

Ž E L E Z N I Č N Ý

SEMAFOR

ŽSR MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍČ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXI OKTÓBER 2011



Antónia KOBZOŠOVÁ a Karol PUKLUŠ
vítazi súťaže Tvár ŽSR 2011

Príjemnú jeseň



Už siedmy rok predstavujeme v októbrom novú tváre – víťazov našej obľúbenej súťaže. Tvár ŽSR nie je len o kráse a otvára ako takej, ale predovšetkým o ľuďoch – železničiaroch. O ich práci, funkciách, ale aj o pracoviskách. Prostredníctvom nich sa často dozvedáme, čo všetko sa na tej ich stanici práve robí, alebo čo je na ich pracovisku zaujímavé, výnimočné, ojedinelé. Aj tohtoroční víťazi, aj keď sú to pomerne mladí ľudia, sú nielen veľmi sympatickí, ale aj zaujímaví. Ale o tom až v nasledujúcich číslach.

Október je mesiacom úcty k starším a nás teší, že sme od vás dostali množstvo príspevkov o tom, že ste sa aj z tohto dôvodu stretli s bývalými kolegami – dôchodcami, ktorí si svoju jeseň života užívajú na zaslúženom oddychu. Je samozrejmé, že každá firma potrebuje mladých šikovných ľudí, ale aké skvelé sú často spomienky tých starších a čo je ešte vzácnejšie – sú ich skúsenosti, ktoré tak radi odovzdávajú mladším.

Aj v októbri sa mnohých železničiarov dotkli reštrikčné opatrenia a v rámci revitalizačného programu museli z firmy odísť. A neboli to iba mladí ľudia, ale naozaj aj tí starší, ktorí na železnici odpracovali už veľa rokov. My im držíme palce, aby sa uplatnili aj mimo železnice a svoje skúsenosti ešte mali kde a komu odovzdať.

Mnohé známe tváre nájdete nielen medzi finalistami súťaže, ktorým patria okrem obálok aj ďalšie strany, ale iste aj medzi kolegami, ktorých sme na našich cestách stretli pri práci. Či už sú to kolegovia z OR Trnava na pracovnej porade, alebo traťováci z Brezna. A na strane 6 a 7 máme aj tváre zranené, našťastie sú to iba dobrovoľníci zo zdravotníckych škôl, ktorí si pri simulovaných mimoriadnych udalostiach na železnici zahrali zranených.

V tomto októbrom číisle nájdete aj množstvo ďalších informácií a správ, ktoré sme pre vás pripravili. Nie je tu asi nič o páde slovenskej vlády... ale to už všetci viete!

Príjemnú jeseň života a aj tú tohtoročnú.

Dana Seková

Kontrolný deň v Kvetoslavove dopadol na jednotku

Po mesiaci od začiatku rozsiahlej rekonštrukcie trate Podunajské Biskupice – Dunajská Streda sa v rámci kontrolného dňa prišiel pozrieť na stavenisko v Kvetoslavove aj minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Ján Figel'.



Za účasti štátneho tajomníka Arpáda Érseka, generálneho riaditeľa sekcie železničnej dopravy MDVaRR, a samozrejme, v sprievode generálneho riaditeľa ŽSR si pozreli, ako sa budujú nové nástupištia, ako prebieha kladenie koľajníc, výstavba spevnených plôch a práce na úprave zabezpečovacieho zariadenia. Prítomní zástupcovia dodávateľských firiem vyjadrili spokojnosť s priebehom prác, ktoré sú aj vďaka doterajším mimoriadne priaznivým poveternostným podmienkam dokonca v predstihu oproti harmonogramu. - **Som rád, že sa podarilo nájsť schému aj z hľadiska času aj rozsahu prác, ktorá umožní realizovať základnú a dynamickú obnovu v rozsahu 35 km zároveň s infraštruktúrou staníc a príjazdových plôch. Aby sa tu dal realizovať pekný projekt modernej prímestskej regionálnej dopravy, a to dokonca pr- výkrát so súkromným osobným dopravcom,** - uvie-



dol minister Ján Figel'. Práce na rekonštrukcii, ktorá sa deje s úplným vylúčením osobnej aj nákladnej dopravy, by mali byť ukončené do Mikuláša.

(pav)

Foto: Ivan Wlachovský

SOLIDARITA opäť pomáhala

Správna rada fondu SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky zhodnotila 4. októbra na svojom treťom zasadnutí finančné hospodárenie za 1. polrok 2011. V sledovanom období bol celkový príjem fondu 19 273,48 EUR. Výrazne sa na tom podieľal výnos z akcie „Darujme 2 % zo zaplatenej dane za rok 2010 pre SOLIDARITU“. Počas marca a apríla sa podarilo získať financie vo výške 15 858,95 EUR, pričom samotní železničiarci prispeli na účet fondu sumou 12 762,52 EUR. Zároveň bolo prerokovaných a schválených 7 žiadostí železničiarov v ťaživej životnej situácii v celkovej sume 5 900,00 EUR. Od začiatku roka 2011 bolo z fondu SOLIDARITA vyplatených už 29 podpôr v celkovej sume 20 100,00 EUR. Ďalšie žiadosti

o podporu budú prerokované na decembrovom zasadnutí správnej rady fondu. Členovia správnej rady sa tiež venovali aj vianočnej akcii „Podpor-me hodinovou mzdou SOLIDARITU!“, ktorá bude vyhlásená prostredníctvom e-mailovej pošty, podnikových a odborárskych novín v mesiaci november 2011. **Zamestnanci ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK môžu ako po minulé roky, tak aj počas tohtoročných Vianoc prispieť jedn hodinovou mzdou na účet fondu, a tým prejavíť spolupatričnosť s kolegami v núdzi. Aj vďaka takejto finančnej pomoci dokáže fond SOLIDARITA pomôcť ďalším železničiarom a ich rodinám pri riešení ťažkých životných problémov.**

(KB)

Hodnotili, plánovali, diskutovali a riešili nové úlohy

Okrem zhodnotenia doterajšej práce sa na porade Oblastného riaditeľstva Trnava nielen bilancovalo, ale aj diskutovalo o problémoch, novom Zákonníku práce, bezpečnosti, hospodárení, ale aj o príprave na zimu. Riešili sa aj nové úlohy a informovalo sa o pripravovaných zmenách. Azda najvážnejšie sa v blízkej budúcnosti budú týkať logistiky. Porada sa uskutočnila v dňoch 17. - 19. októbra v Častej - Papierničke za účasti vedúcich zamestnancov aparátu OR, prednostov železničných staníc a vedúcich stredísk miestnej správy a údržby.



Poradu otvoril a viedol Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Trnava. Rokovanie bolo spoločné, za účasti všetkých zúčastnených z prevádzky aj infraštruktúry. JUDr. Gabriela Gajdošová z odboru 510 GR ŽSR informovala o novelizovanom Zákonníku práce, ktorý je platný od 1.septembra. Pozitívne zhodnotil revitalizačný proces Ing. Ján Zachar, námestník GR pre prevádzku, a informoval aj o ďalšom prepúšťaní vo firme. Odpovedal aj na mnohé otázky týkajúce sa prevádzky. V diskusii bolo najviac kritiky vznesenej na projekt optimalizácie logistických činností, ktorý sa mnohým javí tak, že môže znefunkčniť proces logistiky a ohroziť tak aj plynulosť a bezpečnosť prevádzky. O vývoji bezpečnosti železničnej dopravy, ochrane pred požiarmi a BOZP informoval

Bc. Milan Kubiček, riaditeľ odboru 440. Poukázal na zvýšený výskyt nehodových udalostí B6 a odporučil zvýšenie kontrolnej činnosti zameranej na prácu prevádzkových zamestnancov v doprave. Ďalšie informácie boli už z vnútra OR, a to zo sekcie ekonomiky, ľudských zdrojov a oddelenia KRaO. Okrem hospodárskych výsledkov za 7 - 8 mesiac informoval Ing. Štefan Ferencík, prednosta sekcie ekonomiky, aj o príprave vykonávacieho plánu na rok 2012. Odznali aj informácie k projektu optimalizácie logistiky, hovorilo sa o postupoch pri zabezpečovaní tovarov a služieb a o ďalších iných usmerneniach a opatreniach týkajúcich sa ekonomickej oblasti. Ing. Stanislav Trulík, prednosta sekcie LZ, informoval o počte zamestnancov, ale aj o prémiovom poriadku, služobných cestách,

ich vyúčtovaní. Hovorilo sa aj o prijímaní nových zamestnancov a najmä o nedostatku niektorých prevádzkových pozícií. Počas dvoch dní odznelo ešte veľké množstvo potrebných informácií pre riadiacich zamestnancov, aj keď niektoré konkrétne veci sa iba spomenuli a nenašlo sa riešenie ihneď, ale mnohé sa vydiskutovali i vyriešili. Je dôležité, aby po takýchto stretnutiach neostali informácie iba u zúčastnených, ale aby sa o nich dozvedeli aj ďalší železničiar na pracoviskách. Často iba jasnou a otvorenou komunikáciou sa veci dostávajú do pohybu a problémy riešia. Druhý deň popoludní sa už naši kolegovia z OR Trnava venovali športom, ale o tom až nabadúce.

(sch)

Foto: autorka

Nový riaditeľ CER

Novým výkonným riaditeľom Spoločenstva európskych železníc a infraštruktúrnych spoločností (CER) sa po voľbách 12. septembra v Bonne stal doterajší zástupca riaditeľa Libor LOCHMAN. Na tomto poste nahradí od 1. januára 2012 súčasného riaditeľa CER Johannesena Ludewiga, ktorý odchádza do dôchodku. Libor Lochman je považovaný za odborníka a znalca európskeho sektora a dopravnej politiky EÚ. Jeho technickou špecializáciou sú riadiace a signalizačné systémy. Je zodpovedný najmä za technické záležitosti, zastupuje CER v pracovných skupinách pre tvorbu technických špecifikácií interoperability a je koordinátorom aktivít voči Európskej železničnej agentúre (ERA), Európskej komisii a Európskemu parlamentu v oblasti interoperability a bezpečnosti. Taktiež je členom poradného výboru Európskej komisie pre dopravu a pôsobí ako koordinátor riadiaceho tímu pre ERTMS Koridor E. Libor Lochman sa narodil v roku 1963 v Přílepoch pri Gottwaldove, vyštudoval odbor telekomunikácie a signalizácia v doprave na Vysokej škole dopravy a spojov v Žiline. Zástupcom riaditeľa CER je od roku 2007.



(O 150)

Zmeny vo vedení

Generálny riaditeľ Železníc SR Ing. Vladimír Lupták dňa 30. septembra 2011 odvolal z funkcie riaditeľky odboru controllingu GR ŽSR Ing. Stanislavu FEJFAROVÚ, CSc.. Dňa 1. októbra vymenoval do tejto funkcie Ing. Pavla GÁBORÁ. K tomu istému dátumu vymenoval Ing. Ľubomíra HÚSKU do funkcie riaditeľa odboru financovania, účtovníctva a daní GR ŽSR. Dňom 1.októbra poveril výkonom funkcie riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava Ing. Rastislava CENKÉHO, ktorý vo funkcii vystriedal odvolaného Ing. Petra KADÍKA, ktorý je od tohto dátumu zaradený do funkcie námestníka riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava.

Trnavčania murujú aj zateplujú

Železničiarov v administratívno-prevádzkovej budove železničnej stanice v Trnave vystriedali stavbári. Objekt bol síce vybudovaný len koncom osemdesiatych rokov, lenže z nevhodných materiálov. Obvodový plášť a vnútorné priečky obsahujú azbest, ktorý je pre ľudí škodlivý. Obnova by mala byť ukončená do konca tohto roka. Stavebný ruch víta cestujúcich po vystúpení z vlaku aj o 35 kilometrov ďalej v Piešťanoch. Aj tam staničná budova získava modernejší vzhľad.



Demontovaný hliníkový obvodový plášť nahradí murivo z pórobetónových tvárnic s vešaným keramickým a hliníkovým obkladom.

Azbest nahradí pórobetón

Súčasnú staničnú budovu v Trnave odovzdali do prevádzky v polovici novembra 1989. Radosť a eufória miestnych železničiarov z nových priestorov čoskoro vystriedala obava o vlastné zdravie. Pri výstavbe boli použité dupronitové priečky, ktoré obsahovali azbest. Dnes už vieme, že tento minerál je zdraviu škodlivý, preto bolo nevyhnutné nahradiť nebezpečný materiál niečím iným. O rekonštrukcii budovy sa síce hovorilo už pred 10 rokmi, avšak až v tomto roku bolo z vlastných zdrojov ŽSR vyčlenených požadovaných 2,4 milióna eur. – **Najskôr sme museli všetkých vystáhať z budovy. Prierezové sekcie boli presťahované do novovybudovaných priestorov ešte v roku 2010, dispečerské pracovisko bolo umiestnené v starej výpravnej**

budove. Napriek množstvu a zložitosti technológií bol presun realizovaný bez vplyvu na dopravu, - vracia sa do nedávnej minulosti Bc. Pavol Pokrývka, prednosta sekcie ŽTS OR Trnava. V jeseni sa už stavebná firma pustila do demontáže nebezpečných priečok. Nahradia ich murované z pórobetónových tvárnic, zhodný materiál je použitý aj v obvodovom plášti. Pôvodný hliníkový už bol značne opotrebovaný, taktiež netesnil okná. Zateplením budovy sa znížia aj náklady na vykurovanie. Zrekonštruovaná bude aj zdravotníka či elektrické rozvody. Práce by mali byť ukončené na Silvestra 2011. Modernizácia staničnej budovy vrátane vestibulu je zaradená v pláne investičných akcií na nasledujúce roky spoločne s opravou prístupových komunikácií k nástupištiam 3 a 4 a ich prekrytím.



Sivá staničná budova v Piešťanoch, obklopená lešením a oplotením, pohľady cestujúcich zatiaľ neláka.



Na takýto výzor budovy ŽST Trnava sme si už od roku 1989 zvykli. Dnes je minulosťou.

Piešťanská stanica omladne

V piešťanskej stanici badať opäť stavebný ruch. Pred niekoľkými rokmi bola v rámci výstavby koridoru zmodernizovaná železničná infraštruktúra, cestujúci majú odvtedy k dispozícii podchod a nové nástupištia. Tentoraz sa robotníci zamerali na výpravnú budovu. Nečudo, objekt má za sebou 140-ročnú históriu, mnohé jeho časti sú po dobe životnosti v nevyhovujúcom stave. Stavebná firma začala s búracími prácami v auguste. Odstránila pôvodné podlahy, keramické dlažby, časti vonkajších a vnútorných omietok. Na budove sa už skvie nová strecha, po výmene okien je potrebné celý objekt zatepliť. V interiéri budú obnovené sociálne zariadenia a časť služobných priestorov, nová bude nielen elektroinštalácia či vzduchotechnika, ale aj vodovodná, kanalizačná a plynová prípojka. Medzi budovou a nástupišťom nahradí pôvodný prístrešok oceľový presklený, čím podstatne vylepší vzhľad budovy. Do konca tohto roku budú preinvestované finančné prostriedky vo výške 1,6 milióna eur, ďalšie stavebné objekty stanice sú zaradené do plánu investícií na nasledujúce roky.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Do začiatku zimy by mala byť budova zateplená a s novou fasádou.

Z regionálnej trate pri Dunaji bude strategická spojnica

Až 78 dní je cestujúca verejnosť, ktorá zvyčajne využíva vlakové spoje medzi Bratislavou, Podunajskými Byskupicami a Dunajskou Stredou, odkázaná len na náhradnú autobusovú dopravu. Od 19. septembra trvá v 35-kilometrovom úseku nepretržitá výluka, počas ktorej podstupujú rozsiahlu rekonštrukciu železničné stanice, zastávky, ale aj medzistaničné úseky. Doprava na tejto trati je úplne vylúčená až do 5. decembra. Rekonštrukciou sa výrazne zlepši kvalita, rýchlosť a komfort cestovania, ale tiež sa zvýši aj priepustnosť trate.

Význam jednokoľajnej trate medzi ŽST Bratislava Nové Mesto a Dunajskou Stredou v posledných rokoch značne rastie a uvedený úsek sa stal jedným z najfrekventovanejších a najvyťaženejších v rámci celého Slovenska. V okolitých obciach neustále narastá počet obyvateľov, cestná sieť je už enormne preťažená, preto sa zároveň zvyšuje aj záujem verejnosti o každodenné cestovanie vlakmi. Okrem zväčšujúcich sa kapacít osobných súprav ale musíme na tejto trati rátať aj s intenzívnou nákladnou dopravou, najmä do kontajnerového prekladiska v Dunajskej Strede.

– Po jeho otvorení v roku 2001 premávalo 16 kontajnerových vlakov za týždeň, od roku 2006 pribudlo ďalších 6 vlakov. Jazdia po medzinárodných trasách, ktoré spájajú terminál Metrans s európskymi prístavmi alebo inými prekladiskami, - ozrejmuje Ing. Milan Nevidanský, zástupca riaditeľa odboru obchodu GR ŽSR. Táto regionálna trať teda v súčasnosti zažíva „dėja vu“, pretože významnú úlohu zohrala už v sedemdesiatych rokoch pri výstavbe vodného diela Gabčíkovo. Výrazná zmena ale nastane na tejto trati po 4. marci 2012 a prvej zmene GVD 2011/2012, pretože v zmysle platnej zmluvy s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR začne svoje služby ponúkať aj nový osobný prepravca – spoločnosť RegioJet. **– Jeho klimatizované motorové jednotky typu**

VT 643, prezývané TALENT, budú jazdiť v hodinovom takte, v špičke s intervalom 30 minút. Počet vlakov sa oproti súčasnosti zdvojnásobí, denne bude na tejto trati premávať až 26 párov vlakov, - vysvetľuje Ing. Milan Nevidanský. Zvýšené nároky na prevádzkovú kapacitu trate ale vyústili do stavu, že bez úpravy infraštruktúry nebolo možné akceptovať všetky objednávky trás dopravcov. Preto bola schválená rekonštrukcia trate za takmer 11 miliónov eur, ktorá je zameraná na tri oblasti a na základe výberového konania ju vy-



Výhybky v staniách boli opravené z regenerovaných materiálov, vymenili sa vyhnité podvaly, samovraty nahradili výmeny s elektromotorickými prestavníkmi.

konávajú 3 firmy - Železničné stavebníctvo, a. s., Bratislava, TSS Grade, a. s., Trnava a BETAMONT, s. r. o., Zvolen. Títo zhotovitelia čiastočne zre-



Na šiestich staniách a 5 zastávkach Podunajskej nížiny badať rôznorodý stavebný ruch.

konštruujú železničný spodok aj zvršok v staniách, zastávkach aj na širšej trati, vybudujú nové vyvýšené nástupištia s kamerovým systémom, upravujú rozvody nízkeho napätia, ale aj spevnené a parkovacie plochy, na zastávkach zriadi prístrešky pre cestujúcich. V staniách dôjde k úpravám zabezpečovacieho zariadenia a rekonštrukciou prejdú aj 3 priecestia. Samovratné výhybky v ŽST Nové Košariská, Kvetoslavov a Lehnice nahradia výhybky s elektromotorickými prestavníkmi, diaľkovo ovládané z dispečerského pracoviska v Dunajskej Strede. Táto zmena zvýši priepustnosť trate, pretože v staniách umožní krížovanie dlhých nákladných vlakov s osobnými a taktiež zvýši rýchlosť vlakov na výhybkách v priamom smere – z pôvodných 40 km/h na maximálnu traťovú osemdesiatku. Regionálna trať medzi Bratislavou a Dunajskou Stredou tak bude po 5. decembri a ukončení výluk predstavovať strategickú dopravnú spojnicu pre celý podunajský región.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Na viacerých miestach bolo vymenené štrkové lôžko, vytrhané výhybky nahradili koľajové polia, práce v koľajiskách sa nezaobišli bez smerovej a výškovej úpravy koľají.



Stanice aj zastávky dostanú nové nástupištia. Vyrastú na betónových základoch, povrch nástupíšť pozostáva z konzolových dosiek a zámkovej dlažby. Ich súčasťou sú aj vodiace a varovné pruhy pre nevidiacich a slabozrakých.

„Traja mŕtvi a štyridsať zranených“



Jeden z teroristov je už spacifikovaný...



913 028-7

SK - ZSSK 96 56 4 913 028-7

- Pomôžte nám... - bolo počuť výkriky zranených rukojemníkov z osobného vlaku.

Kukláči, hasiči, policajti, zdravotníci a psovodi v utorok 13. septembra zasahovali na železničnej stanici v Plešivci po útoku teroristov.

Rušno bolo na stanici už od šiestej hodiny ráno, kedy policajti zadržali podozrivého teroristu. Ten žiada svoje prepustenie pod hrozbou, že jeho komplici odpália nástražné systémy umiestnené na cisternových vagónoch s horľavou látkou. Nasadení sú kukláči a ostreľovači... neúspešné vyjednávanie ukončil výbuch... Nebezpečná chemická látka – kyselina chlorovodíková - sa

dostáva do vzduchu, ohrození sú aj cestujúci v budove stanice a v osobnom vlaku, ktorý sa nachádzal v blízkosti výbuchu, ktorého odchodu zabránil terorista vniknutím do kabíny rušňovodiča. Cestujúci sa tak stali rukojemníkmi drámy...

Traja mŕtvi a štyridsať zranených!

Nakoľko sa teroristi nachádzali v budove stanice a boli ohrození aj cestujúci vo vlaku, musela polícia rýchlo konať. Po spacifikovaní jednej osoby pred vlakom za asistencie psovodov vtrhli kukláči do budovy a zaisťili ďalšie tri osoby.

Následne po ich zadržení však nastal výbuch dvoch cisternových vozňov s obsahom kyseliny chlorovodíkovej. Tá sa vo forme aerosólu dostala do ovzdušia a kontaminovala okolie, pričom bolo priamo zasiahnutých päť osôb, ďalšie sa zranili v osobnom vlaku. Z bezpečnostných dôvodov sa vykonala aj evakuácia obyvateľov Plešivca. Rýchlym a efektívnym zásahom protichemických jednotiek sa však predišlo kontaminácii širšieho okolia.

Našťastie išlo len o cvičenie!

Cieľom tohto cvičenia bolo zdokonalenie súhry bezpečnostných a záchranných zložiek. Na akcii sa podieľalo množstvo policajtov, príslušníci zásahovej jednotky (kukláči), pyrotechnická jednotka, protichemická jednotka, železniční hasiči, HAZZ, Slovenský Červený kríž či zdravotníci

z Rožňavy a Košíc. Účastňovali aj členovia CO z Jasova i susedného Maďarska.

Bezpečnostné zložky odvedli kus poriadnej roboty

Keďže bolo zinscenovaných až 40 zranených, nenudili sa ani zdravotníci. Museli sa popasovať so zlomeninami, tržnými ranami, dokonca aj s odtrhnutými končatinami. V obci Gemerská Hôrka zriadili aj krízový štáb, ktorý akciu riadil.

Na cvičení sa aktívne zúčastnilo asi 260 osôb (z toho asi 40 figurantov zo strednej zdravotníckej školy), pozvaní hostia, pozorovatelia a príslušníci ozbrojených síl SR. - **Všetky zložky si svoju prácu odvedli výborne**, - boli slová kompetentných v závere akcie.

Dana SCHWARTZOVÁ

Foto: Štefan MORĚ



Plešivecká železničná stanica bola pod drobnohľadom policajtov a ostreľovačov už od rána.



Po výbuchu cisterny bolo priamo zasiahnutých 5 ľudí...



Bezpečnostné zložky mali plné ruky práce. Konečný verdikt – cvičenie dopadlo na výbornú.



Trnovec nad Váhom ohrozoval anilín

Kvílivý zvuk sirén sa šíril 12. októbra okolím železničnej stanice v Trnenci nad Váhom. Pri zrážke osobného vlaku s nákladným začala z cisterny unikať nebezpečná látka anilín, v osobnom vozni je 25 zranených osôb. K nehode okamžite vyrážajú záchranári...

Dramatická nehoda bola našťastie iba taktickým cvičením záchranných jednotiek.



Výpravkyňa Monika Horváthová ohlasuje dispečerovi zrážku vlakov v stanici. V pozadí na ňu dozerajú, zľava Mgr. Vojtech Šebeň, prednosta ŽST Galanta, a Ing. Vladimír Remená, vedúci pre krízové riadenie a ochranu ŽST Trnava.



Zranených pasažierov z osobného vozňa, ktorých simulovali žiaci nitrianskej strednej zdravotnej školy, evakuujú hasiči do bezpečnej zóny.

Informácia o závažnej nehodovej udalosti v Trnenci nad Váhom prichádza tesne po desiatej hodine po tiesňovej linke do strediska integrovaného záchranného systému. Na miesto nešťastia v momente vyrážajú záchranné tímy z celého nitrianskeho kraja. Železničiarci medzitým zastavujú dopravu, vypínajú napätie v troleji. Na stanicu prichádza stovka hasičov a približne 30 záchranárov. Nad miestom nehody sa vznáša tmavý oblak, aromatické výpary z unikajúcej jedovatej látky anilín zamorujú okolie. Hasiči v špeciálnych skafandroch evakuujú ľahko zranených cestujúcich a sústreďujú ich vo vestibule stanice, kde ich už ošetrujú lekári. Ťažké prípady je potrebné vyniesť na

nosidlách, záchranári preto musia rozstrihávať vagón. Ďalšie zásahové jednotky zároveň monitorujú unikanie nebezpečnej látky, dekontaminujú zasiahnuté osoby a s dostupnými prostriedkami likvidujú unikajúci anilín. Upchávajú trhlinu v cisterne, aby zamedzili vytekaniu nebezpečnej látky, anilín v koľajisku pokrývajú fažkou penou, vodnou clonou zasa obmedzujú pohyb jedovateho mraku. Po 2 hodinách od nahlásenia nehody je dramatický scenár taktického cvičenia na konci. Simulovaná zrážka vlakov preverila súčinnosť a postup pri likvidácii mimoriadnych udalostí medzi ŽSR a zložkami integrovaného záchranného systému.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Hasiči v ochranných odevoch utesňujú na cisterne trhlinu, z ktorej uniká nebezpečný anilín.



Zranených vo vestibule stanice triedili lekári podľa závažnosti poranení.



Záchranári vynášali fažku ranených na nosidlách cez vystrihnuté otvory v bočnici osobného vozňa.

Vinohrady upravené pre poschodové vlaky

Od marca tohto roku začal český výrobca Škoda Vagonka, a.s. so sídlom v Ostrave dodávať na Slovensko prvé nové poschodové jednotky typu push-pull. Tieto moderné vlaky plánovala Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. nasadzovať aj na ramene Bratislava – Nové Zámky, ale zatiaľ sa nimi cestujúci na tejto trati neodvezú. Dôvodom bol nevyhovujúci priechodný prierez na zastávke Bratislava – Vinohrady.

Zastávka Bratislava – Vinohrady, napriek zvýšenej frekvencii cestujúcich, nespĺňa požiadavky modernej prepravy. Aj keď ňou vedú 2 koridorové trate a zastavujú na nej rýchliky, nedostatočná výška hrany nástupišťa nad temenom koľajnice pri druhej traťovej koľaji smerom na Bratislavu – Vajnory bránila bezpečnému nastúpaniu a vystúpaniu cestujúcich z nových vlakových jednotiek. Rozdiel medzi hranou nástupišťa a nástupnou hranou jednotky bol totiž na niektorých miestach až 80 cm! Aby toho nebolo málo, prvá

koľaj vôbec nevyhovovala priechodnému prierezu 1-SM a bránila aj prechodu vlakov s veľkoobjemovými kontajnermi. Ešte v auguste bratislavskí mostári upravovali prístrešok nástupišťa, skracovali konzoly, na ktorých bola uchytená strešná krytina. A teraz v októbri zasa traťováci upravovali smerové a výškové geometrické polohy koľají. – **Zníženie nivelety koľají sme realizovali v dvoch 8 a 9-dňových nepretržitých výlukách pomocou strojnej čističky. Keďže počas pracovnej činnosti zasahovala do priechodného prierezu susednej**



Polohu podvalov v koľaji upravovali traťoví robotníci z SMSÚ ŽTS TO Bratislava.

koľaje, cez deň boli vylúčené obe koľaje. Odražením štrku sa niveleta koľaje na niektorých miestach znížila až o 25 cm. Úpravou nástupištných hrán sme sa čiastočne priblížili normovému stavu, - vysvetľuje Bc. Pavol Pokrývka, prednosta Sekcie ŽTS Trnava. Aj keď je prejazd poschodových jednotiek zastávkou Bratislava - Vinohrady nateraz vyriešený, potreba komplexnej rekonštrukcie tohto významného dopravného bodu je naďalej aktuálna.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Po úplnom odťažení znečisteného štrkového lôžka klesla koľaj vo Vinohradoch oproti pôvodnému stavu až o pol metra.



Železničná zastávka Komárany slúži aj pre obec Čaklov.

Nová železničná zastávka

V piatok 23. septembra bola odovzdaná do užívania nová železničná budova zastávky v Komáranoch (okr. Vranov nad Topľou). Keďže zastávka bola v dezolátnom stave a ohrozovala bezpečnosť cestujúcich, rozhodli sa železničari túto zastávku zrekonštruovať. Úrad pre reguláciu železničnej dopravy nariadil ŽSR - OR Košice, ako správcovi, zabezpečiť vykonanie opravných a udržiavacích prác tejto železničnej zastávky. Nakoľko nebolo možné realizovať opravu tak, aby sa dosiahol bezpečný stavebno-technický stav zastávky, rozhodlo sa o jej zbúraní. Pôvodná železničná zastávka bola zbúraná vlastnými kapacitami ŽSR a nová bola postavená takmer za jeden mesiac. Potešujúcou správou je, že s rekonštrukciou zastávok sa bude na Slovensku pokračovať aj v ďalších obciach.

(red)

Frekventované priecestie vo Valaskej už v novom šate

Železničné priecestie, ktoré vedie do dediny Valaská blízko Brezna nie je síce iné ako mnoho ďalších na Slovensku. Jednoznačne však svojou polohou zaujme už na prvý pohľad. Tesne za priecestím je totiž stúpanie do pravotočivej zákruty. Nedávno prešlo priecestie rozsiahlou rekonštrukciou, ktoré prispelo nielen k lepšiemu vzhľadu, ale najmä k bezpečnosti.

Práce na priecestí začali 5. septembra výlukou od skorého rána do poobedia a skončili o tri dni. - **Ide o pomerne frekventované železničné priecestie so značne opotrebovaným stavom starej priecestnej konštrukcie z drevených podvalov,** povedal Ing. Jozef Kolarovič, inžinier železničnej dopravy z SMSÚ TO Banská Bystrica. Súčasťou prác bola demontáž starej drevenej priecestnej konštrukcie, odstránenie asfaltovej vrstvy a demontáž koľajového poľa v dĺžke 25 m. Staré štrkové lôžko muselo byť vybagrované do hĺbky 55 cm pod plochu podvalov a bol urovaný a zhutnený povrch výkopu. Na ten



Nové priecestie tesne pred zahĺásením - hotovo!

bolo položených 8 betónových cestných panelov, navezená vrstva nového štrku a zmontované nové koľajové pole. Všetko v súlade aj s cestnou komunikáciou. Celkové náklady na priecestie boli 41 tis. eur. Priecestie opravovali zamestnanci SMSÚ TO Banská Bystrica, pracovisko Brezno. Pri prácach boli použité rôzne mechanizmy a dodávateľsky bolo zabezpečené asfaltovanie a dočasné dopravné značenie. Z hľadiska priebehu prác išlo všetko podľa plánu a tento krát počasie nekomplikovalo jednotlivé úkony.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ
Foto: autorka a SMSÚ TO



Práce na priecestí opravovali zamestnanci SMSÚ TO Banská Bystrica pracovisko Brezno.



Aj koľajové pole kvôli rekonštrukcii opustilo svoje miesto a štrkové lôžko muselo byť vybagrované do hĺbky 55 cm.

Revitalizácia železničných staníc pokračuje

Železnice SR dňa 7. 10. 2011 vyhlásili obchodné verejné súťaže na revitalizáciu ďalších železničných staníc: Zvolen, Banská Bystrica, Ružomberok, Štrbské Pleso, Tatranská Lomnica, Spišská Nová Ves a Prievdza. Vyhlásenie súťaží je pokračovaním projektu „Moderná stanica“, ktorým už v predchádzajúcom období (jeseň/2009 a jar/2011) boli vyhlásené obchodné verejné súťaže na revitalizáciu železničných staníc.

Cieľom pokračujúcej revitalizácie železničných staníc je zabezpečenie ich obnovy formou verejno-súkromného partnerstva, pričom ŽSR ako protihodnotu za vykonanie rekonštrukčných prác poskytnú investorm právo užívať komerčné priestory zrevitalizovaných železničných staníc na dobu určitú. Predmetom súťaže je výber najvhodnejšieho návrhu na uzatvorenie zmluvy o projekte revitalizácie konkrétnej železničnej stanice.

Časový harmonogram súťaže:

Prevzatie a podávanie prihlášok záujemcov:

do 07. 11. 2011

Vyhodnotenie prihlášok záujemcov:

do 30. 11. 2011

Predkladanie súťažných návrhov:

do 28. 02. 2012

• • •

Do procesu revitalizácie v rámci obchodných verejných súťaží je zahrnutých 6 nových železničných staníc: **Zvolen, Banská Bystrica, Ružomberok, Štrbské Pleso, Tatranská Lomnica, Spišská Nová Ves** a obchodná verejná súťaž sa opakovane vyhlasuje pre železničnú stanicu Prievdza.

(red)

Malé uhorské rušne pre miestne trate

Dnešným článkom by sme chceli odštartovať voľný seriál zameraný na tie koľajové vozidlá, ktoré sa do dnešných dní podarilo dochovať v zbierkach Múzejno-dokumentálneho centra ŽSR VVÚŽ. Prvá časť seriálu bude zameraná na rušne uhorského pôvodu, ktoré kraľovali na lokálnych tratiach skoro celého Slovenska – rušne radov 310.4, 310.5 a 331.0.

O strojoch 310.4 a 5

V poslednej tretine 19. storočia bola na území vtedajšieho Uhorska prakticky ukončená výstavba hlavných tratí a začalo sa budovanie sústavy dopravných vlásočníc - lokáliek, ktorých cieľom bolo zabezpečiť hlavným železničným tratiťam potrebnú záťaž. Dopravné a technické pomery týchto tratí boli pomerne jednoduché – menšia únosnosť traťového zvršku, nižšie prípustné rýchlosti, jednoduché spôsoby signalizácie, zabezpečenie atď. Takéto pomery si vyžiadali jednoduché a nenáročné rušne. Stroj spĺňajúci tieto podmienky vznikol v roku 1885 v budapeštianskej lokomotívke. Počítalo sa s veľkým počtom rušňov, aby sa dosiahla väčšia jednotnosť v rušňovom parku. Tým by sa zjednodušila a zlacnela údržba. V rokoch 1885 – 1902 bolo spolu v lo-



Dňa 2. septembra 2010 – rušeň 310.507 pred vyzdvihnutím na pomník.

komotívkach v Budapešti, Arade, Viedenskom Novom Meste a vo Viedni vyrobených 534 kusov týchto trojnápravových dvojvalcových dvojčlých rušňov na mokrú paru. Označené boli radom XII (neskôr 377) Maďarských kráľovských železníc (MÁV) a boli svojím vzhľadom typické - nízko položený kotol, dymnica presahujúca cez čelník, vysoký komín typu Prüssmann, vonkajší rám či Stephensonov rozvod, ktorého mechanizmus bol umiestnený medzi spojnicami a rámom. Pre sklonovo náročnejšie trate, kde rušne radu XII nestačili svojim výkonom, vyrobila budapeštianska lokomotívka ešte 40 vzhľadovo podobných rušňov, avšak štvornápravových, označených radom XIV a (neskôr 475) MÁV (Československé štátne dráhy mali v stave 5 takýchto rušňov označených 410.0, ktoré nasadzovali najmä na trati z Popradu cez Studený Potok do Tatranskej Lomnice). Po skončení prvej svetovej vojny zostalo v Československu 53 strojov, ktoré dostali rad 310.4. Ďalších 13 podobných rušňov vyrobených pre Košicko-bohumínsku železnicu získalo označenie 310.5. Počas druhej svetovej vojny bolo niekoľko rušňov opancierovaných



Parný rušeň 310.442, ktorý dlhé roky stával na pomníku v rušňovom depe Bratislava-východ.

a určených pre potreby pancierových vlakov. Modernizácia rušňového parku na lokálnych tratiach znamenala pre rad 310.4 a 5 postupné rušenie, mnohé stroje však boli preradené na posun v staniciach a depách. Tam vydržali až do



Pred opravovňami vo Vrútkach stojí rušeň 310.513.

roku 1957, kedy bol vyradený posledný z nich. Ani to však neznamenalo úplný koniec, pretože viaceré našli uplatnenie na vlečkách, kde boli prevádzkované ďalšie desaťročia. Do dnešných dní sa dochovalo celkom 5 rušňov – 310.433, 442, 443, 507 a 513. Rušeň 310.443 je vystavený ako pomník pred železničnou stanicou v Čiernej nad Tisou, 310.442 býval dlhú dobu takisto vystavený ako pomník v starom rušňovom depe Bratislava-východ, ale v septembri 2010 ho nahradil vynovený rušeň 310.507. „Tristodesina“ s číslom 513 je spolu s dvojnápravovým osobným vozňom Ci vystavená tiež ako pomník pred areálom svojho posledného pôsobiska v ŽOS Vrútky.

Prvý múzejný parný rušeň

Najznámejší dochovaný je rušeň 310.433. Vyrobila ho v roku 1896 Strojára štátnych dráh v Budapešti pod výrobným číslom 957. Pri pre-

vzatí k MÁV bol označený ako XII.5495 a po roku 1911 dostal číslo 377.313. Nakoniec ho Československé štátne dráhy preznačili na 310.433. Postupne patril pod správu výhrevne Zvolen, Košice, Leopoldov a Prievidza. Z prevádzky bol vyradený v roku 1952, pričom bol odpredaný cukrovaru v Pohronskom Ruskove, kde slúžil až do repnej kampane 1970/1971. Tu bol v roku 1978 získaný pre železničnú múzejnú zbierku. Vďaka podpore zo strany cukrovaru, Veľteran Car Clubu v Bratislave a Švermových železiar-



Partia dobrovoľníkov pred zakúreným parným rušňom 310.433 v roku 1984.

ní v Podbrezovej sa podarilo v rokoch 1979 až 1981 rušeň sprevádzkovať. Stal sa tak prvým múzejným parným rušňom na Slovensku. Spočiatku jazdieval s historickými vlakmi v okolí Bratislavy, neskôr sa pozrel na viaceré miesta vo vtedajšom Československu. V roku 1993 však rušňa prepadať kotlová lehota a bolo potrebné vykonať zostrenú prehliadku kotla. Opravy sa ujali pracovníci rušňového depe Vrútky, vďaka ktorým sa mohol vtedy storočný rušeň predstaviť opäť ako prevádzkyschopný na oslavách 125 rokov rušňového depe Vrútky v septembri roku 1996. Jeho prevádzková spôsobilosť opäť

skončila v roku 2008. Odvtedy je rušeň súčasťou expozície Železničného múzea Bratislava-východ.

Zachovali sa dva 331.0

V roku 1907 bola v budapeštianskej lokomotívke spustená výroba tendrových rušňov triedy TV (neskôr 375) MÁV. Dôvodom bola potreba nahradiť menšie a zastarané rušne radu XII (u nás neskôr 310.4), ktoré výkonovo nepostačovali požiadavkám prevádzky. Konštruktéri zvolili pre nový rušeň usporiadanie pojazdu 1'C1' (tzn. nenaná bežná náprava, tri hnacie nápravy a opäť jedna bežná náprava). Spočiatku boli stavané ako združené na mokrú paru, od roku 1915 sa ale prešlo na dvojčité prevedenie na prehriatu paru. Všetky rušne však mali vonkajší rozvod Heusingerov. Do roku 1918 bolo v niekoľkých prevedeniach vyrobených 419 kusov a výroba pokračovala až do roku 1959. Československé štátne dráhy prevzali po prvej svetovej vojne 36 týchto rušňov, ktoré mali niekoľko konštrukčných prevedení. Postupom času ich podrobovali rekonštrukciám s cieľom odstrániť zastarané a komplikované konštrukčné celky. V prevádzke



Jedna z prvých jász rušňa 331.037 po oprave.

aj na hlavných tratiach. Vďaka nízkej hmotnosti na nápravu mali dobrú prechodnosť aj na trate s menej únosným zvrškom. V roku 1939 sa 15 rušňov vrátilo do Maďarska k MÁV. Po druhej svetovej vojne sa niektoré z nich už nevrátili,

z prevádzky v roku 1970. Do dnešných dní sa dochovali dvaja zástupcovia tohto radu, rušne 331.019 a 331.037. Prvý z nich je neprevádzkový a v minulosti slúžil ako zdroj náhradných dielov, druhý je od roku 1997 prevádzkyschopným exponátom. Rušeň 331.037 (pôvodne 375.666 MÁV) bol vyrobený v roku 1949 lokomotívkou v Budapešti pod výrobným číslom 5984, kotol však bol vyrobený v roku 1908 a patril rušňu 375.608. Nejde však o pôvodný rušeň inventárneho čísla 037, ktorý na Slovensku jazdil v bežnej prevádzke. Stroj 375.666 bol v roku 1988 vymenený za dva vozne, ktoré boli typické pre maďarské územie. Pôvodne mal byť len zakonzervovaný a umiestnený v depozitári. To však nedalo dobrovoľníkom, ktorí sa stretávali v starom rušňovom depe Bratislava-východ (dnes občianske združenie Klub priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava-východ). Vo februári roku 1989 začali opravu rušňa do prevádzkyschopného stavu a úspešne ju ukončili v roku 1997, konkrétne 20. apríla, kedy rušeň úspešne vykonal technicko-bezpečnostnú skúšku. Odvtedy sa s ním môžu záujemcovia o železničnú nostalgiu stretnúť pri jazdách historických vlakov v Bratislave a v blízkom, ale aj ďalekom okolí. Mimo prevádzkových dní je rušeň súčasťou expozície Železničného múzea Bratislava-východ.



310.433 je dnes súčasťou expozície koľajových vozidiel v Železničnom múzeu Bratislava-východ.

sa veľmi dobre osvedčili. Na rovine uviezli vlak s hmotnosťou 330 ton rýchlou 60 km/h, alebo polovičnou rýchlou vlak s hmotnosťou 845 ton. Na miestnych tratiach sa hodili na dopravu akýchkoľvek vlakov, použiteľné však boli

namiesto nich však prišli iné. Posledným inventárnym číslom u ČSD 58. S príchodom modernejších rušňov ich význam postupne klesal, prechádzali na podradnejšie výkony, akými bol napríklad posun. Posledné rušne boli vyradené

Ing. Michal TUNEGA

Foto: MDC



Rušeň 375.666 MÁV (dnes 331.037) v stave, v akom bol privezený na Slovensko.



Rušeň 331.037 počas otvárania sezóny 2009 v Železničnom múzeu Bratislava-východ.

Komentár k článku 146 a 324 predpisu ŽSR Ž Pravidiel železničnej prevádzky

V dopravnej prevádzke sa prevádzkoví zamestnanci stretávajú s rôznymi dopravnými situáciami, ktoré majú veľmi úzky súvis s pohybom koľajového vozidla či už formou jazdy vlaku, posunu alebo posunu medzi dopravnými. Každú situáciu, či už štandardnú alebo neštandardnú, je potrebné vyriešiť k všeobecnej spokojnosti riadiacich alebo kontrolných zamestnancov, samozrejme prevádzkových nevynímajúc.

Pn 57043 pp

HDV r.751. Normatív hmotnosti: pozri tab. 6
Brzdilové percentá platia pre vlaky nákladnej dopravy do 400 m

	1	2	3	5	6	7	8
Štúrovo.....		0				21 40	80/58
Čata		B	30 ⁵			22 10 ⁵	
Pohronský Ruskov.....		B	6 ⁵			17	
Žilakovce	B	9				26	85/56
Tekovské Lužany.....		B	11 ⁵			37 ⁵	80/57
Tekovský Hrádok.....		B	8			45 ⁵	
Levice		SB	9 ⁶	22 55			
Spolu ...			75	+		0	= 1 h 15 min

S takou dopravnou situáciou sa stretávajú aj výpravcovia v jednej nomenovanej železničnej stanici, ktorej správne riešenie si popíšeme v tomto príspevku. K železničnej stanici Žilakovce sa blíži nákladný vlak, ktorý výpravca potrebuje z dopravných dôvodov zastaviť (obr. 1). *Musí výpravca tento nákladný vlak zastaviť pred vchodovým návěstidlom a týmto spôsobom vyzrozumieť rušňovodiča o zastavení v stanici alebo nie?*

V článku 324 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železnič-

nej prevádzky sa uvádza: „V stanici bez odchodových návěstidiel vodič každého vlaku postupuje ako u vlaku zastavujúceho.“ Z uvedeného vyplýva, že v tomto prípade je zastavenie vlaku pred vchodovým návěstidlom bezpredmetné, pretože rušňovodič musí vždy predpokladať, že bude v stanici zastavený a pokiaľ mu výpravca nedá súhlas na prechod návěstou „Odchod“, nesmie cez stanicu s vlakom prejsť. Iná situácia by nastala vtedy, pokiaľ by výpravca takémuto vlaku určo-

val miesto zastavenia návěstou „Stoj“, povedzme z dôvodu doručenia písomného rozkazu niekde pred dopravnou kanceláriou, čiže pred miestom ukončenia vlakovej cesty. V tomto prípade už musí výpravca dodržať niektorú z podmienok predzvestenia podľa článku 146 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky, pričom jednu z možností je aj zastavenie vlaku pred vchodovým návěstidlom (obr. 2 a 3).

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

Pn 57043 pp

HDV r.751. Normatív hmotnosti: pozri tab. 6
Brzdilové percentá platia pre vlaky nákladnej dopravy do 400 m

	1	2	3	5	6	7	8
Štúrovo.....		0				21 40	80/58
Čata		B	30 ⁵			22 10 ⁵	
Pohronský Ruskov.....		B	6 ⁵			17	
Žilakovce	B	9				26	85/56
Tekovské Lužany.....		B	11 ⁵			37 ⁵	80/57
Tekovský Hrádok.....		B	8			45 ⁵	
Levice		SB	9 ⁶	22 55			
Spolu ...			75	+		0	= 1 h 15 min

Pn 57043 pp

HDV r.751. Normatív hmotnosti: pozri tab. 6
Brzdilové percentá platia pre vlaky nákladnej dopravy do 400 m

	1	2	3	5	6	7	8
Štúrovo.....		0				21 40	80/58
Čata		B	30 ⁵			22 10 ⁵	
Pohronský Ruskov.....		B	6 ⁵			17	
Žilakovce	B	9				26	85/56
Tekovské Lužany.....		B	11 ⁵			37 ⁵	80/57
Tekovský Hrádok.....		B	8			45 ⁵	
Levice		SB	9 ⁶	22 55			
Spolu ...			75	+		0	= 1 h 15 min

Železničari na Azúrovom pobreží

Azúrové pobrežie, po francúzsky Côte d'Azur, je asi najznámejšou rekreačnou lokalitou celého Francúzska. Mnohí ju poznajú aj pod názvom Francúzska riviéra. Vo februári tohto roka sa vďaka Závodu služieb železníc zúčastnilo poznávacieho zájazdu na Francúzsku riviéru 40 slovenských železničiarov a ich rodinných príslušníkov.

Cannes je známe predovšetkým udeľovaním prestížneho filmového ocenenia Zlatá palma od roku 1946. Práve pri festivalovom a kongresovom paláci, kde sa táto cena odovzdáva, mohli účastníci zájazdu vidieť dlaždice s otláčkami rúk filmových hviezd ako Depardieu či Sharon Stone. Mestečko Antibes zaujalo nielen prístavom jácht, ale hlavne slávnou Provensálskou tržnicou, kde bol problém vybrať si z množstva syrov, klobások, korenín či olív. Pri návšteve Monackého kniežatstva si nenechali ujsť Oceánografické múzeum, impozantnú budovu kasína a Kniežací palác s nádherným výhľadom na prístav. Naši kolegovia sa prešli mestským okruhom svetoznámej Formuly F1, kde sa odfořili pri soche pretekára a 5-násobného majstra sveta z päťdesiatych rokov – Juana Manuela Fangia. Pre mesto Nice je typická dlhočizná pláž tzv. Anglická promenáda, ale aj pravoslávna Katedrála sv. Mikuláša. Známe je však vďaka každoročnému karnevalu a kvetinovému sprievodu, ktoré patria k najvýznamnejším udalostiam roka na Azúrovom pobreží.

Katedrála sv. Mikuláša v Nice s pestrofarebnými cibulovitými kupolami je najväčší ruský pravoslávny kostol nachádzajúci sa mimo územia Ruska.



Na slávnosti citrusov

Výnimočná veľkolepá slávnosť citrusov v Mentone nemá vo svete obdobu. Na svoj už 78. ročník opäť prilákala stovky tisíc návštevníkov a jej motív sa niesol v duchu veľkých civilizácií. Mali sme pocit, akoby sa tu zišli dôchodcovia nielen z celého Francúzska, ale aj Európy. Na neuveriteľné stavby a dekorácie sa spotrebuje viac ako 140 ton citrusových plodov. **Na tento zájazd je možné cestovať na tzv. „starej FIP“. Ak ste si totiž neprecestovali FIP: OBB, FS, SNCF v tomto roku, je možné o lístky požiadať do konca novembra a platné budú do konca marca nasledujúceho roka. Keďže rodinný príslušník nemá nárok na FIP SNCF, pripláti si cestovné cez Francúzsko vo výške 25 EUR po 50 % zľave na preukaze FIP.**

Viac informácií o zájazdoch organizovaných Závodom služieb železníc sa dozviete na: www.zajazdyzsz.estranky.sk

Kontaktná osoba – Peter Ďurčák,
pracovisko ZSZ na Bajzovej ul. č. 14
v Košiciach,

Tel. žel. 910 - 2336, 2333, 2337,
št. linka 055/229 2336, 055/229 2333,
055/229 2337

E-mail: Durcak.Peter@zsr.sk

„Kočky“ z Kolumbie sa pripravujú na karneval.

Tohtoročnými víťazmi súťaže

Tvár ŽSR

Dlho som premýšľala nad tým, akí budú tento rok naši finalisti. Či budú rovnako komunikatívni, milí a zábavní, skromní, ale aj snaživí ako tí, ktorí tu boli vlni, ale aj iné roky dozadu. Železnica však ani tento rok nesklamala a po siedmykrát vyslala do SIP Strečna - skvelú finálovú dvanásťku. Každý z finalistov bol iný, svojský, osobitý. Taká Danka Tužinská nás hneď na úvod oslovila krásnym úsmevom, Anka Slivková nielen dlhými nohami, Ivetka Bucková tvárou ako Sarah Jessica Parker, Katka Trnková dievčenskou postavou a Tonka Kobzošová neobyčajným šarmom, ktorý samozrejme nechýbal ani jednej z nich. Ženské osadenstvo v porote, a nielen v nej, zaujal zas z mužských kandidátov Karol Pukluš a Števo Matúšek, ktorý mal taký očarujúci úsmev, že aj pri športových disciplínach bolo každému horúco. Myslím, že aj jeho súper Peter Mešťan bol na tom rovnako a ako zabávači by sa uživilí určite obaja. Mirko Šúry a Mirko Dacej nám zasa ukázali, ako sa dá dlho tancovať a Miško Kollár sa prejavil ako veľký sympťák, čo potvrdzujú aj fotky od profesionálneho fotografa Eda. Každý iný, každý výnimočný, a predsa museli porotcovia pre titul vybrať



Števo, ktorú palacku nikdy nestrácaš.
Trojčlenný súbor, ktorý obsahuje programovú
súťažnú časť a súťažiaci sa môžu
hneď spoznať aj s touto úlohou - veľkými
kroky sa učíš nájsť cestu.
Jana Pukluš

Touto cestou idem požiadať
všetech oho - finalistov
Zah to sava. Dobry!!!
mirko Šúry



PREPRAVUJTE SA NA ŽELEZNICU...
TUŽE, LÚDIA... VĎAK!!!
NIKOL NEKORUPTUJTE, DANKA!!!
Danka

Keďže si vďaka svojim
článkom nás pozná. Chceli by sme
ľudia a veľkým osadenstvom. To je všetko.
Anka

Keď sa vidíte, čo vám nie vidieť...
niečo super, ale trochu...
pamätajte si na svoju úlohu, čo ste
keď sa si neopamätáte, keď sa si
pamätáte mal. Dá sa to...
tu je a čo super...
Miško Kollár



TO JE TO ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR
ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR
Tvoja praca Jana

Tvár ŽSR sa stávajú...

jedného muža a jednu ženu, ktorí by spomedzi týchto ľudí vyžarovali nielen šarm, ale aj kolektívnosť a férovosť, jednoducho a bez okolkov – niečo také ľudské, čím osloví človeka človeka. Veď nie nadarmo to má byť Tvár ŽSR - reprezentant všetkých spomínaných vlastností. Na to ale bolo treba trochu viac ako len peknú telesnú schránku, i keď ani o ňu tu núdza nebola. Naplno sa všetci prejavili počas nácivkov spoločenských tancov pod vedením profesionálnych tanečníkov známych aj z Lets dance – Katky Štumpfovej a Tomáša Antalíka, pri fotení či adrenalínových disciplínach. Aj keď bolo rozhodovanie ťažké, lebo konkurencia bola naozaj vysoká, nakoniec padol verdikt z úst našej pani riaditeľky odboru komunikácie Martyiny Pavlíkovej. - **Tohtoročnou ženskou víťazkou súťaže Tvár ŽSR sa stáva Antónia Kobzošová a mužským víťazom Karol Pukluš.** Nikto zo súťažiacich však nemôže zúfať, lebo toľko pekných zážitkov, ktoré si odniesli domov, prevýšia aj víťazstvo, ktorým v tomto prípade je aj samotný finálový pobyt v Strečne.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

Foto: balky



*Keď som mala strach z opitých ľudí
ale šťastný som som!
Antónia*

*Spomínal som toho sovích a prijavajte ľudí, a chcel
by som im trochu zároveň aj pokračovať so krásne stávanie
Antónia*

*Keď som mala strach z opitých ľudí
ale šťastný som som!
Antónia*



*Spomínal som toho sovích a prijavajte ľudí, a chcel
by som im trochu zároveň aj pokračovať so krásne stávanie
Antónia*

*Keď som mala strach z opitých ľudí
ale šťastný som som!
Antónia*



*Keď som mala strach z opitých ľudí
ale šťastný som som!
Antónia*





FOTO HÁDANKA

RELAX



Vy sa pýtate, my odpovedáme



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

Napište nám na adresu redakcie:

**Ž semafor
Štefánikova 60
Košice**

alebo zavolajte

tel.: **910 – 3203**

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 neželezničné témy nebudeme reagovať.

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

Dnes naša otázka znie: **Viete, kde to je?**

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.

Správna odpoveď na septembrovú fotohádku je: Zberný kôš na dokumentáciu pre rušňovodičov.

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava: Kamil KOMARA z Prešova.

Blahoželáme!

Host' v staničnej reštaurácii hovorí čašníkovi: - Viete, chcel by som to jedlo, čo má ten pán pri vedľajšom stole. -Dohodnuté! Je mu poviem, že... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: dyha, lfa, Tot, patyk, ut	chorobná zúrivosť	Európan	preťahč na znákach	zist'ovala veľkosť	Pomoc: dada, duma, Hvar	väzenská miestnosť	nemecký nákladný automobil	17.grécke písmeno	omotka	zápal sliznic	
				osada pri Jordáne					obilninová rastlina						
				1											
				osobné zámeno			hercova úloha						ako (latinsky)		
Jozef Vysočani	mláďza	palica (nár.)	koncovka zdobnelín podrad'ov. spojka			pestúnka (zastar.) vanulo, vialo				Aero Club of America zemina					
herpes					dolu tenká doštička					ostrov v Jadran.mori jarmok					
tým spôsobom					ukrajinská epic.báseň opačná strana				zvyšok po ohni staroegyp. boh písma			značka pier na ozdobné písmo	iba		
zn. abtesly			rozrývala rímskych 1001				držal (nár.) lutécium (zn.)								
2															
židovský učenc (Ben Jozef)						zámedzie				staroegyp. boh Slnka					

Na Challenge Mastronardi treťi

Futbalový klub slovenských železničiarov pri OR Trnava reprezentoval ŽSR na 14. ročníku futbalového turnaja Challenge Mastronardi. Turnaj je pomenovaný po belgickom rušňovodičovi Antóniovi, ktorý zahynul pri výkone svojho povolania. Hostiteľom účastníkov turnaja bolo v dňoch 2. – 4. septembra talianske kúpeľné mesto Montecatini Terme neďaleko Florencie.

V prvý deň pobytu domáci usporiadatelia zabezpečili návštevu Múzea Leonarda da Vinci v jeho rodnej obci a návštevu výroby olivového oleja Montalbano Toskana. Naši reprezentanti sa vo svojej skupine „C“ stretli s Rakúskom (0:0) a Belgickom (3:1). Vo vyrovnanom boji o postup do finále s víťazom skupiny „B“ s výsledkom 0:0

na pokutové kopy zvíťazili naši českí kolegovia (4:3). V opakovanom súboji s Rakúskom o 3. miesto si naši chlapci už nenechali ujst miesto na stupni víťazov a s výsledkom 6:0 súpera porazili. Vo finále zvíťazilo Taliansko nad Českom 3:2. Na ďalších miestach sa umiestnili: Maďarsko, Belgicko, Švajčiarsko, Francúzsko a Anglicko.

Železnice SR a Futbalový klub slovenských železničiarov pri OR Trnava boli poctení usporiadať jubilejný 15. ročník tohto krásneho turnaja európskych železničných správ a spoločností u nás na Slovensku. Hostiteľom turnaja bude SIP ŽSR a obec Strečno.

Dovidenia v roku 2012 na Slovensku!

Karol MACHÁČEK



Učili si aj bývalých kolegov

Stretnutie železničiarov v Margecanoch bolo v októbri nielen oslavou železničiarkeho sviatku, ale keďže ide o mesiac úcty k starším, tak medzi sebou privítali aj bývalých zamestnancov - dôchodcov.

- Dnešná oslava vášho života je hudbou, ktorá zaznieva a vyžaduje obdiv a úctu. S radosťou a potešením sme ku Dňu železničiarov a v mesiaci úcty k starším pre vás pripravili túto malú slávnosť,- povedal v slávnostnom príhovore prednosta ŽST Margecany Ing. Cyprián Rychnavský. O zábavu sa postarali nielen mladí tanečníci z folklórneho súboru Jaklovčič, ale aj diskotékové rytmy a bohatá tombola.

(CR)



Stretnutie po rokoch

V stredu 12. októbra sa uskutočnilo stretnutie s bývalými zamestnancami aparátu OR Trnava, ktorí odišli do dôchodku v rokoch 2004 až 2011. Stretnutia sa zúčastnilo 20 dôchodcov a vedenie OR Trnava. Prvou časťou stretnutia bol výlet na čarokrásny hrad Červený Kameň, kde sa všetci zúčastnili prehliadky hradu a boli tak vtiahnutí do histórie našej krajiny. Po ukončení prehliadky sa presunuli do Horných Orešian - malebnej dedinky na úpäť Ma-

lych Karpát, kde bolo pre všetkých prichystané posedenie a občerstvenie. V jeho úvode Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Trnava privítal všetkých bývalých zamestnancov a poďakoval sa im za vykonanú prácu na železnici. Pokračovala šnúra priateľských rozhovorov, úsmevných spomienok a zážitkov s práním stretnúť sa takto aj o rok.

Ing. Marek BAVOLÁR, foto: autor



Na oslavách aj oceňovali

Už tradične sa pri príležitosti osláv Dňa železničiarov stretli zamestnanci troch železničných spoločností v ŽST Kúty, aby tak oslávili svoj sviatok. V príjemnej atmosfére nielen oslavovali, ale ocenili aj zamestnancov, ktorí v tomto roku dosiahli významného životného či pracovného výročia.

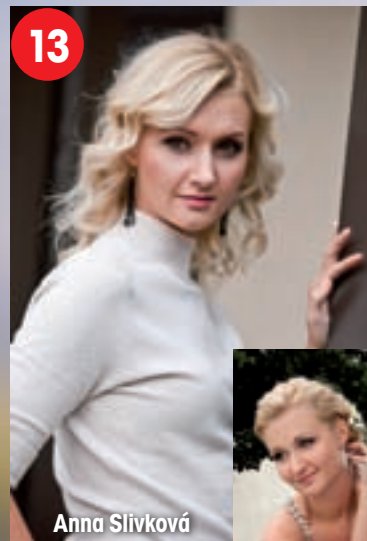
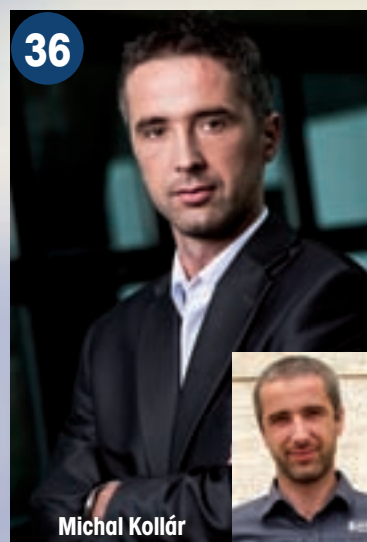
(PR)



Na fotografii zľava: Ľubomír Šulan, tranzitér, Peter Kralovič, výpravca, Ján Brečka, signalista, Viera Skýpalová, dozorkyňa výhybiek, Jozef Kollár, výpravca, ktorý na železnici pracuje 40 rokov, Peter Hrica, dozorca výhybiek, Jaroslav Jankových, výpravca. V pokľaku zľava Jozef Heseck, vlakvedúci ZSSK CARGO a Alojz Kujan, výpravca Kúty.

Slávnostná tvár finálovej premeny

Sme takmer ako modelky a modely... hovorili naši finalisti o skrášľovaní, ktoré na nich čakalo v Strečne. Kaderníčka Evka a vizážistka Janka našim dvanástim súťažiacim boli počas dvoch dní k dispozícii. Či im zmena a úprava imidžu prospeli, posúďte sami. Edo ich takto zachytil fotoobjektívom a fotografie už majú naši kolegovia vo vlastných bookoch.





TVÁR ŽSR
2011

Michal KOLLÁR



Monika ŠUFLIARSKÁ



Vítazi čitateľskej súťaže Tvár ŽSR 2011