

železničný **semafor**

august 2010

 **ZSR** mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XX.

Nespútaná voda opäť
vyčíňala aj na železnici

Handlová – Prievidza
bez železnice

Dispečeri a výpravcovia
zabránili tragédii

Najhoršie leto

Leto je vo svojom finále. Väčšina letných dovolení sa končí začiatkom školského roka. Nielen deti hodnotia prázdninový čas, ale aj pre mnohých zamestnaných je koniec leta časom bilančovania. Aj pri snahe o najväčší optimizmus a pozitívne myslenie by bolo nefér nezhodnotiť toto leto ako jedno z najhorších nielen pre železnice.

Voda napáchala toľko zla, že ani tí najstarší železničari si nepamätajú, že by povodne doteraz narobili toľko problémov. Škody, ktoré spôsobila voda na majetku, sú obrovské, avšak ako málo znamenajú pri porovnaní so stratou života. O ten prišiel náš kolega Stanislav, ktorý ho pri odstraňovaní následkov záplav stratil. Zvíťazil prúd rieky Handlovka...

A práve túto smutnú správu spomenul ako prvý aj minister dopravy pôšt a telekomunikácií SR Ján Figeľ na tlačovej konferencii v Košiciach. Prejavil úprimnú ľútosť a sústrasť rodine pozostalého železničara. Zároveň však minister hovoril o potrebe investícií do železničnej dopravy, aby infraštruktúra nemusela riešiť iba havarijné stavy, ale aby rekonštrukciami a modernizáciou neustále zvyšovala svoju funkčnosť a bezpečnosť.

Čaká nás ďalšie obdobie plné práce, a tak aj napriek všetkému, čo sa stalo, musíme ísť ďalej. Tento september bude nielen pre školákov, ale i pre železničiarov náročným mesiacom. Pokračovať sa bude v odstraňovaní škôd po záplavách a modernizácia tiež naberá na obrátkach. September je však aj mesiacom, kedy oslavujú železničari svoj sviatok. Celoslovenské oslavy Dňa železničiarov budú aj tento rok spoločne pre všetky tri železničné spoločnosti a konajú sa v piatok 17. septembra v Dome umenia v Košiciach.

Veríme, že najhoršie leto máme za sebou, a tak do nového obdobia vykročíme tou správnou nohou, aby bolo lepšie. A keďže železničari sú silní, pracovití a v ťažkých chvíľach sa vedú zomknúť, pomáhať si a konať pre dobro vecí, na najhoršie leto musia rýchlo zabudnúť a ďalej kráčať vpred.

Dana Schwartzová



Modernizácia železníc bude pokračovať

- Modernizácia železničných tratí bude pokračovať, - povedal Ján Figeľ, minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR v pondelok 16. augusta na tlačovej konferencii v Košiciach.

Keďže Slovensko leží v strede Európy a susedíme s ďalšími krajinami, musí byť železničná aj cestná infraštruktúra prepojená a kompatibilná, pretože sme súčasťou eurokoridorov. Cieľom rezortu je, aby sme mali atraktívne, slušné európske prostredie aj na železniciach. Minister hovoril aj o prehodnocovaní doterajších projektov a finančných prostriedkov vynaložených na železnice. Poznamenal však a ubezpečil, že úlohou tejto relokácie je nasmerovať viac prostriedkov tam, kde to Slovensko najviac potrebuje. Minister dopravy spomenul aj Operačný program doprava (OPD), kde bolo za se-

dem rokov využitých iba 11,5 percenta prostriedkov. - **Keďže je projekt vo svojom polčase, je to veľmi nízke percento využitia,** - povedal minister. Ubezpečil tiež, že rezort bude pod jeho vedením aj v tomto smere postupovať efektívnejšie. Spomenul aj projekt na modernizáciu vlakových vozidiel odsúhlasený európskou komisiou a informoval, že do roku 2013 by úplne nové vlaky mali tvoriť štvrtinu celkového počtu. Budú to vlakové súpravy určenej predovšetkým na regionálnu železničnú dopravu.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka



Minister dopravy Ján Figeľ na tlačovej konferencii s primátorom mesta Košice Františkom Knapíkom informoval novinárov o projektoch v cestnej i železničnej doprave v metropole východu i v jeho okolí.

Posledné zbohom Stanislav...

Ticho. Nepríjemné ticho, ktoré prerušoval len smutný nárek a vzlyky najbližších príbuzných, ktorí sa prišli navždy rozlúčiť so svojim najdrahším, Stanislavom Stručkom. Ešte pred pár hodinami bol s nami. Tešil sa z rodiny, z práce, ktorú mal nesmierne rád, tešil sa zo života. Stačilo však tak málo a dnes už je tam, odkiaľ niet návratu. I keď srdce krváca a fyzicky už nie je medzi nami, predsa je stále tu. A navždy ostane. V spomienkach rodiny ako nenahraditeľný človek, v spomienkach kolegov ako vynikajúci a obetavý spolupracovník, ochotný vždy pomôcť a poradiť. Taký bol aj záver jeho života, ktorý sa skončil 15. augusta pri výkone služby, v snahe pomôcť, zachrániť.

Stanislav STRUČKA

sa narodil 17. marca 1958 v Partizánskom. Na železnicu nastúpil v roku 1989 ako traťový robotník na traťmajstrovský úsek Veľké Bielice. Po organizačných zmenách prešiel pod Traťový obvod Topoľčany. Tu pôsobil až do svojej náhle a nečakanej smrti ako zámočník koľajových konštrukcií. Zavrela sa posledná kapitola v knihe života nášho kolegu Stanislava. Rozlúčila sa s ním rodina, kolegovia a priatelia, v mene celej železničarskej rodiny na Slovensku vedenie ŽSR i zástupcovia ministra dopravy.

Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku.

Budeš nám chýbať!

Češ' Tvojej pamiatke!



Nespútaná voda opäť vycíňala aj na železnici

Po májovo – júnových katastrofálnych záplavách sa nad našou krajinou opäť zatiahlo nebo a nespútaná voda znova ukázala svoju ničivú silu. Dve bleskové povodne, ktoré 15. a 16. augusta vycíňali na hornej Nitre a v oblasti Turca, zanechali spúšť aj na železničnej infraštruktúre. Veľká voda niekde priniesla nánosy blata, inde brala štrkové lôžko, čo je však najsmutnejšie, zobrala aj život nášmu kolegovi Stanislavovi Stručkovi.



Foto: SMÚ ŽTS TO Topolčany

Premena „húsenkovej dráhy“ na opäť zjazdnú trať sa medzi Handlovou a Prievidzou nezaobíde bez strojných mechanizmov.



Foto: SMÚ ŽTS TO Topolčany

Koľajový rošt ostal vo vzduchu, železničný násyp si odniesla dravá Handlovka.



Foto: SMÚ ŽTS TO Topolčany

Na trati Handlová – Prievidza sme zastihli (zľava) Petra Lauka, vedúceho SMÚ ŽTS TO Topolčany, Ing. Pavla Hrdinu, prednostu sekcie ŽTS ÚŽI, a Františka Horváta zo Železničného staviteľstva v Bratislave.

Handlová – Prievidza bez železnice

Prírodný besniaci živel prekvapil obyvateľov Handlovej a Prievidze 15. augusta, v nedeľu predpoludním. Prietrž mračien rýchlo zdvihla hladinu inak pokojnej a plytkej rieky Handlovka. Rozliata voda spôsobila obrovské materiálne škody a neobišla ani železniciu. Zosunutý svah v km 11, 200 prerušil o 10.30 hod. železničnú dopravu medzi Prievidzou a Handlovou, cestnú dopravu pred Prievidzou odkláňali policajti. Napriek tomu sa do „vojnovej zóny“, plnej bezradných ľudí, dostal Bc. Milan Kubiček, námestník riaditeľa pre infraštruktúru z OR Trnava: – Skontrolovali sme hladinu vody pod mostom na trati smerujúcej z Topolčian do Prievidze a potom sme sa v motorovom vozíku vydali na trať do Handlovej. Viezli sme sa len chvíľu, cestu nám zahatali spadnuté stromy. Ďalej sme už kráčali peši, vyhýbajúc sa vývratom a podmytým úsekom trate. V stanici Chrenovec voda zaplavila asi 300 metrov koľajiska. – Odtiaľ sa autom odviezol do Handlovej, aby z motorového vozíka zmapoval trať až do Hornej Štubne. Aj tu bola doprava prerušená pre zosuv svahu pri portáli Bralského tunela. Železničari ihneď začali s odstraňovaním škôd. V pondelok 16. augusta sa priamo na mieste katastrofy stretli Ing. Dušan Šefčík, námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku, Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Trnava, a Ing. Ľubomír Tkáč, riaditeľ RR ÚŽI Žilina, s ďalšími zainteresovanými zamestnancami, aby diskutovali o čo najrýchlejších a najúčinnějších opatreniach sprevádzkovanie trate. – Komisia skonštatovala, že pred začatím prevádzky je nutné vykonať opravné



Voda stekajúca zo staveniska severného obchvatu R1 pri Banskej Bystrici.

Foto: Ing. Vladimír DLHOPOLC



Podmytá trať na zastávke Turček. Foto: Marián GAJDOŠ



Pri Martine hrozilo poškodenie železničného násypu rozvodným Jordánom, prítokom Turca. Foto: Ing. Milan ALBERT

Hrozilo presakovanie a poškodenie násypu, železničná prevádzka bola obnovená nasledujúce ráno, – opisuje situáciu Ing. Ján Londa, vedúci AO Žilina.

práce. Silný prúd Handlovky, ale aj jej prítoky na piatich miestach podmyli trať medzi Handlovou a Prievidzou. Voda vyplavila štrkové lôžko, vážne narušila i železničný spodok. Na mnohých miestach je trať poškodená zosuvom pôdy, – sumarizuje Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Trnava. – Trať je potrebné očistiť od nánosov bahna a konárov, na dvoch úsekoch sa musí kompletne obnoviť približne 200 metrov železničného zvršku aj spodku, nanovo sa musí uložiť koľaj. V Chrenovci je potrebné okrem vyčistenia koľajiska i stanice obnoviť aj funkčnosť priepustu v km 9,81. Naším ľudom pomáhajú aj externé firmy so strojným vybavením, – informoval Ing. Ľubomír Kapusta, námestník riaditeľa RR ÚŽI Žilina. Na štvrtý deň od privalovej vody sa zistilo, že svah sa pohol aj v km 10,920 a došlo k asi 60- centimetrovému smerovému posunutiu koľaje a jej približne polmetrovému výškovému prepadu. V štádiu riešenia je preto aj spôsob sanácie zosunutého svahu.

Príbovce a Diviaky pod vodou

Prietrže mračien však páchali škody aj v iných lokalitách. Pohromu na rieke Turiec predznamenal nedelňajšie zaplavenie výhybiek v staniach Príbovce a Diviaky. V pondelok už veľká voda medzi týmito stanicami na viacerých miestach ohrozovala mostné objekty, na ktorých bola traťová rýchlosť obmedzená na 10 km/h. Večer po pol deviatej bola preventívne prerušená doprava medzi Martinom a Vrútkami. – Vybřežila sa aj riečka Jordán, prítok Turca. Privalová voda nedokázala pretiecť popod železničný mostík pri martinskej mestskej časti Priekopa a hľadala si inú cestu.

Horná Štubňa, Čremošné, Kremnica – podmytá trať

Vlaky znižovali rýchlosť aj medzi Hornou Štubňou a Kremnicou, na zastávke Turček, pretože voda tu tiež podmyla trať. V pondelok bola železničná prevádzka prerušená aj medzi stanicou Čremošné a odbočkou Dolná Štubňa. – Na trať v obojstrannom záreze sa zosunul svah, navyše koľaj podmyla voda. Dopravu obnovili zamestnanci RR ÚŽI Zvolen v spolupráci s dodávateľom stavby rýchlostnej cesty R3 realizujúcim obchvat Hornej Štubne. Podmytie trate súviselo práve s jej výstavbou, – vysvetľuje už Ing. Helena Budzová, vedúca AO Banská Bystrica. Aj medzi Banskou Bystricou a Šalkovou komplikovala jazdu vlakov výstavba ďalšej cesty R1, konkrétne budovanie severného obchvatu Banskej Bystrice. Došlo k zdvihnutiu hladiny vodného toku, ktorý ohrozoval železničnú prevádzku vymytím krídel na moste a podmytím trate. Aj tu sa musela zaviesť pomalá rýchlosť 10 km/h.

Napriek tomu, že na opätovnom sprejzdnení rôznych regionálnych tratí sa podieľalo viacero údržbárskych zložiek ŽSR zo zvolenského aj žilinského RR ÚŽI, predsa len ich zdobí spoločná črta. Všetkým železničiarom dotknutých obvodov patrí veľká vďaka za rozhodnutie, ochotu a drinu v boji s následkami záplav.

(balky, sch)



Dopravu medzi Čremošným a Dolnou Štubňou komplikovala voda zo stavby obchvatu Hornej Štubne.

Foto: Peter TOMAHOĞH



Trať Zlaté Moravce – Lužianky nevydržala ďalší nápor dažďa

V júlovom čísle Ž semaforu sme priniesli informáciu o zosuvoch na trati Zlaté Moravce – Lužianky. Ako sme uviedli, následky júnových výdatných dažďov boli s nasadením traťovákov z Levíc, pod technickým dozorom SMS ŽTS Úľany nad Žitavou, provizórny, takmer mesiac trvajúcimi prácami, v maximálnej miere odstránené a trať bola zabezpečená tak, aby vlaky mohli prechádzať obmedzenou rýchlosťou 10 km/h.

Keďže práce by mali v budúcnosti pokračovať aj realizáciou odborného geologického prieskumu a vypracovaním projektu na zabezpečenie trate voči zosuvom, bolo otázkou času, čo s týmto úsekom urobí ďalšia vlna nepriaznivého počasia. Ako sme sa dozvedeli z AO Zvolen, stačila jedna extrémna lokálna búrka, po ktorej bolo pri mimoriadnej prehliadke zistené, že v km 10,620 – 10,655 došlo k novému zosuvu cca 3 m pod predchádzajúcou provizórnou sanáciou. Trať je tak opätovne od 30. júla 2010 vylúčená z prevádzky.

Potvrdil sa predpoklad, že je potrebný odborný geologický prieskum celého



násypu a jeho podložia, účelom má byť zistenie hydrogeologických podmienok, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú stabilitu násypu. Nakoľko však na tejto trati nejde len o toto jedno miesto, ale o viac ako 10-kilometrový úsek, termín obnovenia trate je vzhľadom na finančnú náročnosť týchto prác zatiaľ neistý.

(dah)

Foto: AO Zvolen

Správnym a pohotovým rozhodnutím zabránili tragédii

Ak by tí, čo riadili železničnú dopravu na východe Slovenska, zaváhali a nevydali jasné príkazy, mohlo v utorok 17. 8. po ôsmej hodine dôjsť k tragédii. Keby rýchlik z Košíc smerujúci do Bratislavy nezastal v Richnave pred nánosmi hliny, kameňov a konárov, hrozilo by mu vykoľajenie.

V Richnave, na hlavnej trati Košice – Bratislava, sa po dažďoch opäť zosunula pôda a spôsobila v traťovom úseku Margecany – Krompachy vážne problémy na kolajniciach. Iba stopercentná spolupráca dispečerov a výpravcov na spomínanej trati zabránila nešťastiu, pretože vlak zastal až po vypnutí napätia v troleji.



Na fotografii sme zachytili Viliama Mižišina (vpravo), vedúceho SMÚ ŽTS TO Margecany, a Jaroslava Potočného (vľavo), vedúceho prevádzky, pri koordinovaní prác odstraňovania nánosov pôdy, konárov, bahna po zosuve pôdy v Richnave na trati Margecany – Krompachy.

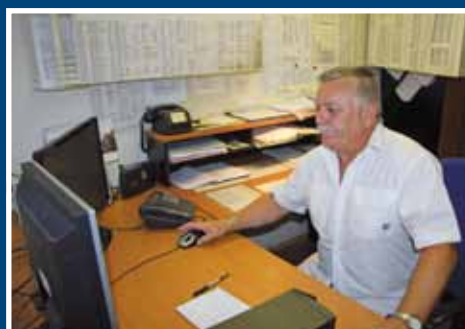
Foto: Ing. Marian MILČÁK

Ostal stáť iba niekoľko metrov pred kopou hliny. Traťováci z Margecian a Spišskej Novej Vsi počas dňa odstraňovali nánosy hliny a blata, aby tak sprejazdňali obidve traťové koľaje. Napoludnie sprevádzkovali koľaj číslo dva a podvečer bola zjazdná už aj koľaj jedna.



Iba niekoľko metrov zachránilo rýchlik z Košíc do Bratislavy pred vykoľajením.

Foto: Miroslava BRUTOVSKÁ



Kontrolný dispečer Dušan Tököly a vlakový dispečer Andrej Kmeť mali v utorok 17. 8. 2010 plné ruky práce. Sústavné vyzváňanie telefónov a riešenie skomplikovanej vlakovej dopravy po zosuve pôdy v Richnave im narobili poriadne starosti. Situáciu však zvládli veľmi dobre a pohotovým rozhodnutím zabránili najhoršiemu.

Foto: Vladimír SALZER

Jednou ranou viac múch...



Kompletná výmena pôvodného železničného priecestia si vyžiadala desaťdňovú nepretržitú cestnú výluku štátnej cesty I. triedy č. 51 medzi Kálnou nad Hronom a Lokom.

...aj tak by sa dalo definovať počínanie levických traťovákov v nedávnych dňoch. Železničné priecestie medzi Kálnou nad Hronom a Lokom prešlo v júli veľkou opravou. Počas desiatich dní tu zamestnanci SMÚ ŽTS TO Levice zdemontovali a vymenili starú gumo-kovovú priecestnú konštrukciu za novú s celogumovým povrchom typu STRAIL.

- Na bezpečné vykonanie všetkých prác bolo potrebné zabezpečiť súčasne niekoľko záležitostí, začal s vysvetľovaním priebehu prác vedúci SMÚ ŽTS TO Levice Ing. Dušan Inger. - Okrem iného i úplnú uzávierku štátnej cesty I. triedy č. 51 nepretržite počas desiatich dní. Po rozobratí starej priecestnej konštrukcie podľa stanoveného harmonogramu bol následne odstránený starý koľajový rošt, vybagrované štrkové lôžko a pripravené

miesto na uloženie novej konštrukcie. - Práce sa vykonávali podľa harmonogramu rozkazu o výluky. Na úseku trate Levice – Lok bola osobná doprava nahradená autobusovou dopravou. Vzhľadom na dĺžku výlukových časov sme počas trvania tejto výluky vykonávali okrem opravy priecestia aj súvislú výmenu koľajníc v dĺžke 500 m na úseku Levice – Kálna nad Hronom. V oboch medzistaničných úsekoch sme zároveň odstra-



Zamestnanci SMÚ ŽTS TO Levice pri montáži nového koľajového roštu priecestí.



A takto vyzerá železničné priecestie po odovzdaní do prevádzky.

ňovali defektoskopické chyby koľajníc zvaráním, dopĺňali štrkové lôžko s následnou úpravou do predpísaného profilu a strojne odstraňovali porast, aby sme čo najefektívnejšie využili výluky, dodal Ing. Dušan Inger. V súčasnosti je priecestie dané do užívania a niekoľkodňová cestná obchádzka je už minulosťou, čo teší nielen motoristov, ale i železničiarov.

Vladimír SALZER

Foto: autor a Ing. Dušan INGER

Súčasťou výmeny koľajníc bolo aj osadzovanie spojok na koľajnicový styk.



Výluky počas prác na výmene železničného priecestia využili levickí traťováci aj na súvislú výmenu koľajníc v dĺžke 500 m na úseku Levice – Kálna nad Hronom.

Nové provizórium odolalo ťarče žeriavu

Aktivity súvisiace s modernizáciou koridorovej trate vidieť už aj na ďalšom traťovom úseku – medzi stanicami Ladce a Beluša. V staniach sa upravujú zabezpečovacie zariadenia, na trati sa začalo s demoláciou niektorých objektov. Pri Ladcoch je už zlikvidovaný oceľový most s priamym pripevnením koľaje, ktorý bratislavskí mostári nahradili mostným provizóriom novej konštrukcie.

Na prefabrikované opory zabudované v 2. traťovej koľaji dosadla 4. augusta jedna z troch nových konštrukcií, ktoré vyrobil Mostný obvod Bratislava. – Posledné moderné komorové provizória boli vyrobené okolo roku 1973 pre zaťaženie vlakom „C“. Nové 15-metrové provizórium má silnejšiu konštrukciu pre maximálnu rýchlosť 50 km/h a spĺňa normovú požiadavku zaťažiteľnosti vlakom UIC-71. Tento normatívny model udáva ideálne hodnoty rovnomerne zaťaženej mostnej konštrukcie, s ktorými sa porovnávajú reálne namerané údaje. Používanie provizória odsúhlasil odbor infraštruktúry GR ŽSR s podmienkou, aby sa pri prvom osadení vykonala zaťažovacia skúška, – vysvetľuje Stanislav Beno, vedúci oddelenia prípra-



Ing. František Bahleda zo Žilinskej univerzity pozorne sleduje klesanie betónových opôr, podľa predpokladov je všetko v tolerancii

vy MO Bratislava. Skúšky sa chopili odborníci zo Stavebnej fakulty Žilinskej



Hotovo! –Nové mostné provizórium je uložené na požadovanom mieste, pripravené na statickú zaťažovaciu skúšku, – myslí si vedúci prác Ing. Ján Sládek (prvý zľava), vedúci prevádzky SMÚ MO Žilina.

univerzity. Okolo provizória rozmiestnili snímače na meranie statickej únosnosti a priehybu, ako zaťažovacie bremeno poslúžil 120-tonový koľajový žeriav EDK 750. Pol hodiny musela odolávať oceľová konštrukcia ťarče stroja, aby sa získali prvé výsledky. Tie nakoniec splnili očakávania. Nameraný priehyb konštrukcie zodpovedal numerickému modelu a mostné provizórium spĺňa podmienky bezpečnej železničnej prevádzky.

(balky), foto: autor

Teplo ani množstvo neodradilo traťovákov od výmeny podvalov pod Tatrami

Súčasnú údržbu tratí síce uľahčujú pracovné stroje, no traťováci sa aj tak musia spoliehať najmä na vlastnú silu. Inak to nebolo ani v júlových horúčavách pri zastávke Štrba počas súvislej výmeny tisícky podvalov. Čistenie štrkového lôžka však už vykonal stroj.



Čatu pod vedením majstra tratí Mariána Mátraya (vpravo) sme už nezastihli pri výmene podvalov, ale pri odsúvaní betónových panelov, aby umožnili prechod strojnej čističky popri nástupišti na zastávke Štrba.

Oblúk pri zastávke Štrba zažil rozsiahlejšiu rekonštrukciu ešte v roku 1990. Odtedy drevené podvaly napadla hniloba, oslabilo sa prichytenie upevňovadiel, čo spôsobovalo zmenu rozchodu koľaje a obmedzenie traťovej rýchlosti. Navyše, šrámy tu zanechal aj rušeň rýchlika, ktorý sa v povianočnom čase minulého

roka v tomto úseku vykoľajil kvôli technickej poruche podvozku. Na opravu koľajového lôžka boli zamestnanci SMÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves pripravení už začiatkom júna, výluky však stopli záplavy a k plánovanej výmene podvalov sa vrátili až 6. júla. Dažďovú vodu medzitým vystriedalo pražiacie slnko a na rozpálenej štreke pracovalo takmer 50 ľudí. – Postupne, podval za podvalom, za 6 dní vymenili ručne až tisíc podvalov. Štrkové lôžko 670-metrového úseku následne prečistila strojná čistička, ktorá zároveň znížila aj niveletu koľaje. Po konsolidácii a viacnásobnom podbití



Traťoví robotníci, zľava Ján Šoltis, Albin Koky, Pavol Erdziak, upravujú pred podbitím koľaje štrkové lôžko.

koľaje už tadiaľ vlaky premávajú traťovou rýchlosťou, – opisuje Ing. Miroslav Pitoňák, vedúci prevádzky SMÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves, podľa ktorého by sa na tomto oblúku s malým polomerom mala o rok zriadiť bezстыková koľaj. Nezaobíde sa to však bez použitia koľajových kotiev, ktoré zabránia vybočeniu koľaje. Či sa to stane realitou, ukáže až čas.

(balky), foto: autor

Polnočné rendezvous s geodetmi v tuneli

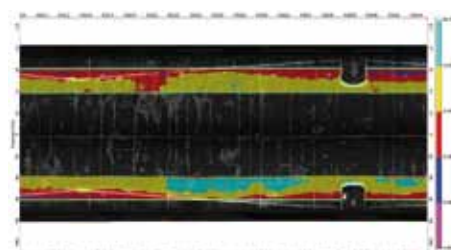
Mnohí z nás už o polnoci oddychujú v ríši snov, no práve v tom čase pri portáli Ťahanovského tunela začína pracovná šichta zamestnancom vrútockého pracoviska Strediska železničnej geodézie. Čo môžu sledovať počas tmavej noci v čierno-čiernom tuneli? Vo svetle lúčov sa na koľaji objavuje zvláštny vozík so skenerom, vďaka ktorému presne diagnostikujú priechodnosť tunela.

S Ing. Lubomírom Urbaníkom, vedúcim oddelenia mapovania SŽG, a jeho kolegami sa stretávame v netradičnom čase na ponurom mieste. Geodetom však strach nenaháňa a na práve vylúčenej 1. traťovej koľaji šikovne skladajú meračský vozík pre skener. – **Kontinuálne diagnostikuje tunelovú rúru a stav obmurovky tunela, ktoré nemožno zistiť obrysni- cou,** – predstavuje Ing. Urbaník systém GRP 5000. Veru, tunelári posúvaním obrysničky zistia len priechodný prierez, vzdialenosti od obmurovky zisťujú len pri určených tunelových pásoch. My po kalibrácii prístroja, nastavení staničenia

a náklonu koľaje vchádzame do tunelovej rúry. – **Vozík posúvame konštantnou rýchlosťou, hlava skenera s 310-stupňovým zorným poľom a s 50-timi otáčkami za sekundu skenuje meraný úsek po špirálach. Čím pomalšie kráčame, tým je špirála hustejšia a meranie kvalitnejšie. Zistíme nielen výčnelky či trhliny v obmurovke, ale zdokumentujeme aj mokré miesta v tuneli. Skener zachytí aj kvapku vody, letiacu muchu či netopiera,** – prezrádza Ing. Urbaník. Počas merania sa teda držíme neustále za skenerom, aby sme neskreslili parametre tunela. V polnočnom čase je intenzita dopravy slabá, takže kontinuita merania nepreruší ani žiadny vlak prechádzajúci po susednej koľaji. Na konci tunela sú už hodnoty uložené v integrovanom počítači, so skenerom sa teda vraciame naspäť. Prechádzku tunelom si ešte raz zopakujeme, tentoraz po druhej koľaji a rendezvous s geodetmi končí. Po analýze všetkých získaných údajov softvér vykreslí priečne profily tunela v ľubovoľných staničeniach a mapu priechodnosti s farebným rozlíšením vzdialeností stien tunela od obrysu vlaku. Skener sa však



Zamestnanci vrútockého pracoviska SŽG, zľava Ing. Janka Kubernátová, Peter Chabreček, Ing. Lubomír Urbaník pripravujú na meranie vozík so skenerom.



Výsledkom meraní je okrem vykresleného priečného rezu tunela aj mapa priechodnosti s farebnou škálou vzdialeností.



Zoskenovaní traťoví robotníci ukrytí vo výklenku tunela.

môže využiť aj na iné merania, napríklad na zobrazenie hrán nástupísk či objektov situovaných v blízkosti železničnej trate. (balky), foto: autor

Ing. Janka Kubernátová kontroluje prenos dát zo skenera do integrovaného počítača systému GRP 5000.



ANKETA

Kde ste prežili tohtoročnú letnú dovolenku?

Anna FARKAŠOVÁ
samostatná správna
zamestnankyňa, ŽST
Banská Bystrica



Aj tento rok som bola na dovolenke v Chorvátsku na Makarskej riviére. Aj keď je to už po štvrtýkrát, vždy ma vie nadchnúť krásna príroda, nádherné kamienkové pláže, čisté more. Tento rok sa mi zdalo, že pri Jadrane pribudli nudisti.

Ing. Michal KOLLÁR
námetník KRA0, ŽST
Banská Bystrica



Tohtoročnú letnú dovolenku som strávil v Turecku, v letovisku Side, v ktorom sa dá vynikajúco oddýchnuť. Pobyt sme si spríjemnili raftingom a jednodňovým výletom na známe travertínové jazierka Pamukkale. Je to zaujímavá krajina, kde sa dá veľa spoznávať i relaxovať pri mori.

Martin KAŠŠA
majster SMŮ ŽTS TO
Zvolen



Asi každý správny železničiar plánuje cestu na dovolenku vlakom. V mojom prípade to ostalo momentálne len pri plánovaní. V minulom roku sa nám narodil Kubko, takže sme sa z neho tešili všetci doma, a tohto roku, vzhľadom na jeho vek, máme rovnakú dovolenku. No budúci rok to už bude o inom.

Hľadali káblovú trasu, našli medveďa

Viac ako 15 rokov ležali ladom plastové ochranné rúrky na optické káble spájajúce Poprad s Kráľovou Lehotou. Zdá sa však, že vplyvom neustáleho rozmachu optických sietí a zvyšujúcich sa požiadaviek na kvalitu prenosových ciest budú konečne plniť svoje poslanie. Kábelári z RR ÚŽI Žilina už do nich zafukujú optokáble.

S perspektívou neskoršieho využitia sa v roku 1993 počas poklady metalického kábla medzi Popradom a Kráľovou Lehotou prikladali do vykopanej kynety aj dve ochranné rúrky určené na optokáble. O nekvalitnom prevedení týchto prvých chráničiek v sieti ŽSR sa teraz presvedčili kábelári z RR ÚŽI Žilina. Na 23-kilometrovom úseku medzi Štrbou a Kráľovou Lehotou sa v ostatných mesiacoch natrápili pri zafukovaní 24-vláknových optokáblov. – **V ideálnom prípade by na trase sta-**

čilo odkryť iba káblové šachty vzdialené od seba 4 kilometre. Prúd vzduchu zo zafukovacieho prístroja preniesie kábel aj do takejto vzdialenosti. Pri obhliadke trasy a následnej kalibrácii však bolo zistené, že rúrky nie sú na mnohých miestach pospájané, spojky netesnia a chráničky sú zatečené. Neostávalo nič iné, len v kamenitej pôde kopat desiatky montážnych jám a postupne odstraňovať poruchy, – hodnotí nelichotivý stav Štefan Barčík, vedúci SMÚ OZT KT Žilina. Veru, mužom v montérkach nebolo čo závidieť. V hornatom teréne kopali často-krát do metrovej hĺbky, každú chvíľu krompáče narážali na kamene, lopotenie sa s balvanmi by dalo zabrať aj trénovanému svalnáčovi. Na kábelárov však číhalo aj potenciálne nebezpečenstvo z hustého lesa. – Pri Východnej sa káblová trasa odkláňa od železničnej trate do lesa. Pri



Jediný zafukovací prístroj v ŽSR, pridelený SMÚ OZT KT Nové Zámky, obsluhuje návestní majster Tibor Szabó (vpravo), za ním mu asistuje kolega Jozef Csatay, vľavo sleduje prácu vedúci prevádzky Martin Štubendek, všetci z novozámockého pracoviska. Kábel pripravuje aj Jozef Beňo (druhý zľava) z SMÚ OZT KT Žilina.



Na jednej strane optokábel tlačí do chráničky zafukovačka, na druhej strane mu ťahajú zo šachty pomáhajú Juraj Danovský, Jozef Hnilický, Viliam Hančík (zľava), návestní majstri z SMÚ OZT KT Žilina.



jej hľadaní sa chlapi pohybovali po lesnej cestičke, no onedlho zistili, že tam nie sú sami. Oproti nim kráčal medveď. Muži nemali o riskantné stretnutie s chlpáčom záujem a radšej zutekali do áut, – opisuje zážitok vedúci žilinských kábelárov. Verí, že pri následnom zváraní čiastkových dĺžok optokáblov ich už maco neprekvapí.

(balky), foto: autor

V strede stojaci Branislav Dubovský lokalizuje miesto poruchy chráničky pomocou hľadačky káblov, keďže plastové rúrky sú uložené vedľa metalického kábla. Zľava ho sleduje Jozef Hnilický s kosačkou, sprava Marián Zubaj, všetci návestní majstri SMÚ OZT KT Žilina.

Cestovali ste za oddychom vlakom?

Katarína KRUPČOVÁ
technička SMS ŽTS
Správa budov Žilina



Mojou obľúbenou destináciou je Bulharsko, nevynechala som ho ani tento rok. S osvedčenou skupinou ľudí sme vyše 26 hodín cestovali lôžkovým vozňom až do Burgasu, odkiaľ sme sa presunuli do Pomoria. Romantické zážitky striedala akčnosť aj zábava. Cestou späť sme meškali 14 hodín, pretože aj Bulharom búrky zaplavujú trate.

Jozef CHUDÝ
vodič koľajových
vozidiel
SMÚ ŽTS MDS Žilina



So spolupracovníkmi som dovolenkoval v gréckom letovisku Nei Pori. Využili sme ponuku ZSŽ a do Thessaloník sme cestovali vlakom, ďalej nás viezol bus. Strasti z cesty, ktorá vďaka 15-hodinovému meškaniu trvala takmer 2 dni, vynahradilo výborné počasie a ústretový prístup domácich. Nešťakovali, pochopili, že žijú najmä z cestovného ruchu.

Jozef BEDNÁR
výpravca, ŽST Gaň



Vždy, keď je možnosť, uprednostňujem pri ceste na dovolenku železnicu. Tohto roku v júli sme zatiaľ boli len v Prievidzi a Bojniciach, kde sme si prezreli zámok a ZOO. V auguste plánujeme niekoľkodňový výlet do Ríma, obzrieť si svetonámne pamiatky. Samozrejme, že sa budeme prepravovať výlučne vlakom.

ÚIVP radí

Zrážka vlaku

Komentár k článku 32 a 47 predpisu ŽSR Z 17 (D 17)
Nehody a mimoriadne udalosti

Predpis ŽSR Z 17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti vo svojom článku 47 popisuje nehodu „Zrážka vlaku“ ako náraz vlaku na ďalší vlak, náraz vlaku na železničné vozidlo alebo náraz železničného vozidla na vlak, resp. náraz vlaku do pevných objektov na železničnej dráhe za podmienky, že došlo pri nich minimálne k väčšej škode.

V článku 32 toho istého predpisu sa okrem iného uvádza kategorizovanie nehôd s tým, že incidenty sa kategorizujú podľa prvej príčiny. Ak pri incidente vznikne následok, ohlasuje sa a kategorizuje sa podľa následkov ako vážna, resp. menšia nehoda.

Zrážky vlaku sa bez ohľadu na následky kategorizujú vždy ako zrážky.

Toľko teória a teraz možná prax.

Do nomenovanej železničnej stanice vchádzal osobný vlak, ktorý mal v tejto stanici určený pravidelný vchod na obsadenú koľaj (obr. 1). Vodičovi tohto vlaku sa ale podarilo s týmto vchádzajúcim vlakom zastaviť tak, že sa dotkol prednými

naráznikmi vlaku stojaceho na staničnej koľaji, teda došlo k fyzickému kontaktu, ale vzhľadom na to, že išlo zo strany vodiča vchádzajúceho vlaku o účel, nešlo k žiadnej škode (obr. 2).

Otázka: Je výsledok tejto dopravnej situácie považovaný za nehodu „Zrážka vlaku“ alebo nie?


Os 6618 ZSSK						
	1	2	3	5	6	7
Poltár		B				17 51
Breznička		B	4	59	1	18 00
Lučenec		0●	2	18 19		
Spolu ...			24 ^h	+	3 ^h	= 28 min

● = pravidelný vchod na obsadenú koľaj



Os 6618 ZSSK						
	1	2	3	5	6	7
Poltár		B				17 51
Breznička		B	4	59	1	18 00
Lučenec		0●	2	18 19		
Spolu ...			24 ^h	+	3 ^h	= 28 min

● = pravidelný vchod na obsadenú koľaj



Po odborných konzultáciách s garantom predpisu ŽSR Z 17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti možno konštatovať, že p o p í s a n á dopravná si-

tuácia nebude považovaná za „Zrážka vlaku“, pretože pre túto kategóriu sú definované podmienky článkom 47 - t.j. musí vzniknúť škoda minimálne 2 660 €. Článok 32 uvedeného predpisu nepojednáva o následkoch, ale o kategorizácii nehôd, preto ak pri zrážke dôjde napríklad k požiaru dráhového vozidla, tak to nebude nehoda „Požiar železničného vozidla“ (aj keď následky budú väčšie), ale zrážka. Ak pri zrážke dôjde k usmrteniu osoby, potom táto situácia taktiež nebude kategorizovaná ako nehoda A5 „Úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidla“, ale ako nehoda „Zrážka vlaku“.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

Železničné telekomunikácie neustále skvalitňujú svoje služby

SIP Strečno poskytuje okrem regeneračných pobytov pre železničiarov aj priestory na pracovné porady. Túto možnosť využili aj inžinieri a špecialisti zo šiestich pobočiek Železničných telekomunikácií, aby zhodnotili a navzájom sa detailnejšie oboznámili, čo sa za ostatné mesiace podarilo implementovať v oblasti elektronických komunikačných sietí.



Vedúci oddelení Úseku prevádzky elektronických komunikačných sietí prezentovali riadiacim zamestnancom pobočiek novinky, ktoré sa investičnými akciami v ostatných mesiacoch odovzdali do prevádzky. Stanislav Hasiček, vedúci oddelenia hlasovej služby, spomenul vyskladnenie digitálnych ústrední z nerealizovanej stavby MOTIS 2 a ich montáž v Piešťanoch, Novom Meste nad Váhom a Spišskej Novej Vsi, ktoré rozšírili prevádzkovanú skupinu ústrední Alcatel. Vrátil sa aj k vyriešeniu havarijného stavu košickej ústredne, kde reálne

hrozilo prerušenie spojenia 1 600 užívateľom a ďalším 500 telefónnym účastníkom z okolitých ústrední. V tomto roku sa už menila ústredňa v Nitre, najnovšie sa dočkali zmeny aj zákazníci pripojení v Seredi a Leopoldove. Vedúca oddelenia transportnej siete Ing. Samar Paulická sa vo svojom príspevku venovala transportnej sieti pre hlasové a dátové služby. Jej prevádzka je zálohovaná prípadným presmerovaním v Križovanoch a Lemešanoch na prenajaté optické vlákna od Slovenskej elektrizačnej prenosovej sústavy, ktoré ZSR využíva aj na pripojenie nedo-

stupnej žilinskej oblasti. Rozširovanie transportnej siete je veľmi závislé od výstavby optickej siete ŽSR. Nové optokáble v lokalite Dunajská Streda, Komárno alebo Poprad umožnia zrušenie prenájmov od externých operátorov a ušetria ŽSR nemalé financie. Ivan Švitler, vedúci oddelenia dátovej služby, sa venoval napojeniu severnej vetvy dátovej siete na existujúcu sieť, priblížil realizáciu jednotlivých lokalít a dopĺňanie technológie v exponovaných lokalitách. Výhodou dátovej siete je aj nadstavba v podobe virtuálnych sietí ponúkaných zákazníkom, ktorí pracujú oddelene a navzájom sa neovplyvňujú. Pri obmedzenom počte optických vlákien sa vo vyťažovaných lokalitách prenosová kapacita zvyšuje nasadzovaním nových prenosových WDM systémov s vlnovo deleným multiplexom. V nich sú jednotlivé prenosové kanály od seba oddelené a vysielajú sa v rôznej vlnovej dĺžke. Rozširovanie WDM systémov si síce vyžaduje finančné prostriedky, no zároveň zaručuje aj ďalší rozvoj železníc.

(balky)

Náčelníka odvolali za zvesenie červenej hviezdy zo stanice

Deň 21. august 1968 bol neočakávaným zlomom vo vývoji celej spoločnosti a nebolo ľahké zaujať k tomu jasné stanovisko. Svedčia o tom aj dobové zápisy z pamätných kníh.

Ešte aj dnes slúži veľa železničiarov, ktorí zažili august 1968, jeho hodnotenie v období

„normalizácie“, ako aj jeho súčasné hodnotenie.

Zverejnené texty sú autentickými opismi z pamätných kníh, bez akýchkoľvek úprav a zmien.

všetkých zamestnancov ako aj občanov. Augustové udalosti ostaniú nám navždy v pamäti.“

Trnovec nad Váhom

„V noci dňa 21.8.1968 boli sme zbudení do služby a oboznámení sme boli, že do našej vlasti vstúpili okupačné armády Varšavskej zmluvy, aby pod kepienkou potlačenia kontrarevolúcie okupovali našu vlasť. Počas noci celá doprava ochromela a očakávali sme ďalšie udalosti. Príkazy z vrchnosti neprichádzali a tak sme sa riadili rozhlasom, ktorý v týchto rušných časoch ozaj úprimne nás informoval a viedol celý národ. Odstránené boli informačné tabule a sledovali sme ďalší vývin udalostí, ktoré sa bohužiaľ až do konca roku nezmenili. Prakticky sme očakávali, jak tomu každý hovoril normalizáciu. Doposiaľ sme sa neznormlizovali. Toto bol v tomto roku jak po stránke železničnej tak po stránke osobnej aj politickej najťažší bod nášho života. Zamestnanci celej stanice tieto udalosti veľmi ťažko znášali a so slzami v očiach.“

Humenné

„Naveky nám ostane v pamäti 21. august 1968. Tohto dňa v noci vstúpili na naše územie vojská piatich štátov Varšavskej zmluvy a obsadili celé územie ČSSR. Odviezli do Moskvy popredných politických i štátnych činiteľov na čele so s. Dubčekom a s. Černikom. Vraj je u nás kontrarevolúcia. Nastalo u nás bezvládie a jediným reprezentantom ostal iba prezident republiky s. Svoboda.“

V tom čase bol do Prahy zvolaný XIV. sjažd KSČ. Konal sa v ilegality a bol zvolený nový ÚV KSČ, ktorý sa ujal vedenia strany, ovšem ilegálne.

Medzitým prezident republiky požiadal vedúcich činiteľov KSSS o jednanie. Uskutočnilo sa v Moskve za prítomnosti našich činiteľov, ktorí boli odvezení do Moskvy. Bola prijatá Moskovská dohoda, ktorá nebola úplne zverejnená a vrátili sa domov všetci politici i štátnici, ktorí boli intervanovaní v Moskve.

V čase od 26.-28.8.1968 konal sa slovenský sjažd KSS na ktorom sa zúčastnil i náčelník stanice. Sjažd bol najprv v Dimitrovke ilegálne, ale od 27.8.1968 už sa konal v Bratislave legálne. Sjažd prebiehal v búrlivom prostredí a zúčastnil sa na ňom i s. dr. Husák, ktorý prišiel taktiež z Moskvy. Sjažd prijal závažné uznesenia na normalizáciu pomerov u nás a bol zvolený nový ÚV KSS. XIV. sjažd bol de facto prehlásený za neplatný, lebo na ňom nebola zastúpená slovenská reprezentácia. Má byť zvolaný nový XIV. sjažd a termín bude určený dodatočne.

Naše mesto bolo obsadené vojskami SSSR. Okrem mesta bola obsadená i naša stanica, avšak vojská SSSR sa do výkonu našej služby nemiešali. Naši pracovníci sa zachovali veľmi dobre. Pracovali bez ťažav, avšak živo sa zaujímali o vývoj politickej situácie, ktorú sme im denne vysvetľovali a viedli ich k zachovaniu pokoja, čo sa nám podarilo.

Vláda podpísala zmluvu o dočasnou umiestnení vojsk SSSR na našom území a časť vojsk Varšavskej zmluvy sa vrátila späť do svojich krajín.“

Trebišov, 1970

„Na základe uznesenia pléna ÚV KSČ v jarných mesiacoch sa prevádzali sa pohovory s členmi strany vzhľadom na udalosti v r. 1968 pre očistu strany, pričom aj v žst. Trebišov došlo v niekoľkých prípadoch k vylúčeniu členov z členstva v strane a to: Š.O., B.O., F.M. a náčelník stanice P.J., ktorý aktívne sa zúčastnil v auguste 1968 akcií pri písaní hesiel protisovietsky zameraných a nabádal aj iných zamestnancov k tomu, pri čom dal zobrať aj hviezdu nad vchodom do dopravnej kancelárie. Pre túto činnosť bol pozbavený aj funkcie náčelníka stanice a preložený k inej stanici na nižšiu funkciu.“

Východná, 1968

„V noci z 20. na 21. 8 1968 došli do našej republiky vojská Varšavskej dohody. Vzhľadom na rôzne nesprávne informácie zdelováciami prostriedkami, som zaujal vyčkávacie stanovisko vzhľadom na dojasnenie tejto udalosti. Keďže som sám došiel k uzáveru, že tieto správy sú neopodstatnené, viedol som svoj pridelený personál k pracovnej disciplíne, čo sa mi aj podarilo.“

Zemianske Kostolany

„V noci z 20. na 21. augusta došlo k obsadeniu nášho štátu cudzími vojskami Varšavskej zmluvy. Táto skutočnosť spôsobila jednak v doprave, jednak vo verejnom a i politickom živote mnoho nedostatkov a škôd.“

Zlaté Moravce

„Augustové udalosti zasiahli oblasť Zlaté Moravce tým, že do mesta dňa 21.8. 1968 vstúpili maďarské vojenské jednotky. Tieto sa ubytovali v blízkosti obce Hosťovce na okraji lesa. Odkiaľ viackrát denne dochádzala motorizovaná hliadka. Oblasť Zlatých Moraviec opustili 10. septembra 1968. Počas ich pobytu nedošlo k žiadnemu nedorozumeniu, ba ani výtržnostiam. Obyvateľstvo jak mesta, tak i blízkeho okolia ako aj pracovníci žel. stanice Zlaté Moravce zachovali klud a rozvahy. Úlohy sa plnili podľa pokynov legálnej Československej vlády a ÚV KSČ.“

Zohor

„Zamestnanci žel. stanice aj po príchode vojsk Červenej armády sa zachovali rozvážne a aj keď by sa dalo predpokladať zničenie disciplíny, nestalo sa tak u našich zamestnancov. Práve naopak. Disciplína sa upevnila. Zamestnanci vykonávali presne a bez reptania. Pri odchode vojsk z našej oblasti, zamestnanci vynaložili veľa úsilia, aby boli transporty, ktoré nakladali v Zohore včas a správne pristavené. Rýchlosť, s ktorou boli transporty pristavené prekvapila aj najvyšších dôstojníkov ČA a tiež vyslovili svoje uznanie a obdiv.“

Tesárske Mlyňany

„Dňa 21.8.1968 o 3.40 hod. uskutočnil sa v tunajšej obci vpád vojsk Varšavskej zmluvy a na území ČSSR.“

Obyvatelia boli veľmi prekvapení avšak zachovali klud a rozvahy. Tento čin ani najmenej nikto neočakával, nerobil vojskám žiadnu protivieň a preto počas celého pobytu týchto vojsk nedošlo k žiadnym incidentom medzi vojskom a civilným obyvateľstvom.“

Tomášovce

„Dňa 21.8. 1968 o 3.00 hod. ráno bol výpravcom D.S. budený náč. stanice M.M. na základe zprávy prev. dispečera, že cudzie vojská piatich štátov varšavskej zmluvy od 23.00 hod vstupujú a obsadzujú našu vlasť. Zpráva, ktorá

sa hlboko dotkla každého zamestnanca stanice. Neuveriteľné, nakoľko nikto nemohol predpokladať, že štáty, ktoré mali byť podľa slov najlepšimi priateľmi nášho ľudu, prišli k nám na tankoch, obrnených vozidlách s delami a lietadlami v nočnej dobe, keď náš ľud spokojne spal a keď k takému zásahu nikto nežiadal.“

Začali sa tým činom množiť škody na hodnotách štátu, padli prvé obeť, nastal veľký smútok našich bratských národov, Čechov a Slovákov. Národy tejto vlasti sa zomkli v jeden celok, čo nemá obdoby v dejinách ľudstva. Vyvesili obrázky svojich milovaných vodcov, prezidenta republiky arm. generála Ľudvíka Svobodu, vedúceho tajomníka ÚV KSČ s. Alexandra Dubčeka. Štátne zástavy v celej vlasti boli vyvesené na pol žrd' na znak smútku. Nádeje nášho ľudu na voľnejší, demokratický socializmus začali byť ohrozené.“

Všetci zamestnanci tejto stanice i pridelené vyhýbne Podrečany v počte 31, zaujali k udalosti jednotný postoj tak, ako všetkých 14 miliónov ľudí našej vlasti. Nikto sa nepostavil kladne k tejto smutnej udalosti pre našu vlasť.“

Topoľčany

„V noci z 20/21.8.1968 obsadili vojská Varšavskej zmluvy našu republiku. Naš okres i naše mesto bolo obsadené maďarskými vojskami. Spontánny nesúhlas s obsadením vyjadrili obyvatelia mesta pomalovaním stien domov a ciest rôznymi heslami, zameranými proti vstupu spomenutých vojsk. V neistom a nervóznom prostredí pracovali však naši zamestnanci o to uvedomejšie a nezapríčinili žiadnu nehodu ani zmlatok.“

Veľké Leváre

„V nočných hodinách našu republiku obsadili vojská Varšavskej zmluvy. Obmedzená bola i železničná doprava. Pri týchto augustových udalostiach prichádza o život niekoľko mladých ľudí našej vlasti. Našu republiku v tejto dobe opúšťa mnoho nadaných ľudí a odchádzajú do cudziny. Občania našej republiky sú za vládu L. Svobodu.“

Veľký Horeš

„Dňa 21. augusta 1968 došlo k obsadeniu našej vlasti armádami paktu Varšavskej zmluvy a to SSSR, MDR, NDR, Poľska a Bulharska. Táto udalosť zanechala stopy aj v našej práci. I keď nedošlo k žiadnym ťažavám, predsa celá práca našej stanice ako aj život v Československu bola ohrozená a vznikli značné finančné škody v celej republike. Tieto udalosti vyviedli nás z konceptu našej práce i života. Naša stanica ako aj naša obec sice okupovaná nebola avšak 1. septembra asi 40 vojakov Ruskej armády obsadilo aj našu stanicu. Pri augustových udalostiach došlo aj k poškodeniu našej budovy a to násilným odstránením nápisov a hesiel ako aj hviezd, čo bolo nariadené rozborovým rozkazom. Iste to zapôsobilo aj na morálku, disciplínu pracujúcich a bolo to na nás všetkých dostať sa do budovateľskej práce späť

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.

dokončenie z minulého čísla

Slovenské železnice

Názov dráh Slovenského štátu „Slovenské železnice“ bol ustanovený výnosom č. j. 12.289-I/3-1939 Ministerstva dopravy a verejných prác z 22. 3. 1939.

K zásadnejšej reforme správy Slovenských železníc došlo vládnym nariadením 35/1940 Sl. z. zo 14. 2. 1940 o zrušení riaditeľstva slovenských železníc, s tým, že jeho pôsobnosť prechádza na MDVP. Tým bolo usporiadenie železníc vojnovej Slovenskej republiky dokončené.

V dôsledku udalostí druhej svetovej vojny bol vykonaný tiež rozhodný krok v prípade usporiadania záležitosti územne beznádejne rozdrobenej, avšak stále ešte privátnej Košicko-bohumínskej železnice (KBŽ). Stalo sa tak dohodou medzi Slovenskou republikou, Nemeckou ríšou a Maďarským kráľovstvom uzavretou dňa 15. 11. 1940 v Berlíne. Akt bol zverejnený Vyhláškou ministra zahraničných vecí č. 187 Sl. z. zo dňa 25. 8. 1941. Podľa dohovoru kapitálová účasť bývalej ČSR prechádza z 25% na Nemeckú ríšu, 69,625% na Slovenskú republiku a 5,375% na Maďarské kráľovstvo. Touto dohodou prešlo na zúčastnené štáty vlastníctvo pozemkov a zariadení KBŽ ležiacich na území štátu, ako i s tým súvisiace práva a farchy. Podľa zákona č. 52 z 13. 5. 1943 o poštátnení tuzemského úseku KBŽ a o likvidácii účastinnej spoločnosti „Košicko-bohumínska dráha“ priznala sa výsledkom dohovoru vnútroštátna účinnosť. KBŽ podľa tohto zákona bolo treba považovať za zaniknutú bez likvidácie dňom 20. 8. 1941.

Poverenie SNR pre železnice

Zárodkom povojnového usporiadania slovenskej železničnej správy sa stalo ešte počas Slovenského národného povstania

nariadenie č. 3 povstaleckej Slovenskej národnej rady (SNR) z 1. 9. 1944, ktoré v § 1 zriaďuje o. i. aj Poverenie SNR pre dopravu a verejné práce. Táto skutočnosť bola potvrdená nariadením

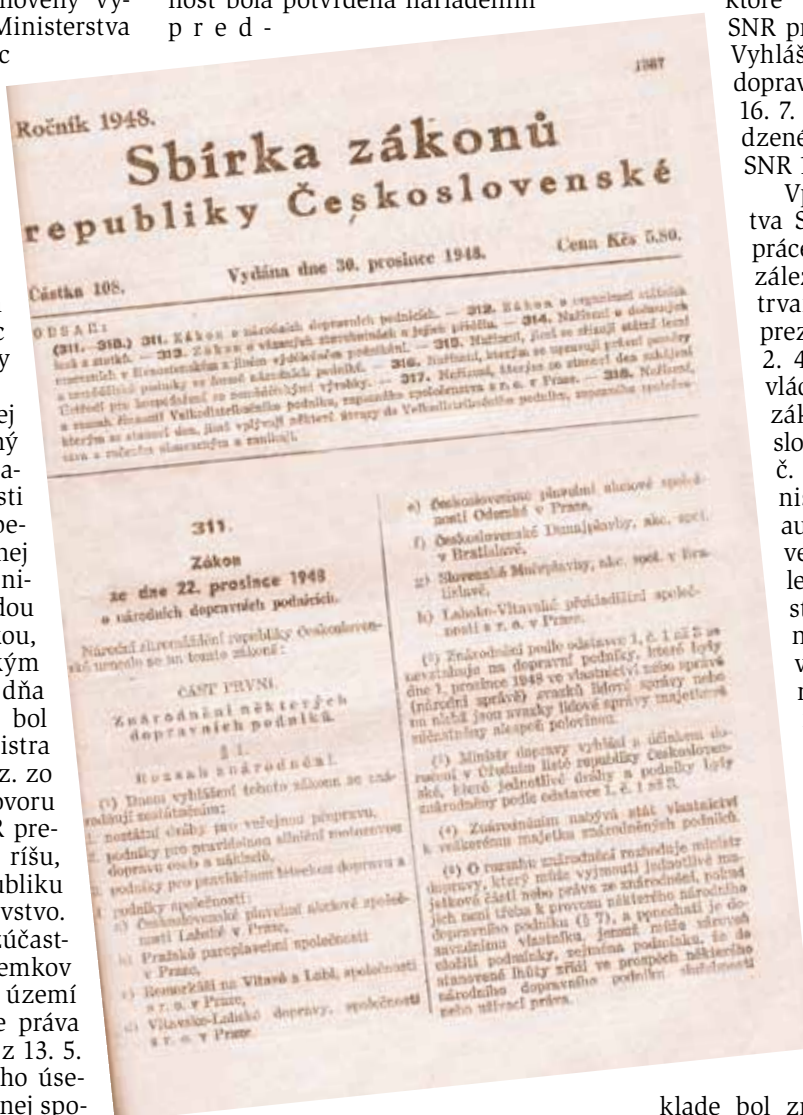
vo dňom označení. Nariadením SNR zo dňa 3. 7. 1945 č. 13 o zriadení riaditeľstiev štátnych železníc boli ustanovené riaditeľstvá v Bratislave a v Košiciach, ktoré podliehali Povereniu SNR pre dopravu a verejné práce. Vyhláškou Poverenia SNR pre dopravu a verejné práce zo dňa 16. 7. 1945 boli prechodne vymedzené ich obvody (Úradný list SNR 1945, č. predpisu 144).

Vplyv slovenského Poverenia SNR pre dopravu a verejné práce na slovenské železničné záležitosti však nemal mať dlhé trvanie. Ústavným dekrétom prezidenta republiky zo dňa 2. 4. 1945 o novej organizácii vlády a ministerstiev (Sbírka zákonů a nařízení státu československého 1/1945 z 4. 4. 1945, č. 1) bolo zriadené o. i. aj ministerstvo dopravy ČSR. Jeho autorita v oblasti správy slovenských železničných záležitostí od toho okamihu stále narastala (hoci ústavný zákon č. 47, zmocňujúci vládu ČSR upravovať svojím nariadením pôsobnosť ministerstiev, povereníctiev aj iných orgánov štátnej správy, zriaďovať a rušiť ich bol prijatý až dňa 18. 5. 1950).

Československé železnice, národný podnik

Na právne postavenie železníc mal zásadnejší vplyv až zákon zo dňa 22. 12. 1948 č. 311 o národných dopravných podnikoch. Na jeho základe bol zriadený podnik „Československé železnice, národný podnik“ so sídlom v Prahe (tento názov bol neskôr zákonom č. 148 z 25. 10. 1950 zmenený na „Československé štátne železnice, n. p.“). Do tohto podniku boli začlenené aj všetky neštátne železnice pre verejnú dopravu, keďže tieto boli predmetnou právnou normou znárodnené. Až týmto nariadením bol zrušený zákon č. 16 r. z. zo dňa 19. 1. 1896 o zriadení

sedníctva SNR zo dňa 21. 2. 1945 o zriadení ústredných úradov, uverejneným v Sbíerke nariadení SNR 1/1945 zo dňa 10. 3. 1945, ktoré pre tento rezort nakrátko stanovilo názov „Poverenie SNR pre železnice“, avšak už nariadením predsedníctva SNR zo dňa 7. 4. 1945 o zriadení ústredných úradov (Sbírka nariadení SNR 4/1945 zo dňa 12. 4. 1945, č. 27) sa vrátilo k pô-



československých železníc 1918 – 1993 (2. časť)

Ministerstva železníc a o vydaní nového organizačného štatútu pre štátnu železničnú správu, zákon zo dňa 13. 5. 1943 č. 52 Sl. z. o poštátnení tuzemského úseku KBŽ a o likvidácii úč. spol. Košicko-bohumínska dráha, ako aj nariadenie SNR z 3. 7. 1945 č. 72 o zriadení riaditeľstiev štátnych železníc Bratislava a Košice.

Následne bol vládnym nariadením č. 123 zo dňa 10. 5. 1949 Sb. z. vydaný organizačný štatút novozriadeného dopravného podniku. Jeho ústredná správa náležala ústrednému riaditeľstvu v Prahe. Zaujímavosťou bolo ustanovenie, že správa podniku v oblasti Slovenska, pokiaľ nebude vykonávaná priamo ústredným riaditeľstvom, náleží oblastnému riaditeľstvu v Bratislave. Správu malo viesť menom ústrednej podnikovej správy poverenie, a to až na ďalšie podľa dovtedajších kompetenčných predpisov. Košické riaditeľstvo sa stalo podriadenou expozitúrou bratislavského Oblastného riaditeľstva ČSD, n. p.

Právna subjektivita ČSD, n. p. však netrvala dlho. Už roku 1952 uzrelo svetlo sveta vládne nariadenie č. 33 Sb. z. zo dňa 29. 7. o zriadení Ministerstva železníc a o reorganizácii železníc. Československé štátne železnice sa týmto nariadením zrušili bez likvidácie, nimi spravovaný majetok prešiel do správy novozriade-

ného ministerstva (ktoré však malo takisto veľmi krátky život, pretože bolo vládnym nariadením č. 77 Sb. z. z 11. 9. 1953 opätovne zlúčené s Ministerstvom dopravy). Pre dobovú realitu je zaiste významným ustanovenie nariadenia, podľa ktorého z majetku spravovaného ministerstvom nemožno žiadať ani dosiahnuť uspokojenie pohľadávok proti štátu. Nariadenie nadobudlo účinnosť dňa 1. 8. 1952. Prevádzková správa železníc bola v tomto období (ku dňu 29. 9. 1952) zásadne zmenená - bolo vytvorených 6 samostatných dráh, hospodáriacich podľa rozpočtu (tzv. chozrasčotu).

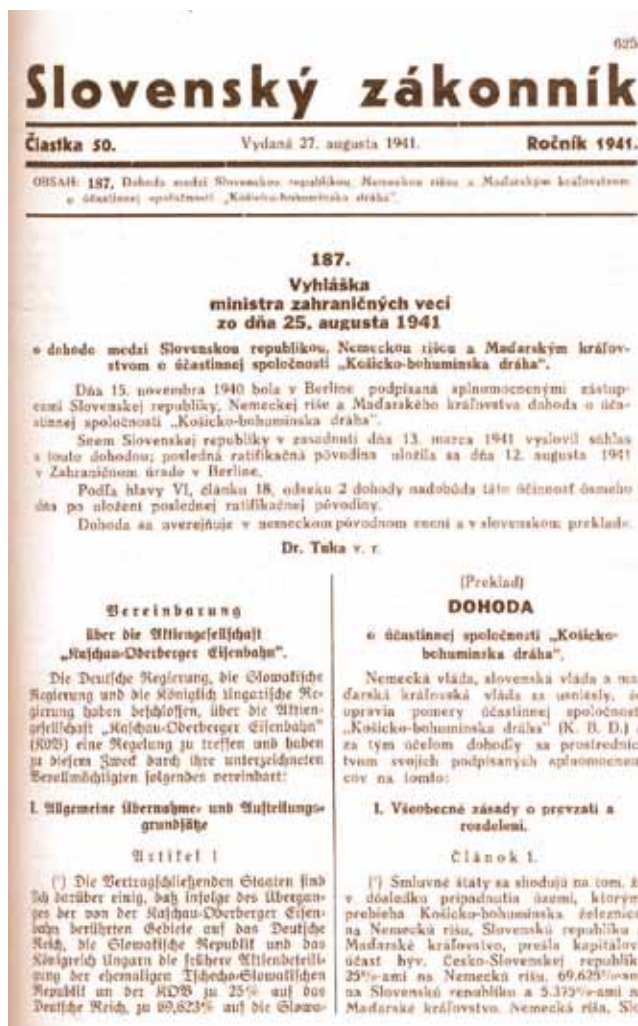
Bratislavská dráha a Košická dráha, Východná dráha

Na Slovensku tak vznikla Bratislavská dráha a Košická dráha. Toto

u s p o r i a d a n i e

fungovalo až do 1. 5. 1963, keď ho vystriedala nová organizácia riadenia prevádzkovej práce so 4 správami dráh (na Slovensku Východná dráha) a im podriadenými prevádzkovými oddielmi (na Slovensku PO Bratislava, Zvolen a Košice).

V období rokov 1963 - 1988 sa so železnicami na Slovensku v podstate nič zásadnejšieho nedialo, s výnimkou menších úprav obvodu Východnej dráhy v dôsledku federálneho usporiadania štátu podľa ústavného zákona z 27. 10. 1968 č. 143 Zb. z. Pomerne často sa však menila pôsobnosť ministerstva zodpovedného za dopravu - v roku 1960 sa zlúčilo s Ministerstvom spojov do Ministerstva dopravy a spojov (101/1960 Zb. z.), v roku 1963 bola z neho vyčlenená



Ústredná správa spojov (3/1963 Zb. z.), v roku 1968 vzniklo nakrátko MDPT SSR (51/1968 Zb. z.), v roku 1970 boli však zriadené Federálne ministerstvo dopravy a Federálne ministerstvo spojov (38/1970 Zb. z.), ktoré sa v roku 1988 (8/1988 Zb. z.) zlúčilo do jedného Federálneho ministerstva dopravy a spojov, aby sa v roku 1990 opätovne rozdelili (13/1990 Zb. z.).

Československé štátne dráhy

K oddeleniu štátnej a podnikovej správy štátnych železníc došlo napokon až zákonom z 21. 6. 1989 č. 68 o organizácii Československé štátne dráhy, š. o. Zákon upravil vznik, postavenie, právne pomery, činnosť, vnútorné členenie a hospodárenie štátnej organizácie Československé štátne dráhy. V nej splynuli dovtedajšie výrobné-hospodárske jednotky ČSD, Železničné priemyslové opravárstvo, Jedálne a lôžkové vozne, Výskumný ústav železníc, ČSD - Správa domového majetku v Prahe a Mechanizácia traťového hospodárstva Praha a Vrútky. Táto organizácia napokon vytrvala až do rozdelenia republiky 1. 1. 1993 (s drobnou úpravou v podobe spoločky z slove „Česko-slovenské“, dôsledkom zákona o zmene názvu štátu „Československá socialistická republika“ na „Česko-slovenská federatívna republika“ 81/1990 Zb. z.).

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.

Zosuv pôdy ohrozil prevádzku i v Piali

Nepříjemnosti kvôli zosuvu pôdy museli okamžite riešiť začiatkom júna aj na úseku medzi železničnou stanicou Beša a výhybnou Pial.



Zosuv pôdy ohrozil bezpečnosť prevádzky i na úseku medzi stanicou Beša a výhybnou Pial.

Konkrétne išlo o demontáž opakovacej svetelnej predzvesti OPrS vchodového návěstidla výhybne Pial. Dôsledkom toho boli obmedzené funkcie kmeňovej predzvesti a vzhľadom na nedostatočnú viditeľnosť vchodového návěstidla bola prechodne upravená traťová rýchlosť na 30 km/h. Tento stav spôsoboval problémy rušňovodičom pri jazde vlakov, pretože ide o úsek s najvyšším bodom stúpania. Keďže s opravou zosuvu sa v tomto roku nepočíta, jediným riešením bolo premiestnenie predzvesti o pár metrov ďalej od zosuvu.

V súčasnosti je už opakovacia predzvešť aktivovaná, čím je zabezpečená činnosť všetkých návěstidiel a zrušené aj obmedzenie traťovej rýchlosti.

Anton ANDRÁŠEK, foto: autor

Zvolenská osobná stanica si pripomína 15. výročie elektrifikácie

Keď sa nám elektrifikovaná osobná železničná stanica vo Zvolene zdá samozrejmosťou a myslíme si, že je to tak od nepamäti, pravdou je, že prvý elektrický vlak do Zvolena prišiel 29. augusta 1995 zo smeru od Hronskej Dúbravy.

Skôr, ako došlo k tejto významnej udalosti, v júni toho istého roka aktivovali na



Osobná železničná stanica vo Zvolene si 29. augusta pripomína 15. výročie príchodu prvého elektrického vlaku do stanice.

osobnej stanici nové reléové staničné zabezpečovacie zariadenie typu AŽD 71 a v príslušných medzistaničných úsekoch nové traťové a priecestné zabezpečovacie zariadenie.

(al)

Nové ramená púšťajú vlaky do Komjatíc

Stanice v sieti ŽSR, do ktorých jazdy vlakov strážia historické dvojramenné mechanické návěstidlá, môžete spočítať na prstoch jednej ruky.



Medzi ne patrí aj stanica Komjatice, kde ako sa zdá, zastarané mechaniky nehodlajú ustúpiť svetelným návěstidlám a navyše budú funkčné ešte niekoľko rokov. Postarali sa o to údržbári servisu a opráv odvetvia OZT z Nových Zámok, ktorí 16. júla vymenili opotrebovanú vrchnú časť vchodového návěstidla od Šurian. – **Napriek odpojeniu a opätovnému zapojeniu drôtovodov a elektrického osvetlenia nebola samotná výmena zvršku komplikovaná. Oveľa náročnejšia bola prípravná fáza v dielni. Na renovovanej časti museli zámočníci upraviť mechanické časti, vysústružiť nové osky, opraviť vybité ložiská, obnoviť červeno-biely náter,** – vysvetlil Michal Volanský, technolog SMÚ OZT SO Nové Zámky. Svoju šikovnosť a zručnosť potvrdili zámočníci aj pri obnove ďalšieho zvršku mechanického návěstidla, ktorý vymenili o 13 dní neskôr, tentoraz na vchode v Komárne.

(balky)

Foto: Bc. Jozef GULÍK

Medzinárodne o verejnej osobnej doprave

Verejná osobná doprava (VOD) zaujíma významné miesto pri zabezpečovaní ekonomických a spoločenských aktivít ľudskej spoločnosti. Jej funkčnosť a kvalita závisí najmä od jej organizácie, technického za-

bezpečenia, financovania a príslušnej legislatívy. A práve tieto charakteristické znaky budú nosnou témou medzinárodnej konferencie **VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA 2010**. Počas dvoch dní, **7. a 8. septembra**, poskyt-

ne hotel Bonbón v Bratislave priestor na vzájomné stretnutia, výmenu skúseností, prezentáciu a prednášky pre odborníkov štátnej správy a samospráv, vysokých škôl, výskumných ústavov a významných firiem zaoberajúcich sa problematikou súvisiacou s VOD.

Opotrebované priecestie v Hronseku a vo Zvolene je už minulosťou

Betónové panely, ktoré boli súčasťou zastaranej konštrukcie v koľaji na priecestí v Hronseku, sú už minulosťou. V predošlých dňoch totiž priecestie medzi železničnými stanicami Sliach kúpele a Vlkanová v kilometri 9, 751 podstúpilo rozsiahlu opravu.

– Priecestie bolo zničené, opotrebované a zastarané. Betónové panely sa pri prechode nákladných áut dvíhali a hrozilo, že sa dostanú na koľajnice. Ohrozovali tým bezpečnosť železničnej prevádzky, – informoval nás Vladimír Bulla, vedúci prevádzky SMÚ ŽTS TO Zvolen. Ešte pred výlukou sa rozbrúsil asfalt na takú šírku,

aby pracovníci SMÚ ŽTS TO Zvolen mohli vytrhnúť koľajové pole. Úsek opravovali približne v dĺžke 6 metrov a na šírku priecestia bol aj vybagrovaný. Súčasťou prác bola okrem iného aj výmena 13 kusov drevených podvalov vytrhnutého koľajového poľa, vybagrovanie štrkového lôžka, jeho zhutnenie a v neposlednom rade oprava geometrick-



Súčasťou prác na priecestí v Hronseku bola okrem iného aj výmena 13 kusov drevených podvalov vytrhnutého koľajového poľa.



Priecestie v Hronseku dostalo celkom novú podobu. Predovšetkým je bezpečnejšie.



Priecestie vo Zvolene v kilometri 1,475 sa opravovalo kvôli veľkej opotrebovanosti asfaltu a aj pre vzájomnú výškovú polohu a rozchod koľajníc.

kej polohy koľaje, čo je podbitie podvalov a presné umiestnenie koľaje strojnou podbíjačkou. Traťová rýchlosť na tomto úseku priecestia bola jeden týždeň po prácach 30 km/h. Aj keď bol úsek opravy povolený, ťažké vlaky ho po prechode ešte zatlačali. Po týždni teda museli tento prechod podbiť strojnou podbíjačkou a traťová rýchlosť sa potom vrátila na pôvodných 100 km/h.

Priecestie vo Zvolene v kilometri 1,475 sa tiež opravovalo kvôli veľkej opotrebovanosti asfaltu, problém bol aj so vzájomnou výškovou polohou a rozchodom koľajníc. Práce mali podobný charakter ako tie v Hronseku, rozdiel bol len v tom, že sa asfaltovalo celé priecestie. Obidve priecestia opravovali počas výluk s prestupmi a cestujúci tak boli v určitom čase odkázaní na náhradnú autobusovú dopravu. Vo Zvolene by v týchto dňoch mala pribudnúť na tomto priecestí aj hrubá gumená podložka CEPAG. Obnovená by mala byť aj prahová vpusť, ktorá slúži na odvodnenie cestnej komunikácie a železničného priecestia.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ
Foto: Vladimír BULLA

Romantika v banskoštiavnickej stanici

Železničné stanice slúžia nielen čakajúcim cestujúcim, ale stále viac sa stávajú kultúrnymi stánkami aj pre ostatných. O najnovšie prekvapenie sa však postarali niektorí milovníci literatúry v stanici Banská Štiavnica. Priamo na peróne sa totiž literatúry chytivým záujemcom čítalo z kníh.

V rámci projektu Visegrad Visibility na krytom peróne čítali zo svojej tvorby Jana Juráňová a Martin M. Šimečka. Okrem dobrých kníh bola k dispozícii aj

dobrá káva, chladené nápoje a príjemná atmosféra industriálneho charakteru. Presne tak totiž definovalo celú akciu občianske združenie Štokovec, ktoré ak-

ciu organizovalo a poznáme ho aj z oživenia Trate mládeže. Okrem duchovného rozmeru poskytol perón svoj priestor aj nezvyčajným raňajkám, ktoré pod názvom Raňajky s Ančou absolvovali niektorí záujemcovia. Veď posúďte sami. Prostredníctvom fotografií vám prinášame aspoň malý kúsok zo spomínanej atmosféry.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ
Foto: OZ Štokovec



Po koľajniciach cez Sibír, s čínskym vlakovým



Naši cestovatelia po takmer 10 000 km vo vlaku dorazili do Pekingu. Zľava: Ľudvík Kost'ov, Miloš Štieranka, Milan Pivka a Ľubomír Adamov.

Po 10 000 km vo vlaku konečne PEKING!

Nadránom sme konečne vyrazili z Erlianu a do Pekingu sme prišli o 14.04 h miestneho času, pričom sme mali za sebou už bežne 10 000 km vo vlaku. V Pekingu nás privítalo krásne, i keď veterné počasie. Zaisťovali sme si hotovosť a pekné ubytovanie. Po vytúženej sprche sme sa vybrali obzrieť si Peking. Lákali nás miesta, kde sa konala olympiáda. Na druhý deň sme vstali veľmi skoro, lebo na pláne bol Veľký čínsky múr, ako aj Zakázané mesto. Čínsky múr je vzdialený približne 60 km od Pekingu, čo si vyžaduje použitie určitého druhu dopravy. Cestovali sme autobusom a metrom, treba si dať pozor na miestnych podnikavcov, ktorí vám budú núkať svoje služby, no v konečnom dôsledku zaplatíte neporovnateľne viac. Celkovo je v Číne veľmi lacná doprava, lístok na autobus nás štyroch vyšiel približne 4 eurá. K Veľkému čínskemu múru sme dorazili okolo 9-tej, cesta trvala asi hodinu. Už cestou sme videli, ako sa tiahne po vrcholoch hôr opevnenie, ktoré nám vyrážalo svojou veľkosťou dych. Je priam neskutočné, čo dokáže človek vytvoriť. Po zakúpení vstupného (20 eur) si môžete vychutnať nielen pohľad na samotný múr, ale aj na prostredie okolo neho. Preverili sme si aj fyzickú zdatnosť po niekoľkých dňoch sedenia vo vlaku, lebo okolité hory, na ktorých je múr postavený, sú veľmi členité, takže raz stúpate do ostrého kopca a potom zase klesáte dole. Po približne 2-3 hodinách strávených na Čínskom múre sme sa vrátili do Pekingu, kde nás ešte čakala prehládka Zakázaného mesta spolu s Námestím nebeského pokoja. Museli sme ešte zájsť aj na železničnú stanicu a dopredu si kúpiť cestovné lístky z Pekingu do Guangshou. Tu sme zažili aj prvé komplikácie. Lôžka, ktoré sme si chceli kúpiť (cesta trvá 23 hodín), až na posledné tri, boli vypredané a voľné miesta boli len v 2. triede. Rozhodli sme sa, že sa rozdelíme. Ľubo s Milošom išli do lôžkového vozňa a ja s Milanom do klasickej. A už s lístkami sme sa vybrali do Zakázaného mesta. Je situované

vo centre Pekingu. Zakázané mesto je krásnym spojením klasickej čínskej architektúry s tou modernou. Je to obrovský komplex budov, nádvorí, chrámov, všetko naokolo tu dýcha pravou čínskou kultúrou. Večer sme ešte strávili v tradičnej čínskej reštaurácii a pri čínskom jedle sme sa popasovali s paličkami. Na druhý deň sme odišli na hlavnú stanicu, kde nás prekvapilo veľké množstvo cestujúcich. Čakali v hale na vlak do Guangshou ako my. Po otvorení dverí nastal obrovský chaos, ľudia sa tlačili jeden cez druhého, doslova utekali. Najprv sme nevedeli, čo to všetko znamená, prečo sa tak ponáhľajú. Súprava bola poskladaná z 20 vozňov – vyššie triedy, spacie a na konci vozne 2. triedy. Rozdelili sme sa a mňa a Milana čakala ešte dlhá cesta s batohom na koniec súpravy. Počítali sme s tým, že to nebude nič výnimočné (mali sme predsa cestovné lístky do 2. triedy), ale prekvapilo nás, keď nás hneď po nastúpení ovanul ťažký vzduch. Vo vozni sa tesnalo množstvo ľudí, samozrejme, my sme mali miesta isté. Ale zistili sme, že Číňania predávajú bežne aj lístky na státie. Bolo pre mňa nepochopiteľné, ako chcú vydržať stáť počas takej dlhej cesty. Ak sa niekto čo i len na chvíľku vzdialil, bolo tu zvykom hneď zaujať jeho miesto. Skúste si to predstaviť: keď som chcel ísť na záchod, najprv som sa musel predrať uličkou plnou ľudí a potom si odstáť v rade približne 20 minút. Európania tam boli zjavne atrakciou. Ak totiž turisti po Číne cestujú, zvyčajne dávajú prednosť vyššej kvalite, keďže cestovné je tu na naše pomery veľmi lacné. Ale pre nás to bolo dobrodružstvo. Po chvíľke osmeľovania sa, keďže Číňania sú menej komunikatívni, sme otvorili jazykové okienko, v ktorom sa snažili naučiť nás zo pár slov v ich rodnom jazyku a my sme im dávali základy slovenského jazyka. Zážitkom bol aj prechod po moste cez Žltú rieku. Nebola až taká impozantná, ale domáci to dosť prežívali. Po príchode do

Guangzhou sme prešli pasovou kontrolou a po dvojhodinovej ceste „rýchlovlakom“ sme dorazili do Hongkongu.

HONGKONG mesto, ktoré nikdy nespí

Privítal nás veľmi vlhkým a teplým počasím. Akoby sme prišli do úplne inej civilizácie. Časť Hongkongu je vybudovaná na pevnine, obkolesenej zelenými vrcholmi hôr, ďalšia časť zase na ostrovoch. Cítili sme sa ako v Anglicku, jazdí sa tu na ľavej strane, všade obrovské množstvo mrakodrapov, bánk, áut a smogu. Hneď po príchode sme vyhľadali naše ubytovanie. Bolo veľmi skromné (štýria sme bývali v izbe 3 x 4 metre, v tom bola už i sprcha so záchodom, okná chýbali). Ešte v ten deň sme sa vybrali poschodovým autobusom na najvyššiu horu, kde je vybudovaná vyhliadka, ktorá ponúka prekrásny výhľad na celé mesto. Hongkongu svedčí prezývka „mesto, ktoré nikdy nespí“, lebo večer tu vládne čulý ruch, uličky sú plné ľudí, obchodníkov a vzduchom sa šíria rôzne vône miestnych špecialít, pripravovaných priamo vonku na chodníkoch. Druhý deň viedli naše kroky k najväčšiemu sediacemu Budhovi. Možno si ho totiž pozrieť blízko Hongkongu. Dá sa k nemu dostať autobusom, no my sme sa rozhodli pre omnoho atraktívnejší druh dopravy – lanovku. Štyridsaťpäťminútová jazda ponad záliv a končiare hôr nás priviedla do malého mestečka plného turistov. Nachádzajú sa tu obchodníky, reštaurácie, stánky so suvenírmi, ale i budhistický kláštor. Nad tým všetkým sa vypína veľká socha sediaceho Budhu. Všade naokolo sú umiestnené tabuľky, ktoré prísne zakazujú jedenie mäsa a pitie alkoholických nápojov. V cene vstupného sme mali aj tradičné budhistické jedlo z ryžových rezancov s kúskami zeleniny a ovocný koláč. Cestu späť sme absolvovali autobusom. V ten deň sme sa ešte odhlásili z hotela. Dostali sme totiž nápad previezť sa loďou do Macaa a stráviť tam noc. Macao každého hneď osloví veľkým množstvom kasín, herní, hotelov, pritom tu na rozdiel od Hongkongu vládne pokoj. Je to akési malé Las Vegas, úradníci a biznismeni sem chodia



Panorama nočného Hongkongu. Miloš, Milan, Ľudvík a Ľubo na kopci Victoria Peak nad mestom.

personálom do Ulanbátaru a ešte ďalej... (2. časť)



Macao - malé Las Vegas, kde úradníci a biznismeni z Hongkongu utrúcajú svoje peniaze.
Na fotografii Čínska bohyňa na brehu mora na ostrove.



Zdolali sme Čínsky múr!
Dôvod na oslavu!

utrúcať svoje peniaze. Iná je hlavne architektúra. Macao bolo dlho portugalskou kolóniou. Zaujímavá je aj miestna socha, umiestnená na brehu mora, ktorá je podľa slov miestnych čínskou bohyňou. Po noci strávenej na ostrove sme dorazili na hongkongské letisko.

Letíme do Kuala Lumpur a Langkawi

Prešli sme letiskovými formalitami a čakala nás 4-hodinová cesta vzduchom z Hongkongu do Kuala Lumpur, kde sme museli vypísať tlačivá obsahujúce osobné údaje. Na spodnej časti tlačiva sa červenou vynímala veta, ktorá upozorňovala cestujúcich na trest smrti pri dovoze psychotropných látok. Po pristáti v Kuala Lumpur sme očakávali prísnu kontrolu, no opak bol pravdou. Po kontrole pasov nás už žiadna iná nečakala, dokonca ani batohy nám nepozreli, len mávnutím ruky nám naznačili, aby sme išli ďalej. Domácich však podrobovali prísnej kontrole. Išlo len o 3-hodinové medzipristátie, nakoľko naša cesta smerovala na tropický ostrov Langkawi, vzdialený od Kuala Lumpuru hodinu letu. Na ostrove nás vívalo veľmi horúce, ale daždivé počasie. Vedeli sme, že prichádzame v čase, keď tu začína obdobie dažďov, ale také monzúny sme nečakali. Na cestu do hotela sme použili taxík. Pri rozhovore so šoférom sme zisťovali niečo o počasí, vravel, že je to prvá búrka po 3 mesiacoch. V hoteli nás privítal príjemný personál a veľmi pekné izby. Vybrali sme sa do miestnej kantíny, kde sedeli pri stole dvaja ľudia. Obrovské prekvapenie prišlo, keď sa nám jeden z pánov prihovoril v češtine. Bol to Honza žijúci na ostrove, dokonca spolujazdič nášho hotela. Dal nám veľa rád a informácií o ostrove i živote na ňom. Na druhý deň sme s Milanom skôr vstali a išli na nákup. Až teraz sme si uvedomili, kde to vlastne sme. Večer sme toho v tme veľa nevideli, no bol to ozajstný raj na zemi. Malé hotely sa ťahali popri nádhерnej piesočnej pláži. More bolo krásne, priehľadné a belasé, v pozadí z neho vyčnievali malé ostrovčeky, naokolo dotvárali nádhерný obraz veľké kokosové palmy a tropická džungľa. Vša-

de vládol pokoj. K tomu všetkému treba pridať aj nízke ceny potravín i služieb. Za obed tu nezaplatíte viac ako 2 eurá. Problém je len s chlebom - majú iba sladké pečivo. Alkohol a cigarety sú na ostrove veľmi lacné, lebo celý je dutyfree (bezcolná zóna). Po absolvovaní nákupu sme sa všetci hneď vybrali na pláž a do večera si užívali slnečné lúče a vodu. Večer sme strávili s Honzom, ktorý nám pripravil pečené kuriatko so zemiakmi, a pri dobrom pivku sme posedeli takmer do rána. Zaspievali sme si slovenskú hymnu a pridali sme aj tú jeho, českú. Na druhý deň sme si prenajali auto. Na cestách ich bolo minimum, miestni dávajú prednosť motocyklom. Naším cieľom bol sever ostrova a najvyšší lanový most visiaci priamo nad džungľou. Je tu vybudované malebné mestečko, ktoré láka turistov rôznymi atrakciami - napríklad cestou džungľou na slonoch alebo krokodíľou farmou. Od mora k mostu vedie lanovka s neskutočným prevýšením. Na pár metroch vystúpi do neuveriteľných takmer 850 metrov nad morom. Cieľ je na vysokej hore, odkiaľ priamo džungľou vedie chodník k mostu, ktorý patrí aj do prvej desiatky najkrajších stavieb sveta. Človeka až zamrazí pohľad na také úchvatné dielo vytvorené človekom. V krásne však nezaostáva ani pohľad na krajinu rozprestierajúcu sa pod ním. Je to pocit, ako keby sa človek vznášal nad bujnou vegetáciou džungle. V diaľke sa rozprestiera more a podľa miestnych, keď má človek šťastie a je priaznivé počasie, vidí aj pobrežie Thajska. Ďalší deň nás čakali vodopády, ktoré nám poradil Honza. Tie sa nachádzajú v centrálnej časti ostrova, hlboko v džungli. Chodníček k nim lemoval hustý porast. Na jeho konci sa nám naskytl úchvatný pohľad na jazierko, do ktorého z výšky skál stekala voda. Vyskúšali sme aj vodu a vykúpali sa v jazere, čo nám v horúčavých prípadoch príšlo veľmi vhod.

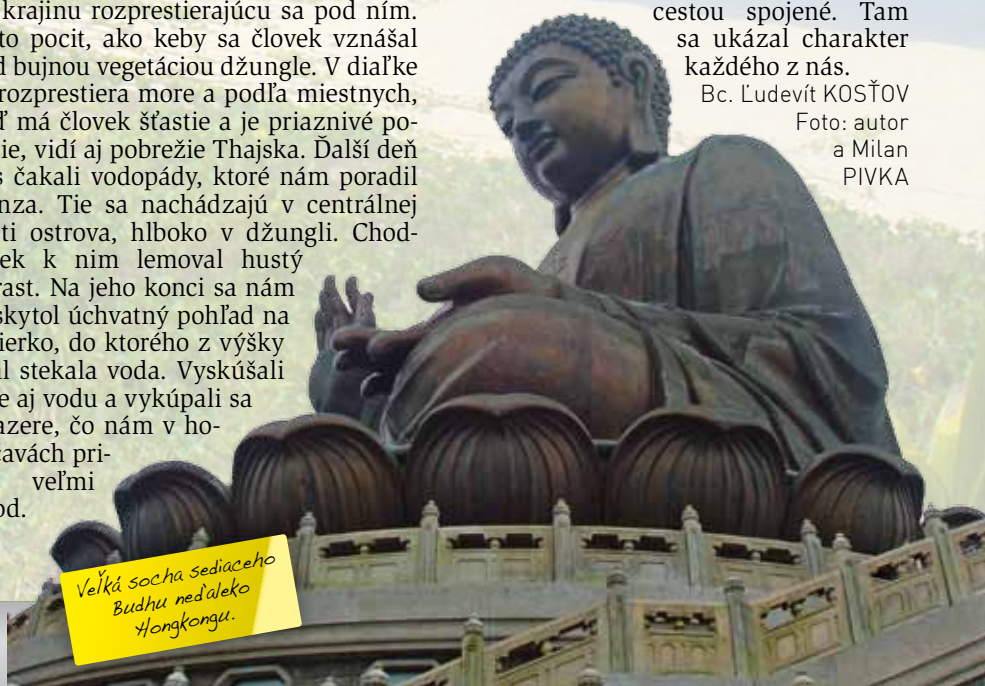
Odlet sme mali naplánovaný na večer, no nastali vážne komplikácie. Rušili sa lety kvôli islandskej sopke, a nakoľko už 6 predchádzajúcich letov z Kuala Lumpur do Londýna zrušili, reálne nám hrozilo, že ostaneme v Malajzii. Ešte večer pred odletom sme išli na letisko na Langkawi, kde nám vyšli v ústrety a let nám preložili na druhý deň ráno. Tak sme aj odleteli a do Kuala Lumpur sme prišli pred obedom. Neviem, ako je možné, že sme mali také šťastie, doteraz nad tým krútime hlavou, ale náš let nebol zrušený. A tak nasledoval 14-hodinový presun do Anglicka.

Londýn - Bratislava

Do Londýna sme prišli načas a po prebdení noci na letisku sme absolvovali prehliadku, paradoxne najprísnejšiu: takmer celých nás vyzliekli a niektorým dali aj kompletne vyložiť batohy. Po prehliadke sme nastúpili do lietadla, smer Bratislava, a ukončili sme tak túto nádhernú dobrodružnú, cestu. V hlavách nám zostalo množstvo zážitkov, ktoré sme spolu prežili a budeme si ich niesť po zvyšok života. Ďakujem všetkým chalanom, vytvorili sme naozaj super partiu, čo sa ukázalo najmä pri riešení krízových udalostí, ktoré sú s takouto cestou spojené. Tam sa ukázal charakter každého z nás.

Bc. Ludevít KOSTŮV

Foto: autor
a Milan
PIVKA



Veľká socha sediaceho Budhu neďaleko Hongkongu.

Nezvyčajná udalosť v Nových Zámkoch

Neuplynul ešte ani rok odvtedy, ako svätú Katarínu Alexandrijskú oficiálne vyhlásili za patrónku železničiarov. Táto udalosť nezostala bez odozvy a na stanicích pribudli ďalšie sochy našej patrónky. Po Múzeu dopravy a Kysaku sa Nové Zámky a Tvrdošovce stali ďalšími stanicami, kde má sv. Katarína svoje čestné miesto. Tento rok si železničná prevádzka cez Nové Zámky na trati Viedeň – Bratislava – Štúrovo – Budapešť pripomenie 160. výročie. Inštalácia ochrankyne železničiarov bola spojená aj s touto udalosťou.

Do Nových Zámkov bol z bratislavskej hlavnej stanice vypravený mimoriadny parný vlak, ťahaný najrýchlejším parným rušňom, známym Albatrosom, v ktorom pricestoval aj pomocný biskup trnavskej arcidiocézy Mons. Ján Orosch. – **Občania mesta veľmi citlivo vnímajú prostredie železničnej stanice vzhľadom na mnohé historické udalosti, ktoré sa tu odohrali v minulosti. Aj preto som rád, že socha sv. Kataríny Alexandrijskej tu zostane nielen ako symbol ochrany železničiarov, ale aj všetkých návštevníkov a cestujúcich po železnici,** – povedal prednosta stanice v Nových Zámkoch Ing. Ján Kasaš. Priestranná staničná hala v Nových Zámkoch už 19. júna žila čulým

ruhom a prípravou inštalácie sochy. Až 20. jún bol však dňom, keď do vyzdobenej stanice prišiel najrýchlejší parný rušeň so vzácnymi hosťami z Bratislavy a z Tvrdošoviec, aby vo vestibule mohli sláviť pontifikálnu svätú omšu s požehnaním sochy. Slávnosti predsedal J. E. Mons. Ján Orosch, pomocný biskup trnavskej arcidiocézy. Iniciátorom tejto slávnosti bol františkán Tadeáš Mikuláš Král, ktorý pôsobí v Nových Zámkoch a v minulosti bol pracovníkom ŽOS vo Vrútkach.

Všetko sa to udialo v súčinnosti s prednostom novozámockej stanice. Na naše pomery nezvyčajná udalosť našla odozvu aj v radoch obyvateľstva zo širokého okolia a staničnú halu zaplnila takmer tisícika ľudí. Celou slávnosťou sa niesli tóny Mládežníckej dychovej hudby Bánovčanka z Bánova pod vedením železničiar Jozefa Kozára. Vytvorilo sa tak dôstojné prostredie na túto výnimočnú udalosť, ktorej predchádzala aj inštalácia pamätnej tabule v železničnej stanici v Tvrdošovciach. Slávnosti sa zúčastnil námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Ing. Jozef Antoš a Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Trnava, zástupcovia odborárov a železničiarov zo všetkých troch spoločností.

Sochu sv. Kataríny zhotovil amatérsky sochár Vladimír Tinák. Celú slávnosť v priamom prenose prenášala TV LUX. Pred aj po slávnosti ste v televízii mohli sledovať filmy našich kolegov zo sekcie Film a video FISAIC.

(hoc, lka)

Foto: Jozef LEHOČKÝ



Slávnosti sa zúčastnili obyvatelia zo širokého okolia a železničiar z rôznych kútov Slovenska.



Aj v Tvrdošovciach sa konala slávnosť inštalácie a požehnanie reliéfu sv. Kataríny Alexandrijskej, ktorú umiestnili v čakárni stanice ešte v máji.

Foto: Vojtech SLÁVIK



Prednosta stanice v Nových Zámkoch Ing. Ján Kasaš privítal vyše tisíc ľudí v priestoroch železničnej stanice.



Vietor vyčíňal v Barci...

Na prvý augustový piatok tak skoro nezabudnú v železničnej stanici Barca. Prudký vietor, ktorý sa zmenil na poriadnu smršť, v popoludňajších hodinách vyvrátil obrovskú vrbu pred vchodom do dopravnej kancelárie. Veľkým šťastím bolo, že sa pri tom nikto nezranil a že strom nespadol na budovu stanice. Odstránili ju v nasledujúci pondelok barčianski traťováci.

A akoby toho nebolo dosť, počas nočnej búrky zo 16. na 17. augusta prudký vietor opäť dokázal svoju silu a čiastočne strhol plech na strieške nad vchodom do čakárne pre cestujúcich.

(al), foto: Zdeněk BOHUNĚK

Zo železničného paternostera na „geerku“ sa ozýval brechot psa

Nezvyčajný ruch, objemná technika, množstvo svetiel, technikov, filmový štáb, v hlavnej úlohe dvaja herci, pes a paternoster. A tiež enormný záujem pracovníkov ŽSR, ktorí v posledný júlový štvrtok zaregistrovali, že na prvom poschodí bratislavskej budovy generálneho riaditeľstva ŽSR sa chystá a deje čosi nezvyčajné. Po odpovede na všetky vyslovené aj nevyslovené otázky sme zašli za tými najkompetentnejšími – režisérom Petrom Magátom a scenáristom i producentom Marošom Hečkom. Títo páni totiž „majú na svedomí“ zaujímavú filmovačku pod názvom Onemanshow, ktorej časť sa odohrávala práve v historickej budove GR ŽSR.

■ **Môžete stručne železničiarom predstaviť váš projekt? Aký je námet filmu, o čom je samotný príbeh?**

Príbeh krátko film Onemanshow je groteskným stvárnením zháňania peňazí na divadelný projekt. Režisér pripravovaného titulu prichádza k byrokratovi, ktorý je zodpovedný za prerozdeľovanie peňazí. Umelec podporu nezíska, a keďže pripomienky byrokrata sú predovšetkým k veľkovýpravnosti a počtu účinkujúcich v projekte, dostane nápad, že si v budúcom projekte vystačí úplne sám. Príbeh sa odohráva v čase, ktorý nie je možné presne určiť. Tento beztlačový stav sme vytvorili kostýmami, architektúrou a svietením. Za nosné interiéry sme si vybrali budovy zo 70. rokov, ktorým hrozí likvidácia, Istropolis, budovu Slovenského rozhlasu, Archív. Sú veľkoryso priestranne a majú svoju atmosféru. Stylizácia obrazu s jemne preexponovaným hereckým prejavom ponúka komický až absurdný pohľad na fenomén fungovania byrokratických inštitúcií. Výhodou je, že tejto téme rozumie celý svet, navyše, náš film je bez slov, takže sme použili obraz a hereckú akciu ako medzinárodný jazyk. Sme zvedaví, ako to bude fungovať na zahraničného diváka.

■ **Koho ste obsadili do hlavnej úlohy a má hlavný hrdina aj svojho hereckého partnera či partnerku?**

Do hlavnej úlohy sme vybrali Csongora Kassai. Je to herec so širokým diapazónom výrazových prostriedkov, mimikou dokázal vo filme Onemanshow nahrádzať slová. Malým gestom vedel privolať veľkú emóciu. Tento druh prejavu mu skutočne sedí. Csongor je veľký herec a v spojení s byrokratom, ktorého zahral ostravský bard Norbert Lichý, vytvorili dokonalú dvojicu. Ostatné postavy vo filme sú neherci. Do roly chemika, ktorý sa omylom ocitne v čakárni kultúr-

neho oddelenia, sme obsadili profesora Párnického.

■ **Kto projekt režíroval, čo nám môžete o režisérovi prezradiť? V čom je iný, výnimočnejší či ambicióznejší než ostatní?**

Režisérom filmu je Peter Magát. Zatiaľ natočil niekoľko krátkych filmov, z ktorých film Paranoja získal ocenenie Grand Prix v Budapešti a II. miesto na festivale Azyl. Výnimočný je v tom, že sa nebojí žánrovosti a vie naplňať jej kritériá v emotívnej rovine, takže



Bratislavská budova GR ŽSR na Klemensovej ulici bola dejiskom nakrúcania filmu.

všetci veríme, že na filme Onemanshow sa bude dať dobre zasmiať. Peter má ambíciu točiť príbehy z našej minulosti. Je jedným z režisérov, ktorí sa podieľajú na vzniku poviedkového filmu, ktorý je postavený na adaptáciách poviedok slovenských klasikov. Spoločne pripravujeme film o období normalizácie s pracovným názvom Pochod veselých detí, vo vývoji má aj príbeh o slovenskej mafii.

■ **Kedy a kde bude možné výsledok vašej práce vidieť a s akými cieľmi?**

Radi by sme film dokončili už na je-



Csongor Kassai a Falco v hlavnej úlohe.

seň a prihlásili ho do súťaže krátkych filmov Medzinárodného filmového festivalu Bratislava. Máme dohodu aj o distribúcii Onemanshow v sieti kín na Slovensku a v Čechách, máme totiž českého koproducenta.

■ **Prečo padla voľba práve na budovu GR ŽSR a náš paternoster?**

Paternoster je tiež jedna z vymierajúcich vecí minulého storočia. V Bratislave sú len tri. Je to typ výfahu, ktorý pri stúpaní umožňuje pozorovanie chodby každého poschodia, keďže nemá dvere. Nastupuje a vystupuje sa za jazdy. Z toho sa dajú vyťažiť situácie, na ktorých sa dá zasmiať. Hodilo sa nám to do formátu grotesky. ŽSR nám vyšlo v ústrety a povolilo nakrúcanie, ktoré trvalo pol dňa. Už teraz vás srdečne pozývame na premiéru.

■ **Akú úlohu zohral vo filme pes Falco, osemročná argentínska doga, a ako sa vám spolupracovalo s týmto „hercom“ v takom náročnom priestore plnom vašich ľudí, našich pracovníkov, ale aj techniky?**

S deťmi a zvieratami sa pracuje vo filme veľmi ťažko, treba im vytvoriť dobré podmienky, zbaviť ich ostychu pred štábom. My sme príliš ťažkú akciu pre Falca nemali, musel štekať na Csongora, a keďže majiteľka ho mala vycvičeného, dopadlo to dobre, diváci na chodbách Falcovi dokonca po jednej ostrej aj zatlieskali.

■ **Azda každého respondenta sa vždy pýtame aj na jeho vzťah k železnici, k vlakom. Aký teda je?**

Cestujeme radi a vo vlaku by sme radi nakrúcali aj sekvenciu z ďalšieho pripravovaného filmu.

Za pomoc pri rozhovore ďakujeme
Jakubovi Gejdošovi

Martina PAVLIKOVÁ



FOTO HÁDANKA

Foto: STV



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 **Z semafor**?

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

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

Na anonymné otázky a neležezničné témy nebudeme reagovať.

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

Správna odpoveď júlovej fotohádky je: Vodná nádrž Palcmanová Maša (Dedinky).
Vítazom sa stal a vecnú cenu získava: Alexander VIDA z Ladmoviec. **Blahoželáme!**

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

Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?

- Pán hlavný, ten zajac na víne veru nie je najčerstvejší! - To je ale vaša chyba... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: morana, rebab	geometr. prvok	znoj	lutécium (zn.)	alkoholici, pijani	Pomoc: Ed, Ežo, perm	st. grécky strunový hudobný nástroj	jeden z Vikolín-ských	anglické mužské meno	vedúci fakulty	zvesila	
				uprelo (kniž.)					anglické mesto						
				2.časť tajničky											
				pretlač na známkach			vzácný (esperant.)						staroegypt. pojem duše		
		nech (česky)		morský vietor						tkanina na vyšívanie					
Jozef Vysočani	stupaj, odtlačok	starý sláčikový hudobný nástroj	arabský člen		st. sloven. reportér				usadenina						
			zvrtné zámeno		benátsky cestovateľ				útvar prvohôr						
chlpy zvierat				pracov.stól (slang.)					staroindic. minca						
				listnatý strom					situácia						
čajová ruža				austrálsky papagáj				vidina				slovenská rieka	lovkyňa perál		
				dĺžka života				orgán zraku							
sibírsky veľtok			honosný dom				jed								
			sodík (zn.)				úľ (česky)								
1.časť tajničky															
manilské konope					ruský režisér (Alexand.)					citoslovce pochopenia					



32 Igor
VLAČUHA

1. V ŽSR pracujem od roku 2008, v súčasnosti ako kontrolór trate v SMÚ Žiar nad Hronom, pracovisko Hronská Dúbrava.
2. Nerob nič, čo nechceš, aby druhí robili tebe.
3. Voľného času mám strašne málo, v podstate žiadny. Všetok ho venujem športu, predovšetkým naturálnej kulturistike. No mám rád aj hudbu, plávanie a futbal.
4. Keďže som v poslednom čase už dosť toho na sebe zmenil a môžem povedať, že sa mi darí v športe i v zamestnaní, tak by som momentálne nemenil nič. Vlastne...možno by bolo dobré nájsť si v budúcnosti manželku.

1. Od nástupu do ŽSR v roku 1997 až doteraz som verná len jednej profesii. Dlhé roky som slúžila ako výpravkyňa vo Veľkej Ide, od mája minulého roku riadim dopravu v Haniske pri Košiciach.
2. S neustálym úsmevom sa životom kráča lepšie.
3. V lete jazdím na bicykli, v zime na lyžiach a obe tieto aktivity spájajú celoročné túry po našom krásnom Slovensku. Samozrejme, že pri ničom nesmie chýbať moja najväčšia záľuba - rodinka.
4. Niekedy si zahryznúť do jazyka skôr, ako niečo poviem.



33 Viktória
KOVÁČOVÁ



34 Ing. Miloš
ŠEFČÍK

1. V roku 2007 som nastúpil na Sekciu EE niekdajšej TÚI-ky do Prešova, po jej premenovaní som ešte mesiac ostal vo VVÚŽ. Od februára 2010 však už pôsobím na odbore 430 GR ako vedúci referent elektrotechniky.
2. Mottami sa neriadim, no minulosť už nezmením, preto žijem prítomnosťou a pozerám sa do budúcnosti.
3. Zaujímam sa najmä o železniciu, v spojitosti s peknými ženami je to priam ideálny koníček.
4. Ťažká otázka...rád si pospím, takže snád' keby som nemusel ráno stláčať budík na niekoľkokrát.

1. Železničkou som od roku 1989. Začínala som ako sprievodkyňa osobných vlakov v Žiline, medzitým som však prešla viacerými funkciami a dnes pracujem ako dozorkyňa výhybiek v Žiline - Tepličke.
2. Trpezlivosť ruže prináša (aj keď majú trne) a dočkaj času ako hus klasu.
3. Mám rada ľudí, rada sa s nimi stretávam a zabávam, obľubujem „gulášové“ akcie, cestovanie, prírodu, turistiku, plávanie, bicyklovanie a hudbu.
4. Som taká, aká som, ale zmena je život.



35 Monika
PODHORSKÁ

Tvár ŽSR



SÚŤAŽ JE UZAVRETÁ, IDEME DO FINÁLE...

Dnes predstavujeme poslednú skupinu súťažiacich 6. ročníka Tvár ŽSR. Prvým augustom sme ukončili možnosť prihlasovania. Súťaž teda prechádza do ďalšej fázy, v ktorej porota vyberie finalistov. Desiat' žien (jedna bude čitateľskou víťazkou) a desať mužov (jeden bude čitateľským víťazom) sa zúčastní finále počas druhého októbrového vikendu v SIP Strečno, kde je pre nich prichystané množstvo prekvapení, nebude chýbať oddych ani zábava.



36 Ing. Anton
ŠOŠKA

1. Od roku 2008 zastávam funkciu hlavného mostmajstra na Mostnom obvode Bratislava.
2. Ži a nechaj žiť. Každý z nás je iný, každý má inú povahu, so všetkými sa snažím vychádzať dobre.
3. Vo voľnom čase sa venujem športu, najmä basketbalu a volejbalu. Cudzí mi nie je ani hudba, častokrát si zahrnkám na gitare len tak pre seba alebo zahrám partiu pri ohníku na chate.
4. Nemenil by som nič. Som taký, aký som, a nesnažím sa riešiť úvahy, čo by bolo, keby bolo...



37 Viliam
MATUŠKA

1. Od roku 2006 pracujem ako dozorca výhybiiek v Myjave, v súčasnosti som v kurze výpravcov.
2. Určite je lepšie byť majstrom v jednom odbore ako priemerným v mnohých, ale na druhej strane, je lepšie byť tým druhým, keď nejde byť prvým.
3. Vo voľnom čase sa venujem ľuďom, ktorých mám rád, výtvarnému umeniu a reštaurovaniu exponátov pre železničné múzeum.
4. Workoholizmus.



39 Milan
JURTINUS

1. V ŽSR pracujem od roku 1992. Začínal som ako elektromontér v EÚ Košice. Od roku 1995 pracujem vo funkcii výpravcu, v súčasnosti v ŽST Štrbské Pleso.
2. Plniť si svoje sny.
3. Vo voľnom čase sa venujem rodine. Medzi moje záľuby patria turistika, šport a tanec.
4. Asi nič.



38 Erika
BUČÁKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1990, v súčasnosti vypravujem vlaky v ŽST Hnúlec.
2. Čo ťa nezabije, to ťa posilní!
3. Vo voľnom čase sa venujem rodine, rada cestujem, najradšej samozrejme vlakom, relaxujem.
4. Nikto nie je dokonalý, musia byť aj tváre s chybami.



40 Tatiana
FODOROVÁ

1. V súčasnosti som vo výpravcovskom kurze a zácvičkovú stanicu mám Malacky. V ŽSR pracujem od roku 2007.
2. Ži každým dňom!
3. Korčuľujem, lyžujem, cestujem, ale najradšej spím!
4. Nič, lebo to by som už nebola ja!



41 Ján
LELÁK

1. V ŽSR som začal pracovať v roku 1990 ako spojový dozorca v odvetvi OZT. Dlhoročné znalosti z „oznamovačky aj zabezpečovačky“ využívam od roku 2007 ako inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy na SBI v Košiciach.
2. Život si neradiam krédami, ale vzniknutými situáciami, a pokiaľ možno, riešim ich s humorom a úsmevom. Žijem postupne, zo dňa na deň, najmä pre rodinu a samozrejme aj prácu.
3. Ak si nájdem trochu voľného času, tak ho venujem športu - v ňom vyniká najmä tenis a biliard.
4. Zmena? Teoreticky žiadna, som spokojný sám so sebou. Prakticky by som chcel mať ešte väčší rozhľad vo svojej profesii.

Čitateľská súťaž
pokračuje!
HLASUJTE!

Pošlite hlas svojmu
favoritovi, favoritke!

Hlasujte telefonicky
alebo mailom na kontakty
v tiráži do 24. septembra.
Svojimi hlasmi rozhodnete
o čitateľskej víťazke
a víťazovi, ktorí na základe
najvyššieho počtu hlasov
postupujú do finále. Napište
nám aj svoje meno a adresu
pracoviska a zaradíme vás
do žrebovania o malý darček.
O ostatných finalistoch
rozhodne porota, ktorú vám
predstavíme v ďalšom čísle.

FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor. Dnešnými fotografiami sa ešte vraciame k horúcim letným dňom, aby sme si takto symbolicky zaspomínali na zážitky, oddych a ničnerobenie v čase prázdninových dovoleníek.



Vincent MORIHLADKO



Juraj SUCHARDA