

železničný

november 2009

semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XIX.

Foto: Martin BALKOVSKÝ

Ako sa chránime
pred nebezpečným vírusom?

Úspechy železničných
filmárov a rádioamatérov

Maroko a jeho železnice

Trať mládeže oslavuje 60

Jeseň



Pri výbere novembrovej obálky máme v redakcii už niekoľko rokov podobné nápady. Takmer každý rok hľadáme železničnú trať v blízkosti lesov, ktoré ihrajú v tomto období pestrou paletou farieb, alebo popadané lístie pred stanicou či traťovákovi pri jesenných prácach. Zvyčajne sú to posledné práce, pri ktorých našich kolegov stretne na trati, ešte pred zimou.

Som rada, že Martinovi sa podarilo začiatkom novembra zachytiť pri práci zváračov Karola Tomka a Petra Babína z Nových Zámok, ktorí na trati v blízkosti Liptovskej Mary predvádzali svoju zručnosť pomocou zväracieho stroja. Táto fotografia je vzácnejšia aj o fakt, že spolu s ďalšími dvoma kolegami sú jediní, ktorí tento druh zvárania priamo na koľajniciach vykonávajú. Týmto záberom v krásnej liptovskej prírode sa podarilo zachytiť všetko, čo chceme, aby jedenáste číslo nášho časopisu „otváralo“.

November máme mnohí zapísaný v pamäti aj vďaka jeho sedemnástemu dňu. A to nielen preto, že študenti majú svoj sviatok, ale najmä v spojení s Neznou revolúciou. Spomínate si, ako ste tento deň prežili v roku 1989? Predpokladám, že každý ho prežil inak, ale čo viem s určitosťou, väčšina železničiarov bola v službe. Veď ako inak, keď je železničná prevádzka nepretržitá. Železničiar sa v novembri okrem svojej bežnej činnosti pripravujú na zimu. Dúfajme, že v tomto roku nebude chýbať zimné oblečenie pre ľudí v teréne a pomôcky na prípadné zvládnutie zimnej kalamity alebo iba na bežné odstraňovanie snehu či ľadu.

Naším kolegom na ukrajinskej hranici pribudne k významným novembrovým dátumom asi aj ten prvý tohtoročný, keď im k bežnej železničarskej výstroji pribudli aj rúška a dezinfekčné mydlá, keďže u susedov vyčíňa nebezpečná chrípka.

Ale azda Vám tieto nie veľmi veselé informácie november nesprotivia, veď nielen jeseň ako ročné obdobie, ale aj jeseň života majú svoje čaro. O tom by vedel rozprávať Jozef Murár, ktorý po 40 rokoch práce na železnici odchádza do dôchodku - pokojou a radosťou, že sa tohto dňa dožil.

Príjemné novembrové čítanie.

Dana Schwartzová

Posun v liberalizácii železničnej dopravy

Prezident SR Ivan Gašparovič podpísal nový zákon o doprave na dráhach. Táto právna norma súvisí s prevzatím právnych predpisov, tzv. tretieho balíčka Európskeho spoločenstva (ES), ktorým sa má dosiahnuť posun v liberalizácii železničnej dopravy v priestore Európskej únie (EÚ).

Koncepcná zmena pravidiel má pri-
niesť protrhový prístup a liberalizáciu dopravy na železnici na celoeurópskej úrovni.

Najnovší balík opatrení počíta s prístupom železničných podnikov ako podnikateľov nielen na domácu železničnú infraštruktúru, ale aj na ďalšie európske železnice únie, s prístupom na systém transeurópskych železníc. Rovnako sa

počíta aj s možnosťou prístupu prevádzkovateľov železničnej infraštruktúry k správe železničných infraštruktúr v iných členských štátoch. Tento protrhový posun znamená takú koncepcnú zmenu, ktorú nemožno vtesnať do existujúceho zákona, zdôvodnil prípravu nového zákona rezort dopravy.

(tasr)

Prepadol sa tunel

Nehoda, našťastie bez ľudských obetí, postihla budovaný železničný tunel na severe Moravy, medzi Mostami u Jablunkova a Čadcou. Prepadla sa časť stropu budovaného tubusu, ktorá na povrchu vytvorila kráter s rozlohou vyše 7000 metrov štvorcových.

Mimoriadna udalosť sa udiala v nedeľu ráno 15. novembra. Na zostavanom 540-metrovom tuneli sa prepadol strop rozostavaného tubusu a na povrchu zeme sa vytvoril kráter s rozlohou 150 x 50 metrov. Zavaleňaná zemina, našťastie, nezasypala stavbárov, ale spôsobila veľké materiálne škody. V tuneli zostal raziaci stroj dodávateľskej firmy a od prívodu vody a elektrickej energie bola odrezaná aj časť Mostov u Jablunkova. Z rodinného domu, najbližšieho ku kráteru, evakovali obyvateľov. Strop tunela, aj keď v menšom rozsahu, sa prepadol aj o 2 dni neskôr. Nehoda tiež skomplikovala železničnú dopravu medzi Mostami u Jablunkova a Čadcou. Veď ňa razeného tunela je starý, v ktorom jazdia vlaky. Prvé merania však ukáza-

li, že je nestabilný, preto bola prerušená železničná doprava. – **Na neurčito bola pozastavená nákladná doprava, medzinárodné rýchliky jazdia odklonom cez Horní Lideč. Medzi Čadcou a Mostami jazdí náhradná autobusová doprava**, – zhodnotil dopravnú situáciu Stanislav Králik, prednosta stanice Čadca. Polícia, ale aj banský úrad už vyšetrujú, či zával spôsobila nesprávna technológia a či boli dodržané všetky technologické predpisy. Predpokladá sa, že túto udalosť zapríčinilo komplikované geologické podložie v spojitosti s daždivým počasím. Je ešte predčasne hovoriť, o koľko sa predĺži termín dokončenia druhého tunela. Ten pôvodný bol plánovaný na november 2011.

(balky)



Jablunkovský tunel / vjazdový portál



Jablunkovský tunel / výjazdový portál

Podporme hodinovú mzdu SOLIDARITU

Blíži sa obdobie vianočných sviatkov a ich atmosféra prináša so sebou aj chvíľky na zamyslenie. Pre väčšinu z nás sa tento čas spája s predstavou pokojných sviatočných dní v kruhu svojich najbližších. Je to neopakovateľný čas, ktorý každému dáva možnosť na dobrý skutok.

Pomôžme tým kolegom – železničiarom, pre ktorých osud v živote pripravil ťažké chvíle zo zdravotných alebo osobných dôvodov. Prostredníctvom svojich mzdových učtárni poukážte na účet fondu Solidarita hodinovú mzdu.

Pomôžte kolegovi!

Vyššie výkony koncom roka sú potešujúce

Takmer každá pracovná porada, či poradný zbor začína kontrolou úloh uplynulého obdobia. Inak tomu nebolo ani 11. novembra na poradnom zbore riaditeľa OR Košice Ing. Jána Juriga. Pracovného stretnutia na pôde košického oblastného riaditeľstva sa okrem vedenia, prednostov a vedúcich oddelení jednotlivých sekcií zúčastnili aj prednostovia staníc I. kategórie.

Po kontrole úloh nasledovala správa o hospodárení za prvých 10 mesiacov roka. Ing. Vladimír Gajdoš zo sekcie ekonomiky hovoril o splnených finančných ukazovateľoch, ale aj o tom, že zabezpečenie materiálu a zimných ochranných prostriedkov je zo strany ekonomiky splnené. Všetko potrebné na zimu by tak už v tomto období malo byť v dotač-

OR Košice má podstav zamestnancov. Chýbajú napríklad aj výpravcovia. Zároveň informáciou bol počet prepustených kvôli alkoholu. Až 5 zamestnancov si dovolilo prísť na pracovisko pod vply-



Riaditeľ OR Košice Ing. Ján Juriga (vpravo) a námestník pre riadenie dopravy Ing. Jozef Horváth na pracovných stretnutiach najradšej informujú o pozitívnych udalostiach. Na tom novembrovom bola potešujúcou správou najmä tá o vyšších prepravách.

vom alkoholu a doplatili na to stratou zamestnania.

Námestník riaditeľa OR pre riadenie dopravy Ing. Jozef Horváth informoval prítomných o nehodovosti, pričom pozitívnu správou je, že v obvode OR Košice nemali žiadne nehody A kategórie. – V decembri sú plánované veľké prepravy rudy z Ukrajiny. Čakajú nás tak vysoké výkony a to je dobrá správa, – povedal Ing. Jozef Horváth. Ďalšie diskutovateľné oblasti sa týkali vykurovania, prechodu na nový grafikon, ale i premií a ďalších prevádzkových problémov. Riaditeľ OR sa v závere všetkým poďakoval za účasť i za doterajšiu prácu a poprial úspešný záver roka, keďže tento poradný zbor bol posledným v tomto roku.

Mapa nákladných vlakov

Sledovanie polohy vlaku, stavu a základných technických údajov o zložení nákladných vlakov na sieti ŽSR umožňuje nová aplikácia Prevádzkového informačného systému (PIS) Železničných telekomunikácií s názvom Mapa nákladných vlakov.

PIS je moderný európsky informačný systém (IS) budovaný pre IT podporu core business manažera železničnej dopravnej cesty v SR. Ide o IS, ktorý podlieha neustálej aktualizácii a kontinuálnej modernizácii podľa prevádzkových potrieb ŽSR. Jednou z takýchto aktualizácií bolo aj vytvorenie novej on-line aplikácie „Mapa nákladných vlakov“. Je riešená na základe požiadavky odboru dopravy v súlade s odsúhlaseným harmonogramom vývoja projektu PIS. Po testovacej je v overovacej prevádzke dostupná od 31. júla 2009 pre všetkých používateľov intranetového portálu ŽSR. V ostrej prevádzke na základe požiadavky odboru dopravy bude aplikácia prístupná presne definovaným používateľom. Mapa nákladných vlakov poskytuje užívateľovi sledovanie aktuálneho stavu a polohy vlaku v sieti ŽSR v grafickej a tabuľkovej forme s možnosťou triedenia a filtrácie informácií. Stav vlaku je definovaný údajmi o čísle vlaku, aktuálnom dni udalosti, čísle dopravcu, stanici udalosti a úplnej identifikácii vlaku (ID). Všetky tieto údaje sú neustále aktualizované a užívatelia sa vždy dostanú k aktuálnym informáciám.

Mapa nákladných a osobných vlakov je dostupná na portáli ŽSR v sekcii **Informačné systémy a aplikácie/PIS/ Mapa – nákladné vlaky (Mapa – osobné vlaky)**. Adresa pre prístup k aplikácii je <http://pis:8010/pismenu>. V súčasnosti pripravujeme na internetovú stránku ZSR (www.zsr.sk) zverejnenie mapy osobných vlakov.

(ŽT)

Personálne zmeny

Dňa 4. novembra poveril generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka výkonom funkcie riaditeľa CLaO Bratislava **Ing. Zdenka BENEŠA**. K tomu istému dátumu bol funkciou riaditeľa RR ÚŽI Zvolen poverený **Ing. Marián IZAKOVIČ**.



Ing. Ján Juriga, riaditeľ OR Košice (vpravo), si spoločne s Martinom Jabrikom, technickým námestníkom stanice (vľavo), prezreli stavebnisko rotačného výklopníka. Sprevádzal ich Ing. Tibor Filep, prevádzkovo – technický riaditeľ firmy Durban a.s. Po spustení prevádzky tohto zariadenia sa určite zmenia požiadavky na vlakotvorbu, posun aj pristavovanie jednotlivých súprav.

Rekonštrukcia koľajiska v Čiernej nad Tisou je dlhodobý proces

Je potešujúce, že napriek zložitej finančnej situácii v ŽSR neútlacha výstavba v železničnom uzle Čierna nad Tisou a počas celého roka sa intenzívne pracovalo na viacerých stavebných objektoch. Preto sme využili príležitosť, aby sme si spoločne s Ing. Jánom Jurigom, riaditeľom OR Košice, prezreli rozostavanosť jednotlivých stavieb.

Prvé kroky síce viedli do Bielu k rotačnému výklopníku spoločnosti Durban a.s., prístavné koľaje širokého aj normálneho rozchodu však položili ŽSR. – **Toto plne automatizované zariadenie je jedinečné, tak po ekonomickej, ako aj po bezpečnostnej stránke. Zabráňuje preťažovaniu náprav a tým chráni aj našu dopravnú cestu,** – uviedol po-

čas prehliadky Ing. Ján Juriga. Výklopník je prispôbostený pre 27 vozňovú súpravu širokého rozchodu. Prekládka sypkých materiálov na kopy alebo do prístavených vozňov normálneho rozchodu je zabezpečená automaticky, bez zásahu človeka. Technologický postup od vysypania substrátu, cez presné naváženie, prepravu pásovými dopravníkmi, až po naloženie trvá približne 5 minút a na celé zariadenie postačí len štvorčlenná obsluha.



Ešte v júli bola ukončená kompletná rekonštrukcia trakčného vedenia špičiek koľají odchodovej skupiny, spojovacej koľaje a koľají do depa. Stále sa však odstraňujú betónové základy starých stožiarov, prevažne z roku 1961. Momentálne prechádza obnovou predkurovacie zariadenie aj prívodná 22 kV linka k trafostaniciam.

Ďalšia cesta viedla popri nových trakčných stožiaroch odchodovej skupiny košického zhlavlia ku matičnej 52. koľaji. – **Je to najvyťaženejšia koľaj pre nákladnú dopravu s vyše 40 výhybkami. Z nej odbočujú koľaje k jednotlivým nakladacím rampám,** – prezradil nám o výnimočnosti koľaje Martin Jabrik, technický námestník stanice. V tomto roku dodávateľská firma prerobila 23 výhybiek, ďalšie sú zahrnuté v druhej etape rekonštrukcie, ktorá by sa mohla realizovať v budúcom roku.

Naša prehliadka stavebných objektov končila pri ústrednom stavadle. V máji



Na najvyťaženejšej matičnej alebo skôr 52. koľaji je vyše 40 výhybiek, koľaje smerujú k jednotlivým nakladacím rampám. Stav výhybiek je všelijaký, len nie vyhovujúci, preto sa už v tomto roku úplne obnovil spodok aj zvršok časti koľaje s 23 výhybkami.

bol totiž stav budovy natľko kritický, že Úrad verejného zdravotníctva MDPaT SR hrozil odstavením budovy kvôli nedodržaniu hygienických podmienok. Odvtedy sa už na nej počas 1. etapy rekonštrukcie vynovila fasáda, osadili sa plastové okná, vymenila sa strecha, postavil prístrešok pre komunálny odpad. V rámci 2. etapy, ktorá je síce projektovo pripravená, ale nie je finančne zabezpečená, sa zrekonštruje aj kotolňa, interier budovy, podlahy, omietky a sanita.

Aj keď je legislatíva niekedy zložitá, s dodávateľskými spoločnosťami našťastie nie sú ťažkosti. Veď Koľajové a dopravné stavby s.r.o., Železničné stavby a.s., ale aj Eltra s.r.o., sú už etablované na železnici a dokážu na vysokej komunikačnej úrovni pružne reagovať na akýkoľvek problém.



Málokto veril, že v priebehu necelého roku sa budova ústredného stavadla dokáže takto zmeniť. Veď už v máji hrozilo, že bude odstavená z hygienických dôvodov.

(balky), foto: autor

V koľajisku Turne nad Bodvou je aj kúsok Prešova

Vymeň staré za nové! Slogan z nedávnej „šrotovacej“ minulosti, žiaľ, na železnici nenájde široké uplatnenie. Dôvodom je dlhodobý nedostatok financií, a preto sa pláta, ako sa dá. Presvedčili nás o tom aj košickí traťováci, ktorí fyzicky opotrebované výhybky v Turni nad Bodvou nahrádzali použitými, ktoré nadobudli počas modernizácie prešovskej stanice.

V Turni nad Bodvou sa posledná rozsiahlejšia rekonštrukcia koľajiska konala ešte v roku 1986. Odvtedy stanicou prešlo množstvo vlakov, ktoré sa vďaka neustálemu pôsobeniu prírodných podmienok podpísali pod zhoršujúci sa technický stav výhybiek. Medzi exponované



Položené výhybky je potrebné riadne zaštrkovať a následne aj niekoľkokrát podbiť. Až tak po nich môžu prechádzať vlaky s maximálnou traťovou rýchlosťou.

miesta, ktoré časom dostali riadne zabráť, patrí aj dvojité koľajové spojky na hrhovskom zhlaví stanice. Nielenže zaštrkuje na jedinú traťovú koľaj do Plešivca, ale vedie tiež k vápencovému lomu vo Včelároch, kam pravidelne jazdia ucelené vlaky zo železiarenskeho gigantu v Košiciach. – **Výhybky na spojke, najmä dvojica uložená v priamom smere na traťovú koľaj, sú už značne fyzicky opotrebované, takže ich musíme vymeniť. Nie však za nové, ale len za regenerované, ktoré sme získali pri modernizácii koľajiska v Prešove. Boli v prevádzke kratšie ako tieto v Turni. Vymeníme aj stred spojky, na zvyšných výhybkách nahradíme iba dožitie drevené podvaly,** – vysvetľuje Bc. Ľudovít Pelgrin, vedúci SMÚ ŽTS TO Košice. Pre mužov z pracoviska v Turni nad Bodvou to bola rutinná práca. V etapách, počas piatich dní od 21. októbra, postupne odstraňovali pôvodné časti spojky, kom-



Napriek chladnejšiemu jesennému dňu sa chlapi pod vedením Karola Zemana, vedúceho prevádzky Turna nad Bodvou, riadne zapotili aj pri prenášaní a osadzovaní montovaných izolovaných stykov.

pletne vymenili štrkové lôžko a vložili opravené výhybky z Prešova, na ktoré ešte návestní majstri namontovali pevné upevňovacie súpravy pre elektromotorické prestavníky. Samozrejme, všetky činnosti prebiehali s pomocou koľajových mechanizmov z SMÚ ŽTS MDS Spišská Nová Ves. Výhybky a spojky boli následne zvarené termitom vrátane montovaných izolovaných stykov. Všetko sa dialo počas plánovaných výluk, ktoré si vyžiadali aj zavedenie náhradnej autobusovej dopravy. Cestujúcich však azda poteší, že po trojnásobnom podbití koľajovej spojky už môžu vlaky vchádzať do stanice stokilometrovou rýchlosťou.

(balky), foto: autor

Spínacie senzory robia nové priecestie výnimočným

Jazda motorovým vozidlom medzi obcami Dlhé nad Cirochou a Belá nad Cirochou je od 12. novembra o niečo bezpečnejšia. Križovanie cesty prvej triedy so železničnou traťou už chráni nové priecestné zabezpečovacie zariadenie, jediné svojho druhu na Slovensku.

Úrovňové križovanie cesty č. I/74, smerujúcej k štátnej hranici s Ukrajinou, a železničnej trate z Humenného do Stakčína v kilometri 15,393 bolo donedávna chránené iba výstražnými križmi. Bezpečnosť na tomto priecestí zvýšilo až novovybudované priecestné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie. Elektronický systém BUES 2000 od nemeckej spoločnosti Scheidt & Bachmann so 4 výstražníkmi

s výstražnými LED diódovými červenými svetlami, bez pozitívnej signalizácie a závor je zatiaľ jediný na Slovensku. Zariadenie, ktoré nemá kontrolné skrinky v dopravniciach a vodiča HDV informuje o svojom stave prostredníctvom priecestníkov na trati, je na rozdiel od iných ovládané 6 indukčnými slučkami. – **Sú to vodiče s hrubou izoláciou, pripevnené v koľajisku na päť koľajníc do tvaru osmičky. V základnom stave sú napájané signálom s frekvenciou 60 a 80 kHz. Prejazdom vlaku sa slučka magneticky aj elektricky ovplyvní a zmenu frekvencie vyhodnotí riadiaci systém,** – la-

icky vysvetľuje princíp spínacích senzorov Ján Krupa zo zhotoviteľskej firmy. Zariadenie je vybavené aj GSM modulom na prenos poruchových stavov k výrobcovi a tiež aj k udržiavateľskému zamestnancovi ŽSR. Až ročná overovacia prevádzka,

ktorá začala plynúť 12. novembra, ukáže, či sa podobné zabezpečovacie zariadenia budú budovať aj na ďalšie železničné priecestia v sieti ŽSR. Vyše 2800 zariadení typu BUES 2000 je už dnes namontovaných najmä v nemeckej železničnej sieti, ale tiež vo Švajčiarsku, Dánsku, Poľsku, Izraeli, či dokonca v Argentíne a Japonsku.

(balky), foto: autor



Indukčná slučka FSSB 60/80 je prichytená cez 10 podvalov, nesmú však byť ocelové. Takéto snímače sa uplatňujú najmä v koľajiskách, kde miestne pomery neumožňujú nasadenie klasických koľajových obvodov.

Navštívili sme stanicu pod Bojnickým zámkom

Začiatkom augusta odštartovali Železnice SR projekt Moderná stanica, ktorého cieľom je obnova vybraných železničných staníc v spolupráci so súkromnými partnermi. Medzi prvé štyri, pre ktoré sa začal výber partnerov na obnovu a boli vypísané verejné obchodné súťaže, patria Bratislava-Nové Mesto, Prievidza, Trenčín a Žilina.



Prednosta Železničnej stanice Prievidza Ing. Vladimír Barčiak.

Cieľom projektu je prispieť k zvýšeniu kultúry cestovania, komfortu a bezpečnosti cestujúcich a návštevníkov železničných staníc. Konkrétne v praxi to znamená, okrem iného, zmodernizovať železničné stanice, priblížiť sa európskemu štandardu v oblasti komfortu služieb poskytovaných cestujúcim, poskytnúť im kultúrnejšie a príjemnejšie prostredie. Tak tiež ponúknuť lepšie služby svojim hlavným obchodným partnerom, dopravcom v osobnej i nákladnej doprave. Skvalitniť službu verejnosti, na základe čoho bude možné očakávať vyšší záujem o železničnú prepravu, zároveň i zvýšenú návštevnosť na železničných staniach. Od projektu sa očakáva aj podpora rozvoja podnikateľských aktivít v priestoroch staníc, lepšie využitie priestorov či zníženie nákladov na ich údržbu a prevádzku. Myšlienka projektu Moderná stanica, revitalizácie železničných staníc, vznikla na pôde ŽSR ešte na začiatku roku 2007. Finálne rozhodnutie realizovať obnovu železničných staníc pomocou súkromného kapitálu padlo až na základe výsledkov dôslednej právnej a ekonomickej analýzy podmienok uskutočnenia takéhoto projektu. Po rozhodnutí nasledovala niekoľkomesačná prípravná fáza, ktorej cieľom bolo zabezpečiť podmienky pre vyhlásenie verejných obchodných súťaží na obnovu vybraných staníc. Súťažou sa bude prostredníctvom piatich parametrov, pričom najdôležitejším bude celková výška preinvestovaných prostriedkov. Súkromní partneri by sa v rámci projektu Moderná stanica mali zaviazovať vykonať obnovu staníc prostredníctvom investícií, pričom ako protihodnotu za vynaložené investície získajú od ŽSR právo dlhodobu užívať komerčné priestory v rámci revitalizovanej stanice.



Podoba Kristíny Holásekovej a Ivety Profítovej nie je náhodná. Nielenže sú sestry, ale dokonca pracujú v rovnakej profesii, ako dozorkyne výhybiek na stanici Prievidza. Aj ony sa tešia na zmodernizovanú staničku.

ŽSR nebudú investorom projektu. Medzi primátormi dotknutých miest a ŽSR prebieha intenzívna komunikácia s cieľom dosiahnuť čo najlepšiu spoluprácu, aby boli zabezpečené požiadavky všetkých dotknutých strán tak, aby nové stanice boli prínosom nielen pre cestujúcu verejnosť, ale aj pre mestá a ich obyvateľov.

V závislosti od úspechu projektu by sa tento model obnovy staníc mohol v budúcnosti uplatniť aj pri ďalších železničných staniach.

Na návšteve v Prievidzi...

... na stanici, ktorá je v prvej štvorke staníc zaradených do projektu.

Prievidza patrí k stanicam druhej kategórie. Nachádza sa v km 28,436 jednotkoľajnej trate Nitrianske Pravno - Nové Zámky, no dostanete sa k nej i po odbočnej trati Horná Štubňa - Prievidza. **K železničnej stanici Prievidza sú pričlenené nesamostatné stanice Prievidza nákladná stanica, Nitrianske Pravno a zastávky Nedožery, Pravenec a Koš. Spolu**

nás je 73 zamestnancov v rôznych typových pozíciách, – predstavuje nám stanicu jej prednosta Ing. Vladimír Barčiak. Zaujímam nás aj jeho názor na modernizáciu železničnej stanice. – **Pre Prievidzu je to nesmierne dôležitá vec. Veď železničná stanica, ako vstupná brána do najznámejšieho kúpeľného mesta Slovenska a možno i Európy – do BOJNÍC – presláveného nielen známou ZOO či historickým zámkom, je čo do vzhľadu a vybavenia cestujúcich alebo ich komfortu pri pobyte na nedostatočnej úrovni. Chýbajú nám kryté peróny, obmedzený je i prístup cestujúcich vlastnou dopravou na samotnú stanicu. Za úvahu by určite stálo aj prepojenie ŽSR so SAD, vzhľadom na uľahčenie cestovania, ako aj orientácie cestujúcich v návaznosti spojov vlak – autobus.** Ako nám ešte prednosta Vladimír Barčiak prezradil, samotná myšlienka modernizácie železničnej stanice v Prievidzi nie je nová. Podľa záznamov v pamätnej knihe sa o nej hovorilo už v roku 1979 pri návšteve vtedajšieho ministra dopravy Ing. Blažeka.

A aká je súčasná situácia?

Podľa informácie z O 320 GR ŽSR, medzi vybranými železničnými stanicami figuruje Prievidza ako menšia stanica z dôvodu, aby v pilotných projektoch modernizácií staníc bol zastúpený i tento typ. V súčasnosti sa o revitalizáciu stanice v Prievidzi zaujíma zahraničný investor z Talianska. V termíne 11. január 2010 je možné zo strany tohto investora predložiť návrh zmluvy, záujemca predkladá svoju predstavu o konkrétnej rekonštrukcii železničnej stanice. Vyhodnotenie návrhov a podpísanie zmlúv sa predpokladá v prvom štvrtroku 2010.



Železničná stanica v Prievidzi začiatkom 20. storočia ...



V kolektíve 72 kmeňových zamestnancov prievidzkej stanice pracuje i námestník prednostu pre KRaO Ing. Ivan Tyuch a referentka Emília Boháčiková.



... a jej súčasný stav.

Ako sa chránia železničiarri na ukrajinskej hranici pred nebezpečným vírusom?

Vírus A(H1N1), ktorý spôsobuje takzvanú prasaciu chrípku, zabil na Ukrajine už stovky ľudí, státisíce je nakazených a ďalší denne pribúdajú. Pretože chrípka hranice nepozná, na zamedzenie jej epidemiologického šírenia na našom území už boli prijaté preventívne opatrenia na železničných staniciach Čierna nad Tisou a Maťovce.

V súvislosti s výskytom nebezpečných respiračných ochorení u našich východných susedov zasadal 31. októbra v pohraničí krízový štáb Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (MDPaT), aby prijal prvé preventívne opatrenia v Čiernej nad Tisou a Maťovciach. Hneď po zasadnutí štábu dostali železničiarri dezinfekčné prostriedky z hmotných rezerv ministerstva sa všetkým trom železničným spoločnostiam poskytlo 10-tisíc rúšok a jednorazových rukavíc. Zamestnancom železníc sa odporúča aj očkovanie proti sezónnej chrípke a pneumokokovým invazívnym ochoreniam, ktoré v plnom rozsahu preplácajú zdravotné poisťovne. V budove stanice bola vyčlenená osobitná karanténna miestnosť v prípade potreby izolácie chorého, kde môže vyčkať na záchranú službu. Keďže v nej nie je tečúca teplá voda, od 6. novembra bola pre chorých vyhradená ďalšia izolačná miestnosť v budove centrálnej ubikácie. Tá je už okrem prísunu vody zariadená aj lôžkom na okamžité vyšetrenie pacienta. Zároveň je na štátnej hranici pri vstupe každého osobného vlaku prítomný lekár.



Tibor Rudaš, dozorca prevádzky, ukazuje karanténnu miestnosť v priestoroch stanice. V prípade potreby poslúži na izoláciu chorého až do príchodu záchrannej služby.

– Úlohy krízového štábu som zapracoval do rozkazu prednostu stanice. Konkrétne rozpisuje, kto volá záchranú službu, na ktorých pracoviskách sú umiestnené zásoby rúšok a rukavíc. Prioritne ich dostávajú zamestnanci, ktorí prichádzajú do kontaktu s ukrajinskými železničiarri, ako sú výpravcovia či tranzitéri. Na požiadanie ich proti podpisu dostane aj traťový či návestný majster. Nosenie ochranných pomôcok im nemožno nariadiť, je to na zväžení každého železničiarra. Tak ako očkovanie, – opisuje realizovanie prijatých opatrení Ing. Peter Majer, prednosta stanice Čierna nad Tisou. Ako sa chrániť pred chrípkou a čo robiť pri prepuknutí prvých príznakov zasa radia letáky vydané Úradom verejného zdravotníctva, ktoré sú rozmiestnené v priestoroch stanice. Je však na každom z nás, ako budeme dodržiavať preventívno-hygienické opatrenia a či sa budeme vyhýbať miestam so zvýšenou koncentráciou ľudí. A ak už chrípku máte, riadte sa osvedčenou radou – musí sa vyležať!



Pre železničiarov je používanie rúšok a jednorazových rukavíc dobrovoľné. Posunovač Ladislav Tár túto možnosť využil.

– musí sa vyležať!

(balky), foto: autor

ANKETA

Ako vnímajú železničiarri v Čiernej nad Tisou chrípkové nebezpečenstvo z Ukrajiny?



Kamila KOŠČOVÁ tranzitérka

Denne sa stretávame s Ukrajincami, preto máme pred chrípkou rešpekt. S ochrannými opatreniami súhlasím, ale asi šíreniu chrípky nezabránia, len zmierňa. Veď tá sa prenáša aj vetrom. Očkovaniu nedôverujem, zhodou okolností som nedávno dobrala antibiotiká, takže sa cítim imúnna.



Ján PETRIGÁN robotník v doprave

Zatiaľ chrípku vnímam len ako hrozbu z novín. Dostali sme rúška, ale nedobre sa v nich robí. Aj jemné gumené rukavice sú vhodnejšie do kancelárií, nie do koľajiska. Zatiaľ som ich nepoužil, veď agenti aj vrozmajstri vravia, že aj v Čope je pokoj. A verím čaj s citrónom, ten ma pred chrípkou ochráni.



Anna OLEXOVÁ závorárka

Kto by sa nebál takej chrípky, keď v poslednom čase sú vírusy čoraz viac zákernejšie? Stanica síce poskytla ochranné pomôcky, no s hygienou je to horšie. Pracovisko nie je napojené na vodovodnú prípojku. Napriek odporúčaniam sa neočkujem proti bežnej chrípke, vraj to môže aj uškodiť.



Tomáš TÁRCZY výpravca

Síce denne pijem veľa čaju, no keďže mám malé deti, nechcel som riskovať a radšej som dal dobrovoľne zaočkovať proti bežnej chrípke. Azda bude vakcína účinná aj proti prasacej chrípke a pomôže mi. Rušňovodiči tvrdia, že na východe Ukrajiny nie je epidémia, tak dúfam, že ani nás nezasiahne.



Eva KUNOVÁ samostatná ekon. zamestnankyňa

Správy z médií vo mne vzbudzujú obavy, veď prichádzam do kontaktu s vyše 400 železničiarri a dôchodcami, ktorí ku mne chodia pre stravenky. Ešte pred prijatými opatreniami som si iniciatívne zakúpila tekuté mydlo. Veď hygiena je na prvom mieste. A tiež príjem vitamínov, najlepšie v prírodnej forme.

Popri Mare už prejdeme rýchlejšie a tichšie

Kľukatiaca sa trať z Liptovského Mikuláša do Liptovskej Teplej, vedená dokonca po hrádzi vodnej nádrže, má svoje špecifiká. Dlhé roky ich dotvárali aj vlaky, ktoré jazdili zníženou rýchlosťou a ich kolesá klopajúce po opotrebovaných koľajových stykoch. Od 25. novembra, po čiastočnej obnove, už bude mať 2. traťová koľaj pri Liptovskej Mare oveľa lepšie parametre.

Cestujúci v osobných vlakoch už dlhé roky môžu obdivovať tunajšiu nádhernú krajinu dotvárajúcu trblietajúcou sa vodnou hladinou Liptovskej Mary v ostrom kontraste rušnej diaľnice. Mali na to dostatok času, veď v tomto úseku bola traťová rýchlosť 70 km/h dlhodo- bo obmedzená len na päťdesiatku. Od 12. októbra však pozornosť pasažierov za oknami vozňov zaujali aj pribúdajúce stavebné a koľajové mechanizmy a taktiež vytrhaná 2. traťová koľaj medzi zastávkami Liptovské Vlchy a Liptovská Teplá. Do obnovy najhoršieho úseku v dĺžke 5980 metrov sa pustila Trnavská stavebná spoločnosť. – **Železničný zvršok už mal nevyhovujúci stav, styková koľaj bola upevnená na dožitých drevených podvaloch. To sa prejavilo na obmedzení traťovej rýchlosti,** – zdôvodnil čiastočnú obnovu Igor Seemann, koordinátor SMS ŽTS Ružomberok. Dodávateľská firma najskôr odstránila pôvodný zvršok, zaizolovala koľaj na moste ponad diaľnicu a potom položila koľajové polia s betónovými podvalmi. Následne vymenila koľajnicové inventárne pásy za bezstykovú koľaj, takže teraz sa traťová rých-

losť zvýši až na 100 km/h. Na vylúčenej koľaji však bolo vidieť aj zamestnancov SMÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš.

– **Koľajnice v 500-metrovom úseku oblúka od hrádze smerom na Liptovské Vlchy boli okolesníkmi kolies tiež veľmi obrúsené. Koľaj však už bola uložená na betónových podvaloch, preto sa pre nedostatok finančných prostriedkov tento úsek kompletne neobnovoval. Za pomoci súpravy na prepravu dlhých**



Zvárači Karol Tomka a Peter Babín (aj na obálke) z SMÚ ŽTS MDS Nové Zámky predvádzali svoju zručnosť počas elektrokontaktného odtavovacieho stykového zvarovania so zväracím strojom PRSM4.



Pri skladaní 25-metrových koľajnicových pásov zo súpravy SDK II na betónové podvaly asistovali traťoví údržbári z úseku Jána Sleziača, vedúceho prevádzky SMÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš.

koľajnicových pásov SDK II z Vrútok sme vymenili len opotrebované koľajnicové pásy za nové, – vysvetlil koordinátor prítomnosť traťovákov. Okrem motorových vozíkov zaujal na trati aj dvojnápravový zvärací stroj PRSM4, ktorý na Liptov prišiel až z SMÚ ŽTS MDS Nové Zámky. – **Na rozdiel od termitových zvarov, my zvärame čelá koľajnic pomocou elektrického oblúka. Vysoké prúdy v mieste kontaktu spôsobujú rýchle tavenie kovu. Zvärané koľajnice sa pomaly k sebe priťahujú pomocou čelustí a roztažený materiál sa vytláča zo spája,** – opisuje odborník, zvärač Peter Babín, princíp elektrokontaktného odtavovacieho stykového zvarovania. Spoločne s tromi ďalšími kolegami si však po náročnej šichte veľmi neuzijú vôňu domova. Od Liptovskej Mary sa ihneď presúvajú na opačný koniec republiky. V súčasnosti sú totiž jediní, ktorí v sieti ŽSR, priamo na trati, vykonávajú takéto zvary.

(balky), foto: autor



Drevené podvaly v 2. traťovej koľaji nahradila dodávateľská spoločnosť koľajovými poliami s betónovými podvalmi.



Počas obnovy koľaje sa zmení aj vzhľad príslušného nástupištia na zastávke v Liptovských Vlchoch. Pôvodný asfaltový povrch nahradí zámková dlažba.

V Dubovej vymenili koľaje



Niekoľko sto metrov starých koľajníc v Dubovej vymenili zamestnanci SMÚ ŽTS TO Banská Bystrica len za 15 dní.

Viac ako pol kilometrový úsek koľají v železničnej stanici v Dubovej vytrhali a nahradili novými. Železničiarom sa to podarilo v rekordnom čase. Za 15 dní stihli všetko dokončiť.

Počas prác bola výluka a na vylúčené koľaje nesmeli ísť podľa jednotlivých etáp žiadne vlaky, vylúčený bol aj posun medzi dopravňami, ktorý by výluku rušil. Dočasné nástupište bolo pri koľaji č. 2.

Približne 50 traťovákov pracovalo na odstraňovaní starých koľají a ukladaní nových za každého počasia. – **Občas bolo počasie veľmi nepriaznivé, ale chlapi aj tak robili,** – povedal vedúci Bc. Zdeno Kováčik, vedúci SMÚ ŽTS TO Banská Bystrica. Vymeniť staré za nové,

ale nebolo v tomto prípade až také jednoduché, akoby sa zdalo. Najskôr museli zrezať a vytrhať koľaje. Potom nastala výmena poškodeného zvrškového materiálu, bagrovanie, zriadenie sanačnej vrstvy, pokládka koľajových polí, vrtanie koľajníc, zaštrkovanie, smerová a výšková úprava, výmena koľajníc, zváranie a úprava posunovacích rájónov. Dokopy tak 645 metrov starých koľají poputuje do starého železa a po nových už premávajú vlaky.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

Nadané deti navštívili banskobystrickú stanicu

Železničiarov bude o pár rokov zrejme opäť o čosi viac. Inak sa ani nedá zhodnotiť návšteva žiakov jednej banskobystrickej špeciálnej základnej školy na železničnej stanici v meste pod Urpínom.

Nadané deti z tretieho, štvrtého a piateho ročníka zaujímalo okrem iného aj to, prečo sa náš časopis volá Železničný semafor a nie Návěstidlo.

– **Pre nás to bola veľmi milá návšteva i skúsenosť. Deti boli totiž veľmi vnímavé a všetko ich zaujímalo. Aj najmenšie detaily,** – povedal Ing. Peter Kadáš, dopravný námestník. Chceli vedieť, akú veľkú má rušeň nádrž, akú má spotrebu a ako vedia výpravcovia, že do stanice vchádza vlak. Šikovnosť a záujem dvanásťročných detí na nás naozaj zapôsobil. Šokoval nás chlapec, ktorý chcel vedieť, kde a na akej internetovej stránke sa dá stiahnuť program na elektronické stavadlo, čiže program, ktorým výpravca koriguje všetky vlakové súpravy a to, čo sa deje na trati. Hra s vláčikmi by v tomto prípade ale asi nedopadla dobre, a aj kvôli tomu dopravný námestník Peter Kadáš mladému zvedavcovi vysvetlil, že je to zložitý program, ktorý v žiadnom prípade nemôže byť voľne prístupný verejnosti.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka



Deti na stanici zaujímalo naozaj všetko. Aj to prečo sa náš časopis volá Železničný Semafor a nie Návěstidlo.



Na Spiši brúsili koľajnice

Začiatkom novembra sa v úseku Vydrník – Poprad brúsili koľajnice. V denných výlukách bolo vykonávané brúsenie koľajníc na koľaji č. 2 v úseku Vydrník – Poprad. Brúsenie na hlavnom ťahu sa vykonávalo v nočných výlukách, a to v železničnej stanici Spišská Nová Ves na koľajach 24,14,8. Brúsením sa tu odstrá-

nili chyby, ktoré spôsobilo opotrebovanie hlavy koľajnice v posunovacom rájone, kde sa pri posune vagóny chytajú na zarážky. Brúsením sa zamedzí zadrhávaniu zarážok na roztláčených hlavách koľajníc.

Bc. Ladislav Lengvarský
Foto: Štefan Palko

Aj vodárenské parné kotly slúžili železničiarom

V dnešnom pokračovaní článkov z histórie dopravy by sme chceli svojim spôsobom nadviazať na júlové číslo Ž semaforu a priblížiť čitateľom ďalšie zo zariadení rušňového vodného hospodárstva – vodárenské parné kotly. Tieto neboli až tak známou súčasťou železníc a železničnej prevádzky ako napríklad vodné žeriavy, pretože boli „skryté“ pred očami verejnosti v budovách vodární a strojovní. Ale napriek tomu si zaslúžia pozornosť, pretože vo svojej dobe boli nenahraditeľnými pomocníkmi železničiarov.

Vodárenské kotly boli súčasťou čerpacích staníc, pomocou ktorých sa plnili vodojemy. Ich úlohou bola najmä výroba pary pre parné čerpadlá (ak bol kotol umiestnený priamo pod vodojemom, tak v zime bránil zamŕznutiu vody vo vodojeme). V prevádzke sa samozrejme používali aj iné zdroje energie na pohon čerpadiel (veterný pohon, pohon remeňom alebo ozubeným pre-

vodom od lokomobily a pod.), ale práve sústava parný kotol – parné čerpadlo bola najrozšírenejšia. Neskôr boli takéto sústavy nahrádzané odstredivými čerpadlami, poháňané spaľovacím motorom alebo elektromotorom. Vodárenské kotly bývali koncipované predovšetkým ako stojaté, ležaté kotly sa vyskytovali skôr ojedinele. Ich veľkosť, resp. veľkosť výhrevnej plochy, a teda aj výkon kotla, záviseli od výkonnosti vodárne.

Pec, dymnica, rúry...

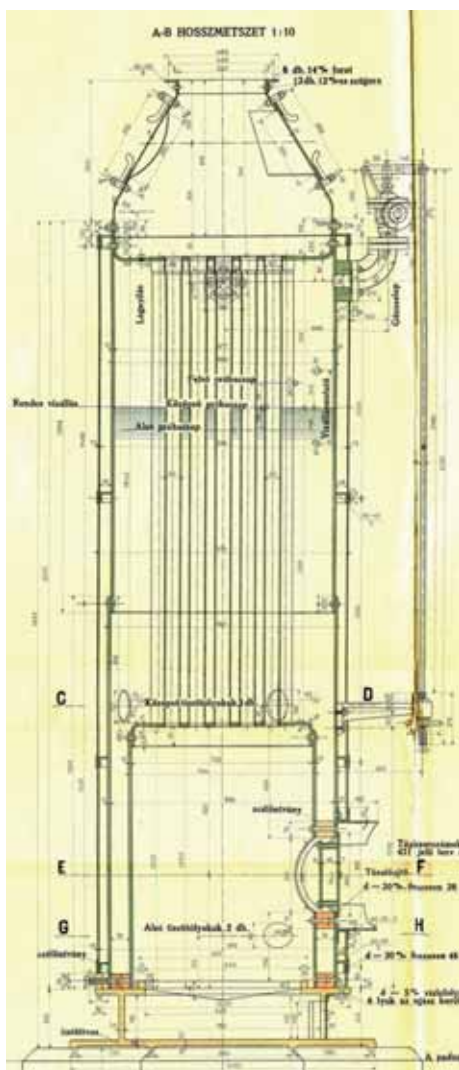
Najčastejšie sa stavali kotly s výhrevnou plochou 9, 5, 15 alebo 25 m². Bežný stojatý vodárenský parný kotol bol na podlahe postavený na liatinovom podstavci, ktorý zároveň tvoril popolník. Zboku podstavca boli preto malé dvierka, ktorými sa vyberal popol. Samotný kotol tvorili tri časti ukryté v nitovanom plášti – pec, dymnica a medzi nimi časť s rúrami. Pec bola samozrejme v spodnej časti kotla. Zboku mala otvor s dvierkami, ktorým obsluhujúci pracovník prikladal palivo na rošt. Horúce plyny a dym, ktoré sa horením uvoľňovali z paliva, prechádzali cez rúry do dymnice a ďalej do komína. Svoju prácu však vykonávali najmä v peci a v rúrach. Tie boli obklopené vodou, ktorá sa ohrievala, vrela a vytvárala potrebnú tlakovú paru (bežný prevádzkový tlak pary v takýchto kotloch bol 5 – 8 atmosfér). Vrchnú časť kotla tvorila dymnica, ktorá bola buď ako pokračovanie kotla, alebo ako kužeľovitý nadstavec prinitovaný k vrchu plášťa.

Povinná a potrebná výstroj kotlov

Tak ako každý parný kotol, musí mať aj vodárenský kotol určité zariadenia, ktoré tvoria jeho povinnú a potrebnú výstroj. Na vrchu kotla (resp. z boku vo vrchnej časti) bývali umiestnené najmä dva pákové poistovacie ventily, kohút manometra a regulátor, ktorým sa ovládalo množstvo pary púš-



Zreštaurovaný vodárenský parný kotol v expozícii vodárenstva v Železničnom múzeu Bratislava východ.



Rez vodárenským parným kotlom s výhrevnou plochou 9,5 m².

ťanej potrubím k spotrebiču – parnému stroju vodného čerpadla. V hornej polovici plášťa sú umiestnené tri

skúšacie kohúty, vodoznak, štítok najnižšieho stavu vody a plniaci otvor, ktorým sa kotol plnil vodou v studenom stave. V spodnej časti kotla je vypúšťací otvor a napájacia hlava a už spomínané pecné dvere. Okrem toho je na celom plášti niekoľko vymývacích otvorov a jeden prehliadací otvor, ktorým sa kontrolovali vnútorné časti kotla.

Jeden takýto vodárenský parný kotol sa nachádza v zbierkach Múzejno-dokumentálneho centra ŽSR VVÚŽ. Pochádza zo zrušenej vodárne v Koniarovciach, odkiaľ sa ho podarilo získať v roku 1989 aj spolu s parným strojom a plunžrovým čerpadlom. Zachoval sa v pomerne nekompletnom stave, chýbali mu poisťovacie ventily, niektoré vymývky, kryt prehliadacieho otvoru, vodoznak, skúšobné kohúty, napájacia hlava, rošt a nekompletný bol aj vypúšťací kohút. V lete roku 2009 bol kotol zreštaurovaný do vystavovateľného stavu s tým, že boli doplnené dostupné časti. Následne bol umiestnený do expozície vodárstva v Železničnom múzeu Bratislava východ.

Ing. Michal TUNEGA



Inštalácia kotla dňa 14. augusta 2009 v Železničnom múzeu Bratislava východ.

100 rokov trate Šaľa – Neded približuje putovná výstava

V októbri uplynulo 100 rokov od otvorenia lokálnej trate medzi Šaľou a Nededom, ktorá výrazne zmenila život obyvateľom tohto mikroregiónu. Prvotnou myšlienkou na jej vznik bol síce zvoz zeleniny a cukrovej repy, ale svojou existenciou priviesla aj nové možnosti pre osobnú prepravu

Myšlienka vybudovať miestnu trať spájajúcu Šaľu s okolitými obcami a úmysel zapojiť tento región do celou-

horského hospodárskeho diania vznikla začiatkom 20. storočia. O povolenie na vybudovanie trate požiadal kráľovský radca, predstaviteľ Nitrianskej župy, Kálmán Pongrácz. Uviedol, že najmä obyvatelia Nededu a Vlčian riskantne prepravujú svoje poľnohospodárske produkty po Váhu a výstavba železnice by umožnila prepravu nielen zeleniny, ale aj cukrovej repy vo veľkom pestovanej v okolí Šale. Predstava sa stala skutočnosťou a 17. októbra 1909 sa začala prevádzka na 19-kilometrovej trati, ktorú zabezpečovala Maďarská kráľovská štátna železni-

ca. K jednotlivým staniciam boli vybudované prístupové cesty a pribudli aj rampy na nakladanie tovarov, dokonca sa uvažovalo s predĺžením trate do Kolárova. Od začiatku bola železnica využívaná aj na osobnú dopravu. Vozila ľudí do práce, študentov do škôl v Šali či Galante, v súčasnosti ich však prepravujú najmä autobusy. Vláčik po tejto trati jazdí už len ráno a večer, budovy sú schátrané, dnes už takmer niet čo oslavovať. Až utopisticky znie predstava o predĺžení trate do Kolárova, dnes takmer niet čo oslavovať.

Napriek tejto nelichotivej skutočnosti pripravil Štátny archív v Bratislave – pobočka Šaľa putovnú výstavu dokumentov, zameranú na vznik a históriu tejto lokálky. Po jej slávnostnom otvorení 20. októbra na obecnom úrade v Tešedíkove sa postupne presúva a inštaluje aj v obciach Vlčany, Neded, Žihárec a Diakovce. [balky], foto: Alexander VANKÓ



Dvadsaťjeden kilometrov železničnej trate

Píše sa rok 1947 a Ústredný Zväz slovenskej mládeže sa rozhodne, že trať z Hronskej Dúbravy do Banskej Štiavnice, ktorú budujú od roku 1943 a jej stavba napreduje len veľmi pomaly, dokončí vtedajšia mládež. Tvrdá drina však mladých stredoškólkov a vysokoškólkov poriadne prekvapila. Dnes na toto obdobie viac ako 80-roční pamätníci spomínajú s úsmevom.



Žiaden pioniersky tábor, ale ťažká práca čakala na študentov stredných a vysokých škôl na trati.

harska, Poľska a Francúzska. No pomoc prišli aj z Anglicka, Alžírsko či Nórska.

... aj ďalšie stavby mládeže

Okrem Trate mládeže sa v roku 1949 začala stavať Trať družby, v roku 1950 Priehrada mládeže pri Púchove. Komunistickej režim po februári 1948 podporoval a propagoval tieto stavby mládeže, lebo



Takto vyzeral preukaz mladého úderníka.

Začalo to 5. apríla 1948...

Povojnová stavba Trate mládeže sa oficiálne začala 5. apríla 1948. Tým, že je to typická horská železnica a stavali ju v zložitých terénnych podmienkach, museli vybudovať 49 železničných a 32 cestných objektov. Trať dlhá 20,3 km prekonáva výškový rozdiel 266 metrov. Na tomto úseku sa vybudoval 1200 m dlhý tunel, dva mosty, tri viadukty, železničné stanice v Kozelníku, Banskej Belej a v Banskej Štiavnici, a zastávka v Banskom Studenci. Stavba trate bola ukončená 28. októbra 1949 a o dva dni neskôr, 30. októbra, ju slávnostne otvorili. Na výstavbe železničnej trate sa zúčastnilo v rokoch 1948 až 1949 viac než 47-tisíc brigádnikov z celej republiky. Z toho okolo 1600 mladých ľudí zo zahraničia, najmä Bul-

harska, Poľska a Francúzska. No pomoc prišli aj z Anglicka, Alžírsko či Nórska. ... aj ďalšie stavby mládeže Okrem Trate mládeže sa v roku 1949 začala stavať Trať družby, v roku 1950 Priehrada mládeže pri Púchove. Komunistickej režim po februári 1948 podporoval a propagoval tieto stavby mládeže, lebo mali dokazovať budovateľské nadšenie a oddanosť mladých ľudí veci socializmu a zároveň poslúžiť ako nástroj ovplyvňovania mládeže. Paradoxne si ale vtedajšia mládež tlak režimu v tomto smere až tak nepripúšťala. Dokazujú to aj slová Jána Adamca zo Žiaru nad Hronom, ktorý sa ako vysokoškólkak zúčastnil stavby Trate mládeže v roku 1949. – **Akokoľvek sa to vezme, bola to radosť. Nespomínam na to v zlom,** – optimisticky povedal 87-ročný pán s mladickým výrazom. Jeho rozprávanie zo stavby trate by mu dnes ale ne jeden mladík hádam ani neuveril. – **Aj keď sme robili len za stravu, tá bola taká chudobná, že som si radšej zobral dve šichty, aby som dostal aj druhé jedlo,** – spomenul pán Adamec na margo jedálnička mladého úderníka. Pri práci ich pritom nikto nešetril. Vykopávať ka-



Obed. Chlieb s maslom.



Teplé jedlo na obed. Podľa tých, ktorí si na to spomínajú, ho nebolo veľa.



Ján Adamec má 87 rokov a ako vysokoškólkak staval Trať mládeže.

sme postavili za stravu a dobrý pocit

mene a nahadzovať na huntíky museli tak ako ostatní robotníci. Neraz dostali len chlieb s maslom. – **Robili sme to len preto, aby sme pomohli bývalej republike. Neraz preto, že mnohí potrebovali internát na vysokej škole a takto ho mohli získať,** – dokončil pán Adamec.

Bola to radosť

Spomienky na Trať mládeže, ktorá viedla z Hronskej Dúbravy do Banskej Štiavnice, si v jesenných mesiacoch pripomenuli pamätníci, náhodní zvedavci, ale aj rodiny s deťmi. Takzvaná štiavnická Anča odviezla pasažierov po trase, ktorú kedysi stavali študenti, a prostredníctvom občianskeho združenia Štokovec pripravili program, ktorý verne kopíroval vtedajšiu atmosféru. Vlak zastavil v zastávkach Hronská Dúbrava, Kozelník, Banská Belá a Banská Štiavnica a na každej z nich herci predviedli situácie z obdobia krátko po vojne. Na komfort dnešného cestovania vlakom niektorí z nás síce stále reptáme, ale keď som si na vlastnej koži vyskúšala jazdu slávnou Ančou, nedopustím na dnešné stroje. Parný rušeň nás totiž hlavne v nekonečne dlhom tuneli medzi Banskou Belou a Banskou Štiavnicou tak vykúrilo, že som ledva hľadala suseda, ktorý inak sedel naozaj veľmi blízko. Nehovoriac o tom, že vo vozni nesvietilo svetlo, takže deti, ktoré s nami sedeli, sa báli a mnohé, veru, aj plakali.

Zážitok to bol ale výnimočný. Nakoniec sme sa smiali všetci spoločne. Veď ako povedal pán Adamec o Trati mládeže – bola to radosť.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

Jazdy parným vlakom do Banskej Štiavnice sa zúčastnili starší, mladší, ale predovšetkým vtedajší účastníci stavby.



Železničná stanica v Hronskej Dúbrave kedysi...

...a v Hronskej Dúbrave dnes.



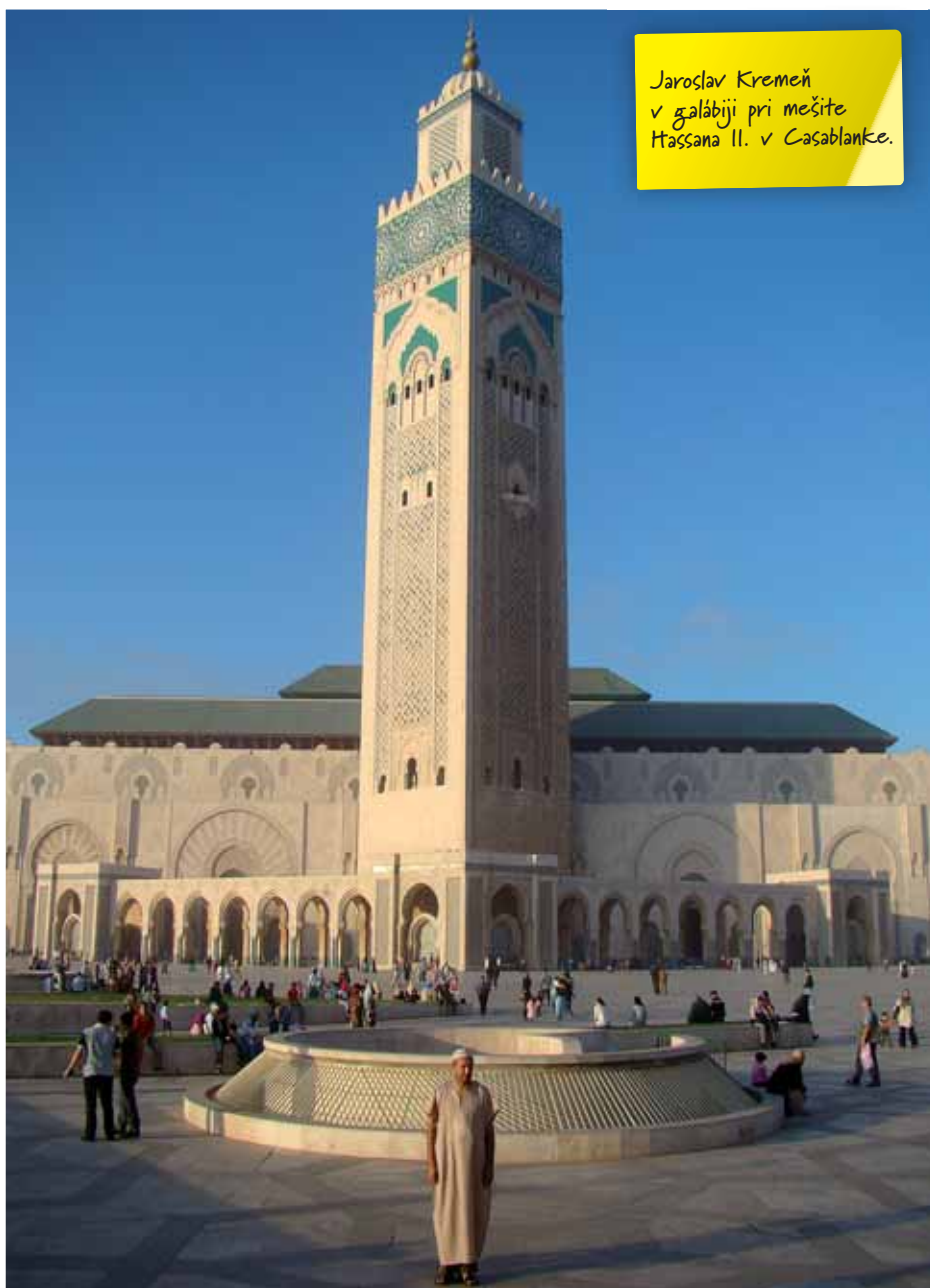
Skupina mladých ľudí musela kopat a do rytmu práce im hrala a spievala kamarátka na gitare. Samozrejme všetko pre pobavenie divákov.



Súčasná úderka má v sebe plno humoru. Sú to totiž herci, ktorí svojimi výkonomi priblížili divákovi minulosť.

Maroko a jeho železnice

Ne prelome októbra a novembra prežili v Maroku 10 dní dovolenky naši traja kolegovia: Ing. Vladimír Bayer, Jaroslav Kremeň, Peter Ďurčák a neželezničiar Pavel z Brna. Spojili cestovateľské skúsenosti z Ghany, Kubu, Iránu, Sýrie, Jordánska a Izraela, aby mohli objaviť čaro a krásy tejto krajiny. Správna voľba štvorčlennej zostavy je pri podobných cestách základom úspechu. Itinerár bol jasný- letieť z Bratislavy cez Bergamo do Fésu, prejsť Marocké kráľovstvo od hora až nadol a domov sa vrátiť opäť letecky z Agadiru cez Londýn. Stačilo si už len požiadať o voľný vlakový lístok na marocké železnice (ONCFM) na základe dvojstranných dohôd (podobné FIP) a dobrodružstvo sa mohlo začať.



Jaroslav Kremeň
v galábiji pri mešite
Hassana II. v Casablance.

P.Ď. Foto: Peter ĎURČÁK

TAM, kde sa zastavil čas, a prvá „Berber whisky“ – FÉS.

Patrí mu prvenstvo medzi štyrmi kráľovskými mestami, pretože bol najdlhšie hlavným mestom. Je najväčším existujúcim, stále žijúcim, stredovekým mestom a naj-

väčším urbanistickým komplexom bez automobilovej premávky na svete. 9400 uličiek starej mediny (UNESCO) je zárukou, že v nej zabľúдите, mapa prakticky neexistuje. Fés sa stal najstarším centrom islamskej viery, ale tiež mestom, kde bola založená najstaršia univerzita na svete (r. 988).

Fés, to sú predovšetkým garbiarne, kde sa 500 rokov nezmeneným spôsobom spracúvajú a farbía kožu z oviec, kôz či tiav.

Nájsť ich v bludisku mediny nebol žiadny problém, pretože hnilobný zápach, ktorý sa vám vryje pod kožu, vás k nim privedie sám. Medina je zároveň hypermarketom, kde kúpite všetko. Kurence vám zarežú, zbavia peria a vypitvajú za 5 minút pred vašimi očami, stačí len ukázať prstom, ktoré.

Večer sme si pochutnali na pravej „Berber whisky“ (5 dirhamov/pohár), čo je vlastne čaj z čerstvej mäty, ktorej lístky vám plávajú v pohári. Bola však jedinou, ktorú sme si zaplatili v miestnom „bare“, pretože na súku sme natrafili na zväzok (1 MAD) čerstvej mäty a odvtedy sme si vyrábali „Berber whisky“ sami.

Ôsmy div sveta, Alláh sa pozerá

Ak sa spomenie Casablanka (prekl. Biely dom, po ar. Dar el Beida), každý si predstaví mešitu Hassana II., ktorá predstavuje novodobý ôsmy div sveta. Jej výstavba stála 800 miliónov USD a pracovalo na nej vyše 30 000 robotníkov. Skladal sa na ňu celý národ, podobne ako u nás na SND. Jej strecha, vážiaca vyše tisíc ton, sa dokáže roz-



Vlak marockých železníc na žel. st. v Rabate.



Palmy na ulici pri železničnej stanici.



Ochotný marocký železničiar na žel. stanici v Meknési.

tvoriť na dve polovice, ktoré sa od seba oddelia kľzavým spôsobom. Razom má 25 000 veriacich, ktorých táto stavba dokáže prichýliť, priamy kontakt s Alláhom. Mešita, ktorá patrí medzi najväčšie na svete, sa pýši najvyšším minaretom (210 m) planéty a 30 km dlhý laserový lúč ukazuje smer do Mekky. V Maroku je inovercom vstup do mešít prísne zakázaný, no táto je jedinou, ktorej interiérom môžete vidieť, samozrejme za masťné vstupné. V každom meste sme sa túlili medinou, kde je najlepšie vidieť skutočný život v Maroku a ľahko sa dá stretnúť s domorodým obyvateľstvom. Sem sa mnoho ľudí neodvážia, cítili sme sa tam bezpečnejšie ako kdekolvek na Slovensku. Islamská viera nepripúšťa žiadne okrádanie, tobôž nie cudzincov, veď Alláh sa pozerá a všetko vidí... Ľudia sú milí, usmievaví, nekonečne srdeční a ochotní pomôcť. Noc v Casablance, jednom z najväčších miest Čierneho kontinentu, sme strávili v ubytovni, v ktorej spala pred pár rokmi aj slávna francúzska filmová herečka - Sofia Loren. Pojem hostel, tak pre nás nabral úplne iný rozmer.

Marocká kuchyňa na Jamaa El Fna v Marakéši

Veľkolepé divadlo sa odohráva na Jamaa El Fna (Námestie mŕtvych) v Marakéši neustále zaplnenom ľudovými rozprávkami, zubármi, ktorých jediným nástrojom sú kliešte, vykladačmi snov, zaklínačmi hadov, kde kobry tancujú tak, ako im oni hrajú. Zrazu sa nestačíte otočiť a už máte okolo krku dvojmetrového hada. Fantastická atmosféra hustne k večeru, vyše 150 stánkov ponúka dobroty marockej kuchyne ako tajine (tadžin), varené slimáčky, polievka harira či 100 %-ne čerstvú pomarančovú šťavu. Slimáky nám chutili asi najviac. Vybrať ich z ulity nám p o m o h l i špáradlá.



Pochúťky z ťavy - stredoveká medina vo Fése.



V predstihu postavená železničná stanica v Marakéši.

Volubilis - sláva rímskeho impéria

Nasledovala prehliadka ruín najzachovalejšieho rímskeho mesta v Maroku - Volubilis (UNESCO). To sa zaoberalo predovšetkým výrobou olivového oleja, ktorý dodávalo mocnému Rímu, a podobne to bolo s levmi do Kolosea. Očarili nás však bohaté domy a kúpeľne zdobené takmer neporušenými nádhernými mozaikami, ktorých je tu 28.

Vyspelé marocké železnice

Európana prekvapia železnice na vysokej úrovni, akú by ste tu vôbec nečakali. Čisté, klimatizované a pohodlné vlaky jazdia bežne rýchlosťou 160 km/h. Medzi Rabatom a Casablankou dokonca v praveľnom polhodinovom takte, podobne ako vo Švajčiarsku. Vo Fése je tesne pred dokončením nová stanica, v Casablance sa s výstavbou ešte len začne, v Rabate sa stanica rekonštruje. Nevychádzali sme však z údivu, keď sme videli v predstihu dokončenú stanicu v Marakéši, ktorú mali dostavať na budúci rok. Množstvo obchodov, bánk a všadeprítomné palmy na nástupištiach. Úžasné!



Garbiareň vo Fése.

Na vrchole severnej Afriky a takmer zodratí z kože

Maroko má aj krásne hory, ktoré sme sa s Jarom rozhodli preliezť. Najmä pohorie Vysoký Atlas je často navštevované vysokohorskými turistami z Európy. Kto nevládze, môže si zaplatiť mula a nechať sa na vrchol Toubkalu vyniesť. Využili sme však služby vlastných nôh, čo sme cítili ešte dlho po návrate domov. V prvý deň sme zdolali prevýšenie 1500 m až k novejš



Pristavený vlak marockých železníc pri novostavbe železničnej stanice vo Fése.

chate Muflon (3207 m), ktorá bola fantasticky vybavená (v Európe sme doteraz takú nevideli). Na druhý deň nás čakalo prevýšenie 2000 výškových metrov, t. j. 1000 m na vrchol najvyššieho vrchu severnej Afriky - Jebel Toubkal (4 167 m) a 1000 m späť na chatu. V tretí deň turistiky sme zišli 1500 m z chaty do Imlilu (1740 m). Naši dvaja spolucestovatelia Vlado a Pavel navštívili v Marakéši hammam, čo je krížnec kúpeľov so saunou. Domáci sa dali takmer zodrať z kože... pri domorodej masáži vám totiž zrátajú všetky kosti na tele...

Cestovateľský hatrick

Tak by sme mohli pomenovať naše putovanie po Maroku.

Videli sme miesta zapísané v UNESCO (Fés, Volubilis), navštívili sme hlavné mesto (Rabat) a výstupom na najvyšší vrch krajiny (Jebel Toubkal) sa hatrick uzatvára.

Traja slovenskí železničiar si exotiku Maroka užili naplno. Ak by mali ísť o týždeň znovu, vraj sa na päte a bez váhania otočia a prežijú opäť čaro cestovania u „sqwelých Arabášov“.

Peter Ďvrčák na najvyššom vrchu pohoria Vysoký Atlas, Maroka a Severnej Afriky - Jebel Toubkal (4 167m).





V Tatrách sa zišli železniční filmári a rádioamatéri z celej Európy

Vravieva sa, že všetko je relatívne, ale ja ešte doplním, že bez vetra sa ani lístok nepohne. Keď Železnice SR ako nový subjekt začali fungovať na európskom železničiarском poli, málokto vedel niečo konkrétne o Slovensku. Najskôr sa zorientovali prevádzkoví zamestnanci a postupne prišli na rad aj športové a kultúrne aktivity či prezentácie v rámci Európy – FISAIC a USIC.



Ešte máme v živej pamäti opatrne prideľovanie organizovania súťaží v rámci Európy Železniciam SR, ale ľady sa už dávnejšie prelomili. Najpresvedčivejšia bola prezentácia slovenských železničiarov pri organizácii prvých z týchto medzinárodných akcií, najmä Generálneho zhromaždenia FISAIC v roku 2004 v Turčianskych Tepliciach. Potom nastala zmena, pretože organizácia a program boli u nás na vysokej úrovni. Dnes si na nedôveru v začiatkoch už spomenú iba pamätníci. Preto k nám FISAIC so svojimi európskymi aktivitami zavítal v tomto roku hneď dvakrát!

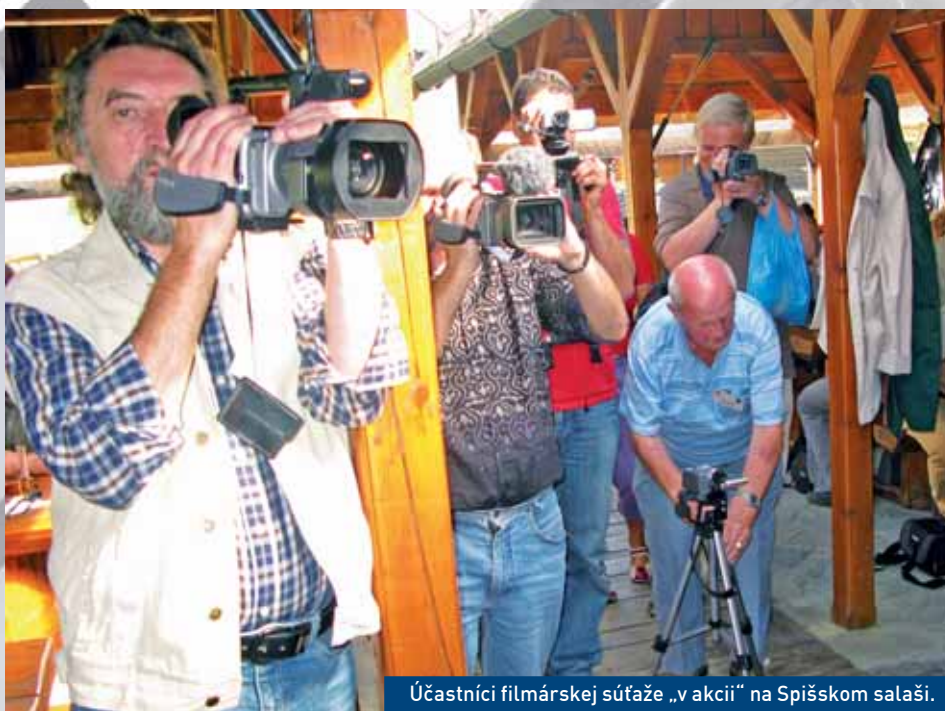
Železniční filmári a ich úspechy

Železniční filmári sa už k nám chystali ako k dobrým známym a také bolo aj zvítanie v kúpeľoch Nový Smokovec, kde sa v septembri konal už 23. ročník medzinárodnej súťaže Film a video FISAIC.

V Tatrách filmári súťažili v kategóriách **A. Železničné filmy**, **B1. Dokumentárne filmy**, **B2. Reportáže a filmy z ciest**, **C. Jednominútové a trikové filmy**, **D. Hrané filmy podľa scénára**, **E. Filmy s ľubovoľným námetom** a **F. Filmy mladých autorov**. Z 80 prihlásených filmov bolo 21 slovenských.

V silnej konkurencii sa slovenskí železničiar umiestnili taktó: **Peter Leško** dostal za film Čo ťa nepáli, nehas (kat. C) striebornú medailu, **Emil Chlebničian** s filmom Spoved' (kat. E) získal bronzovú medailu, **Branislav Lobb** s filmom Skinny (kat. F) získal bronzovú medailu a 12 diplomov získali Róbert Bíro, Pavol Piroha, Vladimír Šturdík, Štefan Bartko, Emil Chlebničian, Peter Leško, Ladislav Sobčák a Vladimír Olšavský.

Celkom mali diváci možnosť pozrieť si počas troch dní 701 minút filmu,



Účastníci filmárskej súťaže „v akcii“ na Spišskom salaši.

v ktorých našli svoj odraz skúsenosti a zážitky tak, ako ich práve prezentovali filmári zo siedmich európskych železničných správ. Odmenou pre všetkých bol filmársky atraktívny výlet do Pienin a spoločné splavovanie Dunajca, ako aj krása slovenského folklóru, s ktorou sa zoznamovali prostredníctvom našich ľudových piesní a krojov.

Veríme, že aj tohtoročný pobyt na Slovensku zanechal vo filmároch hlboké zážitky, ktoré budú o dva roky na festivale v Belgicku prezentovať v súťažných filmoch tak, ako to bolo na predchádzajúcom stretnutí v roku 2007 v Kroměříži.

FIRAC a železniční rádioamatéri
Kým filmári už u nás súťažili

dvakrát, rádioamatéri združení v sekcii FIRAC v rámci FISAIC-u si Slovensko užili po prvýkrát. Na 48. kongres prišlo 85 účastníkov z 12 krajín – z Talianska, Belgicka, Česka, Francúzska, Maďarska, Nemecka, Talianska, Poľska, Rakúska, Luxemburska, Veľkej Británie a Slovenska. Našu slovensko-českú sekcii reprezentovalo sedemnásť účastníkov.

Rádioamatéri majú osobitý spôsob súťaženia. Prebieha po celý rok a na kongrese sa iba vyhodnocuje, diskutuje a odmeňuje za nadviazané spojenia. Diplomy a ceny sa udeľovali v kategórii telegrafia a mikrofón (phonia). Pre nezainteresovaných vysvetlíme, že phónia je hovor a telegrafia je spojenie s využitím morzeovky.

Krátko na to, ako sa rádioamatéri vo Vysokých Tatrách zišli a stihli zviatať, začalo neoficiálne nadväzovanie spojení. Za necelý deň do otvorenia oficiálnej stanice urobili vyše 1000 spojení s celým svetom, ale najčastejšie s okolitými krajinami. Spustenie ich oficiálnej rádiostanice pod značkou OM9FIRAC sa uskutočnilo 25. septembra. Takto sa o Slovensku a tejto železničiarkej medzinárodnej akcii dozvedel celý rádioamatérsky svet.

Tradičia kongresov hovorí, že pred začiatkom rokovania kongresu predsedajúci zapáli päť červených sviečok na svietniku, ktorý má v piatich kruhoch nápis FIRAC.

Prezident FISAIC-u Guy Gieres z Luxemburska privítal účastníkov kongresu a vyjadril radosť, že Slovensko a ŽSR zorganizovali túto, v priebehu dvoch týždňov už druhú, peknú a úspešnú akciu pre európskych železničiarov. Ako povedal: **- Nie je ľahké pripraviť takéto stretnutia na vysokej úrovni, preto naša veľká vďaka patrí prezidentke slovenského FISAIC-u Ing. Soni Kubincovej a riaditeľke odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR Ing. Zuzane Gáletovej, ktoré odvedli výbornú prácu.**

Kým filmári slovenskú pohostinnosť už spoznali pred rokmi, rádioamatéri ju zažívajú prvýkrát. Pre početnú taliansku skupinu sa okrem nemčiny, francúzštiny a angličtiny tlmočilo aj do taliančiny, čo bolo pre tlmočníkov dosť náročné. Najmä kvôli špecifickej terminológii. Tento rok zvíťazil v kategórii telegrafia člen našej sekcie **Karel Otava OK1DG (ČR)** a tretie miesto získal **Ludovít Takács OM5AL (SK)**. V kategórii phonia vyhral striebro **Miroslav Jenček OK1JMJ (ČR)** a bronzovú medailu **Ladislav Tóth OM5AM (SK)**.

Náš najstarší rádioamatér OM90GI

Kongresu sa zúčastnil aj najstarší,



Náš najstarší rádioamatér na kongrese Gejza Illés (prvý vpravo).

ale stále aktívny rádioamatér Gejza Illés z Košíc, ktorý má 92 rokov. Rádioamatérom je 59 rokov, ale súťaž na domácej pôde zažil prvýkrát teraz v Novom Smokovci. Každý rádioamatér má svoju značku, a tak si G. Illés k svojej 90-ke pripravil príležitostnú značku v tvare OM90GI, ktorá má v sebe okrem inícialek jeho mena aj spomienku na

Ladislav Tóth pri rádiostanici OM9FIRAC.



okružle životné výročie.

Slovensko-česká skupina rádioamatérov má pridelenú značku OM9AZ. OM je dohodnutá značka pre Slovensko a skratka AZ znamená amatéri železničiarov. V tomto čase ju vedie Peter Kozár z Nových Zámokov.

Krásne podujatia sa podarili a sme radi, že o nás pôjdu po Európe dobre chýry. Je potrebné poďakovať sa všetkým, ktorí sa na organizácii podieľali. Neukázali tu iba svoju profesionalitu, ale aj ľudský prístup a priateľstvo. A to sa vždy cení...

RAILFILM: Traťováci a Parné rušne bodovali

Viete, kde sa nachádza Salzburg? Určite. Viete však, kde sa nachádza Freilassing? Tu už jednoznačnú odpoveď nečakáme. Ale viete, kde sa nachádza Lokwelt? Odpovedať by vedeli viac-menej iba zainteresovaní. Dilema však nebude dilemou, keď vám ozrejmime súvislosti. Svetoznáme rodiisko Mózarta leží na rakúsko-nemeckých hraniciach. Ešte bližšie k nim je mestočko Freilassing, ktoré sa rozprestiera aj na rakúskom, aj na nemeckom území, na ktorom sa už na-

chádza aj spomínaný Lokwelt (na foto).

Lokwelt je vlastne staré rušňové depo s funkčnou točňou, v ktorom sa skrývajú historické skvosty. Motorové, elektrické a parné hnacie vozidlá, vozne, lanovky, zubačky a iné „drobnosti“ pripomínajúce rozvoj a rozmach železníc. Všetko svieti novotou, akoby len včera vyšli spod šikovných rúk technikov, kováčov, sústružníkov a iných remeselníkov patriacich k tomuto fachu. Túto historickú krásu dopĺňa rodiace sa 3-podlažné modelové koľajisko, riadené najmodernejšou technikou.

Táto nádhera vytvorená ľudským umom tvorila krásnu kulisu pri vyhlasovaní výsledkov a udeľovaní cien pri príležitosti 4. ročníka medzinárodného filmového festivalu Railfilm 2009. Na organizovaní a udeľovaní cien sa podieľajú aj ŽSR, a preto sa naše logo publikuje a uvádza na všetkých sprievodných tlačovinách a v hovorenom

slove. Okrem toho sa naši kolegovia, ostrieľaní zo súťaží v rámci FISAIC-u, zúčastňujú samotnej súťaže a neodchádzajú naprázdno.

Pavol Piroha obsadil 2. miesto za film Traťováci a Emilovi Chlebničianovi bol udelený diplom za film Parné rušne. Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka poskytol pre ocenených ceny. Veríme, že v budúcich ročníkoch budú mať slovenskí filmári ešte väčšie zastúpenie, a pre lepšiu informovanosť poskytujeme našim čitateľom aj webovú stránku: www.railfilm.net

{kub, hoc}

Foto: Jozef LEHOČKÝ



Komunikácia je potrebná a dôležitá

O spravovaní železničných tratí a stavieb, rozhľadových pomeroch na železničných priecestiach, a o situácii na jednotlivých pracoviskách v obvode OR Košice. O stave na atrakčných obvodoch a jednotlivých strediskách miestnej správy i o údržbe železničných tratí a stavieb rokovali zodpovední zamestnanci na dvojdňovej porade v Ľubovnianskych kúpeľoch.

Posledné októbrové dni venovali správcovia tratí i stavieb rôznym témam týkajúcich sa nielen traťového hospodárstva, ale i budovám a zamestnancom. Procesní lídri sekcie železničných tratí a stavieb, vedúci atrakčných obvodov a koordinátori z jednotlivých SMS-iek a ďalší zamestnanci okrem kontroly úloh a plánov na ďalšie obdobie, diskutovali aj každodenných problémoch, s ktorými sa stretávajú denne.

ce, ktorý sa porady zúčastnil. Informoval o situácii a o nových stavbách v Čiernej nad Tisou i o tom, že sa koncom roka očakávajú vyššie výkony práve na prekladkovej stanici. Informoval aj o zlúčení TÚI s VVÚŽ a o zrušení Projektového strediska Bratislava. V diskusii sa prítomní venovali konkrétnym problémom a otázkam napríklad na tému vykurovania, či upratovania.



Ing. Miroslav Kocák, prednosta Sekcie ŽTS OR Košice zdôrazňoval potrebu zabezpečenia bezpečnej dopravnej cesty v celom obvode. Informoval aj o východiskách na rok 2010 a o finančnom rozpočte. Zdôraznil aj potrebu a dôležitosť komunikácie s predsavzatím, aby sa takéto stretnutia konali častejšie.

Ak chceme zabezpečiť dopravnú cestu bezpečnú a plynulú musíme mať na tento stav potrebné financie. Keďže poplatky za dopravnú cestu klesajú priamoúmerne s prepravami, máme menšie príjmy, – vysvetľoval nedostatok financií Ing. Ján Juriga, riaditeľ OR Koši-

Som rád, že som sa tohto dňa dožil

Kým pre väčšinu prítomných bola táto pracovná porada ďalším zo stretnutí, pre jedného z nich – Jozefa Murára – bola nielen poslednou pracovnou poradou, ale 30. október bol aj jeho posledným pracovným dňom.

Jozef MURÁR odišiel k 1. novembru do dôchodku po 40 rokoch odpracovaných na železnici z funkcie koordinátora SMS ŽTS Margecany. Riaditeľ OR i prednosta sekcie odovzdali J. Murárovi ďakovný list a poďakovali sa mu za jeho prácu. Ten sa s pokorou poďakoval a prejavil dojatie.

– Chceme sa v prvom rade poďakovať svojim najbližším kolegom za spoluprácu a to, že som sa medzi nimi vždy cítil dobre, – povedal Jozef Murár. Dodal: **– Som rád, že som sa dožil tohto dňa,** – a s ľútosťou poznamenal, koľkí kolegovia sa žiaľ nedomohli tohto okamihu.

Jozef Murár pochádza zo železničarskej rodiny a ako vravel, už ako dieťa odchované na železnici, si nevedel predstaviť, že by nenasledoval svojho otca, deda či uja. Keďže sa narodil v blízkosti trate v Chraští nad Hornádom iba 150 metrov od hradla, už ako mladý chlapec vedel čo je ručná návesť, odhláška, predhláška, clona. **– A neverili by ste, ale tieto moje vedomosti z detstva mi neskôr pomáhali pri rôznych železničarských skúškach,** – úsmevne spomína J. Murár.

Aj nadriadení a kolegovia nešetrili slovami chvály na adresu čerstvého dôchodcu. **– Vždy sme si jeho prácu vážili, pretože bol k problémom citlivý, k ľuďom spravodlivý. A veľmi zodpovedný a pracovitý,** – povedal na adresu Jozefa Murára a na jeho odpracované roky na železnici Ing. Miroslav Kocák.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka



Ing. Ján Juriga (v strede) a Ing. Miroslav Kocák (vľavo) odovzdali Jozefovi Murárovi (vpravo) ďakovný list za 40 rokov odpracovaných na železnici.

Červený Dvor sa mení na Slivník

Od nového GVD, od 14. decembra, sa názvy výhybní Červený Dvor a Červený Dvor ŠRT natrvalo stratia zo zoznamu dopravní siete ŽSR.



Vyhoveli sme tak požiadavke starostu obce Slivník, ktorá s podporou Zákona o dráhach NR SR č. 164/1996 Z.z. žiadala o zmenu názvov. Obe do-

pravne sa totiž nachádzajú v katastrálnom území tejto obce. Zvykajme si teda na ich nové názvy – výhybňa Slivník a výhybňa Slivník ŠRT.

Tatry sa opäť obnovujú...

Je 19. november 2004. Z rozhlasu a televízie sa opakovane šíria varovné správy. Na Slovensko sa blíži veterná smršť. Kde a na koľkých miestach prejaví svoju intenzitu, bolo ťažko odhadnúť. Nakoniec jej vyčítanie pocítila celá krajina. No asi najviditeľnejšie zasiahla Vysoké Tatry. Vichrica, ktorá sa nimi prehnala, zanechala ničivé stopy. Južná a juhovýchodná časť Vysokých a Belianskych Tatier sa menila v krátkom okamihu na nepoznanie. Obrovské stromy sa lámali ako zápalky, padali na cesty, železničnú trať. V niektorých častiach Tatier odstavili nielen „električky“, ale i zubačku zo Štrby na Štrbské Pleso. Službukonajúci výpravcovia a výhybkári nemali možnosť odísť z práce, ich striedači sa nemali ako dostať na svoje pracoviská. Veľa by o tom vedeli povedať napríklad na Štrbskom Plese, kde kalamita zastihla ženské osadenstvo.



Dva dni po veternej smršti sme v dopravnej kancelárii (na fotografii) zastihli výpravkyňu Annu Müllerovú, ktorá si tiež svoje užila. Prednosta Štrby Jozef Dobrovský doslova prešlapal cestu zo Štrby na Štrbské Pleso niekoľkokrát, aby skontroloval, v akom stave je trať. I vtedajší prednosta Štrbského Plesa Milan Zemko mal na kalamitu ťažké srdce. Ale, neboli by sme to železničiar, keby sa všetko síce po častiach, ale predsa zvládlo. A tak dnes fotografie z Vysokých Tatier z novembra 2004 sú len spomienkou na najväčšiu tatranskú katastrofu ostatných čias.



Vladimír SALZER, foto: autor

CK ČD travel ponúka železničiarom zájazdy na staré FIP

14. – 16. 2. 2010 Karneval v Benátkach, ostrovy Murano, Burano. Cena 1 590 Kč/os zahŕňa: 2x miestenku, 1x ležadlo, služby vedúceho zájazdu. V cene nie sú zahrnuté vstupy, vlaková a mestská doprava (loď), komplexné poistenie klienta. Možnosť doplatku ležadla T6 (T4) Venezia-Wien.

6. – 11. 3. 2010 Za pamiatkami antického Ríma. Cena 3 990 Kč/os zahrňuje: 3x nocľah, 3x polpenzia, 3x miestenku, služby vedúceho zájazdu. V cene nie sú zahrnuté vstupy, vlaková a mestská hromadná doprava (cca 5 Eur), komplexné poistenie klienta. Možnosť doplatku ležadla T6 (T4) Wien-Roma, Roma-Wien.

22. – 28. 3. 2010 Za poznaním Neapolského zálivu. Cena 6 390 Kč zahrňuje: 4x ubytovanie s polpenziou, 6x miestenka, autobusový výlet do Caserty s českým sprievodcom (bez vstupu cca 10 Euro), trajekt Neapol-Ischia-Neapol, transfer v deň príchodu a odchodu, vstupy do hotelového bazénu, celodenný vstup na termálne kúpalisko, darček, služby vedúceho zájazdu, poistenie CK. V cene nie je výlet na Amalfitánske pobrežie, výlet Pompeje+Vesuv, vstupy, komplexné poistenie klienta (individuálne poistenie na cesty, pobyt a na storno zájazd), vlaková doprava. Možnosť doplatku ležadla T6 (T4) Wien-Roma, Roma-Wien.

20. – 28. 3. 2010 Madrid a jeho okolie. Cena 5 990 Kč zahrňuje: 4x ubytovanie, 7x miestenku vrátane príplatku, služby vedúceho zájazdu. V cene nie sú vstupy, komplexné poistenie klienta, vlaková doprava. Možnosť doplatku ležadla T6 (T4) Wien-Bologna, Bologna-Wien, Port Bou – Madrid, Madrid – Port Bou.

29. 12. – 2. 1. Silvester na ostrove Ischia – penzión Casa Nicola. Cena 5 700 Kč/os zahrňuje: 4x ubytovanie v dvojlôžkovej izbe, 4x polpenzia, gala so silvestrovskou večerou, voľný vstup do hotelového bazénu, transfery prístav/hotel/prístav, celý deň, kúpanie v termálnom parku Tropical, novoročný výstup na sopku Epomeo. V cene nie je doprava, rezervačné doklady, trajektové lístky, cestovné poistenie klienta.

Adventné a vianočné kúpeľné pobyty 2009

Poděbrady – Hotel Bellevue Tlapák. Adventný víkend 27. – 29. 11., 4. – 6. 12. alebo 11. – 13. 12. Cena 3 414 Kč/os/pobyt zahŕňa: 2x ubytovanie v dvojlôžkovej izbe, 2x plnú penziu, uvítací prípitok, 1x popoludňajšia káva so zákuskom, 1x miešaný drink v nočnom bare, klasický ručný masáž, solno-jódový jaskyňu, podvodnú masáž, návštevu predvianočnej výstavy v skanzene Přerov nad Labem.

Vianočný pobyt: 22. – 26. 12., Cena v dvojlôžkovej izbe 6 100 Kč/os, jedlôžkovej izbe 7 575 Kč/os zahrňuje: 4 noci, 4x plná penzia, uvítací drink, Štedrovečernú večeru s vianočnou nádielkou, bazén s protiprúdom, klasický ručný masáž, uhličité kúpeľ, solno-jódový jaskyňu, tanečný večer s pohárom vína, prechádzku po Poděbradech so sprievodcom

Horský hotel Tatra Velké Karlovice. Vianočný relaxačný pobyt, 23. – 25. 12., Cena v dvojlôžkovej izbe 2 390 Kč/os (príplatok za 1 lôžkovú izbu 1 000 Kč) zahrňuje: 2x ubytovanie s raňajkami, Štedrovečernú večeru, prekvapenie pod stromčekom, posedenie s koledami, vianočným pečivom a punčom, relaxačný program (1x hydromasážny whirlpool, kyslíková terapia, fitness bez obmedzenia).

Mariánské Lázně, Hotel Polonia. Vianočná pohoda 22. – 27. 12., Cena v dvojlôžkovej izbe I. kat. 5 990 Kč/os, II. kat. 4 990 Kč/os zahrňuje: 5x ubytovanie, 5x plná penzia, posedenie so živou hudbou a vareným vínom, štedrovečerná večera s prípitkom, vianočný darček.

Kontakty:

ČD travel s.r.o., Na Příkopě 31,
110 00 Praha 1 www.cdtravel.cz
email: obch@cdtravel.cz, johnova@cdtravel.cz

Telefónne čísla v ČR:

pobočka Na příkopě – 972 243 071,
Praha hl. nádraží – 972 241 861,
Brno hl. nádraží – 972 625 874.

Pracovný čas pondelok – piatok 9.00-17.00 h



FOTO HÁDANKA



Foto: Vladimír SALZER

Správna odpoveď októbrovej fotohádky je:
Vrbovecký portál. Vjazd do tunela zo zastávky Vrbovce smerom do Myjavy.
Víťazom sa stala a vecnú cenu získava:
Ing. Mária MOTYČKOVÁ z Trenčína. **Blahoželáme!**

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania. Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?



Vy sa pýtate, my odpovedáme

Deje sa na vašom pracovisku alebo v okolí niečo, na čo by bolo dobré upozorniť alebo poukázať aj prostredníctvom časopisu Ž semafor?

Napište nám na adresu redakcie **Ž semafor, Štefánikova 60, Košice** alebo zavolajte na tel. číslo **910 - 3203**, alebo Email: **zsemafor@zsr.sk**

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na otázky, ktoré sme dostali doteraz, budeme odpovedať po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel.

Na anonymné otázky a neležnicné témy nebudeme reagovať.

Ďakujeme za pochopenie a tešíme sa na aj na vaše námety, tipy či fotografie.

				Pomoc: ars, kopt, Dolana, oribi	sadza (zastar.)	Aero Club of America (skr.)	EČV okr. Ružomberok	pomoc		popruh	súzvučné zakončenie slov	citoslavec povzdychu	nie starí	slovne pomôž			
Otec s malým synom cestujú vlakom. Syn sleduje krajinu za oknom, keď v tom vlak vojde do tunela. Syn sa obráti od okna a zvolá: - ... (dokončenie v tajničke).				kapor (rusky)					peši turista								
				1.časť tajničky					3.časť tajničky Medz. org. pre normal.								
				čínsky démon sucha			býv. názov Thajska							argón (zn.)			
				a dato			st. český hokejista							umenie (kníž.)			
Jozef Vysočani	slovanský boh hromu	africká antilopa	starojapon. boh zeme			atletické náradie					Adela (domác.)						
			sodík (zn.)			chlap					rušil stehy						
podielová jednotka sily					mólo (česky)						2.časť tajničky skupenstvo vody						
					základňa												
pestrofar. papagáj					pápežská listina				driek				spojovací klinec	ako (bás.)			
					zápach				kombinov. hnojivo								
japonská dĺžková miera			šľachtický mládenec					taví križenec				nanosekunda (skr.)					
			2.solmiz. slabika					arabský člen				rímskych 6					
5.časť tajničky						4.časť tajničky											
nervový povrazec v chrbtici						zásaditosť (chem.)											

Mikuláš

príde do SIP Strečno

5.12.2009

Pozývame Vás na víkendový pobyt naplnený

- Relaxom
- Službami animátorov
- Tvorivá dielňa
 - Hry iantenie, kreslenie
 - Súťaže, sladké odmeny
 - Príprava výzdoby pre Mikuláša
 - Ozdoba perníčkov
- Minikino
- Spoločný obed
- Mikulášsky večierok
 - Prívetanie Mikuláša
 - Karnevalová detská disco
 - Tombola
 - Ocenenie najkrajšej masky
 - Tanečná výzva pre dospelých
 - Dobrá zábava do rána

Vstupné 5€/dieťa

Viac info a rezervácie:
041/229 5348, 0903 283 816



Mikulášske jazdy na trati Košice – Prešov – Košice

Kedy? 6. decembra

Už dnes si zarezervujte cestovný lístok a mikulášsky balíček.

Teší sa na Vás sv. Mikuláš, anjeli, ale aj čert a vyhráte vagóny.

Dobrovoľný príspevok na cestovné:

Spätný lístok: Dospelí: 5,- Eur
Deti od 6 – 15 rokov: 2,- Eur
Deti do 6 rokov zadarmo.

Jednosmerný lístok: Dospelí: 3,- Eur
Deti od 6 – 15 rokov: 2,- Eur
Deti do 6 rokov zadarmo.

Vytazok z reštorovného ako aj vaše dobrovoľne príspevky budú použité na opravu a zachranu historického parného rušňa 434.2338. Ďakujeme.

Záujem o Mikulášske balíčky nahlásiť a vyplatiť najneskôr do 30. 11. 2009
Informujte sa na adrese: khkv@khkv.sk, alebo na t.č.: 0905 412 322.





Silvester

v SIP Strečno začína rekondičným pobytom
"Za zdravší rok 2010"

Pod vedením profesionálnych pracovníkov ponúkame program podľa Vašho výberu

TANEČNÁ ŠKOLA:
pod vedením majstra SR v spoločenských tancoch

3 Hodiny denne, naučíme Vás kroky a variácie 8 základných spoločenských fancev

SPRÁVNÁ VÝŽIVA:

Prednášky a konzultácie s odborníkmi na tému ako sa zdravo stravovať

ZVLÁDANIE STRESU:

prednášky psychológa, možnosť osobnej konzultácie

AQUA AEROBIC:

Organizované cvičenie v bazéne pri hudbe 2x denne

Termin: 26.12. - 1.1.2010 Cena: 209€ / osoba
Blíže informácie: Intranet - Služby zamestnancom, www.uivp.sk, SIP Strečno, EMail: recepcia.sipstrečno@zsr.sk, 0910 598 243

Blahoželáme

Krásneho životného jubilea sa dožil 23. októbra náš zamestnanec, posunovač zo železničnej stanice Varín, **Miroslav ŠEFRANÍK**.
Pri tejto príležitosti mu srdečne blahoželáme a do ďalších rokov života prajeme pevné zdravie, šťastie, lásku a porozumenie.
Vedenie ŽST Varín, ZV OZŽ a všetci spolupracovníci.

Krásne životné jubileum 50 rokov oslávil 20. decembra náš kolega, výpravca z nesamostatnej železničnej stanice Zbely, **Miroslav RUŽIČKA**.
Nech Ti slnko šťastia žiarí ešte veľa dní, nech máš iba úsmev na tvári. Nech Ti stále zdravie slúži, netrápi Ťa chvíľka. To Ti želá vedenie ŽST Lužianky a NŽST Zbely, Jelšovce, Rišňovce a Alekšince.

Významné životné jubileum 60 rokov oslávil 17. novembra výpravca zo železničnej stanice Slovenská Ľupča **Teodor ROŠTÁR**.
Prajeme Vám veľa zdravia, šťastia, radosti a optimizmu na dni všedné i sviatočné a ďakujeme za dlhoročnú prácu v službách ZSR.
Vedenie ŽST Banská Bystrica

Oktober bol posledným dňom, keď po 37 rokoch nepretržitej práce na železnici vypravil náš kolega, priateľ a spolupracovník **Jozef VECEL** svoj posledný vlak zo železničnej stanice Varín. Týmto mu chceme poďakovať za jeho dlhoročnú prácu a popriať veľa radosti a zdravia v ďalších rokoch života na dôchodku.
Vedenie ŽST Varín, ZV OZŽ a všetci spolupracovníci.

Krásne životné jubileum 50 rokov oslávil 13. novembra náš kolega, výpravca zo železničnej stanice Raslavice, **Ivan ČMIKO**.
Na železnici pracuje tridsať rokov. Pri tejto príležitosti mu srdečne blahoželáme a do ďalšieho života mu prajeme pevné zdravie, pohodu a spokojnosť v pracovnom, i súkromnom živote.
Kolektív zamestnancov obvodu ŽST Kapušany pri Prešove a manželka Anička

Krásne životné jubileum 50 rokov oslávila 27. novembra náš kolega, výpravca z obvodu ŽST Kapušany pri Prešove, **Milan PJATAK**.
Pri tejto príležitosti mu želáme pevné zdravie, veľa šťastia, radosti a úspechov.
Kolegovia

FOTO RAIL '09

Súčasťou 10. ročníka medzinárodnej výstavy ŽEL-RAIL vo Vrútkach bol aj II. ročník fotosúťaže amatérskych fotografov pod označením FOTO RAIL '09. V troch kategóriách súťažilo 21 nadšenčov fotografie. Zo 134 záberov vám teraz ponúkame tie najlepšie, ocenené porotou.

Kategória I. –

Železnica a vlak ako súčasť prírody:

- 1. miesto: neudelené
 - 2. miesto: Bc. Jozef GULÍK – Západ slnka
 - 3. miesto: Beáta ŽELTVAYOVÁ – Delfín pod Lubovnianskym hradom
 - 3. miesto: Beáta ŽELTVAYOVÁ – Ružínsky viadukt
- Čestné uznanie: Peter VARGA – Blesky



2. miesto



3. miesto



3. miesto



čestné uznanie

Kategória II. – Železnica a ľudia:

- 1. miesto: Beáta ŽELTVAYOVÁ – Svetlá v pohybe
 - 2. miesto: Bc. Martin HORŇÁK – Pohľad z kotla
 - 3. miesto: Bc. Martin HORŇÁK – Starac a priecestie
- Čestné uznanie: Ing. Róbert KUBIČÁR – Cesta autoblokom
Čestné uznanie: Ivan PEŤKO – Súhra



2. miesto



čestné uznanie



1. miesto



3. miesto



čestné uznanie

Kategória III. – Železnica, to je technika a história:

- 1. miesto: Ivan HUTLÁK – Na slepej koľaji
- 2. miesto: Ivan HORŇIAK ml. – Grand Prix Zvolen
- 3. miesto: Martin TRÍSKALA – Rýchlosť 40



1. miesto



2. miesto



3. miesto

FOTO mesiaca

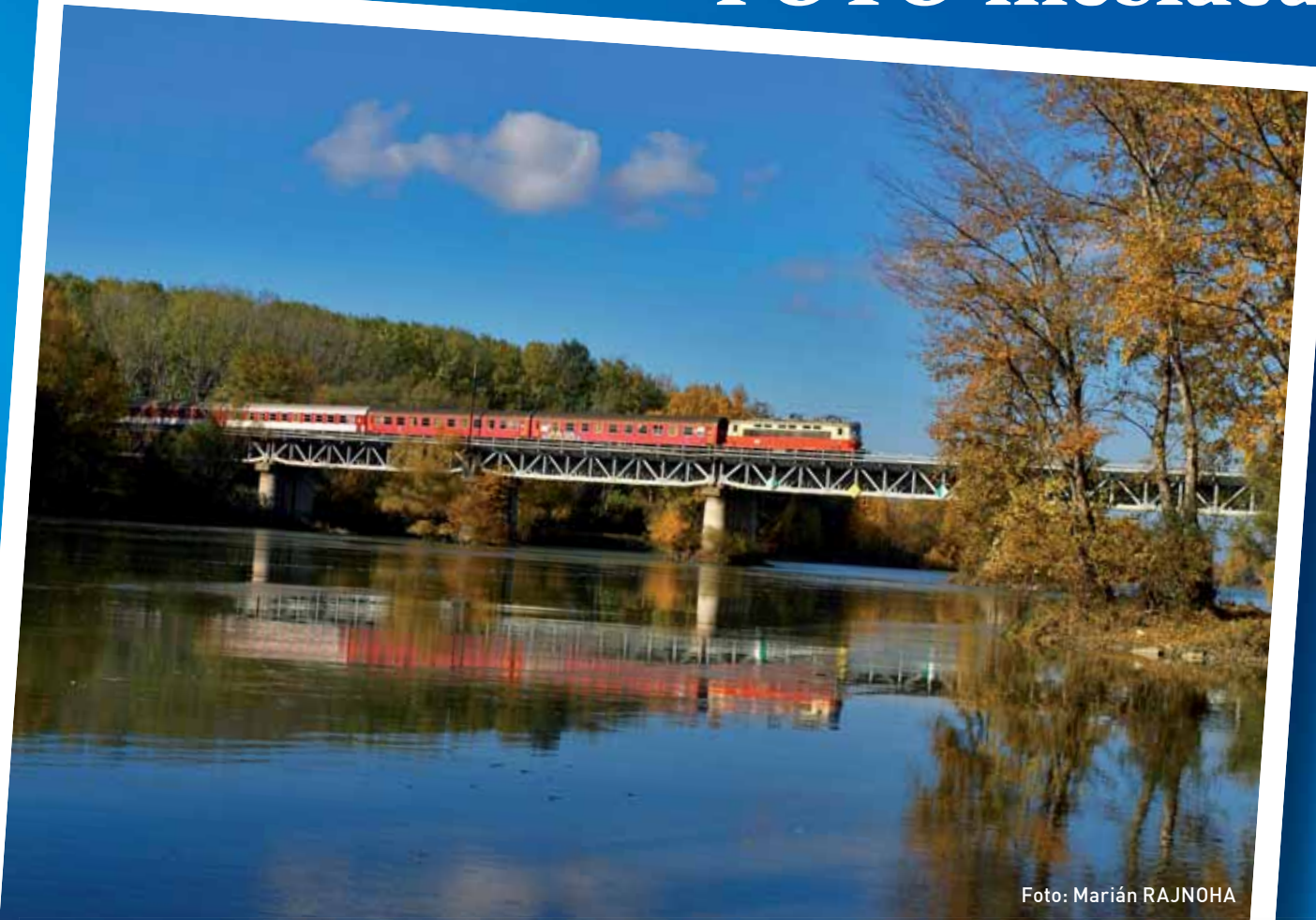


Foto: Marián RAJNOHA



Foto: Ivan HUTLÁK