



Vynikajúci športovec, kajakár, svetový šampión a olympionik Róbert Erban (vpravo) vymenil loď za koľajovú drezinu a vodu za železničnú trať.

Úspešne. S priateľmi triumfoval aj na Majstrovstvách slovenska v jazde na pákových drezinách.

Foto: Martin BALKOVSKÝ



Moderná trakčná meniareň je už v prevádzke



Modernizácia železníc je zárukou budúcnosti



Aj toto sme my

Vážme si, čo máme



Otočením listu v kalendári sme pomyselne zavreli dvere za uplynulým mesiacom. V myšlienkach nám ostanú spomienky na to dobré, čo sme prežili, možno i na to zlé, na čo chceme zabudnúť. K tým prvým určite patria oslavy železničarskeho sviatku. Okrem celoštátnych osláv, ktoré sa tento rok uskutočnili v Bratislave, si „svoj“ deň pripomenuli i temer všetky naše pracoviská. Na niektorých sme sa vďaka vašim pozvaniam aj osobne zúčastnili, o čom prinášame aspoň krátke informácie.

Ťažko by bolo hodnotiť, ktorá oslava či podujatie bolo najlepšie. To si určite nikto netrúfne povedať. Svojím spôsobom všetky boli jedinečné. Nezáležalo na počte zúčastnených, ale na tom, kto sa ako cítil, s akými dojmami odchádzal domov. Ako o stretnutí s úžasnými ľuďmi môžem z vlastnej skúsenosti hovoriť o oslavách v Prievidzi. Na pomery železníc nezvyčajné a zrejme asi prvé v ich dejinách. Už len tým, že železničari zo štyroch odborových združení Handlová, Prievidza, Nováky a Zemianske Kostolany dali hlavy dokopy a pripravili spoločné stretnutie štyroch železničných staníc. Horná Nitra tak možno dala príklad aj ostatným. Nie drobiť sa a oslavovať samostatne, so slovami - však vy nie ste naši a my vaši. Železnica bola a už 160 rokov je jedným nedeľiteľným celkom, i keď je v súčasnosti rozdelená na tri spoločnosti. Bez spolupráce všetkých zložiek, bez ohľadu na firmu, v ktorej pracujeme, to jednoducho nejde. Viem, nedá sa nikomu diktovať, s kým chce a s kým nechce oslavovať, ale je to nepochopiteľné keď „včerajší“ ešte kolegovia sú si dnes cudzí. Oslavy máme za sebou.

Ďakujeme všetkým, ktorí nám napísali, aké boli tie ich, ale i organizátorom, ktorí pozvali aj redakciu. Ospravedlňujeme sa tým, ktorých pozvanie sme nemohli prijať a prísť osobne. Verte, bolo to len z časových dôvodov.

Ozaj, viete, o čom sa azda najviac hovorilo na oslavách? Uhádli ste. O železnici! A ešte o spokojnosti, že máme prácu. Snažme sa, aby sme sa mali vždy lepšie, ale zároveň si vážme, čo máme.

Vladimír SALZER

Vlado Yaku

Modernizácia železníc je zárukou

NA VÝCHODNOM A ZÁPADNOM SLOVENSKU DOKONČILI NOVÉ ŽELEZNIČNÉ STAVBY

V rámci modernizácie železničných eurokoridorov boli v októbri úspešne ukončené ďalšie dva významné úseky. Na východe Slovenska sa v rekordnom čase za veľmi ťažkých prírodných podmienok podarilo zmodernizovať úsek Kuzmice-Kaľša-Slanec vrátane odovzdania modernej trakčnej meniarne v Kuzmiciach. Západné Slovensko sa môže pochváliť novými 11 kilometrami na rýchlosť 160 km na trati Šenkvice – Cífer. Všetko s pomocou financií Európskej únie, s vynikajúcou koordináciou zainteresovaných zložiek – investora, projektantov, dodávateľov až po realizátorov. Výsledok by mali pocítiť nielen železničari, ale v prvom rade cestujúca verejnosť.



Na slávnostnom otvorení stavby v priestoroch Železničnej stanice Pezinok minister dopravy Ľubomír Vážny a generálny riaditeľ ŽSR Štefan Hlinka odhalili pamätnú tabuľu.

Zmodernizovaných 11 km trate v úseku Pezinok – Šenkvice – Cífer na rýchlosť 160 km za hodinu, zrekonštruovaných päť železničných staníc, jedna výhybňa a jedna zastávka. Cestovanie rýchlejšie, kultúrnejšie a bezpečnejšie. Všetko uvedené podporené aj finančnou pomocou Európskej únie, vysokou kvalitou práce a premyslenými postupmi. To bolo dôvodom stretnutia ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomíra Vážneho, generálneho riaditeľa Železníc SR Štefana Hlinku, ako aj zástupcov spoločnosti Skanska – lídra združenia „Modernizácia Bratislava -

Rača – Trnava“, v železničnej stanici v Pezinku, kde sa 16. októbra uskutočnilo slávnostné ukončenie projektu „Modernizácia železničnej trate Šenkvice – Cífer a staníc v úseku Rača – Trnava“.

- Som rád, že v priebehu dvoch týždňov je toto už druhýkrát, keď



Zrekonštruovalo sa päť železničných staníc, jedna výhybňa a jedna zastávka.



Zmodernizovaných je 11 km trate v úseku Pezinok

budúcnosti

sa môžem zúčastniť na ukončení významných železničných projektov. Verím, že cestujúca verejnosť tento zmodernizovaný úsek železnice ocení. Zamestnancom železníc, rovnako aj zhotoviteľom a všetkým zainteresovaným stranám v tejto modernizácii, ďakujem za vykonanú prácu,- uviedol vo svojom príhovore minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Ľubomír Vážny.

Cieľom projektu je modernizácia trate na prevádzkovú rýchlosť 160 km/h, zvýšenie priestorovej priechodnosti, únosnosti železničného spodku, bezpečnosti prevádzky modernizáciou zabezpečovacieho zariadenia, bezpečnosti cestujúcich vybudovaním nástupišť s prístupom aj pre ľudí so zníženou mobilitou, kultúry a rýchlosti cestovania. Predmetná stavba je súčasťou európskeho dopravného koridoru č. Va z Bratislavy do Žiliny, Košíc a Čiernej nad Tisou. Celkové náklady stavby sú financované z fondu ISPA 35 percent, zo štátneho rozpočtu 35 percent a z vlastných zdrojov 30 percent.

Generálny riaditeľ ŽSR Štefan Hlinka povedal: - **Táto trať reprezentuje trendy, ktorými sa ŽSR majú ambíciu uberať aj naďalej s podporou Vlády SR. Je to ukážka zámerov do budúcnosti v oblasti železničnej techniky, služieb, spôsobov, ako na železnicu pritiahnúť v posledných rokoch ubúdajúcich cestujúcich a ako železnici pri jej 160. výročí na území Slovenska dať argument, prečo má zostať a zostáva aj naďalej v hre o to, ktoré odvetvie dopravy získa prím.**

(dah, map)

Foto: Vladimír SALZER



- Šenkvice - Cífer na rýchlosť 160 km za hodinu.

Svätá Katarína v múzeu dopravy

DAR POĽSKÝCH ŽELEZNIČIAROV NA DÔSTOJNOM MIESTE

Začiatkom tohto mesiaca, 5. októbra, sa konala v Múzeu dopravy v Bratislave milá slávnosť. Schádzali sa na ňu zamestnanci železníc nielen zo Slovenska, ale prišli hostia aj z Poľskej republiky. Slávnosť bola výnimočná tým, že v priestoroch múzea umiestnili sochu sv. Kataríny Alexandrijskej, patrónky poľských železničiarov. Sochu dostali ako dar slovenskí železničari vlni, pri príležitosti 15. výročia púti do Czestochowej.

Zvažovalo sa, kam sochu umiestniť, až padlo rozhodnutie na Múzeum dopravy. Tam majú prístup všetci železničari aj široká verejnosť a môžu sa tam konať slávnosti nielen za železničiarov, ale za všetkých pracovníkov v doprave.

Slávnosť požehnania sochy a slúženia svätej omše za všetkých železničiarov, ktorí zomreli pri výkone povolania, sa uskutočnila za účasti Jeho Excelencie biskupa Františka Rábeka. Pri omši mu asistoval bývalý prednosta stanice vo Varšave, v súčasnosti už kňaz Ryszard Marciniak a Marek Zolotenki. Na tejto, slovenských železničiarov výnimočnej udalosti, sa zúčastnili aj predstavitelia poľského veľvyslanectva na Slovensku Wojciech Żarnoch a Bogdan Wrzochalski, eurokomisár Ján Figeľ, generálni riaditelia poľských a slovenských železníc Andrzej Wach (PKP) a Štefan Hlinka (ŽSR), námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Jozef Antoš a ďalší čestní hostia. K poľskej delegácii neodlučiteľne patrili aj otec púti do Czestochowej a myšlienky darovania sochy sv. Kataríny, dlhoročný zástupca PKP na Slovensku a priateľ slovenských železničiarov Ewaryst Walogórski.

Sme radi, že aj na železničiaroch máme miesto, kde si môžu veriaci železničari vyprosovať svoje prosby. Tento



duchovný rozmer mnohým na železničiaroch chýbal. Dôstojný priebeh celej slávnosti bol umocnený hudobným sprievodom a zborom spevákov z Cirkevného konzervatória z Petržalky.

Jozef LEHOCKÝ,

Foto: autor



Moderná trakčná meniareň je

PRVÝ DIAĽKOVO RIADENÝ NAPÁJACÍ BOD NA TRATI KOŠICE – ČIERNA NAD TISOU

V utorok 7. októbra odovzdali do prevádzky dve stavby na východe Slovenska. Stavbu s oficiálnym názvom Modernizácia trakčného vedenia traťového úseku Kuzmice – Kalša – Slanec a samostatné dielo Modernizácia rozvodne 110 kV v TM Kuzmice odovzdal hlavný dodávateľ stavby Eltra, s.r.o. Košice, Železniciam SR. Na slávnostnom akte otvorenia stavieb a odhaľovania pamätných tabúl v Slanci a v Kuzmiciach sa zúčastnil minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomír Vážny.



- Som rád, že sa podarilo stavbu zrealizovať za pomerne krátky čas. Poďakovanie patrí košickej spoločnosti Eltra s.r.o., hlavnému dodávateľovi tejto dôležitej modernizácie ako aj obom projektantom, firmám SUDOP TRADE Košice a PPA inžiniering Bratislava, - poďakoval zhotoviteľom stavby v úvode svojho príhovoru Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR. Ďalej uviedol, že počas stavebných prác sa prejavila vysoká odbornosť, profesionalita, nasadenie a zodpovedný prístup všetkých zainteresovaných zložiek. Vyzdvihol pomoc EÚ, ktorá sa na financovaní podieľala 75-percentnou investíciou zo štrukturálnych fondov. - **Oceňujem, že stavbu sa podarilo zrealizovať vo vzornej kvalite a s úsporou takmer 15,5 milióna korún,** - povedal generálny riaditeľ ŽSR a dodal: - **V začatej ceste**



-Verím, že odovzdané dielo svojou kvalitou uspokojí správcu i užívateľov dopravnej cesty, - povedal Martin Neubeller (vľavo) riaditeľ košickej spoločnosti Eltra, s.r.o. na slávnostnom odhaľení pamätnej tabule v Železničnej stanici Slanec. Akcie sa zúčastnil Ľubomír Vážny (vpravo), minister dopravy a Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR (v strede).

Srdce energetického

MODERNIZÁCIA TRAKČNÉHO VEDENIA NA TRATI KUZMICE – KALŠA – SLANEC A ROZVODNE UKONČENÉ

Pôvodné zariadenia rozvodne odovzdali do prevádzky ešte v roku 1963. V dnešnej dobe už boli morálne aj technicky zastarané a energetici ich bežnou údržbou dokázali len veľmi ťažko udržať v bezporuchovej činnosti. Náhradné diely sa nevyrábali, v Kuzmiciach sa už opravy väčšinou riešili čiastočnou výmenou chybných dielov za repasované komponenty zo zrušených starých rozvodní z iných miest. To však nebola adekvátna náhrada. Jej nevýhodou boli vypínače ovládané vzduchom, ktoré najmä v zimných mesiacoch sťažovali riadenie a funkčnosť. Keďže rozvodňa 110 kV je srdcom energetického systému napájania elektrifikovaných tratí na východ od Košíc, akákoľvek mimoriadnosť má negatívny vplyv na dopravu. - **Zároveň je významným uzlom energetickej distribučnej sústavy. Prostredníctvom troch 110 kV liniek, ktoré ústia do TM Kuzmice, spája elektráreň vo Vojanoch s dvoma veľkými distribučnými rozvodňami - Košice Juh**

Rozsiahla modernizácia významného energetického uzla v trakčnej meniareni (TM) Kuzmice – rozvodne 110 kV a taktiež aj trakčného vedenia oboch traťových koľají v úseku Kuzmice – Kalša – Slanec sa realizovala za rekordne krátkych 7 mesiacov tohto roka. Mnohí železničari si však stále kladú otázku, aký prínos to bude mať pre infraštruktúru ŽSR a najmä či bude mať dopad aj na plynulosť a bezpečnosť vlakovej dopravy.

a Kráľovský Chlmec. Akákoľvek neschopnosť prenosu energie cez rozvodňu 110 kV TM Kuzmice má za následok, že značná časť juhovýchodného Slovenska by sa ocitla bez elektriny. ŽSR cez túto rozvodňu odoberá prostredníctvom 22 kV liniek elektrickú energiu pre TM v Kuzmiciach, Úpore a Čelovciach. Je to teda dôležitý uzol aj pre infraštruktúru ŽSR, pretože napája trate normálneho i širokého rozchodu a rozvody s napätím 6 kV pre traťové zabezpečovacie zariadenie, - vysvetľuje význam rekonštruovanej rozvodne 110 kV v Kuzmiciach Ing. Pavol Keczer, procesný líder Sekcie EE Košice.

Modernizácia rozvodne sa teda musela robiť počas plnej prevádzky tak, aby to nepocítila distribučná sieť energetiky, ani vlaková doprava. Prerábala sa preto po etapách, zhotoviteľ mal stále vyhradenú len určitú časť vonkajšej rozvodne, tzv. pole. Dbalo sa na maximálnu bezpečnosť ľudí, pretože v susednom poli už boli prvky pod napätím. - **Pôvodne bolo vo vonkajšej časti rozvodne 5 samostatných polí so spínacími komponentami, ktoré boli medzi sebou prepojené hliníkovými lanami. Teraz už tento priestor vyzerá ináč, prvky sú zlúčené do troch kompaktných zapuzdrených modulov rozvodne PASS od firmy ABB, ktoré spĺňajú náročné prevádzkové kritériá**

už v prevádzke

komplexnej rekonštrukcie a modernizácie koridorov musíme pokračovať bez ohľadu na ťažké podmienky, aby sa po modernej trati prevádzalo viac tovaru a cestujúci mali čo najlepšie podmienky.

- Verím, že odovzdané dielo svojou kvalitou uspokojí správcu i užívateľov dopravnej cesty. V oblasti elektrickej trakcie to určite pomohlo vyriešiť jeden z najrizikovejších úsekov trate na železničnom koridore Košice – Čierna nad Tisou, povedal Martin Neubeller, riaditeľ košickej spoločnosti Eltra, s.r.o.



- Trakčná meniareň je dôležitým uzlom pre infraštruktúru ŽSR, pretože napája trate normálneho i širokého rozchodu a rozvody s napätím 6 kV pre traťové zabezpečovacie zariadenie, vysvetlil význam stavby Ing. Igor Polák (vpravo), vedúci stavebného dozoru z Odboru investorského GR ŽSR.



Na modernizáciu rozvodne sa použili technologické zariadenia rozvodne PASS od firmy ABB.

Základné informácie o stavbách Modernizácia trakčného vedenia traťového úseku Kuzmice – Kalša – Slanec

Na 10 km dvojkoľajnej trati bolo vybudovaných :

- 366 monolitických základov
 - 47 pilotovaných základov
 - 418 stožiarov a kotiev
 - 137 metrov brán
- Vytiahlo sa a zregulovalo
- 57 700 m troleja a nosného lana
 - 23 500 m zosilovacieho vedenia

Modernizácia rozvodne 110kV v TM Kuzmice

Na modernizáciu sa použili technologické zariadenia rozvodne PASS od firmy ABB, ktoré spĺňajú náročné prevádzkové kritériá v podmienkach železníc. Ide o nadčasovú technológiu a jedinečné riešenie v celoslovenskom meradle. Pre účel diaľkového riadenia trate bola použitá koncepcia riadiacich systémov od firmy ECS inžiniering.

systemu funguje po novom

v podmienkach ŽSR. Túto technológiu hodnotíme ako nadčasovú, pretože technicky zjednodušuje realizáciu samotného diela a je jedinečná nielen u nás, ale aj v celoslovenskom meradle. Náročné boli tiež organizačné procesy pri výlukách, pretože v tom úseku prebiehala aj rekonštrukcia celého trakčného vedenia a jednotlivé výluky bolo potrebné zladit', - hovorí o náročnom procese prestavby Ing. Keczer.

Trakčné podpery v okolí Kalše boli taktiež v havarijnom stave, pretože vplyvom elektrokorózie, spôsobenej bludnými prúdmi v zemi, sa niektoré stožiare začali nakláňať. - Po koróznom meraní sme museli zaviesť provízorne opatrenia a na najviac poškodených miestach sme stožiare vykotvili lanom, niektoré dokonca vymenili za nové. Robili sme najnutnejšie kroky, aby nám stožiare nepadli na trať priamo pred vlak, - opisuje vážny stav podpier Ing. Keczer. Navyše sa zistilo, že na tomto území je nestabilné podložie. Preto sa pre zvýšenie stability nosných podpier musela zväčšiť spodná časť ich základov a na zamedzenie

elektrokorózie sa do betónovej zmesi pridala prísada, ktorá zabezpečila, že takýto základ má 10-krát väčší merný odpor ako klasická betónová zmes. Novopostavené trakčné vedenie po modernizácii už svojimi parametrami spĺňa štandardy koridorových tratí na rýchlosť 160 km/h. Spoločne s rozvodňou 110 kV v Kuzmiciach sú tak pripravené na neskorší

prechod na striedavú trakciu 25 kV. Trakčná meniareň Kuzmice je zároveň prvým diaľkovo riadeným napájacím bodom na trati Košice – Čierna nad Tisou, ktorý riadi priamo elektrodispečer z riadiaceho strediska elektrotechniky v Košiciach.

(sch, balky)

Foto: Vladimír SALZER



Akákoľvek neschopnosť prenosu energie cez rozvodňu 110 kV TM Kuzmice by spôsobila, že značná časť juhovýchodného Slovenska by sa ocitla bez elektriny.

Výluky znamenajú mať oči na stopkách

EURÓPSKY ŽELEZNIČNÝ KORIDOR NA KYSUCIACH



Krásno nad Kysucou - stanica dotknutá modernizáciou.

Po dlhých projekčných a schvaľovacích procesoch nastupuje čas výluk. A to už vieme, že dotknutým stranám, to jest železničiarom priamo v obvode, sa v stavebnom ruchu zhoršia pracovné podmienky. Najmä ak ide o pracoviská, kde celé roky všetko fungovalo akosi v zázveří a kde typickým znakom bolo vidiecke ticho, občas prerušované zvukom píšťalky či rachotom vozňov. Kysučania – obyvatelia, či priamo naši uniformovaní kolegovia, začínajú pociťovať zmeny v cestovaní i v riadení dopravy. Nič už pomaly nie je na obvyklom mieste, občas treba prekonávať stavebné prekážky, kráčať po blate či roztrúsenom štrku, kam veru neradno stúpať v obyčajnej obuvi. A podľa toho, do koľkých etáp sú práce rozčlenené, vyzerá to tak, že každé z okolitých pracovísk si musí svoje odtrpieť, aby potom všetko žiarilo novotou a vysokým stupňom funkčnosti.

Túto oblasť nám priblížil manažér pre projekty EÚ Odboru pre realizáciu programov zahraničnej pomoci GR ŽSR Ing. Marián Tkáč. – **Modernizačné práce na trati Žilina – Krásno nad Kysucou sú rozdelené do piatich stavebných úsekov. Jeden sa týka medzistaničného úseku Žilina – Kysucké Nové Mesto, ďalší samotnej stanice v Kysuckom Novom Meste, tretí okruh prác je zameraný na úseku Kysucké Nové Mesto – Krásno nad Kysucou, stanice Krásno nad Kysucou a úprav oznamovacej a zabezpečovacej techniky v staniaciach Žilina a Čadca. Výluky a práce v obvode stanice začali v Krásne nad Kysucou. Do 15. októbra je z dopravy vylúčená párna skupina koľají a od toho dátumu sa začnú práce na nepárnej skupine koľají. Na ostatných stavebných úsekoch sú práce v prípravnom štádiu.**

Kým v uplynulých štyroch rokoch modernizácia železničného koridoru bola často skloňovaná v okolí západného Slovenska, teraz sa časť prác presúva viac na sever krajiny. Ako súčasť európskeho železničného Koridoru VI. pre dosiahnutie medzinárodne platných parametrov, práce odštartovali 22. septembra v lokalite Kysúc. Modernizácia sa týka trate Žilina – Krásno nad Kysucou.

Prednostka železničnej stanice v Kysuckom Novom Meste Jarmila Oravcová, chodí do Krásna n/Kysucou, ktorú riadi už ako nesamostatnú, „skontrolovať“, či je všetko tak, ako má byť. – **Tam, kde všetko roky stálo na jednom mieste, teraz je akoby všetko naruby. Stavadlo č. 1 muselo byť odstránené, zostal z neho iba stavebný odpad. Stanovište signalistu je umiest-**

ani slovne, ale zástupcovia hlavného dodávateľa prác Združenie Žilina – Krásno s uznaním hovorili o ich ústretovom prístupe ku každodenným a občas i mimoriadnym činnostiam. Naši jednoducho nefrflú, ale konajú. Stačí taký rozseknutý kábel a signalista musí chodiť s ručnou privolávacou návěstou 400 metrov tam i nazad. A to aj v noci. Nehovoriac, že pri 50 osob-



Denne prichádza na stavbu modernizácie trate v Krásne nad Kysucou množstvo rôzneho druhu materiálu.



Prednostka Železničnej stanice Kysucké Nové Mesto Jarmila Oravcová v nesamostatnej stanici Krásno nad Kysucou s výpravcom Františkom Chovancom pri pamätnom zabezpečovacom zariadení.

nené v náhradnej bunke, nuž ale vynovená koľaj si vyžaduje určité zásahy. Pribudnú aj nové výhybky a nové zabezpečovacie zariadenie, - vysvetľuje prednostka.

Dopravní zamestnanci sa zvyčajne neradi „montujú“ do týchto činnosti, a to neraz

ných i podobnom počte nákladných vlakov, ktoré sa prepravujú iba po jednej koľaji, treba byť mimoriadne obozretný. Celková dĺžka aktuálnej trate v modernizačnom procese je necelých 20 kilometrov. To, ako budú práce napredovať, presne nevie odhadnúť ani riaditeľ výstavby Ing. Klaudius Jančovič: – **Uvidíme, čo nám prinesie kysucká zima. Zatiaľ je naším prvým cieľom a stavebným postupom zvládnuť uloženie prvej koľaje v Krásne nad Kysucou a trakčné vedenie.**

Viacero otázok je ešte otvorených, vrátane vyvlastňovacích konaní, traťovej rýchlosti, či má predpoklad dosiahnuť 140 km/hod., alebo technické podmienky umožnia 120 km/hod. traťovej rýchlosti. Rozvojový program hovorí o dodržaní prác v čo najväčšej miere tak, aby zostala zachovaná pôvodná trasa.

Mária PALIČKOVÁ
Foto: autorka a balky

Aj v Kysaku sa dočkali modernizácie

**NOVÉ ELEKTRONICKÉ STAVADLO, TELEFÓNNA ÚSTREDŇA
I VYNOVENÝ INTERIÉR STANICE...**

Niekoľkokrát oddialovaná modernizácia zabezpečovacieho zariadenia sa podpísaním zmluvy o diele od 29. júla 2008 stáva realitou. Najbližších 15 mesiacov tak budete môcť od stanice Kysak až po výhybňu Ličartovce sledovať prácu robotníkov zhotoviteľských firiem, ale aj samotných železničiarov, ako im pod rukami rastie významná stavba s najmodernejším zabezpečovacím zariadením v celkovej sume takmer 120 miliónov korún.

Rekonštrukcia sa zameriava najmä na odstránenie súčasného nevyhovujúceho stavu zabezpečovacieho zariadenia. V Kysaku sa už od roku 1959 prevádzkuje reléové staničné zabezpečovacie zariadenie s individuálnou voľbou a svetelnými návěstidlami vzoru ZSSR. Toto zariadenie, ktoré pozostáva prevažne z klasických prvkov reléovej logiky, je už značne fyzicky opotrebované a jeho prevádzka je vysoko riziková. Nahradí ho moderné elektronické stavadlo ovládané z dopravnej kancelárie prijímacej budovy. Vnútorne technologické zariadenie stavadla, ale aj udržiavajúci zamestnanci budú umiestnení v prestavaných priestoroch jestvujúceho skladu. Prestavba sa dotkne aj interiéru prijímacej budovy, v ktorej bude umiestnené oznamovacie zariadenie a kde vynovia dopravnú kanceláriu, kancelárie prednostu aj námestníka stanice. Nové elektronické stavadlo vybudujú nezávisle na existujúcom reléovom zabezpečovacom zariadení, ktoré bude v prevádzke do poslednej chvíle. V terajšej budove stavadla sa nachádza aj morálne aj technicky zastaraná telefónna voľičová ústredňa. Tú taktiež nahradí nová, digitálna, ktorá zabezpečí zvyšujúce sa nároky na kvalitu komunikácie. Modernizácia sa dotkne aj technického stavu zariadení v transformovni



Hlavná stavebná činnosť je sústredená v stanici Kysak. Parčík medzi prijímacou budovou a skladom už „ustúpil“ výkopovým prácam budúceho kábelovodu, ktorého teleso pozostáva zo systému multikanálov. V ňom budú neskôr uložené káblové rozvody nového zabezpečovacieho zariadenia. Tento stavebný objekt, spoločne s preložkami starých, ale funkčných káblov, by mali ukončiť do konca tohto roka.

a v rozvodni 6 kV pre napájanie zabezpečovacieho zariadenia.

Hlavným cieľom predmetnej stavby je teda vybudovanie moderného zabezpečovacieho zariadenia v stanici Kysak, čím sa zvýši jej priepustnosť i bezpečnosť vlakovej dopravy. Zároveň sa zohľadňuje fakt, že v budúcnosti bude odtiaľ ovládaná oblasť po vchodové návěstidlá do Košíc, Margecian a Prešova.

(balky)
foto: autor



Stavebný ruch je už viditeľný aj vo výhybni Ličartovce. Realizujú sa zemné výkopy pre budúce rozvody elektrického ohrevu výmen a plánovanú úpravu vonkajšieho osvetlenia. Zároveň na mieste plechového prístrešku pre cestujúcich vyrastie nová budova stavadlovej ústredne. V nej sa vytvoria priestory pre vnútorný výstroj elektronického stavadla, miestnosti oznamovacieho zariadenia a náhradného prúdového zdroja. V objekte sa počíta aj s prístreškom pre cestujúcich. Mechanické závory, miestne obsluhované dopravným zamestnancom z riadiaceho stavadla, nahradí automatické priecestné zabezpečovacie zariadenie.

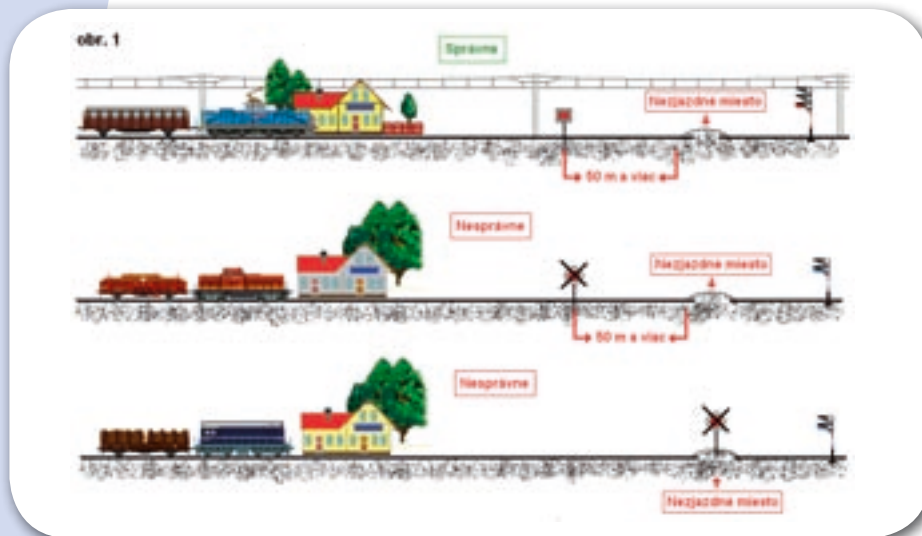


Modernizáciou zabezpečovacieho zariadenia v Kysaku sa zároveň zmení aj kilometrická poloha zastávky Obišovce. Tá súčasná je umiestnená v oblúku trate, navyše excentricky voči obci. Jej obyvatelia už k nej nebudú dochádzať autami, nová zastávka je totiž naplánovaná bližšie k centru obce. Osvetlené jednostranné nástupište zo zámkovvej dlažby bude pre zložité smerové a sklonové pomery situované blízko jestvujúceho úrovňového priecestia miestnej komunikácie. Na preloženej zastávke Obišovce taktiež vybudujú prístrešok pre cestujúcich, ktorého súčasťou bude miestnosť pre priecestné zabezpečovacie zariadenie.

Používanie a rešpektovanie návěstí a návěstidiel

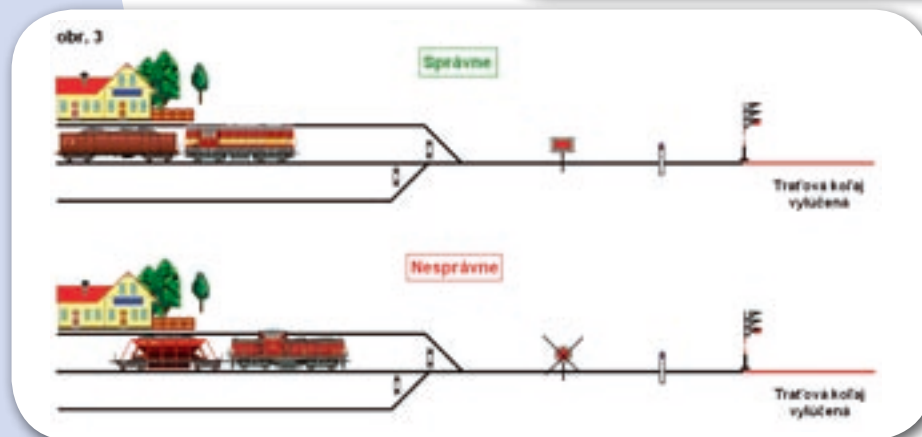
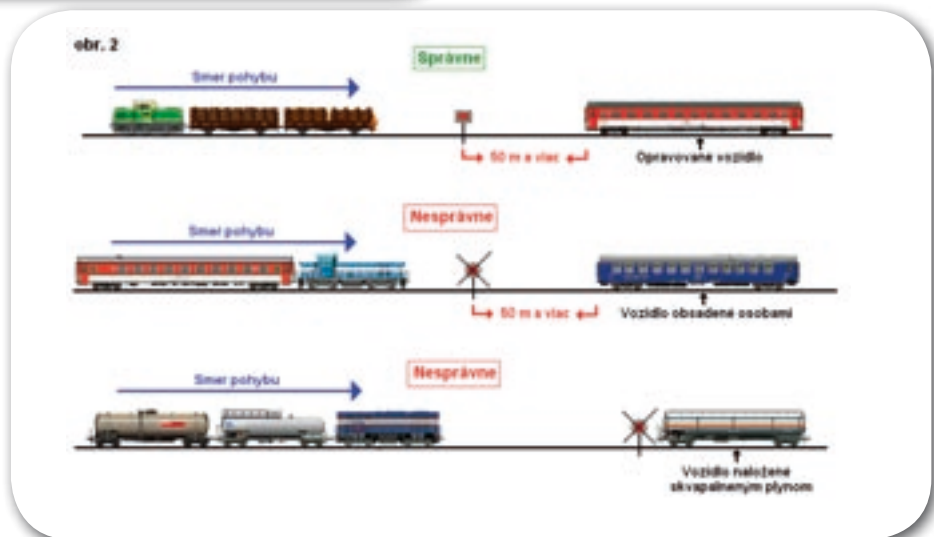
KOMENTÁR K ČLÁNKU 144 PREDPISU ŽSR Ž1 – PRAVIDIEL ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

Železničná prevádzka má svoje zákony, nariadenia, pravidlá. Tieto pravidlá sú dôležité na zachovanie prevádzky a najmä jej bezpečnosti. Tvorba predpisu je zdĺhavý proces. Sú to hodiny skúmania, pripomienkovania a tvorenia, aby to nebol veľký a nepripravený skok do novej technológie. Som rád a určite aj viacerí z vás, že novelizácia predpisov napreduje, vyvíja sa, zjednodušujú sa postupy. Dôležité je aj to, že predpisy sa stávajú modernejšími, nerozoberajú situácie, ktoré sa stali v dávnej minulosti, ale popisujú jednoduché návody na prácu.



hotovenie v tvare terča) a v plnom rozsahu nahradenej druhou (ponechanie obdĺžnikovej dosky). Táto zmena má viacero dôvodov, ktoré sa v nasledujúcich riadkoch budem snažiť popísať. Jeden z dôvodov je pragmatický a to, načo mať dve verzie návesti 51 Stoj a špekulovať, kedy a ktorú verziu návesti použiť, či sa dá použiť červený terč ako neprenosné návěstidlo, alebo len obdĺžniková tabuľa. Toto sa zjednodušilo. Druhý dôvod je aj v tom, že z väčšej vzdialenosti nie je možná zámena s návěstou 52 Výstraha. V prípade vyhotovenia v tvare terča by takáto zámena za určitých okolností moh-

Takým moderným predpisom sa stal aj predpis Ž1. Vystriedal už niekoľko desaťročí staré postupy a spojil (zjednodušil) až 15 predpisov do jedného celku. A to, že nastalo veľa zmien, sme postrehli všetci. Zpracovali sa do predpisu dlho používané a praxou overené postupy, ktoré dostali nové hranice a nový tvar. Mnohí z vás, hlavne tí, ktorí vykonávate dopravnú službu, už postrehli, že od 3. marca roku 2008 platí prvá zmena predpisu Ž 1 – Pravidiel železničnej prevádzky. Keďže každá zmena viac-menej vždy súvisí s určitými novinkami, jednou dôležitou novinkou predpisu bolo aj zrušenie jednej z návesti 51 (vy-



la nastať. Jednou z okolností je jazda vlaku proti slnku. Oslnenie očí vodiča spôsobuje, že farbu registruje až v poslednom okamihu (s viditeľnosťou na svetelnom návěstidle je to iné, tam má každé svetlo tienidlo). Vodič sa tiež nemôže spoľahnúť na prenos návěstí na HV, lebo návesti 51 Stoj a 52 Výstraha sa používajú za iných okolností. Geometrický rozdiel tvaru obdĺžnika a tvaru terča je však evidentný aj z väčšej vzdialenosti. Prichádza na rad ešte jedna veľmi dôležitá otáz-

ka. Môže, alebo má byť uposlúchnutá návesť dávaná pomocou neexistujúceho návestidla? A návesť 51 Stoj - v starom terčovom vyhotovení je takouto neexistujúcou návěstou. Ako má reagovať a bude reagovať mladý rušňovodič, ktorý nastúpil do kurzu a na výcvik v mesiaci po platnosti zmeny a naučil sa už iba platnú návěst? A aby som to zdramatizoval (ale prípad vo svojom význame je ten istý), ako by reagoval skúsený rušňovodič na návěst košového návestidla? Ktoré by bolo umiestnené miesto vchodového návestidla a ktoré v podstate platilo pred sto rokmi? Dá sa v tomto prípade hovoriť o NU prejdení návěsti Stoj, ak ju nebude rešpektovať? Na to je len jedna odpoveď a to: **Nie je to predpisovo nijako podložené! A preto nemôžeme hovoriť o porušení predpisov.**

Na obrázkoch si pripomeňme niektoré situácie. Týmto článkom nechcem vytvárať dojem kritiky, ale skôr apelujem na potrebu používania platných návěstí. Myslím si, že niekoľko mesiacov na zmeny je dostatočne dlhý čas na výmenu návěstidiel. Apelujem tiež na výpravcov a prednostov, aby upozorňovali aj cudzie zložky pri osadzovaní návěsti 51 Stoj v určených prípadoch predpisom ŽSR Ž1.

Bc. Pavol SUCHOŇ

UPOZORNENIE

Od 1. 10. 2008 sa Česká poisťovňa – Slovensko, a. s. a Generali Poisťovňa, a. s. zlúčili a vytvorili novú spoločnosť pod menom Generali Slovensko poisťovňa, a. s., ktorá patrí do prvej trojky najsilnejších poisťovní na slovenskom trhu.

Dôrazne upozorňujeme zamestnancov ŽSR, že životné poistenie DYNAMIK Ž môžu uzatvoriť len so zmluvnými sprostredkovateľmi poistenia ANDERSON I.C. a. s., ktorých kontakt je uvedený v Prílohe č. 6 Opatrenia č.1/2008. Spoločnosť ANDERSON I.C. a. s. má výhradné právo ponúkať a poisťovať v rámci špeciálneho produktu poistenia DYNAMIK Ž. Priamo s obchodnými zástupcami poisťovne Generali Slovensko nie je možné uzatvoriť investičné životné poistenie DYNAMIK Ž.

Rozhodujete sa pre životné poistenie?

Využite špeciálny produkt pre železničiarov

INVESTIČNÉ ŽIVOTNÉ POISTENIE DYNAMIK Ž

V zmysle platnej Kolektívnej zmluvy sa Železnice SR rozhodli prispievať všetkým svojim zamestnancom na finančné zabezpečenie ich budúcnosti, a to čiastkou 400 Sk (13,28 €) mesačne ako príspevok na investičné životné poistenie. Každý zamestnanec, ktorý takúto ponuku využije, tak priloží svojich 200 Sk (6,64 €) (môže aj viac) a sporí si na dôchodok či na zvládnutie inej životnej situácie. Čo vlastne to investičné životné poistenie DYNAMIK Ž je? Špeciálny poistný produkt vyvinutý a určený výhradne pre zamestnancov železníc.

Čo je investičné životné poistenie?

Investičné životné poistenie je kombináciou životného poistenia a sporenia zároveň. Poisťovňa prostredníctvom tohto produktu preberá na seba finančnú zodpovednosť za každého zamestnanca, ktorý by počas trvania poistenia zomrel alebo musel znášať trvalé následky úrazu. No okrem toho dokáže súčasne aj rozumne investovať čo najviac nasporených peňazí formou garantovaných fondov. Po uplynutí poistenia mu tak vyplatí nasporenú čiastku navýšenú o zaujímavé zhodnotenie. Poistenie tak v sebe obsahuje rizikovú zložku potrebnú na krytie rizika (poistka) a investičnú zložku. Vo vyspelých krajinách je takýto štýl zabezpečenia budúcnosti absolútne bežný a samozrejмый. Veľkej obľube sa teší už aj na Slovensku.

Investičné životné poistenie DYNAMIK Ž vám pomôže v rôznych situáciách:

- **Staráte sa o budúcnosť vašej rodiny**

Ste živiteľom rodiny a bojíte sa, čo bude s vašimi najbližšími, ak by sa s vami niečo stalo? DYNAMIK Ž vám pomôže finančne zabezpečiť vašu rodinu. Ak zomriete náhle alebo v dôsledku úrazu, vaši pozostalí môžu získať od 10 000 Sk (331,94 €) do 300 000 Sk (9 958,18 €). V prípade, že v dôsledku úrazu budete musieť znášať trvalé následky, poisťovňa vám vyplatí od 100 000 Sk (3 319,39 €) až do 800 000 Sk (26 555,14 €).

- **Sporíte s garantovaným úrokom**

Súčasťou DYNAMIK Ž je aj sporenie. Poisťovňa bude investovať časť vašich nasporených peňazí do fondov, pričom práve v prípade tohto produktu garantuje zhodnotenie vašich prostriedkov počas prvých 5 rokov až o 4,1 %. A tak okrem poistnej ochrany zároveň sporíte, zhodnocujete a po skončení poistenia dostanete vyplatenú zaujímavú sumu peňazí.

- **Bez papierovačiek**

Ako zamestnanec Železníc SR získate životné poistenie DYNAMIK Ž aj bez dokladovania vášho zdravotného stavu. Nemusíte mať preto obavy, že budete musieť navštíviť lekára a absolvovať kvôli poisteniu zdravotnú prehliadku. A poisťovňa neskúma, či máte 25 alebo 65 rokov. Okrem toho za poistenie neplatíte vôbec žiadne poplatky.

- **Ušetríte pri poistení vašich detí, auta i bytu**

Všetci tí, ktorí využijú investičné životné poistenie DYNAMIK Ž, môžu získať pre seba ďalšie výhody:

- zľavu na poistenie domácnosti, domu alebo bytu
- špeciálnu sadzbu na povinné zmluvné poistenie motorových vozidiel
- možnosť výhodného úrazového poistenia aj pre deti do veku 15 rokov zadarmo.

Podrobnejšie informácie nájdete v Opatrení č.1/2008 generálneho riaditeľa ŽSR k životnému poisteniu zamestnancov ŽSR.

Konverzný kurz: 1€ = 30,1260 Sk

ROZHOVOR *Je dôvod na paniku?***MÔŽE SA FINANČNÁ KRÍZA DOTKNÚŤ NAŠICH ÚSPOR
V DOPLNKOVEJ DÔCHODKOVEJ SPORITELNI STABILITA?
NEPRÍDEME O NASPorenÉ PENIAZE?**

Podobné otázky ľudia v ostatnom čase kladú nielen vo finančných inštitúciách, ale aj nám v redakcii. Samozrejme, sú to obavy vyplývajúce z množstvá správ o vývoji krízy a jej dopadoch na finančné trhy vo svete. Na Slovensku síce doteraz výrazne nepocitujeme dôsledky tohto stavu tak ako v iných dotknutých krajinách, avšak otázka vlastných peňazí je vždy citlivou záležitosťou. Ako to je a bude s našimi úsporami, dotkne sa finančná kríza aj našich účtov? V akej miere? Čo môžeme očakávať? Keďže väčšina železničiarov je klientmi Stability, zo všetkých troch železničných spoločností je to 26 441 účastníkov doplnkového dôchodkového sporenia, opýtali sme sa priamo v sporiteľni.

kých mesiacov, pretože kríza pomíne.

V Stabilitě nateraz obmedzili pôvodne plánované investície do akcií a čakajú, kde sa klesajúci trh zastaví. Súčasně vyššie kupónové výnosy dlhopisov využili práve teraz na výhodné nákupy, ktoré sú podľa vyjadrenia manažmentu sporiteľne veľmi sľubným základom výnosov fondov v blízkej budúcnosti. Výkonný riaditeľ Marián Melichárek aj v tejto súvislosti odporúča klientom, ktorí plánujú svoj odchod do dôchodku a majú splnené všetky podmienky potrebné pre priznanie a výplatu dávky z doplnkového dôchodkového sporenia, aby situáciu pozorne sledovali a aby si pre výber svojich nasporených prostriedkov zvolili priaznivejší čas a radšej počkali na upokojenie situácie na trhu. Rozhodnutie má však každý vo vlastných rukách.

Vo výpisoch z účtov klienti zaznamenajú aj ďalšiu zmenu. Od 1. júla tohto roku znížila Stabilita výšku poplatku v oboch fondoch. V príspevkovom na úroveň 2,25 % p.a. a vo výplatnom na 2 %. - **Poplatky sú teda podstatne nižšie než umožňuje zákon a než si účtujú od svojich sporiťelov tri ďalšie konkurenčné DDS**, - konštatuje Marián Melichárek.

(sch)

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Na našu otázku odpovedá JUDr. Marián MELICHÁREK, podpredseda predstavenstva a výkonný riaditeľ DDS Stabilita.

- Keďže nežijeme vo vzduchoprázdne, tak ako iní, aj my investujeme v priestore, kde sa finančná kríza stala realitou. To však v žiadnom prípade nie je dôvod na paniku. Treba povedať, že sme investovali len v súlade so zákonom. Sme pod dohľadom Národnej banky Slovenska, ktorej denne hlásime čistú hodnotu spravovaného majetku. Aj keď sme investovali stále bezpečne a konzervatívne do takých cenných papierov, ktoré majú garantovaný výnos, finančná kríza spôsobila, že v tomto momente je ich hodnota nižšia. Pritom sme neinvestovali ani v jednej finančnej inštitúcii, ktoré museli v USA či Európe sanovať. Málolktorá predchádzajúca

kríza sa dotkla v minulosti konzervatívnych foriem investovania. Ale táto má oveľa väčší rozsah. To, čo sa dialo v posledných mesiacoch, a doteraz pretrváva, zistia klienti pri pohľade na svoje výpisy z účtov, ktoré budeme posilať na ich domáce adresy v druhej polovici novembra v súvislosti s generálnym zákonom o duálnom zobrazovaní. Zaznamenajú, že niektoré mesačné výnosy boli plusové, ale aj mínusové. Súčasně prechodné znehodnocovanie úspor však nepovažujeme za zásadný problém. Oveľa dôležitejšie je zhodnocovanie prostriedkov dosiahnuté v čase, keď ich objem na účte je vysoký. Doplnkové dôchodkové sporenie je dlhodobým produktom s 15 až 20-ročnou dobou sporenia. Nie je teda možné a ani správne hodnotiť jeho efekt na základe vývoja v priebehu niekoľ-

*Katarínsky ples
železničiarov*

*22. novembra 2008
v KD Kysak*

*Cena vstupenky - 400 Sk
Začiatok plesu - 20.00 hod.
Je postarané o bohatú tombolu,
občerstvenie, a o príjemnú zábavu
sa postarajú Pavelčákovi.*

Váš záujem o vstupenky nahláste
do 10. 11. 2008
na uvedený kontakt.

Ing. Peter Tabačko
Tel.: 0903 262 483
0904 423 655
e-mail: soccer@centrum.sk

Spanilá jazda po koľajniciach

Vyššie 100-ročná lokálka, odbočujúca zo stanice Piešťany, končí po 7, 910 kilometra v mestečku Vrbové. Napriek bohatej histórii má neistú budúcnosť. Železničiarci síce vykonávajú jej údržbu, no už niekoľko rokov po nej nejazdia žiadne pravidelné vlaky. To bola príležitosť pre občianske združenie Čango, ktoré v spolupráci s MDC ŽSR zorganizovalo 27. septembra netradičnú Spanilú jazdu šliapacích aj pákových drezín a súčasne 1. Medzinárodné majstrovstvá Slovenska v jazde na týchto drezinách.

- Inšpirovala nás storočnica tejto lokálky v roku 2006. Vtedy sa tu staval koridor a zaústenie trate z Vrbového do piešťanskej stanice bolo vytrhané. Nemohli sme teda pomýšľať na jazdu historickej mašinky. Tak sme primátorov oboch miest zviezli na šliapacej drezine, - vysvetľuje zrod netradičného nápadu Peter Veverka z občianskeho združenia Čango so sídlom v SOU elektrotechnickom a strojárskom v Piešťanoch. Keďže na tejto trati je už len minimálna doprava v podobe občasných preprav podvalov a koľajníc do Vrbového, stále sa pohrávali s myšlienkou atraktívnej koľajovej dopravy. A tak teraz pozvali česko-nemecké družstvo Europa team z Děčína, ktoré doviezlo aj tri



V šprinte na 400 metrov šlo o každú sekundu, súťažiaci vydali zo seba maximum. Víťazi dosiahli priemernú rýchlosť až 35 km/h.

pákové dreziny. – Sú to majstri sveta z roku 2007 v jazdách na pákových drezinách. Tie sa konajú každý rok na 27-kilometrovej trati vo Finsku. Preto sme sa aj my rozhodli zorganizovať majstrovstvá Slovenska. Zatiaľ na nemeckých drezinách, ale plánujeme vyrábať aj vlastné, - prezrádza P. Veverka pôvod nádherných vozidiel na ručný pohon. Každé váži 250 kilogramov a unesie

maximálne 6 osôb. Na nich museli súťažné družstvá zvládnuť 4800-metrový úsek a neskôr aj šprint na 400 metrov. Najrýchlejší však neboli majstri sveta spoza hraníc, ale družstvo piešťanských vodákov (na obálke). Ich drezina sa valila po koľajniciach priemernou rýchlosťou až 35 km/h.

(balky)
Foto: autor

PANELÁK na stanici



Ivana Švehlová (Diana Moorová) priviezla k vlaku suseda Michala Bajzu (Mariána Miezgu).

Konečne je hegemonia juhoamerických telenoviel „atakovaná“ aj domácou seriálovou produkciou. Seriály sú zo súčasnosti, len každý z nich má svoju ťažiskovú tému, ktorá je jeho zlatou nitou. Či už je to lekárske prostredie alebo život v paneláku, všade sa aktéri stretávajú s rôznymi situáciami. A železnice nebývajú výnimkou. Už niekoľkokrát sme seriálových hercov a celé filmové štáby videli na železničných staniciach. Aj tentoraz sa nám podarilo zachytiť filmársky štáb TV JOJ na bratislavskej hlavnej stanici, kde Ivana Švehlová (Diana Moorová) priviezla k vlaku suseda Michala Bajzu (Mariána Miezgu). Ako sa veci medzi týmito dvoma protagonistami vyvinú, dozviete sa v 133. časti seriálu Panelák.

(hoc)

*Koľko dobre
traje kraj kraj
škola železničiarov
panelák
faj
mim*

Nezvyčajný cestujúci

MEDVEĎOVI SA PÁČIA TATRANSKÉ ŽELEZNICE

Starý Smokovec vo Vysokých Tatrách je lákavým miestom návštevníkov. Jeho výhodná poloha a dobré spojenie každoročne priťahuje množstvo turistov. V ostatnom čase sa však môže pochváliť i nezvyčajnou raritou. Je ňou vyššie stokilový macko, ktorý si tu veselo korzuje. Jedno z ostatných stretnutí zaznamenal aj náš kolega, výpravca z Veľkého Slavkova Ivan Hutlák.

- Skončila mi nočná, tak som sa pri ceste domov zastavil v Smokovci, či sa mi nepodari nafotiť niečo zaujímavé. Zrazu pozerám, neklame ma zrak? Po koľajniciach smerom k Domu služieb si vykračuje medveď. S fotoaparátom v ruke vykračujem za ním. Potichu, aby sa nedajbože neotočil. Nikým a ničím nerušený macko prešiel cez stanicu, až sa mi niekde pri polícii stratil z dohľadu.

Medveďa už náhodní okoloidúci videli i predtým. Pri bankomate neďalekej banky, či v blízkosti cukrárne. Zaujímavé na tom je, že tí, ktorí na neho striehli, ho nikdy nevideli. Starý Smokovec má teda o jednu raritu navyše. Možno práve vy budete mať šťastie, že ho zbadáte. Len nech to nedopadne ako v prípade pána, ktorý - keď mu medveď vošiel do cesty - si musel vymeniť spodnú bielizeň...



Vladimír SALZER
Foto: Ivan HUTLÁK

Hradlá, autobloky a reléovky

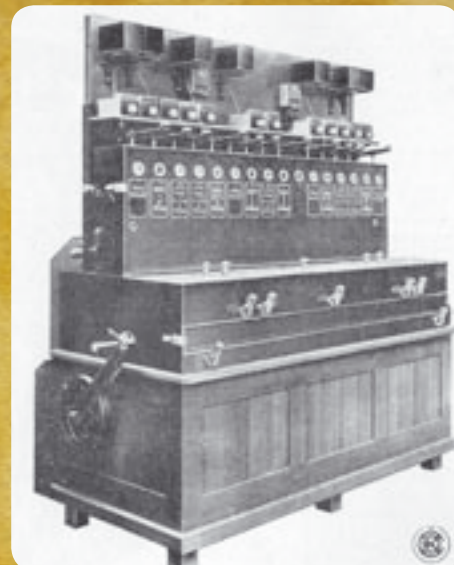
ŽELEZNIČNÁ ZABEZPEČOVACIA TECHNIKA

V minulom diele nášho seriálu sme si vysvetlili, ako je rušňovodič vlaku závislý na správnych informáciách o stave dopravnej cesty a akými technickými prostriedkami sú mu tieto informácie poskytované. V prvých rokoch existencie železnice bola prakticky každá takáto informácia dávaná iba na základe osobného posúdenia signalizujúceho zamestnanca, bez akýchkoľvek obmedzení v závislosti od objektívne zistiteľných skutočností. Tento stav v konfrontácii s nárastom intenzity železničnej dopravy na prelome 70. a 80. rokov 19. storočia už neobstál a bolo treba hľadať spôsoby, ako dostupnými technickými prostriedkami zaručiť najvyšší možný súlad medzi informáciou o stave vlakovej cesty, dávanou rušňovodičovi návestťou, a skutočným stavom tejto vlakovej cesty. Pre tento typ železničnej techniky sa začal používať súhrnný názov „zabezpečovacia technika“.

Základom pre vznik tejto kategórie železničnej techniky sa v roku 1875 stalo rozhodnutie o povinnom uzamykaní výmen, ležiacich vo vlakovej ceste tých vlakov, ktoré v stanici nezastavovali. Najjednoduchšími zabezpečovacími zariadeniami sa stali miestne uzamykané výhybkové zámky, ktoré boli vyrábané v celom rade modifikácií, neskôr však prevládali konštrukcie Möld a Götz. Dokonalejšie zariadenia tohto druhu využívali možnosť diaľkovej kontroly polohy výhybky záporníkom a neskôr i jej diaľkovej obsluhy obrubníkovým prestavníkom. Obe tieto zdokonalenia sa inštalovali od poslednej štvrtiny 19. storočia a zabezpečovali závislosť medzi polohou návestidla a výhybiek príslušného zhlavia, resp. obvodu výhybiek. Návestidlo mohlo byť postavené do polohy, umožňujúcej jazdu iba v tom prípade, ak výmeny zhlavia boli postavené do niektorej z povolených vzájomných kombinácií; postavenie návestidla do polohy povolujucej jazdu zas naopak znemožnilo meniť polohu skôr prestavených výmen. Závislosť bola od začiatku zabezpečovaná systémom posuvných pravítok v pravítkovej skrini stavadlového prístroja.

Frischenovo hradlo

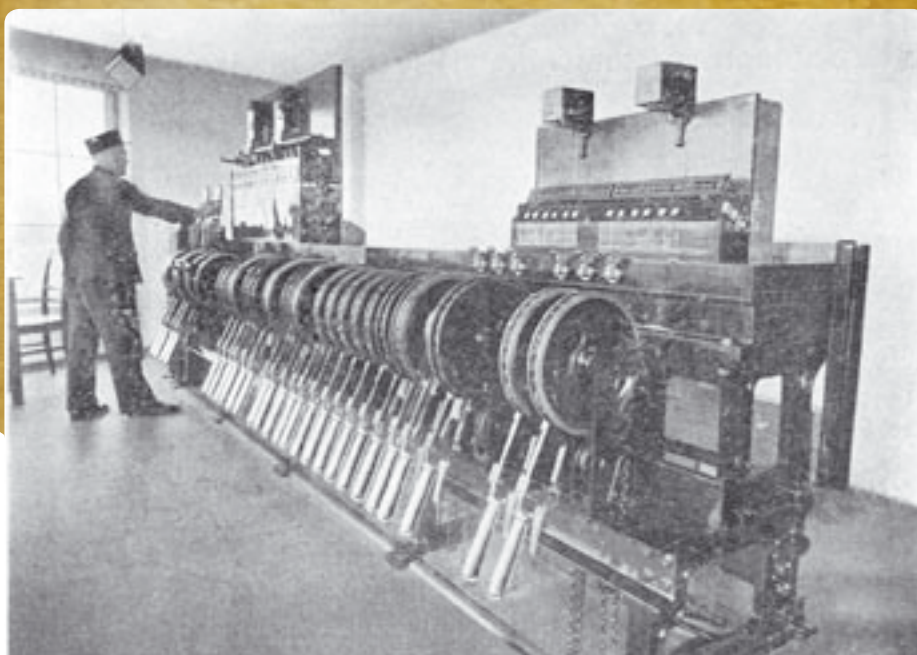
Základom ďalších železničných zabezpečovacích zariadení je tzv. Frischenovo hradlo, zriaďujúce diaľkový elektrický uzáver pák, ovládajúcich návestidla alebo prestavujúcich výhybky, záporníky či výkoľajky. Prvým efektom uplatnenia tohto zariadenia bola náhrada časového sledu vlakov v medzistaničnom úseku sústavou priestorového oddielu. Medzistaničný úsek bol v tomto prípade rozdelený na viac častí - oddielov, krytých ramenovými návestidlami, pričom ovládacia páka návestidla, okolo ktorého prešiel vlak, bola po prestavení návestidla na „Stoj“ v tejto polohe elektricky zablokovaná, čím sa súčasne uvoľnil elektrický uzáver páky predchádzajúceho oddielového návestidla, ktorú bolo možné prestaviť do polohy „Voľno“. Táto sústava zabezpečila, že v jednom priestorovom oddiele sa mohol nachádzať iba jeden vlak. Prvým takto blokovaným úsekom sa na Slovensku stala roku 1883 trať medzi Marcheggom a Bratislavou. Iným výsledkom využitia Frischenovho hradla sa stala možnosť podriaďiť obsluhu stavadlových prístrojov, umiestnených na zhlaviach staníc v blízkosti



Riadiaci prístroj elektromechanického zabezpečovacieho zariadenia typu Rank

obsluhovaných výmen a návestidiel (a nevyžadujúcich teda príliš dlhé drôtovody), rozhodnutiam prijatým v dopravnej kancelárii obsluhou tzv. riadiaceho prístroja. Prvé prístroje tohto druhu na Slovensku inštalovala StEG roku 1886 v Galante. Použila sústavu Siemens, vyžadujúcu pre každú možnú vlakovú cestu jedno hradlové zariadenie. Významnou racionalizáciou tohto systému sa v roku 1891 stal riadiaci prístroj sústavy Rank, ktorý účelným zlúčením funkcie viacerých hradiel, zapájaných kontaktmi pravítkového systému pod koľajovým reliéfom stanice, významne redukoval počet týchto hradiel a obmedzil tak rozmery i hmotnosť riadiacich prístrojov.

Zabezpečovacie systémy s elektrickým uzáverom vlakových ciest čoraz účinnejšie predchádzali omylom pri stávaní vlakovej cesty, nedokázali však zabrániť nežiaduce mu prestaveniu výmen pod idúcim vlakom v prípade predčasného zrušenia ich elektrického uzáveru z dopravnej kancelárie. Problém bolo možné riešiť iba za predpokladu spolupráce vlaku na uzávere vlakovej cesty. Podľa anglického vzoru mali prvé takéto zariadenia - tzv. dotýčnice - mechanický charakter; neprítomnosť vozidla na prestavovanej výmene kontrolovali pred jej prestavením krátkodobým zasunutím cca 5 m dlhého oceľového profilu L uloženého paralelne s priamou opornicou do obrysu kolesa vozidla. Konečné riešenie však prinieslo využitie elektrického kontrolného zariadenia dovoľujúceho prestaviť návestidlo na „Stoj“ (a teda odblokovať uzáver vlakovej cesty), až keď posledné dvojkoľesie vlaku minulo návestidlo. Tomuto účelu slúžila buď izolovaná koľajnica, umiestňovaná neďaleko za návestidlom v smere jazdy vlaku (obvod jednosmerného prúdu zo zvláštnej batérie bol uzatváraný dvojkoľesím vozidlom, nachádzajúcim sa na izolovanej koľajnici, a bol usporiadaný tak, že k odblo-



Výhybkársky prístroj elektromechanického staničného zabezpečovacieho zariadenia SH 5007

nahrádzajú mikroprocesory

kovaniu návěstidla došlo, až keď posledné dvojkoľesie vlaku opustilo izolovanú koľajnicu) alebo ortuťový dotyk (využívajúci pre indikovanie prejazdu dvojkoľesia priehyb koľajnice) - ten bol umiestňovaný cca 500 - 800 m za návěstidlom, pretože odblokovanie návěstidla spôsobilo v tomto prípade už prvé dvojkoľesie vlaku.

Na popísanej úrovni ďalší vývoj zabezpečovacej techniky ustrnul až do polovice 20. storočia; určitý vývoj spočíval iba v náhrade svalovej energie pri prestavovaní návěstidiel či výmen elektrickou energiou (elektrodynamické staničné zabezpečovacie zariadenia) alebo energiou stlačeného vzduchu (elektropneumatické stavadlá v niektorých staničiach na Košicko-bohumínskej železnici).

A je tu autoblok

Radikálna modernizácia tratí I. hlavného ťahu priniesla v oblasti traťových zabezpečovacích zariadení významnú novinku: 6.11.1953 bol na trati Žilina - Varín do prevádzky uvedený prvý úsek automatického traťového zabezpečovacieho zariadenia (autoblok - zariadenie obsluhované vlakom bez účasti strážnikov oddielov), zatiaľ v jednosmernom usporiadaní. Jednosmerný autoblok vzoru ZSSR, a neskôr i československého typu JAB 71, sa neskôr rozšíril na úsek Žilina - Margecany. Jeho významným zdokonalením sa v roku 1973 stal obojsmerný autoblok AB 3-73, namontovaný ešte v tom istom roku na trati Český Těšín - Žilina a rozšírený neskôr i na ďalšie trate Slovenska.

Spôsob práce zariadenia spočívajúci v prenose kódu koľajnicami bol v polovici 60-tych rokov využitý - po náležitých úpravách - na prenos návěstí najbližšieho návěstidla na stanovište rušňovodiča dekódovaním aktuálneho koľajového kódu snímaného zvláštnym snímačom na hnacom vozidle. Tento systém vlakového zabezpečovacieho zariadenia (LVZ - Líniový vlakový zabezpečovač) sa postupne stal nevyhnutnou súčasťou prevažnej väčšiny hnacích vozidiel ČSD.

Reléovky

V oblasti staničných zabezpečovacích zariadení začalo od počiatku 50-tych rokov získavať významné miesto reléové zabezpečovacie zariadenie, zdokonaľujúce staršie elektrodynamické systémy nahradením ich mechanickej pravítkovej logiky sústavou relé. Prvým zariadením tohto druhu sa na Slovensku stalo reléové zabezpečovacie zariadenie s individuálnym stávaním jednotlivých výhybiek Ericsson namontované v stanici Kráľova Lehota v roku 1951, nasledované zakrátko (1953) podobne pracujúcim zariadením zo ZSSR, inštalovaným v stanici Varín. Novou generáciou reléových prístrojov sa stali v druhej polovici 50-tych rokov reléovky tzv. cestového systému (pre

postavenie vlakovkej cesty stačí stlačiť tlačidlo určujúce iba jej začiatok a koniec). Reléové staničné zabezpečovacie zariadenia okrem podstatného zvýšenia úrovne zabezpečenia prevádzky v stanici umožňovali významným spôsobom skrátiť časy obsadenia rozsiahlych staničných zhlaví pri chodoch vlakov a posunujúcich dielov stávaním následných ciest hneď po uvoľnení obsadených skupín výhybiek, a nie až po uvoľnení celého zhlavia. Reléové zabezpečovacie zariadenia sovietskeho pôvodu neskôr dopĺňali systémy československej výroby AŽD 71. Pre menej náročné pomery menších staníc slúžili od 80-tych rokov jednoduchšie staničné reléové zabezpečovacie zariadenia TEST (Typové Elektrické STavadlo), nahradzujúce staršie elektrodynamické zabezpečovacie zariadenia a použité na trati N. Zámky - Zvolen.

Možnosť diaľkovo ovládať staničné reléové zabezpečovacie zariadenia bola na Sloven-

sku prvýkrát použitá v rámci zvyšovania prevádzkovej výkonnosti trate Plešivec - Zvolen v 80-tych rokoch. Pre diaľkovú obsluhu zabezpečovacích zariadení výhybní na rozhraní jedno- a dvojkolejných úsekov z príslušných staníc tu bolo použité Telemechanizačné zariadenie duplexné (TZD 751) vyvinuté a vyrábané Závodmi priemyselnej automatizácie Čakovice. Príkladom podstatne dokonalejšieho uplatnenia tohto princípu sa stalo sovietske zariadenie NEVALUČ pre ústredné ovládanie staničného zabezpečovacieho zariadenia a TO v staničiach Bratislava východ, Rača, Vajnory a odbočiek Močiar a Vinohrady, ktoré bolo uvedené do prevádzky v roku 1988.

Spoločným menovateľom novej generácie zabezpečovacích zariadení sú mikroprocesory. Zariadenia na tejto báze uplatňujú vo viacerých staničiach na novorekonštruovanom koridore alebo na diaľkovo obsluhovaných zabezpečovacích zariadeniach ďalších modernizovaných tratí.



Výmenová zámka vo svojej najstaršej podobe

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.
Foto: archív MDC



Riadiaci prístroj elektrodynamického staničného zabezpečovacieho zariadenia

O bezpečnosti medzinárodne

Každý človek má právo na bezpečný život a prácu. Preto ak idete peši alebo na bicykli, jazdíte alebo veziete sa hocikým dopravným prostriedkom, mali by ste sa cítiť bezpečne a bez akýchkoľvek ťažkostí, problémov a s minimálnym rizikom doraziť do cieľa. Samozrejme ani naše správanie a konanie by nemalo ohrozovať ostatných účastníkov dopravy.

V súčasnosti sa vyrábajú čoraz bezpečnejšie dopravné prostriedky, dbá sa o bezpečnejšiu infraštruktúru a ľudia si čoraz viac uvedomujú, že ak si chcú chrániť vlastný život aj životy druhých, musia sa správať zodpovedne. Z bezpečnosti nielen v cestnej premávke sa v Európe aj vo svete oprávnené stala významná spoločenská záležitosť.

Európska komisia vyhlásila 13. október 2008 za Európsky deň bezpečnosti cestnej premávky. Týmto dňom sa v celej Európe rozbehol týždeň aktivít na podporu bezpečnosti cestnej premávky so zameraním na mestskú mobilitu, dodržiavanie pravidiel cestnej premávky, eliminovanie dopravnej nehodovosti.

Vo svojej Bielej knihe o doprave z roku 2001 komisia navrhla ambiciózne cieľ znížiť počet úmrtí na európskych cestách o 25 tisíc. Tento cieľ medzičasom potvrdil aj Európsky parlament a všetky členské štáty. V roku 2003 bol predložený na rokovanie Európsky akčný plán, ktorý obsahoval viacero konkrétnych opatrení na dosiahnutie uvedeného cieľa. Napokon vo februári 2006 komisia vydala strednodobú previerku nášho spoločného úsilia znížiť počet úmrtí na ceste na polovicu. Európa toho za



posledných päť rokov dosiahla veľa, ale na dosiahnutie stanoveného cieľa musíme spoločne vykonať ešte viac.

Keďže nemalé percento dopravných nehôd sa stane práve na železničných priecestiach, téma bezpečnosti sa dotýka priamo aj železničnej dopravy.

Bezpečnosť sa v rôznych pádoch skloňovala aj na parížskej konferencii venovanej tejto

problematike, kde sa po úvodných slovách štátneho sekretára z Ministerstva dopravy Dominiquea Bussereaua, komisára pre dopravu Antonia Tajaniho a viceprezidenta Európskej komisie pre spravodlivosť, slobodu a bezpečnosť

Jacquesa Barrota v panelových diskusiách hovorilo najmä o bezpečnosti detí a zdravotne, pohybovo alebo zrakovy postihnutých ľudí. Tí sú najviac ohrozenými v rámci cestnej premávky. Je potrebné myslieť na ich handicap a dôslednejšie a precíznejšie dbať nielen o ich bezpečnosť.

(PS)

Deň otvorených dverí na MDPT

Už po druhýkrát sa uskutočnil na Ministerstve dopravy, pôšt a telekomunikácii SR Deň otvorených dverí so zameraním na bezpečnosť cestnej premávky (BECEP). Konal sa v rámci Európskeho týždňa BECEP, ktorý vyhlásila Európska komisia na podporu a zdôraznenie myšlienky BECEP najmä medzi mládežou.

A bola to práve mládež, ktorá už hodnú chvíľu pred oficiálnym začiatkom „obliehala“ budovu ministerstva. Po privítaní prváčikov, stredoškôľakov, dopravnej polície a zástupcov podnikov ministrom Ľubomírom Vážnym sa účastníci doslova rozbehli k jednotlivým exponátom a ukážkam. Okrem množstva propagačných materiálov školákov zaujal najmä kurz prvej pomoci, ale aj ťažkoodenci s automobilom Land Rover Defender a psovodi zo Železničnej polície.

Vtipným sprevádzaním a komentovaním Zajačikom Becepáčikom zostanú tieto zážitky a upozornenia dlho v pamäti detí. A o to išlo.

Text a foto: Jozef LEHOCKÝ



V Čadci máme raritu



V Železničnej stanici Čadca máme jednu ojedinelú technickú raritu a síce výhybku v kilometri 2, 056 trate Čadca – Zwardoň, ktorou sa odbočuje na pracovnú koľaj Sihly. Táto výhybka je zabezpečená na rýchlosť 120 kilometrov za hodinu, ale proti hrotu výhybky sa ešte stále jazdí 40 kilometrovou rýchlosťou za hodinu (viď foto). Od aktívacie staničného zabezpečovacieho zariadenia už ubehlo vyše roka, ale Atrakčný obvod Žilina doteraz nedodal podklady do Tabuľky traťových pomerov na uvedenie zmeny. Nestalo sa tak ani do aktivovania traťového zabezpečovacieho zariadenia Čadca – Skalité.

Stanislav KRÁLIK

„Duplák“ zachutil aj železničiarom

PIVOVÉ POHÁRE, PODPIVNÍKY, POPOLNÍKY ZDOBIA BYT VEDÚCEHO POSUNU ĽUBOŠA PIROHU

Plné dopravné prostriedky, eufóriou nabudení ľudia z rôznych kútov Európy sa od 22. septembra hrnuli do Mníchova na pivné šialenstvo, ktoré poznáme ako Oktoberfest. Už niekoľko rokov na tento pivný festival cestujú železnicou aj mnohí naši kolegovia.

Takmer tri týždne v štrnástich veľkorozmerných stanoch návštevníci hodujú, do rytmu muziky dvíhajú litrové krígle piva a aj úplne cudzí hostia sú si pri stoloch blízki. Vhodné dopravné možnosti využívajú občas aj naši kolegovia. Takouto dvojicou z Prešova boli v tomto roku vedúci prevádzky Mechanizačno – dopravného strediska (RR ÚŽI Zvolen) Kamil Strasser a koordinátor výluk z toho istého pracoviska František Košč.

-**Tolko sme o tomto počuli, videli na obrazkách, nedalo nám to pokoja a tak sme si atmosféru vychutnali naživo. Tento rok je to tretíkrát. Akurát nám chýbal kolega Marián Markuš.**

Je to veľmi spontánne podujatie, veková kategória od 15 do 70 rokov a Nemci sa nehanbia obliecť si kroje, ženy si vykračujú v tradičných „drindloch“. Za širokými mohutnými stolmi sedia ľudia rôznej farby pleti a národnosti. Aj nás sa pýtali, odkiaľ sme a hneď sme si spolu štrngli. Ten zvuk narážajúcich sklenených pohárov ešte teraz máme v ušiach. S takýmto zanietením vítajú aj známych ľudí, či mestskú elitu. Aj celebrity na aplauz reagujú spontánne. Opitých sme nevideli a v noci sa priestory hál čistia tak, že ráno sa už všetko leskne. My sme si dali 4 - 5 pohárov



Aj talianske fešandy bez problémov zapožovali so železničiarimi z Prešova. Vľavo František Košč, vpravo Kamil Strasser.

počas krátkeho pobytu. A stále sa už dopredu dohodneme na návšteve nejakého významnejšieho miesta v Mníchove. Nielen pochutinami je človek živý ... - rozprávajú Prešovčania.

Ponúkajú iba litrový krígel, ktorý hostia už desiatky rokov nazývajú duplák a jeho cena sa pohybuje po prerátaní na koruny okolo 250 korún. Vypije sa tu 6, 7 milióna litrov piva a 200 tisíc litrov nealkoholického.

Pivovarské suveníry, to je moje

Labužníkom, ktorý svoje nadšenie pre tento tekutý chlieb priam „pretavil“ do zbierky pivných pohárov a suvenírov, je Ľuboš Piroh, vedúci posunu v železničnej stanici Liptovský Mikuláš. Pisali sme o ňom v roku 2005, keď sa pochválil zbierkou štyristo pohárov. Teraz ich už vlastní 885, čo eviduje Slovenská asociácia histórie pivovarníctva a zborník prehľadu zbierok pivovarských suvenírov. – **Aj ja som bol v Mníchove a viackrát počas Olomouci. Občas tam**

nájdem vzácne kúsky, - vysvetľuje Ľuboš Piroh. A čo to znamená vlastniť takýto artefakt, čím je niektorý sklenený „zázrak“ vzácný? – **Bud' veľmi staré poháre už často zo zaniknutých pivovarov, alebo i tých, ktoré založili v terajšej dobe a po krátkom čase pivovar skončil, ale majitelia už stihli dať vyrobiť poháre s logom. Z posledného obdobia je takým Oravar z Námestova, ktorý fungoval tri roky. Nuž, keď sa vo fabrike, ale aj v krčme likviduje, treba pri tom. A ako sa cíti v trojizbovom sídliskovom byte plnom pohárov a iných doplnkov pani domu Helena Pirohová: - **Ja som si zvykla, našťastie sú uložené na úzkych policiach na stenách, kam nesiaham. Aj dcéra, študentka, otca občas prekvapí pivným darčekom.****

Tak veru - v rodine Pirohových sa to leskne sklom na každej stene. Ale rozpažiť tu ruky by som nemala odvahu.

Mária PALIČKOVÁ



Ľuboš Piroh v kráľovstve pivovarského skla.

Tokajským expresom na vinobranie

Po našich tratiach premávajú vlaky aj s pozitívnym posolstvom radosť sa zo života a cestovaním si spríjemniť voľný čas. Takýmto veselým vlakom na juhu východného Slovenska býva Tokajský expres, ktorý v posledné septembrové dni unáša „vínachtivých“ návštevníkov na sviatok vinárov – vinobranie.

Často sa tu stretávajú rodiny z celého Slovenska a neraz do Trebišova či Košíc prichádzajú rýchlikmi zo vzdialenejších lokalít. Viacerí využili možnosť nasadnúť na špeciálny Tokajský parný expres v Košiciach a tak sa za hodinku previezli do Čerhova, kde je centrum diania. A odtiaľ kyvadlovou dopravou do pivníc miestnych vinárov. Návštevníci si mohli pochutnať

na 32 druhoch vína pri cimbalovej hudbe, či dychovke a krojovaných súboroch. Deti súťažili, kto zbadá prvý historický parný rušeň Tokajského parného expresu z Košíc. Deň otvorených tokajských pivníc trval dva dni.



(pal)
Foto: kuk

Železničný policajt nehodu neprežil

ČIERNE MINÚTY NA ŽELEZNICI

Leto 1997 v strednej Európe poznačili vyčínajúce búrky s následnými povodňami. Veľké záplavy postihli aj Českú republiku, najmä oblasť Moravy, kde došlo k značnému poškodeniu železničných tratí. Z uvedeného dôvodu sú priechodové stanice medzi ŽSR a ČD pre železničnú prevádzku uzatvorené. Výnimkou je PPS Kúty – Břeclav, kde je aj napriek vysokému stavu rieky Morava priechod funkčný. Cez tento priechod je operatívne zabezpečovaná doprava medzi Slovenskom a Českou republikou.

Dňa 7. augusta 1997 odchádza zo Železničnej stanice Košice pravidelný vlak R 224 Hornád do Prahy, radený z lôžkových a ležadlových vozňov. Vlak ma 9 vozňov, 36 osí, 414 ton a dostatočný počet - 129 skutočných brzdiacich percent. Operatívnym rozhodnutím je určené, že aj tento vlak pôjde po odklonenej trase z Púchova smerom na Leopoldov a Kúty, označený ako osobitný vlak R 31224. V Žiline do vlaku nastúpia hliadky Železničnej polície. Po vykonaní kontroly sa policajti usadia v prvom vozni do prvého kupé na spodné lôžka oproti sebe.

Železničná stanica Leopoldov sa nachádza na „križovatke“ dvojkolajnej trate Púchov – Bratislava, dvojkolajnej trate Leopoldov -

cestný nadjazd. A to aj napriek tomu, že signalista nemal súhlas výpravcu na obsadenie dopravnej koľaje posunom (**Poznámka: porušenie D2 čl. 141**). Posun s uvedeným HDV nebol dokončený z dôvodu, že bolo potrebné postaviť posunovú cestu križom cez 1. koľaj na 5. koľaj, kde bola súprava vlaku Os 2822. V tom čase však boli smerom od stanice Brestovany prijaté vlaky Vn 57 151 a Lv 57183, pre ktoré boli nariadené prípravy vlakových ciest po 1. koľaji. Tie sa aj uskutočnili. Na HDV 240041-4, stojace na 2. koľaji sa „pozabudlo“. Po prechode uvedených vlakov bol zo stanice Veľké Kostoľany do Leopoldova ponúkaný a prijatý vlak Vn 51756 a za ním osobitný R 31224, ktorý mal v ŽST Leopoldov

ničnou stanicou Leopoldov rušňovodič vlaku znížil rýchlosť zo 120 km/h na 100 km/h a cez stanicu pokračoval v jazde výbehom. Hlavné návěstidlá návěstili „Voľno“. Pri jazde po 2. koľaji uvidel na odchodovom zhlaví pokojné biele svetlo, ale pre znalosť miestnych pomerov (zhlavie v oblúku) usúdil, že ide o rušeň na susednej koľaji a nerobil žiadne opatrenia. Až pri poslednej výhybke vo vlakovej ceste zistil, že vlak smeruje na stojaci rušeň... použil rýchločinné brzdenie, otvoril dvere do strojovne a hodil sa na podlahu.

Po jazde takmer 250 m došlo pri rýchlosti 86 km/h o 02:50 hod. k nárazu do odstaveného HDV. Pri náraze došlo k zakliesneniu zadnej časti vlakového rušňa do prvého vozňa tak, že HDV sa nachádzalo až v prvom oddiele, v ktorom boli príslušníci ŽP. Jeden príslušník bol na mieste usmrtený. Demoláciou vnútrajšku oddielu sa uvoľnilo a zvířilo veľké množstvo prachu, ktoré neumožňovalo druhému príslušníkovi ŽP (zakliesnenému v troskách) dýchať. Z dôvodu záchrany vlastného života služobnou zbraňou vystrelil okno oddielu (ktoré sa pri náraze neroztrhlo) pre prívod čerstvého vzduchu.

Signalisti zo Stavadla 2 si ani po zaregistrovaní nárazu a zastavení vlaku neuvedomili čo sa stalo. Telefonicky oznámili výpravcovi, že vlak zastavil na odchodovom zhlaví, a on ich poslal zistiť príčinu zastavenia. To už pred stavadlo dobehol rušňovodič z HDV 240 041-4, ktorý na nich v šoku kričal: - Čo ste to urobili, prečo ste na mňa pustili rýchlik, zabudli ste na mňa? Až vtedy si spomenuli na odstavené HDV na 2. koľaji.

Následky:

Pri uvedenej nehode došlo k usmrteniu príslušníka ŽP, k ublíženiu na zdraví 5 osôb, k vykoľajeniu a poškodeniu oboch HDV, k poškodeniu jedného vozňa (navrhnutý na zrušenie) a k poškodeniu zariadenia infraštruktúry (trať a zabezpečovacie zariadenie). Materiálna škoda bola vyčíslená na 19 635 214,- Sk. Doprava medzi stanicami Leopoldov a Brestovany bola úplne prerušená do 6:05 hod. a jednokoľajná prevádzka trvala do 17:15 hod.

Príčina:

Porušenie predpisových ustanovení D2 čl. 141, 602, 604, 622 signalistom pri zabezpečovaní vlakovej cesty.

Záver:

Dňa 17. 9.1997 zamestnanci Odboru 420 v Železničnej stanici Leopoldov vykonali kontrolu prípravy vlakovej cesty na Stavadle 2 u vlakov IC 502, R 605 a Os 2838. Zistilo sa, že vedúci signalista pre uvedené vlaky nezískoval vo svojom obvode voľnosť vlakovej cesty.

Spracované z archívnych materiálov Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

Ing. Ján NASTIŠIN
Foto: archív



Galanta a jednokoľajnej trate Leopoldov - Kozárovce. V stanici bolo vybudované prechodné zabezpečovacie zariadenie 2. kategórie, doplnené elektromotoricky predstavovanými výhybkami bez koľajových obvodov. Obsluhu stavadiel 1 a 2 vykonávali signalisti, ktorí zodpovedali aj za voľnosť vlakovej cesty v pridelenom úseku koľají.

V nočnej zmene zo 7. na 8. augusta 1997 prebiehala práca v stanici Leopoldov bez mimoriadnosti. O polnoci dochádza k výmene zmeny medzi vonkajším a dispozičným výpravcom a medzi vedúcim signalistom a signalistom na St. 2. Asi o 1:30 hod. boli z depa vystavené 2 HDV na vlaky Pn 67830 a Os 2822. Po vykonaní posunu úvratom na koľaje č. 30 a 102a zastavili uvedené vozidlá pred vyčkávacím návěstidlom Vy 4. Po oboznámení s ďalším posunom boli prestavené do výťažnej koľaje č. 4a, odkiaľ bolo prvé HDV prestavené na koľaj č. 12 na vlak Pn 67830 a druhé HDV (240 041-4) úvratovou jazdou na bratislavské zhlavie na traťovú koľaj č. 2 pod

predchádzať vlak Vn 51756. Pre vlak Vn 51756 bola nariadená a pripravená vlaková cesta na 1. koľaj. Po vchode uvedeného vlaku nariadil dispozičný výpravca po osobnom zisťovaní voľnosti vlakovej cesty pre R 31224 v obvode výpravcu (a to z dôvodu, že vonkajší výpravca sa nenachádzal v dopravnej kancelárii), prípravu vlakovej cesty pre R 31224 po 2. koľaji. Vedúci signalista zo Stavadla 2 príkaz na prípravu vlakovej cesty zapísal do „Zápisníka voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty“, vyšiel pred budovu stavadla a pohľadom prekontroloval voľnosť vlakovej cesty na oboch stranách, pričom nezistil žiadne prekážky. Vrátil sa do služobnej miestnosti, zatlačil tlačidlo „Záver cesty“ pre vlak R 31224 po 2. koľaji a to aj napriek tomu, že vlaková cesta nebola v celej dĺžke voľná (**Porušenie D2 čl. 602, 604 a 622**). Po tomto úkone spolu s kolegom signalistom vyšli pred budovu, očakávať prechod uvedeného vlaku. Jazda vlaku „Hornád“ až po Leopoldov prebiehala bez porúch a mimoriadnosti. Pred Želez-

Zohorské trápenie s rekonštrukciou stanice

UŽ ŠEŠŤ ROKOV JE BATERKA POVINNOU VÝBAVOU

„Z“ ako Zohor. Toto v súčasnosti tvrdia všetci železničiarri tejto stanice na Záhorí. Prečo? Domnievajú sa, že tak ako je písmeno „Z“ na konci abecedy, tak je ich pracovisko neustále posledné pri prerozdeľovaní financií na rozpracované stavebné činnosti v ŽSR. Dôvodom je dlhodobá trvajúca rekonštrukcia starej príjímacej budovy i budovy zabezpečovacieho zariadenia a dopravnej kancelárie.

Vrávi sa, že človek vydrží veľa. Ale pracovať od roku 2002 v provizórnych stiesnených priestoroch, pohybovať sa po tmavých chodbách bez svietidiel, to je neznesiteľné. - **Nie sme nároční, chceme len obyčajné pracovné podmienky, aké majú v ostatných staniciach**, - sťažujú sa zohorskí železničiarri. Ing. Miroslav Capek, prednosta stanice, len skonštatuje: - **Vždy, keď tu zbadám robotníkov, začnem veriť, že sa to už dokončí. Ale niekoľkokrát opakované práce túto stavbu len zbytočne predražujú.** História dlhotrvajúcej rekonštrukcie vysvetlil Ing. Leopold Medový, manažér ŽTS pre pozemné stavby z odboru infraštruktúry GR ŽSR: - **Pôvodne sa v roku 2002 mali prerobiť slaboprúdové rozvody a ústredné kúrenie. Pre problémy s prepĺcaním faktúr, či pozastavením všetkých stavieb v roku 2003 sa práce neukončili v danom termíne.** V roku 2007 bol podpísaný dodatok k základnej zmluve na dokončenie rekonštrukcie stanice, po začatí prác však bolo potrebné aktualizovať projektovú dokumentáciu. **Do nej sa museli zapracovať dispozičné zmeny sprchárne a úpravy v elektrickej inštalácii. Momentálne sa upresňuje projekt požiarnej ochrany, ktorý musí prejsť schvaľovacím procesom**, - hovorí o súčasnej situácii Ing. Medový. Svoj podiel viny na tomto stave má aj zhotoviteľ, firma Trubostav s.r.o. - **V tomto roku je na stavbu vyčlenených takmer 11 miliónov korún, ale zhotoviteľ neplní termíny a pracuje pomaly. Napriek tomu**



Pekné jesenné počasie využíva zhotoviteľ na opravu fasády starej budovy, v zimnom období by mal pracovať najmä na odstránení nedostatkov vo vnútorných priestoroch budovy reľeovky, kde je aj dopravná kancelária.

predpokladáme, že na prelome rokov by už mohli byť dokončené hlavné objemy stavby, ako sú úpravy dopravnej kancelárie, elektroinštalácia, toalety pre cestujúcich, či montáž nového náhradného prúdového zdroja, - ozrejmil Ing. Medový plán rekonštrukcie na najbližšie mesiace. Nie je však vyhlásené, že aj v budúcom roku sa na dokončenie stavebných prác v Železničnej stanici Zohor vyčlení určitá peňažná čiastka. Veď títo železničiarri si určite zaslúžia kultúrnejšie, no najmä vyhovujúce pracovné prostredie.

(balky)

Foto: autor



Na chodbe k návestným majstrom nenájdete ani jedno svietidlo, domáci železničiarri si teda vypo-máhajú baterkami. Musia však dávať pozor, aby nezakopli o predĺžovací kábel z reľeovky, ktorý o poschodie vyššie napája elektrické spotrebiče a výpočtovú techniku v dopravnej kancelárii.



Operátorka Mária Pavešicová a výpravca Miroslav Smutek používajú na stiesnené podmienky v dopravnej kancelárii. Keďže miestnosť šatne sa stále nemôže využívať, provízornu šatňu s kuchynkou majú hneď za panelom reľeovky.



Chodbu k dopravnej kancelárii lemujú pri jednej stene šatňové skrinky, na druhej stene upúta nedokončený rozvod elektrickej inštalácie.



Toalety pre verejnosť sú taktiež dlhodobo zatvorené. Cestujúci môže len dúfať v ochotu železničného personálu, aby využil služobné WC, opäť bez osvetlenia. Ináč sa musí uspokojiť len s vysokou trávou za budovou stanice...

Keď železnica prirastie k srdcu...

Keď som pred pár rokmi nastúpil na železnicu, musel som sa veľa učiť. I teraz sa mi niekedy zdá, že čím som tu dlhšie, tým menej niektorým veciam rozumiem... No ani dnes nemám problém pýtať sa a dať si veci vysvetliť. K mojim prvým „učiteľom“, ako ich ja volám a ktorých si nesmierne vážim, patrili napríklad Ing. Peter Černický, súčasný prednosta Sekcie riadiateľa RR ÚŽI v Žiline, či prednosta železničnej stanice vo Filakove Ladislav Šimon. Kedykoľvek som si nevedel poradiť s nejakou odbornou vecou, stačil telefonát či osobná návšteva a všetko bolo jasné. Pritom ani raz mi nedali pocítiť, že sú niečo viac, lebo tomu rozumejú lepšie ako ja. Aj na železnici, ako všade inde, sú osoby a osobnosti. Tí dvaja, aspoň pre mňa, patria k osobnostiam. Čosi už v doprave zažili a len tak ich čokoľvek nerozhádže.

Prečo to ale spomínam.

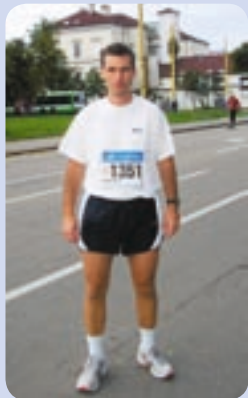
Jeden z nich, Ladislav Šimon, prednedávnom oslávil významné životné jubileum. Desiatky gratulantov svedčia o tom, že patrí k tým šťastným, ktorí majú dosť priateľov. Jeho doterajšia 40-ročná práca na železnici neostala nepovšimnutá. Keď minulý mesiac pozývali do Bratislavy pri príležitosti celoštátnych osláv Dňa železničiarov tých najlepších, nechýbal medzi nimi. Pocta ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií, ktorú mu osobne minister udelil, mu zaslúžené patrí. Možno si práve v tejto slávnostnej chvíli zaspomínal, ako v roku 1968 začínal v Lenartovciach vypravovať vlaky. Po základnej vojenskej službe vypravoval vlaky v Rimavskej Seči a od roku 1971 až dodnes je jeho domovskou železničnou stanicou Filakovo. Tu prešiel azda všetkými riadiacimi funkciami, až po súčasnú, prednostovskú, ktorú k spokojnosti a zodpovedne vykonáva štrnásty rok.

Vladimír SALZER
foto: autor



Tak ešte raz, pán prednosta, všetko naj k významnému životnému jubileu i k udeleniu ministerského vyznamenania. Je v tých prvých rukách.

Náš kolega v maratónkach



Košice majú za sebou už 85. ročník Medzinárodného maratónu miery. Najstarší maratón v Európe sa organizuje už od roku 1924 a pravidelne sa ho zúčastňujú aj železničari. Tento rok jeho polovičnú vzdialenosť absolvoval v čase 1:48 hod. aj náš kolega Ing. Róbert Diossy, zamestnanec GR ŽSR Odboru infraštruktúry. Umiestnil sa na 325. mieste spomedzi 665 štartujúcich.

Na štart v metropole východu sa postavil už ôsmykrát. Bývalý hokejista a rozhodca rekreačne beháva už od svojich 15 rokov. Jeho tradičnými podujatiami sú polmaratóny v Bratislave, Košiciach, Prahe a vo Viedni a na konte ich má už 17. Rád sa zúčastňuje aj najstaršieho behu na Slovensku z Devína do Bratislavy. Túto trať absolvoval už 17-krát.

(hoc)

Foto: archív N.D.

„Zlatý“ Rasto medzi železničiarimi

V minulých dňoch dostali naši kolegovia z odboru dopravy na GR ŽSR milú a vzácnu návštevu. Pozrieť ich prišiel paralympijský reprezentant v stolnom tenise Rastislav Revúcky.

Držiteľ striebornej medaily v súťaži družstiev z Paralympijských hier z roku 2004 v Aténach a zlatej v rovnakej súťaži, ktorú získal tohto roku v Pekingu. Rasto prijal pozvanie svojho krstného otca Ing. Juraja Revúckeho (na fotografii v dolnom rade vpravo). – **Som veľmi hrdý na svoje krstniatko, som rád, že sa mu v športe mimoriadne dobre darí,** - povedal nám náš kolega. V deň návštevy na generálnom riaditeľstve čakalo Rasta prijatie u premiéra vlády SR a na Slovenskom paralympijskom výbore.

(al)



„Zlatý“ olympijský víťaz v súťaži družstiev v stolnom tenise na Paralympijských hrách v Pekingu 2008, na fotografii v dolnom rade v strede, pri spoločnej fotografii s dopravákmi. V hornom rade zľava Ing. Ján Cenký, Tomáš Gremeň, Mgr. Emil Šimko, dore vľavo Bc. Ľubomír Blahušiak, vpravo Ing. Juraj Revúcky.

Foto: JC

Oslavovalo sa spevom, tancom i športom...

Sviatok všetkých železničiarov máme za sebou. Pripomenuli sme si ho spoločne i jednotlivu na pracoviskách, každý svojím spôsobom. Niektorí pri spoločnom posedení, iní zase oslavovali športom. Niektorých osláv sme sa zúčastnili vďaka vašim pozvaniam aj my, tu sú naše postrehy a fotografie.

PEZINOK



Záverečné spoločné foto z Viničiek dokazuje, že napriek súpereniu pri futbale boli všetci ako jedna veľká rodina.



Železničná stanica v Pezinku je známa okrem dobrých ľudí i svojím futbalom. Kto si pozve kolektív, zastupujúci túto stanicu, musí dopredu rátať s tým, že jedno z prvých miest bude patriť práve im. Športový areál Viničky bol tohto roku miestom stretnutia pezinských železničiarov. Na svoje si prišli práve milovníci futbalu. Nenudila sa však ani ženská časť kolektívu, ktorá neúnavne povzbudzovala štyri kolektívy, zápolsce o Pohár prednostu ŽST Pezinok. Aby súťaž mala i určité napätie, prizvali si hostí zo ŽST Bratislava Východné, ŽST Šenkvice, družstvo zostavili i pezinští traťováci. Nevedno, či chlapci z Východného boli takí dobrí, alebo domáci sa ukázali ako gavalieri, no nakoniec úplne zaslúžene ich kolektív skončil na prvom mieste pred Šenkvicami a traťovákmi.

PRIEVIDZA

K najzaujímavejším a mimoriadne dobrým patrila oslava v Prievidzi. Zrejme po prvý raz v histórii železníc sa spojili dokopy štyri železničné stanice Handlová, Prievidza, Nováky a Zemianske Kostolany na Hornonitrianskom Dni železničiarov. Organizátori zo ZO OZŽ pripravili skutočne veľkolepú akciu, na ktorej nechýbala dobrá nálada, súťaž i tombola. Máte radi jablká? A „jablčkový tanec“? Neverili by ste, kde všade sa ten malý vitamínový zázrak pri tanci vie dostať. Všetliakaj pokrútené páry urputne bojovali, kým neostal posledný – víťazný!



A čo by to bolo za oslavu, keby na nej chýbala klasika, dnes už „repetáčka“? Jede jede mašinka. A že tá mašinka bola ozaj super, o tom by vám mohli účastníci porozprávať.

KOŠICE

Na V. ročníku športových hier OR Košice si železničiar zmerali svoje sily vo futbale, volejbale, tenise a stolnom tenise.

Na zelenom trávniku sa darilo najviac futbalistom z košickej stanice. V kopačkách a s koženou loptou si poradili najlepšie, a tak si z Čače, kde sa športové podujatie konalo, odniesli zlato. Striebro si vybojovali železničiar z Čiernej nad Tisou a na treťom mieste skončili Levičania.

Už tradične si zlato pod volejbalovou sieťou peknu hrou vybojovali kolegovia z Humenného. Zvolenčania boli druhí a družstvo z OR Košice skončilo na treťom mieste.

Na tenisovom kurte si zahráli iba muži. Najlepšími hráčmi boli Juraj Suváček z Košíc a Pavol Hricišin z Čače, ktorí si v štvorhre vybojovali zlato. Stolný tenis na športových hrách



patril pre zmenu ženám. Najlepšou hráčkou sa stala Jana Ladzianská zo Železničnej stanice Zvolen.

Nielen súťažiaci, ale i ostatní na tribúne, ktorí neúnavne povzbudzovali svojich kolegov, sa tešili dobrému počasiu, čo dobrú náladu ešte umocnilo. Všetci sa opäť ubezpečili, že osláviť sviatok železničiarov na športoviskách je správny výber.

(al, sch)

Foto: autori

HUMENNÉ

V Humennom sa nešportovalo, nesúťažilo, ale o to viac zabávalo a spievalo. Mariána Dovdu v humenskej stanici poznajú ako výhybkára, ale ako excellentného harmonikára a speváka pomenej. Keď začal hrať a spievať, neostal snáď nikto, kto by sa nepridal. Tak i takúto podobu mal tohtoročný Deň železničiarov v ŽSR.





najstaršiu železničnú pamiatku

**Posledná šanca pre zberateľov
Súťaž končí 31. októbra**

V predchádzajúcich číslach Ž semaforu sme uverejňovali fotografie starších, no zaujímavých predpisov. Tentoraz vám predstavíme raritu na kolajniciach, ktorá je už od 1. mája 1947 evidovaná v majetku železníc.

Je ňou historická motorová osobná drezina za nadobúdaciú cenu 19.815 Kčs, ktorá je doteraz schopná jazdy v bežnej železničnej prevádzke. Na nádherný a najmä netradičný voz nás upozornili zamestnanci Atraktčného obvodu Spišská Nová Ves. V minulosti, keď áut bolo pomenej, sa využíval najmä na služobné a kontrolné cesty v spišskom regióne, dnes ho železničiar vyťahnu z garáže už iba pri slávnostnej príležitosti, alebo na historické a propagačné jazdy.

Fotografie tohto unikátu sme taktiež zaradili do našej súťaže .

Foto: balky



Krásny exponát hneď zaujme svojimi ladnými tvarmi. Päťdverová karoséria s pevnou strechou je z osobného auta Škoda 1202 STW (Station wagon, dnes sa také typy označujú ako Kombi), vyrábaného v rokoch 1962 až 1973. Samozrejme, že už nie je pôvodná. Celá drezina je ovládaná mechanicky, bez hydrauliky.



Ako vyriešiť otáčanie dreziny, aby vodič nemusel pri ceste spať cúvať? Jednoducho. Pretože je vozidlo ľahké, na otáčanie postačí zopár chlapov a mechanické dvíhacie zariadenie obsluhované obyčajnou kľučkou.



Nech sa páči, sadnite si, - pozýva do dreziny Vladimír Lapšanský z MDS Spišská Nová Ves, ktorý sa o ňu vzorne stará už 14 rokov. Všimnite si, že vodič sedí na pravej strane, no okrem volantu mu už nič nechýba. Pedálmi ovláda brzdy, rýchlosť a mechanickú lamelovú spojku. Vedľa seba má aj páku 2-stupňovej prevodovky so spiatočkou.



Pohľad pod kapotu dreziny odhalí dvojkarburátorový štvortaktný horizontálny tzv. boxer motor, ktorý cez hriadeľ s diferenciálom poháňa zadnú nápravu. Vozidlo dokáže jazdiť rýchlosťou až 60 km/h.



Na drezine sú zaujímavé aj drevené lúčové kolesá, osadené do kovových obručí. Aby vozidlo, odpružené listovými perami, správne ovplyvňovalo kolajové obvody zabezpečovacích zariadení, kovová obruč je s osou prepojená meďným drôtom. Na oboch nápravách sú osadené bubnové brzdy.

ŽELEZNIČIARI

Vedeli ste, že Železnicám SR patrí prvá priečka v počte zamestnancov na Slovensku už niekoľko rokov? Je to tak. Spoločnosť zamestnáva 17 674 zamestnancov. Tí sú zaradení do 276 typových pozícií podľa Katalógu TP. V minulom čísle sme si predstavili funkcie, v ktorých je zaradených najviac ľudí. Dnes sme pátrali po uniformovaných, teda tých, ktorí pri výkone svojho povolania musia mať uniformu.

Aha, tak tento je určite železničiar! Zaiste ste si už takto povedali, keď vás pri sledovaní historických filmov, či prezeraní starších fotografií zaujala postava v modrej uniforme s typickou brigadírkou na hlave. Kedysi bola pre železničiarov česť nosiť uniformu, veď takto sa odlišovali od ostatných profesií. Preto nazývajú železničiarov často modrá armáda. My však vieme, že rovnošata sa poskytuje už len vybranému okruhu železničiarov. Sú to najmä zamestnanci v železničnej prevádzke, ktorí z dôvodu verejného záujmu pri výkone svojej pracovnej činnosti prichádzajú do styku s cestujúcou verejnosťou. Samozrejme, že musia byť aj patrične ustrojení, veď spoločne s dodržiavaním pravidiel spoločenského správania takto reprezentujú ŽSR.

A kto má povinnosť nosiť rovnošatu podľa predpisu Ok3, v ktorom sa píše o vystrojovaní rovnošatou a upravenosti zamestnancov ŽSR?

-Výpravca

O ich počte a pracovnej náplni sme písali v minulom čísle.

-Prednosta železničnej stanice

-Námestník prednostu železničnej stanice

Obaja komplexne riadia, organizujú, koordinujú a kontrolujú činnosť vo zverenej stanici. Riešia a rozhodujú o zásadných koncepčných materiáloch a stanoviskách. Komplexne zodpovedajú za kvalitný a bezchybný chod zvereneho úseku. Analyzujú činnosti podriadených zamestnancov, realizáciu vlastných opatrení, nariadení a prijímanie záverov.

-Dozorca prevádzky

V jeho náplni práce je vedenie zmeny dopravnej prevádzky v ŽST, spravidla v nepretržitej prevádzke. Organizuje prevádzkovú činnosť ŽST ako celku a koordinuje činnosti jednotlivých obvodov. Zabezpečuje plnenia zmenových plánov vlakovej práce. Riadi a kontroluje práce zamestnancov staničnej služby.

-Závorár s predajom cestovných lístkov

Jeho prioritnou úlohou je sledovanie jazdy vlakov, obsluha aj kontrola priecestných zabezpečovacích zariadení a stráženie priecestí príľahlých úsekov pri poruche zariadení. Pri styku s verejnosťou by však mal reprezentovať firmu svojím vzorom.

-Hradlár, hlásičiar s predajom cestovných lístkov

V popise práce má obsluhu a kontrolu oddielových návěstidiel, oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia a sledovanie jazdy vlakov a posunov medzi dopravňami. Pri styku s verejnosťou by však mal reprezentovať firmu svojím vzorom.

NAJ a naj uniforma

Pri pátraní po uniformovaných nám napadlo zistiť, kto v ŽSR nosí najväčšie a kto najmenšie číslo železničiarkej uniformy.

Vybrali sme si prednostov. Keď sme tak porovnávali, kto z nich má akú veľkosť uniformy, dospeli sme v redakcii k názoru, že zrejme jedno z najmenších čísel nosí prednosta Železničnej stanice Levice Ing. Peter Bošíni. Nuž a naopak, číslo, ktoré patrí k najväčším, má prednosta Železničnej stanice Úľany nad Žitavou Vladimír Červenák, a pre neho žiaľ uniformu v sklade nemajú...



Ing. Peter BOŠÍNI



Vladimír ČERVENÁK



(balky, sal)
Foto: autori