

ŽELEZNIČNÝ

Júl 2008



semafor

7

ROČNÍK XVIII.



Cestujte s nami



*Moje najkrajšie
prázdniny*



*Železničné
stanice krajšie
ako predtým*

Foto: Beáta ŽELTVAYOVÁ

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

O podnikovej stratégii aktuálne



Jeden hore, jeden dole

List babičke sme napísali aspoň dva týždne pred tým, než sme dostali vysvedčenie. Nemuseli sme písať, o ktorej prídem, stačil deň. Horehroním totiž chodili len dva rýchliky. Jeden hore-hroním a druhý dole-hroním. Už vo Valkovni sme sa postavili do okna. Vlak „na Hline“ zapískal a keď sme prechádzali cez Zlatno, babička nám kývala z gánku. Deň sa v tejto osade delil na dve časti: predtým než išiel rýchlik ... a potom. V obchodíku objednala o jeden chlieb na týždeň viac a my sme sa jej o zábavu postarali na celé dva mesiace.

Prvýkrát ma rodičia posadili do vlaku samu, keď som mala 8 rokov a sprievodkyňu poprosili, aby na mňa dozrela. Cesta z Bratislavy vtedy trvala 9 hodín, ale ľudia si dôverovali, mohli sa spoľahnúť jeden na druhého. V Červenej Skale ma čakal mamin brat. Celé leto sme brádzili lúky okolo Hrona, pozorovali ako večer pastier privádza kravy z pasienkov a ony, každá sama, vojdú do svojho dvora. Iba „nena Čupkula“ naháňala tú svoju ešte chvíľu popri „potočku“, až hore. Páslí sme husi, ktorých som sa veľmi bála, a chodili sme na maliny. Sú to najkrajšie spomienky z môjho detstva.

Aj dnes chodím na Horehronie. Prídem rýchlikom na Červenú Skalu, ale už nemám komu zakývať v Zlatne. Na gánku nikto nestojí a keby aj stál, lipy sú už také vysoké, že nič nevidno. Pri vlaku ma nečakajú. Autobusom sa vrátim 5 km späť a prejdem celou osadou až na cintorín. Povykášam trávu, utriem pomník a položím kvety. Keď sa večer rýchlikom vrátim domov, zapnem počítača a „skypujem“ svojej vnučke do New Yorku. Dnes už málokto posieľa listy, načo aj, veď sa vieme spojiť v okamihu.

Možno počas dovoleniek pošlete svojim starým rodičom sms-ku a oznámíte im, že prídete na prázdniny. Vryte si do pamäte každý okamih, ktorý s nimi prežijete. Lebo za krátky čas to bude už iba spomienka, krásna, ale len spomienka. Nežijem ešte tak dlho, len roky rýchlo ubehli a doba sa zmenila. Ale na Horehroní sa toho veľa nezmenilo, jeden rýchlik hore, jeden dole... len tú cestu dnes prejde rýchlejšie. „Na Hline“ zahúka a ľudia sa pozrú na hodinky. Čas sa ešte stále delí podľa toho, či už išiel rýchlik.

Prajem krásne prázdniny a dovolenky. Užite si každú chvíľu, oddychujte a tešte sa zo svojich blízkych. Keď vás cesta niekedy zaveje na horný Hron, pozrite sa, ako je tam krásne. Nad krajom sa vypína Kráľova Hoľa a možno na nej zazriete aj ohník, čo nakladli dvanásť sokoli a možno na gánku zazriete starú ženu, ktorá kýva smerom k vlaku... Zakývajme jej tiež.

Ika MIŠÍNOVÁ,
odbor komunikácie GR ŽSR

Cieľom tohto materiálu je stručná informácia o aktualizovanej stratégii ŽSR vydanie 2008, ktorú Správna rada ŽSR prerokovala 26. júna.

V podnikovej stratégii ŽSR sú relevantné funkčné oblasti sformované do štyroch priorit:

- * Obchodná činnosť
- * Organizácia a riadenie dopravy
- * Modernizácia infraštruktúry na podporu obchodnej orientácie podniku
- * Pokračovanie transformácie ŽSR v podmienkach regulovanej hospodárskej súťaže

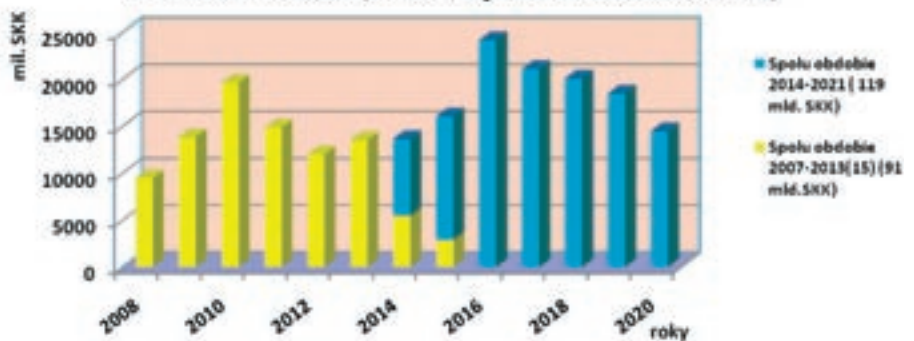
Priority sú členené na ciele a ciele na úlohy.

Investície

V oblasti modernizácie infraštruktúry stratégia analyzuje možné horizonty realizácie a predpokladané investičné objemy. Je známy fakt, že skutočné napredovanie modernizácie nastalo až po roku 2004 po vstupe Slovenska do EÚ s možnosťou čerpať fond ISPA a Kohézny fond v rokoch 2007-2013(15). Aktualizované analýzy ukazujú, že aj napriek postupnému nárastu ročných investičných objemov je ukončenie modernizácie koridorov reálne až medzi rokmi 2025 - 2035.

Investície obdobia 2007-2013 (15) umožnia modernizovať úsek koridoru Bratislava - Púchov na 160 km/h do roku 2015. Prebieha proces stanovenia rozsahu a časových horizontov projektu TEN-T 17 uzlu Bratislava - Viedeň a koordinačné rokovania s rakúskymi železnicami. Pre MDPT SR a ŽSR je dôležité hľadať spôsob financovania modernizácie po roku 2013.

Potreba investícií (rozdelenie podľa období financovania)



Modernizácia

Modernizácia infraštruktúry zahŕňa implementáciu veľkých technologických projektov ako GSM-R, ETCS na dosiahnutie interoperability a jednotného európskeho železničného systému.

Prípravované rozšírenie memoranda EK-UIC-CER o ERTMS si vyžiada aj aktualizáciu implementačnej stratégie ERTMS v sieti ŽSR. Liberalizácia dopravy kladie na manažérov infraštruktúry nové požiadav-

ky, ktoré zvyšujú konkurencieschopnosť voči cestnej doprave, ale aj medzi železnicami. Pre osobnú dopravu je cieľom modernizácie ponúknuť infraštruktúru s vyššími parametrami a efektmi pre dopravcov a cestujúcu verejnosť - skrátenie cestovného času, bezpečnosť, presnosť, prípojnosť, moderné priestory staníc. V nákladnej doprave - modernizácia prinesie požadované dĺžky staničných koľají, odstránenie úzkych miest na tratiach, implementáciu TAF TSI (Telematických aplikácií pre nákladnú dopravu), výstavbu resp. rekonštrukciu existujúcich terminálov kombinovanej dopravy, prekládkových a zriaďovacích kapacít.

Železnica má zelenú

V Európskej komisii rastie podpora železničnej nákladnej dopravy v snahe obmedziť nárast automobilovej dopravy a jej dopadov na životné prostredie. ŽSR sú zainteresované v európskych štúdiách a projektoch nákladnej dopravy ako napr. koridor E (IV), proces návrhov tzv. základnej nákladnej siete v Európe a ďalších. Infraštruktúrnymi manažérmi prostredníctvom UIC, CER, resp. EK a konzultantov dostávajú otázky o strategických zámeroch minimálne v horizonte roku 2020, napr. projekt ERIM.

Taktiež niektoré z inštitucionálnych návrhov EK, ak budú prijaté, môžu prispieť k rozvoju železníc - ide napr. o vytvorenie tzv. riadiacich tímov (corridor structures), uprednostnenie nákladnej dopravy (priority rules), viacročné zmluvy (multiannual contracts).

Stratégia bude publikovaná na dokumentačnom serveri.

Ing. Ladislav MRVA,
vedúci oddelenia stratégie
Odbor rozvoja GR ŽSR

Cez hranice dvoch štátov

ŽSR A PKP PODPÍSAJÚ ZMLUVU O ĎALŠEJ SPOLUPRÁCI

V poľskom Krakove bola 17. júna slávnostne podpísaná Zmluva o spolupráci pri správe železničnej infraštruktúry pre výkon železničnej dopravy cez štátnu hranicu medzi Poľskom (PKP) a Slovenskom (ŽSR).

Za ŽSR zmluvu podpísal Ing. Jozef Antoš, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku. Za stranu PKP PLK S.A. zmluvu podpísali Zbigniew Zarychta, člen predstavenstva spoločnosti a Tadeusz Kaczmarek, splnomocnenec predstavenstva a riaditeľ odboru pre medzinárodnú spoluprácu. Podpísanie dokumentu bolo zavŕšením procesu dvojstranných rokovaní pracovných skupín expertov ŽSR a PKP PLK S.A.

Zmluva vychádza zo smerníc Európskeho parlamentu Rady EÚ a je v súlade s platnou Dohodou medzi vládou SR a poľskou vládou o železničnej doprave cez štátnu hranicu z augusta 1994, ktorá nadobudla platnosť 26. januára 1995. Základným poslaním zmluvy je úprava podmienok pri správe železničnej infraštruktúry pre výkon železničnej dopravy cez hranice dvoch štátov. Jej podpísaním sa otvorila aj príprava na miestne zmluvy, ktoré budú hlavným dokumentom pre udržiavanie prevádzkyschopnosti dráhy i pre organizovanie dopravy v pohraničí. ŽSR majú uzavreté obdobné zmluvy so SŽDC, ÖBB a MÁV.

Zástupcovia oboch železničných spoločností využili toto stretnutie aj na informovanie sa o



Účastníci medzinárodného rokovania vo Varšave.

hlavných zámeroch v oblasti rozvoja železničnej infraštruktúry, predovšetkým v oblasti modernizácie železničných koridorov ako i o organizačných a štrukturálnych zmenách. Hovorilo sa tiež o koordinácii dokončenia úpravy traťového zabezpečovacieho zariadenia v úseku Čadca – Zwardoň a to zabudovaním automatického hradla systému AH 2000.

Stretnutie sa nieslo vo veľmi korektnom a priateľskom duchu a to aj vzhľadom na neexistujúcu jazykovú bariéru, nakoľko Ing. Jozef Antoš využil jazykové znalosti získané zo svojho pracovného pobytu vo Varšave. Úspešný protokolárny priebeh stretnutia bol výsledkom zodpovednej prípravy zo strany odborov pre medzinárodnú spoluprácu oboch železníc.

Ing. Miroslav HAVRILA,
foto: autor

30,126 naše nové číslo!

KONVERZNÝ KURZ MEDZI EUROM A SLOVENSKOU KORUNOU JE STANOVENÝ NA ÚROVNI 1 € JE 30,126 SK.

Na základe konvergenčnej správy Európskej komisie, podľa ktorej plní Slovensko maastrichtské kritériá udržateľne, sa 7. mája rozhodlo, že sa Slovensko môže stať 16. členom eurozóny. Definitívne bolo schválené členstvo Slovenska v eurozóne 8. júla a to opätovne na úrovni Rady ministrov hospodárstva a financií, kde bol tiež schválený konverzný kurz.

Mena euro bude na Slovensku zavedená naraz v hotovostnom aj bezhotovostnom styku od 1. 1. 2009. Konverzný kurz, ktorým sa bude prepočítavať slovenská mena, sa skladá zo 6 číslic, z toho 4 číslice sú desatinné a pre účely prepočtu sa kurz nesmie zaokrúhľovať, ani skracovať. Zaokrúhľovať sa budú až konečné sumy ceny, platby alebo hodnoty uvádzané na faktúrach alebo iných dokladoch o zaplatení. Sumy v eurách sa budú zaokrúhľovať na dve desatinné miesta podľa matematických princípov. Výnimkou sú však konečné sumy, ktoré budú príjmom do štátneho rozpočtu alebo rozpočtu verejnej správy, ktoré sa budú zaokrúhľovať nadol, v prospech osôb povinných znášať úhradu týchto platieb (napr. dane, sociálne poistenie), a sumy, ktoré sú výdavkom štátneho rozpočtu alebo rozpočtu verejnej správy, sa budú zaokrúhľovať nahor (napr. sociálne dávky, daňový bonus, dôchodky).

Jeden mesiac po stanovení konverzného kurzu, tzn. od 8. augusta, sa začne duálne zobrazovanie cien. Toto duálne zobrazovanie bude trvať do konca roku 2009.

Povinnosť duálneho zobrazovania sa týka zobrazovania údajov uvádzaných v slovenských korunách vo vzťahu k fyzickým osobám - nepodnika-

teľom. V prípade právnických osôb a fyzických osôb podnikateľov nevzniká povinnosť duálneho zobrazovania.

Pri duálnom zobrazovaní musí byť na prvom mieste uvedená hodnota v slovenskej mene a následne hodnota v eurách a taktiež musí byť uvedený konverzný kurz. Tak si každý bude môcť overiť správnosť vypočítanej hodnoty v mene euro. Po 1. januári 2009 sa zmení poradie a na prvom mieste bude uvádzaná hodnota v eurách a následne hodnota v slovenských korunách.

Mzdy v eurách

Pri duálnom zobrazovaní je postačujúce, ak sa zobrazuje konečná celková suma platby. To znamená, že napr. na výplatných páskach postačuje, aby bola zobrazená v mene euro mzda zamestnanca, ktorá sa mu vypláca alebo zasiela na účet, na dokladoch z elektronickej registračnej pokladnice celková suma platby. Ak sa vydávajú spolu s dokladom z elektronickej registračnej pokladnice aj iné doklady, postačuje duálne zobrazenie iba na doklade z ERP a na ostatných dokladoch už duálne zobrazenie byť nemusí. Taktiež údaje uvádzané na poštových poukázkach, na výdav-

kových a príjmových účtovných dokladoch nepodliehajú duálnemu zobrazeniu.

Pri predaji výrobkov, tovarov a služieb sa ceny, vrátane jednotkových cien, budú duálne zobrazovať na cenovkách a v cenníkoch vrátane sadzobníkov cien a cenových taríf, alebo na iných informačných prostriedkoch, kde sa obvykle ceny uvádzajú.

V prípade, ak obchodník dobrovoľne uvádza ceny v slovenských korunách aj v eurách pred dňom určenia konverzného kurzu, nesmie byť toto zobrazovanie označované za duálne zobrazenie.

Štartovací balíček

V čase od 1. 1. 2009 do 16. 1. 2009 bude prebiehať duálny obeh. V tomto období bude možné platiť aj slovenskými korunami aj eurami, ale vydávané budú iba eura.

Každý občan si bude môcť pred koncom roka zakúpiť tzv. štartovací balíček, aby sa oboznámil s euromincami. Jeho hodnota bude 500,- Sk a malo by v ňom byť 38 slovenských euromincí. Výsledné zloženie balíčku bude závisieť od výšky konverzného kurzu. S týmito euromincami však bude možné platiť až po 1. januári 2009, pretože slovenské euromince pred týmto termínom nebudú platné. Balíčky s euromincami budú k dispozícii vo všetkých pobočkách bánk a na poštách.

Ivana VENENIOVÁ,
GR ŽSR Odbor 310

Opravujú tranzitný plynovod pod železničnou traťou

TROJDŇOVÁ VÝLUKA NA TROCH TRATIACH

Výstavba tranzitného plynovodu sa datuje od roku 1970. Kým prvá línia, vybudovaná od hraníc bývalých štátov ZSSR, NDR, NSR a Rakúska v dĺžke 1 040 km bola uvedená do prevádzky postupne od roku 1973, výstavba poslednej, piatej línie sa uskutočnila v rokoch 1994 až 1995. Časť tretej línie prechádza v medzistaničnom úseku Kalša – Slanec aj popod železničnú trať.



Kým mostári a traťováci pripravovali výkop pre mostné provizórium, na ostatných koľajach bola normálna prevádzka.

- Pri jej vnútorných a vonkajších inšpekciách sme zistili koróznny úbytok na stene vysokotlakového potrubia vo vnútri chráničky, - vysvetľuje Ing. Jaroslav Kusenda, vedúci oddelenia technického zabezpečenia firmy EUSTREAM, a.s., ktorá prevádzkuje tranzitný plynovod cez Slovensko. - Na základe tohto zistenia vedenie firmy rozhodlo o oprave korózných napadnutí metódou sprístupnenia časti línie popod železničnú trať, v mieste kríženia banským spôsobom na úseku Kalša – Slanec. Prijaté opatrenia boli dôvodom na zvýšenie ochrany a bezpečnosti tranzitného plynovodu, - vysvetlil J. Kusenda. Skôr, ako

mohli plynári pristúpiť k prácam, bolo potrebné zhotoviť mostné provizória. A práve tieto práce ako vrchný dodávateľ zabezpečoval Mostný obvod Košice v úzkej spolupráci so SMÚ ŽTSTO Trebišov. Keďže provizória bolo potrebné urobiť na tratiach normálneho i širokého rozchodu, nezaobíšli sa bez pomoci meracieho voza trolejárov. - **Aby sa servisná zložka plynárov mohla dostať k potrubiu**, - približuje postup prác vedúci oddelenia výroby MO Košice Ing. Andrej Zitrický, - **museli sme urobiť viacero opatrení. Keďže potrubie plynovodu**

kríži trať s normálnym aj širokým rozchodom, počas troch dní sa robila celodenná výlučka na každej koľaji zvlášť, pričom na ostatných boli normálne zachované jazdy vlakov. Podstatou prác bolo ukladanie mostných provizií pri normálnom rozchode v dĺžke trinásť a pol metra, pri širokom dvanásť metrov. Bez nich by sa plynári nedostali popod koľaje.

Trojdnňovú výlučku majú mostári a traťováci za sebou. Teraz je už rad na plynároch, ktorí by ešte tento mesiac mali začať s prípravami potrebných prác na samotnú sanáciu potrubia. Provizória budú zrušené po 15. októbri, kedy by prevádzkovatelia tranzitného plynovodu mali zahlasiť: „Hotovo!“.

Vladimír SALZER,
foto: autor



Mostné provizórium na prvej koľaji dvojkoľajnej elektrifikovanej trati je uložené. Teraz je na rade druhá koľaj.

Do Banskej Štiavnice opäť aj vlakom



V tuneli sme za hluku zbijačky zastihli Jozefa Mašíra, Viliama Círbusa a Vladimíra Gubova zo Slovenských tunelov, a.s., ktorí útroby tejto stavby poznajú takmer dôverne.

Od 14. apríla do 15. júna bola zastavená osobná železničná doprava v úseku Banská Štiavnica - Banská Belá pre prestavbu tunelových pásov štiavnického tunela.

Vlaky boli nahradené autobusmi, ktoré jazdili podľa železničného cestovného poriadku. Dnes sa však do historického mesta opäť dostanete železničnou dopravou.

Tunely boli a sú technicky mimoriadne náročné stavby. Kým v minulosti v nich vykonávali práce tunelári – barabovia, najmä z alpských krajín, v súčasnosti sa o 76 tunelov v správe ŽSR zväčša starajú a udržiavajú ich v dobrom stave zamestnanci Slovenských tunelov, a.s.. My sme trojicu zamestnancov zastihli pri oprave štiavnického tunela, ktorý patrí svojim stavom k najhorším na Slovensku. Časť plánovanej rekonštrukcie už majú za sebou, ale zopár tunelových pásov sanácia ešte len čaká. Počas letných mesiacov je železničná doprava obnovená a v ďalšej rekonštrukcii budú tunelári pokračovať opäť po prázdninách.

(sch)
Foto: Štefan MORĚ

Vynovená Žarnovica i Nová Baňa

ŽELEZNIČNÉ STANICE KRAJŠIE AKO PREDTÝM

Aj keď stavebné práce na koridorovej trati priťahujú najviac pozornosti, rekonštrukcie staničných budov možno badať i na ostatných tratiach. V úseku medzi Zvolenom a Levicami upútajú svojím vynoveným zovňajškom hneď dve rýchlikové stanice – Žarnovica a Nová Baňa.



Žarnovica

– Pred desiatimi rokmi sme budovy kompletne zrekonštruovali. Osadili sme nové okná, dvere, dali novú strechu aj fasádu, ale tú nám znehodnotila vzlínajúca vlhkosť v murive. Preto sme v oboch budovách pred dvoma rokmi pokusne namontovali systém Aquapol na vysušovanie objektu. Teraz sme zhodnotili stav vlhkosti stien a vykonali opravu fasády a vnútorných malieb, – vysvetľuje dlhodobý problém oboch budov Ján Račko, vedúci úseku budov Atrakčného obvodu Zvolen. Systém Aquapol je pritom úplne ekologický, pretože murivo nie je podrezané, ani chemicky nainjektované, dokonca nie je potrebný ani elektrický prúd. Prístroj sa väčšinou inštaluje na strop miestnosti a pomocou prirodzeného geoenergetického silového poľa tlačí vlhkosť



Nová Baňa

v murive smerom dole, do zeme. Horná časť steny sa vysuší odparením, pričom sa v omietke hromadia soli. Tie časom vďaka chemickým procesom zadržujú vlhkosť a bránia dokonalému vysušeniu muriva. – **Museli sme odstrániť poškodené časti stien a špeciálnou technológiou naniesť nové sanačné omietky. Z nich sa už efektívnejšie odparuje voda a nevznikajú vlhkostné mapy na omietkach,** – dokončil postup rekonštrukčných prác staničných budov Ján Račko. Tie dohromady stáli pol milióna korún a dodávateľským spôsobom ich realizovalo RR ÚŽI Zvolen.

(balky)

Kúpele s parádnou železničnou zastávkou

V sieti ŽSR existuje niekoľko zastávok, ktorých význam v počte cestujúcich je porovnateľný s menšími stanicami. Jednu z nich, zastávku Číž kúpele, vyživujú najmä hostia neďalekých prírodných jódových kúpeľov, ktorých prameň s vysokým obsahom brómu a jódu sa zaraďuje medzi najvzácnejšie v Európe.

Budova zastávky však svojím zdevastovaným výzorom niekoľko rokov odpudzovala návštevníkov kúpeľov. Až v jarných mesiacoch minulého roku sa správca budovy rozhodol pre jej komplexnú re-

konštrukciu. Práce v celkovej hodnote 2 milióny korún realizovalo dodávateľským spôsobom RR ÚŽI Zvolen. – **Bolo potrebné opraviť celú budovu. Od strechy, fasády, omietky, dlažby až po všetky**

technické rozvody elektriny, vody a kanalizácie. V budove sú osadené nové plastové okná aj dvere. Zrekonštruovali sme byt i sociálne zariadenia. Priestory sú vykurované elektrickými konvektormi, – opísal rozsah rekonštrukčných prác Ján Račko. Rekonštrukcia zastávky, ktorá sa zavŕši opravou nástupišťa a osadením nového svetelného označenia, má byť ukončená v letných mesiacoch tohto roka. Aby sa predišlo opätovnej devastácii zastávky, železnica ponúkla riaditeľovi kúpeľov dlhodobý prenájom priestorov. V zrekonštruovanom byte by mal bývať správca kúpeľov, ktorý bude zároveň dohliadať na majetok a prípadne vykonávať drobné opravy na budove.

(balky)
foto: autor



Číž – kúpele pred...



... a po rekonštrukcii.

**Volajte
920 -2727!**



Práca výpravcov efektívnejšia

Dovoláte sa expertom špecializovaného pracoviska Železničných telekomunikácií (ŽT) pre správu elektronického dopravného denníka (EDD).

EDD je súčasťou komplexného informačného systému PIS. Je to elektronická forma dopravného denníka, ktorý bol v októbri 2007 uvedený do prevádzky. Zefektívnila sa tak práca výpravcov a došlo k automatizovanému spracovaniu pohybu vlakov. Praktické podnety a otázky od užívateľov sú hlásené na jednotné kontaktné číslo ServiceDesk (HOT line) 920 – 2727.

Expert pre správu EDD zabezpečujú technologickú a softvérovú podporu aplikácie PIS – EDD, riešia všetky požiadavky a otázky, s ktorými sa užívatelia a najmä výpravcovia obracajú na pracovisko – ServiceDesk-u. Špecializovaná služba správy EDD neznamená len riešenie požiadaviek a otázok používateľov ale aj prirodzenú pridanú hodnotu neustálej optimalizácie systému v podobe akceptačného testovania a nasadzovania aplikácie do prevádzky. Ako aj kontroly systémových a komunikačných nastavení s využívaním vzdialeného prístupu (VNC) na PC v pracovných staniciach. Tieto činnosti si vyžadujú zvládnutie vysoko odbornej problematiky, ktorá je pri komunikácii so zákazníkom, ako aj s riešiteľom, neoceniteľnou devízou pre ŽSR.

Nasadením verzie 3.49 bola užívateľovi poskytnutá nová podpora pri zavádzaní výluk a obchádzkových tratí. V súčasnosti sa v piatich vybraných staniciach overuje možnosť naplánovania vlaku prostredníctvom automatickej výmeny informácií z PIS do EDD cez VDS (Vlakový dispečerský systém). Po úspešnom overení bude možnosť naplánovania vlaku na úrovni stanice v EDD zrušená.

(ŽT)

Ostro sledované investície

UŽ ŽIADNE IMPROVIZÁCIE V MENIARNI

Modernizácia trakčného vedenia dvoch koľají na traťovom úseku Kuzmice – Kalša – Slanec na juhovýchode Slovenska vstupuje do záverečnej fázy. Okrem tejto stavby je aktuálna aj modernizácia rozvodne 110 kV v Kuzmiciach. Dve ostro sledované investície, keďže ide o financovanie najmä zo štrukturálnych fondov EÚ.

Od našej marcovej návštevy sa práce posunuli do tej miery, že je ukončené trakčné vedenie koľaje číslo I, ale ešte chýba oficiálny verdikt na spustenie do prevádzky. – **Robí sa aj na**

koľaji dva, dokončovacie a demontážne práce sú aktuálne v týchto dňoch. Už bol najvyšší čas, devastácia bola nezvratná, – prizvukuje Ing. Igor Polák, ktorý tu vykonáva stavebný dozor (odbor investorský GR ŽSR). S rozsahom prác samozrejme súvisia aj výluky, ale ako hovorí prednosta v

Slanci Ing. Marián Žižkovič, vďaka šikovnosti dopravného personálu všetko funguje ako má. Cestujúci občas frflú, keď osobák mešká, ale z jednej koľaje nemôžu naraz pustiť dva vlaky. To pochopí aj laik.

Korózia, poškodenie trakčných podpier sa vzťahuje aj na rozvodňu trakčnej meniarne. – **Už bol najvyšší čas, údržba starých meniarň sa dá realizovať iba v obmedzenej miere, opotrebované súčasti vyrábame doslova na kolene. Táto nová rozvodňa bude ovládaná z jedného centra, z elektrodispečingu. Trakčnú meniareň budú v budúcnosti „na-**

vštevovať“ správcovia a pracovníci údržby. Ale nikto sa nemusí obávať nepotrebnosti, údržba si vyžaduje schopných ľudí a po pravde povedané, tie naše profície sa stá-

vajú nedostatkovými, – charakterizuje stav Ing. Peter Broska z výrobného úseku EE RR ÚŽI Zvolen.

Napájanie trate je momentálne zabezpečené už cez nové spínacie prvky trafa T 101. Do elektrodispečingu budú prichádzať všetky informácie z celej trakčnej meniarne, požiarnej signalizá-

cie, ochrany objektu, priemyselnej kamery, dôležité informácie z rozvodne a merania odberu elektrickej energie na strane 110 kV pre potreby železničnej energetiky. Hlavný zhotoviteľ zákazky Eltra, s. r. o. Košice aj s viacerými dodávateľmi prác má na dokončenie necelé dva mesiace. Viacerí zainteresovaní však potvrdili, že minimálne trakčné vedenie na spomínanej trati bude uvedené do elektrickej prevádzky skôr, ako bol stanovený pôvodný termín.

Mária PALÍČKOVÁ,
foto: autorka



Po stopách Alexandra Dubčeka

NAKRÚCALI DOKUMENT O AUGUSTE 1968

V priestoroch železničnej stanice v Čiernej nad Tisou ste 3. a 4. júla si mohli všimnúť skupinku

ľudí s videokamerou. Snažili sa zachytiť prostredie a priblížiť tak atmosféru stanice do pripravovaného dokumentu Pražská jar. Rakúskeho kameramana Stephana Mussila a jeho slovenského spolupracovníka Dušana Hudeca, ktorý vyhladával svedkov stret-

nutia československej a sovietskej vládnej delegácie a ich rokovania v Dome železničiarov, sprevádzal výpravca stanice Attila Molnár. Dokument vzniká na základe románu Mráz

prichádza z Kremľa, ktorého autorom je bývalý člen predsedníctva ÚV KSČ Zdeněk Mlynář,

ktorý neskôr emigroval do Rakúska. Dej filmu sleduje osud Alexandra Dubčeka od okamihu, kedy sa stal 1.

tajomníkom ÚV KSČ, až koniec Pražskej jari – podpis Moskovského protokolu v auguste 1968. Odvtedy uplynulo 40 rokov a dokument

odvysiala rakúska televízia ORF.



(balky)
foto: autor

Sály telefónnych ústrední by potešili aj tanečníkov

KVALITA SPOJENIA JE OPÄŤ VYŠŠIA



Nielen Ing. Miroslav Majerčík, vedúci pobočky ŽT Žilina, ale aj ostatní zamestnanci a zákazníci sú radi, že Vrútky majú novú digitálnu ústredňu.

- Staré ústredne neponúkajú žiadne doplnkové služby, vytvárajú len telefónne spojenia prostredníctvom elektromechanických prvkov – voličov, triedičov a relé. Ich mechanické časti sa časom zaprášia a napružené kontakty deformujú. Napriek pravidelnej údržbe sa kvalita spojenia neustále zhoršuje, – vysvetľuje Ing. Miroslav Majerčík, vedúci pobočky ŽT Žilina. Stovky konštrukčných prvkov, potrebných pre vytvorenie spojenia, sú umiestnené v stojanoch. – **Vo Vrútkach obsahovala ústredňa s kapacitou 1200 účastníkov až 12 stojanov. To si vyžadovalo veľkú miestnosť s plochou vyše 100 m², zvýšenú nosnosť podlahy a navyše samostatné miestnosti pre napájací zdroj a batérie. Ved' ústredňa mala prúdový odber aj 100 A,** – opisuje Ing. Miroslav Majerčík priestorové potreby ústredne. Nová digitálna ústredňa, vrátane batérií, síce zaberie plochu len 1,5 m², no ponúka viac možností. – **Podľa konfi-**

Väčšina železničiarov dennodenne využíva pri svojej práci telefónny prístroj. Niekedy sa však stane, že volajúci má problémy s voľbou čísla volaného, hovor je nezrozumiteľný, linka zašumená. Príčinou môže byť aj opotrebovaná telefónna ústredňa. Prevádzkovateľ našej služobnej telefónnej siete, Železničné telekomunikácie, sa týmto problémom snaží predchádzať, a tak nedávno vymenil vo Vrútkach, Maťovciach, Banskej Bystrici, Zlatých Moravciach a Štúrove staré analógové telefónne ústredne za digitálne.



Stará analógová ústredňa už skončila svoju službu. Zamestnanci ŽT Žilina Ján Kucharík, špecialista hlasovej techniky, a technik Jozef Diky (vpravo) demontujú jej staré rozvody.

gurácie môže presmerovať hovor, uskutočniť konferenčné volanie, zobrazí telefónne číslo na displeji prístroja, dokáže spolupracovať aj so staršími telefónmi. Údržba má taktiež prehľad o prípadných alarmoch, pretože sa sama kontroluje. O poruchách starej ústredne sme sa veľakrát dozvedeli až od nespokojných účastníkov,

– vymenúva výhody digitálnej ústredne vedúci pobočky ŽT Žilina. Po demontáži stojanov starej ústredne tak v sále ostane len zopár skríň s najmodernejšou technológiou. Z preplnenej miestnosti sa stala sála, ktorá by svojim veľkým priestorom potešila aj tanečníkov.

(balky)
foto: autor



Klasickým serverom odzvonilo – nastupuje virtualizácia (Časť 1/2)

Technologický vývoj neobchádza ani informačné technológie (IT) v prostredí ŽSR, na ktoré sa neustále kladú vysoké nároky. IT zariadenie, ktoré v minulosti stačilo, má dnes vysokú spotrebu, zaberá veľa miesta, má komplikovanejší servis, vyžaduje si dlhší čas na obsluhu aj údržbu.

Ešte v roku 2006 Železničné telekomunikácie (ŽT) prevádzkovali 60 fyzických serverov, ktoré zaberali klimatizovanú miestnosť s rozlohou 50 m² s vysokou spotrebou elektrickej energie, náročnou správou a prevádzkou. Zmeny, ktoré ŽT od začiatku roka 2007 postupne realizovali, znamenali redukovanie fyzických serverov, konsolidáciu výkonu na výkonovo silnejšie zariadenie a spojenie viacerých serverov do jedného hardvérového zariadenia. Tento proces sa nazýva virtualizácia serverov a je riadený softvérovým produktom VMware. Ten umožňuje

prevádzkovať na jednom hardvérovom zariadení desiatky virtuálnych serverov a podporuje operačné systémy Microsoft, Linux aj Solaris. Hardvérovým zariadením ŽT je napríklad server BL 20, na ktorom môže byť nainštalovaných až 20 logických serverov. Základné prínosy zavedenia virtualizácie serverov pre ŽSR sú jasné - menšie miesto, zníženie spotreby aj nákladov na údržbu. Navyše poskytuje efektívne pridelovanie pamäte na disku podľa potreby v rôznom čase, zjednodušené spravovanie zariadenia, archiváciu i zálohovanie dát bez zásahu

operátora a ďalšie činnosti, ktoré užívateľ ani nezaregistruje.

Užívateľa zasa ocenia prínos virtualizácie pri výpadku servera, ktorý už ani nespozorujú. V prípade, že nastane výpadok servera, je automaticky zabezpečený prechod na iný, čo zabezpečí plynulý chod aplikácie bez prerušenia a možného spozorovania problémov. V súčasnosti je do virtuálneho prostredia ŽSR presunutých 56 klasických serverov na 10 serverov BL20 v bratislavskom datacentre a taktiež 9 serverov v Čiernej nad Tisou na 3 servery BL 460p, kde je zároveň aj záložné datacentre – základ pre tzv. Disaster recovery. Ale o tom až nabaduce.

(ŽT)



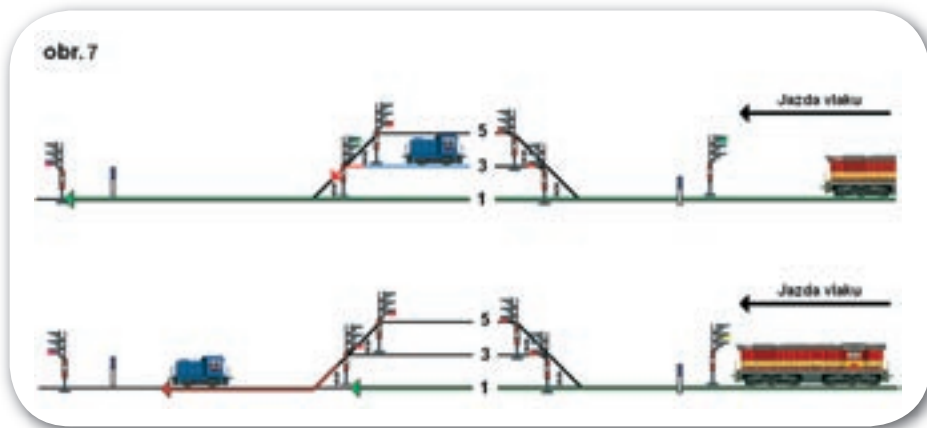
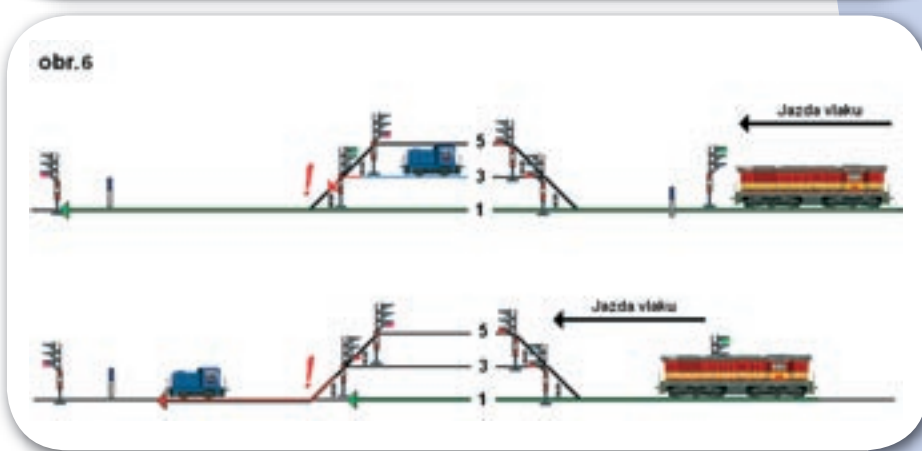
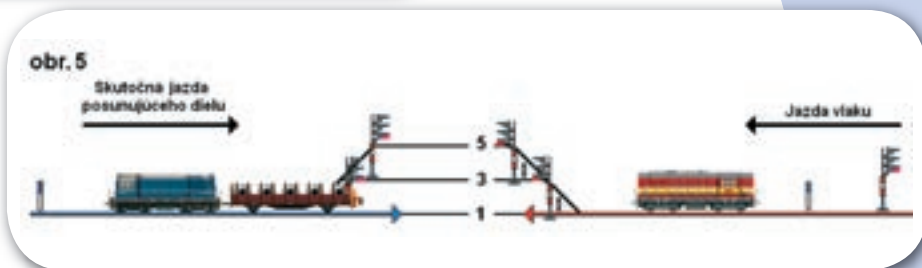
Ďalšia možná situácia.

Vlak je o vchode na obsadenú koľaj vyzozumený poznámkou v ZCP, rozkazom „V“, resp. telekomunikačným zariadením. Výpravca nariadi prípravu vlakovéj cesty na voľnú koľaj, ale výhybkár omylom postaví vlakovú cestu na obsadenú koľaj, na ktorú vlak vojde. Ide o nehodovú udalosť C4, pretože vlak vošiel na obsadenú koľaj v rozpore s predpisom Ž1 – bola nariadená voľná koľaj a nie koľaj obsadená (obr. č. 8).

dovým návěstidlom, ktoré už návěstilo nie návěst dovoľujúcu vchod vlaku do stanice, ale návěst „Stoj“ (obr. č. 4). A teraz prichádza otázka pre nás všetkých. Je popísaná situácia považovaná za nehodovú udalosť „Vchod vlaku na obsadenú koľaj“ alebo nie?

Myslím, že odpoveď je jednoduchá. Táto situácia nemôže byť považovaná za nehodu, pretože aj napriek tomu, že vlaková cesta bola obsadená dráhovým vozidlom, ale k samotnému vchodu vlaku do stanice nedošlo, pretože (možno aj s problémami) vodič zastavil pred vchodovým návěstidlom, ktoré návěstilo návěst, ktorá zakazuje vchod vlaku do stanice.

Iná situácia by ale nastala vtedy, keby vodič jednoducho s idúcim vlakom pred vchodovým návěstidlom, ktoré náhle zmenilo návěst dovoľujúcu vchod vlaku do stanice na návěst „Stoj“ nezastal, ale zastavil v stanici až tak, že čelo vlaku by sa nachádzalo niekde povedzme v priestore medzi označníkom a krajnou vchodovou výhybkou (obr. č. 5). V tomto prípade už došlo ku uskutočneniu vchodu vlaku do stanice a táto situácia by sa už považovala za nehodovú udalosť C4 „Vchod vlaku na obsadenú koľaj“. Analogická situácia môže nastať aj v tom prípade, keď je pre



vlak postavený prechod. Na odchodovej strane sa vykonáva posun tak nešťastne, že dôjde k obsadeniu odchodovej vlakovéj cesty a následnej zmene odchodového návěstidla z návěst dovoľujúcej jazdu na návěst „Stoj“. Ak prechádzajúci vlak míňal vchodové návěstidlo v polohe „Voľno“ a po vchode do stanice vodič zbadal, že odchodové návěstidlo zakazuje jazdu a pred týmto návěstidlom zastavil, ide o nehodovú udalosť C4 – Vchod vlaku na obsadenú koľaj. Aj napriek tomu, že nedošlo k fyzickému obsadeniu časti vlakovéj cesty dráhovým vozidlom, vodič prechádzajúceho vlaku si podľa návěstí vchodového návěstidla nárokoval voľnosť vlakovéj cesty v celej dĺžke (obr. č. 6). Ak míňal vchodové návěstidlo v polohe „Výstraha“ (resp. x km/h a výstraha), v tomto prípade nejde o nehodovú udalosť C4 (obr. č. 7).

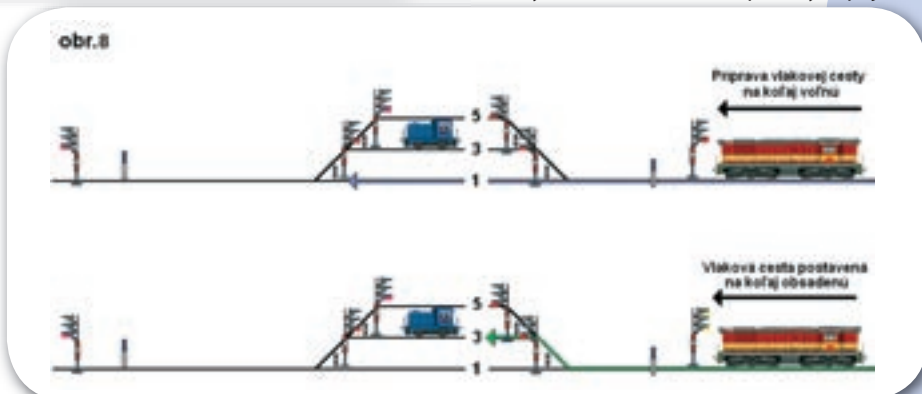
Na základe doteraz popísaných situácií si môžeme určiť základné rozdiely medzi pôvodnou a terajšou D17 pri nehodovej udalosti C4 – Vchod vlaku na obsadenú koľaj.

Pôvodná:

- stačilo, aby bol vlak o vchode na obsadenú koľaj vyzozumený v súlade s predpisom
- koľaj musela byť fyzicky obsadená

Terajšia:

- okrem správneho vyzozumenia musí byť dodržané aj návestenie a vlaková cesta sa musí postaviť podľa nariadenia oprávneného zamestnanca
- za obsadenú koľaj sa považuje aj narušenie bočnej ochrany vlakovéj cesty dráhovým vozidlom (zoznam použitých pojmov)



Poznámka:

Text tohto článku bol prekonzultovaný s garantmi predpisov Ž1 a D17.

Dotulky po staniach s panorámou stredoveku

Kým v minulosti boli hrady aj kláštory významnými spoločenskými centrami, dnes svojou rozlohou a architektúrou očarujú turistov. V súčasnosti máme v zozname národných kultúrnych pamiatok zapísaných 82 kláštorov a 109 hradov, aj keď často už len v podobe zrúcaniny alebo archeologickej lokality. My vám však okrem mohutných historických stavieb ukážeme i železničné minihrady, ktoré nenájdete v žiadnom turistickom sprievodcovi.

TRAŤ, KDE MÁ KAŽDÁ DRUHÁ STANICA SVOJ HRAD



Nižná Myšľa

Medzi zaujímavosťami dvojkoľajnej elektrifikovanej trate medzi železničnými stanicami Košice a Michalany určite patrí i väčší počet železničných minihradov. Malé kamenné stavby nájdeme až pred troma príjmacími budovami, čo je hneď polovica staníc, ktoré sa nachádzajú na tejto 48-kilometrovej trati. Kým zmenšiny v Nižnej Myšli a Kuzmiciach sú len výtvo-ry fantázie, tá v Slanci má predlohu v zrúcanine gotického Slaneckého hradu, týčiac sa priamo nad obcou. Prvá písomná zmienka o hrade pochádza z roku 1281, v roku 1679 bol vypálený a zbúraný počas nájazdu kurucov. Zachovalo sa len niekoľko stien a trojpodlažná veža Nebojsa. Tú dal v roku 1815 opraviť Jozef Forgách a umiestnil v nej umelecké pamiatky i obrazy majiteľov hradu, ktoré boli zničené a

KLÁŠTOR V HRONSKOM BEŇADIKU



Ak cestujete vlakom medzi Levicami a Zvolenom, nemôžete si nevšimnúť benediktínsky kláštor v Hronskom Beňadiku, postavený na skale v rokoch 1345 – 1375. Stojí na základoch románskeho kláštorného komplexu, ktorý posvätili v roku 1075 za prítomnosti uhorského kráľa Gejzu I. Jeho miesto nebolo vybrané náhodne. Pod ním viedla stará obchodná cesta, spájajúca Nitru a južné Slovensko s banskými lokalitami, z ktorých sa neskôr vyvinuli kráľovské mestá. Okrem duchovného významu bol centrom stredovekej vzdelanosti, kultúry a technického pokroku. Od roku 1588 sa súčasťou areálu stali mohutné hradby, ktoré chránili kláštor pred útokmi Turkov. Napriek úpravám bola stavba poškodená, navyše ju neskôr zachvátil veľký požiar. Preto na prelome 19. a 20. storočia sa na objekte robila pamiatková obnova. Dnes v kláštore pôsobí rehoľa pallotínov a využíva sa ako charitívny domov a miesto pre krátkodobý pobyt.

Tri železničné hradné NAJ...



...vyššie položený

Biela stavba s červenou strechou vo výhybni Vyšné Hágy, postavená v nadmorskej výške 1100 metrov - to je náš najvyššie položený minihrad.

...nižšie položený

Najnižšie položený železničný hrad musíte hľadať v tokajskej oblasti. Bol postavený v 60. rokoch minulého storočia prevažne z dlažbo- ných kociek v Slovenskom Novom Meste, vo výške 103 metrov nad morom.

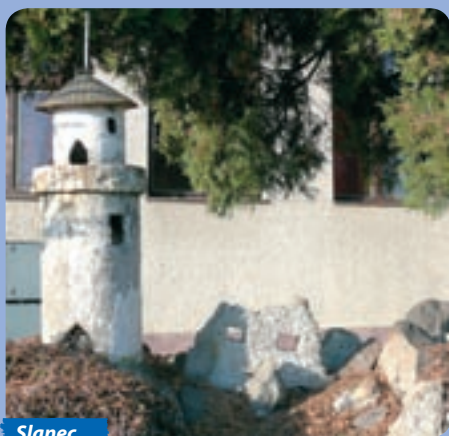


...mladší

Ak budete v Michalovciach čakať na vlak, vašej pozornosti neujde kamenná stavba s malými náhrobnými kameňmi. Pred modernou príj- macou budovou stojí najmladšia železničná zmenšenina hradu, či skôr kostola. Bola vytvo- rená v roku 2006.

(balky)
Foto: autor

... ale aj po staniciach so železničnými minihradmi



Slanec



Kuzmice

rozkradnuté až počas 2. svetovej vojny. Ruina hradu je však stále dobrým cieľom víkendovej prechádzky.

MESTO S DVOMA HRADMI



Majestátny hrad alebo zámok zároveň poukazuje na historický význam mesta či obce. Aj preto v meste Zvolen nájdeme dva hrady. Starší z nich, postavený na prelome 9. a 10. storočia nad sútokom Hrona a Slatiny, začal pustiť v polovici 15. storočia po výstavbe nového zámku a husitských nájazdoch. Aj preto dostal priliehavý názov Pustý hrad, ktorý však svojou obrovskou rozlohou patrí medzi najrozsiahlejšie hrady svojho obdobia v Európe. Nový zámok, ktorý impozantne stojí nad zvolenskou osobnou stanicou, postavili v druhej polovici 14. storočia podľa architektúry talianskych kastelov. Slúžil ako lovecké sídlo uhorského kráľa Ľudovíta I.. V polovici 16. storočia hrad prestavali na renesančnú pevnosť, patriacu do sústavy protitureckej obrannej línie. V rokoch 1955-1970 bol zámok reštaurovaný. V súčasnosti sú v ňom umiestnené expozície a depozitár Slovenskej národnej galérie.

Všimli sme si Azda ADCA? A či ČAD?

Kde to sme?

Tak takúto otázku si kladie väčšina cestujúcich, keď sa snažia zorientovať pri zastavovaní vlaku na zastávke či v stanici, pričom najčastejšie očami hľadajú tabuľu s názvom dopravne. Medzi Čadcou a Kysuckým Novým Mestom však môžete vlastniť aj mapu, či dokonca cestovný poriadok, a predsa neviete, kde vlastne ste. Neveríte?

Po príchode z Českej republiky by cestujúceho mala vítať pohraničná priechodová stanica Čadca. Teda aspoň podľa papierových predpokladov. No realita je iná. Žeby nedávno nastala



zmena, stanica je ADCA? Cestujúci sa na chvíľu zamyslí, kam zmizlo začiatkové Č... a vlak sa už ubera smerom k Žiline.

Po niekoľkých minútach jazdy náš cestovateľ opätovne neveriacky krúti hlavou. Práve sa ocitol v jednom africkom vnútrozemskom štáte Na tabuli s modrým podkladom totiž svieti biely ČAD. Samozrejme, že v oblasti Kysúc takáto obec neexistuje. Že ide o Ošadnicu, asi napadne len niektorým.

Rozuzlenie prichádza po niekoľkých kilometroch, keď sa za oknami vlaku opäť mihne modrá tabuľa. Z nej je zrejmé akurát len to, že všetky zmeny v názvoch majú na svedomí ONI. Vandali. Možno sú priamo z Ochodnice, kde je umiestnená spomínaná tabuľa. Pre nich je to zábava, cestujúci však hromží a zároveň odkladá mapu i cestovný poriadok. Aj tak sú zbytočné. A železničiar? Majú na výber. Buď vyčlenia ďalšie finančné prostriedky na opravu tabúľ, alebo to nechajú tak. A cestujúci...?

(balky)



Dobytok, uhlie, ošípané i kone mali svoje vozne

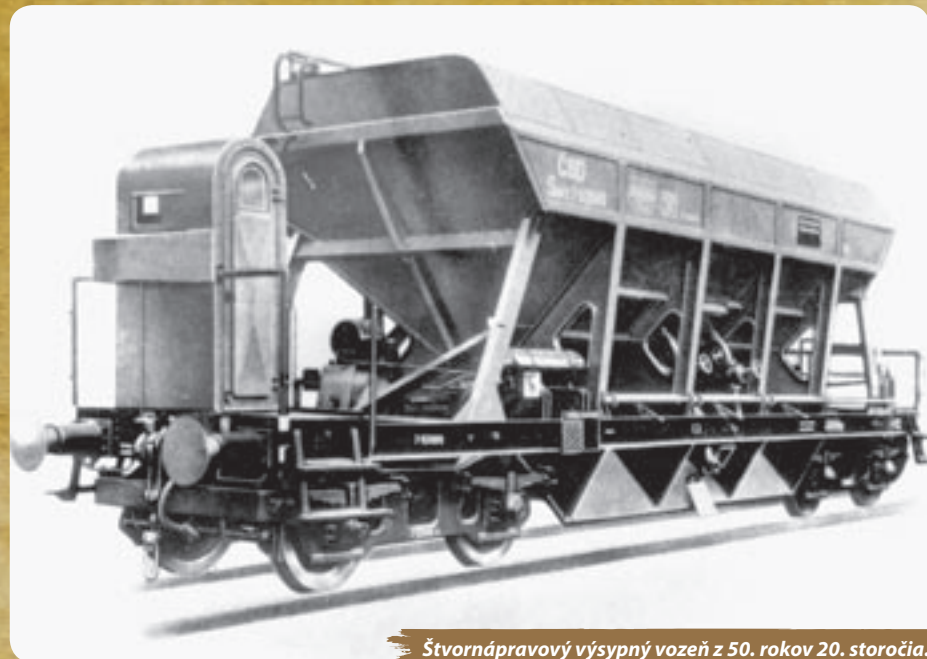
NÁKLADNÉ VOZNE

Nákladná doprava bola od vzniku železníc ich najvýznamnejším zdrojom príjmov. Základným výrobným prostriedkom tohto segmentu práce železnice je nákladný vozeň. Zamerajme sa preto na vývoj jeho konštrukcie.

Nákladná doprava sa na uhorských železničiach vzhľadom na poľnohospodársky charakter krajiny orientovala najmä na poľnohospodárske produkty a mala viacmenej sezónny charakter. Základný sortiment nákladných vozňov bol v polovici 19. storočia tvorený najmä univerzálnymi nízkostennými a zakrytými nákladnými vozňami a plošinovými vozňami, používanými spočiatku najmä na dopravu kočov. Postupné zvyšovanie objemu nákladnej prepravy bolo už v prvých rokoch uhorských železníc sprevádzané doplnením základného sortimentu nákladných vozňov o špeciálne vozne pre dopravu rožného dobytku a uhlia (otvorené), pre ošípané a kone (kryté). Vozne boli pomerne malé, s rázvorom trebárs len 2,9 m a ich nosnosť neprekračovala 10 t. Konštrukcia spodku nákladných vozňov zodpovedala zvyklostiam, uplatňovaným u osobných vozňov a popísaným v minulom pokračovaní nášho seriálu. Až do konca 60. rokov 19. storočia boli nákladné vozne – na rozdiel od osobných – spájané iba reťazami.

Aj mäso a pivo železnicou

Rozvoj nákladnej dopravy počas 80. rokov 19. storočia si vyžiadal rozšíriť sortiment nákladného vozňového parku o špeciálne kotlové vozne, vozne na uhlie a koks, ople-



Štvornápravový výsypný vozeň z 50. rokov 20. storočia.

stor. dosiahla 15 t; do začiatku 1. svetovej vojny sa nosnosť dvojnápravových „uhliakov“ zvýšila ešte o ďalších 5 t. Snaha racionalizovať prepravu hromadných substrátov viedla už v 90. rokoch 19. stor. k pokusom stavať nákladné vozne s nosnosťou až 30 t

spočívalo na dvojnápravových vozňoch. Konštrukcia spodkov nákladných vozňov z ocele bola v tomto období už úplne bežná a tento materiál sa najmä od začiatku 20. storočia začal uplatňovať i v konštrukcii kostry vozňových skrií (i keď treba konštatovať, že vozne na prepravu uhlia, obvykle vystavované tomu najhrubšiemu zaobchádzaniu mali kovovú kostru skrine už v 80. rokoch 19. stor.).

Nákladné vlaky rýchlejšie

V snahe kompenzovať vojnové straty objednávali novovzniknuté Československé štátne dráhy krátko po skončení 1. svetovej vojny pomerne značné množstvá nákladných vozňov. Novooobjednané vozne však neprinášali žiadny významnejší technický pokrok, iba v dôsledku postupného nárastu veľkosti sa ich nosnosť počas medzivojnového obdobia zvýšila na 20 t. Najvýznamnejšou modernizáciou parku nákladných vozňov ČSD sa stala montáž zariadenia priebežnej tlakovej brzdy sústavy Božič, čo umožnilo významným spôsobom zvýšiť rýchlosť nákladných vlakov. Väčšina rekonštrukčných prác sa realizovala v rokoch 1930 - 1935; na konci tohto obdobia bola tlakovou brzdou vystrojená tretina nákladných vozňov ČSD. Počas druhej svetovej vojny sa na slovenských železničiach vo väčšej mie-



Štandardný vozeň na uhlie z druhej polovice 40. rokov 20. storočia.

nové vozne na dlhé drevo atď. V nasledujúcom desaťročí bolo toto typové spektrum doplnené ešte zakrytým vozňom s tepelnou izoláciou pre prepravu mäsa a piva a začiatkom 20. storočia i špeciálnymi celokovovými výsypnými vozňami. Obvyklá nosnosť nákladných vozňov vzrastala pod tlakom postupného nárastu nákladnej dopravy od druhej polovice 70. rokov a v 90. rokoch 19.

ako podvozkové. V konštrukcii týchto vozňov sa v Uhorsku prvýkrát použili plechové výlisky namiesto valcovaných profilov pre zníženie ich hmotnosti. Ich cieľom bolo udržať nápravové zaťaženia relatívne ťažkých vozňov na akceptovateľnej úrovni aj pre miestne železnice. Nevytvorili však žiadnu významnú skupinu a ťažisko vozňového parku uhorských železníc i naďalej



Univerzálny štvornápravový zakrytý vozeň z 50. rokov 20. storočia.

re objavili nákladné vozne z nemeckých vagoniek, ktoré k nám priniesli rúrové nárazníky, lepšie odolávajúce značným silám pôsobiacim v čoraz ťažších nákladných vlakoch, než dovtedy obvyklé tyčové nárazníky.

Špeciálne vlaky na uhlie

Park nákladných vozňov bol po vojne doplnený väčšími dodávkami dvojnápravových otvorených celokovových vozňov radov Vtr a Vtdr a zakrytých vozňov s kovovou kostrou a dreveným obkladom radu Ztr. V 50. rokoch 20. stor. začali dominovať dodávky veľkokapacitných štvornápravových vozňov. Podiel štvornápravových vozňov vzrástol z 2 percent v roku 1950 na 65 percent na konci 80. rokov 20. storočia. Mechanizácia nakladacích a vykladacích prác sa prejavila predovšetkým na špeciálnych vozňoch pre prepravu uhlia (Wap) a cementu (Raj). Zvy-

šovanie rýchlosti v medzinárodnej nákladnej doprave nad 100 km/h si vyžiadalo nahradiť brzdu Božič sústavou DAKO (60-te roky), klznú ložiská valivými (prakticky ukončené v 70-tych rokoch) a zdokonaľovať tiež vozňové podvozky - v roku 1981 sa vo vagonke Poprad začala sériová výroba mimoriadne vydarených podvozkov typu Y25Cs. Mohutniaca kontajnerová doprava si vyžiadala vyrábať pre ich prepravu špeciálne vozne (séria Pasy z vagonky Poprad v 70-tych rokoch, neskôr séria Nas). Potreba zvýšenej ochrany tovaru po roku 1990 viedla k širšiemu používaniu vozňov s posuvnými bočnými stenami a strechou.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.
Foto: archív MDC



Zakrytý vozeň z 80. rokov 19. storočia.



Cisterna z 80. rokov 19. storočia.

Keď rozhádzané kamene očarujú turistov,

TURECKO

Pre mnohých je to predstava nekonečných piesočnatých pláží a horúcich slnečných dní, ale i klenotnica histórie. Trója, Pergamon, Milétya lebo Efez. Miesta vyspelého antického obdobia, ktoré obdivovala aj skupina 40 železničiarov na poznávacom pobyte v ázijskej časti krajiny polmesiaca. Hlavnou organizátorkou tejto vydarenej cesty bola Eva Chovanová, námestníčka zo Železničnej stanice Lučenec. Mnohé cestovné kancelárie by sa od nej mohli učiť.

Akí by sme to boli železničari, keby si na cestovanie nevybrali vlak. Čo na tom, že cesta trvala vyše 30 hodín? Neustále sledovanie mihotajúcej krajiny za oknom vozňa striedala spontánna zábava. Vystupňovala sa pri výstupe zo Srbska, keď polodriemajúci Milo dostal od pasováka nezrozumiteľnú otázku. Obranný postoj spáča v podobe rýchlej otázky: - **čo? Nerozumiem,** - mal pohotovú reakciu: - **Ty nerozumieš po slovensky?** A už sme viedli spoločný rozhovor. Keď však Srb zistil cieľ našej cesty, tak sa rozosmial, že jeho smiech sme počuli ešte o niekoľko kupé ďalej. Nuž



Od nákupu dekoratívnych predmetov z ónyxu odrážala iba vysoká cena. Za ručne vyrobenú vázu alebo popolník, sa pred zjednaním pýtalo aj 30 eur.

čo, „normálni“ dovolenkári cestujú vďaka Turecku lietadlom.

Ako vyzerať „vzorový“ prechod medzi EÚ a okolitým svetom, sme sa presvedčili o polnoci na bulharsko – tureckých hraniciach. Zabudnite na to, že vás vo vozni vybaví turecký colník. V budove majú síce 3 okienka na pasové odbavenie turistov, ale len pri jednom je skenovacie zariadenie pasov. Takže sa v nočnom chlade postáva v rade. Slováci však už v druhom, predtým si postáli na vstupné 10 eurové víza. Česi sa tejto tortúre vyhli – vstup do Turecka mali bez víz. Musíme absolvovať ešte tretiu procedúru - kontrolu, či máme v pase všetky známky a pečiatky v poriadku, a už nás čakajúci autobus vezie do mesta Canakkale, v ktorom nás trajekt prenesie cez 1 200 metrov široký Dardanelský prieliv na ázijské územie. Nič nám už nebráni, aby sme sa vydali za bájnymi antickými mestami.

Na každý deň bola naplánovaná jedna archeologická lokalita. Trója, Pergamon, Efez, Miléty, Didime, Hieropolis, to sú legendárne mestá s významnou minulosťou. Aj keď z ich slávy ostali len ruiny, popada-

Program zájazdu, to nebola len história. Navštívili sme tiež výrobné ónyxových doplnkov, kožených bünd, pravých tureckých kobercov i keramiky. Po krátkych exkurziách v dielnach alebo predvádzaní bünd či kobercov sme sa vždy ocitli v pre-



Najzachovalejšiemu antickému mestu, Efezu dominuje priečelie Celsiovej knižnice a najväčšie divadlo. V spodnej časti fasády knižnice, ktorá bola pôvodne postavená ako hrobka, sa nachádzajú 4 sochy – Múdrost', Intelekt, Vedomosti a Cnosť. Divadlo s trojposchodovým hľadiskom, jedno z najväčších v období antiky, malo pri svojej šírke 145 metrov a výške 30 metrov kapacitu až 25 000 divákov.

né stĺpy a roztrúsené kamene, svojou starovekou precíznou architektúrou stále dokážu očariť milióny turistov. A Turci to vedia. Za vstupné 10 tureckých lír (približne 150 korún) ponúkajú upravené priestranstvá s pozostatkami chrámov aj divadiel. Nechýbajú ani informačné tabule a predajné stánky so suvenírmi i brožúrami o lokalite v najrôznejších jazykoch.

dajniach. Samozrejme, predavači okolo nás úslužne obiehali a na ceny sortimentu nasadzovali neuveriteľné zľavy. I napriek výhodným cenám sme im však vo väčšine odolali.

Obchody, brušné tanečnice a zlato

Čo by to bolo za Turecko bez klasického tureckého večera! Ten začal niekoľkomi-



Neďaleko historického miesta Efez, v Čamlíku, sa nachádza železničné múzeum, v ktorom je vystavených vyše 30 parných rušňov tureckých železníc.

...ale tiež o tom, že Slovenky sú aj tak najkrajšie...

nútovým rituálnym tancom dervišov. Tanečníci v širokých bielych sukniach sa neustále točili okolo vlastnej osi, s jednou rukou vytočenou smerom hore, druhou smerom k zemi. A my sme intenzívne premýšľali, prečo sa im nezakrúti hlava a nestratia rovnováhu. Na ich vystúpenie nadviazal tanečný súbor s ľudovými tureckými tancami. Kým ženy obdivovali temperamentných tanečníkov, muži sa s potešením nechali hypnotizovať ohybnými kráskami a predstavením brušnej tanečnice, ktoré bolo podfarbené pravou tureckou hudbou. Napriek ich tanečnému umeniu však musím ako muž poznamenať, že naozaj krásne sú naše ženy.

A potvrdilo sa mi to aj v jednej z najúchvatnejších pamiatok v Istanbuli, vo Veľkom bazári. Turkyne tam buď neboli, alebo iba tie menej príťažlivé... Na ploche 30 700 m² sa nachádza labyrint so 60 uličkami a približne 3 600 obchodmi. Mal som pocit, že minimálne 90 percent Turkov sa živí predajom, ktorého súčasťou je zjednávanie cien. Že to ovládajú naozaj profesionálne, som zistil v spoločnosti energetickej modrookej blondínky Elenky z Pezinka. Pôsobila na nich ako magnet, každý s ňou chcel obchodovať. Ešte dlho som za sebou počul výkriky odmietnutého predajcu: - **Madam, 15 euro, madam, 12 euro, madam, 10!** - ona však už zjednávala v ďalšej uličke. Nakoniec niektorí podľahli jej šarmu a my sme spokojne odchádzali s plnými taškami.

Z Istanbulu, cestou domov, sme si v lôžkovom vozni odskúšali kvalitu tureckých železníc. Ležať v poslednom vozni uháňajúceho vlaku po rozbitej trati a ešte v poslednom kupé priamo nad podvozkom, to môžete na spanie zabudnúť. Kým telom vnímate nárazy vozňa o podvozok, v myslí si predstavujete našich traťovákov s veľkým Z - začiatkom pomalej jazdy. Opätovne komplikované pasové odbavenie na hranici nás paradoxne poteší. Ešte niekoľko hodín cesty vlakom a sme na Slovensku.

(balky)
foto: autor



Program zájazdu nám spestrilo aj vystúpenie súboru tureckých ľudových tancov.



Pergamon sa preslávil najmä svojou knižnicou, ktorá bola druhá najväčšia po egyptskej v Alexandrii. Ostali z nej len základy, tak ako z Diovho oltáru, ktorý v 19. storočí archeológovia preniesli do berlínskeho múzea. Najzachovalejšie sú pozostatky veľkého divadla s 87 radmi sedadiel a chrám cisára Trajana. Nachádzajú sa tu i známe antické kúpele Asklepon, ktorých symbolom bol had. Ten je doteraz znakom medicíny.



Pre Pamukkale, alebo „bavlníkový hrad“, sú typické travertínové terasy s jazierkami s teplou vodou a vysokým obsahom vápnika. Napriek tropickým teplotám potom vyzerá celé miesto ako zasnežené.



V blízkosti Pamukkale sa nachádzajú ruiny kúpeľného rímskeho mesta Hierapolis, s krásnym amfiteátrom a rozsiahlym necropolisom. Cintorín ukrýva až 1 200 hrobov zo starovekého Grécka aj Ríma.

Keď chladené pivo a suché ponožky majú cenu zlata

PRI TÁBORÁKU TITULY A FUNKCIE STRÁCAJÚ ZMYSEL



Sledovať čarovné zákutia dunajských ramien priamo z člna je skvelým zážitkom.

Riaditeľ odboru informačných a komunikačných technológií GR ŽSR Ing. Jozef Dubravčík do júnovej ankety k dovolenkám zareagoval netypicky: - **Ja by som sa už po troch dňoch nudil, keby som mal kdesi nečinne vylihovať.** Nuž aj takáto poznámka je pre niektoré typy ľudí príznačná, ale zároveň priznať, že také splavovanie vodných tokov, kombinované s vysokohorskou turistikou je časté aj počas víkendov, to ešte nie je bežný adrenalín pre národu Slováka.

- **Už v mladosti sme dávali dohromady partiu na trampovanie a skauting, motiváciu sme získali i po prečítaní literárnych diel známeho českého spisovateľa Jaroslava Foglara. V nich nejde len o historky, ale o česťnosť vo vzťahoch, férové správanie i pri napätých situáciách. A tieto atribúty sme si v partii zachovali do dnešných dní. My si prírodu užívame nielen pre svoje blaho, ale dali sme sa dohromady s lesníkmi a zapájame sa aj do rôznych brigád,** - charakterizuje vzťah k svojej záľube Ing. Jozef Dubravčík.

Náročnejšie „vandre“ sa plánujú v časovom predstihu, aby si každý vedel zariadiť termín na pochôdzky po hrebeňovkách - a nielen slovenských, ale aj v rakúskych či talianskych Alpách. Kým iní vyhľadávajú pláže, Dubravčíkovci radšej skalné útesy. - **Je to zvláštny pocit päť dní kráčať mimo civilizáciu, na chrbte iba ruksak. V noci vyháňať zo stanu líšku, ktorá vyhrýzla dieru a ukradla jedlo, alebo bivakovať v lese a zobudiť sa na dych divej svine,**



ktorá oňucháva tvár, ako sa mi to už stalo. Poživeň a voda sú presne vyrátané, a keď sa človek dostane do prvej dediny, vtedy aj pivo má cenu zlata. Ešte aj instantná polievka chutí ako skvelá domáca. V zime sa suché ponožky vyrovnajú cennému majetku. Všetky tieto drobné radosti sú tvrdo zaslúžené a tento pocit nezískame vo vykúrenom byte alebo v klimatizovanom obchodnom centre.

K tomuto typu oddychu pritiahol aj rodinu. - **Samozrejme je to aj o kompromise, ale tiež o rovnakom nastavení na jednu vlnovú dĺžku. Naša dcéra mala iba štyri mesiace, keď už s nami zostala spať na pochôdzke Malými Karpatmi. Postupne pribudlo bivakovanie aj v zimných mesiacoch a vodáctvo. Kamaráti z lodeníc nás pritiahli k splavovaniu riek. Začali sme na Hrone a postupne sme objavovali zákutia Dunaja a priľahlých ramiel. Už sme vyskúšali vodu v českých riekach,**

Čo Slovak, to záhradkár či chalupár. Poniektorí z nás sa už nemôžu dočkať trávenia voľného času aktivitami v záhradkách alebo pri údržbe chaty. V rodine Ing. Jozefa Dubravčíka už mnoho rokov riešia skôr otázku, či sa ide najbližšiu sobotu na horskú túru alebo „na vodu“.

ale aj v talianskych Alpách. Toto leto sa chystáme do Slovinska, kde jeden kamarát robí inštruktora a sprievodcu pre rafting a kaňoning. Pri podobných akciách sme si už predtým odsákali školácke chyby. Samozrejme, bolo aj nechcené kúpanie s odreninami a modrinami. Už vieme, že do člna možno ísť iba so skúseným vodákom a nie je od veci nechať sa pri splavovaní divokých riek poučiť. Manželka sa už raz prevrátila s člnom. Stačí sa zamotať do vodných rastlín a konárov stromov. K tomu silný prúd vody a zážitok je na svete. Ale adrenalínové poznatky sú aj o bleskovej pomoci z blízkych člnov, je to tiež o úplnej rovnosti, keď pri táboráku stratia zmysel tituly a funkcie. Nie je to o biznise, tu sa nikto nepretvaruje. Je to o nádherných emóciách, ktoré poskytuje príroda i skvelí „partáci“.

- **S rodinou si dokážeme aj v taký letný podvečer urobiť oázu pokoja. Stačí sadnúť na bicykle a zájsť k jazerám v Rusovciach, ku Draždiaku či do Čunova, zaplávať si a sledovať západ slnka s oroseným pivom v ruke. Je to len o pocitoch a dobre zorganizovanom voľnom čase priamo v rodine. A preto sa ani ja nestrá-**



Ak „klasická“ zimná dovolenka, tak dobrá lyžovačka, - tvrdí Ing. Jozef Dubravčík.

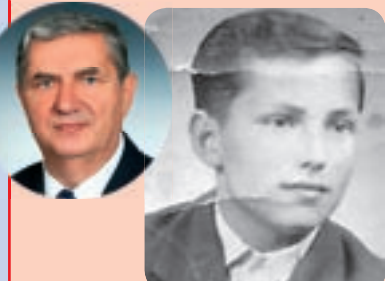
ním žehlenia či iných domácich prác, aby oddych nebol zastretý nervozitou, - vyznáva sa k relaxačným hobby (ktoré by mohli byť návodom aj pre iných) riaditeľ odboru 210 Ing. Jozef Dubravčík.

Mária PALIČKOVÁ
FOTO: archív Jozefa DUBRAVČÍKA

Aké boli vaše najkrajšie prázdniny?

FASCINOVALI MA VLAKY, OHŇOSTROJ I ČAJKA

Ing. Jozef ANTOŠ,
námestník GR ŽSR pre prevádzku



Spoznali by ste 14-ročného Jožka Antoša? Táto fotografia je z obdobia, keď prežil svoje najkrajšie prázdniny.

- Pojem prázdniny aj v časoch môjho detstva na dedine bol ten istý ako teraz, ale skutočnosť bola oveľa skromnejšia ako je predstava deti teraz, najmä tých z mesta. Pásť kravy a starať sa o ostatné domáce zvieratá, pomáhať pri senách a žatve bolo absolútnou samozrejmosťou takmer pre všetky deti v našej dedine. Ráno vstávať o piatej a líhať až pri úplnom zotmení a neraz aj úplnom vyčerpaní, to boli prázdniny, na ktoré som sa ja nikdy veľmi netešil. Cez obed sme sa kúpali, hrali futbal, večer sme pozorovali hviezdnatú oblohu, sedávali pri ohni, pri rieke a často snivali. Avšak

rok 1961 mi priniesol výnimočné letné prázdniny, ktoré považujem za jediné skutočné v mojom živote. Koncom školského roka ma vybrali do pionierskeho tábora v Kuneradskej doline pri Rajeckých Tepliciach. Ako štrnásťročný som prvý raz v živote videl a viezol sa naozajstným vlakom z Bardejova do Žiliny. Tisíce deti z celého Československa, ohňostroj za prítomnosti najvyšších predstaviteľov štátu, návštevy miest a kultúrnych pamiatok, celé zabezpečené armádou - to boli moje najkrajšie skutočné prázdniny. Dlho som bol hrdinom v škole i doma v dedine, hrdinom, ktorý videl na vlastné oči prezidenta, ministrov, generálov, vlaky, tanky a predovšetkým luxusné vládne auto Čajka. Spomínam na tieto prázdniny veľmi rád azda aj preto, lebo mesto Žilina a jeho okolie, ale hlavne vlaky mi ostali na celý život osudové. Spomínam si ešte na prázdniny, ktoré sme trávili na poli, kde sme celé triedy zo stredných škôl chodili na brigády. Boli to celkom príjemné chvíle, i keď zväčša spojené s prácou, a nie s oddychom. Dnes želim všetkým deťom na celom svete, aby aj počas prázdnin mohli pokojne snívať pod hviezdnatou oblohou, a tiež, aby sa im aspoň časť ich snov v živote aj splnila.

U STAREJ MAMY



A NA SRÍ LANKE

Môj prvý dotyk so živým a divným slonom. Z postoja je jasné, kto má navrch.

Mgr. Martina PAVLIKOVÁ,
hovorkyňa a riaditeľka odboru komunikácie GR ŽSR

- Moje najkrajšie spomienky z detstva sú na prázdniny u starej mamy v Banskej Štiavnici. Starká si pre nás vždy prišla do Banskej Bystrice a spolu s bratom sme sa neuveriteľne tešili na cestu tromi vláčikmi, kde nás na konci čakal obrovský tunel (to som ešte nevedela, že raz moje cesty skončia na železnici). Odtvtedy viem toho veľa o Trati mládeže i o Náckovi ...

Prázdniny v detstve majú svoje čaro, ale ja najradšej spomínam na zážitky zo svojich nedávnych ciest. Boli dve, o ktorých najradšej rozprávam. Zhodou okolností to bola moja prvá a aj posledná cesta do zahraničia. Presne pred 10 rokmi som ja - bojko a panikár z lietania - po trinástich hodinách vznášania sa vzduchom, v lietadle s interiérom väčším ako moja kuchyňa a obývačka spolu, doletela do Dominikánskej republiky. V raji na zemi som prežila fantastických 14 dní a ako som sama sebe sľúbila, raz sa tam určite vrátim. No a najčerstvejšie pekné zážitky mám z posledného Silvestra. To som prelom rokov strávila v exotickej Srí Lanke, v živom prírodopisnom filme s nádherným oceánom, opičkami a slonmi, ktoré sa dali krímiť. S pozostatkami hrozných tsunami, úžasnými ľuďmi a šialenou srílanckou železnicou. Prežiť Nový rok na brehu oceána o päť hodín skôr ako doma, keď je o polnoci 27 stupňov Celzia, je nezabudnuteľný zážitok.

PRÁZDNINY POD HOLÝM VRCHOM



S úsmevom na tvári sme si aj so starším bratom Erikom užívali prázdninové chvíle.

Mgr. Petra SIVÁČKOVÁ,
riaditeľka odboru medzinárodných vzťahov GR ŽSR

- Moje spomienky na prázdniny a leto sa spájajú s pobytom u babky v Trstíne, ale aj u rodiny v Lehote pod Vtáčnikom. Pamätám si tiež chvíle prežité spolu s bratom v pionierskom tábore. K mojim nezabudnuteľným zážitkom patrí prázdninové cestovanie železnicou, keď ma rodičia posadili do vlaku a v cieľi cesty ma vždy niekto čakal. Raz sa mi poda-

rilo predĺžiť si pobyt u rodiny aj vďaka stratenej rezičke, s ktorou som ako dieťa zo železničiarkej rodiny cestovala najčastejšie. Ako ôsmačka som cestovala sama aj medzinárodným rýchlikom do Drážďan, kde ma čakala rodina. Spomínam si, ako ma ľahko oblečenú v letných šatách prekvapil chlad v klimatizovanom vozni, čo som dovtedy v našich vlakoch nikdy nezažila. Nedá sa zabudnúť na chvíle pod Holým vrchom u babky. S bratrancami sme chodili ku kameňolomu, kde ťažili štrk. Zbierali sme tam skalničky a rôzne kamienky, ktoré sme nosievali starej mame. Keď sme boli na dvore alebo v dome a začuli sme zvuk sirény, vedeli sme, čo bude nasledovať. Bola to výstraha pre robotníkov v kameňolome, ale prenikavý zvuk sa rozliehal aj po šírom okolí. Nasledoval výbuch a vtedy sa v dome všetko triaslo, rinčali okná a veru celý dom mal popukané steny. Ako deti sme sa vždy trochu báli. Bez strachu sme si však užívali ďalšie radovánky, medzi ktoré patrili prechádzky v lese, zberanie húb či každodenné bicyklovanie. Často sme si zakladali oheň a opekali slaninku alebo iné dobroty. Na školské prázdniny spomínam veľmi rada.

Vítazili nad ohňom i ostatnými hasičmi

POHÁR RIADITEĽA ŽELEZNIČNÝCH HASIČOV ZÍSKALI NA XIV. MAJSTROVSTVÁCH ŽILINČANIA



Niekomu robí problém vyjsť pešo na štvrté poschodie. Súťažiaci hasiči to mali oveľa ťažšie, do tejto výšky sa museli dostať po rebríku.

Vedeli ste, že aj hasiči majú svoje „majstrovstvá“? Tak, ako štátni, rovnako aj naši - železniční - majú súťaž hasičských zborov v hasičskom športe. V závere júna si zmerali svoju zdatnosť a šikovnosť hasiči z piatich železničiarских útvarov zo Slovenska a privítali medzi sebou i kolegov z Česka. Podľa plánu malo súťažiť šesť slovenských kolektívov, no ako sa hovorí - čert nikdy nespí... tak v ten deň nespal ani na košickej stanici, kde unikala nebezpečná látka z cisterny. A Košičania museli okamžite odcestovať domov.

Štadión Okresného riaditeľstva Hasičského a záchranného zboru v Pezinku v závere ostatného júnového týždňa bol dejiskom dvojdného zápolenia hasičov z Bratislavy, Nových Zámkov, Zvolena, Žiliny a Čiernej nad Tisou. Kým v prvý deň bol na programe výstup na vežu, beh na 100 metrov cez prekážky a štafeta 4 x 100 metrov, druhý deň ukončili požiarom útokom. Favoritom bolo v podstate každé družstvo, víťazstvo však mohlo získať len jedno.



Trafiť sa do terča pri požiarom útoku nie je jednoduché... Kto to skúsil, potvrdí pravdivosť týchto slov. Dôležité je nielen trafiť terč, ale ho i zhodiť prúdom vody, ktorý smeruje do otvoru v terči.



Stačilo zaváhanie a prvenstvo sa rozplynulo ako voda vytlačená motorovou striekačkou.

Vysoký stupeň kvality nasadili od prvej disciplíny Žilínčanovia a hostia z Čiech, tí však súťažili mimo poradia. Výkony všetkých boli vysoko profesionálne. Či už pri výstupe na čas na vežu do výšky 4. poschodia, ktorá simuluje výstup do obytného domu, alebo pri behu cez prekážky. Predviedli improvizácie, s ktorými sa môžu stretnúť v bežnom živote. Vyvrcholenie súťaže v podobe požiarneho útoku preverilo zdatnosť každého člena súťažiacieho družstva. Tu musel zabráť každý jednotlivec, akékoľvek zaváhanie či „uliatie sa“, by poznamenalo celý kolektív. To, čo naši hasiči predviedli v tejto súťaži, bolo ukážkou kvality. V Pezinku dokázali, že sú skutočnými odborníkmi, schopnými za každých okolností zasiahnuť a väčšinou dokážu nad ohňom i ďalšími živlami zvíťaziť alebo aspoň zmierniť ich následky.

Celková výsledková listina

1. ZPOŽ HÚ Žilina (prvenstvo vo všetkých kategóriách)
2. ZPOŽ HÚ Nové zámky
3. ZPOŽ HÚ Čierna nad Tisou
4. ZPOŽ HÚ Zvolen
5. ZPOŽ HÚ Bratislava

Vladimír SALZER,
foto: autor

XIV. ročník súťaže v hasičskom športe o putovný pohár riaditeľstva ZPOŽ Bratislava pozná svojich víťazov. No uznanie si zaslúžia všetci, ktorí reprezentovali svoj útvar. A nakoniec nám súťažiaci i hostia takto spoločne zapožovali.



Priateľské stretnutie

O rôznych akciách železničiarov, kluboch a stretnutiach priateľov železníc radi píšeme aj na našich stránkach. A na jednej veľmi zaujímavej akcii sme sa nedávno zúčastnili i my z redakcie. Košické Kolajové dopravné stavby, s. r. o., (KDS) zorganizovali v malebnej prírode Čierneho Baloga a na území Čiernohronskej železničky priateľské stretnutie.

Najprv jazda z Chvatimechu do Čierneho Baloga v letných – otvorených vozňoch a potom posedenie pri dobrom jedle a hudbe, priamo v lone prírody. A pri tom všetkom najviac skloňovaná spoločná téma – železnica. Generálny riaditeľ KDS Ing. Milan Šimoňák (vpravo) je rád, že takéto stretnutie slúži nielen na priateľské a odborné diskusie, ale aj na spropagovanie tejto lesnej železničky. O tom, že KDS majú k Čiernohronskej železničke blízko, svedčí aj fakt, že sa každoročne už niekoľko rokov pred sezónou podieľajú na rekonštrukčných prácach trate.

(sch)



Prednostovia na stretávke



Ing. Jozef Antoš (v strede) si s bývalými železničiarimi má vždy čo povedať...

Periodicita rôznych milých stretnutí máva väčšie či menšie časové rozpätie, ale ľudia sa na nich takmer vždy tešia. Ešte viac to platí o tých, ktorí už ukončili svoje produktívne obdobie a sú na zaslúženom odpočinku. U nás je zaužívané, že starším ľuďom skôr patria jesenné mesiace, ale v Stavovskom združení prednostov železničných staníc (SZPŽS) pri OR Trnava to neplatí. Možno preto, že ho vedú mladí prednostovia, stretávajú sa so svojimi bývalými kolegami začiatkom leta.

Bolo tomu tak aj v júni, keď sa známy Valčík v Bratislave už štvrtý krát zaplnil postriebrenými hlavami bývalých prednostov staníc. Úvodné privítania a informácie predniesol predseda SZPŽS Ing. Peter Rajčák, a námestník riaditeľa OR Trnava Ing. Tibor Kučera. Bývalých kolegov prišiel pozdraviť aj Ing. Jozef Antoš, námestník GR ŽSR pre prevádzku a Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Trnava. Vyše tridsiatka zúčastnených si veru mala čo povedať a na čo zaspomínať. Takýchto stretnutí nie je nikdy dost.

(hoc)



Informácie o tom, ako prežívali a prežívajú dovolenkové chvíle niektorí naši kolegovia sme zverejnili aj na stránkach tohto čísla. Letnú dovolenku má pred sebou aj Ing. Jozef Horváth, námestník riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy, ale dozvedeli sme sa, že rád relaxuje i chytaním rýb. A toto je jeho prvý tohtoročný úlovok rybárskej sezóny.

- Tak tento kapor je pán inžinier poriadne veľkou rybou. Gratulujeme k úlovku.

Nová súťaž: Najzaujímavejšia fotografia

Celý tento rok sa nesie v znamení osláv 160. výročia od príchodu prvého parného vlaku na Slovensko.

Z toho dôvodu vyhlasuje odbor komunikácie GR ŽSR v spolupráci so sekciou FISAIC FOTO súťaž: **Najzaujímavejšia fotografia.**

Podmienky súťaže:

- súťaž bude trvať od 1. 7. do 31. 10. 2008
- obsahovo sa súťaž nebude deliť
- poštou zasielané fotografie musia mať rozmer 10x15 cm
- mailovou poštou zasielané fotografie musia mať koncovku JPG a 300 dpi
- prijímame fotografie označené menom autora, adresou, funkciou, pracoviskom, fotografiám priradíte aj svoj titul alebo názov
- vybrané súťažné fotografie budú publikované v Ž semafore - v novembri vymenovaná porota súťaž vyhodnotí
- ocenení budú prví traja súťažiaci

Fotografie posielajte na adresu:

**Mgr. Jozef Lehocký,
GR ŽSR, odbor komunikácie,
Klemensova 8, 813 61 Bratislava,
alebo na mailovú adresu:
lehocky.jozef@zsr.sk**

Táto výzva je určená všetkým železničiarom na Slovensku.

Prehliadka fotografickej tvorby sekcie Foto Fisaic sa v celoeurópskom meradle koná každé dva roky.

V tomto roku bude v Győri v Maďarsku, od 25. – 28. septembra.

(hoc)

Filmári pozor!

Upozorňujeme všetkých priaznivcov FISAIC-u, že súčasťou pestrého programu k 160. výročiu železníc bude aj národná súťaž FILM A VIDEO FISAIC 2008, ktorá sa uskutoční v dňoch 14. – 16. novembra 2008 v priestoroch SIP Strečno.

Súťažiteľ budú filmy v kategóriách železničná tematika a voľná téma. Do súťaže sa môže zapojiť každý, koho baví práca s kamerou a vytvoril hoci aj malé video - dielo.

Filmárska sekcia FISAIC organizuje tak, ako po iné roky

Letnú filmovú školu v SIP Strečno v termíne od 26. júla do 1. augusta. V prípade záujmu vám bližšie informácie poskytnie Bc. Jurčovičová, tel. 920/7075.



najstaršiu železničnú pamiatku

Šanca pre zberateľov

Súťaž O najstaršiu železničnú pamiatku pokračuje.

Sme radi, že zasielate tipy, ktoré po spracovaní uverejňujeme na tejto strane.

I naďalej sa tešíme na nové príspevky. V prípade zaujímavých materiálov dajte vedieť aj nám do redakcie, radi vás navštívime a zdokumentujeme vaše unikáty. Exponáty, prípadne fotografie, môžete naďalej posilať železničnou poštou na adresu:

**Mgr. Jozef Lehocký, Odbor komunikácie
GR ŽSR, Klemensova 8, Bratislava.**

Tel. číslo : 920/ 7585,

št. 02/2029/7585, alebo mailovou poštou
na adresu lehocky.jozef@zsr.sk.

Do súťaže sa môžete prihlásiť do 31. októbra 2008.

Vladimír SALZER,
foto: autor



V dnešnom čísle približujeme železnici pohľadom Múzejno – dokumentačného centra ŽSR v Bratislave. Vedúci Ing. Jiří Kubáček, CSc. : - Dioráma dopravnej kancelárie v múzeu dopravy reprezentuje azda najcharakteristickejšie železničné pracovisko v stave z približne 60. rokov 20. storočia. Dominuje mu riadiaci prístroj elektromechanického staničného zabezpečovacieho zariadenia Siemens. Na stole výpravcu sú umiestnené telefónne prístroje automatické i s miestnou batériou, napojené na železničný telefónny zapojovač AIDA. Zaujímavosťou je jedno z prvých staničných rozhlasových zariadení na Slovensku z druhej polovice 40. rokov 20. storočia a približne rovnako stará manuálna telefónna ústredňa a v tej dobe už odchádzajúce telegrafné zariadenia Morse.

TVÁR ŽSR

**Milé kolegyně, kolegovia - neváhajte
a prihláste sa!**

Čas sa kráti a posledný termín - 1. august sa blíži.

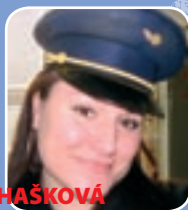
Cestovná kancelária ČD travel - sponzor súťaže - má pre víťazov štvrtého ročníka pripravené zaujímavé ceny.

Podmienkou účasti v súťaži je fotografia a odpovede na tieto otázky:

- 1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?**
- 2. Čím sa v živote riadite?**
- 3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?**
- 4. Čo by ste na sebe zmenili?**

Nezabudnite, že naša redakcia vyhlásila aj čitateľskú súťaž. O víťazovi alebo víťazke rozhodnete vy - svojimi hlasmi.

Hlasy svojej favoritke môžete zasielať na adresu redakcie, alebo telefonicky či emailom. Kontakty nájdete v tiráži. Nezabudnite uviesť svoje meno a adresu, aby sme vás mohli zaradiť do zberovania. Jeden z vás získa odmenu v podobe darčeka.



Slávka HAŠKOVÁ

1. I keď krátko (od roku 2007), ale o to intenzívnejšie pracujem na železnici ako dozorkyňa výhybiek - Veľká Ida.
2. V živote sa riadim podľa vzoru starších (a možno aj múdrejších), ale i svojou intuíciou, ktorá ma nezvykne zradiť.
3. Vo voľnom čase sa zväčša starám o domácnosť a keď sa zvýši čas, tak sa rada poprechádzam v prírode, športujem, počúvam modernú hudbu, rada čítam knihy - beletriu, ale aj náučnú literatúru.
4. Na vizáži asi nič (ďakujem nebesám za všetko, čo som dostala do vienka). I keď predsa len by som sa rada zbavila niekoľkých nadbytočných kíl a nezaškodilo by trošku ústupčivosti vo vzťahu k okoliu...



Vladimír ČERNÁK

1. V ŽSR pracujem od roku 1976. Štrnásť rokov som pracoval ako výpravca, osemnásť ako prednosta. V súčasnosti som prednostom Železničnej stanice Pezinok.
2. V živote sa snažím vychádzať dobre s ľuďmi okolo seba, priateľmi a rodinou. Mám rád usmiate ľudí, preto sa snažím, aby úsmev z ich tvári nezmizol.
3. Vo voľnom čase relaxujem aktívne, športujem, najradšej si zahrám futbal. V súčasnosti však takmer všetok voľný čas venujem štúdiu.
4. Na sebe nechcem meniť nič, nerád sa prispôsobujem a takisto nechcem, aby sa niekto prispôboval mne.



Beata BOĐOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1990. V súčasnosti pôsobím na sekretariáte bratislavskej hlavnej stanice.
2. Nerob druhým to, čo nechceš, aby robili tebe.
3. Voľný čas trávim s mojimi deťmi, prechádzkami alebo bicyklovaním okolo Slnecných jazier. Rada počúvam hudbu a čítam.
4. Asi nič. To by som už nebola ja.

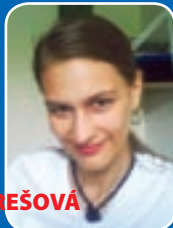
TVÁR ŽSR

Štvrtý ročník súťaže



Anna JANKULÁROVÁ

1. V SIP Strečno pracujem od januára 2007 ako recepčná.
2. V živote sa riadim krédom - Všetko zlé je na niečo dobré.
3. Vo voľnom čase rada čítam, relaxujem vo fitnes, alebo jazdím v aute s dobrou hudbou.
4. Na sebe by som rada zmenila nedochvilnosť, pretože nikdy nič nestíham.



Elena VEREŠOVÁ

1. Pracujem vo funkcii výpravkyňa a na železnici som nastúpila v roku 1991.
2. V živote sa riadim výrokom od Danteho: „Kráčaj svojou cestou a ľudia nech vravia čo chcú.“
3. Veľa čítam, najmä knihy o histórii, počúvam hudbu, venujem sa zelenému čaju a skúšam nové druhy, začala som cvičiť jogu.
4. Chcela by som sa s radosťou učiť cudzie jazyky, zatiaľ sa mi do toho veľmi nechce.



Ján NIREĐHAZSKÝ

1. V ŽSR pracujem od roku 1998, ostatných sedem rokov ako výpravca Sliac – kúpele.
2. V živote sa riadim krédom - Nerob druhým to, čo sa nepáči tebe.
3. Vo voľnom čase sa venujem zásadne rodine a športu.
4. To musia posúdiť druhí...



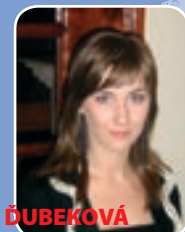
Roman PISARIK

1. Na železnici pracujem od roku 1988. Začínal som ako signalista, v súčasnosti som výpravcom v Železničnej stanici Pezinok.
2. Nesľubuj to, čo nemôžeš splniť.
3. Vo voľnom čase sa venujem predovšetkým turistike, športu skôr pasívne.
4. Čo zmeniť? No asi lenivosť a váhu...



Eva HOVANČAKOVÁ

1. Železničkárkou som od roku 1991 a pracujem ako samostatná operátorka v bratislavskej hlavnej stanici.
2. V živote sa riadim svojím rozumom a skúsenosťami.
3. Najradšej sa venujem svojim deťom a ak mi ostane čas, tak korčuľujem, plávam.
4. Trochu by som zmenila svoj výzor, ale to by som radšej nechala na odborníkov.



Ing. Lucia DUBEKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od augusta 2007 ako zamestnankyňa prieskumu trhu na oddelení strategického marketingu Železničných telekomunikácií v Košiciach.
2. Snažím sa brať veci s nadhľadom a riadim sa hlavne heslom: „Ži a nechaj žiť!“
3. Tancujem vo folklórnom súbore, čo mi zaberá takmer všetok voľný čas. Okrem toho rada športujem, najmä loptové hry, plávanie, lyžovanie. Taktiež veľmi rada pečiem.
4. Na sebe by som nemenila asi nič. Aj chyby robia človeka.



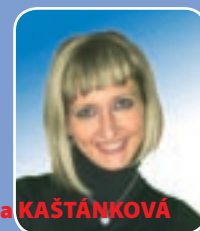
Adriana VALOVSKÁ

1. V súčasnosti pracujem ako referentka na oddelení ekonomiky AO Trebišov, na železnici som od roku 1995.
2. Mojmým krédom je – usmievať sa, keď srdce krváca.
3. Voľný čas trávim so svojimi dvoma synmi, priateľom a kamarátkami. Veľmi rada cestujem a tancujem.
4. Nechcem na seba nič meniť. Chcem, aby ma ľudia brali takú, aká som.



Martin TORONI

1. Na železnici pracujem od apríla 1998 v Závode protipožiarnej ochrany železníc ako technik spojovacej služby.
2. Riadim sa vlastným rozumom, ale dobrou radou nepohrdnem.
3. Vo voľnom čase rád korčuľujem, hrám hokej, v lete futbal, ale najradšej relaxujem na pri rybačke.
4. Nad zmenou neuvažujem, zatiaľ som spokojný s tým, aký som.



Miroslava KAŠTÁNKOVÁ

1. Pracujem ako samostatná správna zamestnankyňa Strediska miestnej správy vo Vrútkach, od septembra 2007.
2. Beriem život tak ako ide.
3. Venujem sa svojej rodine a svojmu synovi a rada korčuľujem.
4. Nič. To by som už nebola ja!