

železničný

november 2010

semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XX.

Máme nový odbor

Pomôžte kolegom!

Dobyli sme pevnosť Strečno

Svah nad traťou zabalili do siete

O novembri iba tak...



Pri písaní tohto editoriálu som si spomenula na ten minuloročný - november. Presne si spomínam, že som sa v ňom pýtala na to, či si pamätáte, ako ste prežili november v roku 1989. Išlo samozrejme o spojenie s Nežnou revolúciou. Aj preto by asi nebolo na mieste opäť sa vracieť k tejto téme. Avšak nedá mi, keďže na strane 11 máme opäť v rubrike Z archívu ŽSR niekoľko zaujímavých spomienok na toto obdobie, ktoré sú zaznamenané v pamätných knihách železničných staníc. Najviac ma zaujalo to, ako sa niektorí železničiarci ťažko lúčili s ukončením socialistických súťaží a mrzelo ich, že ani tá posledná v roku 1989 už nebola vyhodnotená za celý rok. Nestihla som sa spýtať, čo bolo náplňou týchto súťaží, ale nechám si to na inokedy, možno na ďalší november.

November má, okrem toho revolučného, aj množstvo ďalších významných prívlastkov a pripomenutí. Tak napríklad Martin si článkom na štrnástej strane spomenul, že trinásty deň v mesiaci si pripomínajú zrakovo postihnutí ako Medzinárodný deň nevidiacich. Snažil sa očami nevidiacich a zrakovo postihnutých ľudí priblížiť ich pohyb po našich železničných staniciach. Aj napriek tomu, že moderných staníc ešte nie je veľa, je potešujúce, že na tých zrekonštruovaných sa myslí už aj na tých hendikepovaných cestujúcich, a to prostredníctvom mnohých reliéfnych prvkov, staničných rozhlasov, vodiacich pásov a samozrejme použitím Braillovhovho písma, napríklad na tlačidlách výťahov.

Ten tohtoročný november je na rozdiel od tých predchádzajúcich azda aj čosi teplejší. A práve krásne jesenné počasie využili naši kolegovia na práce v teréne, pretože pred zimou je naozaj čo robiť. Tak napríklad naši kolegovia - horolezci. Ozaj, vedeli ste, že niektorí tunelári musia mať a j horolezecký výcvik? Som rada, že dvoch z nich Lukáša Slávika a Andreja Hrízu sa nám podarilo zachytiť pri spevňovaní svahu nad traťou pri Čachticiach, a tak máme na obálke našich kolegov pri netradičnej činnosti. Aj týmto bansko-bystrickým tunelárom pomohla priazeň počas tohtoročného novembra. A nech je počasie ďalších dní akékoľvek, prajem vám príjemné čítanie a veľa pohody do ďalšieho obdobia.

Dana Schwartzová

Najvyšší orgán železníc v novom zložení

Správna rada je najvyšší orgán Železníc SR. Má deväť členov – šiesti členovia sú odborníci z odvetvia dopravy, financií, bankovníctva, hospodárstva a práva, traja sú volení zástupcovia zamestnancov železníc. Členov Správnej rady vymenúva a odvoláva minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, z nich troch menuje a odvoláva na základe návrhu vychádzajúceho z volieb vykonaných kolektívom zamestnancov.

Ján Figeľ, minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, vymenoval 8. októbra šiestich nových členov SR ŽSR.

Funkciu predsedu Správnej rady ŽSR zastáva Ing. Jozef Beliš, podpredsedom je Ing. Peter Klinka.

Ďalšími novými členmi sú: Ing. Miroslav Barcaj, Ing. Peter Guttman, JUDr. Andrea Vitková, JUDr. Ľuboš Dojčan. Členmi sú aj traja pôvodní členovia, ktorí sú volení z radov odborných organizácií: Ing. Darina Fabuľová, Mgr. František Zaparanik, Mgr. František Petroci.

Kancelária Správnej rady (SR) ŽSR zabezpečuje administratívno-technickú činnosť SR ŽSR. Na čele Kancelárie SR ŽSR je jej tajomník. Generálna inšpekcia

SR ŽSR vykonáva inšpekciu a kontrolu v organizačných jednotkách ŽSR v súlade s požiadavkami a závermi SR ŽSR, zabezpečuje úlohy súvisiace so skvalitnením systému riadenia a dodržiavania legislatívnych ustanovení zapracovaných do rezortných predpisov a noriem, kontroluje realizáciu rozhodnutí SR ŽSR a dáva návrhy na ich plnenie. Riadením Generálnej inšpekcie SR ŽSR je poverený jej generálny inšpektor. Funkciu generálneho inšpektora SR ŽSR zastáva Ing. Dušan PAJDLHAUSER, tajomníčkou SR ŽSR je Mgr. Ladislava Cengelová.

(red)

Vzácná návšteva

Voktóbri navštívil generálneho riaditeľa ŽSR Vladimíra Luptáka bývalý prezident Slovenskej republiky Rudolf Schuster. Keďže R. Schuster sa aj ako prezident zaujímal o dianie na železnici a často využíval železničnú dopravu na cestovanie z Košíc do Bratislav, zaujímal sa aj o súčasnú situáciu vo firme.

Uvítal aj stretnutie s členmi Správnej rady ŽSR. Aj keď išlo o zdvorilostnú návštevu, bývalý prezident vyjadril porozu-

menie v súvislosti s riadením najväčšej firmy a zaprial novému vedeniu veľa úspechov. V závere návštevy si ešte zaspomínal na cestovanie prezidentským salónnym vozňom a venoval generálnemu riaditeľovi svoju knihu, ktorá obsahuje zápisky a fotografie z jeho ciest. Aj Rudolf Schuster prijal dar v podobe knihy - Dejiny železníc na území Slovenska.

(LC), foto: Lubomír MITAS



Naším cieľom je ponúkať atraktívnu železničnú sieť

Informácie o vzniku nového odboru na Generálnom riaditeľstve ŽSR ste už mohli zaregistrovať na dokumentačnom serveri. Odbor obchodu s číselným označením O 450 vznikol vyčlenením oblasti obchodu z existujúceho Odboru dopravy GR ŽSR. Ing. Ján Simčo, PhD., riaditeľ novovzniknutého odboru nás infomoval nielen o dôvodoch jeho vzniku, ale aj o organizačnej štruktúre, cieľoch a kľúčových aktivitách tejto zložky.

■ Odbor obchodu vznikol k 1. novembru, čo bolo dôvodom jeho vzniku?

- Hlavným zámerom vytvorenia, resp. vyčlenenia Odboru obchodu z existujúceho Odboru dopravy je zintenzívnenie obchodnej a akvizičnej činnosti s dopravnými trasami, ktoré sú v ponuke a predaji manažéra železničnej infraštruktúry ŽSR. V súčasnosti počet dopravcov a výkony v sieti ŽSR v osobnej a predovšetkým v nákladnej doprave nie sú dostatočné na to, aby sme reálne mohli hovoriť o atraktivite využívania slovenskej železničnej infraštruktúry, predovšetkým v tranzite tovaru. Práve nový regulačný rámec pre jej používanie a spolpláňovanie v SR od 1. januára 2011 dávajú historickú možnosť pre ŽSR svojou činnosťou zatraktívniť železničnú sieť, a tým získať dodatočné výkony. Záujem o slovenskú

železničnú dopravnú cestu očakávame predovšetkým z titulu konštrukcie ceny za dopravnú cestu, kde dôraz už nie je kladený na vlakový kilometer, čo je vzdialenosť prejdená vlakom s určitými parametrami. V regulačnom rámci zároveň dochádza k vyčleneniu tzv. doplnkových služieb (služieb posunu a technickej kancelárie), ktoré sú deregulovanou službou ŽSR. Užívatelia budú platiť len za to, čo v skutočnosti využívajú. Odbor má dve oddelenia, oddelenie marketingu dopravných služieb a oddelenie predaja dopravných trás.

■ Čo bude odbor zabezpečovať, aké sú jeho hlavné úlohy?

- Odbor zabezpečuje niekoľko kľúčových aktivít. Predovšetkým ide o marketing dopravných služieb v sieti ŽSR



Ing. Ján Simčo, PhD., riaditeľ O 450 GR ŽSR

so zabezpečením sieťového vyhlásenia, komplexného zabezpečenia komunikácie s dopravcami, vrátane zmlúv o prístupe na železničnú infraštruktúru, OSS (OneStopShop - obchodná kancelária) na predaj ad-hoc trás. Ďalšou úlohou je konštrukcia grafikonu vlakovej dopravy (GVD) v osobnej a nákladnej doprave, s komplexným zabezpečením pomocok GVD a vypracovávanie cestovného poriadku verejnej osobnej dopravy. V neposlednom rade je to zabezpečenie špeciálnych dopráv, kde sa vyžadujú špeciálne podmienky a opatrenia pri preprave zásielky po železničnej infraštruktúre.

(sch)

Novembrové zmeny vo vedení firmy

Generálny riaditeľ Železníc SR Vladimír Ľupták odvolal dňa 31. októbra z funkcie riaditeľa Železničnej energetiky Bratislava Ing. Ivana MANÍKA, PhD. Novým riaditeľom sa stal od 1. novembra Ing. František STRUČKA. K tomu istému dátumu bol odvolaný z funkcie riaditeľa Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Peter MOLDA a súčasne ho týmto dňom generálny riaditeľ vymenoval do funkcie riaditeľa Úseku generálneho riaditeľa ŽSR.

Ing. Antona KUKUČKU k 1. novembru generálny riaditeľ menoval do funkcie riaditeľa Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR. Od 1. novembra sa na generálnom riaditeľstve zriadil nový odbor - Odbor obchodu. Generálny riaditeľ vymenoval do funkcie riaditeľa tohto odboru Ing. Jána SIMČA, PhD.

Hodinovou mzdou pomôžeme kolegom v núdzi!

Pomôžte kolegom!

Blíži sa obdobie vianočných sviatkov a jeho atmosféra prináša so sebou aj chvíľky na zamyslenie.

Mnohí z tých, ktorých denne stretávame v práci, sa musia vyrovnáť s ťažkými životnými osudmi, s nevypovedanými smutnými skúsenosťami. Nehoda, úraz alebo nešťastie v rodine dokážu vniesť smútok aj do obdobia najkrajších sviatkov v roku. Buďme solidárni a pomôžme im hodinovou mzdou.

Vianočnú akciu organizuje fond SOLIDARITA už od roku 2000 a vždy sa stretáva s pochopením zo strany železničiarov. Svojimi príspevkami stále dokazujú, že ich osud kolegov nenecháva ľahostajnými. Veríme, že aj v tomto roku sa väčšina zamestnancov železníc rozhodne prejaví spolupatričnosť práve poukázaním svojej hodinovej mzdy na účet fondu prostredníctvom svojich mzdových učtárni. Je to výnimočný spôsob, ktorým dokážeme odhodlanosť a ochotu stáť pri kolegoch, ktorí sa náhle ocitli v nepriazni osudu. Veď pozitívnych príkladov máme medzi železničiarimi, ktorým SOLIDARITA pomohla, niekoľko desiatok. O niektorých z nich vám napíšeme v decembrovom čísle.

Z Banskej Bystrice sa do Kostiviarskej

Tento úsek je súčasťou výstavby nových mostov



Na stavenisku sa denne pracuje takmer nepretržite. Ťažké stroje robia od rána do neskorých poobedňajších hodín. Výstavba sa dotýka aj železničnej trate, preto je na úseku Banská Bystrica – Kostiviarska železnica od 15. novembra do 8. decembra vylúčená z prevádzky.

Súčasťou výstavby rýchlostnej cesty R1 na úseku 4 Banská Bystrica – severný obchvat sú aj dva nové mosty na trati medzi železničnými stanicami Banská Bystrica a Kostiviarska. V km 3,691 bude vodičom k dispozícii klenbový most, nachádzajúci sa pod traťou.

V aprílovom čísle sme vás informovali o tom, ako napreduje výstavba rýchlostnej cesty R1 medzi Banskou Bystricou a Nitrou. Najmä preto, že obrovskému projektu ustupujú nielen menšie stavby, ale aj železnice. Kým pred polrokom Slovenské tunely, a.s., museli kvôli obrovskému stavebnému projektu opraviť aj 350-metrový úsek tunela medzi Banskou Bystricou a Diviakmi, v týchto dňoch v meste pod Urpínom budujú dokonca dva nové mosty, ktorých súčasťou je železničná trať. Ide o rozsiahlu stavbu a práve teraz prebieha jej plánovaná B etapa.



Zástupcovia spoločností, ktoré stavbu realizujú, (zľava) Ing. Ivan Očenáš, Ing. Tomáš Dzurňák a Ing. Peter Kadáš, dopravný námestník ZST Banská Bystrica, nad projektom výstavby.

Most na trati v km 3,262 a klenbový most pod traťou v km 3,691 buduje firma D&D Košice, ktorá v apríli tohto roka v etape A najskôr na jednom mieste vytvorila provizória z IP nosníkov v dĺžke 22 metrov a inde zasa provizória zo ŽM – 16 nosníkov v dĺžke 48 metrov. Aby došlo k súčasnému masívnemu budovaniu mostov, v prípade mosta na trati bola potrebná aj úprava železničného zvršku pre založenie spodnej stavby a v prípade klenbového mosta bolo nutné spevniť svah. – **Práce v tomto období boli veľmi náročné, pracovali sme do neskorých nočných hodín. Nehovoriac o tom, že sme bojovali s ílovitou pôdou, na ktorú sme pri prvých merniach nenarazili,** – zhodnocuje práce v teréne majiteľ firmy D&D Košice Ing. Tomáš Dzurňák.

V súčasnosti sa v prípade klenbového mosta pod traťou robí demontáž železničného zvršku a mostného provizória, zriaďujú sa podperné konštrukcie,

Železnicou nedostanete



Výstavba je o to ťažšia, že rýchlostná cesta sa stavia priamo nad cestnou komunikáciou počas bežnej premávky vozidiel.

prebieha tiež demontáž záverných múrikov, zriadenie úložného prahu a podperných konštrukcií či železničného násypu, pokládka podvalov a koľajových pásov a iné práce až po zaťažkávaciú skúšku. V prípade mosta na trati sa zrealizovala demontáž železničného zvršku a mostného provizória, stavba a betonáž nosnej konštrukcie a krídel nosnej konštrukcie a taktiež množstvo iných prác vrátane zriadenia železničného zvršku, úpravy geometrickej polohy koľaje, zvárania, zriadenia zábradlí až po zaťažkávaciú skúšku. Všetky tieto práce si aj v súčasnosti, rovnako ako v apríli, vyžiadali výluku, ktorá bude medzi Banskou Bystricou a Kostiviarskou trvať 35 dní. Z prevádzky je na tejto trati odrieknutých 18 vlakov a medzi Banskou Bystricou a Uľankou nejazdia 2 vlaky. Cestujúci sú tak odkázaní na náhradnú autobusovú dopravu. Medzi odrieknutými vlakmi je aj vlak, ktorého súčasťou je priamy lôžkový vozeň ČD do Prahy. Cestujúci tak musia na tento spoj nastúpiť vo Zvolene alebo využiť náhradnú autobusovú dopravu a na tento vlak nastúpia opäť v Diviakoch, odkiaľ už cesta pokračuje až do Prahy. Výluka sa skon-

čí 8. decembra. Keďže sa táto náročná výstavba dotkla a ešte vždy dotýka takmer všetkých železničných zložiek v regióne, požiadali sme o zhodnotenie náročného obdobia aj prednostku železničnej stanice Banská Bystrica Ing. Jarmilu Kornietovú. – **Táto výluka kladie zvýšené nároky na výkon dopravnej služby výpravcov nielen v železničnej stanici Banská Bystrica a Zvolen, ale vo všetkých nácestných železničných staniách, ktorých sa výluka dotýka. Dochádza k celkovej**

zmene organizácie práce a technologických postupov úkonov z dôvodu zmeny obrátov súprav, vozňov a HDV. V nácestných železničných staniách si výpravcovia musia včas overiť prípadné zmeny v radení vlakov. Z tohto dôvodu je potrebné prispôsobiť obsadenie dopravných koľají vzhľadom na križovanie vlakov v jednotlivých staniách. Zvýšenú pozornosť musia výpravcovia venovať aj zadávaniu údajov do aplikácií EDD a WEMU, a samozrejme, netreba zabudnúť na včasné informovanie cestujúcich o zmenách vo vlakovej doprave prostredníctvom staničného rozhlasu. Všetko úsilie zo strany zamestnancov ŽSR je zamerané predovšetkým na bezpečnosť železničnej dopravy, minimalizáciu meškania vlakov osobnej dopravy,

ktoré má negatívny vplyv na plnenie GVD, a v neposlednom rade na spokojnosť cestujúcej verejnosti. Dúfam, že keď 8. decembra túto výluku ukončíme, ukončíme ju bez mimoriadností a budeme môcť konštatovať spokojnosť s jej priebehom, a vysloviť poďakovanie všetkým zamestnancom za odvedenú prácu tak, ako sa nám to podarilo počas prvej A etapy na jar tohto roku.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ,
foto: Vladimír SALZER

Druhý z novovybudovaných mostov sa nachádza v km 3,262. Po jeho dokončení bude pod ním viesť nová cestná komunikácia, napájajúca sa na novú rýchlostnú cestu R1.



Svah zabalili do siete tunelári na lanách

Už vyše 80 rokov odolávajú skalné bralá Bielych a Malých Karpát nad traťou z Nového Mesta nad Váhom cez Myjavu do Veselí nad Moravou neustálemu ataku erózie a zvetrávania. Narušený svah pri Čachticiach však už ohrozoval bezpečnú jazdu vlakov, preto ho v novembri spevňovali banskobystriční tunelári.

Železničnú spojnicu Moravy a Slovenska vybudovali v rokoch 1923 až 1929 so zámerom odľahčenia trate cez Vlársky

priesmyk. V mimoriadne náročných morfológických a geologických podmienkach je až 42% trate vedených v oblúkoch,

uhýbajúc hrebeňom Bielych a Malých Karpát. Väčšina brál, týčiacich sa nad železnicou, zatiaľ odoláva dlhodobej erózii a zvetrávaniu, no skalná stena nachádzajúca sa medzi stanicou Čachtice a zastávkou Višňové už bola natoľko narušená, že uvoľnené balvany ohrozovali bezpečnosť železničnej dopravy. V novembri ju preto banskobystriční tunelári zabezpečili zaistovacou sieťou. – **Horolezeckou technikou sme na sva-**



Na upevnenie zaistovacej siete v 15-metrovej výške je nevyhnutný horolezecký výcvik. Tunelárov (zľava) Lukáša Slávika a Andreja Hrízu (aj na obálke) usmerňovali kolegovia ten zospodu, z trate.



Počas traťových výluk tunelári natiahli na svahu takmer 400 m² zaistovacej siete.

hu odstránili porast a navrtali diery. Do nich sme nalievali nevýbušnú zmes, ktorá svojou rozpínavosťou pri chemickej reakcii trhala uvoľnené kamenné bloky. Do steny zbavenej zvetralín sme potom navrtali otvory pre CKT – kotvy, na ktoré sme upevnili kotviace lano a následne ocelové siete, – vysvetľuje pracovný postup Ing. Miroslav Bosík, vedúci SMÚ ŽTS TuO Banská Bystrica. Pravidelné nákladné vlaky či rýchliky kľukatiace sa na nádhernou krajinou sú síce už len spomienkou, no prevádzkovateľné osobné motoráčky už nemusia jazdiť uvedeným úsekom zníženou traťovou rýchlosťou a s rizikom, že ich zasypú uvoľnené skaly.

(balky), foto: autor

V Bratislave obnovená časť Starej aj Novej spojky

Cez víkend 6. a 7. novembra bolo medzi bratislavskou hlavnou stanicou a stanicou Bratislava Nové Mesto odrieknutých 7 osobných vlakov. Dôvodom bola rekonštrukcia spojovacej koľaje, tzv. Starej spojky, medzi hlavnou stanicou a odstavným koľajiskom. Nasledujúci víkend sa traťováci z SMÚ ŽTS TO Bratislava presunuli na susednú koľaj, aby obnovili tzv. Novú spojku.



Jozef Tanáč a Martin Škrabák (zľava), jedna z dvojíc traťových robotníkov SMÚ ŽTS TO Bratislava, ktoré s pomocou koľajových žeriavikov vymieňali koľajnicový pás.

Spojovacie koľaje Starej a Novej spojky sú azda najvyťaženejšie v obvode bratislavskej hlavnej stanice. Po nich sa presúvajú nielen samotné rušne, ale aj súpravy vychádzajúcich aj končiacich osobných vlakov. – **Počas víkendov je frekvencia vlakov najmenšia, preto sa**



Majster Ľudvík Rigó (druhý zľava) riadil rekonštrukčné práce vrátane strojného dotahovania upevňovadiel v podaní Milana Vrábela.

rekonštrukcia koľají začínala v sobotu. Technologický postup rátal aj s pristením plošinových a výsypných pracovných vozňov na koľaj spájajúcu hlavnú stanicu s Novým Mestom. Dôsledky tejto koľajovej výluky, ako sú návoz súprav deponovaných v Novom Meste odklonom cez Raču či odrieknutia a meškania vlakov, by cestujúci v pracovné dni jednoducho nezvládli, – ozrejmuje netradičné termíny prác Ing. Pavol Országh, prednosta bratislavskej hlavnej stanice. Počas 3-dňovej nepretržitej výluky Starej spojky traťováci obnovili 90 metrov koľaje. – **Opotrebované koľajové polia sme vytrhali, štrk zanesený blatom sa vybagroval. Na novom štrkovom lôžku sme zriadili bezстыkovú koľaj z regenerovaných koľajnicových pásov, na ktorých boli vytvorené ambulantly izolované styky, – opisuje Ing. Pavel Nádaždy, vedúci SMÚ ŽTS TO Bratislava. Podobný scenár sa zrealizoval aj nasledujúci víkend pri obnove 66 metrov koľaje Novej spojky. Až definitívna strojná úprava geometrickej polohy koľaje a zarovnanie banketu medzi koľajami zakončili komplexné rekonštrukcie oboch spojovacích koľají.**

(balky), foto: autor

Zaostrené na bezpečnosť železničnej dopravy

Počas dvoch októbrových dní sa v Pribeníku na východnom Slovensku, v reprezentačnej miestnosti bývalého kaštieľa, uskutočnilo plánované 11. medzinárodné zasadanie pracovnej skupiny COLPOFER Bezpečnosť v nákladnej doprave, ktorej členom je aj ŽSR. Rokovania sa zúčastnili predstavitelia a zástupcovia najvýznamnejšej medzinárodnej organizácie železníc UIC a viacerých európskych železničných organizácií (okrem Slovenska bolo zastúpené Francúzsko, Taliansko, Holandsko, Belgicko, Nemecko, Chorvátsko, Poľsko a Lotyšsko).

Súčasťou zasadania bola aj exkurzia do pohraničnej železničnej stanice Čierna nad Tisou, v rámci ktorej boli účastníci priamo na hranici s Ukrajinou v kilometri 0.100. Na tomto pohraničnom úseku mali možnosť vidieť praktickú činnosť príslušníkov Hraničnej polície MV SR pri kontrole nákladného vlaku vchádzajúceho na územie našej krajiny. Následne sa všetci presunuli do priestorov prečerpávacieho komplexu ZSSK CARGO, kde bola zinscenovaná praktická ukážka likvidácie úniku nebezpečnej látky (amoniaku) zo železničnej cisterny, ktorú vykonali na veľmi vysokej profesionálnej úrovni naši zamestnanci zo ZHÚ ZPOŽ Čierna nad Tisou za asistencie príslušníkov Železničnej polície, za čo im aj touto cestou vyslovujeme poďakovanie. Železniční hasiči svojím profesionálnym

prístupom pri zásahu vo fiktívnej situácii opäť dokázali, že ich miesto na železnici potrebné.

Nosným programom rokovania boli praktické skúsenosti pri riešení únikov nebezpečných látok pri ich preprave po železnici. Zo strany ŽSR sa prezentovala aplikácia národnej a medzinárodnej legislatívy (predpis RID a vyhláška UIC 201) a z nej vyplývajúce povinnosti a zodpovednosti do interných riadiacich aktov. Súčasťou prezentácie bolo aj spracovanie havarijnej dokumentácie, zabezpečenie ochrany vlastných zamestnancov a ostatných osôb v obvode železničnej stanice, ako aj prierezu činnosti pri vzniku mimoriadnej udalosti na pôde ŽSR.

Výstupom z rokovania je koordinácia postupov a činností, výmena dôležitých informácií pomocou navrhovaného jednotného medzinárodného formulára pri mimoriadnych udalostiach na železnici, sú-

Súčasťou medzinárodného stretnutia bola aj prezentácia na pôde železničnej stanice Čierna nad Tisou. Týkala sa spracovania havarijnej dokumentácie, zabezpečenia ochrany vlastných zamestnancov a ostatných osôb v obvode stanice, ako aj prierezu činnosti pri vzniku mimoriadnej udalosti na pôde ŽSR.



Železniční hasiči svojím profesionálnym prístupom pri zásahu, aj keď iba vo fiktívnej situácii, opäť dokázali, že majú na železnici dôležité miesto.

visiacich nielen s prepravou nebezpečného tovaru, ale aj s poškodzovaním a krádežami prepravovaného tovaru a zariadení železničnej infraštruktúry, informoval Ing. Ľuboslav Grznár, riaditeľ odboru krízového riadenia a ochrany.

Veríme, že toto medzinárodné rokovanie bolo dobrou a vhodnou prezentáciou slovenskej železnice aj celej krajiny.

(MZ)

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Volania v Leopoldove už cez novú ústredňu

Telefónni účastníci v Leopoldove si už tiež vychutnávajú kvalitné telefonovanie. Pričlenili sa do neustále sa rozrastajúcej skupiny používateľov digitálnych prístrojov, pretože od augusta už využívajú výhody novej digitálnej ústredne.

V Leopoldove donedávna slúžila v prevádzke analógová telefónna ústredňa pracujúca v systéme spojovacieho poľa s krížovými spínačmi. Svojím spôsobom bola raritná, dalo by sa povedať, že aj jediná svojho druhu v telefónnej sieti bývalých ČSD, ako aj ŽSR. Predstavovala vývojový prototyp, na ktorom sa dolaďovali jednotlivé časti pre prácu krížových ústrední v podmienkach železníc. Originálne krížové ústredne boli totiž vyvinuté na prácu vo verejnom sektore. V prevádzke bola od roku 1981 a napriek vývojovej jedinečnosti a použitiu niektorých prototypových celkov sa udržala v nepretržitej prevádzke takmer 30 rokov.

Kvôli havarijnému stavu ju však nahradila digitálna ústredňa Ericsson MD 110, ktorá bola vystrojená jedným Limom s dvomi digitálnymi 30-kanálovými linkami na pripojenie Bratislavy a Trnavy



a jednou linkou na pripojenie analógového okolia. Na uvedení novej ústredne do prevádzky aktívne spolupracovali aj zamestnanci oddelenia telefónnej siete ŽT Bratislava. Výhody digitalizácie sú viditeľné už na prvý pohľad, či už ide o výmenu koncových terminálov, kvalitu spojenia, alebo rýchlosť spojenia po voľbe čísla. Na rozdiel od starých typov analógových telefónnych ústrední môže volajúci vytočiť naraz celé číslo vrátane smerových znakov. Zákazníci s digitálnym telefónnym prístrojom majú všetky výhody, ktoré štandardne poskytujú digitálne spojovacie systémy, ako napr. CLIP, konferenčné hovory alebo presmerovanie hovoru.

Výmenou ústredne došlo tiež k zmeňovaniu číselného plánu v Leopoldove. Pred pôvodné trojčíslia účastníkov sa doplnila číslica 7 (922 7xxx), pre volania z verejnej siete stále platí číslovanie 033 229 7xxx.

Aktuálne telefónne čísla sú zverejnené na novom Intranetovom portáli ŽSR v sekcii Informačné systémy a aplikácie – Telefónny zoznam.

(ŽT)

Komjatice štíhlejšie o koľaj a tri výhybky

V Komjaticiach sa denne križuje až 8 párov osobných vlakov. Na zhlaviach koľajiska sa však nachádzali staré stupňové výhybky, takže cestujúci v súpravách pričasto trpeli nepohodlnou jazdou do odbočky. Po novembrovej rekonštrukcii výhybiek a ich výmene za pomerové typy je už jazda vlakov do odbočky plynulejšia.

Do komplexnej rekonštrukcie výhybiek na nitrianskom zhlaví sa pustili počas 2. novembrového týždňa traťováci z nitrianskeho pracoviska SMÚ ŽTS TO Topoľčany. Počas traťovej výluky demontovali a vytrhli 3 výhybky. – Stupňové výhybky sme už nahrádzali pomerovými, no keďže sú rozmerovo rozdielne, kládli sme ich na novú zhutnenú štrkovú pláň opatrne, pretože v medzipodvalovom priestore je vedený aj drôtovod spoločného odchodového návěstidla. Po zaštrkovaní sme

upravili smerovú aj výškovú polohu výhybiek a oblúkov troch staničných koľají a namontovali prvky zabezpečovacieho zariadenia. Jednu výhybku sme však nahradili koľajovým poľom, pretože smerovala na nevyužívanú koľaj, – hovorí Pavel Remená, vedúci prevádzky SMÚ ŽTS TO Topoľčany. Nepotrebná 4. staničná koľaj s nadväzujúcou slepou koľajou pôvodne slúžila na opravu vozňov, nakládku tovaru či odstavenie traťových strojov, dnes je už čiastočne rozkradnutá a vylúčená z pre-

vádzky. Trhať by sa mala až v druhej etape rekonštrukcie, spoločne s dvoma výhybkami na šurianskom zhlaví stanice. Aj tu však ešte do konca novembra dôjde k obnove jednej výhybky. Po zrušení troch výhybiek je potrebné prečíslovať existujúce výhybky v obvode stanice, upraviť ich uzamykanie výmenovými zámkami na stavadlovom prístroji výhybkárskych stanovíšť a schváliť záverovú tabuľku zabezpečovacieho zariadenia podľa nového stavu.

(balky), foto: autor



Po položení srdcovkovej časti koľajovým žeraviom ju s výmenovou časťou predchádzajúcej výhybky spájajú (zľava) Miroslav Chmelan, Jozef Halmo a Peter Žember, ich činnosť sledujú kolegovia z traťového obvodu Ladislav Száraz a Ľudovít Belán.



Súdržná partia, akou je nepochybne aj kolektív traťovákov z SMÚ ŽTS TO Topoľčany, si počas obnovy výhybiek našla čas aj na skupinovú foto.



Posledná výmenová časť výhybky sa vymeriavala a pokladala opatrne, aby sa podvalmi nepoškodila šachta drôtovodu odchodového návěstidla.

Čiernohronská železnica je ohrozená

Vedenie Čiernohronskej železnice (ČHZ) má obavy o ďalšiu existenciu tejto historickej atrakcie. Vedenie obce im totiž neplánuje v budúcom roku prideliť žiadne príspevky, hoci sú hlavným lákadlom obce. Starosta Čierneho Balogu František Budovec toto rozhodnutie odôvodňuje privysokými a čudnými príspevkami, ktoré Čiernohronská železnica požaduje. Podľa jeho slov je 5-tisíc eur na propagáciu príliš veľký luxus. Riaditeľ železničky Aleš Bílek ale poukazuje na nespravodlivé pridelovanie príspevkov a v nulovej plánovanej dotácii vidí starostovu osobnú nevraživosť voči jeho osobe. Ďalej poukazuje na to, že v Čier-

nom Balogu sú tri organizácie, ktoré sa podieľajú na propagácii obce – Lesy SR, ktoré prevádzkujú lesnícky skanzen vo Vydrovskej doline, Vydra informačné kancelárie a predaj suvenírov a Čiernohronská železnica. No a kým Lesy SR a Vydra príspevky na ďalšie obdobie majú naplánované, ČHZ má v kolónke nulu. Financie žiada Aleš Bílek pre železničku na strážnu službu alebo na platy informátorov, rovnako ako dostávajú aj Lesy SR a Vydra. Navrhuje, aby príspevok takmer 13-tisíc eur, ktorý vyčlenili na rok 2011 pre lesníkov a Vydru, rozdelili medzi všetky tri subjekty.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ



Osud Čiernohronskej železnice, ktorá je v Čiernom Balogu najväčším lákadlom pre návštevníkov, je neistý. Obec jej neplánuje na budúci rok finančne prispieť. Foto: [sch]

Darovaním krvi ste zachránili životy iných, sme na vás pyšní

Tradícia bezplatného darovstva krvi na Generálnom riaditeľstve ŽSR v Bratislave sa datuje už niekoľko rokov. Kedysi sa bezplatní darcovia pravidelne stretávali na transfúznej stanici. Na tento dobrý zvyk sme nadviazali s malým vylepšením – teraz „transfúзка“ príde za nimi. Mgr. Ľubica Lempochnerová z odboru riadenia ľudských zdrojov, ktorá sa podieľala na prípravách tejto akcie, nám v poslednú októbrovú stredu ráno oznámila: – Prihlásilo sa nám 45 darcov. Dúfam, že sa ich počet dnes ešte zvýši a všetci budú môcť darovať krv. –



Adam Fabuľa nielenže bol prvým, ktorý v poslednú októbrovú stredu daroval na Klemensovej krv, ale dobrou náladou povzbudzoval aj ostatných.

prekvapením bolo, keď medzi darcov zavítali aj generálny riaditeľ Vladimír Lupták a námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Ján Žačko. No neprišli sa len pozrieť a pozdraviť darcov, ale sami prišli krv darovať. Inšpiráciu na darovanie bol pre generálneho riaditeľa oznam v našom časopise. – **Prečítal som si ho, a keďže už patrí k bezplatným darcom, prišiel som. Je to výborná akcia a som rád, že je tu toľko dobrovoľníkov,** – povedal generálny riaditeľ. K darcom patrí i námestník Ján Žačko. – **Darovať chodievam už niekoľko rokov a vlastne až tu ma dievčatá z transfúznej stanice upozornili, že som už prekročil hranicu bronzovej Janskeho plakety,** – dodal Ján Žačko. Prihovorila sa nám aj manažérka pre darovstvo



Medzi darcami bol aj generálny riaditeľ Vladimír Lupták, ktorého sme zastihli pri odbere a v rozhovore s manažérkou pre darovstvo z NTS Bratislava-Ružinov Máriou Kmeťovou.

To sa už pred miestnosť na prízemí budovy na Klemensovej ulici v Bratislave začali schádzať prví záujemcovia o darovanie krvi. V pohode, dobre naladení sa zaregistrovali a čakali na kontrolné odbery, výsledky ktorých rozhodli, či túto vzácnu tekutinu budú môcť darovať alebo nie. Úplne prvý, ktorý si v tú stredu ľahol na lôžko, pripravený na svoj v poradí štvrtý bezplatný odber, bol Adam Fabuľa, ktorý pracuje v závodnej kuchyni ako kuchár. Sestra z Národnej transfúznej stanice (NTS) Bratislava-Ružinov Kristína Lizáková takmer bezbolestne napichla darcu a sledovala, ako krv steká do prípravného vaku. Adam to bral s humorom a prezradil nám, že spolu s ním prišiel darovať krv aj jeho brat Filip, vedúci referent oddelenia údržby elektrotechniky z odboru 430. Azda najväčším

stvom krvi z NTS Bratislava-Ružinov Mária Kmeťová: – **Naše pracovisko je jedným z jedenástich stredísk na Slovensku. Okrem iného pravidelne vychádzame v prípade požiadaviek aj do terénu, priamo medzi darcov. Železnice Slovenskej republiky patria k popredným organizáciám, ktoré sa bezplatnému darovstvu venujú pravidelne a dlhodobo. Sem chodíme približne desiaty rok. A vždy sa v priemere prihlási na bezplatný odber 40 až 45 darcov. A je potešiteľné, že takmer všetci sú po zdravotnej stránke aj schopní krv darovať.**

Medzi darcami boli aj prvodarcovia, ako Ondrej Hvizdák zo Závodu služieb železníc, ktorého prehovorila kolegyňa Alica Sanislavová. Bezplatne darovať prišla okrem iných i Katarína Schmidtová, ktorej do dvadsiatky dobrovoľných odberov chýba už naozaj veľmi málo. Úplne nenápadne prišiel darovať krv aj vedúci oddelenia Odboru 430 Ing. Ján Rohlíček. Na otázku, koľko odberov má už za sebou, len skromne poznamenal. – **Nie je ich až tak veľa. Iba 45...** Nuž pri tomto čísle naozaj nemusí byť skromný. A ako poznamenal, verí, že to nie je jeho posledné slovo. Pokiaľ bude môcť, darovať bude to robiť pravidelne. Určite si zaslúži úctu i uznanie.

To isté však patrí každému, kto sa v poslednú októbrovú stredu zúčastnil tejto akcie. A ako sme sa dozvedeli, iste nebola posledná. Zdravotníci z transfúznej stanice prídu vždy, keď o to bude záujem. Ďakujeme všetkým dobrovoľným darcom krvi z radov železničiarov, ktorí bezplatne darovali tú najcennejšiu ľudskú tekutinu.

Vladimír SALZER, foto autor



Povzbudiť šéfa, námestníka generálneho riaditeľa Jána Žačka, prišla aj Ing. Zuzana Gáletová, riaditeľka odboru 510.



Medzi darcami sme stretli aj finalistku jedného z ročníkov Tváre ŽSR Vladku Reicherovú. Ako vidieť, darovanie zvládla s úsmevom.

ÚIVP radí

Odborná spôsobilosť v elektrotechnike na dráhach po novom (1. časť)

Komentár k vyhláške MDPaT 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach

Koncom roka 2009 bol vydaný nový zákon číslo 513/2009 Z. z. o dráhach s účinnosťou od 1. januára 2010. V § 114 - zrušovacie ustanovenia - bola zrušená úprava FMD 19022/78 (ďalej len úprava FMD) o odbornej spôsobilosti v elektrotechnike na dráhach, podľa ktorej sme niekoľko desaťročí mohli získať alebo si predĺžiť uvedenú spôsobilosť.

Aký to má dopad na zabezpečenie odbornej spôsobilosti v elektrotechnike na dráhach pre (1) novoprijatých zamestnancov alebo zamestnancov, u ktorých sa požaduje zvýšenie odbornej kvalifikácie - získanie kvalifikácie, a pre (2) zamestnancov, ktorí získali odbornú spôsobilosť podľa starej legislatívy - predĺženie kvalifikácie?

Pozrime sa na to z pohľadu personálneho zamestnanca alebo vedúceho, ktorí v konečnom dôsledku môžu prihlásovať zamestnancov na skúšky.

(1) Získanie kvalifikácie - aby sa splnili požiadavky § 18 zákona 513/2009 Z. z. o dráhach, postupuje sa podľa § 32 odseku 5 vyhlášky MDPaT 205/2010 Z. z. (ďalej len vyhláška) - písomná žiadosť na overenie formou odbornej skúšky obsahuje:

- meno, priezvisko, dátum a miesto narodenia, adresu trvalého bydliska (údaje sa uvedú na prihláške zamestnanca),
- kópiu dokladu o ukončenom odbornom elektrotechnickom vzdelaní pre spôsobilosť podľa § 24 až 27 (kópia výučného listu, maturitného vysvedčenia alebo vysokoškolského diplomu),
- potvrdenie zamestnávateľa o dĺžke praxe na jednotlivých druhoch zariadení (druh zariadenia sa určí podľa prílohy 1 časť 5 vyhlášky, prax musí zamestnanec spĺňať podľa prílohy 5 časť 3 vyhlášky),
- výpis z registra trestov nie starší ako tri mesiace (vydá register Generálnej prokuratúry),
- doklad o absolvovaní vstupnej odbornej prípravy v poverenom vzdelávacom zariadení (doklad zamestnanec získa po absolvovaní vstupnej odbornej prípravy v poverenom vzdelávacom zariadení v rozsahu podľa prílohy 6 časť 5 vyhlášky),
- doklad o zdravotnej spôsobilosti alebo potvrdenie zamestnávateľa o zdravotnej spôsobilosti (vydá lekár alebo potvrdí zamestnávateľ).

Tieto doklady musí mať skúšobná komisia ešte pred začatím skúšky.

Príklad - postup pri prijatí nového zamestnanca do zamestnania na čin-

nosť, pri ktorej sa vyžaduje elektrotechnická kvalifikácia podľa § 18 zákona 513/2009 Z. z. o dráhach:

- Poslať novoprijatého zamestnanca na vstupné školenie BOZP, v rámci ktorého získa kvalifikáciu podľa § 23 vyhlášky. Poučenie sa však získava na konkrétnu činnosť v rozsahu vydanéj zápisnice. Preto ak sa vyžadujú od zamestnanca ďalšie činnosti, musí absolvovať ďalšie poučenia, napríklad obsluha úsekových odpojovačov trakčného vedenia a pod. Niektoré z týchto činností sú uvedené v § 23 vyhlášky.
- Prihlásiť zamestnanca na odbornú prípravu a odbornú skúšku podľa § 24 možno ihneď, na vyššie paragrafy až po splnení podmienky požadovanej praxe.
- Po úspešnom ukončení odbornej skúšky môže zamestnanec vykonávať určené činnosti na príslušnom druhu zariadenia, ktoré je uvedené v osvedčení a v zápisnici. Aby sme mohli zistiť, aké konkrétne činnosti môže vykonávať, je potrebné nazrieť do normy STN 34 3100, na ktorú sa vyhláška často odvoláva.



2.) Predĺženie kvalifikácie. Treba postupovať podľa § 32 odseku 6 vyhlášky MDPaT 205/2010 Z. z. (ďalej len vyhláška), z ktorého vyplýva, že písomná žiadosť na overenie formou periodickej skúšky obsahuje z predchádzajúceho odseku body a), c) a f).

Príklad - zamestnanec, ktorý má prax 10 rokov, má odbornú spôsobilosť podľa § 4 úpravy FMD a končí mu odborná spôsobilosť 10. 10. 2010:

- Poslať vyplnenú prihlášku (podľa nižšie uvedenej tabuľky žiadať v prihláške o kvalifikáciu podľa § 25 vyhlášky) vrátane dokladovania praxe a zdravotnej spôsobilosti poverenému vzdelávaciemu zariadeniu (najlepšie minimálne dva mesiace pred skončením platnosti skúšky), tak aby do 10. 10. 2010 absolvoval skúšku.
- Absolvovať skúšku napríklad 4. 10. 2010 s platnosťou osvedčenia a zápisnice 5 rokov, t. j. do 3. 10. 2015.

Porovnanie starej a novej odbornej spôsobilosti z hľadiska ich rovnocennosti. Toto porovnanie (hlavne § 23 až 26 vyhlášky) vychádza z popisu činnosti na určených technických zariadeniach v úprave FMD, vo vyhláške a bezpečnostných požiadaviek na obsluhu a prácu v STN 34 3100.

Pokračovanie
v budúcom vydaní Ž semaforu.
Ján SLOVÁK

Kvalifikácia podľa úpravy FMD		Kvalifikácia podľa vyhlášky	
§ 12	laik (pracovník oboznámený)	nie je	
§ 12	pracovník poučený	§ 23	osoba poučená
§ 12	pracovník znalý	§ 24	elektrotechnik
§ 4	pracovník znalý s vyššou kvalifikáciou pre samostatnú činnosť	§ 25	samostatný elektrotechnik
§ 5	pracovník znalý s vyššou kvalifikáciou pre riadenie činnosti	nie je	
§ 6	pracovník znalý s vyššou kvalifikáciou pre riadenie činnosti vykonávanej dodávateľským spôsobom a riadenie prevádzky	§ 26	elektrotechnik na riadenie činností alebo na riadenie prevádzky
§ 12	pracovník pre samostatné projektovanie a riadenie projektovania	§ 27	elektrotechnik špecialista na projektovanie a konštruovanie elektrických zariadení
nie je		§ 28	elektrotechnik špecialista na vykonávanie činností elektrodispečera
§ 10	revízny technik	§ 29	revízny technik
Skúšky pre § 28 a § 29 vykonáva Bezpečnostný orgán. Poverené vzdelávacie zariadenie môže vykonať odbornú prípravu.			

Nežná revolúcia zmenila súdruhov na pánov

17. november je viacnásobným pamätným dňom. Okrem iného bol v tento deň v roku 1989 v našej republike (vtedy ešte Československej socialistickej) uskutočnený politický prevrat, nazývaný aj Nežnou revolúciou. Tá zo 17. novembra urobila deň, ktorý výraznou mierou zasiahol do života nás všetkých, železničiarov nevyímajúc. Na staniciach nastal čas zmien, najmä v personálnej oblasti, bola zrušená socialistická súťaž... Začala sa písať nová etapa fungovania železnice.

Z pamätných kníh vyberáme niekoľko spomienok, ktoré sú autentické, bez akýchkoľvek zmien a úprav.

Jesenské, 1989

Na stanici prestala činnosť ZO KSS ako výdobytk „zamatovej revolúcie“ v novembri.

Východná, 1989

„Nežná revolúcia“ 17. nov. 1989 v našej výkonnej jednotke nenašla plné pochopenie, len pár jedincov pochopilo nevyhnutnosť zmien na politickej scéne. Kolektív pracovníkov to však až natoľko neroztriefilo, že by sa to prejavilo na plynulosti prepravného procesu. Kolektív ako celok sa ukázal ako vyspelý a nedošlo k žiadnym personálnym zmenám vyplývajúcim z danej situácie.

1990

Vzhľadom na zmenenú politickú situáciu v mesiaci január bola rozpustená ZO KSS pri železničnej stanici.

Tekovský Hrádok, 1989

V poslednom mesiaci roku došlo ku politickej zmene v ČSSR. KŠC stratila dôveru ľudových mas. Boli zrušené stranické organizácie, avšak na našej stanici žiadna nebola a ani sa nevytvorila organizácia Verejnosť proti násiliu. Vládna kríza vyvrcholila tým, že v decembri bol odvolaný z funkcie i Prezident Dr. Gustáv Husák. Zmenili sme poždravy Čest práci na bežný ľudový spôsob poždravov. Zrušili sme i oslovanie slovom Súdruh. Socialistické súťaženia sa zrušili bez náhrady.

Topoľčany, 1989

V dňoch 27. - 29. 12 1989 bola na stanici založená organizácia „VPN“ - Verejnosť proti násiliu, ktorá mala nahradiť doterajší ZV-ROH. Iniciatívy v tejto sa ujal vlakvedúci nákladných vlakov H.L., zásluhou ktorého nedošlo k veľkým rušivým javom a ktorý usmernil pracovníkov, ktorí mali 102 požiadaviek.

Trenčín, 1989

Treba si priznať, že takmer znenájdajky sme sa po štyroch desaťročiach dostali do ozajstnej demokracie. Aj z toho zrejme vyplýva, že nie vždy si s ňou vieme rady. Mám na mysli módný trend odvolávania vedúcich pracovníkov, v našom prípade náčelníkov výkonných jednotiek resp. ich námestníkov tak, ako k tomu došlo už na niektorých výkonných jednotkách, veľa krát hlava - nehlava, najmä ak sú členmi KŠC. Úplne nepodstatný je fakt, že odstavujeme odborníka, ktorého intelektuálny potenciál by sme mohli prospešnejšie využiť v novo tvoriacich sa podmienkach. Možno preto by sme mali postupovať opatrnejšie a uvážlivejšie. Nesmieme strácať zo zreteľa podstatu nežnej revolúcie, ku ktorej sa s hrdosťou hlási aj modrá armáda. Iste, skompromitovaných pracovníkov, ktorí nespĺňajú vedomostné a odborné predpoklady a ich morálny profil sa nezlučoval s profilom ozajstného vedúceho pracovníka, takých ktorí využívali, či zneužívali svoje postavenie na obohacovanie sa presadzovanie si vlastných osobných záujmov na úkor podriadených, nevedia jednať s ľuďmi, treba jednoznačne z riadiacich postov odvolať. Skúsenosti však zatiaľ hovoria v mnohých prípadoch o opaku. Z dialógov, ktoré sa uskutočňujú na výkonných jednotkách ČSD často možno konštatovať hnev a bližšie vášne. No sú i také výkonné jednotky, kde dialóg má svoj význam a skutočne spĺňa svoje poslanie. Jednou z takých výkonných jednotiek možno povedať je i žel. stanica Trenčín. Opodstatnené pripomienky na vyskytujúce



sa nedostatky v riadiacej práci treba otvorene priznať. Na kritiku sa musíme pozeráť ako na krok k lepšiemu, nie ako úmysel poškodiť veci, či niekomu. Východiská treba hľadať spoločne, najmä odhaliť podstatu doterajších nedostatkov, poučiť sa z nich, aby sa už v budúcnosti nikdy neopakovali.

Ilava, 1989

...Zmeny politického systému sa prejavili i v kolektíve pracovníkov žel. stanice Ilava. V mesiaci december na odborovej schôdzi pracovníci požiadali o zmenu v oslovovaní pri vzájomnom styku „súdruh“ na „pán“, čo samozrejme bolo jednohlasne prijaté. Od roku 1970 nad staničnou budovou trónil symbol KŠC - veľká päťcípva hviezda. Na základe rozhodnutia členskej schôdze bola z budovy odstránená.

Dňa 6.12.1989 bol z Bratislavy vypravený študentský vlak R 116L do Košíc na podporu študentskeho hnutia na východe republiky. V stanici Ilava vlak prechádzal o 10.33., bol očakávaný všetkými službukonajúcimi pracovníkmi stanice na peróne a podobne pri manipulačnej koľaji č.5 so štátnou zástavou očakávali vlak pracovníci závodu Mier Ilava.

1991

...Na úrovni vlády ČSFR problémy železnice neboli včas riešené, z toho dôvodu odborový orgán „Federácia rušnovodcov“ vyhlásil na deň 1.10.1991 hodinový štrajk. Vzhľadom na roztrieštenosť odborových orgánov ostatné žložky sa k štrajku nepridali.

Bratislava východ, 1989

Po 17. novembri 1989 keď v Československu došlo k nežnej revolúcii aj v našej stanici sa okamžite vytvoril výbor VPN - verejnosti proti násiliu. Do výboru sa dostali aj ľudia, ktorí neboli príkladom pracovnou morálkou. Pod hrozbou štrajku si vynucovali rôzne požiadavky sociálne a platové a kádrové. Najaktívnejší boli posunovači. Žiadali odstúpenie vedúcich pracovníkov stanice, zvlášť náčelníka stanice, technického námestníka, do zoru prevádzky pre vyšetrovanie a ďalších. pripravovali rôzne podpisové akcie, ktoré mali za cieľ odvolať týchto pracovníkov z funkcií. Pisali plagáty a vyvesovali ich na pracoviskách, v ktorých očierňovali prácu jednotlivých vedúcich pracovníkov. Začiatkom decembra prestala vyvíjať politickú činnosť pri žst Bratislava východ Komunistickej strana Československa. Do konca roka sa situácia neukľudnila a do nového roku sme vstúpili v očakávaní výrazných politických a hospodárskych zmien v celom národnom hospodárstve.

Pod vplyvom politických udalostí a zrušením vedúcej funk-

cie KŠC v spoločnosti prestalo sa koncom roka s organizovaním socialistického súťaženia a súťaž sa celoročne nevyhodnotila.

1990

Revolučné udalosti z konca roka 1989 mali pokračovanie i v roku 1990 a výrazne sa dotkli aj žel. stanice Bratislava východ. Začiatkom roka na základe požiadaviek niektorých skupín pracovníkov bolo organizované referendum o dôvere k vedúcim hospodárskym pracovníkom stanice. Nedôvera bola vyslovená niektorým pracovníkom. Podľa zásad memoranda sa požadoval odchod týchto pracovníkov z ich funkcií....

Medžičasom prijala vláda Slovenskej republiky smernicu ako pokračovať pri výmene vedúcich hospodárskych pracovníkov a prehlásila memoranda za nie vhodný spôsob riešenia a uložila prerokovať vyslovené nedôvery za okrúhlym stolom za prítomnosti všetkých zainteresovaných žložiek, t.j. VPN, novo zvoleného výboru Odborového zväzu a vedenia stanice. Takto bola zhodnotená činnosť niektorých pracovníkov a pri okrúhlym stole bolo rozhodnuté ponechať ich naďalej na svojich funkciách.

Bytča, 1989

...Nový pán prezident udelil rozsiahlu amnestiu, na základe ktorej v závodoch pracujúci väzni boli prepustení a neobsadením týchto miest značne poklesla produktivita žvovodov. V tunajšom obvode sa táto amnestia dotkla vlečkára Prejfa š.p. Martin, závod Hrabov. V tomto závode ostala neobsadená druhá zmena a tak musel tento prepravca železničné vozne odrieškať, lebo v hospodárskej zmluve s touto skutočnosťou nepočítal. Aj z dôvodov prechodu všetkých podnikov na štátny podnik značne v celej sieti poklesli požiadavky na prepravu tovarov po sieti ČSD. Prepravcovia začali viac kalkulovať a obmedzovať zbytočné dvojsmerné prepravy.

Devínska Nová Ves, 1989

V mesiaci december bola zaznamenaná zvýšená preprava cestujúcich do Rakúska. Boli zavedené mimoriadne osobné vlaky s počtom 10, ale ani tento počet nebol dostačujúci a museli byť pridávané vozne až na 18 a ani tak sa všetci cestujúci nedostali do vlakov. Zvýšená preprava cestujúcich sa odrazila i na tržbách i keď rakúske dráhy dali 50 % žľavu. V mesiaci december dali nulový tarif a preprava cestujúcich bola zdarma mimoriadnymi vlakmi. Celkom chodilo 6 mimoriadnych vlakov, takže preprava bola zvýšená o 150 %.

Zlaté Moravce, 1990

Rok 1990 zostane zapísaný v pamäti občanov tejto republiky ako rok veľkých zmien. Došlo k zmene názvu republiky na Česká a Slovenská federatívna republika. V spoločnosti prebehli mnohé demokratické zmeny. V ekonomike sa pripravoval prechod na trhové hospodárstvo a privatizácia ako malú, tak aj veľkú.

Bol započatý odsun sovietskych vojsk a železnica sa rozhodujúcou mierou podieľala na zabezpečovaní tohto odsunu z územia ČSFR.

Zmeny v ekonomickej oblasti citelne zasiahli aj železnici. Došlo k rapidnému poklesu nárokov na prepravu. Tak ako sme v minulosti mali nedostatok ložného priestoru, ku koncu roka 1990 sme nevedeli čo s prázdnyimi vozňami.

Bernolákovo, 1990

Dianie v železničnej stanici Bernolákovo v roku 1990 sa vyznačovalo pod vplyvom nežnej revolúcie 17. novembra 1989, v očakávaní zlepšenia politickej a hospodárskej situácii.

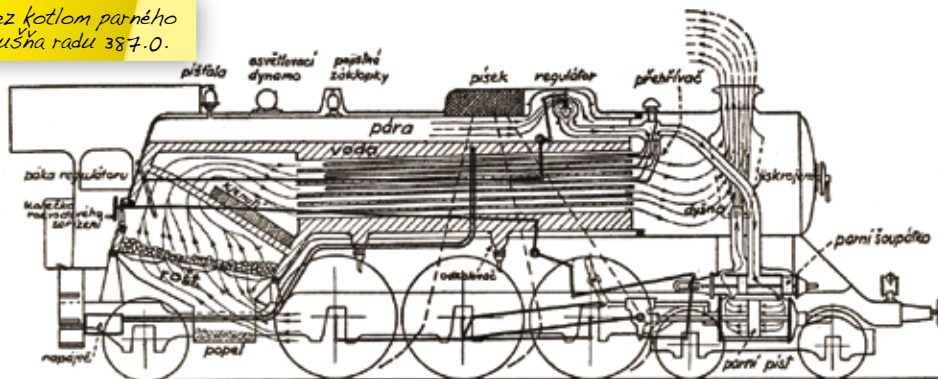
Dňa 2. februára 1990 sa konala schôdza pracovníkov stanice, na ktorej bolo prejednané hlasovanie o udelení neudelení dôvery náčelníkovi stanice. Výsledkom bolo neudelenie dôvery. Hlasovanie jednoznačne potvrdilo nepriateľský postoj pracovníkov proti náčelníkovi stanice. Náčelník stanice mal byť odvolaný z funkcie. Len neskoršie sa ukázalo, že plní svoje povinnosti a preto neboli dôvody na jeho odvolanie.

DV, JP

Jedinečnosť trubkárne je nielen

S vynálezom parného rušňa a jeho prevádzkovaním vznikali aj prvé rušňové depá. Spočiatku boli malé jednokoľajné, no s rastúcou prevádzkou sa aj ony rozrastali. Komplex depa zväčša tvorili zariadenia na prevádzku, údržbu a opravy rušňov. Dennodenne sa na zabezpečenie prevádzky používali napríklad točne, vodné žeriavy, zauhľovacie žeriavy alebo popolové jamy. Na údržbu a opravy rušňov zase slúžili takzvané hríže na vyvážovanie náprav z rušňov, zdviháky, koľajové rušňové váhy, sústruhy na opracovanie dvojkolesí či rôzne dielenské obrábacie stroje.

Rez kotlom parného rušňa radu 387.0.



PARNÉ KOTLY, kotlová kniha i kotloví komisári

Okrem už spomenutých zariadení sa v depách viedli kováčne, zlievarne, olejárne a špecializované dielne, akými boli napríklad dielne na opravu kompresorov. Jednou z opravárenských oblastí, ktorá mala v parnom rušňovom depe zastúpenie, bolo aj pracovisko na opravu parných kotlov. Parný kotol, ktorý vyrábala energia v podobe pary meniacej sa v parnom stroji na prácu, podliehal ako každá iná tlaková nádoba prísnej kontrole kotlových komisárov. Tí rozhodovali, kedy a aká veľká oprava sa na danom rušni urobí. Pomôckou im bola kotlová kniha, ktorá sa viedla pre každý rušeň od jeho výroby a odskúšania vo výrobnom závode. Zo zápisov v nej poznali rozsah predchádzajúcej vykonanej opravy a vedeli určiť termíny prehlídkov.

Opravy kotlov boli na základe mnohých skúseností a štúdií rozdelené podľa

rozsahu do kategórií označených skratkou K1 - K6, pričom každá kategória mala presne stanovený rozsah prác. Tie boli odstupňované od tej najrutinnejšej opravy, akou bolo temovanie, zváranie, výmena rozpierok, až k tým najzložitejším opravám, ktoré boli zamerané na výmenu celej časti kotla (najčastejšie výmena medenej pece za oceľovú, výmena trubkovnice alebo obnova celého kotla).

Kotlové trúbky v hlavnej úlohe

Prevádzkovanie parných rušňov však ukázalo, že jednou z najdôležitejších cyklických opráv bola výmena kotlových trúbok. Tie sa nachádzali v priestore valcového kotla a mali niekoľko funkcií. V prvom rade cez ne prechádzali spaliny z pece do dymnice, kde boli strhávané do komína výfukovou parou pri práci rušňa. V druhom rade taktiež zväčšovali výhrevnú plochu kotla. A tretia nezanebateľná funkcia trúbok vyplývala z vynálezu

Wilhelma Schmitha, ktorý v roku 1904 využil horúce spaliny na prehriatie pary. To dosiahol použitím takzvaného prehrievača, z ktorého viedli prehrievačové články do trúbok - plameníc. Para v článkoch sa ešte viac prehrievala od spalín prúdiacich plamenicami z pece do dymnice. Výsledkom bolo zníženie



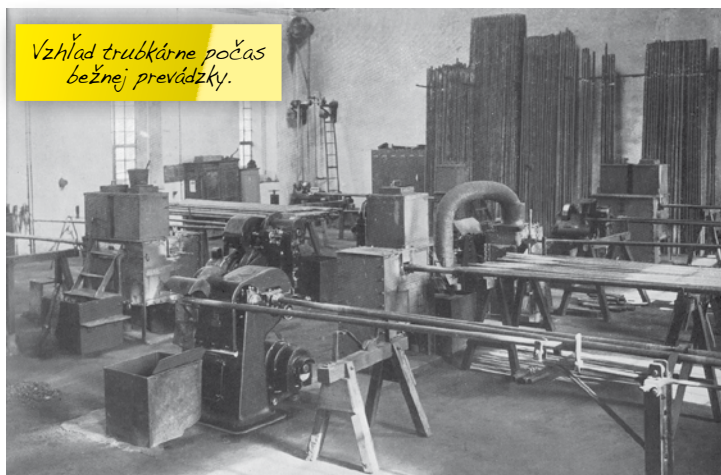
Kotlári pri práci.

spotreby paliva, pričom výkon rušňa naopak vzrástol, a to v priemere až o 40 percent.

Plamenice a žiarnice

Na základe tohto technického riešenia sa zjednotil typ kotlových trúbok pri novších rušňoch na plamenice a žiarnice. Pomenovanie týchto trúbok, sa odvodilo od ich priemeru a funkčnosti v parnom kotle. Trubky s väčším priemerom, v ktorých boli vsunuté prehrievačové články, sa volali plamenice a trúbky s menším priemerom sa volali žiarnice. Ich životnosť bola kvôli tepelnému namáhaniu a korózii obmedzená len na presne stanovené obdobie, ktoré určovali predpisy pre parné kotly. Po uplynutí stanovenej životnosti sa trubky museli z kotla vytrhať, aby sa mohol posúdiť ich fyzický stav a opotrebovanie. Pred dôkladným prezretím bolo potrebné trubky riadne očistiť a zbaviť ich nánosov vodného

Vzhľad trubkárne počas bežnej prevádzky.



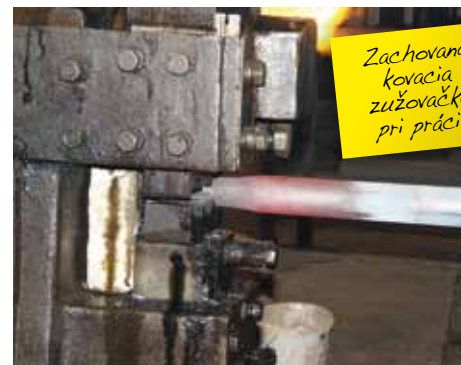
v oživovaní starých parných rušňov...



Skúšanie trubiek
vodným tlakom.



Čerpadlo zariadenia
na skúšanie trubiek
vodným tlakom.



Zachovaná
kovacia
zužovačka
pri práci.

kameňa a hrdze. Na to slúžila rotačná čistička. Čistenie takto vytrhnutých trúbok prebiehalo v bubne čističky, ktorej rotačný pohyb zabezpečovala strojovňa s elektrickým motorom a prevodovkou. Ak trubky po očistení nevyhovovali technickým normám, dielňa musela vyrobiť nové.

Trubky sa vyrábali v trubkární...

Výroba nových trubok prebiehala v špecializovanej dielni - trubkární. Skôr, než sa pristúpilo k samotnej výrobe trubok, bolo potrebné dôkladne namerať priemery dier v pecnej a dymničnej trubkovnici a zmerať ich vzájomnú vzdialenosť. Výsledky meraní sa zapísali do plánov trubkovnic. Po dôkladnom vyhotovení plánov sa mohlo pristúpiť k samotnej výrobe. Technológia výroby začínala narezaním trubiek na presné dĺžky. Na tento cieľ boli v dielni umiestnené dva typy strojných rezačiek - jeden typ



Rozširovačka
trubiek.

na plamenice a druhý na žiarnice. Presne narezané trubky sa následne preniesli ku kováčskym vyhniam. V rozkúrených vyhniach, do ktorých potrebný vzduch vŕhávalo dúchadlo prostredníctvom špeciálnych podzemných kanálov, sa zahriali konce trubiek na kováciu teplotu približne 1000°C. Zahriaty koniec sa potom vložil do strojnej zužovačky. Bol to stroj, do ktorého sa osadili príslušné veľkosti zužovacích čeľustí a nastavila sa ich vzájomná vzdialenosť. Od nej závisela sila a dĺžka dráhy sklepnutia. Do takto nastaveného stroja sa zasúvala pri súčasnom ručnom otáčaní rozžeravená trubka, až prišla na doraz tvarovacej čeľuste. Tento úkon vyžadoval nutnú dávku zručnosti a skúseností pracovníkov, pretože aj malé zaváhanie znamenalo preliačenie konca trubky. Naopak, zdarným výsledkom práce bola trubka s koncom rovnomerne zúženým na požadovaný rozmer podľa trubkovnicového plánu. Výrobný postup pokračoval po vychladnutí zúženého konca obdobne aj na opačnom konci, ktorý však bolo potrebné rozšíriť. Používala sa na to strojná rozširovačka, ktorá za pomoci vymeniteľných trňov horizontálnym pohybom rozširovala rozžeravené konce trubiek. Pevné upnutie trubiek zaistovali klieštiny na samotnej rozširovačke a špeciálny stojan s dorazom. Zúženie a rozšírenie koncov umožňovalo pri najbližšej opravě ľahšie vybratie vodným kameňom obrastených trubiek z kotla. Ochladnuté ukuté trubky sa ešte raz nechali nahriať vo vyhniach a potom sa ponorili do kremičitého piesku. Takýmto spôsobom sa docielilo pomalé chladnutie rúr a tým popustenie materiálu. To zabráňovalo praskaniu trubiek pri zavalcovávaní do kotla. K posledným úpravám koncov trubiek patrilo zrazenie (obrušenie) ich hrán na strojných brúskach.

Pôvodná trubkáreň aj so zariadením sa zachovala...

Okrem už spomínaných strojov sa v trubkární nachádzala aj skúšačka trubiek na skúšanie vodným tlakom. Tá sa používala zväčša pri rúrach, na ktorých sa obnovovali len zúžené alebo rozšírené konce naváraním na pôvodnú rúru. Po ukončení prác sa vyčistili vyhne a hoto-

vá sada trubiek sa mohla zavalcovať do kotla parného rušňa.

Každodenná práca kotlárov pri výmene a výrobe trubiek nebola vôbec ľahká. Ich odkaz nám však dodnes neostal len na fotkách či v archívnych dokumentoch. V areáli Železničného múzea Bratislava východ sa totiž podarilo zachrániť objekt trubkáreň aj s pôvodným zariadením. Samotný objekt bol vybudovaný v 20. rokoch 20. storočia, aj keď zámery na jeho výstavbu pochádzajú spred prvej svetovej vojny. V pamiatkovo chránenej budove sa dodnes zachovali dve elektrické brúsky, pričom na jednej ostal aj štítok výrobcu - firmy Blau & Co. z Viedne, kovacia zužovačka trubiek vyrobená firmou Fr. Zeman, Továrna na stroje Plzeň - Prior, rozširovačka od firmy Carl Kneusel - Zeulenroda, skúšačka trubiek s tlakovacím čerpadlom od firmy Gustav Teller - Plzeň, rotačná zužovačka, dve strojné rezačky na trubky s elektrickým pohonom, dúchadlo, dve vyhne a dobové kováčske pomôcky. Vedľa budovy trubkáreň je tiež zachovaná čistička trubiek s pôvodnou strojovňou. Bubon, v ktorom sa trubky čistili, bol vyrobený firmou Oppermann & Deichmann - Braunschweig. Aj keď je strojné vybavenie trubkáreň múzejnou expozíciou, z času na čas sa staré a o to vzácnejšie stroje namažú, oživia a vyhne zakúria. Nie však len tak, ale pre potreby kutia trubiek do múzejných parných rušňov. O jedinečnosti trubkáreň svedčí aj fakt, že jej pôvodné zariadenie nie raz pomohlo oživiť parné rušne na Slovensku, ale aj v zahraničí.

Bc. Peter KALLO
Foto: archív MDC



Čistička trubiek
so strojovňou.

Očami nevidiacich sú na staniciach vodiace línie a majáky

Správajú sa nenápadne a častokrát ich obehne, náhliac sa za nevyhnutnými povinnosťami, pričom si ani riadne nevšimame ruch a život vôkol nás. Nevyužívame, ba niekedy priam až hazardujeme so zrakom, darom, ktorý oni nemajú, no napriek tomu náš spoločný svet „vidia“ hmatom a ostatnými zmyslami. Pohybujú sa síce pomalšie, ale rovnako ako iní, aj oni využívajú vlaky. Ako sa nevidiaci a slabozrakí ľudia orientujú na staniciach?



Pre nevidiacich je vzorová stanica v Poprade. V zmodernizovanej hale sú inštalované vodiace línie aj akustické majáky.

v schopnostiach a skúsenostiach postihnutej osoby, ale významnú úlohu zohráva aj usporiadanie priestoru konkrétnej stanice. - **Staničné haly sú väčšinou veľké priestory, v ktorých je náročné nájsť pokladňu, toalety alebo schody na nástupište. Situáciu sťažujú aj predajné stánky, automaty či odpadkové koše, ktoré bývajú umiestnené popri stene, ktorá je ako prirodzená vodiaca línia týmto znehodnotená. Preto sa presadzujú umelé vodiace prvky, ktoré zrakovo postihnutého dovedú na najdôležitejšie miesta. Problémové je aj množstvo informácií uverejňovaných v písomnej podobe, ktoré si zrakovo postihnutý nemôže prečítať, takže je viac odkázaný na zvukové informácie. Je dôležité, aby bol staničný rozhlas dobre zrozumiteľný z každého miesta stanice,** – vysvetľuje Ing. Ivana Balážová, Ph.D., z Únie nevidiacich a slabozrakých Slovákov. Ďalším problémom zrakovo postihnutých je určenie čísla nástupišťa a koľaje a samotná orientácia na nástupištiach. Na neupravených perónoch hrozí z neznalosti a nevedomosti pád do koľajiska, na zmodernizovaných sa však už nachádzajú reliéfne vodiace prvky v podobe varovných pásov na okraji nástupišťa a špeciálnych vodiacich línií. Podľa nich sa vie zrakovo postihnutý človek po vystúpení z vlaku zorientovať, ktorým smerom sa vydať, aby našiel najbližší východ. Na vyhľadanie určitého bodu, napr. vchodových dverí, schodov, eskalátorov či výťahov, slúžia akustické majáky. - **Reliéfne prvky sú prioritné, pretože zabezpečujú neustálu pasívnu ochranu. Na použitie majáka musí mať človek vysieláč, vďaka ktorému si vypočuje nahratú informáciu o tom, kde sa nachádza a ako má ďalej postupovať,** -

Už od roku 1946 si zrakovo postihnutí ľudia pripomínajú 13. november ako Medzinárodný deň nevidiacich. Je to na počesť narodenia Francúza Valentína Haüyho, ktorý sa ako jeden z prvých začal zaujímať o spoločenskú a kultúrnu budúcnosť nevidiacich a slabozrakých ľudí. Aj u nás ešte pred niekoľkými desaťročiami žili ľudia s takýmto hendikepom na okraji spoločnosti plnej bariér a prekážok. Výnimkou neboli ani priestory železničných staníc, no tie sa postupnou prestavbou menia k lepšiemu. Orientácia zrakovo postihnutých síce spočíva najmä



Podlažia sú na tlačidlách výťahov zobrazované už aj v Braillovom písme.

porovnáva Ivana Balážová. Doplňujúcimi orientačnými prvkami môžu byť aj čísla nástupišťa vyjadrené počtom nitov na zábradliach prístupových schodísk, nápisy v Braillovom písme alebo reliéfne mapy. Nuž, niekoľko vyhovujúcich nástupišťa už máme, no aby sa železnice mohli považovať za všeobecne prístupné pre nevidiacich a slabozrakých ľudí, je potrebné spraviť ešte veľa. Schválne, železničiar, koľkí z nás by sa odvážili pohybovať vo svojej domácej stanici so zatvorenými očami?

(balky), foto: autor



Na hranu nástupišťa a prípadný pád do koľajiska upozorňujú nevidiacich reliéfne pasívne prvky v podobe výstražných vodiacich pásov.



Akustické majáky sú nápomocné pri určovaní konkrétneho bodu v priestoroch stanice. Po stlačení tlačidla na vysieláči sa z reproduktora majáka ozve informácia, kde sa zrakovo postihnutý človek práve nachádza a ako má ďalej postupovať.

Najlepšie sa cítim, keď som užitočný

Deň jeho narodenia oslavujú na celom svete predovšetkým deti, keďže ide o prvý jún. Železniciu miluje a nebyť toho, že si našiel pred rokmi väčšiu lásku, asi by práve ona bola na najvyššom stupienku. Takto patrí prvenstvo jeho manželke Danke, ktorá je tiež železničkou. Iba chápujúca a tolerantná partnerka môže byť už desaťročie po boku charizmatického „sympaťáka“, ktorý všetok voľný čas venuje železnici a cestovaniu. – Necítim sa dobre, keď nie som užitočný, – hovorí Jozef Mačaj.

■ Ako dlho si železničiarom?

Zanieteným železničiarom som od svojich troch rokov, ale výplatu za prácu výpravcu beriem od roku 1994.

■ Čo ťa najviac pri výbere povolania ovplyvnilo?

Uniforma a kontakt s ľuďmi. Pôvodne som túžil byť rušňovodičom, zdalo sa mi to také „fajerské“, no vsadil som na dôstojnosť. Preto som výpravcom. Rozhodne neľutujem, v tomto povolaní som sa našiel.

■ Čím ti železnica najviac učarovala, čo sa ti na tejto práci páči?

Aká mágia ma k železnici dostala, naozaj netuším. Možno je to môj pôvod v železničiarkej rodine. Starí rodičia ma zasvätili do jej fungovania, rodičia ma v mojich snoch plne podporovali. Výrazne na mňa zapôsobili staré filmy zo železničiarkeho prostredia. Kedysi bol železničiar váženou a uznávanou osobnosťou. Hrdo a dôstojne vykonával svoje povolanie, bol lojalný k svojmu zamestnávateľovi. Disciplína a precíznosť boli jeho najzákladnejším pravidlom. A do dôchodku odchádzal v 48. rokoch... (smiech). Bol by som veľmi rád, ak by sa tie staré časy vrátili.

■ Vieme, že sa železnici venuješ aj vo svojom súkromí, priblíž nám v krátkosti svoje aktivity.

Je toho viac. Som aktívnym členom Klubu historických koľajových vozidiel v RD Haniska pri Košiciach. Pri jazdách historickými vlakmi ma môžete zaregistrovať vo funkcii sprievodcu, vlakvedúceho či aktuálne Mikuláša (smiech).

Členstvo nespočíva iba „vo vození sa“, ale hlavne v brigádach na údržbe pojazdných či obnove ešte nepojazdných vozidiel. V súčasnosti pracujeme na par-

nom rušni radu 434. Občas vypomôžem na brigádach spriaznených klubov alebo priamo v MDC Bratislava. Vždy je čo zachraňovať. Zároveň som tvorcom webových stránok mojej materskej stanice Slanec, deň čo deň na rôznych fórach odpovedám na otázky fanúšikov železnice, niekedy aj osobne sprevádzam návštevy zo zahraničia a svojim (verím) odborným výkladom sa snažím uspokojiť ich neutíchajúcu zvedavosť. Tým, že pracujem aj na širokorozchodnej trati som pre nich viac „zaujímavým“ (smiech).

poriadky... Pri nich sa cítim ako externý spolupracovník ZSSK. Ale baví ma to.

■ Rád cestuješ vlakom, precestoval si mnoho európskych krajín, kde si bol najďalej, alebo ktorá krajina – prípadne aj jej železničná doprava – ťa najviac oslovili?

Byť konkrétnym je v tomto prípade ťažké. Každá krajina niečím osloví. Francúzsko rýchlosťou, Nemecko precíznosťou, Švajčiarsko dokonalosťou, krajiny Balkánu akousi ľahostajnosťou... Cieľom mojich ciest nie je vytváranie rekordov

alebo nejakých „naj“. Jednoducho chcem vidieť a poznať. Každá, aj negatívna, skúsenosť je pre mňa lákadlom, ktorému nedokážem odolať. A preto, kým sa dá, budem cestovať, cestovať, cestovať...

■ Akú vlastnosť máš na ľuďoch najradšej?

Vo všeobecnosti

uznávam ľudí, ktorým „sa chce“. Premietnuté do v železničiarkeho prostredia, ľudí, ktorým netreba všetko pripomínať. Tých, ktorí ochotne vykonávajú aj úlohy nad rámec svojich povinností. Takže logicky neuznávam lajdákov. A tých je, bohužiaľ, medzi nami ešte veľmi, veľmi veľa.

■ Zmenilo sa niečo v tvojom živote po súťaži? Ako sa žije s titulom Tvár ŽSR?

Výhra v súťaži bola pre mňa príjemným spetsrením pracovného, ale aj súkromného života. Prinieslo mi to mnoho nových známostí. Či aj nejaké výhody, ukáže čas. Získaním titulu sa, našťastie, vo vzťahu s mojimi kolegami a známymi nič nezmenilo. Našu spoluprácu to, verím, nijako nenaštrbilo. Ani ja nechcem byť iný ako pred súťažou.

Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ



Vizitka

Jozef Mačaj

Narodil sa: 1. júna 1976 v Sečovciach

Býva: v Ruskove

Čo najviac obľubuje?

Kniha: Encyklopédie o doprave

Film: Komédie skupiny Monty Python

Jedlo: Kura na karí

Nápoj: Portské

Zviera: Môj pes Cargo (zlatý retríver)



Takmer denne vybavujem telefonáty starších cestujúcich pýtajúcich sa na odchody vlakov, prípoje, prestupy, nové cestovné



Jozo sa najlepšie cíti v prítomnosti svojich dvoch veľkých lások – manželky Danky (na fotografii) a železnice.

Ladislav Mrvák pohotovou reakciou zabránil nešťastiu

Človek nikdy dopredu nevie, čo ho čaká. Už toľkokrát overené tvrdenie na vlastnej koži pocítil aj Ladislav Mrvák, dozorca výhybiiek z nesamostatnej železničnej stanice Podhájska. Jedna z ďalších septembrových služieb prebiehala bez problémov, keď popoludní okolo štrnástej hodiny vybehla z rodinného domu oproti stanici žena a volala o pomoc. Dobešla i na stanicu, kde sa dozvedeli, že v kúpeľni jej horí automatická práčka.

V tomto dome sa mohla odhrať tragédia. Vďaka nášmu kolegovi Ladislavovi Mrváňovi zo železničnej stanice Podhájska okrem zhorenej práčky nedošlo k väčším škodám.



Ladislav Mrvák neváhal, zbral hasiaci prístroj a utekal na miesto požiaru. Z rodinného domu sa už valili kúdoly dymu. – Vbehol som dnu a začal hasiť, spomína na nepríjemnú príhodu. – **Hustý dym bol všade, no podarilo sa mi oheň uhasiť... nebola to ale pravda. Plamene vidieť síce nebolo, dokonca aj zadymenie prestalo, keď zrazu z práčky vyšľahol znovu oheň. No nemal šancu rozšíriť sa, keďže som ho mal pod kontrolou. Nakoniec sa ho podarilo celkom uhasiť. To už bol v dome i sused, s ktorým sme po rozptýlení dymu práčku**



vytislil na dvor. Nikdy by som neveril, že jedna práčka dokáže narobiť toľko problémov, – dodal Ladislav Mrvák. Keď bolo po všetkom, až vtedy si každý uvedomil, čo by sa mohlo stať, nebyť okamžitého zásahu nášho kolegu. Kým by prišli najbližší hasiči zo Šurian, oheň by sa rozšíril po dome a škody by boli nepomerne väčšie.

Vladimír SALZER,
foto: autor

V kúpeľni je už nová práčka a po požiare niet ani stopy. Mária Leváková ukazuje priestory, kde došlo k požiaru, a slovami vďačnosti na nášho kolegu nešetrí.

Železniční hasiči vždy v pohotovosti

Ešte domácim na železničnej stanici v Podhájskej nevyzli spomienky na chvíle pred niekoľkými mesiacmi, keď všadeprítomná voda zatopila nielen trať a okolie stanice, ale i pivničné priestory budovy. A situácia sa zopakovala.

Na operačnom pracovisku novozámockých železničných hasičov znie hlas plný napätia. Službukonajúci výpravca Marián Tóth vysvetľuje: – Opäť nás vytopilo, prídte, pomôžte...

Húkajúce hasičské autá s majákmi v priebehu krátkeho času zastavili pred železničnou stanicou v Podhájskej. Veliteľ zásahu zisťuje situáciu, okrem zatopenia stanice došlo aj k ťažkému úrazu. Voda sa dostala do elektrického obvodu a prúd zasiahol osobu, ktorá pomáhala pri odčerpávaní vody. Skúsení hasiči na nosidlách vynášajú Zuzanu Pavlíkovú, ktorá má na starosti upratovanie. – **Našťastie, ide iba o cvičenie,** – priblížil akciu veliteľ hasičov z Nových Zámok Bc. Štefan Tvrдый. – **Cieľom bolo po predchádzajúcich záplavách, pri ktorých sme veľmi často úspešne zasahovali, precvičiť situáciu, keď dôjde aj k úrazu po zásahu elektrickým prúdom. Som rád, že naši chlapi dokázali, že i v takej situácii si vedú poradiť, a zásah bol na vysokej úrovni. Vyskúšali sme zároveň funkčnosť hydrantov nielen na stanici, ale previerili i tie obecné. Menšie nedostatky sa vyriešili prakticky okamžite na mieste,** opisuje októbrové hasičské cvičenie Štefan Tvrдый. Spokojný bol aj Vladimír Červenák, prednosta železničnej stanice Úľany nad Žitavou, pod ktorú stanica Podhájska patrí. – **Som rád, že naša spolupráca s novozámockými hasičmi je na takej dobrej úrovni. Táto previerka okrem iného preukázala aj dobrú súhrnu našich železničiarov s hasičmi. Podľa mňa by bolo dobré, keby si to mohli vyskúšať vo všetkých staniaciach v príslušnom obvode.**

Vladimír SALZER,
foto: Vladimír ČERVENÁK



Áké je byť „obeťou“ si vyskúšala Zuzana Pavlíková, ktorú zasiahol elektrický prúd. Našťastie, išlo len o fikciu.

Chov králikov, býkov, kačíc a sliepok vymenil za papagáje

Mnohí z nás majú svojho koníčka. I v našom časopise sme vám už zopár železničiarov s netradičnými, ale aj bežnými záľubami predstavili. Dnes sme sa zamerali na dvoch kolegov z jednej železničnej stanice, ktorých záľubou je vtáctvo. Nie však „obyčajní“ okridlenci, akí lietajú vôkol nás. Venujú sa chovu exotických papagájov.

Ako prvého sme navštívili Miroslava Palkoviča, dozorcú výhybiek z nesamostatnej železničnej stanice Podhájska. Jeho „chovancov“ bolo počuť takmer od vstupu na dvor. V dvoch voliérach to spievalo, štebotalo, pískalo... Krdle žltých, zelených, modrých a bielych anduliek akoby v svojej blízkosti vycítili cudzieho a začali sa predvádzať. Miroslav Palkovič vošiel do jednej z obrovských klieťok, začal kŕmiť svojich operených miláčikov a priblížil nám, ako sa dostal k chovu vtáctva.



Miroslav Palkovič má koníčka – chov anduliek. I napriek tomu, že ročne im musí nakúpiť približne štyri až päť metrákov prosa a k tomu množstvo vajčiek a ovocia, nevymenil by svoje andulky za nič na svete.

– Najprv to boli králiky, ktoré neskôr vystriedali býky. Ich chov dal poriadne zabráť, kto to zažil, vie, čo to je. Chovali sme i kačky a sliepky. Narodil sa nám prvý vnuk, a ako rástol, doslova sa zamiloval do kuriatok. Raz si jedno aj zobral, hojdal ho, hral sa s ním, až kuriatko odpadlo. Začal plakať, že mu „zomrelo“, chcel ho ešte raz pohladkať, keď sa kuriatko otriaslo a utieklo. A to bol možno aj nápad, prečo začať chovať vtáčikov, – zaspomínal Miroslav Palkovič. Začal s klasikou, andulkami. Z páriku boli zrazu dva, tri, neskôr ich pribúdalo viac a viac. To už rozmýšľal, ako ďalej. Na dvore postavil najprv jednu a neskôr druhú voliéru. V súčasnosti má



V súčasnosti chová Miroslav Palkovič približne stovku anduliek.

približne štyridsať dospelých párov a asi 30 mladých anduliek. Ide zima a otázka, kde ich premiestni, bola na mieste. – Nikde, ostávajú tu, kde sú. Dokonca im ani nekúrim, – vysvetlil nám pán Palkovič. – Klieťka je dobre chránená fóliou, ale i sklami, a aj keď sú andulky pôvodom z Austrálie, tieto, ktoré sa chovajú na Slovensku, sú už v podstate „domáce“ a zvyknuté na našu klímu. A na záver stretnutia nezabudol pripomenúť aj jednu príhodu súvisiacu s chovom. – Stál som pri klieťke a pozorám, vedľa nej andulka... Rozmýšľal som, odkiaľ asi priletela, lebo v dedine tiež chovajú takéto vtáky. Dal som ju do klieťky a zrazu ďalšia a ďalšia. Keď som sa dobre pozrel na vtáky, zistil som, že všetky majú na nožičkách krúžky s mojím označením. Až pri podrobnej prehliadke klieťky som zistil, že andulky „rozmnožovali“ náš pes, ktorý sa podhrabal pod voliéru a dieru, ktorá vznikla, využili papagáje na výlety do okolia, – s úsmevom dodáva Miro.

Učarovali mu exotické vtáky a kvety

Chovom exotického vtáctva sa zaoberá aj výpravca z Úľan nad Žitavou Peter Pánik. Na rozdiel od kolegu Mira Palkoviča má niekoľko druhov papagájov. Papagája horského, Alexandrinho, nádherného a červenokrídleho. – **Chovu papagájov sa venujem od detstva. Prvým bol agapornis, ktorého neskôr vystriedali andulky. Bývali sme v bloku, takže všetky boli v klieťkach. No odkedy bývam v rodinnom dome, postavil som si voliéry a papagáje chovám v nich, – vysvetľuje Peter.**

Keď sme stáli pri veľkých klieťkach, človek nadobudol dojem, že je v zoologickej záhrade. Papagáje, zrejme zvyknuté na prítomnosť divákov, začali predvádzať svoju krásu. I Petra Pánika sme sa opýtali, ako ich prezimuje. – **Voliéry mám upravené na celoročné žitie. Neuveríte, ale napriek tomu, že ich domovom**

sú slnečné krajiny, u nás vydržia aj nízke teploty, približne mínus 15 až mínus 20 stupňov Celzia. Voliéry mám upravené tak, že pri veľkej zime vletia do murovanej časti. Asi jedinou vecou, ktorá im prekáža, je prievan, – hovorí Peter Pánik. Najväčším miláčikom u Pánikovcov však



nie sú papagáje. Dcéra Miška a syn Ondrej majú asi najradšej malého psika, „yorkshirského“ teriéra. A ako nám ešte Peter prezradil, na chlapa má dosť zaujímavú záľubu. Pestuje aj orchidey.

Vážení čitatelia, máte dojem, že vy alebo niekto vo vašom okolí má zaujímavého koníčka? Napíšte nám alebo dajte vedieť osobne. Poteší nás každý zaujímavý tip.

Vladimír SALZER
foto: autor

Chovom exotického vtáctva sa zaoberá aj Peter Pánik. Má niekoľko párov veľkých papagájov, o ktoré sa vzorne stará. Odmenou je nádherný pohľad na pestrofarebných krásavcov.

Spoločnými silami si skrášlili zastávku

Nenápadnú železničnú zastávku Vyšná Myšľa nájdete na trati z Košíc do Čiernej nad Tisou. Jej budova už desiatky rokov slúži cestujúcej verejnosti. Pamäťá obdobie budovania i zdvojkolajňovania trate. Zub času, no bohužiaľ, aj vyčinenie vandalov, sa podpísali pod jej nevábivý vzhľad.

Ráznym krokom k jej revitalizácii urobili deti a mladí dobrovoľníci zo spoločenstva „eRko - Hnutie kresťanských spoločenstiev detí“ pôsobiaceho v obci Vyšná Myšľa. Ako nám prezradila vedúca Mária Demková, dialo sa tak v rámci akcie „72 hodín bez kompromisu“, v ktorej Rada mladých Slovenska vyzvala všetkých, aby sa ako dobrovoľníci zapojili do úpravy priestranstiev, budov, ale aj do projektov pre starých ľudí a iných. Ich ponuka sa stretla s pochopením vedenia železničnej stanice Slanec, ku ktorej je zastávka administratívne pridelená. Zabezpečili potrebný materiál a termín prác si stanovili na 9. októbra. Deti sa výzvy chopili a s plným nasadením kopali, hrabali či maľovali priestranstvo nástupíšť i samotnú budovu. S murárskymi prácami



Mladí ľudia z východu sa zapojili do projektu „72 hodín bez kompromisu“ a obnovili tak vzhľad zdevastovanej železničnej zastávky Nižná Myšľa.

a opravami im ohotne „pomohli“ rodičia. Všetci odviekli skvelú prácu, na ktorú môžu byť náležité hrdí.

- **Chcem vyjadriť vďaka Železničiarom SR, ktoré nám poskytli materiál. Tak sme spoločne urobili pekné dielo,**

ktoré dúfam bude dlho slúžiť všetkým obyvateľom obce. Verím, že jednotlivci, ktorí nevedia, čo s energiou, nezničia našu prácu,- dodáva koordinátorka projektu Mária Demková. Spomínaná obnova budovy i priestranstva zastávky nie je prvou zmenou, ktorú mohli cestujúci zaregistrovať v tejto obci. Už tri roky slúži cestujúcim aj prístrešok na druhom nástupišti, o ktorý sa zaslúžilo obecné zastupiteľstvo. Priebežne boli vykonané aj práce na obnove lavičiek na oboch nástupištiach. V pozadí všetkých akcií nájdeme záslužnú prácu majstra trate Petra Bokora. Je dlhoročným železničiarom a vzhľad zastávky v jeho pôsobisku mu nebol ľahostajný. Jeho práca je dôkazom toho, že aj doslova z ničoho sa dá vykúzliti prostredie lahodiace oku pozorného cestujúceho. Ostáva len dúfať, že ten cestujúci si prácu toľkých ľudí bude patrične vážiť. Za svoju snahu si to rozhodne zaslúžia.

Jozef MAČAJ

Foto: autor



Takto vyzerala zastávka pred úpravami.



Železničná zastávka po tom, ako deti a mládež priložili ruku k dielu. Patrí im obdiv a vďaka.

Nový poschodový vlak už jazdí, zatiaľ iba skúšobne

Najnovší prírastok v parku ZSSK – elektrická poschodová jednotka (EPJ) 671.001 – absolvuje od polovice októbra sériu skúšobných jazd na tratiach ŽSR. Vo štvrtok 21. októbra vykonala EPJ prvé testovacie jazdy zo Žiliny do Čadce, ďalší deň jazdila pod Trenčianskym hradom a cez víkend sa jednotka objavila na trati pod Tatrami, v Čiernej nad Tisou, v nedeľu sa predviedla Popradčanom.



Nový poschodový vlak sme zastihli v Strbe.

Nasledujúci týždeň pokračovali skúšobné jazdy do Popradu, kde ju počas jednej z jazd v sobotu 30. októbra zachytáva fotografia pod Štrbou – vrcholovou stanicou trate č. 180. V ďalších dňoch sa 671-tka skúšobne pozrela opäť do Trenčína.

Dúfajme, že skúšobné jazdy dopadnú dobre a nová



Testovacie jazdy poschodovej jednotky ste koncom októbra mohli vidieť aj v Trenčíne.

jednotka sa čoskoro objaví v pravidelnej prevádzke. Nákup týchto jednotiek je súčasťou projektu obnovy parku ŽKV ZSSK pre prímestskú a medziregionálnu verejnú železničnú dopravu v rámci Operačného programu Doprava financovaného z prostriedkov EÚ.

Marián RAJNOHA, foto: autor

Banská Štiavnica ožila umením Severu

Inak sa ani nedá nazvať sympóziu, ktoré sa v priestoroch banskoštiavnickej stanice uskutočnilo koncom októbra. Okrem nórskeho kráľovského páru totiž mesto permoníkov navštívili aj profesionálni umelci z tejto krajiny, ktorí tvorili svoje diela a neskôr ich aj v priestoroch železničnej stanice vystavovali.

ZNórska prijali pozvanie umelci Sabine Popp, Anne Marthe Dyvi – výtvarníčka z Bergenu – a študent posledného ročníka bergenskej Akadémie umenia Bjorn Mortensen. Slovenskú stranu zastupovali Martin Kubina, Martina Matúšová – Zimanová a Eva Masaryková, ktorá je zároveň organizátorkou podujatia. Umelci a ich diela očarili každého. Nórke Anne Marthe Dyvi sa to podarilo sochou parti-

zána, ktorá stojí pred stanicou v Banskej Štiavnici už mnoho rokov. Nevýraznú sochu, ktorú si už takmer nikto nevšimol, obalila alobalom a urobila z nej pasťvu pre oči. V soche, ktorá pôsobila ako z kovu, by hádam nikto nehľadal ošumelú sochu bojovníka, ktorých je na Slovensku nespočetné množstvo.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ



Socha, ktorú Banskoštiavničania poznajú veľmi dobre...



A tá istá socha, ktorú sochárka Anne Marthe Dyvi zmenila.

Foto: Ing. Daniel MARUNIAK

Na stretnutí po rokoch plnom spomienok

V septembri sa uskutočnilo v Trnave stretnutie študentov Strednej ekonomickej školy – odbor prevádzka a ekonomika železničnej dopravy – po 40. rokoch od maturity. Riaditeľom školy bol v tej dobe Július Lanák, triednym profesorom nám bol dva roky Ján Heteš a ďalšie dva roky nás mal pod palcom najlepšie triedny profesor, skúsený predpisár Štefan Kalužák. Pôvodne nás v prvej triede bolo 32 žiakov. Z tohto počtu nás však už navždy opustili štyria spolužiaci. Stretnutia sme sa zúčastnili šesťnásti.

Ostatní spolužiaci ešte dovolenkovali, boli chorí, alebo im rodinné záležitosti nedovoľovali prísť medzi nás. Boli to veľmi príjemné hodiny stretnutia po rokoch, plné spomienok na školské časy, učiteľov a krátke pripomenutie histórie života každého z nás. Všetci spolužiaci sú železničiarimi, niektorí ešte pracujú a vykonávajú železničné profesiie a niektorí sú už na dôchodku.

Aj preto sa železnice skloňovali v každom páde a boli hlavnou témou. V tomto a v nasledujúcom roku bude väčšina z nás oslavovať šesťdesiatku. Dali sme si preto záväzok, že v budúcom roku to oslávime na spoločnom stretnutí. Tešíme sa a veríme, že sa stretneme vo väčšom počte.

Alžbeta KRÁLOVÁ

Na fotografii zdoľa:
P. Mikulka, J. Silný
Druhý rad zľava:
M. Solárik, V. Ewansonová, L. Michalíková, M. Bohdanová, M. Barčiaková, J. Gulík, R. Antalík
Tretí rad zľava:
J. Gažo, A. Králová, V. Hlinka, T. Adámik, Z. Kiss, D. Kolárik, J. Skokan.



Minister s deťmi

Už tradične sa októbrové dni stávajú aj dňami bezpečnosti na komunikáciách. Preto sa aj na MDPT SR konal Deň otvorených dverí pri príležitosti Európskych dní BECEP. Záštitu nad ním prevzal 1. podpredseda vlády SR, minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a predseda Rady vlády SR pre BECEP Ján Figeľ.

Režim ministerstva sa zmenil pod náporom malých i väčších školákov, ktorým robili ukážky hasiči, policajti a do tajov zachraňovania ľudí ich zaučali pracovníci Červeného kríža.

Na akcii sa prezentovali svojimi propagačnými materiálmi aj ŽSR.

Jozef LEHOCKÝ, foto: autor



Minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ján Figeľ osobne privítal tých najmenších návštevníkov.

TELCO CUP 2010

V sobotu 23. októbra sa konal už 7. ročník benefičného turnaja telekomunikačných a IT spoločností v halovom futbale pod názvom TELCO CUP 2010. Nechýbali tam ani zástupcovia Železničných telekomunikácií.

V športovej hale Elán sa turnaja zúčastnilo 29 top firiem z oblasti ICT, ktoré boli rozdelené do 5 skupín. Nechýbali najväčší operátori ani zástupcovia najväčších IT integrátorov. Zápasy boli mimoriadne vyrovnané, o finalistoch rozhodli v značnej miere penaltové rozstrely a tesné výsledky vzájomných súbojov. Hráči ŽT Miroslav Bujalka, Marek Brna, Peter Žiačik, Andrej Hlavatý, Peter Záhorák, Marián Mančuška a Viktor Takács postúpili z 5-člennej vyrovnanej základnej skupiny do osemfinále. Po tesnom výsledku 1:0 s tímom ASBIS prešli do štvrtfinále, v ktorom však podľahli striebornému tímu z DIGI TV 1:3. Víťazom turnaja sa po bezgólovom zápase a penaltovom rozstrele stala spoločnosť TOWERCOM. Napriek umiestneniu „len“ v druhej štvorici najlepších tímov futbalistom Železničných telekomunikácií blahoželáme. Výťažok z podujatia bol v spolupráci s reláciou Modré z neba poskytnutý na pomoc človeku postihnutému zákerou chorobou.

(ŽT)

DOBYLI SME PEVNOSŤ STREČNO

Tak tejto sobotňajšej návšteve na hrade by sa iste potešila aj Žofia Bošňáková, jedna z posledných obyvateľiek Strečnianskeho hradu, ktorá bola v krypte pod hradnou kaplnkou aj pochovaná. Finalisti súťaže Tvár ŽSR tu totiž hľadali poklad. Že to bol skutočný zážitok, podobný televíznej súťaži Boyard, s tým by naši súťažiaci určite súhlasili. Pekné slnečné počasie ešte umocnilo celé dobýjanie hradu a truhlica s pokladom bola úžasným zážitkom na záver. Kým sa „naše tváre“ prepracovali k tajuplnej truhlici, museli prekonať viacero prekážok. Rozdelení do štyroch družstiev preukázali svoju zručnosť a zdatnosť v športových disciplínach, premýšľali pri logických hádankách. Obsah truhlice síce mohlo získať len jedno družstvo, ale vďaka dobrosrdečnosti a súdržnosti víťazov poklad potešil všetkých.



V dopoludňajších adrenalínových disciplínach súťažili družstvá o poradie, v ktorom neskôr dobýjali hrad.



Náhoda chcela, že Adelka s Jožkom, naši víťazi súťaže Tvár ŽSR, bojovali v jednom tíme.



Ako získať vytúžený poklad, naznačuje v danej chvíli nezmyselná indícia od tajuplného mnícha pri bráne hradu.



Vidina pokladu v truhlici, ale aj prítomnosť kúzelníka spôsobili zdanie, že jednoduchá logická hádanka nemá riešenie. Darom, posledný krok býva často ten najťažší.



Úlohou súťažiacich bolo aj zapálenie ohníka na nádvorí hradu, pretože v úzkych tmavých chodbách medzi hrubými múrmi sa neradno pohybovať bez svetla.



Obsah truhlice – zlaté (čokoládové) dukáty – potešil vďaka Tomášovej štedrosti nielen víťazov, ale všetkých účastníkov dobýjania hradu.



Expertom na záverečnú hádanku sa stal Tomáš. Vďaka pohotovej odpovedi sa jeho družstvo stalo „objaviteľom“ pokladu.

Foto: Martin BALKOVSKÝ,
Vladimír SALZER

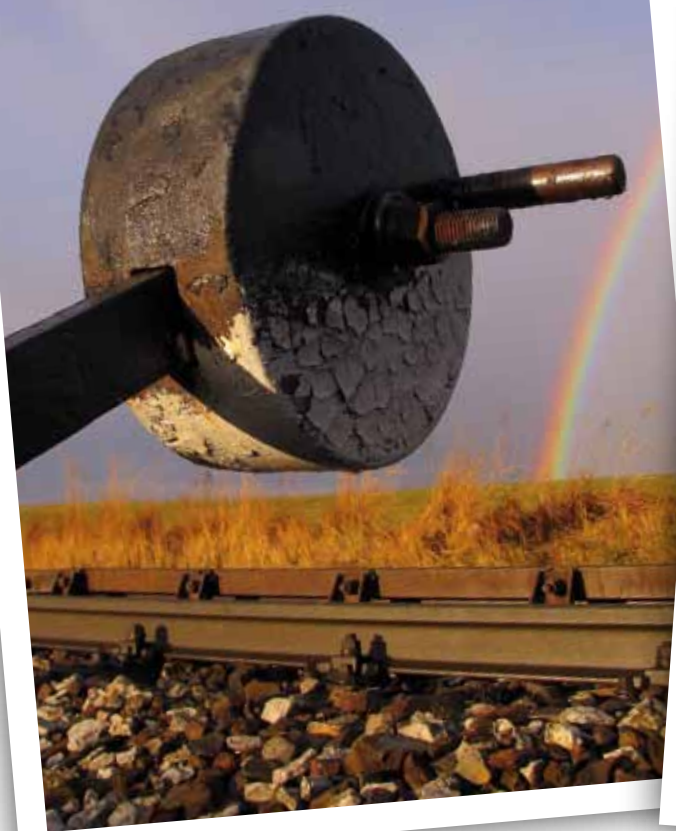
FOTO mesiaca

*Zašlite do redakcie svoje fotografie
a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor.
Dnes sa o ňu postarali traja autori
zaujímavých fotografií.*



Dana TUŽINSKÁ
Dúha I.

Ivan HUTLÁK
Dúha II.



Martin BALKOVSKÝ
Nekonečný optimizmus
v sychravom dni

