

železničný

máj 2010

semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XX.



Modernizácia koridoru pokračuje

STRAHOS 2010

**Dažde a lejaky zaplavili
železničné trate Slovenska**

Spomaľ, máš prívysokú rýchlosť...

Pri tvorbe májového čísla som si podvedome spomenul na názov známej piesne skupiny Peha. Mám



pocit, že dni najkrajšieho mesiaca v roku, mesiaca lásky plynuli akosi prírýchlo. Ako by to bolo ešte len včera, keď sa Katka na 1. mája opäť vydala na svoju trať Čermeľským údolím. V zhone za peknými zábermi som si ani nestihol vychutnať jej slávnostnú jazdu, len podľa rozjasnených očí detských cestujúcich usudzujem, že bola úspešná. Krásne a akčné sú aj Vladove fotografie z modernizácie koridoru. Z otvoreného okna vlaku dokonale vystihol „rozrobenosť“ rozsiahlej stavby. Lenže keď som sa o dva týždne neskôr previezol po tejto trati plnej výluk, s úžasom som si uvedomil pokrok stavebných prác. Koľajisko diametrálne zmenilo svoju tvár, z pripravovaného štrkového lôžka na fotografii je dnes nová koľaj, po ktorej sa práve veziem. Prírýchlo stratili fotky aktuálnosť a zobrazujú už len nedávnu minulosť. Okrem pracovných strojov zároveň z okna vlaku obdivujem aj do žltá žiariace polia rozkvitnutej repky. Ejha, jar len nedávno nesmelo oznamovala svoj príchod a dnes už zoširoka ukazuje svoju krásnu tvár plnú sýtych farieb. A pritom len pred pár dňami mi pestovateľ bonsajov Martin Štrba s radosťou v hlase prezradil, že na jeho miniatúrnych stromčekoch sa začínajú rozvíjať púčiky, pribúdajú prvé lístky. Nechce sa mi veriť, že aj príroda mi za pár dní ukázala radikálnu premenu. Apropo, puk. Aj Ladislav Vasilňák ho ako bývalý hokejový rozhodca občas zbadal až v bránke, keď sa prírýchlo kĺzal po ľadovej ploche. A len prednedávnom sme sa spoločne ako správni „lokálpatrioti“ tešili z víťazstva domáceho tímu v našej hokejovej lige, no dnes už môžeme rozoberať hru Slovenska na majstrovstvách sveta. Veru, hokej sa naozaj hrá tak rýchlo, ako plynie súčasný život.

Stále sa kamsi náhlime, v strese a zhone už neregistrujeme príhody a detaily bežných dní. A pritom naozaj stačí niekedy iba spomaliť a viac si všimnúť okolie.

Martin Štrba

Projekt modernizácie ponúka jedinečné prvky

Nevyhnutnou podmienkou zníženia výrazného prepravného deficitu medzi železničnou a cestnou dopravou je modernizácia a rekonštrukcia železničnej dopravnej cesty. Zhodli sa na tom rezortný minister Ľubomír Vážny aj generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka počas slávnostného otvorenia stavby – modernizácie trate medzi Novým Mestom nad Váhom a Zlatovcami, ktoré sa uskutočnilo 11. mája v železničnej stanici Nové Mesto nad Váhom.



- Hoci na jedinečný projekt vplyva veľa faktorov, verím, že za 44 mesiacov rozšíri mapu železničných koridorov v sieti ŽSR, – povedal Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR, za prítomnosti rezortného ministra Ľubomíra Vážneho a Mgr. Marty Pavlikovej, hovorkyne a riaditeľky odboru komunikácie GR ŽSR.

Dvojetapová modernizácia úseku trate medzi Novým Mestom nad Váhom a Zlatovcami pre traťovú rýchlosť 160 km/h je založená najmä na prestavbe existujúcej železničnej infraštruktúry. – **Zabudovaním moderných a progresívnych prvkov sa prestavbou trate docieli skvalitnenie a zlepšenie technických ukazovateľov, ktoré pozitívne ovplyvnia dopravu na tejto významnej dopravnej osi Slovenska,** – zaznelo v príhovore ministra. Najvýznamnejším prvkom realizácie projektu je 1775-metrový tunel cez Turecký vrch s prelomovým železničným zvrškom prvýkrát použitým v sieti ŽSR – pevnou dráhou. Takisto budú prvýkrát použité veľmi štíhle výhybky s pomerom odbočenia 1:26, umožňujúce jazdu do odbočky v rýchlosti 130 km/h. Zrušením všetkých úroveňných priecostí a ich nahradením štyrmi novými cestnými nadjazdmi sa zvýši bezpečnosť

vlakovej dopravy. V rámci stavby sa vybuduje 12 železničných mostov a 6 podchodov pre cestujúcich a chodcov. Na 17,5-kilometrovom úseku bude položených 36 kilometrov koľaj. – **Stavba, ktorá sa dotýka štyroch okresov, sa buduje v období, ktoré je pre investorov a investície veľmi ťažké. Železnice však modernizáciu svojich tratí s napojením na ostatné krajiny Európy stále preferujú ako prioritu,** – uviedol Ing. Štefan Hlinka za prítomnosti zástupcov zhotoviteľa – Združenia Nové Mesto – Zlatovce 2009 a projektantskej firmy Reming Consult, a.s. Všetci veria, že táto nová časť piateho koridoru v celkovej hodnote 263,837 milióna EUR bez DPH, financovaná nielen zo štátneho rozpočtu, ale aj z Kohézneho fondu EÚ bude slávnostne otvorená v máji 2013.

(balky), foto: autor

Ľubomír Vážny, Štefan Hlinka spoločne s Michalom Štefkom, generálnym riaditeľom a predsedom predstaviteľstva OHL ŽS, a.s., slávnostným poklepaním otvorili stavbu.



Ku kolegom v núdzi sme solidárni

Svoju štedrosť a spolupatričnosť s kolegami v núdzi mohli železničari prejavovať vo vianočnom období darovaním hodinovej mzdy na účet fondu SOLIDARITA. V priebehu šiestich mesiacov prispeli zamestnanci ŽSR sumou 11 466,96 EUR z celkovej sumy 16 375,11 EUR, ktorú počas vianočnej akcie podarovali železničari zo všetkých troch spoločností. Mnoho železničiarov však neostalo len pri tomto charitatívnom počine a fondu poukázali aj svoje 2% zo zaplatenej dane. Na jeho adresu prišlo 527 vyplnených tlačív, vďaka ktorým sa príjem fondu navýšil o čiastku 10 265,22 EUR. Podiely zo zaplatenej dane uvedené na tlačivách, ktoré železničari doručili priamo daňovým úradom, budú na účet fondu pripísané v priebehu mesiacov jún a júl 2010. Vedenie fondu úprimne ďakuje všetkým šlachetným železničiarom, ktorí darovaním finančnej čiastky zmiernili pochmúrne životné osudy svojich kolegov. Solidaritu však môžeme prejavovať aj naďalej, pretože až do konca októbra 2010 sa môže na účet fondu darovať hodinová mzda prostredníctvom mzdovej učtarne.

Ing. Katarína BUBÁNOVÁ

Dažde a lejaky zaplavili trate Slovenska

Vytrvalé dažde zasiahli v máji celé územie Slovenska. Neustále prívaly vody dvíhali hladiny vodných tokov, mnohé riečky či potoky sa vyliali zo svojich korýt. Povodne zničili majetky a ohrozovali životy obyvateľov takmer v každom kúte republiky. Záplavy skomplikovali aj železničnú dopravu, pod vodou skončili aj koľajiská viacerých staníc alebo tratí.



Plešivec
Foto: Dušan ANTALÍK

Povodňovú apokalypsu predznamenovalo na začiatku mesiaca vyčíňanie lokálnej búrky v okolí Hnúšťa. Už vtedy vodný živel presvedčil železničiarov o svojej sile. Nepriaznivé počasie však naplno udrelo v polovici mesiaca.



Bratislava východ
Foto: Ján FAČKOVEC

Vytrvalé dažde spojené so silným vetrom spôsobili vysoký nárast porúch na infraštruktúre ZSR, ktoré výrazne ovplyvnili aj plnenie GVD. Najdramatickejšia situácia bola na Zemplíne, pretože vo vode „plávali“ stanice v Trebišove, Úpore či v Michalánoch, zosunutý svah zastavil dopravu medzi Slivníkom a Čelovcami. Nezaostávali ani regióny Novohradu či Gemera. Železničiarci sa pasovali s vodou vo Filakove aj Lučenci, medzi Plešivcom a Hucínom ratovali trať pred zosu-

nutým svahom. S vodou bojovali Kysučania v Čadci, Bratislavčania alebo okolie Kútov. Starosti spôsobovali aj zatopené podchody v Pezinku, Svätom Jure aj Brestovanoch. A kde nenatiekla voda, úradoval vietor. Spadnuté stromy ovplyvnili prevádzku na tratiach medzi Novým Mestom nad Váhom a Myjavou, Trnavou a Kútmami, na Záhorí, ale aj medzi Bratislavou a Novými Zámkami. Stromy padali aj medzi Hronskou Dúbravou a Hornou Štubňou. V Nitre zasa došlo k rozsiahlemu poškodeniu plechovej strechy na staničnej budove. Následky nepriaznivého počasia železničiarci odstraňovali len vďaka dobrej súhre a správnej koordinácii všetkých zúčastnených

zložiek správcov a zamestnancov údržby železničnej infraštruktúry.



Trebišov
Foto: Ing. Peter HAMAR

Voda podmyla trať medzi Rimavskou Baňou a Hnúšťou

Prudká búrka v prvých májových dňoch zastavila dopravu v medzistaničnom úseku medzi Rimavskou Baňou a Hnúšťou.



Rozbúrený vodný živel strhol aj železničné teleso.

Zaplavená koľaj bola na viacerých miestach pokrytá vrstvou bahna, naplaveného porastu i komunálneho odpadu, na dvoch miestach došlo k lokálnemu podmytiu a odplaveniu časti železničného telesa. – Zamestnanci jesenského traťového obvodu začali likvidovať následky záplavy odstraňovaním stromov na koľaji i prístupových komunikáciách a sprejzdením úseku pre traťové mechanizmy. Následne pokračovali so základnou stabilizáciou trate a postupným odvodňovaním jej okolia. V ďalších dňoch pracovali na obnove poškodeného železničného telesa a postupnom sfunkčnení odvodňovacích zariadení. **Strojné mechanizmy poskytlo mechanizačno-dopravné stredisko zo Zvolena**, – povedal Miroslav Merčiak, správca odvetvia ŽTS z AO Zvolen. Po stabilizácii vodného režimu v telese a v okolí trate došlo k strojnej úprave technických parametrov postihnutých úsekov, vlaková doprava na trati bola obnovená 11. mája v popoludňajších hodinách.

(balky, Ika)
Foto: Štefan BODOR



Výhybky v Hnúšti pokryla súvislá vrstva bahna.

Aj takýto je pohľad na koridor,



Za Novým Mestom nad Váhom sa kvalita cestovania mení. Zo zmodernizovaného koridorového úseku sa vlaky dostávajú priamo na stavenisko.

Stavebné práce na modernizácii železničnej trate medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom už trvajú „nejaký ten piatok“. Presnejšie, od septembra 2009 sa pracuje na prvých dvoch etapách medzi Novým Mestom nad Váhom a Zlatovcami, o dva mesiace neskôr sa tiež začala prestavba úseku z Trenčianskej Teplej do Beluše.

Ťažké stroje, množstvo robotníkov pohybujúcich sa po rozostavaných stavebných objektoch, každodenné traťové výluky a pomalé jazdy v takmer každom medzistaničnom úseku, to všetko registrujú nielen zainteresovaní železničari,



Pre túto stavbu nič nezvyčajné – pozdĺž trate sa nachádza množstvo stavebných strojov a nákladných áut.

ale aj cestujúca verejnosť počas jazdy vlakov v modernizovaných úsekoch. O tom, že stavba stále postupuje „míľovými krokmi“, vypovedá aj pohľad redaktora Vladimíra Salzera z okna vozňa cez objektív fotoaparátu. Koncom apríla zachy-

til pracovný ruch na mnohých miestach popri trati, ktoré však už dnes, o mesiac neskôr, opäť radikálne zmenili svoju tvár.

Foto: Vladimír SALZER
a Martin BALKOVSKÝ

ktorý denne mení svoju tvár



Pri troche šťastia môžu cestujúci z vlaku nahliadnuť aj do južnej časti tunela razeného cez Turecký vrch.



Pri severnom portáli je už pripravený základ pre plánované zemné teleso prelozenej trate.



Obnova neobišla ani mosty ponad vodné toky.



Medzi Trenčianskymi Bohuslavcami a Melčicami sa pracuje aj na cestnom nadjazde, ktorý nahradí úrovňové križovanie cestnej a železničnej infraštruktúry.



Modernizácia hlavnej trate a s ňou spojená obnova priepustu sa dotkla aj koľaje smerujúcej z Trenčianskej Teplej do Nemšovej.



Stavebné práce napredujú rýchlo. Na spevnený štrk sa onedlho položia nové koľajové polia.



Cestný nadjazd rastie aj v Dubnici nad Váhom, tiež nahradí úrovňové železničné priecestie.



„Konečná“ pre stavbárov sa zatiaľ nachádza pred železničnou stanicou Dubnica nad Váhom. Po začatí stavebných prác na ďalších úsekoch modernizovanej trate sa však presunie do inej lokality.

Štefánik opäť na našich tratiach

Po minuloročnom pompéznom predstavení improvizovaného pancierového vlaku IPV Štefánik v Banskej Bystrici pri príležitosti osláv 65. výročia SNP je tento projekt opäť sprístupnený verejnosti. Tentoraz hovidia vo viacerých mestách na Slovensku. Počas niekoľkodňových zastávok si ho už mohli obzrieť záujemcovia vo Zvolene, v Košiciach a Liptovskom Mikuláši, tešiť sa naň môžu aj v Piešťanoch, Žiline, Trnave a v Bratislave. Nakoniec vlak zavíta aj do Českej republiky.



O históriu partizánskych bojov sa zaujímali aj aktéri rekonštrukcií bitiek z 2. svetovej vojny – členovia popradského Military Club Tiger.



Oživenie pancierového vlaku má aj tento rok symbolický význam, pripomíname si totiž 65. výročie ukončenia druhej svetovej vojny v Európe. Minulý rok videlo pancierový vlak počas osláv SNP v Banskej Bystrici približne 40 000 ľudí. Okrem mesta pod Urpínom ho vzhliadli aj v Hronci, na pretekoch parných rušňov Grand Prix vo Zvolene a počas rekonštrukcie bojov pri obci Stará Kremnička. Zrekonštruovať a spojzdrniť pancierový vlak sa podujalo Múzeum Slovenského národného povstania v Banskej Bystrici spoločne s Klubom kolajovej historickej techniky Zvolen, ŽSR, ŽOS Zvolen, ZSSK CARGO a ďalšími partnermi. Úspešný

a výnimočný projekt pokračuje aj v tomto roku putovaním po vybraných mestách na Slovensku a v Čechách. Okrem samotného „pancieráku“ si návštevníci v troch dobových expozičných vozňoch môžu prezrieť výstavy o SNP, pancierových vlakoch, o stavbe a rekonštrukcii tohto jedinečného povstaleckého pancierového vlaku, alebo na veľkoplošnej obrazovke sledovať videomateriály múzea SNP. O tom, že o ťažkotonážne bojové vozidlo majú záujem najmä mladí ľudia, svedčí aj fakt, že len na prvú zastávku v Košiciach prišli študenti z 55 základných a stredných škôl.

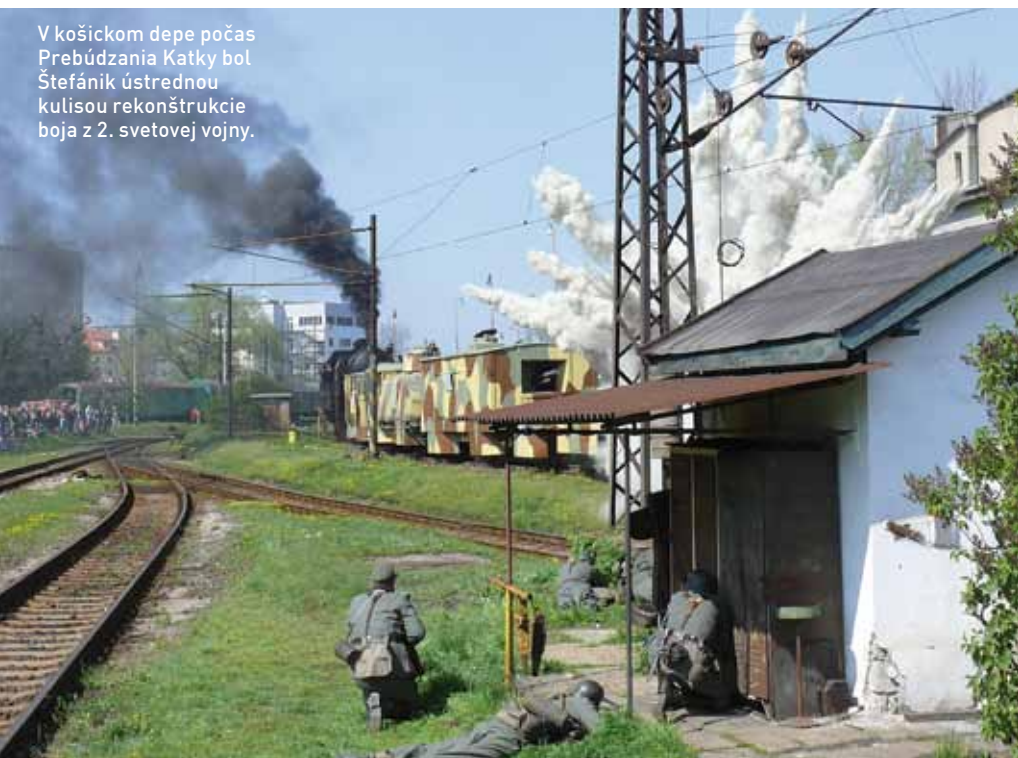
(lka), foto: al, balky

Informácie o zrode pancierového vlaku v podaní PhDr. Stanislava Mičeva (druhý zľava), riaditeľa Múzea SNP v Banskej Bystrici, zaujali aj vedľa neho stojacích hostí – predsedu NR SR Pavla Pašku a Františka Knapíka, primátora Košíc.



Lákadlom pre najmenších zvedavcov, ale aj nežnejšie polovičky je istotne aj model pancierového vlaku.

V košickom depe počas Prebúdzania Katky bol Štefánik ústrednou kulisou rekonštrukcie boja z 2. svetovej vojny.



Pancierový vlak nesmel chýbať ani 8. mája v Liptovskom Mikuláši počas celonárodných osláv 65. výročia ukončenia druhej svetovej vojny v Európe a Dňa víťazstva nad fašizmom.

Desiate prebudenie čermel'skej Katky

Kto by už dnes nepoznal čermel'skú Katku? Táto malá parná krásavica sa po roku už jubilejný desiatykrát dočkala slávnostného prebudenia v košickom rušňovom depe. Stovky zvedavcov, starších, ale aj tých najmenších, sa prišli posledný aprílový víkend presvedčiť, či najstarší funkčný rušeň na Slovensku bude aj toto leto atrakciou populárnej Detskej železnice v košickom Čermeli.



Prvých detských cestujúcich zviezla malá Katka už pri predvážaní sa na točni počas Rušňoparády.

Po symbolickom prebudení pripálením pod kotol zástupcami železničných spoločností a mesta sa Katka spoločne s ostatnými rušňovými krásavicami predviedla na točni v tradičnej Rušňoparáde. Program podujatia dopĺňali

modelové železnice, výstava netradičných modelov rušňov od Jána Nováka. Novinkou bola ukážka bojov z 2. svetovej vojny za účasti pancierového vlaku Štefánik. Súčasťou podujatia boli tiež jazdy historických súprav v okolí Košíc

či súbežná jazda vlakov. Pre Katku sa ostrá prevádzka začala o týždeň neskôr, 1. mája, prvou jazdou na trati Detskej železnice v Čermeli a potrvá takmer do polovice septembra.

(balky), foto: autor



Na prebudenie Katky čakali najmä tí najmenší.



Počas podujatia sa uhlím a vodou krstili Železničné rozprávky od autora Ľubomíra Lehotského (vľavo). Rodičia v nej nájdu mnoho odpovedí na zvedavé železničarské otázky svojich ratoleští.



Schová sa malá Katka do dlane? Presvedčil nás o tom František Šováry. Model v mierke 1:32 tvoril rok a 7 mesiacov.



Medzinárodná súbežná jazda z Kostolian nad Hornádcom do Košíc v podaní poľského rušňa a popradského Papagája.



Návštevníci sa nevedeli vynadávať na nablýskaných oceľových krásavcov.



Aj v tomto roku Katku počas prvej jazdy v Čermeli prepadli bandíty. A ako zvyčajne, ani teraz neboli úspešní.

Postaviť máj bola zasa chlupatá záležitosť.



Čo najpestrejšie ozdobíť vyše desaťmetrový smrek dostali za úlohu ženy.

Máj, máj, máj, zelený...

S tradíciou stavania májov ste sa už určite stretli. Možno ste boli priamymi účastníkmi takého stavania alebo vás máje zaujali pri cestovaní či návšteve niektorých miest.

Ide o tradíciu, podľa ktorej v podvečer prvého mája mládenec doniesol a postavil pod oblok dievčaťa, ktoré sa mu páčilo, ozdobený strom – najčastejšie smrek, brezu alebo osiku. V každom kraji to sprevádzali ešte mnohé ďalšie zvyklosti. Máj však stavali už v antike na ochranu pred zlými duchmi a chorobami. Viete však, že aj na železnici nie je stavanie májov ničím cudzím? Sú pamätníci, ktorí hovoria, že aj v tej „ich“ železničnej stanici kedysi postavili máj – strom, ktorý ozdobili farebnými stužkami. No nebolo to pravidlom a v súčasnosti, vraj, máje na „štrefe“ už nevidno. My vás však presvedčíme, že to nie je pravda.

Príkladom je železničná stanica v Žarnovici. Podľa našich informácií sa zrejme ako jediná na Slovensku môže ešte pochváliť dodržiavaním tohto krásneho

a zaujímavého zvyku. S nápadom prišiel jej vtedajší prednosta Jozef Búry s kolektívom. Postavili máj raz, druhýkrát... 30. apríla to bolo už po šestnástykrát. Úžasné na tom, je, že dodnes sa pri tejto príležitosti v Žarnovici stretávajú nielen súčasní, ale aj bývalí zamestnanci stanice. Tak to bolo

aj v ostatný aprílový deň. I keď bol piatok a mnohí mohli mať voľno, prišli na tú „svoju“ stanicu. Kým ženy pripevnili veniec, na ktorom nechýbala ani fľaša slivovice, na dar od Lesného závodu v Žarnovici – vyše desaťmetrový smrek – očistený od kôry a jeho vrcholec ozdobili farebnými mašľami aj stužkami, muži ho pripevnili, aby rovno stál. A potom spoločne v záhradke pri stanici posedeli a vychutnávali kvalitu guláša, ktorý navaril ich kolega, výpravca Miki Hrivňák. Asi mesiac bude zdobiť areál železničnej stanice v Žarnovici krásny máj. Keď tadiaľ pocestujete, nezabudnite si ho pozrieť.

Vladimír SALZER, foto: autor



Základom mája je zelený veniec. O ten sa postarali manželia Sustekovci.

Na jar „zakvitol“ aj odpad

S prichádzajúcou jarou sa nám zazelenali a zakvitli nielen záhrady, lúky či polia, ale aj okolie popri trati. Žiaľ, na mnohých miestach nezakvitla iba tráva a stromy, ale aj kopy odpadu. Pristihnúť nespratníkov pri tom, ako neporiadok z vlastného dvora privezú niekam inam, je dosť ťažké, zvyčajne ide o náhodu. Popri tratiach po celom Slovensku sú miesta, ktoré lákajú vysypať smeti a rôzny odpad. Nájde sa i práčka, kreslo či iné veľké kusy nepotrebných vecí.



V kilometri 25.970 na druhej koľaji trate Čierna nad Tisou – Košice, neďaleko Somotora, ste si mohli vybrať nielen zo starých plášťov na bicykel, ale i z rôznych gumených tesnení.

Zábery na fotografiách sa podarilo urobiť na trati Čierna nad Tisou – Košice, neďaleko obce Somotor, zamestnancom SMS ŽTS v Pribeníku počas kontrolnej činnosti. Okrem konárov a starej kurice zhruba v 250-metrovom úseku ponachádzali aj stavebný a komunálny odpad. O tejto problematike informovali Obvodný úrad životného prostredia v Trebišove, ktorý okamžite reagoval. Podľa príslušného zákona o odpadoch za nakladanie s odpadom zodpovedá obec, preto jej nariadil prešetriť danú skutočnosť a odstrániť smetiská z pozemkov patriacich ŽSR. Na darebáctvo utajených znečisťovateľov teda doplatil nevinný. Keby sa v takýchto prípadoch našiel



A ak by ste náhodou budovali, tento stavebný odpad by ste našli len o pár metrov ďalej, v kilometri 26.100.

vinník a dostal tú likvidáciu k náhrade, možno by aj okolie našich tratí vyzeralo úplne ináč.

[al], foto: Ing. Miroslav ŠČAMBORA

Čistenie koľajového lôžka obmedzilo polovicu stanice

V priebehu posledného aprílového týždňa sa Lamač dostal do pozornosti bratislavských traťovákov. Bežnou údržbou už nedokázali odstraňovať množiace sa blatisté miesta v druhej staničnej koľaji, preto bolo odsúhlasené jej kompletne strojné prečistenie.



Traťoví robotníci, zľava Jozef Tanáč, Stanislav Hesek a Juraj Balla, pracujúci na prichytení nových priečných podvalov.



Úprava geometrickej polohy koľaje sa nezaobíde bez strojnej podbijačky a pracovného stroja PUŠL.

Štvorkoľajová stanica Lamač leží na dôležitej železničnej tepne, spájajúcej hlavné mesto s Rakúskom, ale aj s Českou republikou. Po druhej staničnej koľaji prechádzajú medzištátne nákladné aj osobné vlaky, preto každá dočasne zavedená pomalá jazda z dôvodu znečistenia štrkového lôžka narúša plynulosť frekventovanej vlakovej dopravy. O kritickom stave koľaje vie aj Ing. Pavol Nádažďy, vedúci SMÚ ŽTS TO Bratislava: – Dlhodobým znečistením vznikali v štrkovom lôžku blatisté miesta, ktoré sa už nedali poriadne odstrániť, a po výdatnejších dažďoch stále hrozilo obmedzenie rýchlosti. Vyriešilo to len kompletne strojné prečistenie koľaje. – Na čistení



Jozef Košťál (vpravo), stavbyvedúci SMÚ ŽTS TO Bratislava, konzultuje priebeh výlukových prác s Rastislavom Stúpalom, strojníkom obsluhujúcim strojnú čističku SČH 150 z SMÚ ŽTS MDS Bratislava.

koľajového lôžka 750-metrovej druhej staničnej koľaje sa podieľali nielen strojné mechanizmy z SMÚ ŽTS MDS Bratislava, ale aj z externých firiem. Počas 8-hodinových výluk v priebehu piatich

dní však bola v stanici mimo prevádzky prakticky polovica koľajiska. – Činnosť celoprofilovej čističky si vyžadovala vytvorenie priestoru pozdĺž perónu, ktorý sme docielili pomocou strojnej čističky SČH a podbijačky polmetrovým bočným posunom koľaje od nástupištnej hrany. Zasahovali sme však do priechodného prierezu susednej koľaje, ktorú sme museli takisto vylúčiť z prevádzky. Po strojnom dočistení bola koľaj opäť uložená do pôvodného smeru a výšky. Počasie nám prialo, nevyskytli sa žiadne mimoriadnosti, aj preto sme práce ukončili v plánovanom termíne. V priebehu výlukových prác sme vymenili za výhybkami na oboch zhlaviach 17 betónových

a 12 priečných drevených podvalov, – vyzdvihol na záver zručnosť robotníkov zo svojho traťového obvodu Ing. Pavol Nádažďy.

[balky], foto: autor, Ing. Pavol NÁDAŽDY

Dlhoprstí odstavili rýchlik na štyri hodiny

Na neuveriteľnú drzosť „zberateľov“ kovov doplatili 28. apríla cestujúci z nočného rýchlika Širava, smerujúceho z Humenného do Prahy.

Pol hodiny pred polnocou sa medzi Svitom a Štrbou zberač rušňa dostal do kolízie s poškodeným trolejovým vedením, čo zapríčinilo viac ako štvorhodinové meškanie vlaku. – Zloději vystrihli pevné body nosného lana trakčného vedenia z oboch traťových koľají. Nad druhou koľajou, po ktorej prichádzal rýchlik, však visela ponechaná, no uvoľnená polovica lana pevného bodu, do ktorého sa zachytil zberač rušňa a poškodil sa. Následne pri prechode vlaku najbližším delením trakčného vedenia poškodený zberač roztrhol kotevný nadstavec trolejového drôtu. Časti nadstavca narazili do kabíny rušňa a spôsobili prasknutie čelného skla. Na odstraňovaní následkov krádeže pracovali údržbári trakčného vedenia z Popradu takmer do pol dvanásť nasledujúceho dňa, – hovorí Ing. Peter Kormoš, odvetvový správca EE z AO Spišská Nová Ves. Zarážajúca je však trúfalosť a odvaha dlhoprstých. Ukradnutá výbava trolejového vedenia bola totiž plne funkčná, vo výške približne 6,5 metra a navyše pod napätím 3 000 voltov!

[balky], foto: Ing. Peter KORMOŠ



Odstríhnuté lano pevného bodu od izolátora na ukotvenej trakčnej podpere...



...a v mieste upevnenia na nosné lano.

ÚIVP radí

Obvod výhybiek príľahlý k hlavnému návěstidlu

Komentár k článkom 47 a 108 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky

Výnimka potvrdzuje pravidlo. Toto známe slovné spojenie je možné aplikovať v bežnom živote aj v takej odbornej oblasti, akou je železničná doprava. V článku 47 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky je popísaný obvod výhybiek príľahlý k hlavnému návěstidlu ako úsek koľaje s výhybkami nachádzajúcimi sa vo vlakovej ceste od hlavného návěstidla (alebo konca vlaku), najďalej po úroveň vchodového návěstidla platného pre opačný smer jazdy vlaku.

Vlaková cesta je v „Zozname použitých termínov“ vysvetlená ako úsek koľaje v dopravni s koľajovým rozvetvením určený pre danú jazdu vlaku. Na základe uvedených skutočností je možné konštatovať, že s obvodom výhybiek príľahlým k hlavnému návěstidlu sa môžeme stretnúť len v stanici alebo vo výhybni (obr. 1).

Ak si ale pozrieme Tabuľky traťových pomerov 118 A aktuálne pre trať Zvolen osobná stanica – Hronská Dúbrava – Vrútky, tak v tabuľke 7 – Ustanovenia miestneho významu zistíme, že do obvodu výhybiek príľahlého k hlavnému (odchodovému) návěstidlu patria aj výhybky na širšej trati, ktoré sa už vo vlakovej ceste nenachádzajú, tak ako to uvádza článok 47 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky (obr. 2). Prečo je to tak? Prečo do obvodu výhybiek príľahlého k hlavnému návěstidlu patria aj výhybky na širšej trati?

Po konzultáciách s odbornými pra-

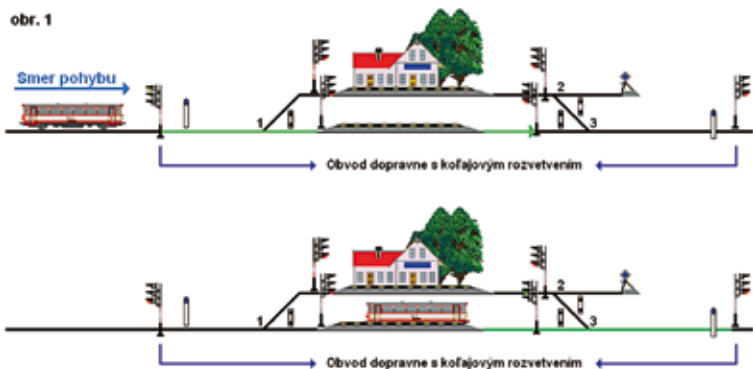
covníkmi OZT je možné podať nasledovné vysvetlenie.

Výhybky č. 1 a 2 v Starej Kremničke sú kontrolované pri jazde vlaku z Hronskej Dúbravy prostredníctvom TZZ (dotyk EMZ v obvode voľnosti trate) v odchodových návěstidlách ŽST Hronská Dúbrava a výhybka č. 3 v smere jazdy vlaku od Bartošovej Lehôtky v odchodových návěstidlách ŽST Bartošova Lehôtká.

V súvislosti s uvedenou problematikou (obvod výhybiek príľahlý k hlavnému návěstidlu) prichádza na rad ešte jedna dôležitá otázka. Ako bude postupovať vodič idúceho vlaku, pokiaľ sa jeho odchod dovolí z jednej alebo druhej železničnej stanice privolávacou návěstou, písomným rozkazom, telefonicky alebo rádiatelefonicky? Musí ísť zníženou rýchlosťou (najviac 40 km/h) v celom úseku trate až za predmetnú výhybku, tak ako je to uvedené v článku 108a predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky, alebo len cez konkrétnu výhybku v závislosti od smeru jazdy?

Po konzultáciách s garantom predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky možno dôjsť k nasledovnému záveru. Keďže konkrétne výhybky v Starej Kremničke, nachádzajúce sa na širšej trati, sú v TTP 118 A vyšpecifikované ako výhybky spadajúce do obvodu výhybiek príľahlého k odchodovému návěstidlu, musí vodič zabezpečiť, aby vlak išiel zníženou rýchlosťou (najviac 40 km/h) na celom úseku trate až za konkrétnu výhybku (1, 2, 3) v závislosti od smeru jazdy.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



Výpravcovia a operátorky sa dočkali

Nariadením generálneho riaditeľa č. 10/2010, ktoré vstúpilo do platnosti 5. mája, sa zrušilo podvojnité zadávanie dynamických informácií (DI) v IS PIS v sieti ŽSR. Nariadenie stanovuje zrušenie zadávania DI cez aplikácie PIS WEMU postupne v 5 etapách na všetkých tratiach ŽSR a ich zber už iba prostredníctvom aplikácií PIS Elektronického dopravného denníka (EDD) a Splneného grafikonu vlakovej dopravy.

Po realizácii týchto krokov sa zruší duplicitná činnosť, odbremenia sa pre-

vádzkoví zamestnanci ŽSR, ktorí zadávali DI do PIS, predíde sa nepresnostiam a rozdielom údajov DI vznikajúcim v súčasnom stave v PIS. Výrazne sa zlepší úplnosť a presnosť zberaných DI v IS PIS, tým aj podklady pre správne účtovanie poplatku za použitie železničnej infraštruktúry.

Uvedenému kroku predchádzalo postupné nasadzovanie aplikácií PIS EDD v štyroch etapách a Vlakového dispečerského systému (VDS), ročná pilotná prevádzka zrušenia zadávania DI na trati

Pomôcka na skúšku OS 15

Ste signalista alebo výhybkár a máte odbornú skúšku OS 15? Pomôcka, ktorú vypracoval Ing. Miroslav Tavač, vám určite uľahčí štúdium. Nájdete ju na mailovej adrese: skuska.os15@zoznam.sk, heslo: signalista. Príloha v doručenej pošte obsahuje odpovede na testové otázky, no predpisy k týmto otázkam sa veľmi ťažko zháňajú.

Zvolen – Šurany, množstvo analýz, technologických postupov, zmien algoritmov a nastavenia systému PIS pod gesciou zamestnancov odboru dopravy a v súčinnosti s vývojovým tímom PIS zo ŽT a dodávateľom aplikácií EDD a VDS Oltis Slovakia, s.r.o.

Tomuto aktu sa potešia najmä výpravcovia, ktorým sa značným spôsobom zjednoduší činnosť pri zadávaní a kontrole informácií v IS PIS a o to viac sa môžu venovať svojej hlavnej činnosti, ktorou je riadenie a sledovanie dopravnej prevádzky vo vlastnej dopravni a na pridelených traťových úsekoch.

Ing. Jozef DUDÁK

Železničiarci vydržia viac ako ocelové tátoše šinúce sa po ocelovej dráhe

Dnes vám prinášame zápisy z pamätných kníh železničných staníc z obdobia druhej svetovej vojny. Hrdza hrôz prevtelená do tejto časti histórie overila, že železničiarci sú odolnejší ako ocel. Že vydržia viac ako ocelové tátoše šinúce sa po ocelovej dráhe... (zverejnené opisy sú autentické – bez akýchkoľvek opráv a zmien)

Palárikovo, 1945

„Prozreteľnosť Najvyššieho riadi spravodlivo osudy národov na ktorých bezprávie bolo spáchané. Hrozná vojna v rokoch 1939 až 1945 zachvátila celý svet a vohnala do katastrofálnej biedy jak materiálnej, tak i morálnej...“

Vrútky, 1942

„Vojnové pomery nepriaznivo pôsobili na zamestnancov najmä po stránke stravovacej. Nedostatok potravín ako aj omasty, mal za následok, že zamestnanci sa nemohli stravovať tak, ako to vyžadoval výkon od nich požadovaný. Do úvahy prichádzali najmä zamestnanci služby posunovačskej a vlakovkej. Keďže toto samé sa prejavovalo aj u ťažkopracujúcich zamestnancov iných služobní ..., bola svolaná porada prednostov služobní za prítomnosti orgána ministerstva dopravy a verejných prác. Na tejto porade bolo dohodnuté s reštauratórom Handákom, že bude dodávať gulášové polievky a chlieb zamestnancom, ktorí sa k odberu vopred prihlásia. Dňom 14. VII. 1942 začal reštaurátor podávať gulášové polievky. Záujem bol veľký a do konca roku bolo odpredané 74.110 dávok.“

Nedostatky sa prejavili tiež v zásobovaní kožou. Toto malo za následok, že zamestnanci, nedostatočne zásobení obuvou nemohli na obuvníkoch docieľiť, aby im opravu previedli včas. Preto hrozila obava, že zamestnanci, vykonávajúci službu väčšinou vonku, za nepriaznivého počasia utrpia na zdraví a nastane hromadné chorenie zamestnancov.“

Abý sa týmto následkom predišlo, zriadená bola dňom 19.1.1942 správkaňa obuvi, kde si mohol každý zamestnanec nechať podbiť a opraviť svoju obuv.“

Sása – Pličovce, 1943

„Rok Pána 1943 bol rokom vojenským ťažkej a neúnavnej práce. Preraba vojenských transportov sa započala už v mesiaci apríli čo trvalo do neskorých jesenných mesiacov. Pri tejto ťažkej a neúnavnej práci bolo však dosť veselosti, nakoľko vojenská správa sa postarala aby každý transport vypravený do poľa bol hudbou odprevádzaný, takže skoro každý deň vo večerných hodinách hrala vojenská kapela. Takto odprevádzalo tunajšie obyvateľstvo svojich synov, ktorí odchádzali s najväčším odsúvením do poľa so znamením za Boha a za národ.“

Tomášovce, 1944

„Peckné podzimné rána v druhej polovici mesiaca november obsadila znovu našu trať a stanicu nemecká armáda, s poukazom na to, že to vyžadujú vojnové záujmy. Nenávidení vykonávatelia nacistického režimu boli tu pred nami. S nimi sme podľa rozkazu bývalého ministerstva dopravy v Bratislave museli konať službu, ich poslúchať, im pomáhať. Nuž pomáhali sme každý svojím spôsobom. Čo sa zdržať a spomaliť dalo, spomalilo sa. Naša jednokolajná horská trať nám pomáhala. Nemecké „Das muss gehen“ zastalo pred slovenským „Nejde to“.“

Slovenská Lupča, 1944

„Dňa 7. IX. 1944 asi v 13 hod. 30 min. nemeckými vojakmi zastrelený bol rušňovodič Žabka z výhrevne Zvolen, ktorý ako rušňovodič viedol nemecký vojenský transport z Banskej Bystrice do Brežna nad Hronom.“

Všetko dorozumievacie zariadenie medzi stanicami bolo zničené. Doprava sa však musela udržať a za takýchto pomerov, preto i spomenutý vlak bol vypravený zo Slovenskej Lupče do stanice Medzibrod nad Hronom za nemožného dorozumienia, za zastávku Lubietová zrazu sa objavil na trati pred vlakom motorový bicykel s nemeckými vojakmi a hoci k ťažkej ani nedošlo, nemecký vojak bez akéhokoľvek vysvetlovania strojovdica na mieste zastrelil.“

Rušňovodič Žabka pri výkone svojej služby nevinne prišiel o život. Na ospravedlnenie toho odsúdeniahodného činu ťažko nájsť poľahčujúcu okolnosť, keď železničná trať je v prvom rade pre dopravu vlakov a nie pre motorové bicykle, pre ktoré sú určené hradské.“

Bratislava hlavná stanica, 1941

„Tiež Slovenský červený kríž a Deutche Hilfsstation boli v súvislosti s voj. prepravou plne aktívované. Podávali vojakom občerstvenie: čaj s rumom – kolko chceli, Slovenský červený kríž dával chlieb a salám – povedzme si úprimne, veľmi ľahkomyseľne a v hriechom množstve. Veď

ti vojaci boli riadne zásobení a to normálne i teplým jedlom. Slovenský červený kríž dával len to, čo mu ministerstvo vnútra nariadilo. Nemci, ale najmä Nemky obsluhovali nemeckých vojakov až s chorobným nadšením. U žien to bola až hystéria: nemohli sa dočkať ďalších a ďalších transportov, obťažovali svojimi dotazmi výpravcov, vlak. dozor, nevyčakali pokiaľ vlak zastaví, ale za chodu vlaku už podávaly vojakom ruky, zákusky, dorty, pomaranče, cigarety, obložené chleby atd. Všetko za obapolného podďravovania a všíkania. Tri zaplatili svoje ľahkomyseľné chovanie ťažkými úrazmi. Žiadna nemecká, napomínanie pre nich neplatilo. Ak niektorý výpravca prísnejšie zakročil v ťažkej bezpečnosti, ihneď išla sťažnosť na Deutche Partei, že stanica je nepriateľsky zaujatá proti Nemcom.“

Jablonica, 1944

„Dňa 1. novembra 1944 vyhodnený bol nezistenou osobou motorový osobný vlak 3313. Mína bola položená pod ľavou koľajnicou v km 25.8/9. Motor bol úplne zhrôbený a 2 privesené vozne značne poškodené. Na mieste usmrtený bol vlakovodca i motorvodca z Trnavy. Po odvezení v nemocnici zomrel riadič motoru mimo služby, sprievodca vlaku z Trnavy a vážny cukrovarskej váhy v Jablonici. Ľahšie poranených bolo mnoho, zistíš sa nedali, lebo po výbuchu rozutekali peši domov. Doprava opäť zahájená dňa 2. novembra vlakom 3305.“

Markušovce, 1944

„Dňa 6. X. 1944 v km 78.8 na vchodovej výhybke výhybne Lieskovany v 6.58 hod nabehol vlak 601, idúci smerom na Sp. N. Ves, na mínu, ktorá bola pomocou elektrického drôtu, vedúceho do, ku trati sa sklňajúceho lesa, uvedená v explóziu. Vybúchla pod žadnou nápravou tretieho ochranného vozňa, priamo pred rušňom, na ktorý bola pravdepodobne namierená. Pre nemožné preplnenie vlaku robotníkmi, idúcimi na opevňovacie práce do Spišskej Novej Vsi, napriek vyrozumieniu už vo Sp. Vlachách obsadili títo aj ochranné vozne pred Rušňom a takto došlo k hroznej katastrofe. 8 mŕtvych a nezistený počet ranených, z ktorých istý počet pri prevoze do nemocnice a v nemocnici dokonal.“

Bratislava Prístav, 1944

„Dňa 16. VI. 1944 bol pristav prvý raz postihnutý nepriateľským leteckým útokom. Poplach tento bol neskoro vytrubiený až keď padala prvá bomba na závod Apollo, preto aj straty na ľudských životoch boli značné. Počnúc od IV. skladu, smerom k prekladisku minerálnych olejov boli koberecovým náletom zasiahnuté sklady VII až XVI a XVIII. Kasáren posunovačov bola do základov spálená. Všetky kolaje od VIII skladu počnúc smerom k prekladisku minerálnych olejov a väčšia časťka výmien boli bombami zasiahnuté a zničené. Z rady železničných zamestnancov boli ťažšie poranení 3, 17 zamestnancov bolo ľahšie zranených, hlavne odreniny, ktoré utrpeli padnutím pri úteku z prístavu. Po tomto leteckom útoku 3 dňi horeli závody Apollo a sklady v prístave. Pri leteckom útoku statočne a ždatne sa zachovali prednostá stanice G.H. a pom. zamestnanci O.T. a J.O., ktorí ani za najnebezpečnejšej situácie v dažďi padajúcich bômb neopustili stanicu, ale obväžovali ranených spoluzamestnancov.“

Drienovská Nová Ves, 1944

„V roku 1944 začiatkom septembra ruskými lietadlami boli bombardované dva municičné transporty ktoré stály v stanici. Pri zásahu obidva explodovali, pričom vznikol veľký požiar. Usmrtených bolo 6 nemeckých vojakov a 11 ranených. Zo zamestnancov stanice k úrazu neprišiel nikto.“

Filakovo, 1944

„Dňa 21. XII. 1944 podnikli ruské lietadlá letecký útok na stanicu vo dvoch vlnách. Prvá vlna útočila asi v 12.10 hod. tromi lietadlami, druhá vlna asi v 13.00 hod. piatimi lietadlami. Dohromady padlo 28 bômb, z toho na stanicu asi 10 bômb. Bomby boli malých rozmerov.“

Následky leteckého útoku: asi 17 mŕtví a 10 ťažko ranení vojaci i civilisti, 1 železničný zamestnanec nezvestný, 3 žel. zamestnanci ťažko ranení a mnoho ľahko ranených žel. zamestnancov...“

Slovenské národné povstanie Medžev, 1944

„...Vojnové udalosti a hlavne vznik Slovenského národného

povstania v auguste a septembri 1944 prihalo do Medževa exponovaných Nemcov celého Spiša, ktorí si tu pri hranici Maďarov a za ich ochrany vytvorili svoje postavenia. Na pomoc si privolali nemeckú posádku z Košíc, ktorá pozostávala zo samých exponovaných Ukrajincov.“

Po takomto posilnení začali Nemci so zaisťovaním všetkých Slovákov a zmocnili sa všetkých úradov. Takto zaisťovali Slovákov hlavne finančne a žandárov odvliekli do Nemecka. Toto ich počínanie bolo však často prepadané partizánmi, pri čom obyčajne Nemci utiekli za maďarské hranice. Keďže výpady partizánov sa častejšie opakovali, dovliekli si Nemci dňa 22. 9. 1944 na stanicu Medžev pancierový vlak, ktorý mal posilniť Nemcov. Pancierový vlak sa však na stanici zdržal pol dňa a musel odísť lebo mu hrozilo partizánske obklúbenie. Keď pancierový vlak odišiel, mali Nemci po radosti a väčšina lepšie situovaných Nemcov odišla do Maďarska zo strachu pred partizánmi.“

Lovinobaňa, 1944

„V roku 1944 bolo už zjrejmé, že nemecká armáda fašistická bude porazená a potlačená do úplného žilkvidovania spojeneckými vojskami. V kraji Banskobystrickom bolo organizované podzemné hnutie proti fašistickým okupantom, čo sa však stupňovalo zo dňa na deň silnejšie. Zamestnanci železničnej stanice Lovinobaňa boli všetci zapojení do tejto organizácie a napomáhali a uisťovali obyvateľov obce Lovinobaňa o víťazstvo Červenej armády. V jeseni 28. augusta 1944 bolo zorganizované slávnostné slovenské národné povstanie. Dôkazom toho, že všetci zamestnanci sa jednomyseľne zapojili do slovenského národného povstania je to, že v obci Lovinobaňa, po túto dobu povstalecký obec, viedol železničiar J.O. vo funkcii komisár obce, terajší staničný a nákladný pokladník.“

Liptovský Hrádok, 1944

„Je to rok, ktorým sa Slovenský národ hlboko a žltými literami zapísal do dejín Československého národa svojím „Slovenským národným povstaním“, ktoré i keď neskôr bolo dočasne potlačené, predsa prinieslo svoje ovocie úžitku.“

V okolitých horách pôsobili silné partizánske oddiely, ktoré spôsobovali silné rany fašistickým okupantom. Zo železničných zamestnancov stanice Liptovský Hrádok padnul za obeť výhybkár Simovčák Ján, ktorý bol po chytení Nemcami odvezený na Kramarisko pri Ružomberku a tam zastrelený.“

Švermovo – Telgárt, 1944

„V dôsledku národného povstania bol rok 1944 veľmi rušivý a v histórii našich dejín veľmi význačný, nakoľko k povstaniu došlo v Telgárte. Veľkú účasť na povstaní majú i železničiarci, lebo sa aktívne zapojili do povstania. Dňa 20. X. 1944 bol v tunei pri zastávke Telgárt penzion ponechaný nákladný vlak s 20-tymi nákl. vozňami a rušňom loženými municiou a rôznym tovarom, tiež 1 delo povstaleckým vojskom a tým bola trať zatárasená a tým bol znehožnený prístup nemeckého vojska po železnici. Dňa 25. X. 1944 bol tento vlak nepriateľským vojskom stiahnutý do Telgártu. Tovar z celého vlaku bol nemeckou armádou ukoristený. Rušňové a vlakové mužstvo utieklo do hôr. Po potlačení Slov. nár. povstania dňa 21. X. 1944 bola doprava zastavená.“

Po potlačení Slov. nár. povstania dňa 21. 10. 1944 sme zase utiekli do hôr pre vpád nepriateľa do oblasti Slov. nár. povstania. Dňa 23. X. 1944 bol poslaný stýčný dôstojník nemeckej armády zo Zpravou, aby sa všetci občania z hôr vrátili domov, lebo ináč budú považovaní za partizánov a budú popravení. Po výzve sme sa všetci občania vrátili späť do obce. Dňa 17. XII. 1944 došiel do Margecian pancierový vlak na postrah obyvateľom povstaleckej obce a všeobecne celému Pohroniu ako povstaleckému okresu. Dopravná služba v stanici Telgárt sa vykonávala pod dozorom nemeckého vojska a preto bola veľmi obťažná.“

Kysak, 1944

„Dňa 31. VIII. 1944 stanicu Kysak navštívila skupina partizánov preoblených do železničiarov uniforiem po získaní dostatočných správ o síle nemeckej posádky u stanice Kysak vrátila sa uvedená skupina osobným vlakom 607 späť smerom do Východnej kde údajne mala táto skupina svoje stanovište...“

Ráno 1. septembra 1944 o 5 hod. 30 min. došlo k bitke o stanicu Kysak medzi našimi partizánmi a nemeckým vojskom a vypadalo to skutočne ako na bojišti. Zatiaľ čo naše tanky sa odhodlane hnali do nemeckých okupantov, pechota oddane a presiaknutá túžbou po slobodnom Slovensku, nasledovala postupujúce tanky našich partizánov. Avšak presla bola na strane nemeckých vojakov.....A na bojišti medzi stanicou Kysak a ž u hostinca „Varga“ v Obišovciach ostalo šesť zničených tankov našich partizánov a štyri partizáni mŕtvy v zničenom tanku. Ďalší traja ťažko ranení partizáni dokončili svoj odvážny život v staničnej reštaurácii kde podľahli svojmu ťažkému zraneniu. Na stanovišti č. 2 našli sme mŕtvolu službukonajúceho hradlára R., ktorý pri úteku zo stanovišta do krytu bol zasiahnutý asi osm ranami a ostal na mieste mŕtvý....“

Sú najviditeľnejšou výpoveďou o

Výpravné budovy

Radikálna modernizácia železnice Bratislava – Žilina mení výzor trate i jej okolia. Aj v dnešnom voľnom pokračovaní nášho seriálu o histórii slovenských železníc zameriavame

pozornosť na túto významnú líniu, konkrétne na výpravné budovy, ktoré sú azda najviditeľnejšou výpoveďou o historických premenách železnice.

Strohá výzdoba fasád

Výpravná budova formuje prvý dojem, ktorý potom významne ovplyvňuje ďalšie nazeranie cestujúceho na železničný podnik. To mali zaiste na mysli už prví stavitelia železníc, keď projektovali pre relatívne malé koľajiská prvých železničných staníc pomerne honosné výpravné budovy. A pretože prevádzka staníc s navzájom porovnateľnými výkonmi kládla prakticky rovnaké nároky aj na ich výpravné budovy, prišlo sa pomerne rýchlo na to, že najlacnejším riešením bude stavať ich podľa rovnakých projektov. V 50. až 70. rokoch 19. storočia sa tak železničné budovy stali prvým významnejším prípadom objemovej typizácie prinajmenšom v oblasti priemyselných a dopravných stavieb. Jednotný stavebný štýl sa potom uplatnil i na ostatných železničných stavbách – výhrevniach, stavdlách, vodárňach, strážnych domoch, skladoch. Prvé typizované železničné výpravné budovy odvodzovali svoj pôvod od vtedajších priemyselných stavieb. Ich dispozícia bola pomerne jednoduchá: obvykle išlo o jed-

noduché prízemné alebo dvojpodlažné objekty s obdĺžnikovým pôdorysom, so sedlovou strechou a stredným alebo krajným rizalitom, ozdobeným v niektorých prípadoch na ich uličnej alebo zriedkavejšie nástupištnej fasáde jednoduchým trojuholníkovým štítom. Dvojpodlažné budovy boli niekedy – primárne alebo sekundárne – doplnované prízemnými postrannými krídlami, vždy sa však pri tom rešpektoval charakter pôvodnej dispozície a výzdoby. Pozdĺžna os budov bola vždy rovnobežná s osou koľajiska. Ich charakteristickým prvkom bola zatiaľ len pomerne strohá výzdoba fasád, tvorila ju kombinácia omietaných plôch a rôznych prvkov z pohľadovej tehly. Tento architektonický prejav bol charakteristický pre prakticky všetky železnice stavané na území Slovenska v období 70. rokov 19. storočia – teda i pre železnicu Bratislava – Zlatovce, ktorá bola Spoločnosťou Považskej železnice postupne postavená v rokoch 1873 (Bratislava – Trnava), 1876 (Trnava – Nové Mesto nad Váhom) a 1878 (Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce). Z tohto obdobia sa dodnes v pô-

vodnej hmote zachovali prízemné výpravné budovy v Rači, Cíferi, Brestovanoch, Brunovciach či Melčiciach a poschodové budovy v Pezinku, Leopoldove (stará stanica, ktorá je pamiatkovo chránená), Piešťanoch a Zlatovciach. Ich pôvodná fasádna výzdoba z pohľadovej tehly spočívala v horizontálnych podstrešných, parapetných a kordónových rímsach, jednoduchých nadokenných oblúkoch a špecifickom zubovitom orámovaní čelných i ozdobných štítov. Typickým prvkom bol plasticky lemovaný kruhový otvor do podkrovia. Inde využívané bosáže a pilastre sa na pôvodných budovách Považskej železnice nevyskytovali. Farebnosť je z pôvodných čiernobielych fotografií neodhadnuteľná, možno len konštatovať tmavú farbu plôch pohľadovej tehly (pravdepodobne červená) a svetlú farbu omietaných plôch.

Svetlosivé stanice

Vzhľadom na hospodárske problémy odpredala v roku 1879 Spoločnosť Považskej železnice dohotovenú stavbu štátu, ktorý ju prakticky obratom koncom roku



Táto veľmi hodnotná fotografia vznikla zrejme ešte pred rokom 1891 a pochádza zo železničnej stanice Trenčianska Teplá. Reprezentuje architektúru Rakúsko – uhorskej spoločnosti štátnej dráhy. (archív Trenčianskeho múzea)

Dnes pamiatkovo chránená staršia výpravná budova Leopoldov. Postavila ju Spoločnosť Považskej železnice, v pozadí je vidieť staré rušňové depo. (archív MDC)



Túto prízemnú výpravnú budovu v stanici Brestovany vybudovala ešte Spoločnosť Považskej železnice v 70. rokoch 19. storočia. (archív Západoslvenského múzea Trnava)



historických premenách železníc



Veľmi zaujímavá fotografia zobrazuje novú stanicu Trenčín krátko po dokončení. V popredí je vidieť koľajisko pôvodnej stanice. [archív Ing. M. Skolníka]



Pôvodná výpravná budova v Trenčíne je štandardným dielom architektov Rakúsko-uhorskej spoločnosti štátnej dráhy z 80. rokov 19. storočia. Fotografia pochádza z konca 19. storočia. [archív Západoslovenského múzea Trnava]

1882 vymenil s ekonomicky silnou Rakúsko-uhorskou spoločnosťou štátnej železnice za trať Bruck an der Leitha – Új Szőny. Nový majiteľ vo veľmi krátkom termíne (do 1. 11. 1883) dostaval získanú trať až do Žiliny, kde ju napojil na už dohotovenú Košicko-bohumínsku dráhu. Vstup veľmi silného a pomerne svojského investora, nezapierajúceho svoj francúzsky pôvod i kapitálové zázemie, sa prejavil na špecifickej architektúre novopostavených objektov výpravných budov. Tie vznikali nielen na budovanej trati medzi Trenčínom a Žilinou, ale v niektorých prípadoch i na už postavených úsekoch. Charakteristickým typom sa stal dvojpodlažný dvojalebo trojkrídlový objekt s obývatelným podkroviem (výnimkou z pravidla obytného podkrovia sú výpravné budovy v Trenčianskych Bohuslaviciach a Považskej Teplej). Jeho základom je dvojosový objekt so sedlovou strechou, ktorého pozdĺžna os je kolmá na koľajisko. K nemu sa rovnobežne s koľajiskom pridávalo jedno alebo dve takisto dvojpodlažné dvojosové krídla. Fasádna výzdoba zásadne nevyužívala režné tehlové murivo, zato sa objavili lizény a nárožné pilastre s plastickými hlaviciami a kvádromami, ktoré nadväzovali na jednoduchú podstrešnú rímsu. Prízemie a prvé poschodie boli navzájom opticky

oddelené na celom obvode budovy kordónovou rímsou. Charakteristickými zostali šesťtabuľkové dvojité okná, ktoré však boli v tomto prípade ozdobené plastickými nadokennými oblúkmi s klenákom. Prevažná časť fasády bola omietnutá drsnou omietkou tmavosivej farby, iba okolo pilastrov, ríms a okenných či dverných otvorov bol vyhotovený úzky pás z hladkej bielej omietky. Svetlosivou hladkou omietkou boli omietnuté i všetky fasádne dekoratívne prvky. Tomuto typu zodpovedali a až do dnešných čias sa zachovali v pôvodnej hmote, dokonca s niektorými pôvodnými tvaroslovnými prvkami výpravné budovy v staniach Svätý Jur, Šenkvice, Trenčianske Bohuslavice, Ilava, Beluša, Považská Bystrica, Považská Teplá a Dolný Hričov. Prakticky v pôvodnom stave jestvujú stanice v Trenčíne (pamiatkovo chránená stará stanica), Trenčianskej Teplej a pravdepodobne i nákladná stanica v Žiline.

Nový prístup k architektonickému stvárneniu staníc

Zošťátnením tratí Rakúsko-uhorskej spoločnosti štátnej železnice v roku 1891 sa dostala aj línia Bratislava – Žilina do správy MÁV. Pôsobenie Uhorských kráľovských železníc sa prejavilo na tejto trati celým radom významných modernizácií, najmä

zdvojkolažením úseku Leopoldov – Žilina, uskutočneným v rokoch 1905 – 1911, inštaláciou staničných zabezpečovacích zariadení a pod. V stanici Leopoldov bola krátko pred I. svetovou vojnou postavená honosná výpravná budova podľa návrhu Ing. Pfaffa, ktorá je v súčasnosti pamiatkovo chránená.

Nový prístup k architektonickému stvárneniu výpravných budov po prevzatí správy trate Bratislava – Žilina Československými štátnymi dráhami sa prejavil pri výstavbe nových objektov v Trenčíne, Dubnici nad Váhom, Púchove a Považskej Bystrici. Všetky tieto stavby boli realizované v priebehu 40. a 50. rokov 20. storočia vo vtedy dominujúcom funkcionalistickom slohu. Jeho ukázkovým príkladom sú najmä výpravné budovy v Trenčíne a Púchove, dôsledne využívajúce pravouhlé hmoty s plochými strechami a hladkými fasádami, kombinujúcimi svetlé omietky s farebnými keramickými obkladmi. Horizontálny charakter zdôrazňovali pásové okná. V súvislosti s výstavbou novej stanice v Trenčíne boli postavené i ostrovné nástupištia, kryté elegantným zastrešením s nitovanou oceľovou konštrukciou. Všetky tieto objekty sú dodnes zachované v prakticky pôvodnom stave.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.



Na svoju dobu moderná výpravná budova v Považskej Bystrici. [archív MDC]



Honosná, dnes pamiatkovo chránená, výpravná budova v stanici Leopoldov zo začiatku 20. storočia je dielom významného architekta F. Pfaffa (Foto: R. Chalupa)

Informačný vlak o Európskej únii prešiel po Slovensku

Koho zaujímajú najaktuálnejšie informácie o Európskej únii, jej inštitúciách a legislatíve mal vynikajúcu možnosť dozvedieť sa o nich aj prostredníctvom Európskeho informačného vlaku, ktorý začiatkom mesiaca putoval po Slovensku.

Jeho cestu pripravilo Zastúpenie Európskej komisie na Slovensku, Infor-

mačná kancelária Európskeho parlamentu (IKEP) v SR a IUVENTA – Slovenský inštitút mládeže. Okrem Košíc, kde začal svoju cestu, sa zastavil aj v železničných staniách v Poprade, Žiline, Zvolene, Nových Zámkoch a Bratislave. Európsky informačný vlak putoval po Slovensku prvý raz, bol aj súčasťou osláv Dňa Európy a 60. výročia prijatia Schumanovej deklarácie, ktorá položila základy budúcej EÚ. – Cestujúci vo vlaku, ale aj občania v miestach zastávok sa i touto formou mohli dozvedieť, ako sa napríklad zamestnať v EÚ, ako získať povolenie na založenie



Informačný vlak v Košiciach navštívila aj europoslankyňa Monika Smolková, ktorá sa tam okrem iných stretla aj so študentmi stredných škôl.

firmy, ako obchodovať s inými firmami, ako poskytovať cezhraničné služby, čerpať prostriedky z eurofondov či získať štipendium na kvalitných zahraničných univerzitách, – povedal riaditeľ IKEP Róbert Hajšel.

Vladimír SALZER, foto: autor



Množstvo zaujímavého a pre mnohých aj doposiaľ „neobjaveného“ propagačného materiálu.

Len zopár sekúnd zabránilo tragédii

Neopatrný prejazd poľského kamióna cez železničné priecestie pri Veľkých Levároch sa mohol 14. apríla skončiť nehodou s tragickými následkami. Vodič auta s nákladom plechu poobede po pol tretej nerespektivoval svetelnú výstrahu a už počas spúšťania závor vošiel na priecestie v čase, keď sa k nemu vysokou rýchlosťou rútil vlak EC 274 Slovan. Vodič vlakovéj súpravy, smerujúcej z Bratislavy cez Kúty do Prahy, okamžite použil rýchlobrzdu, no chladnú hlavu si zachoval aj Poliak. Prerazením rahien závor na oboch stranách priecestia v poslednej chvíli unikol pred približujúcim sa vlakom. Vystrašeným cestujúcim sa našťastie nič nestalo, museli len pretrpieť vzniknuté hodinové meškanie. Vodič kamióna bol síce za svoje hazardné správanie ohodnotený blokovou pokutou 450 eur, ale stále je to len zlomok ceny drahocenných zopár sekúnd, ktoré ho delili od zrážky.

(balky), foto: Ing. Peter RAJČÁK



Prestrieľajte sa na majstrovstvá USIC

Po dlhšej prestávke si opäť môžu železničari a ich rodinní príslušníci súťažne zastrieľať zo vzduchových a malokalibrových zbraní. Odborové združenie železničiarov v spolupráci so ZSR a Športovo-streleckým klubom železničiarov Bratislava organizujú 4. júna streleckú súťaž na strelnici v Martine, v časti Jahodníky na sídlisku Ladoveň. Súťaž sa bude v piatich disciplínach, v streľbe zo vzduchovej pištole, vzduchovej pušky, malokalibrovej pušky a športovej pištole. Organizátor bude mať k dispozícii iba vzduchové pištole TAU-7, preto si účastníci musia doniesť vlastné zbrane, ktoré však musia byť spoločne s príslušenstvom v súlade s pravidlami ISSF. Dvanásť najlepších pretekárov postúpi na medzinárodné majstrovstvá železničiarov USIC v streľbe, ktoré sa uskutočnia koncom augusta v Poľsku. Do súťaže sa však musíte prihlásiť najneskôr do 27. mája, písomne na adrese: Odborové združenie železničiarov, Vajnorská 1, 815 70 Bratislava, prípadne zaslaním prihlášky na e-mailovú adresu: poliakova@ozz.sk, resp. zeman.miroslav@zsr.sk alebo telefonicky na číslach: 02/2029 5008, 02/2029 7033. Informácie o súťaži poskytne Ing. Miroslav Zeman - tel.: 02/2029 7033, 0911 998 795. Zraz účastníkov je o 9.10 hod. pred staničnou budovou vo Vrútkach, odkiaľ bude autobusom MHD zabezpečený presun na strelnicu. Usporiadatelia želajú všetkým pretekárom pevnú ruku a presnú mušku.

(red)

Sezóna začala aj na Čiernohronskej železnici



Už roky známa zrekonštruovaná bývalá lesná železnica opäť začala svoju letnú sezónu. Prvý májový deň tak na jazdu historickou železnicou, známou ako čiernohronská, využili desiatky ľudí. Keďže medzi cestujúcimi boli prevažne rodiny s deťmi a vyhladkové vozne umožňujú absolútny kontakt s prírodou, jazdu si užili aj tí najväčší nezbedníci. – Chodíme sem takmer každý rok, no nikdy to pre nás nie je to isté. Jazda je krásna najmä kvôli prírode, – takto opísal jazdu lesnou železnicou jeden z cestujúcich. Prvá jazda v tejto sezóne bola spojená aj s otvorením lesníckeho skanzenu vo Vydrowskej doline a country festivalom s príznačným názvom **Za stodolou**. ČHŽ bude premávať počas letnej turistickej sezóny denne do 15. septembra na zrekonštruovanom úseku trate z Chvatimechu do Čierneho Balogu a do Vydrowskej doliny, čo je spolu 14 km.

(lka), foto: balky

STRAHOS 2010

14. ročník seminára traťového hospodárstva

Technické špecifikácie interoperability, podmienky právnej a technickej jednotnosti pre zabezpečenie konkurencieschopnosti železničného systému, novelizácia predpisov ŽSR S 3/1, skúsenosti s využívaním digitálneho výhybkového listu, novinky v materiálovom zložení výhybiek – tak tieto a ešte takmer 30 ďalších tém bolo predmetom aprílového stretnutia odborníkov traťového hospodárstva.



V priebehu dvoch dní sa 14. a 15. apríla v Poprade stretlo vyše 250 účastníkov 14. ročníka seminára STRAHOS 2010. Záštitu nad touto akciou prevzali námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Ing. Jozef Antoš a rektor Žilinskej univerzity prof. Ing. Ján Bujňák, PhD. Odborným garantom seminára bol prof. Ing. Libor Ižvolt, PhD. z Katedry železničného staviteľstva a traťového hospodárstva Stavebnej fakulty ŽU. Pestrosť a zaujímavosť teoretických prezentácií bola oživená aj skúsenosťami. Praktické skúsenosti boli zvýraznené napríklad v téme z koridoru v úseku Bratislava-Rača, zaujímavé boli aj poznatky o nových konštrukčných systémoch pre použitie vo výstavbe mostných konštrukcií. Príspevky boli zaujímavé, vysoko odborne spracované, a tak púťali veľkú pozornosť účastníkov. Akýmsi spštením boli témy hostí z Česka o problematike železničných priecestí, ale aj prezentácia o modernizovaní tratí v Maďarsku.

So svojimi skúsenosťami pri riešení porúch stability železničného telesa, porúch skalných zárezov a ohrožovaní tratí padaním skál či výhľadovou štúdiou o zlepšení pomerov na TEŽ a OŽ sa podielili pracovníci OR Košice a ÚŽI Zvolen. Na záver druhého dňa seminára boli odprezentované príspevky na tému ekológia a hodnotenie účinnosti ekologických procesov použitých v konštrukčných vrstvách železničného spodku.

Seminár patrí medzi prínosný spôsob vzdelávania a zvyšovania odbornosti, ako aj k rozširovaniu všeobecného rozhľadu zamestnancov odvetvia tratí a sťahov. 14. ročník, ktorý zorganizovala Žilinská univerzita v spolupráci s OR Košice a odborom infraštruktúry GR ŽSR, bol zárukou kvality vzdelávania a vysokej odbornosti.

[sch], foto: Ing. Peter KUPČULIAK

Expozícia, konfrontácia a rozuzlenie

Tieto tri slová z titulku sú rozhodujúce pri tvorbe filmového diela, ale pokojne ich môžeme nazvať aj scenárom života. Boli aj nosnými okruhmi národného seminára FISAIC, sekcie Film a video, druhý aprílový víkend v SIP Strečno. Táto téma už zaváňa profesionalizmom, ale naši kolegovia filmári za posledné roky tak „povyrástli“ v oblasti kvality filmovej tvorby, že už nemusia mať obavy ani zo zápolenia s profesionálmi.

Tri slová v titule však vystihujú stavbu každého dobrého filmu a predeľ medzi nimi je rovnako veľmi dôležitý. Volá sa bod obratu. Ten určí zvrät a ďalšie smerovanie deja. To je iba stručne zachytenie témy, ktorá bola ešte obohatená prehliadkou tvorby účastníkov seminára a jej analýzou lektorom Mgr. Ladislavom Munkom. Posledný seminárny deň sa niesol v znamení prehliadky filmov kolegov z ČD, ktorých zastupoval vedúci sekcie Petr Chmela.

Súčasťou jarného seminára bolo aj vymenovanie nového vedúceho slovenskej sekcie, ktorým sa stal Štefan Bartko

zo Spišskej Novej Vsi. Patrí medzi zakladajúcich členov sekcie a na domácom i medzinárodnom poli amatérskej filmovej tvorby obsadzuje popredné miesta. Seminárne nie sú náhodným stretnutím, ale obsiahlou pracovnou a tvorivou činnosťou. Výsledkom je, že slovenskí železničari získavajú na medzinárodných súťažných fórach výborné ohodnotenia a ich diela získavajú popredné umiestnenia. Aj z tohto



Účastníci jarného seminára Film a video v Strečne.

dôvodu bolo Slovensko v októbri 2009 už druhýkrát poctené zorganizovaním celoeurópskej súťaže. Je to výborná prezentácia Slovenska a jeho železničiarov.

Jozef LEHOCKÝ, foto: P. GANOBČÍK

Odbor stratégie a vonkajších vzťahov informuje

Vlaky nahradili lietadlá

Erupcie sopky Eyjafjallajökull na Islande skomplikovali medzinárodnú dopravu v 30 európskych krajinách, pretože mnoho cestujúcich uviazlo na letiskách po uzavretí vzdušného priestoru. V tejto výnimočnej situácii európske železničné spoločnosti vyvinuli maximálne úsilie a zvýšením prepravnej kapacity vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave pomohli cestujúcim z letísk dostať sa do svojich destinácií. Vlaky sa ukázali ako účinná alternatíva lietadiel pri vzdialenostiach do niekoľko sto kilometrov.

Nemecké železnice poskytli na zvládnutie 30-percentného nárastu cestujúcich množstvo vlakových spojov, využili všetky dostupné koľajové vozidlá a personál. Na určitých spojeniach, ako napríklad Hamburg - Puttgarden, bolo poskytnuté dodatočné autobusové spojenie. Veľký dopyt bol najmä na medzinárodných koridoroch smerom na západ, napríklad do Paríža a Londýna. Podobne posilnená doprava bola v Dánsku (DSB) medzi mestami Kodaň, Berlín a Hamburg, v Nórsku (NSB) a v Holandsku (NS). V Španielsku (RENFE) boli posilnené vlakové spojenia na trase Madrid - Barcelona - Paríž. Talianska železničná spoločnosť (FS/Trenitalia) poskytla množstvo posilovných vlakov, alternatívnu dopravu pre turistov z letísk poskytovali aj špeciálne vlaky medzi Milánom a Parížom aj Rímom a Parížom. Dve extra linky vysokorychlostného vlaku „Frecciarossa“ boli v prevádzke medzi mestami Miláno a Rím. Podobne aj Eurostar poskytol 33 doplnkových spojov medzi Veľkou Britániou a kontinentálnou Európou, vďaka čomu prepravil o 50-tisíc cestujúcich viac ako v bežnej prevádzke. Francúzske železnice SNCF ponúkli 19. apríla o 5-tisíc miest viac na trase Paríž - Londýn. Ruské železnice (RZD) pridali celkovo až 45 osobných vozňov na medzinárodné spojenia z Moskvy do Helsínk, Varšavy, Prahy a Viedne i z Petrohradu do Helsínk. Od 16. do 18. apríla RZD prepravili 10-tisíc cestujúcich z Ruska do Európy a späť. V Moskve a Petrohrade boli vytvorené operačné centrá na monitorovanie vývoja zmien. Ostatné železničné spoločnosti, napríklad z Talianska, Švajčiarska, Maďarska a Rumunska, zvýšili kapacitu nočných vlakov.

Európske železničné spoločnosti dokázali, že sú schopné reagovať veľmi rýchlo a efektívne na výnimočné situácie a dokážu pružne prispôbiť prevádzkové systémy svojim zákazníkom.



RENDEZ 2010 12. celoslovenský zraz historických železničných vozidiel

V dňoch 19. a 20. júna sa v priestoroch Rušňového depa Bratislava východ (staré depo) uskutoční 12. celoslovenský zraz historických železničných vozidiel Rendez 2010. Podujatie organizujú železničné firmy, ale aj ďalšie firmy, kluby a sponzori.

Slovenské kluby železničnej nostalgie na podujatie vyšli 4 prevádzkyschopné parné rušne, 10 historických motorových rušňov a 5 motorových vozňov, ďalšie zaujímavé železničné vozidlá tu predvedú rakúske občianske združenie 1. ÖSEK, MÁV Nosztalgia a Slovaft, a. s. Podujatie navštívi tiež mimoriadny vlak z Českej republiky. Návštevníkom sa predstaví aj zrekonštruovaný pancierový vlak Štefánik z čias SNP. Súčasťou programu bude defilé rušňov, vojenské ukážky, prezentácia modelových koľajísk, vyhlídkové jazdy parnými vlakmi, spolujazdy návštevníkov na stanovišti rušňovodiča parného

rušňa a na motorovej drezine, predaj suvenírov. V sobotu 19. júna je pripravené nočné fotografovanie. Súčasťou doplnkového programu bude najmä koncert C. a. k. komorného dychového orchestra, prezentácia rôznych historických strojov a premietanie filmov so železničnou tematikou.

Dopravu na výstavnisko zabezpečia historické motorové vlaky z bratislavskej hlavnej stanice a historické električky z centra mesta. Ďalší historický motorový vlak bude do areálu výstavniska vypravený v sobotu 19. 6. z Bratislavy - Petržalky (o 9.10 hod) a v nedeľu 20. 6. z Trnavy (o 8.55 hod; tento vlak sa do Trnavy vracia o 16.15 hod).

Program podujatia

9.00	otvorenie výstavniska
10.00 - 10.45	defilé historických rušňov
11.00 - 12.00	ukážka boja pancierového vlaku Štefánik
12.00 - 17.00	spolujazdy na stanovišti rušňovodiča parného rušňa a na motorovej drezine
13.35 - 15.00	jazda parného vlaku do Bratislavy-Nového Mesta
16.35 - 18.00	jazda parného vlaku do Bratislavy-Petržalky

V nedeľu 20. 6. sa pri príležitosti inštalácie sochy patrónky slovenských železničiarov sv. Kataríny Alexandrijskej v železničnej stanici Nové Zámky uskutoční tiež jazda parného vlaku na trati Bratislava hl. st. - Nové Zámky a späť.

Ďalšie informácie o podujatí nájdete aj na stránkach www.mdc.sk a www.vlaky.net.

Najlepší stredoškólači sa stretli v Košiciach

Hostiteľmi 32. ročníka celoštátnej prehliadky Stredoškolskej odbornej činnosti (SOČ), ktorá sa uskutočnila koncom apríla, boli Stredná odborná škola železničná a Stredná odborná škola pôšt a telekomunikácií v Košiciach.

Zúčastnili sa jej súťažiaci, ktorí uspeli v krajských kolách, čím splnili kritériá účasti v celoštátnej súťaži. V 17 súťažných odboroch, zahrňujúcich okrem iného problematiku voľného času, matematiku, zdravotníctvo, stavebníctvo,



Pneumatické ovládanie rýchlosti motora motokáry na princípe formuly predviedol Jozef Pšák z SOŠ technickej v Michalovciach.

strojárstvo, dopravu, ekonomiku či pedagogiku, sa predstavilo 340 autorov a spoluautorov.

V bohatom štvordňovom programe sa najviac pozornosti venovalo samotnej obhajobe súťažných prác podľa jednotlivých odborov. V posledný aprílový deň boli známe i konečné výsledky. Odborné poroty mali čo robiť, aby z množstva zaujímavých súťažných prác vybrali tie najlepšie. V odbore stavebníctvo, architektúra, dizajn si prvenstvo odniesla dvojica Juraj Hladej a Matej Klenovič z SPŠ stavebná v Trnave, ktorí sa v práci zamerali na rekonštrukciu a prístavbu kaštieľa v Hornom Trhovišti. V odbore ochrana a tvorba životného prostredia zasa zaujala najviac Michaela Horváthová z Gymnázia I. Kraska z Rimavskej Soboty s prácou zaoberajúcou sa osídlením sílíc a rias vo vodárenskej nádrži Klenovec a ich vplyvom na kvalitu pitnej vody. Tí, ktorí neskončili na prvých miestach, však nemusia byť veľmi sklamaní. Veď už len to, že sa dostali do celoštátnej súťaže, dokazuje, že sa zaradili medzi najlepších na Slovensku. Pochvalu si zaslúžia aj hostitelia, ktorí sa o všetkých účastníkoch 32. ročníka celoštátnej prehliadky SOČ v metropole východu dobre postarali.

Vladimír SALZER, foto: autor



Šikovnosť Martina Štrbu môžu obdivovať aj návštevníci výstav miniatúrnych stromčekov.

Krása maličkých stromčekov učarovala Martinovi Štrbovi pred viac ako dvoma desiatkami rokov. – Zazrel som ich v televízii a okamžite sa mi zapáčili. Stal som sa členom miestneho bonsaj klubu, odkiaľ som získaval rady a skúsenosti pri tvarovaní prvých drevín. – Na počudovanie to nemusia byť len exotické ihličnany z tropického či mierneho pásma, ale vhodné sú aj naše domáce dreviny. Ideálne sú borievka, drienka, z listnatých zasa hrab, hloh či lipa. Pagaštan alebo jablňoň majú väčšie listy, ale dajú sa vytvárať. Nie je dôležitý druh, ale spôsob tva-



Ukážky šikovnosti pestovateľov bonsajov, mnohé stromčeky sú tvarované desiatky rokov.



stromčeky zakrpatené a očká pre budúce konáriky majú blízko pri koreni, – vysvetľuje Martin Štrba. Takýmto spôsobom si už do bytu preniesol 23 stromčekov. Vo vegetačnom období sa musia pravidelne zalievať, do malých misiek pridávať živiny. Bonsaj by mal vyzeráť ako zmenšenina veľkého stromu, preto sa korunka musí neustále strihať a tvarovať. Konáriky sa formujú otomantým drôtom a každé 3 týždne sa musia nanovo previazať, aby na kôre neostali jazvy. Aj malé stromčeky, tak ako ich vzrastom vyšší kolegovia, sú však riadené prírodou a striedaním ročných období. – **Bonsaje sa musia zazimovať. V škatuliach ich ukladám na balkón, prikryjem listím a snehom, tým teplomilnejším postacia nevykúrená miestnosť,** – hovorí Martin. Vie, že za dlhoročnú starostlivosť sa mu živé umelecké dielka každý rok odváďa krásou.

(balky), foto: autor

Vlakovú súpravu Winton Train riadil aj náš kolega

Sú to asi štyri roky, čo sa v Prahe zrodil nápad oživiť históriu – znovu vypraviť vlak, ktorý by bol symbolickým poďakovaním Nicholasovi Wintonovi. Človeku, ktorý v roku 1939 zorganizoval na vlastnú päsť hromadné odchody detí z vtedajšieho Československa. Inak by im hrozila smrť v koncentračných táboroch. Vďaka tejto humanitarnej akcii prežilo 669 slovenských a českých, prevažne židovských detí.

Nicholas Winton o svojich činoch nikdy nehovoril a verejnosť sa o ňom dozvedela náhodou až koncom 80. rokov. Takisto len málokto vie, že sa na spoluporganizovaní pamätnej akcie podieľali aj členovia klubu Spolok výhrevne vrútockej, ktorého členom je aj náš kolega Ing. Peter Szepe, pracujúci v súčasnosti



Ing. Peter Szepe bol jedným z rušňovodičov Zeleného Antona, ktorý bol na čele súpravy.

ako manažér ÚIVP pre vzdelávanie v Strečne. Ako absolvent Katedry riadiacich a informačných systémov Žilinskej univerzity začal na železnici pracovať ako rušňovodič a od roku 2009 sám budúcich „majstrov“ aj učí.

– **Začiatkom roku 2008 sme dostali požiadavku od ČD o účasť na medzinárodnom projekte, organizovanom pri príležitosti 70. výročia záchranu židovských detí z Prahy do Londýna,** priblížil nám akciu Ing. Peter Szepe. – **A presne 1. septembra minulého roku sa z Prahy do Londýna vybral vlak s názvom Winton Train, na čele ktorého bol nami spravovaný a udržiavaný rušeň Zelený Anton, za ním jeho „mladší brat“ Albatros 498.022.** – Historickú súpravu tvorilo 10 vozňov prvej až tretej triedy a cesta mala takú istú trasu ako v roku 1939. Bol to



Historická súprava Winton Train na hlavnej stanici v Prahe.

úžasný zážitok, keďže medzi cestujúcimi boli aj niektoré zo zachránených detí s rodinami. So svojím záchrancom sa stretli prvýkrát po 70 rokoch už ako dôchodcovia.

Unikátny vlak privítal v Londýne sám Nicholas Winton, ktorý všetko to, čo sa odohralo v roku 1939, okomentoval skromne slovami: – **Len som videl, k čomu sa schyľuje, a urobil, čo som mohol, aby som pomohol.**

(al), foto: archív Ing. Petra SZEPEHO

Vyhrať by mali najlepší!

V čase, keď sa vám dostáva do rúk májové číslo, vyvrcholili v Nemecku Majstrovstvá sveta v ľadovom hokeji. Ako to však súvisí so železnicou? No, okrem toho, že stovky, ak nie tisíce, zamestnancov fandia tomuto športu, mnohí železničiarri na zápasy cestovali vlakom do Kolína nad Rýnom. A sú medzi nami i takí, ktorí mu venujú takmer všetok voľný čas. Patrí k nim aj Ing. Ladislav Vasilňák, vedúci technického oddelenia SHM, regionálneho pracoviska Košice.



Ing. Ladislav Vasilňák.

- Čo pre mňa znamená hokej? - približuje svoj najväčší koníček. - Je to čosi neopísateľné. Nikdy v živote som hokej nehral, ale milujem ho už od detstva. Ako fanúšik som chodil ešte do „stodoly“, tak sme volali starý zimný štadión, na zápasy Dukly Košice. Bol som pri tom, keď postúpili do prvej celoštátnej ligy. S našimi hokejistami som prežíval krásne chvíle víťazstiev, ale i smutné chvíle prehry, - spomína Ladislav. Tak to šlo až do roku 1974. Pri jednom z ligových zápasov odznela výzva, že sa uskutoční semi-



Ing. Ladislav Vasilňák (vpravo) v čase, keď písal ako čiarový rozhodca 1. Slovenskú národnú hokejovú ligu. Na fotografii so známymi tvárami slovenského hokeja Františkom Mišinským (vľavo) a hlavným rozhodcom Milanom Kizekom.

nár rozhodcov, pričom hľadali nové tváre. Ing. Ladislava Vasilňáka to oslovilo a od roku 1974 už stál na ľade ako krajský rozhodca. - A od roku 1978 a potom ďalších trinásť som bol čiarovým rozhodcom 1. Slovenskej národnej hokejovej ligy. Počas aktívnej činnosti som odpískal vyše 900 zápasov. -

Roky však bežia a po skončení aktívnej činnosti sa stal inštruktorom rozhodcov, čo robí i dodnes. Zároveň je predsedom komisie rozhodcov východoslovenského regiónu. Zaujímavá bola odpoveď o „fanúšikovani“. - Som rodený Košičan a „svojím“ fandím už od detstva. Trochu ináč som sa však na to musel dívať z pohľadu rozhodcu. V kritických situáciách sa človek musí odosobniť, reálne zvážiť danú situáciu na ľade. Tak je to i teraz, keď sa na hokej dívam z boxu časomeračov. - Ing. Ladislav Vasilňák však spomenul i ďalšiu zaujímavú skutočnosť. Viete, že ľadovému hokeju sa venovali aj ďalší železničiarri? - Ing. Ivan Šutka z úseku námestníka generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku na GR ZSR v Bratislave bol napríklad hlavným rozhodcom vo federálnej hokejovej lige. V hokeji pôsobil i Jozef Vrabel či bývalý prednosta Kráľovej Lehoty Dušan Skačáni, ktorí boli tiež hlavnými rozhodcami federálnej ligy, - spomína Ing. Vasilňák i ďalších železničiarov v súvislosti s hokejovou branžou.

Vráťme sa však na záver k Majstrov-



Každé rozhodnutie rozhodcov by malo byť objektívne. Dozerajú na to aj ľudia v boxe časomeračov. Medzi nimi aj Ing. Ladislav Vasilňák (prvý sprava), ktorý na zápasoch hokejovej extraligy v košickej Steel Aréne pôsobí ako trestomerač.

stvám sveta v ľadovom hokeji. Zaujímam nás tip odborníka. V čase, keď sa k vám dostáva časopis, už viete odpoveď, no vo chvíli vzniku tohto článku tipoval Ing. Ladislav Vasilňák takto: - Presadiť by sa mali silné hokejové tímy. No už začiatok Majstrovstiev naznačoval, že sa dočkáme poriadnych prekvapení. Napríklad prehry Fínska s Dánmi či Čechov s Nórmami, Kanadanov so Švajčiarmi. Vyhrať by mal však najlepší...

Vladimír SALZER

Foto: archív Ing. Ladislava VASILŇÁKA

Hasiči v akcii

Počas apríla Hasičské útvary Závodu protipožiarnej ochrany železníc (HUZPOŽ) vykonávali previerkovotaktické cvičenia, ktoré preverili pripravenosť a akcieschopnosť hasičských jednotiek. Zároveň boli HUZPOŽ od začiatku roka do konca apríla privolané k 199 výjazdom. Zo zaujímavých prípadov vyberáme.

* Prvého apríla ohlásili na operačné strediská v Košiciach a v Poprade mimoriadnu udalosť, haváriu elektrického rušňa v železničnej stanici v Spišskej Novej Vsi. Po príchode na miesto havárie zistili, že rušeň narazil do osobného vlaku. Na mieste havárie boli 3 ľudia usmrtení, 1 osoba ťažko zranená a približne 35 ľahko zranených. Pri odstraňovaní následkov havárie spolupracovali železniční hasiči so súdnym znalcom, polí-

ciou, s rýchlou záchrannou pomocou, štátnymi hasičmi, s pohrebnou službou, ako aj s osádkou nehodového vlaku.

* Železničným hasičom v Žiline nahlásili 16. apríla požiar dvoch unimobuniiek v Krásne nad Kysucou. Na mieste už zasahovali štátni hasiči z Čadce, ktorí neskôr celý zásah prenechali privolaným železničným hasičom.

* V ten istý deň spozorovala hasičská jednotka zo ZHÚ ZPOŽ Bratislava počas kondičnej jazdy požiar porastu na Tupého ulici v Bratislave. HJ ZPOŽ začala likvidáciu požiaru, ktorý medzitým ohlásili aj štátnym hasičom. Požiar nebol rozsiahly, preto sa na jeho likvidácii podieľali len železniční hasiči, ktorí po zásahu pokračovali v kondičnej jazde.

* Kým 16. apríla železniční hasiči zo Žiliny a Bratislavy zasahovali pri požiaru, hasiči z Čiernej nad Tisou bojovali s povodňovým stavom v obci Biel. Prieskumom v ťažko prístupnom teréne

zistili, že na veľkej ploche zaplavilo záhrady a voda začala ohrozovať aj rodinné domy. Hasičská jednotka odčerpala vodu do neďalekého rybníka, pri zásahu k zraneniu osôb nedošlo.

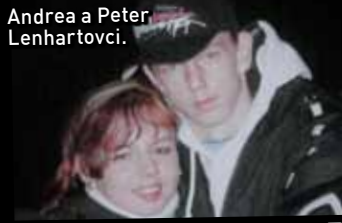
* K požiaru suchého trávnatého porastu na trati Nové Zámky - Tvrdošovce privolali 4. apríla hasičov z Nových Zámok. Požiar však nehasili pri trati, ale 500 metrov od nej, na hrádzi.

* Požiar pri železničnej trati hasili 8. apríla aj zvolenský hasiči. Kým prvé požiarovisko likvidovali pomocou genfo vakov a lopát, druhé požiarovisko o 400 metrov ďalej hasili štátni hasiči z Banskej Bystrice. Po uhasení ohňa pomáhali HJ ZPOŽ pri likvidácii prvého požiaroviska.

* Bratislavskí hasiči zasahovali netradične i pri likvidácii roja včiel v železničnej stanici Bernolákovo. Na odstránenie lietajúceho hmyzu poslužil Biolit, na vlastnú ochranu zasa použili plynofesný pretlakový oblek. (JF)



Len zlomok z 22-členného ženského osadenstva stanice aj s fotografiami svojich detí.



Andrea a Peter Lenhartovci.



Mirko, Mirka, Radko a Martinka Uhrínovci.



Prednostke Danke Šemnickej robia radosť 16-ročný Daniel a 13-ročná Lenka.



Daniel a Lenka pred niekoľkými rokmi ako mali železničari.

V železničnej stanici Handlová dostalo poďakovanie 22 matiek od svojich 40 detí. Túto stanicu sme si vybrali preto, že tu prevládajú ženy a okrem práce na železnici ich spája aj výchova detí. A keďže z celkového počtu zamestnancov - 29 - je iba 7 mužov, právom jej patrí označenie „ženská“. Sedem statočných, aj tak by sa mohlo nazvať mužské osadenstvo handlovskej stanice, nikto sa však nestážuje.

Štebotavé žienky plné optimizmu a dobrej nálady ma privítali na stanici v Handlovej so širokým úsmevom. Prednostka Danka Šemnická má svoju kanceláriu hneď vedľa výpravcov, no dvere na nej má podľa môjho prvého dojmu zrejme stále otvorené. Možno aj preto tu vládne príjemná, až rodinná atmosféra. Veď 22 žien tu má dokopy 40 detí, takže spoločných tém majú určite dosť. Obavy o deti počas nočných služieb, vraj, ženy nemajú, lebo takmer všetky majú svoje ratolesť už odrastenejšie. Väčšie či menšie starosti im, vraj, robia kvôli iným veciam, ale usudzujúc podľa slov a množstva rodinných fotiek, ktoré so sebou priniesli, by ich za nič na svete nedali. A to platí určite aj naopak. Prednostka stanice je v tejto funkcii len krátko, približne 5 mesiacov, no 10 rokov už v stanici Handlová pracuje. Najviac si toho pamätá azda Alenka Mellová - personalistka, ktorá cestu do mierneho kopčeka k stanici meria už neuveriteľných 37 rokov. Podľa jej slov sa toho veľa zmenilo, no najviac ju mrzí súčasná uponáhľaná doba a starosti, ktoré priniesla. - **Kedysi bolo veselšie, mali sme aj veľa práce, ale stihli sme sa aj zasmiať,** - povedala matka 20-ročnej dcéry. Ženy z handlovskej stanice sú všetky prevažne stredného veku, dve najmladšie majú 33 a 34 rokov, pracujú ako výpravkyne. Príchod ženského pokolenia začal okolo roku 1998, kým sa stanica nezmenila na takmer čisto ženskú. Muži tu majú naozaj slabé zastúpenie. Veď posúďte sami. Dvaja výpravcovia, 1 robotník v doprave a 4 dozorcovia výhybiek.

[lka], foto: autorka a rodinné albumy

Dvadsaťdva žien a sedem statočných

Druhá májová nedeľa už niekoľko rokov patrí ženám - matkám. Každý syn či dcéra môže aj v tento deň poďakovať svojej mame za lásku a starostlivosť.



Kristína Róžová.



Alenka Mellová.



Katarína Lenhartová.



Petra Poláková.

V službe sme zastihli týchto 7 žien. V stanici ich ale pracuje až 22. Siedmi muži sú v takomto kolektíve sršiacom energiou naozaj v oslabení. Zľava: Jana Uhrínová, dozorkyňa výhybiek, Alena Lenhartová, výpravkyňa, Ľubica Poláková, dozorkyňa výhybiek, Danka Šemnická, prednostka stanice, Alena Mellová, personalistka, Jaroslava Róžová, osobná pokladnička, a Emília Lenhartová, dozorkyňa výhybiek.



FOTO HÁDANKA



Foto: balky

Správna odpoveď aprílovej fotehádky je:

Grafiti na protihlukovej stene pri ŽST LEOPOLDOV.

Víťazom sa stala a vecnú cenu získava: Milka Záhradníčková z Trenčianskej Teplej Blahoželáme!

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

Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?



Vy sa pýtate, my odpovedáme

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

Napíšte nám na adresu redakcie Ž semafor, Štefánikova 60, Košice alebo zavolajte na tel. číslo 910 – 3203, alebo Email: zsemafor@zsr.sk Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

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

Na anonymné otázky a nezelezničné témy nebude reagovať.

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

Príde dedko k doktorovi a pýta sa: - Pán doktor, povedzte mi úprimne, vyzerám ako mucha? - Prečo, dedko? - Len ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: amat, CN, edil, Lol, paka	starorím. úradník	ugrofínsky pojem duše	americium (zn.)	vrtoch (kniž.)	Pomoc: adar, atar, čibuk, ravena	juhoamer. hlodavec	vokalizov. predložka "od"	MOL Maroka	matkina sestra	indonéz. hmotnosť. jednotka		
				maloázij. ríša					hold							
				2. časť tajničky												
				typ rus. lietadiel a iné (skr.)			zn. dlaždičiek breh býv. riečísk							tam		
Jozef Vysočani	krátka turecká fajka	poorezuje	arabský člen zvrtné zámeno		surová nafta					remíza v šachu						
					starorím. pozdrav					vzáčna						
1. časť tajničky					buničina					doktor (skr.)		meno Mariána	oheň u Peržanov			
					povrch tela					6. židovský mesiac						
meno Ireny				polnéz. opoj. nápoj poplatok štátu					ušľachtilá oceľ							
									český súhlas							
berýlium (zn.)			naspodu				liek na srdce									
			rímskych 1050				a dato									
3. časť tajničky																
murárska lyžica						ctiteľ (kniž. lat.)										

Tvár ŽSR



HLASUJTE ZA SVOJHO FAVORITA!

Milé kolegyně, kolegovia, neváhajte a prihláste sa!

V minulom čísle sme predstavili šesticu súťažiacich. Dnes prinášame ďalšiu skupinu našich kolegov, ktorých do súťaže prihlásili ich spolupracovníci alebo oni sami. Patrí im náš obdiv a poďakovanie.

Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a neviete sa rozhodnúť, možno vás presvedčia práve fotografie dnešných súťažiacich.

Začíname hlasovanie!

Pošlite hlas svojmu favoritovi, favoritke. Hlasujte telefonicky alebo mailom prostredníctvom kontaktov v tiráži. Svojimi hlasmi rozhodnete o čitateľskej víťazke a víťazovi, ktorí na základe najvyššieho počtu hlasov postupujú do finále. O ostatných finalistoch rozhodne porota, ktorú vám neskôr predstavíme.

Podmienky a pravidlá súťaže!

* Tvár ŽSR 2010 pokračuje. Posledný termín prihlásenia sa je 1. august!

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži).

Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslanie fotografie a odpovedí na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Čím sa v živote riadite? Životné krédo.
3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?
4. Čo by ste na sebe zmenili?



17 Marianna
KRIŠTOFOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 2008. Začínala som ako staničná robotníčka, od roku 2009 som dozorkyňa výhybiek v ŽST Žarnovica.
2. Ži a nechaj žiť.
3. Veľmi rada čítam, v lete je to bicyklovanie, príroda, no najradšej som s mojimi deťmi.
4. Niekedy všetko, niekedy nič.



18 Ing. David
KEREKĚŠ

1. V ŽSR pracujem od roku 2006. Začínal som ako výpravca, v súčasnosti pracujem ako vedúci referent dopravy na úseku riadenia dopravy na OR Košice.
2. Život je príliš krátky na to, aby si sa prebudil neskoro a ľutoval.
3. Vo voľnom čase sa venujem rodine, rôznym športom a dobrej hudbe.
4. Asi nič.



19 Július
PALLÉR

1. V ŽSR pracujem od roku 1981, prešiel som viacerými funkciami, od výhybkára, výpravcu, vlakového dispečera až po súčasnú funkciu vedúceho referenta dopravy na oddelení riadenia dopravy OR Košice.
2. Sľuby sa majú plniť.
3. Je toho veľa. Bicyklujem, čítam, vzdelávam sa, venujem sa rodine a spoločenským problémom.
4. Napriek svojim chybám by som rád ostal sám sebou.



20 Ing. Tomáš
DURKÁČ

1. V roku 2002 som nastúpil na Železničné telekomunikácie a od roku 2005 pracujem ako audítor na Odbore interného auditu GR ŽSR.
2. Nerob druhým to, čo nechceš, aby robili tebe.
3. Voľného času mám málo. Rád spoznávam kultúru cestovania vo vlakoch v rámci Európy (zatiaľ) a venujem sa informačným technológiám.
4. Ak by som na sebe niečo zmenil, tak by som to už nebol ja :-).

1. V ŽSR pracujem od roku 1993. Začínal som ako posunovač, potom som bol signalistom a od apríla tohto roku vypravujem vlaky v železničných staniách Turňa nad Bodvou a Hrhov.
2. Nerob iným to, čo nechceš, aby robili iní tebe.
3. Voľný čas venujem predovšetkým rodine. Keďže sa od svojho útleho veku venujem hudbe a televízii, je to po rodine na druhom mieste.
4. Ja osobne nič, a ak druhí chcú meniť, nech menia, ale či budú mať úspech, neviem povedať. Každý by mal ostať sám sebou.



21 Imrich
EPERJEŠ

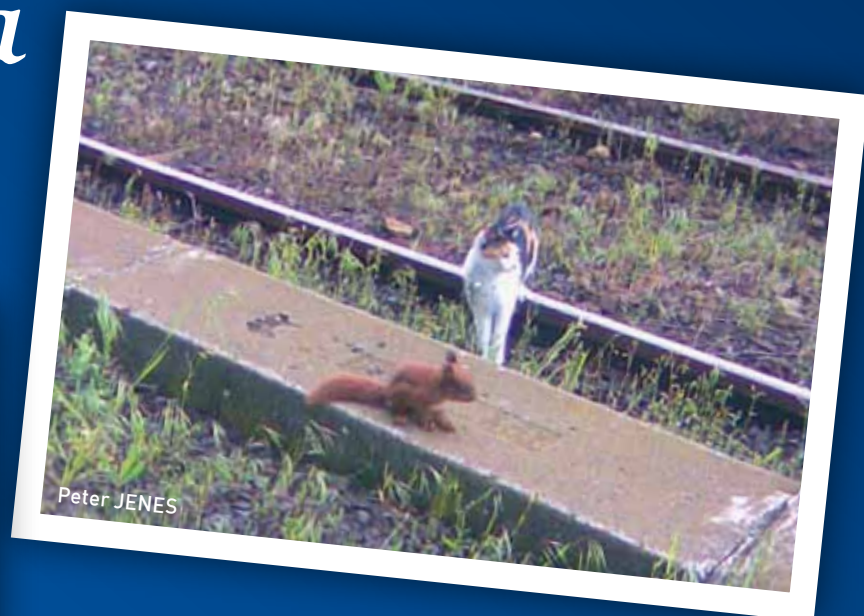


22 Erika
KRUPOVÁ

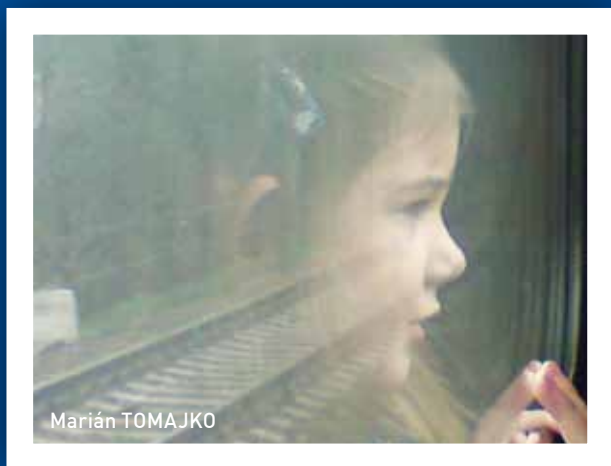
1. Pracujem vo funkcii výpravca OR SRD Košice v nesamostatnej železnici Radvaň, patriacej pod Banskú Bystricu, od roku 1994.
2. Hľadaj stále niečo nové, čo ťa ťahá dopredu, a hlavne sa vzdelávaj, určite sa ti to zídne, len aby si to niekto všimol.
3. Pochádzam z hornatého kraja, tu som si vypestovala lásku k horám, čo ma drží nad vodou, a ostatný čas venujem manželovi a maznáčikovi - psíkovi Tinke.
4. Zmena je život, a ak bude niečo treba zmeniť, určite k tomu príde, hlavne aby to viedlo k lepšiemu.

FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie
a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor.
Dnes sú autormi traja naši kolegovia.



Peter JENES



Marián TOMAJKO



Ivan HUTLÁK