

Ž E L E Z N I Č N Ý

SEMAFOR



MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXI DECEMBER 2011



Mrazivé ticho, všade biely sneh, konečne pokoj, nebo plné hviezd. Je tu čas vianočný, všetko sa ligoce a my vám želáme prekrásne Vianoce.

V roku 2012 veľa zdravia, úspechov a rodinnú pohodu praje redakcia.

Vianočný ostrov



V redakcii sme robili všetko pre to, aby posledné tohtoročné číslo časopisu bolo pekné, možno aj trochu iné, ale iste sviatočné a tak trochu vianočné. Nie preto, že by sme mali pocit, že máte vianočných reklám málo, ale preto, aby ste pri jeho čítaní, možno aj v službe počas sviatkov, vedeli, že sme pri jeho tvorbe mysleli práve na vás. Aj myšlienka pribaliť vám malý darček vznikla preto, aby ste vedeli, že sme vám vianočné obdobie i samotné sviatky chceli spríjemniť. Možno si čiapku nedáte ako ja, ale azda niektorý člen rodiny ju využije na vianočnom večierku.

Vianoce sú neodmysliteľne spojené aj s koncom roka a vtedy nastáva u mnohých bilančovanie a hodnotenie obdobia, ktoré končí. A mnohí sa práve v tomto období nad určitými vecami zamýšľajú akosi viac... Aj ja mám často tendenciu zamýšľať sa nad vecami viac, možno iba viac ako väčšina. Aj keď si uvedomujem, že je to iba moje tvrdenie, keďže neviem čítať myšlienky ľudí...teda okrem tých čitateľných navonok.

Aj napriek predvianočnému obdobiu a tendencii byť optimisticky naladená, som sa zamyslela, ako asi budú tento rok hodnotiť ľudia v mojom okolí. Pre mnohých úspešný, pre iných ťažký, pre ďalších však šťastný. Ako budú hodnotiť tento rok naši bývalí kolegovia, ktorí po rokoch dostali výpovede, alebo tí, ktorí sú vo výpovedných lehotách? Zrejme nie príliš pozitívne, najmä ak si uvedomia, že o ich ďalšom pôsobení vo firme rozhodli iní. A možno práve tieto udalosti ich viacerých priviedli k tomu, aby veci vnímali inak, aj samotné Vianoce. Aby sa nenechali ovplyvňovať iba rozhodnutiami iných ale, aby viac robili pre seba a mysleli na seba. Nemám na mysli nič zlé, ani aby sa teraz zo všetkých stali egoisti, ale aby sme pozornosť sústredili na vzájomnú úctu, ústretovosť, rodinnú pohodu, lásku a pokoj. Uvidíte, že takto budú aj sviatky krajšie. A ak si uvedomíme, že tieto hodnoty sa dajú pestovať aj v bežnom živote a budú pre nás samozrejmosťou, budeme prežívať „svoj sviatočný“ život na vlastnom vianočnom ostrove, i keď keď v rozbúrenom oceáne nespokojného života.

Krásne sviatky!

Dana Schovár

Zima zabúchala Tatrancom na dvere

Po tohtoročnej rozprávkovo farebnej, ale zato príliš suchej jeseni sme sa predsa len dočkali vlahy. V čase uzávierky decimbrového čísla konečne na-



Sneh na Štrbskom Plese predstavoval pre turistov zimnú idylku, ale pre vysokotatranských traťových robotníkov znamenal riadnu drinu.

padol prvý sneh. Ako prvým zaklopala „pani Zima“ na dvere a okná Tatrancov. A ako vidno zo záberov, ktoré nám do redakcie zaslali Martin Čech a Ivan Hutlák, netrochárila, ale zabúchala riadne. Traťoví robotníci z popradského a vysokotatranského pracoviska SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves odstraňovali v koľajiskách pod Vysokými Tatrami niekde až 40 centimetrov bielej prikrývky. Nuž, na prvýkrát v tejto sezóne to bola riadna zaberačka.

A ako bojujete so snehom vy? Zašlite nám do redakcie fotografie z tohtoročnej zimnej sezóny na železnici, pretože „pani Zime“ sa budeme venovať aj v januárovom vydaní.

(red)



Traťoví robotníci z popradského strediska hľadali na Štrbe pod hrubou snehovou prikrývkou koľaje aj nástupištia.

Trať do Dunajskej Stredy už zrekonštruovaná

Po 78 dňoch, 5. decembra, boli ukončené rekonštrukčné a výlukové práce medzi železničnými stanicami Podunajské Biskupice a Dunajskou Stredou. O tri dni neskôr bola na tejto 35-kilometrovej trati obnovená nákladná doprava, osobné vlaky začali premávať až 11. decembra po zavedení nového grafikonu. Výsledkom rekonštrukcie je zásadné zlepšenie kvality, rýchlosti a komfortu cestovania pre verejnosť ako aj významné rozšírenie priepustnosti trate pre železničnú dopravu. Počas platnosti GVD 2010/2011 bol koeficient využitia 24-hodinovej priepustnosti trate medzi Bratislavou-Novým Mestom a Dunajskou Stredou na 52-percentnej úrovni. Pri predpokladanom náraste nákladnej dopavy, ku ktorej od 4. marca 2012 pribudnú nové osobné súpravy súkromného prepravcu – spoločnosti RegioJet, jazdiace v hodinovom

takte, bola rekonštrukcia nevyhnutnosťou. Od 19. septembra sa v celom úseku zriaďovala bezstyková koľaj, na 30 km došlo k výškovej a smerovej úprave koľaje, koľajové lôžko bolo strojne prečistené v dĺžke 16 km. Zabezpečovacie zariadenie bolo upravené na vyšší stupeň, na dvoch priecestiach boli namontované nové signalizačné zariadenia. Kultúru cestovania na zastávkach a stanicach vylepšili novovybudované osvetlené nástupištia, prístrešky pre cestujúcich, spevnené prístupové plochy. Komplexnú rekonštrukciu, rozdelenú do troch samostatných stavieb, realizovali 3 firmy - Železničné stavebníctvo, a. s. Bratislava, TSS Grade, a. s. Trnava a BETAMONT, s. r. o. Zvolen. Celkové náklady na túto stavbu vo výške takmer 11 mil. eur bez DPH financovali ŽSR z vlastných zdrojov.

(red)

Mikuláš rozdával darčeky počas jazdy vlakom

Príjemne vyhriate vozne starého motorového vozňa, rozžiarené očka tých najmenších a spokojnosť rodičov. Aj toto už tretíkrát po sebe dosiahli Mikuláš, anjel a čert z Klubu historických koľajových vozidiel, ktorí v sobotu 3. decembra pripravili pre širokú verejnosť nostalgické mikulášske jazdy na trati Košice – Prešov – Košice.

Po minuloročných skúsenostiach a veľkom záujme, pripravili členovia klubu v spolupráci so ŽSR a MDC v tomto roku až tri páry historických vlakov. Defúrence a ich rodičia si tak mohli vybrať zo širšej ponuky jász, ktorý čas im bude viac vyhovovať. Záujem bol opäť veľký. Na akciu sa prihlásilo nielen množstvo rodín s malými či tak trochu odraštenými deťmi, ale aj celé triedy základných i materských škôl.

Počas cesty vlakom Mikuláš rozdával balíčky vo vozňoch. Deťi si zase na odplatu pripravili pesničky, básničky i krásne obrázky. Na nástupištiah

v Košiciach i Prešove sa riadne „blýskalo“, všetky deti sa totiž chceli vyfotografovať s Mikulášom, anjelom i čertom. Akýmsi bonusom pri dlhšej pauze v Prešove bola návšteva dopravnej kancelárie, kde im uvidia výpravcovia vďaka a pútavo odpovedali na všetky ich zvedavé otázky.

Aj keď pôvod Sv. Mikuláša možno hľadať v gréckych dejinách, ani tento rok nesklamal a deťom prichystal balíčky, ktoré neobsahovali iba obligátne ovocie a cukrovinky, ale aj omalovánky či CD Železničné rozprávky.

Josef MAČAJ



Mikulášske balíčky priviezli po železnici

Mikuláš aj tento rok nezabudol na deti, ktoré milujú vlaky. Prišiel preto do Zvolena a spolu s ním sa defúrence mohli vozíť po zvolenských spojkách. Celé to zorganizoval Klub historickej techniky zo Zvolena, ktorý takto teší deti už od roku 2004



s výnimkou dvoch rokov dozadu. Toho roku sa prišlo povozíť po Zvolene vlakom približne 1000 detí zo Zvolena a blízkeho či širšieho okolia. Jazdy boli bezplatné a z piatich vlakov, ktoré jazdili, bol jeden nočný a jeden večerný. Organizátori sa



postarali aj o darčeky, čo sa deťom mimoriadne páčilo, že ich dostávali priamo vo vlaku.

(Ika)

Foto: Peter SZETEI



Aj v Žiline deti obdarovali vo vlaku

Pri príležitosti osláv Mikuláša pre deti svojich členov ZO OZŽ pri Železničnej stanici Žilina zorganizovalo 4. decembra nostalgickú jazdu historickým vláčikom na trase Žilina – Rajec a späť.

Akcia mala úspech najmä u najmenších detičiek. Mikuláš s anjelom počas jazdy vláčika rozdávali balíčky a čert mal úlohu deti postrašiť, aby poslúchali svojich rodičov po celý rok. V očiach niektorých detí sa objavili slzičky radosti a strachu. Nakoniec však pri pohľade na balíčky všetko dobre dopadlo. Rodičia s deťmi odchádzali spokojní, s predsavzatím, že na budúci rok sa stretneme znova. Podakoré

deti zažili prvú jazdu vlakom. Organizátorov a Mikuláša odmenili aj deti v podobe rôznych pesničiek a básničiek. Avšak najväčšou odmenou boli rozžiarené očka najmenších účastníkov. Jazdu vláčika zabezpečovali členovia Spoločnosti Považskej dráhy Žilina s vláčikom „Hurvínek“ M 131.1443, za čo im úprimne ďakujeme.

Mgr. Zita VERČÍKOVÁ

Zmeny v spôsobe vypravovania vlakov

Od nedele 11. decembra 2011 začal platiť nový Grafikon vlakovej dopravy pre obdobie 2011/2012. Došlo zároveň aj ku zmene v spôsobe vypravovania vlakov v tých železničných staniciach, kde to umožňuje zabezpečovacie zariadenie a predpisy. Vlaky s prepravou cestujúcich vo vybraných železničných staniciach už nebude vypravovať výpravca, ale odídu po súhlase danom vlakovou čatou, teda vlakvedúcom, alebo sprievodcom vlaku osobnej dopravy s prepravou cestujúcich.

Vlaky budú odchádzať tak, ako napr. zo železničnej zastávky, kde výpravca nie je. Táto zmena sa nedotýka všetkých staníc. Bez vypravovania vlakov výpravcom sú tie železničné stanice, v ktorých sú vedľa každej odchodovej koľaje priamo vpravo odchodové nástupišťa.

Inak povedané - zmena sa netýka tých železničných staníc, ktoré nemajú odchodové nástupišťa, alebo majú len jedno pre viac koľají - majú len jedno pre viac koľají, prípadne, kde je výprava nariadená značkou v zošitovom cestovnom poriadku.

Naďalej zostáva v platnosti, že pred odchodom vlaku je dávaná výzva na pohotovosť (známe písanie pred odchodom vlaku), ktoré vykonávajú členovia vlakovej čaty.

Na zmenu spôsobu vypravovania vlakov budú cestujúci upozorňovaní aj hlásením v staničnom rozhlase v tých staniciach, kde to bude zmenené. Tento spôsob výpravy vlakov nie je novinkou, existoval aj doteraz na diaľkovo riadených tratiach, resp. diaľkovo obsluhovaných železničných staniciach, napr. na trati Bratislava - Trnava - Nové Mesto nad Váhom, Prešov - Plaveč.

dených tratiach, resp. diaľkovo obsluhovaných železničných staniciach, napr. na trati Bratislava - Trnava - Nové Mesto nad Váhom, Prešov - Plaveč.

K 11.12.2011 máme spolu 391 dopravní ŽSR, ktoré sú obsadené výpravcom. Ide o:

65 samostatných železničných staníc
245 nesamostatných železničných staníc
71 iných dopravní, kde sú zamestnanci ŽSR v typovej pozícii výpravca.

Z celkového počtu dopravní sa v:

113 dopravníach vypravujú vlaky výpravcom výpravkou, ústne, rozkazom, telekomunikačným zariadením (čl. 327 predpisu Z1)
226 dopravníach vypravuje vlaky vlaková čata dopravcu (čl. 325 predpisu Z1)
39 dopravníach sú výpravcovia, ale nie je tam prevádzkovaná osobná doprava.

(red)



Cestovanie v IC vlakoch si už zaplatia aj železničiar

Od Nového roka už budú IC vlaky jazdiace medzi Bratislavou a Košicami vyňaté z dopravných výkonnov vo verejnom záujme, ktoré dotuje štát. Keďže tieto komerčné vlaky najvyššej kategórie už bude Železničná spoločnosť Slovensko prevádzkovať len vo vlastnej réžii, platí pre ne samostatný prepravný poriadok aj tarifa. Cestovné vrátane

rezervácie miesta bude rozdelené do štyroch cenových kategórií a troch rôznych cenových úrovní, zvlášť pre 1. a 2. vozňovú triedu. Za dopravu IC vlakom si zaplatia nielen bežní cestujúci, ale aj železničiar. Zamestnanec ŽSR cestujúci z Bratislavy alebo Trnavy do Kysaku, respektíve Košíc zaplatí v 2. vozňovej triede od 12 do 16 eur, v 1. triede

od 20 do 24 eur. Žilincan smerujúci do Bratislavy či Košíc v 2. triede musí počítať so sumou od 9 do 13 eur, v 1. triede od 16 do 20 eur. Výška cestovného bude závisieť od obsadenosti spojov a doby nákupu cestovného lístka. Čím skôr si teda cestovný lístok kúpime, tým bude lacnejší.

(red)



Maily, listy, ale aj telefonáty nás redaktorov Ž semaforu neustále presviedčajú, že náš železničný časopis je stále obľúbený a čítaný. A čítajú ho nielen železničiar v službe, ale aj naši bývalí kolegovia

Železničný Rendez v knižnej podobe Eduarda Wenzla

na zaslúženom dôchodku. Eduard Wenzl nás ale prekvapil objemnejšou zásielkou. Dnes už 84-ročný pán pochádza zo železničarskej rodiny a jeho miestom života je stanica Bratislava východ. Tu sa narodil, tu 42 rokov a 8 mesiacov pracoval a tu žije dodnes. Očami aj myšlienkami je neustále pri železnici, ktorú mu prináša aj náš časopis. Roky plynú a v spoločenskej rubrike uvidel kolegov, čerstvých dôchodcov. Boli to ľudia, ktorých voláky zaučal. Síce si uvedomil, ako už zostarol, ale jeseň

života nemienil len tak premrhať nečinnosťou. S mladším priateľom Cyrilom Sekerkom napísali knihu o časti Bratislavy, zvanej Rendez. Dielo je prejavom úcty obyvateľom lokality, ktorá je spätá s veľkou zriaďovacou stanicou. Opisujú život a prácu ľudí, prevažne železničiarov, ktorí svojou dobrotou a priateľstvom obdarili Rendez rodinnou atmosférou. Naozaj zaujímavé čítanie, za ktoré redakcia Eduardovi Wenzlovi srdečne ďakuje.

(red)

Vianočný darček dostali Humenčania v predstihu

Na východ Slovenska došli dve nové motorové súpravy radu 861 – Mária a Eva. V Humennom sa verejnosti predstavili 25. novembra, na Katarínu. V sviatočný deň patrónky železničiarov ich za prítomnosti Jána Figeľa, ministra dopravy, slávnostne uviedli do prevádzky. Nové vlaky budú jazdiť medzi Humenným a Sninou, zachádzaj budú aj do Košíc a Prešova. Do konca roka k nim pribudne ešte tretia súprava Monika.



Máriu a Evu si už od rána obzerali prví zvedavci.



O dobrú náladu na humenskej stanici a neskôr aj priamo vo vlaku sa postarala skupina Kandráčovci.

Nové motorové jednotky na železničnej stanici v Humennom okamžite pútali pozornosť cestujúcej verejnosti. V porovnaní s existujúcimi motoráčikmi, s ktorými doteraz cestovala, predstavovali obe motorové dámy na koľajach výrazný skok v kultúre cestovania. Dieselové motorové jednotky radu 861 vyrába spoločnosť ŽOS Vrútky, a.s. Keďže projekt je spolufinancovaný z eurofondov prostredníctvom Operačného programu Doprava, právom ich možno nazvať aj slovenskými eurovlakmi. Súpravy sú určené na regionálnu dopravu s požadovanou maximálnou rýchlosťou 140 km/h, odvezú 177 sediacich a 110 stojacich cestujú-

cich. **- Teším sa ako minister aj ako inžinier, že toto vieme robiť doma. Naš um, naše ruky sa tu spájajú s Európskymi fondmi. Zvýši sa nielen komfort cestujúcich, ale urobíme ďalší krok v obnove železníc. Výroba vlakov zaručí prácu ľuďom vo Vrútkach a ich prevádzka ďalším železničiarom na Slovensku,** - uviedol minister. Príchod moderných súprav kvitoval aj Ing. Peter Molda, riaditeľ Úseku generálneho riaditeľa ŽSR: **- Sú presne tým, čo železnica potrebuje. Rýchle, komfortné a estetické. Prinášajú zmenu nielen z pohľadu samotných železníc, ale dávajú nový impulz pre ďalší rozvoj celého regiónu a jeho dostupnosti.** Zároveň pripomenul, že po náročnom období

revitalizácie by mala byť železnica kvalitnejšia a spoľahlivejšia. Teda s vlastnosťami, ktorými už disponujú obe súpravy, ktoré v Humennom požehnal kardinál Jozef Tomko. Rodák z Udavského, ktorého otec bol tiež železničiar, spomenul, ako sa po okolitých tratiach prevádzal ešte pred vojnou a počas nej, keď dochádzal každý deň do školy do Michaloviec. Následne sa hostia previezli na prezentačnej jazde na trati medzi Humenným a Sninou. Od nového grafikonu už obe jednotky vozia cestujúcich, do konca roka sa k nim pridá ešte tretia dieselová sestra – Monika. Celkovo bude po našich tratiach jazdiť až 12 takýchto súprav.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Kardinál Jozef Tomko s ministrom Jánom Figeľom slávnostne prestrihli pásku a Mária pripravená na prezentačnú jazdu sa zaplnila hosťami.



Pozvanie na prvú jazdu novou jednotkou neodmietli, zľava Mgr. Ferdinand Turinič, riaditeľ ZŠŽ, Ing. Jozef Horváth, námestník riaditeľa OR Košice, Ing. Miroslav Kocák, prednosta Sekcie ŽTS OR Košice a Ing. Peter Molda, riaditeľ Úseku GR ŽSR.

Košickí mostári zvíťazili nad koróziou aj drevokazovou hubou

O tom, že bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy je to najpodstatnejšie, čo sa na železnici rieši a azda aj najčastejšie skloňuje, je bezpredmetné hovoriť. Ale ak čosi spôsobí problém a túto bezpečnosť či plynulosť naruší, to už je o čom hovoriť i písať. Na frekventovanom traťovom úseku medzi Košicami a Čiernou nad Tisou sa žiaľ pomerne často hovorí o obmedzení traťovej rýchlosti. Aby však už nebola aspoň kvôli zlému technickému stavu železničného mosta na koľaji č. 2 v železničnom kilometri 89,726, o to sa pred zopár dňami postarali košickí mostári.



Pri výmene stykovej platne stuženia hlavných pásov sme zastihli zľava: Bc. Jozef Leško, vedúci prevádzky SMÚ MO Košice, Ing. Matúš Sukovský, vedúci SMÚ MO Košice a Ľubomír Bartoš, čatár nitovacej čaty.

Už pomerne dlhé obdobie je železničný most nad Hornádom, blízko Košíc, konkrétne v katastrí obce Krásna nad Hornádom, v zlom technickom stave. Most konštrukčne pozostáva z troch mostových polí s rozpätím jednotlivých mostných konštrukcií 3 x 35,50 m, ktoré tvoria ocelové nosné konštrukcie priehradové s dolnou mostovkou, konštrukčné spoje nitované v celkovej stavebnej dĺžke mosta 111,20 m a šírke 6,42 m. Výstupy bežných prehľadok a mostnej revíznej správy definovali návrhy opatrení pre zabezpečenie prevádzkyschopného stavu na ocelovej konštrukcii. Tie boli potrebné na odstránenie toho, čo spôsobila narastajúca hĺbková korózia. - **Tá spôsobila úbytok materiálu vodorovných styčkových plechov pozdĺžnych stužení hlavných nosníkov a pozdĺžnikov, pásnic**



Košickí mostári vymenili na železničnom moste v Krásnej nad Hornádom 188 mostníc.

a stykových platní. Ďalším problémom boli aj opotrebované mostnice, napadnuté drevokazovou hubou, vyosené pohyblivé ložiská, trhliny krčných uholníkov, uvoľnené nitované spoje na pásnici, stužení a zavetrovaní, - vymenováva nedostatky na moste Ing. Matúš Sukovský, vedúci SMSÚ MO Košice. Vážnych nedostatkov je veľa a s priamym vplyvom na bezpečnostné parametre jednotlivých konštrukčných prvkov boli alarmujúce. A tak s nimi zápasili košickí mostári počas výluk koncom novembra a začiatkom decembra v troch etapách. Do výlukových prác boli zainteresované pracovné čaty výkonných pracovísk Strediska miestnej údržby MO Košice a jedna čata

SMSÚ MO Margecany, ktoré vykonávali náročné nitovacie práce. - **Podstatná časť prác počas trvania výluk v troch etapách od pondelka do piatku musela byť zvládnutá na mostovke a zároveň aj práce spojené s výmenou mostníc na ocelovej nosnej konštrukcii,** - informuje Ing. Ján Seman, riaditeľ MO Košice.

Celkovo bolo vymenených 188 ks mostníc. Výlukové práce sa ukončili v plánovanom termíne, k čomu napomohlo aj vynikajúce počasie tohtoročnej neskorej jesene. Návrhom na ukončenie prevádzkového obmedzenia traťovej rýchlosti na moste zahlásili mostári – hotovo!

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka



Tu sa dnes neopeká ani grilovačka nebude. Ján Štec nahrieva nity vo vyhni.



Peter Franko a Ľubomír Bartoš pri tréžovaní otvorov na stykovej platni.



Takéto opotrebované alebo napadnuté mostnice drevokazovou hubou vymenili za nové.

Železničný domček ukrýva spomienky na slávneho herca

Veľký umelec Jozef Kroner by dnes určite žiaril radosťou a šťastím. Železničný strážny domček v Staškove, v ktorom tento herecký veľikán vyrastal, v poslednom období svojim schátraným stavom lákal len bezdomovcov. V malom domčeku pri trati je teraz pamätná izba, ktorú 19. novembra slávnostne otvorila Kronerova sestra Zuzana Vaňousová v prítomnosti hercovej dcéry Zuzany Kronerovej a synovca Jána Kronera.



Takto vyzeral ešte vlni rodny domček Jozefa Kronera.



Po rekonštrukcii je už dôstojnou pamiatkou na veľikána obce.

Malá stavba pri železničnej stanici v Staškove dlhé roky vyzerala ako rozpadajúca sa ruina, nie ako významný dom slávneho rodáka. Stál opustený, s vylámanými oknami a dvermi, plesnivými stenami, prepadaným stropom, zničeným interiérom a rozpadnutou strechou. Obývali ho bezdomovci. Obec sa osem rokov snažila domček, ktorý patrila ŽSR, získať. Po komplikovanom a záhlavom postupe pri predaji štátneho majetku ho nakoniec vlni kúpila za 3 300 eur. Vyše 40 tisíc eur potrebných na rekonštrukciu objektu vyzbierala obec s dobrovoľníkmi, prispel tiež Spolok rodákov Jozefa Kronera, ale aj ministerstvo kultúry. Po roku opráv nastala pre Staškovčanov slávnostná chvíľa. V sobotu 19. novembra zastal v obci historický vláčik, z ktorého vystúpili aj príbuzní hereckého veľikána. Pri pohľade na obnovený domček neskrývali dojatie. - **Môj oco mi ukázal, pozri Zuzana, tu je pri trati, tam ten maličký domček učupený, tam sme všetci žili a tam tvoja stará mama trhala lístky v pokladni**

a starý otec vypravoval vlaky. Keď teraz stojím pri rodnom dome, mám pocit, ako keby starý otec so starou mamou žili, ako keby tu bol otec i strýkovia Ludvig a Jano, - vyznáva sa herečka Zuzana Kronerová. Spoločne s hercovou sestrou 89-ročnou Zuzanou Vaňousovou pred vstupom do domčeka slávnostne prestrihli rybársky silón. Rybárčenie bolo totiž hercovou záľubou. V pamätnej izbe sa spomínalo najmä na detstvo. V jednej izbe, v ktorej Jozef Kroner prežil prvých 9 rokov, sa tlačili rodičia a 12 detí. - **Mali sme železné skladacie posteľe, ktoré sa večer rozložili. Malé deti spali s rodičmi, väčšie deti spolu, hlavy pri nohách a zmesili sme sa. V lete sme spali na povale v sene. V tomto domčeku sme sa hrali a neraz aj poriadne pobili. Jožko vyrezal drevené bábky a s nimi sme sa hrali v prasacom chlieviku. Vyberali sme po desať halierov,** - vrátila sa do minulosti Zuzana Vaňousová. Spomienky evokovalo už samotné vybavenie pamätnej izby, v ktorej nechýbali hercove rybárske

čižmy, udice, stolík, hojdacie kreslo, okuliare, šálka, ale aj vzácna soška Oscara, ktorú dostal za film Obchod na korze. Tieto vzácne artefakty zo života Jozefa Kronera si môžu pozrieť aj ostatní návštevníci, rodny dom slávneho herca by mal byť otvorený podľa potreby.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Návštevníci vrúčne privítali uznávaných predstaviteľov našej hereckej scény - Jána Kronera a Zuzku Kronerovú, spoločne s Danielom Krajcerom, ministrom kultúry.



V pamätnej izbe nechýba hercov stolík, šálka, okuliare, ale aj vzácna soška Oscara.



V pamätnej knihe zanechal svoj odkaz aj Ing. Ivan Ďurkovič, námestník riaditeľa OR Žilina pre železničnú infraštruktúru.

Šikovné železničiarke potešia svojich blízkych

Príspevok o našich ženách, tváričkách alebo, ak chcete, finalistkách tohtoročnej tváre ŽSR začnem v skutku neobyčajne, možno až teatrálné. Pravdepodobne mi ani nebudete veriť, ale dlho ma písanie pre mňa pracovného textu nebavilo a nedojalo tak ako tento krát. Dôvod vám samozrejme hneď neprezradím, aby ste si možno obyčajný text o obyčajne - neobyčajných železničiarkach prečítali až do konca a moju úprimnosť mi v závere uverili.



Na mikulášskom večierku našich tohtoročných finalistiek nechýbala ani táto krásna a veľmi dobrá torta s logom súťaže z kuchyne Moniky Šufliarskej.



Tak na tomto ihrisku sa hrať nebude, bude sa jesť. Dalšia Monikina torta...



...alebo si dáte hasiaci prístroj?



Ivetka Bucková sa v horách a na ich končiaroch cíti výborne.



Kto by uveril, že autorom tohto diela nie je známy maliar? Avšak autorka je známa: Ivetka Bucková.



Portrét Marilyn Monroe. Výtvor Katky Trnkovej je nádherný.

Námet na napísanie tohto textu vznikol počas finále Tváre ŽSR v SIP Strečno, keď sme sa pri skrášľovaní železničiarok rozprávali o ich práci, súkromí, záujmoch. Ako prvá nás celkom náhodne prekvapila usmievavá a takmer vždy veselá Monika Šufliarská z OR ZV, ktorá pracuje ako vedúca technološka. Od začiatku budila dojem príjemnej suverénky, ale keď medzi rečou spomenula, že pečie torty, všetky sme spozorneli. O to viac, keď nám svoje výtvyry ukázala odfotené v mobilnom telefóne. Nad všakovakými tvarmi z marcipánu sme len tak híkali. Hlavne nad prsnatou tortou, ktorú, ako sama hovorí, často pečie predovšetkým pre chlapcov ako darček. A to sa ich za tých 13 rokov, čo pečie, namodelovala až - až. Nad čím my, iné gazdinky, len so závisťou povzdychávame, je fakt, že pri takejto torte strávi Monika s odstupom času celkove aj 15 hodín.

Po objavení Monikinho talentu sme zaostrili pohľad na Danku Tužinskú, výpravkyňu zo ŽST Paludza. Tá mala ku každej farbe oblečenia vždy vkusnú a rovnako farebne zladenú sponku do vlasov. A čuduj sa svete, vyrobenú vlastnými rukami.

- **Vyrábam aj brošne, sponky pre nevesty, rôzne ozdoby,** - priznala šikovnica Danko.

Rozbehnutý vlak len ťažko zastavíte, a tak to bolo aj s našimi finalistkami. Nie jedna, nie dve sa nám javili ako veľmi talentované. Ale hneď celá ženská finálová šiestica. Ako som vkladala do textu jednu vetu za druhou, tak sa vo mne stupňoval pocit veľkého obdivu a hrdosti na tieto železničiarke. Keď som videla obraz, ktorý namalovala naša víťazka Tonka Kobzošová, neverila som vlastným očiam a pýtala sa sama seba: Toto dokáže to mladé žieňa, výpravkyňa zo ŽST Slanec? A ona mi len na moju neskôr vyslovenú otázku skromne odpovedala: - **Maľujem iba vtedy, ak mám nejakú inšpiráciu. A najradšej maľujem pre svojich blízkych, pretože v každom výtvyre je kúsok zo mňa, a tak je to veľmi osobný darček.**

vlastnoručne vyrobenými darčekomí

AJ TOTO SME MY

Výpravkyňa Danka Tužinská vyrába ozdoby nielen do vlasov, ale aj množstvo ďalších krásnych doplnkov...



Rovnakým darom, akým oplýva Tonka, ma dostali aj Katka Trnková a Ivetka Bucková. Katka, odborná referentka z bratislavského Účtovného centra GR ŽSR, maľuje už od detstva, kedy povyhrávala aj rôzne ceny a svoj talent chcela neskôr rozvíjať aj na umeleckej škole. **Moja prvá kresba, ktorú si doteraz pamätám, bol taký zvláštny pes s obrovskou mašľou na hlave,** - spomína Katka. Zhoda náhod a osudu ju však poslala do iných vôd a dnes maľuje len pre radosť iných a svoju vlastnú. Ivetka Bucková, výpravkyňa zo ŽST Príbovce, svoje ambície maľovať najskôr zastrela svojou veľkou láskou k športu, lyžovaniu a horám. Nakoniec však vyrukovala aj s maľbou, po ktorej som tiež začala uvažovať, či sa táto žena neminula povolaniu. **Túto svoju záľubu si nechávam na časy, keď nebudem sťahovať behať po horách, možno ako stareňka raz budem maľovať,** - s vtipom jej vlastným dodáva Ivetka. Poslednou zo šiestice žien, ktoré sú zamestnankyňami ŽSR a finalistkami tohtoročnej súťaže, je krehká blondínka Anka Slivková z OR Zvolen, inžinierka v železničnej doprave. Jej zručnosť ma veľmi milo prekvapila. Krásne romantické škatulky, rámečky a kvetináče sa pod jej rukou totiž menia na krásny doplnok akejkoľvek domácnosti. **S kamoškou sme si kúpili jedny Vianoce farby na keramiku a vyrobili sme hmččky ako darčeky,** - spomenula si na svojej začiatky Anka, ktorá sa svojej záľube venuje už 6 rokov.

Tak čo povieť, milí čitatelia? Mýlila som sa? Dáte mi za pravdu, že tieto krehké a krásne ženy, ktoré neraz robia v náročných funkciách, sú okrem toho aj ženy do voza aj do koča, ženy praktické, ale aj romantické, nadané ...? A najmä.

Sú naše.

Krásne sviatky plné radosti prajú Monika, Katka, Anka, Danka, Tonka, Ivetka a Ivana Kapráliková!

Romantická tvorba z dielne Anky Slivkovej.



Mladá výpravkyňa zo Slanca Tonka Kobzošová takto krásne maľuje pre svojich blízkych. A aj ten nádherný jedlý motýlí pletenec je dielo jej rúk.



Si šikovná, Anka, krásna šperkovnička...

Mazutka 555.3008 znovu ožila

Rok 2011 bol pre väčšinu ľudí úplne bežným rokom. Nie však pre dobrovoľníkov z Klubu priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava východ. Po dvanástich rokoch sa im podarilo ukončiť náročnú opravu parného rušňa 555.3008. Týmto článkom by sme Vám preto chceli priblížiť nielen osudy tohto stroja, ale najmä históriu rušňov radu 555.0, z ktorého boli rušne 555.3 neskôr rekonštruované.

Základom bol rušeň Nemeckých ríšskych dráh

Poznatky a skúsenosti získané počas prvej svetovej vojny pri zabezpečovaní a realizácii vojenských preprav sa naplno využili pri konštrukcii rušňa určeného na obdobné účely v druhej svetovej vojne. Požiadavky na vojnový rušeň boli jasné: nápravový tlak nesmel presiahnuť 15 ton, na rovine musel rušeň utiahnuť vlak s hmotnosťou 1200 ton rýchlosťou 65 km/h, konštrukčne mal byť čo najjednoduchší (zložitú konštrukčnú celky sa nahrádzali jednoduchšími) a farebné kovy mali byť v maximálnej možnej miere nahradené inými materiálmi. Výrobcovia, ktorí predkladali návrhy na takýto rušeň sa až na malé výnimky zhodli a navrhovali rušeň s usporiadaním náprav 1'E (jedna bežná náprava a päť hnacích) a s príviesným tendrom. Nakoniec ako základ poslužil jednotný rad 50 Nemeckých ríšskych dráh.



Rušeň 555.3261 s nákladným vlakom v stanici Bratislava - Nové Mesto.

Veľmi zaujímavé je porovnanie výroby rušňa radu 50 a vojnového rušňa. Výroba predvojnového rušňa trvala 20 000 pracovných hodín, kým vojnový rušeň bol vyrobený len za 6 000 hodín (4 000 hodín rušňa a 2 000 hodín tender). Požadované zjednodušenie a šetrenie farebných kovov znamenalo napríklad, že pri výrobe sa spotrebovalo o 20 – 30 ton menej ocele. Spotreba medi na jeden vojnový rušeň bola 127 kg, pričom opracovaním odpadlo len 38 kg, kým pri výrobe predvojnového rušňa radu 50 sa spotrebovalo až 2358 kg medi a opracovaním odpadlo až 1120 kg. Takisto aj spotreba cínu bola niekoľkokrát menšia. Rušeň radu 50 sa skladal celkom zo 6 000 súčiastok, kým vojnový rušeň ich mal 5 000, z toho 3 000 bolo zjednodušených. Predpokladalo sa, že vojnové rušne budú vo veľkej miere nasadené vo východnej Európe,

kde je zima sprevádzaná silnými mrazmi. Aj toto hľadisko bolo uplatnené pri ich výrobe a mnohé celky boli chránené izoláciou.



Typický obraz z prelomu 60. a 70. rokov 20. storočia v bratislavskom uzle. Parný rušeň radu 555.3 odchádza s nákladným vlakom zo stanice Bratislava - Nové Mesto.

Najpočetnejšie „Nemky“ uspeli vo svete

Prvý rušeň označený 52.001 vyrobila firma Borsig v Berlíne dňa 12. septembra 1942. Neskôr sa vyrábali v 13 lokomotívkach po celej Európe, okrem iných aj v Škode Plzeň. Dodávali sa nielen pre potreby Nemeckých ríšskych dráh, ale aj do Rumunska, Turecka, Chorvátska a Srbska. Presný počet vyrobených kusov nie je známy, pretože mnohé rušne boli zničené pri náletoch na továrne, ktoré ich vyrábali. Odhadom ich mohlo byť 6 500 – 7 000, čo znamená, že išlo o najpočetnejšiu sériu rušňov na svete. Ich výroba pokračovala ešte aj po skončení druhej svetovej vojny v Poľsku a Belgicku. K rušňom boli dodávané tri typy tendrov. Najrozšírenejší bol typ 2' 2' T 32 Vanderbilt, ktorý vznikol použitím dielov



Rušeň 555.3008 pred odvozom z Pozemných stavieb Bratislava dňa 1. októbra 1981. Foto: Jan HORNÍK

cisternového voza.

Po oslobodení Československa zaradili Československé štátne dráhy (ČSD) do prevádzky 185 rušňov radu 52, ktorým prideliili rado-

vé označenie 555.0. Tendre boli označené radom 930.2 (pred úpravou vodných prepadov v zásobníku 932.1). Pri prvých dielenských opravách boli upravované podľa zvyklostí ČSD – zjednocovala sa armatúra a iné diely. V dôsledku prechodného nedostatku rušňov zakúpili ČSD v rokoch 1962 a 1963 od sovietskych železníc SŽD ešte ďalších sto kusov, ktoré označili 555.0201 – 555.0300. Od rušňov 555.0, ktoré ČSD už používali, sa však líšili niektorými úpravami, resp. vybavením. Okrem nich po skončení 2. svetovej vojny zostali v Československu aj skoro štyri desiatky rušňov nemeckého typu 50, ktoré u ČSD dostali označenie 555.1.

V prevádzke Československých štátnych



Odvoz rušňov 555.3254 a 555.3008 do stanice Bratislava - Nivy. Foto: Jan HORNÍK

dráh sa stroje radu 555.0 osvedčili. Mali lepšie vlastnosti než rušne radu 534.0, ktoré sa vtedy v nákladnej doprave bežne používali. Ich nevýhodou bola konštrukcia tendrov Vanderbilt, pri ktorých sa často vyskytovala únava materiálu na dne vodného priestoru. Z prevádzky ich vytlačili až rušne 556.0, ktoré na hlavných tratiach uvoľňovali miesto motorovým a elektrickým rušňom. Posledná „Nemka“, ako boli tieto rušne prezývané, doslúžila v máji 1973 v Českej Lípe. Aj keď mali mať tieto vojnové rušne obmedzenú životnosť, slúžili železnicám aj niekoľko desaťročí po skončení druhej svetovej vojny. Najdlhšie sa udržali v Poľsku, kde boli nasadzované do prevádzky aj koncom 20. storočia. Do dnešných dní sa zachovalo niekoľko desiatok týchto parných rušňov po celej Európe, pričom viaceré sú prevádzkyschopné.

Vznik radu 555.3 na tekuté palivo

Poslednou veľkou rekonštrukciou, ktorá sa robila na parných rušňoch ČSD bola prestav-

ba uhoľných rušňov radu 555.0 na rad 555.3 vykurovaný mazutom. Dôvodom bola vtedajšia ekonomická výhodnosť tekutého paliva. Pri rekonštrukcii sa z pece odstránil rošt a pec sa vymurovala šamotovými tehľami.



Opravený tender 930.3020 k rušni 555.3008.

Do uhoľného zásobníka tendra sa dosadila nádrž na mazut s objemom 14 m³. Nádržou viedli aj tzv. vykurovacie hady, ktoré slúžili na ohrev mazutu a zabezpečovali jeho tekutosť. Pri zakurovaní bol preto potrebný cudzí zdroj pary, väčšinou iný parný rušeň. Ohriaty mazut pritekal z nádrže do predhrievača a filtra, kde sa čistil. Následne bol parou vháňaný do veľkého alebo malého horáku. Malý horák sa používal pri rozkurovaní rušňa alebo pri jazde samostatného rušňa. Na ostatné výkony sa využíval veľký horák. Prvým zrekonštruovaným rušňom bol 555.0274 z depa Bratislava východ, kde prebehla aj samotná prestavba s pomocou odborníkov z národného podniku Slovnaft Bratislava. Prestavba bola ukončená dňa 25. septembra 1963 a do konca roku sa vykonala ešte na ďalších 29 rušňoch. Strojom sa ponechávalo pôvodné inventárne číslo, čiže prvý rušeň bol po prestavbe označený 555.3274. Ďalšie rekonštrukcie prebiehali aj v pobočnom rušňovom depe Most a v dielňach v Nymburku. Najväčšia časť rekonštrukcií prebehla na Ukrajine v depe Kovel a v dielňach Ivano-Frankovsk v roku 1964. Celkovo sa prerobilo na vykurovanie mazutom 199 rušňov radu 555.0. Výkon sa po rekonštrukcii zvýšil až o 20 – 25 %.

Mazutky odstavila cena ropy

Rušne radu 555.3 boli pridelené 4 rušňovým depám v Československu – Bratislava východ, Brno – Maloměřice, Kralupy nad Vltavou a Zdice. Používali sa najmä v nákladnej doprave, len depo Zdice ich využívalo aj na vedenie osobných vlakov. Smutnou kapitolou prevádzky radu 555.3 boli tri výbuchy kotlov, ktoré mali vždy tragické následky pre rušňovú čatu. Príčinou bolo obnaženie stropu pece a jej poškodenie z nedostatku vody v kotle spôsobené nedbanlivou obsluhou. Svoje určite zohrala aj sovietska kotlová armatúra, ktorá používala na rozdiel od zvyklostí ČSD iba jeden vodoznak a skúšobné kohúty. Ak

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

bol jediný vodoznak zanesený vodným kameňom, nemohol pravdivo zobrazovať skutočnú hladinu vody v kotle. Kurič, ktorý sa spoliehal na jeho správnu funkciu a toto si neoveril aj pomocou skúšobných kohútov, nemohol predísť nešťastiu. Na Slovensku došlo k jedinej takejto udalosti dňa 5. februára 1964. Postihla bratislavský stroj 555.3277 neďaleko Sládkovičova, pričom po výbuchu odletel odtrhnutý kotol do vzdialenosti 120 metrov.

Mazutky, ako sa rušňom radu 555.3 hovorilo, slúžili potrebám ČSD len niekoľko rokov. Zmena cien ropy, ale aj možnosť využitia mazutu na výrobu ďalších produktov v rafinériách znamenala postupné vyradovanie rušňov z prevádzky a ich rušenie. Posledné Mazutky doslúžili začiatkom 70. rokov 20.



Zaväzovanie kotla rušňa 555.3008 do rámu pomocou automobilového žeriavu s nosnosťou 28 ton.

storočia, teda len pár rokov po rekonštrukcii. Mnohé však ešte určitý čas slúžili ako vykurovacie kotle v rôznych podnikoch. Platilo to aj o rušňoch 555.3008 a 555.3254, ktoré využívali Pozemné stavby Bratislava. Tu ich



Rušeň 555.3008 pár dní po úspešnom absolvovaní technicko-bezpečnostnej skúšky.

na začiatku 80. rokov 20. storočia získal Fakultný výbor SZM SJF SVŠT, odkiaľ sa dostali do zbierok dnešného Múzejno-dokumentáčného centra ŽSR VVÚŽ (MDC).

Osud 555.3008 – od vykurovacieho kotla do múzea

Rušeň 555.3008 vyrobila Škoda Plzeň v roku 1943. Pôvodne patril Spoločnosti Nemec-kých ríšskych dráh, pričom niesol označe-

nie 52.7447. V Československu sa objavil až v roku 1945 ako korisťný rušeň. V máji 1945 bol presunutý k Rakúskym spolkovým dráham a späť do Československa sa dostal až v roku 1951. Následne sa podrobil oprave v dielňach v Českej Třebovej. V roku 1952 dostal číslo 555.008. Dislokovaný bol postupne v depách Ústí nad Labem, Kralupy nad Vltavou, Česká Lípa a od 25.8.1962 opäť v depe Kralupy nad Vltavou. Od 31.10. do 17.12.1964 prebehla na rušni rekonštrukcia na mazutové vykurovanie v dielňach Ivano-Frankovsk. Prevzatie k ČSD sa uskutočnilo 17.12.1964. Rušeň bol pridelený depu Bratislava východ, kde slúžil až do svojho zrušenia dňa 16.8.1972 výnosom 20260/72 FMD. Ku dňu 4.1.1973 bol zmenený na vykurovací kotol K 549, následne pôsobil v už spomínaných Pozemných stavbách Bratislava. Odtiaľ bol v októbri 1981 prepravený do stanice Bratislava - Nivy, a pravdepodobne od 1.1.1984 stál v rušňovom depe Bratislava východ. Neskôr bol rušeň uschovaný v depozitári MDC v Kútach, odkiaľ bol v roku 1999 dopravený späť do depa Bratislava východ. Tu sa ho ujali dobrovoľníci z Klubu priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava východ. Počas dvanástich rokov ho náročne zreštaurovali, pričom mnohé diely bolo potrebné získať zo zahraničia alebo úplne nanovo vyrobiť. Rušeň sa po oprave prvýkrát pohol vlastnou silou 1. apríla 2011. Vykurovanie tekutým pa-



Prvý vlak Mazutky pre verejnosť – 555.3008 ťahala 3. decembra 2011 Mikulášsky vlak po bratislavských spojkách.

livom sa funkčne overilo v máji 2011. Zároveň prebiehalo dokončovanie rôznych funkčných celkov (napr. rozvod elektrického osvetlenia, pieskovanie a pod.). V septembri 2011 bol rušeň odvážený a uskutočnili sa dve skúšobné jazdy, ktorými sa overila funkčnosť jednotlivých celkov rušňa. Oprava bola ukončená úspešným absolvovaním technicko-bezpečnostnej skúšky na trati Bratislava – Galanta a späť dňa 30. októbra 2011. Týmto dňom bola rozšírená kolekcia prevádzkyschopných parných rušňov na Slovensku o ďalší výnimčový stroj. V súčasnosti ho možno vidieť v Železničnom múzeu Bratislava východ.

Ing. Michal TUNEGA
Foto: Ján HORNÍK a archív MDC

Výprava vlaku počas napät'ovej výluky

Komentár k článku 310 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

V bežnej každodennej prevádzke sa prevádzkoví zamestnanci stretávajú okrem iného aj so situáciami, keď je potrebné určité pevné zariadenie dopravnej cesty prezrieť, opraviť a v prípade poruchy alebo opotrebovania aj vymeniť. Táto činnosť sa realizuje viac – menej počas výluk koľají alebo výluk zabezpečovacieho zariadenia, ktoré sa vykonávajú na základe výlukových dokumentov, v ktorých sú určené presné postupy.

V článkoch 1187 a 1188 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky je uvedené ako postupovať v prípade napät'ovej výluky, ak má zo železničnej stanice odísť vlak v čele s hnacím vozidlom závislej trakcie. V týchto článkoch sa konkrétne uvádza, že takýto vlak je zo stanice vytlačený hnacím vozidlom inej ako závislej trakcie, ktoré nemusí byť k vlaku privesené pokiaľ v hlavnom vzduchojeme vedúceho hnacieho vozidla neklesne tlak pod 5 barov.

Otázka: - Ako uskutočniť počas napät'ovej výluky výpravu vlaku, ktorý v železničnej stanici stojí pre výstup a nástup cestujúcich a má byť vytlačený hnacím vozidlom nezávislej trakcie? (obr. 1).

Odpoveď: Po konzultáciách s garantom predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky možno dôjsť k záveru, že v tomto prípade je možné urobiť

určitú analógiu s postupom uvedeným v čl. 310 c, kde je popísaný postup pri odchode vlaku s nepriveseným postrkom. Na základe uvedených skutočností pri výprave vlaku počas napät'ovej výluky, ktorý stojí v železničnej stanici pre výstup a nástup cestujúcich a má byť vytlačený hnacím vozidlom inej ako závislej trakcie, sa postupuje nasledovne:

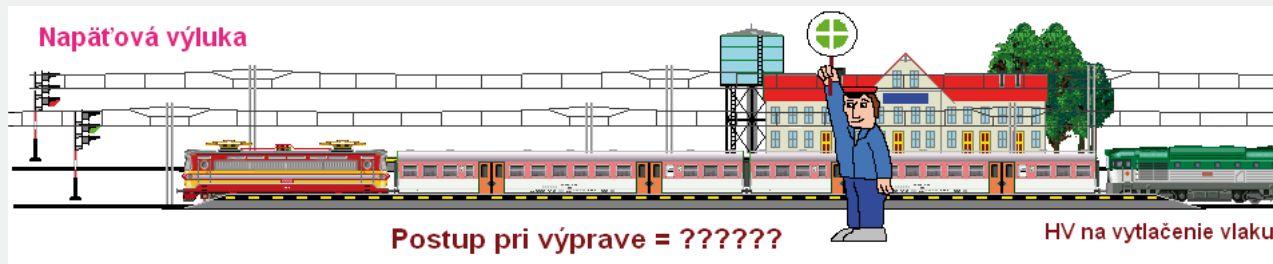
- Výpravca vyzoomie rušňovodiča vedúceho (elektrického) hnacieho vozidla o spôsobe vytlačenia vlaku zo stanice.
- Výpravca dá návesť 112, „Výzva na pohotovosť“.
- Po prijatí návesti 114, „Súhlas na odchod“ dá výpravca návesť 115 „Odchod“ rušňovodičovi vedúceho (elektrického) hnacieho vozidla.
- Rušňovodič vedúceho hnacieho vozidla po

návesti „Odchod“ dá zvukovú návesť 108 „Povoľte brzdy úplne“.

- Rušňovodič nepriveseného postrku na základe zvukovej návesti „Povoľte brzdy úplne“ začne vyvíjať ťažnú silu a vlak zo stanice vytlačí.

Po vytlačení vlaku zo železničnej stanice, vedúce hnacie vozidlo po prejdení popri návestidle pre elektrickú prevádzku, ktoré povoľuje odobrať trakčný prúd, začne vyvíjať ťažnú silu a pokračuje s vlakom v ďalšej jazde, pričom neprivesený postrk ostane stáť na staničnej koľaji k dispozícii pre potreby ďalšieho vytlačenia následných odchádzajúcich vlakov, ktoré budú fahané vlakovým hnacím vozidlom závislej trakcie.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



Podporme hodinovou mzdou kolegov v núdzi

Blíži sa obdobie vianočných sviatkov a pre väčšinu z nás sa tento čas spája s predstavou sviatočných chvíľ v kruhu našich najbližších. Nie každý má ale to šťastie prežiť atmosféru pokojných Vianoc. Nehoda, úraz, choroba alebo iné nešťastie v rodine dokážu vnieť smútok aj do obdobia najkrajších sviatkov v roku. Preto neinvestičný fond **SOLIDARITA** zamestnancov ŽSR spoločne s vedeniami všetkých troch železničných spoločností aj počas týchto Vianoc organizuje akciu pod názvom **Hodinová mzda pre SOLIDARITU**. V novembri, decembri, ale tiež aj v januári a februári môžu železničari venovať hodinovú mzdu prostredníctvom mzdovej učtárne na účet fondu, aby prejavili spolupatričnosť s kolegami, ktorí sa náhle ocitli v nepriazni osudu. Vďaka takýmto peňažným darom zamestnancov železníc mohla SOLIDARITA za vyše 15 rokov svojej existencie pomôcť 616 železničiarom a ich rodinám v celkovej hodnote 360 077,88 EUR. Poukázanie finančného príspevku na účet fondu SOLIDARITA je príležitosťou dokázať, že nám na osudoch kolegov naozaj záleží. Určite aj toto rozhodnutie mnohých v núdzi poteší, že vo svojom smútku nezostanú opustení a bezradní.

(KB)



Keď výpravkyňa „má kliku“ s neposlušnou „klikou“ vo dverách

Slovo „klika“ má v češtine tri významy. Najčastejšie označuje tyčový predmet zahnutý do pravého uhla tak, že sa ním dá pri využití páky ľahko otáčať, trebárs pri otváraní a zatváraní okien alebo dverí. „Klika“ ale môže hovorovo označovať šťastie. Určite ste už tiež počuli český povzdych – Ty máš ale kliku! Tretím významom slova „klika“ je vzájomne sa podporujúca skupina osôb, najčastejšie v nejakej nekalej činnosti. Tento výraz pochádza z francúzskeho la clique s rovnakým významom. Prečo vám to spomíname?

Predstavte si nasledujúcu situáciu, ktorá sa stala výpravkyňou v ŽST Žabokreky nad Nitrou v jedno sobotňajšie novembrové popoludnie. A tu je už jej rozprávanie:

Prijmete vlak, vyjdete z dopravnej kancelárie zistiť voľnosť koľaje a zavriete za sebou dvere. Pri ceste späť kľučka odmieta poslušnosť, dvere sa ani po dobrom, ba ani po zlom nedajú otvoriť. Čas vás súri a keď vyčerpáte hrubú silu, pozriete múdro na problém. Je vám jasné, že

jazyček kľučky, unavený časom a revitalizáciou železníc, sa zasekol do zárubne a nedostanete ho von ani po slúbení 100 eur do decembrovej výplaty.

Čo teraz? Vlak sa blíži a všetky vymoženosti techniky – PC, služobný telefón aj súkromný mobil sú za dverami. A pred nimi len vy v uniforme a v červenej čapici. V hlave sa zrazu rozsvieti žiarovka so spásonosnou myšlienkou – „hrubú silu treba znásobiť!“ a tiež dobré nohy. V tomto prípade vám asi nepomôže návesť „Zvolávanie všetkých zamestnancov“.

Nuž, rýchlo behom za výhybkárom, nech pusť vlak do stanice na ručnú privolávaciu návesť a potom by bol v tom sám čert, ak by sme spoločnými silami dvere neotvorili. Tak aj bolo. Rušňovodič vlaku s náradím a vlaková čata s pomocnými radami sa zapreli do dverí a... Podarilo sa, vyvalili ich. Pri vstupe do kancelárie ma premohol úžasný pocit. Byť znova „in“ a mať poruke opäť svoj mobil a PC!

Situácia, ktorú priniesol život výpravkyne v po-

zícii „osamelého pracovníka“ pred dopravnou kanceláriou, ma prinútila ku krátkemu zamysleniu. Hľadajúc slovenský význam českého spojenia „mať kliku“ som ako výpravkyňa došla k záveru, že určite nesúvisí s kľučkou - tyčovým predmetom zahnutým do pravého uhla tak, že sa ním dá pri využití páky ľahko otáčať a otvárať a zatvárať dvere. Nie som ani za druhú možnosť - i keď musím povedať, že som mala „kliku“ na správnych chlapov vlakových čat, ktorí, hoc zamestnanci ZSSK, pomohli zamestnankyni ŽSR. Určite to bude tretia možnosť - vzájomne sa podporujúca skupina osôb, najčastejšie v nejakej nekalej činnosti. Veď ako inak pomenovať situáciu, keď cestujúci sedí vo vlaku a cez špinavé okno vidí, ako za bieleho dňa skupina železničiarov sa chce vlámať do dopravnej kancelárie.

Nuž, toto sa nedá len tak jednoducho vymyslieť, toto je život revitalizovaného železničiaru.

Mgr. Gabriela VINCÚROVÁ,
výpravkyňa Žabokreky nad Nitrou

Jablko nepadlo ďaleko od stromu

Stará slovenská múdrosť hovorí, že jablko nepadá ďaleko od stromu. A to je prípad aj železničiaru pána Róberta Orosa z SMSÚ Galanta a jeho dcéry Lindy. Mladá, len 18 ročná slečna je síce študentkou chemickej strednej školy v Bratislave, ale keďže nielen po otcovi, ale aj po ďalších členoch železničiarkej rodiny ju to fahá skôr na železniciu, jej aktivity na voľný čas sa točia okolo vlakov a traťí. Minulý rok tak za 9 dní postavila papierovú repliku železničnej stanice v Galante. Presnejšie z kartónu. – **Mala som stiahnuté fotky z internetu ako predlohu,**

potom som už len zlepila bočné steny, strechu z vrúbkovaného papiera a okná z farebného papiera, – prezrádza azda budúca železničiarica Linda svoje postupy. Papierová budova stanice však nezostala osamotená, obkolesoval ju otcov model železničky TT. O tom, že snaha nevyšla nazmar a mala aj úspech, svedčí aj výrok rodinného známeho, ktorý nám Linda prezradila: – **Povedal mi, že stanica je taká pekná, že by sa s ňou dokázal hrať aj celý deň.** Milé. Čo poviete?

(Ika)



Linda Orosová so „svojou“ papierovou stanicou Galanta.

Darček aj pod stromček

Múzeum dopravy za vyše desaťročnej existencie zažilo rôzne zaujímavé a pekné akcie. Koncom novembra sa tu konala ďalšia milá slávnosť – uvedenie do života novej knihy **Železnice na starých pohľadniciach**. Autor Peter Šimko je historik dopravy Považského múzea v Žiline a autor publikácie. Zberateľstvo je rozšírené medzi všetkými kategóriami ľudí, ale okrem jednotlivcov sa mu venuje aj Považské múzeum v Žiline. Toto múzeum má mimoriadny vzťah k doprave, tak niet sa čo diviť, že prišlo na trh aj s takouto publikáciou.

Po úspešných knihách predstavujúcich viaceré

slovenské mestá a regióny pripravilo vydavateľstvo DAJAMA v tomto roku prvú publikáciu, ktorá prostredníctvom starých pohľadníc približuje z čias zlatej éry vydávania pohľadníc mimoriadne zaujímavú tému – slovenské železnice. Pohľadnice vydávané najmä na začiatku 20. storočia nie náhodou často zobrazovali železničné stanice a objekty. Železnice boli v tom období symbolom pokroku a nového života v slovenských mestách a dedinách. Peknému dielu želáme úspešný štart a veľa reedícií.

Mgr. Jozef LEHOCKÝ



„Zbesilo škriabať“ vedia aj železničiarri

Vedeli ste, že hra Scrabble sa hráva v 121 krajinách sveta a že drevené kocky s písmenkami sú vyrobené z dreva vermonstkého javora? Vo Veľkej Británii ju hrávajú v každej druhej domácnosti a na svete je predaných 150 miliónov hier. Nevieme presne, koľko železničiarov hráva túto licencovanú slovnú doskovú hru, ale vieme o niekom, kto ju hráva rád, pomerne často a dobre. Iste by vám o tejto zaujímavej hre povedal ešte omnoho viac Ing. Rastislav Michalka, vedúci oddelenia medzinárodných vzťahov na O 150 GR ŽSR, ktorý ju hráva už vyše 20 rokov.

Scrabble hráva od svojich študentských čias, ale najviac sa „rozohral“ v Bratislave na ubytovni. Do hlavného mesta prišiel v roku 2001 kvôli práci. Čerstvý absolvent Žilinskej univerzity po získaní diplomu pre elektrickú trakciu a energetiku nastúpil na vtedajšiu sekciu elektrotechniky a energetiky DDC. Tejtú oblasť sa Rasťo venoval až do roku 2009, kedy sa stal zástupcom riaditeľa odboru infraštruktúry, kde bol zodpovedný okrem elektrotechniky aj za oznamovaciu a zabezpečovaciu techniku. - **Od 2004 pôsobím v pracovných skupinách medzinárodných železničiarovských organizácií OSŽD, CER, UIC a ERA a skúsenosti z pôsobenia v týchto skupinách sa snažím v súčasnosti zužitkovať na odbore stratégie a vonkajších vzťahov ako vedúci oddelenia medzinárodných vzťahov,** - hovorí Ing. Rastislav Michalka. My v redakcii poznáme Rasťu aj ako výborného dopisovateľa a ako zakladateľa internetového časopisu o elektrotechnike. Hra s písmenkami, slovami a textom je tak z jeho strany plnohodnotne využitá. Ale vráťme sa k hre, kde sa náš kolega začal angažovať aj prostredníctvom Slovenského spolku Scrabble,

ktorý organizuje turnaje po celom Slovensku. - **Scrabble je vlastne kombinácia šachu a pokru s písmenkami. Šach – taktika, ťahy, položiť/nepoložiť slovo, písmená. Poker – vo vrecku je na začiatku 100 písmen a nikdy neviete, čo „líznete“ a čo má súper, viete, až keď je to na doske. V zásobníku majú hráči po 7 hracích kameňoch s rôznymi písmenami rôznej bodovej hodnoty. Málokedy sa stane, že hráč má na ruke 7 A, E alebo O, to sa naozaj zle tvorí. Základom je tvoriť slová, vhodné ich umiestniť, využívať bonusové políčka a ziskovať čo najviac bodov. V jednom ťahu je možné vytvoriť aj viac slov, hlavné slovo však musí byť položené zľava doprava alebo zhora nadol, žiadna osemsmierovka, a všetky vedľajšie vytvorené slová musia byť platné v zmysle našich pravidiel. Taktiež je dôležité pozorovať, ktoré písmená už „išli“, aby nedošlo k nejakej nepríjemnej nahrávke súperovi, ktorý to môže následne využiť a znepriemniť nejakým nevhodným veľabodovým ťahom. Najlepšie je využívať tzv. bingá, t. j. ťahy, v ktorých je použitých všetkých 7 písmen z zásobníka, takéto niečo je odmenené 50-bodovým bonusom. No a toto všetko je potrebné**

stihnúť v časových limitoch, - vysvetlil Rasťo. Podľa neho je na hre najzaujímavejšia slovotvorba. Ohýbanie slov dovoleným spôsobom a namietanie, keď sa tak neudialo alebo bolo použité nedovolené slovo, pretože súper môže skúsiť kadečo. - **Tiež je zaujímavé, že zápas sa dá napriek nepriaznivému vývoju zvrátiť a otočiť či už tým, „že konečne začne sypať“ alebo aj tým, že súper spraví nejakú chybu. Vtedy je potrebné chytiť sa a drať až do konca. V zápase nahrajú hráči v priemere spolu približne 800 bodov. Stalo sa už, že i napriek nepriaznivému vývoju, keď hráč/hráčka mali stratu 250 bodov, zápas otočili a vyhrali,** - prezrádza Rasťo. Rastislav Michalka má aj ďalšie záľuby, na tie mu však ostáva len málo času. Rád cestuje, aj vlakom. Ten využíva najmä na presun z domu, z Martina, do práce v Bratislave. - **A aj na turnaje a z turnajov je pre mňa najvyhodnejšie cestovať vlakom, lebo si pripravím ešte posledné veci na turnaj a po ňom môžem pripraviť vyhodnotenie, štatistiku, a pod. Za Scrabble som cestoval po Slovensku prevažne vlakom, všetko sú to dostupné vzdialenosti či už z Blavy alebo Martina. Za hrou som najďalej cestoval na majstrovstvá sveta v anglickom Scrabble do Varšavy,** - uzatvára náš zaujímavý rozhovor Rasťo.

So Scrabble súvisí aj spoločenská časť, keď sa pred turnajom stretnú hráči a zvädzajú spolu iné súboje, to isté po zápase. - **Tým, že v súčasnosti sa majstrovstvá konajú v našej SIPke v Strečne a sú dvojdnové, tak tam sa dejú tiež zábavné veci, o ktorých netreba rozprávať, ale je nutné ich zažiť,** - dodáva Rasťo. My len dodáme, že mu držíme palce nielen na slovenských, ale aj na medzinárodných turnajoch. Nech mu to zbesilo škriabe. Čo je doslovný preklad slova scrabble.

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: Lubomír MITAS



Ing. Rastislav Michalka, vedúci oddelenia medzinárodných vzťahov na O 150 GR ŽSR odohral asi 60 turnajov a na majstrovstvách Slovenska bol siedmy.



Zlaté prasiatko na ryžovacej panvici nenájdete

Kto by si už vedel predstaviť slávnostnú atmosféru Vianoc bez pestrofarebných jagavých svetielok odrážajúcich sa v lesku pozlátok? Radosť zo štedro-večerného sviatku tiež znásobí, najmä u nežnejšej časti ľudskej populácie, aj trblietavý hodnotný darček pod vyzdobeným a ligotajúcim sa stromčekom. Určite každú ženu poteší krásny šperk. Ideálne, ak je priamo zo zlata. Avšak k drahému kovu majú blízko aj muži. Jána Džugana, majstra OTV ŠRT z Trebišova, ako správneho ryžovača zlata ale viac potešia nájdené malé zlatinky ako zakúpený drahý prívěsok či prsteň.



Vo vedre s 10 kilami štrkopiesku sa skrývajú zlatinky. Koľko, to ešte Ján Džugan netuší.



Trebišovskí Stopári: hore zľava Lenka Il'ášková, Pavol Diladi, Jozef Kollár, Marián Boršody, Eva Diladiová, dole zľava Ivan Kozák, Zuzana Diladiová a Ján Džugan.



Štrkopiesok so schovanými zlatinkami premývajú súťažiaci v kadiach s vodou.

Na počiatku „zlatého“ konička to bola len obyčajná zvedavosť a vábíva chuť vyskúšať čosi nepoznané. Ak sa k tomu pridala aj skvelá partia kamarátov a tiež aj zdravá súťaživosť, Ján Džugan si hneď obľúbil panvicu na ryžovanie zlata. S dobrými priateľmi a zároveň aj železničiarimi – Jozefom Kollárom z trebišovskej MDS-ky, Mariánom Boršodym, elektromontérom z košickej trakčnej meniarne a Pavlom Diladim, školiacim inšpektorom ÚIVP vytvoril skupinu Stopári, keďže zo začiatku na preteky zlatokopov cestovali len autobusmi a vlakmi, až neskôr presedlali do vlastných áut. – **Začínal som v roku 2004 a po dobrých výsledkoch v regionálnych súťažiach som sa hneď ocitol aj na svetových majstrovstvách v ryžovaní zlata. Konali sa na Slovensku, v Revištskom Podzámčí, kde som medzi amatérmi skončil šiesty,** - pochválil sa Ján Džugan prvými úspechmi, ktoré sa stali odrazovým mostíkom do jeho ďalšej zlatokopeckej kariéry. Tentoraz už profesionálnej. – **Najviac sa mi darilo v roku 2008, pretože som na majstrovstvách sveta v Španielsku vyrýžoval 3 medaily. Dve bronzové a jednu striebornú. Vďaka súťažiam som navštívil aj Finsko, Poľsko, alebo Rakúsko či Taliansko,** - vy-
menúva zlatokop z Trebišova, mimochodom nielen majster Čiech a Slovenska, ale aj Holandska. A ako prebiehajú samotné súťaže v ryžovaní zlata? Každý účastník musí byť vyzbrojený riadnou dávkou zručnosti, trpezlivosti, ale aj orlím zrakom. Veď najš

kúsky zlata vo vedre so štrkopieskom nie je jednoduché. A samozrejme, najdôležitejším nástrojom je ryžovacia panvica. Jej hĺbka a priemer sú dané medzinárodnými pravidlami, nesmie byť väčšia ako 50 centimetrov. Tvary môžu byť rôzne, zlato môžete ryžovať voľnou miskou, kanadskou miskou s plochým dnom, alebo klasickým „čítačom“. O pretekoch ale nechajme hovoriť majstra Jána Džugana:



Na Jánovi Džuganovi badať sústredenosť aj vzrušenie. Objaví sa v ryžovacej miske malý kúsok zlata?

- **Súťaží sa vo viacerých kategóriách. Jednotlivci - muži, ženy, juniory, ale aj dvoj-, troj- a päťčlenné družstvá. Pretekári v prírodných tokoch, alebo v kadiach s vodou, takzvaných klajmoch, sústredene premývajú 10 kilogramov štrkopiesku, v ktorom sú schované zlatinky. V časovom limite musia krúživými pohybmi ryžovacej panvice vo vode oddeliť najľahšie materiály - piesok a štrk, od najťažších**

zlatiniek. Nik zo súťažiacich nevie, koľko zlatiniek musí nájsť. Ich počet je v každom kole iný. Za odplatené zlatinky sa udeľujú trestné minúty, pri rovnakom množstve získaných zlatiniek už ale rozhoduje výsledný čas. Naryžované zlatinky si každý odkladá do ampulky, ktorú si po súťaži berie domov. - Ak vás práve opantala vidina jednoducho nadobudnutého a navyše rozprávkového bohatstva a v tomto momente ste rozhodli pozháňať vhodnú panvicu na ryžovanie zlata, pribrždite. Zlatinky sú veľké ako špendlíková hlavička, s priemerom 1 až 2 milimetre a ich hmotnosť je zanedbateľná. Na 1 gram zlata by ste potrebovali až 200 zlatiniek! Oveľa väčšiu hodnotu majú pre Jána Džugana stretnutia s kamarátmi, ľuďmi iných národností, ale aj romantika počas kempovania či štýlovej raňajky v prírode. V pamäti navždy ostávajú aj vzrušujúce chvíle súťaženia. Málokomu sa pošťastí na majstrovstvách sveta pred zrakmi 300 najkúsenejších zlatokopov bojovať so súperom v rozstrele o postup do ďalšieho kola. Možno, keby začal s ryžovaním zlata už skôr, mal by už dostatok zlatiniek aj na „zlaté prasiatko“. – **Snáď ich jedného dňa dám roztaviť a poteším manželku pekným prívěskom,** - záverom prezradil svoj zámer s nájdenými zlatinkami úspešný zlatokop z Trebišova. Určite to bude hodnotný darček. A možno práve vianočný.

Martin BALKOVSKÝ,
foto: archív zlatokopov z Trebišova



FOTO HÁDANKA

RELAX



FOTO: Jozef MACAJ

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 je to?

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.

Správna odpoveď novembrovej fotohádanky je: Stará Voda (rampa na nakládku)

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava: Ľubomír VEREŠ z Rožňavy.

Blahoželáme!

Škótska rodinka pri vianočnom stromčeku:  -Tak detičky, ak ste už darčeky videli, pekne ich zabaľte aby... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: aia, Aša, Asana, Ena, iter	1	lahká hmota	mesto v Rusku	lítium (zn.)	ohúri (expr.)	Pomoc: apada, kcl, moan, lat, pcha	stará lotyšská minca	citoslovce bedákania	3	švajčiarska rieka (Aare)
				nebdelo					sadenica révy					
				4	T				5			N		
				španielska ekstráfová osobné zámeno			čin, skutok		staroegyp. pojem duše		irídium (zn.)			
						Aust. Pres. Agence	hlboký ženský hlas			citoslovce výsmechu	nárek (anglicky)			
Jozef Vydroční	vylučovacia spojka	sladká ovocná šťava	bodavý hmyz											
asanačný podnik			stípková sála v apadane			opytovacie zámeno	ohraničená plocha		molybdén (zn.)			meno Ladislava	cesta (lek.)	
									oblak					
listnatý strom						kridlo (odb.)	chlór draselný		2					
									vychováv. (taliansky)					
meno Eriky						druh hmyzožravca	končatina							
6														
klesla												pohľad (bás.)		
							tým spôsobom							

Cudzincov tu vnímajú ako plnú chodiacu peňaženku

Opäť sme sa zišli starí kamaráti (Lubomír Adamov, Miloš Stieranka, Milan Pivka a ja – Ľudevít Kosťov), ktorých okrem železnice spája obrovská vášeň - cestovanie. Po revitalizácii sa naše kroky postupne rozišli, dvaja ostali v ŽST Hronská Dúbrava, Milan vypravuje vlaky v ŽST Radvaň a ja na bratislavskej hlavnej stanici. Tento raz sme sa rozhodli pre obzvlášť náročnú cestu, ktorá viedla cez ustavičnými nepokojmi zmietaný Blízky východ.

S myšlienkou podniknúť túto cestu sme sa pohrávali už dávnejšie, no konečné rozhodnutie padlo v marci. Odchod sme stanovili na 6. septembra s predpokladaným návratom 23. septembra. Ako prvé sme kúpili letenky z Tel Avivu do Ženevy za 75 €. Druhý krok - vybavenie sýrskych víz začalo komplikáciami, keďže tam prepukli občianske nepokoje. Pozorne sme sledovali, ako sa situácia na Blízkom východe vyvíja. Neupokojovala sa, práve naopak, hlavne v Sýrii sa začala ešte viac vyostrovať. Rozhodli sme sa zavolať konzulovi v Bratislave. Ten nám na naše prekvapenie oznámil, že v tejto oblasti nie je žiadny problém a za 35 € sme dostali trojmesačné viacstupňové víza. Upozornil nás, aby sme sa v piatok po Sýrii nikde nepohybovali a pre našu bezpečnosť ostali v hoteli. Dôvodom bolo, že najväčšie nepokoje začínajú po večerných modlitbách, kedy väčšina nespokojných obyvateľov vychádza do ulíc a dostáva sa do stretnutia s políciou. Šesť týždňov pred odchodom sme podali žiadanky o FIPky (Maďarsko, Srbsko a Bulharsko) a k tomu ešte aj Turecko spolu so Sýriou. Zamenili sme si zopár eur na doláre, najmä drobnejšie na taxíky a niektoré poplatky v tejto mene. Ďalšie komplikácie nenechali na seba dlho čakať, keďže do odchodu nám vôbec neprišli turecké voľné lístky.

ZVOLEN, nastupovať!

Napriek nepredpokladanej nepríjemnosti sme si pobalili batohy a vyrazili vlakom 374 zo Zvolena do

Levíc a ďalej osobákom do Štúrova a po prestúpení na EC 137 sme o 20.35 boli v Budapešti. Odtiaľ sme pokračovali do Belehradu, kam sme dorazili v ranných hodinách. Vyhľadali sme si náš lôžkový vozeň a nabrali smer Istanbul. Cesta ubiehala podľa plánu do chvíle, keď niečo po jednej popoludní medzinárodný rýchlik zastavil v malej srbskej staničke s názvom Ostrovica. Tu nám odpojili rušeň a bez ďalšieho vysvetlenia nás nechali čakať. Po nekonečných troch hodinách sa spoza oblúka s rachotom vyrútil náš rušeň, ktorý za sebou ťahal ďalšie vagóny. Vlaková čata pospájala súpravy a mohli sme pokračovať ďalej.

ISTANBUL

Do Istanbulu sme prišli so 4-hodinovým meškaním o 11.30 hod. Za jednu noc sme v ázijskej časti v hoteli zaplatili 11 €. Človek však musí trochu upustiť z nárokov na kvalitu, keďže izby boli pre osem osôb a sprcha spojená so záchodom pre celé poschodie. Po zložení batohov sme sa vydali na potulky mestom. Pochodili sme si miestne pamiatky a západ slnka si vychutnali pri najväčšej dominante Istanbulu – mešite Sultanahmet (Modrá mešita). Má šesť minaretov a je druhou najväčšou po Mecce. Táto impozantná stavba pochádza zo 17. storočia a jej steny sú obložené nádherným modrým obkladom.

Na druhý deň ráno sme si museli trochu privstať. Vlak z Istanbulu do Eskisehir nám odchádzal

o siedmej, kde sme presadali. Odtiaľ sme pokračovali novovybudovanou vysokorychlostnou traťou až do Ankary (252 km/h).

Vítajte v Ankare a Adane

Po príchode sme si batohy uložili v úschovni a vybrali sa na prehliadku Atatürkoveho mauzólea. Bolo vybudované na počesť prvého prezidenta. Od železničnej stanice je to asi 35 minút pešej chôdze. Nachádza sa na miernej vyvýšenine a na jeho začiatku sa týčia dve vstupné veže a pokračuje vydláždenou cestou, ktorú lemujú kamenné levy až po nádvorie. Obkolesujú ho budovy tvoriace akýsi štvorec. Z jednej strany vystupujú schody vedúce do samotného mauzólea s hrobkou.

Viac času na mesto nemali, a tak sme nasadli na nočný rýchlik smerujúci do Adany. Unavení po dlhej ceste sme o 9.30 dorazili do cieľa. Mesto nás privítalo nádherným horúcim počasím. Nakoľko sme sa potrebovali rýchlo presunúť na autobusovú stanicu, využili sme miestnu taxislužbu. Tu sme sa prvýkrát stretli s typickou arabskou vypočítavosťou, ak cítia, že z vás môžu „vytrieskať“ dáky peniaz navyše. S taxikárom sme sa dohodli, že nás odvezie na autobusovú stanicu za 10 tureckých lír, (asi 4 €), t. j. jedno euro na osobu. Po vystúpení sme však zostali veľmi zaskočení, keď začal ukazovať, že tých spomínaných 10 lír myslel za jedného. Samozrejme sme sa dožadovali vlastnej pravdy, čo viedlo k menšej roztržke. Nakoniec sme obojstran-



Súprava medzinárodného rýchlika bez hnacieho dráhového vozidla v Srbsku – Ostrovici, kde naši kolegovia stáli tri hodiny.

ným kompromisom dospeli k 25 líram za všetkých. Hneď na to si nás odchytili miestni dohadzovači, pracujúci pre jednotlivé autobusové spoločnosti. Jeden cez druhého sa prekrikovali a ťahali nás ku svojim okienkam. My sme mali namierené do Antakye, takže sme si zakúpili cestovné lístky (9 € za osobu) a pobrali sa k nášmu autobusu. Ten bol na vynikajúcej úrovni, klimatizovaný a ako bonus boli všetky nápoje v cene lístka. O našu spokojnosť sa staral príjemný personál, takže bezmála dva a pol hodinová cesta nám ubehla veľmi rýchlo.

Na hlavnú autobusovú stanicu do Antakye sme dorazili okolo obeda. Opäť, ako je to asi v týchto končinách zvykom, sa okolo nás zhromaždili miestni podnikavci. Po zistení, že chceme ísť do Aleppa (Sýria), nás zaviedli k malému okienku, kde sedeli dvaja páni. Vyžiadali si naše pasy, čo nás na jednej strane prekvapilo, no bolo to len z dôvodu vypísania údajov na cestovné doklady. Cena bola veľmi prijateľná, okolo 4 € za osobu.

Smer Sýria...

Z Antakye sme vyrazili po jednej populárnej, takže skvelý čas. Po chvíľke jazdy prašnou krajinou sa pred nami objavila turecká časť hranice. Tu nás všetkých vysadili z autobusu a navigovali k jednotlivým priečinkom, v ktorých sedeli príslušníci tureckej pohraničnej stráže. Po absolvovaní výstupných formalít sme pokračovali autobusom v akejsi medzihraničnej oblasti. Viedla miernymi zákrutami do kopca a asi po 2 km sme dorazili na sýrsku časť hranice.

Obraz krajiny sa razom zmenil o 180 stupňov. Všade vládol čulý ruch s množstvom ľudí, ktorí či už tlačili alebo ťahali obrovské sudy, poprípade boli nimi naložené ich motorky. Všetko to nasvedčovalo tomu, že sa tu „kšeftuje“ najmä s benzínom a naftou. Do toho všetkého stáli všade dookola staré poničené autá a okolie bolo plné odpadkov. Pri takomto pohľade sme sa na seba len nemo pozreli. Opäť nás vyhnali z autobusu, pričom len nám štyrom zobrali pasy. Trošku sme sa obávali, či nám ich vrátia. Neostávalo však nič iné, ako šoférovi autobusu

a jeho dvom pomocníkovi dôverovať. Pri vstupe do haly nám sýrsky colník podal do rúk vstupné tlačivá. Paradoxne na ich vypísanie sme potrebovali údaje z našich pasov. Po chvíľke sa objavil aj jeden zo spomínaných pomocníkov, tak sme si pasy vypýtali, aby sme mohli tlačivá vypísať. Nakoniec ich zo-



V Istanbule pred Modrou mešitou. Zľava: Ľudevít, Ľubomír, Miloš a Milan.

zbieral a všetko vybavil za nás. Myslím si, že sa tak snažil celý proces urýchliť, keďže zarábajú hlavne na tom, koľko jazda za deň urobia. Všetko nakoniec dobre dopadlo a okolo 16.00 sme boli v Aleppe.

Starý Barón v Aleppe

Tu sme mali rezervovaný hotel, no keďže autobusová stanica bolo na kraji mesta a náš hotel v samom centre, použili sme zase taxislужbu. Pomohol nám pri tom jeden pán, ktorý s nami tiež cestoval. Našiel taxík a dohodol sa s taxikárom, nakoľko ten po anglicky nevedel, a nám nakoniec povedal, aby sme mu viac ako 100 lír (3 \$) nedávali. Boli sme radi, lebo komunikácia bola veľkým problémom. Do hotela to trvalo až 40 minút, kvôli hustej premávke a nevedomosti taxikára, kde sa náš hotel nachádza.

Nedá mi nespomenúť ich šoférovanie, v každom prípade je to na silný žalúdok. V hustej dopravnej špičke nikto nedodržia dopravné predpisy, ak ich vôbec poznajú. Keď na semafore svietila červená a nabehlo odpočítavanie do najbližšej zelenej, tak

pri 10. sekunde už začali všetci trúbiť. Cúvanie v tesných jednosmerných uličkách plných áut nie je pre nich žiadnym problémom. Treba len nepretržite držať prst na klaksóne. Po takomto divadle sme konečne dorazili k hotelu a tu sa náš milý taxikár zmenil na nepoznanie. Namiesto dohodnutých

100 lír chcel až 500. Prítom taxameter mu ukazoval len 195. V takýchto situáciách sa nám najlepšie osvedčil Miňo. Nedal sa odbiť a dokázal sa hádať priam o centy. Na Arabov to skvele platilo, no musel si niečo vytrpieť. Od nadávok, šťuchancov, cez hádzanie peňazí sa mu ušlo aj pár pluvancov. Aj v tejto situácii výborne obstál a všetko sa to uzavrelo na cene 200 lír. Asi sa v tom zjednávani našiel. Po príchode do vstupnej haly nášho hotela nás na recepcii privítala staršia pani a za jednu noc si pýtala 40 \$. Barón, taký názov niesol náš hotel, ťaží už len zo svojej starej slávy, lebo bolo zjavné, že za posledných 50 rokov nebolo do neho investované. Preto Milan vytiahol neotrasiteľné argumenty, že je to starší hotel a že pri danej politickej situácii

v krajine aj tak nemajú hostí. Na staršiu pani to zabralo a cena sa razom znížila na konečných 20 \$. Po ubytovaní a osviežení sme sa vybrali na potulky mestom. Ako prvé sme išli na vlakovú stanicu zistiť ranné spoje do Homsu. Zjavne sme boli v meste atrakciou, nakoľko v danom čase sem veľa turistov nezablúdi, tak si nás miestni trošku obzerali. Po príchode na stanicu nám oznámili, že vlaky vôbec nepremávajú z dôvodu nedávnych útokov na železničnú trať a následnom vykoľajení vlaku. Museli sme preto vymyslieť náhradný plán, a tým bolo použiť autobusové spojenie. Mesto bolo veľmi znečistené, čo nás po všetkých skúsenostiach už ani neprekvapilo. Doprava je tu úplne lacná. Hlavným dôvodom je nízka cena benzínu, ktorý sa predáva po 14 centov za liter. Treba však byť opatrný a nenechať sa okrádať, lebo podnikaví taxikári hneď využijú vašu nevedomosť a zvýšia cenu prinajmenšom o 300 percent. Cudzincov vnímajú ako plnú chodiacu peňaženku, a preto sa snažia čo-to si uchmatnúť z koláča. Spoločnosť sme sa mohli akurát na políciu. I keď znalosť cudzieho jazyka mali minimálnu, ich snaha pomôcť nám sa cení. Večer sme ešte zavítali k Citadele de Aleppo a potom sme si to namierili už len do hotela. Doteraz si to neviem vysvetliť, ale tak, ako sa o nás taxikári ani nie pred hodinou bili, teraz nám ani jeden nechcel zastaviť. Našťastie nám miestny pouličný predavač zastavil autobus a ten nás doviezol takmer pred hotel. Pokračovanie nabadúce...

Ľudevít Kosťov
Foto: autor

Pokračovanie tejto zaujímavej cesty po ešte zaujímavejších miestach prinesieme v ďalšom čísle Ž semaforu.



Ataturkove mauzóleum v tureckej Ankare.

Kalendár výročí železničných tratí

2012

V roku 2012 iste mnohých zaujmú výročia viacerých úsekov tratí na východe Slovenska ako aj 140 rokov významnej horskej trate Zvolen - Vrútky. Okrúhlu storočnicu oslávi úsek trate električky v Tatrách a železničná trať Kozárovce - Zlaté Moravce, kde už deväť rokov nejazia osobné vlaky. Trať smerom do Kittsee v Rakúsku bola na konci druhej svetovej vojny zničená a nedávno po polstoročí obnovená.

Dátum	Trať	Výročie	Dátum	Trať	Výročie
1.1.	Bratislava-Nivy – Bratislava juh	120	18.9.	Čata – Levice	125
7.1.	Michalany – Slovenské Nové Mesto	140	8.11.	Spišská Nová Ves – Levoča	120
11.2.	Marchegg ÖBB – Devínske Jazero	120	4.12.	Slovenské Nové Mesto – spojka	140
18.3.	Spišská Nová Ves – Kysak	140	8.12.	Veselí nad Moravou – Myjava	85
2.5.	Púchov – Horní Lideč ČD	75	14.12.	Jablonica – Kúty	115
25.7.	Kežmarok – Spišská Belá horná stanica	120	14.12.	Trnava – Smolenice	115
12.8.	Zvolen – Hronská Dúbrava – Vrútky	140	14.12.	Kozárovce – Zlaté Moravce	100
13.8.	Starý Smokovec – Štrbské Pleso	100	18.12.	Bratislava-Petržalka – Kittsee ÖBB	115
25.8.	Slovenské Nové Mesto – Čop UZ	140	18.12.	Lužianky – Hlohovec	115