

železničný

február 2011

semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XXI.

Modernizácia železníc pokračuje

Buďme solidárni!

V stanici plnej kontrastov

Prihláste sa do súťaže Tvár ŽSR 2011

Nie je číslo ako číslo

Zaujal ma názor jedného vedeckého pracovníka, ktorý vysvetľoval, ako mu čísla komplikujú prácu. Nie tie, ktoré vyjadrujú rozmery, ani tie, ktoré mu určujú termíny, tieto čísla sú pre jeho prácu v poriadku. Najviac mu prekážajú tie, ktorými má vyčíslit cenu projektu... Aj napriek tomu, že za každým vyčíslením vysvetľuje, že rozvoj nie sú iba čísla, má s ich chápaním problémy. Čo je však horšie, väčšie problémy s týmito číslami majú ekonómovia, ktorí sú za financovanie jeho vedeckej práce zodpovední. Žiaľ, ak tieto čísla nebudú reálne, nebude projekt, nebude ani výsledok vedeckej práce, nebude rozvoj a nebude treba ani tých, ktorí sa zaoberajú iba číslami.

Pri tejto diskusii mi napadlo, že aj v našej firme sa v tomto roku azda najviac rozpráva o číslach. Či už sú to čísla vyjadrujúce personálne, organizačné aj iné zmeny, alebo čísla percent, alebo aj čísla riadkov v tabuľkách s počtom prepustených zamestnancov. Zaujímavé sú čísla v podnikateľskom pláne, ešte zaujímavejšie sú tie, ktoré vyjadrujú dotácie, pôžičky, ale aj tie za železničnú dopravnú cestu.

Všetky tieto čísla však iba okrajovo vyjadrujú podstatu železníc, ich dôležitosť a vážnosť. Je množstvo činností na železnici, bez ktorých vlaky budú jazdiť, aj keď sa zrušia, ich zrušením sa však často zmenšia čísla nákladov iba v danom okamihu. Ak sa však zamyslíme, ako je to v živote, a teda aj na železnici, že všetko je so všetkým prepojené, tak číselný údaj, ktorý vyjadri hodnotu ušetrenia za zrušenie činnosti, sa onedlho stáva nepodstatným, dokonca sa na podobnú činnosť vynaloží často ešte omnoho viac financií, i keď z iného vreca.

Aby som sa však v ríši čísel aj ja nezamotávala, tak už iba jeden postreh. Ten sa týka počtu tratí, na ktorých sa má zrušiť (kvôli iným číslam) osobná preprava. Priamo úmerne zrušeniu osobnej dopravy sa v jednej firme, ktorá túto dopravu zabezpečuje, znížia náklady na jej prevádzku. Tie sa však neznižia v druhej firme, aj keď po „nerentabilnej“ trati nebude jazdiť osobák. Pravidelná údržba kolaje sa bude musieť aj tak vykonávať kvôli nákladnému vlaku alebo aspoň kvôli tomu, aby kolajnice, ktoré slúžili vyše 160 rokov, neskončili v zberni surovín. Tiež kvôli číslam. Chápeť, že na mnohých dotknutých tratiach boli počty cestujúcich nízke, ale čo keby sa zvýšili čísla iné? Napríklad tie, ktoré by cestujúcemu vyčíslili množstvo výhod, pre ktoré by mal cestovať vlakom. A nakoniec, veď ani čísla, ktoré by mali prepravcov vrátiť na železnice po znížení poplatkov za železničnú dopravnú cestu, nie sú veľmi vysoké a zrealizovalo sa to...

Verím, že aj napriek všetkému sa vám februárové číslo bude páčiť.

Dana Schwartzová




Obnovenie záväzku ŽSR Európska charta bezpečnosti

Európska charta bezpečnosti cestnej premávky je súčasťou akčného plánu bezpečnosti na cestách, ktorý v roku 2004 spustila Európska komisia s ambicióznym cieľom zníženia počtu smrteľných nehôd na európskych cestách.

Charta zahŕňa spoločnosti, verejné orgány, združenia, školy, poisťovne, mestá, zväzy, únie a iné subjekty, ktoré sa svojim členstvom snažia o spoločný cieľ – zníženie nehôd na cestách. Štatistiky Európskej komisie ukazujú, že Slovensko urobilo v oblasti znižovania nehodovosti pozitívne pokroky. Približuje sa k európskemu priemeru, keďže nehody sme znížili o 37 percent. Železnice SR vstúpili do charty v roku 2007. Dňa 25. januára generálny riaditeľ ŽSR Vladimír Lupták obnovil svojím podpisom záväzok ŽSR na ďalšie tri roky a slávnostne prebral potvrdzujúci dokument od koordinátorky Martiny Aitken a štátneho tajomníka MDVaRR SR Jána Hudackého (na foto v strede).

ŽSR v oblasti bezpečnosti na železnici spolupracujú pri rôznych akciách. S part-

nermi pripravili výchovno-preventívnu brožúru Bezpečnosť na železničných priecestiach Dávaj pozor, neriskuj!, ktorá je určená pre širokú verejnosť. ŽSR sú členom projektu medzinárodnej železničnej únie UIC v spolupráci s európskymi inštitúciami Medzinárodný deň bezpečnosti na železničných priecestiach – ILCAD. V rámci celosvetového týždňa bezpečnosti prebiehajú na Slovensku monitorovacie akcie a kontroly dodržiavania bezpečnosti na železničných priecestiach. Výsledkom spolupráce s českou štátnou inšpekciou bolo inovované DVD s filmom, ktorý zachytáva vybrané nehodové udalosti, popisuje možné situácie, ktoré pri prechádzaní cez železničné priecestie môžu vzniknúť, a prezentuje pravidlá cestnej premávky.

PS



Revitalizácia železníc je v štádiu príprav

Vypracovanie návrhu programu revitalizácie železníc, ktorý ministerstvo dopravy malo predložiť vláde SR na schválenie do konca februára, sa oneskorí.

Rezort dopravy v súčasnosti rokuje o termíne predĺženia spomínaného programu s cieľom, aby bol čo najlepší v prospech ozdravenia železníc. Predĺženie pôvodného februárového termínu na predloženie revitalizačného programu železníc vyplýva aj z termínov stretnutí s odborármi, ktoré sú naplánované do konca marca.

Pripravený materiál by sa tak mal dostať na rokovanie vlády najskôr začiat-

kom apríla. Všetky tri železničné spoločnosti pripravujú ozdravné projekty. Proces prepúšťania v železničných spoločnostiach je podmienený zmenami vo vedení jednotlivých spoločností. Predovšetkým pre optimalizáciu administratívnych štruktúr železničných spoločností boli definované stropy, o ktorých sa vedú dialógy.

(red)

Nadálej budeme upevňovať našu výbornú spoluprácu

Prvé bilaterálne rokovanie

- Som veľmi rád, že dnes môžem v Bratislave privítať práve Vás..., - boli prvé slová generálneho riaditeľa Vladimíra Luptáka, ktorý sa 3. februára stretol v rámci bilaterálnej spolupráce s generálnym riaditeľom Správy železniční a dopravní cesty, s.o., Pavlom Habartom a ďalšími zástupcami vedenia firmy.

Cieľom pracovného rokovania bolo nielen upevnenie doterajšej výbornej vzájomnej spolupráce, ale aj výmena skúseností a poznatkov o usporiadaní železničných systémov na Slovensku a v Českej republike. Spolu s ostatnými manažérmi ŽSR spoločne prerokovali aj témy z oblasti cezhraničnej spolupráce, diagnostických metód, predpisov, interoperability a implementácie systému ERTMS/ETCS (GSM-R) a jeho efektívnosť vo vzťahu k potrebným investíciám aj v rámci koridoru E. Hovorilo sa aj o spolupráci a spoločnej podpore v medzinárodných organizáciách UIC a CER.

PS



Vladimír Lupták, generálny riaditeľ ŽSR (vpravo), privítal v Bratislave Pavla Habarta, generálneho riaditeľa SŽDC.

Generálny riaditeľ ŽSR podpredsedom CER

Valné zhromaždenie Spoločenstva európskych železničných spoločností a infraštruktúrnych manažérov (CER) 10. februára jednohlasne zvolilo generálneho riaditeľa ŽSR Vladimíra Luptáka do funkcie podpredsedu Riadiaceho výboru.

Riadiaci výbor pracuje na základe ročného plánu Spoločenstva a pripravuje pravidelné i mimoriadne zasadnutia Valného zhromaždenia, kontroluje a monitoruje jeho činnosť a následne informuje členov o plnení strategických cieľov. CER predstavuje v Bruseli hlavný riadiaci orgán železničných operátorov a železničnej infraštruktúry európskych krajín. Rokuje predovšetkým v politických oblastiach vzťahujúcich sa na železničnú dopravu a poskytuje rady a odporúčania politickým činiteľom v rámci európskych inštitúcií. Poskytuje permanentnú platformu pre výmenu informácií medzi železnicami a európskymi inštitúciami.

Medzi hlavné aktivity CER patrí podpora rozvoja železníc, kladenie dôrazu na presun prepravy na ekologicky prijateľnejšie dopravné druhy, minimalizácia externých nákladov a zlepšovanie hospodárskych výsledkov železníc, sledovanie otvorených otázok v dopravnom sektore, široké spektrum oblastí od správy infraštruktúry cez osobnú a nákladnú prepravu, výkony vo verejnom záujme, sociálny dialóg po životné prostredie a výskum.

PS

Budme solidárni! Darujme 2 % zo zaplatenej dane

Opäť máme príležitosť darovať sumu výške 2 % zo zaplatenej dane. Ak ste sa ešte doteraz nerozhodli, komu poukážete svoju finančnú čiastku, možno vás presvedčia nasledujúce riadky a poukážete ich neinvestičnému fondu železničiarov SOLIDARITA.

V roku 2010 fond SOLIDARITA poskytol pomoc 109 železničiarom a ich rodinám v celkovej sume 56 850,00 EUR. Z toho boli 2 podpory venované pozostalým po zamestnancoch, ktorí utrpeli smrteľný pracovný úraz, 30 podpôr bolo poskytnutých pre zamestnancov a ich pozostalých pri ťaživej životnej situácii, z toho 3 mimoriadne podpory pre 3 nezoapatrené obojstranné siroty. A nakoniec 77 podpôr získali železničiar, ktorých postihla ničivá povodeň. Smutných príbehov je nepochybne dosť. Pritom kolegom v núdzi pomôžeme jednoducho. Vyplnené tlačivo VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % zaplatenej dane z príjmov

fyzickej osoby spoločne s tlačivom POTVRDENIE O ZAPLATENÍ DANE z príjmov zo závislej činnosti, ktoré na požiadanie vydáva mzdová učtáreň, doručíme najneskôr do 30. apríla priamo príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska. Obidve tlačivá taktiež môžeme zaslať do 25. apríla služobnou poštou aj na adresu fondu SOLIDARITA. Poukázaná suma ale nesmie byť nižšia ako 3,32 €.

Pripomíname, že neinvestičný fond železničiarov stále môžeme podporiť aj hodinovou mzdou. Vedenie fondu SOLIDARITA vopred ďakuje všetkým, ktorí neváhajú pomôcť svojim kolegom železničiarom!

0 rušení vlakov

Medializované rušenie osobnej dopravy na mnohých tratiach železníc je tiež v štádiu rokovanií.

Pokiaľ ide o plánované rušenie vlakových spojov, v súčasnosti pokračujú rokovania so zástupcami samospráv. ZSSK už informovala o zrušení vyše 70 spojov na ôsmich tratiach a pripravuje aj mnohé ďalšie obmedzenia. Sú vytypované spoje, kde budú časové obmedzenia. To znamená, že nebudú jazdiť každý deň, ale iba časť dní. Spolu by tieto pripravované zmeny mali priniesť úsporu 1,6 mil. vlakokilometrov. Aj tieto opatrenia sú súčasťou pripravovaného revitalizačného programu železničného sektora. Zoznam zaniknutých spojov by mal byť známy do konca marca.

(red)

Modernizácia pokračuje, tvár

Na modernizácii dvojkolajnej železničnej trate medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom pre traťovú rýchlosť 160 km/h sa v minulom roku intenzívne pracovalo. Stavba rozsiahleho charakteru je rozdelená do šiestich stavebných etáp. Štyri z nich už pomaly získavajú parametre európskych koridorov, úpravou už prešli viaceré medzistaničné úseky. Zhotoviteľom prvých dvoch etáp je Združenie Nové Mesto – Zlatovce 2009, vedené spoločnosťou OHL ŽS, a.s., 4. a 5. etapu vykonáva Združenie ŽSR – Beluša, pod vedením spoločnosti Strabag, s.r.o., Bratislava. Napriek náročnej výstavbe, množstvu dlhotrvajúcich výluk s jednokolajnou prevádzkou, upravenými staničnými aj traťovými zabezpečovacími zariadeniami zvládli železničari zložité situácie profesionálne, bez závažnejších problémov.

Od Nového Mesta nad Váhom po Trenčianske Bohuslavice 1.etapa

Nielen tejto etape, ale celej stavbe dominuje razenie tunela pod Tureckým vrchom, o ktorom sme rozsiahlejšie písali v minuloročnom decembrovom čísle. V predportálových oblastiach tunela boli vykonané práce na založení pevnej jazdnej dráhy, ale aj na konečnej úprave železničného spodku a na podstatnej časti zvršku. Taktiež sa ukončila prestavba mostu cez rieku Klanečnicu, piatich priepustov a rekonštrukcia železničného mosta v km 101,633.

Pri severnom portáli je už riečka Bošáčka preklenutá mostným objektom, reálne kontúry v podobe podpier získava aj budúci cestný nadjazd.



Od Trenčianskych Bohuslavíc po Zlatovce 2.etapa

V minulom roku bol kompletne zrekonštruovaný železničný zvršok medzi Melčicami a Zlatovcami. V takmer 6-kilometrovom úseku boli zrušené 2 železničné priecestia v obci Kostolná-Záriečie a Adamovské Kochanovce, vybudovali sa 3 mostné objekty, prestavaných

V stanici Trenčianske Bohuslavice boli v decembri 2010 odozdané do predčasného užívania 2 nové koľaje a časť vybudovaného nástupišťa pri 4. koľaji.



V obci Kostolná-Záriečie vznikol podchod pre cestujúcich a zastávka s nástupištami a prístreškami.

bolo 5 priepustov a 2 jestvujúce železničné mosty. Zrušilo sa hradlo Sihoť, ktoré nahradilo automatické hradlo, vybudovaná je už výhybňa Nivy. V roku 2011 bude pokračovať rekonštrukcia stanice Trenčianske Bohuslavice a od 14. marca začnú modernizačné práce v traťovom úseku medzi Trenčianskymi Bohuslavicami a výhybňou Nivy, počas ktorých železničná stanica Melčice zanikne a zmení sa na zastávku.



koridoru na Považí je zmenená

Od Trenčianskej Teplej po Ilavu 4.etapa

V tejto etape sa ako prvá začala modernizovať časť trate medzi Trenčian-

skou Teplou a Dubnicou nad Váhom. Od 22. februára do 6. júla 2010 boli obnovené obe traťové koľaje v dĺžke 3,3 km, namiesto dvoch úrovňových priecestí bol vybudovaný podchod pre peších pri

obci Príles, na kolaudáciu je pripravený aj nadjazd pri štadióne v Dubnici nad Váhom. V blízkosti obydli boli vybudované aj protihlukové steny.

Priecestie pri obci Príles nahradil podchod pre peších. Stopy po pneumatikách ale naznačujú, že ho využívajú aj vodiči motorových vozidiel.



Aj priecestie pri dubnickom štadióne nahradil cestný nadjazd. Trať je od zastavaného územia oddelená protihlukovou stenou.



Zväčšovanie polomeru pôvodného oblúka si vyžiadalo aj prestavbu nadjazdu štátnej cesty 1. triedy v Tunežiciach. Búranie mostnej konštrukcie začalo ešte v minulom roku, 14. decembra.

Od Ilavy po Belušu 5.etapa

Táto stavebná etapa začala písať svoj príbeh modernizácie od 2. augusta 2010, keď sa medzi Ladcami a Belušou začalo s obnovou traťových koľají v približnej dĺžke 1 600 metrov. Stavebné práce boli ukončené 2. decembra 2010 a do predčasného užívania bol daný jeden mostný objekt. Od 4. decembra 2010 začali prípravné práce pre modernizáciu traťového úseku medzi stanicami Ladce a Ilava. Od 6. decembra 2010 je v Tunežiciach aktivované nové priecestie ako náhrada počas prestavby nadjazdu štátnej cesty 1. triedy. Práce na obnove medzi-staničného úseku začínajú 21. februára a nepretržitá výluková činnosť potrvá až do 15. novembra 2011. Od 6. júla sa k tejto stavbe pridáva aj výmena staničných koľají a pokládka nových výhybiek v železničnej stanici Ladce.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Na zastávke Košeca vzniklo nové dočasné nástupište. Pri pôvodnom už rastú základy budúceho cestného nadjazdu.

Vitajte v železničnej stanici plnej kontrastov!

Popradskej železničnej stanici sme venovali priestor už niekoľkokrát. Naposledy začiatkom minulého roka, keď práce na jej rekonštrukcii vrcholili. Rekonštrukcia bola súčasťou plánovanej druhej etapy. Po roku vás pozývame do popradskej stanice opäť. Máme čo porovnávať, chváliť, ale i kritizovať. Ako hovoria domáci železničari, máme modernú stanicu s množstvom nových prvkov, ale aj nedostatkov. Vitajte v stanici plnej kontrastov!



Vynovené školiace priestory robia radosť popraským inštruktorom, ale aj ostatným železničiarom.



Našimi sprievodcami po zrekonštruovanej staničnej budove boli Ing. Jaroslav Benko z investorského odboru GR ŽSR a Ján Surmík, ktorý zastupoval dodávateľa a realizátora prác Texopartner.

Vestibul, ale aj ďalšie priestory pred rokom pripomínali stavenisko. Dnes je situácia úplne iná. Prvú očividnú zmenu si všimnete už na peróne pred staničnou halou. Nové obloženie fasády sa ťahá až po poštu, kde zostalo pôvodné. Vchádzame do staničného vestibulu. Oproti minulosti pribudli k doterajším štyrom eskalátorom dva nové, ktoré „znesú“ cestujúcich z odbavovacej haly na prvý perón. – **Budovu sme dali po dokončení všetkých stavebných prác do užívania v októbri minulého roka. Po odovzdaní neboli žiadne nedostatky, ktoré by bránili užívateľovi stavby v jej využití. Vo vestibule bola namontovaná aj absolútna novinka, vodiace lišty pre nevidiacich. Ide o jedinečnú vec a popraská železničná stanica sa tak môže v rámci Slovenska popýšiť prvenstvom, pretože takúto**



Nový kamerový bezpečnostný systém majú nielen železniční policajti, ale aj v dopravnej kancelárii. Sleduje ho i operátorka Miriam Valenčíková.



Súčasný obraz vestibulu popradskej stanice má už moderný vzhľad.

pomôcku majú zasiať len v jednom nákupnom centre v Bratislave, – hodnotí stavbu Ján Surmík.

To sa už eskalátormi presúvame vyššie, do služobných priestorov. Všade cítiť novotu. Zasadačka pripravená v každom okamihu prijať návštevníkov, na úrovni sú i nové sociálne zariadenia. Premenou prešli i školiace priestory Inštitútu vzdelávania a do vynovených priestorov sa nasťahovala i železničná polícia. Tej pri výkone služby výdatne pomáha aj nový kamerový systém. Pomocou 32 kamier dohliadajú na bezpečnosť.

Opäť sme sa vrátili do prestupovej haly TEŽ, ktorá je presným opakom zrekonštruovaných priestorov. – **Máme za sebou dve etapy rekonštrukcie staničnej budovy. Stále dúfame, že dôjde i k tretej a železničari i cestujúci sa dočkajú zmeny aj v tejto časti budovy. Zmysel práce je, keď sa dielo dokončí, – hovorí s nádejou Ing. Ján Benko. Porovnáваме zrekonštruované časti s tými, ktoré zostávajú po starom. Kým v dolnej časti sa vďaka zmene dosiahla stabilná teplota, na poschodí je zima, staré okná potrebujú nutne výmenu. Že rekonštrukcia mnohému pomohla, potvrdzuje i fakt, že na stanicu sa vrátili bezdomovci. Ich prítomnosť však spôsobuje, že cestujúci kvôli smradu a obťažovaniu čakajú na vlaky v schátranej hale TEŽ-ky, kde je zima, a neprispôsobiví občania si užívajú teplo a poriadok nových priestorov. Dopravný námestník popradskej železničnej stanice Ing. Martin Čech dodáva: – **Sme spokojní s tým, že sa po rokoch mnohých sľubov podarilo presadiť a zrealizovať aspoň časť nevyhnutných úprav. Je však na škodu vecí, že sa II. etapa rekonštrukcie napriek svojej „nekonečnosti“ nevykonala v plánovanom a projektovanom rozsahu. Ten totiž pôvodne počítal aj s rekonštrukciou služobných****

a prevádzkových priestorov v reštauráčnej a administratívnej časti. Stanica je plná kontrastov. Máme nové koľajisko, nástupiská a čiastočne obnovenú budovu... a všetky tieto pozitívne veci úplne neguje katastrofálny stav prestupovej haly, ktorá s opravenými časťami tvorí jeden nedeliteľný prevádzkový celok.

Hala TEŽ je naozaj v zlom stave, kovová konštrukcia a podhlády korodujú, sklenené opláštenie je netesné, zo všetkých strán sem nekontrolovateľne zateká a voda po „naakumulovaní“ v útrobach neúnavne sprchuje a znehodnocuje všetko, čo je pod ňou. Nové nástupiská, schodiská, koľajisko... Popraskí železničari však veria a spoliehajú sa na správne rozhodnutia kompetentných, dúfajú, že sľubovaná III. etapa – rekonštrukcia prestupovej haly a nástupiska TEŽ – nezapadne prachom.

Vladimír SALZER, foto: autor, Ivan HUTLÁK



Systém vodiacich lišt pre nevidiacich má ako prvá na Slovensku popraská stanica.

„Stavba desaťročia“ v Zohore sa dopracovala k záveru

Dočkali sa! Celých 9 rokov trpeli rekonštrukčné práce cestujúci aj zamestnanci železničnej stanice Zohor. Kým naši predkovia by za takéto obdobie vystavali kompletnú trať, miestni železničiarri sa veľmi potešili aj splneniu želania, ktoré je pre iných samozrejmosť. Konečne pracujú v štandardných priestoroch zodpovedajúcich súčasnej dobe.



Po deviatich rokoch je obnova staničnej budovy ukončená.



Výpravca Miroslav Smutek a operátorka Martina Houdeková už spomínajú na obdobie, keď pracovali v špine a prachu, poprikrývaní fóliami.

Genáza strastiplnej rekonštrukcie starej prijímacej budovy aj budovy zabezpečovacieho zariadenia a dopravnej kancelárie v Zohore siaha až do roku 2002. Málokto vtedy tušil, ako dlho potrvá prestavba slaboprúdových rozvodov a ústredného kúrenia. Takmer hneď sa začali vynárať problémy s preplácaním faktúr a pomalou činnosťou zhotoviteľa. Po roku 2003, po pozastavení všetkých stavieb v ŽSR, nadhlo utíchol aj stavebný ruch v Zohore. K životu sa prebral až v roku 2007, ale do projektovej dokumentácie už boli zapracované dispozičné zmeny sprchárne a úpravy v elektrickej inštalácii či požiarnej ochrany. Nedostatok finančných prostriedkov neustále odsúval dokončenie rekonštrukcie. Nádej vznikla po zaradení stavby do plánu investičnej výstavby v roku 2010. – **Pôvodná zmluva o diele z roku 2001 bola rozšírená o tri dodatky, ktoré riešili požiadavky správcov a zmeny termínu ukončenia. V rámci stavby boli nakoniec vybudované nové toalety pre zamestnancov, cestujúcich aj WC pre imo-**

bilných občanov. Zrekonštruovala sa elektroinštalácia, plynová kotolňa, namontovaný je náhradný zdroj energie s vyšším výkonom. Budova má opravenú fasádu a plastové okná, vymalované sú aj vnútorné priestory. Preberacie konania sa uskutočnili v decembri 2010, – sumarizuje Ing. Milan Zvonár, vedúci Strediska prípravy a realizácie Bratislava. A aký je názor domácich železničiarov na priebeh obnovy stanice? Trpeli, prispôbili sa provizórnym podmienkam staveniska, no radšej len mlčia. Veď 9 rokov rekonštrukcie nepotrebuje žiadny komentár. Rovnaké odpovede by asi zneli v Trebišove alebo Rusovciach, kde sa železničiarri taktiež pohybujú v nevyhovujúcich podmienkach podobných Zohoru.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Kultúru cestovania vylepšil hlasový a vizuálny informačný systém, orientáciu v stanici uľahčujú aj nové piktogramy.



Chodby, po ktorých sa denne pohybuje zamestnanci stanice,...

...dlhé roky vyzerali takto.



Namiesto vlakov stoja pri nástupišti stavebné stroje

Bratislavskú hlavnú stanicu opäť obsadili stavbári. Kým pred jeden a pol rokom pracovali na obnove štvrtého nástupišťa, teraz, od 5. decembra minulého roku, vylepšujú stav piateho. Rekonštrukčné práce sa nezaobišli bez obmedzení v riadení železničnej dopravy, ale výsledkom bude lepšia kultúra cestovania.



Na rekonštrukciu 5. nástupišťa bola schválená finančná čiastka vo výške takmer 2,2 milióna eur.

Tak, ako po rekonštrukciách predchádzajúcich štyroch nástupíšť, ktoré boli postupne realizované od roku 2000, aj 5. nástupišťe získa prestavbou nové zastrešenie s osvetlením a bude pokryté zámkovou dlažbou s bezpečnostnou úpravou pre nevidiacich a slabozrakých. Upraví sa železničný spodok a zvršok, trakčné



Stavbu, ktorá má byť odovzdaná v apríli 2011, realizuje spoločnosť Železničné stavebníctvo Bratislava, a. s.

vedenie, ale aj elektrický ohrev výhybiek a rozvody nízkeho napätia. Taktiež sa obnoví kanalizácia a vodovod, nainštalované bude vizuálne a hlasové informačné zariadenie aj kamerový systém.

Dočasná absencia dvoch nástupíšťných hrán zmenila pripravenú technológiu pre nový grafikon vlakovej dopravy na obdobie 2010/2011. – **Výpravcovia a zamestnanci posunu majú sťaženú prácu, pretože sa skrátili intervaly medzi vlakmi na jednotlivých nástupištiach a je zhoršená možnosť operatívnej reakcie pri prípadných meškaniach vlakov**, – vysvetľuje Ing. Pavol Országh,

prednosta ŽST Bratislava hlavná stanica. Obmedzenia sa týkajú aj cestujúcich. Niektoré vlaky sú odklonené do ŽST Bratislava Nové Mesto, iné majú skrátené súpravy. Pravidelne je zmeškaných 9 vlakov o 2 až 4 minúty z dôvodu vchodov a odchodov vlakov, a čakania na uvoľnenie koľají pri nástupištiach. Všetky obmedzenia budú zrušené až po ukončení rekonštrukcie a opätovnom sprevádzkovaní 5. nástupišťa, ktoré je naplánované na 19. apríla 2011.

(balky), foto: autor

Kvalita preverená v praxi

Len málokto sa pri ceste vlakom zamýšľa nad tým, ako to vlastne funguje, že vlaky idú v podstate bez problémov a že nehody sú takmer neznámym pojmom. Bezpečná jazda na železnici závisí od niekoľkých faktorov. Okrem zodpovednosti ľudí i od zabezpečovacích zariadení, vďaka ktorým vlaky bezpečne jazdia. Na jedno z nich sme sa boli pozrieť v železničnej stanici Kysak. Už vyše roka má v prevádzke nové elektronické stavadlo typu SIMIS-W od firmy Siemens.

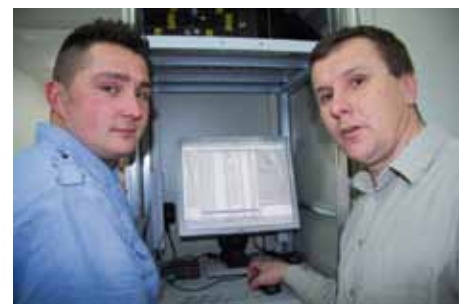
Zariadenie je svojím spôsobom jedinečné. Zaujímavosťou je napríklad to, že tento typ sa používa na koridore. Na východe Slovenska je jediným nainštalovaným práve ten v Kysaku. V okolitých staniach, v Prešove či Poprade,

majú elektronické stavadlá typu ESA-11® od firmy AŽD Praha. Dopravný námestník železničnej stanice Kysak Ing. Emil Kičura: – **Zariadenie je v prevádzke od novembra 2009. Skladá sa z dvoch hlavných súborov, ovládacieho systému ILTIS a riadiaceho systému SIMIS-W.** Výpravca na paneli, ktorý sa skladá z dvoch monitorov, vidí, čo sa deje v koľajisku a príľahlých traťových úsekoch, pričom obsluhou systému ILTIS zadáva príkazy na stavadlo. To vyhodnotí zadanú úlohu a zároveň ju aj zrealizuje, napríklad postaví vlakovú alebo posunovú cestu v požadovanom smere.



V dopravnej kancelárii v Kysaku majú všetky riadené smeru pod kontrolou. Pomocou ovládacieho panelu dá výpravca príkaz na stavadlo, kde ho riadiace zariadenie vyhodnotí a postaví vlakovú cestu v požadovanom smere. Všetko to výpravcovia vidia v „priamom prenose“. Na fotografii dispozičný výpravca Miroslav Hriciščák a vonkajší Peter Čeklovský.

Svoj názor nám povedal aj hlavný návestný majster SMÚ OZT ZT Košice z úseku Kysak Miloš Dinda: – **Činnosť a schopnosti systému SIMIS boli dokonale overené vlni počas povodní. Prevádzka SIMIS-u spočíva v samotnej**



Návestný majster Rastislav Sliva a hlavný návestný majster Miloš Dinda pri „srdci“ nového elektronického staničného zabezpečovacieho zariadenia typu SIMIS-W firmy Siemens.

údržbe a obsluhu staničného zabezpečovacieho zariadenia, ktoré sú bezproblémové. Staničné zabezpečovacie zariadenie spolupracuje s traťovým zabezpečovacím zariadením, kde bola po prvýkrát vykonaná uviazka medzi dvoma systémami, a to univerzálnym autoblokom a elektronickým stavadlom SIMIS-W. Vďaka zanieteniu zamestnancov zabezpečovacej techniky a ochote dodávateľských firiem pracuje zariadenie bez väčších problémov. Po roku prevádzky je možné konštatovať, že novým elektronickým stavadlom sa zvýšila efektívnosť, komfort obsluhy a údržby, ale najmä bezpečnosť železničnej dopravy.

Vladimír SALZER, foto: autor

Teória a prax nehodových udalostí na železnici

O bezpečnosti železničnej dopravy, o nehodových udalostiach na železnici, ale aj o ďalších zaujímavých témach z oblasti bezpečnosti sa diskutovalo na pôde košickej Vysoké školy bezpečnostného manažérstva vo štvrtok 17. februára. Konali sa tu odborný seminár a súčinnosťné cvičenie na tému Teória a prax riešenia nehodovej udalosti na železnici. Teóriu sa výborne podarilo spojiť s praxou, pri ktorej boli v hlavnej úlohe železniční hasiči.



Zľava:
Ing. Jaromír Jezný,
generálny riaditeľ
ZTS VVÚ Košice, a.s.,
Bc. Viliam Šúr,
profesor, Ing. Imrich
Dufinec, CSc.,
prorektor
pre vzdelávanie
a vonkajšie vzťahy
VŠBM v Košiciach,
a riaditeľ ZPOŽ
Mgr. Ludvík Posolda.

Závod protipožiarnej ochrany železníc, konkrétne košický hasičský útvar, predviedol praktickú ukážku zo svojej činnosti. Jeho členovia zasahovali pri od-

straňovaní poruchy, ktorá spôsobila únik nebezpečnej látky z cisterny. Naši hasiči ukázali svoju profesionalitu nielen pri hasení požiaru, ale aj pri podávaní prvej



Praktická ukážka železničných hasičov pri zachraňovaní osôb i majetku



Na odbornom seminári sa stretli predstavitelia z akademickej pôdy, zástupcovia železníc, ale aj študenti Vysoké školy bezpečnostného manažérstva v Košiciach.

pomoci svojmu kolegovi, ktorý sa pri zásahu poranil. Najväčším prekvapením bola ukážka činnosti pásového robota pri lokalizovaní a zneškodňovaní nebezpečných látok unikajúcich z nákladných vozňov. Tento mobilný miniteleoperátor z dielne ZTS VVÚ Košice je schopný monitorovať priestor okolo seba a obrazový a hlasový signál prenáša na diaľku k operátorovi. Detekčným systémom analyzuje priestor kontaminovaný nebezpečnými látkami, kde by nemohol ísť človek. Robot manipulačným ramenom prinesie vzorky chemikálií, ale môže sa vybaviť aj vodným delom.

Na vyhodnotení seminára padli na adresu košických hasičov pochvalné slová od zúčastnených. Riaditeľ ZPOŽ Ing. Ludvík Posolda okrem iného povedal: – **Som rád, že som sa mohol zúčastniť tejto praktickej ukážky vašej činnosti, a hodnotím dnešný seminár, najmä túto praktickú ukážku, veľmi profesionálne, a ich aktérov radím medzi elitu záchranárov,** – povedal na záver akcie riaditeľ ZPOŽ. Železniční hasiči ešte odprezentovali svoju publikáciu pod názvom Ročenka 2010. – **Ročenka je publikáciou, v ktorej prinášame množstvo zaujímavých fotografií a správ z našej činnosti, ktoré sa udejú počas celého roka. Táto, za rok 2010, je už treťou v poradí a verím, že aj na tejto ceste prezentácie svojich výkonov budeme pokračovať,** – povedal Bc. Viliam Šúr.

(sch), foto: Vladimír SALZER



Veľkú pozornosť pútal malý robot – tzv. prieskumník.

O železničnej zabezpečovacej a oznamovacej technike medzinárodne

Začiatkom februára sa vo Vyhníach neďaleko Žarnovice zišlo asi 200 účastníkov na 7. ročníku odbornej medzinárodnej konferencie železničnej oznamovacej a zabezpečovacej techniky spoločnosti Betamont. S garanciou ŽSR, Žilinskej univerzity v Žiline a MDVRR sa diskutovalo na rôzne témy, ktoré sa týkali teoretických poznatkov a výskumov univerzitetnej obce. Účastníci nezabudli ani na praktické skúsenosti z prevádzky železničnej oznamovacej a zabezpečovacej techniky. Konferencie sa zúčastnilo približne 40 spoločností a okrem Slovákov prišli svoje skúsenosti predviesť aj účastníci z Rakúska, Bieloruska a Nemecka.

Zosúladenie mobilnej a traťovej časti ETCS v prevádzke ŽSR – to bola téma, ktorú za železnice odprezentoval Ing. Bohuslav Dohnalík, manažér OZT z odboru infraštruktúry GR ŽSR. O systéme ETCS, ktorý zjednoduší a skompletizuje jazdu vlaku, sme vás informovali ešte v minuloročnom aprílovom čísle. Spomínali sme skúšobné jazdy za pomoci tohto európskeho systému zabezpečenia jazdy vlaku, ktorý by v konečnom dôsledku priviedol vlak na 160-kilometrovú rýchlosť a rušňovodič by mal nielen absolútny prehľad o trati, ale vlak by v núdzovej situácii mohol aj sám zastaviť. A to všetko vďaka systému, ktorý prostredníctvom eurobalíz prenáša informácie a príkazy z traťovej časti priamo do hnacieho vozidla, kde sa tieto príkazy a informácie zobrazujú na monitore mobilnej časti ETCS. Rušňovodič je teda mobilnou časťou aj kontrolovaný, či dodržiava príkazy – dovolenú rýchlosť jazdy a podobne. A práve o problematike mobilnej a traťovej časti a ich zosúladení sa účastníci konferencie dozvedeli viac z prednášky. – **Problém zosúladenia mobilnej a traťovej časti je problém jednotného spôsobu vyhodnocovania prijatých informácií hnacími vozidlami rôznych výrobcov, aj keď traťovú časť môžu projektovať a inštalovať tiež niekoľkí výrobcovia,** – informoval v úvode svojho príspevku Ing. Dohnalík. – **V roku 2010**

inštalovala firma Thales mobilnú časť ETCS na hnacie vozidlá ZSSK radu 350. Pri skúšobných jazdách sa väčšie problémy nevyskytli, skúšobné jazdy však boli zamerané predovšetkým na zosúladenie mobilnej časti ETCS s parametrami hnacieho vozidla – predovšetkým na brzdné krivky. Vážne funkčné prob-



lémy boli zistené až v prevádzke. Dochádzalo k tomu, že pri prechodových vlakových cestách boli vlaky zastavované pri odchodových návěstidlách, v niektorých prípadoch došlo aj k núdzovému brzdneniu po vchode na staničnú koľaj, – uviedol v prednáške.

Autor prezentácie informoval aj o tom, že počas určitej doby u nás jazdili na spomínanej trati upravené hnacie vozidlá s vypnutou mobilnou časťou ETCS. Príčina bola identifikovaná až po skúškach na simulátore firmy Thales. Spočívala v tom, že obidve firmy mali rôzny prístup k takzvanej repozície informácií. Dnes sú mobilnou časťou vybavené 4 hnacie vozidlá ZSSK radu 350. Sú nasadzované na IC vlaky a vďaka mobilnej časti ETCS značky Siemens môžu jazdiť v úseku Svätý Jur – Nové Mesto nad Váhom rýchlosťou 160 km.

Nielen o ETCS, ale aj o množstve ďalších zaujímavých tém sa diskutovalo počas troch konferenčných dní.

Výhodné riešenia priestupní na vedľajších cestách, komunikátor GSM, zabezpečovacie zariadenia versus ľudský činiteľ, ale aj rôzne ďalšie témy odzneli v prezentáciách účastníkov tejto prestížnej akcie, kde má každý záujemca možnosť prezentovať svoje novinky, nápady a riešenia pred celou odbornou verejnosťou z oblasti OZT.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ
Foto: balky



Podľa ETCS môže byť poloha antény na vozidle najviac 12,5 metra od prvej osi podvozku. Eurobalíza musí byť umiestnená minimálne 14 metrov pred izolovaným stykom pri návěstidle, ináč by pri vstupe za návěstidlo stihla mobilná časť ETCS načítať návěst zakazujúcu jazdu.

Správne zosúladienie výluk ovplyvňuje plnenie GVD

Takmer každému náročnejšiemu zásahu do železničnej infraštruktúry predchádza naplánovanie a príprava samotnej výluky. Takéto výluky sa koordinujú na oddeleniach riadenia dopravy. V minulom roku ich o poznanie viac, oproti ostatným kolegom v Trnave, Zvolene a Košiciach, registrovali na ORD Žilina. Požiadavky na bežnú údržbu museli zosúladiť s dlhotrvajúcimi nepretržitými výlukami súvisiacimi s tromi najsledovanejšími stavbami v sieti ŽSR – zriaďovacou stanicou Žilina-Teplička a modernizáciou koridorov na Považí aj Kysuciach.

Obvod ORD Žilina je špecifický. – Hraníme so všetkými tromi ostatnými obvodmi ORD a taktiež aj so železničnými správami Českej republiky a Poľska. Fenoménom je tiež uzlová stanica Žilina, v ktorej sú okrem tranzitných rýchlikov medzi Bratislavou a Košicami takmer všetky vlaky vychádzajúce alebo končiacie. Neskorší príchod hociktorého vlaku osobnej dopravy sa prenáša na ďalšie viaceré prípoje do minimálne troch rôznych smerov, – približuje svoj obvod Ing. Ján Kováčik, vedúci ORD Žilina.

Preto je mimoriadne dôležité, aby obmedzenia na trati v podobe výluk mali čo najmenší dopad na meškania vlakov. To už je ale náplňou práce vedúcej referentky dopravy a zároveň „výlukárky“ Ing. Gabriely Keltošovej. Musí vhodne a v predstihu zosúladiť požadované výluky: – Už v polovici mesiaca pripravujeme plán výluk na ďalší mesiac podľa požiadaviek správcov železničnej infraštruktúry. Ak niektoré výluky vzájomne kolidujú, upravíme ich termíny. Podľa zaužívaných pravidiel by sa na takzvanom výlukovom ramente mala konať v určitom čase len jedna výluka. Jej začiatok sa obvykle plánuje po prechode a ukončuje sa pred príchodom vlakov osobnej dopravy. Ideálna je



Na týždenných výlukových poradách si Ing. Ján Kováčik, vedúci ORD Žilina (vpravo), a vedľa sediacia Ing. Gabriela Keltošová, „výlukárka“ ORD Žilina, vypočujú k naplánovaným výlukám pripomienky a stanoviská technických zložiek ŽSR.

kumulovaná výluka, v ktorej sa sústreďujú viac údržbárskych zložiek. V piatok sa ich snažíme obmedzovať, doprava pred víkendom je predsa len intenzívnejšia. – Aj keď sú naplánované výluky celoplošne schválené odborom dopravy GR ŽSR, na týždňových výlukových poradách sa ešte upravujú termíny a doplňajú informácie. – Predkladajú sa stanoviská všetkých výkonných zložiek, ktoré sa budú podieľať na výlukách konaných o 2 týždne neskôr. Železničná prevádzka je však živý proces, operatívne riadený, preto sa najmä na odstránenie havarijných stavov povoľujú výluky aj dodatočne, zo dňa na deň, – pripomí-

na Gabriela Keltošová. Odsúhlasené a povolené výluky aj s obmedzením dopravy sa prostredníctvom internetu a PIS-u dostávajú nielen k dopravcom a cestujúcim, ale sú nevyhnutné najmä pre správne rozhodnutia vlakových dispečerov. Pomocou vlakového dispečerského systému sledujú jazdu vlakov, určujú ich vzájomné križovanie sa a usmerňujú výpravcov s čo najmenším dopadom na meškание vlakov a plnenie grafikonu vlakovkej dopravy. Už v minulom roku im okrem bežnej údržbárskej činnosti sťažovali riadenie dopravy aj nepretržité dlhotrvajúce výluky kvôli trom najsledovanejším stavbám a podobný stav sa očakáva aj v roku 2011: – Dokončuje sa modernizácia koridoru na Kysuciach, ktorá sa dostala do záverečnej etapy. Naopak, Žilina-Teplička, ktorá pre výstavbu koľajiska na „zelené lúky“ nebola pre nás doteraz zaujímavá, si už bude vyžadovať výluky na vloženie výhybiek do prevádzkovaných koľaj, úpravu trakčného vedenia a oživenie zabezpečovacieho zariadenia. A náročná výluková činnosť nás čaká už od 21. februára na Považí pri modernizácii ďalších dvoch traťových úsekov, – ukončil Ján Kováčik náš rozhovor.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Úlohou tímu ORD Žilina je zosúladienie požadovaných výluk v mesačnom pláne tak, aby mali čo najmenší vplyv na plynulosť železničnej dopravy a meškания vlakov.



Ing. Monika Albertová, referentka dopravy, analyzuje jazdu vlakov v súvislosti s plnením GVD a sleduje prácu vlakových dispečerov, konkrétne Ľubomíra Skokňu (v strede). Tlačivá, zmenové plány a pomôcky pre dispečerov zabezpečuje pripravár Ing. Peter Pšenica (vpravo).

Snehové zábrany, pluhy, frézy pomáhali

V januárovom čísle sme sa venovali tým zariadeniam na boj so snehom, s ktorými sa na železnici už bežne nestretáme a môžeme ich vidieť skôr na dobových fotografiách alebo v železničných múzeách. V prevádzke ich postupne nahradili výkonnejšie a modernejšie snehové pluhy a snehové frézy, navyše k nim pribudli aj odpratávacie súpravy a špeciálne prúdové rozmrazovače.



Snehový pluh polskej výroby - LPO 411 S

Snehové pluhy vyrobené zo starých tendrov alebo pluhy Riga boli pri odpratávaní snehu postupne nahradené zariadeniami novej konštrukcie, najmä typom LPO 411S poľskej výroby a domácimi KSP, ktoré vyrábala závod MTH Košice.

Pluhy KSP sú dvojnápravové a na jednom čele majú pevnú šípovú obojstrannú radlicu. Tá umožňuje odstraňovať sneh do výšky 1,5 m a šírky 3 m. Spolu s bočnými krídlami sa záber môže rozšíriť až na 5 m. Pluh je vybavený aj menšou priečnou radlicou, ktorá je schopná odstraňovať sneh v priestore medzi koľajnicami do hĺbky 50 mm pod temenom koľajnice. Všetky pracovné orgány sú ovládané hydraulicky z kabíny umiestnenej za čelnou radlicou. V zadnej časti pluhu sa nachádza strojovňa s agregátom, ktorý poháňa hydraulické čerpadlá. Keďže pluh má radlicu len na jednom čele, je vo svojom ťažisku vybavený otáčacím zariadením. V prípade potreby tak môže byť na voľnom priestranstve otočený o 180 stupňov,

aby mohol pracovať v opačnom smere. Pri práci ho pred sebou tlačí motorový rušeň. Pluh sú dva páry čelných radlíc, štyri bočné krídla - vždy dve na každej strane, podrezávacie nože a pomocné radlice. Čelné radlice sa môžu otáčať, vďaka čomu môže pluh odhadzovať sneh buď na jednu, alebo na obidve strany koľaje. Pomocou bočných krídiel sa záber pluhu pohybuje v rozmedzí 1,56 - 3,08 m od osi koľaje. Vrstva snehu, ktorú možno odstraňovať, môže mať až 1,5 m. Podrezávacie nože a malé pomocné radlice umiestnené pod čelnými radlicami dokážu odstrániť aj sneh medzi koľajnicovými pásmi do hĺbky 50 mm pod temenom koľajnice. Pracovné orgány sú ovládané hydraulicky z dvoch čelných riadiacich stanovišť. Medzi nimi sa nachádza malý priestor slúžiaci ako zázemie pre obsluhu a strojovňa s dieselaagregátom a dvomi elektromotormi poháňajúcimi hydraulické čerpadlá. Keďže pluh musí byť pri práci tlačný rušňom, má na obidvoch čelách narážacie a ťahadlové ústrojenstvo, ktoré sa podľa potreby môže vyklopiť dohora a schovať za čelné radlice.

aby mohol pracovať v opačnom smere. Pri práci ho pred sebou tlačí motorový rušeň.

Poľské pluhy

Poľské pluhy LPO 411S sú konštruované ako štvornápravové - rám pluhu spočíva na dvoch dvojnápravových podvozkoch. Pracovnými orgánmi

V súčasnosti sa na Slovensku používajú poľské pluhy LPO 411S, pluhy KSP sú v prevádzke už len v Českej republike. Okrem nich sa používajú ešte pluhy pripojené na čelách rušňov. Umožňujú odstraňovanie menších vrstiev snehu do výšky 50 cm. Takto vybavené rušne spôsobujú mierne komplikácie v prevádzke, pretože radlica zaberá časť priestoru medzi vozidlami, ktorý využívajú posunovači pri spájaní a rozvesovaní vozidiel.

Pluhy nahradili snehové frézy

Tam, kde si so snehovou nádielkou nevedeli poradiť snehové pluhy, prišli na rad snehové frézy. Oproti minulosti však na pohon pracovných orgánov nepoužívali parné stroje, ale spaľovacie motory a elektromotory. Prvým takýmto zariadením bol dvojrotorový snehomet dovezený v 60. rokoch 20. storočia z vtedajšieho Sovietskeho zväzu. Tvoril ho rotorový podávač, odrezný nôž, bočné krídla, predný štít a rotačný vrhac snehu. Podávač odberal sneh spreď snehometu a posúval ho k vrhacu snehu, pričom predný štít zabráňoval, aby sa sneh od podávača lietal späť pred stroj. Pridaním vymetacích kief na podávač umožňoval snehomet aj čistenie výhybiek. Sneh medzi koľajnicami odstraňoval odrezný nôž, a to až do hĺbky 50 mm. Bočné krídla slúžili na rozšírenie záberu snehometu. Všetok odobratý sneh odhadzoval vrhac mimo trate do vzdialenosti až 50 m. Snehomet dokázal za hodinu odstrániť až 6 000 m³ snehu. Mal však dve veľké nevýhody. Nemal vlastný hnací agregát, a preto potreboval pri práci jeden až dva rušne - zdroj elektrickej energie na pohon pracovného ústrojenstva a na pohyb. Prekračoval tiež gabarity ČSD, preto bolo jeho použitie obmedzené. Na-



Snehová fréza KSF 70 je v súčasnosti jeden z najbežnejších mechanizmov na odstraňovanie snehu.



Pohľad na radlicu umiestnenú na zadnom čele frézy KSF 70

pri odstraňovaní snehu z koľajníc (2.časť)

priek tomu sa dožil aj prelomu tisícročí, dnes však už fyzicky neexistuje.

Moderné frézy

V súčasnosti sú najrozšírenejšie snehové frézy KSF 70, ktoré sa vyrábali od 70. rokov 20. storočia. Sú koncipované ako nadstavba na motorovom vozíku MUV 69. Pracovným orgánom, ktorý je namontovaný na prednej strane vozíka, sú dva špirálové nože na rezanie snehu a dva ventilátory odhadzujúce sneh mimo trať a na zadnej strane šípová radlica pre odhrňanie snehu do výšky 40 cm. Na pohon pracovných orgánov slúžia dva motory Tatra uložené na plošine vozíka, pohon vozíka je zabezpečený jeho vlastným motorom. Táto fréza dokáže za hodinu odstrániť až 3 000 ton snehu, ktorý môže dosahovať výšku až 1,2 m.

Modernejšou frézou je typ SFB 3000, resp. Delta 175SK. Je to tiež nadstavba, avšak na väčšom motorovom vozíku MV 80 Delta. Pracovný orgán tvoria dva štvorlistové ventilátory s predsunutými odrezávacími nožmi, ktoré zároveň odhadzujú sneh mimo trate. Obidva ventilátory sú nezávisle na sebe zvislo aj priečne posuvné, takže umožňujú odpratávanie snehu do výšky 4,5 m a 3 m od osi koľaje. Na druhom čele vozíka je jednoduchá šípová radlica, umožňujúca odpratávať menšie vrstvy snehu. Keďže hlavný pracovný orgán - fréza - je len na jednej strane, vozidlo je vybavené otáčacím zariadením.

PSE

V boji so snehom možno použiť aj súpravu na odstraňovanie snehu PSE. Tá sa skladá zo základného stroja, jedného alebo viacerých vložených vozňov a z koncového vozňa. Základný stroj je vybavený kefovým bubnovým podávačom, bočnými krídlami, bočnými rotačnými kefami, rozrývačom a pásovým dopravníkom. Kefový podávač v čele stroja nahŕňa sneh na pásový dopravník. Bočné krídla zhrňajú sneh do koľaje ku kefovému podávaču. Bočné rotačné kefy presúvajú sneh z medzikoľajového priestoru medzi koľajnicami. Rozrývač zase rozru-

šuje utlačený sneh. Súčasťou základného stroja je aj elektrocentrála, ktorá vyrába energiu pre pohon pracovných orgánov celej súpravy. Vložený vozeň slúži na ukladanie materiálu alebo na jeho presúvanie do ďalšieho vloženého vozňa, prípadne do koncového vozňa. Preto dno úložného priestoru vozňa je pozdĺžne šikmé a tvorí ho pásový dopravník. Koncový vozeň slúži tiež na ukladanie materiálu, ale aj na vykladanie materiálu z celej súpravy mimo trate do vzdialenosti 5,1 metra od osi koľaje. Tvorí ho zásobník so zhruba polovičným objemom, vykladací pásový dopravník a radiaca kabína. Keďže je súprava sovietskeho pôvodu, sú jednotlivé vozne pospájané automatickými spriahadlami, na koncoch je však klasická skrútkovka a nárazníky. Vložené a koncový vozeň sa však častejšie ako na odpratávanie snehu používajú na odvoz odpadu od čističiek štrkového lôžka.

Rozmrazovače

Problematickými miestami železničnej siete v zime boli výhybky. Sneh a ľad znemožňoval ich správnu funkciu, preto im bolo potrebné venovať v zime zvýšenú pozornosť. Prvé mechanizačné prostriedky v tejto oblasti prišli až na prelome 50. a 60. rokov 20. storočia. V tom období letectvo začalo vyradzovať prvé prúdové lietadlá a práve ich motory sa stali základom pre novú mechanizáciu odstraňovania snehu - prúdové rozmrazovače. Princíp ich fungovania je založený na využití rýchlosti a teploty výfukových plynov prúdového motora. Motor zo zrušeného lietadla sa umiestňoval buď priamo na motorový rušeň (najčastejšie radu

T 211.0 a 1), alebo na samostatný vozeň, prípadne prívesný traťový vozík. Nevýhodou tohto riešenia bola veľká spotreba paliva (niekoľko sto litrov za hodinu), veľký hluk, opätovné zamŕzanie vody z roztopeného snehu, poškodzovanie okolitých predmetov a stavieb odlietajúcim štrkom a prepaľovanie káblov v koľaji. V súčasnosti sa na Slovensku nachádza niekoľko prúdových rozmrazovačov typu PR M-701 ako nadstavby na prívesných vozíkoch.

Výborným pomocníkom pri odstraňovaní snehu a ľadu z výhybiek je ohrev výmen. Je to zariadenie, ktoré roztápa sneh a ľad vo výhybkách, najmä v oblasti jazýčkov a záveru. Používa sa buď elektrický ohrev pomocou odporových tyčí, alebo plynový ohrev s horákmi. Na spádoviskách s rozvodmi stlačeného vzduchu sa zas používa vyfukovanie snehu.

Na tratiach s rozchodom 1 000 mm vo Vysokých Tatrách, kde je bohatá snehová nádielka bežnou súčasťou zimy, slúžia na odstraňovanie snehu pluhy umiestnené na rušňoch radu 706.9 (kedysi TU 46.0) alebo dve snehové frézy - jedna na tratiach TEŽ, jedna na ozubnicovej železnici. Takisto je vo viacerých staniách vo výhybkách nainštalovaný ohrev výmen.

Ing. Michal TUNEGA, foto: archív MDC

Základný stroj súpravy na odstraňovanie snehu PSE
Autor: Ing. Peter Bado



Motor zo stíhačky MiG 15
poslúžil na železnici ako prúdový
rozmrazovač.



Elektrický ohrev
pomocou odporových tyčí

ÚIVP radí

Nový predpis Z 3 nahradil doterajšiu Ok2 Komentár k zmene predpisu ŽSR Z 3

Vážení čitatelia, prihovárime sa vám v čase, keď ŽSR prechádza organizačnými, personálnymi zmenami a tiež nastali zmeny aj v predpisovej oblasti. Jednou dôležitou zmenou je skončenie platnosti Ok 2. Od 1. januára vstúpil do platnosti nový predpis ŽSR Z 3 – Odborná spôsobilosť na ŽSR. Tento predpis patrí do skupiny základných nariadení, a ako už jeho názov napovedá, zaoberá sa podmienkami získania a udržiavania odbornej spôsobilosti.

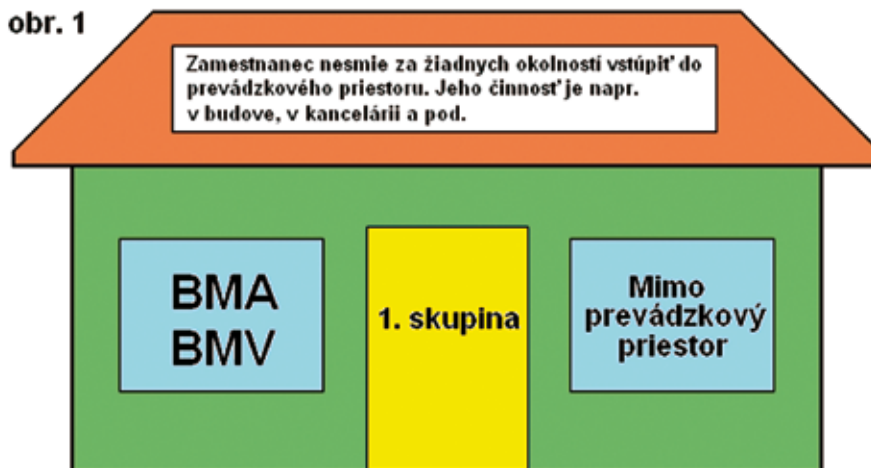
Keďže musí špecifikovať a riešiť konkrétne podmienky stanovené zákonmi, úzko vychádza zo zákona 513/2009 Z.z., 514/2009 Z.z., vyhlášky 205/2010, 245/2010, 350/2010, 351/2010...

Predpis Z 3 stanovuje:

- podmienky získania, udržiavania, overovania a odňatia osvedčenia o odbornej spôsobilosti, spôsobilosti z BOZP, spôsobilosti z UTZ a ostatných druhov spôsobilostí,
- zoznam pracovných činností vyžadujúcich odbornú spôsobilosť,
- kvalifikačné predpoklady na určenú odbornú spôsobilosť,
- rozsah a obsah zamerania odbornej prípravy,
- rozsah potrebných odborných vedomostí na pracovné činnosti zabezpečujúce prevádzkovanie dráhy a prevádzkovanie dopravy na dráhe,
- spôsob overovania odbornej spôsobilosti.

V tomto príspevku nám nejde o celkové vysvetľovanie predpisu, ale len o nahliadnutie a pripomenutie si niektorých dôležitých zmien. Keďže ide o zmeny dôležité a rozsiahle, v jednom článku by ich ani nebolo možné vysvetliť. Preto sa budeme zaoberať najmä pod-

obr. 1



mienkami získania a udržiavania odbornej spôsobilosti.

V spôsobilosti BOZP nastala zmena v rozsahu znalostí a rozdelení na pracovné činnosti mimo prevádzkového priestoru, ktoré za žiadnych okolností nevstúpia do prevádzkových priestorov (obr.1), a činnosti mimo prevádzkového priestoru, ale len s oprávnením na prechádzanie cez prevádzkový priestor, prípadne priestor možného ohrozenia, prípadne pobyt v prevádzkovom priestore pod dozorom zodpovedného zamestnanca (obr.2). Tretiu skupinu tvoria zamestnanci s oprávnením na činnosti v prevádzkovom priestore. Tu chceme pripomenúť, že doteraz platné rozsahy BOZP pokrývajú nové rozdelenie (obr.3).

Pri odbornej spôsobilosti je dôležité si uvedomiť skutočnosť, že ak sa zamestnanec nezúčastní školenia v stanovenom rozsahu, tak stráca odbornú spôsobilosť. Zákon nepripúšťa možnosť vynechať školenie ani v prípade PN. Po strate odbornosti je možné obnoviť OS opätovným preskúšaním až po predpísanej odbornej príprave.

Uvedieme si jeden praktický príklad

s vymyslenou osobou (pozrite aj §32 zákona 513/2009 Z.z.): „Zamestnanec Jozef MIKO má platnú OS do 23. 2. 2011. Prihláška na POS bola zaslaná na inštitút vzdelávania 6. 12. 2010. Inštitút vzdelávania pozve pána Miku na periodickú skúšku 28. 1. 2011 s dátumom skúšky 21. 2. 2011 (čo je dva dni pred skončením platnosti OS). Všetko sa realizuje dostatočne včas tak, aby sa mohol uvedený zamestnanec skúšky plánovane zúčastniť. Pánovi Mikovi však 20. 2. 2011 nastane prekážka v práci - ošetruje choré dieťa. Do práce môže nastúpiť až 28. 2. 2011. Medzitým mu prepadla odbornosť, lebo jej platnosť bola, ako sme si uviedli, do 23. 2. 2011. Pán Miko musí najprv absolvovať interaktívnu prípravu v rozsahu 14 hodín (pozri čl.56 predpisu ŽSR Z3) a po uvedenej príprave môže byť znova pozvaný na POS. Do úspešného vykonania POS a znovunadobudnutia odbornej skúšky nesmie vykonávať predchádzajúcu činnosť.“

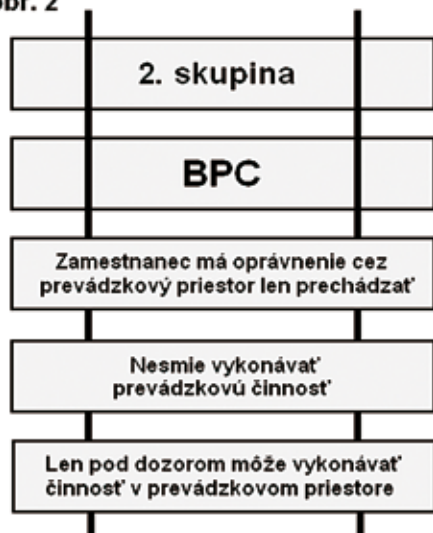
Z dôvodu možnosti zachovania si odbornosti ÚIVP realizuje náhradné školenia v niektorom zo svojich školiacich stredísk v rámci Slovenska v mesiacoch jún a december. Táto posledná možnosť je pre tých zamestnancov, ktorí sa nemohli z nejakého závažného dôvodu (dlhodobá nemoc, materská dovolenka, rodičovská dovolenka, ošetrovanie člena rodiny a iné) zúčastniť školenia v školiacom stredisku v regióne, prípadne v inom školiacom stredisku.

Ďalším dôležitým bodom, ktorý zvyšuje nároky na prípravu a zodpovednosť zamestnancov, je fakt, že po neúspechu na skúške môže zamestnanec absolvovať opravnú skúšku až po piatich pracovných dňoch.

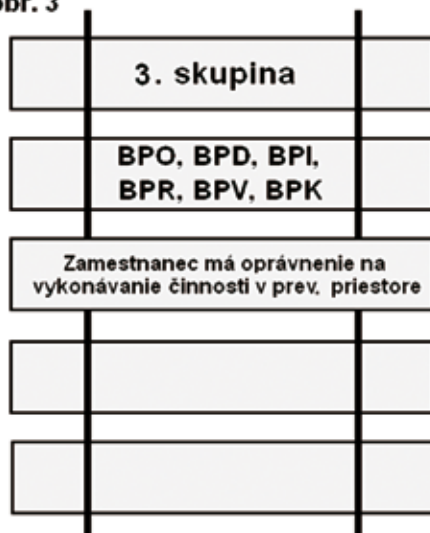
Odporúčame vám preštudovať si predpis a stotožniť sa s jeho ustanoveniami. V prípade, že by sme na nejasnosti a otázky, ktoré nám budú adresované, nevedeli odpovedať, obrátime sa na gestorský útvar O 510 a požiadame o vysvetlenie.

Bc. Pavol SUCHOŇ

obr. 2



obr. 3



Nedisciplinovaní cestujúci

Pri prepisovaní pamätných kníh sa naši kolegovia „archivári“ dozvedia o všeličom, čo sa v minulosti na železnici stalo. Sme radi, že prostredníctvom Železničného semaforu to sprostredkujú aj našim čitateľom. Mnohé príbehy sú zaujímavé, niektoré neuveriteľné, často i smutné. Z niektorých sa dá aj čerpať a poučiť. Tie dnešné opisy sú alarmujúce... také, ktoré sa nemuseli stať! Opisy sú autentické, bez zmien a akýchkoľvek úprav.

Východná, 1938

„Dňa 25. mája 1938 šlo niekoľko sto robotníkov z Maďarska do práce do Nemecka vl. 417 v zakrytých nákladných voňoch. Počas zdržania tohto vlaku vo Štrbe sa od vlaku vzdialil jeden robotník. Po odchodu vlaku jak už vlak bol v dost veľkom pohybu, pribehol späť a naskočil, ovšem nestačil úplne naskočiť a zostal dĺžkou časťou tela vyšeť z voza. V takomto stave vliekol ho vlak 417 až do L.Sv. Mikuláša, pričom po ceste pomaly z neho odtrhávali kúsky dolných končatin rôzne železničné zariadenia po trati ležiace. Do L.Sv. Mikuláša došiel úplne bez nôh.“

Markušovce, 1944

„Dňa 28. apríla 1944 v 4.00 hod pri zastavovaní vlaku 601 pri výhybni Vitkovce vyskočil von oknom záchodu jedného vozňa a poranil sa robotník (cigán) L.H. z Olcnavy. Menovaný cestoval bez lístka a skrýval sa preto na záchode. Pri otváraní sa dvier záchodu, v domnieke že tieto otvára revízor vlaku (podľa vlastného udania) vyskočil von oknom.“

Turany, 1986

„Dňa 12.12.1986 bola vlakom 53121 zrazená neznáma osoba, chlap. Avizovaní boli VB, OOŽ, záchranná služba a náčelník stanice. Mŕtvolu sa nenašla. Rušňovodič tvrdil, že popri prvej koľaji išiel chlap, ktorý sa silne tackal a keď ho miňal, začítal silný náraz na rušeň. Chlap sa nenašiel. Podľa výpovede rušňovodiča musel byť silne porezaný a zostal v kolesách vlaku.“

Zlaté Moravce, 1952

„Dňa 3. VII. došlo na vchodovom záhlaví stanovišťa č. 1 za prevádzaného posunu v čase 15.25 k usmrteniu osoby - muža, vo veku 53 rokov, ktoré si privodil, idúc na bicykli dole štát. cestou smerom do Zl. Moraviec, vlastnou neopatrnosťou nárazom do uzatvorených žel. cest. závor a bol prenesený sotrváčnosťou do odrazenej motorovej súpravy, pod ktorou pádom na koľajstie skončil, na mieste.“

Chynorany, 1957

„Dňa 21. XII. 1957 v 18. hod 23 min. bol vlakom 339 na zhlaví Žabokreky nad Nitrou usmrtený na mieste občan Č.R. robotník z obce Nádlice. Horespomenuť 55. ročný

robotník cestoval vlakom 2512 v podnapilom stave do Chynorian, vo vlaku zdiemnul a pri odchode sa zobudil, vyskočil z idúceho vlaku 2512 priamo pod vlak 339.“

Spišské Vlachy, 1943

„Dňa 13. augusta 1943 bol vlak 608 po vypravení zastavený, lebo naskakoval do neho cestujúci, ktorý bol v Krompachoch zistený, kde aj zaplatil za zastavenie vlaku.“

Ružomberok, 1943

„Dňa 22. januára 1943 v km 1.1 na trati Ružomberok - Korytnica kupele bol ťažko zranený A.O. z Troch Sliachov, nákladným vlakom č. 5789. Zranený podľa udania svedka Š.M. z Lipt. Sličov, na prechode podliezol popod vozeň tam stojací a práve keď bol aj s bicyklom pod voňom, dal sa vlak do pohybu. Smrteľné zranenie mu zapríčinil bicykel, z ktorého kormidlo vrazilo mu do dutiny brušnej. Zranenie si spôsobil sám, nakoľko svedok Š.M. ešte pred podliezaním varoval ho. Zranený po dovezení do nemocnice zraneniu podľahol.“

Bratislava Rača, 1938

„Pri odjazdu vlaku 5014 zistil výpravčí vlaku že na predposlednom voze leží na streche jeden vojak. Výpravčí ihneď zastavil vlak. Zistil, že je to mŕtvy vojak. O prípadu ihneď hláseno miestnej četníckej stanici, žel lekárovi a dopr. okr. veliteľstvo v Bratislave. Mŕtvolu bola s pomocou vlakového personálu zo strechy odstránená do čakárne III. triedy.“

Dľa štetrenia četníctva sa zistilo, že sa jedná o vojina del. pl. 153 v Bratislave J.P. Menovaný cestoval bez jaždenky, aby nebol sprievodcom pristihnúť, po odjazde vlaku z Bratislavy hl. n. skrýval sa na streche vozňa. U hradla č. 2 bol vojak dľa zistených stôp zachytený drotovodom od-dielového návěstidla č. 2 a mrštený hlavou o strechu a na mieste bol usmrtený.“

Bratislava hlavná stanica, 1943

„Dňa 3.11. osobný vlak 316 nemohol zastaviť na Červenom moste, lebo žiaci mešť. školy, K., R., K. všetci z Lamača, od samopaše, zatvorili kohút priebežnej brzdy medzi služobným voňom a prvým osobným voňom, takže priebežná brzda neúčinkovala. Na spáde použitím ručných

brzd mohol byť vlak zastavený až pri vchodovom návěstidle do stanice Bratislava hl. n. Tam žiada odstránená a vlak vošiel do stanice. Na šťastie oddiel od ktorého vlak vbehol bol voľný. Na vinníkov bolo urobené trestné oznámenie.“

Devínska Nová Ves, 1943

„Dňa 30. januára utrpel úraz J.S., robotník bytom v Plaveckom Sv. Mikuláši, cestujúci vlakom 312 do Bratislavy. Vlak bol preplnený. S. stál vo vozni pri dverách, ktoré sa behom jazdy otvorili a on sa dostal na plošinu. Odtiaľto, silným vetrom privreté dvere srazili ho na zem, v km 7.1, medzi Zohorom a Dev. Jazerom. Prvú pomoc poskytol mu žel. rajonny lekár v Devínskej Novej Vsi, načo ho dal odviezť do štátnej nemocnice.“

Bytča, 1963

„Dňa 15.3.1963 v 19.54 hod. bol zrazený a usmrtený pri vchodovom návěstidle žst Bytča do žst Dolný Hričov, Popper Lothar, ktorý cestoval vlakom MOS 1945 zo Žiliny. Vlak 1945 zastal pri vchodovom návěstidle pre prechod vlaku ER 44 stanicou. Gróf - barón Popper Lothar mysliac, že je už v stanici Bytča vystúpil do prvej koľaje, kde ho prechádzajúci ER 44 zrazil a na mieste usmrtil. Mal zlomenú pravú ruku a hlbkú tržnú ranu na hlave. Gróf - barón Popper Lothar bol posledným majiteľom zámku v Bytči.“

Hurbanovo, 1990

„Dňa 10.9.1990 bol usmrtený elektrickým prúdom trolejového vedenia p. M.V. Bol zamestnancom JRD Duľovce. K úmrtiu došlo pri svojoľnom vystúpení na strechu železničného vozňa, ktorý stál na koľaji č. 3.“

Galanta, 1966

„Musíme sa zmieniť aj o veciach neprijemných ktoré sa vyskytli na našej železničnej stanici. Bolo to dňa 25. marca 1966 v miestnej železničnej reštaurácii posedovali občania cigánskeho pôvodu. Keď tu začali prevádzať neporiadok člen ozbrojenej ochrany bol volaný na pomoc vedením reštaurácie. Tento však bol hneď napadnutý týmito občanmi cigánskeho pôvodu. Samozrejme, prihliadnuc na to, že sa jednalo o nášho člena rodiny zo železnice naši pracovníci v službe na železničnej stanici mu išli pomôcť. Samozrejme, že keď je človek v podnapilom stave ako tomu bolo, že občania cigánskeho pôvodu boli tiež nastala veľká bitka. Tu ohrozili aj našich posunovačov. Keď tomuto však nemohlo sa zabrániť bolo privolané SNB z Galanty. Hneď zo začiatku si ani toto nevedelo poradiť až po dlhšom napádaní. Medzi tým však občania cigánskeho pôvodu sa rozutekali. Niektorí z nich však boli zadržaní a odvezení na SNB kde bola s nimi prevedená šetriaca väzba.“

Kežmarok, 1985

„Koniec septembra sme zvládli za pomoci príslušníkov ZNB a ZOOŽ pri nástupe mladých chlapcov na vojenskú základnú službu. Spôsobili však, najmä vo výhybni Spišská Belá značné škody na zariadení stanice. Výpravkyňa V. pri výprave vlaku v tejto výhybne prázdna fľaša z vlaku tesne minula hlavu a rozbila sklo na vchode budovy.“

DV a JP



Nový systém identifikácie železničných priecestí zvýši bezpečnosť

Česká Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) prišla s nápadom jednotnej identifikácie železničných priecestí. Jednou z ich hlavných priorít je zvyšovanie bezpečnosti na železničných priecestiach, v dôsledku čoho bol navrhnutý aj systém číslovania priecestí v Českej republike, ktorý umožňuje ich jednotnú, jednoduchú a jednoznačnú identifikáciu. Zavedením tohto systému s jeho napojením na Integrovaný záchranný systém sú v prípade potreby (nehody alebo prekážky na priecestí) vytvorené podmienky na včasné zastavenie prevádzky v danom úseku, čím sa predíde tragédii.

Systém je na českých tratiach v prevádzke od 1. augusta 2009. Hneď počas prvého dňa spustenia jednotnej identifikácie dokázal svoju opodstatnenosť a účinnosť pri nehode osobného auta na priecestí. Systém je jednotný pre železničné priecestia, ktoré sa nachádzajú na tratiach celoštátnych a na tratiach regionálnych vo vlastníctve štátu, na tratiach regionálnych, nevlastnených štátom, a na vlečkách. Priecestia na vlečkách v uzavretých areáloch nie sú číslované. Rovnako nie sú číslované priecestia v železničných staniciach, ktoré nie sú označené výstražným krížom.

Číslovanie priecestí

Každé železničné priecestie na celoštátnych tratiach, ako aj na tratiach regionálnych, ktoré sú vo vlastníctve štátu, má pridelené svoje jedinečné číslo. Tvar čísla je v prípade priecestia na trati vo vlastníctve štátu v podobe P1, P2... až P9000. V prípade železničného priecestia na regionálnej trati, ktorá nie je vo vlastníctve štátu, má priradené číslo tvar P9001 až P9999. Železničné priecestie na vlečke má označenie v tvare P10000 až P99999, teda päťmiestne číslo.

Každé číslo je jedinečné a nezameniteľné. Číslo je napísané čiernym písmom na bielej samolepiacej reflexnej fólii, ktorá sa nachádza na priecestiach zabezpečených výstražným krížom alebo

mechanickým priecestným zabezpečovacím zariadením na zadnej strane ramena každého výstražného kríža.

Na priecestiach zabezpečených priecestným zabezpečovacím zariadením svetelným bez závor alebo so závorami je nálepka umiestnená na zadnej strane svetelnej skrine, a to na všetkých výstražníkoch.



Takto vyzerajú nálepky jednotného systému identifikácie železničných priecestí.

Za evidenciu zodpovedajú železnice

Za centrálnu evidenciu požadovaných informácií o priecestiach zodpovedá SŽDC. Za zabezpečenie samolepiacich fólií v predpísanom tvare a farebnom prevedení zodpovedajú jednotliví vlastníci trati, ktorí taktiež zodpovedajú za nalepenie čísla na predpísané miesto a za kontrolu správnosti osadenia či prípadné obnovenie a dopĺňovanie samolepiacich fólií s pridelenými číslami. Tí sú zodpovední aj za správnosť údajov a ich včasnú aktualizáciu podľa pokynov SŽDC.

Postup pri vzniku potreby zastavenia železničnej prevádzky na priecestí

1. Osoba, ktorá zistí na železničnom priecestí neštandardný stav, napr. nehodu alebo uviaznuté auto na priecestí, zavolaním na linku 112 oznámi zistený stav.
2. Operátor záchranného systému usmerní volajúceho, aby mu oznámil číslo priecestia, na ktorom sa nachádza.
3. Zástupca integrovaného záchranného systému zavolá podľa databázy konkrétneho výpravcu, resp. dispečera a oznámi mu požiadavku na zastavenie železničnej prevádzky.
4. Výpravca (dispečer) identifikuje podľa databázy konkrétne priecestie a traťový úsek a vykoná potrebné opatrenia.

Systém identifikácie priecestí v podmienkach ŽSR

Na základe dobrých skúseností a pozitívneho ohlasu v Čechách, ŽSR taktiež uvažujú o zavedení tohto systému jednotnej identifikácie priecestí. Odbor infraštruktúry GR ŽSR intenzívne pracuje na príprave projektu, jeho realizácia sa predpokladá ešte v priebehu roka 2011. Termín však závisí od rokovaní s príslušnými orgánmi štátnej správy a od technických a finančných možností ŽSR.

Zdroj: SŽDC, 0430, Dah



1. informácia

15. - 16. 3. 2011, BRATISLAVA

7. FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY

Organizátori konferencie: Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
a Spoločnosť PSKD – Prevádzka a stavby koľajovej dopravy

Aktualizované informácie o podujatí nájdete na www.reming.sk/7fkd/

Filmová hviezda ponúka aj ďalšie námety

Áno, áno reč je o naozajstnej hviezde filmového plátna. Nemá síce ideálne miery 90-60-90 a nedá sa s ňou ani „pokecať“, ale v našich slovenských snímkach a dokonca aj v jednej americkej zažiarila rovnako, ako jej ľudské kolegyne. No a keďže sme železničarsky časopis, o kom inom by sme mohli hovoriť, ako o železnici. Tentoraz je v hlavnej úlohe železničná trať. Tá v Harmaneckej doline sa objavila v Jakubiskovej Tisícročnej včele aj vo filme Deň, ktorý neumiera, a americkom Peacemakerovi. A je neustálym zdrojom inšpirácie aj na natočenie ďalšieho filmu.



1 Prednosta stanice Ivan Janovec, výpravca Peter Lisko a výhybkár Ján Lakomčík pred „svojou“ stanicou

2 Stanica má kroniku aj staré fotografie, ktoré vyvolávajú v človeku príjemnú nostalgii z dávnych čias.

3 Žiadna fotomontáž, aj takto vyzerá zima v stanici Harmanecká jaskyňa.

4 Stanica Harmanecká jaskyňa a legendárnych 120 centimetrov snehu na výpravnej budove

5 Takmer bežný obraz – srna v okolí trate zachytená fotoobjektívom kontrolóra trate

6 Medveď nechal v kolajisku po sebe takúto správu.

7 Bohužiaľ, aj takéto nehody sa stávajú pri staniciach v horských oblastiach.

8 A toto spôsobilo intenzívne sneženie. Vykoľajený vlak.

Prednosta stanice v Uľanke Ivan Janovec, pod ktorého spadajú aj stanice Kostiviarska, Harmanecká jaskyňa, Čremošné, Hlásnica a Dolný Harmanec, si za 15 rokov prednostovania pamätá viac než dosť. Padnutú lavínu a následne vykoľajený vlak, medvede, srny na trati, ale aj strach výpravcov Harmaneckej jaskyne pri návštevách medvedov. – **Vtedy mi povedala výpravkyňa, že nejde von ani náhodou, že sa bojí,** – s úsmevom, ale aj s rešpektom sumarizuje zážitky výpravcov v deň, keď do blízkosti stanice učupenej v horách prišiel medveď. Krása týchto hôr totiž láka nielen turistov, ale je zárukou, že tu stretnete aj všelijakú zver. A nielen zver. – **Aj tu v blízkosti stanice sa pohyboval človek, ktorý neďaleko v jednom dome spáchal trestný čin. Ale to sme sa dozvedeli, až keď ho chytila polícia,** – spomína prednosta Janovec. Z kroniky stanice sme sa dozvedeli aj to, že približne pred dvomi rokmi sa v blízkosti trate objavoval vlk, ktorého neskôr vrazil idúci vlak. Ale to ani zďaleka nie

je všetko. Približne pred rokom a pol nabehol vlak na stádo oviec, ktoré sa pásli bez baču pred tunelom medzi stanicami Kostiviarska a Uľanka. Zahynulo tam 54 oviec a niekoľko kôz.

Krásna menších staníc je v ich nostalgickosti až rodinného pokoja, pre ktorý sme sa zo stanice v Uľanke nevedeli odtrhnúť ani my. Cestujúci tu skôr vystúpi ako nastúpi. V blízkosti stanice žije len zopár rodín. Turisti si ale túto lokalitu nevedia vynachváliť. Pracovať na malej stanici však zďaleka nie je vždy také bezproblémové, ako by sa zdalo. Práve stanica v Uľanke a Harmanci je skúšaná najmä v zime. Aj v roku 2005 medzi Čremošným a Harmaneckou jaskyňou spadla na trať lavína, následkom čoho sa vykoľajil vlak a len tesne minul portál tunela. Doprava bola obnovená až po 7 hodinách. O rok neskôr v Uľanke po 20-hodinovom snežení do spadnutej lavíny tiež vrazil vlak a doprava bola obnovená až po 11 hodinách. Chlapi doteraz spomínajú, ako sa v obrovskom snehu natrápili, kým vlak

dostali opäť na koľaje. Toto isté sneženie spôsobilo, že v Harmanci bolo na streche výpravnej budovy až 120 centimetrov snehu. A to už, veru, nie je málo. Zima bývala v týchto dolinách naozaj tuhá. V pamätnej knihe stanice z roku 1961 sa píše, že vo februári toho roku boli mrazy mínus 18 až 24 stupňov Celzia a zima trvala až do 22. apríla. Železničná stanica Uľanka má 6 výpravcov a 6 výhybkárov aj so striedačmi. Všetkých zamestnancov je spolu s príslužníkmi stanicami 38. Každý z nich má nejaké nevšedné zážitky a spomienky, viac či menej okorenené práve okolitou prírodou, do ktorej sú stanice zasadené. Aj preto si niekedy práca na týchto staniciach vyžaduje nielen veľkú zodpovednosť, ale predovšetkým oddanosť práci, ktorá nevyplýva vždy len z povinnosti. A práve z takýchto situácií vznikajú aj príbehy, ktoré píše sám život, bez prikrášlenia a fikcie autora. Možno aj Jakubisko by sa čudoval.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ,
Foto: autorka a archív ŽST Uľanka

Lanovkou k najväčšiemu alpskému ľadovcu

Vyššie 9-kilometrový najväčší rakúsky alpský ľadovec Pasterze, ťahnutý sa z najvyššieho vrchu Rakúska – Grossglockner (3 798 m.n.m.) v centre národného parku Hohe Tauern, obdivoval už cisár František Jozef I. s manželkou Sisi. Od roku 1963 je prírodná krása dosiahnuteľná aj pre odporcov horskej turistiky. Z vyhladkového miesta k okraju ľadovca premávajú 2 kabínky pozemnej lanovky s kapacitou 32 osôb, prekonávajúce 144-metrový výškový rozdiel. Odvtedy sa vplyvom klimatických zmien pôvodná ľadová plocha s rozlohou 30 štvorcových kilometrov scvrkla na polovicu. Dnes musia turisti ešte prejsť zo spodného stanovišťa lanovky takmer 300-metrovú trasu po úbočí svahu, aby si zblízka vychutnali ľadovú krásu. Chodník je lemovaný tabuľami s rokmi, ktoré udávajú miesta, kam siahal okraj neustále ustupujúceho ľadovca. Odtekajúca voda, ale aj trhliny v ľadovom masíve



Globálne otepľovanie zapríčiňuje neustály ústup ľadovca. Tabuľa informujúca, kam siahal okraj ľadovca v roku 2005, je toho smutným dôkazom.

smutne nasvedčujú, že o pár desaťročí už asi najmohutnejší alpský ľadovec nebude možné obdivovať.

(balky)
Foto: autor

TIP NA VÝLET



Časť cesty k ľadovcu sa môžu turisti pohodlne zviezť v dvoch červených kabínkach pozemnej lanovky, vybudovanej v roku 1963.



Po Kataríne prichádza súprava push – pull

Prvom poschodovom vlaku - Kataríne, ktorý Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., už prevádzkuje na pravidelných spojoch, sa na slovenskú premiéru pripravuje aj nová poschodová jednotka systému push – pull (tlačiť – ťahať). Prvá z desiatich súprav od českého výrobcu Škoda Vagonka, a.s., so sídlom v Ostrave sa už podrobuje testom na skúšobnom okruhu v českých Čerheniciach.

Je zložená z riadiaceho vozňa, dvoch vložených vozňov a upraveného hnacieho vozidla radu 263, ktoré súpravu podľa smeru jazdy tlačí alebo ťahá. Do konca roka 2011 by mal výrobca dodať 2 súpravy, ktoré ZSSK plánuje nasadiť na prepravných ramenách z Bratislavy do Nových Zámkov, Kútov a Leopoldova.

(balky), foto: Peter MELICHER

V Banskej Bystrici horel rušeň

Koniec januára priniesol banskobystrickým železničiarom i cestujúcim vlakom mierny šok. V stanici Banská Bystrica - mesto začal v ranných hodinách horieť rušeň. Našťastie sa však nikomu nič nestalo a zhruba päťdesiatka cestujúcich vystúpila z vlaku. Ohrozený bol len rušňovodič, no ten si našťastie dym včas všimol, vlak okamžite zastavil a z rušňa vystúpil. Hasiči plamene uhasi-

li do pol hodiny a na zlikvidovanie ohňa použili práškový hasiaci prístroj. Vodu použili len obmedzene kvôli trolejovému vedeniu. Oheň sa vznietil z roztrhutej palivovej trubky, ktorá praskla pri rozjazde a začala striekať na generátor. Vlak smeroval z Banskej Bystrice do Zvolena.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ



Iba pohotovým zásahom železničných hasičov sa predišlo väčším škodám. Kvôli trolejovému vedeniu hasiči použili práškový hasiaci prístroj.



ŽELEZNIČNÁ VALENTÍNKA

„Železné tátoše z kolajníc sú našou láskou nielen na Valentína, ale po celý rok.“

Fašiangy, ako sa patrí

Na v poradí už pätnástom reprezentačnom plese firmy Wagon Slovakia Košice, a.s., sa 11. februára zabávali nielen obchodní partneri hlavného organizátora, ale predovšetkým železničari. V štýle tisíc a jednej noci si mali možnosť užiť fašiangy naplno. Do tanca hrala skupina Halogen, avšak tú na javisku striedali vzácní hostia. Chlapci zo skupiny No name svojimi skladbami nielen výborne zabávali spoločnosť, ale vzdali aj hold práci zamestnancom WGS. Stewardke spoločnosti – Zuzane, ktorá ich často sprevádza na ceste lôžkovými vozňami do Prahy, venovali aj niekoľko skladieb. Peter Nagy zase svojím vystúpením pripomenul, že s ním sa nestarne a Nora Mojsejová ukázala svoju módnú tvorbu, ktorú predviedli krásne modelky. Už tradične večer moderoval Rišo Hergot, ktorý v úvode prenechal slovo generálne-



mu riaditeľovi spoločnosti a predsedovi predstavenstva JUDr. Igorovi Capovi. Ten okrem privítania a slávnostného príhovoru pripomenul, že firma vlani oslávila už svoje 15. výročie.

V rámci bohatého programu vystúpil aj skvelý tanečník a showman Miguel



Quezada, ktorý plesajúcich spolu so svojimi tanečníkmi naučil základné kroky salsy. V štýle salsy, ale aj v tempe Petra Stašáka sa plesajúci zabávali do skorých ranných hodín.

(sch)

Foto: WGS



Mostári plesali

Fašiangovú sezónu si poriadne užili aj košícki mostári na šiestom mostárskom plese. Na jeho príprave sa podieľali členovia ZV OZŽ v spolupráci s hospodárskym vedením MO Košice. Ako jedna veľká rodina sa stretli 29. januára zamestnanci a ich rodinní príslušníci spolu s ďalšími železničiarimi.

Ples otvorila predsedníčka ZV OZŽ Slávka Petrenčáková a úvodného slova

sa ujal aj riaditeľ MO Košice Ing. Ján Seman, ktorý v mene organizátorov pozdravil všetkých plesajúcich hostí. Bohatý kultúrny program, súčasťou ktorého bol folklórny súbor SEDLIČAN, vytvoril výbornú atmosféru. Veselé pesničky, ale aj radosť z tombolových darčiekov sprevádzali hostí aj pri ich odchode nadránom.

(MO)

Hlavní aktéri stolnotenisového stretnutia v Podhásjskej

Železničari vedia nielen pracovať, ale aj sa dobre zabávať a športovať. O športovom duchu svedčí aj v poradí už tretí ročník stolnotenisového turnaja medzi železničnou stanicou Úľany nad Žitavou a ORD Zvolen, ktorý zorganizovali 21. januára členovia ZO OZŽ.

Náročné športové podujatie, ktoré riadil výpravca Miroslav Augustín, prinieslo zaujímavé výsledky. Na prvom mieste sa umiestnil výpravca z nesamostatnej železničnej stanice Hul Jozef Abrhan, druhý bol vlakový dispečer Marián Konopka a tretie miesto patrilo výpravcovi z Úľan nad Žitavou Branislavovi Račekovi. Darilo sa aj zástupcovi z ORD Zvolen Štefanovi Šajbenovi, ktorý je už na dôchodku, no získal iba povestnú zemiakovú medailu. Po turnaji si všetci posedeli a pochutnali na kapustnici, ktorú navaril organizátor podujatia Miroslav Palkovič, dozorca výhybiek z Podhásjskej.



Vladimír ČERVENÁK, foto: autor



Takto sme zachytili rodinu Antošovcov po narodení trojčiat pred rokom...

Trojčatá oslávili svoje prvé výročie

Možno si spomínate na článok o trojčatách, ktoré pribudli do rodiny nášho kolegu Ignáca Antoša, traťového strojníka na mechanizačno-dopravnom stredisku v Trebišove.

Dňa 20. januára minulého roka sa narodili jeho manželke Márii tri nádherné deti, Teodor, Tadeáš a Šarlotka. Začiatkom mesiaca sme dostali do redakcie obálku, ktorá skrývala milé prekvapenie. Fotografie malých Antošovcov po roku. Už to, veru, nie sú bábätká v perinkách, ale ako vidieť z fotografie, rastú do krásy a veríme, že aj rodičom pre radosť.

Vladimír SALZER, foto: autor a archív

...a takto vyzerajú trojčatá dnes.





FOTO HÁDANKA

Foto: Martin BALKOVSKÝ



Pokračujeme v našej obľúbenej rubrike - fotohádanka, kde aj vy môžete prispievať svojimi fotografiami.

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádanku, 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?



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**

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

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

Na anonymné otázky a nezeleznické témy nebudeme reagovať.

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

Do obchodu so športovými potrebami príde zákazník a pýta si spacák do dvoch eur. Predavač sa zamyslí a hovorí: - Takže hovoríte spacák do dvoch eur ... no keby vám neprekážalo, že v ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: Amasa, avo, Rios, trust	zvesil	znoj	rímskych 999	vyhovel požiadavke	Pomoc: ELAL, Ida, Paris, krak, nyl	peňažná sústava	hora na Kréte	filmový mimozem.	kritizoval (expr.)	vojvodca kráľa Dávida		
				úradná listina					rozsah							
				1. časť tajničky												
				starojapon. boh zeme			čiar na ihrisku							čín. démon sucha		
				MOL Česka			orient. rozp. hrdina							Alán		
Jozef Vysočani	zdurozenie podnikov (ekon.)	závora	dánska poč. miera MPZ Islandu		ázijský párnokop. let. spoloč. Izraela					obyvateľ Saska						
										únosca Heleny						
kúzlo				starogréc. krajina						druh antilopy						
				trhlina v obraze						vo vlastnom byte						
šarha (zastar.)				bodal					prezent				slovo úcty v Ázii	túžil (bás.)		
				mena Macaa					bezkmén. drevina							
dôvtip			mesto v Rumunsku stotina hektára					riadidlá (nár.) predložka (poza)								
2. časť tajničky																
druh hracích kariet					zváčšoval sa											

Vyhlasujeme 7. ročník súťaže



Milé kolegyně, kolegovia,
neváhajte a prihláste sa!

V minulom čísle sme vyhlásili siedmy ročník našej obľúbenej súťaže. V tomto roku všetkých súťažiacich čakajú novinky a milé prekvapenia, o ktorých budeme písať v ďalších číslach časopisu.

Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a nevíte sa rozhodnúť, zalistujte si v minuloročných číslach Ž semaforu, kde sme jednotlivých súťažiacich predstavovali a priniesli aj fotografie z finále. Možno vás ich odvaha, charizma či zážitky z finále a ďalších stretnutí alebo fotografie premien presvedčia.

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu – ženu, kolegu – muža, ktorí sú zaujímaví, sympatickí, možno aj niečím výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na vekú a funkciu nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR. Do súťaže sa nemôžu prihlásiť víťazi a finalisti doterajších ročníkov, ktorí sa už zúčastnili finálového pobytu v Strečne.

Podmienky a pravidlá súťaže!

* Tvár ŽSR 2011 bude trvať od 1. marca do 1. augusta!

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslať fotografiu a odpovede 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 očakávate od svojej účasti v súťaži?

Doterajší víťazi boli aj tvármi našich obálok

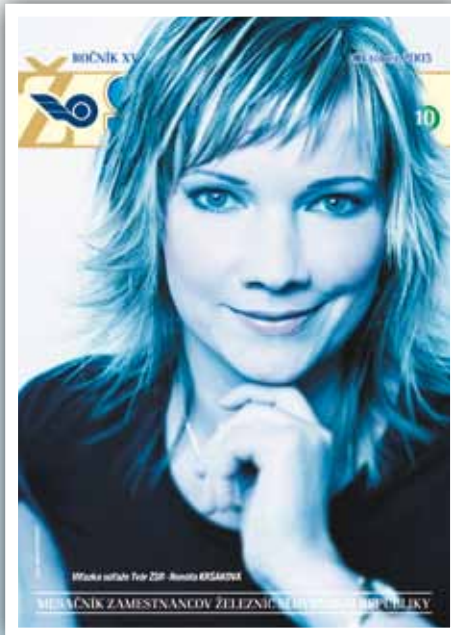
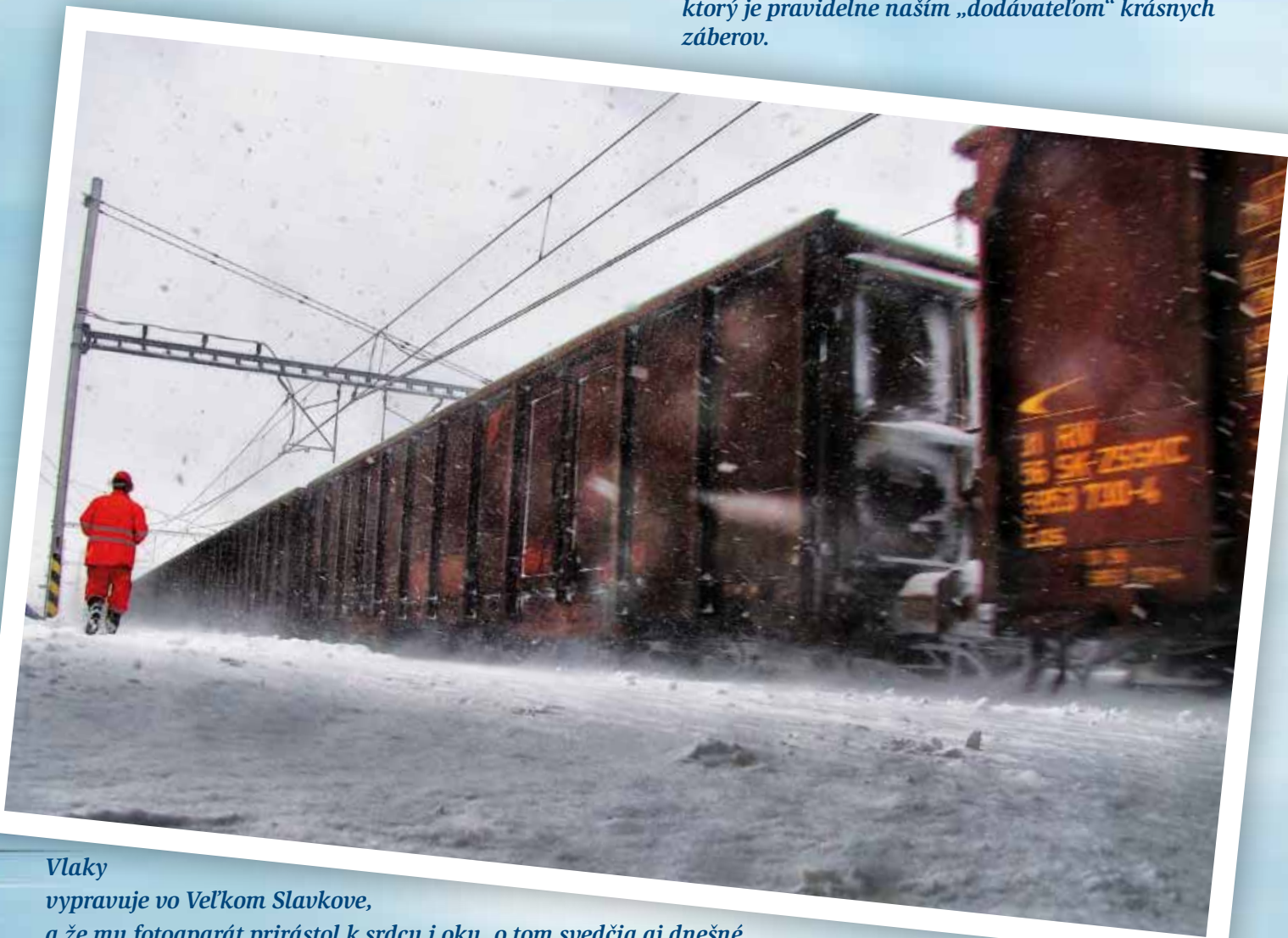


FOTO mesiaca

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

Dnes je autorom náš kolega Ivan HUTLÁK, výpravca, ktorý je pravidelne našim „dodávateľom“ krásnych záberov.



Vlaky

vypravuje vo Veľkom Slavkove,

a že mu fotoaparát prirástol k srdcu i oku, o tom svedčia aj dnešné fotografie spod končiarov Vysokých Tatier. Okamihy, ktoré sa podarilo autorovi zachytiť, sú krásne a zaujímavé aj preto, že v krátkom časovom období zachytil víchricu na železnici a roztápajúci sa sneh v blízkosti železničnej trate.

