

železničný

júl 2010

semáfor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky ročník XX.

Železničný most zmizol

Ján Figel',
nový minister dopravy

Cestujte s nami!

Horúce leto i témy

Ešte začiatkom júna sme bojovali s veľkou vodou, no koncom tohto mesiaca sme už odstraňovali dôsledky záplav, ktoré, žiaľ, postihli vo veľkej miere aj železnice.



Horúce počasie v júli spôsobilo síce starosti tým, ktorí takéto vysoké teploty neznášajú, ale radosť prinieslo prázdninujúcim deťom, dovolenkárom pri vode a v konečnom dôsledku aj všetkým, ktorí odstraňujú škody po záplavách. Keďže vody bolo dosť a mnohé škody pomôže odstrániť práve sucho a slnko, tešme sa letu a skúsme zo slnečných lúčov načerpať veľa pozitívnej energie.

Horúce leto nám prinieslo aj horúce témy. A to nielen na pôde politickej, ale aj v radoch železničiarov. Takou zaiste bola jedinečná akcia, pri ktorej košickí mostári odstránili pomocou žeriavovej techniky ťažký most, poškodený zúrivou riekou Hornád. Tá narobila šarapatu aj na hlavnej trati Košice - Bratislava, kde úplne vylúčila z prevádzky prvú koľaj v Kostolnoch nad Hornádom. Aj vďaka priaznivému počasiu sa ju podarilo pred pár dňami spojazdniť.

Máme novú vládu, nového rezortného ministra a to prináša aj nové očakávania i plány. Napriek všetkému, čo sa vo vašom okolí deje, si nezabudnite naplánovať v tomto horúcom lete aj oddych. Ak nie pri vode, tak spoznávaním nových miest. Aj Slovensko má krásne zákutia a fotografiou na obálke sme vás chceli inšpirovať a možno aj pozvať na takéto krásne miesta či k zaujímavým pamiatkam. A Spišský hrad na titulke bezpochyby jedinečným miestom je. Ak spoznáte miesto vo fotohádanke, napíšte nám, jedného z vás odmeníme malým darčekom a možno aj to bude inšpiráciou pri výbere dovolenkového miesta.

Nech je horúce leto nielen časom na horúce témy, ale aj na oddych. Aj my z redakcie vám prajeme krásne leto, príjemný oddych a tešme sa vaše „horúce“ dovolenkové fotografie, ktoré radi zverejníme. A nezabudnite, že tým kolegom, ktorých postihli záplavy a na dovolenku ani nepomyslia, môžeme pomôcť aspoň hodinovou mzdou a zmierniť tak ich trochu inak „horúce“ leto.

Dana Schwartzová

Ministrom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR sa stal Ján FIGEĽ

Novú vládu vymenoval prezident Slovenskej republiky Ivan Gašparovič 9. júla. Ján Figeľ sa stal ministrom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR.

Dr.h.c. Ing. Ján Figeľ sa narodil 20. januára 1960 vo Vranove nad Topľou. Vysokú školu v rokoch 1978 – 1983 absolvoval na Technickej univerzite v Košiciach v odbore elektrický pohon a výkonová elektronika. Vzdelanie si rozšíril v roku 1994 v USA, kde študoval medzinárodné vzťahy na Georgetown University, Washington D.C. V rovnakom roku absolvoval univerzitný semestrálny kurz v odbore Európska ekonomická integrácia na Univerzite UFSIA Antwerpen.

Profesijne sa uplatnil v rokoch 1983 – 1992 v Závodoch priemyselnej automatizácie v Prešove ako výskumný a vývojový pracovník v oblasti výkonovej elektroniky. V rokoch 1992 – 1998 bol poslancom Národnej rady SR a členom Výboru pre obranu a bezpečnosť, Zahraničného výboru a Výboru pre európsku integráciu. V rokoch 1993 – 1998 bol tiež ako poslanec NR SR v Parlamentnom zhromaždení Rady Európy (PZ RE) podpredsedom Výboru PZ RE pre poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka, predsedom Podvýboru PZ RE pre medzinárodné ekonomické vzťahy. V rokoch 1998 – 2002 bol štátnym tajomníkom Ministerstva zahraničných vecí SR a do roku 2003 zároveň aj hlavným vyjednávačom pre rokovania o vstupe SR do EÚ. V roku 2002 bol pred-



Minister v Malej Lodine
Nový minister dopravy Ján Figeľ navštívil v prvých dňoch svojho pôsobenia vo funkcii aj oblasti postihnuté povodňami. Zastihli sme ho v Malej Lodine, kde sa cintorín zosunul na železničnú trať.

staviteľom vlády SR v Konvente o budúcnosti Európy a do roku 2004 ako poslanec Národnej rady SR zastával funkciu predsedu Zahraničného výboru Národnej rady SR. V historickej pamäti ostáva Ján Figeľ ako hlavný vyjednávač pre rokovania o vstupe do Európskej únie a prvý slovenský eurokomisár, zodpovedný za vzdelávanie, odbornú prípravu, kultúru a viacjazyčnosť.

Od januára 2007 do septembra 2009 bol členom Európskej komisie, zodpovedným za vzdelávanie, odbor-

nú prípravu, kultúru a mládež. Je držiteľom významného titulu „Doctor honoris causa“ (Dr.h.c.), ktorý mu v roku 2006 udelila Technická univerzita v Košiciach a v roku 2008 Kresťanská Univerzita Dimitrie Cantemira v Budapešti. Okrem toho získal v roku 2006 zlatú medailu za rozvoj medzináboženských vzťahov, ktorú mu udelilo Centrum pre štúdium židovsko-kresťanských vzťahov Univerzity v Cambridge. Plynule hovorí anglickým, ruským a českým jazykom. Dobře ovláda francúzštinu, nemčinu a poľštinu. Svoje skúsenosti pretavil aj do publikačnej činnosti. Je členom niekoľkých mimovládnych a medzinárodných organizácií. Je ženatý, má štyri deti a žije v Bratislave.

Foto: Miroslav MAKARA

Pomôžme železničiarom postihnutým povodňami!

Vedenie neinvestičného fondu SOLIDARITA vyzýva zamestnancov všetkých troch železničných spoločností na podporu mimoriadnej akcie s názvom Pomôžme železničiarom postihnutým povodňami! Ničivé záplavy doľahli aj na desiatky rodín železničiarov, ktorí potrebujú pomoc. Finančným príspevkom na účet fondu pomôžete svojim ťažko skúšaným kolegom pri prekonávaní následkov týchto ničivých prírodných živlov a zmiernite ich neradostnú životnú situáciu. Pripojte sa k tým, ktorí prostredníctvom mzdovej učtarne v mesiacoch júl, august, september a október 2010 venujú hodinovú mzdu na účet fondu. Vaše rozhodnutie pomôže mnohým aspoň v tom, aby nestrácali nádej v ťažkej životnej situácii a verili, že kolegovia – železničiar pri nich stoja aj v tejto neľahkej chvíli.

Správajte sa bezpečne na železničných priecestiach!

Európsky deň bezpečnosti

O tom, že železničné priecestia sa často stávajú miestom tragédií, vieme nielen z médií, ale aj štatistiky uvádzajú čísla, ktoré sú alarmujúce. Vlni sa na 2 265 železničných priecestiach stalo 24 nehôd, pri ktorých zahynulo 17 osôb a 8 bolo ťažko zranených. Od januára do mája tohto roku bolo na 2 220 železničných priecestiach 26 nehôd, pri ktorých zahynulo 5 ľudí a 4 sa ťažko zranili. Z pohľadu počtu nehôd bol za posledné obdobie najtragickejší rok 2008. Vtedy pri 109 nehodách zahynulo 17 osôb, rovnaký bol aj počet ťažko zranených.

Počet priecestí sa mení a potešujúce je, že klesá vďaka modernizácii železníc. Len v tomto polroku boli 4 priecestia zrušené výstavbou cestných nadjazdov na budovanom koridore medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom, ďalšie 4 s relovou logikou nahradili elektronické v rámci modernizácie trate Žilina - Čadca. Za posledných 10 rokov klesol ich počet aj vďaka mimoúrovňovým priecestiam z 2 486 na 2 220. Z toho je 1 144 priecestí nezabezpečených a 1 056 zabezpečených priecestným zabezpečovacím zariadením, ale najmä tie s mechanickými závorami sú už dávno po dobe životnosti a postupne sa vymieňajú za nové. Najnovšie ich nahradili svetlá výstražníkov v Istebnom a Komjaticiach.

Počas tohtoročného celoeurópskeho dňa bezpečnosti na priecestiach boli 22. júna zamestnanci odboru komunikácie, odboru bezpečnosti a inšpekcie spolu so železničnými policajtmi na vybraných železničných priecestiach po celom Slovensku. Išlo o monitorovaciu akciu, pri ktorej sa vykonávala kontrola dodržiavania predpisov a bezpečnosti pri prechádzaní cez železničné priecestia.

ŽSR pri tejto príležitosti v spolupráci so svojimi partnermi pripravili výchovno-preventívnu brožúru „Bezpečnosť na železničných priecestiach: Dávaj pozor, neriskuj!“. Obsahuje prehľad platnej legislatívy pri križovaní sa cestnej komu-



nikácie so železnicou, ako aj názorný popis jednotlivých spôsobov označenia železničných priecestí, ich zabezpečenia a bezpečného správania sa na železničných priecestiach. Brožúry boli v zmiernený deň distribuované medzi vodičmi a počas leta sa dostanú do škôl, autoškôl,

medzi vodičov, aby sa správali na železničných priecestiach zodpovedne.

Aj takto to vyzeralo na priecestiach 22. júna

Na niektorých miestach si aj napriek väčšiemu pohybu policajtov a železni-



čiarov (ktorí sa snažili byť nenápadní) vodiči motorových vozidiel, ale i chodci a cyklisti s porušovaním predpisov nerobili ťažkú hlavu.

KOŠICE

Zaujímavá situácia vznikla v Košiciach, kde blikajúce červené svetlá upozorňovali na to, že o chvíľu sa spustia aj závary. Vodička Fabie sa zastavila, a keďže sa jej to zdalo príliš dlho a závary ešte neklesali, v poslednej chvíli sa rozhodla, že už dlhšie stáť nebude... Tentoraz to stihla! Ibaže rovno do rúk policajtov...

ŽILINA - RAJEC

O bezpečnostnej akcii na priecestí v Polúvsí na trati medzi Žilinou a Rajcom síce vodiči vedeli, napriek tomu policajti odchytili radarom až 13 ignorantov maximálnej rýchlosti. Vyriešili ich blokovými pokutami v celkovej sume 360 eur. Jeden z pristihnutých odchádzal po štvrtihodine vyjednávania ľahší o 60 eur, ale zato s propagačným materiálom a komentárom: - **Práve som si kúpil najdrahšiu brožúru v mojom živote.** -

SLIAČ - VLKANOVÁ

Na priecestí medzi Sliačom a Vlkanovou policajti riešili aj prípad s alkoholom. Vodič totiž nafúkal 0,6 promile, ale najdesivejšie znela informácia, že išlo o vodiča z povolania. Samozrejme, že z jazdy pod vplyvom alkoholu boli vyvedené dôsledky.

(red)

Foto: balky, stv

Takto vyzerala prerušená trať nad Hornádom po záplavách 4. júna.

Železničný most nad Hornádom zo Spišských Vlachov zmizol

Ak by sme mali v krátkosti opísať, čo sa 28. júna udialo v Spišských Vlachoch, tak by správa nezainteresovaného človeka alebo diváka z brehu rieky vyzerala asi takto: železničný most nad Hornádom, ktorý bol mimo prevádzky po povodniach, pretože voda podmyla oporu, zmizol za niekoľko minút. Neurobil to však iluzionista David Copperfield, ale košičkí mostári pomocou žeriava. Ťažký ocelový most premiestnili na lanách žeriava a teraz „leží“ na ocelej konštrukcii mimo rieky. Železnica na trati Spišská Nová Ves – Spišské Podhradie je preto prerušená.



Pracovníci MO Košice SMÚl Margecany pripravujú úväzy na vybratíe mosta.



Hlavný viazač, košičkí mostár Lubomír Guza, kontroluje a upravuje viazacie prostriedky pred vybratím OK.





Za stručným opisom sa skrýva oveľa viac

Do niekoľkých riadkov sa nedá zhrnúť náročnosť akcie. Pokúsime sa však o to aspoň zopár faktami a fotografiami.

Jedinečná akcia s množstvom divákov si vyžiadala náročné niekoľkodňové prípravy a stopercentnú koordináciu všetkých zainteresovaných zložiek, v hlavnej úlohe sa pritom predstavili košickí mostári.

O aký most ide?

Ide o železničný most v km 0,480 – jednopoložový, oceľový, nitovaný, plnostenný s dolnou mostovkou, hlavné nosníky zvarené. Premosťuje vodný tok – rieku Hornád. Dĺžka oceľovej konštrukcie (OK) je 31 800 mm, výška OK dosahuje 2 870 mm, šírka OK 5 300 mm. Hmotnosť mosta s podlahami na hlavách mostníc, strednou podlahou a chodníkovou podlahou, poistnými uholníkmi, koľajou a mostnicami je 105 ton.

Prečo sa most odstránil a trať prerušila?

Dôvodom vzniknutej situácie bol stav po povodni 4. júna. Na trati Spišské Vlachy – Spišské Podhradie došlo k podmytiu opory č. 1 a k jej nakloneniu v protismere vodného toku. Následkom bol posun a predpokladaná pružná deformácia OK, ako aj poškodenie úložného prahu na opore č. 2.

Rozhodnutie

Na základe posúdenia mimoriadnej skutočnosti odbornými zložkami správcu OR Košice – zástupcami MO Košice – a odporúčania diagnostického strediska VVUŽ, ale aj po ďalších konzultáciách s odborníkmi sa rozhodlo o vybratí mostu pomocou ťažkotonážneho žeriava v jednom technologickom kroku.

Popis prác

Vybratíu OK predchádzali prípravné práce na plošine na osadenie pásového ťažkotonážneho žeriava, demontáž vzdušného vedenia ŽSR a T-comu, montáž podpornej konštrukcie PIŽMO na uloženie oceľovej konštrukcie na ľavom brehu vodného toku. Dôvodom bolo posúdenie rozsahu poškodenia na tomto mieste, zväčšenie ďalšieho možného použitia i stanovenie rozsahu opráv či prípadnej likvidácie. Celé úsilie bolo korunované úspechom dňa 28. júna, keď bola konštrukcia ako celok vyzdvihnutá, presunutá a uložená na podpornú konštrukciu.

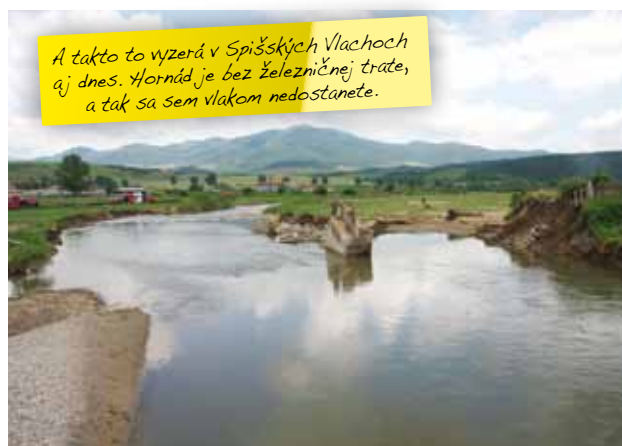
Prostredníctvom žeriavovej techniky z externého prostredia sa košickým mostárom akcia vydarila. Konkrétne sa na všetkých prácach podieľali zamestnanci MO Košice SMÚ Margecany.

Záver

Podľa predbežných informácií diagnostického strediska VVUŽ je oceľová konštrukcia, a teda železničný most

v km 0,480, použiteľná, schopná ďalšej prevádzky. Otvorená je však otázka sprevádzkovania predmetného mosta v spojitosti s vymytím brehu vodného toku tvoriaceho zemné teleso trate pred mostom v úseku cca 18m. MO Košice predložil alternatívne technické riešenia vzniknutej situácie s návrhom vecného aj časového harmonogramu.

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: autorka, balky, al



Obidve koľaje nad Hornádom už zjazdné

Traťový úsek Kysak – Kostolány nad Hornádom v kilometri 108,078 – 108,200 bol od 4. júna po prvej koľaji neprejazdný kvôli záplavám. O tom, čo sa v tomto úseku na hlavnej trati Košice – Bratislava stalo, sme písali v júnovom čísle. Dnes prinášame aktuálne informácie.

Mimoriadnu situáciu železničiarov riešili okamžite, aby to, čo spôsobila voda, napravili. Dôležité bolo, aby sa koľaj dala čo najskôr do prevádzkyschopného stavu. Prvoradou úlohou bolo odvedenie vody do vzniknutého výmoľa a zasypanie hrubým lomovým kameňom. Nasledovali ďalšie potrebné práce – umiestnenie geotextíliu, geomrežu, postavili sa oporný múr, umiestňovali sa drôtokoše. Oporný múr z drôtokošov meria asi 80 m a je vysoký 3 m. Výška oporného múru bola navrhnutá s ohľadom na výšku storočnej vody aj s rezervou. Na ďalšiu sanačnú vrstvu sa začalo ukladať koľajové lôžko.

Toto je veľmi stručný a v podstate aj laický opis toho, čo dodávateľ stavby urobil, aby prvá koľaj bola funkčná. – **Čaká nás ešte druhé podbitie na rýchlosť 50 km/h, následne asi o 2 týždne tretie podbitie, ktoré umožní traťovú rýchlosť**, informoval Ing. Štefan Krafcík, výrobnotechnický riaditeľ Koľajových a dopravných stavieb s.r.o. Košice. KDS je dodávateľom stavby a celkové ukončenie prác je naplánované na september 2010.

Práce mimo prechodového prierezu



Počas kontrolného dňa námestníka generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Ing. Jozefa Antoša (druhý zľava) v Kostolánach nad Hornádom. O priebehu rekonštrukčných prác informoval Ing. Milan Šimoňak, generálny riaditeľ KDS (tretí sprava).

naďalej pokračujú. Ide o dokončenie svahov násypu, úpravu okolo pätiok pilierov mosta a opravu prístupových ciest v okolí mosta a pod ním.

Tiež sa ešte dokončuje prepojenie káblov zabezpečovacieho zariadenia a káblov 6 kV.

Predpokladaný termín začatia prevádzky bol pôvodne dohodnutý na 19. jún, čo sa však vďaka dobrej koordinácii prác KDS a všetkých zainteresovaných firiem podarilo skrátiť. Počas realizácie prác boli najväčšie problémy pri zakladaní päty svahu násypu, kde neustále pritekala voda.

(sch), foto: autorka a KDS



Tento nákladný vlak prešiel 17. júla o 14.35 hod. ako prvý po zrekonštruovanom úseku rýchlosťou 10 km/h. Ďalšie vlaky jazdia 30 km/h.



Oporný múr z drôtokošov meria asi 80 m a je vysoký 3 m. Výška oporného múru bola navrhnutá s ohľadom na výšku storočnej vody aj s polmetrovou rezervou.

Europoslanci v múzeu dopravy

Múzeum dopravy sa 24. júna v popoludňajších hodinách premenilo na rokovacie priestory pre poslancov Európskeho parlamentu (EP), Výboru pre dopravu a turizmus, ktorí absolvovali prezentácie ohľadne projektov financovaných z európskych fondov. Z Viedne cestovali cez Brno do Bratislavy, kde ich privítali zástupcovia ministerstva dopravy, železníc i Informačnej kancelárie EP na Slovensku.

Po úvodnom privítaní generálnym riaditeľom sekcie riadenia projektov Ing. Michalom Pikusom a námestníkom pre prevádzku GR ŽSR Ing. Jozefom Antošom boli prítomným predstavené jednotlivé fázy projektov spolufinancovaných z finančných prostriedkov EÚ. Ing. Miroslav Matúšek informoval, že ŽSR participuje na modernizácii prioritnej osi č. 23, ktorá má prepojiť Poľsko so Slovenskom a ktorá je súčasťou križovatky dvoch paneurópskych koridorov č. V vetva A a č. IV. Tieto dva koridory sú na trati Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (vetva „A“ koridoru V.) a trati Skalité – Čadca – Žilina (koridor VI.). V oblasti železničnej infraštruktúry na sieti TEN-T je taktiež dôležitý prioritný projekt č. 17, železničná os Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava.

Po vyčerpávajúcej diskusii o otázkach o modernizácii železničnej infraštruktúry, o poplatku za dopravnú cestu na Slovensku, stratégiu ŽSR a nových cieľoch do budúcnosti, na ktoré odpovedal námestník Ing. Jozef Antoš a riaditeľ odboru projektov železničnej infraštruktúry Ing. Milan Mečár z MDPT, poslanci pokračovali ďalej do maďarského Šopronu.

(PS)



Na otázky europoslancov v múzeu dopravy odpovedal Ing. Jozef Antoš.

Zosuv pôdy odstavil železničnú dopravu na trati Zlaté Moravce – Lužianky

Júnové daždivé počasie zanechalo negatívne stopy aj v Nitrianskom kraji, kde prvé zosuvy začali už v marci. Napokon, ako v mnohých iných častiach Slovenska v tom čase, nevydržala ani pôda v úseku Zlaté Moravce – Lužianky a 2. júna sa v km 7,740 – 7,800 zosunul svah zárezu a zemina sa dostala do profilu koľajiska. V km 10,630 – 10,655 došlo k zosuvu násypu, v dôsledku čoho bola trať vylúčená až do 29. júna. Okrem toho došlo k zosuvu zárezu aj v stanici Žirany. Zostala po ňom zasypaná 2. dopravná koľaj.

- Stanice Jelenec a Žirany nemohli byť plne obslúžené z hľadiska nákladnej dopravy, pretože tá musela byť z dôvodu vylúčenia traťovej koľaje presmerovaná cez Kozárovce a Šurany, – hovorí Jozef Paulis, prednosta stanice Zlaté Moravce, ktorý má daný úsek trate pridelený, a dodáva: – Tento úsek trate je prakticky najviac ohrozený z dôvodu, že na niektorých miestach sú násypy vysoké 15 až 20 metrov.

- Táto trať má jednu veľkú nevýhodu, je veľmi zle situovaná. Robila sa ešte pred 2. svetovou vojnou a 33 kilometrov bolo postavených za dva roky, vrátane násypov, podjazdov, nadjazdov, zárezov, umelých stavieb. Celkovo sú na tejto trati veľmi nepriaznivé geologické pomery, z toho 20km je posta-

vených vo zväzlivom geologickom prostredí, – vysvetľuje Ignác Frajka, koordinátor SMS ŽTS Úľany nad Žitavou. V roku 2003 tu bola zastavená osobná doprava, ale nákladná doprava v menšej miere ostala zachovaná. V roku 1995 tu boli naposledy dva veľké zosuvy, z ktorých sanácia jedného trvala 1,5 roka. V tomto čase bola v úseku Jelenec – Žirany zavedená náhradná autobusová doprava.

Po júnových povodniach tu bolo zaevidovaných celkovo deväť zosuvov v úseku 11 kilometrov. Náročnosť prác dovolila odstrániť zatiaľ dva tak, aby mohla byť trať vôbec sprejazdnená so znížením traťovej rýchlosti. Traťováci z Levíc, pod technickým dozorom SMS ŽTS Úľany nad Žitavou, museli v nepriaznivých podmienkach použiť špeciálne mechanizmy. Konkrétne kráčajúci bager Menzi Muck, ktorý sa dostane aj do strmých rozbahnených svahov. Okrem toho pri prácach intenzívne



Zosuv násypu na trati Zlaté Moravce – Lužianky v km 10, 630 – 10, 655. Foto: Ignác FRAJKA

využívali traťovú koľaj na odvoz zemin v tzv. dumkároch, špeciálnych vagonoch, keďže okrem koľajových vozidiel nebolo možné do tohto terénu inú techniku vôbec dostať.

- Aby sme mohli čím skôr obnoviť prevádzku, urobili sme provizórne opatrenia v maximálnej miere a trať zabezpečili tak, aby vlaky mohli prechádzať obmedzenou rýchlosťou 10 km/h. Práce budú mať ešte pokračovanie, to si však vyžaduje zrealizovanie odborného geologického prieskumu a vypracovanie projektu na zabezpečenie trate proti zosuvom. Je otázkou času, čo s týmto úsekom urobí ďalšia nepriaznivá vlna počasia, trať si vyžaduje neustálu kontrolu, – dodal Ignác Frajka. (dah)



Sanácia násypu sa nezaobišla bez kráčajúceho bagra Menzi Muck. Foto: Ján PAUKEJE



Úsek trate po sprevádzkovaní s prechodným obmedzením traťovej rýchlosti. Foto: Simon ŠINKA

Posvietili si na zhasnuté lampy

Vypálenú žiarovku v stolovej lampe si zvyčajne vymeníme v priebehu niekoľkých minút, oprava stropného svietidla sa už nezaobíde bez rebríka, stola alebo aspoň stoličky. Výmena svetelných zdrojov v staničných stožiarových svietidlách je však o čosi náročnejšia. Na 5,5-hodinovú údržbu osvetľovacích stožiarov v Zohore si museli elektromontéri z SMÚ EE SZ Bratislava zabezpečiť vysokozdvížnú plošinu a napäťovú výluku trakčného vedenia.

Železničná prevádzka je neustály 24-hodinový proces, takže mnohé stanice žijú aj čulým nočným životom. Vlaky zastavujú v koľajiskách s umelým osvetlením, ktoré pri absencii denného svetla uľahčuje pohyb cestujúcim na perónoch, ale aj železničiarom medzi koľajami a napomáha aj ochrane železničného majetku či prepravovaného tovaru. Uvedomujú si to aj v Zohore, kde v nočných hodinách dozerá na bezpečnosť v koľajisku 143 osvetľovacích stožiarov. Platí to však len v ideálnom prípade, pretože postupom času už niekoľko lám v obvode stanice vypovedalo prevádzkyschopnosť a jednoducho zhasli. Svoj stratený svit však opäť nadobudli 30. júna počas plánovanej 5,5-ho-

dinovej údržby, o ktorú sa pričínili elektromontéri silnoprúdových zariadení z obvodovej elektrodielne v Kútoch, prislúchajúcej SMÚ EE SZ Bratislava. – **Aj keď na 12-metrových stožiaroch sú stúpačky, na údržbu sme museli použiť vysokozdvížnú montážnu plošinu. Je totiž zakázané vystupovať na stožiare staršie ako 20 rokov a tie v Zohore boli zabudované ešte v roku 1976,** – zdôvodňuje Jaroslav Danek, vedúci SMÚ EE SZ Bratislava, prítomnosť plošiny presúvanej montážnym vozňom trolejového vedenia. Elektromontéri museli mať ešte pred začiatkom výluky zabezpečenú voľnú staničnú koľaj a taktiež vypnutú a uzemnenú trolej, až potom mohli stožiare odpojiť od elektrickej energie a demontovať nefunkčné časti svietidiel. – **Nahradili sme 10 vypálených výbojok, vymenili 6 prívod-**

ných káblov a 3 oceľové lanká určené na spúšťanie svietidiel. Do pôvodných takmer 40-ročných osvetľovacích telies už nie sú náhradné diely, preto sme 9 svietidiel nahradili novými, – sumarizuje výkon elektromontérov ich vedúci. Snáď bude životnosť nových výbojok čo najdlhšia, aby mohli mesiace, ba až roky svietiť pod nohy železničiarom v službe či na bezpečné cesty tisícom cestujúcich. (balky), foto: autor



Pri manipulácii s plošinou elektromontéri sledovali aj polohu trakčného vedenia, aby nedošlo k jeho poškodeniu.



Zľava: Ferdinand Ralbovský, majster OE Kúty, a elektromontéri Dušan Jarovič, Jaroslav Dvorský a Vladimír Žerovnický pripravujú na výmenu nové svietidlo.



Údržbu stožiarovej rozvodnice vykonáva elektromontér Jozef Macek.



Zatiaľ čo Vladimír Žerovnický z plošiny odpája prívodný kábel a demontuje staré svietidlo,...



... pod stožiarom už Tomáš Hollý pripravuje na výmenu nové osvetľovacie teleso.

Na Žitný ostrov nielen za ťažkosťami, ale aj za tipom na letnú dovolenku

Denno denne sa oboznamuje s mimoriadnosťami železničnej infraštruktúry v obvode Oblastného riaditeľstva Trnava. O problémoch v železničnej doprave, chýbajúcom technicko-materiálnom vybavení či nevhodných hygienicko-pracovných podmienkach železničiarov sa zasa dozvedá na pravidelných poradách s prednostami železničných staníc od Kútov po Liptovský Mikuláš. No ako sa vraví, lepšie je raz vidieť ako stokrát počuť, preto sa Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Trnava, v predposledný júnový deň vydal priamo na „miesta činu“ za prednostami staníc v Galante, Dunajskej Strede a Komárne.

Po obľúbených ranných kancelárskych úkonoch už nič nebránilo tomu, aby sme s Ing. Milanom Solárikom opustili sídlo OR Trnava a spoločne smerovali do Galanty, kde nás prednosta stanice Mgr. Vojtech Šebeň hneď zaslal do ťaživého problému prijímacej budovy. Dokonca až natoľko ťaživého, že sa pod ním prepadla časť podlahy v kancelárskych priestoroch na prvom podlaží a zároveň vo vestibule pre cestujúcich spadol strop. – **Pravdepodobne sa podcenila statika a nosnosť drevených trámov pri nedávnej rekonštrukcii budovy**, – vysvetľuje prednosta stanice a pokračuje: – **Nepodopierané trámy pod ťarchou murovanej priečky aj nábytku plného spisov na prvom podlaží jednoducho povolili a praskli. Postihnúť časť sa preto pomocou hranolov musela dostať do pôvodnej výšky a podoprieť oceľovou nosníkovou konštrukciou. Následne sa upraví niveleta podlahy, elektroinštalácia a vo vestibule kazetový strop aj svietidlá.**

S vedomím, že táto mimoriadnosť nepozastavila chod galantskej stanice, sa presúvame na Žitný ostrov za Bc. Vojte-

V netradičnej póze, upierajúc pohľady na strop, si prednosta galantskej stanice Mgr. Vojtech Šebeň a Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Trnava, prezerajú konštrukčné riešenie podpory prasknutých drevených trámov.



chom Pasovským, prednostom stanice v Dunajskej Strede.

Z Komárna cez Dunajskú Stredú do Bratislavy voľakedy jazdili vagóny naložené obilím, dunajským štrkom alebo betónovými výrobkami, priamo v Dunajskej Strede bol frmol počas repnej kampane tunajšieho cukrovaru. Dnes však celú dispečerizovanú trať ovládli kontajnery, pretože neďaleko Dunajskej Stredy vyrástol jeden z najväčších kontajnerových terminálov. Odtiaľ jazdia ucelené vlaky k Severnému moru, ale aj Jadranu. – **Problémom stanice je nielen nedostatočný počet, ale najmä nevyhovujúci stav dopravných koľají. Preto sa v auguste za plnej prevádzky začne postupná oprava dvoch koľají**, – približuje neradostnú dopravnú situáciu najbližších dní prednosta stanice. Veru, bude to zaťažkávacia skúška, len minulý mesiac registrovali 130 nákladných expresov, každý s dĺžkou zhruba 610 metrov. K tomuto slušnému výkonu musíme zarátať aj 7 východíčov, 7 končiacich a 15 prechodiacich osobných vlakov. – **Ludia cestujú nielen za prácou, no priťahujú ich aj zmeny v meste, letným magnetom je najmä prebudované kúpalisko. Vo vode sa dá vybláznit' aj na známom čalovskom kúpalisku vo Veľkom Mederí**, – pridáva Bc. Vojtech Pasovský ešte tip na letný výlet. S riaditeľom OR Trnava sa nakoniec poberáme za Ing. Milanom Bilickým do Komárna. Tu sa naopak stretávame s poklesom dopravy a jeho negatívnym dopadom na platové triedy železničiarov. Do stanice síce ústia koľaje až zo štyroch smerov, ale... – **Doprava do Kolárova je pozastavená, ľudom vyhovujú autobusy, tovar sa vozí kamióňmi. Tie si podmanili aj blízky prístav, do Komáromu už tretí rok nejazdia osobáky. Od Dunajskej Stredy aj od Nových**



V Dunajskej Strede diskutoval Ing. Milan Solárik v prítomnosti prednostu stanice Bc. Vojtecha Pasovského (druhý sprava) o technicko-prevádzkových nedostatkoch so službukonajúcimi výpravcami diaľkovo ovládanej trate Vojtechom Boršom a Ing. Evou Čírskou.

Zámkov doprava rapídne klesla, na neďalekej modernej zriaďovacej stanici je zastavený posun a odstavených takmer 200 správkových vozňov, – smutne konštatuje prednosta stanice. Aj archaické elektromechanické staničné zabezpečovacie zariadenie 1. kategórie s návěstidlami nezávislými od ručne stavaných výhybiek si už len matne pamätá na rozkvet jednej zo staníc s najväčšou nakládkou, na ročne prepravených 2,5 milióna ton štrku, rudy, kukurice, obilnín a množstvá vlakov so zeleninou, ovocím. Z koľají sa jednoducho vytratil tovar, ktorý sa dnes rýchlejšie prepravuje kamióňmi. Žiaľ, ani zavedenie cestného mýtného systému doteraz nepripravilo do Komárna komodity ideálne na prepravu železnicou, akými sú ruda, uhlie alebo drevo.

Pracovný deň riaditeľa OR Trnava sa dnes končí, cesta domov je ešte pred nami a staré známe – raz vidieť je lepšie ako stokrát počuť – je opäť potvrdené.

(balky), foto: autor



Obsluha komárňanského stavadla 2: Ľudovít Szivanyó, výhybkár, ale aj Peter Bachorec, dozorca výhybiek (zlava), boli riadne prekvapení z nečakanej návštevy riaditeľa OR Trnava v sprievode prednostu stanice Ing. Milana Bilického (druhý sprava).

ÚIVP radí

Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach ŽSR

Nariadenie generálneho riaditeľa č. 35/2009 vo veci usmernenia pre výkon správnej aplikácie niektorých ustanovení predpisu ŽSR Bz 1

V súčasnosti nám na železnici pribúda čoraz viac prác na dráhe, ktoré v požadovanom rozsahu realizujú na základe zmluvy so ŽSR právnické a fyzické osoby. S tým súvisí aj zaistenie bezpečnosti ich pracovníkov v priestore ŽSR pri výkone vopred dohodnutej pracovnej činnosti.

Nariadenie GR č. 35/2009 rieši hlavne ohlasovanie sa vedúceho pracovnej skupiny dopravnému pracovníkovi zo vzdialeného pracoviska a upozornenie na správny postup pri zaistovaní bezpečnosti pracovníkov pri ich výkone prevádzkovej činnosti v PMO.

Predpis Bz 1 stanovuje zásady a povinnosti zamestnancov pre bezpečný výkon pracovnej činnosti najmä v priestore ŽSR, v ktorom je vykonávaná železničná prevádzka (prevádzkový priestor) a pre ktorý nie sú zásady BOZP stanovené žiadnym iným predpisom.

A čo nariaďuje predpis Bz 1?

Každá pracovná skupina, ktorá má vykonávať v priestore možného ohrozenia prevádzkovú činnosť, **musí mať určeného** svojho vedúceho, ktorý prácu organizuje, riadi a zodpovedá za bezpečnosť práce vykonávanej touto skupinou.

Zaistenie bezpečnosti pracovníkov pracovnej skupiny pri výkone ich prevádzkovej činnosti v PMO (v dopravni, ale aj na trati) musí byť realizované niektorým z nasledovných dvoch spôsobov (zmena v zmysle Nariadenia GR ŽSR č. 35/2009):

- vedúcim pracovnej skupiny, ktorý v prípade potreby bezpečnosť pracovníkov pracovnej skupiny zaisťuje aj pomocou bezpečnostnej hliadky,
- strážením strážnikom trate z dočasne

zriadeného stanovišťa v spolupráci s vedúcim pracovnej skupiny v zmysle jeho povinností.

Podľa Nariadenia GR č. 35/2009 sa systém zabezpečenia automatického varovania **nepovažuje** za zaistenie bezpečnosti pracovníkov pracovnej skupiny pri výkone ich prevádzkovej činnosti v PMO, **nenahradzuje** vedúceho pracovnej skupiny.

Podľa Bz 1 čl. 210 je vedúci pracovnej skupiny povinný sa vopred, čiže ešte skôr, ako sa s pracovnou skupinou odoberie na pracovné miesto, **dostaviť osobne** k príslušnému dopravnému pracovníkovi, t. j. pracovníkovi, v obvode zodpovednosti ktorého bude pracovná skupina pracovať. Keď s týmto dopravným pracovníkom dohodne miesto, druh a čas trvania plánovanej činnosti, ako aj druh pracovných prostriedkov, spôsob krytia a dorozumievania sa o pohybe koľajového vozidla (telefónom, vrátane mobilného telefónu, rádiodiesticou alebo vysielaczkou), v ktorom bude pracovná skupina zamýšľanú pracovnú činnosť vykonávať, musí tomuto dopravnému pracovníkovi odovzdať svoj bezpečnostný štítok. O predmetnej dohode urobí dotýčny dopravný pracovník do svojho telefónneho zápisníka zápis, ktorý čitateľne podpíše vedúci pracovnej skupiny a dopravný pracovník.

A tu vzniká problém. Ako sa má vedúci pracovnej skupiny osobne dostaviť k oprávnenému zamestnancovi riadiacemu dopravu na dráhe, keď v súčasnosti nie je už samozrejmosťou obsadzovanie všetkých dopravní (železničných staníc) týmito pracovníkmi? Ide o prekonanie väčších vzdialeností, ktoré spôsobuje:

- 1) zvyšovanie nákladov na dopravu,

2) neefektívnosť využitia času, ktorý je v danom okamihu potrebný na premiestnenie sa na účely osobného kontaktu s výpravcom, ktorý je zodpovedný za riadenie a organizovanie dopravy v úseku s celkovou dĺžkou napr. 46 km, pričom pracovné miesto v priestore ŽSR je od neho vzdialené 24 km.

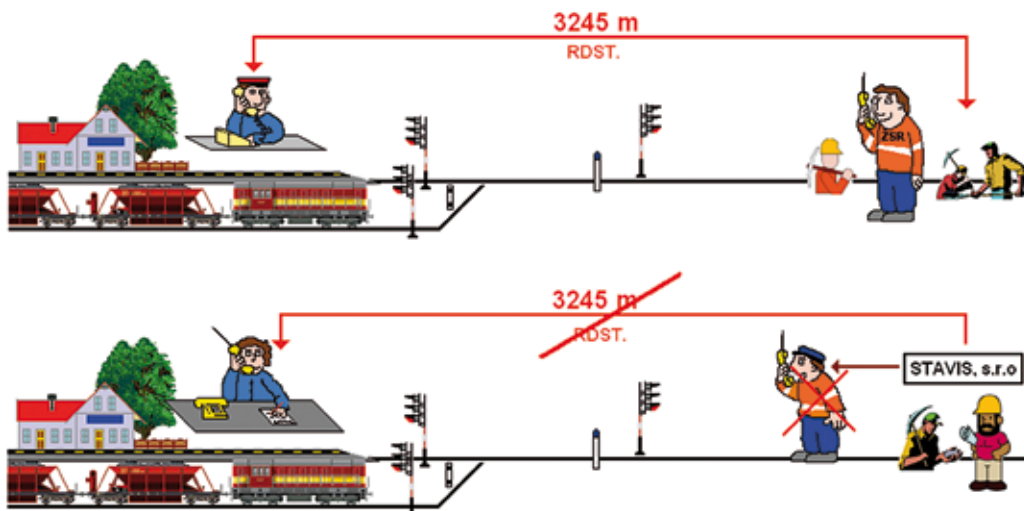
Tento problém dočasne rieši Nariadenie GR č. 35/2009. Podmienkou je, že vedúci pracovnej skupiny je zamestnanec ŽSR. V prípade, že ide o pracovisko vzdialené od dopravného pracovníka viac ako 1 000 m, vedúci pracovnej skupiny môže vykonávať ohlasovanie sa zamestnancovi riadiacemu dopravu na dráhe prostredníctvom telefónu, vrátane mobilného telefónu, alebo rádiatelefonného spojenia (vysielačkou) a do príslušných zápisov sa zapisujú čísla fonogramov.

Z uvedeného dôvodu, pretože vedúci pracovnej skupiny nie je osobne v kontakte s dopravným pracovníkom, a preto neodovzdá dopravnému pracovníkovi bezpečnostný štítok, použije dopravný pracovník na tento účel bezpečnostný štítok, ktorý mu musí pre tieto prípady na jeho pracovisku zabezpečiť príslušný nadriadený zamestnanec, napr. vo funkcii prednostu železničnej stanice. Ak sa ohlásí telefonicky dopravnému zamestnancovi vedúci pracovnej skupiny, ktorý nie je zamestnancom ŽSR, povinnosťou dopravného zamestnanca je upozorniť ho, že musí vykonať ohlásenie podľa predošlého odseku osobne, nezávisle od vzdialenosti, ktorú na tento účel musí prekonať. Povinnosťou dopravného zamestnanca je upozorniť vedúceho pracovnej skupiny, že ak to nevykoná, musí opustiť okamžite priestor ŽSR aj so svojimi pracovníkmi, lebo inak bude on sám zodpovedať za pracovníkov pracovnej skupiny aj za seba.

Môže sa stať, že dopravný zamestnanec zistí alebo sa dozvie, že v prevádzkovom priestore sa nachádza osoba (y) bez jeho súhlasu. Jeho povinnosťou je neodkladne túto (tieto) vyzvať na okamžité opustenie prevádzkového priestoru.

Každú z uvedených udalostí zapisuje dopravný pracovník do telefónneho zápisníka (aj s časovým údajom) a nahlasuje ich neodkladne svojmu bezprostredne nadriadenému zamestnancovi, ktorý prípad oznámi na príslušné oddelenie železničnej polície a požiada o dosiahnutie bezpečného stavu.

Ing. Mariana POŠEVKOVÁ



Nedôslednosť, nedisciplinovanosť, alkohol a železnica sa spolu neráčia

Plynulosť a bezpečnosť prevádzky je na železnici prvoradá. Nemenej dôležitá je aj bezpečnosť zamestnancov. Ochrana a bezpečnosť pri práci sa rieši predpismi, nariadeniami, avšak najdôležitejším faktorom je človek, ktorý v záujme vlastnej ochrany musí určité pravidlá dodržiavať. Z opisov pamätných kníh dnes vyberáme, čo všetko sa stalo na železnici kvôli nedodržiavaniu bezpečnostných predpisov, ale i nedisciplinovanosti, nepozornosti alebo zanedbaním používania ochranných pomôcok. V niektorých prípadoch bol príčinou úrazov aj alkohol. Zverejnené opisy sú autentické, bez akýchkoľvek úprav a zmien.

Prievidza, 1938

Dňa 20 decembra 1938 o 13 hodin 30 min pri výkone služby tragicky zomrel sprievodca vlakov T.D. u vlaku 4558. Spomenutý vlak zastavil pre šmykanie kol jedného rušňa. V tunelu, kde sa nahromáždilo toľko dymu, že D. sa priotrúvil, padol na koľajnice a bol pri popotáhovaní vlaku usmrtený.

Spišské Podhradie, 1941

Dňa 8. mája 1941 v 10 hod. 25 min. vypukol požiar na remíze rušňovej stanice, pri čom bola strecha čiastočne zničená. Požiar vznikol od iskry rušňa, ktorá padla do vrabcového hniezda a zapálila strechu. Na hasení súčasťnili sa staniční zamestnanci, robotníci odboru, robotníci fý. Ružomberská tov. na celulózu a papier, hasičský sbor mesta Sp. Podhradia jednou motorovou a jednou ručnou striekačkou. Po 2 hodinovej namáhavej práci, podarilo sa oheň shasnuť.

Bystričany, 1963

Dňa 30. 9. 1963 o 21,30 hod. priviezol kočiš R.V., zamestnanec Štátnych lesov Nitrianske Rudno jedného strelného jelaňa na stanicu Bystričany, na podaj na železnici. Zapriahnuté kone vo voze ponechal bez dozoru na vykladačom priestranstve stanici pri skladišti. o 22,00 hod. sa tieto kone splašili a dali sa na útek smerom cez staničné koľaje, kde podbehli pod odchádzajúci vlak Os-611, kde povoz bol zachytený rušňom uvedeného vlaku.

Následky :

1. Kónský povoz bol úplne zdemolovaný (koňom sa nestalo nič).
2. Vlak Os-611 zmeškaný 12 min.
3. Roztrhnuté drátovody od predzvesti číslo 11 a tri stĺpiky drátovodov zlomené.

Hronská Dúbrava, 1982

Dňa 16. 9. 1982 o 20.25 hod. asi 40 m pred východovým návěstidlom v smere od Zvolena na prvej hlavnej koľaji, utrpel smrteľný úraz sprievodca nákladných vlakov S. M., ktorý namiesto odpočinku spolu so svojou levickou čatou sa túlal a unavený sediac na koľaji zaspal. Tu bol idúcim vlakom usmrtený.

Banská Štiavnica, 1958

K zvýšeniu bezpečnosti pri práci a ušetreniu obuvi našich vlakových čiat veľmi prospelo vyspypanie chodníkov drobným štrkom medzi koľajami.

Trnava, 1976

Pre operatívne predchádzanie vzniku pracovných úrazov zvýšili sme rozbor príčin ich vzniku pričom sme konštatovali, že v uplynulom roku vo viac ako 60% príčinou vzniku pracovných úrazov bola vlastná neopatrnosť, povrchnosť v osobnej bezpečnosti postihnutých. V 20 % ako príčinu vzniku prac. úrazu evidujeme z nedôslednej organizácie po-

stupu práce a 20% nepriaznivých vplyvov počasia. V žiadnom prípade nebola ako príčina úrazu zistená žiada z ne-použitia predpísaných ochranných odevných prostriedkov.

Trnava, 1984

Dňom 5. 12. 1984 pracovníci posunu, vlakových čiat nákladných vlakov začali pri práci v koľajisku používať ochranné prilby.

Bratislava hlavná stanica, 1977

7. februára utrpel pracovný úraz A.Š. sprievodca u vl. R 581, pobil sa s cestujúcim, ktorý mal vypité.

Hucin, 1963

Na trati Plešivec - Hucin došlo na priecestí k veľkej nehode „A“ - stretnutie cest. mot. vozidla s vlakom 3127, príčina, požitie liehových nápojov rušňovodičom D., následky: 1 mŕtv/vlakvedúci/, 16 ranených, škoda asi 80 tisíc Kčs.

Kežmarok, 1988

Pokojné Vianoce potom vystriedal „veselý“ Silvester. 31.12. vo výhybni Hunovce vlak 8818 vošiel na obsadenú koľaj. Nehodu zavinil výpravca L.K. pod vplyvom alkoholu. S výhybkárom J.P. od obeda „trochu“ slávil Nový rok. Nehodu zachránil rušňovodič a vlakvedúci, ktorý po prechode výhybky, to hneď zbadali a zastavili.

Žilina 1978

Na úseku ochrany a bezpečnosti pri práci došlo u posunu k jednému ťažkému úrazu, keď pracovník kládol žarážku pod vozidlo. Príčina úrazu bola zanedbanie vlastnej bezpečnosti pracovníka - použitie alkoholických nápojov pre nástupom do služby, porušenie dopravného predpisu D 2c/2 ako aj základných smerníc o ochrane a bezpečnosti pri práci v železničnej doprave. Následok úrazu: odrezanie chodidla. Za používanie liehových nápojov bolo udelené behom roka 1 verejné pokarhanie, 6 pokarhaní, 16 znížení /odňati/ /prémii, 4 preradenia na menej platené miesto - zníženie funkcie.

Dňa 13. februára 1977 p 19,35 hod. došlo v Žiline osobnej stanici pri posune 4. posunovacieho rušňa k smrteľnému úrazu posunovača Ch. P. za chodu ťahaného posunujúceho dielu z koľaje č. 30 na spádovisko. Menovaný sa nebezpečne vychýlil do profilu koľaje a pri pohľade dozadu nespozoroval osvetľovací stĺp medzi koľajami čís. 30 a 32 a hlavou a chrbtom doň naražil, padol pod vozidlá a bol nimi na mieste usmrtený.

P. Ch.. bol iniciatívny, svoje povinnosti si vžorne plnil. K úrazu došlo z jeho prílišnej horlivosti. V kolektíve bol pre svoju veselú povahu obľúbený, nekonal absencie, nepoužíval liehovú nápoje, bol zapojený do socialistickej súťaže a bol členom ROH bez funkcie. Nedostatočná ostražitosť o bezpečnosť pri pracovnej iniciatíve sa mu stala osudnou.

Zohor, 1962

Dňa 31. V. 1962 došlo na hradle Plav. Štvrtok k požiaru príručného skladu, kde bol uschovaný benzín. K požiaru došlo následkom manipulácie s benzínom pri otvorení ohni, keď hradlár z benzínu nalieval a svietil si ručným návěstným lampášom. hradlár pri požari utrpel ťažký úraz popálením dolných končatín a to 2 - 3 stupňa. Škoda spôsobená požiarom činila okolo 500.-Kčs.

Humenné, 1974

28. december 1974 bol pre nás nešťastným dňom. Ráno v 6.40 hod po nastúpení do služby bol usmrtený v úrovni výhybky číslo 19 na stanovišti 3 náš výhybkár s. J.D. Za tmý vstúpil do koľají bez toho, aby sa rozhládnul na obe strany, či sa neblíži posunujúci diel, alebo vlak a bol zrazený rušňom T 458 1109, ktorý došiel z Mlborca a išiel do depa. Rušňovodič G. nič nezbadal a až po príchode do depa sa dozvedel, že usmrtil výhybkára. Rekonštrukciu prípadu bolo zistené, že skutočne rušňovodič nemohol vidieť výhybkára a tak si to vlastne zavinil sám D. Obhájili sme na por.sbore náč. PO, že D. vinný na 10 % a železnica na 90 %.

Tomášovce, 1947

Dňa 16. januára 1947 v 12 hod. 44 min. bol vypravený traťový vozík z Tomášoviec do Lučenca, ktorý bol naložený podvalmi, ktoré mali byť na podkládku novej koľaje. Po odchode motorového vozíka, naložili robotníci na trať malý traťový vozík, na ktorom chceli rozvážať koľajnice. Motorový vozík, ktorý nevedel o naložení malého vozíka na koľajnice, naražil na malý traťový vozík. Pri tomto nešťastnom náraze boli hneď traja robotníci, ktorí išli s motorovým vozíkom, usmrtení a sedem robotníkov ťažko ranených, ktorí chvála Bohu nepodľahli smrti.

Zohor, 1958

Dňa 2. XII. 1958 došlo medzi stanicami Dev.N.Ves - Zohor v km 8.5 k nehode. Pochôdzkar vyhodil spojky z idúceho vlaku. Druhá vyhodena zasiahla návěstného zámočníka do prs a tento po prevoze do nemocnice zomrel.

Bratislava východ, 1983

Tienistou udalosťou roku 1983 bol smrteľný pracovný úraz tranžitérky triedenárky R.A. v nočnej zmene z 23/24.10.1983 ju vo východovej skupine, odkiaľ vyšieláčkou diktovala triedenky, usmrtil samostatne idúci rušeň od končiacieho vlaku. Pretože svedkov úrazu nebolo, nedala sa presne zistiť príčina tohto smrteľného úrazu. Pretože tranžitérka R. nemala obutú predpísanú pracovnú obuv, dostal žst. Bratislava východ od inšpektorátu práce a bezpečnosti práce pokutu vo výške 100.000 Kčs za tento pracovný smrteľný úraz.

Bánovce nad Ondavou, 1971

Dňa 24. júna signalista R. slúžil na St. 1 a v službe výpravcu P. Pre vlak 6163 previedli prípravu z Budkovic na 7. koľaj obsadenú. Signalista R. v ktorého obvode stál vozeň nedôsledne zisťoval voľnosť vlakovkej cesty a keď mu výpravca P. uvoľnil záver výmen, ten uzavrel, t.j. potvrdil voľnosť vlakovkej cesty, aj keď koľaj bola obsadená vozňom. Nakolko si však nebol istý s. R. predsa potom vyšiel vonku a zbadal, že koľaj je obsadená, vbehol na stavadlo a včas zrušili postavenú vlakovú cestu, takže nedošlo k nehode, najmä vďaka tomu, že dost' zavčasu bola stavaná vlaková cesta. Signalista R., ktorý dal podnet k tomu, že mohlo dôjsť k nehode, pretože nedôsledne zisťoval voľnosť vlakovkej cesty nechcel si priznať vinu, ale naopak žiadal ešte odmenu za to, že zabránil nehode. Rozhodnutím výborovej schôdzky ROH a KSS bol uplatnený prémieový postih u výpravcu P. a signalistu R. v rovnakej výške. Signalista R. sa z tohto dôvodu rozhlneval a podal si písomnú žiadosť o preradenie z funkcie signalistu za staničného robotníka. Náčelník stanice jeho žiadosti vyhovel.

Vývoj právnej úpravy a organizačnej štruktúry

V čase vzniku ČSR v roku 1918 sa na území Slovenska nachádzali popri prevládajúcich štátnych železniciach i viaceré súkromné železničné podniky (najmä Košicko-bohumínska dráha a takmer päť desiatok miestnych železníc s verejnou prevádzkou). Súkromné železnice na Slovensku vznikali na základe koncesného zákona (t. j. nariadenia Rakúskeho ministerstva pre obchod, živnosti a verejné stavby zo dňa 14. 9. 1854 č. 238 r. z.), ktorý v § 8 stanovil, že po uplynutí doby privilégia prechádza vlastníctvo k železnici samotnej, k pôde a stavbám, ktoré k nej náležia ihneď podľa zákona bezplatne a priamo na štát v stave schopnom používania.

Od roku 1868 (teda od rakúsko-uhorského vyrovnania) platilo na Slovensku v tejto veci nariadenie Uhorského ministerstva obchodu a verejnej dopravy zo dňa 8. 7. 1868 č. 4973, ktoré bolo presným prekladom rakúskeho koncesného zákona z roku 1854. Všetky spomenuté železnice mali svoje vlastné podnikové riaditeľstvá.

Uhorské štátne železnice začali vznikať po výkupe rozostavanej Uhorskej severnej železnice štátom roku 1868. Ich sieť bola ďalej rozširovaná na základe zákonného článku XLIX/1868 o výstavbe veľkej uhorskej železničnej siete a neskôr aj postupným výkupom súkromných železníc. Boli spravované priamo ministerstvom.

Zákon č. 11 z 28. 10. 1919 o zriadení samostatného štátu stanovil kontinuitu právnych noriem z rakúsko-uhorskej monarchie. Pre československú železničnú správu sa stal rozhodujúcim rakúsky ríšsky zákon č. 16 z 19.1.1896, určujúci za najvyšší orgán štátnej správy železníc a súčasne za najvyšší orgán podnikového riadenia železníc Ministerstvo železníc. V tomto zmysle zákon č. 2 z 2.11.1918 zriadil Úrad pre správu dopravy (neskôr Ministerstvo železníc).

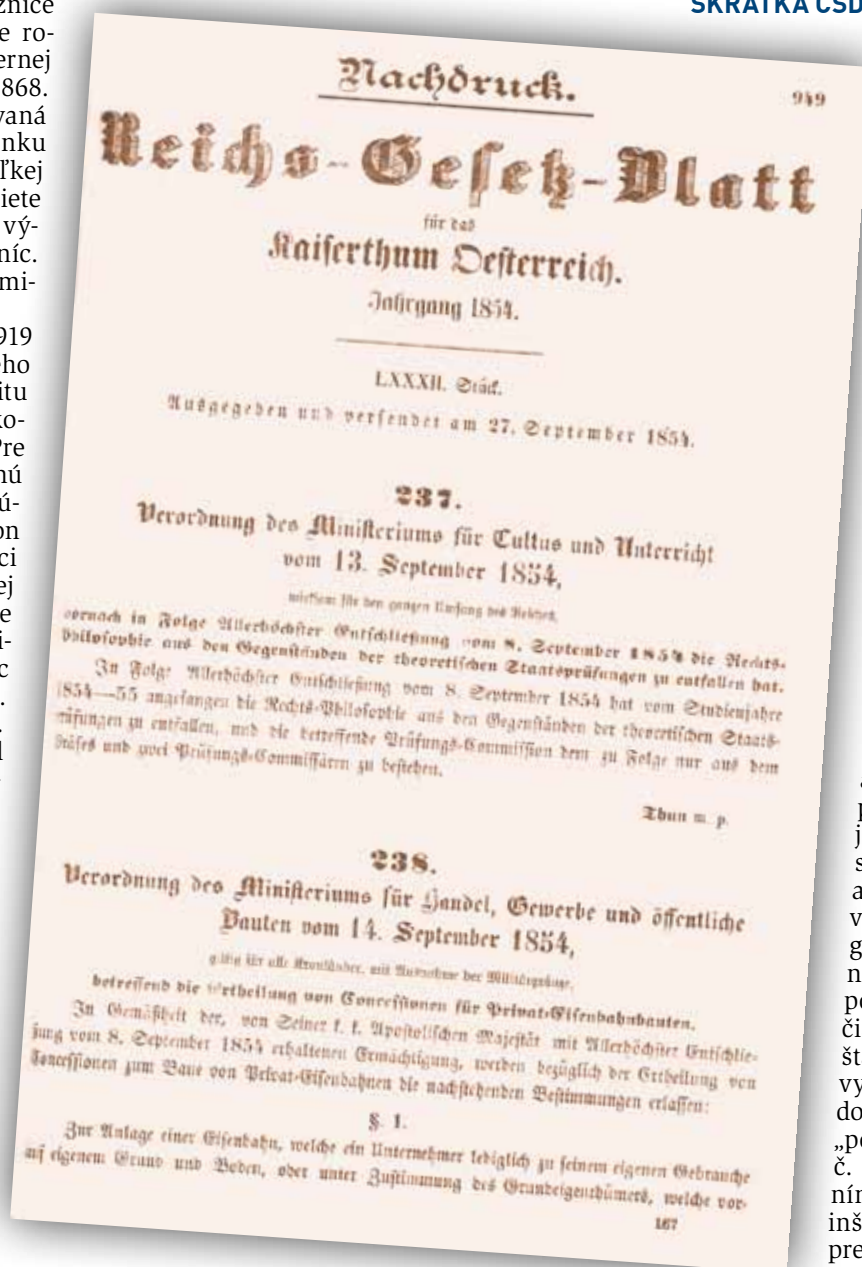
Tu treba azda poznamenať, že hoci po vzniku ČSR nebola platnosť rakúskeho organizačného štatútu z r. 1896 formálne nikdy rozšírená na Slovensko a Podkarpatskú Rus, nezдалo sa, že by tým mal vzniknúť nejaký problém a nekomplikovalo to rozhodovanie ani v prípade najvyšších československých súdnych tribunálov. V Uhorsku

bola funkcia najvyššieho železničného správneho úradu sústredená v rukách Ministerstva obchodu, správu štátnych dráh viedlo Riaditeľstvo štátnych dráh v Budapešti, ktorému boli podriadené miestne inšpektoráty. Keďže organizácia správy uhorských štátnych železníc spočívala v podstate len na vnútorných predpisoch (pričom ani uhorské

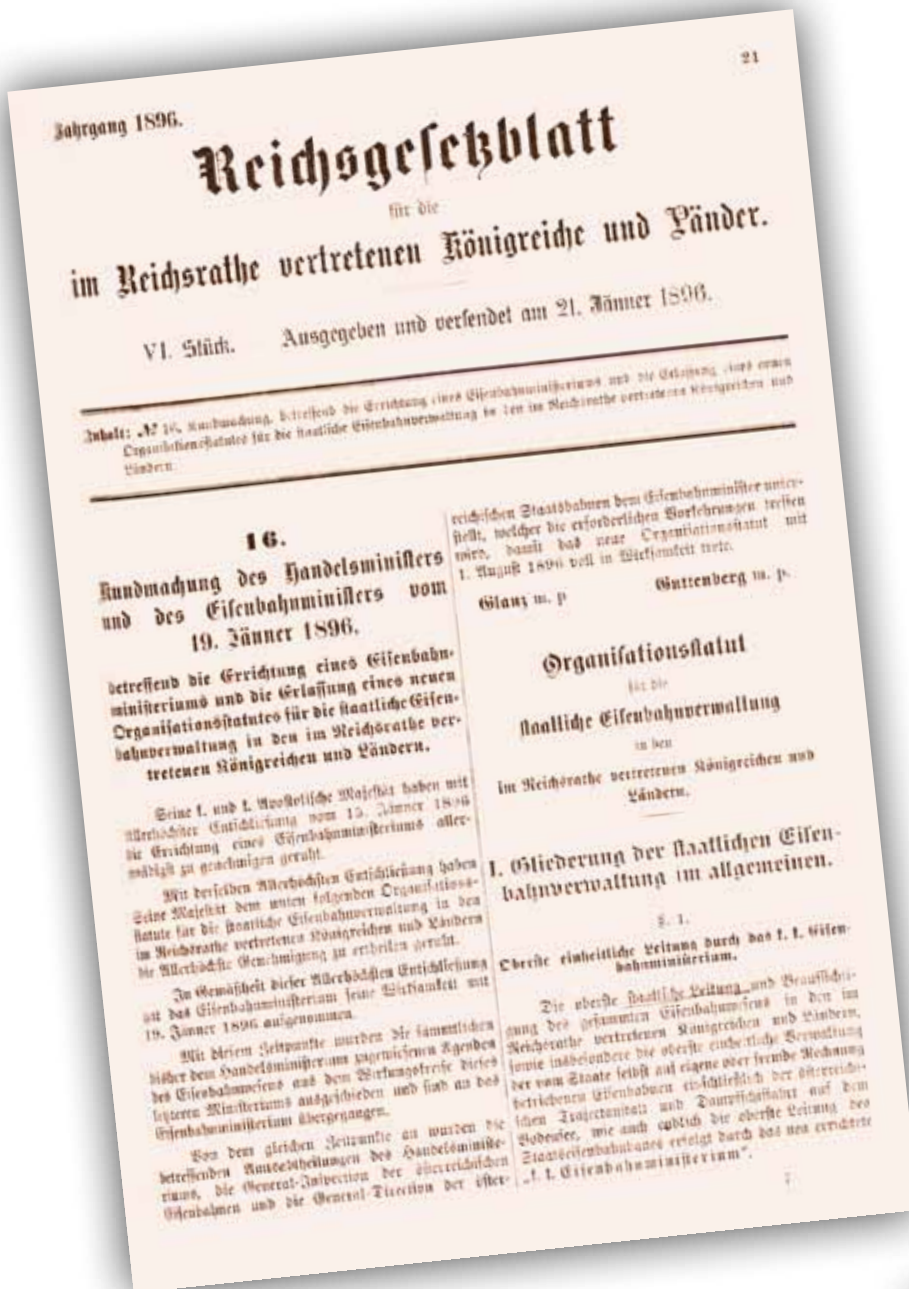
štátne železnice nemali právnu subjektivitu), možno súdiť, že v novom štáte bola pre organizáciu štátneho odvetvia, ktoré z pochopiteľných dôvodov musí byť v celom štáte jednotné, odôvodnene prevzatá za podklad z dvoch úprav tá, ktorá je normou vyššieho rádu, a to je nepochybné norma rakúska.

SKRATKA ČSD ako fenomén

Výnosom ministra železníc zo dňa 1. a 5.2.1919 č. j. 188/pres., 432/pres. A 433/pres. z r. 1919 „Organisace ředitelstev stát. drah republiky Československé“ boli zriadené riaditeľstvá v Hradci Králové, v Bratislave, v Košiciach a v Brne. Skratka ČSD sa objavila prvýkrát vo Vestníku MZ z roku 1923 ako pomenovanie fenoménu; v súlade s rakúskym vzorom podnik s názvom Československé štátne dráhy totiž nebol zriadený žiadnou zákonnou normou, išlo vlastne o štátny majetok, spravovaný i po podnikovej stránke Ministerstvom železníc (tento fakt treba vnímať ako dôsledok snahy štátu podriaďiť železnice svojej vôli bez akýchkoľvek sprostredkovateľov, teda ako produkt historického vývoja, svedčiaci o strategickom význame železničnej dopravy pre štát od poslednej tretiny 19. storočia). K určitému oddeleniu štátnej a podnikovej správy bez zákonnej predlohy došlo iba na základe tzv. „podnikového zákona“ č. 206 z 25.9.1924 zriadením centrálnej podnikovej inštitúcie „Správní sbor“, prejednávajúcej zásadne



československých železníc 1918 – 1993 (1. část)



otázky československých štátnych železníc. Takisto bol v tom čase zriadený príslušný kontrolný orgán (revízia komisia) a od 1. 1. 1925 bolo v prípade železníc zavedené podvojnú účtovníctvo, čím došlo k oddeleniu účtovníctva ČSD od štátneho rozpočtu. Hoci všeobecný organizačný poriadok podniku Československé štátne dráhy bol predložený vláde na schválenie už koncom roku 1925, nedošlo k jeho schváleniu až do čias druhej svetovej vojny.

Fenomén súkromných železníc bol – až na miestne železnice Kúty-Břeclav, Hodonín-Holíč, Užhorod-Vojany a Gelnica-Smolník, vykúpené štátom v súvislosti s rozsiahlejšími investičnými akciami – zachovaný po celú dobu medzivojnovnej československej republiky. Prevádzku na nich viedol štát (vrátane Košicko-bohumínskej železnice, kde k prevzatíu prevádzky došlo na základe

zákona č. 539 zo 6. 10. 1919 ku dňu 18. 3. 1920).

Ministerstvo železníc zrušené

K pomerne rýchlemu vývoju v oblasti správy železníc došlo až na prelome rokov 1938 a 1939. Najprv bolo vládnym nariadením z 4. 11. 1938 o organizácii niektorých ministerstiev (predpis č. 269 Sb. z.) zrušené Ministerstvo železníc a zriadilo sa Ministerstvo dopravy. V kontexte rozvoľňovania spoločného štátu Čechov a Slovákov v tomto období ale už prebiehali prípravy na vznik slovenského Ministerstva dopravy (ako o tom svedčí informácia Úradného listu riaditeľstva štátnych dráh Bratislava, podľa ktorého bol v ministerskej rade už dňa 10. 10. 1938 ustálený názov

Ministerstvo dopravy Slovenskej krajiny). Tento proces pokračoval ústavným zákonom zo dňa 22. 11. 1938 o autonómii Slovenskej krajiny (č. 299 Sb. z.), ktorý v § 4 stanovil, že Národné zhromaždenie ČSR síce vykonáva zákonodarnú moc pre celé územie ČSR o. i. aj vo veciach dopravy, avšak podľa § 15 vládna a výkonnú moc v týchto oblastiach majú vykonávať autonómne orgány Slovenskej krajiny.

Riaditeľstvo štátnych dráh Košice v Tatranskej Lomnici

Uznesením vlády Slovenskej krajiny zo dňa 5. 12. 1938 bolo v dôsledku vienedskej arbitráže dňom 1. 1. 1939 zrušené Riaditeľstvo štátnych dráh Košice (v tom čase pôsobiace v Tatranskej Lomnici), pričom dráhy spravované týmto riaditeľstvom malo prevziať do prevádzky Riaditeľstvo štátnych železníc Bratislava. Prakticky súčasne schválil minister dopravy a verejných prác Slovenskej krajiny svojím rozhodnutím zo dňa 24. 12. 1938 čís. 3589-Ž-prez-1938 predbežnú reorganizáciu železničnej služby v rámci Ministerstva dopravy a verejných prác Slovenskej krajiny rozdelením ministerstva na rezort železničný, poštový a verejných prác s platnosťou od 1. 1. 1939.

Po vzniku Slovenského štátu bola zákonom č. 1 z 14. 3. 1939 zachovaná platnosť všetkých doteraz platných zákonov, nariadení a opatrení. Vládnym nariadením č. 4 z 15. 3. 1939 o zriadení a pôsobnosti ministerstiev bolo vytvorené Ministerstvo dopravy a verejných prác (MDVP). Výkonnú železničnú službu však viedlo zatiaľ i naďalej Riaditeľstvo štátnych železníc Bratislava.

pokračovanie v ďalšom čísle

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.



Priecestie v Brezničke podstúpilo rozsiahlu opravu

Priecestie na trati Lučenec – Utekáč v km 9,017 v úseku Kalinovo – Breznička prešlo počas uplynulých 7 dní rozsiahlou opravou. Cieľom bolo odstránenie prevádzkových porúch materiálového a technického charakteru, čím sa obnovil normový technický stav dopravnej cesty v dotknutom mieste. Kríženie železnice so štátnou cestou chráni svetelné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie so závorami. Celková šírka priecestia je 10,3 m.

- Odvodnenie priecestia bolo riešené nespevnou priekopou pred prejazdom s nefunkčným vyústením do terénu. Za priecestím bolo odvodnenie riešené dláždenou priekopou – do opravy značne zanesenou nánosmi, kde sa

napája priekopový múrik na pozdĺžny priepust v km 9,167. Po pravej strane sa nachádzala nespevnená priekopa, ktorá bola v minulosti zanesená podobne ako ľavostranná priekopa. Obe boli do opravy prakticky nefunkčné, – povedal

Bc. Vladimír Čeman, vedúci prevádzky SMÚ ŽTS TO Jesenské. Rekonštrukcia pozostáva z opravy koľajového zvršku, spodku a zemného telesa. Oprava zvršku sa skladala z výmeny koľajového roštu na tvrdých drevených podvaloch a úplnej výmeny koľajového lôžka pod troma nadväzujúcimi poliami. Železničný spodok podstúpil úpravu celého ľavostranného odvodnenia s dĺžkou 100 m.

Súčasťou bolo aj prečistenie pravostrannej priekopy s dĺžkou 150 m. Práce boli vykonávané počas nepretržitej výluky. V závere údržbu čaká prečistenie priekop a betonáž kalových jám, ktoré by mali byť hotové v týchto dňoch. Ďalšia oprava priecestia bude v auguste na trati Lučenec – Utekáč v km 32,1, kde pôjde o menšiu opravu priecestia lokálneho významu vyvolanú nedostatkami na železničnom zvršku.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ
Foto: autorka



Odvodnenie priecestia bolo do jeho rekonštrukcie prakticky nefunkčné. Celú opravu priecestia riešili zamestnanci ÚŽI Zvolen.



Železničnú zastávku v Jalnej milujú aj vodáci

Nie je železničná zastávka ako železničná zastávka. Tá v Jalnej je celkom iná. Nie tým, že leží v kilometri 63,131 na trati ŽSR Nové Zámky – Zvolen osobná stanica a v medzistaničnom úseku Žiar nad Hronom – Hronská Dúbrava, teda učpená niekde medzi dedinami, ale tým, že je atraktívna nielen pre cestujúcich vlakom.

Príjemná malá budova má totiž súkromného majiteľa, ktorý chátrajúcu

stavbu zrekonštruoval za viac ako 30-tisíc eur. Urobil tak veľmi príjemný vnútorný priestor pre tých, ktorí sa po ceste chcú napiť alebo najesť. Ani náhodné vystúpenie z vlaku by ste neolutovali. Hneď za budovou je aj rieka Hron, ktorá je práve v týchto mesiacoch atraktívna pre vodákov, takže z druhej strany je zastávkou pre cestujúcich po vode. Podľa majiteľa objektu Jozefa Minku sa tu ako ďalší v poradí radi zastavia aj cyklisti, rybári aj miestni obyvatelia. Zastávka je otvorená cez týždeň od 4.30 do 22.00 hod. a cez víkend od 10.00 do 22.00. Tvorivý



Jalná je z jednej strany ideálna pre cestujúcich vlakom, z druhej pre cestujúcich po vode.



Zastávka v Jalnej má obnovenú fasádu, zriadenú kanalizáciu, upravený interiér. V jednom okienku si môžete kúpiť lístok na vlak, v druhom niečo pod zub. Alebo si jednoducho sadnete do reštaurácie.

duch a podnikateľské schopnosti premenili zástavku po získaní do osobného vlastníctva na štýlovo zariadenú reštauráciu s predajom cestovných lístkov a prístreškom pre cestujúcich. Ten je vo vlastníctve ŽSR, ale vybudoval ho majiteľ reštaurácie.

(lka)

Aj železničné vagóny majú svoje váhy

V obvode železničnej stanice Čierna nad Tisou sú prevádzkované štyri koľajové váhy, ktorých presnosť váženia sa úradne overuje každé dva roky. Jedna z nich, v koľajisku ŠRT, sa ešte pred touto periodickou kontrolou podrobila od 1. júna náročnej 42-dňovej oprave.



bolo sťažené 8-promilovým sklonom celej váhy, – opisuje Viliam Kubica, vedúci strediska. Súčasťou opravy bola taktiež výmena prenosových káblov od snímačov, ktorú vykonali zamestnanci odvetvia OZT. Aj keď konštrukcia váhy po oprave vyzerá ako nová, až získanie úradného overenia od certifikačného úradu – Slovenskej legálnej metrológie – spustí váhu do oficiálnej prevádzkovej činnosti.

(balky), foto: autor

Pri náročnom vkladaní 15-tonového vážneho mosta do jamy sa od chlapov z košického mostného obvodu vyžadovala nielen súhra celej partie,...

Váha slúži na váženie ložených vozňov širokého rozchodu do maximálnej hmotnosti 120 ton. Rozdiely hodnôt medzi dynamickým a statickým režimom váženia však dosahovali až 400 kilogramov a takýto stav nespĺňal podmienky na získanie certifikátu na legítimnú prevádzku. Nepresnosti vo vážení spôsobovali vybité nerovné plochy pod snímačmi hmotnosti, tenzometre neboli v rovnej výške. Opravu váhy realizovalo prešovské stredisko SMÚ MO Košice so zameraním na váharskú činnosť. – **Vo vážnej jame sme upravovali platne pod snímačmi a spevnili nábehové plochy pod prvými podkladnicami. Ešte predtým sme však z jamy vybrali tri 15-tonové vážne mosty, ktorým sme po otryskání obnovili náter. Ich spätné uloženie a presné dosadnutie na tenzometre**



...ale najmä milimetrová presnosť uloženia ťažkej konštrukcie na snímače, na ktorú dozeral aj Erik Riedl z prešovského strediska.

Niekdajší budovári po roku opäť spomínali

Priestory železničnej ubytovne v Košiciach ovládli 2. júla priateľské podania rúk a usmievavé tváre poznačené zaslúžilým vekom.

Patrili 35 dôchodcom – zamestnancom bývalého košického Drahstavu či terajších úsekov údržby budov. Dlhoroč-



ných kolegov a priateľov z východného Slovenska, od 93-ročnej Márie Babuščákovej až po čerstvých „vyslúžilcov“ – nedávnych správcov alebo vedúcich údržby budov, privítal na pravidelnom stretnutí po roku organizátor Milan Rabada zo sekcie ŽTS, OR Košice. O aktuálnom dianí na železnici informoval Ing. Juraj Katoč (na fotografii v stoji), procesný líder sekcie ŽTS. Spomenul najmä následky povodní, nedostatok financií potrebných na opravy budov, na záver sa však optimisticky zmienil aj o komplexnej rekonštrukcii ústredného stavadla v Čiernej nad Tisou. Pohodovú atmosféru stretnutia vyplnili spomienky nielen z pracovného, ale aj zo súkromného života, ktoré zazneli v rozhovoroch všetkých zúčastnených.

(balky)

Nič nie je nemožné, ani deň detí v júli

Prvé júnové daždivé dni istotne nepriali detskej hre a zábave. Uvedomil si to aj kolektív z Hanisky pri Košiciach, preto zorganizoval tradičný Deň detí v netradičnom čase – na začiatku prázdnin. A veru, oplatilo sa. Železničari vymenili rovnošaty aj montérky za pohodlné letné oblečenie, na slnkom zaliatom ihrisku sa ich ratolesti do sýtosti venovali najrôznejším hrám, v tieni stromov sa zasa varil chutný guláš. Smiech a spontánna zábava dávali jasne najavo, že na prípravu podobných detských akcií je vhodný každý krásny deň, nemusí to byť práve 1. jún.



Štebotavý staničný rozhlas

Šešť malých operených drobcov z rodu dinky žltouchvosta domového neustále sleduje na banskobystrickej informačnej tabuli údaje o odchodoch vlakov, no napriek zvučným hláskom sa cestujúci od nich nedočkajú žiadneho hlásenia. Vlastne áno, aj keď iba jedného, zato najdôležitejšieho. Svojím štebotom oznamujú okolitému svetu, že už sú na svete a čochvíľa sa rozletia po okolí. Potom hniezdo v podchode stanice osirie a davy cestujúcich náhliacich sa k vlakom bude opäť informovať už iba staničný rozhlas.



Po koľajniciach cez Sibír, s čínskym vlakovým

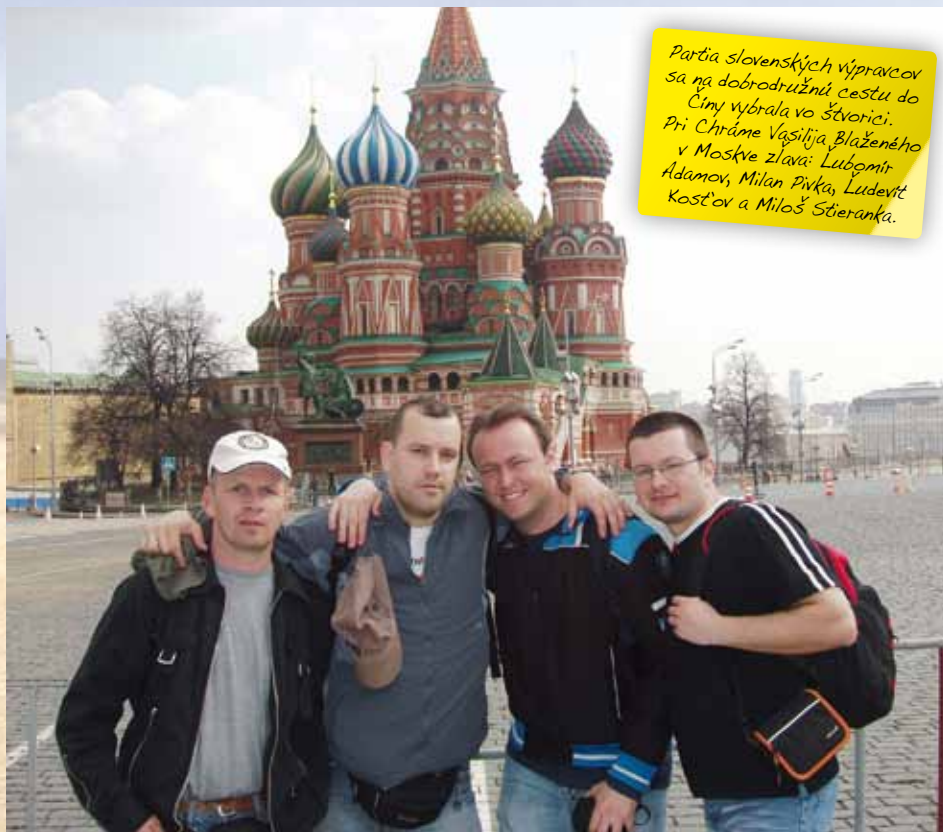
Každý človek má určite sny a túžby, ktoré sa snaží počas života aj naplniť. Mojim snom bolo vidieť Rusko a previezť sa po Transsibírskej magistrále. Asi pred rokom prišiel kamarát a kolega s návrhom, či by som sa nechcel pridať na už naplánovanú cestu, ktorej cieľovou destináciou je Malajzia. Keď mi opísal, kadiaľ by trasa mala viesť, ani na zlomok sekundy som neváhal a viac už nerozmýšľal. Tým som sa stal posledným, ktorý zapadol do optimálnej štvorčlennej skupiny. Ľubomír Adamov, Miloš Stieranka, Milan Pivka a ja – Ľudevít Kost'ov.

Boli sme mladí perspektívni výpravcovia zo stanice Hronská Dúbrava a pridelených nesamostatných staníc. Celá cesta mala trasu zo Slovenska cez Ukrajinu, Rusko a Mongolsko do Číny a ďalej do Malajzie. Základom celej cesty bola letenka Kuala Lumpur – Londýn, ktorá je bežne značne drahá, ale podarilo sa nám ju kúpiť za asi 130 eur, čo bola výborná cena. Tým sa mohlo začať ďalšie vybavovanie. Dokúpili sa letenky Londýn – Bratislava, Hong Kong – Kuala Lumpur a Kuala Lumpur – Langkawi, zažiadali sme o SMPS lístky Čop – Moskva – Peking.

Na základe toho sme si vybavili najprv čínske víza v Bratislave, potom sme cestovali do Prahy na mongolskú ambasádu a nakoniec sme si nechali vybavenie ruských tranzitných víz v Bratislave. Problémom boli lôžka Moskva – Peking, tie sme boli osobne vybaviť vo Varšave, keďže sme nič nechceli nechať na náhodu. Začiatok cesty sme určili na 4. apríl. Dôvodom nebolo len naplánovanie dovoľenky, ale hlavne podnebie v Malajzii (je tam koniec obdobia sucha).

Odchodom vlaku 831 zo Zvolena to začalo...

Vycestovali sme podľa plánu vlakom 831 zo Zvolena do Žiliny, odkiaľ sme mali lôžka do Moskvy. Cesta trvala bezmála dva dni, no ubehla rýchlo. Prvú noc sme



Partia slovenských výpravcov sa na dobrodružnú cestu do Číny vybrala vo štvorici. Pri Chráme Vasilija Blaženého v Moskve zľava: Ľubomír Adamov, Milan Pivka, Ľudevít Kost'ov a Miloš Stieranka.

strávil v Čope, kde prebehla pasová kontrola a previazanie podvozkov, ďalej nasledovala celodenná cesta cez Lvov a Ky-

jev na ukrajinsko-ruskú hranicu a opäť pasová kontrola.

„Zdravstvuj Maskva“

Do Moskvy sme dorazili o 9.30 hod. miestneho času. Keďže vlak do Pekingu nám odchádzal až večer, mali sme na Moskvu celý deň. Po uložení batožiny v úschovni sme sa vybrali „pagulať po gorode“. Všade naokolo bolo veľa policajných hliadok, veď do Moskvy sme prišli akurát pár dní po atentáte v metre. Inak mesto žilo svojím vlastným každodenným životom ako iné veľkomestá. Je to krásne mesto s množstvom pamiatok. Podvečer sme ešte dokúpili zásoby a nastúpili na vlak.

Cez to „pravé“ Rusko...

Vo vlaku nás privítal čínsky personál, s ktorým sa nedalo vôbec porozumieť. Žiadny jazyk, samozrejme okrem svojho, neovládali a, bohužiaľ, ten bol aj nad naše sily. Ale aspoň posunkami sme sa ako-tak dokázali dohodnúť. Prvé tri dni boli neskutočne dlhé, museli sme si zvyknúť na určitý systém. Vlak zastavil len v mestách, ktoré od seba delila pre nás neskutočná vzdialenosť. Medzi nimi bolo to pravé Rusko, rovi-



Vzorne nastúpený čínsky vlakový personál pred vlakom v Moskve.

personálom do Ulanbátaru a ešte ďalej...



Emancipácia v praxi. Ruská dievčina nám počas cesty nahadzuje uhlie do vlaku.

Ponúknite sa, prosím! Bufet ešte z domácich zásob na ceste po Sibíri.



ny, kam len oko dovidí, posiate brezovými hájmi, sem-tam sa našli aj smreký či jedle. Mestá však boli vybudované ako obrovské priemyselné centrá. Stávalo sa, že vlak bežne prešiel aj 800 - 1000 km bez zastavenia, najmä v noci. Cez deň vlak zastavoval častejšie, približne trikrát, čo využívali hlavne miestni podnikavci, ktorí rozložili pri súprave svoje prenosné obchodíky a ponúkali všetko možné. Počas prestávok dopĺňali uhlie do jednotlivých vozňov a následne ich ním vykurovali, časť išla aj do samovaru.

Po štyroch dňoch... BAJKAL

Dlhé chvíle vo vlaku sme trávili hráním kariet alebo čítaním. Na štvrtý deň ráno sa krajina značne zmenila, bola členejšia, takže po dlhých troch dňoch sme konečne videli aj zmenu v podobe hôr. Ako sme postupne prekonávali horský terén, v diaľke sme zazreli obrovskú plochu. Bol to Bajkal. Každého z nás až zamrazilo pri pohľade na niečo také nádherné a veľkolepé. Postupne sme klesali do údolia

a približovali sa k jazeru, ktoré v tom čase bolo ešte úplne zamrznuté. Vlak zastavil v Studienke, je to prístavné mestečko na brehu Bajkalu, no po chvíľke sme opäť pokračovali v jazde. Naša cesta ešte pol dňa kopírovala brehy Bajkalu. Potom sme nabrali smer juh a popri veľkom Sobom jazere sme prišli podvečer do mestečka Naushki, kde nás čakala výstupná ruská pasová kontrola.

Nastala prehliadka vagóna. Po nej si zozbierali naše pasy a položili pár otázok, ako napríklad dôvod cesty, alebo či máme niečo na preclenie. Samozrejme, každá pasová kontrola je spojená i s vypisovaním nesku-točného množstva rôznych tlačív. Po približne troch hodinách čakania sme sa konečne pohli, no len na chvíľku, keďže nás čakala na mongolskej strane opäť kontrola.

Dobré ráno ULANBÁTAR!

Ráno sme prišli do hlavného mesta Mongolska - Ulanbátaru. Privítalo nás veľmi chladné počasie (mínus 12 stupňov), takže sme len prebehli poobzerať

sa okolo staničnej budovy a samozrejme spraviť zopár fotiek. Vládol tu čulý ruch a všade naokolo bolo množstvo obchodníkov, každý snažil predáť svoj tovar. Po približne hodinke a pol sme sa pohli smerom na juh, pričom sa obraz krajiny opäť radikálne menil.

Na púšti GOBI

Chladný Ulanbátar vystriedala snečná, no pritom tiež chladná púšť Gobi. Všade, kde sme sa pozreli, sme okrem drobného kameňa, červeného piesku a pár stebiel trávy nič nevideli. Sem-tam sme v diaľke zazreli jurty a niekoľko kusov dobytky, no inak to bola pustá a nehostinná krajina. Ešte v ten deň sme mali prestávku v Choire, čo je akési hlavné mesto púšte Gobi, odfotili sme sa pri soche mongolského astronoma a večerom sme dorazili na mongolskú stranu hranice s Čínou.

Pokračovanie v augustovom čísle Ž semaforu.

Bc. Ľudevít KOSTŮV
Foto: autor a Milan PIVKA



Zamrznuté Bajkalské jazero.



Jurtovisko na predmestí Ulanbátaru.



Cez deň zastavil náš vlak cez to „pravé Rusko iba dva- alebo trikrát, čo využívali miestni podnikavci, ktorí rozložili pri vlakovej súprave svoje prenosné obchodíky a ponúkali všetko možné.

V Milanovej záhrade prichádzajú na svet mladé kráľovné

Vzťah k včelstvám zdedil po starých rodičoch aj mame. Ako 10-ročný sa snažil pochopiť tajuplnú hierarchiu včelích rodín a sám sa pokúšal odchovať prvé včelie kráľovné. Dnes je včelár Ing. Milan Bilický, prednosta železničnej stanice Komárno, odborníkom na chov včelích matiek.

Mnohým majiteľom rodinných domov sa z predzáhradiek usmievajú sad-

roví trpaslíci, iných uspokojí existencia umelého jazierka. Záhradu domu Ing.



O larvy budúcich včelích matiek sa postarajú robotnice v chovných včelstvách.



V oplodničku je naozaj ukrytý maličký úlik, v ktorom mladá včelia kráľovná zakladá svoju budúcu rodinu.

Milana Bilického však skrášľujú príbýtky 40 včelstiev a z trávy vytŕča 280 farebných búdok. Sú to malé úle – oplodničky, v ktorých chová mladé včelie matky. – **Zdravá včelia kráľovná denne kladie vajíčka a stará sa o reprodukciu rodiny, včelstvo sa rýchlo rozvíja a má dobré znášky. Vhodnú matku získam odchovom z tých najlepších rodín, ktoré nesmú veľmi bodáť ani sa rojiť, musia dobre obsadzovať plásty a mať dobrú mednú úžitkovosť,** – vymenúva Milan atribúty úspešného odchovu, ktorému sa venuje od marca do konca októbra nepretržite 47 rokov. – **Dvojdňové larvičky prekladám do špeciálnych mištičiek a umiestňujem do chovných včelstiev. Robotnice ich vyživujú materskou kašičkou a vytvárajú materské bunky. Tesne pred vyliahnutím ich rozmiestnim do oplodničiek, v ktorých sa vyliahnu mladé matky. Tie po spárení s trúdmi začnú klást vajíčka nových rodín,** – akoby Milan Bilický vysvetľoval učivo vysokej školy včelárskej. Patrí totiž medzi 43 registrovaných chovateľov včelích kráľovien na Slovensku a denne sa svojmu „pichľavému lietajúcejmu“ koníčku venuje aj 5 hodín. Ak by však starostlivosť o svoje kráľovstvá podcenil, včielky by mu raz-dva uleteli.

Tmavý alebo svetlý – každý pravý med je vzácny

Jeho včely produkujú kvalitný med, napriek tomu stáčanie tohto „všielieku“ nie je pre neho prioritou. **Mgr. František Geleta, správca káblovej techniky v Spišskej Novej Vsi, sa sústredil najmä na získavanie historických poznatkov o včelárstve a medovníkárstve na Slovensku.**

Kvčelárstvu sa Mgr. František Geleta dostal cez počítače: – Vytvoril som webovú stránku pre Spolok včelárov Slovenska, no informácie zverejňované na internete som si chcel aj overiť, preto

som si zabezpečil dva úle. – A vtedy ho zaujala história včelárstva. Začal študovať obrovské množstvo starej literatúry, získaval informácie o chove včiel a spracovaní ich produktov. Vydal aj životopisnú knihu o JUDr. Kolomanovi Novackom. – **Bol to veľký človek, ktorý v Kráľovej pri Senci vybudoval včelárske múzeum, jediné svojho druhu v Európe. Po Mníchovskom diktáte**



V súťaži o kvalitný med predseda Spolku včelárov Slovenska Ing. Pavol Kameník (vpravo) blahoželá Františkovi Geletovi k jeho medovicovému medu, s ktorým sa pravidelne umiestňuje na popredných miestach.

ho presťahoval do Prievidze. **Socialistický režim ho však zavrhol a v revolučných rehabilitáciách sa na neho zabudlo,** – vyjadruje František úctu k nestorovi včelárstva. Z historických prameňov tiež zistil, že med mal voľakedy nevyčísliteľnú hodnotu kvôli všestrannému použitiu. Dnes sa už k nemu nesprávame ako ku vzácnemu „všielieku“. – **Ľudia sa mylne domnievajú, že dobrý med je jedine tmavý, medovicový a napríklad svetlý agátový považujú za menejcenný. Práve kvetové medy sú kvalitnej-**



Mgr. František Geleta (vpravo) sa pri krste knihy o JUDr. Kolomanovi Novackom stretol aj s vnukom nestora včelárstva.

šie s lepšími blahodarnými účinkami. **Okrem agátového však každý pravý med časom scukornatie. Neznehodnotí sa, len zmení skupenstvo, čo je zároveň dôkaz, že nie je upravovaný. Obchody síce častokrát ponúkajú krásne tekuté a tmavé dovozové medy, no sú to len emulzie, ktoré s medom nemajú nič spoločné,** – radí František Geleta a zároveň odporúča kúpu medu priamo od overeného včelára. Ak to však nie je možné, tak v obchode siahnite aspoň po slovenskom mede. Na rozdiel od tých zahraničných má stále svoju kvalitu.

(balky), foto: autor

Africké futbalové dobrodružstvo slovenského výpravcu

Len zopár dní uplynulo od ukončenia majstrovstiev sveta vo futbale, ktoré sa v tomto roku konali v Afrike. Španielsko jasalo, Holanďanom ostali oči pre plač, radosť sme však mali aj my na Slovensku. Veď už len to, že sme postúpili medzi najlepšie futbalové mužstvá na svete, je dobrou vizitkou. I keď sme nezískali cennú trofej, naši futbalisti nesklamali. Potvrdil nám to aj priamy účastník majstrovstiev sveta Milan Pivka, výpravca zo železničnej stanice Žiar nad Hronom.



- O ceste do Afriky sme uvažovali v prípade nášho postupu na majstrovstvá sveta už dlhší čas. Reálnejšie kontúry začala naberať po našom definitívnom postupe. Letenky sme si objednali po žrebe základných skupín komcom minulého roku. Aj keď sme sa pôvodne chystali do Afriky viacerí, nakoniec ostalo trojčlené jadro. V Tripolise sa k nám pri medzipristátí pripojil nám dovtedy neznámy Peťo z Prešova.

Zorganizovať cestu do Južnej Afriky iste nie je bežné a vyžaduje si to iste veľké zaniehanie, ale aj odvahy. Nebáli ste sa cestovať?

- Ako všade na svete, aj v JAR sú ľudia dobrí aj zlí, my sme mali šťastie na tých prvých. Bezpečnosť bola najmä v médiách dosť pretriasanou témou. Cestovali sme 30 hodín v bežnom vlaku z Johannesburgu do Kapského Mesta. Okrem nás a dvoch Angličanov boli vo vlaku len domáci a to bol neskutočný zážitok. Aj keď je JAR zrejme jediná krajina na svete, kde je diskriminovaná biela menšina, my sme sa so žiadnou nevráživosťou nestretli. Skvele sme sa bavili a dokonca nás domáci pozvali aj k sebe domov. Atmosféra bola všade výborná, bolo cítiť, že



Zápas slovenskej reprezentácie s Paraguajom, ktorý sme prehrali 0:2, sa hral na štadióne Free State v Bloemfontein, šiestom najväčšom meste JAR. Postavili ho v roku 1952 a bol využívaný výlučne na zápasy ragby. Po rekonštrukcii a modernizácii v roku 2009 sa tu hráva aj na futbal. Ani tu nechýbala slovenská vlajka.

tento turnaj berú Afričania ako veľkú reklamu a šancu. Preto boli citeľne posilnené aj bezpečnostné opatrenia. Veľká kriminalita plynie aj z toho, že po páde apartheidu zavládla veľká miera nadšenia

ku? Kým ich na miestach futbalových zápasov predávali za 35 € a 70 €, v Londýne ste ich dostali už za desať eur ...

Milan Pivka má za sebou dobrodružstvo v Afrike. No nebola to jeho jediná cesta do sveta. V apríli tohto roku bol napríklad v Ázii, do Číny cestoval vlakom. V niektorom z nasledujúcich čísel sa o týchto cestách dočítate viac.

Vladimír SALZER,
foto: Milan PIVKA



Deti sú rovnaké asi všade na svete. Veselé, zvedavé, najmä ak vo vlaku cestujú s cudzincami, ktorí sa od nich líšia farbou pokožky. Milan Pivka (na fotografii vľavo) si cestovanie železnicou chválil rovnako, ako celý pobyt v Afrike.



Rustenburg, čo v preklade znamená Mesto Oddychu, je tretie najstaršie mesto provincie Transvaal s populáciou približne 400-tisíc obyvateľov.

Známe je predovšetkým ťažbou platiny. Športový palác Royal Bafokeng vybudovali v roku 1999 a kvôli majstrovstvám sveta ho o desať rokov zrekonštruovali. Milan Pivka tu videl naživo zápas Slovenska s Novým Zélandom, ktorý sa skončil 1:1.

Pri mori v kempe sa rozprávajú dvaja turisti: - Včera bola taká studená voda, až mi drkotali zuby. - Mne sa to nemôže stať. - To ste taký otužilý? - ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: animato, Bek, reликт, mitela		útočisko, útulok	listnatý strom	sibírsky veľtok	zvíťazili	Pomoc: Enata, kalait, kekolit		vstrebala	Verdiho opera	lekárska posudková komisia (skr.)	starší typ televizorov	zvyšok po starých čias		
				historické územie na Slovensku								hodnota (peňaž.)						
				2. časť tajničky								3. časť tajničky						
				MOL Sýrie					hladiť, pohládzať			úzka doska						
				primát					umelecký výtvar									
Jozef Vysočani	náuka o ozdobovaní	1. časť tajničky	dánska poč. miera koncovka zdobnelín			používaním opotrebovala akváriová ryбка						rímskych 6						
zvázok raždia					radová číslovka vrch nad Belehradom							olejnata plodina kolko (česky)						
časová jednotka					párový gén na spoločný účet					hrana (hovor.) meno herca Kramára								
sodík (zn.)			zmenkovi ručiteľia Odysseova vlasť						epidémia (hist.) gigant, obor				4. časť tajničky	jávsky domorodý tanec				
živo (hud.)							tyrkys indiánsky zbraň											
trojuhelníková šatka							zabáral sa kremeňov. hornina											
starogrec. pohrebná obeť						cenina francúz. fyzik						EČV okr. Trenčín obec pri Košiciach						
výklenok v stene (archit.)					meč (bás.) st. český hokejista							geometr. prvok múr						
čajová ruža				hrubá ovčia vlna vojenský kabát						sídlo v Japonsku vysoký vek								
typ ruských lietadiel			list ozdobný pohár						plod strukovín plúžila									
vápencový útvar							jeden z rodičov španielsky šľachtic							trať, železnica	jelša (bot.)			
druh sadry získaný pálením sadrovca							mesto v Španielsku indická tanečníca											
Pomoc: alnus, analín, nika, Sata	staročeské zámeno	obec pri Levciciach príbeh				druh papagája chyba, porucha							MPZ Llbanonu český herec					
turecká dĺžková miera					bodalo, pichalo voltampér (skr.)							správca bánoviny redakčná rada (skr.)						
5. časť tajničky																		
tiež			späť						syn boha Dia a jeho milenky Kalisty									

Tvár ŽSR



HLASUJTE ZA SVOJHO FAVORITA!

Milé kolegyně, kolegovia, neváhajte a prihláste sa!

V minulom čísle sme predstavili piatich súťažiacich. Dnes prinášame fotografie ďalších, tentoraz v ženskej zostave. Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a neviete sa rozhodnúť, možno práve fotografie dnešných súťažiacich vás presvedčia. Prihláste sa do 1. augusta, kedy súťaž azatvárame. V augustovom čísle tak predstavíme poslednú skupinu súťažiacich tohto ročníka. Neváhajte a prihláste sa!

Posielajte hlasy!

Posielajte hlas svojmu favoritovi, favoritke. Hlasujte telefonicky alebo mailom na kontakty v tiráži. Svojimi hlasmi rozhodnete o čitateľskej víťazke a víťazovi, ktorí na základe najvyššieho počtu hlasov postupujú do finále. Napíšte nám aj svoje meno a adresu pracoviska a zaradíme vás do žrebovania o malý darček. O ostatných finalistoch rozhodne porota, ktorú vám neskôr predstavíme.



16 Mária
ZÁKUTNÁ

1. Železničkou som od roku 1983. Pracovala som ako sprievodkyňa osobných vlakov, vlakvedúca, operátorka a v súčasnosti vypravujem vlaky v Kostoľanoch nad Hornádom.
2. Existuje množstvo životných kréd i práv, ktorých sa dá pridržiavať, ale všetko je o ľudoch.
3. Vo voľnom čase sa venujem rodine, záhradke a rada si zacvičím aerobic a zambu.
4. Mala by som popracovať na svojej seba-disciplíne.



28 Zdenka
ŠUSTEKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1998, v súčasnosti ako dozorkyňa výhybiiek v ŽST Žarnovica.
2. Byť vždy sama sebou a nerobiť nikomu nič, čo by sa nepáčilo mne.
3. Čo sa len dá. Ale najradšej trávim čas s rodinou.
4. Všetko a nič!

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?



30 JUDr. Daniela
GRANČÁKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1998. V súčasnosti vo funkcii manažérky právnych vzťahov.
2. Snažím sa riadiť krédom: „Správaj sa tak, aby si sa vždy mohol pozrieť na seba do zrkadla!“. Aj keď uznávam, že po ťažkej noci má niekedy aj zrkadlo čo robiť, aby to ustálo.
3. Najradšej sa vo voľnom čase smejem... a v nevoľnom čase tiež, rada v telke pozorám športy, počúvam dobrú hlavne rockovú a klasickú hudbu, chodím s rodinkou a so psom na výlety. Aaa... udržiavam svetový mier...
4. No je toho dosť, ale musím sa zmestiť do rámčeka, ktorý mi tu vyčlenili, a veľmi pochybujem, že by mi iná „Tvár“ vo vedľajšom rámčeku bola ochotná len tak nezištne prepustiť čas svojho priestoru na vyjadrenie mojich plánovaných zmien ...alebo radšej nič... bola by som síce dokonalejšia, ale už by som to nebola ja.



31 Ing. Adela
TORBÍKOVÁ, PhD.

1. V ŽSR pracujem od augusta 2001. Začínala som ako plánovačka na správe Železničných tratí a stavieb v SNV. Od roku 2002 som pracovala na odbore financovania GR a v súčasnosti sa zaoberám agendou investičného plánu na investorskom odbore GR.
2. Život nemá slzy rád, ešte tá vysmeje, v živote vždy uspeje ten, kto sa usmeje.
3. Vo svojom voľnom čase rada čítam zaujímavú literatúru, vzdelávam sa, športujem a cestujem. No svoje voľné chvíle rada trávim najmä prechádzkou v prírode.
4. Rada by som na pozitíva premenila moje chybičky.



29 Katarína
MIČIANOVÁ

1. V ŽSR pracujem od októbra 2008. Začínala som ako tranzitérka - pripravárka, momentálne pracujem vo funkcii signalistky v ŽST Melčice.
2. Životných kréd alebo myšlienok, ktorých sa snažím držať, je viacero. Asi najviac ma charakterizuje - „Čo ťa nezabije, to ťa posilní!“. Táto myšlienka ma už mnohokrát posunula ďalej. A tiež nezabúdám, že s „úsmevom je život krajší“.
3. Vo svojom voľnom čase sa najradšej venujem športu, konkrétne korčuľovaniu, bedmintonu, bicyklovaniu, turistike, ale predovšetkým behu, ktorý sa stal súčasťou každodenného života. A nesmiem zabudnúť na môj pozitívny vzťah k deťom.
4. V niektorých situáciách sa naučiť ovládať svoj strach, teda najmä strach z nepoznaného. Myslím si ale, že je to ale prirodzená reakcia každého človeka.

FOTO mesiaca



Ivan HUTLAK



Marián TOMAJKO