

železničný

august 2009

# semáfor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XIX.

Moderná stanica

Cestujeme všade tam, kam vedie železnica

Tvár ŽSR 2009 uzavretá. Hlasujte!

## Štefánik opäť na železničnej trati







## Kúpila som si lístok do neznáma

Dobrý deň, neviem, ako sa volám a či som... Aj takéto pocity má začiatočník, nová-

čik, niekto, kto je prvý deň v práci. Teda napríklad aj ja.

Bez hanby sa priznávam, že svoj prvý článok pre vás som síce nepísala dlho, no kým som našla železničné opravovne vo Zvolene a pána, ktorý mi mal porozprávať všetko o najnovšej pyche železničiarov - historickom pancierovom vlaku Štefánik - prešla viac ako hodina. Rozhovor síce dopadol dobre, no otázky, ktoré si do-tyčný pán v ten deň vypočul, si bude asi ešte dlho pamäť... Na rozhovor, tak rýchlo nezabudnem ani ja. Na každú prvú skúsenosť sa totiž s láskou a úsmevom pamätá celý život. Opancierovaný vlak som doteraz v živote nevidela a mám taký pocit, že ani som netušila o jeho súčasnej existencii. Nevedela som, že niekoľkokrát „ozrúty“ kedysi len podľa vlastných plánov vyrábali práve železničari vo Zvolene. Teraz viem však oveľa viac. Ľudia, ktorí sa podieľali na zostrojovaní týchto vlakov počas druhej svetovej vojny, ale aj tí, ktorí ich v súčasnosti zrekonštruovali do vernej podoby, vložili do svojej práce srdce. Len za mesiac dokázali dať dokopy vlak so štyrmi vozňami, ktoré boli poznačené zubom času, pripravili jeho zázemie a prepravu.

No a to by som chcela dokázať aj ja. Za mesiac napísať toľko zaujímavých a pútavých článkov, aby ste si v čase voľna mohli povedať, že ten náš Ž semafor je naozaj dobrý časopis. Dúfam, že sa mi to podarí.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

*Ivana Kapráliková*

# MODERNÁ STANICA

Železnice SR odštartovali v stredu 5. augusta projekt „Moderná stanica“, ktorého cieľom je obnova vybraných železničných staníc v spolupráci so súkromnými partnermi. Verejná obchodná súťaž je vypísaná pre štyri stanice: Bratislava Nové Mesto, Prievidza, Trenčín a Žilina.

**O**krem revitalizácie a modernizácie železničných staníc je dôležitým cieľom projektu priblížiť sa európskemu štandardu v oblasti komfortu poskytovaných služieb, zvýšiť kultúru cestovania i bezpečnosť cestujúcej verejnosti, oživiť prostredie železničných staníc, interiérov, exteriérov a predstaničných priestorov. V konečnom dôsledku sa očakáva aj lepšie využitie priestorov a zníženie nákladov nielen na prevádzku, ale i na údržbu budov.

Myšlienka projektu Moderná stanica vznikla ešte začiatkom roku 2007. Jej finálne rozhodnutie realizovať obnovu železničných staníc pomocou súkromného kapitálu padlo až na základe výsledkov dôslednej právnej a ekonomickej analýzy podmienok uskutočnenia takéhoto projektu.

Súkromní partneri podieľajúci sa na revitalizácii, získajú od ŽSR ako protihodnotu za vynaložené investície právo dlhodobého užívania komerčných priestorov v objektoch staníc. Železničná stanica by po revitalizácii mala byť miestom s maximálnym využitím času stráveného čakaním na železničné spojenia

prostredníctvom adekvátneho kultúrne-spoločenského využitia a služieb.

Podpora podnikateľských aktivít a lepšie využitie priestorov budú 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. Kto zo súkromných partnerov sa bude podieľať na obnove prvých štyroch staníc bude známe už koncom roka 2009.

(red)



## O vplyve ekonomickej krízy na železnice

O opatreniach na pomoc železničným spoločnostiam zápasiacich s ekonomicou krízou sa diskutovalo 28. júla na stretnutí viceprezidenta Európskej komisie (EK) Antonia Tajaniho s riaditeľmi železničných spoločností v Bruseli. Stretnutie organizovala EK a Spoločenstvo európskych železničných a infraštruktúrnych podnikov (CER). Cieľom bola výmena prvotných informácií o vplyve krízy a hľadanie udržateľných ciest pre budúcnosť železníc.

**P**rieskum medzi železničnými spoločnosťami - vypracovaný CER-om od začiatku roka - ukazuje, že železničná doprava je vážne ovplyvnená krízou. Podľa údajov z prieskumu je situácia alarmujúca. Realitou je pomalý, ale narastajúci pokles tonokilometrov od polovice roku 2008. V porovnaní prvého štvrťroka 2009 s tým istým obdobím roku 2008, železničné tonokilometry klesli v rámci EÚ v priemere o 30 percent. Očakáva sa, že do konca roka 2009 príjmy v nákladnej železničnej preprave klesnú o 17 percent. Len v apríli 2009 príjmy v osobnej doprave klesli o 12 percent v strednej a východnej Európe.

Predbežné údaje z prieskumu z druhého štvrťroka 2009 potvrdzujú, že kritická situácia pokračuje. Mierny obrat tohto negatívneho trendu sa očakáva v roku 2010.

Viceprezident EK A. Tajani, zodpovedný za dopravnú politiku, víta možnosť na výmenu názorov s CER-om a riaditeľmi železničných spoločností. Navrhuje uskutočňovať pravidelné stretnutia najmenej každých šesť mesiacov. Očakáva sa, že tento prieskum môže dať podnet švédskemu predsedníctvu EÚ prijať konkrétne opatrenia na pomoc doprave.

PS

# Časovaná bomba nad železničnou traťou

Ešte ráno 25. júla nič nenasvedčovalo tomu, že by sa v okolí železničnej stanice v Čadci mohlo schýľovať k mimoriadnej udalosti. Ale predsa... Krátko popoludní nahlásil rušňovodič, že na koľajniciach leží blok betónu, ktorý zrejme vypadol z mosta vedúceho ponad trať. Našťastie spadol „len“ na výťažnú koľaj.

– Na skutočnosť, že je kvôli zlému technickému stavu mosta ohrozená bezpečnosť na železnici, som upozorňoval ešte v roku 2008, – hovorí Stanislav Králik, prednosta železničnej stanice Čadca. – Už v tom čase most I/11 na ceste zo Žiliny do Českého Těšína, ktorý vedie ponad koľaje trate Čadca – Skalité v kilometri 280,662 vykazoval evidentné znaky chátrania, – konštatuje prednosta.

Podľa údajov, ktoré má k dispozícii Slovenská správa ciest, most postavili v roku 1949. Miestni obyvatelia síce spomínajú, že most stál už v roku 1939. Či to však bol práve tento most, nik nevedel potvrdiť. Pôvodná vozovka na moste bola zo žulových kociek. Tie neskoršie prekryli asfaltom, obrúbili betónom a vozovku vyspádali. Šesťdesiat rokov dažďa, slnka, snehu, mrazov, a najmä soli sa plnou silou zahryzli do betónu, ktorý sa pomaly drobil a po kúskoch padal do koľajiska. Bolo to ako časovaná bomba. Reakcia cestárov na upozornenie prednostu stanice bola tá, že viditeľné narušenia mosta zacementovali. Zvonku to vyzeralo dobre, zvnútra však



V týchto dňoch sa na moste nad železničnou traťou pracuje v plnom nasadení...



Až tento obrovský vypadnutý kus betónu do koľajiska nenechal zodpovedných chladnými. O dva dni rozhodli o rekonštrukcii mosta, postupo i termínoch.

korózia pokračovala vo svojom zhubnom diele.

– Druhýkrát som na havarijný stav mosta upozornil 28. apríla tohto roku. Vtedy som však zaslal už aj fotografie, dokumentujúce poškodenia na telese mosta, – vysvetľuje Stanislav Králik. Lenže až keď sa zrútil blok betónu do koľajiska začali zodpovední konať. Dva dni po tejto udalosti sa na Mestskom úrade v Čadci schádzajú kompetentní na pracovné rokovanie. Dohodol sa presný postup opráv a prijali sa operatívne opatrenia na obmedzenie dopravy na rizikovom úseku. Kamióny boli odklonené a cez most mohli premávať len osobné autá a ostatné s povolením. Cestári sa pustili do opravy. Práce sa začali 3. augusta dopoludnia vypnutím napätia pre koľaj číslo jeden a vlečkovú koľaj. Most vyčistili až do mostovky. Našťastie, konštrukcia nebola narušená, a preto na mostovku začali klásť nový betón.

V týchto dňoch dokončujú pravý dopravný pás mosta. Doprava na moste je obmedzená. Najnáročnejšie časti obnovy mosta cestárov ešte len čakajú. Od 13. augusta sa pracuje nad koľajami 2 a 4, a to vážne komplikuje situáciu v železničnej doprave.

– V osobnej železničnej doprave cestujúci nepociťujú žiadne obmedzenia a nie je potrebná ani náhradná autobusová doprava, – informuje prednosta čadčianskej stanice.

Ukončenie opravy mosta a obnove-



O tomto moste neďaleko železničnej stanice Čadca hovoria železničári ako o časovanej bombe nad traťou.

nie železničnej dopravy sa predpokladá na 17. september vo večerných hodinách.

Cestný most však nie je jediný problém s koróziou, ktorý trápi Čadčanov. Na zimné solenie doplatila aj lávka pre chodcov ponad koľajisko, ktorej nová časť slúžila zhruba 13 rokov. Agresívna soľ spôsobila deštrukciu betónových schodníc aj kovovej konštrukcie. Poškodené schodisko odobrali a teraz pripravujú jeho opieskovanie a náter. Vrásky na čele však spôsobuje otázka, ako odobrať časti kovovej konštrukcie, ktorá sa klenie ponad železniciu. Problémom je trakčné vedenie. Odstaviť celé koľajisko z prevádzky na dlhší čas je nemyšliteľné. Kým sa nenájde optimálne riešenie, musia obyvatelia chodiť obchádzkami. Stanislav Králik je však optimista. Roky ho naučili, že na každú bolesť je masť a keď sa chce, riešenie sa vždy nájde. Verí, že miestni nebudú musieť pridlho „zďaleka obchádzať“ železničnú stanicu len preto, že cestný most a lávka pre chodcov ponad trať nebudú opravené.

(mpk)

Foto: Stanislav KRÁLIK



Aj lávka pre chodcov ponad koľajisko je v zlom stave. Demontovať túto konštrukciu bude tvrdým orieškom.



# Štefánik opäť na železničnej trati

## Povstalecký pancierový vlak jediný na svete

Pýcha železničiarov ožila po 65 rokoch. Reč je o ťažkotónažnom pancierovom vlaku Štefánik, ktorý kedysi bojoval pri Starej Kremničke a verejnosť ho bude môcť opäť po rokoch vidieť na oslavách 65. výročia SNP. Veľkolepý projekt spojil včerajšok a dnešok prostredníctvom železnice a bude obrovským lákadlom pre návštevníkov i priamych účastníkov bojov, ktorí posledný augustový víkend zavítajú do Banskej Bystrice.

- Na porade organizačného výboru pretekov malých parných rušňov sme si uvedomili, že termín pretekov v septembri je po okrúhlych oslavách výročia SNP. Zrodila sa teda myšlienka prezentovať pancierový vlak, - prezradil svoje prvé plány s vojnovým vlakom Peter Oravec, technolog špeciálnych činností z úseku služieb ZSSK CARGO. La- vína okolo obnovy pancierového vlaku sa teda touto myšlienkou spustila a realizácia bola na spadnutie. Obavy mal však tím vlakových nadšencov hlavne o to, či vozne a ich presun z rôznych miest vydr-

žia, a nezosta- ne z nich len kopa šrotu. Vlak bolo totiž potreb- né poskladať zo šty- roch vozňov, z ktorých každý sa nachádzal niekde inde.

### Deň, ktorý neumrie, a Delový v hlavnej úlohe

Delový - mnoho rokov stál pod Zvolenským zámkom. Mimochodom, v sedemdesiatych rokoch minulého storočia

bol použitý ako make- ta pri natáčaní filmu Deň, ktorý neumrie. Dru- hý guľometný, ale už originál, bol umiestnený v Múzeu SNP v Banskej Bystrici a tretí v ŽOS vo Zvolene. Štvrtý, takzvaný tykadlový vozeň vytvorili želez- ničiarski nadšenci noví. Aj napriek veľ- kým obavám, vozne prekvapili aj najväč- ších skeptikov. - Najviac sme sa obáva- li o guľometný vozeň. Najmä toho, či sa



Symbol boja slovenského ľudu proti fašizmu, jeden z troch pancierových vlakov sa nachádzal vo Zvolene, v parku blízko centra mesta a železničnej sta- nice. Počas osláv SNP bude jazdiť na trati v okolí Banskej Bystrice.





Maketa pancierového vlaku Štefánik. Vďaka úsiliu a obetavosti nadšencov zo ZSSK CARGO, MDC Bratislava, Múzea SNP v Banskej Bystrici, členov Klubu historickej techniky Zvolen aj pracovníkov ŽOS Zvolen sa verejnosti predstaví inovovaný pancierový vlak Štefánik na oslavách 65. výročia SNP v Banskej Bystrici.

**n á m**  
**naozaj ne-**  
**rozpadne,** – povedal Peter Oravec. Od 29. júna začalo teda približne 10 chlapov rôznych profesií pracovať na rekonštrukcii vozňov a následne aj na spojazdnení celého improvizovaného pancierového vlaku Štefánik. – **Vykonalí sme revízie pojazdov a bŕzd, kontrolu ložísk tak, aby vozne spĺňali podmienky bezpečnosti železničnej dopravy,** – dodal k jedinečnej rekonštrukcii Peter Oravec. Okrem toho bolo treba urobiť všetko pre bezpečný prejazd vlaku celou trasou zo Zvolena do Banskej Bystrice až po Hronec a späť. Železnice SR majú na starosti dopravnú cestu, dôležité bolo zabezpečiť aj protipožiarne opatrenia, požiarneho dozoru, vyčistenie a vykovanie staníc a trate, vypnutie a vyskratovanie trakčného vedenia. Aj napriek množstvu rôznych prípravných prác, najdlhšie trvala oprava interiéru. – **Nikto nevedel, čo bude dnu, keď sa otvoria dvere,** – povedal Oravec. Železničiarom „reštaurátorom“ sa však pri obnove podaril aj jeden husársky kúsok. Po takmer 65 ro-

koch identifikovali typ tanku, ktorý bol zabudovaný na vozeň a následne opancierovaný. Pracovníci Múzea SNP na základe tejto identifikácie dokázali zodpovedať jeho unikátnu históriu, kde a akých bojov sa počas vojny zúčastnil. Aj s touto raritou trvala oprava vlaku necelý mesiac. Rekordne rýchlo, ale povstalecký vlak vedeli vyrobiť aj pred viac ako 60 rokmi.

### Štefánik, Hurban, Masaryk

Štefánik, ktorý sa predvedie aj na oslavách SNP v Banskej Bystrici, vyrobili kedysi za neuveriteľných 14 dní. Ďalšie dva vlaky Hurban a Masaryk boli spolu postavené za 5 týždňov. Bol čas bojov, ich existencia bola otázkou života a smrti. Na opancierovanie používali vtedy železničiaru kotlový plech, ale keďže nebol dostatočne odolný proti priestreľu, medzi dva panciere bola vstavaná drevená konštrukcia, ktorá bola vysypaná štrkom až do hrúbky 15 centimetrov. Pancierový vlak IPV Štefánik bol pôvodne natretý trojfarebnou kamuflážou (zelená, hnedá, okrová), neskôr ho pretreli jednofarebne – zelenou. Vlaky Hurban a Masaryk boli natreté len zelenou farbou.

### Pancierový vlak opäť na trati

Zrekonštruovaný pancierový vlak IPV

Štefánik sa na oslavách predstaví v dobových farbách. Raritou je podľa odborníkov v súčasnosti ľahký tank LT 35 na tankovom vozni, ktorých zostalo na svete len 6 kusov. Štefánik sa v celej svojej kráse predstaví počas posledného augustového víkend. Najprv v Banskej Bystrici na železničnej stanici, neskôr v Hronci. Strážiť ho budú a dotvárať atmosféru doby vojaci v dobových uniformách. Na oslavy SNP sa už ohlásili aj priami účastníci, ktorí sú zvedaví a nadšení z myšlienky, že opäť po rokoch uvidia na trati vlak, s ktorým vo vojne bojovali.

Možno aj preto sa spoločenská ani historická hodnota takého vlaku nedá vyčíslieť. Azda najviac zaväži najdôležitejší argument: Je a zrejme aj zostane jediný na svete.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

Foto: Ing. Peter ORAVEC,

Mgr. Miroslav PAVLÍK, PhDr. Marián UHRÍN



## Plán jász pancierového vlaku počas oslav výročia SNP

August 2009

Zvolen – Hronská Dúbrava – Bartošova Lehôtka (skúšobná jazda)

- 28. 8. ŽST Banská Bystrica – prezentácia pre novinárov
- 29. 8. ŽST Banská Bystrica – výstava pre verejnosť
- 30. 8. Banská Bystrica – Hronec – Banská Bystrica (presun a výstava v Hronci)
- 12. 9. ŽST Zvolen nákladná stanica – ukážka bojov pancierovaného vlaku
- 13. 9. Zvolen – Hronská Dúbrava – Stará Kremnička – Zvolen – ukážka bojov pancierovaného vlaku



Za necelý mesiac dokázali železniční nadšenci inovovať pancierový vlak. Stálo ich to nemálo úsilia.



# Na potulkách po Slovensku

Náš pôvodný redakčný zámer bol, že si na cestách po Slovensku počas letných mesiacov budeme všímať kvetinovú výzdobu po staniach a na stránkach Ž semaforu vám predstavíme tie najrozkvitnutejšie železničné stanice. Lenže hneď prvé stanice, kam sme zavítali, nás presvedčili zmeniť plány a nehovoriť o peknej kvetinovej výzdobe, ale poukázať skôr na veci alebo situácie, ktoré najviac trápia domácich železničiarov, alebo nás najviac zaujali, ba až ohromili. Tak napríklad ako mňa „dostali“ sociálne zariadenia výhybkárov v Nitre. Alebo Vlada, v čase jeho návštevy upútala zaujímavá debata železničiarov v Kozárovciach, o pristátí UFA v blízkosti stanice...

## Nitra – mesto kráľa Svätopluka, vysokoškolákov i medzinárodných výstav...

V krajskom meste Nitra, štvrtom najväčšom podľa počtu obyvateľov, je vstupnou bránou pre návštevníkov cestujúcich vlakom – železničná stanica. Rovnako ako nás aj ostatných cestujúcich tu čaká pekná kvetinová výzdoba. Oranžové rozkvitnuté kvietky v kvetináčoch pozdĺž celej staničnej budovy, však nezakryjú jej ďalší stav.

Zub času tu zanechal riadne svedectvá o svojom kraľovaní. Veľa rokov sa do budovy neinvestovali takmer žiadne finančné prostriedky. Aj napriek vypracovaným projektom na rekonštrukciu sa táto historická budova svojej obnovy ešte nedočkala. Kráľ Svätopluk by len krútil hlavou, ako v jeho meste vyzerať stanica. A nielen on, ale i domáci železničiarovia sú smutní z tohto zlého stavu staničnej budovy. Železnica ako-by tu zaspala.

Mnohé veci sú už v havarijnom stave a oprava v nedohľadne. Nebyť prele-



Okrem pekných kvietkov na staniach, o ktoré sa starajú zamestnanci, „kvitnú“ žiaľ aj múry. A to nielen tieto vonkajšie, ale aj tie, v ktorých pracujú železničiarovia.



Ing. Marián Vaňo prednosta stanice by privítal, keby sa rekonštrukcia stanice začala čo najskôr. Zlepšili by sa podmienky nielen pre cestujúcich, ale aj pre zamestnancov stanice. A ešte keby sa na železniciu vrátili výkony a objemy prepravy ako v 80. rokoch, to by už mal dôvod na radosť.

tu vrtuľníka s pápežom ponad Nitru v roku 1995, tak aj strecha by možno padala. Tú však čiastočne zrekonštruovali, i keď domáci na to majú svoj názor. Vraj na staré krovy nalepiť novú krytinu, tak to je naozaj iba pre pekný pohľad z vrtuľníka... V tom roku dostala budova



Tak tento pohľad na železničnú stanicu ešte nenasvedčuje tomu, že historická budova je vo veľmi zlom stave.

i nový náter, ten však spolu s omietkou na viacerých miestach začal padať hneď po maľovaní. Takto by sa dalo hovoriť aj ďalších úskaliach staničnej budovy, ale absolútnym „skvostom“ pre nás bolo pracovisko – Výhybkárske stanovište, kde neďaleko stanice pracujú v nepretržitej prevádzke výhybkár i dozorca výhybiiek. Dvaja ľudia v doprave, ktorí v lete či v zime používajú počas 12-hodinových zmien latrínu. A ako umývadlo im slúži plechová krhla a vedro. Neďaleká unimobunka je šatňou pre ženy i mužov, samozrejme bez vody a kúrenia. Zabudli sme sa spýtať, ako si ruky umývajú, keď je vonku pod nulou a voda zamrzne. Tak nabudúce... alebo prideme v zime.

A čo dodať na záver? Ani zmrzlinár už nechce predávať na stanici osviežujúcu studenú pochúťku, vraj nemá komu, a to je dovolenkové obdobie a horúce leto...!



Aj v Nitre sa píše rok 2009... Výhybkárske stanovište a sociálne podmienky pracoviska, kde denne pracujú v nepretržitých dvanásťhodinových zmenách dvaja železničiarovia...





Železničná stanica Štúrovo 31. júla o 19,30 hodine.

dov rekonštrukcie železničného priestestia, koncom júla sa neďaleko železničného priestestia a Tlmačmi objavil v ovsenom láne obrazec, ktorý vznikol pováľanými klasmi. Široký 68 metrov s obvodom 275 metrov predstavuje obrovský kvet.

Raritou je, že takýto obraz v poli sa na Slovensku objavil prvý raz. Dostal to boli iba kruhy. Nuž, a kým ufológovia konštatovali, že obraz nevznikol ľudskou činnosťou, poľnohospodári z družstva Starý Tekov mohli iba konštatovať,

že im vznikla škoda na úrode. Našich železničiarov však oveľa viac zťažoval problém včas a kvalitne ukončiť výluky a obnoviť prejazd motorovým vozidlám po zrekonštruovanom priestestí.



### V Trnovci nad Váhom majú kvetinový erb ŽSR

Počas letných potuliek sme navštívili i železničnú stanicu Trnovec nad Váhom, ktorá sa nachádza na hlavnej trati Bratislava - Galanta - Nové Zámky. Kto sa zaujíma o železniciu vie, že na tejto trati sa medzi Trnovcom nad Váhom a stanicou Šaľa nachádza najdlhší železničný most na sieti ŽSR s dĺžkou 445,790 metrov. Most vedie rovno bez oblúkov, ponad dve cesty a rieku Váh. K zaujímavostiam patrí i to, že bol postavený v roku 1874. Samotná železničná stanica patrí v súčasnosti určite k najkrajším. Je čerstvo po rekonštrukcii, ktorá trvala na súčasné pomery neskutočne krátko, jeden rok. Stanica sa môže pochváliť aj nádhernou zeleňou.

Na prvý pohľad by ste povedali, že tu je prednostom určite žena. Opak je prav-



dou, od roku 1998 tu „šéfuje“ Tibor Ševčík. Ako prezradil, nebyť dobrého a súdržného kolektívu výsledok by bol určite iný. I keď dávno preč sú časy, keď pod stanicu patrilo 80 zamestnancov. Dnes ich je spolu s nesamostatnou stanicou Tvrdošovce a zastávkou Jatov 23. Keď sme zisťovali, čím ešte sa táto stanica líši od ostatných, prednosta po vyjadrení, že je v podstate taká ako iné, však predsa len na niečo prišiel.

Pôvodná železničná stanica sa nachádzala presne oproti súčasnej, na miestach, kde je dnes parkovisko a vychýrený motorest s fantastickou kuchyňou a obsluhou, a tak nečudo, že sa tu chodia stravovať aj naši železničiar. No a druhá zaujímavosť je, že zrejme ako jediná železničná stanica na Slovensku má v malom parčíku pred výpravnou budovou kvetinový erb železníc.

Dana SCHWARTZOVÁ  
Vladimír SALZER  
Foto: autori a STV

### V Štúrovo

Kým Nitra pôsobila na pravé poludnie pusto, v Štúrovo sa to podvečer hemžilo cestujúcimi s kuframi. Zrejme neďaleké známe kúpalisko Vadaš láka aj navštevníkov, ktorí pricestujú do mestčka na juhu Slovenska aj vlakom. Zaujal nás zvláštny pokoj a čistota na stanici. Výpravca vypravoval vlaky, operátorka hlásila ich príchody a odchody. Staničné mačiatko pospávalo na lavičke pred dopravnou kanceláriou. Kvety zdobili zábradlia i priestory pred stanicou.

Zaujala nás aj lávka pre chodcov ponad koľajisko, ktorú odovzdali do prevádzky len nedávno, v roku 2006. Stavbu realizoval Mostný obvod Bratislava. Službukonajúci personál bol milý, vonkajší výpravca i operátorka sú dlhoročnými železničiarimi a ako sa nám priznali, železniciu by nevymenili za nič.

Výpravca nás zreteľne upozornil, že si máme dávať pozor pri fotení v koľajisku. Prijemnú atmosféru štúrovskej stanice umocnila čistota a zapadajúce slnko.

### Vydraň

Aj tento slimák opustil svoju ulitu, nie preto, že by ho vyplašil vlak. Po tejto koľaji totiž jazdia vlaky naozaj slimačím t e m p o m . Osobáky na trati Medzilaborce - Lupkow jazdia dvakrát za deň iba počas prázdninových mesiacov, aj to iba cez víkendy. Aj nákladné vlaky tu domáci nevideli už veľmi dávno. A tak aj železničiar opustili, podobne ako slimák svoju ulitu, bývalé výhybkárske stanovište.



### UFO v Kozárovciach?

Úplne iné problémy mali počas našej návštevy v Kozárovciach. Okrem toho, že i tu mali niekoľkodennú výluky z dôvo-





# ÚIVP radí Vzory a návody písomných rozkazov



Už niekoľko rokov sa v odbornej rubrike ÚIVP radi stretávate s príspevkami na rôzne železničarske témy. Niektoré boli zaujímavé, iné menej, určené len pre určitú skupinu železničiarov. Všetky však boli poučné. Viacerí čitatelia nás žiadali, aby sme sa venovali aj písomným rozkazom. V tomto čísle si teda objasníme, čo musí písomný rozkaz obsahovať a čoho by sa jeho autor mal vyvarovať.

V nasledujúcich číslach časopisu budeme nepravidelne, striedavo s inými témami, uverejňovať vzory písomných rozkazov k určitým situáciám, ktoré nastávajú pri zabezpečovaní vlakovej dopravy. Postupne budeme rozoberať konkrétne situácie, ktoré sa v prevádzke opakujú, a kde je nutné použiť písomný rozkaz. Výpravca osobne, alebo prostredníctvom určeného zamestnanca týmto rozkazom vyrozumieva vodiča (vlakový personál) o dopravných opatreniach – zmenách v podmienkach na jazdu vlaku, mimoriadnostiach pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe, ktoré nebolo možné určeným spôsobom jednoznačne návestiť príslušnými návesťami. Rozkaz musí byť stručný, jasný a jeho obsah nesmie ohrozovať bezpečnosť dopravy. V dopravnej prevádzke občas nastanú mimoriadne situácie, o ktorých sa určení zamestnanci vyrozumievajú len písomným rozkazom. V takom prípade je možné použiť aj dostupné telefonické alebo rádiotelefonické spojenie, ale len ak je zabezpečené archivovanie záznamu.

Písomný rozkaz musí byť vždy podpísaný tým, kto ho napísal a aj tým, kto ho prebral. Predpis ŽI pozná 7 typov písomných rozkazov (pozri ŽI čl. 655). Dokonca je možné napísať rozkaz aj na nepredpísanom tlačive, ak je dokument vyhotovený podľa predpísaného vzoru. Rozkaz musí mať určený počet rovnopisov a prvopis (originál) sa vlepí do prísluš-

obr. 4  
Stĺpec 7 Poznámky

T1 - Priecestné upozorňovadlo, číselka udáva počet priecestí, na stave, ktorých je návestidlo závislé  
STOP - Pri poruchách, výlukách kolají a vypnutí zabezpečovacieho zariadenia bude priecestie označené cestnou dopravnou značkou D 60 – zmena miestnej úpravy

TIP: 111 A Tabuľka 1 3/0

	1	2	3	4	5	6	7
k		58,484	1 Pt			0	
Pískajte		58,162					
k		57,820				0	
Henckovce zast.		57,510					
P/S 27		57,155				1	STOP k, Nlná Sora
Pískajte		56,312					
k		55,970				0	

ného zväzku rozkazov. Na rozkazy je možné používať aj predtlačené nálepky s jasným a stručným textom. Počet nálepiek musí byť uvedený na všetkých listoch rozkazu. Nálepky musia byť na rozkaze nalepené chronologicky – v logickej postupnosti. Nálepka s mimoriadnosťou, ktorá je pre jazdu vlaku aktuálnejšia, nesmie byť umiestnená za nálepkou, ktorá informuje o mimoriadnosti napríklad o dvadsať kilometrov ďalej (obr. 1).

Tento časový chaos by mohol mať za následok nedodržanie (prehliadnutie) časti rozkazu a mohol by viesť k vzniku nehodovej udalosti. Taktiež nie je dovolené, aby boli nálepky do rozkazu poskladané, nalepené zvisle, alebo presahujúce formát rozkazu (obr. 2). Veľkosť písma musí byť dostatočná – minimálne 3 mm, aby bol rozkaz čitateľný.

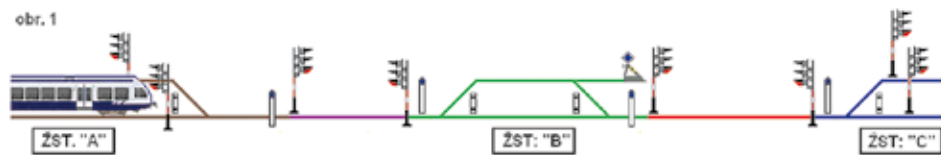
Ako prvý uvádzame vzor rozkazu, ktorý sa týka poruchy priecestia na ces-

te I. kategórie s priecestným zabezpečovacím zariadením svetelným druhej kategórie so závorami spolu s ďalšími potrebnými informáciami (pozri obr. 3).

V tejto súvislosti je nutné pripomenúť si, že nie všetky priecestia s priecestným zabezpečovacím zariadením môžu byť upravené spomenutým spôsobom. Priecestie musí vyhovovať rozhládovému pomerom pri umiestňovaní prenosných výstražných kolíkov a táto možnosť musí byť tiež uvedená v konkrétnych Tabuľkách traťových pomerov (Tab. 1, stĺpec 7 – Poznámka „STOP“) (obr. 4). V prípade potreby možno s touto skutočnosťou rátať pri tvorbe a spracovaní ROV. Toto riešenie je z pohľadu dopravy ekonomickejšie, ako vlaky vyrozumievať rozkazom „Op“ alebo zabezpečiť stráženie priecestia odborne spôsobilým zamestnancom.

Vaše podnety na situácie, ktoré nie sú celkom jasné, môžete zasielať aj anonymne na mailové adresy ÚIVP, prípadne cez návštevnu knihu na webovej stránke [www.uivp.eu](http://www.uivp.eu).

Bc. Pavol SUCHOŇ



Nevhodne usporiadané chronologické poradie informácií

Text rozkazu "V":

- V žst. "C" je po druhej staničnej kolaji prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti 30 km/h.
- Medzi žst. "B" a žst. "C" v km 23,456 - 23,654 je prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti 40 km/h.
- Medzi žst. "A" a žst. "B" v km 19,781 - 19,991 je prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti 50 km/h.
- V žst. "B" po prvej staničnej kolaji v km 21,657 - 21,788 je prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti 20 km/h.

obr. 3  
VŠEOBECNÝ ROZKAZ pre vlak číslo ..... 371 .....  
2 x nálepka

PZZ v km 55,155 medzi Henckovce zast. a Gemerská Poloma zast. nie je v činnosti. V km 55,455 je umiestnený prenosný výstražný kolík – návesť Pískajte. Od prenosného kolíka až do okamihu, keď čelo vlaku minie priecestie smiete ísť rýchlosťou najviac 50 km/h.

Prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti:  
žst. Betliar na prvej kolaji v km 51,830 – 51,820 v=30 km/h,  
medzi žst. Betliar a žst. Rožňava  
- v km 48,830 – 48,600 v=30 km/h,  
- v km 45,400 – 45,300 v=20 km/h.  
Prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti sú označené!

Železničná stanica Nlná Sora dňa 23. marca 20 09

podpis vodiča ..... podpis výpravcu .....



# Cestujúci sa musia spoliehať na zastarané informačné systémy

V súčasnom období infoveku majú aj cestujúci vo vestibuloch železničných staníc nárok na plnohodnotné a aktuálne informácie o príchodoch a odchodoch vlakových súprav. Najmä vo väčších staniach sa tieto údaje zobrazujú na tabuliach vizuálnych informačných systémov. Žiaľ, tie najväčšie prestupné uzly sú ešte stále odkázané na zastarané zariadenia, ľudovo nazývané Pragotrony.



V jedno piatkové ráno cestujúci na košickej stanici neveriacky hľadeli na „vyčistenú“ informačnú tabuľu Pragotronu. „Utajené“ odchody vlakových súprav mala na svedomí porucha zdroja riadiaceho počítača. Nuž pri 15 rokoch nepretržitej prevádzky už mal nárok na slabú chvíľku.

Nielen pravidelní cestujúci, vezúci sa dennodenne do práce, ale v letnom období aj stovky dovolenkárov chcú vedieť, či ich vlak nemešká, a na ktoré nástupište alebo koľaj súprava príde. V šiestich významných staniach však ešte stále upriamujú svoje pohľady na údaje zobrazované na tabuliach starých vizuálnych informačných zariadení - Pragotronov. Tie boli vyvinuté pred vyše tridsiatimi rokmi na princípe samostatných zobrazovacích jednotiek s otočnými listami. Požadovaný nápis sa zobrazuje na dvoch listoch. Tie sú pretáčané kódovými motorčekmi, ktoré ovládajú impulzy z citlivých relé riadiacej

jednotky, alebo sú riadené počítačom. Za desiatky rokov nepretržitej činnosti sú však už mnohé, najmä mechanické komponenty opotrebované. Žilina, Košice, Zvolen, Nové Zámky, Trenčín či Štúrovo, to sú stanice, v ktorých udržiavajú z OZT zázračne, bez typizovaných náhradných dielov, udržiavajú tieto morálne zastarané zariadenia v činnosti. – Najhorší stav je v Žiline. Tam je systém, ktorý má listy vyrobené z plastu. Tie už sú vplyvom tepla zdeformované, takže často sa zasekávajú v medzipolohách. Záchytné jazýčky na listoch so styroreflexu sa lámu, a to spôsobuje ich vypadávanie z jednotiek. Pri hliníkových listoch dochádza k ich zlepeniu, takže sa naraz preklopiť dva listy a jednotka zobrazí zlú informáciu. K tomu sa pridávajú poruchy relé, zlomené kontakty tlačidiel, nefunkčné motorčeky. Samostatnou kapitolou sú zmeny v grafikonke, keď sa musia prestriekavať nápisy na listoch určené pre smery a ciele cesty. V tom prípade treba vybrať a rozobrať celú listovú jednotku a príslušná tabuľa, alebo skupina tabúľ je mimo prevádzky aj niekoľko dní, – vypichuje najzávažnejšie problémy s údržbou Pragotronov Ing. Anton Danišek, prednosta Sekcie OZT, RR ÚŽI Žilina. Dnes sa už v rámci modernizácie železničných tratí a rekonštrukcií staníc projektujú a budujú nové hlasové a vizuálne systémy adekvátne 21. storočiu. – Tie pracujú na báze



Táto tabuľa informačného systému na zvolenskom nástupišti nezobrazí korektné informácie o pristanovej vlakovéj súprave. Listové jednotky už slúžia ako zdroj náhradných dielov.

svietiacich diód s vysokou svietivosťou, spoľahlivosťou a životnosťou. Riadiaci počítač s naprogramovaným grafikonom vlakovéj dopravy ovláda automatické vyhlasovanie informácií do staničného rozhlasu a súčasne ich zobrazuje na informačných tabuliach. Na diaľkovo obsluhovanej trati je počítač prepojený so zabezpečovacím zariadením, ktorý udáva aktuálnu polohu vlaku na trati, a od ktorého je závislé automatické vyhlasovanie v neobsadených dopravných, – opisuje výhody nových systémov Ing. Vladimír Milošovič, vedúci referent OZT z GR ŽSR, O 430. Projekty na výmenu Pragotronov v Žiline, Košiciach, Zvolene a Nových Zámok sú už spracované. V Nových Zámokoch sa informačný systém vymení v rámci pripravovanej rekonštrukcie nástupíšť. Ostatné zariadenia by sa mali vymeniť v stavbe investorského odboru podľa finančných možností investičného plánu ŽSR.

(balky), foto: autor

CIELOVÁ STANICA	SMER CESTY	DRUH VLAKU	PRÍJAZDNÝ ČAS	MEŠKANIE	NÁST.
BRATISLAVA	ZILINA	R	12.16		
PRESOV		0s	12.36		
TURNA NAD BODVOU	MOLDAVA N. B.	0s	12.42		
SANOK	ZILINA	IC	12.47		
PRESOV		0s	13.42		

Košický Pragotron je schopný presmerovať aj poobedňajší vlak kategórie IC do Viedne. Listy preklopené navyše svojvoľne zmenili jeho cieľovú stanicu na poľský Sanok.



V žilinskej stanici je pristaný osobák do Čadce, cez polovičné Kysucké Nové Mesto. Zmiznutie spodnej časti nápisu má na svedomí zdeformovaný plastový list. Odchod súpravy si cestujúci môže len domyslieť – v časovom intervale od 14.10 do 14.19.



# MARSHAL triedi vagóny bez porúch

O výstavbe a oživení jedinečného elektronického spádoviskového zariadenia MODEST – MARSHAL v Čiernej nad Tisou sme sa už niekoľkokrát zmieňovali. Po roku jeho funkčnej činnosti zamestnanci odvetvia OZT spoločne s dodávateľskou firmou První Signální, a. s., vyhodnotili overovací prevádzku tohto moderného zariadenia.

**M**odulárne elektronické stavadlo MODEST – MARSHAL, jediné v celej sieti ŽSR, je určené na riadenie spádoviska normálneho rozchodu v Čiernej nad Tisou. Jeho vonkajšiu časť tvoria rýchlooběžné trojfázové elektromotorické prestavníky výhybiiek, návěstidla, koľajové obvody, koľajové brzdy, ale aj senzory rýchlosti a hmotnosti. Informácie z týchto periférnych zariadení vyhodnocuje vnútorná časť zariadenia v stavdlovej ústredni a zároveň ich zobrazuje na monitoroch obsluhy. Signalisti tak majú dokonalý prehľad o celkovom dianí v koľajisku spádoviska. Koľajové brzdy sú štandardne riadené automaticky – regulátorom rýchlosti. Ten prijíma informácie o pohybujúcom sa odvese z meračov rýchlosti a hmotnosti. Podľa získaných údajov, požadovanej rýchlosti z koľajovej brzdy, ale tiež podľa informácie o zaplnení cieľových koľají nastavuje príslušný prítlak koľajových bŕzd. – Ich kryty už stihla poškodiť nezavesená skrutkovka, ale aj uvoľnený pluh na hnacom dráhovom vozidle.



Signalisti si rýchlo zvykli na komfortné ovládanie moderného zariadenia pomocou dotykových monitorov, klávesnice a guľového ovládača. Kým Juraj Vaško obsluhuje spádoviskové zabezpečovacie zariadenie, Irena Kukúová ovláda koľajové brzdy. Zároveň sleduje monitor, ktorý ju informuje o vlakových súpravách a taktiež jej umožňuje vytvoriť triedenku pre vybraný vlak, sledovať a upravovať proces rozdeľovania odvesov na relačné koľaje. Núdzový pult s mechanickými radičmi umožňuje signalistom riadenie prevádzky spádoviska aj v prípade výpadku elektroniky.

Ináč sa počas roka overovacej prevádzky vyskytli len bežné poruchy prvkov, ktoré sa vyskytujú pri hociktorom zariadení. Studené spoje, nedostatočné spojenie konektorov, chybné elektro-technické prvky boli opravené, respektíve nahradené dodávateľom aj zamestnancami údržby OZT. Diagnostika totiž zaznamenáva všetky činnosti zariadenia, takže v prípade akejkoľvek nehodovej udalosti, mimoriadnosti alebo aj poruchy vieme ihneď zistiť, či je príčinou chyba zariadenia, alebo nesprávna obsluha, – vysvetlil Ing. Ján Vojs, procesný líder Sekcie OZT Košice. Bezchybná funkčnosť zariadenia a kladné vyhodnotenie overovacej prevádzky sú totiž najdôležitejším predpokladom na zavedenie overovaných častí do trvalej prevádzky ŽSR.



Kým zamestnanci odvetvia OZT spoločne s dodávateľskou firmou kontrolujú hydraulické časti koľajových bŕzd, signalisti triedia odvesy do ďalších skupín relačných koľají.

[balky]  
Foto: autor

Všimli sme si

## Neželaná výzdoba kazí estetický dojem

Prešovská stanica sa môže pochváliť jednými z najkrajších a najelegantnejších nástupišť.

**N**ečudo, veď ešte relatívne voňajú novotou a svojou prítomnosťou jednoznačne skvalitnili cestovanie verejnosti z metropoly Šariša. Punc krásy však kazia niekde až metrové útržky z čiernej plastovej pásky, visiace z konštrukcie striedch nástupišť. Určite mala pôvodne nejaký význam, no dnes jej zvyšky hompálajúce sa vo vetre iba priťahujú pohľady ľudí vyčkávajúcich na perónoch. A možno sa niektorí pozastavia aj nad tým, či sa na stanici nenájde jeden iniciatívny železničiar s rebríkom, ktorý by túto neželanú výzdobu za pár minút odstránil.

Veď estetický dojem zo staničných priestorov sa dá vylepšiť často pomerne jednoducho a bez finančných prostriedkov.

[balky]





# Vymenené priecestie v Kozárovciach

Záver minulého mesiaca mali v železničnej stanici Kozárovce veľmi rušný. Dôvodom bola komplexná rekonštrukcia železničného priecestia, spojená s výmenou koľajového roštu a odstraňovaním anomálií na bezстыkovej koľaji.

– Rekonštrukcia sa chystala približne tri roky. Po zaradení do plánu komplexných rekonštrukcií a hlavných opráv OR Košice, sme s nimi začali až toto leto 20. júla, – priblížil nám situáciu Ladislav Németh, koordinátor SMS Levice Atrakčného obvodu Zvolen. – Verím, že motoristi kvalitu priecestia ocenia. Keďže ide o jeho kompletnú výmenu za nový typ CEPAK, museli sme po výmene koľajového roštu a opravy výšky a smeru koľají vybudovať betónové základy pre betónové prefabrikáty. Zároveň bolo potrebné vymeniť podvaly, jazyky a opornice vo výhybkách, – povedal Ladislav Németh.

Rekonštrukciou boli dotknuté aj prvky zabezpečovacej techniky výhybky 10 – 15. Práce na týchto zariadeniach zabezpečilo SMÚ OZT ZT Zvolen. Anton Andrášek, vedúci strediska: – Pri prácach na výhybkách bolo potrebné demontovať elektromotorické priestavníky, ktoré sa po skončení výlukových prác museli uviesť do prevádzkového stavu.

Plán komplexnej rekonštrukcie sa podarilo stopercentne dodržať a v súčasnosti už vodiči osobných a nákladných motorových vozidiel nemusia pri ceste do Kozároviec používať obchádzky.

Vladimír SALZER, foto: autor



Montáž novej priecestnej konštrukcie Cepak zabezpečila firma BRS, zamestnancov ktorej sme zachytili pri ukladaní betónových prefabrikátov na betónový základ nového priecestia.



Na rekonštrukčných prácach priecestia v Kozárovciach sa podieľali aj zamestnanci SMÚ ZT Zvolen, ktorých vidíme pri regulovaní prestavníka na výhybke.



Železničné priecestie v objekte stanice Kozárovce prešlo koncom júla komplexnou rekonštrukciou. Jej súčasťou bola aj výmena podvalov, jazykov a oporníc vo výhybkách. Reguláciu hákového záveru po výmene jazyka a opornice zabezpečovali zamestnanci SMÚ TO Levice.

## Renovácia koľajníc po novom



Zamestnanec firmy MÁV THERMIT KFT pri navaraní antikorového návaru.

So zaujímavou novinkou v rámci ŽSR sme sa stretli na úseku trate Čata – Pastovce. O čo vlastne išlo? Následkom redukcie jász vlakov nastáva problém so zníženou spoľahlivosťou činnosti koľajových obvodov vplyvom korózie hláv koľajníc. Preto O 430 GR ŽSR pripravil zámer zriadenia skúšobného úseku renovácie koľajníc navarením antikorového pásika na zvýšenie šuntovej citlivosti koľajnicových obvodov na PZS (priecestnom zariadení svetelnom) km 0,830 a 1,275 v obvo-

de železničnej stanice Čata. Práce zabezpečila poddodávateľskou firmou MÁV THERMIT KFT firma Železničné stavby, a. s., Košice. V prípade, že sa tento spôsob osvedčí, renovácia bude pokračovať aj na ďalších tratiach.

Anton ANDRÁŠEK, foto: autor

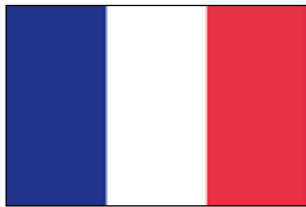


Takto vyzere detail antikorového návaru.



# Odbor stratégie a vonkajších vzťahov informuje

**F**rancúzska spoločnosť Corys Tess dodá pre Francúzske železnice (SNCF) 5 vodičských simulátorov pre elektrické viacvozové jednotky Bombardier 3.06 používané v parížskej prímestskej doprave, ktoré budú uvedené do prevádzky od konca roka. Corys dodá jeden plne pohyblivý a štyri stolové simulátory pre oboznámenie sa viac ako 500 vodičov s vlakom.



**R**akúska vláda spolu so spolukrajinskými a rakúskymi spolkovými železnicami OBB vynaložia 25 mil. eur na zvýšenie bezpečnosti železničných priecestí. Lepšie závary, výstražná svetelná signalizácia a cestné dopravné značenie sú inštalované na najnebezpečnejšie priecestia.



**F**irma Atkins získala kontrakt za 40 mil. libier na signalizačné práce pre severolondýnsku linku, ktorá prechádza rozsiahlou modernizáciou. Kapacita bude zvýšená na tejto trase, ktorú budú využívať aj návštevníci olympijských hier 2012.



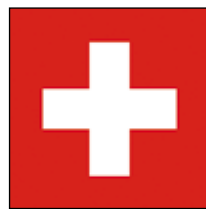
**R**umunskému osobnému železničnému dopravcovi CFR Calatori klesli príjmy o 10 % na 175 mil. leu (51,7 mil. USD) za prvé tri mesiace tohto roku.



**B**elgická traťová spoločnosť Infrabel začína so školením personálu na nových simulátoroch pre prevádzku a zabezpečovacie zariadenia od nemeckej firmy Funkwerk IT. Do konca roku 2012 bude celá sieť Infrabelu riadená z 31 kontrolných centier využívajúc EBP systém od Siemensu.



**Š**vajčiarska železničná spoločnosť BLS zaznamenala 10 % nárast cestujúcich v osobnej doprave, ale tiež nárast cestovania so zľavnenými lístkami, čo znamená, že celkové príjmy ostali rovnaké.



Tie tvorili 526,5 mil. eur.

**M**azovské železnice (KM) vyhlásili tender na 20 elektrických vlakových jednotiek (emu). Víťaz tendra bude zodpovedný za údržbu a školenie pracovníkov počas štyroch rokov. Dodanie je plánované v roku 2011.



**K**onzorcium vedené talianskou spoločnosťou Ansaldo STS získalo 4-ročný kontrakt s možnosťou predĺženia o ďalšie 2 roky za 33 mil. eur od spoločnosti Adif, správcu železničnej infraštruktúry, na údržbu signalizačného zariadenia na 460 km vysokorýchlostnej trati Madrid-Barcelona-francúzska hranica.



\*\*\*

Španielske spoločnosti Comsa a Emte sa spájajú a vytvoria 8. najväčšiu španielsku infraštruktúrnú skupinu s obrátom viac ako 2,2 mld. eur.

**T**renitalia poverila nemeckú spoločnosť IVU Traffic Technologies uvedením softvéru na riadenie zamestnancov IVU.rail.crew v rámci celej svojej siete. Softvér pomôže plánovať rozpisy služieb, zoznamy zamestnancov a rozmiestnenie personálu. 20 000 zamestnancov bude riadených týmto softvérom, ktorý bude spustený do roku 2011.



\*\*\*

Treno, talianska dcérska spoločnosť Compagnie des Wagon-Lits, získala národný kontrakt od Trenitalia na riadenie stravovacích služieb vo všetkých národných a medzinárodných vlakoch.

3-ročný kontrakt vstúpil do platnosti 1. júla s možnosťou predĺženia o ďalšie 2 roky.

**R**uský nákladný železničný prepravca Freight One a Fínske železnice (VR) podpísali dohodu o spolupráci na zvýšení cezhraničnej prepravy tovaru medzi Ruskom a Fínskom a plánujú spoločné podnikanie v oblasti predaja a marketingu v nákladnej železničnej preprave.



**T**alianske železnice (FS) a Slovinské železnice (SZ) plánujú prevádzkovať prímestskú dopravu v hodnote 100 mil. eur medzi mestami Gorizia, Trieste a Koper.





# Leto v železničnej prevádzke

## Meteorológovia varujú pred globálnym otepľovaním

Rôzne správy o vplyve horúčav na železničnú prevádzku z mnohých európskych železničných spoločností nás navedlo spýtať sa našich zamestnancov, zodpovedných za dopravu, ako je to počas letných mesiacov u nás, či ovplyvnili napríklad júlové horúčavy aj železničnú prevádzku na Slovensku.

Z vyjadrení odboru dopravy i oblastných riaditeľstiev vyplynulo, že typické problémy, ako mali v Maďarsku či v Chorvátsku, kde sa vplyvom horúčav deformovali koľajnice sme doteraz nemali. V Malackách narobila šarapatu veterná smršť a na východe, ale i v Žiline, spôsobil neprijemnosti so záplavami i podmývaním tratí dážď a silný vietor.

Z pohľadu prevádzky a tým aj riadenia dopravy je viac-menej jedno, či ide o letné mesiace, alebo o iné ročné obdobie. Vždy je úlohou oddelení riadenia dopravy zabezpečiť prevádzku čo najkvalitnejšie. Rozdiel je v tom, že v letných mesiacoch cestujúcich pribúda, každé narušenie plynulosti dopravy je vnímané z ich strany inak. Často čakanie na vlaky v horúčavách, v prehriatych, väčšinou neklimatizovaných priestoroch zvyšuje nervozitu a nespokojnosť.

Železnice mrzí každé meškanie vlakov, nech je príčina akákoľvek. Najhoršie sú tie, ktoré sa nedajú odstrániť okamžite. V súčasnosti je najväčšie meškanie

vlakov na trati Žilina - Čadca. Žiaľ, modernizácia tohto traťového úseku prináša svoju daň v podobe narušovania grafikonu vlakovej dopravy. Situácia je o to horšia, že podobná modernizácia prebieha aj na nadväzujúcom traťovom úseku ČD, a to v celom úseku od Čadce po Český Těšín. Meškanie vlakov osobnej dopravy z dôvodu výlukových prác (znížená priepustnosť pre obmedzenie rýchlosti vlakov cez mostné provizoriá, popri pracovných miestach) na tomto ramene, si vyžiadala prijať zo strany odboru dopravy v spolupráci so ZSSK ďalšie opatrenia v osobnej doprave.

Od 27. júla je časť osobných vlakov odrieknutá bez náhrady, časť nahradená autobusovou dopravou, resp. 3 rýchliky idú podľa vypracovaného výlukového poriadku ako osobné vlaky. K uvedeným opatreniam boli upravené aj čakacie časy v Žiline a Čadci.

Plynulosť dopravy v lete doteraz narúšali okrem porúch železničných zariadení, hnacích vozidiel, vozňov v znač-

nej miere aj požiare trávnatých porastov popri železničných tratiach, požiare rušňov, vozňov, nehodové udalosti, nevoľnosti, zranenia, ale i úmrtia cestujúcich.

Samostatnou kapitolou zostáva narastajúci počet spadnutých stromov na trati s následným prerušením prevádzky.

Ohrozená bezpečnosť dopravy aj s možnými dôsledkami by mala byť výzvou pre orgány štátnej správy, ale aj ŽSR, pre intenzívnejšiu činnosť v rámci prevencie na odstraňovanie porastu a stromov v ochrannom pásme dráhy. Varovania meteorológov o globálnom otepľovaní sú výstrahou, že veterné smršte a rôzne živelné pohromy sa môžu stať bežnou súčasťou nášho života.

S pohľadu letných mesiacov veľmi pozitívne hodnotia zamestnanci odboru dopravy GR ŽSR predovšetkým skutočnosť, že dosiaľ sa v sieti ŽSR nevyskytli teplotné prechodné obmedzenia traťových rýchlostí a evidentne po prijatí opatrení smerom k zberným surovinám sa znížil aj počet krádeží rôznych častí železničných zariadení, ktoré vo veľkej miere vedeli skomplikovať situáciu v prevádzke.

Ak by sa k týmto pozitívnym faktorom pridružili aj narastajúce výkony, nielen odbor dopravy, ale aj všetci železničari by boli spokojní.

Bc. Miroslav KOČNÁR,  
Odbor dopravy GR ŽSR

## ANKETA

### Ako zvládáte vysoké letné teploty v práci?

**Monika HORVÁTHOVÁ,**  
výpravkyňa, ŽST  
Trnovec nad Váhom:



- Patrím k ľuďom, ktorí majú teplo veľmi radi. To znamená, že ani súčasné horúčavy mi absolútne neprekážajú. V mojej profesii je tiež možnosť ukryť sa pred priamym slnečným žiarením. Čo sa týka pitného režimu, je to horšie. I keď sa ho v podstate snažím dodržiavať, stále pijem veľmi málo tekutín.

**Zoltán POLGÁR,**  
traťový robotník  
TO Šaľa:



- Ako traťovák pracujem na železnici už 23 rok. Za ten čas som si na výkyvy počasia zvykol. Pri mojej práci sme zažili nielen extrémne horúčavy, ale i poriadnu zimu. Vyberať si, či špekulovať, že teraz je horúco, nemôžem robiť, sa nedá. Keď máme prácu, robíme za akéhokoľvek počasia. Pitný režim sa snažím dodržiavať, zamestnávateľ nám dáva lístky, za ktoré si sami zakupujeme nealkoholické nápoje.

**Roman HRUŠKA,**  
výpravca  
Železničná stanica  
Nová Baňa - výhybňa  
Tekovská Breznica:



- Nepatrím k ľuďom, ktorí by sa vyhovárali, že pri vysokých teplotách nemôžu pracovať. Jednoducho, musíme sa tomu prispôbiť. Osobne mi horúčavy neprekážajú, nemám ani zdravotné problémy. Pitný režim dôsledne dodržiavame, náš prednosta Jozef Búri sa o nás dobre stará, na pracovisko nám zabezpečil dokonca na výber perlivé a neperlivé minerálky.

**Jozef ŠIMONČIČ,**  
návestný majster  
SMÚ ZT  
Zvolen,  
pracovisko  
Levice:



- Kto by nepocítoval horúčavy? No ale, dá sa zvyknúť na všetko. Moja profesia vyžaduje byť predovšetkým v teréne za akéhokoľvek počasia. Pred horúčavami sa dá aspoň na chvíľku ukryť a potom pokračovať v práci. Pitný režim máme zabezpečený formou lístkov, za ktoré si kupujeme minerálne vody.

(al)

Foto: Vladimír SALZER



# Zubačkou za Kristom

Brazílske Rio de Janeiro je množstvom pahorkov a rozsiahlym zálivom považované za najkrajšie mesto sveta. Milióny ľudí pritiahne socha Krista či Cukrová homoľa, veľkosťou očarí nádherná pláž Copacabana, ale aj štadión Maracana. Náhoda chcela, aby si tieto atrakcie hlavného mesta samby v júni prezreli aj Ing. Peter Zgebura zo Železničných telekomunikácií a Jozef Horváth zo Sekcie OZT Košice.



Neodmysliteľnou dominantou Ria je aj Cukrová homoľa. Žulový kopec nesmie chýbať na žiadnom zábere. Z vrcholu, na ktorý vás dovezie lanovka, sa otvára úžasná panoráma zátoky, mora, ale aj domčekov na svahoch pahorkov.

**O** baja páni sa pred cestou poznali len po profesijnej stránke. – **Pri jednom našom stretnutí Peťo spomenul, že hľadá spolucestujúceho do Talianska. Podpíchal som ho, že to je už príliš tuctové, že by to chcelo čosi exotické. O týždeň došiel s ponukou prehliadky Ria. Nemohol som odmietnuť,**

– usmieva sa Jozef Horváth nad výberom lokality. Poznávacie výlet ich spriatelil a letecky sa cez Mníchov a Madrid dostali do Ria. Rýchlo sa dostali do hotela, veď hneď na druhý deň čakala atrakcia najzvučnejšieho mena – socha Krista. – **K majestátnemu dielu na vrch Corcovado premáva zubačka, podobná tej tatranskej. Na vyhladkovej terase sa tlačilo množstvo ľudí z celého sveta. Lakťami sme bojovali o kúsok miesta, aby sme sa zvečnili so sochou. Ale scenéria Ria je nádherná. Nemali sme pocit, že tam žije 6 miliónov ľudí. Mesto to veľmi členité, rozdelené**



Ing. Peter Zgebura pod sochou Krista. Majestátno dielo je postavené na 700 metrov vysokom vrchu Corcovado a je naozaj viditeľné z každého miesta Ria.



Copacabana nie je iba preslávená rozsiahla pláž s kremičitým bielym pieskom, ale aj pevnosť vybudovaná v roku 1914. Betónový bunker skrýval delo s dostreľom 22 kilometrov, ktoré chránilo bývalé hlavné mesto Brazílie pred vstupom nepriateľov do Guanabarskej zátoky.

**žulovými kopcami s pôvodnými pralesmi,** – opisuje zážitok z výšin Peter Zgebura. Cestovateľov očaril aj pohľad z Cukrovej homoľe na zátoku a malé domčeky krčiacie sa na zelených svahoch. Teploty v rozmedzí 21 až 27 °C, krátke rukávy domorodcov a slničce sa čokoládové Brazílčanky na preslávenej Copacabane vôbec nenasvedčovali tomu, že tam práve vládne zima. Centrum mesta zasa pripomínalo New York. Plno bánk a firiem, na chodníkoch sa tlačili ľudia. Sila peňazí je však natoľko veľká, že historické domy zatienujú vysoké mrakodrapy. Slováci si všimli aj pohodu miestnych obyvateľov a ich nezávislosť od času. Napriek obrovskej rozlohe mesta neexistoval cestovný poriadok



Od stanice metra vedie mimoúrovňový ohradený chodník až ku vchodu štadióna Maracana. Fanúškovia sa tak vyhnu kontaktu s verejnosťou a obchodmi. Pamätná tabuľa uvádza, že po rekonštrukcii sa znížila kapacita hľadiska z 200-tisíc na súčasných 87-tisíc miest. Sprievodcovia zavedú návštevníkov do všetkých častí štadióna. Vidno, že Brazílčania dávajú do futbalu všetko. Nielen obdiv, ale aj finančné a materiálne zázemie.

mestskej dopravy. Na autobus ste jednoducho zakývali a šofér sa v hustej premávke preklúčkoval až na zastávku. Niekedy bola označená len číslom linky a smerom, inokedy ste ju spoznali len podľa hlúčka osôb so zdvihnutými rukami. – **Z ľudí bolo cítiť ochotu pomáhať. Keď nám niekto na ulici nevedel poradiť, neodbil nás. Oslovil inú osobu, ktorá si nás prebrala a tak to šlo, až kým sme získali potrebnú informáciu. V autobuse sa zasa do riešenia nášho problému ihneď zapojili všetci cestujúci. Široký úsmev vodiča a jeho kývnutie hlavou bol zasa znak, že sme už v celi cesty a máme vystupovať. A vztyčeným palcom ešte naznačil, že nám všetko vysvetlil,** – opisuje búranie komunikačných bariér Jozef Horváth. Našich kolegov prekvapil aj počín domorodca. Považoval za povinnosť doviešť cudzincov na príslušné miesto, hoci tým prišiel o 20 minút svojho času. Brazílčania síce navonok vyzerajú zamračené, ale pri prvom oslovení sa im rozjasní tvár sponťanným úsmevom.

(baľky)

Foto: Ing. Peter ZGEBURA, Jozef HORVÁTH



Na opačnom konci zátoky, v meste Niterói stojí UFO. Je to múzeum súčasného umenia, ktoré naprojektoval významný brazílsky architekt Oscar Niemeyer. Pri prehliadke umeleckých diel človek žasne, že za umenie sa považujú aj zavesené lanové vrecko s pečivom.



# Železničné stanice v Iráne sú prísne strážené



Dovolenkovať sa dá všelijako, napríklad aj spoznávaním kultúr ďalekých krajín. Irán medzi bežne vyhľadávané lokality nepatrí. Vedomosti našinca o tejto republike sú väčšinou chabé, nevylepšujú ich ani prevažne negatívne správy z našich médií. Ani tie však neodradili trojicu slovenských železničiarov, ktorí v priebehu dvoch týždňov navštívili 7 miest v Iráne. Blízkovýchodná krajina totiž skrýva aj nádherné poklady...

Perlou Iránu je mesto Esfahan s očarujúcimi mešitami, záhradami a s jedným z najväčších námestí na svete.

**O**d úpätia posvätej hory Ararat vo východnom Turecku odchádza 12-miestny mikrobús smerujúci do centra niekdajšej slávnej Perzie. Je preplnený. Medzi dvadsiatimi cestujúcimi sa tlačia aj traja cudzinci. Edmund Škreňo zo Železničnej energetiky Bratislava, Radoslav Bednarčík z TUI Prešov a Trebišovčan Pavol Musiejovszký zo ZSSK CARGO smerujú k hraniciam, aby sa podvečer dostali taxíkom do iránskeho Tabrízu. Vyhľadnutí po dvojdielnej ceste sa zastavili v reštaurácii. Tie sú pre Iráncov drahé, aj keď porcia za 3,5 € bola veľká. – **Majú dosť obmedzený výber, celé dva týždne sme s menšími variáciami jedli „chelo kebab“.** To je kuracie jedlo marinované a pečené na ražni, podávané s ryžou, pečenými paradajkami a cibuľou. A k tomu arab-

**ský chlieb, ten jedia so všetkým,** – opisuje Rado miestnu gastronómiu. Do mesta Zandžán, známeho výrobou nožov, sa viezli autobusom. Cesta im plynula rýchlo, pretože pustá krajina je preťatá 6-prúdovými diaľnicami. Iránski vodiči nepoužívajú smerovky ani spätné zrkadlá, klaksonom dávajú signál na odbočenie. Ale haváriu tam naši cestovatelia nevideli. – **Ľudia boli milí, priateľiví, na ulici bežali za nami, len aby sa pozdravili, podali ruku. Nemali sme pocit, že by nás chceli ošmeknúť. Vysvetľovali, že im to zakazuje islam, takže sme sa cítili bezpečne.** Najmä mladí študenti, čo vedeli trochu po anglicky, boli veľmi radi, pretože niektorí sa prvýkrát rozprávali s cudzincom, – približuje Edo mentalitu Iráncov, ktorú pocítili aj v čajovniach. – **Prihovárali sa nám, opísali najmä históriu miest. Odhadovali, že sme z Ruska, alebo iného východoeurópskeho štátu. Boli z nás takí unesení, že ako hostia sme mali všetko zadarmo,** – spomína Rado na čajovne s vodnými fajkami. Alkohol je tam prísne zakázaný, za pašovanie sú fyzické tresty. Aj naši železničiarí museli dodržiavať určité pravidlá. Pri fotení žien je lepšie vypýtať si súhlas.



V meste Kašan sú sprístupnené domy bohatých remeselníkov, obchodníkov a výrobcov kobercov. Bývala v ňom rodina so služobníctvom, teraz je v dome zriadené múzeum.

V religióznych mestách ženy zahalené šatkami uhýbali pohľadmi, no v turistickými centrách zasa vyslovene po nich pozerali, zdravili ich. Pri ceste cez



K originálnej atmosfére čajovni prispievala aj špecifická zandžánska hudba. Hudobníkom vôbec neprekážalo, ak si ich nástroje na chvíľu požičala aj trojica železničiarov – Edmund Škreňo, Pavol Musiejovszký, Radoslav Bednarčík (zľava). Žiaľ, ušiam ich tóny nelahodili.



Obrusy sa môžu vyrábať aj pomocou pečiatok s rôznymi vzormi, ktoré sa namáčajú do prírodných farieb a prítlačujú na bielu látku. Starí majstri sú hrdí na svoju robotu, ťažko sa s nimi zjednáva, v cene nepoľavia. Naším kolegom sa to podarilo.

Teherán do Kašanu, mesta s domami bohatých remeselníkov, si všimli, že mestský autobus je v strede predelený. V prednej časti sedeli muži, v zadnej ženy. Je neprípustné, aby ste sedeli vedľa cudzej ženy. Do najkrajšieho mesta v Iráne – Esfahanu, s očarujúcimi mešitami a záhradami, cestovali nočným vlakom. Kúpili si lôžka I. triedy, lenže ich miesta im obsadili domáci, aj napriek tomu, že boli na meno. Sprievodca to vyriešil svojsky, ponúkol im svoje kupé, kde mali nakoniec väčšie pohodlie. Šesťhodinová trasa v lôžkovom vozni ich vyšla na 2,5 €. Zaujímavosťou na iránskych železničiach je aj to, že železničné stanice sú prísne strážené a cestujúci pri vstupe do staničného objektu prejde kontrolou cez rampy. Po výlete do Perzepolisu, sídla perzských kráľov, sa dostali do Širázu, mesta záhrad a básnikov. Odtiaľ zasa leteli miestnou aerolinkou na ostrov Kiš v Perzskom zálive, blízko Dubaja. Samozrejme, letušky boli v čiernom a tváre si zakrývali šatkami. Po pobyte pri mori sa letecky sa cez Teherán a Istanbul vrátili na Slovensko. – **Iránci sú citliví, keď ich nazvú Arabmi. Oni sú Peržania, nasledovníci ríše, kde vzdelanosť a slušné spôsoby boli samozrejmosťou už pred 2500 rokmi. Kým my máme veľké medzery o ich živote, oni sa napriek obmedzeným možnostiam cestovania vypytujú cudzincov na ich životný štýl,** – uzavrel Edo rozprávanie o zážitkoch v Iráne.

[balky]

Foto: Edmund Škreňo, Radoslav Bednarčík



# Cestujeme všade tam, kam vedú koľajnice...

Keďže ma v Ž semafore zaujala rubrika Cestujte s nami, chcem sa aj ja, ako „štrekársky“ cestovateľ podeliť so svojimi zážitkami z precestovaných lokalít. Za svojho pôsobenia na železnici od roku 1970 som sa zúčastňoval i organizoval zájazdy s lôžkovými vozňami, ktoré patrili železničiarom. Veľmi účinne mi pomáhal dlhoročný priateľ Tomáš Gremeň, ktorý zvyčajne s nami na tieto zájazdy aj cestoval a bol zároveň vedúcim príslušného vozňa. Dnes môžem povedať, že tieto cestovateľské aktivity boli veľmi vydarené a pri potulkách v rámci Európy i krajín bývalého Sovietskeho zväzu som získal veľa priateľov z celého Slovenska. Boli to cestovatelia – železničiar, ktorí sa raz pridali a neskôr sme už spolu plánovali cesty.

## V Istanbule...

Ešte aj teraz sa mi vrývajú do pamäti úsmevné zážitky z huncútstiev, ktoré som pri niektorých zájazdoch popáchal. A keď sa stretne a reč sa zvrtnie i na ne, pospomíname napríklad na to, ako som v Istanbule na trhoch všetkých upozorňoval na zlodejov. Pri jednom stánku stála skupinka našincov, ku ktorým som sa potajomky priblížil, zozadu pristúpil blízko k jednému, strčil mu do vrecka nohavíc a ... Nastal súboj s rukou zlodeja vo vrecku a zadržaním pomyselného zlodeja a súboj tela za chrbtom s ešte neviditeľným a nezisteným zlodejom. Až po chvíli „zlodej“ povolil a keď to vystrašený kolega zbadal, komu patrí ruka už s uľahčením povedal: – Tibor, ty si taký

somár, však som mohol infarkt dostať od preľaknutia...

Môžete si predstaviť, že vozeň na tejto trase – Bratislava – Budapešť – Istanbul – Atény a späť bol tak vyťaženejší, najmä na ceste domov, že sme sa báli, či vôbec prejdeme cez hranice bez problémov. A to množstvo kožušín, zlata a podobne... trpeli sme, aby sme to nemuseli oželiť po zásahu colníkov. Ale, našťastie, vždy sme dobre skončili.

## Škandinávia

Začal som „pikoškou“, ale za veľmi vydarený zájazd považujem tzv. škandinávsky okruh, ktorý zanechal vo mne presvedčenie, že nám, našincom, ešte veľa chýba vo vzťahu k prírode. Zážitkom na tomto zájazde boli

nalodňovacie manévry do trajektu v Sasnitze, následne pokračovanie v trase do Stockholmu, odkiaľ sme sa v noci lodnou spoločnosťou previezli do Helsínk. Nástup na loď a jej útroby zanechali obrovské dojmy najmä u tých, ktorí sme prvýkrát cestovali loďou takého kalibru. Každý sme ju prirovnávali k slávnemu Titanicu. Vybavenie kasínami, obchodmi, stravovacími zariadeniami, herňami, zábavnými



Stockholm, ranná káva, ako ináč vo vlaku...

atrakciami rôzneho typu či diskotékami, jednoducho všetko ako na ulici veľkomesta sa nachádzalo na niekoľkých poschodiach úžasného plavidla.

Pri návšteve škandinávskych miest nás inšpirovalo množstvo krásnych momentov, ale každý skonštatoval, že sú to veľkomestá na mape Európy a právom sa považujú za najčistejšie. Všade vládol poriadok, čistota... dokonca pri vstupe na olympijský štadión Paula Nurmiho v Helsínkách sme priamo v areáli, na miestach pre divákov, v betónovom hľadisku našli tzv. stálych divákov v podobe rozkvitnutých stromov, ktoré obdivovali ladné pohyby pretekárov, pripravujúcich sa na preteky. U nás by takto posadené stromy určite padli za obeť ak nie betónovej výstavbe, tak divákovi. A tu stáli sťa nemá svedkovia úspechov fínskych olympionikov. Môžem sa pochváliť, že mnohí z nás sme si na tartanovej dráhe tohto historického štadióna aj zabehali.

No a čo uchvátilo mňa? Prešli sme celé Švédsko, dostali sme sa do najsevernejšieho miesta kam vedie železnica v Nórsku do Narviku, a môžem zodpovedne povedať, že počas tejto trasy nebolo vidieť žiadne smetisko či skládku. Dominovali upravené mestá, mestečká, dediny. Krajina sťa vymalovaná zelenou a jagajúcim sa slniečkom. Naozaj som závidel severanom túto krásnu scenériu.

## Železnicou do Moskvy, Rotterdamu, Kodane, Kyjeva...

K svojim cestovateľským skalpom môžem priradiť napríklad aj mestá ako – Moskva, Kyjev, Leningrad, Rostov pri



Jednou zo zastávok turistov, železničiarov, bolo najsevernejšie miesto Nórska, kam vedie železnica – Narvik.



Done, Budapešť, Varšava, Krakov, Sofia, Belehrad, Bukurešť, Istanbul, Atény, Rím, Benátky, Miláno, Paríž, Strasbourg, Stuttgart, Mníchov, Drážďany, Berlín, Barcelonu, Malagu, Monte Carlo, Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Zürich, Stockholm, Helsinki, Orebro, Malmö, Trelleborg, Kodaň. Všetky tieto mestá a ich krajiny som samozrejme navštívil ako inak, vlakom. Vlakom sme cestovali aj na rodinné dovolenky a navštívili sme mnohé lokality či už v Chorvátsku, Rumunsku, Grécku, Taliansku.

### Španielsko i Slovenský raj

Ale azda najlepšia dovolenka bola v Španielsku, konkrétne lokalita španielskeho pobrežia, blízkosť Gibraltáru. Veľmi na mňa zapôsobila rytmom nočného bezstarostného života vo víre tanca a popíjania rôznych drinkov na každom kroku. Samozrejme som písal o lokalitách v rámci Európy, ale vlakom mám precestované aj takmer celé Slovensko. Najkrajšie zážitky mám z dovolení so svojimi blízkymi hlavne z lokality krásneho Slovenského raja. Túry prielomom Hornádu ešte s malými deťmi na chrbte, to zanechalo svoje čaro spomienok najmä u nich. Na tieto zážitky spomínajú už teraz vo svojich 30 rokoch. Teší ma, že aj môj syn, ktorý pokračuje v rodovej tradícii – práci na železnici, ide v mojich šľapajach aj v dovolenkových a cestovateľských aktivitách.

Tibor ŠEVČÍK,  
prednosta ŽST Trnovec nad Váhom  
Foto: autor



Louvre je najnavštevovanejším múzeom na svete, pred niekoľkými rokmi ho navštívil aj Ing. Tibor Ševčík.

# Slovenskí železničiar na najvyššom vrchu Slovinska



Jedenásť slovenských železničiarov na najvyššom vrchu Slovinska, Triglavského NP a bývalej Juhoslávie – Triglave (2864 m). – Nepokorili sme ho, ale vystúpili naň s pokorou. Dva prsty na mojej ruke hovoria jasnou rečou, už som druhý raz na tomto kopčeku za 3 roky, – konštatuje Peter Ďurčák (prvý zľava).

Z denníka a fotoaparátu Petra Ďurčáka zo Závodu služieb železníc, ktorý tentoraz zorganizoval pre železničiarov náročnú trasu Julskými Alpami, najjužnejšou časťou Álp v Európe. Na neobvyčajné cesty nášho kolegu by sme potrebovali viac priestoru, ako sa zmesť do časopisu, ale dnes prinášame aspoň zopár záberov z Julských Álp. Ktovie aké postrehy nám privedie Peter z Nórska, kam cestoval iba pár dní po návrate zo Slovinska.



Ledvica – najväčšie zo siedmich Triglavských jazier.



Štvrtý deň. Odvážlivci pripravení vyškríabať sa na vrchol Triglavu pri chate Dom Planika (2408m) – náš druhý nočľah, vpravo náš cieľ – Starý pán Trihľavý (2864 m).



Zostup hrebeňovkou na Malý Triglav. Vľavo Triglavsky dom na Kredarici (2515m) – najvyššie položená chata v Slovinsku, pri nej dokonca postavená aj kaplnka.



# O prísnych pravidlách bol seminár i petanque

V Strečne sa počas dvoch dní 6. a 7. augusta stretli zamestnanci ÚIVP z celého Slovenska. Dôvodom bol seminár pre inšpektorov, ktorého cieľom bolo oboznámiť sa s novelizovaným zákonom o dráhach a s pripravovanou vyhláškou ministerstva dopravy o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti zamestnancov pri prevádzkovaní dopravy a dopravy na dráhe. O novinkách na túto tému zamestnancov ÚIVP informoval Ing. Dušan Dundek z O 510, GR ŽSR.

Informácie boli zamerané na vplyv novej legislatívy na interný predpis ŽSR Ok 2 Výcvikový a skúšobný poriadok ŽSR, ktorý bude musieť byť v stanovenom prechodnom období novelizovaný.

Otázky z radov inšpektorov boli smerované najmä na aktivity, ktoré realizuje inštitút (získanie, udržiavanie a overovanie odbornej spôsobilosti). Novelizácie a zmeny v zákonoch prinesú aj množstvo zmien v riadiacich aktoch ÚIVP. Tie sa budú týkať skúšobných poriadkov, po-

vinných školení, testových otázok, ale i e-learningového vzdelávania. Hospodárske výsledky za prvý polrok a ciele na ďalšie obdobie boli ďalším bodom seminára.

## Strieborné gule im učarovali

Po seminári sa pobyt zamestnancov ÚIVP už ďalej neniesol v duchu zákonov a predpisov, i keď prísne pravidlá dodržiavať bolo treba i naďalej. Lenže už nie vo veciach pracovných, ale práve naopak, pri relaxe. Tým bol pre takmer stovku inšpektorov turnaj petanque. Keďže strieborné gule a táto hra im učarovala už pred rokom, zorganizovali druhý ročník o putovný pohár riaditeľa ÚIVP v petanque.

- Som rád, že sme sa opäť stretli v pomerne vysokom počte. Okrem seminára máme možnosť si zasúťažiť a trochu zrelaxovať. Väčšina však oceňuje aj osobné stretnutia a možnosť neformálnych rozhovorov, keďže máme pracoviská po celom Slovensku a mnohí kolegovia nemajú veľa príležitostí na vzájomné stretnutia, - povedal PhDr. Pavel Díte, riaditeľ ÚIVP.



Tam, kde to nebolo jasné, pomohol meter...



Na seminári, ale i na petanque sa zúčastnili aj kolegovia z ČD, DVI (Dopravní vzdelávací inštitút). Pri rozlúčke nám ešte riaditelia spolu zapožovali. Zľava: PhDr. Milán Matoušek, generálny riaditeľ DVI, a PhDr. Pavel Díte, riaditeľ ÚIVP.

Keďže išlo o druhý ročník, väčšina už pravidlá poznala, a tak jednotlivé súboje prebiehali pomerne rýchlo. Tam, kde to nebolo jednoznačné, pomohol meter alebo rozhodcovia.

Najlepšie si s guľami počínali Zvolenčania: Miroslav Šimko a Stanislav Rácko, inšpektori pre školenie, ktorí si vygúľali prvenstvo. A tak si od minuloročných víťazov zo Žiliny prevzali putovný pohár. Hlavný organizátor podujatia Ing. Milan Debnár, vedúci SIP Strečno, sa teší na ďalší ročník, na ktorom sa predpokladá, že inšpektori budú zaobchádzať s guľami už ako profesionáli.



Po vyhlásení výsledkov ešte spoločné foto a pranie, aby sme sa o rok stretli opäť.

## Hľadáme spolužiakov! OZVITE SA!

Písal sa 1. január 1996 a my sme sa po prvýkrát stretli na výpravcovskom kurze v Gelnici.

Už sa píše rok 2009 a poniektorí sme sa stretli už päťkrát. Vo Zvolene, na Orave a v Súľovských skalách. Boli sme celkom dobrá partia, takže stále je na čo spomínať, a o čom sa porozprávať. Nie na všetkých však máme kontakt, preto chceme prostredníctvom Ž semaforu, aby ste sa nám ozvali aj ostatní spolužiaci - výpravcovia.

Neváhajte a ozvite sa! Budeme sa tešiť na ďalšie spoločné stretnutia. Ako za starých čias. Pripájame aj spoločnú fotografiu z poslednej stretávky z 10. júna tohto roku.

Kontakt: Ivana e-mail: <ivca991@azet.sk>

Rožky e-mail: <progano@gmail.com>, mobil: 0905 389522





# Železnica je môj život

Keď sme sa pri našich pravidelných služobných cestách stretávali, reč sa vždy krútila okolo práce. Ing. Ján Magura, vedúci SMÚ ŽTS TO Trebišov z Trebišova, patrí, ako sa hovorí k „starej poctivej generácii“, pre ktorú bola načas a v riadnej kvalite vykonaná práca zákonom. Čas však uteká a keď v kalendári prišiel dátum 17. júl, pre Jána Maguru to bol posledný deň v práci.



**O**dnasledujúceho dňa, ako s úsmevom dodal, nastúpil už ako dôchodca na trvalú dovolenku. Pre našich dlhoročných čitateľov nie je meno Ing. Jána Maguru neznáme. Vždy, keď sa čosi okolo trebišovských traťovákov dialo, v redakcii sme to vedeli. Ako jeden z mála (žiaľ!), vedúcich nám dával vedieť, kedy, kde a aká stavba ich čaká a vždy mal radosť, keď sa na stránkach nášho Ž semafor objavil článok a fotografie z prác, ktoré zabezpečovali „jeho“ ľudia. Stále tvrdil, že si to za vykonanú prácu zaslúžia.

Ing. Ján Magura pracoval na železnici od 4. júla 1966. Už ako chlapec mal jas-

nú predstavu, čo chce a bude v živote robiť, opravovať koľajnice. Po skončení stavebnej priemyslovky, kde vyštudoval odbor Trať a traťové hospodárstvo, nastúpil na Traťovú dižtanciu ČSD v Trebišove. Dnes sa môže pochváliť nádhernými 43 nepretržite odpracovanými rokmi ako traťovák. Čo pre neho znamenali? – Bol to celý môj život, – prezrádza na seba Ing. Ján Magura. – Práci som venoval všetok, často aj voľný čas, občas aj na úkor rodiny. Aj touto cestou patrí poďakovanie mojej manželke, ktorá sa starala o chod rodiny a výchovu detí. Práci traťováka som venoval celé svoje srdce, či už ako začínajúci majster, alebo

ako prevádzkový, alebo technický námestník na Traťovej dižtancii, taktiež aj ako jej náčelník a až do ostatného dňa v práci ako vedúci SMÚ ŽTS TO Trebišov.

Veľa by vedel hovoriť o svojej práci, o bežných opravách, ale aj o výnimočnej situácii na širokom rozchode, kde pred časom bolo potrebné naraz neodkladne vymeniť 1100 poškodených koľajníc. Príhoda je veľa, dobrých, ale i zlých. Na tie určite časom zabudne a v pamäti mu ostanú len tie dobré. Tak, ako Ing. Ján Magura ostane v pamäti spolupracovníkov, kolegov, kamarátov.

Vladimír SALZER, foto: autor

## Hasiči v akcii

**Hasičské útvary protipožiarnej ochrany železníc zaznamenali od začiatku roka do konca júla 590 výjazdov k požiarom, chemickým haváriám, technickým zásahom a asistenčným prácam.**



\* Dňa 15. júla ohlásili únik nebezpečnej látky zo železničnej cisterny. Na miesto bola vyslaná HJ ŽSR z Košíc, ktorá pri prieskume zistila, že ide o kyselinu sírovú. Zásahujúci hasiči museli pri zásahu použiť autonómne dýchacie prístroje RACAL a ochranné plynovesné obleky. Unikajúca látka bola okamžite zachytená do zbernej nádoby a miesto kde unikla, posypali sorpčnou látkou. Keďže sa cisterna nachádzala pod trolejovým napätím, bolo potrebné premiestniť ju, až potom sa začalo s ochladzovaním cisterny vysokým tlakom. Dôvodom úniku látky boli nedostatočne utiahnuté skrutky na prírube plniaceho hrdla, ktoré boli počas zásahu dotiahnuté a chýbajúce skrutky doplnené.

\* Na operačné pracovisko ZHÚ- Čierna nad Tisou ohlásili 5. júla o 17.13 požiar v meniarne. Po príchode na miesto zásahu bolo zistené, že išlo o požiar elektrických prístrojov a rýchlo vypínačov. Pred príchodom HJ bola vypnutá elektrická energia a požiar bol lokalizovaný pracovníkmi meniarne. Na likvidáciu požiaru použili prenosný snehový hasiaci prístroj. V mieste požiariska sa nachádzalo veľmi slabé zadymenie, preto nebolo nutné pou-

žiť autonómne dýchacie prístroje. Veliteľ zásahu nariadil prirodzené odvetrávanie.

\* Dňa 23. júla ohlásili únik nafty na ZHÚ Košice – HS Poprad. Veliteľ zásahu po vykonaní prieskumu rozhodol premiestniť cisternu mimo trolejové vedenie a začať ju ochladzovať vodou. Tým sa teplota cisterny, prevádzajúca naftu, znížila. Po ochladení cisterny, hasiči cisternu pomocou uvoľnenia poklopu nádrže od vzdušničili. Príruba poklopu nádrže a príruha vypúšťacieho ventilu boli dotiahnuté tak, aby nedošlo ku ďalšiemu úniku nafty. Na utesnenie bol použitý tesniaci tmel. Utesnená cisterna bola odovzdaná.

\* Hasičov zo Zvolena privolali 13. júla k požiaru rušňa (viď fotografia). Keďže sa nachádzal pod trolejovým napätím, na prvotný zásah hasičská jednotka použila hasiace prístroje CO2 a zariadenie AIFEX. Po vypnutí vedenia boli nasadené dva vysokotlakové prúdy vody a jeden prúd s penovým zmáčadlom. Počas zásahu nebol nikto zranený.

\* Dňa 26. júla hasičskú jednotku z Bratislavy vyslali k ohlásenému výskytu bomby na železničnej stanici Trnava. Po príchode na miesto zásahu hasiči v súčinnosti s ostatnými zložkami vykonali rad opatrení. Našťastie išlo iba o planý poplach, ktorý preveril pripravenosť a akcieschopnosť našich hasičov.

Ing. Juraj FABIÁN

Foto: Anton ANDRÁŠEK

## Aby stavbári nezablúdili...

**U**rčite ste to už na staniách videli. Po nástupišti utekajú ľudia obťažkani batožinou, ktorí pred chvíľou vystúpili z došlého meškajúceho vlaku. Majú naponáhlo, pretože ich čaká ďalší prípoj, stojaci pri inom peróne. K urýchlenému prestupu ich vyzýva aj staničný rozhlas, pretože vlak je už pripravený na odchod. V stresovej situácii sa cestujúci musia zorientovať v podchode, nabrať správny smer k ohlásenému nástupištiu a nastúpiť do pristavenej súpravy. To všetko v priebehu desiatok sekúnd. V podchode bratislavskej hlavnej stanice by k lepšej orientácii mali napomáhať aj reliéfne smerovky k nástupišti. Mali, lenže...

Nevedno, či otrasy z vlakových súprav, alebo lepkavé prsty „tiežcestujúcich“ čísla jednotlivých nástupíšť trochu preriedili. Vlastne, ostalo už len jediné – štvrté.

Paradoxne, práve to, ktoré je momentálne pre rekonštrukciu uzavreté. Cestujúcim bežiacim k vlakom je síce táto informácia nanič, ale možno uľahčuje pohyb stavbárov po stanici, najmä aby trafili na r o z o - stavané š t v r t é n á s t u - pište...

(balky)







## FOTO HÁDANKA



### 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 **E-mail: zsemafor@zsr.sk**

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na otázky, ktoré sme dostali doteraz, budeme odpovedať po získaní všetkých potrebných vyjadrení v nasledujúcom čísle.

### Správna odpoveď júlovej fotehádky je:

Železničná stanica Kapušany pri Prešove.

**Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:** Jozef MAČO z Demjaty.  
**Blahoželáme!**

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

**Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?**

-Pán policajt, pán policajt! - dobehne k železničnému policajtovi mladík - práve mi spreď stanice ukradli bicykel!  -Vy ale máte šťastie človeče. Pozrite...  <b>(dokončenie v tajničke).</b>				<b>Pomoc:</b> ante, Aser, Atum	hebrejský kmeň	riečny kórovec	Associated Press (skr.)	starý les	<b>Pomoc:</b> Akis, aven, Aša	zvislá jaskyňa	pohyb vzduchom	zn. elektrón- voltage	ostrov Indonézie	rímsky boh lásky			
				černoch (rusky zastar.)					stromo- radie								
				1.časť tajničky													
				koncovka zdrobnelín MOL ČR			zatykač (zastar.) hrešila								predložka (vnútri) príbytok baču		
<b>Jozef Vysočani</b>	slovná skomole- nina (expr.)	malomo- cencstvo	plúž primát		nepohlavný zrod pred (latinsky)						pohrebná hostina meno Vergília						
notes, zápisník					severská jedn.dĺžky syn boha Fauna					molybdén (zn.) buničina			heliopolský praboh	mládež			
fosfid rénia				epocha triasu sídlo v Rusku						pastier oviec hluk, hurhaj							
Európsky parlament (skr.)			aktá (česky) irídium (zn.)					zvláštnosť argón (zn.)									
2.časť tajničky																	
meno básnika Ševčenka						koráb					lovkyňa perál						





31

Slávka HAŠKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 2007, pracovala som ako dozorkyňa výhybiiek v ŽST Haniska pri Košiciach a od tohtoročného júla pracujem na AO Spišská Nová Ves ako samostatná správna zamestnankyňa.
2. Som dievča do koča aj do voza, a to nie len v domácnosti, spoločnosti, ale aj v práci. Nič, čo nie je v rozpore so zákonom, mi nie je cudzie.
3. Rada sa vzdelávam (aj samostatne), veľa čítam, mám rada veselú spoločnosť, prírodu, šport, a všetko čo „žije“.
4. V súčasnosti som na novom pracovisku, takže nemám ešte veľký prehľad, ale kolektív ma prijal dobre, a tak niet čo riešiť! Ale možno čas ukáže...



32

Monika KANDRÍKOVÁ

1. Železničkarkou som od roku 1981. Začínala som ako operátorka, vypravovala som vlaky a od roku 1991 som inšpektorkou pre školenie na ÚIVP, IV Košice.
2. Som optimisticky naladený ľudomil. Neznášam hádky, zlú atmosféru...
3. Milujem slnko, vodu, vzduch a všetky aktivity s tým spojené. Rada si zahrám kolky, bowling, ale i futbal. A veľmi rada tancujem a čítam knihy.
4. Prísne by som potreštala zamračených a nahnevaných ľudí. Najmä tých, ktorí sú už pred vstupom na pracovisko zlostní a zlú náladu šíria aj počas dňa, často bezdôvodne.

# TVÁR ŽSR

## 5. ROČNÍK SÚŤAŽE!

### Súťaž je uzavretá!



Dnes predstavujeme poslednú skupinu súťažiacich piateho ročníka Tvár ŽSR. V septembrovom čísle uvidíte kompletnú zostavu súťažiach, v októbri zverejníme rozhodnutie poroty i výsledky hlasovania. Zároveň predstavíme víťazov v ženskej i mužskej kategórii. Hlasovanie bude trvať do 1. októbra.

### HLASUJTE! Pošlite hlas svojej favoritke či favoritovi a zabezpečte im postup do finále.

Podmienky hlasovania:

Hlasujte telefonicky, e-mailom alebo písomne na známe kontakty redakcie (sú v tiráži). Napíšte alebo nadiktujte svoje meno, priezvisko a adresu pracoviska. Zaradíme vás do žrebovania o malý darček, ktorý vám odovzdajú víťazi. Svojím hlasom rozhodnete o čitateľských víťazoch v ženskej i mužskej kategórii, ale i o tom, ktorí dvaja postúpia do finále a prežijú víkendový pobyt v Strečne.

O ďalších finalistoch rozhodne porota, ktorú predstavíme v nasledujúcom čísle.



33

Anna PALLEROVÁ

1. Od roku 2008 pracujem v ŽSR ako dozorkyňa výhybiiek v železničnej stanici Sklené pri Handlovej.
2. Som rodinný typ, veselej povahy, mám rada humor.
3. Rada jazdím na motorke, mám rada prírodu, knihy a rada varím.
4. Prialo by som si rekonštrukciu staníc a sociálnych zariadení pre kolegov v stanici a na odbočke Dolná Štubňa.



34

Ľubica FOLTÍNOVÁ

1. Od roku 2005 pracujem na ÚIVP v Bratislave na oddelení ľudských zdrojov a riadenia kvality ako odborný referent starostlivosti o zamestnancov.
2. Som športový typ a nemám rada pesimistických ľudí.
3. Rada športujem, súťažím, chodím na turistiku a tancujem.
4. Mám okolo seba dobrých ľudí a budem rada, keď mi to tak dlho vydrží.



35

Ing. František NEMETH

1. V ŽSR pracujem od roku 1990. Svoju kariéru som začal ako signalista, neskôr ako výpravca vlakov. V súčasnosti pracujem ako vedúci referent špecialista na odbore stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR.
2. Charakterizovať sám seba je dosť náročné, preto túto úlohu prenechám môjmu okoliu.
3. Vo svojom voľnom čase sa najradšej venujem športu. Určite si nenechám ujsť príležitosť zahrať si futbal či hokej, alebo si zacvičiť vo fitnesscentre.
4. Na svojom pracovisku som spokojný, momentálne nepovažujem za potrebné niečo zmeniť.



1. V ŽSR pracujem od 15. 7. 2007 vo funkcii, ktorá vonkoncom nie je všedná. Som totiž jediná archivárka v rámci ŽSR.
2. Som typický kozorožec. Spoľahlivá, systematická, ale aj trochu tvrdohlavá a konzervatívna.
3. Rada čítam, najmä detektívky a historické romány, tiež si pozriem aj dobrý film. Mám rada nenáročné túry, ktoré spájam s obľúbenou grilovačkou.
4. Zmodernizovať vybavenie archívu a tiež vybudovať bádateľňu pre bádateľov, aby mohli študovať v lepších podmienkach.



36

Mgr. Daša  
VELIKOKOVÁ

1. Na železnici som od roku 1998, v súčasnosti pracujem ako výpravkyňa v Čečejovciach.
2. Ťažko charakterizovať samu seba..., ale som v pohode a snažím sa s každým vychádzať dobre, a vždy s úsmevom.
3. Lyže, bicykel, korčule, voda, ale najmä pieskovisko. Chystám sa na druhú materskú a na vysokú, bude to veselé...
4. Bolo by toho veľa, ale sme super kolektív, len akosi máme na seba málo času.



37

Monika SUCHARDOVÁ



38

Bc. Dominika  
KALAVSKÁ

1. Na železnicu som bola prijatá zhruba pred rokom ako absolventka VŠ. Pracujem na ÚIVP Bratislava, pracovisko psychológie vo Zvolene. Po skončení absolventskej praxe nastupujem do kurzu pre výpravcov.
2. Snažím sa byť vo všetkom originálna.
3. Najradšej trávim čas s priateľmi buď v prírode, alebo si ideme niekde posedieť. Mám rada hudbu.
4. Zatiaľ som nezistila žiadne nedostatky.



39

Jana DETVAJOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1990, v súčasnosti ako systémová špecialistka na oddelení ľudských zdrojov a služieb na Železničnej energetike v Bratislave.
2. Myslím si, že som spoločenský typ, úprimný človek a snažím sa nerobiť druhým to, čo nechcem, aby iní robili mne.
3. Mám rada pohyb. Rekreačne hrávam bedminton, bowling a občas si zalyžujem.
4. Menšie úpravy by sa určite zišli, inak nemám čo meniť.



40

Ľudmila MIŠINOVÁ

1. V ŽSR pôsobím 11 rokov, v súčasnosti ako odborná referentka GR ŽSR, O 140.
2. Som spoločenská, veselá, v kolektíve obľúbená, starostlivá, rada sa učím nové veci.
3. Spievam a milujem operu, venujem sa záhradke a môjmu psíkovi Gerimu, vo voľnom čase učím v detských jasličkách a skypujem so svojou vnučkou Miškou a neuveríte, ale aj rada upratujem.
4. Priala by som klimatizáciu do kancelárie a prácu by som si vedela predstaviť aj bez fabasoftu.



41

Ing. Viera  
HOLUBOVÁ

1. Keď sa starý rok s týmto rokom stretol, nastúpila som na odbor stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR ako vedúca referentka - špecialistka na oddelení vzťahov so štátom.
2. Ako by som sa charakterizovala sa dozviete, keď ma spoznáte osobne.
3. Moje záľuby „sú jasné“: SAP-modul FI, CO a BW, Fabasoft a Intranet s IRA.
4. Lepší, veselší, priateľskejší a hlavne pracovitejší kolektív som ešte nevidela, tak niet čo meniť?



42

Emília HRIADELOVÁ

1. Na železnici pracujem od roku 1987 v Železničnej stanici Oslany, ako dozorkyňa výhybiiek.
2. Som priateľská, mám rada humor a rada sa zasmejem, často aj na seba.
3. Z každého rožka troška. Záhrada, domáce práce, orientálny tanec, občas bicykel.
4. Čo by som zmenila? Je toho viac, ale nemám takú moc.



43

Jana HRIVŇÁKOVÁ

1. Na železnici pracujem od roku 1988 nepretržite ako signalistka v Železničnej stanici Zvolen.
2. Som rodinný typ, ktorý nevydrží dlho sedieť a stále musím niečo robiť.
3. Rada varím, upratujem, starám sa o dcéru a svoju polovičku.
4. Nič by som nemenila, naopak, bola by som rada, keby nám nezrušili Zvolen - východ.



44

Iveta ONDÁKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 2004, ako vedúca kuchyne v SIP Strečno.
2. Som veselej povahy, optimisticky naladená, spoločenská.
3. Mám rada prírodu a väčšinu voľného času venujem svojim deťom.
4. Pracujem vo výbornom kolektíve, ale vedela by som aj čo-to zmeniť.



45

Bc. Ivana  
JANČAROVÁ

1. Na ÚIVP pracujem od roku 2002 ako vedúca referentka controllingu.
2. Nič ľudského mi nie je cudzie.
3. Mám veľa koníčkov, ktoré teraz musia ustúpiť pred skončením štúdia na VŠ.
4. V súčasnej dobe si človek musí vážiť to, čo má a ja sa snažím si to vážiť.



# FOTO mesiaca

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

Dnes je obálka vytvorená zo štyroch zaujímavých fotografií, ktoré nám zaslali naši kolegovia.



Haf, konečne prichádza aj ten môj.

**Martin BALKOVSKÝ**



Leto v úrade, úrad v lete alebo klimatizácia na Klemensovej 8 v Bratislave

**Jaroslav KNÍŽ**



Žalúzie v rušni...

Ktovie, či si tieto holuby hrkútajú o železnici?

**Štefan MORE**