

ŽELEZNIČNÝ

Marec 2009



semafor

3

ROČNÍK XIX.



Polomská pohroma



Po 8 rokoch sa v Brezne dočkali



Vyhlasujeme 5. ročník súťaže Tvár ŽSR

Foto: Vladimír SALZER

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Nepriatel'ia



Minulý týždeň som v rádiu začala diskusiu o inšpektoráte práce, o jeho úlohách a pôsobení. Kompetentný zamestnanec tejto inštitúcie zároveň odpovedal na otázky poslucháčov. Tie sa týkali pracovných záležitostí, s ktorými si ľudia nevedia poradiť. Volali tam aj železničiar'ia. Samozrejme som spozornela a veľmi ma prekvapilo, aké problémy majú naši kolegovia. Zaujal ma jeden zo ŽSR (ostatné sa týkali ZSSK CARGO). Železničiar' s príjemným hlasom vysvetľoval, ako mu zamestnávateľ nedal prvý mesiac jeho pôsobenia vo firme stravné lístky, a tak nemal poskytnutú stravu. Keď sa na to spýtal nadriadeného, prečo – ten odpovedal, že lístky dostane aj mesiac pozadu, teda ak z firmy odíde, takže má byť spokojný. Nášmu kolegovi však takáto odpoveď nestačila, pretože pochopil, že ak odíde z tohto zamestnania, asi ťažko bude chodiť obedovať do závodnej jedálne, dokonca možno z iného mesta. Odpoveď zo štúdia bola jednoznačná – takéto riešenie a vysvetlenie je neprípustné a náš kolega si má uplatniť nárok na chýbajúce stravné lístky.

Rozmýšľam, kde sa to asi tak v ŽSR robí a prečo? Napadajú mi rôzne špekulatívne zábery, ale radšej to nedomyslím... Bola by som celkom rada, keby sa nespokojný kolega ozval aj nám do redakcie a pozreli by sme sa na túto skutočnosť spoločne. Zopár postrehov zo stravovania už máme, ale o tom až nabudúce...

Zámerne som začala tieto riadky bežným problémom, pretože chcem upozorniť na to, že kríza – nekríza život ide ďalej. A aj keď som dnes o tejto téme vôbec nechcela hovoriť, nedá mi predsa len niečo nespomenúť. Vedeli ste, že aj kríza ma nepriateľov? Zdravý rozum, odvahy, kvalitu...

Mňa osobne to veľmi teší, pretože si myslím, že v našej firme práve takýchto nepriateľov krízy máme. Dokonca verím, že zdravého rozumu, zodpovednej a poctivej práce máme dosť. Možno odvahy máme trochu menej, ale, našťastie, nechýba celkom.

Odvaha sa zide všetkým, aj tým, ktorí sa prihlásia do súťaže Tvár ŽSR. Vyhlásili sme totiž piaty ročník a veľmi nás teší, že už v tomto čísle predstavujeme prvých súťažiacich. A na záver jedno, možno zvláštne prianie. Želám vám veľa nepriateľov krízy. Všimnite si, ako sa z jari a vrbového prútia teší náš kolega výpravca z Myjavy na strane 17.

Prijemné jarné dni

Dana Schwartzová

2

A K T U A L I T Y

Európsky plán obnovy – príležitosť ako zmeniť krízu

VYŠŠIE INVESTÍCIE DO ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY SÚ NEVYHNUTNÉ

Združenie európskych železníc a infraštruktúrnych spoločností (CER) a Asociácia európskeho železničného priemyslu (UNIFE) adresovali list prezidentovi Európskej komisie José Manuel Barrosovi, rovnako ako aj prezidentovi Európskej rady a premiérovi ČR Mirkovi Topolánkovi, v ktorom vyjadrili záujem o projekty navrhované Európskou komisiou, ktoré sa budú realizovať prostredníctvom Európskeho plánu obnovy v hodnote 5 mld. eur. K listu bol priložený zoznam železničných projektov v hodnote viac ako 27 mld. eur. Projekty boli odsúhlasené na európskej úrovni, ale chýbajú financie.

V liste žiada železničný sektor uskutočniť rokovanie, na ktorom by sa prediskutovali spôsoby, ako čo najlepšie navrhnutý Európsky plán obnovy využiť ako výzvu na ekonomickú krízu. Európske železničné spoločenstvo nalieha na EÚ lídrov, aby zväzili potrebu pre udržateľný rast spôsobený silným záväzkom k doteraz existujúcim infraštruktúrnym projektom.

Prílohou listu bol zoznam nefinancovaných železničných projektov, ktoré boli prezentované EK v súlade s výzvami TEN-T v roku 2007 a 2008. Množstvo týchto železničných projektov – neskôr odsúhlasených na európskej úrovni v rámci TEN-T politiky – je pripravených na výstavbu. Peniaze by mohli byť použité okamžite, ale nedostatok finančnej podpory oddiaľil ich implementáciu. **Dopravná infraštruktúra, predovšetkým železničná, môže byť silnou zbraňou pre posilnenie rastu a pracovných príležitostí v krátkom čase, a týmto pomáhať pri prekonávaní ekonomického spomalenia a zlepšiť**

podmienky pre ekonomickú obnovu, povedal predseda CER Mauro Moretti. **Plán obnovy by mohol byť príležitosťou zmeniť krízu na príležitosť pretvárať dopravný systém EÚ a prebudovať ho na udržateľnejší na dlhšie obdobie,** ukončil diskusiu predseda UNIFE Hans-Jörg Grundmann.

Investície do železničnej infraštruktúry sú potrebné v prípade, ak EÚ dospeje k udržateľným cieľom. Samotná doprava je zodpovedná za 27 percent CO₂ emisií v EÚ a viac ako 70 percent z nich je vyprodukovaných cestnou dopravou. Na rozdiel od iných sektorov emisie v doprave stále rastú a sú vážnou prekážkou pre dosiahnutie cieľa EÚ znížiť emisie skleníkových plynov do roku 2020 na 20 percent. Možný posun z cestnej dopravy na železničnú môže tento dopad zredukovať, ale aby prišlo k tomuto stavu, sú nevyhnutné vyššie investície do železničnej infraštruktúry.

PS

Čiňania prejavili záujem o výstavbu železníc



Song Jianhui, generálny manažér CREC Beijing Road & Bridge Company, prezentoval 18. marca na spoločnom rokovaní so ŽSR činnosť a zameranie spoločnosti. Keďže jednou z ich aktivít je aj budovanie železničných tratí (najvýznamnejšou bola stavba železnice do Tibetu), informovali sa o možnosti zapojenia sa do obdobnej

činnosti na Slovensku. Generálny riaditeľ ŽSR Štefan Hlinka informoval čínskych návštevníkov o štruktúre a predmete činnosti ŽSR a spolu s riaditeľom O 220 Miroslavom Matúšekom predstavili investičné zábery v strednodobom horizonte.

Foto: Jozef LEHOCKÝ

Pomoc na prekonanie krízy pre železničné spoločnosti

Vláda SR 4. marca súhlasila s pomocou pre ZSSK CARGO vo výške 166 miliónov eur (5 miliárd Sk) a ŽSR v sume 69,9 milióna eur (2,1 miliardy Sk).

Tieto prostriedky, ktoré majú slúžiť na prekonanie dopadov svetovej finančnej a hospodárskej krízy na hospodárenie železničných spoločností, poskytnú ešte do konca marca tohto roka ministerstvo financií zo štátnych finančných aktív, a to vo forme návratnej finančnej výpomoci.

Prevádzka oboch spoločností bude v budúcnosti prísne monitorovaná, najmä spôsob, akým sa budú reštrukturalizovať a ako sa vyrovnajú so splácaním pôžičky od štátu. Železničná preprava je závislá aj od veľkovýrobcov, ktorí tovar prepravujú. ZSSK CARGO v súvislosti s krízou napríklad v januári - v porovnaní s vlaňajškom - eviduje zníženie objemu prepravovaného tovaru o 45 percent. Železnice SR zaznamenali výpadok v príjmoch za poplatky za

dopravnú cestu zhruba v objeme 2,5 mld. slovenských korún.

Železničné spoločnosti a aj ministerstvo dopravy očakávajú, že sa hospodársky vývoj bude postupne zlepšovať a podarí sa im prilákať nových záujemcov o železničnú prepravu. Pomôcť by tomu mohlo aj plánované zníženie poplatku za používanie dopravnej cesty. Ministerstvo dopravy ho plánuje predložiť na rokovanie vlády do konca marca.

Nezabudnite!

Prolongačné obdobie železničných preukazov končí 31. marca. Nezabudnite si preto cestou iKVC svoje režijky prelongovať aj na rok 2009.

Personálne zmeny

Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR menoval 1. marca 2009 do funkcie zástupcu riaditeľa odboru dopravy GR ŽSR Ing. Jozefa DUDÁKA.

Brusel hlási

Za znečistenie budú platiť

Sektor európskych železníc uvítal v uplynulých dňoch výsledok hlasovania za novelizáciu smernice Eurovignette v Komisii pre dopravu a cestovný ruch Európskeho parlamentu. Väčšina poslancov hlasovala za internalizáciu externých nákladov ťažkých nákladných vozidiel. Bez ohľadu na emisie CO₂ a komplikácie so zavedením poplatkov za preťaženie kamiónov bude mať navrhovaná legislatíva len ohrozený dopad na európsky dopravný sektor.

Európske železnice ocenili vynikajúcu prácu spravodajcu Saïda El Khadraouiho, ktorý navrhol premyslený kompromis týkajúci sa dodatkov o kritických otázkach. Navrhovaná novelizácia smernice Eurovignette však nedosiahla dostatočnú úroveň. Podporovaním optimálnej dopravy v Európe by mali mať členské štáty dovolené zaťažiť nákladné vozidlá ich externými nákladmi, vrátane emisií CO₂ a nehôd, a to nielen poplatkami za miestne znečistenie vzduchu, hluk a preťaženie.

Zavedenie poplatkov za preťaženie kamiónov sa stále viac komplikovalo, keď poslanci hlasovali za spojenie s podobnými už existujúcimi poplatkovými schémami pre osobné vozidlá. - **Členské štáty môžu aplikovať poplatky iba za osobné vozidlá, nie za nákladné,** povedal Michael Robson, generálny tajomník EIM (European Rail Infrastructure Managers - Európske združenie manažérov železničnej infraštruktúry). - **Ťažké nákladné vozidlá majú nepomerný vplyv na preťaženie ciest, aj keď sa im**

pripisuje len 3% podiel na cestnej doprave, avšak spôsobujú až 20 percent zaťaženia, - zdôraznil Michael Robson. - **Hlasovanie bolo dôležitým prvým krokom na zavedenie princípu „poplatku za znečistenie“ do praxe pre nákladné vozidlá, ale stále je priestor na zlepšenie v rezervách týchto poplatkov a potrebe zahrnutia CO₂ emisií do týchto poplatkov ešte pred plenárnym hlasovaním Európskeho parlamentu,** - povedal Johannes Ludewig, výkonný riaditeľ CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies - Združenie európskych železníc a manažérov infraštruktúry). Podľa nedávno publikovanej štúdie poradenskej firmy CE Delft emisie CO₂ v cestnej nákladnej doprave dosiahnu zvýšenie približne až o 50 percent do roku 2020. Avšak na hlasovaní proti zahrnutiu CO₂ emisií, sa poslanci rozhodli vyňať to z rámca smernice kvôli väčšine v komisii, ktorá došla k záveru, že CO₂ emisie sa najlepšie spočítajú prostredníctvom palivovej dane. Johannes Ludewig zdôraznil, že

dosiahnutie dohody v štátoch EÚ o používaní palivovej dane aj na regulovanie CO₂ emisií bude mimoriadne ťažké. - **Včasná novelizácia v roku 2012 poskytuje zákonodarcom príležitosť určiť dopad legislatívy a následne ju jemne doladiť,** - povedal pán Michael Clausecker, generálny riaditeľ UNIFE (Association of the European Rail Industry). - **Podporujeme názor, že náhle schválenie navrhovanej smernice Eurovignette - spojenie so skorou novelizáciou - je vhodnejšie odložiť zavedenie internalizácie externých nákladov na neskôr,** - dodal Michael Clausecker.

Železničný sektor tiež verí, že znečisťovatelia majú platiť, a nie byť zaplatení. Výnosy by mali byť určené na investície do optimálnej dopravy na kompenzáciu negatívnych externalít, radšej než by mali byť znova investované do cestnej infraštruktúry.

PS

Polomská pohroma – dvanásť mŕtvych

NAJTRAGICKEJŠIA NEHODA V HISTÓRII SLOVENSKÝCH ŽELEZNÍC



Je vcelku príjemné zimné sobotné predpoludnie. Parkujeme auto, pretože polícia cestu uzatvorila. Prekračujeme policajné zátarasy a čaká nás ešte pár minút pešej chôdze k miestu, ktoré očakávame s nepredstaviteľným strachom, až panikou. Prvé informácie už vieme. Na železničnom priecestí v Polomke sa zrazil motorový vlak s autobusom. Počet mŕtvych a ťažko zranených sa v hláseniach dispečerov, záchranárov a polície mení každú minútu. Príčina je teraz nepodstatná. Pred nami sa odkrýva najhorší obraz skazy, aký sme kedy videli. Na ten pohľad do smrti nezabudneme. Vlak vo výške nad koľajami, zaklíněný do stredu autobusu, ten rozčesnutý takmer do polovice a pod ním bezvládne telá. Desiatky záchranárov – zdravotníkov, hasičov, integrovaného rescue systému si precízne robia svoju prácu. Vo vzduchu lieta záchranársky vrtuľník, sanitky nakladajú zranených a neprestajne húkajú, situáciu má pod kontrolou polícia. Všetkým napadajú tie najjednoduchšie, avšak na zodpovedanie azda tie najťažšie otázky: prečo a ako?



Vodič autobusu po odbočení z hlavnej cesty vošiel na železničné priecestie v okamihu, kedy prechádzal po trati motorový vlak z Červenej Skaly do Zvolena.

ko sto metrov, boli už tesne pod svahom, keď všetko prekazila osudná zrážka. Až po poludní sa za pomoci špeciálneho žeriavu podarí nadvihnúť motorový vlak. Záchranári až vtedy môžu vytiahnuť bezvládne telá tých, ktorých náraz priamo zasiahol a ktorí zostali uväznení v spleti kovov a plastov. Ku cti polície i záchranárov slúži, že tentoraz priestor uzavreli tak, aby sa novinári, snímajúci nehodu, nedostali priamo k obetiam a Slovensko, našťastie, neobleteli šokujúco bezprostredné snímky dvanástich mŕtvych mužov a žien. Najhoršie sú však na tom bezmocní príbuzní. Celé Slovensko už vie, že sa stala strašná nehoda. Ich čakanie na verdikt, či ich mamy, otcovia, bratia, sestry, manželia či manželky sú živí, zranení, alebo zomreli, je tou najkrutejšou neistotou, ktorú by nikto neprial ani svojmu nepriateľovi. Popoludní stretávame na ceste prvé autá z Bánoviec a okolia. Je pre nich pripravený krízový stan, kde môžu získať potrebné informácie. Ostáva jedinú. Začať sa pomaly vyrovnávať s realitou. S tým, že budúcnosť už nikdy nebude taká ako doposiaľ. Pretože osud rozhodol inak....

Trvá ešte niekoľko hodín, kým sa podarí odtriahnuť motorový vozeň, odstrániť vrak auto-

Obraz, aký mnohí z nás poznajú zväčša len z filmov, je však v tomto prípade otrasnou realitou. V zlomku sekundy sa príjemná sobota s vidinou skvelej lyžovačky s partiou zmenila na boj o život. A skončila sa skôr než začala. Pre dvanásť obetí zrážky navždy. Po šialenom zvuku zo zmesi škripajúcich brzd vlaku, nepredvídateľného demolovania kovov, ničenia ľudských tiel zostalo na krátku chvíľu absolútne ticho. Po ňom doslova vybuchol príliv plaču, krik s pokynmi, pobežujúcich zranených, snaha pomôcť sa miešala s bezmocnosťou urobiť čokoľvek, aby sa bolestná realita dala vrátiť späť. To sa už nikdy nepodarí.

Základné informácie

Na miesto prichádzajú ministri, policajní šéfovia, novinári, zvedavci. Všetci hovoria len minimálne, bez slov sa dívajú na tú šialenú realitu. A zisťujú, čo sa dá. Po pár hodinách sú známe aspoň základné informácie. Partia známych z Bánoviec nad Bebravou a okolia sa rozhodla zúčastniť sa na spoločnej víkendovej lyžovačke v Polomke. Do cieľa ostávalo niekoľ-



Na mieste nehody zasahovali záchranárske jednotky, medzi ktorými boli aj šiesti železniční hasiči zo Závodného hasičského útvaru ŽSR ZPOŽ Zvolen.

na priecestí



Zdvihnutie motorového rušňa a odstránenie autobusu z trate sa podarilo žeriavom z nehodového vlaku zo Zvolena.

busu, upraviť vyvrátené výstražné križie, očistiť a skontrolovať železničnú trať i križujúcu cestu. Na druhý deň ráno sa zdá priam neuveriteľný obraz skazy zo včerajška. Keby bol len zlyhým snom....

Autobus nezastal

Na základe výsledkov predbežného vyšetrovania krajský policajný vyšetrovateľ v Banskej Bystrici 13. marca obvinil vodiča autobusu z trestného činu všeobecného ohrozenia, za ktorý je väzenie na štyri až desať rokov. - **Podľa doteraz zabezpečeného materiálu je príčinou nehody skutočnosť, že vodič autobusu nedal prednosť prichádzajúcemu vlaku. Autobus pred priecestím nezastal, ale plynule prešiel na priecestie,** - uviedol krajský policajný riaditeľ v Banskej Bystrici Marián Slobodník. Zdôraznil, že vyšetrovanie stále nie je ukončené, vodiča zatiaľ nevypočuli a čakajú aj na výsledky znaleckých posudkov. Dodal, že znalci z Ústavu súdneho inžinierstva sa predbežne vyjadrili, že na autobuse nezistili žiadnu chybu, ktorá by mala vplyv na priebeh nehody. Z pohľadu vyšetrovania zamestnancov odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR nehoda bola uzatvorená ako jedno-

značné pochybenie na strane vodiča. Rekonštrukcia, ktorú ŽSR zrealizovali priamo na železničnom priecestí v Polomke začiatkom marca, potvrdila, že rušňovodič využil všetky možnosti, aby nehode zabránil. Niekoľkokrát pred priecestím pískal a použil aj rýchlobrzdu.

(map)

Foto: O 440 GR ŽSR

AKO sa správať na priecestí?

V zmysle § 27 zákona č.8/2009 Z.z. je vodič pred železničným priecestím povinný počínať si mimoriadne opatrne, najmä sa presvedčiť, či môže bezpečne prejsť cez železničné priecestie. Vo vzdialenosti 50 metrov pred železničným priecestím a pri jeho prechádzaní vodič je povinný jazdiť rýchlosťou najviac 30 km/hod. Vodič nesmie vchádzať na železničné priecestie okrem iného ak vidieť alebo počuť prichádzajúci vlak alebo iné dráhové vozidlo, alebo ak počuť najmä jeho húkanie alebo pískanie.



Takto vyzeral autobus po zrážke s vlakom.

POLOMSKÉ FAKTY:

- zmienená trať Brezno- Červená Skala bola postavená v roku 1903. Od roku 1967 je v Polomke v km 17, 938 zriadené železničné priecestie označené výstražnými križmi, povolená traťová rýchlosť je 70 km/hod.,

- podľa § 11 odsek 1 zákona č. 164/1996 Zb. o dráhach a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní v znení neskorších predpisov **križovanie dráh s pozemnými komunikáciami zriaďuje, rozširuje a zabezpečuje ten, v koho záujme ku zmene dochádza,**

- ŽSR v roku 2000 odovzdali dve dopravné značky A26a (výstražný križ pre priecestie bez závor jednokoľajové) do správy a údržby obci Polomka. V roku 2005 žiadali ŽSR Obecný úrad v Polomke o zabezpečenie opravy spomínaného dopravného značenia u správcu účelovej komunikácie,

- o spôsobe zabezpečenia priecestia sa rozhoduje na základe kritérií v rámci verejnoprávneho rokovania, ktorého sa zúčastňujú všetky dotknuté zložky - správcovia za ŽSR, správcovia pozemných komunikácií, orgány miestnej a štátnej správy, zástupcovia príslušného dopravného inšpektorátu a ÚRŽD, ktoré vydá rozhodnutie o spôsobe zabezpečenia priecestia v stavebnom konaní podľa nasledovných kritérií: kategória železničnej trate (intenzity železničnej prevádzky za 24 hod.) kategória pozemnej komunikácie (dopravná intenzita) – prednosť majú cesty I. triedy, II. triedy, III. triedy, miestne a účelové komunikácie, miestne podmienky – umiestnenie priecestia v obci, v blízkosti školy, obytné zóny, v nepriehľadných miestach s obmedzenou viditeľnosťou na prichádzajúci vlak,

- finančné náklady na zvýšenie zabezpečenia priecestia so svetelnou signalizáciou sú cca 230.000 eur na jednokoľajné priecestie, za každú koľaj nárast o cca 30.000 eur. Pri zabezpečení so závorami je to ďalší nárast o cca 30.000 eur,

- celkový počet priecestí na území SR je po poslednej aktualizácii (v marci 2009) - 2265,

Poznáme tieto základné zabezpečovacie priecestné zariadenia (v súlade s platnou legislatívou):

- priecestia zabezpečené mechanickými závorami (bez svetiel) - 90
- priecestia so svetelnými zabezpečovacími zariadeniami so závorami - 544
- priecestia so svetelnými zabezpečovacími zariadeniami bez závor - 455
- priecestia chránené výstražnými križmi - 1163.

Pozn.: Do tohto celkového počtu priecestí rátame ešte 13 priecestí, ktoré sú trvalo uzamknuté a v prípade potreby ich dopravný zamestnanec otvorí.

Kiežby bol ten vlak meškal!

ZHOVÁRALI SME SA S VÝPRAVKYŇOU EMÍLIU ŠULEJOVOU V POLOMKE

Dvadsiateho prvého februára, kedy sa stala tragická nehoda v Polomke, ste boli v dennej zmene. Zažili ste už niekedy takúto náročnú službu na železnici?

Určite nie, a to výpravkyňu robím už 20 rokov. To, čo sa stalo v ten deň, sa nedá so žiadnou inou zmenou porovnať, i keď v niektorých máte naozaj veľmi veľa práce a často riešite aj rôzne problémy. Táto osudná sobota bola čosi iné - vlaky nechodia, ale napätie, ktoré cítite, a bezmocnosť, ktorú prežívate, vás unaví.

Ako ste sa dozvedeli o nehode?

...závory ostali zatvorené. Predpokladala som, že sa niečo stalo. Podobne to bolo pred viac ako rokom, keď vlak narazil do návesu. Aj vtedy vlak nevchádzal a závory ostali zatvorené. Je to taký úsek, kde je blízko seba viac priecestí. A tak som po chvíľke zavolať regionálnemu dispečerovi s

otázkou - čo stalo? Vtedy som sa dozvedela, že vlakvedúci mu už hlásil nehodu. Povedal len, že došlo k zrážke osobného vlaku s autobusom na priecestí a vraj je to zlé.

Čo ste v tej chvíli robili, ako ste to prežili?

Viete, ak sa dozvieme takúto správu, ani nad ňou v tej chvíli nepremýšľate. Automaticky robíte to, čo je v doprave potrebné robiť. Začnete všetkých vyzusovať, robíte opatrenia - ako pri každej nehode. Ihneď som volala svojmu dispečerovi, železničnej polícii, začala som vysvetľovať cestujúcim, ktorí čakali na vlak, čo sa stalo. Až keď som si splnila všetky povinnosti, vrátila som cestujúcim peniaze za lístky, až vtedy som si začala uvedomovať, čo sa vlastne stalo. Vidíte všetky tie vrtuľníky, sanitky, vnímate sirény...

Horšie bolo, že v ten deň som slúžila sama. Viete, cez víkend nekrížujeme, a preto slúži výpravka

sám, bez výhybkára. Bola som rada, že prišiel ku mne do služby privolaný kolega - výhybkár. Prišiel aj prednosta stanice, ktorý tu ostal až do spojzariadenia trate. Som im vďačná, že som nebola sama. Je to úplne iný pocit, ak sa máte o tom s kým porozprávať.

Chceli by ste na záver ešte niečo povedať?

Chcem sa úprimne poďakovať kolegom, ktorí mi boli oporou. Keď sa dozvedeli, čo stalo a vedeli, že som tu sama, tak ma telefonicky podporovali a snažili sa mi pomôcť.

A ešte dúfam, či skôr pevne verím, že sa na železnici takáto situácia nezopakuje, aby nikto z kolegov nemusel prežívať to, čo som zažila ja. A to si uvedomujem, že na mieste nehody to všetci museli mať oveľa horšie.

Kiežby bol ten vlak meškal!

Mikuláš ČIKOVSKÝ

Pohotovou reakciou zabránili nehode



Vďaka okamžitému a pohotovému zásahu železničiarov sa predišlo vzniku vážnej nehodovej udalosti.

Bol 22. február, presne 13.16 hodín, keď na čísle tiesňového volania 112 zazvonil telefón. Hlas z neho ohlásil žilinskému útvaru Závodu požiarnej ochrany železníc (ZPOŽ) udalosť, ktorá sa stala na železničnom priecestí medzi Kysuckým Novým Mestom a Čadcou. Vodič kamiónu, plne naloženého drevom, nezvládol zákrutu pred priecestím, nákladiak sa zviezol z cesty na krajinu a zostal stáť priamo na železničnej trati. Službukonajúci zamestnanec ZPOŽ telefonicky kontaktoval prednostov železničných staníc Žilina a Kysucké Nové Mesto, aby okamžite zastavili dopravu na trati Žilina - Čadca. Zároveň na miesto ohlásenej udalosti poslal zásahové vozidlo. Rýchlou a pohotovou reakciou zamestnancov ŽSR a službukonajúceho spojového pracovníka ZPOŽ Žilina sa zabránilo mimoriadnej udalosti a predišlo dopravnej nehode.

Tibor PAJTINA,

ZPOŽ Žilina, foto: autor

POZOR vlak!

V mesiacoch február a marec sa na slovenských železničných priecestiach stalo 13 dopravných nehôd, kedy došlo k stretnutiu cestného motorového vozidla (CMV) s vlakom. Pod kolesami vlakov našlo počas tohto obdobia svoju smrť až 10 osôb. Stretnutiam motorových vozidiel alebo človeka s vlakom sa dá predchádzať jedine dodržiavaním bezpečnostných predpisov, neriskovaním a ne hazardovaním.

ZRÁŽKY A NEHODY NA PRIECESTIACH:

1. Veľké Leváre - Sekule (16. 2.)

V km 41,214 o 16.38 hod. na PZZ narazil EC 272 do už vodičom opusteného CMV Felícia MA 631 BS. Prvá traťová koľaj zjazdná o 18.36 hod., druhá traťová koľaj zjazdná o 20.28 h. Zavinil vodič CMV.

2. Heľpa - Polomka (21. 2.)

O 9.00 h. na nechránenom priecestí v km 17,938 došlo k zrážke Os 7353 s autobusom. Následky: 12 mŕtvych, 24 zranených. Doprava obnovená o 17.15 hod. Vlaky 7709, 7711, 7714, 7716 nahradené autobusovou dopravou. R 811 v úseku Zvolen - Č. Skala nahradený autobusom a v úseku Zvolen - Košice odklonom ako N 1931.

3. Kysucké Nové Mesto - Krásno nad Kysucou (23. 2.)

Na priecestí v km 261,140 zabezpečenom svetelným zabezpečovacím zariadením o 13.15 h uviazol kamión naložený drevom. Doprava zastavená do 15.00 h.

4. Železničná stanica Udavské (24. 2.)

O 13.51 h. na priecestí v km 70,385 došlo k zrážke vl.81250 s CMV. Zabezpečovacie zariadenie PZS 15 v činnosti. Prerušenie dopravy od 13.51-15.00 h. Zavinila vodička CMV.

5. Stakčín - Snina (25. 2.)

V km 23.4 o 6.25 h. počas jazdy vlaku Os 9406 na chránenom železničnom priecestí došlo k

zrážke s CMV. Nehoda bez následkov. Doprava prerušená do 8.20 h.

6. Melčice (26. 2.)

V km 111,588 o 10.40 h., vodič CMV zlomil rahn, porucha odstránená o 12.30 h.

7. Turany (26. 2.)

O 15.18 h. v km 308,727 PZS 2Z v činnosti. Pri postavení vlakovej ceste po prvej koľaji pre vl.7861 vošlo na PZZ CMV s návesom. Doprava po 1. a 2. koľaji prerušená do 16.00 h.

8. Kysucké Nové Mesto - Žilina (27. 2.)

Prvá traťová koľaj - km 256,385 (priecestie) o 10.05 h, počas jazdy Ex141 zrazil a usmrtil civilnú osobu. Usmrtený nerespektoval PZZ v činnosti. Prerušená doprava od 10.05 - 11.19 h.

9. Skalica na Slovensku - Holíč n/M. (3. 3.)

V km 75,050 o 11.22 h, Os 2413 na priecestí zrazil a usmrtil civilnú osobu. Doprava prerušená do 14.10 h.

10. Úľany n/Žitavou - Maňa (3. 3.)

Ohrozenie bezpečnosti dopravy, na priecestí v km 9,507 Pred Os 5807 prešlo CMV s príviesným vozíkom. Použitá rýchlobrzda, k zmeškaniu vlaku nedošlo.

11. Nitrianske Pravno - Prievidza (10. 3.)

O 12.00 h došlo v km 31,172 ku zrážke Os vlaku 5014 s CMV. Vodič po zrážke z miesta činu ušiel a vlak tiež odišiel bez následného vyšetrenia. Ohlásené ŽP, O 413 GR ŽSR a HIBŽD. Príčina sa vyšetruje.

12. Spišské Belá - Podolínec (10. 3.)

V km 27,4 došlo na nezabezpečenom priecestí k cestnej dopravnej nehode, pričom CMV poškodilo zábradlie blízkeho priepustu a ohlo ho do prechodového prierezu. V tom čase bol na trati Os vlak 8313, ktorý sa šuchol o pokrivené zábradlie, pričom došlo k čiastočnému poškodeniu HDV.

13. Skalité - Zwardoň (12. 3.)

V km 17,891 o 19.58 h počas jazdy vlaku Os3925 došlo k zrážke s CMV. PZS 2 bolo v činnosti. Príčina sa vyšetruje. Prevádzka prerušená do 22.11 h. Odrieknuté vlaky Skalité - Serafínov - Skalité 4128/4129.

ZRÁŽKY vlak - človek:**1. Veľký Šariš - Prešov (16. 2.)**

V km 23.7 o 21.23 hod. počas jazdy vlaku 8779 došlo k usmrteniu civilnej osoby - muža. Prevádzka obnovená 23.15 hod.

2. Bytča - Považská Teplá (23. 2.)

V km 176,850 o 2.47 h. vlak 706 usmrtil civilnú osobu. Doprava prerušená do 4.47 h.

3. Spišské Vlachy - Krompachy (2. 3.)

Na prvej traťovej koľaji v km 145.0 o 18.07 h. vlak 57175 zrazil a usmrtil civilnú osobu - muža. Prvá traťová koľaj sprevádzkovaná o 20.22 h.

4. Varín - Žilina (2. 3.)

Na druhej traťovej koľaji v km 333.850 o 18.30 h. vlak 48702 zachytil a usmrtil civilnú osobu - muža, ktorý sa zdržoval v koľajisku. Doprava prerušená do 19.20 h, koľaj sprevádzkovaná o 21.25 h.

5. Trenčín - T. Turná (4. 3.)

V km 51,130 o 5.45 h. Usmrtenie civilnej osoby - muž, ktorý sa nachádzal v prechodovom priereze traťovej koľaji. Príčina - samovražda. Doprava zastavená od 7.10 - 9.40 h.

6. Bratislava hlavná stanica (7. 3.)

O 7.00 h. vodič R603 ohlásil v koľajisku ležiacu civilnú osobu (chorý bezdomovec), prevezený do nemocnice.

7. Rožňava - Lipovník (8. 3.)

Na prvej traťovej koľaji v km 63,900 o 12.05 h, R1931 zrazil a zranil civilnú osobu. Zranený odvezený RZS do nemocnice v Rožňave. V nemocnici zraneniam podľahol. Doprava prerušená na druhej traťovej koľaji do 12.55 h, na prvej do 14.27 h.

8. Čadca - Krásno n/K. (8. 3.)

Druhá koľaj km 278,910 o 15.45 h. Počas jazdy Ex235 došlo k zrazeniu civilnej osoby, ktorá vošla do prechodového prierezu. Doprava prerušená do 16.55 h. (koľaj č. 1 nepretržitá výluka).

9. Poprad Tatry - Vydrník (9. 3.)

V km 194,500 o 17.31 h, Os 7815 zrazil a usmrtil civilnú osobu. Doprava prerušená na prvej traťovej koľaji do 21.06 h.

10. Zvolen - Sliač (9. 3.)

V km 4,512 o 19.34 h, Zr 1846 narazil do bicykla ležiaceho v profile trate. Vodič zastavil a po obhliadke trate našiel mimo profilu trate zranenú civilnú osobu. Zranený bol odvezený RZS do nemocnice vo Zvolene. Doprava prerušená do 20.15h.

Ak nemáme aspoň meter snehu, akoby ani zima nebola

Tohtoročná zima bola opäť taká, ako má byť, s poriadnou nádielkou snehu. Niekedy to síce vyzeralo tak, že prídu teplejšie dni a človek by si myslel, že je čas na práce v záhradke, ale z ničoho nič zafúkalo a do rána bola opäť bielo. Tradičnou lokalitou, kde miestami dvoj - či trojmetrové záveje nie sú ničím neobvyklým, je napríklad Orava i Kysuce. Potvrdil nám to aj prednosta železničnej stanice Čadca Stanislav Králik, ktorého sme sa opýtali, ako zvládli zimu na Kysuciach.



Odprátavacia súprava SM 2 v objekte Železničnej stanice Čadca.

- Posledné dve zimy sme mali bez väčších problémov. Dokonca by som povedal, že na naše pomery až mierne. Vyzeralo to tak, že aj tohtoročná bude rovnaká, kým neprišiel 12. február. Akoby si príroda chcela vynahradiť zameškané. Začal padať sneh, k tomu fúkal severný vietor, v kuse niekoľko dní. V skorých ranných hodinách sme 14. februára vyhlásili II. stupeň zimných opatrení, informoval Stanislav Králik.

Od tohto dňa začala jazdiť na trati Čadca - Makov, Čadca - Skalité štátna hranica, Čadca - Čadca štátna hranica a Čadca - Krásno nad Kysucou koľajová fréza z ÚŽI Žilina. Jej obsluha odprátavala sneh z koľajových tratí, pri spätočnej jazde upravovali nástupištia. Kvôli množstvu napadaného snehu musela prísť na výpomoc pri jeho odprátávaní z koľaje a medzi koľajového priestoru aj súprava SM 2. Stáva sa však, že pri veľkom nápore práce nevydrží ani technika. V ten najnevhodnejší čas pre poruchu vypadla práve SM 2, ktorú musela nahradiť rovnaká, ale z Bratislavy. Vďaka neúnavnému úsiliu zamestnancov ÚŽI RR Žilina a staničných zamestnancov sa podarilo vyčistiť všetky príslušné trate, ako aj koľajiská v Skalitom a čiastočne i v Čadci. Až 21. februára na poludnie odvolali II. stupeň zimných opatrení, no ako sa o pár hodín ukázalo, zrejme predčasne.

Prednosta stanice: - Hneď na druhý deň ráno o ôsmej hodine bol II. stupeň opäť vyhlásený. Koľajová fréza od rána pracovala na trati Čadca - Skalité štátna hranica a SM 2

zbierala sneh z koľají v Čadci. Okrem koľajovej techniky na odpratanie snehu z nástupísk, staničných priestorov a prístupových ciest v stanici Čadca a nesamostatnej stanici Skalité boli nasadené aj dva cestné stroje. Pri nich pracovali naši staniční robotníci, ktorí robili drobné úpravy pri zhrňaní snehu na hromady. Na ostatných staniách rovnakú prácu zabezpečovali zamestnanci ÚŽI. Mechanizmy boli nasadené aj na „makovskej štreke“.

Situáciu v stanici Čadca sa podarilo cez víkend skonsolidovať. Zima však ukázala svoju silu. Sneženie v novom týždni začalo situáciu opäť komplikovať. Potešiteľné bolo, že ohrevy výhybiek pracovali bez výrazných výpadkov. V prípade, že niektorá ohrevná tyč predsa len doslúži, kým ju údržba nevymení, nastupuje „klasika“ - lopaty a metly...

- Nedá mi, aby som nespomenul, že vďaka dobrej spolupráci medzi zamestnancami ÚŽI a našej stanice sme zabezpečovali prevádzku bez výrazných dopadov na meškание vlakov osobnej dopravy. Všetkým, ktorí pracovali v týchto náročných poveternostných podmienkach a podieľali sa na zabezpečovaní jazdy vlakov, patrí poďakovanie, - dodal na záver prednosta čadčianskej železničnej stanice Stanislav Králik.

Vladimír SALZER,
foto: Stanislav Králik

Samočinné spriahadlo

Správne spojovanie a rozpojovanie vozidiel

Milé kolegyně, kolegovia! Na tejto stránke **Ž semaforu**, ktorá je už nejaký ten rôčik k dispozícii ÚIVP a na ktorej sa redakčný tím snaží vysvetliť určité zložité a neštandardné situácie v súvislosti s prevádzkovým procesom, sme sa už veľa krát stretli s pojmom „vlak“. Ak by sme mali a, samozrejme, aj chceli dodržať slávne príslovie „Opakovanie - matka múdrosti“, tak je potrebné si predovšetkým zopakovať základnú definíciu vlaku.



Táto definícia je uvedená v interných predpisoch ŽSR (Ž1 – Pravidlá železničnej prevádzky a D 17 – Nehody a mimoriadne udalosti) a špecifikuje vlak ako spojenú skupinu dráhových vozidiel dopravovaných najmenej jedným hnacím dráhovým vozidlom, prípadne samostatné hnacie dráhové vozidlo, alebo traťový stroj s vlastným pohonom označený predpísanými návěstami, sprevádzaný vlakovým personálom a ktorý ide podľa cestovného poriadku.

V prípade, že je vlak zostavený z viacerých vozidiel, je veľmi dôležité, aby sa tieto vozidlá medzi sebou správne pospájali, čo je základným predpokladom vylúčenia možnosti vzniku nehodovej udalosti C 12 „Roztrhnutie vlaku“. Správne spojenie (aj rozpojenie) vozidiel a postup pri ich vzájomnom spájaní (rozpájaní) popisuje predpis ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky v článkoch 1311 až 1315 (obr. 1a, 1b). O niečo menší problém môže nastať pri vozidlách so samočinným spriahadlom (obr. 2a, 2b), pretože manipuláciu s týmto technickým zariadením predpis Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky nepopisuje, len

Obrázok 1a



Obrázok 2a

Obrázok 1b



Obrázok 2b

sa odvoláva na platnosť osobitných predpisov alebo smerníc dopravcu. Keďže s týmto typom vozidiel prichádzajú do styku aj zamestnanci Železníc Slovenskej republiky (posunovači) – **manipulácia so samočinným spriahadlom len na základe poučenia**, správny postup pri ich spájaní (rozspájaní) je uvedený v nasledovných odsekoch.

Spojovanie vozidiel:

Ak sa ovládacia páka nechá voľne uložená vo vertikálnej polohe (signálny jazýček nesmie vyčnievať z hlavy automatického spriahadla), potom po nabehnutí vozňov na seba dôjde k samočinnému zaklesnutiu zámkov automatického spriahadla (obr. 3a, 3b). Pri správnom spojení vozňov nesmie signálny jazýček vyčnievať z hlavy automatického spriahadla (obr. 4).

Rozpojovanie vozidiel:

Ak sa ovládacia páka nadvihnutím vyberie z vertikálnej drážky držadla a otočí proti smeru hodinových ručičiek do horizontálnej polohy, signálny jazýček sa vysunie z hlavy automatického spriahadla a tým dôjde k rozpojeniu vozňov (obr. 5a, 5b, 5c).

Nárazníková poloha:

Ovládacia páka sa zatlačením uloží do horizontálnej polohy, pričom signálny jazýček musí zostať vysunutý z hlavy automatického spriahadla. V tomto prípade automatické spriahadlo slúži ako nárazník a pri nabehnutí vozňov na seba nedôjde ku ich automatickému spojeniu (obr. 6a, 6b, 6c).

Bc. Emil CHLEBNIČAN



Obrázok 3a



Obrázok 4



Obrázok 5b



Obrázok 6a



Obrázok 5a



Obrázok 5c



Obrázok 6b



Obrázok 6c

Obrázok 3b

Viete si predstaviť vykoľajenie vlaku v tmavom a úzkom priestore?

TUNELÁRI Z MARGECIAN MAJÚ ZRAK PORIADNE VYCVIČENÝ NA TMU I NA STROJOVÉ PORUCHY

Slovenské Rudohorie na severe i Volovské vrchy na západe sú popretkávané tunelmi, ktoré je potrebné sústavne udržiavať v dobrom stave. Bezpečnostné hľadisko je v prípade tunelov na najvyššom mieste v hierarchii prevádzkovej činnosti.



I takto môže vyzerať v tuneli, keď sa sneh a ľad dostanú do uzavretého priestoru.

A tak by to mali chápať nielen pracovníci, ktoré sú vyčlenené na udržanie kvality tunelov, ale i všetky pridružené činnosti v rámci ŽSR. O tom dokážu najzasvätenejšie hovoriť chlapi z Tunelového obvodu Margecany (RR ÚŽI Zvolen SMÚ), nielen zo zotrvačnosti k vlastnej profesii, ale i preto, že s prácou v tomto prostredí sú už zrastení a presun niekde inde považujú priam za trest. – **Sťažujeme sa na počasie, na chýbajúce technické prostriedky, ale i tak by sme iné nechceli robiť. Horšie je, keď chlapi musia odísť zo zdravotných dôvodov. Aj ja mám zdravotné problémy, ved' stáť hodiny v prievane...**, - zamýšľa sa



Pravidelné denné úlohy sledujú vedúci SMÚ TuO Margecany Ján Kiripolský (sedí) a vedúci prevádzky TuO Bohuš Šmelko.

vedúci TuO Margecany Ján Kiripolský, ktorý práve sedel nad plánom objednávok od správcu. Tri atrakčné obvody (Košice, Trebišov, Spišská Nová Ves) už na tento rok zadali úlohy margecianskym tunelárom a vyzerať to tak, že 25 pracovníkov sa najviac sústredí na údržbu a opravu tunelov i priepustov, na zabezpečenie ich prevádzkyschopného stavu. K základnej údržbe patrí aj prečistenie odvodňovacích priekop portálového zárezu tunela, obnova náteru bezpečnostných pásov, čistenie výklenkov. Tunelári sa starajú tiež o nakladacie rampy i opravy nástupísk.

Na trati Margecany – Červená Skala je deväť tunelov, na hlavnom ťahu Košice – Poprad sú štyri tunely, na spodnom ťahu Košice – Rožňava jeden, medzi Prešovom a Humen-

ným dva, medzi Popradom a Plavčom tiež dva a v severovýchodnom cípe republiky je časť tunela ešte na našom území, a to na trati Medzilaborce – Lupkôv.

- **Keď hovoríme o bezpodmienečnom dodržiavaní bezpečnosti v spomenutých priestoroch, mrzí nás, ak poniektorí kolegovia podceňujú našu prácu. Železničari sú zameraní iba na dopravnú činnosť, žiaľ, občas počuť narážky, ...vaším pracovným nástrojom je iba lopata a krompáč. Nuž, áno, ak máme štrk, cement a naše „rýchlopalebné“ krompáče a „ďalekonosné“ lopaty, tak si ich z ruky nedáme zobrať. My sme s nimi priam zrastení,** - už s úsmevom konštatuje Ján Kiripolský a vedúci prevádzky TuO Bohuš Šmelko.

- **Nechcem vyvolať dramatickú náladu, ale viete si predstaviť vykoľajenie vlaku v tmavom, úzkom priestore a ešte v dvojkolažnom tuneli? A veru stačí, aby sa voda usadila na nesprávnych miestach, alebo by došlo k uvoľneniu kameňov v bočných stenách. Nešťastie vie spôsobiť aj vypadnutá špára. To isté je možné povedať pri zlej viditeľnosti, keď už krovie a stromy ohrozujú premávku,** - svorne sa dopĺňajú Ján Kiripolský a Bohuš Šmelko. A pridáva sa aj Marek Fialka, správca tunelov z AO Košice a spomenie situáciu, keď na jar roku 2006 došlo v Bujanovskom tuneli vplyvom veľkej teplotnej zmeny počasia k značnému uvoľneniu namrznutého ľadu na ostení vetracej šachty. Tristo kubíkov ľadu spadlo do spodnej časti priestoru vetracej šachty a do priechodového prierezu tunelovej rúry, čo spôsobilo dočasné prerušenie dopravy na prvej traťovej koľaji. Takýto priebeh udalostí nemohol nikto ani tušiť, nie že predvídať. Kusy ľadu vo výške 50 až 80 metrov prišli obíjať profesionáli – horolezci. A správca dal vybudovať dvojité bezpečnostnú oceľovú zábranu.

- **Na takéto situácie musíme byť pripravení v predstihu, často však nestačia bežné technické prostriedky. Ale ak už hovorím o mechanizácii, tak dve vetriesky majú 40 rokov a šoférom treba podakovať, že s nimi nakladajú ako so šijacími strojmi. Chýba drobná mechanizácia, ale správca pozná rozsah našich možností. Správnu koordináciu prác a komunikáciou obidvoch strán sa dokážeme zladíť ku kvalitnému zabezpečeniu tratí v tuneloch a okolí. Sme tu na to, no potešíme sa väčšej vážnosti zo strany kolegov – dopravákov,** - svorne dodávajú traja najkompetentnejší.

Mária PALIČKOVÁ

Foto: autorka, archív TuO Margecany



Správca tunelov Marek Fialka z AO Košice pravidelne dohliada na postup prác v tuneloch.

Trvalo to osem rokov, ale dočkali sa

V PIATOK TRINÁSTEHO MALI V BREZNE SLÁVNOSTNÝ DEŇ

Čo ste dokázali za posledných osem rokov? Tak na túto jednoduchú otázku by sme našli veľké množstvo rôznych odpovedí. Je to logické, veď spomínané časové obdobie je už dostatočne dlhé na to, aby si v ňom každý z nás, hoci aj čiastkovo, zrealizoval svoje predstavy a plány. Ak by ste však počúvali železničiarov zo stanice Brezno, nadobudli by ste pocit, že sa na odpovediach dohodli. Určite väčšina z nich by spomenula aj prestavbu železničnej stanice. Veru, osem rokov trvala rekonštrukcia prijímacej budovy, ktorú 13. februára tohto roku slávnostne odovzdali do užívania.

prítomný na slávnostnom akte odovzdávania budovy do užívania. My môžeme len dúfať, že takýchto lokálpatriotov na vyšších postoch bude viac, pretože ako spomenul aj Ing. Ján Juriga, v sieti ŽSR je podobných, dlhodobu nedokončených stavieb stále dosť.

(balky)
Foto: al, balky



Takto vyzerala staničná budova v Brezne počas rekonštrukcie v roku 2004.



Výsledkom práce stavbárov je esteticejší vzhľad priečelia budovy. Viditeľná je najmä murovaná nadstavba pre kancelárske priestory.

- Vyjadrujem svoj obdiv a uznanie všetkým tunajším železničiarom, ktorí napriek dlhoročným sťaženým priestorovým podmienkam za každých okolností pracovali zodpovedne a spoľahlivo, - zneli prvé slová uznania v príhovore Ing. Jána Jurigu, riaditeľa OR Košice. Niet sa čomu čudovať, počas niekoľkoročného provizória, neustáleho prenášania zariadení, nábytku a kancelárskej techniky, ktoré spôsobovalo vrásky na tvárach domácich železničiarov, stanica stále fungovala v normálnom režime. Budovu železničnej stanice Brezno síce možno zaradiť k tým novším, veď jej výstavba bola ukončená v roku 1943, ale patrila k najväčším znečisťovateľom ovzdušia. Kúril sa v nej pevným palivom, a tak bola plynofikácia stanice hlavným dôvodom na jej prestavbu. V jej obvodě sa teda od roku 2001 začali pohybovať okrem zamestnancov a cestujúcich aj stavbári. Ich úlohou bola nielen plynofikácia kotolne prijímacej budovy, ale aj verejných WC, jestvujúcich obytných jednotiek, či skladu tovaru a taktiež natiahnutie nových rozvodov ústredného kúrenia. Keďže zámerom stavby bolo aj sústredenie sídiel jednotlivých železničných zložiek, ktoré boli dovtedy roztrúsené v celom obvode stanice, na prijímacej budove vyrástla nová murovaná nadstavba s kancelárskymi priestormi. Namontovaný bol nový krov so strešnou krytinou Bramac, zbúrali sa nepotrebné komínové telesá, osadili sa plastové aj strešné okná. Natiahli sa nové rozvody elektrickej inštalácie, vrátane káblových prípojok k obom stavadlám. Stanica dostala aj nový prúdový náhradný zdroj a oznamovacie zariadenie. Prevádzkové priestory i vestibul boli stavebne dokončené už v roku 2004 a odovzdané do predčasného užívania. Po ukončení prác na fasáde, ale až začiatkom roka 2006, sa



Ani piatok trinásteho nebránil tomu, aby prijímaciu budovu slávnostne odovzdali do užívania. Symbolickú pásku prestrihol Ing. Dušan Švantner, štátny tajomník MDPT SR (prvý zľava), za asistencie Ing. Igora Fedora, námestníka GR ŽSR (druhý sprava). Na slávnostnom akte sa zúčastnili aj Ing. Ján Juriga, riaditeľ OR Košice (druhý zľava), prednosta stanice Brezno Peter Humár (v strede) a Ing. Miroslav Kocák, prednosta Sekcie ŽTS Košice (prvý sprava).

mohla skolaudovať celá stavba v hodnote vyše 1,23 milióna eur (vyše 37 miliónov Sk).

To však stále nebol definitívny koniec rekonštrukcie. Od októbra 2008 ste v budove opäť mohli zazrieť stavbárov, ktorí montovali rozvody vody a kanalizácie a dokončovali rozvody elektrickej inštalácie a slaboprádu. Tie stáli ŽSR ďalších takmer 2,98 tisíc eur (9 miliónov Sk). – **Bol to aj môj osobný záujem, aby sa rekonštrukcia budovy čo najskôr ukončila. Stanica mi prirástla k srdcu, veď dennodenne som odtiaľ kráčal do náprotivnej mostárne, kde som odpracoval takmer 30 rokov. Napriek útlmu osobnej dopravy v tomto regióne sa tu stále premieľuje množstvo cestujúcich, ktorí si nezaslúžia takéto nedôstojné podmienky na čakanie svojho vlaku,** - vyznal svoj vzťah k Breznu aj Ing. Dušan Švantner, štátny tajomník Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, ktorý bol



Vo vestibule pribudol nový balkónový priechod, spájajúci staré priestory s kancelárskymi v novej nadstavbe. Domáci železničiarovia ho už stihli vkusne vyzdobiť kvetmi.

Naše ženy na prednostovských stoličkách...

Ženský element na pracoviskách skúmali v rôznych vedeckých ústavoch, v rôznych krajinách a prieskumy ukazujú, že nežnejšie pohlavie vie vniesť do prostredia viac citu, estetiku i obrúsi ostré hrany drsnosti. Aj v typicky mužských povolaniach si postupom rokov ženy našli stabilné postavenie a nenechajú sa vytlačiť. A ako to vyzerá na železnici?

Evidenčný stav k poslednému januárovému dňu 2009 je 17 524 zamestnancov a z nich je 4 115 žien. Vo funkciách prednostiek železničných staníc je 14 žien, ten istý počet vykonáva funkciu námestníčky prednostov v rámci staníc, 314 ich je na poste dozorcú výhybiek, 201 je signalistiek, vlaky vypravuje 362 žien a na poste výhybkárky máme 62 žien. Štyri ženy sú riaditeľkami odborov v rámci generálneho riaditeľstva.

Kvety pestujem aj pre stanicu

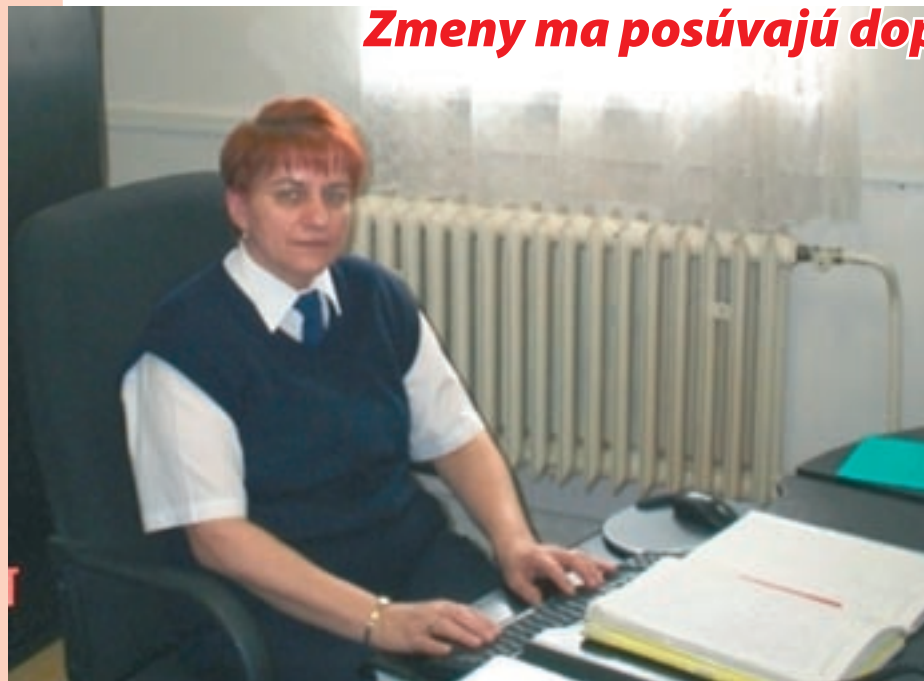
Funkcia prednostu je taká všechochuť, musí ovládať technické súvislosti, úzko spolupracovať s celým štábom ľudí a ešte dozrieť i na tých „svojích“ priamo na pracovisku. Nehovoriac o budove a priestranstve, ktoré tvorí súčasť stanice. Porozprávali sme sa so štyrmi z nich. V Lietavskej Lúčke šéfuje Janka Perveková. Obslužná plocha, ako sa hovorí úradným jazykom, má dĺžku 15 kilometrov. **Vofakedy na Rajec premávali ucelené vlaky, aj v noci tu bol veľký obrat vozňov, fungovala obsluha vlečky. O prácu sa nám starala najmä cementáreň. Teraz jazdia dva páry manipulačných vlakov a desať párov osobných vlakov,** - porovnávala vyťaženosť vlakovej prevádzky pred niekoľkými rokmi so súčasným stavom prednostka Janka Perveková. Začínala ako výpravkyňa, čo je zvyčajne kvalitný štart aj na funkciu prednostu. Tento post zastáva aj jej manžel a keď boli deti malé, stávalo sa, že si svoje

ratolesti stihli iba odovzdať a opäť sa videli, až keď si zariadili súvislé voľno. Rodina železničiarov je úzko spätá s regiónom medzi Javorníkmi a Malou Fatrou jednak bydliskom, ale aj pracoviskom, kde ako slovenskú raritu odštartovali pred šiestimi rokmi integrovanú dopravu. Žilina je spojená s Bytčicou, Lietavskou Lúčkou, zastávkou Porúbka, Polusie, Rajecké Teplice, Kónská pri Rajci, Zbyňov, Kľače a Rajec. Nuž, čo názov, to z historického či prírodného hľadiska skromný unikát. **- Bližšie trasy občas prejdem aj pešo, okrem pracovných vecí si všímam tiež vzhľad našich budov. Radosť mám z pekného prostredia v Rajci, donedávna to tam bolo veľmi zanedbané. Bytčica je zvonku pekná, ale vo vnútri je čo doháňať za Lietavskou Lúčkou, kde je sociálne vybavenie na skvelej úrovni,** - vyznáva sa zo svojich postrehov prednostka a zároveň dodáva: **- Sneh kadečo zakryje, ale radosť**



z pestovania kvetov v teplejšom období prenesiem aj na „moje“ staničky, nech sa cestujúci potešia pohľadom na kvetenu a zeleň. Moji kolegovia sa radi zapoja do skršľovania.

Zmeny ma posúvajú dopredu



To je krédo prednostky železničnej stanice v Čani, pracoviska, ktoré je pohraničnou prechodovou stanicou s MÁV. Mária Führichová tu šéfuje štvrtý rok a ako hovorí, nemá rada jednotvárnosť, zmeny ju posúvajú dopredu. Po pričlenení železničnej stanice Barca v roku 2007 jej pribudlo viac starostí a povinností. Aj keď je na prvý pohľad táto stanička skromná, prechádzajú ňou všetky vlaky smerujúce do Košíc, Čiernej nad Tisou,

Zvolena a Maďarska. V priemere 150 vlakov za 24 hodín.

- Pociťujeme veľký útlm v nákladnej preprave a sú obavy, aby to nemalo dosah aj na naše potreby v sociálnej sfére. Tešíme sa zo zmien, ktoré sa v posledných rokoch udiali. Plynové kúrenie, plastové okná, vynovené sociálne zariadenia aj so sprchami. Z tridsiatky zamestnancov je tu 16 výpravcov a všetci si zaslúžia slušné

pracovné prostredie, - obhajuje i obáva sa o svojich ľudí prednostka stanice.

Jej cesta pracovať v doprave bola asi predurčená, len ju bolo potrebné posunúť. Keď sedela pred rokmi v osobnej pokladni v Poprade – Tatry, cítila, že to nie je pravé orechové.

- Lákala ma živá práca s ľuďmi v teréne, tam som bola celé hodiny medzi múrmi. Kolega, starší pán, v tom čase vo funkcii informátora, to vycítil a nabádal ma, aby som to skúsila priamo v doprave. Skúsila som, nelutujem a mám pocit, že práve takí všímaví a dobrí ľudia sú stále okolo mňa. A to hovorím aj po 32 rokoch práce v rámci železníc a 25 rokoch vo funkcii prednostky stanice -, zamýšľa sa Mária Führichová.

Pekný pocit, pretrvávajúci roky, si zachováva aj pri spomienke, ako odchádzala z Gemerskej doliny na iné pracovisko. I jej zásluhou sa viaceré technické veci i staničné objekty zmodernizovali a kolektív to ocenil svojisky. Keď sa lúčila s osadenstvom, dostala na pamiatku srdiečkozložené z dvoch častí so slovami, že jedna časť symbolizuje prežitie obdobie 26 rokov na Gemeri a druhá časť zobrazuje neznámu budúcnosť v Košickej kotline. A ona si zo súčasnosti ukrája každý deň, vždy po troške tak, aby práca mala aj hmatateľný efekt.

Mária PALIČKOVÁ
Foto: archív

Narodeniny má naraz s anglickou kráľovnou



Jarmila Oravcová je jednou zo štyroch prednostiek železničných staníc, ktoré patria pod Oblastné riaditeľstvo v Trnave. Okrem nej túto zodpovednú funkciu vykonávajú Bc. Janka Tvrdoňová v Dubnici nad

Váhom, Janka Perveková v Lietavskej Lúčke a Betka Ivičičová v Šuranoch. Donedávna ich bolo osem, no po odchode do dôchodku sa počet žien vo funkcii prednostov

podstatne znížil, zvyšok tvorí výlučne mužské osadenstvo.

Železničná stanica Kysucké Nové Mesto, ktorej Jarmila Oravcová šéfuje, sa nachádza na trati medzi Žilinou a Čadcou. – **Celkove na stanici, ku ktorej patrí aj Krásno nad Kysucou, pracuje 42-členný kolektív, z toho 18 žien. Dalo by sa povedať, že sa to u nás začína „zoženštievať“**, - s úsmevom hovorí prednostka. Jarmila Oravcová patrí k ženám, ktoré majú, ako sa hovorí, železnicu „v krvi“. – **Prečo som sa vlastne stala dopraváčkou? Určite na to mal veľký vplyv môj otec, dlhoročný pracovník ČSD. Dodnes som mu za to veľmi povďačná. Vždy sa mi páčila najmä profesia výpravcu, dovoľím si tvrdiť, že je to jedno z najkrajších povolání na železnici, ale aj jedno z najzodpovednejších. Rovnaký názor má však aj na svoju súčasnú funkciu. – Je to predovšetkým práca s ľuďmi. Čo človek, to iná povaha. Byť prednostom neznamená riadiť kolektív direktívne, je potrebné vedieť s každým komunikovať a vypočuť si, prípadne prijímať aj iné názory. A aký je podľa Jarmily Oravcovej pohľad jej mužských kolegov na ženy prednostky? – Kolegovia prednostovia nás berú ako rovnocenných partnerov. Tak ako aj naše vedenie. Našťastie, ženy v doprave sú už na rovnocennej úrovni s mužmi, veď podávame rovnaké výkony, nie? – dodala s úsmevom. A ešte malá perlička. Prednostka Jarmila Oravcová sa môže pochváliť i takou výnimočnosťou, že narodeniny má v rovnaký deň ako anglická kráľovna 21. apríla.**

Vlúdnym slovom sa dá často dosiahnuť viac

I vás zaujala príjemná a usmievavá tvár na obálke nášho časopisu? Prednostka Železničnej stanice Banská Bystrica Ing. Jarmila Kornietová je taká milá stále, aj keď niekedy v práci veľa dôvodov na radosť nemá.

Možno si niekto povie: Aha, žena a prednostka! Čo už len tá môže vedieť o doprave? ... No zdanie klame, banskobystrická prednostka nie je žiadne béčko. - **Na železnici som od roku 1981. No nie hneď v riadiacej funkcii, ale najprv ako dozorkyňa výhybiiek a signalistka. Po absolvovaní výpravcovského kurzu a štúdia na VŠDS v Žiline prišla „materská“ a po nej som v Banskej Bystrici začala pracovať v roku 1987 ako samostatná komandujúca. Určitý čas som bola aj vo Zvolene na technologickom oddelení bývalého prevádzkového oddielu, potom prišla funkcia prednostky v železničných staniach Kostiviarska, Uľanka, Slovenská Lupča. V Banskej Bystrici som pracovala ako „krízová“ a dopravná námestníčka. A po odchode dlhoročného a skúseného odborníka, prednostu Ing. Jána Ryšavého do dôchodku, prevzala náročnú funkciu ona. Ing. Jarmila Kornietová sa môže pochváliť, že je v banskobystrickej stanici prvou ženou v tejto funkcii. A ešte jedna perlička, je tretím šéfom, ktorý oslavuje narodeniny presne v deň ako dvaja jej predchodcovia... - Každý človek má svoj sen, čo by chcel niekedy robiť. To ho v podstate ženie dopredu, je to aj určitá motivácia pri jeho realizácii. Mne sa sen splnil.**



Pracujem v doprave ako prednostka železničnej stanice. To, že som bola na túto funkciu navrhnutá a dnes ju aj vykonávam, je pre mňa znakom dôvery i ocenenia mojej doterajšej práce. Ale súčasne mám veľký pocit zodpovednosti za jej výsledok. Byť milým a usmiatem a ešte k tomu ženou neznamená, že by Ing. Jarmila Kornietová nemala rešpekt. Okrem toho, že riadi 76-členný kolektív zamestnancov, má aj prirodzenú au-

toritu. – **V dnešnej zložitej dobe je dôležitá predovšetkým vzájomná komunikácia. Ako žena možno pristupujem k riešeniu niektorých vecí odlišne ako kolegovia prednostovia. Vlúdnym slovom sa dá veľakrát dosiahnuť viac. Viem si vypočuť aj iný názor, ktorý môže byť prínosom. I keď konečný výsledok je už len na mne.**

Vladimír SALZER,
foto: autor

Na odbornú tému **Zariadenia elektrotechniky a energetiky pod drobnohľadom**

NETRADIČNÁ KONTROLA Z VRTUĽNÍKA

Koncom minulého roka vykonala TÚI Prešov v rámci skúšobného projektu vizuálnu kontrolu a termovízne merania zariadení, ktoré sú zle dostupné, majú variabilnú záťaž, vyžadujú si koordináciu dopravy a výlukových činností a na železnici sa vyskytujú vo väčšom množstve, alebo sú lineárne rozmiestnené. Išlo o linky 110 kV pre TM Plaveč, o 22 kV linky z TM Kuzmice pre TM Čelovce a TM Úpor, o TV na širokorozchodnej trati Trebišov – Ruskov a o TV na trati Ťahanovce – Prešov.

Pre uvedené merania a kontroly bol využitý vrtuľník Ecureuil AS 350. Ecureuil AS 350 je dvojmotorový vrtuľník s maximálnou rýchlosťou 230 km/h. Pri meraniach sa lietalo rýchlosťou do 80 km/h. Vrtuľník má výbornú mobilitu a manévrovaciu schopnosť, ktoré samozrejme závisia aj od schopností a zručnosti pilota. Pilot mal množstvo odlietanych hodín a praktické skúsenosti z obdobných meraní na linkách vvn, ktoré vykonáva pre iné spoločnosti, a niekedy na nedostatky upozorňoval aj on sám.

Pri meraniach bola využitá najnovšia termovízna kamera Flir P660, ďalekohľad s gyroskopickou stabilizáciou obrazu, digitálny fotoaparát a digitálna videokamera pre záznam meraných objektov a vysielacky pre dorozumievanie medzi meracou posádkou vo vrtuľníku a zálohou na zemi.

Počas meraní a kontrol boli zistené viaceré nedostatky na vedeniach vvn a vn, trakčnom vedení, ale aj zariadeniach umiestnených v spätnej prúdovej ceste:

- odbité sukničky na izolátoroch na vedeniach 110 kV,



Pohľady z vrtuľníka, ktorý pri meraniach lietal rýchlosťou do 80 km/h.



Na obrázku sú zvýraznené merané objekty: Plaveč, Kuzmice, Čelovce, Úpor, Trebišov – Ruskov (ŠRT) a Ťahanovce – Prešov.

- napálené sukničky na izolátoroch na vedeniach 22 kV,
- rozstrapkané zemné laná,
- prehrievané zariadenia a časti TV (prúdové prepojenia, odpojovače),
- prehrievané zariadenia umiestnené v spätnej prúdovej ceste (stykové transformátory).

Uvedené kontroly a merania dali správcom zariadení predstavu, v akom stave sú niektoré zariadenia, pretože doteraz nebolo možné využiť potrebnú techniku pre

dostatky potom „svietili“. Tieto merania a kontroly boli zatiaľ pilotným projektom, ale na základe pozitívnych výsledkov sa dá predpokladať, že pokračovať v nich by sa mohlo aj v budúcnosti.

Ing. Jaromír AMBRIŠKO,
Ing. Slavomír SEMAN
(obidvaja TÚI Prešov),
Ing. Rastislav MICHALKA,
GR ŽSR – O 430
Foto: autori



K termovíznejmu meraniu bola zabezpečená spolupráca medzi meracími skupinami TÚI Prešov a RSE Košice, čím sa dosiahlo, aby sa zariadenia TV a samotné TV dostatočne zatažili a niektoré nedostatky potom „svietili“.

Teplo pre energetikov z novej kotolne

ŠEŠ NOVÝCH ELEKTROKOTLOV VYRÁBA TEPLU EKOLOGICKY

Kým sa na novú kotolňu nevyčlenia peniaze, kým sa neschváli projekt, kým sa neurčí dodávateľ... však to poznáme, ako takýto proces funguje. Energetici, z ktorých časť sídli v Košiciach pri Strednej odbornej škole železničnej, roky čerpali teplo práve z tejto školy. Tá prešla pod správanie Košickým samosprávnym krajom a nedisponovala licenciou na predaj médií. A tak energetici začali riešiť možnosti dodávky tepla iným spôsobom, keďže do objektu Atrakčného obvodu s adresou Pri plynárni, kde sídli Riadiace stanovište elektrodispečerov (RSE Košice) a viaceré SMS EE, bolo nevyhnutné dostať teplo.

Po klasickom postupe pri takejto investičnej akcii „budovári“ (RR ÚŽI Zvolen, SMÚ ŽTS ÚB Košice) pristúpili k stavebným úpravám elektrokotolne. Dodávateľ namontoval novú technológiu vrátane šiestich elektrokotlov, ktoré vykazujú výhrevnosť 144 kW a zrealizovalo sa odpojenie prírodných potrubí zo školy. – **Teplota sa reguluje elektronicky a údaje z dvoch termostatov sa vyhod-**

nocujú v rozvádzači. Keď je budova počas víkendu a sviatkov obsadená iba niekoľkými ľuďmi, teplota sa znižuje na prijateľných 18 stupňov. Prihliadalo sa i na ekologické hľadisko, - hovorí procesný líder pre zabezpečenie údržby a technického stavu železničnej infraštruktúry sekcie EE OR Košice Ing. Ernest Takáč. V objekte s novou kotolňou sídli viaceré profesie energetikov a elektrotechnikov



Nová kotolňa potrebuje iba minimálnu obsluhu. Teplota sa reguluje elektronicky a údaje z dvoch termostatov sa vyhodnocujú v rozvádzači. Na fotografii nové elektrokotly.

a po skúšobnej prevádzke sa už nemusia obávať chladu.

(pal)

Kvalitná mechanizácia pre železnicu

Naši kolegovia, fungujúci priamo v dopravnej prevádzke, pracujú s viacerými mechanizmami a drobnejšou technikou zo stredoslovenskej firmy Compel rail, a.s. Martin. Ako zákazníci si pochvaľujeme kvalitu i estetické stvárnenie výrobkov tejto prevádzky. Vraj by ich mohlo byť aj viac, aby nahradili staré a opotrebované mašiny.



Výkonný riaditeľ firmy Ing. Martin Vaško pri kresle, ktoré montujú do nám známych MUV, ale aj do iných strojov pre zemné práce. V Rusku ho vlni certifikovali.

Ako sme sa dozvedeli od výkonného riaditeľa Compel rail Ing. Martina Vaška, firma vyrába širokú škálu strojov. Zhotovuje železničné traťové stroje, prostriedky malej traťovej mechanizácie, ako aj špeciálne technologické linky a kooperačne sa podieľa na výrobe nadväzavieb pre špeciálne stroje a dopravné systémy. Od roku 1998, kedy firmu založili, dodali železničiam pestrú paletu menších i väčších výrobkov. Pri našej návšteve sa vo výrobnjej

hale pracovníci práve venovali výrobe motorových univerzálnych vozíkov. S tými zastaranými, ktoré vidíme na tratiach, sa nemôžu porovnať, a to nielen z hľadiska prevádzkyschopnosti, ale ani komfortom pre posádku, ktorá sa v ňom vieže. V rámci železníc sme doteraz kúpili dve takéto MUV-ky. Taktiež sme technický a dopravno-mechanizačný park obohatili tromi kusmi strojných vymieňáčov podvalov, desiatimi kusmi príviesných vozíkov, pribudlo i 450 hydraulických zdvíhakov. Pri výmene koľajníc si traťováci pomáhajú 150 zariadeniami na ich prepravu a montáž. Ďalšia drobnejšia technika pomáha pri brúsení, vŕtaní, či ohýbaní koľajníc a príslušenstva. Pozitívne slová z radov železničiarov potešia i v súvislosti s konkurenčnými ponukami zahraničných firiem.

(pal)

Foto: autorka

Okrem snehu padali aj stromy



Ilustračné foto

Podľa kalendára máme jar, no ešte pred niekoľkými dňami to tak všade nevyzeralo. Silný nočný vietor sa 18. marca nad ránom vo Vysokých Tatrách zmenil na víchricu s hustým snežením. Na následky nebolo potrebné dlho čakať, na trať medzi výhybňou Vyšné Hágy a železničnou stanicou Štrbské Pleso, v km 24.100 padalo niekoľko stromov. Ako nás informoval prednosta stanice Štrbské Pleso Ing. Július Fabián, vďaka pohotovému zásahu nebola osobná doprava zastavená. Od siedmej hodiny ráno do trinástej napopoludnie, kým nebola trať opäť spojzdrnená, premávala okamžite zabezpečená náhradná autobusová doprava. Na Štrbskom Plese bola poriadna kopa snehu i na druhý deň. 19. marca na nástupištiach namerali približne 40 centimetrov, na voľných priestranstvách i vyše metra.

Vladimír SALZER

ZAUJALO NÁS

Zaslúžia si našu úctu

HOVORÍ ING. PETER ZAVADSKÝ, VEDÚCI ODDELENIA RIADENIA DOPRAVY OR KOŠICE, O DISPEČERKÁCH.



Iveta Skybová prežíva najrušnejšie chvíle v pondelok, keď sa zhromažďujú všetky hlásenia z trati.

Vlakové dispečerky Jana Nováková a Lucia Ďurišová fungujú v 12-hodinových sčítach. Ich tretia kolegyňa Iveta Skybová pracuje v denných zmenách vo funkcii kontrolórky grafikonu vlakovej dopravy. Aj dnes si pamätá slová generálneho riaditeľa ŽSR, ktorý jej pri návšteve tohto košického pracoviska pripomenul, že má byť prísna, ale spravodlivá. A Ivetka taká bezpochyby je.

- Máte tam vlakovú výuku, dávajte pozor na druhej traťovej koľaji, ... haló pán ... výuka je objednaná pre energetikov, bude to napätová výuka, máte kód... ide zmeškaný vlak, - takúto komunikáciu počuť pri stole Lucii Ďurišovej. Niet času na zdvorilostnú debatu, tu sa vydávajú iba povely a rázne pokyny. **- My „robíme“ skutočný grafikon, nie ten plánovaný, riadime a sledujeme v reáliách východzie a končiace vlaky, pohyb v obvode 39 staníc a v jedenástich traťových úsekoch,** - v behu - letku úsečne hovorí Lucia Ďurišová. Jana Nováková má v „merku“ 23 vlakových staníc v desiatich traťových úsekoch. Pamätajú na časy, keď sa údaje zbierali ručne (pri výpadku počítača to občas funguje i teraz), alebo keď s telefónnym aparátom v jednej ruke a v druhej s ceruzkou kreslili jazdu vlakov.

- Bez poznatkov práce v teréne by človek nemal detailnú predstavu o tom, čo sa práve deje v prevádzke. Napomáha tomu výpravcovská prax, ktorá mi umožňuje vidieť veci aj z iného pohľadu. Všetky tri sme robili výpravkyne a táto funkcia vás naučí predvídavosti, sebadisciplíne a zodpovednosti, - ozrejmuje pracovné postupy Iveta Skybová.

- Sme radi, že ich tu máme, ony sú skutočne vzácny artikel, mali by byť chránené zákonom, - žartovne i vážne dodáva v mene chlapov z tohto úseku kontrolný dispečer Dušan Tököly.

V júni minulého roku sme si na mušku vzali trojicu dispečerov z oddelenia riadenia dopravy v Košiciach. Dnes sme pri trojici zostali, avšak pánov sme vymenili za dámy. To, že sú tu „až“ tri, je naozaj vzácne, pretože na ďalších dispečerských pracoviskách na Slovensku, ženy nenájdete vôbec. Janka, Lucia a Ivetka sa však medzi mužmi cítia ako rovnocenné kolegyně a svoju prácu by za výsostne ženskú nemenili. Aj keď na vlakovom dozore je to zvyčajne o veľkej sústredenosti, zodpovednosti, ale i napätí a strese, naše kolegyně sa cítia ako ryby vo vode. Dôvodov je hneď niekoľko. Sú to profesionálky, majú skúsenosti a ich srdcia sú vraj až veľmi zraštené s dopravou.



Jana Nováková dochádza do zamestnania až z Trebišova.

A ako naše kolegyně dokážu po namáhavej zmene vypnúť a zrelaxovať? Lucia rada oddychuje pri rybačke, vytešuje sa z ticha, ale zároveň myslou „zaletí“ k termínom skúšok, ktoré musí zvládnuť na Strojníckej fakulte TU. Janka pri dvoch už takmer dospelých deťoch je pohltená vlastnou domácnosťou a neminú ju ani práce v mamej záhrade. Snaží sa však nájsť si voľnú chvíľku i na literatúru, ktorú má veľmi rada. Ivetka si popri práci v domácnosti a na záhrade často s celou rodinou

obúva túlavé topánky, a tak už má v nohách kilometre v Tatrách i Slovenskom raji. **- Naše kolegyně sú úplne rovnocenné s mužmi, ako vo výkone, tak i v nástupe do služieb. Pedantnosť a dochvilnosť je pre ne rozhodujúca. Zaslúžia si našu úctu,** - hodnotí svoje „baby“ vedúci oddelenia riadenia dopravy OR Košice Ing. Peter Zavadský.

**Mária PALIČKOVÁ,
foto: Vladimír SALZER**



Lucia Ďurišová sleduje 39 vlakových staníc.



I napriek hektickej práci si muži a ženy košického dispečingu dobre rozumejú.

Výpravku často mení za vrbový korbáč

ING. JÁNOVI ZEMANOVI UČAROVALA ŽELEZNICA I KOŠIKÁRSTVO

Tohtoročná zima s masami snehu iba ťažko prepúšťa žezlo jari, ktorá bude zasa vodnatá. To však prospieva vrbinám, ktoré ju veľmi dobre znášajú a dobre rastú. Nie že by sa im na suchých lokalitách nepáčilo, ale ich semienko má kľúčivosť iba 7 dní a pri vode má každý život viac šancí. Aj ten vrbový. I tieto skutočnosti musí brať do úvahy človek, ktorý sa chce venovať košíkárstvu, aj keď je to iba jeho koníček. Tak ako je pestrá paleta povolání na železnici, takisto je pestrá aj paleta koníčkov. Ak by ste sa vybrali do okolia Myjavy, iba málo ľudí by nepoznalo nášho kolegu, výpravcu zo železničnej stanice Myjava - Ing. Jána Zemana.

Je už druhým pokračovateľom – železničiarom v rodine, v regióne, ale aj v databáze ÚĽUV - Ústredia ľudovej umeleckej výroby je známy ako šikovný košíkár, ktorý svoje skúsenosti odovzdáva ďalej. Krásne koše, ošítky, podnosy, opletané fľaše či demizóny, to je iba krátky výpočet toho, čo dokáže urobiť z prútia. Na našu provokatívnu otázku, či neurobí z prútia aj rušeň, ako to urobili naši drotári, prijal výzvu. A možno časom bude aj rušeň...

Keďže sa blíži Veľká noc, nás najviac zaujímali pekné korbáče, ktoré si musí každý šibač včas zaobstarat'. Skôr, ako sme absolvovali krátky kurz pletenia korbáča, vypočuli sme si čo-to o tejto problematike od Ing. Jána Zemana. - **Tam, kde nezačali vrbiny ešte pučať, je najvyšší čas na ich rezanie,** - začal svoje rozprávanie. - **Podjavorinský kraj so svojimi kopanicami je krásne zalesnený a bohatý na rôzne dreviny, ale ja si na svoje košíkárске produkty doposť prúty sám. Na 14 ároch mám okolo 30 000 sadeníc, ktoré treba najmä do tretieho roku často okopávať, ale aj striekať proti rôznym piliarkam, krytonožcom a inej chro-**



Ing. Jána Zemana môžete stretnúť v myjavskej železničnej stanici, kde pracuje ako výpravca.



Krásne koše, ošítky, podnosy, opletané fľaše či demizóny, to je iba krátky výpočet a ukážka toho, čo dokáže náš kolega urobiť z prútia. Príbudne do zbierky aj rušeň?

bači. Stačí, ak mladý prút napichnú na viacerých miestach a už je znehodnotený, láme sa. Nezdá sa to, ale najťažšie je nazbierať kvalitné prúty s rovnakou dĺžkou a hrúbkou. Nesmú byť rozkonárené a musia mať dobrú ohybnosť.

Po tomto krátkom úvode sme mali pocit, že košíkárstvo je hotová veda a po Jánovom odbornom pokračovaní a zasväcovaní nás do jeho tajov sme zistili, že je to naozaj tak. Skôr, ako sa do košíkárstva pustil, naštudoval si o ňom v bohatej zbierke Matice slovenskej veľa cenných rád. Okrem iného zistil, že prvú knihu o košíkárstve preložil strýko Ľudmila Podjavorinskej ešte v roku 1900. Výrobky Ing. Jána Zemana sú väčšinou z vrby Salix uralis, to je zelená farba, alebo Salix americana, ktorá je červená. Zaujímavosťou je, že podľa údajov ÚĽUV-u Salix americana bola vyšľachtená na Slovensku a v Amerike si ju po-

menovali... Verme, že už aj Slováci sa naučili predávať výsledky svojej práce...

Rozprávať a písať o tomto zaujímavom fenoméne by sme mohli ešte dlho. Pre zaujímavosť ešte uvedieme, že Ing. Ján Zemana robí praktické veci, ale najväčší korbáč, aký urobil, mal 1,5 metra. Keby nebol komplikovane zapletený a mal by iba jednoduché pletenie, môžete ho zasadiť do zeme a vyrastie vám vrba s „korbáčovým“ pňom...

A na záver jedno pravidlo nášho kolegu výpravcu:

Pri šibaní staršie ženy šibte hrubším koncom a mladé devy tenším. Korbáčom sa však môžete iba zahnať, ale udrieť nie!

Pekné Velkonočné sviatky.

Jozef LEHOCKÝ
Foto: autor



Vítané exponáty sú z 19. storočia

VÝSLEDKY SÚŤAŽE - O NAJSTARŠIU ŽELEZNIČNÚ PAMIATKU



Železničná mapa od Petra Sedláka je z roku 1880, a tak aj jej právom patrí ocenenie najstaršej pamiatky.



Aj medaila z roku 1837 - otvorenie Severnej dráhy cisára Ferdinanda Viedeň - Brno od Pavla Haratyka patrí medzi najstaršie, ktoré sme do súťaže dostali.

Z vlnajších dvoch súťaží k 160. výročiu železníc na Slovensku, ktoré vyhlásil odbor komunikácie GR ŽSR, sme už fotografickú súťaž vyhodnotili a teraz sme sa dostali k vyhodnoteniu druhej – **O najstaršiu železničnú pamiatku.**

Na základe rozhodnutia poroty, ktorej predsedal vedúci Múzejno-dokumentárneho centra ŽSR Ing. Jiří Kubáček, CSc., sa jej členovia rozhodli oceniť dva exponáty.

Dôvodom bol fakt, že exponát Eisenbahn-Karte – Železničná mapa od Petra Sedláka - z roku 1880 sa svojím rozsahom viaže na územie Slovenska. Druhý exponát, medaila z roku 1837 - otvorenie Severnej dráhy cisára Ferdinanda Viedeň – Brno od Pavla Haratyka, sa ale viaže na územie Moravy.

Do súťaže poslalo exponáty niekoľko desiatok súťažiacich, z ktorých sme niektoré aj publikovali. Mimoriadnu prémii udeľujeme Ing. Jozefovi Sedlákovi, zamestnancovi odboru stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR, ktorý bol „najproduktívnejším“ súťažiacim. Pod jeho zbierkový fond sa podpísal fakt, že patrí už k tretej generácii v rodine, ktorá pokračuje v práci na železnici. Všetkým oceneným gratulujeme a našim čitateľom prinášame fotografie ocenených dokumentov.

Jozef LEHOCKÝ,
foto: autor

Pamätné tabule si zapamätá



Znepokojený, ale i nahnevaný prednosta nám vysvetlil, že po vychrlení otázok ohľadne kamennej tabule, ktorá je na priečelí budovy stanice umiestnená od roku 1971, nestihol ani reagovať. Jeho odpoveď - nie,

V polovici februára ste mali možnosť zhladať v správach jednej slovenskej televízie nášho prednostu z Margecian Ing. Cypríana Rychnavského. Žiaľ, nie vo veľmi pozitívnom svetle. Stalo sa totiž, že na otázku redaktora, či prednosta vie, aké má tabule na stanici - odpovedal, že nevie. Takto to vyznelo v televízii, avšak skutočnosť a celá „prepadovka“ bola úplne iná.

neviem - si šikovní reportéri vybrali z kontextu a použili tam, kde sa im to hodilo. Aké nepríjemné je však prekvapenie, keď po odvysielaní spotu respondent svoje slová nespoznáva. Nie preto, žeby mal zlú pamäť, ale preto, že tie slová sú často vyrieknuté v úplne iných súvislostiach. A margeciiansky prednosta takúto situáciu pozná. Nepríjemný pocit i rozpaky pominuli a prednosta sa opäť vracia k tabuliam, o ktorých bola pôvodne reč.

O čo išlo? Jednému miestnemu občanovi vadí, že na stanici sú pamätné tabule z čias minulých, preto tam poslal televíziu. *Tabule slúžili na pripomenutie si boja za prácu, chlieb a práva proletariátu hladovej Hnileckej doliny, ktorý sa vzbúril počas štrajkov na trati Červená Skala - Margecany.*

Prednosta po nepríjemnej skúsenosti s televíziou ešte vždy nechápavo krúti hlavou a súčasne sa zamýšľa, čo s tabuľami.

Skontaktoval sa s historicko-kultúrnymi odborníkmi, a dostal takúto odpoveď: - **Tabuľa nepatrí medzi vojnové spomienky, je uvedená v kronike obce. Nepodlieha však evidencii v obci a nie je ani majetkom správcu budovy, preto ani obec, ani správca nemajú námiety k ponechaniu tejto pamätnej tabule na danom mieste.**

A dobrá rada na záver: Ak vás médiá prepadnú nečakanou otázkou, ktorá je na hony vzdialená od toho, čo práve robíte, vyrušia vás vo vašej práci a očakávajú okamžitú odpoveď, neunáhľite sa a radšej nereagujte okamžite. Nechajte si čas na premyslenie a zistenie potrebných informácií a dohodnite si iný čas na stretnutie. Veď tak, ako sa pripravil redaktor na vás, máte právo žiadať o čas a pripraviť sa na prípadnú reakciu aj vy. A ak máte pocit, že k danej problematike nemáte čo povedať, nereagujte vôbec.

(pal)

Výpravcovia bodovali



Vítazi stolnotenisového turnaja v Úľanoch nad Žitavou.

Železničari z Úľan nad Žitavou si zmerali svoje sily v stolnom tenise so zvolenskými dispečermi.

ZO OZŽ pri železničnej stanici zorganizovala pre svojich zamestnancov 27. februára stolnotenisový turnaj. Súpermi boli zamestnanci z oddelenia riadenia dopravy Zvolen.

Zo šestnástich hráčov sa na prvom mieste umiestnil výpravca zo stanice Beša Miroslav Augustín, druhé obsadil prevádzkový dispečer ORD Zvolen Marián Konopka a bronz získal Josef Abrhan, výpravca zo železničnej stanice Hul.

(vč)

INZERCIA

CK ČD travel ponúka

Výber z jednodňových autobusových zájazdov

16. 5. – Krimmské vodopády. Cena 90 Kč zahŕňa: autobusovú dopravu, vedúceho zájazdu a poistenie CK. Odchod z Českých Budějovic.

6. 6. – Solné bane v Hallstatte. V cene 690 Kč je: autobusová doprava, vedúci zájazdu a poistenie CK. Odchod z Českých Budějovic.

20. 6. – Krajom Lužických Srbov. Cena 520 Kč zahŕňa: autobusovú dopravu, vedúceho zájazdu a poistenie CK. Odchod z Prahy.

27. 6. – Orlie hniezdo, Berchtesgaden. V cene 720 Kč je: autobusová doprava, vedúci zájazdu a poistenie CK. Odchod z Českých Budějovic.

25. 7. – Semmering. V cene 980 Kč je: autobusová doprava, vedúci zájazdu, poistenie CK, cestovný lístok na vyhladkovú trať Payerbach – Semmering.

25. 7. – Kurort Rathen – svet modelovej železnice. Cena 520 Kč zahŕňa: autobusovú dopravu, vedúceho zájazdu a poistenie CK.

24. 10. – Würzburg. Cena 890 Kč zahŕňa: autobusovú dopravu, vedúceho zájazdu a poistenie CK.

Zájazdy vlakom

30. 4. – 18. 5. – MAROKO – Veľký okruh Marokom. V cene 12 990 Kč je: 2x nocľah vo Francúzsku, 12x nocľah v Maroku, 8x miestenky, 1x večera, 2x raňajky, trajekt do Maroka a späť, miestny sprievodca v horách, vedúci zájazdu a poistenie CK. Posledné dve voľné miesta!!!

8. – 17. 5. – TALIANSKO – Zelený ostrov Ischia. Cena 8 790 Kč zahŕňa: 7x ubytovanie s polpen-

ziou, vstup do hotelového termálneho bazénu, trajekt, transfer z a do prístavu, autobusový výlet – okruh po ostrove s česky hovoriacim sprievodcom, 1x degustáciu likérov a vín, 4x miestenky, služby vedúceho zájazdu a poistenie CK.

11. – 13. 6. – Lodou z Bratislavy do Viedne. Cena 1 450 Kč zahŕňa: lodný lístok, 1x lôžko Praha - Bratislava, 1x miestenku Ba - Pa, vedúceho zájazdu a poistenie CK.

12. – 20. 6. – Moskva a Petrohrad. Cena 14 990 Kč zahŕňa: lôžkové príplatky, autobusové okruhy v Moskve a Petrohrade, autobusový výlet na Carské Selo a do Petrodvorcov, 3x ubytovanie s raňajkami v Petrohrade, vybavenie víz, technický sprievodca CK, poistenie CK.

30. 7. – 6. 8. – ŠVAJCIARSKO – Matterhorn. Cena 6 990 Kč zahŕňa: 5x ubytovanie, 2x polpenziu, 3x raňajky, 2x miestenku, vedúceho zájazdu a poistenie CK.

31. 7 – 5. 8. – POĽSKO – hrdé hanzovné mesta a hrady. V cene 3 890 Kč je: 1x ležadlo, 4x miestenka, 2x nocľah s raňajkami, vedúci zájazdu a poistenie CK.

Širokú ponuku zájazdov a pobytov nájdete aj v našom katalógu, alebo na www.cdtravel.cz.

Kontakty:

ČD travel s.r.o., Na Příkopě 31, 110 00 Praha 1
Pracovný čas: pondelok až piatok od 9,00 do 17,00 hod.

Email: obch@cdtravel.cz

Zs/2009

CK KYSUCA Tour, spol. s. r. o. ponúka

10-dňové zájazdy do ČIERNEJ HORY – Sutomore, doprava v ležadlovom vozni do Sutomore/Bar.

Termíny odchodov z Bratislavy – jún až september

Ubytovanie: v penziónoch do 300 m od mora, izby s vlastným príslušenstvom.

Cena: 119 €/os. + doprava 35 € (ležadlá + transfer).

12 a 13-dňové zájazdy do BULHARSKA - Pomorie alebo Sozopol, doprava v ležadlovom vozni do Burgasu.

Termíny odchodov z Bratislavy – jún až august

Ubytovanie: v penziónoch do 300 m od mora, izby s vlastným príslušenstvom.

Cena 139 - 159 €/os. + doprava 45 – 48 €.

10 a 11-dňové zájazdy do GRÉCKA – Leptokária, doprava v ležadlovom vozni do Thessalonik.

Termíny odchodov z Budapešti – jún až september

Ubytovanie: v penziónoch pri mori, izby s vlastným príslušenstvom a kuchynkou.

Cena 2-posteľ. izby 328 - 364 €, 3-posteľ. izby 369 - 403 € a 4-posteľ. izby 452 - 484 € + doprava 55 €.

Bližšie informácie na www.ck-kysucatur.sk, e-mail ckkt@stonline.sk, telefonicky na +421 41 4211620, aj na železničných číslach 930 831 50 alebo 57, prípadne osobne v kancelárii v ZST Kysucké Nové Mesto.

Zz/2009

HASIČI v akcii

Hasičské útvary Závodu protipožiarnej ochrany železníc (HUZPOŽ) za prvé dva mesiace tohto roku zaznamenali 105 výjazdov k požiarom, chemickým haváriám, technickým zásahom a asistenciám.

V januári 2009 vykonal HÚ Bratislava celkovo 16 represívnych zásahov pre železničné spoločnosti, z toho 6 na úniky nebezpečných látok. Okrem uvedených zásahov bol HÚ Bratislava vyzvaný na výpomoc HaZÚ Bratislava pri likvidácii požiaru skladov v Bratislave na Staviteľskej ulici. Zamestnanci HÚ Bratislava pri likvidácii požiaru vykonávali hasiace práce, rozoberali konštrukcie a dopĺňali vodou ostatné hasičské autá. Vzhľadom na to, že pri požiari vznikali toxické látky, zamestnanci museli zasahovať v ADP. Výpomoc pri likvidácii tohto požiaru bola poskytnutá od 23.10 hod. dňa 3.1.2009 do 06.00 hod. nasledujúceho dňa.

* Dňa 18. 2. bola jednotka HÚ ZPOŽ Košice vyslaná k úniku výbušnej látky etylacetátu. Po príchode na miesto veliteľ zásahu nechal premiestniť cisternu mimo trolejového vedenia. Jednotka pomocou neiskriaceho náradia a utušovacích tmelov únik zastavila. Zásah sťažoval mráz a silný nárazový vietor.

* Dňa 21.1. o 09:30 bol HÚ ZPOŽ Žilina nahlásený únik nebezpečnej látky. Po príchode na miesto určenia zistili únik amoniaku. Veliteľ zásahu nariadil okamžite plnú ochranu tela, skrúpanie cisterny vodnou hmlou a použitie špeciálnych tmelov na zastavenie úniku.

* HÚ ZPOŽ Zvolen privolali dňa 21.2.2009 k dopravnej nehode na priecestí v Polomke. Jednotka po príchode na miesto zrážky motorového vlaku s autobusom začala záchrannú a vyslobodzovaciu prácu. Bolo potrebné odstrániť motorový rušeň z autobusu za pomoci nehodového vlaku a vyslobodiť zakliesnené osoby, ktoré sa nachádzali pod autobusom. Potom sa jednotka ďalej podieľala na odstraňovaní následkov dopravnej nehody.

* Dňa 21.2.2009 o 7,35 hod. bol ohlásený únik plynu (propán bután) v železničnej stanici Čadca. Po vykonanom prieskume sa cisterna presunula na makovskú koľaj kvôli lepšiemu prístupu a technologickému postupu pri odstraňovaní úniku. Na výjazde spolupracovali Brigáda HaZZ Žilina a OJ HaZZ Čadca, ktoré boli povolané cez tiesňovú linku 112. HU ZPOŽ Žilina použili plynové ochranné obleky Auer a autonómne dýchacie prístroje Racal, cisterna bola pretesnená špeciálnym tmelom Plug N Seal a boli dotiahnuté matice na výpustných hrdlách. Po zastavení úniku a opätovnom pretvorení celé hrdlo výpustu previazali surovou gumou a odoslali na miesto určenia.

(Sed)

TVÁR ŽSR

VYHLASUJEME 5. ROČNÍK SÚŤAŽE!

O čase sa hovorí ako o mocnom fenoméne a my v redakcii môžeme jeho silu len potvrdiť. Ž semafor sa tento rok vydal už na svoj devätnásty rok , čo je ale tiež prekvapujúce, aj naša obľúbená súťaž Tvár ŽSR začína už svoj 5. ročník.

Po skončení predchádzajúcich ročníkov sme dostali množstvo ohlasov, v ktorých ste nám písali svoje názory, dojmy a postrehy. Štvrtý ročník bol zaujímavý tým, že sme prvýkrát zapojili do súťaže aj mužov. Dostali sme množstvo vašich reakcií, ktoré nám nedovolia nepokračovať, a tak dnes vyhlasujeme piaty ročník súťaže Tvár ŽSR.

Milé kolegyně, kolegovia - neváhajte a prihláste sa!

Ak zvažujete a nevíete sa rozhodnúť, zalistujte si v minuloročných číslach Ž semaforu, kde sme jednotlivých súťažiacich predstavovali a priniesli aj fotografie z finále. Možno vás ich odvaha, charizma, či zážitky z finále a ďalších stretnutí, alebo fotografie premien presvedčia.

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu – ženu, kolegu – muža, ktorí sú zaujímaví, sympatickí, možno aj niečím výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na vekú a funkciu nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR. Podrobnejšie informácie o priebehu súťaže budú v budúcom čísle Ž semaforu. Veríme, že aj dnešné fotografie, z ktorých sa na vás usmievať prví prihlásení, vás presvedčia a nabudúce to už budete vy. Ubezpečíte tak aj nás v redakcii a na odbore komunikácie o správnosti nášho kroku, opäť niečo urobíte pre vás - železničiarov. Zaslúžite si to!



Podmienky a pravidlá súťaže!

Tvár ŽSR 2009 bude trvať od 25. marca do 1. augusta!

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou sú fotografia a odpovede na tieto otázky:

1. Ako dlho pracujete v ŽSR, v akej pozícii?
2. Ako by ste charakterizovali seba samého?
3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?
4. Čo by ste zmenili na svojom pracovisku?

1



Martin TALLO

1. Od 1. 9. 2001 ako manažér hlavného produktu na Odbore stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR.
2. Som rodinný typ, veselá kopa – vždy s úsmevom na tvári.
3. Mám rád šport (futbal, hokej, basketbal, volejbal), rád si prečítam dobrú knihu – najmä historickú beletriu pri dobrej káve.
4. Svoju prácu i kolegov mám rád, aj preto sa do nej každý deň teším, a tak nemám dôvod na zmeny.

2



Pavlína KRASŇANOVÁ

1. Od 15. 3. 1995 ako samostatná ekonomická zamestnankyňa SMÚ MO Žilina.
2. Som skôr uzavretá, ale ku priateľom veľmi, veľmi otvorená.
3. Baví ma fotografovanie prírody, skladanie básní a vytváranie filmov.
4. Mám skvelých kolegov a dobrú prácu, do ktorej rada chodím. Určite by som však zmenila byrokratické postupy a nekonečné papierovanie.

3



Zuzana MITASOVÁ

1. V ŽSR som 11 rokov, z toho 5 rokov v pozícii odborná technická zamestnankyňa SMS KT Trenčianska Teplá.
2. Som obyčajný človečik, ktorý musí vždy niečo robiť. Mám rada svoju prácu i ľudí, s ktorými pracujem.
3. Hrám divadlo, vyrábam cukrárenské dobroty a rada sa prechádzam malebnou prírodou v našom prekrásnom kraji s mojou polovicou.
4. Zmenila by som nekvalitné stravovacie služby, ktoré, žiaľ, na stanici máme.

4



Roman KOCNÁR

1. V ŽSR som od roku 2008 a pracujem ako vodič cestného motorového vozidla na GR ŽSR.
2. Som pohodový, vždy usmievavý človek s dobrou náladou.
3. Práca je mojim koníčkom. Rád varím, upratujem a spím.
4. Privítal by som väčší počet mladých kolegyní a výplatu každý týždeň.

Foto mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa autorom obálky Ž semafor.

Dnes sa autorkou stala Pavlína KRASŇANOVÁ,
samostatná ekonomická zamestnankyňa zo SMÚ-MO Žilina.

Na fotografii zachytila 19. marca rannú atmosféru žilinskej stanice.

