali v Amsterdame spoločnosti SNCB a NS Hispeed 7. júla. Vlak s názvom FYRA je určený pre trasu Amsterdam – Brusel.

Uvedenie tohto vlaku do života, vyrobeného talianskou spoločnosťou AnsaldoBreda, prináša prepojenie Holandska na európsku vysokorýchlostnú sieť o krok bližšie. Nový vlak priblíži európske mestá. Cestujúci využívajúci FYRA budú cestovať rýchlejšie, pohodlne a vo vyššom komforte. Michel Jadot, riaditeľ SNCB, na stretnutí uviedol: – **Brusel je v centre európskej vysokorýchlostnej siete. Tento nový vlak doplní chýba-**

júcu linku v sieti, ktorá predtým existovala medzi Bruselom, Antverpami a severom. Amsterdam tak bude vzdialený iba jeden a trištvrté hodiny od Bruselu. Predstavuje to veľký krok vpred vo vývoji vzťahov medzi našimi krajinami.

Vysokorýchlostný vlak premávajúci maximálne rýchlosťou 250 km/h bude prevádzkovaný na úsekoch Amsterdam – Schiphol – Rotterdam – Antverpy – Brusel a Amsterdam – Schiphol – Rotterdam

– Breda. Ide o prototyp. To znamená, že exteriér je v konečnej podobe, ale interiér je vybavený meracími a testovacími zariadeniami. Testy sa začínajú na tratiach HSL-South v Holandsku a L4 high speed line v Belgicku v blízkej budúcnosti.

SNCB a NS Hispeed majú spolu 19 vysokorýchlostných vlakov. To, že vlak vyhovuje technickým požiadavkám na interoperabilitu (TSI), znamená, že je prvým vlakom, ktorý môže byť prevádzkovaný v celej sieti EÚ. V závislosti od výsledkov testov z TSI a ERMTS sa očakáva, že vysokorýchlostný vlak bude uvedený do prevádzky na trase Amsterdam – Brusel, rok od začiatku testovania. V počiatočnom období prevádzky budú súpravy dočasne premávať rýchlosťou 160 km/h.

Cesta vlakom z Amsterdamu do Bruselu – z centra mesta do centra mesta – bude trvať len 1 hodinu a 46 minút a cesta z Rotterdamu do Schipholu len 20 minút.

MH.

Piate stretnutie prednostov

Pri oslavách zvykneme hovoriť o jubileách, jubilejnom roku či výročí. Za jubilejný možno považovať aj v poradí piaty ročník júňového stretnutia bývalých prednostov OR Trnava. Pri akciách, kde sa prítomným už vlasy viac belejú, je jubileom takmer každé stretnutie, nech už je označené akoukoľvek číslovkou.

V Stavovskom združení prednostov (SZP) je registrovaných približne 60 vyslúžilcov, ale ich počet sa mení. Jedni odchádzajú, noví, mladší prichádzajú...

Nebolo to inak ani tentoraz v bratislavskom Valčíku. V otváracom príhovore predseda združenia Ing. Peter Rajčák okrem členov združenia privítal aj hostí, generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Štefana Hlinku, námestníka generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Ing. Jozefa Antoša, riaditeľa OR Trnava Ing. Milana Solárika

a riaditeľa odboru dopravy GR ŽSR Ing. Emila Šimka. Po zdraviciach hostí, ktoré obsahovali najmä želania dobrého zdravia a spomienky na časy, keď stanice nezívali prázdnotou a o kríze sa nikomu ani nesnívalo. Všetko je však relatívne, a tak sa aj činnosť na železničiach musí prispôbiť času, ktorý žijeme. Spomienky, skúsenosti, ale aj otázky na telo, to všetko iskriť medzi účastníkmi stretnutia, ktorí sa na dianie na železnici pozerajú profesionálne, ale už z nadhľadu. Milé podujatie



sa vydarilo, splnilo svoj účel, za čo dostali poďakovanie zakladateľa združenia Ing. Fridrich Dvorák a čerstvý dôchodca Bc. Karol Brunovský, ale aj súčasní predstavitelia združenia a hlavní organizátori Ing. Peter Rajčák, Ing. Pavol Országh a Ing. Miroslav Capek.

Jozef LEHOČKÝ

Naša anketa

Ako a kde budete dovolenkovat? Využívate cestovné výhody FIP?

Renáta VÉGHOVÁ
referentka,
SMÚ OZT ZT
Spišská Nová Ves



Cestovné výhody FIP som využila len raz, s dcérou som navštívila predvianočnú Viedeň. Na letnú rodinnú dovolenku však cestujeme letecky alebo autobusom, závisí to od ponuky. Zájazdy si v predstihu neplánujeme, spoliehame sa na „last minute“. Som totiž zaregistrovaná na jednej internetovej stránke, odkiaľ mi pravidelne zasielajú akciové ponuky všetkých cestovných kancelárií. Očarilo ma Grécko, pretože sú tam milí ľudia a krásna príroda. Keď bola dcéra menšia, jazdili sme autom do Čiech. Možno si to tohto roku zopakujeme, alebo opäť využijeme akciový zájazd k moru.

Ing. Milan BILICKÝ,
prednosta,
železničná
stanica
Komárno



Na dovolenku sa nechystám nikam cestovať. Najväčším relaxom je pre mňa oddych v mojej záhradke a pri prácach okolo domu. Najviac sa však odreagujem a vychutnávam si pokoj pri robote so včelami. Je to moja záľuba, ktorá ma naplňuje a venujem sa jej od útleho detstva. Fascinuje ma usilovnosť a neúnavná práca pre prírodu a ľudstvo tak potrebného hmyzu.

Cestovné výhody využívam len v rámci Slovenska, a keďže do zahraničia necestujem, voľný lístok FIP nevyužívam.

Beáta KUBÍČEKOVÁ,
technická
zamestnankyňa,
OR
Trnava



Doma si viem vytvoriť relax, stačí si sadnúť s kávou v záhrade a hneď mi je dobre. A keď ešte zatvorím oči a počujem spev vtáčikov, tak je to skvelý pocit. Ale plánujeme sa v rodine toto leto venovať aj prácam okolo domu. Ale keď si spomeniem na ozdravný pobyt v kúpeľoch pred dvoch rokov, tak viem, kde by som sa vybrala znovu.

Cestovné železničné výhody nevyužívam, deti už máme dospelé, a tak na režijky ani FIP už nemajú nárok a ani tieto výhody akosi nestihli využiť, ani keď boli menšie.



Vojtech Balaško v priateľskom objatí s figurínou, počas festivalu v Pamplone.

Na rohy býkov bez rozdielu národnosti

Na severe Španielska každoročne hostí mesto Pamplona asi milión turistov, ktorí sa chcú týždeň zabaviť na festivale svätého Fermína, kde sa denne po krivolakých uličkách rútia 700-kilové býky. Túto tradíciu, vraj až zo 16. storočia, si tento rok nenechal ujsť ani železničiar – cestovateľ Vojtech Balaško, revízny technik TÚI, pracovisko Nové Zámky.

sa naženú do mestskej býčej arény a tam program pokračuje predstavením, – opisuje podujatie Vojtech Balaško.

Mesto má 185-tisíc obyvateľov, na nápor divákov sú pripravení pestrým programom, ktorý akoby nikdy nekončil, každé námestie prichádza s ponukou. Lístky stoja približne 20 až 30 eur, drahšie je bývanie. Ale skúsený turista, ako je Vojtech Balaško, neprijme hneď prvú ponuku za 70 ani za 40 eur. Dokázal s partiou zraziť cenu na 23 eur s dobrým výhľadom. Lebo ten sa najviac cení. A keď sa už podobať nadšenej mase, tak aspoň oblečením. – Aj ja som podľahol čaru bieleho oblečenia s červenou šatkou na krku. To je symbol festivalu, tak som si to kúpil. Zvyčajne sa tie biele veci tak zničia, že na konci naháňania býkov sú oliate vínom, jedlom. Tam sa nejaký bontón nedodržiava. Dýcha to tam úžasnou atmosférou a ľudia hneď zabudnú na krízu, vojny a nešťastia. Tu tie zranenia akoby poniektorí priam vyhľadávali, to však už patrí k ri-

tuálu naháňania býkov. Mojim cieľom bolo dostať na kameru čo sa dá, zostriehať 5 – 7 minútový film, a tak priblížiť život ostatných národov v Európskej únii aj našincom, – dodáva Vojtech Balaško.

Oficiálna bilancia podujatí sa vedie od roku 1924 a pri týchto hrách prišlo odvedy o život 13 ľudí. Každý rok dochádza aj k zraneniam. Aj tak to masu divákov neodradí, len ktovie či aj svätý Fermín by bol s následkami festivalu, ktorý je po ňom pomenovaný, spokojný?

(pal)

Foto : z cestovateľského archívu V. Balaška



Pochodil už kus sveta a tentoraz si spolu s kolegami zo železníc povedali, že chcú vidieť na vlastné oči to, čo televízne stanice prinášajú denne počas konania festivalu aj s náležitým komentárom, koľkí diváci práve utrpeli úraz. Naberanie na rohy, sácanie, zúfalý únik divákov, je rituál, ktorý stojí za vzhliadnutie.

– Tento festival sa začal 6. júla a skončil 14. júla, stretávajú sa tu národy z celého sveta, no najmä zo španielsky hovoriacich krajín. Každé ráno sa otvárajú ohrady a býky spolu s naháňacími sa púšťajú do ulíc, kde pred nimi diváci utekajú. Občas sa to končí so zraneniami. Turisti si už pred konaním podujatia kupujú vstupenky na dobré miesta. Okupujú horné poschodia domov s balkónmi. Zvieratá

Ing. Igor POLAK,
vedúci ÚS
prípravy
a realizácie,
O 230 GR ŽSR,
Košice



Chystám sa s rodinou k moru. Tentoraz to bude pobyt v Turecku.

Ja chodievam nakupovať zájazdy ešte začiatkom roka, keď sú v ponuke celkom prijateľné ceny. Na tejto tureckej riviére sme ešte neboli, ale za to si spomínam, ako sa chodilo s autobusmi na výhodné nákupy do Istanbulu. Teraz očakávam trávenie voľného času iba kúpaním a prehliadkou nejakých pamätihodností. Teším sa na sladké ničnerobenie a pokoj. Na dovolenky nechodievam vlakom, a tak nevyužívam FIP lístky. Zvyčajne sa spolieham iba na vlastné vozidlo.

Mgr. Daša VELIKOVÁ
vedúca
referentka
KRaO, 0520 GR
ŽSR, Bratislava



Minulý rok sme s priateľom oddychovali v Bulharsku. Prostredie bolo upravené a ceny prijateľné. Preto aj tento rok sledujeme zájazdy typu „last minute“, či sa opäť nenájde rekreácia na bulharskej pláži. Priateľ nie je železničiar, preto sme pred vlakmi uprednostnili lietadlo. Navyše cesta plynie rýchlo a zbytočne neunaví. Vlaky som skôr využívala počas štúdia na vysokej škole, keď sme s partiou cestovali po Slovensku. Sedela som aj vo fínskych vlakoch a musím skonštatovať, že ich kultúra cestovania v porovnaní s našou je na vysokej úrovni. Ale to už je v ľudoch.

Ivan KOVÁČIK
návestný
majster, SMÚ
OZT OT Spišská
Nová Ves



S FIP-kami mám precestovanú takmer celú Európu. Hneď po revolúcii som s klubom cestovateľov začal spoznávať okolité štáty. Škandináviu sme navštívili v čase, keď ešte platili naše cestovné výhody aj v lodných spoločnostiach. Mojou srdcovkou sú aj švajčiarske Alpy. Ako správneho železničiar z Vysokých Tatier ma fascinujú horské a ozubnicové trate. A Švajčiari ich majú čarokrásne. Rodine sa zasa páčilo v nemeckom Lindau. Som už skúsený cestovateľ, takže výlety si plánujem sám, hoci aj na 14 dní. Cestovanie vlakom po Európe je síce únavné, ale zároveň má neopakovateľné čaro.

(pal, balky)

V železnici je skrytá celá ich životná filozofia

Pre vekovo staršie generácie sú spomienky ako premietanie dokumentárneho filmu. Pred očami sa mihajú sivé zábery, situácie zachytené humorným i dramatickým pohľadom. Ale vždy je to o živote. Keď prichádza čas skončenia jednej vážnej kapitoly v našich malých osobných dejinách, spojený s narodeninami, tak je vždy o čom rozmýšľať a rekapitulovať. Takéto obdobie v súčasnosti prežívajú aj dvaja riaditelia vnútorných organizačných jednotiek na železnici. Riaditeľ Technickej ústredne infraštruktúry (TÚI) Ing. Ján Kormaník so sídlom v Prešove a druhým je riaditeľ Mostného obvodu Košice Ing. Tibor Matis.

Trate a koľaje – to je môj osud...

... hovorí Ing. Ján Kormaník a hned zdôrazní, že TÚI Prešov si v januári 2009 pripomenula piate výročie svojho založenia. – **Ani sa mi nechce veriť, že to tak rýchlo ubehlo. Nebolo ľahké rozbehnúť činnosť novovzniknutej vnútornej organizačnej jednotky. Ale som rád, že ľudia napredovali a dokázali sme opodstatnenie tejto VOJ, o čom svedčia i doterajšie výsledky. Prax však ukázala nízky stupeň ocenenia kvalifikovaných pracovníkov,** – zamýšľa sa Ing. Ján Kormaník.

Začínali s chýbajúcou výpočtovou a meracou technikou, teraz je už vytvorených 19 pracovísk na celom území republiky. Výkonmi chránia cenné hodnoty ako bezpečnosť vlakového dopra-

vy a ľudské životy. Dráha Jána Kormaníka na železnici sa začala po Vysoké škole dopravnej v Žiline, keď mu prišla umiestenka na pracovisko. Mladším to už nič nehovorí, ale tá mu určila Správu východnej dráhy – Mostný obvod Košice. Voľakedy nenaplnené počty v ČSD dávali možnosť usadiť sa v žiaducej funkcii. Zároveň ho konzultant diplomovky nasmeroval, kadiaľ bude viesť jeho ďalšia životná cesta. – **Vybadal, že som obdivovateľom mostov. V Bartošovciach som prvýkrát videl, ako sa starý oceľový most celý rozoberá, zmontuje sa nový a opäť sa zabuduje do trate. A popritom mi nedá, aby som si nespomenul i na rodinnú atmosféru v kolektívoch. Stavebné vlaky neboli žiadne luxusné obydlia. Žilo, varilo i pralo**



Ing. Ján Kormaník v kancelárii TÚI v Prešove, odkiaľ riadi 19 pracovísk po celom Slovensku.

sa v nich. Šikovní kuchári boli poverení niečo ukuchtiť, aby ostatní nemuseli do reštaurácií, kde sa varilo s menšou fantáziou a pomerne draho v porovnaní so zárodkami. Odlúčenie od rodín, sociálne i technické podmienky nebolo jednoduché prekonať, – spomína riaditeľ TÚI. Pripomenul si i na 2-tisíc výlukových hodín v Bujanovskom tuneli, kde sa koľaj presúvala ku portálu, od popolčeka boli chlapi čierni a ľahko ich bolo priradiť k baníkom. Štvormetrový ventilátor vypovedal poslušnosť... nuž, čo stavba, to zážitok.

Ďalším predelom v živote bola Traťová dištancia v Prešove, Traťová správa Kysak a potom Správa železničných tratí a stavieb. – **V súčasnosti, keď sa mi blíži čas odchodu na dôchodok, ma teší, že som mohol byť riaditeľom TÚI. Pôsobí tu mladý kolektív. A ja som pri nich tiež mohol „omladnúť“,** s úsmevom hovorí Ing. Ján Kormaník. Teší sa na prechádzky v prírode s rodinou, ktorej pri putovaní ukáže i diela, kde zanechal svoju pečať.



Počas osláv Dňa železničiarov je rušno na ihriskách a Ing. Ján Kormaník nikdy nechýba pri povzbudzovaní, ale ani pri zagrátulovaní k výsledkom.



V družnom postoji po zápelení medzi traťovými okrskami s vedúcim SMÚ Margecany Viliamom Mížišimom.

BYŤ MOSTÁROM – je pre mňa česť!

Aj pri riaditeľovi Mostného obvodu Košice Ing. Tiborovi Matisovi stáli jeho tútori, ktorí ho posúvali s predstavou, že je to správny človek na správnom mieste.

Najskôr otcovi odporučili, aby po SPŠ syn pokračoval v štúdiu. Na Vysoké škole dopravnej ho na katedre mostov oslovili skvelé prednášky profesora Dvořáka z Prahy. Hlbokú brázdú v ňom zanechali i mnohým železničiarom známi inžinieri ako V. Kavický, P. Pravda, J. Miszkolczy a A. Marcin. Naučili ho vychádzať do terénu aj vtedy, keď to nebolo nevyhnutné. – **Niekedy sa pozastavím nad tým, ako sa dá komunikovať cez počítač bez toho, aby ľudia naviazali osobný vzťah. Bez kontaktu je to také studené, oficiálne,** – zamýšľa sa Ing. Tibor Matis. V teréne a priamo v prevádzke trávil mnoho času, už na ročnej vojenskej prezenčnej službe v roku 1971 bol začle-

nený do železničarskeho vojska. Pri zasúvaní mostnej konštrukcie si musel poradiť so statickými výpočtami, ktoré rozhodovali o tom, ako budú dlho nosníky riešené, ako skrátiť prejazdené kilometre. Zažil tu veternú smršť, ktorá rozmetala vojenské stany, ani debnenie nebolo ušetrené. Iba doklady v kufříku to prežili bez ujmy. Robil na takých vojenských stavbách, ktoré boli utajované. No tieto skúsenosti sa mu zišli aj neskôr. Bojové podmienky prekonával aj počas povodní na trati Plešivec – Slavošovce. Riešil situáciu okolo piatich premostení po záplavách. Protipovodňové komisie zasadali v hustom slede a veru i životy viseli na vlásku. Stačilo stáť na koľajniciach, ktoré podmyvala voda a pod 20 ľuďmi v motorovom vozni, sa všetci hompáfali vo vzduchu. – **Nehľadeli sme na naše pohodlie. Voľakedy sa pracovalo i v soboty a veru chlapi odišli domov okolo obeda a už v nedeľu podvečer boli v uby-**



Ing. Tibor Matis stojí pred mostnou mapou, ktorá je pýchou MO Košice, nikde ju totiž nedostať kúpiť. Zhotovil ju Štefan Giba z technického úseku.



Rekonštrukcia prevádzky rozmrazovne v Čiernej nad Tisou bola častým návštevým miestom riaditeľa MO.



A po práci – domov, kde nastane povinný rituál nakuknutia do králikárne. Tibor Matis králiky chová s láskou.

tovniach či vagónoch. Aj ja ako čerstvo ženatý s rozostavaným domom som musel zo svojej dediny odísť večer, prespať v ubytovacom vagóne, nastaviť si veľký budík a o tretej nadržanom nasaď do vlaku, aby som o 11. hodine bol v Tisovci na porade, – sype jeden zážitok za druhým riaditeľ MO. Zamestnanci iných profesií si z mostárov uťahujú, že sú vlastne elita. Ale iba odborníci znali problematiky vedľa, že tu nestačí remeselnícka zručnosť, ale i znalosť noriem a logiky.

– **Technika postúpila a fyzická práca je menej náročná, ale pohotovosť myslenie a projektovanie nič nenahradí. Preto sa treba poďakovať všetkým, ktorí ma obohatili o vlastné znalosti a neraz priniesli originálne riešenie,** – dodáva riaditeľ košického MO.

Mária PALIČKOVÁ

Takmer žiadna situácia sa už nezopakuje

Každý z nás vie, že všetko, čo sa začne musí aj skončiť, že všetko má svoj čas a... ďalšie možno trochu frázy. Kým sa nás to netýka, tieto vetné spojenia akosi ani nevnímame a rešpektovať ich považujeme za samozrejmosť.

Ako samozrejmosť bral aj svoju poslednú službu nočnú zmenu z 10. na 11. júla kontrolný dispečer Ján Ďuriš. Ako povedal: – **Svoju poslednú nočnú som bral síce ako samozrejmosť, ale mal som všelijaké pocity...**

Veď akoby aj nie, keď náš kolega prežil na železnici vyše štyridsať rokov. Jeho začiatky na železnici sú spojené s historicky známym dátumom – s augustom 1968. Vtedy začínal ako výpravca vo Vigľaši, a ako to už v tom období bolo



Ján Ďuriš prežil na železnici viac ako 40 rokov.

zaužívané, vlaky vypravoval takmer po celom Slovensku. Ako Stredoslovák pracoval na Horehroní, v Košiciach, ale i v Barci či vo Veľkej Ide. V roku 1974 „zavesil výpravku na kliniec“ a zasadol na dispečerskú stoličku ako vlakový dispečer v Košiciach. Neskôr bol prevádzkovým dispečerom a od roku 1989 vykonával Ján Ďuriš funkciu kontrolného dispečera. – **Uvedomujem si, že to bol úžasný úsek môjho života. Na železnici sa toho dá veľa zažiť... Prá-**

ca v dispečerskom aparáte vám každú chvíľu prináša nové situácie. Takmer žiadna sa už nezopakuje. Celý život spoznávate nových ľudí. Ja sa môžem pochváliť, že som mal vždy dobrý kolektív, a tak som aj vďaka ľuďom chodil do práce rád. Veľa sme toho spolu zažili, a tak budem mať na čo spomínať, – povedal Ján Ďuriš.

A o tom, čo je nové na železnici a na dispečingu, sa vždy dozvie aktuálne aj na dôchodku. Dcéra Lucia kráča totiž v otcových šlapajach, pracuje ako vlaková dispečerka v Košiciach. A to by malo byť zárukou čerstvých informácií. A čo plánuje náš kolega robiť na zaslúženom odpočinku? Voľné chvíle budú spolu s manželkou tráviť na vidieku. Ako Košičania si pred niekoľkými rokmi kúpili domček zo záhradkou v Slovenskom Novom Meste, a tak sa už tešia spoločné voľné chvíle aj s dcérou a synom. A Ján Ďuriš verí, že ešte bude čas relaxovať aj na rybačke, ktorú má tak rád.

(sch)

O počítačoch

Do redakcie sme dostali množstvo reakcií na rozhovor s riaditeľom ŽT. Jednu našu čitateľku zaujímalo koľko počítačov v sieti ŽSR je 1 GB, keď riaditeľ spomínal iba výnimočný výskyt tejto pamäte. Problémom je, že práve tie PC majú po nainštalovaní nového antivírusového programu spomalenú činnosť. O reakciu sme požiadali Ing. Juraja Havrilla, riaditeľa ŽT.

Citujeme riadky, ktoré vyvolali najväčší ohlas a ukázalo sa, že je ich potrebné v záujme informovanosti širšie vysvetliť:

■ **Nový antivírusový program ForeFront od Microsoftu, ktorý sme nainštalovali namiesto spomínaného NOD-u, je už zahrnutý v balíku od Microsoftu, ktorý majú ŽSR zakúpený. Bolo by teda ekonomicky neefektívne, aby sme navyše kupovali program NOD. Vychádzame tiež z predpokladu, že pri počítačoch je už vnútorná pamäť RAM viac ako 1 GB štandardom. Áno, registrujeme aj sťažnosti, v ktorých užívatelia opisujú problémy s počítačmi, ktorých RAM je menšia ako 1 GB. Je to však výnimočné a náš smer je správny.**

- ŽT sledujú vývoj vo svete, kde je v súčasnosti bežným štandardom 1 GB vnútorná pamäť RAM. Zároveň sleduje vybavenosť a nároky na počítače v rámci ŽSR. Momentálne sa však vo firme nachádzajú aj PC spred niekoľkých rokov, ktoré sú vybavené štandardom, platným v čase obstarania. Tieto sa postupne a podľa potreby rozširujú či vymieňajú. To všetko sa deje v priamej

závislosti od finančnej situácie a od typovej pozície konkrétneho užívateľa, ako aj druhu inštalovaných softwarových (SW) aplikácií. Jednoznačne však kráčame správnym smerom a sledujeme cieľ, aby ŽSR nezaostávali za svetovým trendom, a aby sa v budúcnosti obstarávala čo najvhodnejšia technika.

Nelažká finančná situácia doma i vo svete nás núti k šetreniu v každej oblasti, nevynímajúc výpočtovú techniku. Aby sme nemuseli pristúpiť k zníženiu počtu PC a zachovali existujúcu úroveň, hľadáme iné schodné cesty, ktoré by užívateľov zasiahli čo najmenej. Jednou z takých ciest bolo aj oživenie antivírusového programu ForeFront od Microsoftu.

Aj pre neodborníkov je určite logické, že odskúšanie akejkoľvek hromadnej aplikácie na niekoľkých PC nenahrádza sledovanie v rutine, počas behu viac či menej náročných aplikácií. Z tohto dôvodu bola dohodnutá spolupráca s odborom 410 GR ŽSR na overenie antivírusového produktu ForeFront v niekoľkých frekventovaných sta-

niach. Výsledky ukazujú, že je potrebné v záujme plynulosti železničnej prevádzky skutočne zvýšiť veľkosť pamäte RAM. Musíme však upozorniť na to, že sa to udeje po dôkladnom zvážení a zmapovaní každého PC pomocou Desktop Optimization Pack, nakoľko iba samotné zvýšenie pamäte nemusí viesť k zrýchleniu činnosti, ak je zahltený množstvom iných nepotrebných procesov. V budúcnosti sa v záujme šetrenia zameriame na efektívnejšie využívanie informačných technológií (IT), správu a riadenie IT zdrojov, inventarizáciu HW a SW a na sledovanie zmien vo výbave zariadení. Využijeme k tomu produkt Microsoftu - System Center Configuration Manager, ktorý umožňuje efektívnejšiu a menej nákladnú správu. Ponúka balík nástrojov na vzdialenú správu (remote tools), umožňujúci vzdialenú diagnostiku a podporu používateľov v riešení problémov priamo na monitore desktopu.

Znižovanie nákladov považujú v súčasnosti aj ŽT za jeden zo základných krokov ako obstať v konkurenčnom prostredí. Sústreďme sa na centrálné nasadzovanie softvéru používateľom PC pomocou balíčkov, v ktorých môže administrátor definovať aplikácie, spôsob a čas inštalácie, na zber dát na inventarizáciu hardvéru a softvéru, porovnanie na klientoch zavedených konfigurácií oproti nadefinovanému štandardu na účely zjednotenia, sprehľadnenia stavu a zvýšenia efektivity správy.

Výsledkom našej snahy bude, aby zamestnanci ŽSR pracovali s modernou a efektívnou technológiou a dokázali organizácii poskytnúť kvalitnejšie a efektívnejšie výkony.

Ing. Juraj Havrilla, riaditeľ ŽT

Hasiči v akcii

Zo zaujímavých prípadov našich hasičov v uplynulých dňoch uvádzame:

- Dňa 2. 6. bol ohlásený únik propylénu zo železničnej cisterny. Na miesto úniku nebezpečnej látky bola vyslaná HJ ŽSR z Bratislavy. Po príchode na miesto bol vykonaný prieskum (zistený únik z výpustného ventilu - namrznutý ventil) a následné opatrenia, ako vytýčenie výskytu nebezpečnej látky, neustále monitorovanie a meranie koncentrácie. Keďže išlo o nebezpečnú látku, zasahujúci hasiči používali počas celého zásahu autonómne dýchacie prístroje - Racal. Boli privolaní aj hasiči z HaZZ. Po 2 hodinách od začiatku zásahu došlo ku samovoľnému zastaveniu úniku, ventil sa rozmrazil. Kontrolné merania koncentrácie boli negatívne. Zasahujúce HJ sa vrátili na svoje základne.

- Hasiči z Nových Zámok zasahovali 7. 6. pri požiari budovy v Nesvadoch. Išlo o strechu herne, v ktorej sa nachádzali hracie automaty, vystavená štvorkolka ako

prémia a bežné zariadenia, ktoré sa podarilo zachrániť. Strechu bolo potrebné rozobrať a priebežne hasiť jej konštrukciu. Kvôli vysokému zaťaženiu bolo potrebné zasahovať v ADP. Profesionálnym zásahom boli škody na budove a zariadení minimalizované.

- Dňa 9. 6. na operačné pracovisko HaZZ Nové Zámky nahlásili požiar elektrického rušňa v železničnej stanici Pribeta. Prieskumom bolo zistené, že horí trakčný motor a káblová izolácia. Kryty motora bolo nutné odstrániť, aby sa dalo hasiť. Na likvidáciu požiaru boli použité hasiace prístroje, 1 C prúd a na ochranu dýchacích ciest boli použité prístroje ADP-Racal 4000.

- Dňa 10. 6. hasičov zo Zvolena privolali k technickému zásahu na železničnom priecestí. Automobil, vyhnúť sa druhému automobilu, skončil v koľajisku



v hustom poraste. Zasahujúci hasiči použili motorové píly, aby umožnili odťahnutie vozidla. Na odstránenie vozidla zo železničnej trate bola privolaná odťahová služba z Banskej Bystrice.

- Žilinskí hasiči dňa 26. 6. zasahovali pri nehode na železničnom priecestí, kde sa zrazilo auto s traťovým strojom. Po príchode na miesto zásahu a vykonaní prieskumu, bola zistená

prítomnosť dvoch osôb. Prvá bola vyslobodená osoba, ktorá javila známky života za pomoci HaZZ a RZP. Na vyprostenie druhej osoby muselo byť použité vyslobodzovacie zariadenie HURST. Táto osoba, už, žiaľ, nevykazovala žiadne známky života. Bola zakliesnená pod traťovým strojom. Manipulačným žeriavom bol automobil zdvihnutý a prevezený.

Ing. Juraj Fabian
Jana Hostovecká

Stretnutie priateľov športu a železníc

Aj keď slovenskí železničiarri na tohtoročnom medzinárodnom futbalovom turnaji v Českej Třebovej neobhájili svoje umiestnenia z minulého ročníka, keď prvé tri miesta patrili slovenským mužstvám, ukázali svoju bojovnosť, športového ducha a priateľstvo.

XIX. ročník Memoriálu Václava Khola sa konal 13. a 14. júna v Českej Třebovej za účasti 10 mužstiev. Slovenských železničiarov tam zastupo-

vali ŽST Kúty, ŽST Košice, ŽST Kysak, a Wagon Slovakia Košice.

Po roku sa v krásnom prostredí za slnečného počasia stretli železničiarri, kto-



Ondrej Jasenčák (košický výpravca i brankár, vľavo) nám zapožoval s Lambertom Taškým – rodákom z Lučenca a výpravcom z Prahy, ktorý v minuloročnom ročníku Tvár ČD zvíťazil.

ri boli na zelenej trávě súpermi, ale priateľmi nielen dobrého českého piva, ale i železníc. Naši futbalisti tam stretli aj dosť Slovákov, ktorí pracujú i žijú v ČR. Nedá nám nespomenúť stretnutie s víťazom minuloročnej súťaže TVÁŘ ČD Lambertom Taškým (rodákem z Lučenca). Poďakovanie patrí nielen organizátorom tejto akcie, ktorí ju nazvali – Setkání přátel sportu a železnice, ale aj všetkým železničiarom – futbalistom, ktorí v čase svojho voľna zastupovali nielen svoje konkrétne pracovisko, ale aj firmu.

(stv)

Foto: autor

Tím ŽT – prekvapenie futsalového turnaja ICTFC 2009

Športová udalosť roka. Aj takto by sa mohol nazvať 16. máj 2009 s množstvom akcií, napínavých súbojov a potešenia z hry, ktoré ponúkal prvý ročník futsalového turnaja ICTFC 2009 pre IT a telekomunikačné spoločnosti. Družstvo ŽT si na tomto turnaji vybojovalo skvelé tretie miesto a v silnej konkuren-



cii nechalo za sebou aj také mená ako Orange, IBM Slovensko či Hewlett-Packard.

Prínosom celého podujatia bola profesionalita po každej stránke. V halách sa miešala dobrá nálada s akčným a napínavým priebehom celého turnaja, veď futsalová lopta sa skamarátila s nejednou hráčovou či diváckou tvárou. Spoločnými silami sa taktiež vyzbierala aj nemalá suma na konto Detského onkologického oddelenia Detskej fakultnej nemocnice na Kramároch.

(ŽT)

DRAHSTAVÁCI sa stretli po rokoch

Životné skúseností, príbehy, rady, ale aj nostalgia. Pred pár dňami ich mladší počúvali, starší rozdávali a občas to bolo aj naopak. Témou bola železnica. Takto by sa dalo v krátkosti opísať milé stretnutie bývalých vedúcich zamestnancov výkonnej jednotky ČSD Drahstavu Košice. Dnes by boli títo zamestnanci zaradení v Stredisku miestnej údržby – údržby budov v obvode pôsobnosti OR Košice.

Na úvod svojich bývalých kolegov, na pôde košickej železničnej ubytovne, srdečne privítal prednosta Sekcie železničných tratí a stavieb Ing. Miroslav Kocák,

ktorý prítomných vo svojom príhovore informoval o dianí, zmenách, plánoch v odvetví ŽTS. O tom, čo sa pripravuje, ale aj čo sa nepodarilo. Vysvetľoval začlenenie budovného hospodárstva v organizačnej štruktúre ZSR, hovoril o zamieraní správcovských činností, dosiahnutých výsledkoch aj neúspechoch.

Týmto stretnutím chceli organizátori spríjemniť bývalým železničiarom aspoň zopár chvíľ v kolektíve bývalých kolegov, dať im najavo, že ich životné skúsenosti boli a ešte môžu byť skutočným prínosom v ďalšom napredovaní budovného hospodárstva. Stretnutie a diskusie boli

oživením pre seniorov a prínosom pre súčasníkov a s prísľubom ďalšieho stretnutia sa lúčilo ľahšie.

JS, AK



TVÁR ŽSR 5. ROČNÍK SÚŤAŽE!



Milé kolegyně, kolegovia – neváhajte a prihláste sa!

Naša súťaž pokračuje a predstavujeme ďalších súťažiacich. V augustovom čísle uvidíte na tejto strane poslednú skupinu súťažiacich, keďže možnosť prihlásenia sa končí 10. augusta.

Máte poslednú šancu, a tak neváhajte a prihláste sa!

HLASUJTE! Pošlite hlas svojej favoritke či favoritovi a posuňte ich do finále.

Podmienky hlasovania:

Hlasujte telefonicky, e-mailom alebo písomne na známe kontakty redakcie (sú v tiráži).

Napište alebo nadiktujte svoje meno, priezvisko a adresu pracoviska. Zaradíme vás do zberovania o malý darček, ktorý vám odovzdajú víťazi.

Hlasovaním rozhodnete o čitateľských víťazoch v ženskej i mužskej kategórii, ale i o tom, ktorí dvaja postúpia do finále. Dvaja súťažiaci (zo ženskej i mužskej kategórie) sa vďaka najväčšiemu počtu vašich hlasov stanú nielen víťazmi čitateľskej súťaže, ale zaručíte im aj postup na finálový víkend v Strečne.

O ďalších finalistoch rozhodne porota.

Podmienky a pravidlá súťaže!

* Tvár ŽSR 2009 bude trvať do 10. augusta! Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou sú fotografia a odpovede na tieto otázky:

1. Ako dlho pracujete v ŽSR, v akej pozícii?
2. Ako by ste charakterizovali seba samého?
3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?
4. Čo by ste zmenili na svojom pracovisku?



1. Železničkou som od roku 1987. Pracujem ako výpravkyňa v nesamostatnej stanici Kalná nad Hronom, ktorá patrí pod Levice.
2. Som spoločenská, priateľská, mám rada humor.
3. Vo voľnom čase sa venujem rodine a rada si niečo dobré prečítam.
4. Čo sa týka práce a kolektívu, nič by som nemenila.



1. V ŽSR pracujem od roku 1993, najskôr ako signalista a posledné roky som výpravcom v Haniske pri Košiciach.
2. Nevyčnievam z radu. Normálny, obyčajný človek.
3. Šport akýkoľvek, jednoducho pohyb. Ten je stále potrebný.
4. Viac kolegiálnosti medzi spolupracovníkmi, väčšiu vzájomnú ústretovosť medzi všetkými železničiarimi, nielen na mojom pracovisku.



1. Na železnici pracujem od roku 2001, v súčasnosti ako vedúca úseku riaditeľňa ŽE.
2. Som veselá kopa, ktorá je za každý humor a riadim sa krédom: „Ži a nechaj žiť.“
3. Zbožňujem deti, prírodu, tanec a šport.
4. Nemenila by som nič – práca ma baví a kolegov mám veľmi rada. V práci je mi fajn.



1. V ŽSR som od roku 1989, od roku 1997 pracujem ako výpravca, v súčasnosti vo Veľkej Ide.
2. Som za každú srandu. A to, že sú ryby mlčanlivé je riadny blud.
3. Nesedím doma. Mám rád všetky pohybové aktivity.
4. Ešte nikto nenapísal, že šéfa, a to nenapíšem ani ja.

1. Od roku 1985 som železničiarom. V OTV Košice pracujem ako elektromontér.
2. Tvrdia o mne, že som človek ktorý vytvára pohodu, mám rád humor, ktorý má v ŽSR v poslednom čase náhradné voľno.
3. Vo voľnom čase sa venujem deťom, práci v záhrade. Mám rád prírodu, chodím na huby, lyžujem, plávam... je toho dosť.
4. To čo väčšina ľudí. Za prácu dostať slušnú plácu. A keby ľudia na vysokých postoch nezabúdali, že aj tí v nižších funkciách majú žalúdok a deti...



1. Na železnici pôsobím od roku 2007 ako inžinier železničnej dopravy v SMS OZT ZT Spišská Nová Ves.
2. Rád sa smejem a som za každú zábavu, ale vo všetkom treba hľadať určitú dávku zodpovednosti.
3. Voľný čas sa rovná oddychu, ale nie vždy sa to podarí. Ak áno, tak nevynechám prírodu, foteenie, plávanie, volejbal a ak je jedenie záľuba, tak rád jem.
4. Pár vecí by sa našlo, ale určite viem, čo by som nezmenil, a to kolektív ľudí, v ktorom pracujem.



FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie
a staňte sa tak autorom obálky Ž semafor.
Dnes je obálka vytvorená zo štyroch zaujímavých
fotografií, ktoré nám zaslali naši kolegovia.



V Betliari už vlaky nevozia ľudí ani kozy, iba drevo...
Ing. Krzysztof AWSIUKIEWICZ



Zelená mladým rodinkám
Martin BALKOVSKÝ



Kontrola výhybky...
Dušan ŠINKA



Stojte kačiatka,
vlak má vždy prednosť!
Jozef DOBROVSKÝ