

December 2008



ŽELEZNIČNÝ Semator

12

ROČNÍK XVIII.



Pre Evky je Štedrý deň naozaj štedrý



Každý rok sa končí ich meninami

Veľa hrejivých pocitov, svornosť v rodine i v kolektíve, aby vám to vydržalo nielen počas Vianoc, ale celý rok.

Krásne sviatky praje redakcia



Vianočné železničné stanice

Foto: Vladimír SALZER

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Vianočné rozjímanie



Obdobie koncom decembra je hádam na celom svete výnimočné, pretože z rôznych dôvodov sa v tomto čase deje niečo mimoriadne. Je to čas očakávania, pekných spomienok, zvykov, poviev, čas magický a tajomný. Urobiť z tohto obdobia len biznis a sviatok pečenia, varenia a nakupovania je naozaj príliš materiálne a vianočný čas tým stráca svoju hĺbku. V mnohých jazykoch sa Vianoce priamo nazývajú narodením Pána, po anglicky Christmas, po poľsky Boże Narodzenie, chorvátsky Božič, po rusky Roždestvo Christovo, latinsky Christi Natalis a dokonca v esperante sa Vianoce volajú Kristnaskoa. Aj ľudia, ktorí nechodia pravidelne do kostola, sa počas týchto sviatkov doň vyberú. Urobia to možno zo zvyku, možno z úcty k svojim najbližším. Žijeme v kresťanskej krajine a pre nás sú Vianoce sviatkom. Je mi vždy ľúto, keď sa obal propaguje viac ako dar samotný. Áno, Vianoce sú darom. Neurobme si z toho príťaž čo nás má tešiť. Nájdime si na seba čas, vypnime televízor a podme sa prejsť niekde do ticha. Možno v tom tichu budeme počuť ako rýchlo beží čas, ako nás strháva so sebou a my nemáme kedy si prejavíť lásku, povedať si niečo milé. V takejto chvíli by sme si mali spomenúť i na našich kolegov, ktorí museli opustiť rodinu a sviatočný stôl, lebo železnica nikdy nesviatkuje. A možno aj im je teraz clivo.

Pri štedrovečernom stole sa nám možno zalesknú v očiach slzy. Prajem všetkým, aby to boli slzy radosti. Prajem nám všetkým, aby sme mali pri sebe blízkych ľudí, aby sme mali s kým stráviť Vianoce. Aby sme boli veselší, spokojnejší a aby tieto sviatky neboli len sviatkom pokoja alebo mieru, ale aby boli sviatkom našich rodín, našej viery, nás.

Ika MIŠÍNOVÁ

Mišínová

Vyhlásenie štrajkovej pohotovosti

ODBOROVÉ ZDRUŽENIE ŽELEZNIČIAROV

Železničnej doprave na Slovensku hrozí kolaps. Jeho bezprostrednou príčinou sú systémové chyby v štátnej dopravnej politike, ktoré podstatným spôsobom znevýhodňujú železničnú dopravu na dopravnom trhu. Situáciu v železničnej doprave navyše dramatičuje výpadok výroby v rozhodujúcich komoditách v dôsledku celosvetovej finančnej krízy.

Odborové združenie železničiarov využilo všetky možnosti sociálneho dialógu, aby prispelo k hľadaniu účinných a sociálne priechodných východísk z ekonomickej a sociálnej krízy v železničnej doprave. Napriek blízkosti názorov na príčiny i spôsoby riešenia hroziaceho kolapsu železníc so zamestnávateľmi, MDPT SR i poslancami NR SR, s ktorými sme rokovali, nepodarilo sa nám dosiahnuť žiadny konkrétny výsledok. Hrozí prepúšťanie 6 000 železničiarov, zmrazenie miezd i obmedzovanie výhod plynúcich z kolektívnych zmlúv.

Očakávame, že bez účinných opatrení prijatých na úrovni vlády SR sa bude recesia železničnej dopravy naďalej

prehlbovať, čo bude znamenať ďalšie ohrozovanie existenčných záujmov železničiarov i občanov, ktorí využívajú služby železníc. Za týchto okolností Predsedníctvo GR OZŽ na základe rozhodnutia Generálnej rady OZŽ vyhlasuje štrajkovú pohotovosť a všetkými dostupnými prostriedkami bude presadzovať:

1. prijatie opatrení na financovanie nákladov za používanie železničnej dopravnej cesty, ktoré zrovnoprávnia železničnú dopravu na dopravnom trhu a vytvoria predpoklady pre jej konkurencieschopnosť v rámci Európy,
2. prijatie Programu revitalizácie železníc, ktorý umožní podnikom v železničnej do-

prave vyrovnať sa s dôsledkami dlhodobej reštrikcie z predchádzajúcich rokov a zaujať na dopravnom trhu pozíciu bezpečnejšieho a ohľaduplnejšieho dopravného systému k životnému prostrediu,

3. prijatie osobitných opatrení na úrovni vlády SR, zamedzujúcich kolapsu a recesii v železničnej doprave v roku 2009.

I napriek štrajkovej pohotovosti Odborové združenie železničiarov aj naďalej prejavuje ochotu kedykoľvek rokovať o riešení problémov v železničnej doprave.

**Predsedníctvo
Generálnej rady OZŽ
Bratislava,**

4. 12. 2008, o 15,00 hodine

Reakcia ŽSR

Generálny riaditeľ ŽSR Štefan Hlinka železničiarom

- V prvom rade by som podobne, ako už v predchádzajúcom čísle Ž semaforu, všetkých zamestnancov ŽSR ubezpečil, že nechystáme hromadne prepúšťanie. Bezprostredne po vyhlásení štrajkovej pohotovosti som zvolal mimoriadne zasadnutie vedenia ŽSR, ktoré sa týmto zaoberalo. Hneď v piatok som osobne rokoval so zástupcami OZŽ, kde som zástupcom odborárov oznámil, že ŽSR neplánujú hromadne prepúšťanie. Požiadavky obsiahnuté vo vyhlásení podrobne analy-

zujeme a sme pripravení intenzívne rokovať o ďalšom postupe s cieľom vyhnúť sa krajným riešeniam, - uviedol generálny riaditeľ. Na pôde ŽSR sa ihneď po vyhlásení štrajkovej pohotovosti zo strany Odborového združenia železničiarov stretlo vedenie ŽSR, kde okrem analyzovania jednotlivých požiadaviek odborárov hovorili aj o tom, že Kolektívna zmluva ŽSR je uzavretá na dva roky, teda aj naďalej platí a otvorená ostáva len otázka miezd na rok 2009. Vedenie ŽSR ďalej dospelo k záveru, že riešenie okruhov

problémov uvedených vo vyhlásení je nad rámec ekonomických možností firmy a nie je preto v kompetencii ŽSR ich riešiť. Dňa 18. decembra sa uskutočnilo ďalšie stretnutie kolektívnych vyjednávačov, kde bol zo strany zamestnávateľa vysvetlený prepočet všetkých zmluvne dohodnutých benefitov a sociálnych výhod v súvislosti s prechodom na euro. (Informácie z kolektívneho vyjednávania priniesieme v nasledujúcom čísle.)

(sch)

Reakcia MDPT SR

Štrajková pohotovosť je legitímnym právom odborárov. Nesúhlasíme však s takýmto riešením, aj vzhľadom na to, že prichádza v nevhodnom čase. V súčasnosti riešime dopad finančnej krízy na všetky oblasti rezortu, vrátane železničnej dopravy. Tento dopad sa môže prejavíť najmä v Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s., a

následne aj v ŽSR z dôsledku zníženia výkonov. Situácia je o to zložitejšia, že sme si predsavzali nájsť spôsob riešenia bez prepúšťania. Odborové združenie železničiarov predložilo tézy vo všeobecnej rovine bez konkrétnych návrhov hľadania východísk pretrvávajúcich problémov. Takéto nátlakové postupy len znižujú priestor

na zmiernovanie dopadov finančnej krízy.

V najbližšom čase budeme hľadať riešenia v dialógu na úrovni manažmentov železničných firiem, MDPT SR a vlády SR.

**MDPT SR
5. 12. 2008**

Všetko, čo povie, môže byť použité proti vám

ROZHOVOR S HOVORKYŇOU A RIADITEĽKOU ODBORU KOMUNIKÁCIE GR ŽSR MGR. MARTINOU PAVLIKOVOU

Nielen ústa, ale aj časť rozumu firmy a šéfa, telefonáty ráno o pol piatej, aj večer po jedenástej, milé, často i rozpačité a smutné zážitky, nekonečné vysvetľovanie, opakovanie. Aj takéto je hovorcovstvo. Úlohou hovorca je podať informáciu čo najpresvedčivejšie. Dôraz sa kladie na to, čo povie, nie na to, ako vyzerá. I keď príjemný vzhľad je bezpochyby výhodou. Takúto výhodu má aj Martina Pavliková, hovorkyňa ŽSR, ktorá nám po troch mesiacoch pôsobenia vo firme povedala, že na rozhovor je ešte priskoro. Po roku sa vyhovárala, že v našom časopise teraz na to nie je priestor. Ani argumenty, že železničari by mali poznať hovorkyňu vlastnej firmy nielen z televízie alebo cudzích médií, nezabrali. Ale po dvoch rokoch sme sa už nenechali odhovoriť a tak sme konečne dostali odpovede na naše otázky.

Na železnici začínate svoj tretí rok vo funkcii riaditeľky odboru komunikácie a hovorkyne zároveň. Ako by ste zhodnotili toto svoje pôsobenie?

Musím úprimne priznať, že keď som pred dvoma rokmi prišla do ŽSR, vedela som o železnici v podstate o trochu viac ako nič (úsmev). Aj ako redaktorka Nového času v Banskej Bystrici som o tematike železníc písala minimálne, asi vďaka tomu, že ŽSR nemali v tých rokoch žiadne škandály ani megaproblémy hodné závažnej pozornosti médií. Dnes som rada, že tento trend zostal zachovaný aj počas môjho pôsobenia v ŽSR a hneď „klopem na drevo“, aby to bolo tak aj v budúcnosti. V každom prípade som tu stretla vynikajúcich ľudí, jednak mojich kolegov na odbore, milých a trpezlivých dispečerov, jednak stovky odborných pracovníkov po celom Slovensku, ktorí sú ochotní v každej chvíli mi pomôcť a objasniť odpovede na desiatky otázok novinárov. To všetko podporené dôverou vedenia mi dáva právo zhodnotiť toto zamestnanie ako jedno z mojich najlepších. Veľmi veľa som sa tu naučila, dokonca mám k železnici už vybudovaný aj pocit spolupatričnosti a veľmi milého vzťahu v každodennom živote, keď vidím trať alebo vlak. Aj keď je pravda, že vlakmi cestujem menej a dúfam, že mi to skalní železničari odpustia.

V porovnaní s investigatívnou žurnalistikou, ktorú ste robili niekoľko rokov predtým, je povolanie hovorca odlišné a dá sa povedať, že ste sa ocitli na pomyslenej druhej strane... Kým ako novinárka ste problémy a ich riešenia vyhladávali, hovorili o nich, teraz sa problémy snažíte vysvetliť, uhladiť... Ako to vnímate?

Vnímam to ako svoju obrovskú výhodu a skúsenosť na nezaplatenie. Je pravda, že som dnes na opačnej strane, avšak určite sa nedá zabudnúť na roky novinárčiny. Takže v porovnaní s inými hovorcami, ktorí na druhej strane nikdy neposobili, viem, že novinárom stačí milé a ochotné vystupovanie a hlavne prompt-



né získanie odpovede. Niekedy stačí jedna-dve vety, inokedy len pár slov, ale musia byť jasné, zrozumiteľné a najmä rýchle, najlepšie okamžite (úsmev). Viem, aké strezy sú kvôli článkom alebo reportážam v médiách, a preto sa snažím byť korektná v prísľuboch, kedy vyjadrenie bude a robím všetko pre to, aby sme aj s mojimi kolegami svoje prísľuby splnili. Ak to môžem za dva roky práce na ŽSR zhodnotiť, nemala som a nemám žiadne veľké konflikty s novinármi, či obľúbených a neobľúbených zástupcov siedmej veľmoci. Aj problematrické témy, či nepríjemné mimoriadnosti sa snažím odkomunikovať s nadhľadom a rozhľadom a ak treba, tak donekonečna opakovať stanovisko napr. k mimoriadnosti. Ak sa však pýtate, či mi je ľúto, že už nie som novinárka, tak to nie. Bolo to skvelé obdobie, obrovský zdroj informácií, súvislostí, ale za sedem rokov som nemala takmer žiadnu voľnú nedelu. Moja profesionálna deformácia ako novinárky dospela tak ďaleko, že som trpela syndrómom, že počas napríklad dovolenky v zahraničí nemám prehľad o dianí a či to

prežijem (smiech). Takže prišiel vhodný čas na zmenu.

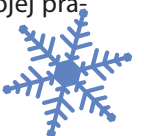
Dá sa na „hovorcovstvo“ nejako pripraviť?

Určite, ale vyžaduje si to skúsenosti a pevné nervy. U hovorca platí zásada, ktorej sa držím ako pravidla číslo jeden: „Všetko, čo povie, môže byť použité proti vám“. Preto je mimoriadne dôležité zvážiť každé povedané slovo. A v dnešnej dobe vševediacej techniky je veľmi vhodné nehovoriť pri otázkach novinárov hneď a už vôbec nie do telefónu. Moja prax ma naučila, že nech ste v akejkoľvek situácii, dôležité je reagovať pokojne a ochotne s prosbou o zaslanie mailu s otázkami, na ktoré sa budeme snažiť odpovedať v čo najkratšom čase. V takom veľkom kolose si však nikdy netrúfam povedať veci bez konzultácie s odbornými útvarmi, takže aj touto cestou by som rada poďakovala všetkým, ktorí už z telefónu počuli moje meno s prosbou o zodpovedanie tých najrôznejších, a občas aj pre nich nezmyselných, otázok. Tento spôsob sa nám osvedčil. Taktiež nezáväzná diskusia s novinármi sú nebezpečnou rozbuškou, z ktorej namiesto ochoty zo strany hovorca môže vypáliť obrovský problém. Netvrdím, že som z kameňa a že ma útočenie novinárov necháva chladnou, ale neriadim sa názorom, že najlepšou obranou je útok. Naopak, ak je niekto rozčúlený, najlepšie je pokojne ho vypočuť, prejavíť účasť a ochotu, ako keby som bola na jeho strane. V tomto prípade platí: účel svätí prostriedky. Ale asi by som nemala všetko prezrádzať...

Na železnici je prevaha mužov, aj vo vedení pracujete prevažne v mužskom svete, stali ste sa riaditeľkou odboru komunikácie v najväčšej firme na Slovensku. Čo na to hovorilo vaše okolie?

Moje okolie ma vníma v prvom rade ako hovorkyňu, pretože ma vidia v televízii a počujú v rádiách. Je milé, keď je to pre nich zážitok, vnímajú ma tak moji kamaráti, známi. Viackrát sa mi stalo, že sme sedeli niekde na káve, rozprávali sa so mnou a ja som v tej chvíli bola aj na obrazovke. To sú také humorné situácie, jasné, že si zo mňa ťahujú, že raz vyskocím aj z konzervy, keď ju otvorím (smiech). Väčšina ľudí rieši práve tú televíziu, pre mňa je to naozaj len zlomok mojej práce.

Pokračovanie na strane 4.



Dokončenie zo strany 3.

Stres a trému som mala azda len v začiatkoch, keď ešte na ministerstve kultúry prišiel za mnou po prvýkrát televízny štáb a keď som sa vtedy videla v televízii, nevedela som, či sa mám smiať alebo plakať. Dnes je pre mňa najdôležitejšie sústrediť sa na to, čo hovorím a povedať to presvedčivo. A tí muži? Viete, ja som už v detstve na sídlisku vyrastala medzi samými chlapcami, dokonca som mala vlastnú hokejku a kušu, aby som zapadla. Takže na mužský kolektív som zvyknutá. Špeciálne v ŽSR je to asi aj logické, že železniciu, hoci je ženského pohlavia, majú pod palcom hlavne muži. (úsmev)

Stáva sa, že vás vzhľadom na pohlavie občas podcenia?

Moji kolegovia takí nie sú. A hovorím to úprimne. Určite chápem názor, a stalo sa mi to v živote mnohokrát, že si pri prvom stretnutí pomyslia: „Bože, a čože tu chce dokázať táto naivná blondínka v ružovom, to zase bude“. Alebo si myslia, že ma za pár minút majú takpovediac schovanú v rukáve a že dosiahnu, čo chceli. S tým prvým názorom sa mi po týždňoch pôsobenia tu na ŽSR zverili aj viacerí úprimní kolegovia, aj ľudia z vedenia. Vážim si, že s dôvetkom, že realita sa ukázala iná. Z tej druhej skupiny azda najviac hovorí názor, ktorý som sa dopočula tiež po čase: „Ak idete za Pavlíkovou, treba povedať stručne a jasne, s čím prichádzate, čo by bolo treba, kedy a ako. A hneď dostanete jasnú odpoveď, či je to možné, za akých podmienok, alebo nie. V bežnom živote sa mi to stávalo a ešte stáva dosť často.“

Nasadzujete niekedy ženské zbrane, aby ste dosiahli svoj cieľ?

Nie, alebo vedome nie. Pretože si myslím, že je to obraz naivného podceňovania druhej strany. Inteligentní ľudia to vždy zistia, a to by môj obraz v ich očiach len zhoršilo. Ale je pravda, že niekedy sú rokovania s mužmi o niečo jednoduchšie.

Predtým, ako ste sa stali hovorkyňou, mali ste iné plány?

Keď som bola na vysokej škole, tak som tvrdila, že po skončení školy budem žiť na lazoch, budem chovať zvieratá, mať muža a päť detí, najlepšie synov. Dokonca som mala vybraté aj mená, ešte si ich pamätám (smiech). Ale osud všetko zmenil. Spravila som konkurz do Nového času a sedem rokov som sa venovala krimipripadom, justícii, aj keď popri týchto témach som sa dostala aj na moje obľúbené lazy, medzi zvieratá, dokonca na farmu so pštrosmi, tiež medzi rodiny, ktoré mali až 16 detí. V roku 2005 som sa stala hovorkyňou ministerstva kultúry. Bohužiaľ, môj vtedajší šéf tesne pred voľbami v roku 2006 zahynul pri nehode. Paradoxne, na železničnom priecestí v Šelpiciach. Vtedy som ešte netušila, že sa

osud so mnou naozaj zahrá a ja budem o pár mesiacov hovorkyňou práve železníc a dokonca budem vidieť fotky z jeho nehody. Aj taký je život. Myslím si, že v práci hovorkyne som sa našla, veľmi ma to baví, som spokojná a šťastná, že mám prácu, ktorá má naplniť.

Najsilnejší zážitok v ŽSR?

To je ťažká otázka, je ich viac. Moja prvá služobná cesta. Išlo sa vlakom do Čiernej nad Tisou a späť. Celý deň som chodila vo vysokých čizmách po prekladisku v strašnej zime. Nikdy som nespala vo vlaku, a teraz hneď dve noci. Nezažmurila som oko, každá hláska ma budila a po dvoch dňoch som prišla na smrť unavená. Taktiež bol skvelý zážitok jazda na skúšobnom okruhu vo Veľíme pri Prahe 200 km rýchlosťou. Pre človeka, ktorý celý život len šoféruje, je to fantastický zážitok. Zdalo sa mi, že sa popierajú fyzikálne zákony, že musíme každú chvíľu vyletieť z trate a typicky „blondínkovsky“ som sa bála. No a k slzám ma vždy dojme na Deň železničiarov príbeh našich obeťavých ľudí, ktorí dokázali zachrániť ľudský život.

Bez čoho si neviete predstaviť život?

Bez úsmevu, zdravia, bez slnka a ľudí v mojom okolí. A ešte môjho obľúbeného auta (smiech).

Najzaujímavejšie miesto vo svete? Najkrajšia krajina?

Tak to som absolvovala ako svoju prvú dovolenku v živote. Bola to Dominikánska republika, prvý raz som letela, prvý raz som videla oceán a ľudí šťastných a spokojných napriek tomu, že nič nemajú.

Kde by ste chceli žiť, ak nie tu? Prečo?

Možno to vyznie ako fráza, ale ja som veľmi rada doma. Aj keď rada cestujem, prešla som už veľa kútov sveta a dokonca som žila pár mesiacov v Egypte aj v Izraeli. Slovensko je to miesto, ktoré mi prirástlo k srdcu a mojím domovom je - a asi už navždy zostane - Banská Bystrica.

A čo vaša športová kariéra? Už viackrát sme aj v našom časopise zaznamenali vaše športové úspechy...

Športová kariéra (smiech) ? To je prehnané slovné spojenie. Medzi 18. a 35. rokom som okrem pár lyžovačiek absolútne nešportovala. Potom sa vo mne ozval zmysel pre „pestovanie rokmi skúšaného tela“ a z

jedného dňa na druhý som začala pravidelne chodiť do posilňovne, hrať golf, plávať, relaxovať a lyže zostali. Musím sa priznať, že dnes mám aj doma činky, expander, golf mi skúša nielen svaly, ale aj nervy a na lyžovačku sa teším viac ako inokedy, pretože mám kondičku. A vymizli moje niekdajšie problémy, že mi je stále zima, že sa mi chce stále spať a mám nízky tlak. A aj moje nohy majú o niečo serióznejší tvar a už nie sú „špagetky“.

Chceli by ste teraz na svojom živote niečo zmeniť? Ako rozmýšľate o budúcnosti?

Život ma naučil, najmä v čase, keď mi zomreli za pol roka traja blízki ľudia, jednej veľmi dôležitej vlastnosti – pokore. Takže sa snažím žiť tak, aby som so svojím životom bola spokojná, zmenila veci, ktoré môžem ovplyvniť, a pokorne prijíмам veci, na ktorých zmenu nemám vplyv. Od zmienenej obdobia sa zmenili moje životné hodnoty, a tak dnes je pre mňa najväčšou hodnotou sám život. Len raz ho máme darovaný a mali by sme sa snažiť, aby sme ho využili naplno. Právo na opravu totiž nie je. Po zdraví je podľa mňa najdôležitejšia rodina a deti. Zatiaľ nemám ani jedno, ani druhé, čo ma síce veľmi mrzí, ale nechávam to na veci medzi nebom a zemou. Budúcnosť neriešim. Post hovorku je vždy veľmi nestála pozícia, je to riziko tohto povolania. Mojm zatiaľ nesplneným snom je napísať knihu. Téma je mojím tajomstvom, takže si ju zatiaľ nechám pre seba.

**Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ**



Aj klukatý trolej musí mať správne parametre

ZVIEZLI SME SA V MERACOM VOZNI PEVNÝCH TRAKČNÝCH ZARIADENÍ

Naši kolegovia si určite všimli, že takmer celý november sa po našich elektrifikovaných tratiach normálneho rozchodu pohyboval zvláštny vozň s presklenou prehladkovou kopulou a dvojicou zberačov na streche. Bol to merací vozň pevných trakčných zariadení, ktorý meral parametre trakčného vedenia. S posádkou tohto mobilného pracoviska sme sa zviezli z Košíc do Žiliny, zapojení na konci IC vlaku.

Napriek tomu, že ŽSR majú vyše 2 280 kilometrov elektrifikovaných traťových koľají a každý rok ich musia merať, nevlastnia merací vozň. Preto si ho Technická ústredňa infraštruktúry v Prešove (TÚI) objednala od českej Správy železniční dopravní cesty. Jeho posádku na našom území sprevádzal Ing. Miloš Šefčík, systémový špecialista TÚI, Sekcie EE. - **Dobré parametre sa odzrkadlia v dlhšej životnosti trakčného vedenia a v kvalitnej spolupráci medzi zberačom rušňa a trolejom.** Takmer dva týždne nás motorový rušeň ťahal po Slovensku a my sme merali statické parametre, ako sú klukatosť, výška či sklon trakčného vedenia. Tento tretí týždeň, pripojení za IC vlakmi, meriame pri vyšších rýchlostiach dynamické parametre. Dobrý priebeh merania je závislý na súhre jednotlivých zložiek v rámci ŽSR aj mimo nej, - vysvetľuje počas jazdy Ing. Šefčík. Keďže posádka vozňa sa už tri týždne pohybuje po slovenských mestách a Vianoce sa nezadržateľne blížia, boli sme zvedaví, či u nás kúpila aj nejaké darčeky. - **Ale kdeže! Stále končíme večer. Obchody sú už zatvorené a nám ostáva čas len na večeru a pivo. Darčeky musíme kupovať doma,** - smejú sa chlapi. Prichádzame do Žiliny, kde sa končí naša spoločná cesta. Oni pokračujú ďalej, my sa ďalším IC vlakom vraciame späť do Košíc. Ale tentoraz už v bežnom vozni.

(balky)
Foto: autor



Za tri týždne členovia posádky meracieho vozňa, na fotografii (zľava) Pavel Gränzer, Daniel Vepřovský, Zdeněk Horák, Lukáš Kubošek, Petr Sedláček, vedúci oddelenia diagnostiky v SŽDC a Ing. Miloš Šefčík z TÚI Prešov najazdili približne 2 250 km počas meraní statických parametrov trakčného vedenia a takmer 1 290 km pri dynamickom meraní.



Petr Sedláček kontroluje systém pre merania a záznam údajov. Úlohou počítačov je zber a ukladanie údajov, ich vizualizácia a záznam pre ďalšie spracovanie. Spolupráca zberača a trolejového drôtu sa zaznamenáva aj externou kamerou, z nej sa obraz zobrazuje na TV monitore a súčasne zapisuje na médium (VHS, DVD). Do videosignálu sa ukladajú aj okamžité merané hodnoty.



Merací vozň pevných trakčných zariadení SŽDC je pripojený na koniec rozbiehajúcej sa súpravy IC vlaku, aby zberač rušňa neovplyvňoval merací zberač vozňa. Práve sa začína meranie dynamických parametrov, akými sú prítlačné sily medzi zberačom a trolejovým drôtom, či zrýchlenie pozdĺžne aj kolmé na smer jazdy.



V prehľadkovej kopule mali (zľava) Z. Horák - operátor, P. Gränzer - obsluha zberača a D. Vepřovský - kontrola polôh trakčných stožiarov, krátku pauzu iba počas zastávky IC vlaku. Ináč pozorne sledovali stav trakčného vedenia na monitore aj v reáli.



Posádka meracieho vozňa mala i takýto výhľad na celú súpravu IC vlaku. Meranie dynamických parametrov má význam iba pri vyšších rýchlostiach. Odhalujú sa totiž tvrdé miesta, ktoré majú za následok lokálne opotrebované troleje, či poškodený zberač. Priamo na klzných lištách zberača sú namontované tenzometrické snímače síl. V spodnom kĺbe zberača je umiestnený rotačný snímač, ktorý meria výšku trolejového drôtu.

Pre Evky je Štedrý deň naozaj štedrý

Každý človek bez rozdielu veku sa teší na Vianoce. Počas Štedrého dňa sa dospelí pripravujú na príjemné posedenie s rodinou a deti sa už nevedia dočkať darčiekov. V takejto čarovnej atmosfére, plnej vône ihličia a rozsvieteného večera, majú poniektorí z nás ďalší dôvod na oslavu. Ved' svojim vianočným príchodom na svet pripravili rodine najkrajší darček, alebo im rodičia dali meno Eva či Adam. Alebo oboje. V ŽSR pracujú štyri Evky, ktoré majú v tento deň dokonca trojnásobný dôvod na oslavu. Okrem Štedrého dňa majú narodeniny i meniny. Ako teda vnímajú fakt, že tento magický a slávnostný deň patrí jednoducho im?

Najkrajším darčekom je stretnutie s deťmi a vnúčatami

- Viete, že aj keď mám všetky sviatky v jeden deň, tak to nevnímam ako krivdu od rodičov? Ako dieťa som nikdy nezaviedla kamarátkam ani súrodencom, že darčeky k meninám či narodeninám dostávajú v priebehu roka a ja len počas Štedrého dňa. Vtedy bola iná doba ako dnes, navyše som pochádzala zo šiestich detí. Rodičia nás učili skromnosti, čo sa dnes už veľmi nenosí. Ale aspoň pri vianočnom stromčeku som mala výhodu. Vedela som, že prvé darčeky budú patriť mne. Aj ich bolo trochu viac, ale súrodenci neprotestovali, o darčeky sme sa nehašterili. Vážili sme si jeden druhého a vychutnávali si najmä rodinnú atmosféru. A tú sa snažím preniesť aj na vlastnú rodinu. Mám šesť detí, tri vnúčatá, k štedrovečernému stolu si sadá aj 12 ľudí. Akurát treba pre ne navariť. V tom mi už



Eva GRAJCÁROVÁ
Oblasť riaditeľstvo Košice
Železničná stanica Hronská Dúbrava
Pracovná funkcia: robotníčka v doprave
Odpracované roky na železnici: 30

pomáhajú dcéry, veď kapustnicu zásadne robíme v 10-litrovom hrnci, k filé pripravujeme šalát z 15 kíľ zemiakov. Minulý rok ma však prekvapil manžel. Večeru pripravil sám. A taktiež ako jediný mi darčeky dáva postupne. Ráno k meninám, popoludní k narodeninám a večer mám Vianoce. Ale to sa už všetci tešíme z vnúčat, ako im žiaria očká pri rozbalovaní darčiekov.

Kolegovia si určia, kedy mám meniny

- Sviatok – nesviatok, na turnusovom pracovisku je nepretržitá prevádzka. Ani ja som sa nevyhla vianočnej službe. Aj keď v dopravnej kancelárii panuje čulý pracovný ruch, rozsvietený malý stromček nám pripomína sviatočnú atmosféru. Po dennej službe si zvykneme posedieť pri chlebičkoch, oddýchnuť po vyčerpávajúcej práci. Kolegovia ma potešia malou drobnosťou, alebo kyticou a potom sa každý pobebrá k svojim rodinám. Horšie je to s nočnou službou. Ani nie s prácou, ale s nástupom do služby. S rodinou si síce skôr sadáme k štedrovečernému stolu, ale k vytvoreniu vianočného čara nám chýba tma za oknami. Ved' aj deti sa občas pýtajú, či naozaj musím do práce. Pretože aj keď sú staršie, darčeky u nás stále rozdáva Ježiško, krája sa jablko a na vode plávajú orechové škrupinky. Darčeky stále dostávam v priebehu celého dňa, dokonca, keď som bola menšia, rodičia mi dávali aj narodeninovo -meninovú tortu. So sestrami sme sa s ňou hneď vysporiadali. Kým v ich očiach som občas videla výčitky, že mám viac darčiekov, dnes sa skôr stretávam s názorom, že aspoň ušetrim. Kolegov však o pohostenie neukrátim. Vyberú si hociktorý deň v roku, ktorý im napadne, a vtedy mám fiktívne meniny. Takže Evu som slávila už i v júni.



Eva HOVANČÁKOVÁ
Oblasť riaditeľstvo Trnava
Železničná stanica Bratislava
Pracovná funkcia: operátorka
Odpracované roky na železnici: 16

Darčeky po celom dome

Moje detstvo bolo trochu odlišné od života väčšiny detí. Vyrastala som u otcových rodičov, ale môj domov bol u mamkiných starkých. Boli to typickí rozprávkoví deduško s babičkou, stáby žijúci v perníkovej chalúpkke. Mala som ich veľmi rada, pretože pri nich som cítila lásku, ani raz som ich nevidela hádať sa. Hovorí sa, že človek túži po tom, čo nemá. Ja som si priala šťastnú rodinu. Žiaľ, najsmutnejší vianočný darček mi pripravila teta. Na Štedrý deň z jej úst vyšlo obligátne „všetko najlepšie“ a vzápätí mi stroho oznámila, že mi zomrela babka. Príliš mladá som pochopila skutočný rozdiel medzi zlobou, nenávisťou a harmóniou, šťastím. Všetko mi vynahradila, teraz už dospelá, dcéra Katka. Vychádzame spolu dobre, delíme sa o problémy aj o radosť. Skôr si vyzdobíme stromček, navaríme sviatočnú šošovicovú polievku so slivkami, ktoré jej dodajú nádhernú vôňu. Stále ma však niečím prekvapí. Raz na stromček rozvešala deväť kníh. Doteraz netuším, kde na to vzala. Alebo - hrali ste už na Vianoce detskú hru zima - teplo? Darčeky som nenašla pod stromčekom, lebo ich ukryla po celom dome. Vianoce sú predsa také, aké si ich urobíme. A my ich máme radostné a zábavné.



Eva KONEČNÁ
Oblasť riaditeľstvo Trnava
Železničná stanica Bratislava východ
Pracovná funkcia: tranzitérka, prípravárka
Odpracované roky na železnici: 20

Každý rok sa končí ich meninami

Majú síce nezvyčajné meno, ale každý z nás ho už mnohokrát vyslovil. Deň ich menín je spojený s neviazanou zábavou, tancom a oslavami, ktoré zvyčajne vyvrcholia veľkolepými ohňostrojmami. Doma im nikto nepovie ináč ako Silvo, či Silo a ako ináč, sú veselej povahy a k problémom sa stavajú flegmatickejšie ako ich okolie. Silvestrovia, lebo o nich bude reč, pracujú aj medzi nami. Zistili sme, že ich je medzi nami dokonca osem, preto sme niektorých vyspovedali. Ako teda Silvester oslavuje Silvestra?

Na sviatky ponúkal „burgyňák“

- Doma máme na Silvestra veľmi veselo. Mám syna, 3 dcéry, ale aj 7 vnúčenciev. Na darčeky si nepotrpím. Veď načo, zdravie a rodina sú najzväčnejšie darčeky. A navyše, o chvíľu by mi dávali ďalšie, keďže 2. januára mám hneď narodeniny. Takto si odkrútim svoje sviatky naraz a potom mám celý rok pokoj. V dedine som jediný Silvester, takže v krčme sa razom všetci okolo mňa krútia. Tam je stále výborná atmosféra, veď kto by si nechcel vypiť na Silvestra so Silvestrom? Zvyčajne si pripijame dvakrát. Na koniec roka, ale aj na mňa. Ešte ani oslavy Nového roku nedoznali a už nalievam opäť. Veru, oslavujem celý týždeň a k tomu musí byť aj riadna príprava. Sám som si páčil alkohol, aj 27 litrov, pokiaľ mi žena na pálenici neporezala trubky. Oblúbený bol burgyňák, robil som ho z repy. Aj kolegovia si ho pochvaľovali. Zahrial s gulášom, keď sme na trati premrzli pri odpratávaní snehu.



Silvester BEBJAK
Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Žilina
SMÚ ŽTS TO Trenčín
Funkcia: manipulačný robotník
Odpracované roky na železnici: 21

Na tohto Silvestra však chystám prevkapienie. Mám somára Peja, tak si urobím káričku, nech ma vozí po dedine. Je to moja radosť, ale aj on sa hikaním teší, keď ma zbadá pri bráne. Len tľpnem, aby sa na ceste nezaťal tak, ako minule na dvore. Odzadu som ho tlačil do maštale, nohy sa mi šmykli a ja som padol do blata. Susedia sa smiali. Už ho len naučiť, aby od krčmy našiel cestu domov, a môžem ísť oslavovať.



Na Silvestra prenášal v práci pingpongové stoly

Začínal som ako posunovač a hneď na môj prvý železničiarsky Silvester som mal nočnú službu. Nebol som nadšený, pretože kamaráti sa už vo veľkom zabávali na chate. A to ma ešte kolegovia podpichli, že do práce som ani nemusel chodiť. Pre nich to bola normálna služba, len pre mňa to bolo zvláštne. O polnoci sme si zagratulovali, posedeli a opäť sa pobrali do koľajiska. Kým som sa ráno dostal na chatu, kamaráti už oddychovali po náročnej noci. Aj ako výpravca som tiež zažil jednu zvláštnu dennú. Do stanice došiel vagón plný spešninových zásielok. Keď ho kolega otvoril, žasol. Vagón bol plný pingpongových stolov, televízorov a iných nadrozmerých a ťažkých zásielok. Neostávalo nič iné, len mu pomôcť. Spoločne sme teda na Silvestra prenášali ťažké spešniny do staničného skladu. A ako som sa dostal k takému menu? Pochádzam zo šiestich detí. Pravidelne k nám chodila na návštevu vzdialená rodina. Pán sa volal Silvester a bratom vždy doniesol darčeky. Tak mi dali také meno, nech aj ja som taký dobrý ako on. Má to však výhodu. Keďže si všetci navzájom želáme „veselého Silvestra“, tak na mňa nikto nezapadne. A navyše manželke sa toto pranie už splnilo, veď ho má doma každý deň.



Silvester GALČÍK
Oblasť riaditeľstvo Košice
Železničná stanica Stará Ľubovňa
Funkcia: Výpravca
Odpracované roky na železnici: 21

Svokra si pri mojom mene predstavila koňa

U nás sa posledný deň v roku nesie v znamení dvojnásobných osláv, pretože aj syn je Silvester. V rodine sa na gratulantov dôkladne pripravíme, keďže ostávajú až do Nového roka. Ale na tekutom pohostení ušetríme, pretože nikdy neprichádzajú naprázdno. V mladosti to však bolo iné. Mám 8 súrodencov a ja som najmladší. Asi mi už rodičia nevedeli vybrať iné meno. No vôbec mi to nevadilo. Po silvestrovskej slávnostnej večeri mi všetci zagratulovali a už sme utekali von. S prskavkami v rukách sme sa váľali po snehu, ktorého bolo vtedy dosť. Krik detí sa rozliehal dedinou, dnes počuť rachot petárd a delobuchov. Ako sme dospievali, šantenie v snehu sme vymenili za silvestrovske zábavy. Najkrajšie spomienky však mám na zábavy v martinskom divadle. Najskôr herci odohrali predstavenie, najčastejšie veselohru, a potom sme sa spoločne zabávali a tancovali až do rána. A ako reagujú ľudia, keď zistia, že som Silvester? Takmer vždy sú prekvapení, no občas aj zarazení. Niektorí totiž žili v presvedčení, že to nie je reálne meno, ale len pomenovanie posledného dňa v roku. Dokonca som prekvapil aj svokra. Pri zoznámení si ma najskôr spojila so susedovým koňom. Aj ten sa volal Silvo.



Silvester PAPŠO
Oblasť riaditeľstvo Trnava
SMS OZT ZT Žilina
Funkcia: odborný technický zamestnanec
Odpracované roky na železnici: 39

Tatranské elektrické železnice ovplyvňujú

NOSNÝ DOPRAVNÝ SYSTÉM VYSOKÝCH TATIER OSLAVUJE V DECEMBRI VÝNIMOČNÉ JUBILEUM

Je 20. december 1908 a vo Vysokých Tatrách nastáva historický okamih. Z Popradu do Starého Smokovca sa po 12,8- kilometrovej trati po prvý raz rozbieha nová električka so 40 cestujúcimi. Nikto z nich pri obdivovaní nádhernej tatranskej prírody s panorámou zasnežených končiarov ani len netušil, že sa stal súčasťou významného míľnika verejnej dopravy v tejto rýchlo sa rozvíjajúcej turistickej oblasti. Dobudovaním úsekov zo Starého Smokovca do Tatranskej Lomnice a Štrbského Plesa bola vytvorená sieť Tatranských elektrických železníc (TEŽ), ktorá aj po 100 rokoch dokazuje svoju jedinečnosť v tatranskej dopravnej infraštruktúre.

Fiakre, trolejbusy
Hromadnú dopravu, ktorá by začiatkom 20. storočia rozvážala turistov do vznikajúcich tatranských osád, nahradzovali súkromní fiakristi. O zmenu sa pokúsili miestni podnikatelia z Popradu Viliam Krieger a Vincent Matejka, ktorí v roku 1903 postavili 12-kilometrovú trolejbusovú trať z Popradu cez Veľký Slavkov do Starého Smokovca. Dvojvodičové trolejové vedenie s napätím 550 voltov bolo zavesené na drevených stĺpoch a vedené ako jednostopové. Od 2. augusta 1904 jazdili podľa cestovného poriadku 2 trolejbusy. Boli to ťažkopádne vozidlá pre

33 osôb so šiestimi drevenými kolesami a železnými obuškami. Vedľa vodiča sedel pomocník, ktorý ovládal lanko s odpojiteľným prírodným káblom prúdu, ktoré končilo na štvorkolesovom zbernom vozíku prúdu, tzv. mačke. Pri križovaní sa preto vozidlá zastavili a pomocníci si mačky vymenili. Trasu absolvovali za 75 minút priemernou rýchlosťou 10 km/h. Kvôli nepohodliu cestujúci stále uprednostňovali drahšie fiakre. V roku 1906 sa preto prevádzka vozidiel zastavila a väčšinu technického vybavenia využili pri začínajúcej sa výstavbe električky. Boli to však prvé cestné vozidlá napájané z trolejového vedenia vo vtedajšom Rakúsku - Uhorsku.

Rozmach električkovej siete zastavila vojna

Majitelia trolejbusov získali v roku 1904 povolenie na výstavbu úzkorozchodnej železnice z Popradu až na Hrebienok, pôvodne s rozchodom 700 mm s jednosmerným napájaním 550 V. Návrh neskôr upravili na električku s rozchodom 1000 mm a napájaním 650 V do

Starého Smokovca a odtiaľ pozemnú lanovku na Hrebienok.

Na jar 1908 sa začalo s výstavbou, trolejové vedenie sa ťahalo na drevených stĺpoch, len kolajnice boli tenké, neboli spevnené prídržnicami, preto sa vozne v prudkých oblúkoch často vykoľajovali. Po odstránení technických problémov, po ôsmich mesiacoch výstavby, 20. decembra 1908 začala spoločnosť Tatranské miestne elektrické železnice (Tátrafüredi helyi érdekű villamos vasút - T.H.É.V.) so sídlom v Budapešti s pravidelnou dopravou s piatimi spojeniami denne. Len tri dni predtým spustili prevádzku aj na pozemnej lanovej dráhe na Hrebienok. Už vtedy sa však pripravoval projekt rozšírenia siete tatranských električiek. Druhý šesťkilometrový úsek zo Starého Smokovca do Tatranskej Lomnice uviedli do prevádzky 16. decembra 1911 a tretí, zo Starého Smokovca na Štrbské Pleso v dĺžke 16,6 km, otvorili pre verejnosť 13. augusta 1912. Vo výške 1350 m n.m. vznikla u nás najvyššie položená železničná stanica - Štrbské Pleso. Súčasne sa na trati z Popradu do Starého Smokovca vybuďovalo nové trakčné vedenie s napätím 1650 V. Na pravidelných linkách jazdili 2 motorové nákladné vozne, 3 dvojnápravové vozne EMU 28.0, tri vozne EMU 48.0, poštové vozne EMU 25.001 a EMU 26.001 z budapeštianskej firmy GANZ. Pôvodne sa uvažovalo o ďalšom rozširovaní na západ do Podbanského a Liptovského Hrádku a na východ do Tatranskej Kotliny a Levoče, ale tomu zabránila prvá svetová vojna.

Znárodné električky v katastrofálnom stave

Po vzniku ČSR sa v roku 1922 zmenil názov spoločnosti na Tatranské elektrické vicinálne železnice (T.E.V.D.). Tie zaviedli prísne úsporné opatrenia, okrem nevyhnutných úprav zariadení vykonávali len potrebnú údržbu tratí. V roku 1930 zakúpili prvý motorový vozeň EMU 49.0 československej výroby, inak žiadne významné investičné počiny nerealizovali.

Druhá svetová vojna síce sieť tatranských električiek vážnejšie nepoškodila, ale tá



Štvornápravový električkový vozeň EMU 48.0, vyrobený v roku 1912.



Starý Smokovec pravdepodobne krátko po prvej svetovej vojne s dvojnápravovým a štvornápravovým električkovým motorovým vozňom.



Trakčná meniareň v Starom Smokovci, postavená v roku 1911 počas budovania trate Tatranská Lomnica - Štrbské Pleso.

rozvoj turizmu už sto rokov

bola v katastrofálnom technickom stave. Spoločnosť T.E.V.D. bola 12. októbra 1948 priradená k sieti ČSD a neskôr znárodnená. V snahe o skvalitnenie dopravy v rokoch 1954-56 ČSD nasadili do prevádzky 5 nových vozňov EMU 49.0. Uvažovalo sa aj o nových možnostiach riešenia zastaranej dopravy. Jednou z možností bol aj jednokoľajový pilierový systém ALWEG, na ktorý sa dokonca organizovala verejná zbierka. Ukázalo sa však, že je do horského počasia nevhodný a trať na vysokých podperách by nezapadala do prírody. Bolo rozhodnuté, že TEŽ sa stanú nosným systémom tatranskej dopravy a tak sa v roku 1964 začala generálna rekonštrukcia trakčného vedenia na úseku Starý Smokovec - Tatranská Polianka so súčasnou opravou najkritickejších miest koľajového zvršku.

Nové trojčatá pre Majstrovstvá sveta v lyžovaní

Organizovaním Majstrovstiev sveta v lyžovaní v roku 1970 sa zintenzívnila modernizácia Tatranských elektrických železníc. Zrekonštruovalo sa depo v Poprade pre nové trojčlánkové električky EMU 89.0, prezývané trojčatá. Aby mohli jazdiť v zdvojenom radení, predĺžili sa nástupištia všetkých zastávok. Vybudovaný bol reléový poloautoblok so svetelnými návěstidlami a taktiež nová budova stanice Štrbské Pleso s reléovým zabezpečovacím zariadením. Postavili sa nové meniarne vo Veľkom Slavkove a Vyšných Hágoch, v Starom Smokovci vymenili ortuťové usmerňovače za kremíkové. Na dlhé roky sa stali TEŽ moderným dopravným systémom. Až v rokoch 1983 - 1986 sa uskutočnila úplná prestavba zvršku s použitím novej konštrukcie zvršku a mohutnejších koľajníc S 49, ktoré vytvorili podmienky pre bezpečnú prevádzku. Výstavba novej prijímacej budovy v Poprade v rokoch 1977 až 1982 si vyžiadala od roku 1991 presmerovanie trate TEŽ a jej mimoúrovňové zaústenie do stanice Poprad-Tatry.

Výzor TEŽ zmenili nové električky aj víchrice

Pre prevádzku nových elektrických jednotiek radu 425.95 v roku 2001 bolo nevyhnutné prispôbiť trate a nástupištia TEŽ. O rok neskôr zrekonštruovali nástupištia v Poprade a na Štrbskom Plese. Veľké škody na infraštruktúre napáchala víchrica 19. novembra 2004, ktorá na dlhé mesiace odstaviť niektoré úseky. Pri oprave mostov v roku 2006 prvý raz v histórii TEŽ použili vrtulník na prepravu prefabrikátov. Posledným významným počínom na tratiach TEŽ bola rekonštrukcia stanice v Starom Smokovci. Jej vnovopené nástupištia boli odovzdané do užívania 20. júna 2008.

Storočnej jubilatke prajeme veľa ďalších rokov v dobrom stave a veľa cestujúcich turistov.

(balky)

Foto: balky, al, archív MDC



Víhrica z 19. na 20. novembra 2004 radikálne zmenila pohľad na Vysoké Tatry. Popadané stromy poškodili trakčné vedenie so stožiarmi, zabezpečovacie zariadenia aj niektoré budovy TEŽ, nepoškodili však nové električky 425.95. Aj tak sa výška škôd na infraštruktúre vyšplhala na 150 miliónov korún. V úseku Starý Smokovec - Štrbské Pleso sa muselo vymeniť 300 trolejších stožiarov, trať bola daná do prevádzky až 10. júna 2005.



Trojčlánková električka EMU 89.0, dodaná v roku 1970 pre Majstrovstvá sveta v lyžovaní, pred modernou prijímacou budovou v Poprade.



Unikátna električka Kométa z roku 1912, pôvodne EMU 26.001 určená na prepravu pošty a batožiny tzv. Nová pošta, slúžila v TEŽ až do roku 1977. Dnes je majetkom MDC a aj vďaka Klubu veteránov železníc v Poprade môže pôzovať v zachovalom stave v stanici Starý Smokovec.



Dňa 20. septembra tohto roku slávnostne odhalil Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR, pamätnú tabuľu na priecheli prijímacej budovy v Starom Smokovci pri príležitosti 100. výročia spustenia prevádzky TEŽ medzi Popradom a Starým Smokovcom.



Publikácia autorskej dvojice Ladislav Olexa - Jozef Strišš „Kolajová doprava vo Vysokých Tatrách“, vydaná pri príležitosti 100. výročia otvorenia prevádzky TEŽ vydavateľstvom Webex media, s. r. o. s významnou podporou celého radu sponzorov, nadväzuje na viaceré publikácie, ktoré sa téme železničnej dopravy v oblasti Vysokých Tatier venovali v minulosti. Na rozdiel od väčšiny z nich však spracúva predmetnú problematiku veľmi komplexne a významné udalosti prezentuje v širších súvislostiach. Publikácia sa vyznačuje prehľadnou štruktúrou. Kvalitná grafická úprava dovoľuje vyniknúť najmä rozsiahlej obrazovej dokumentácii, v ktorej čitateľa zaiste zaujmú niektoré menej známe obrázky. Kniha s obsiahlym resumé v angličtine a nemčine zaiste obohatí knižnicu každého priaznivca železníc.
Ing. J. KUBÁČEK, CSC.

Ešte keď rybie bruchá praskali...

STAVBA A ÚDRŽBA ŽELEZNIČNEJ TRATE

Vývoj koľajovej dopravnej cesty sa začal dávno pred tým, než vstúpil na scénu parný stroj. Jej prvou podobou boli jednoduché drevené trámy v nemeckých a tirolských rudných baniach v 16. storočí. Ich povrch začali v Anglicku počas druhej polovice 18. storočia spevňovať liatinovými pásmi a v roku 1770 sa objavili aj skutočné liatinové koľajnice na pozdĺžnych a priečných drevených podvaloch. V roku 1799 dospel vývoj k „samonosným“ liatinovým koľajniciam tvaru rybieho brucha. Aj tie však pod prvým ťažkým parným rušňom praskali ako zápalky.

Koľajnice, klince, podkladnice...

Uspokojivé riešenie sa našlo až roku 1820 a spočívalo v zavedení výroby prvých valcovných koľajnic z kujaného, tzv. zvarkového železa. Takéto koľajnice, zatiaľ s prierezom podobným hríbu a upevňované do zvláštnych stoličiek, sa objavili i na prvej parostrojnej železnici na Slovensku z Marcheggu do Bratislavy. Prakticky súčasne s nimi sa však začali používať aj prvé širokopätňé koľajnice. Zvarkové železo spôsobovalo v súvislosti s rastom zataženia tratí čoraz väčšie problémy, keďže koľajnice z mäkkého železa si v niektorých prípadoch vyžadovali výmenu už po 4 rokoch. Ťažkosti sa podarilo odstrániť až v 70. rokoch 19. storočia v súvislosti so zavedením Bessemerovej výroby ocele – životnosť nových koľajnic bola oproti starým koľajniciam až desaťnásobná. Hmotnosť koľajnice postupne vzrástala od cca 26,6 kg/m v polovici 19. storočia až na 65 kg/m v druhej polovici 20. storočia, ich dĺžka počas tohto časového intervalu vzrástala z cca päť až na dnešných mnoho desiatok metrov.

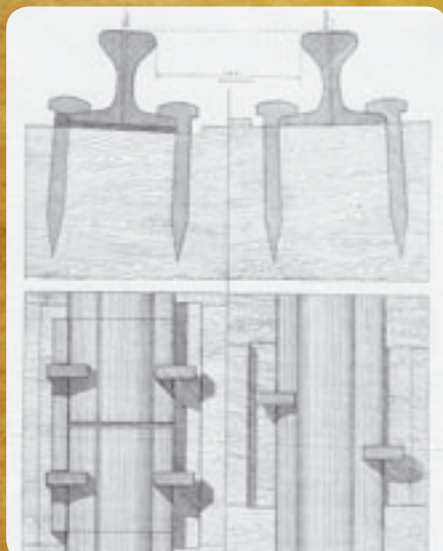
Koľajnice sa k podvalom pripevňovali prostredníctvom hákových klinecov, náležitý sklon koľajnic sa docielil zateslovaním podvalov. Od 60. rokov 19. storočia sa v konštrukcii zvršku čoraz viac udomácňovali podkladnice, používané skôr iba v oblúkoch a pri stykoch. Vedľa obvyklých plochých platničiek sa v najťažších zvrškoch začali od konca 19. storočia objavovať i podkladnice so sklonom (nevyžadujúce práčne teslovanie podvalov) a podkladnice s rebrom, odľahčujúce tradične používané hákové klince. Popri týchto klincoch sa na najťažších úsekoch začali v tom istom období uplatňovať tiež vrtule. V súvislosti so zjednocovaním typov koľajnic po vzniku ČSD sa na Slovensku objavil nový spôsob upevnenia koľajnic k podvalom prostredníctvom rozpôn, umožňujúcich jednoduchú úpravu rozchodu na podkladnici so sklonenou hladkou úložnou plochou. Ďalšie novinka sa v tomto smere uplatnila v roku 1972, kedy sa na tratiach ČSD začal používať ľahší zvršok S 49, dovtedy obvyklý na rakúskych a nemeckých železničiach. Ten využíval rebrové podkladnice, ku ktorým bola päta koľajnice prítlačaná zvierkami s prierezom podobným prierezu zvonu. V súčasnosti sa používa bezpodkladnicové priame pružné upevnenie s pryžovou podložkou a pružnou zvierkou alebo sponou.

Koľajnice

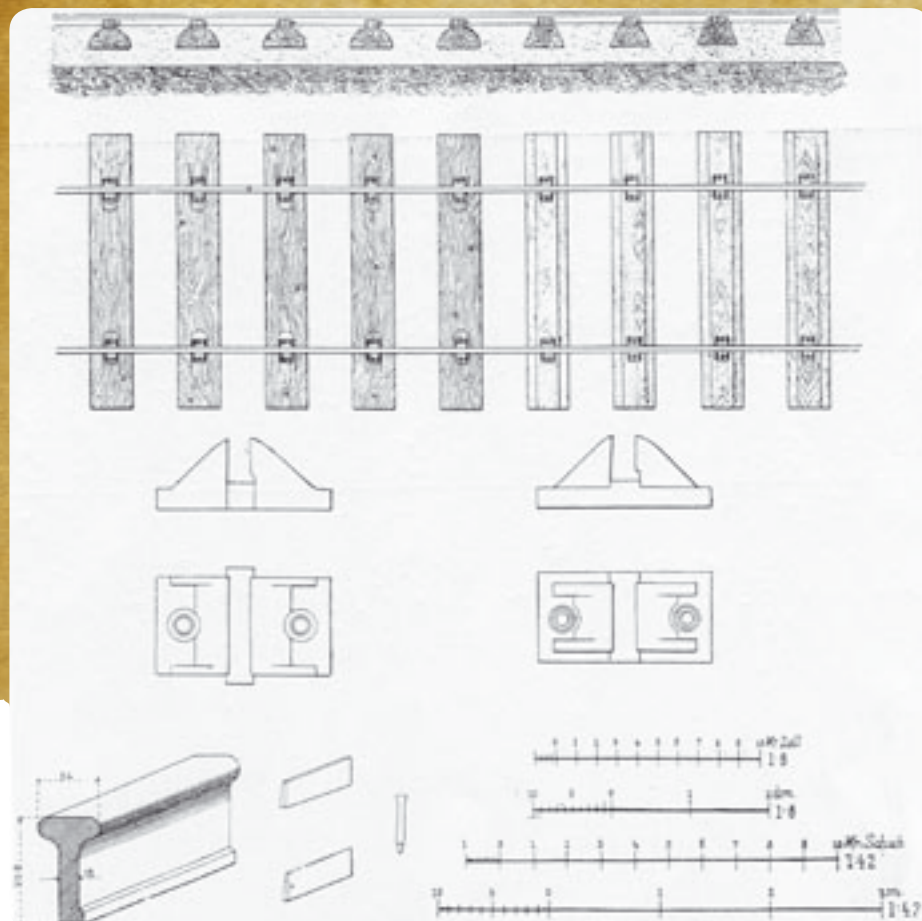
Styk prvých širokopätňých koľajnic býval vytvorený na masívnejšom podvale bez spojok. Tie sa však objavili už v 50. rokoch 19. storočia v podobe jednoduchých plochých železných pásov. Pravdepodobne niekedy v 70. rokoch 19. storočia sa v konštrukcii zvršku na území Slovenska začal používať previslý styk. Dôvodom pre jeho zavedenie bola snaha predísť veľmi silnému opotrebeniu hláv koľajnic v mieste doterajšieho styku, ukladaného na stykovom podvale. Pretože takáto konštrukcia si vyžiadala podstatne zvýšiť tuhosť spojky, bol jej dovtedajší plochý prierez nahradený prierezom v tvare L alebo Z. Návrat pôvodných plochých spojok umožnilo až zväčšenie profilu koľajnice, ktorý dovolil vyhotoviť masívnu plochú spojku dostatočnej tuhosti. Pri údržbe sputovaných koľajnic na dlhších spádoch sa potvrdzovala skúsenosť, že reakcia dobre ukotvených podvalov dokáže zachytiť sily, spôsobené tepelnou dilatáciou koľajnic. Využitie tohto poznatku viedlo k zavedeniu bezstykového koľaje, ponúkajúcej možnosť odstrániť koľajnicový styk ako najslabšie miesto konštrukcie zvršku, i pomohlo výrazne zvýšiť kvalitu jazdy železničných vozidiel. Hoci prvé experimenty so zvarovaním koľajnic sa na Slovensku uskutočnili už v rámci novostavby železnice Handlová – Horná Štubňa v Bralskom tuneli roku 1929, k masovejším uplatneniam tejto technológie došlo až od druhej polovice 50. rokov 20. storočia.

Drevené, oceľové, železobetónové podvaly

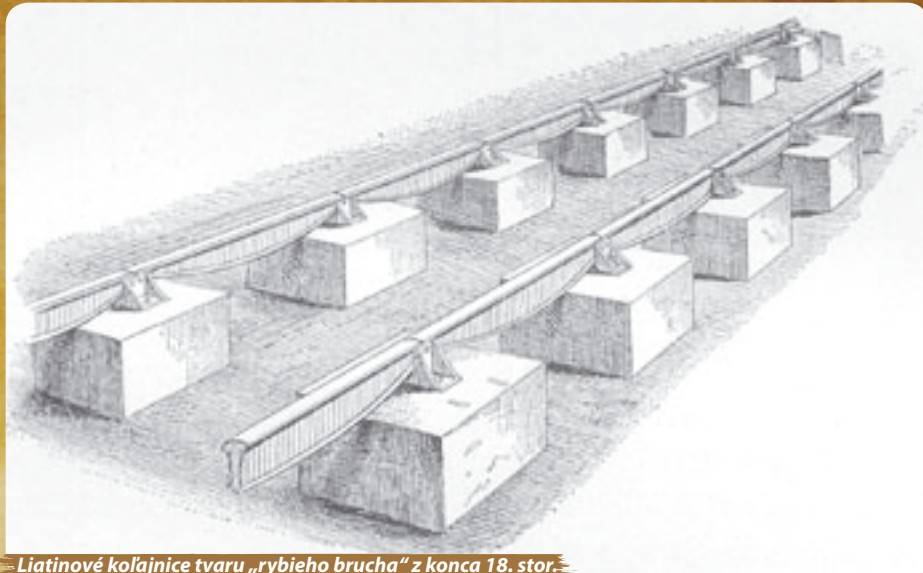
Podvaly na prvých železničiach boli obvykle vyrobené z dubového alebo bukoveho dreva.



Prvé širokopätňé koľajnice z polovice 19. stor použité na trati Bratislava – Pešť.



Hríbové koľajnice v stoličkách, použité na trati Marchegg – Bratislava roku 1848.



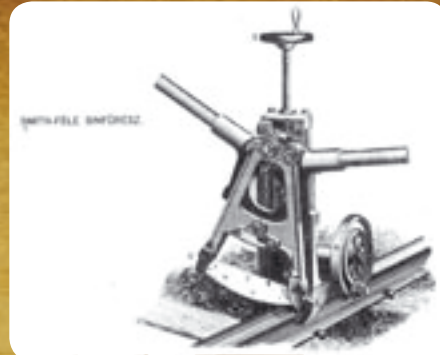
Liatinové koľajnice tvaru „rybieho brucha“ z konca 18. stor.

Úsilie zvýšiť ich nízku životnosť prinieslo po neúspešných pokusoch prvé priaznivé výsledky až v 60. rokoch 19. storočia, keď sa pre impregnáciu použila zmes chloridu zinočnatého a dechtového oleja s krezotom. Keďže spokojnosť s dosiahnutými výsledkami nebola úplná, začalo sa počas 80. rokov 19. storočia výraznejšie experimentovať s oceľovými podvalmi. Problém sa však napokon vyriešil uplatnením Rüppingovej metódy tlakovej impregnácie dreva, pochádzajúcej z roku 1902. Metóda spočívala v tlakovom napúšťaní drevených podvalov zmesou dechtových olejov s malým množstvom fenolov a umožnila viac využívať na výrobu podvalov i mäkké drevo. Od 60. rokov 20. storočia sa v širšej miere začali používať železobetónové podvaly.

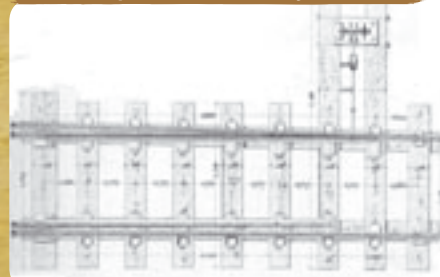
Výhybky

Pre prechod vozidiel z koľaje na koľaj sa na Slovensku spočiatku zvyčajne používali vlečné výhybky, ktoré boli síce stavebne jednoduché, avšak v prevádzke pomerne nebezpečné (pri jazde od srdcovky k bodu rozvetvenia nesprávne postavené vlečné výhybky nevyhnutne nasledovalo vykoľajenie). V 60. rokoch 19. storočia však už prevládali oveľa bezpečnejšie výhybky s jazykmi a opornicami. Ich jazyky boli otočne uložené na čapoch a podopierané

klznými stoličkami. Zabezpečenie správnej vzájomnej polohy jednotlivých pohyblivých častí výhybky (táto časť výhybky sa nazýva výmena) zabezpečovali obvykle pozdĺžne podvaly umiestnené pod vlastnými priečnymi podvalmi výmeny, alebo bola výmena umiestnená na plechovej podložke (podvlak) a prostredníctvom nej prípevnená k priečnym podvalom. Srdcovky výhybiek sa v tomto období spočiatku najčastejšie vyrábali z obvyčajných koľajníc, neskôr sa pre ich zhotovovanie začala využívať tvrdená liatina. Tú na prelome 19. a 20. storočia nahradila Bessemerova alebo kelímková oceľ, vývoj ale napokon skončil opäť pri srdcovkách z koľajníc, pravdaže v zdokonalenej podobe. Zvýšenie spoľahlivosti prilahnutia jazyka k opornici prinieslo v 80. rokoch 19. storočia zavedenie hákového záveru alebo prítlačnice, plynulosť prechodu železničných vozidiel výmenou významne zlepšili výhybky s perovými jazykmi, ktoré sa popri obvyklých čapových objavili začiatkom 20. storočia. V ich konštrukcii sa objavilo dotyčnicové usporiadanie jazykov, nahradzujúce doterajšie sečné. Zväčšil sa tiež polomer odbočenia z doterajších 200 na 300 metrov, čo umožnilo bezpečný prechod vlaku odbočkou aj pri rýchlosti 50 km/h. Drobné korekcie dosiaľ bežných uhlov odbočenia priniesla zmena



Smithova píla na rezanie koľajníc.

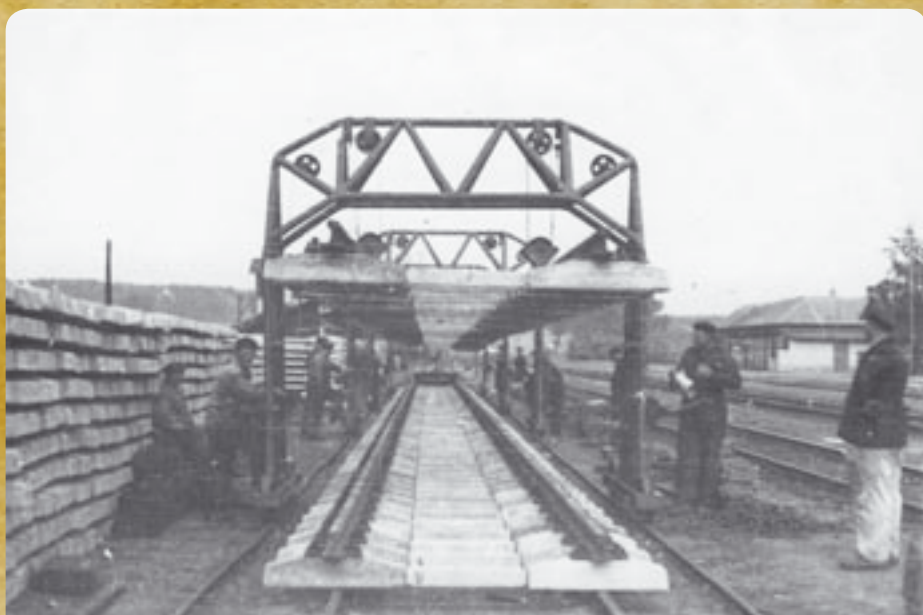


Čapová výhybka vo svojom najstaršom vyhotovení zo 60. rokov 19. storočia.

doterajšieho vyjadrovania tohto uhla v stupňoch (obvykle 6 alebo 7 stupňov) na jeho vyjadrovanie pomerom v rozmedzí 1:6 až 1:18,5 (najčastejšie 1:9, prípadne 1:7,5). Výhodou nových typov výhybiek bol plynulejší prechod vlaku odbočkou a jednoduchosť ich úpravy na inštaláciu v koľajových oblúkoch. Bezpečné vedenie dvojkolesia cez novozavedené križovatkové výhybky s uhlom kríženia 1:11 si vyžadovalo zaviedenie pohyblivých srdcoviek.

Všetky práce na zvršku sa spočiatku vykonávali ručne pomocou najjednoduchšieho náradia (okrem bežného náradia pre zemné práce sa používali najmä kliešte na prenášanie koľajníc, západková vrtačka na vrtanie koľajníc a ohýbačka koľajníc) a pomocok (jednoduché rozchodky, šablóny pre teslovanie podvalov, meradlá pre stanovenie úklonu koľajníc a vodováhy pre meranie prevýšenia koľaje). Koncom 19. storočia bol tento sortiment obohatený o Smithovu pílu na koľajnice, vrtačku na podvaly (uplatňovanú v súvislosti s používaním vrtúľ pre upevnenie koľajníc) i rôzne typy zdvíhakov a rozchodiek, kombinovaných s vodováhou. Pre zimnú údržbu tratia sa v tomto období začali používať popri starších koľajových snehových pluhoch v ojedinelých prípadoch tiež parné snehové frézy. Výrazný nástup mechanizácie však nastal až v druhej polovici 50. rokov 20. storočia v podobe strojných podbíjačiek elektrických ručných vibračných podbíjačiek, strojov na zatáčanie upevňovadiel a žeriavikov s koľajovými podvozkami Mamatej. V druhej polovici 60. rokov proces pokračoval nástupom ťažkej mechanizácie pre stavbu a veľké opravy tratí – najmä strojov na trhanie a kladenie koľajových polí, zhutňovačov a čističiek štrkového lôžka. Obdobie po roku 1971 je charakteristické postupným zavádzaním liniek pre regeneráciu materiálu a výkonných automatických strojov, radených do technologických reťazcov, umožňujúcich efektívne vykonávať rozsiahle líniové opravy.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.
Foto: archív MDC



Žeriav Vošahlík boli v 40. rokoch 20. stor. prvými väčšími mechanizačnými zariadeniami na ČSD.

V kuchyni na koľajniciach varia aj počas Vianoc a Silvestra

SVIATKY POHĽADOM Z INEJ STRANY

Ozaj je len málo tých, ktorí pri cestovaní vlakom aspoň raz nenavštívili reštauračný vozeň. Či už na malé občerstvenie alebo na nejakú špecialitu, ktorú nájdu v solídnej ponuke jedálneho lístka. Vždy je si z čoho vybrať, často i pochúťku, ktorú by ste doma možno ani neskúsili urobiť. Kolesá vlaku hrajú svoju monotónnu pesničku, za oknami sa striedajú stanice. Sedím v reštaurácii na kolesách, ktorá začína „žiť“ vianočnou atmosférou. Prijemná ozdoba nenápadne pripomína, že sa blížia jedny z najkrajších sviatkov roka. Ozaj, viete, ako prežívajú Vianoce a Silvester tí, ktorí sa starajú o našu spokojnosť počas cestovania?

- Za tých devätnásť rokov, čo pracujem v tomto fachu, som počas sviatkov slúžil štrnásťkrát. Vianoce, Silvester... Je to čas, keď i cestujúci sú trochu ohľadupľnejší nielen k sebe, ale i k sprievodcom či k nám. Vládne väčšia pohoda, akoby sa vytratilo i to ponáhľanie sa, nervozita. Vtedy cestuje ozaj len ten, kto musí. Mne osobne sa slúži lepšie cez Vianoce. Televízny program je vtedy o ničom, stále tie isté reprízy, a do práce človek ide tak, či tak, - prezrádza „šéf“ jednej posádky reštauračného vožňa Andrej Oláh. A čo ponuka na jedálnom lístku? Môže si cestujúci vybrať aj nejaké vianočné špeciality? - Ponuku naozaj určuje jedálny lístok. Špeciálne na sviatky nechystáme nič mimoriadne, veď špeciality máme počas celého roka. U nás napríklad v ostatnom čase „letí“

hoda zo sviatkov? - loví v pamäti Andrej Oláh, - Žeby silvestrovská? Vracali sme sa po sviatkoch z Bratislavy do Košíc, keď si k stolu prisadli dvaja chlapci, jeden v košeli s krátkymi rukávami, druhý v tričku. Nechá-pavo som sa na nich díval len dovedy, keď prezradili, že vetrovky im zhoreli na námestí v Paríži, kde sa lúčili so starým rokom...

V IC vlaku Šariš vás v reštauračnom vozni privíta osádka Juraja Hamka. „Hlavný“ Michal Baltes za roky služby tiež prežil ne jeden sviatok v práci. - Nemôžem povedať, že sú to dni ako ostatné. Zažili sme túru, keď v celej súprave sedelo osem ľudí...a na Silvestra traja...Cez sviatky by mal byť každý pri svojej rodine a v práci len tí, ktorí naozaj musia... Aké špeciality pýtajú v „ich“ vagóne cestujúci? - Je toho veľa dobrého, čo ponúkame, - hovorí kuchár Ladislav Šala. - Ale asi najviac si objednávajú zemiakovú placku s kuracím mäsom. A vyprážený syr, ten je veľmi obľúbený, bez ohľadu na ročné obdobie.

V reštauračných službách na železnici pracuje i manželský pár Alica a Gabriel Palaščákovci. - Tým, že sme spolu i v práci, sviatky sú



Naslovovzatý odborník v svojej profesii Andrej Oláh.



Maňka Macková a Robo Ujváry tvoria neodmysliteľnú súčasť osádky Andreja Oláha.

veseľšie. I cestujúci sú akísi iní, ohľadupľnejší, vládnejší. I keď ich cestuje oveľa menej ako po iné mesiace. Najmä cez Vianoce, môžeme ich spočítať na prstoch jednej ruky. Robili sme i minulé Vianoce a neprišiel k nám nikto...Tohto roku nám služba vyjde na Silvestra, to sa budeme vracat' z Bratislavy do Košíc. Uvidíme, aké prekvapenie nám prinesie. A zážitok zo sviatkov? - Jedného Silvestra s nami cestoval Kanadan. Vracal sa do svojho rodiska za rodičmi. Milo nás prekvapil, keď sa živo zaujímal o našu prácu. A vedel ju aj ohodnotiť. Ako ináč, na výbornú... (smiech) Že sa v našej profesii vyznal, dokazovalo i jeho povolanie, má na starosti prípravu svadobných a iných hostín.

Vianoce sa nezadržateľne blížia. Keby vás náhodou počas sviatkov „zavialo“ i na cesty, nezabudnite navštíviť reštauračný vozeň. Určite vás milo prekvapia. Nielen vynikajúcou kvalitou jedál, ale i príkladnou obsluhou prívetivého personálu. Tak šťastné a veselé!

Vladimír SALZER,
foto: autor



Časť kolektívu reštauračného zariadenia v IC Šariš, zľava Michal Baltes, Peter Süc a Ladislav Šala.

hubársky rezeň, ale i špecialita kuchára kuracie plnené prsia s čučoriedkovou omáčkou a ako príloha ryža. Určite si však z našej ponuky dokáže vybrať každý podľa svojej chuti.

Kolektív Andreja Oláha je trojčlenný. Okrem šéfa mu dobré meno robí Robo Ujváry a Mária Macková. „Maňka“, ako ju familiárne nazývajú kolegovia, je okrem iného i fantastická kuchárka. Hociktorá vychýrená reštaurácia by v nej našla super majsterku svojej kuchyne. - Prí-



Manželský pár Alica a Gabriel Palaščákovci.

SEN o knihe pre železničiarov

OD DETSTVA VÍDAVALI KÚDOLY DYMU A PARY PARNÝCH RUŠŇOV

Sny patria neodlučiteľne k životu človeka a je úplne jedno, či ide o sny v bdelom stave alebo v spánku. Rozdiel je len v tom, že sny v bdelom stave sa nám občas môžu splniť, ale časový úsek ich napĺňania môže byť rôzny. Takýto sen snívajú aj dvaja bratia – železničiar telom i dušou. Nevadí, že jeden z nich, Ján Wenzl má 95 a mladší Eduard Wenzl „iba“ 81 rokov.

Obaja patria k „echt“ železničiarkej rodine a také sa veľmi často vyskytujú v lokalite pri jednej z najväčších zriaďovacích železničných staníc na Slovensku v Bratislave na Východnom. Mnohým železničiarom i neželezničiarom je táto časť Bratislavy medzi Račou a Vajnormi v posledných rokoch skôr známa z historických zrazov železničnej techniky, než z toho, čo tu títo dvaja bratia zažívali. Od detstva vídali kúdoly dymu a pary, ktoré tu v plnom pracovnom nasadení produkovali parné rušne, dnes už exponáty. Niet sa čo čudovať, že ak bol železničiarom otec, stali sa nimi z 11 detí aj jeho 6 synovia. Otec robil vlakvedúceho a synovia sa uplatnili v rôznych profesiách. Aj starý otec z maminej strany bol železničiar – „traťovák“. Ako rástli, tak sa im postupne otváral svet železníc, až sa im prirodzene stali miestom na profesionálne uplatnenie. Nezabránila tomu ani nepríjemná udalosť v rodine, keď ako jeden z prvých na železnici u nás zahynul bratanec ich otca. Eduard nemal ešte ani 18 rokov a už nastúpil počas vojny k železničiarom. Bolo treba každú ruku a on práci na železničiach rozumel. Začínal ako traťový robotník a skončil ako výpravca a dispečer. Tí, ktorí na železnici pracujú dlhšie, si pamätajú, ako sa Východné modernizovalo a ako tam bývali koľaje „zapratané“ nákladnými vozňami, o čom dnešní manažéri môžu iba snívať.

A ako to je s tým snom?

- **My, ešte žijúci členovia tejto rodiny, sme sa rozhodli tieto veci dať na papier a dúfame, že sa nám podarí, aby z toho bola krásna kniha o našom Rendeze, čiže Železničnej stanici Bratislava východ,** - začal svoje rozprávanie mladší z bratov. - **V pripravovanej knihe zachytávame vznik obce, jej rozvoj, vznik športových a kultúrnych spolkov, bombardovanie počas 2. svetovej vojny, budovanie ihrísk, škôlok, záhradkárčenie a všetko, čo nám chýbalo. Žili sme si tam ako jedna rodina a tak sme sa aj správali, keď**



Ján a Eduard Wenzlovci.

bolo treba niekomu pomôcť. Boli sme trochu odtrhnutí od ostatných mestských častí, nuž sme si život vylepšovali ako sa dalo,- zaujímavými spomienkami sa pridá do debaty aj starší brat Ján, ktorý si spomína na nešťastné vojnové roky. - **Vyučil som sa za strojného zámočníka, ale neskôr som sa stal rušňovodičom. Rušné boli najmä vojnové roky, keď sme vozili vojenské transporty do Budapešti.**

Chodili sme na rušňoch radu 387, ktoré sme prezývali Mikádo. Pec bola na nich taká veľká ako menšia izba. Keď sme prišli do depa v Budapešti dozbrojiť rušne uhlím a vodou, tak nás tam všetci obdivovali, lebo také veľké rušne nevideli.

Niet sa čo čudovať, že keď bratia Wenzlovci spustili spršku informácií a spomienok, tak som mohol všetko zaznamenať iba vďaka diktafónu. Zároveň mi bolo jasné, že ani percento z toho sa do našich novín z priestorových dôvodov nedostane, a preto im fandím a želám, aby sa im sen o knihe, ktorú majú viac-menej pripravenú, stal skutočnosťou. Bolo by chvályhodné, ak by firma so 160-ročnou históriou venovala viac prostriedkov na zachovanie svojej histórie. V tomto prípade mám na mysli všetky tri železničné spoločnosti, ktoré by sa mohli rozumne dohodnúť na spoločnej podpore pri zdokumentovaní svojej histórie a jej prípadnom vydaní v knižnej podobe. Spomínam si na úžas, keď som ako mladý našiel v archíve redakcie Železničiar vyše 120-ročný album s fotografiami z budovania Košicko-bohumínskej dráhy. Zanechajme aj my takéto úžasné prekvapenia pre nastávajúce generácie...

Mgr. Jozef LEHOCKÝ

Foto: autor a archív E. Wenzela



Železničiar - súrodenci Wenzlovi pred rokmi.

Predstava prázdneho miesta pri štedrovečernom stole je bolestná

FOND SOLIDARITA JE V KRITICKEJ SITUÁCII NABLÍZKU A OPRAVNENÚ POMOC NEODMIETA

Železničiarška rodina ako stovky iných. Obidvaja manželia denne dochádzajú na svoje pracoviská vlakmi, ktoré ich teda nielen živí, ale i vozia za prácou. Žijú v rodinnom dome s tromi deťmi so školskými povinnosťami a aj s manželovými rodičmi už pomaly v pozhnanom veku. A do toho všedno-reálneho života ako blesk z jasného neba zasiahne okamžitá smrť manžela, otca i syna pri pracovnom výkone.

- Zostali sme zlomení ako tie triesky dreva, - hovorí Jarmila Kubáňová, tranzitérka – pripravárka zo Železničnej stanice Kralovany, ktorej manžel Stanislav tragicky zahynul jednej januárovej noci tohto roku. A to priamo na svojom pracovisku Žilina – zriaďovacia stanica v Starej Harfe, kde pôsobil ako vedúci posunu. Piata posunujúca záloha počas nočnej služby prestavovala skupinu 21 vozňov, ktoré boli naložené koksom a vedúci posunu riadil tento proces rádiostanicou. Z koľaje sa postupne presúval na stúpačku a opäť chádzou organizoval stlačenie vozňov. A pri jednej takejto činnosti došlo pohybu- júcim sa koľajovým vozidlom k stlačeniu trupu Stanislava. Vyšetrenie udalosti ukázalo okamžitú smrť. – **Naposledy sme sa videli skoro ráno, ja som prišla z nočnej služby, manžel sa chystal na 16, 30 hod. na vlak do turnusovej služby a mal sa vrátiť až na ďalší deň. Zalieval mi kávu, prehodili sme v kuchyni pár slov a ako som mala vo zvyku pri odchode z domu, vyšla som na balkón zakývať mu. Netušila som, že je to poslednýkrát v našom spoločnom živote. O deň na to sa o tragédii dozvedela švagriná a prednosta s námestníkom zo žilinskej železničnej stanice nám osobne prišli oznámiť, čo sa udialo. Odišiel ako 46- ročný. Keď človek prekoná prvý šok, musí riešiť zásadné veci a vtedy sa pomoc nielen rodiny, ale i kolegov z obidvoch našich pracovísk veľmi zide. A vtedy som si uvedomila i silu slov, ktoré niekedy odznievajú na pracoviskách pri príležitosti radostných udalostí „aby sme sa finančne skladali len pri narodeninách, svadbách, a nikdy nie pri úmrtiach“. Žiaľ, prišla i taká chvíľa a vtedy ma spolupracovníci upozornili na možnosť požiadať o finančnú výpomoc fond Solidarita. Viem, že už**

mnohým rodinám pomohol a funguje vlastne zásluhou všímavých ľudí, ktorým sa nelení vyplniť tlačivá a reagovať na jednotlivé kampane. A pritom nikto nemusí priamo siahnuť do peňaženky, - jedným dychom opísala dramatické chvíle i spôsob zmiernenia krutých okamihov pani Jarka. Nemusela zháňať informácie ako postupovať, všetko jej citlivo objasnila správkyňa fondu Ing. Katarína Bubánová.

Čerstvá vdova, i keď so slzami v očiach, musela upokojovať v šútovskom rodinnom dome aj manželových rodičov. „Napraviť“ treba trúchlivé myšlienky detí, z ktorých už prvé dve sice vyrástli z detských nohavíc, ale smútok si vek nevyberá.

- **Doma mám školáka, ďalší syn už pracuje a domov chodí na konci týždňa, dcéra žije v Čechách, kde aj vyštudovala. Manžel sa už jej promócií nedožil. A akú veľkú radosť by z toho mal! Táto nečakaná tragédia nás ešte viac zomkla. Predtým sme považovali za samozrejmosť odchody a príchody členov rodiny bez mimoriadnych emócií. „Ideš do práce a z nej i prídeš“. Teraz si dáme pusku a akosi samozrejme doložíme „dávaj si pozor“. Keď umývam dlaždice, vždy mám pred očami, ako ich ukladal na podlahu. Manžel bol zručný aj pri práci s drevom, chvíľu aj pracoval vo fabrike s**

drevom. Všetkých deväť okien obložil dreveným rámom. A príroda, to bolo naše, my tu hovoríme, že ideme do hory. Raz na čučoriedky, raz na huby. Zlákal i kolegov na výlety do Malej Fatry, na Chleb, - taktó



Jarka Kubáňová ako tranzitérka – pripravárka v Železničnej stanici Kralovany spisuje nákladné a manipulačné vlaky, ako aj traťové stroje priamo v areáli stanice.

sa pani Jarka rozpamätávala na chvíle v rodinnom kruhu. Neodbytné myšlienky sa Jarke vyroja každého 26. v mesiaci, v ten deň sa udiala smutná udalosť. Stačí jej pozerat cez okno na vozne, medzi ktorými sa aj ona musí svižne pohybovať, a tuší ako sa to stalo. Každý večer pri pohľade na manželovu fotografiu mu porozpráva, čo sa práve cez deň stalo, bez toho jej deň nemá konca.

Mária PALIČKOVÁ, foto: autorka a rodinný album

Pár vrúcnych slov

Bližšie sa vianočné sviatky a tie budú pre nás tento rok iné. Vkráda sa i akási úzkosť a smútok. Budú to prvé Vianoce bez nášho milovaného manžela, otca a syna Stanislava Kubáňa. Predstava prázdneho miesta pri štedrovečernom stole nám spôsobuje ostrú bolesť v našich srdciach a vtlačá nám slzy do očí. Tragicky zahynul pri výkone povolania, ktoré prikladne a s láskou vykonával niekoľko rokov. Jeho vzťah k práci neovplyvnila ani vzdialenosť, ktorú musel prekonávať, aby sa dostal na svoje pracovisko do Žiliny. Tešil sa na svoju milovanú dedinku, v ktorej vyrastal a v ktorej sme prežili naše manželstvo a vychovali tri deti, ktoré veľmi miloval.

V ťažkých chvíľach mi veľmi pomohla rodina, priatelia, kolegovia, ale i pani Katarína Bubánová, z fondu Solidarita, ktorej by som touto cestou chcela vyjadriť vďaka za všetko čo pre nás urobila.



Manželia Kubáňovi s 18-ročným synom Jurajom

„Nebojte sa, železničari vás nenechajú v štiche“

BUDEM ŠÍRITEĽKOU DOBRÉHO MENA NÁŠHO FONDU

Odhodlanie, plné nasadenie a veľká dávka pozitívnej energie sú potrebné na to, aby rodina, ktorá má dieťa s postihnutím, zvládla každodenné úkony a zdĺhavú mašinériu úradníckych vybavovačiek. K takým patrí i rodina Hornáčkových. Matka Martina pracuje ako technická zamestnankyňa v sekcii železničných tratí a stavieb OR Trnava. Otec tiež robí v doprave, ale cestnej.

Päťročná Terezka sa narodila s vývojovou chybou, chýba jej jedna tretina oboch horných končatín. – **Pôrod som zvládla pomerne rýchlo, prekvapilo ma však to nečakané ticho, ktoré po chvíľke nastalo. Žena, keď porodí, čaká radostnú novinu. Keď som sa dozvedela, čo dieťaťu chýba, mala som obavy ako to oznámiť manželovi, rodine. Prekvapenie, až šok, sme každý museli v sebe spracovať, čo sa podarilo zvládnuť. Potom už nastali prozaiickejšie starosti. Kládla som si mučivé otázky, ako si raz Terezka zatiahne zips, ako si zašnúruje topánky,** - vyznáva sa zo starostí pani Hornáčková. Mučivé otázky si však prestala klásť, keď sa ocitla v nemocnici na bratislavských Kramároch, lebo Terezka sa musela podrobiť menšiemu zákroku na inej časti tela. A tam sa jej pred očami odohrávali oveľa smutnejšie osudy rakovinou postihnutých detí...

Nuž, pevné predsavzatie nevzdávať sa našlo oporu nielen v rodine, ale aj u zdravotníckeho personálu na ortopedicko-protetickej klinike. Radila sa, hľadala riešenie v podobe mechanickej protézy.

- **Dieťa sa medzitým naučilo pracovať aj s tými nedorastenými končatinami a to tak šikovne, že sme neraz s údivom sledovali jej počiny. Protézy sme jej s ťažkosťami nasúvali a zistili sme, že sú neohybné a tvrdé. Majú skôr estetický charakter než skutočnú funkčnosť. Pokúšali sme sa dodržať predpísaný čas, ktorý ich mala mať „namontované“. Radšej sa naučila narábať**

lyžicou aj bez nich, vie si umyť zuby a ešte aj po 20 minútach „mocovania sa“ s pančuchami si ich natiahne. A trvá na tom, aby to urobila úplne sama. Neraz sa nám smeje, že to my máme sami so sebou problém, ona ho nemá. Tým sa riadi aj v škôlke v Pavliciach, kde bývame. Už je tam tretí rok a zapadla do kolektívu zdravých detí. My spolu sadíme, pečieme. A dokonca za neporiadok vie pokarhať. Prišli sem redaktori z časopisu Život a predsieni boli iba tak ledabolo pohoďené ich topánky. Nevydržala, aby to neokomentovala, - charakterizuje skutky svojej dcéry pani Martina. Zároveň sa vrátila do spomienok pred troch rokov, keď po krátkom čase, ako sa vrátila z materskej na svoje pracovisko, zistila ďalšie tehotenstvo. A v takom čase je človek podrobený súženiu, trápeniu. Pani Martina je totiž vedená v databáze gynekologicko - pôrodnickej kliniky ako diabetička, i keď bez vážnejšieho nálezu. Mučivé otázky musela z hlavy vypustiť a po pôrode bola radosť prevelká, lebo dievčatko bolo úplne fit. Staršia však nakúpala do perinky, či je všetko tak, ako má byť. – **Je medzi nimi krásny vzťah. Ale nechceme, aby nám raz v dospelosti Terezka vyčítala, že sme nevyužili všetky dostupné možnosti, aby sa vyrovnala sestre. A tak sme sa dostali až k ďalšiemu riešeniu, akými sú myoelektrické protézy. Zatiaľ iba na jednu ruku. Táto pomôcka signalizuje svalový impulz, ktorý ide z mozgového cen-**

tra a čiastočne rozhybe nehybné predlaktie. Sumu 400 tisíc korún by sme však ťažko dali dohromady. Zdravotné poisťovne môžu pokryť iba časť nákladov, ale aj kombináciou viacerých zdrojov, vráta-



Koláčiky pred vložením do rúry na pečenie sa musia lesknúť a na to je tu Terka, aby štetcom urobila správnu glazúru.



Martina Hornáčková na svojom pracovisku, kde nachádza pochopenie pre ťažkosti, ktoré sa vymykajú všedným starostiam ostatných kolegov.

ne našich, sme iba čiastočne boli bližšie k cieľu. A z jednou z možností bola pomoc od Solidarity, - opisuje anabázu chodenia za podporou pani Hornáčková. - **Som nesmierne vďačná fondu a jeho správkyni pani Kataríne Bubánovej, ktorá zareagovala slovami: „Nebojte sa, železničari vás nenechajú v štiche“.** A výsledkom bola finančná pomoc vo výške 25 tisíc korún v marci tohto roku. - **Ja sama budem šíriteľkou dobrého mena nášho fondu a budem vyzývať ľudí, aby pri kampaniach nezostali ľahostajní. Vedie ma k tomu aj neblaha skúsenosť s významnými nadáciami. Vo väčšine prípadov ani neodpísali,** - hovorí jedna z našich kolegyň, ktorej Solidarity zmiernila ťaživú situáciu. Nuž a Terka želajme, aby jej ortopedická pomôcka bola na ošoh.

**Mária PALIČKOVÁ,
foto: autorka a rodinný album**

Mám neopakovateľný zážitok z výstupu na Mont Blanc, ale i zo záchrany ľudského života

DIAMANTOVÚ JANSKÉHO PLAKETU SI KAROL ŠTARK PREVZAL V ŽENEVE

Všetko na svete má svoju cenu. Vedeli by ste však vyčíslit cenu ľudského života? Myslím, že sa to ani nedá. Tak, ako cena zdravia. Nie vždy si vážime to, čo máme, jeho hodnotu oceníme až vtedy, keď je najhoršie. Vtedy si uvedomíme, čo všetko môžeme stratiť... A čo cena ľudskej krvi? Pri platenom odbere na transfúzných staniách ju ohodnotili na 200 korún, no je táto cena reálna? Určite nie. I keď podľa môjho názoru by platené odbery byť nemali. Veď kto chce, daruje i tak, bez nároku na finančnú odmenu. Do kategórie bezplatných darcov patrí aj náš kolega, ktorého vám dnes chceme predstaviť.

Karol Štark pracuje ako majster tratí a staviel v SMÚTO Bratislava, pracovisko Zohor. Je jeden z mála železničiarov, ktorí sa môžu pochváliť diamantovou Janského plakétou za 80 bezplatných odberov krvi.

- Asi ako každý darca, ani ja nezabúdam na ten svoj prvý odber, - začal na úvod nášho stretnutia. - Bolo to v roku 1977 počas základnej vojenskej služby v Liberci. V rámci plnenia záväzkov sme sa dali dokopy do partie a šli na transfúznú stanicu. Pocity neboli skoro žiadne, až neskôr som si uvedomil, čo darcovstvo znamená. No a po vojencine som v tom už pokračoval pravidelne. Návrat do civilu znamenal nástup do zamestnania. Prácu si našiel v Rohožníku, kde býva, v Západoslovenských cementárňach a vápenkách. Už tu začal organizovať spoločné odbery, spolu s kolegami navštevovali transfúznú stanicu pravidelne štyrikrát do roka. Stal sa aj aktívnym členom Miestneho spolku



- Tak to má byť, vždy s úsmevom, - hovorí diamantový darca Karol Štark. - Veď to neboli.



Výpravca zo Železničnej stanice Zohor Martin Buchbauer sa stal dobrovoľným darcom krvi aj vďaka Karlovi Štarkovi.

Slovenského Červeného kríža v Rohožníku, kde je v súčasnosti jeho podpredsedom. - Keď som v roku 1991 nastúpil na železniciu, s odbermi som neprestal. Som rád, že sa mi aj tu podarilo získať aktívnych darcov, ktorí chodia krv pravidelne darovať i v súčasnosti. I keď sa kolektív obmieňa, stále je nás našťastie dosť. Spojili sme sa s darcami z cementárne Holcni, ktorá organizuje hromadné odbery.

Odber k odberu a zrazu tu bolo zlato. Pre niekoho vrchol, pre Karola Štarka ďalšia výzva. Na transfúznú stanicu nezanevrel, pravidelne pokračoval v darovaní krvi. Ani sa nenazdal a bolo to na diamantovú plakétu. - Je to neuveriteľne dobrý pocit, keď si uvedomím, že ešte stále dokážem pomôcť. Nikdy som sa nezaujímal, komu prospeje moja krv, viem, že ju dostal ten, kto ju nevyhnutne potreboval. Mojou najväčšou odmenou je vedo-

mie toho, že môžem pomôcť. No odmena ho predsa len neminula. Územný spolok Slovenského Červeného kríža Senica ako jediný na Slovensku (!) pripravil v tomto roku už po pätnástykrát oceňovanie bezplatných darcov v sídle Medzinárodného Červeného kríža v Ženeve a medzi pozvanými bol aj Karol Štark. - Bolo to čosi úžasné, že si niekto na darcov spomenul i takýmto spôsobom. Šli sme viacerí, od zlatých darcov až po jedného,

ktorý má už sto bezplatných odberov. Prijal nás náš rodák, vysoký funkcionár Medzinárodného výboru Červeného kríža, profesor Jozef Palkovič, ktorý nám odovzdal plakety. Súčasťou nádherného podujatia bol aj štvordenný tematický zájazd s návštevou Múzea Červeného kríža a Červeného polmesiaca. V Ženeve sme tiež navštívili sídlo Organizácie spojených národov. Neopakovateľným zážitkom sa stal aj výstup na najvyšší vrch v Európe Mont Blanc z francúzskeho mestečka Chamonix. Ďalšou zastávkou bolo mestečko Lausanne, v ktorom sa okrem iného nachádza aj Múzeum olympijských hier.

Karol Štark je aktívny i na svojom pracovisku. Viacerých dobrovoľných darcov má „na svedomí“ aj on. Vie, že keď je potrebné, vždy sa pridajú. Tak ako v prípade, keď o pomoc požiadala mamička dvojročného chlapčeka, čakajúceho na operáciu. Stačilo povedať a na transfúzke sa stretla partia darcov. - V súčasnosti sa v zdravotníctve dá veľa vecí nahraďiť. No ľudská krv bola, je a myslím, že ešte dlhý čas bude nenahraditeľná, - dodáva náš „diamantový“ darca Karol Štark. - Pocit, že ste niekomu pomohli, je fantastický. Netreba sa báť a treba niekedy navštíviť transfúznú stanicu. Uvidíte, stojí to za to.

Vladimír SALZER,
foto: autor a archív Karola Štarka

Keď víťaz pozýva porazeného na drink

- CURLING JE DŽENTLMENSKÁ HRA, - HOVORÍ O TOMTO ŠPORTE
ING. JANA VALLUŠOVÁ

Keď sa pred niekoľkými rokmi v športovom televíznom prenose šmýkalo po ľade niečo ťažko identifikovateľné v tvare bochníka a pomáhalo mu pri tom zametanie metlami, žasli sme nad fantáziou tvorcov tohto športového odvetvia. Avšak po určitom čase sa hra pod názvom curling začala udomáňovať aj u nás.

Zanietenou fanúšičkou a aj hráčkou je naša mladá kolegyňa, vedúca referentka informatiky O 210 GR ŽSR Ing. Jana Vallušová. Od útleho veku skúšala rôzne športy, zakotvila pri volejbale, ale zábery na televíznej obrazovke spolu s impulzom od kamarátky ju posunuli kdesi úplne inde. – Najprv som si povedala, že si curling vyskúšam iba z pasie, zároveň som sa dozvedela čosi o kluboch združujúcich zanietencom. Jediným miestom na tréningy bola ľadová plocha v bratislavskom nákupnom centre Avion. Ale nespĺňala predpísané parametre a tak sa najbližším tréningovým priestorom stala až Praha. Na celom Slovensku sa nás tomuto športu venuje asi 120 športovcov, všetci fungujeme na amatérskej báze, - zasnávuje nás do čara curlingu Janka Vallušová.

Pre nás úplných laikov i zvedavcov je tento šport na pohľad zábavný, ale viac o ňom nevieme. Preto sme vyzvedali, o čom to vlastne je, aby sme našim čitateľom ponúkli obraz o dianí na ľade.

Curling sa hrá na špeciálne upravenej ploche zimného štadióna, rozdeleného pozdĺžne do štyroch až šiestich osovo súmerných dráh, prípadne v špeciálnych curlingových halách. Dráha má rozmery 44,5 x 4,75 metrov a na oboch koncoch je zakončená farebnými kruhmi, podobnými terču. Cieľom hry je umiestniť čo najviac kameňov čo najbližšie k stredu cieľových kruhov. Povolnený je nielen dobre mierený hod smerom k stredu, ale i vyrážanie súperových kameňov z dobrej pozície. Za každý kameň, ktorý je v cieľových kruhoch



Janka Vallušová (vľavo) v rozdielnych topánkach a s metlou reprezentuje Slovensko v curlingu.

bližšie stredu ako najbližší kameň súpera, získava tím jeden bod. Hneď ako oba tímy odhádzu všetkých šestnásť kameňov (každý tím má 8 farebne odlíšených kameňov), nastáva koniec endu. Určí sa, ktoré družstvo v ende zvíťazilo a koľko kameňov získalo. Podľa štatútu súťaže sa hrá spravidla na desať endov, osem endov alebo hra sa končí v určenom časovom limite. Tím, ktorý získal v endoch viac bodov, zvíťazil. Na zápas nastupujú dva štvorčlenné tímy. Taktiku hry určuje kapitán - skip, radí sa s viceskipom a ostatní hráči postupujú podľa ich pokynov.

- Najskôr som sa učila, čo je kameň a čo metla a po piatich tréningoch sa ma pýtali, či sa nechcem zúčastniť na majstrovstvách Slovenska. Ku kvalitnej výbave patria špeciálne topánky, jedna s hladkou podrážkou umožňuje klzávy pohyb po ľade a druhá má drsnú podrážku, k tomu špeciálne metly. S takýmto výstrojom sa mohla začať moja „curlingová kariéra“, - s úsmevom opisuje svoje začiatky Janka Vallušová. Slovenská súťaž bola vlni v Prahe, keďže u nás nie je vhodná hala a v hlavnom meste Českej republiky všetko funguje na vysokej profesionálnej úrovni. – Cez víkendy trénujeme väčšinou na zahraničných turnajoch a občas aj spredĺženými pobytmi, pravda na úkor dovolenky. V septembri tohto roku som bola reprezentovať Slovensko na Majstrovstvách Európy v mixoch (zmiešané družstvá), ktoré sa konali v rakúskom Kitzbühli. V silnej konkurencii sme síce žiadnu trofej nezískali, ale bola to dobrá škola, lebo sme sa obohatili o



Ing. Jana Vallušová na svojom pracovisku Odboru informačných a komunikačných technológií GR ŽSR.

dalšiu skúsenosť s veľkým zápolením, - zamýšľa sa Janka, ktorá ako novomanželka má aj doma vhodné rodinné zázemie. Manžel ako bývalý športovec ju podporuje v jej záľube a nevrfle, ani keď treba siahnúť do rodinnej kasy. Štartovné na medzinárodnú súťaž je totiž cca 300 eur. Tieto zápomenia poskytujú aj šancu zdokonaľovať sa v anglickom jazyku a spoznať nadšencov, ktorí tento šport hrajú i 30 rokov. Niektorí z nich reprezentovali svoju krajinu aj na olympiádach, keďže táto pre nás ešte neobvyklá disciplína je zaradená na vrcholné súťaže sveta. – Sú krajiny, kde sa curling vyučuje v školách, šport zvládajú aj vozičkári či penzisti. Dokonca majú taký dokonalý štýl, že je sa na čo pozerieť. Stretla som sa i s 98-ročným Škótom, ktorý sa na ľade pohyboval s noblesou. A možno odtiaľ pramení i poznanie o džentlmenovej hre, kde sa zachováva úcta a férové postupy. Po zápase nestačí podať si ruky, nepísaným pravidlom je, že víťaz pozýva na pohárik. Tam je aj priestor na odborné analýzy, - charakterizuje Janka netradičné vzťahy súťažiacich. Na Slovensku sa v súčasnosti hrajú dve mužské a dve ženské ligy. Janku Vallušovú zastrešuje klub Europeans Modra a podľa poznatkov z tejto oblasti, záujem o tento šach na ľade rastie.

Mária PALIČKOVÁ

Foto: autorka a archív J. Vallušovej

MAJSTRI SLOVENSKA
V CURLINGU



Radosť zo získania majstrovského titulu.

Nedokázal zastaviť, zrazil ju...

ČIERNE MINÚTY NA ŽELEZNICI

V posledných rokoch dochádza k nárastu nehodových udalostí, čo označujeme ako kategória A5 – usmrtenie, resp. ťažké ublíženie na zdraví osôb v obvode dráhy pohybom dráhového vozidla. Tento druh nehodových udalostí spôsobuje traumy najmä vodičom hnacieho dráhového vozidla (HDV), ale aj pozostalým, vyšetrovateľom ŽSR, dopravcom a Železničnej polícii.

Dňa 9. apríla 2004 z košickej železničnej stanice odchádza na svoju pravidelnú „púť“ do Prahy R 424. Jeho jazda až pod tatranské končiare prebiehala hladko a bez mimoriadnosti. Niekoľko minút po 22. hodine v priestore zástavky Štrba vo svetle reflektorov zaregistroval vodič stojacu postavu v priechodnom priestore 2. traťovej koľaje. Aj napriek použitiu rýchlobrzdy, vlak nedokázal zastaviť pred postavou, ale až niekoľko sto metrov za uvedenou zástavkou. Mobilným telefónom vodič oznámil dispečerovi vznik nehodovej udalosti A5. Potom už bolo potrebné dodržať tzv. ohlasovací mechanizmus pre zainteresované zložky. Ako prví sa dostavili príslušníci Železničnej polície z Popradu – Tatier. V priestore zástavky



Štrba objavili aj „obet“ nehodovej udalosti a to „vyslúženú“ figurínu zo supermarketu, ktorá bola oblečená v športovom odevu. Po tomto objave a ohlásení nálezu bola celá akcia zrušená.

Následky:

Pri tejto „nehodovej udalosti“ došlo k meškaniu spomínaného vlaku 65 minút, desiatky cestujúcich bolo nespokojných a rušňovodič utrpel traumy.

Príčina: mládežnícka nerozvážnosť?, recesia?, zlomyseľnosť?

Spracované z archívnych a šetriacich materiálov Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

Ing. Ján NASTIŠIN

Vážení čitatelia Železničného semaforu,

Odbor bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR v priebehu roka 2008 pripravil z archívnych materiálov sériu článkov o nehodách na tratiach ŽSR. Tento seriál pripomínal a poučoval, že urýchľovanie prác, porušovanie pracovnej a technologickej disciplíny, sa nie vždy vypláca.

V roku 2009 Vám prajeme veľa šťastia, zdravia, rodinnej a pracovnej pohody, prácu bez nehôd a bez úrazov – pracovných aj nepracovných.

Ing. Jozef MOLKO,
riaditeľ odboru bezpečnosti
a inšpekcie GR ŽSR

SPRAVODAJSTVO

Družba medzi Clermont – Ferrand a Bratislavou

Koncom novembra sa v Paríži uskutočnilo slávnostné podujatie pri príležitosti otvorenia Európskeho projektu medzinárodného partnerstva železničných staníc. Projekt iniciovali Francúzske železnice (SNCF) práve v čase francúzskeho predsedníctva v Európskej únii.

Za družobné stanice medzi Slovenskom a Francúzskom boli vybrané stanica Clermont – Ferrand v strednom Francúzsku a bratislavská hlavná stanica, ktorú zastupovali jej prednosta Ing. Pavol Országh a zástupkyňa odboru medzinárodných vzťahov JUDr. Ingrid Tribulová. ŽSR sú spoločne s SNCF hlavnými partnermi objektu, ako partner ŽSR v projekte vystupuje ZSSK Slovensko.

Na slávnostnom otvorení projektu uviedol prezident SNCF Guillaume Pepy, že SNCF sú veľmi hrdé na to, že práve počas francúzskeho predsedníctva v EÚ iniciovali tento medzinárodný projekt. Francúzske železnice podľa jeho slov považujú problematiku železničných staníc za mimoriadne dôležitú a preto sa budú snažiť o ďalšie rozširovanie spolupráce, o čom svedčí, že v roku 2009 by malo byť pod-

písaných 26 dohôd o spolupráci medzi partnerskými stanicami. Tento projekt vychádza z veľmi úspešného konceptu priateľstva medzi stanicami Paris Est (Paríž – východ) a Frankfurt am Main (hlavná stanica), ktorý bol otvorený v decembri 2007 pri príležitosti rozšírenia vysokorýchlostnej prevádzky medzi Francúzskom a Nemeckom.

Cieľom projektu je spoločne poukazovať na podobné problémy železničných staníc, hľadať ich riešenia, vzájomne sa oboznámiť s know how oboch krajín, aby sa mohli využiť ich skúsenosti a rozvinúť kultúrne zručnosti personálu na stanici. Podpísanie samotnej dohody o spolupráci medzi stanicami sa uskutoční na jar v roku 2009.

Ing. Pavol ORSZÁGH



Slovenskí zástupcovia (ŽSR, ZSSK) a partnerskej francúzskej stanice Clermont – Ferrand.

Slovenské režijky platia v Česku aj naďalej

Zmluva o vzájomnom uznávaní cestovných výhod medzi Českými dráhami a našim partnerom Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s., je predĺžená do konca budúceho roka (31. 12. 2009). Dohodli sa na tom zástupcovia obidvoch spoločností na novembrovom rokovaní. Bezplatná preprava sa vzťahuje na všetky druhy železničných preukazov vo vozňovej triede, ktorá je uvedená v spomínaných preukazoch. Vo vlakoch kategórie Super City je potrebné si zakúpiť aj miestenku. Aj pri ďalších službách, ako sú miestenky, ležadlové, či lôžkové lístky, preprava kočíkov a bicyklov, si treba zaplatiť sumu určenú pre trate ČD. Na našich tratiach bez uhradenia príplatku okrem IC a EC vlakov, je možné využiť i Tatranské elektrické železnice a Ozubnicovú železniciu. Pri ostatných službách sa postupuje tak, ako pri preprave traťami ČD.

Úspešní i v tomto roku

Záver roka prináša rôzne bilancie. Pri hodnotení svojej činnosti bol tento rok úspešný i pre Futbalový klub slovenských železničiarov pri OR Trnava, zložený zo zamestnancov všetkých železničných spoločností. Na Medzinárodnom futbalovom turnaji Cahllenge Masttronardi v švajčiarskom meste Lausanne obhájili prvenstvo v tomto prestížnom turnaji z posledných dvoch rokov.



Karol Macháček, výkonný prezident FK: - **Na turnaji, pomenovanom po belgickom rušňovodičovi, ktorý zahynul pri výkone povolania, sa zúčastnili pracovníci železničných správ a spoločností z Anglicka, Belgicka, Česka, Francúzska, Maďarska, Nemecka, Rakúska, Slovenska, Švajčiarska a Talianska. Zúčastnené tímy považujú tento turnaj za vrchol svojej sezóny a príležitosť na priateľské stretnutia i výmenu skúseností z prevádzky.**

Slovensko zvíťazilo vo svojej skupine po výsledkoch s Belgickom 3:0, Nemeckom 3:1, Rakúskom 3:0 a Maďarskom 1:0. Vzhľadom na rozmočené ihrisko sa zrušilo semifinále a priamo víťazi skupín hrali o víťazstvo v turnaji, druhí v skupinách o tretie miesto. Po vzájomnej dohode mužstvá Rakúska a Švajčiarska svoj zápas o tretie miesto vymenili za penalty, v ktorých Rakúsko zvíťazilo 3:1. Vo finále, plnom nasadenia, napokon zvíťazilo Slovensko nad Českom 3:0 a stalo sa víťazom turnaja.

(red)

Václav Havel na pôde ŽSR

Dom kultúry ŽSR vo Zvolene za roky existencie už hostil veľa osobností z kultúrnej, ale i politickej scény. V polovici novembra však na jeho pôde privítali návštevu neobvyklú, výnimočnú. V rámci 20. jubilejného ročníka Vikendu atraktívneho divadla navštívil toto kultúrne zariadenie dramatik a prvý ponovembrový federálny prezident Václav Havel.

Obsahovo prítlačlivé i dramaturgicky bohaté podujatie tohto uznávaného medzinárodného divadelného festivalu bolo tentoraz venované tejto významnej osobnosti. Na festivale sa predstavil maratón dramatických i hudobných lahôdok česko-slovenských legend a medzinárodných profesionálnych formácií. Z hudobných žánrov nechýbali vo Zvolene také legendy ako Marta Kubišová, jubilant Pavol Hammel, Radim Hladík so skupinou Blue Effect, Fermata, pražská undergroundová kapela DG 307 Pavla Zajíčka a ďalší. Z divadelných súborov dominovali festivalu bratislavské GUnaGU s Petrou Polnišovou, Štúdio 12, divadlá Kontra, Skrat, ako aj skvelé alternatívne scény - divadlá Stoka, Continuo, trnavský Disk, či pražský kabaret VOSTO5. Festivalu však predovšetkým dominovali hry Václava Havla Audiencie a Protest, v našťudovaní hercov pražského Divadla na tahu, v réžii Havlovho osobného priateľa, disidenta Andreja Kroba. Ten mal pod palcom aj uvedenie českej inscenácie najnovšej dramatikovej hry Odchádzení, v podaní hercov Klicperovho divadla. Najväčším ťahákom festivalu pre divákov a

zároveň veľkou poctou pre DK ŽSR bola osobná návšteva Václava Havla v jeho priestoroch a účasť na diskusií pod názvom „Nepolitická politika a úloha intelektuála v p...“ Bývalý prezident veľmi trpezlivo a pútavo priblížil anabázu ponovembrových politických smerovaní, úskokov a zákulisných bojov jednotlivých politických strán. Zároveň objasnil i napríklad často kladenú otázku, prečo nebola v roku 1989 zakázaná Komunistická strana a neboli potrestaní jednotliví páchatelia zla z éry komunizmu. V skvelej atmosfére si napriek značnej únave a nedoliečenej chorobe pozrel aj svoju inscenáciu hry Protest. Stretnutie s týmto svetovo uznávaným politikom a dramatikom bolo veľmi srdečné, úprimné a bezprostredné, čo ocenili všetci návštevníci podujatia. Festivalový maratón priniesol relax, zábavu, poučenie a zároveň nezabudol upozorniť aj na takú „maličkosť“, že slovenskí železničiar majú svoj kultúrny stánok vo Zvolene v plnej permanencii.

Marián KOLOŠTA,

Milý Ježiško!

Viem, že malé deti majú väčšie právo písať Ti a zveriť Ti svoje najtajnejšie priania, ale niekedy aj my, dospeláci, chceme mať trochu menej rokov a robiť to, čo môžu len deti. Píšem Ti, pretože Vianoce sa blížia a ja aspoň takto chcem ešte raz prežiť Vianoce ako pred rokmi...

Vieš, najkrajšie obdobie v živote každého je asi detstvo. Každý sa rád vracia späť a vianočný čas očami detí je ako rozprávka, ktorú radi čítame v knihe našich spomienok...

Vraciam sa o dobrých pár rokov späť. Predstavujem si ráno na Štedrý deň, ako otec vchádza do nasej izby a budí nás, pretože tento deň už tradične musíme ísť k starým rodičom. Ja ako najmladšia zo štyroch sestier sa nato veľmi teším, veď aj tam ma čakajú darčeky. Eva, najstaršia z nás to má ťažšie, veď ona je tá, ktorá sa o nás musí postarať.

Spomínam na predpoludnie, čas sme si krátili spievaním kolied u starých rodičov. Ako mal nagyapa každoročne v tento deň dovolené otvoriť trinástu komnatu, vytrahať dolný „šuflík“ skrine a vybrať všetky zvonce, aby rozozvučal ich nádherný hlas (mal ich z čias, keď ešte vykonával úlohu baču).

Pamätám sa, ale len hmlisto, aj na cestu späť, ktorú sme si väčšinou krátili gulovaním.

Po návrate domov sa naši tvárili, že celý deň varili. Sadli sme si k večeri, veď babka nám dala len dobnúť do jedla. Až po rokoch mi došlo, prečo otec nikdy nepočul Ježiškov zvonček a kvôli čomu práve počas večere musel niekam odbehnúť ... Priznal nám aj to, ako s mamičkou znova zdobili stromček, ktorý spadol, keď my sme boli už v bráne. Medzi ozdobami nikdy nechýbal kučeravý papierový anjelič. Nepoznali sme, čo to je umelý stromček. Veď z jedličky, ktorá rozvonila v izbe, sme po Vianociach mali pamiatku v podobe „habarky“. Darčekom určite nebolo toľko ako teraz a práve preto boli asi pre nás vzácnejšie.

Vieš, Ježiško, Vianoce sú pre mňa aj spomienky, sú to aj chvíle dojatia.

Na Štedrý deň vstávam ráno prvá, deti veľakrát nebudím, pretože sú už dospelé a sklamané z toho, že Ty im tie darčeky nenosiš.

Musím sa Ti ale priznať. Každoročne, keď ráno vstanem, pustím si koledy (veď každý ešte spí). Hrdlo sa mi stiahne a ani sa nebránim slzám, ktoré mi pripomenú tých, ktorí mi tie detské Vianoce urobili také krásne a nezabudnuteľné...

Helena MACKOVJAKOVÁ,
Turňa nad Bodvou

B E Z K O M E N T Á R A

Počas roka, sme od vás dostavali veľa zaujímavých fotografií, ktoré nepotrebujú komentár, a tak vám niektoré z nich dnes prinášame.



Paradajky
Ing. Krzysztof AWSIUKIEWICZ



Kozy
Štefan MORÉ



Mačka a vlak
Radovan PLEVKO



NA treťom nastupišti
ZSSK

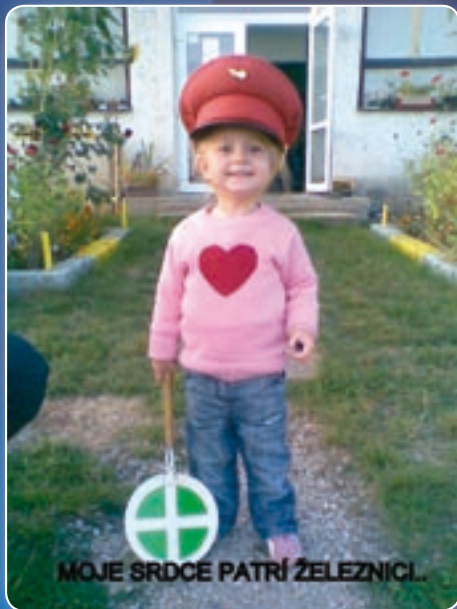


Euro
František LORKO



Lastovičky
Mikuláš ONOFREJ

FOTOREPORTÁŽ



Vianočné železničné stanice

Vianoce sa pomaly, ale isto zakrádajú do okien rodín, do výkladov obchodov, ale aj na pracoviská a železničné stanice. Každý už premýšľa nad vianočnými prekvapeniami.



Netradičný darček pripravili žiaci Základnej umeleckej školy na Exnárovej ulici v Bratislave cestujúcim na Železničnej stanici Bratislava Petržalka. Deň pred Mikulášom tu slávnostne otvorili výstavu žiackych prác, tematicky zameraných na príchod Vianoc, ktoré potrvá do konca februára 2009. Priestory železničnej stanice oživil farebné skvosty mladých výtvarníkov, ktoré dotvárajú vianočnú atmosféru a spríjemňujú tak čakanie na vlak. Otvorenie výstavy sprevádzalo vystúpenie Ľudovej kapely a žiakov speváckeho oddelenia. Prednosta stanice Matej Balogh je rád, že aj takýmto spôsobom sa stane interiér železničnej stanice príťažlivejším pre cestujúcich a zároveň sprostredkuje umenie mladých ľudí verejnosti.

Príchod vianočných sviatkov si pripomenuli aj na Železničnej stanici v Šurianoch. Nádherný vianočný stromček, ktorý zabezpečila prednostka Alžbeta Ivičičová, prišli pomôcť ozdobiť deti z tunajšej materskej škôlky. Obdivovať a potešiť sa ním môžete aj vy, ktorí docestujete do Šurian.

*Matej BALOGH
Alžbeta IVIČIČOVÁ*

