

železničný

október 2010

semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XX.



Adela Torbiková a Jozef Mačaj
víťazi súťaže Trán ŽSR 2010



V znamení nových tvárí

Mesiac nových tvárí. Aj tak by sa dalo metaforicky označiť októbrové dianie v ŽSR. Najprv sme, možno aj trochu symbolicky a aj zásluhou našich čitateľov

a priaznivcov, vybrali čitateľské Tváre ŽSR. Odborná porota následne zvolila z finálovej desiatky žien a mužov aj mužskú a ženskú Tvár ŽSR 2010 po mimoriadne vydatom finálovom víkende, strávenom v SIP Strečno. Musíme uznať, že to naozaj bolo o tvárach. O ich podobách, premenách, mimike a pocitoch. Tie tváre, ktoré poznáme z každodenného železničarskeho pracovného života, sa zmenili na nepoznanie - zažiarili krásou, úsmevom, tancom, zmyslom odhaľovať tajomstvá súťaženia, ale i bojovnosťou v mene družstva. Všetci ukázali svoju druhú a možno aj tretiu tvár, čo dokázali mimo práce, akí sú iní, prekvapujúco zábavní, zruční, mnohí skvelí výmyselníci, niektorí až priveľmi skromní, ktorí doprajú úspech kolegovi či kolegyni.

Október však priniesol pre ŽSR aj úplne iné nové tváre, a to v podobe nového vedenia na čele s novým predsedom Správnej rady ŽSR, generálnym riaditeľom, námestníkmi generálneho riaditeľa, ako aj nového riaditeľa kancelárie generálneho riaditeľa. Viacerí už majú železniciu v krvi z minulých rokov či pôsobisk, ale pre niektorých je železnica novinkou a zatiaľ nepreskúmaným fenoménom. Všetkým bez rozdielu však prajeme veľa zdravia, pevných síl, správnych rozhodnutí a výborných spolupracovníkov, aby 162. rok fungovania železníc na Slovensku úspešne dotiahli do konca a s odhodlaním odštartovali ďalšie, i keď pre železnice nepochybne veľmi ťažké obdobie.

A keďže život nie je len o skvelých veciach a veselých dňoch, október nám pripravil aj realitu lúčenia s viacerými tvármi, ktoré k železnici patrili takmer „odjakživa“. Odchod týchto tvárí je o to ťažší, že sa tak deje po mnohých rokoch, keď sa naši kolegovia, kamaráti a šéfovia stanú našou každodennou pracovnou súčasťou a je ťažké si zo dňa na deň od nich odvyknúť, keď po mnohých rokoch odchádzajú zo svojich pozícií alebo do dôchodku, alebo ich čaká iné smerovanie a nové perspektívy. V takýchto prípadoch je však okrem emócií, ktoré sú namiesto, najdôležitejšia ešte jedna vec. Vedomie, že zážitky, tie skvelé, ale občas i menej dobré, skúsenosti a spomienky späť s týmito ľuďmi nám a ani železnici už nikto nikdy nemôže vziať. Veľká vďaka a úcta všetkým Vám, bývalí šéfovia a kolegovia, a všetko dobré do ďalších rokov.

Martina Pavlíková
hovorkyňa

Martina Pavlíková

Nový generálny riaditeľ ŽSR Ing. Vladimír L'UPTÁK

Minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ján Figel' s účinnosťou od 13. októbra vymenoval do funkcie generálneho riaditeľa Železníc SR Ing. Vladimíra L'uptáka.

Vladimír L'upták sa narodil 23. marca 1964. Je absolventom Vysokkej školy ekonomickej, Fakulty ekonomiky a riadenia výrobných odvetví v Bratislave. Po ukončení vysokoškolského štúdia pôsobil od roku 1987 do roku 1997 na škole ako odborný asistent. Od roku 1991 do roku 1993 pôsobil vo funkcii ekonomického riaditeľa v Metodickom centre Ministerstva školstva SR. Ďalšie tri roky bol zástupcom riaditeľa sekcie správy majetku vo FNM. Funkciu ekonomického riaditeľa vykonával v ružomerskej firme Slovenské celulózky a papierne v rokoch 1996 až 2000. Od roku 2000 pôsobil šesť rokov v železničných firmách v manažérskych funkciách, okrem iného ako ekonomický riaditeľ a podpredseda predstavenstva v ZSSK CARGO. V rokoch 2006 až 2010 pôsobil vo firme S.U.C.C.E.S, ktorej predmetom činnosti je ekonomické poradenstvo a vzdelávanie. Ing. Vladimír L'upták ovláda anglický a ruský jazyk. Je ženatý a má tri deti.



Vážené dámy, vážení páni,

som rád, že sa po štyroch rokoch vraciam do prostredia železníc, a vážim si dôveru, ktorá mi bola vyjadrená ponukou zastávať post generálneho riaditeľa ŽSR. Je to pre mňa veľká výzva, čo najrýchlejšie sa oboznámiť s aktuálnou situáciou v ŽSR, ale aj v celom železničarskom a dopravnom sektore, oboznámiť sa s najdôležitejšími úlohami a problémami, ktorými železnica dnes žije. Následne sa vynasnažím tieto úlohy riešiť, kde samozrejme počítam aj s Vašou pomocou a podporou.

V najbližšom období bude mojou prioritou stretnúť sa s najväčšími zákazníkmi, obchodnými partnermi, bankami, zástupcami odborov, ako aj so zástupcami ministerstva dopravy a financií. Predpokladám, že regulačný úrad určí v krátkom čase novú cenu dopravnej cesty, čo považujem za historický medzník a začiatok novej éry v železničnej doprave. Ako každý iný podnik, aj ŽSR bude musieť bojovať o každého zákazníka na trhu. Musíme viac využívať ideálnu geografickú polohu Slovenska a taktiež pritiahnúť viac prepravovaného tovaru z ciest na železniciu. Modernizácia železničných eurokoridorov pokračuje, musíme nájsť formu financovania a ponechať aj Slovensko v tomto procese.

Mojím cieľom je urobiť v rámci železnice poriadok v zmluvách na dodávku služieb, prác a tovarov, celý proces sprehľadniť a zefektívniť. Musíme tiež spoločne identifikovať a následne zaviesť opatrenia na odstraňovanie našich nedostatkov s cieľom zvýšiť efektívnosť produktov ŽSR a ich konkurencieschopnosť. Som presvedčený, že železnice na to majú k dispozícii veľký potenciál, ľudský i technický. Na dosiahnutie týchto cieľov budem vyžadovať dodržiavanie interných riadiacich aktov vrátane Pracovného poriadku.

Rád by som všetkých uistil, že sa budem snažiť byť podrobne informovaný, a pokiaľ to bude možné, postupne aj osobne navštívim jednotlivé útvary ŽSR. Okrem osobných zmien vo vedení ŽSR, o ktorých ste už boli informovaní, budú nasledovať aj niektoré ďalšie.

Rád by som Vám všetkým poprial veľa zdravia, síl, trpezlivosti a odhodlania pri plnení náročných úloh v nastávajúcom období.

Vladimír L'upták

Zmeny vo vedení firmy

Predstavujeme námestníkov generálneho riaditeľa ŽSR

Október bol mesiacom, keď sa okrem zmeny generálneho riaditeľa ŽSR udiali aj ďalšie zmeny vo vedení firmy. Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Vladimír Ľupták vymenoval nových vedúcich manažérov na štyroch námestníckych postoch. Námestníci generálneho riaditeľa riadia činnosť na zverenom úseku a zastupujú generálneho riaditeľa vo vymedzenom rozsahu.

Do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku vymenoval generálny riaditeľ ŽSR Ing. Jozefa LAMPRECHTA s účinnosťou od 1. novembra. Na obdobie od 15. októbra do 31. októbra poveril výkonom funkcie na tomto poste Ing. Jozefa Veselku, ktorý nahradil dňa 14. októbra odvolaného Ing. Igora Fedora.

Od 1. novembra bude na poste námestníčky pre ekonomiku pôsobiť Ing. Silvia Némethová, ktorá v tejto funkcii vymení Ing. Dušana Šefčíka.

Do funkcie námestníka pre prevádzku menoval generálny riaditeľ Ing. Jána Zachara, ktorý na tomto poste s účinnosťou od 15. októbra nahradil Ing. Jozefa Antoša.

Zmena nastala aj na poste námestníka pre ľudské zdroje, kde odvolaného Ing. Vladimíra Jarúneka od 15. októbra vystriedal vo funkcii Ing. Ján Žačko.

Aj vo vedení Kancelárie generálneho riaditeľa nastala zmena. Funkciu riaditeľa vykonáva s účinnosťou od 16. októbra Ing. Peter Molda. Doterajší odvolaný riaditeľ Ing. Anton Kukučka zastáva funkciu zástupcu riaditeľa Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR.



Ing. Silvia NÉMETHOVÁ
námestníčka generálneho riaditeľa pre ekonomiku



Ing. Ján ŽAČKO
námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje



Ing. Peter MOLDA
riaditeľ Kancelárie generálneho riaditeľa



Ing. Jozef LAMPRECHT
námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku



Ing. Ján ZACHAR
námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku

Po dvestodňovej výluke je Kysucké Nové Mesto vynovené

Modernizácia trate medzi Žilinou a Krásnom nad Kysucou sa v tomto roku v rámci štvrtého stavebného postupu sústredila na dopravnú infraštruktúru v Kysuckom Novom Meste. Hlavné stavebné činnosti boli ukončené 15. októbra, pokračuje sa už len s dokončovacími prácami a odstraňovaním technických nedostatkov. Finišuje sa aj s oživením staničného zabezpečovacieho zariadenia. Zhotoviteľ predpokladá, že elektronické stavadlo bude v prevádzke od 9. decembra, ešte pred začiatkom platnosti nového grafikonu.



Začiatkom roka sa v stanici hovorilo už len o modernizácii. Tá začala 29. marca a nepretržité kolajové výluky trvali takmer 200 dní.



Kolajisko sa zmenilo na stavenisko, zriadili sa nové staničné kolaje s trakčným vedením v celkovej naprojektovanej dĺžke 437,5 m.



V máji už bolo zreteľné, že prístup k novému nástupištiu bude riešený podchodom vybaveným osobnými výťahmi.



Náklady na modernizáciu stanice predstavujú 33,81 mil. eur bez DPH.



V obvode stanice boli vybudované 2 železničné priečestia, z toho jedno v novej kilometrickej polohe.



Na medzere medzi zaštiešením, cez ktorú prší až do podchodu, nás upozorňovali aj cestujúci. Je len na škodu vecí, že si tento vážny nedostatok projektant neuvedomil.



Signalistka Ľuboslava Barčiaková na dočasnom stavadle stále obsluhuje elektromechanické zabezpečovacie zariadenie. Elektronické stavadlo by malo byť uvedené do prevádzky v decembri.

Foto: Martin BALKOVSKÝ

Jeseň – ideálny čas na čistenie koľajového lôžka

Uplynulé týždne na hlavnom ťahu trate Košice – Čierna nad Tisou priniesli viac pracovného ruchu ako iné dni. Okrem pravidelnej prepravy osôb a tovaru sa na koľajniciach objavovali aj traťováci z Trebišova. Vedúci prevádzky SMÚ ŽTS TO Trebišov Bc. Ladislav Farkaš nám povedal: – Súčasné dni využívame na opravy koľajového lôžka. Na dopredu stanovených úsekoch prečistujeme značne znečistené miesta. –

My sme sa boli pozrieť na práce na úseku trate Nižná Myšľa – Ruskov na koľaji 1 a 2. – Jesenné mesiace sú pre nás ideálne predovšetkým z dôvo-

dov stabilných teplôt, – pokračoval Bc. Ladislav Farkaš. Nezaujateľmu človeku sa vždy naskytne zaujímavý pohľad na prácu traťovákov. Obrovský 72-tonový kolos



Strojná čistička RM 76 je dokonalým pomocníkom každého traťováka.



Na práce počas výluky pri Nižnej Myšli dozerali (na fotografii zľava): koordinátor SMS ŽTS Michalany Bc. Tibor Gore, vedúci prác SMÚ ŽTS TO Trebišov Peter Bokor a úsekový správca SMS ŽTS Michalany Peter Princík.



Traťový stroj ASPK400 pri úprave smeru a výšky po čistení

strojnej čističky RM 76, ktorý pri prácach využívali, je určený na celoprofilové čistenie koľajového lôžka. – Pri celoprofilovom čistení štrkového lôžka dochádza k jeho čiastočnej, resp. úplnej výmene za nové štrkové lôžko. Následne v celej linke dochádza k úprave smeru a výšky a k celkovej úprave štrkového lôžka do profilu. Staré, znečistené štrkové lôžko sa vyťaží a odváža na dočasné skládky, a čaká na svoje ďalšie prípadné využitie, – vysvetľoval Bc. Ladislav Farkaš.

V súčasnosti sú už práce na tomto úseku ukončené. Rovnaké sa uskutočňovali v okolí Kalše, Slanca a Ruskova. Výsledkom je postupné zrušenie pomalých ciest a plynulá prevádzka na celej trati.

Vladimír SALZER, foto: autor

Všimli sme si

Štefánik

Takýto krásny obrázok sa nám ponúkol v Múzeu SNP v Banskej Bystrici pri príležitosti vyhodnotenia prezentácie pancierového vlaku Štefánik. Okrem toho, že v tomto roku zožal tento jedinečný vlak úspech vo viacerých mestách na Slovensku, pozornosť pútal aj na tomto melóne. Jeden by ani netušil, kam sa ten „Štefánik“ až dostane.

(ika)



Tunel opäť v plnej moci výpravcov z Jablonova

Výhybňa Tunel, ovládaná na diaľku výpravcami z Jablonova nad Turňou, nebola v činnosti vyše 2 rokov. Dôvodom bol nedostatok náhradných elektronických dosiek diaľkového ovládania zabezpečovacieho zariadenia. Po komplexnej rekonštrukcii a výmene systému bola výhybňa 8. októbra opäťovne spustená do prevádzky.

Dvojkoľajná trať vychádzajúca z Jablonova nad Turňou sa po 3,5 kilometri mení na jednokojajnú, ktorá ďalej smeruje do stanice Lipovník. Deje sa to pri Jablonovskom tuneli v neďalekej výhybni s príznačným názvom – Tunel. Celý 8-kilometrový medzistaničný úsek bol do 16. júla 2008 obsluhovaný telemecha-

nickým zariadením duplexným TZD 751 s možnosťou diaľkového ovládania reléového zabezpečovacieho zariadenia vo výhybni Tunel. Nedostatok náhradných dielov však zapríčinil vypnutie výhybne, riešením bola len rekonštrukcia a výmena systému. – **Starý systém využíval na prenos informácií metalické vedenia**

a umožňoval aj miestne ovládanie dopravným pracovníkom vo výhybni Tunel. Nové zariadenie elektronického typu REMOTE 98 je riadené počítačmi so zobrazovacím situácie na farebnom monitore, na komunikáciu využíva optickú kabelizáciu a môže sa už núdzovo obsluhovať priamo výpravcom z Jablonova, – hodnotí zásadné rozdiely systémov Ing. Ján Vojs, procesný líder sekcie OZT OR Košice. Počas 10-dňovej výluky bol v dopravnej miestnosti v Tuneli zdemontovaný ovládací pult, v Jablonove zasa sekciu s traťovými súhlasmi nahradil nový stôl s počítačom a monitorom. V reléovej miestnosti pribudli optické prenosové



Jozef Zima (vľavo), vedúci prevádzky SMÚ OZT ZT Košice – juh, a správca Pavol Točík z AO Košice sa vo výhybni Tunel oboznamujú s obsadením stojanov zariadenia REMOTE 98.

systémy a dopracovali sa závislosti na existujúce reléové zariadenie a traťové automatické hradlo. Využitie našli aj diely z pôvodného systému. Poslúžia ako náhrada na ostatné zariadenia TZD 751, ktoré sú prevádzkované v ďalších 7 výhybniach medzi Košicami a Zvolenom.

(balky), foto: autor



Skôr, ako sa výhybka pri Jablonovskom tuneli začala po dvoch rokoch opäť používať, premastila ju dozorkyňa výhybiek Helena Iglaiová.



Funkčnosť nového systému predviedol zástupca dodávateľa v prítomnosti správcov zariadenia, zľava procesný líder Ing. Ján Vojs zo sekcie OZT, odvetvový správca Ing. Vladimír Sliva z AO Košice, koordinátor SMS OZT ZT Košice – juh Tibor Bacso a nad monitorom sa skláňa Ing. Miroslav Krattinger zo sekcie OZT.

Budúci koridor nadvihol most pri Tepličke

Jedny z mála objektov v zriaďovacej stanici Žilina – Teplička, ktoré sa podarilo dokončiť ešte do roku 1992, pred rokmi stagnácie, sú mostné objekty. Aj tie si však vyžadujú nevyhnutné opravy po dlhých rokoch nečinnosti. Lešenie pri moste nad traťovými koľajami medzi Žilinou a Varínom však predsa len púta pozornosť.

Oceľový most preklenujúci traťové koľaje slúži spojovacej koľaji, po ktorej budú odchádzať vlaky z odchodovej skupiny koľají zriaďovacej stanice smerom do stanice Žilina. Aj keď prítomnosť lešenárskej konštrukcie a nezvyčajná poloha mosta momentálne evokujú klamlivé myšlienky o jeho demontáži, skutočnosť je iná. Výška mosta nevyhovovala plánovanej koridorovej trati zo Žiliny do Košíc, takže sa musel nadvihnúť o 60 centimetrov. Počas dvoch výluk, konaných 27. a 28. septembra, však most „narástol“ až o 2,5 metra. To preto, aby robotníci na

ňom mohli bezpečne realizovať rekonštrukčné práce a zároveň mu navýšili betónové základy. Až potom sa spustí do požadovanej výšky a upraví sa sklon spojovacej koľaje. Všetky stavebné objekty zriaďovacej stanice Žilina – Teplička by mali byť podľa uzavretých zmlúv ukončené v októbri 2011. Je chvályhodné, že projektanti mysleli na úpravu výšky oceľového mosta už teraz, pretože neskôr, za plnej prevádzky, by to už bolo oveľa komplikovanejšie.

(balky)

Foto: Ing. Peter NOVÁK



Nové nástupište vďaka usilovnosti a kumštu traťovákov

Železničiar, no najmä cestujúci v Bernolákove, sú od tohtoročného októbra spokojnejší. Ešte donedávna chodili po hrozivo vyzerajúcich sypaných nástupištiach s veľkým rizikom poranenia dolných končatín. Pohyb po perónoch je už teraz bezpečnejší, pretože ich opravili traťováci z SMÚ ŽTS TO Nové Zámky.

Komplexná rekonštrukcia koľajiska a nástupíšť v železničnej stanici Bernolákovo doplatila v roku 2003 na plošné pozastavenie stavieb. Obnovené boli 3 zo šiestich koľají, z betónových dosiek sa vybudovalo jedno nástupište. Havarijný stav koľají a výhybiek traťováci museli riešiť už len v rámci hlavnej činnosti. Neustále podbýbanie a zvyšovanie nivelety koľají dospelo do štádia, keď nástupištia pri oboch hlavných staničných koľajach nielen svojim nerovným povrchom, ale aj výškou nevyhovovali požiadavkám na nástup a výstup cestujúcich. Pokračovanie pozastavenej re-

Pri traťovákoch, ktorí upravovali vyzískaný materiál, sa pristavil Bc. Pavol Pokrývka (vpravo), prednosta sekcie ŽTS OR Trnava, spolu s vedúcim SMÚ ŽTS TO Nové Zámky Ing. Emilom Tóthom.



Traťoví robotníci z SMÚ ŽTS TO Nové Zámky, zľava Peter Tóth, Pavol Papp a Vincent Žňava, zvládli pokladanie betónových dosiek nástupišťa bez problémov.

konštrukcie je v nedo-
hľadne, preto správca koľajiska konal. – **M**inulý rok sme znížili niveletu druhej staničnej koľaje a jej sypané nástupište s čiastočným asfaltovaním a jednou pevnou hranou nahradili betónové nástupištné KZ dosky,

– vysvetlil Bc. Pavol Pokrývka, prednosta Sekcie ŽTS OR Trnava. Aj keď sa pracovalo iba s použitým materiálom, vyzískaným z modernizácie V. koridoru, ohlasy ľudí boli pozitívne. Podobnej zmene sa preto v októbrových dňoch podrobil aj 220-metrový perón pri 1. staničnej koľaji. Zamestnanci SMÚ ŽTS TO Nové Zámky s mravčou usilovnosťou otlkali staré kusy betónu zo získaných úložných blokov a nástupištných hrán, ktoré s murárskym kumštom pokladali medzi koľaje. Zručnosť traťových robotníkov v atypickej činnosti už teraz oceňujú nielen cestujúci, ktorí sa môžu v koľajisku bezpečnejšie pohybovať, ale aj správca, ktorý v minulosti čelil častým regresom za vzniknuté úrazy cestujúcich.

(balky), foto: autor

Vzduch do odpojovača dofúkal, nahradila ho elektrina

Trakčná meniareň Dubná Skala patrí medzi najstaršie na Slovensku. Pred rokom síce zažila obnovu spínacích prvkov, ale v prevádzke aj naďalej ostali vyše 50-ročné „vyslúžené“ odpojovače usmerňovačov napätia so vzduchovým pohonom. Od 1. októbra je už aspoň jeden z nich nahradený novým s elektromotorickým pohonom.

Trakčná meniareň Dubná Skala sa nachádza medzi Žilinou a Vrútkami a už vyše 50 rokov napája jeden z prvých elektrifikovaných úsekov na Slovensku. Tomu zodpovedá stav aj spoľahlivosť pôvodných

spínacích prvkov, ovládaných vzduchom. – **K**ompresory a zastarané vzduchové rozvody sú náročné na údržbu, preto sme pred rokom v 22 kV rozvodni vymenili 7 starých odpojovačov za nové s ručným pohonom od slovenského výrobcu a 5 výkonových vypínačov za najmodernejšiu vákuovú nemeckú technológiu, – vracia sa do nedávnej histórie Ing. Vladimír Bakoš, vedúci SMÚ EE NaSpS Žilina, a pokračuje: – **O**stalo ešte niekoľko pôvodných odpojovačov a jeden z nich dlhodobo vykazoval poruchu na vzduchovom pohone. Firma SEZ Kropachy nám preto poskytla nový pohon a komponenty. – Ráno 1. októbra sa 3 kV rozvodňa vypla z prevádzky, „meniaristi“ si vypísali B príkaz, zabezpečili pracovisko skratovaním jednotlivých vývodov a pustili sa do opravy. Postačilo len niekoľko hodín a nové zariadenie už



Elektromontéri Ľuboš Palovič (vľavo) a Jaromír Chromec rozoberajú starý odpojovač.



Majster SMÚ EE NaSpS Žilina Jaroslav Barjenčík (vľavo) a elektromontér Ladislav Stronček pripravujú elektrický prívod pre nové zariadenie.

bolo upevnené na svojom mieste aj s pripojeným elektrickým ovládaním. Poobede ešte jeho funkčnosť otestovali nielen elektrikári v meniareni, ale dial'kovo aj žilinský elektrodíspešer a nový odpojovač bol zapnutý do prevádzky. Ak sa osvedčí, SMÚ EE NaSpS Žilina nahradí rovnakými typmi aj ostatné odpojovače so vzduchovými pohonmi.

(balky)

TEŽ-ka pripravená na zimu

Pravidelne každý polrok prekontrolujú železničari pod štítmí Vysokých Tatier trať svojej elektrickej železnice. Kým na jar odstraňujú škody na železničnej infraštruktúre napáchané odchádzajúcou zimou, na tú prichádzajúcu sa zasa svedomito pripravujú jesennou údržbou.



Správnú polohu trolejového vedenia nastavujú elektromontéri SMÚ EE TV Poprad, zľava Ivan Ilavský, Jiří Ruml, Radoslav Laufik a Jozef Bereta.

Traťoví robotníci zo starosmokoveckého pracoviska SMÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves sa pri údržbe TEŽ-ky zameriavajú najmä na geometrickú polohu koľaje. Strojnou podbíjačkou upravujú pokles koľaje a prevýšenie koľajníc, ktoré v ostrých oblúkoch dosahuje hodnotu až 100 mm. Každá zmena polohy koľaje spôsobuje vychýlenie ideálnej pozície elektrického zberača od trolejového vedenia, preto výluky trate pripravujú spoločne s trolejárnami z SMÚ EE TV Poprad. Tí sa sústreďujú na nastavenie výšky a kľukatosti troleja, výmenu armatúr, poškodených izolátorov a obnovenie náterov. Po veternej smršti v roku 2004 je síce časť trakčného vedenia zrekonštruovaná a zjednotená, no v mon-



Ján Jancík, traťový robotník z SMÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves, kontroluje po podbití prevýšenie koľajníc.

tážnom vozni je stále priveľa všelijakých typov svoriek a koncoviek. Niektoré traťové úseky sú ešte pôvodné, bez určenej zostavy, na ktorých je všetko atypické. Vlastne tak, ako celá TEŽ-ka, na ktorej padajúce stromy neustále poškodzujú izolátory a trolej nielen v zimnom nečase, ale hocikedy počas celého roka.

(balky), foto: autor



Vy sa pýtate, my odpovedáme

Do záhrady už ani jeden železničný podval

Náš čitateľ chcel vedieť, za koľko železnice predávajú staré železničné podvaly. Po zrušení skleníka si v záhrade naplánoval malý kvetinový záhon, ktorý chcel odčleniť od ostatnej záhrady. Bude ale musieť vymyslieť niečo iné, pretože podvaly už železnice nejaký ten rok nepredávajú. Pýtate sa prečo? Tu je odpoveď pre tých, ktorí o zákaze predaja ešte nevedia.

Kedysi boli podvaly spolu s betónom, tehľami a drevom zaradené v kategórii odpadov vhodných na využitie v domácnosti. Podvaly ako súčasť železničného zvršku sú a vždy boli impregnované kvôli vyššej životnosti. Keď sa napríklad po 40 rokoch opotrebovali alebo vyradili ako poškodené, použité sa predávali. Predovšetkým zo širšej trate, nikdy nie tie, ktoré boli priamo zo staníc, kde stáli vlaky. – Na predaj týchto podvalov dáva súhlas príslušné obvodné úrady životného prostredia. ŽSR ako držiteľ odpadu musí medzi inými splniť aj povinnosť vyplývajúcu z platnej legislatívy a zabezpečiť analytickú kontrolu odpadov v stanovenom rozsahu, – vysvetľuje ekologička Ing. Mária Faková z RR ÚŽI Zvolen. V minulosti sa odpredaj robil na základe analýz, ktoré mali ŽSR k dispozícii z akreditovaných výskumných ústavov, a tieto analýzy sa predkladali obvodným úradom životného prostredia. Ale ako sa rokmi zvyšovali ná-

roky na dodržiavanie zákonov a smerníc o životnom prostredí, tak sa zvyšovali aj nároky úradov na jednotlivé odpady. Analýzy bolo potrebné dokladovať ku každej odpredávanej skupine drevených podvalov, čo je pre železnice neekonomické, preto sa od predaja upustilo. Analýza vzorky podvalov stojí približne 266 eur, kým jeden sa predával za asi 60 centov. Nehovoriac o tom, že impregnačné látky a látky obsahujúce decht



Staré železničné podvaly sa už približne tri roky nepredávajú. Musia sa ekologicky zlikvidovať. Obsahujú dechtové látky, ktoré sú karcinogénne, preto v záhradkách nemajú čo robiť.

v podvaloch sú karcinogénne, teda aj podľa slov ekologov nemajú čo robiť v záhradách. Firma Arguss, s.r.o., zastrešuje túto likvidáciu. Staré podvaly sa ekologicky spaľujú. Za likvidáciu približne 50-kilogramového vysušeného podvalu zaplatia železnice 7,50 eur. V prvom rade sa však treba pozrieť na jednu už niekoľkokrát skloňovanú vec. A to je zdravie človeka a prírody. Kamennouhoľný decht, ktorý je totiž najstarším známym chemickým prostriedkom používaným v priemysle na ochranu dreva, obsahuje približne 20 druhov polycyklických aromatických uhľovodíkov. Tieto uhľovodíky vznikajú pôsobením tepla pri rozklade živých hmôt, napríklad aj pri grilovaní a vyprášaní. Ak sa tieto uhľovodíky dostanú do živých organizmov, vznikajú v ich telách látky, ktoré sa viažu na DNA, ktorá sa nachádza v jadre každej bunky, tú zmenia, bunka začne rásť a stáva sa z nej karcinogénna bunka – čo je prvotná príčina vzniku rakoviny. A my si drevo, ktoré je napustené takýmito látkami, pokojne dáваме do záhradky, oddeľujeme ním hrádzky zeleniny a záhony kvetov, robíme chodníky atď. A tešíme sa z krásnej úrody, čo nám pri takýchto podvaloch vyrástla, a ani netušíme, že si s každou takouto zjednou paradajkou či šalátikom postupne pomaly do tela „pumpujeme“ karcinogénne látky. Je teda na zvážení každého, či si vedome dá potenciálne nebezpečnú vec do zeme v záhrade a bude pri nej pestovať zeleninu.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

Živió, pán riaditeľ!

Patrí k tým železničiarom, ktorým železničárska problematika určite nie je cudzia. So železnicou žije v podstate od svojich školských čias, keď sa vyučil za mechanika motorových rušňov. V štúdiu pokračoval aj ďalej a po skončení strednej školy úspešne ukončil i Vysokú školu dopravnú v Žiline. Veľmi dobre pozná železnicu i po praktickej stránke. Postupne sa prepracoval od výpravcu vlakov po náčelníka železničnej stanice. Získané odborné znalosti a skúsenosti ďalej rozširoval ako námestník riaditeľa pre prevádzku v DDC Bratislava, prednosta SRD vo Zvolene až po riaditeľa OR Košice. Tí, ktorí ho poznajú, určite budú súhlasiť



Človek má vždy dobrý pocit, keď môže stretnúť niekoho, kto si zaslúži našu úctu. Nielen tým, ako sa správa k svojim najbližším, ale i svojím prístupom k ostatným, svojou odbornou zdatnosťou a znalosťou pri riešení väčších či menších problémov. Iste by ste vedeli vymenovať mnohých železničiarov, ktorí tieto danosti majú.

Určite k nim patrí aj riaditeľ Oblastného riaditeľstva Košice Ing. Ján JURIGA.

s tvrdením, že je nielen odborník na železnicu, ale i človek s veľkým Č. Ohotný podporiť pri riešení problémov, poradiť, pomôcť. I preto, keď prišiel čas osláviť významné životné jubileum, mal neúrekom gratulantov.

Tak aj my sa pripájame a želáme Vám, pán riaditeľ, všetko najlepšie, veľa zdravia, šťastia, rodinnej i pracovnej pohody a splnenie ešte nezrealizovaných túžob a snov.

Redakcia, priatelia a kolegovia

Stalo sa to 13-násteho...

Krátko po 16-tej hodine v stredu 13. Októbra v železničnej stanici Žilina narazil do odchádzajúceho rýchlika č. 334, smerujúceho do Poľska, posunujúci rušeň. Pri nehode sa vo vlaku ľahko zranila jedna cestujúca a sprievodkyňa ZSSK. Vplyvom nárazu došlo k vykoľajeniu rušňa a vozňa. Doprava bola úplne prerušená na 1 a 2. traťovej koľaji do 18.50 hod.

Predbežná škoda je na železničnom zvršku odhadnutá na 15-tisíc eur. Škoda na oboch HDV sa odhaduje na 40-tisíc eur. Príčiny nehody sa vyšetrujú, s najväčšou pravdepodobnosťou však pôjde o nerešpektovanie návesti „Posun zakázaný“.

(red)

Foto: Bc. Radoslav KRÁLIK



0 aktuálnych trendoch v oblasti inžinierskych stavieb

Na septembrovom zasadnutí pracovnej skupiny UIC PoSE (Panel of Structural Experts) sa v Bratislave stretli odborníci z UIC na problematiku stavieb železničného spodku. V rámci UIC (Internatioanal Union of Railways) Rail Systém Fóra je zriadená pracovná skupina PoSE Panel of Structural Experts, pozostávajúca z expertov na problematiku stavieb železničného spodku, najmä za oblasť mostných konštrukcií a tunelov. Odbor infraštruktúry GR ŽSR v tejto pracovnej skupine zastupujú Ing. Ján Husák a Ing. Roman Štalmašek.

Medzinárodného rokovania, ktoré organizačne zabezpečoval odbor infraštruktúry GR ŽSR, sa zúčastnilo

viacero expertov na železničné mosty a tunely zastupujúcich železnice členských krajín UIC. Nechýbali kolego-



via z Nemecka, Rakúska, Francúzska, Švajčiarska, Japonska, Veľkej Británie, Belgicka, Holandska, Švédska, Fínska, Maďarska a Slovenska. Hlavnou témou rokovania boli aktuálne trendy v oblasti inžinierskych stavieb, aktualizácia a príprava nových vyhlášok UIC v oblasti železničných mostov a tunelov a revidovanie eurokódu EN 1991-2. Zdôraznená bola tiež potreba trvalej spolupráce medzi výrobcami železničných vozňov a inžiniermi zaoberajúcimi sa návrhom mostov z dôvodu budúceho zvyšovania nápravových tlakov nových vozňov.

Trojdnňové zasadnutie viedol predseda Mr. Muncke, ktorý na úvod prenechal slovo Ing. Danielovi Baluchovi, riaditeľovi odboru infraštruktúry GR ŽSR, ktorý prítomných privítal v našom hlavnom meste a zaželel všetkým účastníkom úspešný priebeh rokovania.

Počas technickej exkurzie mali účastníci možnosť priamo v teréne vidieť stavebné postupy a technológie použité pri výstavbe nového železničného tunela Turecký vrch pri Novom Meste Nad Váhom, čo prispelo ku kladnému hodnoteniu akcie.

(JH, RŠ)

Spoločná snímka expertov UIC PoSE počas technickej exkurzie v tuneli Turecký vrch.

ÚIVP radí

NU C3 – Chyba signalizácie

Komentár k článkom 62 a 65 predpisu ŽSR Z17 (D17) Nehody a mimoriadne udalosti

Predpis ŽSR Z 17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti v článku 62 popisuje nehodu kategórie C3 Chyba signalizácie ako stav zabezpečovacieho zariadenia, ktorý má za následok návestenie, signalizáciu, indikáciu a podobne menej obmedzujúceho stavu, ako je stav požadovaný, pre ktorý boli splnené podmienky.

V článku 64 toho istého predpisu je táto situácia vysvetlená v tom slova zmysle, že za menej obmedzujúci stav sa nepovažuje prípad kritickej poruchy PZZ, o ktorej bol vodič železničného vozidla vyrozumiený v zmysle platných predpisov, a vodič cestného vozidla bol na poruchu PZZ upozornený vhodným spôsobom.

Tolko z teórie a teraz konkrétna dopravná situácia.

Výpravca nemenovanej železničnej stanice ohlásil predvídaný odchod vlaku, ktorý aj následne do úvahy prichádzajúce dopravné stanovišťa potvrdili. Vlak sa v čase predvídaného odchodu aj vypravil, a keď chcel závorár na závorárskom stanovišti v určenom čase uzatvoriť priecestie (čiže obslúžiť priecestné zabezpečovacie zariadenie), zistil, že došlo k jeho poruche. Keďže vlak bol už zo susednej stanice na ceste (blížil sa k predmetnému priecestiu), závorár túto kolíznu dopravnú situáciu riešil tak, že priecestie strážil, čiže mohol kedykoľvek použiť návesť 133 – Stoj pre užívateľov pozemnej komunikácie. Keďže vodič o ničom nevedel, o poru-

che PZZ nebol vyrozumiený, cez priecestie prešiel bez akýchkoľvek problémov, bez vykonania akýchkoľvek dopravných opatrení (napr. zníženie rýchlosti atď).

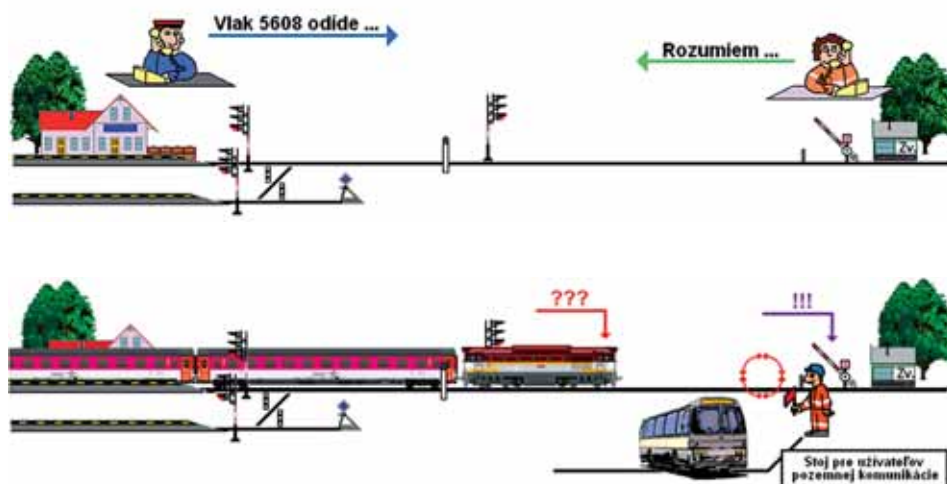
Otázka:

Je výsledok tohto postupu aj napriek tomu, že sa nič nestalo, považovaný za NU C3 – Chyba signalizácie alebo nie?

Odpoveď:

V úvode tohto príspevku sme si vysvetlili články, v ktorých je uvedené, že o kritickej poruche PZZ musí byť vodič koľajového vozidla vyrozumiený rozkazom „V“ alebo „OP“ a vodič cestného vozidla upovedomený vhodným spôsobom, t.j. musia byť splnené dve podmienky vyrozumienia. V popísanej situácii o poruche PZZ bol upovedomený len vodič cestného vozidla (návesť 133 – Stoj pre užívateľov pozemnej komunikácie), vodič vlaku o žiadnej poruche nevedel, čiže bola splnená len jedna podmienka, preto by bol výsledok uvedeného postupu hodnotený ako nehoda C3 Chyba signalizácie.

Bc. Emil CHLEBNIČAN



Medzinárodne zaostrené na výber zabezpečovacích zariadení

Predstavitelia železníc z Ruska, Bulharska, Lotyšska, Poľska a Slovenska sa 21. až 24. septembra zišli v Košiciach na zasadnutí Komisie Organizácie pre spoluprácu v železničnej doprave (OSŽD) pre infraštruktúru a vozový park. Odborníci sa v sídle spoločnosti BETAMONT, s. r. o., venovali témam v oblasti zabezpečovacej a telekomunikačnej techniky.

Cieľom medzinárodných stretnutí železničných expertov v členských krajinách OSŽD je rozvoj Euroázijských železničných koridorov a zlepšenie medzinárodnej spolupráce v železničnej doprave. Prírodným členom OSŽD je ako jediná zo Slovenska firma BETAMONT, s.r.o., ktorá má podľa konateľa Ing. Petra Výrostka záujem zvyšovať bezpečnosť v oblasti železničnej a zabezpečovacej techniky na Slovensku aj v zahraničí, najmä v členských štátoch OSŽD. Tento záujem ocenili aj v OSŽD zorganizovaním medzinárodného stretnutia odborníkov v sídle spoločnosti.

Počas 4 dní sa experti zaoberali odporúčaniami pri výbere kontrolovateľných a diagnostikovateľných parametrov systémov železničnej automatizácie, požiadavkami na kvantitu a prostriedky kontroly a diagnostiky zabezpečovacích zariadení. Taktiež diskutovali o základných podmienkach určujúcich nevyhnutné fungovanie zabezpečovacích zariadení a technických požiadavkách železničnej infraštruktúry tratí s rozchodom 1520 mm a 1435 mm v medzinárodnej preprave.

ŽSR na stretnutí zastupoval Ing. Bohuslav Dohnalík, manažér OZT z odboru infraštruktúry GR ŽSR, ktorý ocenil aj rokovania o nových smerniciach a vyhláškach. Tie sú súčasťou špecifikácie pre komplexné centrá diagnostiky, ktoré by mali v budúcnosti zaisťovať úplnú kontrolu a diagnostiku parametrov železničných tratí vrátane železničných stavieb, zabezpečovacích zariadení a trakčných systémov. V praktickej časti stretnutia účastníci absolvovali exkurziu do železničnej stanice Prešov, aby sa oboznámili s elektronickým stavdom typu ESA 11. Podobné stretnutia na medzinárodnej úrovni napomáhajú lepšej informovanosti odborníkov z členských krajín OSŽD v oblasti železničnej zabezpečovacej a telekomunikačnej techniky a perspektívach pri rozvoji Euroázijských železničných koridorov. Zároveň prispievajú aj k vytvoreniu lepších obchodných podmienok medzi Európou a Áziou.

(balky)

V pamätných knihách sa píše aj o vandalizme, krádežiach či terorizme na železnici

Železnica v spleti komplikovanej prevádzkovej a organizačnej činnosti je aj svedkom páchania kriminality v celom jej spektre. Svedčia o tom zápisy z pamätných kníh. Zverejnené opisy z pamätných kníh sú autentické, bez akýchkoľvek úprav a zmien.

SPRENEVERA

Tak, ako vie kvapka skazenej vody znehodnotiť celý kôrch, rovnako tak aj zopár nepoctivcov dokáže poškodiť stotočnú prácu tisíciky stotočných železničiarov.

Želiezovce, 1955

V roku 1955 došlo k zmene vo vedení stanice následkom toho, že doterajší náčelník stanice Š. J. bol dňa 20. mája zaistený pre zpreveru 57.000.-Kčs. Bol pozbavený funkcie a súdom odsúdený na osem rokov.

Bánovce nad Bebravou, 1957

Dňa 26. IV. 1957 bol pozbavený funkcie náčelníka stanice B.A., pretože stan. a nákladný pokladník previedol 108 spreverier a defraudoval 26.000.-Kčs, za čo bol odsúdený ľudovým súdom na 3 roky žalára. Bývalý náčelník stanice B.A., bol ľudovým súdom uznaný nevinným a preto bol i oslobodený. Avšak zo služobných dôvodov bol preložený do stanice Veľké Kostoľany.

Bratislava hlavná stanica, 1971

17. III. pri revízií osobnej pokladnice bol zistený u pokladníčky E.B. schodok 171.000.-Kčs. Manko bolo zapríčinené tým, že menovaná predávala drahšie cestovné lístky, ale v zásobách ich nahradila najlacnejšími. Pri námatkovej kontrole revízori zistili tieto falšovania a tak prišli na manko, ktoré si ponechala. Pokladníčka bola za túto trestnú činnosť dňa 17. XI. odsúdená k odňatiu slobody na 8 rokov.

KRÁDEŽE

Humenné, 1957

Veľmi špatným dojmom zapôsobilá správa VBŽ, že v železničnej stanici Humenné bola odhalená rozkrádačská partia železničiarov na čele s vlakovým š. B., ktorá rozkrádala štátny majetok tým, že z prepravovaných zásielok odcudzovala veci, ktoré im boli sverené na prepravu. Na tomto rozkrádaní sa zúčastnili okrem š. B., vlakovúdič J.D., sprievodcovia nákladných vlakov J.S., M.S., J.O., M.M.m O.V., J.K. a výpravca vlakov z Čiernej nad Topľou J.K. a ďalší. Osadenstvo stanice, ako i celá verejnosť odsúdili toto ich počínanie a žiadali o ich prisne potrestanie.

1958

V mesiaci apríl bol prevedený verejný proces s rozkrádačskou partiou Š. B. a spol., ktorí boli odsúdení ľudovým súdom od 1 a až 5 rokov s ostatnými trestnými následkami podľa prílohy.

Jablonica, 1957

Bola odhalená nečestnosť zamestnancov vlastných i cudzích voči nášmu národnému majetku. Dňa 19. III. 1957 bola odhalená nečestnosť a využívanie svojho postavenia. Náčelník stanice odhalil krádeže zamestnancov na trati Kútý - Sereď tým, že dňa 19.III.1957 spožoroval pri svojej služobnej ceste idúci vlakom pri trati nájdený spadnutý bal drôtu, ktorým sa rozkrádačská banda odhalila. Túto vec zahlásil členovi VBŽ, ktorý ešte po čerstvej stope páchatelá vypátral a bol to výpravca P.M. a starší výhybkári B.P. a D.J., ktorí svojimi doznamami prezradili svojich spolupáchatelov. Títo zamestnanci boli z nášho kolektívu vylúčení keďže svojim špatným počínaním zhanobili dobré meno našej stanice ako i dobré meno železničarskeho kolektívu. Zaslúžený trest ich neminul.

...Ďalší úraz bol pri posune kde bol medzi nárazníkmi stlačený sprievodca vlakov P.V., ktorý na mieste činu zomrel. Dľa celkového vyšetrovania bolo zistené, že menovaný bol plne zapojený do bandy rozkrádačov a tak v duševnom vedomí stratil orientáciu pri práci čo sa mu stalo osudným.

Kežmarok, 1985

7. novembra bola okamžite prepustená upratovačka E.H., ktorá najskôr v nákladnej pokladni a potom náčelníkovi stanice ukradla 200 a 500.-Kčs.

Trnovec nad Váhom, 1958

Koncom roka bola objavená veľká žlodejská banda, ktorá vykrádala železničné vozne. Ukradnuté veci uschovávali počas ich „práce“ v márnici na cintoríne. Nájdené veci boli zhabané VBŽ a odhadnuté nad 80.000.-Kčs.

Kežmarok, 1941

2. júla, 26 augusta a 26. októbra bez značných stôp, neznámi páchatelia v nočných hodinách vykradli skladište a odcudžili predvážne menej cennejší textilný tovar v hodnote Ks 11.000.-. Všestranné šetrenie žandárstva bezvýsledné.“

1942

Dňa 27. III. 1942 zatkla tunajšia žandárska stanica 2 cigánov, ktorí sa priznali ku všetkým krádežiam spáchaných v žel. sklad. v r. 1941 - boli na 5 mes. zatknutím potrestaní. Ukradnutý tovar predali pod cenou žamožníom obyvateľom v obci Lubicca, ktorí taktiež boli zatknutí a potrestaní. Celá škoda, ktorú žel. správa poškodnomcu už vyplatila je takto úplne uhradená.

Turňa nad Bodvou, 1999

07. 03. 99 pokus o odcudženie obrazu z vestibulu stanice cestujúcim, ktorý bol zameraný posunujúcou čatou. Na podnet ŽP SR bol obraz „Turňa 1507“ dovedený ako reprodukcia prehládnutý pracovníkmi Vsl. múzea v Košiciach a bolo skonštatované, že obraz je originálna olejomalba Janka Alexiho. Experti udali hodnotu 200 000 - 300 000 Sk. Obraz bol odvezený na SRD Košice.

Sečovce, 1938

V noci 7. dne 5 na 4 žarií byl učiněn pokus vloupání do ždejší stanice. Neznámi páchatel vnikli do vestibulu, vymačknuvše jednu okennú tabuľu a snažili se dostatí se do bytu přednostu na prvím poschodí. To se jim však nepodařilo, dik zajištění dveří z druhé strany chodby. Vypáčili tedy jednu lať na dveřích kaneláře, ale ani tu se jim nepodařilo vniknouti do výpravny, jelikož dveře jsou zajištěny patentními zámky. Potom vylomili ve vestibulu jednu tabuľku okna osobní pokladny, ale ani tu neměli žádoucího výsledku, jelikož tato zásuvka byla úplně prázdna, poněvadž se všeskerá hotovost po posledním nočním vlaku uzavřira do nedobytné pokladny. Odešli tudíž s neporiženou. Za to tu samou noc pokoušeli se vloupati ve ždejší obci do několika stavení. Pátrání po páchatelích žůstalo bezvýsledno.“

Vandalizmus...

Trenčianske Teplice, 1945

Na staničnej budove nezostalo ani jedno okno neporušené. Neznámi vypáčili okná z vestibulu a vlúpali sa do pokladničnej miestnosti. Ukradnúť však nič nemohli, pretože všetko bolo ukryté.

Vydrník, 1981

Dňa 24/25. 4. 1981 v nočných hodinách na zastávke Sp. Tomášovce, občania cigánskeho pôvodu značne poškodili zariadenia ČSD na tejto zastávke ako okná, dvere, elektrické osvetlenie a tiež aj hygienické zariadenie.

Turany, 1977

Dňa 4. 3. 1977 o 16.50 hod. v čakárni pre cestujúcich rozlámal stôl občan J.N. Keď ho výpravca upozornil, aby nepoškodzoval národný majetok, tento sa začal vyhrážať a ohrozoval výpravcu na zdraví. Na pomoc bola privolaná hliadka ozbrojenej ochrany železníc, ktorá s menovaným túto záležitosť vybavila. (Poznámka: zápis bližšie nešpecifikuje spôsob vybavenia)

Vraždy, samovraždy a podozrenia

Zlaté Moravce, 1969

V noci 7/9.10. novembra 1969 na trati Zlaté Moravce - Pri-

lepý v km 3,209 vlakovúdič vlaku 952, spolu s motorvodičom spožorovali na koľajách mŕtvolu. Pátraním sa zistilo, že išlo o odborného učiteľa učňovskej školy Zlaté Moravce. Motiv vraždy nebol zistený.

Turany, 1955

Dňa 19. 10. 1955 rušňovodič vlaku R 613 spožoroval na trati Krpelany - Šitovo mŕtvolu muža. Išlo o J.P. zo Stankovian. Muž mal v podkolení odrezané obe nohy a niekoľko smrteľných rán na hlave. Údajne bol usmrtený inou osobou a na trať bol podhodnený.

Kysak, 1941

Telo to v júni, keď dvaja mládenci z Obyšovic v hádke pre dievča pobodaly jeden druhého, až ďalší z nich vykvrácal. Pripad sa odohral na žľavi č. 2 na prechode a vyvolal v Kysaku veľké vzrušenie.

Bratislava hl. stanica, 1946

4. VI. 1946 z poľského repatričného transportu bol vyhodeneý balík, v ktorom bola nájdená mŕtvola nedonosného dieťaťa.

Pripad najznámejšej vrahyne v Československu sa zapísal až do dvoch železničných pamätných kníh

Boleráz, 1964

Dňa 7. 12. 1964 bola pokojná obec Boleráz rozrušená beštiálnou vraždou, ktorá svojou brutalitou a premysleným konaním nemá obdobu.

V uvedený deň Irena Čubirková, 42 ročná zavraždila sekerou svojho druhu Ambroža Štepku, keď došiel domov do Polička (samota) neďaleko obce Boleráz, kde v uvedený deň oslavoval svoje meniny (v ten deň bolo práve Ambroža).

Po príchode svojho druhu Čubirková uderila tupým koncom sekery menovaného do hlavy, oddeľila hlavu od trupu a telo v peci spálila.

Hlavu zabalila a pohodila do WC vo vlaku 819 do Bratislavy. Po prevedení odišla na stanicu VB do Trnavy, kde oznámila, že jej druh je nezvestný, aby zahájili po ňom pátranie. No na druhý deň, po dôkladnom vyšetrovaní orgánmi VB a pod ťarchou usvedčujúcich dôkazov sa Čubirková po krátkom zapieraní k svojmu hroznému činu doznala. Teraž vo väzení čaká aby bola za svoj beštiálny zločin i potrestaná.

Bratislava hl. stanica, 1964

Vo vlaku M0s 819 z trnavy do Bratislavy, pred zastávkou Báhon sa našla vo WC jedna ľudská hlava odrezaná od tela. Cestujúci boli privolanou asistenciou bezpečnosti prešetrení a vypočúti. Pripad nájdenia ľudskej hlavy muža spôsobil na celom okolí veľmi veľký rozruch. O nález bola tiež vydaná úradná správa pre rozhlas a tlač. Vyšetrovaním bezpečnostných orgánov behom 24 hod. sa zistilo, že odrezanú mužskú hlavu odložila do vlaku v stanici Trnava jedna žena zo Šelpíc, ktorá zavraždila dňa 7. decembra svojho druhu, telo spálila v peci v dome a hlavu pri ceste do Trnavy odložila do motorového vlaku idúceho do Bratislavy. Pripad po vzatí vraha do väzby bude riešený súdne.

Terorizmus

Bratislava hlavná stanica, 1973

28. 9. o 10.40 hod. došlo v pohraničnej železničnej stanici Marchegg (v Rakúsku) po príchode osobného vlaku 2590 z Bratislavy do Viedne k prestrelke medzi orgánmi rakúskej colnej služby a príslušníkmi palestínskeho odboja /Arabi/, ktorí umiesli ako rukojemníkov zo spomínaného vlaku 2 osoby židovskej národnosti, ktorí boli vystaňovalcami zo Sovietskeho zväzu. Pri tejto prestrelke bol odrazenou guľkou poranený náš vlakovúdič B.F. Zranený bol odovzdaný do nemocnice v Hainburgu pri Marcheggu. Jeho zranenie je celkom ľahkého rázu, v nemocnici sa zdržal 5 dní.

O incidente v Marcheggu sme sa dozvedeli až o 16.30 hod., kedy bolo obnovené telefonické spojenie medzi Marcheggom a Devínskou Novou Vsou, prerušené incidentom. Rodina zraneného bola vyrozumená cez náčelníka žst. Zohor.

DV, JP

Pri pokládke koľají a výhybiiek

Jednou z najdôležitejších činností pri výstavbe a rekonštrukcii železníc je zriaďovanie koľaje. Na počiatku železničnej výstavby a ešte i takmer sto rokov potom sa mohli robotníci spoliehať len na vlastné ruky a jednoduché ručné nástroje. Pritom podvaly a najmä koľajnice neboli ľahké. Riešením bolo – ako inak – veľké množstvo fyzicky zdatných pracovníkov. Pri zriaďovaní koľají sa používali najmä dva spôsoby. Buď sa priamo na osi budovanej koľaje položili podvaly a následne sa na ne upevnili koľajnice, alebo sa zmontovali koľajové polia vedľa osi a potom sa zasunuli na svoje miesto. Tieto postupy však boli namáhavé a zdĺhavé.

Pomohli Neddermeyer, Vošahlík a Husák

Riešenie prišlo začiatkom 30. rokov 20. storočia v podobe pokladacích žeriavov nemeckého podnikateľa Otta Neddermeyera. Boli to portálové žeriavy s nosnosťou 3 tony, znitované z profilovej ocele. Pohybovali sa prostredníctvom štyroch kolies po pomocnej drážke s rozchodom 3,3 m. Na prichytenie manipulovaného poľa slúžili dvojce kliešte zavese- né na voľnej kladke kladkostroja. Zdvih a pokles bremena sa ovládal lanovým navijakom s pásovou brzdou. Podľa dĺžky koľajového poľa sa použili dva alebo viac žeriavov. Pri práci odoberali nové polia z vozňov, robotníci ich ručne po drážke pretlačili nad miesto uloženia a tam polia položili na svoje miesto. Rovnaké žeriavy sa mohli používať aj pri tzv. „trhaní“ starých koľajových polí alebo pri nakladaní polí na podvozky na provizórnych montážnych základniach.

Od roku 1948 sa pri obnovách koľajového zvršku používali portálové žeriavy Vošahlík. Pracovali na rovnakom princípe ako žeriavy Neddermeyer. Mali však priehradovú trúbkovú konštrukciu, pomocná drážka mala rozchod 3,2 metra a ich nosnosť bola 3,5 tony. Postupne ich

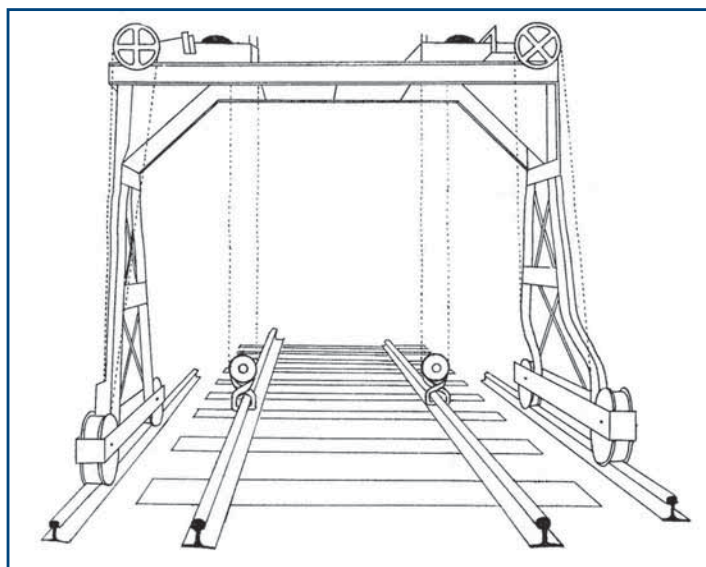
vyrábalo viac závodov v Československu a ich výroba trvala vyše 30 rokov. Počas tejto doby sa pristúpilo k viacerým inováciám. Jednou z najvýznamnejších bola zmena konštrukcie žeriava z jednodielnej na trojdielnu – vrchný nosník a dve stojny s pojazdom. Cieľom bolo zjednodušiť prepravu pomerne rozmerných zariadení.

Žeriavy Vošahlík mali pri obnovách nahradiť žeriavy Husák. Pracovali na rovnakom princípe, avšak boli elektricky poháňané, pričom zdrojom elektrickej energie bola elektrocentrála. V prevádzke sa neosvedčili.

Ľudí nahradili stroje

Po skončení druhej svetovej vojny sa postupne zvyšovali nároky na traťové hospodárstvo. Počet pracovníkov však postupne klesal. Riešenie tejto situácie spočívalo v nahradení množstva ľudí výkonnými strojmi. Československé štátne dráhy sa v 60. rokoch 20. storočia rozhodli pre dovoz sovietskej mechanizácie, ku ktorej patrili aj vozňové žeriavy Platov, neskôr označené UK 25/9. Bol to v podstate motorový plošinový vozeň na dvoch trojnápravových podvozkoch s dvomi výsuvnými portálmi, na ktorých bolo umiestnené pozdĺžne posuvné

žeriavové rameno – priehradový nosník s dĺžkou skoro 44 metrov a nosnosťou 9 ton. Pri práci boli portály dohora vysunuté, rameno bolo posunuté nad miesto, kam sa pokladali, resp. odkiaľ sa trhali koľajové polia. Pri pokládke sa polia odoberali z plošiny žeriava pomocou dvoch mačiek, ktoré sa následne presunuli nad miesto určenia a pole položili na vyrovnanú štrkovú pláň. Opačný postup sa používal pri trhaní starých koľajových polí. Žeriav si pomocou lanových navijakov priťahoval zväzky koľajových polí zo súpravy plošinových vozňov na svoju plošinu. Nevýhodou žeriava UK 25/9 bola jeho nízka nosnosť. Umožňoval pokládku 25 metrov dlhých koľajových polí len s drevenými podvalmi. Pri železobetónových podvaloch sa pokladali polia s dĺžkou len 12,5 metra. Touto nevýhodou už netrpel novší typ UK 25/18, ktorý mal zosilnenú konštrukciu žeriavového ramena. Jeho nosnosť sa zvýšila na 18 ton, čo úplne postačovalo aj na pokládku 25-metrových polí s betónovými podvalmi. Na uchopovanie koľajových polí slúžila traverza s poloautomatickým upínacím zariadením. Tuhosť traverzy však neumožňovala pokládku polí v oblúkoch s polomerom menším ako 500 m.



Náčrt prvej mechanizácie (Neddermeyer), ktorou sa u nás pokladali koľajové polia.



Žeriavy Vošahlík pri manipulácii so zmontovanými koľajovými poliami.

pomáhali aj žeriavy s mačkami



Žeriav UK25-9 pri trhaní starých koľajových polí

Niekoľko rokov po príchode sovietskej mechanizácie aj naše domáce hospodárstvo vyprodukovalo pokladač koľajových polí - typ PKP 25/20. Najskôr ho začalo používať železničné vojsko, a keďže sa osvedčil, vybavilo sa ním aj traťové hospodárstvo ČSD. Oproti sovietskym žeriavom UK mal odlišnú koncepciu. Dlhý priehradový nosník bol vzadu uložený na portáli so železničným podvozkom. Predný koniec nosníka bol kĺbovo uložený na trakčnom vozidle, ktorým bol automobil Tatra 138 alebo 148 (neskôr boli vymieňané aj za novšie Tatry 815). Tento automobil niesol elektrocentrálu vyrábajúcu elektrickú energiu pre potreby pokladača. Pri práci sa pohyboval po zhutnenej štrkovej pláni, bol však vybavený aj koľajovým adaptérom, aby sa mohol pohybovať aj po koľajach. Pri pokládke koľajových polí sa zväzok polí uložený na dvoch podvozkoch, najčastejšie vzor 53, zasunul k portálu žeriava pod zadný koniec priehradového nosníka. Tam jednotlivé polia odoberali tri elektrické kladkostroje s vahadlami, na ktorých boli dvojice klieští. Po uchopení poľa sa kladkostroje presunuli nad miesto určenia a tam pole položili na upravenú pláň. Výhodou pokladačov PKP 25/20 bolo, že mali nosnosť až 20 ton. Mohli tak pokladať polia dlhé 25 metrov na železobetónových podvaloch.



Žeriavy PKP 25/20 a 25/20/2 pracujú na stavbách železničných tratí dodnes.



Inovovaný pokladač PKP 25/20i neďaleko zastávky Kostolná-Záriečie.



Technológia Donelli - dva portálové žeriavy PTH 350 spojené traverzou premiestňujú podvaly na miesto určenia. Foto: Ing Peter BADO

Aj pokladač československej výroby sa dočkal výkonnejšieho nasledovníka. V polovici 80. rokov 20. storočia vznikol inovovaný typ PKP 25/20i, ktorého konštrukcia umožňovala pokladanie koľajových polí v oblúkoch s menšími polomerami. Zmena sa týkala hlavne uchopovacích prvkov a priehradového nosníka, ktorého posledný diel sa môže natáčať do strán.

Súčasnosť

V súčasnosti sa môžeme pri modernizáciách, obnovách a údržbe našich tratí stretnúť s obidvomi typmi československých pokladačov PKP, zo sovietskych žeriavov sa používa len výkonnejší typ UK 25/18. Mnohé pokladače sa podrobili rôznym úpravám a modernizáciám s cieľom zvýšiť ich výkon a spoľahlivosť alebo naopak znížiť ich spotrebu.

Návrat k oddelenej pokládke častí koľajového roštu znamená použitie technológie Donelli. Základom sú dva portálové žeriavy PTH 350, každý s vlastným pohonom, ktoré sa pohybujú po pomoc-

nej drážke. Pomocná drážka sa pritom vytvára z koľajníc, ktoré sa neskôr vložila do novej koľaje. Vždy dva žeriavy sú spojené traverzou, na ktorú sa závesmi pričytávajú podvaly, pričom závesy sú na traverze rozmiestnené podľa požadovaného rozloženia podvalov. Technológia Donelli bola u nás prvýkrát použitá pri modernizácii trate medzi Leopoldovom a Piešťanmi v roku 2006. Podobná technológia so zariadením PK 1-20 ES bola u nás použitá už v roku 2005 pri modernizácii traťového úseku Trnava - Brestovany.

Mechanizácia určená na pokladanie koľajového roštu je zastúpená aj v zbierkach MDC, a to prostredníctvom dvoch žeriavov Vošahlík. Boli vyrobené v rokoch 1978 a 1979 podnikom Mechanizace traťového hospodárství Praha, závod Košice. Predstavujú už inovovaný typ s trojdielnou konštrukciou. MDC ich do svojich zbierok získalo 7. júna 1989 od Dopravného podniku mesta Ostrava. V súčasnosti sú umiestnené v depozitári v starom rušňovom depe Bratislava východ.

Ing. Michal TUNEGA
Foto: archív MDC a Ing. Peter BADO

Varí železničiar

Vedenie železničnej stanice Čierna nad Tisou pripravilo 8. októbra skvelý recept na netradičnú spoločenskú akciu železničiarov. Klasický športový deň sa prednostovi stanice Ing. Petrovi Majerovi a jeho námestníkom nezdaľ dostatočne atraktívny, a tak s podporou Ing. Jozefa Horvátha, námestníka riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy, pretavili spontánny nápad do skvelej zábavy plnej kulinárskych špecialít pod názvom „Varí železničiar“.

Na miestnom ihrisku rozložili stany, pripravili kuchárske náčinie, aby 16 družstiev predviedlo svoju zručnosť v príprave jedál. Svoje zastúpenie mali viaceré výkonné pracoviská OR Košice, miestni hasiči zo ZPOŽ, ale tiež ZSSK Cargo či pohraničná polícia. Pozvanie



Dôležitou ingredienciou chutného jedla je aj humor a dobrá nálada.

prijali aj maďarskí železničiar. Chuťové poháriky vyše 200 prítomných ľudí dráždili vône rybacích špecialít, gulášov a perkeltoťov na viacero spôsobov, ale aj „gombócov“ alias slivkových knedlí. Kvalitu jedla, ale aj tímovú súhru a náladu v tíme hodnotilo

Kulinárska porota, zľava Ing. Jozef Horváth a Stanislav Kis Seman, mala pri hodnotení jedál neľahkú úlohu.

skúsené oko poroty na čele s odborníkom, prevádzkarom závodnej kuchyne ZSZ, Stanislavom Kis Semanom. A veru, rozhodovanie bolo náročné, no umiestnenie tímov nebolo až také podstatné. Železničiar totíž dokázali, že nielen práca v koľajisku, ale aj s varechami pri kotloch ich dokáže spojiť, a pre druhý ročník akcie „Varí železničiar“ nastavili latku kvality naozaj riadne vysoko.

(balky)

Foto: Jozef SZILÁRDI



V Anglicku získali naši futbalisti striebro

Futbalový klub slovenských železničiarov pri OR Trnava reprezentoval ZSR už na 10. ročníku Medzinárodného futbalového turnaja železničných správ a spoločností z Anglicka, Belgicka, Česka, Francúzska, Maďarska, Nemecka, Rakúska, Slovenska, Švajčiarska a Talianska. Tohtoročným hosťiteľom a usporiadateľom Challenge António Mastronardi v dňoch 10. až 13. septembra bolo Anglicko, zastúpené spoločnosťou Eurostar. Turnaj sa odohral v historickom meste Gillingham v kniežatstve Kent.

Turnaj sa aj tohto roku odohrával vo veľmi priateľskom duchu. Vo voľnom čase nechýbali ani rozhovory o práci či o rodinách, nakoľko medzi účastníkmi turnaja vzniklo za tie roky veľa osobných aj medzinárodných priateľstiev. Turnaju, napriek tomu, že sa odohrával v Anglic-

ku, mimoriadne prialo aj počasie. Zúčastnené mužstvá tak mohli naplno rozvíjať svoje futbalové umenie. Slovensko vo svojej skupine zvíťazilo postupne nad mužstvami Maďarska 3:1, Talianska 3:2 a s Belgickom remizovalo 3:3. V skupine o postup do finále sme porazili Rakúsko 5:2. V stretnutí o prvé miesto nás čakal ťažký súper z Česka. V „opakovanom“ finálovom stretnutí z roku 2004 v Dunajskej Stredě naši reprezentanti mužstvu ČD podľahli.

Pri záverečnom hodnotení turnaja a konštatovaní, že za účasti našich na deviatich ročníkoch sme získali päť víťazstiev a štyri druhé miesta, sme našim českým priateľom sľúbili odvetu na turnaji Challenge Mastronardi Taliansko 2011. Z rozhodnutia Sekretariátu CHM od nového roku do súťaže vstupujú Dánske železnice (za Nemecko) a na listinu čakateľov postúpili železničiar Španielska.

Dušan KOLÁRIK, prezident FK SZ, foto: archív klubu

Reprezentačné mužstvo FK slovenských železničiarov pri OR Trnava, ktoré nás reprezentovalo na 10. ročníku Challenge Mastronardi v Anglicku.



Hasiči v kopačkách



Na základe dobrých vzťahov si slovenskí a českí železniční hasiči zmerali sily nielen v hasičskom športe, ako je u nich tradíciou, ale v septembri si na zelenom trávniku vo Svätom Jure dokazovali aj to, kto je lepším futbalistom.

Futbalové zápolenie začalo hneď v prvých sekundách vysokou bojovnosťou a rovnako slovenskí i českí železniční hasiči nasadili vysoké tempo. Bol to futbal plný skvelých športových okamihov a po takmer 56 rokoch prvýkrát zvíťazili naši slovenskí kolegovia.

Konečný výsledok 6:4 bol tak naozaj vzácnym momentom. Naši kolegovia ním dokázali, že nielen ako hasiči, ale aj ako futbalisti stoja za to!

(MS)

Foto: archív ZPOŽ

Zdolali aj Dobrovodský hrad

Športom, turistikou, ale najmä dobrou náladou, oslávili sviatok železničiarov naši kolegovia z aparátu Oblastného riaditeľstva v Trnave. Zamestnanci priezračných sekcií infraštruktúry, úseku riadenia dopravy, oddelenia krízového riadenia a ochrany a kancelárie riaditeľa OR sa tohto roku stretli v Dobrej Vode na úpätí Malých Karpát. Príjemné prostredie, vynikajúce počasie a ešte lepšia nálada boli sprievodnými znakmi akcie, ktorá sa podľa slov účastníkov stopercentne vydarila. Súťažilo sa v nohejba-

le, stolnom tenise a petanque. Súčasťou športového dňa bola aj vychádzka na Dobrovodský hrad, spojená s návštevou pamätnej izby J. Hollého. Na svoje si tak prišiel každý. K vydarenému priebehu prispeli i výborný guláš či opekačka.

Všetci zúčastnení si športový deň chválili a potvrdili, že osláviť Deň železničiarov takouto formou bol správny výber.

Ing. Marek BAVOLÁR
Foto: OR Trnava



Šuranci suverénne najlepší



Záber je zo zápasu domácej Galanty proti ZSSK.

Súčasťou osláv Dňa železničiarov bol v železničnej stanici Galanta futbalový turnaj Galanta Cup 2010. Na futbalovom ihrisku OFC Gán sa stretlo šesť mužstiev, zastupujúcich železničné stanice Šurany, domácu Galantu, ZSSK CARGO, ZSSK, Sládkovičovo a hostí z maďarských železníc zo železničnej stanice Szob. V zápasoch sa snažil každý, no víťazom mohlo byť iba jedno mužstvo. So suverénnym skóre 10:1 a 11 bodmi prvenstvo získali futbalisti zo Šurian. Len o tri body menej mali hráči ZSSK CARGO pred tretím ZSSK. Usporiadajúce mužstvo sa prejavilo ako výborný hosť, keďže všetky ceny prenechalo hosťom a skončilo na poslednom mieste.

(al)

Foto: Lívia STUDENIČOVÁ

Železničiarsky sviatok oslávili, ako sa patrí

Ako jedna veľká rodina sa stretli prvého októbra zamestnanci železničnej stanice v Margecanoch, aby s bývalými kolegami, ale aj železničiarimi z ostatných železničných spoločností spoločne oslávili Deň železničiarov. Prednosta stanice Ing. Cyprián Rychnavský priblížil vzácnym hosťom nielen históriu, ale i súčasnosť ŽSR i samotnej stanice. Podľa posledných údajov má margecanská železničná stanica 53 zamestnancov. Podľa typových pozícií majú najväčšie zastúpenie výpravcovia, signalisti a dozorcovia výhybiek.

Pri príležitosti osláv prevzali jubilanti zo ZSSK odmeny za životné jubileá. O zábavu sa postarala hudobná skupina Sigma 3 a páčil sa aj folklórny súbor Kropašan.

Ing. Branislav ŠURDA
Foto: autor



Tatraci si zatancovali a zaspievali



Sviatok železničiarov oslávili aj naši kolegovia pod Tatrami. V Poprade sa 8. októbra zišli zamestnanci ŽSR pôsobiaci v tatranských železničných staniách Starý Smokovec, Štrbské Pleso, Štrba spolu so zamestnancami ZSSK CEP Poprad – Tatry. Po úvodných príhovoroch sa rozprúdila nielen diskusia, ale aj zábava. O hudbu sa postaral tiež železničiar – DJ Jozef Višňovský, výpravca z popradskej stanice.

Neodmysliteľnou súčasťou každých osláv Tatrancov je obľúbená tombola, ktorá nechýbala ani tento rok. Prvou cenou bola torta. Postupne prichádzali aj zamestnanci, ktorí končili dennú zmenu, a tak zábava trvala do neskorých nočných hodín, keď sa po chutnej kapustnici nielen tancovalo, ale aj spievalo.

(IH)

Foto: Ivan HUTLÁK



SLÁVNOSTNÁ TVÁR



FINÁLOVÝ PREMENT



Ing. Vladimír HRIVNÁK
odborný referent obstarávania,
CLaO Bratislava



Ing. Tomáš DURKÁČ
audítor, Odbor 120 GR ŽSR



Viliam MATUŠKA
výpravca, Myjava



Ján LELÁK
inšpektor bezpečnosti železničnej
dopravy, Odbor 440 GR ŽSR



Igor IVANKO
vedúci posunu, Plaveč



Jarmita NÉMETHOVÁ
tranzitérka – prípravárka,
VPK Košice



Ľudmila LÖRINCOVÁ
odborná referentka
účtovníctva a fakturácie,
ÚC Košice



Tatiana FEDOROVÁ
výpravkyňa, Malacky



Katarína PINTÉROVÁ
odborná technická
zamestnankyňa, OR Trnava



Mária ZÁKUTNÁ
výpravkyňa,
Kostoľany nad Hornádom



Viktória KOVÁČOVÁ
výpravkyňa,
Haniska pri Košiciach

- BOLI TO PRE NÁS ÚŽASNÉ CHVÍLE... -



Vyvrcholenie súťaže finálnou časťou bol pre mňa nezabudnuteľným zážitkom. Pestrosť a originalnosť pripraveného programu nadchla každého zo zúčastnených finalistov, za čo patrí veľká vďaka organizátorom. Som rada, že som sa súťaže, ako bola táto, mohla zúčastniť.

Tová ZSR 2010
 Uvítal som ten najkrajší víkend v spoločnosti príjemných ľudí. Pevnita ma táto ochota a kamarátsky prístup. Ďakujem všetkým čo mi umožnili aby som sa tejto súťaže zúčastnil.
 Srdcový pozdrav organizátorom a spoluúčastníkom.
 Viliam Hlatuška

Šťastie som nikdy necítil, akoby ma ani so mnou nezapadli, a akoby som ľudí, o ktorej som ani nevedel. A na toto všetkým ďakujem :)



SOM VEĽMI RADA, ŽE SOM SA MOHOL ZÚČASTNIŤ FINÁLE SÚŤAŽE TVAR ZSR 2010. SPOMINAM SI VEĽA KRIVÝCH ČLOVIEKOV, S KTORÝMI SOM PREŽIL ŠTYRI NAŠERNE DNI PLNÉ HIER, ŽARAVY A ODPOCHU. NA TÚTO SUPER AKCIU BUDEM EŠTĚ DLHO SAPIŇAŤ. ŽENO ŠOŠKA



Akože Tréť ZSR bola v mojej hlávke najkrajšia a najlepší čas v mojom živote, samozrejme okrem narodenia mojej dcéry a mojej srodky. Keby bolo o 50% horšie, tak by to bolo aj tak najlepší čas v mojom živote. Pôrod! Tak ako láska - sojou garcia no prij jolod. A to sa dyka rieštyol zúčasnyol. Janko Šij

Boli to pekné dni, na ktoré budem rada spomínať, a spomienky vám nezoberie nik...
 Jarka

HOVORIA FINALISTI SÚŤAŽE

Obľúbená súťaž železničiarov Tvár ŽSR má za sebou už svoj 6. ročník. Aj napriek tomu, že počet ročníkov sa už nedá spočítať ani na prstoch jednej ruky, po tomto finále môžeme povedať, že máme za sebou ďalší skvelý a jedinečný, jednoducho na jednotku. A nie je to iba hodnotenie organizátorov z odboru komunikácie, ale čo je najdôležitejšie, zhodli sa na tom najmä naši finalisti.

O finálovom pobyte by sme mohli veľa popísať, pretože bohatý program k tomu navádza, avšak veríme, že viac ako slová napovedá fotografie, nielen na predchádzajúcich stranách, kde si finalisti užili ako hviezdy, o ktoré sa staral tím profesionálov, ale aj ich hodnotenia a fotografie na tejto dvojstrane.

Aká bola súťaž. Tvár ŽSR 2010? Je nemožné ju opísať dvoma vetami, a preto sa vyjadrim prostredníctvom svojich pocitov: obavy, olakavanie, zábava, krása, pohyb, adrenalín, smiech, múdrosť, nové priateľstvá, netradičné chutí, poznanie, že neexistuje nič, čo by sa nedalo vytvoriť z balonov :-), množstvo úžasných zážitkov... facebook :-).



Táto finále súťaž, Tvár ŽSR som prežila mnoho krásnych zážitkov, ktoré je náročné v stručnosti popísať. Myslim, že sme sa zúčastnili perfektno popísaného pestrého a zábavného programu pod vedením tímu profesionálov, ktorí nás vďaka svojmu talentu a náhľadom, let's dance, súťažné tímové disciplíny, úpravu našej krásy nás mohli milo prekvapiť, pretože sa stali výskutkom, ako aj krásou výnimočného kuzelníka. *Adela Torbiková*

„Môj dojem z Tváre bol perfektný. Už na začiatku v minibuse sme sa zabávali, hoci sme sa nepoznali... A tak to bolo po celú dobu pobytu v Strečne. Jedným slovom super.“ *Igor*



Som nadšená!
Najstör som sa bála, do čoho hroto vlastne idem, že to nie je nič pre mňa. Na koniec som však bola veľmi milo prekvapená. Bola to pre mňa krásna akcia, perfektno zorganizovaná, s príjemným ľudstvom. Všetkým vrám odporúčam a ďakujem, že som sa mohla zúčastniť. :-)

Oplatilo sa nechať nahovoriť. Srdcovitým finalistom prajem aj na budúci rok krásny hotel, aby sme my.

Na strešie som sa tešil a neľutujem ani sekundu strávenú s nádhernou výhrou, ktorá bola spoznanie super ľudí na perfektnom mieste v krásnom čase a v jednej špeciálnej partii.

„Jedným slovom malo to výšku. Treba to zažiť, preto neváhajte a prihláste sa, stratíte nemáte čo, môžete len získať!“ *Mária*



Perfektná práca organizátorov, úžasné prostredie, úžasní spolufinalisti, strelná ualada. Čo viac si ešte možno priať?! *Josef Nacij*



V prvom rade sa chcem poďakovať, že som sa mohla zúčastniť finálového víťazstva. Bol to skvelý zážitok, bohatý program, super ľudia a úžasná atmosféra. Dali mi krásne spomienky, ktoré sa nebudú dať zabudnúť...

Čo pre mňa znamená TVÁR ŽSR 2010? Nepochybne spomienky, ktoré sa nikdy neopíšu dvoma krátkymi vetami. Smieť ľuďoch, že prajem každému, čo sa príde do strečie Tvár ŽSR, aby pospíchal a zažil lety my. *Triklóva Kvetička*



To, čo som prežil, je jedno veľké WAW. Približím, neskrývam nadšenie, od organizátorov až po finalistov, toto všetko môžu „spáchať“ iba veľmi inteligentní a uvedomelí ľudia... No prosté jedna veľká vydatená akcia. Mám veľmi príjemné pocity, ktoré sa mi vyli do pamäti na celý život. Ďakujem *Rado Jakuba*



SOM RADA, ŽE SOM SA MOHLA ZÚČASTNIŤ SÚŤAŽE TVÁR ŽSR 2010, KTORÁ BOLA PLNÁ SLUSA, ZABAVY, HUMORU A TAVY. ĎAKUJEM ORGANIZOVATEĽU TÍMU ZA SKVELÝ PROGRAM, AKO AJ VŠETKÝM FINALISTOM ZA PRÍJEMNÚ A PRIATEĽSKÚ ATMOSFÉRU NA TUTO POBYT URČITE TAK SKORO NEZABUDNEM. *Mária*

Z môjho pohľadu úžasný pobyt s pestrým programom a úžasnými ľuďmi. Odporúčam každému železničiarovi. *Tatiana*



Boli to veľmi pekné prezídi dni, ktoré sa mi nikdy do pamäte a do srdca. Snívam pomýšlením bližšie organizátorom, pracovníkom SIP strečie a všetkým, ktorí sa objavujú v týždeň prítomní o pekný večer akcia. Ďakujem! *Mária*



FOTO HÁDANKA

Foto: balky



Správna odpoveď septembrovej fotohádkanky je:

Podchod v Iliashi, medzi stanicami Vlkanová a Radvaň.

Vítazom sa stal a vecnú cenu získava: Róbert TOMAHOUGH z Banskej Bystrice.

Blahoželáme!

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

Dnes naša otázka znie: Viete, čo je to?



Vy sa pýtate, my odpovedáme

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

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

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

Na anonymné otázky a neželezničné témy nebudeme reagovať.

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

Dnes na vašu otázku odpovedáme na strane 8.

				Pomoc: akija, konak, Rodos	unikanie popolčeka do ovzdušia	jednotka magnetickej odporu	sibírsky veľtok	lup	Pomoc: abas, rel, anatas, ita, olea	severoam. Indián	hnev, zlosť	EČV okr. Košice	veda o mravnosti	grécky ostrov	
-Včera som vám prikázal, aby vám manželka na opuchlinu prikladala octanové obklady. Prikladala? - Neprikladala, pán doktor. - A prečo nie? - ... (dokončenie v tajničke).				peňažný zisk					po európs. vycvičený africký vojak						
				2. časť tajničky					1. časť tajničky Dietlova Tv sestrič.						
				španielsky člen			súbor nádob						rímskych 499		
				a dato (skr.)			drobný štrk							kyslíčnik titaničitý	
Jozef Vysočani	eskimácke sane	balkánsky palác	starojapon. boh zeme hoci (česky)		tvrdý pán. klobúk iránska hm. jednot.						akým spôsobom egyptský boh Slnka				
stredný stupeň kambria				grécka boh. osudu oliva (latinsky)					Mohamed. radca starogréck. boh vojny						
perovaný voz				obeta plietol				lovkyňa perál jeden z Vikolin.				druh palmy	základ loďe		
muž v japonských mýtoch			chlp slovesný zápor				zmyselný človek Majstrov. republiky								
3. časť tajničky															
vik z knihy džungle					terénne preteky					nasával					

Druhýkrát sa narodil vďaka hasičom

I keď sa hovorí, že 13-teho je nešťastný deň, pre asi 30-ročného muža to môže byť aj deň, keď sa druhýkrát narodil.

Krátko po 12. hodine sa štátnym hasičom v Košiciach na telefónnu linku 150 dovolal muž, ktorý uviedol, že sa mu medzi koľajnice zasekla noha a nevie ju vybrať. Podľa operačného dôstojníka muž nevedel uviesť, kde sa vôbec nachádza. Jeho polohu neďaleko obce Nižná Hutka pri Košiciach sa podarilo zistiť až vďaka mobilnému telefónu. Na mieste už následne zasahovali železniční hasiči z Košíc. Veliteľ zásahu Marián Takáč: – **Po nahlásení udalosti operačným dôstojníkom sme okamžite informovali staničného dispečera**

o zastavení premávky na danom mieste. Muža sme našli na km 87.2 pri Nižnej Hutke. Bol pri vedomí a nohu mal zaseknutú pod koľajou medzi kameňmi. Po vyslobodení sme ho na nosidlách premiestnili na príjazdovú cestu a odovzdali zdravotníkom z rýchlej záchranej pomoci. –

Nebyť pohotovej reakcie železničných hasičov pri zastavení železničnej dopravy, ale aj hľadani osoby, vyslobodení a podaní prvej pomoci, ktovie, či by tento príbeh mal taký šťastný koniec.

(al)

„ŽT-čkari“ športovali na súši aj vo vode

Malebné prostredie Hrabovskej doliny pri Ružomberku hostilo v dňoch 23. a 24. septembra pod záštitou Ing. Juraja Havrilla, riaditeľa Železničných telekomunikácií, 244 športovcov zo všetkých pracovísk Železničných telekomunikácií z celého Slovenska.

Organizátori športových hier preukázali originalitu a kreativitu, keď popri tradičnom futbale, stolnom tenise či hode šípkami prvýkrát pripravili „bojisko“ aj pre lukostreľbu na papierový terč. Lákadlom boli aj preteky na člnoch, v ktorých o prím bojo-

vali 6-členné zmiešané tímy. Veľkú pozornosť vzbudzovalo finále futbalu, do ktorého sa prebojovali obe mužstvá bratislavskej pobočky. Víťazi a držiteľmi putovného pohára riaditeľa ŽT sa stali „mladíci“, ktorí porazili svoje „staršie“ náprotivky.

„Ž T - č k a r i“ mohli využiť aj voľnočasové nesúťažné disciplíny. Svoje „šoférske“ zručnosti si overili na štvorkolkách

Preteky na člnoch boli ozaj len pre odvážnych.



Najviac „ŽT-čkarov“ priťahla premiérová disciplína – lukostreľba.

alebo kolobežkovej trati, odvahu ukázali na prekážkovej lezeckej lanovej dráhe, tzv. Tarzánii. Okolité príroda ponúkala vyznávačom turistiky prechádzky pri jazerách Hrabovskej doliny, ale aj návštevu známej lyžiarskej lokality Malinô Brdo. Pohodová atmosféra po večernom vyhlásení výsledkov a odovzdaní cien prispela



najmä k budovaniu a upevňovaniu priateľských vzťahov, ktoré v žiadnom prípade nenahradia telefonické ani mailové komunikácie.

(ŽT)

Mikuláš

príde do SIP Strečno

4. december 2010
Pozývame Vás na vikendový pobyt spojený s návštevou Mikuláša

10:00 hod. Spoločná príprava sály

- ☉ výroba vianočných ozdôb
- ☉ kreslenie, modelovanie, šantenie, hry, súťaže
- ☉ zdobenie perníčkov

12:00 hod. Obed

- ☉ minikino
- ☉ maľovanie na tvár
- ☉ tanečná škola a hry s animátormi
- ☉ karneval, detská disco

16:00 hod. Privítanie Mikuláša

- ☉ mikulášske darčeky
- ☉ súťaž Mikuláš hľadá talenty
- ☉ tombola
- ☉ popoludnie plné zábavy, prekvapení a sladkostí

Občerstvenie:
Vianočný punč pre deti aj dospelých a iné dobroty

Využite čerpanie sociálneho fondu podľa Kolektívnej zmluvy

Viac informácií a rezervácie:
041/229 5348; 930 5348; 0903 283 816

FOTO mesiaca

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

Dnes sa nimi stali traja autori fotografií, ktoré sme vybrali v redakcii.



Dana SCHWARTZOVÁ
Tváre



Vladimír ČERVENÁK
Pohľad z okna

Beáta ŽELTVAYOVÁ
Dotyk jesene





Ludmila LÖRINCOVÁ a Ján LELÁK
vítazi čitateľskej súťaže Tvár ŽSR 2010

Foto: Edo GENSEREK