

ROČNÍK XVII.

Júl 2007



# semator

7

Foto: Vladimír SALZER

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

## Klimatizácia nestačí

Leto je príslubom energie, dobrej nálady, voľných dní, no skrýva i zopár rizík. Mám rada leto a teda aj teplo. Ale moja ostatná cesta vlakom ma presvedčila, že ja vlastne teplo neznášam, teda aspoň nie vo vlaku. Keďže na Slovensku je iba 20 percent klimatizovaných vlakov, vybrala som si z tohto mála, vlak IC - klimatizovaný. Verte, či neverte rada cestujem vlakom a v ten horúci júlový deň som sa na cestu z Bratislavy do Košíc tešila. Najviac na klimatizovaný vozeň, chladný nápoj i dobré jedlo. Po náročnom, ale hlavne horúcim dni sú, zaiste mi dáte za pravdu, takéto požiadavky na mieste. Aké veľké sklamanie ma však čakalo na prvom nástupišti bratislavskej hlavnej stanice, keď ma už vo dverách ovanul nie teplý, ale horúci vzduch sálajúci z túžobne očakávaného vozňa. Klimatizácia nefungovala, „nestačila“... Jednoducho bola tam nanič, lebo v celom vlaku bolo neznesiteľne dusno.

Spotený sprievodca si vypočul nielen otázky, ale i oprávnené nadávky na svoju spoločnosť a tak kontrola cestovných dokladov bola pre neho v pekelnom teple, ozajstným peklom... Jeho odpovede, že klíma nestačí, lebo aj vonku je veľmi teplo, zase nestačili na uspokojenie cestujúcich. Ani Mišovi z jedáľenského vozňa nebolo do smiechu, pretože príprava palacínok pre nemeckého cestujúceho si vyžadovala v tej chvíli poriadnu dávku sebazaprenia... Mnohí cestujúci sa so sprievodcom rozprávali aj o možnostiach nápravy, niektorí boli nahnevani, že takýto vlak vôbec vypravili, iní zase, že už tam mali byť oprávári a podobne. Celkom rozumné podnety, ale... Klimatizácia „nestačila“ naďalej. Ja som našla riešenie aspoň pre seba – zvykla som si. V tej chvíli mi napadlo, že ja mám s klimatizáciami tento rok pomerne pestré skúsenosti, žiaľ viac s tými nefungujúcimi. Na letnej dovolenke v horúcej Afrike nám totiž prvý deň nefungovala, teda „nestačila“ klimatizácia na izbe. Ale predstavte si, malý, tenký Afričan, ktorý pôsobil ako veľmi lenivý hotelový údržbár, na druhý pokus klimu opravil, teda vymenil ju – zrejme za výkonnejšiu, lebo potom „stačila“. V tom vlaku mi napadlo, že často o ľuďoch z teplých krajín hovoríme ako o neporiadnych, lenivých... ale mne zase počas jazdy vlakom chýbala práve reakcia i počin afrického údržbára, alebo aspoň slovenské zlaté ručičky. Ani jedno z toho nebolo naporúdzí, predsa len Afrika je ďaleko. A preto som dobre urobila, že už v Žiline som si na teplo zvykla. V Poprade klíma sama od seba začala „stačiť“, žiaľ tento fakt asi nebude stačiť, aby počet cestujúcich opäť neklesol.

Prajem vám pekný august, bez rizík, problémov a plný zážitkov, na ktoré sa v redakcii veľmi tešíme. Napíšte nám svoje zážitky, príhody z dovolení, pošlite zaujímavé fotografie. Radi ich zverejníme a najzaujímavejšie aj odmeníme.

Dana Schwartzová

## Manažér infraštruktúry, osobná i nákladná doprava spoločne

DALIBOR ZELENÝ, MILAN CHÚPEK A MATEJ AUGUSTÍN NA SPOLOČNEJ TLAČOVEJ BESEDE



Spoločná tlačová beseda. Zľava: Martina Pavliková, hovorkyňa ŽSR, Dalibor Zelený, generálny riaditeľ ŽSR, Miloš Čikovský, hovorca ZSSK, Milan Chúpek, generálny riaditeľ ZSSK, Matej Augustín, generálny riaditeľ ZSSK CARGO a Ján Tréger, hovorca ZSSK CARGO.

**Najvyšší šéfovia troch slovenských železničných podnikov sa stretli na spoločnej tlačovej besede. Netradičná zostava generálnych riaditeľov i zaujímavé prostredie konania konferencie, prilákalo do Múzea dopravy v Bratislave množstvo novinárov. Tí mali možnosť, okrem získania veľkého a pestrého množstva informácií, prezrieť si tento jedinečný stánok histórie železničnej dopravy na Slovensku.**

Na tlačovke odzneli priamo z úst generálnych riaditeľov informácie nielen o činnostiach jednotlivých podnikov, ale každý jednotlivý zhodnotil prvý polrok 2007. Všetci traja generálni riaditelia otvorene hovorili aj o hospodárení podnikov a vysvetlili hospodárske výsledky za prvý polrok 2007. Hovorilo sa o aj o tom, čo má štát urobiť, aby železničná doprava dokázala konkurovať cestnej.

Generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený dost podrobne a konkrétne informoval o modernizácii koridorov, pričom pomenoval jednotlivé problémy, informoval o harmonogramoch ukončenia jednotlivých prác na tratiach, vysvetlil čerpanie eurofondov. Informoval aj o prepojení V. koridoru s Prešovom. – **V rámci prebiehajúcej modernizácie V. koridoru uvažujeme o vybudovaní novej trate, ktorá by prepojila koridor s Prešovom,** – povedal Dalibor Zelený, pričom zdôraznil, že zámer je prerokovaný s mestom Prešov a VÚC. Momentálne je projekt v štádiu rozpracovania, pripravuje sa dokumentácia a skúmanie technických možností. Spoločnou témou boli poplatky za dopravnú cestu – **Cena za dopravnú cestu je regulovaná,** – vysvetlil generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený dôvody, prečo by nestačilo, ak by bol on k svojim dvom kolegom ústretovejší. Oficiálne totiž cenu za používanie dopravnej cesty stanovuje podľa zákona nezávislý úrad na reguláciu železničnej dopravy.

Na otázky novinárov o poklese cestujúcich na železnici odpovedal generálny riaditeľ ZSSK Milan Chúpek veľmi konkrétne. Zdôraznil v prvom rade zastaranosť vozňového parku a jednoznačnú nápravu vidí iba v nakupovaní nových vozňov, aby sa kultúra cestovania zvýšila. – **Pomohla by investičná injekcia do osobnej dopravy, aby sme nákup nových vozňov mohli zrýchliť,** – povedal Milan Chúpek. Pričom poznamenal, že 5 percentný pokles cestujúcich nie je iba kvôli modernizácii koridoru. Spomenul, že najväčší pokles cestujúcich je na trati Banská Bystrica – Zvolen, aj napriek elektrifikácii. To znamená, že stratený cestujúci sa už ťažko vráti k železnici. – **Každý cestujúci by si rád vybral železnicu, keby boli lepšie podmienky,** – konštatoval Milan Chúpek.

Generálny riaditeľ ZSSK CARGO Matej Augustín v krátkosti opísal činnosť spoločnosti, pričom veľmi podrobne vysvetlil hospodárske výsledky za prvý polrok 2007. Pozornosť venoval aj ekonomický oprávneným nákladom, pričom vysvetlil, že takmer 40 percent všetkých priamych nákladov na prepravu tovaru tvorí poplatok za dopravnú cestu. – **Ak máme mať dopravnú politiku v súlade s európskymi cieľmi, musí to mať aj vplyv na to, ako štát prispieva na dopravnú infraštruktúru,** – povedal Augustín narážajúc na zvyšovanie investícií do cestnej dopravy.

(sch)

Foto: Vladimír SALZER

## Vlastníte už Sphere kartu?

V týchto dňoch zamestnanci ŽSR dostávajú medzinárodné zľavové Sphere karty, ktoré oprávňujú ich držiteľa využívať možnosti zliav a výhod v mnohých obchodných prevádzkach na Slovensku a v Čechách. Karta je označená menom jej vlastníka, je neprenosná, nemusí sa aktivovať a nie je to karta platobná.



### Ako správne používať Sphere kartu, aké výhody prináša držiteľom?

Pri predložení Sphere karty v predajniach označených logom Sphere card, získka držiteľ karty zľavu z ceny tovaru a služieb približne vo výške od 5 do 10 percent, v niektorých prípadoch až do 30 percent. Zľavy si môže držiteľ karty uplatňovať v obchodnej sieti na Slovensku aj v Českej republike do ukončenia platnosti karty. Platnosť karty končí 31. 12. 2009.

V rámci obchodnej siete sa vernostný program Sphere zameriava najmä na cestovné kancelárie, reštaurácie, možnosti ubytovania v hoteloch a penziónoch, športové obchody a centrá, predajne nábytku, elektro, počítače, fotoaparáty, auto-moto, hračky, klenoty, hodinky, parfumérie, kníhkupectvá, lekárne, kvetinárstva ako aj všetko pre dom a záhradu i možnosti relaxu.

Sphere karta zaujme aj menej finančne náročných zákazníkov vzhľadom k možnostiam jej využitia nielen v luxusnejších ob-

chodoch a prevádzkach, ale aj v široko dostupných obchodných sieťach (napríklad predajne oblečenia Kenvelo, Obuv Partizánske a Danea, TPD – tovar pre domácnosť, Koberce Trend, kníhkupectvá Malý princ a Panta Rhei, Očná optika a.s., cestovné kancelárie Koala Tours a Kartago Tours).

### Informácie aj na webe

Aktuálne informácie o vernostnom programe Sphere a ponúkaných zľavách sú pravidelne aktualizované na webovej stránke [www.sphere.sk](http://www.sphere.sk). Pre cudzích, ktorí kartu Sphere card nevlastnia a mali by záujem využívať jej výhody, je možné si ju objednať za cenu 1200,- Sk telefonicky alebo prostredníctvom e-mailu na [www.sphere.sk](http://www.sphere.sk).

ŽSR vzhľadom k tomu, že v kolektívnom vyjednávaní bolo dohodnuté spolu so zástupcami odborových organizácií zabezpečenie zľavových Sphere kariet pre všetkých našich zamestnancov ako súčasť sociálneho programu, zabezpečili so spoločnosťou EFIN, spol. s r.o. aj osobitnú cenu tejto karty. Veríme, že rovnako poteší všetkých železničiarov, ktorí postupne budú mať možnosť overiť si jej výhody.

(kub)

## Modernizácia, interoperabilita, vývoj diagnostiky

### aj to boli témy medzinárodného stretnutia

V poľskom Malborku sa začiatkom júna uskutočnilo VI. stretnutie riadiacich zamestnancov a odborníkov českých, slovenských, maďarských a poľských železníc v oblasti železničnej infraštruktúry.

V priebehu troch dní sa účastníci tohto stretnutia vzájomne informovali o usporiadaní, štruktúre a pripravovaných zmenách jednotlivých železníc. Železničiar si vymieňali skúsenosti z oblasti vývoja infraštruktúry a modernizácii železničných tratí, uplatňovania „Technických špecifikácií interoperability“ (TSI) a ich hodnotenie v prostredí legislatívy EÚ. Ďalej perspektívy rozvoja vysokorýchlostných tratí, koncepcie rozvoja odvetvia elektrotechniky, vývoj diagnostiky, európske meracie systémy pri defektoskopickom meraní koľajníc ako aj prehľad rozhodujúcich chýb koľajníc v podmienkach jednotlivých železníc krajín V4. V neposlednom rade boli prednášky zamerané na bezpečnosť na železničných priecestiach, najmä z pohľadu nehodovosti a použitia technických prostriedkov pre zvyšovanie úrovne bezpeč-

nosti. Súčasťou programu bola aj plavba loďou po Elblaskom, ktorej časť sa realizuje v piatich úsekoch po súši. Loď napláva na špeciálne upravenú plošinu a po koľaji nezvyklého rozchodu je pomocou navijacích zariadení po prekonaní výškových rozdielov, prepravená na vodnú cestu. Technológia zhruba pripomína systém tatranskej pozemnej železnice. Delegácia ŽSR, ktorú viedol Ing. Jozef Antoň, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku (na foto), uskutočnila v rámci stretnutia bilaterálne rokovania so zástupcami zúčastnených železníc.



V záverečný deň bol slávnostne podpísaný protokol z tohto stretnutia a bolo dohodnuté miesto ďalšieho, v poradí VII. stretnutia, ktoré sa

uskutoční v Českej republike.

Ing. Július KOHÚTIK,  
foto: autor

## Bratislavská doprava – konečne spolu a koordinovane aj so železnicami

**Päť spoločností a jeden spoločný cieľ. Po mesiacoch snaženia je realitou Dohoda o spolupráci pri realizácii Bratislavskej integrovanej dopravy (BID). Koncom júna ju podpísali zástupcovia ŽSR, ZSSK, Slovak Lines, Dopravného podniku Bratislava a BID. A jej výsledok? Rozumne koordinovaná, efektívna, bezpečná, plne vytážená a spoľahlivá doprava všetkými hromadnými prostriedkami v rámci Bratislavy. A realitou by mala byť už onedlho.**

Dohoda o spolupráci nadväzuje na „Konceptiu Bratislavskej integrovanej dopravy“ schválenú v apríli tohto roku. Integrovaný systém verejnej hromadnej dopravy osôb spája jednotlivé druhy dopravy na území Bratislavského samosprávneho kraja a hlavného mesta SR s cieľom zjednotiť dopravne, tarifné a ekonomické systémy jednotlivých dopravcov.

### Základné princípy BID sú:

1. Vytvorenie spoločnej dopravnej ponuky pre cestujúcich na území regiónu.
2. Zjednotenie tarifných a informačných systémov, uplatnenie výhod jednotnej tarify, prepravných podmienok a spoločného cestovného dokladu.
3. Uspokojiť maximum prepravných potrieb cestujúcich

v regióne pri efektívnom vynakladaní financií.

4. Zavedenie, prevádzka, riadenie, správa a rozvoj BID zabezpečovaná na základe súboru zmlúv.

Projekt, ktorí odobrili všetci zúčastnení má ambíciu aj zatriktívniť verejnú hromadnú dopravu osôb v konkurencii s individuálnou automobilovou.

**Prínos integrovanej dopravy je predovšetkým pre cestujúcich, pretože sa zvýši frekvencia spojov. Prínosom bude aj presnosť a pravidelnosť dopravy, možnosť prestupu pri nadväzných linkách, dostupnosť a bezpečnosť, čistota prostriedkov verejnej dopravy, odchody ľahko zapamätateľné**

pre cestujúcich a spoločné cestovné doklady.

Dopravcovia získajú rozsiahly, ucelený dopravný priestor, ktorý umožňuje systémové dopravné riešenie s dlhodobým výhľadom. Prínosom bude aj efektívne prehodnocovanie vlastných kapacít a plánovanie investícií v širšom priestore pri presne stanovených zmluvných podmienkach. Hospodárnejšie vynakladanie verejných financií bude prínosom predovšetkým pre objednávateľov, rovnako ako skvalitnenie dopravnej obslužnosti územia, ochrana životného prostredia a tlmenie nárokov na rozširovanie cestnej siete.

(map)

# Modernizácia a budovanie železničnej

Cieľom rozsiahlych prác na železničných tratiach je zvýšiť traťovú rýchlosť na 160 kilometrov za hodinu a takto zjednotiť dopravný systém s pravidlami Európskej únie. Kým však nastane tento vytúžený okamih, niektoré naše trate fungujú v obklopení ťažkých stavebných a dopravných mechanizmov. V tomto virvare nesmie trpieť železničná prevádzka. O tom, ako to zvládajú výkonní pracovníci priamo v teréne a aký je vôbec globálny stav v postupe práce sme sa rozprávali s riaditeľom odboru pre realizáciu programov zahraničnej pomoci Ing. Miroslavom Matúšekom.

**Ako hodnotíte situáciu v modernizácii koridorov a v obnove železničnej infraštruktúry ?**

Súčasnú dobu možno nazvať ako najťažšie a najzložitejšie z celého obdobia modernizácie v úseku Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom z pohľadu zabezpečovania prevádzky. Vyplýva to z toho, že do konca roka je potrebné dokončiť všetky stavebné práce v úseku Bratislava Rača – Piešťany, kde sa práce sústreďujú v objektoch železničných staníc a taktiež prebiehajú rozsiahle práce v stanici Nové Mesto nad Váhom. Harmonogramy výstavby sú napriek viacerým problémom plnené a je predpoklad, že všetky stavebné práce budú ukončené v stanovenom termíne.

Úspešne pokračuje modernizácia železničných staníc Poprad a Prešov. Podľa posledných informácií práce v Poprade budú ukončené podľa platného harmonogramu a to v auguste 2007 a v Prešove dokonca s mesačným predstihom v porovnaní s plánovaným termínom ukončenia. To znamená, že hotovo zahlásia v októbri tohto roku. S pokračovaním modernizácie v úseku Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce, Žilina – Krásno nad Kysucou a zriaďovacej stanice Žilina Teplička sa uvažuje na jar 2008.

**Prevádzku železničnej siete by malo skvalitniť aj postupné zavádzanie systémov ETCS (vlakový zabezpečovač) a GSM-R (hlasové spojenie) na rozhodujúcich tratiach,**



**aby boli splnené podmienky EÚ. Ako sa realizujú tieto úlohy?**

Pre objasnenie problematiky o ERTMS (European Railway Traffic Manage-

## HARMONOGRAMY VÝSTAVBY SA PLNIA

ment System - systém riadenia európskej železničnej dopravy) na začiatku je vhodné uviesť niektoré informácie o tomto systéme.

Zjednotenie rádio-komunikačného systému pre železnice (GSM-R) a vedenia jazdy vlaku ETCS (European Train Control System - to je názov pre európsky vlakový zabezpečovač, ktorý by mal nahradiť asi 20 rôznych národných systémov vlakových zabezpečovačov a tak umožniť vedenie vlakov po celom území Európy bez potreby výmeny hnacích vozidiel na hraniciach, poprípade bez nutnosti vybaviť hnacie vozidlá rôznymi národnými systémami) umožňuje vytvoriť jednotný riadiaci systém ERTMS v Európe. V snahe zjednotiť plánovanie implementácie ERTMS bolo podpísané memorandum o stratégii ERTMS v marci 2005 medzi Európskou komisiou a štyrmi

medzinárodnými železničnými organizáciami (CER-UIC-UNIFE-EIM) o založení základných princípov stratégie implementácie ERTMS. V rámci Európy bolo určených 6 základných koridorov pre nákladnú dopravu, ktoré majú byť vybavené týmto systémom, z ktorých koridor E prechádza cez Slovensko v trase Kúty - Bratislava - (Rusovce - Rajka) - Nové Zámky - (Komárno) - Štúrovo. Taktiež bolo rozhodnuté zo strany Európskej komisie, že na novo budovaných, respektíve na modernizovaných tratiach je potrebné už uplatňovať prvky systému ERTMS. Pre ŽSR z toho vyplynula povinnosť aplikovať tieto prvky na modernizovaných úsekoch V. koridoru, trate Bratislava - Žilina - Košice - Čierna nad Tisou. Na základe tejto povinnosti bola v júni tohto roku podpísaná zmluva na dodávku a montáž systému ETCS v úseku Bratislava Rača - Nové Mesto nad Váhom. Ukončenie montáže a otvorenie prevádzky v tomto úseku je plánované na december 2008. Pokiaľ ide už o spomínaný koridor E, ŽSR spolu s českými, rakúskymi a maďarskými kolegami pripravujú spoločnú žiadosť na EK pre pridelenie finančnej pomoci z fondu TEN-T na financovanie systému ERTMS na tomto koridore. S plánovanou realizáciou ETCS a GSM-R na slovenskom úseku koridoru E sa uvažuje o období 2009 - 2011. Taktiež sa v sieti ŽSR začal uplatňovať systém GSM-R. V súčasnosti sa uvádza do prevádzky pilotný projekt na trati Bratislava - Galanta - Nové Zámky. Podľa schválenej stratégie na modernizovaných úsekoch železničných tratí z Bratislavy do Žiliny a zo Žiliny do Krásna nad Kysucou je zavádzanie systému GSM-R plánované v období 2009 -2013.



## infraštruktúry pokračuje aj v letnom období

Modernizačné práce na V. koridore síce zabezpečujú odbory GR ŽSR, ale Oblastné riaditeľstvo Trnava vykonáva funkciu správcu, ktorý realizované stavby dostane do užívania. A to nás viedlo k tomu, aby sme k téme koridorov položili zopár otázok aj námestníkovi riadiťľa OR Trnava Ing. Tiborovi Kučerovi.

Počas našich návštev, v rekonštruovaných staniaciach, bol mimoriadne veľký ruch, ťažké mechanizmy v tesnej blízkosti dopravných kancelárií, intenzívny pohyb pracovníkov z dodávateľských firiem... To všetko zasahuje do obvyklých činností a nie každý musí tieto situácie zvládať. Ako to hodnotí správca?

Okrem rekonštrukcie trate na rýchlosť 160 km/h sú budované v celom úseku Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom nové zabezpečovacie zariadenia. Pre ne sú stavebne upravené potrebné miestnosti ako pre technológiu, tak i pre dopravných zamestnancov určených na ich obsluhu. Keďže výpravcovia a zamestnanci v doprave vo viacerých staniaciach neopúšťajú svoje pracoviská ani počas búrania, vŕtania ... vlastne riadia dopravu v ruchu stavebných prác, musia byť naozaj veľmi sústredení a pozorní. Fyzicky i psychicky skúšaní výpravcovia si čiastočne uľavia po aktivovaní moderného zabezpečovacieho zariadenia. Zamestnanci si zlepšia pracovné podmienky, v niektorých prípadoch naozaj podstatne. Modernizácie sa však automaticky nedeckajú budovy železničných staníc. Týchto sa výstavba koridoru spravidla dotýka len čiastočne a je potrebné vyčleniť ďalšie finančné prostriedky na zlepšenie funkčných vlastností a vzhľadu budov.

**Keby ste mali hodnotiť vlnajšie i terajšie výluky dopravy kvôli modernizácii, aké resumé vám z toho vychádza?**

V predchádzajúcom roku sme zaznamenali veľmi vysoký počet výluk spôsobený najmä výstavbou traťových úsekov. V tomto roku náročnosť výlukovej činnosti ešte narástla. Po traťových úsekoch pokračuje výstavba železničných staníc



pozostávajúca z prestavby koľajiska, výhybiek a nového zabezpečovacieho zariadenia. Nakoľko s týmito prácami súvisia výluky zhlaví a traťových koľají, obmedzili sa podstatným spôsobom možnosti variability riadenia jász vlakov osobnej i nákladnej dopravy. Dochádza k zrušeniu koľajiska v želez-



ničných staniaciach Svätý Jur a Brestovany, ktorých činnosť týmto grafikomom vlakovej dopravy končí. V oboch zostanú dve hlavné koľaje so štyrmi výhybkami. Nárast počtu výluk sa prejavil negatívne na plnení GVD.

**Harmonogramy prác sa v niektorých prípadoch posunuli, ale v podstate sa pokračuje ďalej, ako by ste zhodnotili v reálnej rovine**

## KONCOM ROKA UŽ PO CELOM ZMODERNIZOVANOM ÚSEKU BRATISLAVA RAČA – NOVÉ MESTO NAD VÁHOM

**jednotlivé úseky výstavby koridorov vo vašom obvode?**

Skutočné povoľovanie výluk, ktoré zabezpečuje oddelenie riadenia dopravy Trnava, vychádza zo základného harmonogramu výluk koridoru dohodnutého za účasti zástupcov jednotlivých odborov GR ŽSR, OR a troch hlavných zhotoviteľov na začiatku roka. I keď sú zaznamenané posuny v termínoch výstavby v niektorých čiastkových akciách, zatiaľ najmä v stavebných prácach nie je harmonogram narušený. Zamestnanci zabezpečujúci jazdu vlakov, najmä výpravcovia, by určite privítali časovo optimálne zosúladené aktivovanie zabezpečovacích zariadení vo svojich staniaciach. Začiatkom júla bola stavebne dobudovaná väčšina medzistaničných úsekov. Tu môže dôjsť ešte k vylúčeniu už obnovených

(1.TK + 2. TK), Leopoldov - Veľké Kostoľany (1.TK + 2. TK), Veľké Kostoľany - Piešťany (1.TK + 2. TK), Piešťany - Brunovce (1. TK + 2. TK) a Brunovce - Nové Mesto nad Váhom – jedna traťová koľaj. Zo staníc sú stavebne dokončené Pezinok, Cífer, Trnava a v leopoldovskej stanici je potrebné ukončiť niektoré práce na trolejovom vedení. Stavebné práce sa vykonávajú v staniaciach Bratislava Rača, Svätý Jur, Šenkvice, Brestovany, Veľké Kostoľany a Nové Mesto nad Váhom. Rozsiahle stavebné práce sa doteraz nedotkli stanice Brunovce. Nové zabezpečovacie zariadenie, pracovne nazvané - 1. etapa, slúži výpravcom v Pezinku, Cíferi, z časti v Trnave a Leopoldove. K realizácii je pripravená 2. etapa jeho aktívacie, umožňujúca obsluhu traťových úsekov, výhybiek na trati a prevzatie stanovených výhybiek v stanici na miestnu obsluhu.

**Podľa plánu by v závere tohto roka mali byť ukončené práce v železničných staniaciach Bratislava Rača, Šenkvice a v Svätom Juri, taktiež v Piešťanoch a na traťovom úseku Brunovce – Nové Mesto nad Váhom. Bude to reálne?**

Harmonogram naozaj predpokladá ukončenie prác v spomenutých železničných staniaciach a nielen to. Ku koncu roka 2007 by sme mali vlakom prechádzať po celom zmodernizovanom úseku Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom, okrem stanice Brunovce. V súčasnosti je reálne, že z Bratislavy Rače po vchodové návěstidlo stanice Brunovce budú vlaky jazdiť po ucelenej zmodernizovanej trati. Stanica Brunovce po modernizácii ukončí svoju činnosť počas roka 2008. Dokončovať sa budú práce na aktivácii zabezpečovacieho zariadenia.

**Mária PALÍČKOVÁ,  
Foto:  
Vladimír SALZER**

## Stavebný ruch v železničnom priestore košickej stanice

**Budovanie cestného privádzača v Košiciach sa bezprostredne dotýka aj podjazdu železničnej trate a priestoru v tesnej blízkosti železničnej stanice.**



*Pri vkladaní mostných provizórií musela byť železničná doprava v mieste budúceho mostného objektu úplne zastavená a nahradená prechodom cez nákladnú stanicu.*

Už od skorej jari dodávateľia prác pripravovali podmienky pre otvorenie stavby, železničari zasa pracovali na príprave zložitých výluk. Po začatí prác v máji, bolo vidieť na stavenisku čulý ruch: rozoberali sa kofaje, bagrovalo sa, odvážala sa zemina a mnoho ďalších úkonov, ktoré sú nevyhnutné pri rekonštrukčných prácach.

- Cieľom tejto stavby je rozšíriť cestnú komunikáciu a vylepšiť pohyb cestnej dopravy v tomto zúženom hrdle. Realizuje sa stavba nového mostného objektu, kde

bude umiestnený nový jazdný pruh. Problémový úsek cesty sa tak rozšíri na štvorprúdovú obojsmernú komunikáciu s novým chodníkom pre peších. Stavba sa realizuje v zložitých podmienkach, nevyhnutné bolo vložiť tri mostné provizória, aby nedochádzalo k dlhodobým obmedzujúcim vplyvom na dopravu, - približuje zámery investora Slovenskej správy ciest Bratislava a súčasne činnosti, členka koordinačnej skupiny OR Košice Ing. Mária Senčáková.

Stavba si vyžiadala zriadenie dočasných nástupíšť pri koľaji 14, 16 a 18. Pri vkladaní mostných provizórií musela byť železničná doprava v mieste budúceho mostného objektu úplne zastavená a nahradená prechodom

cez nákladnú stanicu v priestore košickej železničnej stanice.

Na stavbe už v čase redakčnej návštevy zástupcovia dodávateľa stavby – Doprastavu, a.s. Bratislava potvrdili zhotovenie preložky inžinierskych sietí, na troch koľajach provizórne premostenie a spolu so subdodávateľmi začatie natláčania oceľových rúr, ktoré tvoria paženie výkopov a mikropilotážne steny. Ďalšie výluky sú ešte plánované pri vyberaní mostných provizórií, po ukončení prác na samotnom mostnom objekte. Kompletné ukončenie tejto stavby sa očakáva v budúcom roku.

**Mária PALIČKOVÁ,**  
**Foto: František LORKO**



## Novo „zaodeté“ staničky

Pekne upravená železničná stanica, či zastávka poteší každé oko. K takej skráslenej sa nedávno pridala i zastávka v Kenediách v prešovskom okrese, patrí pod železničnú stanicu Kysak. Má vynovenú čakáreň, strechu, oživil ju omietky, fasáda a vnútorné maľby. Interiér je estetický aj vďaka novej podlahe, novo natretým oknám a dverám. Ako nám však povedali kompetentní z úseku námestníka riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy, i napriek snahe i finančným prostriedkom, vyčleneným na bežné opravy, mnoho ďalších malých staníc a zastávok stále chátra. Akonáhle zostáva zastávka bez prevádzky, stane sa terčom vandalov. S čím si nevedia dať rady ani miestne a obecné zastupiteľstvá. Devastácia zničila i neobsadené zastávky v Bieli, Bohdanovciach, ale naopak Borša, či Čerhov sa v rámci údržby dostali na kvalitnú úroveň a domáci sú na ne pyšní.

(pal)

## Čo práve robí?

**Dnes sme sa spýtali Jozefa PIKORA, prednostu sekcie energetiky a elektrotechniky OR Košice:**

- Čítam emailovú poštu z Maďarska, konkrétne od našich kolegov z Miškoveckého riaditeľstva MÁV. Informujú nás o elektrifikácii regionálnej trate a pýtajú sa na náš názor v súvislosti s riešením styku dvoch prúdových trakčných sústav. Túto problematiku budem musieť prediskutovať s odborom infraštruktúry (O 430) na našom generálnom riaditeľstve. A keďže akurát v tieto dni je horúco, tak už sa teším na príchod domov, kde sa určite schladím a posedím v tieni pri dome.

(pal)



# Kráľ vlakov – vlak kráľov aj na Slovensku

Orient Express - legendárny vlak, ktorý podnecuje našu fantáziu luxusom, mystériom a dobrodružstvom. Na oživenie legendy a zašlej slávy sa tento legendárny vlak vydáva na svoju cestu niekoľkokrát do roka. Tento rok, presne 9. júla sa luxusný hotel na koľajniciach vydal na trasu Benátky – Praha cez niekoľko európskych štátov – Slovensko nevynechajúc. V meste pod Urpinom sa 11. júla popoludní zdržal viac ako tri hodiny.



Cestujúcich, privítali na peróne bansko-bystrickej stanice chlebom a soľou.

## ORIENT EXPRES REPREZENTOVAL V BANSKEJ BYSTRICI ŠTÝLOVÚ ELEGANCIU A LÁKAVÝ PREPYCH

Tisíciky zvedavcov privítalo 110 cestujúcich Orient – Expressu na deviatej koľaji prvého nástupišťa v Železničnej stanici Banská Bystrica. Prominentných pasažierov privítali na peróne chlebom a soľou. Primátor Banskej Bystrice Ivan Saktor - ako slávny detektív Hercule Poirot, sprevádzal cestujúcich na prehliadke historického centra. Tí, sa zapísali do pamätnej knihy, aby vyjadrili podporu Banskej Bystrici v kandidatúre na získanie titulu Európske hlavné mesto kultúry 2013. - **Banská Bystrica má veľmi dobrú polohu a je jedným z najlepších miest, kde by sme mohli zastavovať. Ak nás budú v meste ešte chcieť, stane sa našou tradičnou zastávkou,** - povedal novinárom generálny riaditeľ Orient Expressu Claude Ginella. Ďalej poznamenal, že osemdňový výlet pripravovali takmer tri roky. Cesta začala v Benátkach v pondelok večer v horúčave a pokračovali cez upršanú Viedeň na Slovensko. Je to špeciálna jazda pri príležitosti 25. výročia, ktorý začal po takmer 40-ročnej pauze znovu premávať 25. mája 1982. O komfort a pohodlie cestujúcich sa stará 41-členný personál. Ten tvoria Francúzi, Švajčiari, Taliani, Kambodžania, Austrálčania, Angličania a dokonca aj jeden Poliak.

Kým si cestujúci prezerali mesto, v bansko-bystrickej stanici mali železničníari plné ruky práce s posunom, vyzbrojovaním všetkých vozňov vodou, likvidovaním odpadu. Prednostka železničnej stanice v Banskej Bystrici Ing. Jarmila Kornietová povedala: - **Sme radi, že tento legendárny vlak navštívil Banskú Bystricu a tak sme sa na okamih stali akousi súčasťou minulosti a dejiskom mimoriadnej vzácnjej návštevy – akou je tento krásny vlak i obdobie, z ktorého pochádza. Tomuto dňu predchádzalo množstvo príprav, ale som rada, že sme to zvládli bez problémov vďaka sto percentne odvedenej práci všetkých zúčastnených zamestnancov, za ktorú im chceme touto cestou srdečne poďakovať. Interiér vlaku je naozaj veľmi luxusný a pekný a tak byť aspoň chvíľu v tomto priestore bolo pre nás zážitkom, aký by si prial určite nielen každý železničiar, ale aj cestujúci...**

Avšak záujemcovia o cestu týmto vlakom musia siahnuť poriadne hlboko do vrecka, keďže cena základného lístka sa začína pri 200 tisícoch korún. Kým dopravnú cestu i pobyt v stanicích mali na starosti zamestnanci ŽSR, takpovediac zvonku, byť priamo vo vlaku a vychutnať si de-



Venice Simplon Orient Express vchádza do Banskej Bystrice. Necestujú Agatha Christie, Hercule Poirot, Sherlock Holmes ani James Bond - slávny agent 007, ale 110 pasažierov z Európy i Ameriky.



Barman a klavirista Gianpavlo sa stará o cestujúcich dobrú náladu nielen vychladeným šampanským, ale i hrou na klavír.



O komfort a pohodlie cestujúcich sa stará 41-členný personál. Stewardi vždy uhladení.



Interiér je naozaj veľmi luxusný, - zhodnotila po prehliadku vlaku prednostka bansko-bystrickej stanice Ing. Jarmila Kornietová (prvá vpravo). Na fotografii je spolu so svojimi námestníkmi. Za ňou Ing. Peter Kadáš, dopravný námestník a Ing. Michal Kollár, námestník KRAO. Vľavo: Martina Pavliková, hovorkyňa ŽSR, v strede: Dana Schwartzová, šéfredaktorka Ž semafor-u.



V luxusnom butiky si môžete kúpiť oblečenie, krištál a tento sympatický Talian vás obsluží v pompéznom klenotníctve.

jisko legendárnych príbehov aspoň na slovenských tratiach si mohla vlaková čata zo ZSSK (dvaja sprie-

vodcovia v dobových uniformách) a Ing. Karol Henzély, riaditeľ sekcie marketingu ZSSK.

Z Banskej Bystrice krátko po 19-tej hodine vypravil Orient Express výpravca Ľubomír Mikláš, pre ktorého táto skutočnosť bola veľkým zážitkom. - **Som rád, že práve ja som mal tú česť vypraviť túto vlakovú legendu,** - povedal výpravca. V Plavči našu krajinu kráľ vlakov, ktorý mal 17 vozňov, hmotnosť 920 ton, dĺžku 400 metrov a rýchlosť nepresiahla 100 kilometrov, nad ráňom opustil.

(sch)

Foto: Vladimír SALZER

## ÚIVP radí

# Postup pri výprave vlaku

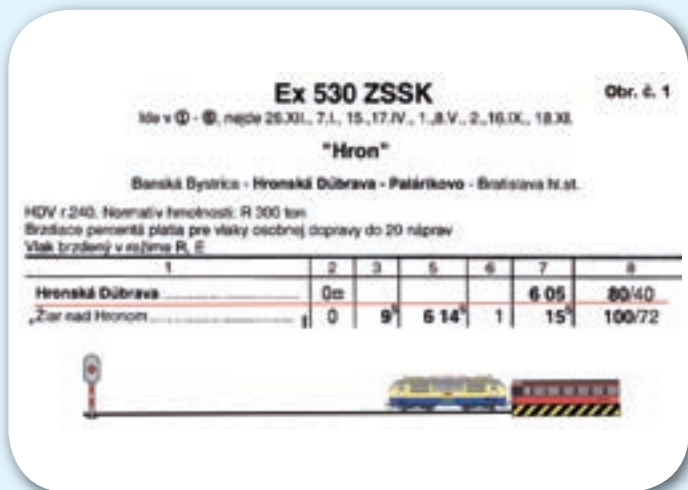
KOMENTÁR K ČLÁNKOM 326, 327 A 338 PREDPISU ŽSR Ž1 – PRAVIDLÁ ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

**Určite každý jeden z vás, milí kolegovia a kolegyně, sa v bežnom pracovnom ako aj súkromnom živote stretol so situáciou, ktorej hovoríme - problém. V čom ale spočíva podstata tohto slova, ktoré nás možno až neprimerane častokrát trápi, ničí a zmára?**

Podľa dostupnej odbornej literatúry z oblasti psychológie sa slovo problém dá vysvetliť ako určitá nová situácia, ktorá si vyžaduje nové spôsoby riešenia, pretože tie bežné a určené sú jednoducho nedokonalé, nepostačujúce, resp. sú málo používané. V tejto súvislosti je možné chápať aj určitú výšku inteligencie ľudského jedinca ako schopnosť vyrovnáť sa so vzniknutou novou situáciou. Nájsť určitý konkrétny spôsob riešenia situácie v duchu zásad, ktoré sú ako určite veľmi dobre viete, v oblasti dopravy prezentované interným predpisom ŽSR Ž 1 – Pravidlá železničnej prevádzky.

V bežnej prevádzkovej praxi sa zamestnanci dopravnej služby môžu stretnúť napríklad aj s týmito problémovými situáciami:

**Pravidelne prechodiaci vlak osobnej dopravy spre-  
vádzaný viacerými osobami vlakového personálu,  
ktorý v železničnej stanici, kde pri vlakoch s prepa-  
vou cestujúcich, ktoré stoja v priestore pre výstup  
a nástup je z prevádzkových dôvodov výprava vlaku  
návestňou hlavného návestidla zakázaná, mimoriadne  
zastaví v priestore pre výstup a nástup cestujúcich.  
(obr. č. 1)**



**Ex 530 ZSSK**  
Mie v Ⓢ - Ⓢ, nečde 25.XI., 7.I., 15., 17.IV., 1., 3.V., 2., 16.X., 18.XI.  
"Hron"  
Baník Bystrička - Hronská Dúbrava - Palárikovo - Bratislava hl.st.

HDV r.240, Nominatív hmotnosť: R 300 ton  
Brazdace personál platia pre vlaky osobnej dopravy do 20 náprav  
Vlak brzdený v režime R, E

	1	2	3	5	6	7	8
Hronská Dúbrava		00				6 05	80/40
Žar nad Hronom		0	9	6 14	1	15	100/72

Výpravca v nutnom a hlavne odôvodnenom prípade tento priestor potrebuje uvoľniť, preto prikáže vlakovému vykonať s vlakom mimoriadny posun ku odchodnému návestidlu, tak, že ani jeden vozeň v tomto priestore stáť nezostane (obr. č. 2).



Po určitom čase sa na odchodovom návestidle rozsvieti návesť, dovoľujúca odchod vlaku zo stanice (obr. č. 3).



**Aký bude v tomto prípade postup pri výprave tohto vlaku?**

Odpoveď na túto problematickú otázku nájdeme v predpise ŽSR Ž1 – Pravidlá železničnej prevádzky v článku 338. Tu sa uvádza, že ak vlak po rozkaze na odchod alebo počas prechodu v stanici zastavil a ak vodič neprivolal člena vlakového personálu (vodiča postrkového HDV), smie pokračovať v jazde, len čo to dovoľí návestný znak návestidla, alebo len čo pominie dôvod zastavenia. Keďže v tomto prípade vlakvedúci opustil vlakovú súpravu z dôvodu vyzovnenia vodiča o posune, pri výprave sa musí postupovať v zmysle posledného odstavca tohto článku (aj napriek tomu, že člen vlakového personálu nebol privolovaný samotným vodičom) a to tak, že pred odchodom vlaku musí byť dodržaný celý postup predpísaný pre výpravu vlaku. Z uvedeného vyplýva, že náš vlak nestojí v priestore stanice určenom pre výstup a nástup cestujúcich, čiže nie je naplnená podstata



článku 326 predpisu ŽSR Ž1 (neaktuálnosť značky výpravky), preto zo stanice odíde až po návesti 114, „Súhlas na odchod“ od prvej osoby vlakového personálu (obr. č. 4).

Pokiaľ by čo len jeden vozeň stál v priestore určenom pre výstup a nástup cestujúcich (značka výpravky je už v tomto prípade aktuálna), vodič s vlakom zo stanice odíde až po rozkaze na odchod daným jedným zo spôsobov uvedených v článku 327 predpisu ŽSR Ž1 (obr. č. 5).

V budúcom príspevku si popíšeme riešenie podobnej situácie pri výprave vlaku, ktorý v stanici zastavil pre výstup a nástup cestujúcich.





## Najnovší rekord mohol byť aj vyšší

V priestoroch GR ŽSR v Bratislave sa stretli odborníci energetici podpornej skupiny CER pre tvorbu technických špecifikácií interoperability pre konvenčné trate – subsystém energia. Stretnutia sa zúčastnil i Jean-Pierre Lamon z francúzskych železníc (SNCF). V apríli tohto roku dosiahla súprava TGV POS nový rekord a Jean-Pierre Lamon bol v realizačnom tíme tohto projektu. Nenechali sme si ujsť možnosť položiť mu niekoľko otázok.

► **Boli ste členom realizačného tímu, ktorý mal na starosti projekt nového rekordu TGV. Aké prípravy predchádzali tomuto rýchlostnému rekordu?**

Prípravy na tento rekord začali už v roku 2005 a názov projektu bol V 150, čo znamenalo rýchlosť 150 metrov za sekundu. O rok už bola pripravená štúdia, na ktorej sa podieľali odborníci na mobilné prostriedky, infraštruktúru, trakčné vedenie a ďalší. Súbežne sa pripravovala aj trať a celá infraštruktúra. To umožnilo už 15. januára 2007 začať testovacie jazdy, ktoré trvali dva a pol mesiaca. Zača-

lo sa s prevádzkovou rýchlosťou 320 km/h, ktorá sa postupne zvyšovala a porovnávala s údajmi z rekordu z roku 1990. Skupina, v ktorej som pracoval sa zaoberala najmä zberačom a trakčným vedením. Bol použitý komerčný zberač, ktorý sa používa na jednotkách TGV. Nová na ňom bola hlava zberača a hlavne klzná lišta. Podarilo sa nám vyvinúť materiál, ktorý má požadované elektrické a mechanické vlastnosti. Celý tento zberač dostal označenie CX 25. Následne sme testovali spoluprácu tohto zberača s trakčným vedením.

► **Kde bola testovacia zóna rekordu, na ktorej trati sa rekord dosiahol a aká bola dosiahnutá rýchlosť?**

Rekord sa uskutočnil na trati Paríž – Štrasburg.

Testovacia zóna mala 94 kilometrov, začínala na 170 kilometri od Paríža a končila na 264 kilometri. Pre samotný rekord bolo v hrade-



40 kilometrov a jazdilo sa po nesprávnej koľaji smerom do Paríža. Rýchlostný rekord 574,8 km/h bol dosiahnutý na 195 kilometri. Na tejto testovacej trase bola trať ešte špeciálne upravovaná. Po tomto rekorde sa vykonávali prezentačné a komerčné jazdy až do 15. apríla a následne sa trať musela prispôsobiť normálnej prevádzke, ktorá opäť začala 10. júna.

► **Aký ste mali pocit pri prekonávaní rekordu?**

Pocity z práce na tomto projekte boli úžasné, ale priamo vo vlaku, počas rekordu, sme boli tak vyťažení, že sme si to ani neuvedomovali. Pri tej úžasnej rýchlosti sme mali čo robiť, aby sme sledovali údaje na počítačoch. TGV POS je nový moderný vlak, v ktorom nič necítite. Tieto

súpravy budú jazdiť aj do Nemecka.

► **Aj do Bratislavy?**

Viem o týchto plánoch, že TGV príde aj do Bratislavy, ale na to si ešte chvíľu musíme počkať. Verím však, že aj to raz bude.

► **Koľko ľudí pracovalo na projekte?**

Na samotnom teste a rekorde vo vlaku sa podieľalo približne 50 až 60 ľudí. Koľko zamestnancov pracovalo na príprave celého

projektu však neviem povedať a je to aj ťažko odhadnúť. Boli to hlavne zamestnanci SNCF, RFF a firmy Alstom.

► **Kedy môžeme očakávať ďalší rekord?**

Nebude to tak skoro. Limit pre vysokorýchlostné trate je v súčasnosti 600 km/h, pretože niektoré parametre sú už na hranici možnosti. Rekord mohol byť vyšší aj teraz, ale veľakrát rozhodujú aj meteorologické podmienky. Rozhodujúcim faktorom je ekonomika a bezpečnosť, ktoré určujú, kedy a o koľko sa komerčná rýchlosť zvýši.

Ďakujem za rozhovor

Jozef LEHOCKÝ  
Foto: Ľubomír MITAS  
Na fotografii:  
Jean-Pierre LAMON

## Interoperabilita subsystému energia

V Bratislave sa 19. júna uskutočnilo 10. zasadnutie podpornej skupiny CER pre tvorbu technických špecifikácií interoperability (TSI) pre konvenčné trate – subsystém energia. Táto podporná skupina pracuje paralelne s pracovnou skupinou ERA a vytvára podklady pre zástupcov CER-u v tejto pracovnej skupine. Na zasadnutí sa stretli predstavitelia účastníkov z Belgicka, Česka, Francúzska, Maďarska, Nemecka, Poľska, Rakúska, Švajčiarska, Veľkej Británie a hostujúceho Slovenska.

Opätovne sa ukázalo, že interoperabilita je naozaj zložitý proces hlavne v zjednotení viacerých systémov, ktoré sa v Európe používajú. Ďalším aspektom, ktorý je jeho neodmysliteľnou súčasťou je ekonomika, kde je ešte množstvo nevyriešených a teda nezodpovedaných otázok.

Vzhľadom na blížiaci sa termín ukončenia prác na návrhu TSI Energia sa zintenzívňujú činnosti podpornej skupiny CER a pracovnej skupiny ERA aj tak, že si odborníci z tejto oblasti pridali ďalší termín zasadnutia a požiadali o týždenné decembrové zasadnutia potrebné pre ukončenie prác návrhu.

Projekt návrhu TSI Energia začal v septembri 2005 a bude trvať vyše dvoch rokov. Následne prebehne schvaľovací proces, kde sa predpokladá schválenie TSI Energia s účinnosťou najneskôr od 1.1. 2009. Potom už bude prebiehať proces aplikácie TSI Energia, ktorý bude trvať desaťročia.

Ing. Rastislav MICHÁLKA

## Od Tatier k Dunaju...

Na letné dovolenky sa bez rozdielu veku, či pracovného zadelenia tešíme všetci. Zmeniť každodenný stereotyp, odstaviť drnčanie budíka a obuť sa do túlavých topánok, to sú nevyhnutné podmienky pre oddych a načerpanie energie do ďalších mesiacov. A keďže každý rok vám prinášame základné informácie o možnostiach trávenia voľných dní na Slovensku, teraz sme si vybrali teplejší juh a chladnejší severovýchod. Určite väčšina železničiarov bola vo Vysokých Tatrách, ale boli ste napríklad v Dunajskej Stredě, či Komárne?

### NA TRATI 131...ALEBO NA SÚTOKU VÁHU I DUNAJA

Pri výbere tejto lokality sme sa zamerali predovšetkým na ľahkú dostupnosť vlakmi. Obe mestá ležia na trati 131 a dostanete sa tam zo smeru od Bratislavy, ale aj z Nových Zámkov. Pri cestovaní na trase od hlavného mesta by sa najmä tí, ktorí bývajú v hornatých častiach Slovenska mali pripraviť na „šok“. Čím bližšie k Dunajskej Stredě, tým menej kopcov, až nastáva územie veľkej roviny. To, čo je domácim samozrejmé, návštevníkom nie. Už cestou vlakom nestačíte otáčať hlavu od jedného okna k druhému, všade objavíte nejakú zaujímavosť. Napríklad už len samotné názvy staníc a zastávok. Miloslavov, Kvetoslavov, Michal na Ostrove, Orechová Pôtoň, Veľké Blahovo, Dolný Bar, Zlatná na Ostrove, Nová Stráž... Nádherná príroda na niektorých miestach okolo trate vás zaiste chytí za srdce. Širočičné lány s už pozbiaranou úrodou, inde zasa nekonečné slnečnicové polia. A všade dookola rovina...

#### Dunajská Streda

Centrum Žitného ostrova, ktoré sa rozprestiera medzi hlavným tokom Dunaja a Malým Dunajom. Zaujímá vás nielen pamätihodnosť mesta, z ktorých k najzaujímavejším patrí sakrálna pamiatka

Kostol Nanebovzatia Panny Márie a Žitnoostrovne múzeum so stálou etnografickou a archeologickou expozíciou so sídlom v Žitom kaštieli. Dunajská Streda je však vyhľadávaná aj kvôli jedinečnému termálnemu kúpalisku, na ktoré sa poľahky dostanete aj pešo od železničnej stanice. Prakticky za necelých dvadsať minút kludnej chôdze ste pred kúpeľňou – rekreačným areálom. V čase našej návštevy bolo návštevníkom k dispozícii päť bazénov. Plavecký, taliansky, kľudový, detský a rotunda, s teplotou vody



Sútok Váhu a Dunaja ponúka vyžitie pre rekreatantov i náročnejších vodákov.

od 28 do 36 stupňov. Určite nevynecháte ani 120 metrov dlhý vodný tobogán, k dispozícii sú aj minigolfové, tenisové, volejbalové a detské ihriská. Určite tu ani hladom nezomriete, dokonca by ste ani v tomto letnom období nemali mať problémy s ubytovaním.

- Celý areál je nádherný, je dokonca v blízkosti našej stanice, - pozýva na dovolenku prednosta železničnej stanice v Dunajskej Stredě Vojtech Pasovský. – Čo sa však týka Dunajskej

je nielen Malý Dunaj, ale i samotný Dunaj. Len si nájsť čas na prechádzky. Je tu tak krásne, žeby ste ani neverili, že ste na Slovensku. Žiaľ, iba veľmi málo ľudí to tu pozná, propagácia je doslova mizerná. V porovnaní napríklad s takým Chorvátskom, no škoda hovoriť. Tí vedia, ako na to... - dodáva na záver prednosta Vojtech Pasovský.

Presúvame sa o niekoľko kilometrov ďalej. Čaká nás

#### Komárno

Komárno patrí k najstarším mestám na Slovensku. I keď im mestské práva udelil v roku 1265 kráľ Béla IV, privilégium slobodného kráľovského mesta dostalo až za panovania Márie Terézie. V roku 1745, kedy ho získalo, bolo dokonca piatym najväčším mestom Uhorska. I tu nájdete hodnotné kultúrne pamiatky, za ktorými sa oplatí cestovať.

Najvýznamnejšou je Komárňanská pevnosť, ktorá je najväčším pevnostným systémom rakúsko – uhorskej monarchie. Bola budovaná pôvodne pre dvestotisícovú (!) armádu od polovice 16. po koniec 19. storočia. V súčasnosti je vyhlásená za národnú kultúrnu pamiatku.

- Mimoriadnou turistickou atrakciou Komárna je však aj Nádvorie Európy, - pozýva na návštevu mesta prednosta Železničnej stanice Komárno Ing. Milan Bilický. Predstavuje typickú architektúru 45 európskych krajín a regiónov. – Ku Komárnu patrí neodmysliteľne Dunaj. Návštevníci by nemali vynechať ani návštevu prístavu, ktorý je najväčším suchozemským na Slovensku. Skrátka, i u nás je čo obdivovať, - dodáva Ing. Bilický.

Vladimír SALZER,  
foto: autor



Vodný mlyn v Dunajskom Klátove.

Stredy, čitateľov Žsemaforu by som pozval aj do iných miest. Nádherné sú zákutia na Malom Dunaji. Známý je napríklad vodný mlyn v Dunajskom Klátove. Okrem toho sú tam výborné podmienky pre vodákov. Sám holdujem tomuto športu, takže vrelo odporúčam. Celý náš región sa stal známym i kvôli vodnému dielu Gabčíkovo. Ale iba veľmi málo ľudí pozná jeho okolie, kde je zachovaná pôvodná ramenná sústava. Nájdete tu i sústavu „slepých ramien“, lužný les a krištáľovo čistú vodu. Lákavý



Tzv. taliansky bazén v kúpeľni – rekreačnom areáli v Dunajskej Stredě.

## Slovenské dovolenkové raje

Vysoké Tatry síce mnohí z kolegov majú prechodene, ale čudovali by ste sa, koľkí zo vzdialenejších krajov našej republiky poznajú tieto skalné vrcholy iba okrajovo. Prispieva k tomu fakt, že cenové relácie presahujú únosnú mieru našich peňaženiek, ale našťastie železničiarci môžu využívať i vlastné ubytovacie kapacity. A kam sa vybrať, čo sa oplatí vidieť, to sa pokúsime vysvetliť v skromnom prehľade známych dolín a vrcholkov Vysokých Tatier.

Spomeňme niekoľko tipov na výstup, alebo pre menej odvážnych aspoň krátky pobyt pod ohromujúcimi končiami. Tu patria Gerlachovský štít, Kriváň, Rysy, Lomnický štít, ale aj ľadovcové doliny, ako Mengusovská, Veľká a Malá Studená dolina, plesá – Štrbské Pleso a Skalnaté Pleso. Podmienkou na zvládnutie viachodinových túr je pevná obuv (žiadne sandále a tenisky), zobrať so sebou tekutiny, ovocie a ľahkú stravu. Treba rátať s tým, že turistické ubytovne vo veľkých výškach síce tiež ponúkajú stravu, ale za pomerne vysokú cenu. Stačí si všimnúť nosičov, ako na chrbte vynášajú proviant do vysokohorských chát a vieme, o čom to je. A dôležité upozornenie. Pred absolvovaním túry do veľhôr je povinnosťou každého návštevníka zahlásiť v mieste svojho dočasného bývania, kam sa vybral a s koľkými osobami. V národných parkoch je zakázané stanovať a bivakovať mimo vyznačených turistických priestranstiev. Napríklad v Malej Studenej doline, ktorá má dĺžku 4,5 km, je možné sa zastaviť v Zamkovského chate, Téryho chate. Východiskom na túry je Starý Smokovec so zeleným a červeným turistickým označením. Alebo aj Tatranská Lesná so žltým, modrým, červeným a zeleným označením. Zo strediska Hrebienok treba postupovať červeným a zeleným označením.

Pre väčšinu turistov sú aktuálne skôr nižšie položené chaty a turistické ubytovne. Na chatu pod Soliskom trvá cesta hodinu a pol a to z modrej značky zo Štrbského Plesa, chatu kpt. Morávku pri Popradskom plese je možné zvládnuť zo Štrbského Plesa za hodinu a štvrt. Horský hotel Sliezsky dom trvá dve hodiny po zelenej značke z Tatranskej Polianky. Horský hotel Hrebienok je aktuálny zo Starého Smokovca a trasa trvá 45 minút. Z Hrebienka do Bilíkovej chaty stačí ísť iba päť minút, ale aj Rainerova útulňa sa do zvládnuť za 20 minút a Za-

pite na ozubnicovú elektrickú železnicu.

Ak chcete z Popradu cestovať do **Tatranskej Lomnice** odporúčame použiť motorový osobný vlak cez Studený Potok, ktorý je v Tatranskej Lomnici rýchlejší ako električka cez Smokovec. Tento vlak stojí na zastávke pri Eurocampe.

Určite sa v radoch cestovateľov nájdu aj milovníci histórie a tej je aj pod tatranskými štítmí neúrekom a tak hor sa do Kežmarku, Spišskej Soboty, či do Levoče. Ale zaiste, bez rozdielu záľub, si v horúcom lete každý rád zájde aspoň raz počas pobytu do podtatranského parku AquaCity v Poprade. Trinásť rôznych typov bazénov, relaxačné, rekondičné,

## KRÁSNE, PREKRÁSNE SÚ ŠTÍTY TATRANSKÉ...



V horách nájdete príjemný relax v každom ročnom období.

mkovského chata asi 45 minút. Obidve tiež z Hrebienka.

Do tatranských centier sa pohodlne dostanete z Popradu aj Tatranskými elektrickými železnicami (TEŽ), ktorej trasa ponúka krásne scenériu našich veľhôr.

**Smer Štrbské Pleso** – električka odchádza z viaduktu (z vestibulu hore schodmi), električka prechádza zastávkami Veľký Slavkov, Nová Lesná, Pod Lesom, Dolný Smokovec, Starý Smokovec. V Starom Smokovci je možné prejsť na smer Štrbské Pleso, alebo smer Tatranská Lomnica.

Ak chcete byť na Štrbskom Plese rýchlejšie, zvolte si z Popradu vlak cez Štrbu, kde vystúpíte a prestú-



Častým miestom návštevníkov Vysokých Tatier je aj Starý Smokovec, kde priamo pri stanici nájdete Účelové zariadenie ŽSR, ktoré ponúka veľmi pekné a príjemné ubytovanie.



Podtatranský park AquaCity v Poprade je v blízkosti železničnej trate. Ponúka trinásť rôznych typov bazénov, ako aj tobogán, šmýkalky ... Pri platení vstupného poteší aj zľava pre držiteľov režijok a k tomu priamo z teplého bazéna pohľad na tatranské končiare...

i klasický plavecký, ako tobogáne, sú nepochybne veľkým lákadlom. A čo je potešiteľné, na vstupné sa vzťahujú aj zľavy po preukázaní našich železničných preukázok. Ani ceny za nocľahy nemusia zruinovať rodinu, ktorá sa vyberie do Tatier, všade sa nájdu ubytovacie kapacity. Tí šikovnejší sa už zabezpečili skoro na jar, ostatným poradia kolegovia v danej lokalite, kde sú ešte voľné kapacity za primerané ceny.

**Mária PALIČKOVÁ**  
Foto: **Vladimír SALZER**  
a **Martin ČECH**

## Na vlnách železničných rádioamatérov

Členovia FIRAC-u sa pravidelne v ročných intervaloch stretávajú na valnom zhromaždení. Miesta stretnutí sa striedajú – jeden rok v Čechách a druhý na Slovensku. Tento rok sa stretli v priestoroch SIP Strečno, posledný májový víkend. Na stretnutí sa zúčastnilo 18 členov z Čiech i Slovenska, ktorí zhodnotili prácu za posledný rok a zástupcovia českého i slovenského FISAIC-u: Ing. Jarmila Šmerhová (GR ČD) a Ing. Miroslav Šimko (GR ŽSR). Prácu členov a dosiahnuté úspechy vyzdvihol vo svojej správe Peter Kozár - predseda česko-slovenskej sekcie FIRAC. A pochváliť sa mali čím, veď naši kolegovia v medzinárodnej súťaži FISAIC - FIRAC v telegrafnej časti obsadili prvé dve miesta a v časti fonickej tretie miesto. Celkovo z deviatich medailí udelených za rok 2006 až tri získali členovia našej sekcie. Činnosť tejto sekcie je vysoko hodnotená i medziná-

**V rámci Medzinárodnej federácie pre kultúru a voľný čas železničiarov – FISAIC pôsobia i rádioamatéri železničiarov, ktorí sú združení v osobitnej sekcii so špeciickým názvom FIRAC. Táto medzinárodná federácia rádioamatérov železničiarov bola založená v roku 1964 v Hamburgu a jej cieľom je upevňovať spoluprácu a priateľstvo medzi železničiarimi rádioamatérmi. Spoločná česko-slovenská sekcia FIRAC bola založená v roku 1990 v Přerove a napriek tomu, že v ďalšom období sa slovenský a český FISAIC osamostatnili, spoločná sekcia FIRAC pracuje v tomto zložení dodnes.**



Členovia FIRAC-u sa každoročne zúčastňujú spoločných stretnutí. V máji sa stretlo 18 českých a slovenských rádioamatérov - železničiarov v SIP Strečno.

rodným vedením FIRAC-u, dôkazom čoho je i požiadavka Prezídia FISAIC na usporiadanie 48. medzinárodného kongresu FIRAC v roku 2009 na Slovensku (tento rok sa kongres uskutoční v Maďarsku v mestečku Hajdúszoboszló). Práve organizácia tohto stretnutia bude patriť medzi najdôležitejšie úlohy nasledujúceho obdobia. Medzi ďalšie významné ciele rovnako patrí zvýšenie aktivity rádioamatérov tak, aby do FIRAC rádioklubu s odborným označením OM9AZ priťahli mladých záujemcov o tohto koníčka, ktorý i v dobe mobilných telefónov prináša ruku v ruke rozvoj technických zručností i jazykových schopností. Členovia FIRAC-u radi medzi sebou privítajú záujemcov o rádioamatérske vysielanie, ktorým ďalšie informácie ochotne poskytne Peter Kozár na telefónnom čísle 925-2497.

(kub)

## Dodržiavate pitný režim v práci?

**Lekári každoročne upozorňujú, aké je dôležité dbať na pitný režim, v horúčovách zvlášť. Nedostatok tekutín môže viesť k veľkej vyčerpanosti, až ku kolapsu. A to by sme si mali uvedomiť na všetkých pracoviskách.**

V ŽSR stále platí Nariadenie číslo 36/2004 generálneho riaditeľa o stravovaní zamestnancov. Zabezpečenie bezplatného občerstvenia zamestnancov za sťažených poveternostných podmienok sa poskytuje po dohode s odborními v zmysle spomenutého nariadenia. Zásady sú rozpracované so zreteľom na pracovné postupy a fyzickú záťaž. Za oprávnených zamestnancov sú považovaní tí, ktorí sa bezprostredne podieľajú na zabezpečovaní železničnej prevádzky a minimálne tri hodiny pracujú na nechránených pracoviskách. V lete ide predovšetkým o poskytnutie nápojov.

Jednotlivé pracoviská musia zvládnuť viaceré administratívne úkony, viesť záznam o dátume ich výdaja, o teplote ovzdušia, menný zoznam zamestnancov, druh, počtu a cenu občerstvenia, meno vedúceho, ktorý príkaz na jeho poskytnutie vydal a ďalšie administratívne úkony. Pri našom mini prieskume sme narazili na rôzne názory a spôsoby. Žiaľ, na také, kde často iba nevedomosťou a nezodpovedným prístupom administratívnych zamestnancov vznikajú problémy.

Doplatí na to, ako zvyčajne – kolega, ktorý svoj nápoj v teple nedostane. Za úsmevné považujú každodenné meranie teplôt, aby vyhovel predpisom. Na zvaženie a posúdenie by pri zmene predpisu mal byť aj fakt, že niekedy je vo vnútorných priestoroch viac stupňov tepla ako v teréne. Väčšina železničiarov pozná svoje práva a ako podotklo prednosta stanice z Levíc Ing. Peter Bosíni, aj v čase voľna ho jeho kolegovia nájdu, aby zabezpečil prísun minerálky na pracovisko. V jeho obvode je postarané aj o ľudí v nesamostatných staniách, tam kde chýba pitná voda aj mimo leta. Prednosta humenskej stanice Mgr. Dušan Chudina hovorí o úvahách nákupu nápojových lístkov, čo by podľa jeho skúseností najviac ľuďom vyhovovalo. V OR Trnava odštartovali pilotný projekt s týmto riešením, ide o 20 korunové Aqua kupóny a tie sa začali distribuovať začiatkom júla. V prípade, že sa nápojové poukážky osvedčia, bude za účasti zástupcov odborov prehodnotené a upravené aj nariadenie o poskytovaní bezplatného občerstvenia.

(pal)

## Výpravcovia zvládli vlaky i sanitku

**Zdravie je občas krehká nádoba. Nevieime v ktorý okamih sa ocitneme na pokraji smrti a vtedy zaváži každá pohotovo podaná pomoc. Takúto krušnú chvíľu na sklonku majú prežiť cestujúci, ktorý bol v rýchliku 601 z Bratislavy do Košíc a medzi stanicami Poprad a Spišská Nová Ves sa ocitol v bezvedomí.**

Vlaková čata o tom informovala výpravcov v Spišskej Novej Vsi, ktorí volali rýchlu zdravotnú pomoc. V tom čase mali službu výpravcovia Emil Baláž a Jaroslav Nič. Poskytnúť prvú pomoc bolo možné iba veľmi komplikovane. Vozidlo záchranej služby sa totiž muselo dostať až k vozňu vlaku, výpravcovia pomáhali zabezpečiť cestu a posunúť vlak tak, aby sanitka mala čo najlepší prístup k postihnutému. Zároveň museli vytvoriť také prevádzkové podmienky, aby ostatné koľaje boli ďalším vlakom prístupné. A dbať o to, aby cestujúci neboli ohrozovaní neštandardnou situáciou v

priestore stanice. Rýchlik 601 tu zostal stáť 40 minút. – **Za tridsať rokov, čo vypravujem vlaky som podobných situácií už zažil mnoho, treba sa držať určitých zásad, dodržiavať predpisy. Človek musí v podvedomí myslieť na ochranu tých, ktorí sa pohybujú po peróne a neraz sú aj zvedaví, čo sa udialo. A pritom dbať na situáciu okolo prichádzajúcich a odchádzajúcich vlakov, - dodáva skromne výpravca Emil Baláž zo Železničnej stanice Spišská Nová Ves. Nuž, aj takáto kolegovia, s vycibrenou profesionalitou žijú medzi nami.**

(pal)

## Srdečne ďakujem!

*Aj touto cestou sa chcem všetkým železničiarom – kolegom, čo najsrdečnejšie poďakovať za pomoc a finančné prostriedky, ktoré ste mi posielali na môj účet, ako aj za poskytnutie 2 percent zaplatených z daní. Pomohli ste mi zmierniť moju ťažkú životnú situáciu.*

**Ďakujem.**

**Ladislav SMOLKA,**  
sprievodca nákladných vlakov ZSSK CARGO

## Do stovky počítate roky a po nej dni

Z času na čas prinesú média informáciu o živote storočných obyvateľoch u nás i vo svete, ale ani jeden z nich nebol železničiar. A my máme šťastie, lebo 100-ročného železničiaru máme priamo v Bratislave.



Štefan Trinks sa krátko pred 101 narodeninami ešte živo zaujíma o dianie na železnici.

Štefan Trinks sa narodil 10. augusta 1906, takže k stovke mu zakrátko pribudne aj jednotka. Za jeho pôsobenia železnice na Slovensku nemali ešte ani „dôchodcovský“ vek. Aj jeho otec bol železničiarom a tak si pán Štefan veľa pamätá aj z rozprávania. Vtedy železnice u nás prekonávali „detské choroby“. Mladý Štefan zmaturoval v Nových Zámkoch a chcel pokračovať na právnickej fakulte. Kamarát ho však stiahol k štreke.

Takáto faktografia azda trochu vyrazí aj dych, keď si uvedomíte, že pred vami sedí svedok vyše storočného bytia železníc na Slovensku. A to nie je len svedok, ale napriek krásnemu veku aj kronika. A to doslova. V modrej armáde začal pracovať 12. augusta 1928 v Podkarpatskej Rusi v Terešve, na vtedajšej československo-rumunskej pohraničnej stanici. Tri mesiace strávil na telegrafickom zácviu na peážnej trati, ktorá z Československa dvakrát „zbehla“ do Rumunska a dvakrát späť. Odtiaľ ho stiahli do odborného dopravného kurzu v Košiciach. Kurzy pomaly končili, lebo sa už blížila veľká hospodárska kríza. Využil teda poslednú šancu. Neskôr absolvoval aj komerčný kurz a tak bol pripravený pracovať v prevádzke. Tieto kurzy robil ešte pred vojenskou základnou službou. Dopravný zácviu robil v staniaciach pod Tatrami vo Východnej, Štrbe, Kráľovej Lehote a v Poprade.

- V polovicike septembra 1930 som nastúpil na dovolenku a 1. októbra som už rukoval - smer České Budějovice, - spomína pán Štefan na obdobie pred takmer 80 rokmi akoby to bolo včera. Na železnice sa vrátil 12. marca 1932. Najskôr sa však musel hlásiť na košickom riaditeľstve, lebo odtiaľ ruko-

## hovorí železničiar Štefan TRINKS z Bratislavy

val. Ak by nemal súcit s kamarátom od delostrelcov a tiež železničiarom, ktorý sa išiel ženiť, tak sa vrátil pod Tatry. Vymenili si však pracovné zaradenie a kamarát zostal pod Tatrami a Štefan Trinks šiel do Trebišova. Kamarát zostal blízko manželky a mladý výpravca Štefan si manželku našiel v Trebišove. A ako správny železničiar, za manželku si vzal priamo dcéru prednostu stanice. A to aj napriek varovaniu, že určite ho potom preložia. K tomu však neprišlo. Nemohol dať na varovania, pretože aj veštica mu vyveštila, že sa ožení tam, kde sú tri dievčatá a nosí sa tam uniforma, čo bola pravda. Jeho svokor robil prednostu v Užhorode. Oženil sa 4. januára 1934 a prežili spolu krásnych 72 rokov. Pani Trinksová zomrela v roku 2005, aj keď bola o 10 rokov mladšia. Na starobu už všetličo príde. Pána Trinksu neposlúchajú nohy, zato pamäť má vynikajúcu a tak spomína ďalej.

- V Košiciach ma v roku 1938 zastihla Viedenská arbitráž a aj napriek tomu, že Košice pripadli Maďarsku, zostal som tam.

viac, ako čítať zaujímavosti zo 100 + 1. Zaspomínal si aj na parnú „zubačku“ počas služby na Štrbe, alebo na záveje, ktoré boli vyššie ako rušne a ani 12 ľudí na „zhlaví“ nedokázalo odpratávať tatranský sneh. Kopy snehu nedokázal preraziť ani ťažký parný rušeň 622-ka. Nemal rád rušne radu 334, lebo vždy „našustrovali“ meškание.

Má za sebou storočie plné zmien - technických, politických i životných. Naposledy vlakom cestoval v roku 1990, ale prehľad pán Trinks má priam dokonale aj dnes. Rád by sa previezol pendolinom, len keby ho tie nohy poslúchali...

Ani v stovke ho vtip neopúšťa a tak hovorí: - Do stovky počítate roky a po stovke dni...

My mu želáme, aby si užil aj 101-ky a nech ešte dlho počíta nielen dni, ale aj roky. Všetko najlepšie, pán Trinks k blížiacim sa narodeninám.

Jozef LEHOCKÝ,

foto: autor a archív Š. Trinks

## RÁD BY SOM SA EŠTE PREVIEZOL PENDOLINOM

Po roku som prešiel do Lučenca, pretože tam volali bývalých pracovníkov ČSD (Československých štátnych dráh) pre ich fundovanosť a lepšiu disciplínu. Tá bola v Maďarsku slabá a každý prednosta chcel mať poriadok. Tam som pracoval ako pokladník, ale aj ako colný deklarant. Potrebovali takých, čo vedeli po slovensky, nemecky a maďarsky. V Lučenci som sa dočkal aj konca 2. svetovej vojny a po previerke som zastupoval prednostov v okolí, - hovorí akoby z kroniky čítal. Cez vojnu zažil niekoľkokrát aj bombardovanie, ale keď sa v roku 1945 vrátil do Nových Zámkov, bol šokovaný z celkom zbombardovanej železničnej stanice. V roku 1948 sa dostal na Povereníctvo dopravy a ako „dopravák“ dostal za úlohu zakladať ČSAD (Československú autobusovú dopravu), pretože odborníkov v doprave bolo málo. Po dlhoročnej praxi na železniaciach prešiel teda na ČSAD.

Keď odišiel 27. 8. 1967 do dôchodku, dlho v ňom nezostal. Dôchodok nebol vysoký a tak keď ho pozvali dať do poriadku podnik v Komárne, šiel. Režijný preukaz ČSD, aj zľavy na ČSAD mal stále. Na železničnú dopravu však nikdy nedopustí. Je to vraj oveľa zaujímavejšia práca ako „autobusarina“. Povinnosti si vždy poctivo plnil a tak sa mu aj nehody „vyhýbali“. Vždy však spomína na stanicu v Štrbe: - Bola to sakramentská stanica s dlhými „hosentrágelmi“, čiže kofajnicami na križovanie. Vždy sme sa museli pýtať, koľko vozňov má vlak, najmä nákladný, lebo keď bol dlhý, tak zablokoval pri križovaní druhú trať.

Počúvať 101-ročného železničiara Štefana Trinksu je naozaj veľmi zaujímavé, dokonca



Ako prváčik zo Šancovej ulice v Bratislave.



Železničná stanica Východná z roku 1929. 23-ročný Štefan Trinks je vľavo, v strede je prednosta stanice Elemír Nikš a vpravo výpravca Ján Hric.

## Tak oblečme si dresy... aby bolo jasné - kto za koho kope



*I keď železničiar z Maďarska (v bieločervených dresoch) patrili k favoritom, s domácimi Fil'akovčanmi prehrali 1 : 0.*

Futbalový turnaj Polónia patrí k najstarším turnajom železničiarov na Slovensku. Jeho počiatky sa datujú k roku 1979, keď niekoľko železničiarov - nadšencov najobľúbenejšej kolektívnej hry z Poľska, Maďarska a bývalého Československa pripravilo prvý ročník turnaja. Svoje meno dostal podľa medzinárodného rýchliku Polonia R 330/331. Zúčastnili sa ho mužstvá pohraničných prechodových staníc, cez ktoré v tomto čase viedla jeho cesta. Boli to železničné stanice Zebrzydowice, Petrovice u Karviné, Fil'akovo a Somosköújfalu. I keď sa trasa rýchlika postupne menila, tradícia dobrego futbalu, priateľstva a dobrých vzťahov, ostala.

Počas dvadsiatichôsmich rokov turnaj prešiel neľahkým vývojom. Menili sa politické aj ekonomické podmienky, turnaj prežil aj rozdelenie Československa. Napriek zvyšujúcim sa nárokom na jeho organizačné opatrenie, úroveň turnaja sa z roka na rok zvyšovala. Našťastie sa vždy našlo dost' nadšencov, ktorí si pokladali za povinnosť udržať tradíciu, potešenie z hry a krásu futbalu. A v neposlednom rade tiež udržať dobré priateľské vzťahy medzi železnicami štyroch zúčastnených štátov.

Pri pohľade do tabuliek víťazov doposiaľ najúspešnejším mužstvom boli železničiar z Zebrzydowice, ktorí na stupni víťazov stáli desaťkrát. Druhý najúspešnejší boli hráči z Petrovic u Karviné pred Fil'akovčanmi a zástupcami Somosköújfalu. Keďže sa tohto roku hralo vo Fil'akove, snahou domáceho mužstva

bolo nadviazať na úspech z minulého roka, kedy v Petroviciach u Karviné skončili na stupni víťazov. Prvý deň turnaja, ktorý sa uskutočnil 21. júna, boli na programe tri zápasy. Skončil úspešne pre favoritov. Tak, ako domáce Fil'akovo, nezaváhali ani futbalisti z Petrovic u Karviné. Nemožno však povedať, žeby na-



*I takto chutí víťazstvo.*



*Vítazné družstvo železničiarov z Fil'akova na turnaji Polónia 2007.*

razili na ľahkých súperov. Snaha zabodovať, motivovala každého účastníka a podľa toho vyzerali aj samotné zápasy. Večer pripravili organizátori pre účastníkov turnaja spoločné posedenie, na ktorom vôbec nezáležalo, „kto za koho kope“. Ani neočakávaná búrka nedokázala pokaziť dobrú atmosféru, na ktorej sa podieľali všetci zúčastnení.

Trojica zápasov v nasledujúci deň nebola o nič ľahšia. Stále nebolo rozhodnuté o víťazovi a tak napriek tropickým horúčavám chlapci vydávali zo seba maximum. Po urputnom boji domáce mužstvo nakoniec zlomilo húževnatého a výborne hrajúceho súpera z Moravy dvoma gólmi. Víťaz futbalového turnaja Polónia pre rok 2007 bol známy.

## FIL'AKOVČANIA ZASLÚŽENE VÍTAZMI



*Obrovská radosť z víťazstva v tvári prednostu fil'akovskej stanice Ladislava Šimona bola zaslúžená. Veľké poďakovanie za prvenstvo patrí okrem hráčov i jemu, ktorý bol neúnavnou dušou a hlavným organizátorom turnaja.*

Fil'akovo – Somosköújfalu  
1 : 0  
Fil'akovo – Zebrzydowice  
1 : 0  
Petrovice – Somosköújfalu  
3 : 1  
Fil'akovo – Petrovice  
2 : 0  
Somosköújfalu – Zebrzydowice  
1 : 3  
Zebrzydowice – Petrovice  
1 : 4

### Výsledné poradie

1. Fil'akovo 4 : 0 6 bodov
2. Petrovice 7 : 4 4 body
3. Zebrzydowice 4 : 6 2 body
4. Somosköújfalu 2 : 7 0 bodov

### Najlepší hráči

ŽSR Štefan Sztanko  
MÁV Arpád Tóth  
PKP Sebastian Świeży  
ČD Pavel Chvastek

Vladimír SALZER, foto: autor

## Prvý ročník železničarskeho päťboja v Humennom

V deň sviatku Cyrila a Metoda zamestnanci Železničnej stanice Humenné založili tradíciu železničarskeho päťboja. V trojčlenných družstvách súťažili v disciplínach výpravcovia, dozorcovia výhybiek, ženy a pre neúčast' posunovačov vytvorili štvrté družstvo námestníci prednostu a vedúci technológ. Disciplíny vážne, polovážne, ba priam humorne preverili železničarsky naturel, chuť súťažiť, zabávať sa, ale aj zručnosť, šikovnosť a odolnosť.

Strelba zo vzduchovky zahanbila našich výhybkárov, ktorí skončili až za ženami. Vedenie stanice nesklamalo a trafilo sa do terčov najčastejšie. Zaujímavé to bolo pri netradičnej disciplíne, hode zarážkou do dialky. Zvítazili v nej ženy, asi vďaka skutočnosti, že namerané metre porota násobila dvomi. Zistili sme, že zarážku možno hodiť až 15 metrov do dialky (t.j. bezpečná vzdialenosť pri kontrole posunu!). Sklamali výpravcovia, ktorí skončili poslední – ale vidieť, že za-

rážky v ich pracovných povinnostiach nefigurujú.

Po prestávke, v ktorej súťažiaci občerstvením nabrali nové sily (niektorí možno sily stratili) sme vypravovali „Humenskú strelu“. Úlohou v tejto súťaži bolo trafiť tenisovú loptičku výpravkou do betónového kruhu. Každý mal 3 pokusy, najviac zásahov (4) malo vedenie, najmenej sa trafiali ženy (0). V disciplíne odchod z pracoviska sme prenášali na nosidlách kolegu z družstva tak, že na vzdialenosť 20 m sa každý niesol raz. Najlepší čas u



Vypraviť „Humenskú strelu“ znamená trafiť tenisovú loptičku výpravkou do betónového kruhu.

žien 29 sek, u mužov 31 sek, ale našim ženkam sme nachystali poločítnú dráhu. Tu sa ukázalo, kto má najväčšiu prax v úteku z pracoviska. Posledná súťaž preverila, ako rýchlo sme schopní po príchode na pracovisko vykonávať prácu. V disciplíne obliekanie pracovného odevu, sme na seba súkali výstražný kabát a nohavice oranžovej farby, ochrannú prilbu a pracovné rukavice. Najlepší celkový čas ukázala časomiera ženám, ale vedenie stanice zaostalo len 13 sekúnd. Po zrátaní výsledkov porota vyhlásila poradie:

1. miesto: vedenie stanice
2. miesto: ženy
3. miesto: výhybkári
4. miesto: výpravcovia

Vedenie sa veľmi tešilo z víťazstva, lebo sa nepotrdilo, že „kto tomu nerozumie – ten to riadi“. Nemusíme sa

báť, že by boli výsledky manipulované, veď v porote bola i hovorkyňa ŽSR Martina Pavlíková a námestníci prednostu, ktorí celý priebeh prísne sledovali.

Hoci začiatok dňa zmáčal dážď a možno odradil tých, ktorí sa chystali zabaviť sa a povzbudiť kolegov, podujatie nám vyšlo výborne. Ak ste tam neboli, tí čo boli, iste potvrdia, že sme sa smiali, až sme sa za bruchá chytali. Kto si nedokázal predstaviť naše výčiny z tohto lakonického opisu, srdečne ho pozývame na 2. ročník železničarskeho päťboja v roku 2008. Ďakujeme prednostovi stanice Mgr. Dušanovi Chudinovi za výborný nápad, hovorkyni ŽSR Mgr. Martine Pavlíkovej za návštevu, pozdravy a darčeky. Vďaka patrí aj našim kolegom za prípravu občerstvenia a organizáciu podujatia.

(Ing. Juraj ĎURČEK)



Strelbu zo vzduchovky si vyskúšala aj hovorkyňa ŽSR Martina Pavlíková (prvá vpravo).

## V Kysaku si zmerali sily v minifutbale

Kroky vyznávačov futbalu v sobotu 16. júna mierili do Kysaku. Táto malá obec na východe Slovenska je známa ako dôležitý železničný uzol. Práve miestni železničari a priaznivci koženej lopty z FK Sokol pripravili medzinárodný turnaj v minifutbale. Na počesť svojho kolegu usporiadali už 12. ročník „Memoriálu Jozefa Pellu“ za účasti železničiarov z Košíc, Margecian, Prešova, Prahy, Českej Třebovej a nezeleznických mužstiev zo Solivarov Prešov, Wagónu Slovakia a TREKOMu Kysak.

Turnaj poctila svojou prítomnosťou aj manželka Jozefa Pellu pani Mária a jej dcéra Jana s manželom. Športové zápolenie prebiehalo v areáli miestnej základnej školy. Okrem toho, že ako jedna z mála škôl na Slovensku má regulérne futbalové ihrisko, ktoré poskytl dve hracie plochy, disponuje šatňami, sprchami a vynikajúcou kuchyňou. Po uplynulých upršaných ročníkoch, si počasie konečne dalo povedať a zápasy prebiehali takmer v ideálnych podmienkach. Hralo sa v dvoch



základných skupinách a víťazi hrali finále. Vďaka hokejovému striedaniu, bola hra dynamická a mala spád, aj keď gólová úroda bola slabšia. Nad duelantmi bdeli rozhodcovia Východoslovenského futbalového zväzu, ktorí nemali veľa práce. Hralo sa korektne a k veľkej radosti organizátorov aj zúčastnených, bez úrazov a zranení.

Súbežne s futbalovými zápasmi prebiehali sprievodné akcie venované deťom. Boli pripravené rôzne hry, nechýbali koníky z ranča v Trebejove. Zbor protipožiarnej ochrany železníc z Košíc predviedol najmodernejšiu hasiacu techniku a ukážky hasenia. Ich vystúpenie však bolo náhle ukončené výjazdom na skutočný zásah.

Z výsledku finálového zápasu sa nakoniec tešili kolegovia zo Železničnej stanice Margecany, ktorí tesným rozdielom porazili vlnajúšieho obhajcu titulu TREKOM Kysak. V košickom derby o tretie miesto sa nakoniec viac športového šťastia ušlo mužstvu Oblastného riaditeľstva Košice a nepopulárna zemiaková pozícia zostala železničnej stanici. Domácim sa výslovne nedarilo a usporiadajúci FK Sokol Kysak vyšiel z merania športových síl až na chvoste tabuľky.

(sab)

## Najkrajšia fotografia roka - fotografická súťaž železničiarov

Súťaž pokračuje! Zapojte sa aj vy!

Svoje fotografie (vo formáte jpg) so železničnou aj neželezničnou tematikou posielajte na adresu [lehocky.jozef@zsr.sk](mailto:lehocky.jozef@zsr.sk)

Prezrite si svoje archívy a ukážte nám svoju tvorbu. Niektoré zo súťažných fotografií budeme aj naďalej zverejňovať na tejto strane. Súťaž sa končí 1. októbra 2007.

**TEŠÍME SA NA VAŠE FOTOGRAFIE!**



*Hlad*  
Autor: Ľuboš KUBIRITA,  
ÚŽI TNS Púchov



*Ukradnuté slnko*  
Autor: Ing. Peter MARKO,  
O 530 GR ŽSR, Zvolen





# TVÁR ŽSR

## Tretí ročník súťaže!

Aj v júlovom čísle vám predstavujeme šesticu súťažiacich. Vážime si každú ženu, ktorá našla v sebe odvahu a prihlásila sa. Aj tento krok svedčí o vašej výnimočnosti a zaslúžite si náš obdiv a podporu. Držíme vám palce!

Súťaž bude trvať do 1. augusta. To znamená, že prvý august je posledným dňom na prihlásenie sa do súťaže. Na tomto mieste zverejníme v augustovom čísle poslednú skupinu súťažiacich a na dvojstrane 10 – 11 vám predstavíme kompletnú zostavu súťažiacich s pridelenými číslami i fotografiami. Počas celej súťaže máte možnosť hlasovať a posielat' svojim favoritkám hlasy, ktorými máte možnosť rozhodnúť o čitateľskej víťazke.

**Telefonický, e-mailom alebo aj písomnou formou pošlite hlas svojej favoritke.**

Pri príležitosti Dňa železničiarov vyhlásime nielen víťazku súťaže, ktorá získa najviac hlasov od poroty, ale aj víťazku čitateľskej súťaže, o ktorej rozhodne najväčší počet hlasov.



Milé kolegyně, ak ste sa ešte neprihlásili, neváhajte! Zašlite do redakcie svoju fotografiu a odpovede na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Aké sú vaše životné ciele?
3. Obľúbená farba a záľuby.
4. Máte svoj idol, prečo?

Milí kolegovia, ak máte vo svojom kolektíve ženu, ktorá je pre vás zaujímavá, sympatická, výnimočná, taká, ktorú by ste radi videli v novinách a predstavili ju aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie – do 1. augusta!

Na veku a funkcii nezáleží. Jediným kritériom je byť zamestnankyňou ŽSR.



**Margita BÁBINOVÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 2002, v súčasnosti ako referentka na SMÚ OZT ZT v Galante.
2. Zvládnuť problémy doma i v práci s úsmevom na tvári a hlavne v zdraví.
3. Modrá, červená, čierna a biela. Zo záľub bicyklovanie, záhradníčenie a posekanie s priateľmi.
4. Idoly mám dva - manžela a syna. Sú pre mňa nenahraditeľní a robia mi radosť.



**Mária KRÁSNICKÁ**

1. Práca na železnici je mojim prvým zamestnaním už od roku 1987. V súčasnosti pracujem ako signalistka v Železničnej stanici Michaľany.
2. Chcem mať prácu, ktorá ma baví, teší, naplňa a zároveň je mojim koníčkom. Na železnici sa mi to splnilo.
3. Svetlé, zvlášť žltá. Rada čítam, cestujem, no chvíle s rodinou sú mi najvzácnejšie.
4. Obdivujem, rešpektujem a sú pre mňa vzorom ľudia, čo chcú a vedia pomôcť, usmerniť, dať kúsok zo svojho ja aj iným. Medzi nimi je na prvom mieste moja mama.



**Janka MIČUDOVÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 1990, v súčasnosti ako výpravkyňa vo výhybni Prša.
2. Spokojnosť a rodinná pohoda, žiť život naplno.
3. Páčia sa mi všetky odtiene modrej. Zo záľub spomeniem turistiku, šitie a ručné práce.
4. Mojim idolom sú všetci ľudia, ktorí radi a nezištne pomáhajú iným.



**Lívia TURANSKÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 1996, v súčasnosti ako odborná referentka na OR Trnava, AO Bratislava.
2. Mojim životným cieľom je vychovať z mojich detí slušných a inteligentných ľudí, takže prvoradá je pre mňa šťastná a zdravá rodina.
3. Obľúbenou farbou je čierna a biela. Zo záľub aerobik, čítanie kníh a časopisov, no najradšej voľný čas venujem svojim deťom.
4. Mojim celoživotným idolom je moja mama. Vychovala nás sama a nie vždy to mala ľahké. Vo všeobecnosti sú pre mňa idolom ženy – matky, ktoré v dnešnej dobe samé vychovávajú svoje deti.



**Renáta NAGYOVÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 1987, v súčasnosti ako výpravkyňa v Železničnej stanici Dunajská Streda.
2. V súčasnosti predovšetkým, aby sa dcére podarilo úspešne zmaturovať a potom pokračovala v ďalšom štúdiu.
3. Z farieb predovšetkým čierna a vlastne okrem červenej všetky ostatné. Veľmi rada čítam a háčkujem, nevynechávam ani bicyklovanie.
4. Idol nemám, no je veľa ľudí, ktorých obdivujem, čo sú mi sympatickí. Je to ako s hudbou.



**Mária HRINDOVÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 1983, v súčasnosti ako tranzitérka – pripravárka i ako operátorka v Železničnej stanici Humenné.
2. Vychovať deti, dobre a spoľahlivo ich uviesť do života. A obklopiť sa ľuďmi, ktorí ma majú radi a ktorých mám rada ja.
3. Najradšej mám zelenú a oranžovú farbu. Rada čítam knihy a počúvam vážnu i populárnu hudbu. Rada relaxujem pri bicyklovaní a korčuľovaní.
4. Mojim najväčším idolom je moja mama.