

ŽELEZNIČNÝ

# semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ŽSR

AUGUST 2012

**Čierna n/ Tisou  
Rekonštrukcia  
vrcholí**

**Lesk a bieda  
Železničných staníc**

**Posledná šanca  
Tvár ŽSR 2012**



## EDITORIAL

Pri anketových otázkach o letnej olympiáde sme sa od našich kolegov dozvedeli všeličo. Kto komu držal palce, ktorý šport obľubuje, ale máme aj informácie o železničiaroch, ktorí sa OH 2012 v Londýne aj zúčastnili. Tých sme však nestihli vyspovedať do uzávierky augustového čísla, a preto vám rozhovory s nimi priniesieme v nasledujúcom čísle.

Slovenský šport sa veľmi nemá čím chváliť a trvalo pomerne dlho, kým to kompetentní pochopili, ak vôbec.

Prečo je to tak a prečo sme dopustili takýto stav je otázka pomerne jednoduchá, o to zložitejšie sa hľadajú odpovede. Azda by si kluby, ich šéfovia, ale aj ďalší kompetentní mali vstúpiť do svedomia. Všetci naši najúspešnejší športovci by na svojich dresoch mohli mať fotografie alebo logá svojich rodičov, namiesto tých klubových či štátnych. Viem, o čom píšem, nielen preto, že som sledovala olympiádu, ale aj preto, že má šport zaujíma, dokonca som kedysi športovala a dnes sa športu venuje moja dcéra.

Aj na železnici máme množstvo športovcov, viac tých rekreačných, ale aj takých s výbornými výsledkami. Cyklistika, tenis, ale aj futbal či volejbal sú športy, ktorými mnohí z vás oslavujú aj Deň železničiarov. Ten sa už blíži a my vieme, že na mnohých pracoviskách už prebiehajú rôzne športové zápolenia. Možno by stálo za úvahu, či by sme nevedeli zorganizovať aj železničnú olympiádu?

Leto finišuje a letné dovolenky pomaly končia, rovnako ako rekonštrukcia spádoviska v Čiernej nad Tisou. V septembri by stavebníci mali zahľásiť: „Hotovo!“ Kým však dôjdu do cieľa, držíme im palce, aby bol záver podľa očakávaní a výkony boli čo najlepšie ohodnotené. Dosaň cieľa je ešte poriadne ďaleko v prípade mnohých stavieb, ktoré sa na železnici ešte len plánujú, alebo ktoré začali. Potešujúce sú však správy, že mnohé rekonštrukcie budov, ale aj tratí, sa konečne dostanú do pozornosti. Trebišov, Poprad, Púchov, Prievidza, Senica, Tvrdošovce a mnohé ďalšie čakajú na svoju obnovu s veľkou netrpezlivosťou.

Skúsme aj svojím prístupom podporovať všetkých, ktorí chcú pre železnice, ale aj šport to najlepšie. Rozbehnutých sa neoplatí pribrzdiť a pred cieľom nikoho nepodkopávajme. Často sa to stane, že zlými rozhodnutiami alebo benevolentným prístupom k svojej práci položíme prekážku lepším, chytřejším, ale najmä samým sebe. Aj veľikáni sveta mali svoje prvé víťazstvá, ktoré dosiahli sami nad sebou, lebo pre každého bola sebadisciplína na prvom mieste.

Veľa zdraru!

# Hospodárenie firmy hodnotíme pozitívne

Vedenie ŽSR sa aj napriek dovolenkovému obdobiu niekoľkokrát stretlo a prerokovalo okrem hospodárskych výsledkov za prvý polrok aj ďalšie témy, ktoré sa týkali bezpečnosti železničnej dopravy, zimných opatrení, ale aj investičných úverov firmy.

## Výsledky hospodárenia ŽSR

Nadalej pretrvávajú pozitívny vývoj hospodárenia ŽSR. Za polročné obdobie sa dosiahol kladný výsledok hospodárenia, zisk vo výške 19 839-tis. €. Je to dôsledok mierneho rastu výnosov a výraznejšieho nečerpania nákladov v porovnaní s plánom, ako aj s medziročným vývojom. Doterajší vývoj hospodárenia možno hodnotiť pozitívne. Nadalej však pretrvávajú pokles dopravných výkonov najmä v nákladnej doprave (pokles oproti plánu v mil. hrtkm o 4,5 %). Obdobný vývoj vo výsledkoch hospodárenia ŽSR pokračoval aj v období 1-7/2012. Vybrané ekonomické ukazovatele sú uvedené v priloženej tabuľke.

## O bezpečnosti a nehodových pomocných prostriedkoch

Správa o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarom na sieti ŽSR za I. polrok bola ďalšou témou, ktorú vedenie prerokovalo. Predmetom materiálu je rozbor nehodovosti, pracovnej úrazovosti, stav rizikových prác, rozbor požiarovosti a výška škôd. S informáciami z tohto materiálu je možné oboznámiť sa na intranetovom portáli.

Aj o aktuálnom stave, ale aj o návrhoch koncepcie riešenia problematiky nehodových pomocných prostriedkov (NPP) sa hovorilo na jednom zo stretnutí. Bolo konštatované, že súčasný stav a rozsah prevádzky nehodových pomocných prostriedkov zabezpečuje plnenie povinností, ktoré vyplývajú pre ŽSR z legislatívy. V roku 2012 sa nepredpokladá ďalšie rozširovanie NPP. Súčasťou prerokovaného materiálu sú aj závery z pracovnej skupiny zástupcov železničných spoločností k príprave spoločného návrhu koncepčného riešenia NPP v segmente železničnej dopravy. Výstupom sú 3 varianty (ponechanie súčasného stavu v jednotlivých železničných spoloč-

nostiach, zriadenie samostatnej spoločnosti, NPP v plnom rozsahu na ŽSR). Tie budú predmetom ďalších analýz a rokovania železničných spoločností s MDVRR SR. Generálny riaditeľ ŽSR schválil plán projektu 08/2011 Využitie synergického potenciálu zamestnancov ŽT a OZT pre zabezpečenie prevádzky a údržby železničnej komunikačnej infraštruktúry vo verzii 03. Zároveň GR svojím rozhodnutím schválil interné predpisy: OP 17 Železničná prevádzka v zimných podmienkach s účinnosťou od 1. augusta 2012), zmena č. 2 predpisu R2 Zabezpečenie interoperability v ŽSR s účinnosťou od 3. septembra 2012.

## Investičné úvery

V súvislosti s blížiacou sa splatnosťou dvoch strednodobých investičných úverov, poskytnutých syndikátom bánk pod vedením CITIBANK EUROPE plc a syndikátom bánk pod vedením DEPFA bank splatných 3. októbra 2012, bol pripravený materiál na rokovanie SR ŽSR o refinancovaní úveru v objeme 139 790 900 €. SR ŽSR schválila mandát GR ŽSR na rokovanie s bankami ohľadne refinancovania investičných úverov splatných v roku 2012 a na vyhodnotenie predložených záväzných ponúk od finančných inštitúcií na financovanie potrieb ŽSR.

## Jednotná vízia železničného sektora

Prvý augustový deň sa uskutočnilo aj pracovné stretnutie generálnych riaditeľov troch železničných spoločností a GR sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR k Jednotnej vízii železničného sektora. Daný materiál je v súčasnosti predmetom pripomienkovania všetkých spoločností a následne bude predložený na MDVRR SR. Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR, informoval vedenie firmy aj o ministrovom odvolaní všetkých členov SR ŽSR, okrem voleného zástupcu zamestnancov železníc.

Ing. Anton KUKUČKA

## Výsledky hospodárenia ŽSR za obdobie 1 - 7/2012

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za 1-7/2012

UKAZOVATEĽ	1. - 7. 2011 skutočnosť	1. - 7. 2012 plán	1. - 7. 2012 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
<b>ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS ( v tis. € )</b>					
<b>Výnosy celkom</b>	<b>223 254</b>	<b>285 690</b>	<b>284 763</b>	<b>99,68</b>	<b>127,55</b>
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	118 111	119 822	120 752	100,78	102,24
- v tom úhrada za prístup k ŽI	56 063	56 195	54 462	96,92	97,14
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	101 573	157 500	157 500	100,00	155,06
<b>Náklady celkom</b>	<b>305 371</b>	<b>281 302</b>	<b>259 957</b>	<b>92,41</b>	<b>85,13</b>
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	-77 797	7 366	27 828	377,79	xx
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-4 320	-2 978	-3 022	101,48	69,95
<b>Výsledok hospodárenia za obdobie celkom</b>	<b>-82 117</b>	<b>4 388</b>	<b>24 806</b>	<b>565,31</b>	<b>xx</b>
<b>DOPRAVNÉ VÝKONY</b>					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	18 363	18 049	18 384	101,86	100,11
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	8 317	8 414	7 896	93,84	94,94
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	4 860	4 640	4 887	105,32	100,56
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	10 464	10 613	10 150	95,64	97,00
<b>Spolu dopravné výkony (OD+ND) v tis. vlkm</b>	<b>26 680</b>	<b>26 463</b>	<b>26 280</b>	<b>99,31</b>	<b>98,50</b>
<b>Spolu dopravné výkony (OD+ND) v mil. hrtkm</b>	<b>15 324</b>	<b>15 253</b>	<b>15 037</b>	<b>98,58</b>	<b>98,13</b>
<b>ZAMESTNANCI</b>					
Priemerný prepočítaný stav	16 292	14 791	14 550	98,37	89,31
Evidenčný počet k 31. 7.	15 417	-	14 333	xx	92,97

Výpravkyňa v Budkovciach sa musela spoľahnúť iba na seba. Rušňovodičovi prichádzajúceho vlaku dávala lampášom s červeným svetlom návesť na zastavenie, keďže mu ešte mala odovzdať aj písomný rozkaz o poruche závor. Rušňovodič zatrubil, čo výpravkyňa pochopila, že návesti porozumel a v stanici zastavil. Prestala teda lampášom ukazovať ručnú návesť STOJ a odbehla do dopravnej kancelárie pre rozkaz. Avšak medzitým postavila odchodové návestidlo na VOLNO. Stalo sa to, čo nepredpokladala. Vlak po spomalení nezastavil a odšiel na trať do Drahňova. V tom čase už odšiel z Drahňova manipulačný vlak. Výpravkyňa vlak 61 159 nedokázala nijako zastaviť ani vypnutím napätia v troleji, lebo porucha aj v tomto prípade zmarila jej úmysel. Skôr, než sa jej to podarilo, sa vlaky o 4:07 hodine čelne zrazili v kilometri 32,4.

Spracované podľa knihy Železničné nehody na Slovensku od J.Gulíka ml.

Tí, ktorí si na nehodu osobne spomínajú ju dodnes opisujú ako obraz hrôzy, chvilu totálnej skazy a bezmocnosti. Zrážka vlakov bolí o to viac, že ju má na svedomí človek a nepriamo aj nefunkčná technika. Keď zabezpečovacie zariadenie nedržalo ochrannú ruku nad rozhodnutiami človeka a ten, bohužiaľ, zlyhal. Na traťovom úseku Budkovce – Drahňov – Vojany tak prestala existovať elektrická a optická kontrola. V tento čierny deň pre unitárne slovenské železnice zbytočne vyhaslo šesť ľudských životov, ktorých hodnotu nemožno vyčíslit, ale je vyššia než hodnota odcudzených zabezpečovacích súčiastok a zariadení. Na trati bola na deň prerušená doprava a celkové materiálne škody presiahli sumu 38 miliónov Kčs.

Hoci od zrážky ubehlo už 20 rokov, problém, ktorý stál v pozadí nehody, je aktuálny stále. Autor knihy Železničné nehody na Slovensku kapitole o tejto nehode dal titul - **Šesť životov za medené prepojky**. Ich krádež, ako aj rozkrádanie ďalších železničných komponentov, spôsobili pred 20 rokmi znefunkčnenie zariadení, ktoré pomáhali človeku riadiť a kontrolovať jednotlivé úkony. Aj v súčasnosti sú na železnici každodenne problémy s krádežami a vandalizmom, ktoré môžu priamo ohroziť životy železničiarov i cestujúcich. ŽSR vypracovali katalóg najčastejšie kradnutých železničných súčiastí, aby ich bolo možné ľahko identifikovať, sprísnilo sa kontroly, zvýšilo zabezpečenie a v tomto úsilí sa neustále pokračuje.



Myšlienka zorganizovať spomienkový akt a pripevniť tabuľu na počesť obetí nehody pri Budkovciach sa zrodila na pôde humanskej ZO Federácie strojvodcov SR. „Bolí to našich kolegovia, ktorí navždy zostanú v našich srdciach,“ povedal okrem iného Martin Stanovský, predseda ZO FS aj pre média.

# Šesť životov železničiarov za medené prepojky

Tretí august 1992 začal ako každý iný deň. V priebehu zopár sekúnd sa však krátko po štvrtej hodine ráno zmenil na jeden z najtragickejších z pohľadu železnice, ale predovšetkým z pohľadu rodín, priateľov a známych tých, ktorí sa stali obeťami ťažkej a tragickej nehody pri Budkovciach. Nehoda, ktorá v histórii slovenskej železnice patrí k najtragickejším a najsmutnejším, keďže pri nej zahynuli všetci šiesti železničiar z oboch vlakov, ktoré do seba narazili. Po dvadsiatich rokoch si túto smutnú udalosť pripomenuli železničiar z oboch vlakov, ktoré do seba narazili. Po dvadsiatich rokoch si túto smutnú udalosť pripomenuli železničiar z oboch vlakov, ktoré do seba narazili. Po dvadsiatich rokoch si túto smutnú udalosť pripomenuli železničiar z oboch vlakov, ktoré do seba narazili.



V Budkovciach, kde od 3. augusta pripomína tragickú nehodu aj pamätná tabuľa na staničnej budove, sa stretli železničiar na spomienkovom akte.

„Dovoľte mi vyjadriť aj po toľkých rokoch za vedenie ŽSR hlbokú spoluúčasť rodinám nad stratou manželov, synov, otcov. Nad stratou našich šiestich kolegov a priateľov, ktorým ich milovaná železnica bohužiaľ vzala to najcennejšie, život,“ začal v príhovore Ing. Ján Juriga, námestník GR ŽSR pre prevádzku na spomienkovom akte v Budkovciach. „Žiaľ, z nečakanej straty nikdy zo srdca rodín, priateľov a známych nevymizne. Rovnako ako spomienky. Aj dnešný deň je dôkazom toho, že čas môže rany zahojiť, avšak jazvy na duši či čierna bodka v histórii zostáva. Šestica mužov, ktorí 3. augusta 1992 netušili, že sa zrána rúčia zoči - voči nešťastiu si zaslúži našu úctu a hlbokú pietu. Dnešným dňom uplynulo 20 rokov, odkedy Vojtech Tóth, Ján Bak, Ladislav Brziak, Pavol Kičinko, Štefan Koneval a Peter Smolák už nie sú medzi nami. Verím však, že sa na nás pozerajú spokojne vo svojom železničnom nebi a dnes sú tu s nami, v srdciach nás všetkých.“

Od dnešného dňa nám bude nielen tragédiu, ale predovšetkým vás, okrem pomníka na mieste nehody pripomínať aj pamätná tabuľa v Budkovciach. Páni kolegovia, česť vašej pamiatke!“ týmito slovami ukončil príhovor Ing. Ján Juriga. Nasledovalo odhalenie pamätnej tabule. Tento akt vykonal Ing. Jiří Kubáček, CSc., generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR.

(sch)

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Od 3. augusta nám bude nielen tragédiu, ale predovšetkým šesť ľudských obetí okrem pomníka na mieste nehody pripomínať aj pamätná tabuľa v Budkovciach.



Pomník na mieste nehody.



## Zaostrené na ČIERNU NAD TISOU!

V Čiernej nad Tisou je aj v týchto dňoch čulý stavebný ruch, ktorý neútlmí ani počas horúcich letných dní. Pozornosť, ktorá sa tomuto významnému železničnému uzlu po rokoch dostala je na radosť železničiarov. A to nielen tých na ukrajinskej hranici. Ako napreduje obnova, ako sa domáci železničiar a dodávateľ prác pasujú s dennými problémami, čo je už hotové a ako rozsiahla rekonštrukcia koľají a výhybiek spádoviska prebieha, sa priamo na mieste presvedčili aj zástupcovia vedenia ŽSR.



Pohľad na spádovisko, kde rekonštrukcia finišuje.

Vo štvrtok 2. augusta sa Ing. Ján Juriga, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku, Ing. Jozef Veselka, námestník GR ŽSR pre rozvoj a informatiku, Ing. Miloslav Havrila, riaditeľ odboru 430 a Ing. Štefan Sedláček, riaditeľ odboru 220 GR ŽSR stretli so zástupcami dodávateľskej firmy, ktorí priamo v koľajisku odprezentovali a ukázali odvedenú prácu a diskutovali aj o ďalších postupoch prác počas rekonštrukcie.

Ing. Marián Pukluš, generálny riaditeľ a Ing. Vladimír Turlík, ekonomický riaditeľ zo Železničných stavieb, a.s. Košice (hlavný dodávateľ) sa na tomto kontrolnom dni spoločne so zástupcami ŽSR prešli po spádovisku, kde sa už veľa urobilo a množstvo práce stavebníkov ešte čaká.

Rozsiahla rekonštrukcia sa týka koľají a výhybiek spádoviska, o čom sme písali aj v júnovom čísle. Aj keď sme v úvode spomínali, že robotníkov výrazne nespomalili a nezastavili ani vysoké teploty, predsa len počasie občas komplikuje postupy naplánovaných prác. Dôvody sú však pochopiteľné, keďže technologické postupy musia byť dodržané a napríklad pri zvarení koľajníc je dôležitá teplota koľajníc, ktorá bola často vyššia. Leto je však v plnom prúde a preto sa niet čo diviť, horšie však je ak, zradí technika, alebo vypadne potrebná strojomáchanizácia. Aj to sa stalo v Čiernej nad Tisou, avšak ani takéto nepredvídané situácie by nemali ovplyvniť termíny dokončenia.

„Cieľom stavby je rekonštrukcia existujúceho západného zhlavlia vchodovej a manipulačnej skupiny (skupiny koľají 100 a 200) a koľajových spojok 90B, 90C, 90D, 90E, 90F, 90G a 90I v priestore spádoviska normálneho rozchodu (NR),“ informuje o konkrétnych prácach Ing. Jozef Hric, stavebný dozor tejto rekonštrukcie z O220 ÚS SPR Košice.

Rekonštrukciou prejde železničný spodok, aj zvršok, opraví sa trakčné vedenie aj tvárniová trasa. V rámci rekonštrukcie sa obnoví vyše 20 výhybiek, ale aj koľajové križovatky KK3, KK4 vrátane rekonštrukcie príslušnej časti nadväzujúcich koľají. Rekonštrukcia

koľají a výhybiek následne vyvolá nutnú úpravu zabezpečovacieho zariadenia a RZZ, EOv a reguláciu trakčného vedenia. Celková dĺžka obnovených koľají je 2 783,63 m. „Stavba nadväzuje na práce, ktoré boli realizované na spádovisku normálneho rozchodu spolu s výmenou koľajových brzd v rokoch 2007-2008,“ vysvetľuje Ing. Jozef Hric. V rámci stavby je realizovaný aj objekt 303 Tvárniová trasa, ktorý nadväzuje na trasu vybudovanú v rokoch 2007-2008 a v budúcnosti zabezpečí možnosť ukladania podzemných vedení v priestore spádoviska bez veľkých prekopávok v koľajisku, najmä s ohľadom na prípadnú rekonštrukciu RZZ v stanici NR Čierna nad Tisou. Dĺžka trasy je 339 m a je na nej vybudovaných desať káblových šachtiet.

„Dňa 8. augusta bola ukončená etapa C v zmysle ROv č. 121. Práce sú realizované tak, aby prevádzka stanice fungovala aj keď samozrejme v obmedzenom režime,“ hovorí vedúci stavby.

V Čiernej nad Tisou sa intenzívne pracuje a rekonštruje či na širokom alebo normálnom rozchode už od roku 2002. Za toto obdobie bolo preinvestovaných viac ako 50 mil. eur najmä na modernizácii železničného spodku, zvršku, trakčného vedenia, vonkajšieho osvetlenia, oznamovacieho zariadenia, koľajových brzd, triediaceho zariadenia na normálnom rozchode, modernizácii trafostaníc, prijímacej budovy ŠRT, koľaje č. 52 a ešte na množstvo ďalších prác.

„Robili sa a aj teraz sa robia veci, ktoré z hľadiska zabezpečenia prevádzky stanice sú už nevyhnutné. Keby sa práce



Tak takéto budú nové výhybky



Nie nadarmo sa hovorí: Radšej raz vidieť, ako stokrát počuť. Že to platí sa presvedčili na spoločnom stretnutí priamo na rekonštruovanom spádovisku zástupcovia ŽSR a dodávateľskej firmy.



Skupina stavebníkov pri konečnej úprave štrkového lôžka do profilu.



Geodet zhotoviteľa Ing. Jozef Vilčko po zameraní koľaje dáva pokyny obsluhu podbijačky.



Pracovník vonkajšej obsluhy podbijačky dodávateľskej firmy Železničné stavby a.s. Košice pri práci.

postupne nezačali realizovať, hrozilo by v niektorých prípadoch aj prerušenie prevádzky,“ hovorí Ing. Jozef Hric. „Pri stretnutiach so zamestnancami jednotlivých odvetví, ktorí majú na starosti správu a údržbu zariadení železničnej infraštruktúry v Čiernej nad Tisou neraz počujem aj slová úľavy, že tie najhoršie stavy sa už za tie roky odstránili. Z tohto pohľadu doteraz uskutočnené práce boli zmysluplné a nanajvýš potrebné,“ dodáva Ing. Hric.

„V júli 2011 sme sa SMS a SMÚ zlúčili do spoločného SMSÚ, takže správcovstvo ostalo naďalej v našich rukách. Na spádovisku sme roky žiadali obnovu výhybiek a konečne sme sa dočkali. Údržba starých výhybiek už bola niekedy nemožná. Pri štvrtročných prehliadkach výhybiek sme sa často trápili, takže radosť z tejto rekonštrukcie je naozaj veľká. Dobrou správou je aj to, že na nových výhybkách sú namontované čelustové závery a motorové prestavníky, revíziu výhybiek tak bude vykonávať odvetvie OZT,“ povedal na margo rekonštrukcie Ing. Peter Smolnický, koordinátor ŽI SMSÚ ŽTS TO Čierna nad Tisou. Aj pre železničiarov v doprave je rekonštrukcia potešujúca, i keď práce navyše potrebných pri riešení prevádzky počas stavby majú neúrekom. „Keďže máme vylúčené takmer celé spádovisko, musíme meniť aj celú vlakovtorbu, čo si vyžaduje samozrejme viac práce, ale aj pozornosti a úsilia,“ povedal Ing. Peter Majer, prednosta ŽST Čierna nad Tisou (na titulke časopisu).

V priebehu blížiaceho sa septembra zostáva ukončiť poslednú etapu D. Práce okrem spomínanej firmy Železničné stavby, a.s. Košice realizujú aj firmy AŽD Praha a ELTRA s.r.o. Košice.

Dana SCHWARTZOVÁ, Foto: autorka



# Lesk a bieda slovenských železničných staníc

Železnice SR vlastní 5692 budov. Tento vysoký počet navodzuje pocit, že ak je niekto majiteľom toľkých nehnuteľností, tak je nesmierne bohatý. Aby to platilo, to by tie budovy nemohli byť v takom stave, v akom sa mnohé nachádzajú. Nielen zub času, ale aj slabá údržba, často aj vandalizmus, prístup nájomníkov či nelogické úpravy sa podpísali na mnohých budovách v zlom technickom stave. Poznáte pohľad na chátrajúcu stavbu, kde majitelia rozmyšľajú skôr o jej zbúraní ako o ďalšom prevádzkovaní s vysokými nákladmi? A tak je to s niektorými aj na železnici. Takýto osud čaká aj napríklad staničnú budovu v Púchove. Ale aby sme nepredbiehali, v redakcii sme si zobrali pod drobnohľad železničné stanice po celom Slovensku. Dnes začíname tzv. seriál o ich existencii, fungovaní, súčasnosti, ale aj budúcnosti. Ako prvé prišli na rad staničné budovy v Košiciach a v Trnave, ktoré čaká svetlá budúcnosť. Ale ukážeme vám aj staničky vo Vaďovciach a v Paprade, kde vo vlastnej réžii a vlastnými rukami šikovní železničníari opravili fasády dvoch staníc.

## KOŠICE

## V priestoroch stanice bude rozsiahle obchodné centrum

Romantický, pseudogotický sloh s vežičkami, štíty, rímsy a obruby okien by ste na dnešnej košickej stanici hľadali márne. To bolo totiž v roku 1896 na prvej historickej budove, postavenej v prvom období slovenskej železničnej histórie. Tieto objekty sa v neskorších obdobiach menili a prispôbovali novým podmienkam. A to sa stalo aj v metropole východu. Historická budova sa zbúrala pred takmer polstoročím a nová sa prispôbila podmienkam vtedajšej doby. Ale nostalgia musí ustúpiť a podme na súčasnosť. O rekonštrukcii železničnej stanice v Košiciach sa hovorilo roky a koncom minulého roka začali búracie práce vo vestibule budovy. Košice sa ako prvé dostali do projektu revitalizácie železničných staníc. Železnice SR podpísali zmluvu na 2,8 milióna eur, s tým, že celá investícia bude z externého zdroja. Peniaze teda poskytne súkromný investor, ktorý má priestory prenajaté na 30 rokov, avšak vložené investície sa stanú majetkom štátu.

Developer, spoločnosť Achilles Slovakia, železničnú stanicu rekonštruuje za plnej prevádzky. Všetko funguje tak, že funkčnosť stanice a železničná doprava nie je narušená. Doterajšie búracie práce vystriedali už stavebné úpravy. Budova sa zmení od podlahy až po strechu. Na novej streche bude vybudovaná letná kaviareň, budú tam eskalátory, ale aj nová kotolňa, vzduchotechnika a nové budú aj všetky rozvody.

V týchto dňoch prechádzajú prestavbou toalety na prvom nadzemnom podlaží, ktoré budú konečne vyhovovať aj hendikepovaným ľuďom. Stavebníci najmä stierajú, dávajú obklady, budujú priečky a obkladajú steny. Rieši sa aj vzduchotechnika a montujú sa rozvody. Rekonštrukcia prebieha za plnej prevádzky, predaj cestovných lístkov a celé zákaznícke centrum je na pôvodnom mieste. Pre bezpečné prechádzanie okolo stavby sú vytvorené koridory na bezpečný prechod. Čakáreň je v reštauračnej časti, takže cestujúci o nič neprišli. Všetky práce sú na stanici koordinované tak, aby bola prevádzka stanice zabezpečená a priestor pre verejnosť bezpečný.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: (balky)



Dnešná podoba košickej stanice...

...a takto by mala vyzerať už na budúci rok.



Búracie práce nahradili stavebné úpravy, ktoré sa realizujú za prevádzky. Koridory pre cestujúcich sú vytvorené pre bezpečný prejazd na peróny.



Vizualizácia interiéru, kde je naplánovaná veľká obchodná sieť bude presklená a s eskalátormi.

# TRNAVA

## Moderná budova bude s eskalátormi aj obchodnou zónou

Po 23 rokoch fungovania mení železničná stanica v Trnave svoj vzhľad. Po vynovení administratívno-prevádzkovej budovy sa premeny dočkajú aj cestujúci. Moderný vestibul im poskytne viac možností na sedenie, pribudnú eskalátory, výťahy aj obchodné prevádzky, priestory budú skrášlovať kvety.

Rekonštrukcii výpravnej a cestujúcim prístupnej časti stanice predchádzala obnova administratívno-prevádzkovej budovy, na ktorej sa zmenilo dispozičné riešenie jednotlivých poschodí a získala nové opláštenie, rozvody kúrenia či elektriny. Od apríla 2012 musia stavebné obmedzenia strpieť aj ľudia čakajúci na vlak vo vestibule stanice. „Začiatku búracích prác predchádzalo presťahovanie dispečingu výpravcov CRD do priestorov priamo nedotýkajúcich sa stavbou - do riadiacej veže a presťahovanie osobných pokladníc z poschodia na prízemie. Taktiež vedenie a THP zamestnanci stanice sa presťahovali koncom júna do niekdajšej staničnej budovy,“ hovorí Ing. Roman Remenár, prednosta ŽST a dodáva: „Prevádzku stanice v júli narušil dážď, cez rekonštruovanú a nedokončenú strechu stekala voda do technologických priestorov. Situáciu vynikajúco zvládli zamestnanci sekcie OZT so zhotoviteľom stavby.“ Cestujúcim je momentálne k dispozícii len dolná



Na hornom podlaží vestibulu budú dominovať pokladne pre cestujúcich, pribudnú tu aj lavičky a kvetinová výzdoba.



Po rekonštrukcii administratívno-prevádzkovej časti je teraz na rade výpravná časť stanice s vestibulom pre verejnosť.



Obe podlažia vestibulu budú spájať eskalátory aj výťah.



V dolnej časti vestibulu bude zriadená obchodná zóna.



Informácie o vlakoch sa cestujúci dozvedia z veľkoplášnych zobrazovacích tabúľ, ktoré ostanú na pôvodnom mieste, kde boli aj doteraz.

časť vestibulu a chýbajú im aj zvyčajné služby, ako predaj novin či občerstvenia. Aj to je daň za rekonštrukciu stanice, ktorá má podľa plánov trvať do júna 2013. Výsledkom ale bude budova s novým opláštením, iným dispozičným riešením a moderným interiérom v modro-béžovom prevedení. Takmer väčšinu stien bude pokrývať keramický obklad, odolný voči poškodeniu. V dolnej časti vestibulu vznikne obchodná pasáž, na horné podlažie sa ľudia budú môcť vyviezť eskalátorom alebo výťahom, kde im budú k dispozícii služby spojené s cestovaním. Pribudne viac lavičiek, no vďaka operadlám už na nich nebudú ležať asociáli. V stanici sa nestretia ani zahraniční turisti, pretože okrem štandardných piktogramov pribudnú aj orientačné nápisy v angličtine. Na bezpečnosť a poriadok bude dozerať kamerový systém. Stavebné práce realizuje spoločnosť TEXO PARTNER a.s. a celá rekonštrukcia výpravnej budovy bude stáť takmer 4,9 milióna eur.

(balky), vizualizácie: TEXO PARTNER a.s.





&gt;&gt;&gt; Lesk a bieda slovenských železničných staníc

VAĎOVCE

PAPRAD

## V hlavnej úlohe Vaďovce, Paprad a Okoličná

OKOLIČNÁ

Na predchádzajúcej dvojstrane sme predstavili takpovediac veľkolepé vizualizácie dvoch veľkých železničných staníc. Ale, že sa veľmi veľa vecí, a teda najmä práce dá urobiť aj vo vlastnej réžii a nemusia to byť ani obrovské cifry pri vyčíslovaní nákladov, o tom svedčí množstvo stavieb, staničiek, zastávok, ktoré nielen železničiar, ale aj dobrovoľníci, umelci opravujú, skrášľujú.

## VAĎOVCE

Na trati Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce – Veľká nad Veličkou je železničná stanica Vaďovce. Pohľad na budovu nebol lákavý, kým sa pod novú fasádu na staničnej budove nepodpísali pracovité ruky dvoch našich kolegov z SMSÚ ŽTS ÚB Tnava. Jozef BUBLAVÝ a Jaroslav ZÁMOČNÍK, sú tí, ktorým ďakujeme. Pod vedením majstra Ľubomíra Kubicu sa chystajú aj na ďalšie práce.



Vaďovce pred rekonštrukciou.



Jozef BUBLAVÝ a Jaroslav ZÁMOČNÍK pred vynovenými Vaďovcami.

## OKOLIČNÁ na Ostrove

Na trati Komárno – Dunajská Streda túto, už chátrajúcu malú železničnú zastávku, obnovili dobrovoľníci.



Zastávka pred obnovou...



Dnes sa staničná budova môže pýšiť novou fasádou a upraveným okolím.

## PAPRAD

Jozef Bublavý a Jaroslav Zámočník nezanechali svoje podpisy len na vynovenej stanici Vaďovce. Pekný výsledok ich usilovnej práce možno badať aj na opravenej fasáde staničky Paprad. Na rovnakej trati ako sú Vaďovce tak už vlastnými silami vylepšili vzhľad dvoch staničných budov.

Dana SCHWARTZOVÁ



...a po nej.



Paprad pre obnovu...



...a po nej.





# Po olympiáde opäť doma

Vraciam sa z olympijského Londýna plná dojmov a zážitkov s boľavým srdiečkom, že som opäť opustila dospelé deti, študujúce a pracujúce v ďalekej krajine. Ale chcela som o inom písať... O vzťahu k ľuďom, o ochote pomôcť a poradiť. Každý z nás postrehol, že v uplynulých dňoch prebiehala v britskej metropole letná olympiáda. Športový sviatok, ktorý priláka do už aj tak husto osídleného mesta mnoho turistov z celého sveta. Niekde som sa dozvedela, že londýnska aglomerácia má okolo 13 mil. obyvateľov. Ak k tomu pripočítame turistov, určite budeme mať vysoké číslo. Tri týždne som túto dopravnú sieť využívala krížom-krážom, aj v poobedňajších návaloch, aj po skončení športových podujatí, aj o polnoci. Povieť vám, ani raz som nemala pocit, že by to niekde zaškrípalo, že by som niekoho obťažovala otázkou - ak som potrebovala poradiť pri cestovaní alebo hľadani. Ochota či už „volunters“ dobrovoľníkov, ktorých bolo 70 tisíc alebo policajtov či obyčajných ľudí. Snaha pomôcť, poradiť, aby som bola spokojná, bola cítiť z každého rozhovoru. Práca dobrovoľníkov nebola nijako jednoduchá. Mnohí bez toho, aby zhladli čo i len jedno športové podujatie neúnavne dlhé hodiny usmerňovali tisíce ľudí. Nie nadarmo im pri záverečnom ceremoniáli patrilo osobitné poďakovanie.

A sme pri tom - vrátim sa domov a som v krutej realite. S nechotou a ľahostajnosťou sa stretávame na každom kroku, priam o ňu zakopávame. Vraciame sa z Brna a lietadlo meškalo. Čo už, že nestíhame pripojiť do Bratislavy, nevieme pojdeme nasledujúcim. Že v Břeclavi musíme počkať na vykrižovanie vlakovej čaty, to vieme pochopiť, však ideme v EC vlaku s malým zdržaním. Hádám na nás, obyčajných ľudí obyčajný rýchlik počká. Veď nie sme sami - ako nás informuje sprievodkyňa. A „ejhle“ vlak nepočkal. No čo už, pôjdeme IC vlakom, však nás, železničiarov, ten príplatok nezruinuje. Nervóznejšia pokladnička nám vydá „príplatok“. Chystali sa zmeny v cenníku, po troch týždňoch si presne nepamätám, chcem si to skontrolovať, neviem však cenník na stanici nájsť, idem sa spýtať na informácie. Dostávam ďalšiu ranu, nie poslednú. Cenníky nikde pre verejnosť nie sú. Na jej stole vidím dobre známu, farebnú tabuľku. Keď na ňu upozorním, nestačim sa čudovať odpovedi, „to je moja súkromná“. Bože, čo sme to za ľudí?! Otravujú nás iní, tak aj my budeme otravovať ďalších? Aj toto som ospravedlňujúco pregligla. Fajn, v IC vlaku je wifi, pre majiteľov smartfónov dôležitá vec, skráti to našu dlhú cestu na koniec sveta. Za Popradom „zacukalo mašinou“, azda sa pohne, všetci dúfame. Čo tam po malom meškaní, hlavne že pôjdeme. Hádám to bolo dobré srdce dosluhujúceho rušňa, čo nás doviezlo do Košíc. Bežím ku taxíka, pýtam sa na cenu. Jasne, cena nemôže byť iná, veď platí dane, par-

kovné a čo ja viem čo ešte. Už nevládzem počúvať, kto je aký zlodej a vypalník. Vystupujúc z taxíku už nevládzem pýtať doklad, ktorý tak vehementne sľuboval. Je polnoc a sme konečne doma. Doma na Slovensku.

Ing. Alena Doležalová



## Naša anketa

### Sledovali ste OH 2012 v Londýne? Komu ste fandili?



**Lubomír MIKLÁŠ, výpravca ŽST Banská Bystrica:**

Sledoval som prostredníctvom televíznej obrazovky takmer všetko cez atletiku, tenis až po kanoistiku. Práve v kanoistike sme mohli získať najviac medailí, ale žiaľ sa to nepodarilo. Možno nebola tá správna voda na to, aby sme tento cieľ dosiahli ☹.



**Ing. Peter RAJČÁK, prednosta ŽST Kúty**

V Londýne som (bohužiaľ) nebol, ale priebeh športového sviatku som sledoval čiastočne počas dovolenky v Bulharsku a po návrate na Slovensko i doma. Držal som palce našim vodákam, i keď im to nevyšlo na sto percent. Moje obľúbené kolektívne športy, najmä futbal a volejbal som sledoval až po finálové duely. No a najviac potešila určite Danka Barteková, nielen výsledkom, ale i nomináciou do MOV.



**Jozef DIKY, systémový špecialista – marketing, ÚIVP, SIP Strečno**

V Londýne na OH 2012 som nebol, ale olympiádu som sledoval v správach a na internete. Držal som palce všetkým športovcom, aby sa im dарило podávať čo najlepšie výkony. Mne najbližší šport je cyklistika. Sám sa tomu venujem, a tak som držal palce Petrovi Saganovi. Nevyšlo mu to podľa očakávaní, ale to nevadí! Je mladý a kariéru má pred sebou. A samozrejme, držal som palce aj sympatickej Martinčanke Lucii Klocovej, ktorá ma v silnej konkurencii svojim 8. miestom veľmi potešila.



**Juraj STANÍK, výpravca ŽST Banská Bystrica:**

Olympiádu som sledoval, ale keďže každú voľnú chvíľu a dobré počasie využívam na cyklistiku, ktorej sa rekreačne venujem, nevidel som toho až toľko. Ale veľmi rád som si pozrel atletiku a držal som palce všetkým našim športovcom vo všetkých disciplínach.



**Ing. Krzysztof AWSIUKIEWICZ, námestník riaditeľa OR Košice pre infraštruktúru**

Olympijské hry v Londýne som sledoval v pohodlí obývačky len vo večerných hodinách. Najviac pozornosti som venoval atletike, keďže priame prenosy boli práve večer. Mój obdiv si získal vrh guľou a Tomasz Majewsky víťaz súťaže, ktorý obhájil titul z OH 2008. Obor, ktorý nekričí pri súťažení, nenapína svaly, číta ročne 100 kníh a dokáže poraziť najlepších. Veľmi som držal palce aj poľským volejbalistom, tí žiaľ sklamalí. Oď tohtoročnej olympiády je mojim obľúbeným športovcom práve Tomasz Majewsky. Pre jeho skromnosť a schopnosť podať najlepší výkon práve vtedy, keď je to potrebné. Ja zo športov najradšej plávam a bicyklujem, ale v televízii najradšej pozerám futbal a atletiku.



**Bc. Pavol Pokrývka, prednosta Sekcie ŽTS OR Trnava**

Som športovo založený a ak som mal čas, tak som prenosy z olympiády sledoval. Najviac ma zaujímali úpolové športy ako napríklad zápasenie či džudo, keďže syn učí na športovom gymnáziu karate aj džudo a je trénerom juniorskej reprezentácie. Nevynechal som ani šprintérske súboje na krátkych tratiach, fascinovali ma aj americkí basketbalisti. Páčili sa mi oba ceremoniály, Angličania v nich naplno ukázali svoju bohatú históriu. Palce som držal našim vodákam, dokázali vela, no zdá sa mi, že už sú pomaly za zenitom. Budúcnosť nášho športu vidím skepticky.



**Ján Leľák, hlavný inšpektor BŽD SBI Košice**

Mal som príležitosť naladiť si 24 olympijských programov v HD rozlíšení, takže ako správny športovec som denne sledoval všetky športy, ktoré boli v daný deň na programe. Z tých tradičných ma zaujala strelba z luku alebo šerm, veľmi som sa zaujímal o tenis, plávanie, atletika šla doma v televízii takmer stále. V tenise som držal palce obľúbencovi Federerovi, no aj víťazovi Murraymu som prial domáce olympijské zlato. Zvedavý som bol na výkon Bolta na atletickej dráhe a Phelps v bazéne. Sklamali ma niektorí z našich, mali na viac, než ako nakoniec skončili.



## Železničná stanica Kropachy už nebude znečisťovať ovzdušie

I keď je ešte leto, na teplo, ktoré im vyprodukuje nová kotolňa sa už tešia. Reč je o zamestnancoch ŽST Kropachy. Koncom júla tu kompetentní skolaudovali novú elektrokotolňu.



V novej elektrokotolni zľava: Bc. Jakubišín Peter, IŽD OR KE SŽTS, Milan Rabada, stavebný dozor a Jozef Jenčo, hlavný majster SMSÚ EE SZ Košice.

Zrušením pôvodnej kotolne na tuhé palivo odpadnú finančné náklady pre ŽSR za koks, čistenie a kontrolu komínov, revíziu a údržbu, ale aj poplatky za odvoz škvary. Najviac potešujúci je ale fakt, že sa skončia poplatky za znečistenie ovzdušia. Prednostovi železničnej stanice Margecany a prevádzkovateli kotolne SŽTS OR Košice odpadne najväčší problém a to zabezpečenie obsluhy kotolne na tuhé palivo, keďže v nočnej zmene je jediným zamestnancom na NŽST výpravca, a ten sa musí venovať dopravnej ceste. Modernizácia kotolne bola zrealizovaná na základe odsúhlaseného plánu komplexných rekonštrukcií hospodárskym spôsobom, ktorú realizovali zamestnanci SMSÚ ŽTS, údržba budov Poprad a SMSÚ EE, silnoprákové zariadenie Košice. Po problémoch



Nové elektrokotolňa už nebude znečisťovať ovzdušie.

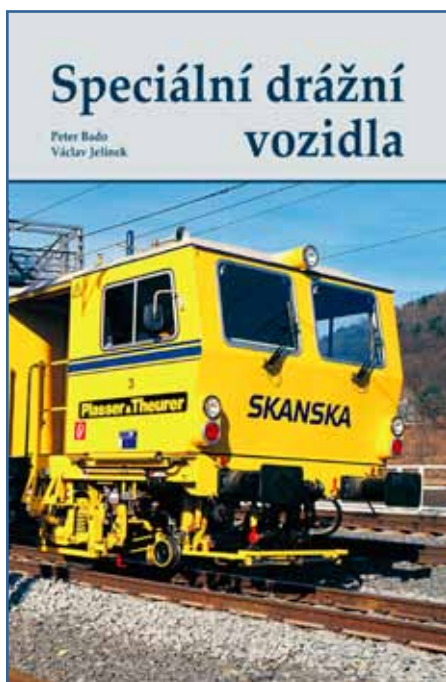
s vybavovaním potrebnej legislatívy (hlavne požiarnej ochrany) v zmysle platných zákonov, ale najmä po problémoch so zabezpečením potrebného materiálu sa stavba začala koncom novembra minulého roka. Celkové finančné náklady na uvedenú stavbu sú predbežne vyčíslené na 32 tisíc €. Za kvalitne vykonané práce sa nemusia hanbiť zamestnanci SMSÚ ŽTS ÚB Poprad a SMSÚ EE SZ Košice pracovisko Margecany, lebo tohto roku je to už druhá zmodernizovaná kotolňa hospodárskym spôsobom. Priebeh rekonštrukcie organizovali zamestnanci za SŽTS OR Košice Bc. Peter Jakubišín a SEE OR Košice Bc. František Lengyel. Stavebný dozor vykonával Milan Rabada.

## Deň železničiarov oslávime spoločne

Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., aj tento rok oslavia celoslovenský Deň železničiarov spoločne. V trnavskom hoteli Holiday Inn rovnako ako po iné roky prebehne ocenenie železničiarov všetkých troch spoločností. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR ocení zamestnancov za príkladnú prácu, rozvoj a plnenie úloh rezortu železničnej dopravy.

Pre ocenených a účastníkov osláv bude radený posilový vozeň iba vo vlaku IC 502 na trati Košice – Bratislava s mimoriadnym zastavením v ŽST Trnava (odchod zo ŽST Košice je o 5:32 hod., príchod do ŽST Trnava o 9:56 hod.). Deň železničiarov 2012 si ostatní zamestnanci pripomenú vhodným spôsobom podľa rozhodnutia vedenia jednotlivých spoločností za účasti odborových organizácií pôsobiacich na príslušnom pracovisku.

## Traťové stroje zhrnuté na stránkach knihy



V ponuke kníh so železničnou tematikou pribudla ďalšia nemenej zaujímavá publikácia s názvom „Speciální drážní vozidla“. Autori Ing. Peter Bado a Ing. Václav Jelínek v nej čitateľom ponúkajú ucelený prehľad všetkých traťových strojov a ostatných koľajových vozidiel, používaných pri stavbe, diagnostike, meraniach a ďalších činnostiach na železničnej infraštruktúre v Českej republike a na Slovensku.

„V súvislosti so svojim zamestnaním som dospel k záveru, že neexistuje žiaden súhrnný prehľad takýchto strojov. To bol zároveň impulz pre vznik tejto encyklopédie“, vracia sa Peter Bado k prvotným úvahám o napísaní tohto „atlasu“. Na 368 plnofarebných stránkach sú zobrazené informácie, fotografie a schémy vyše 400 typov vozidiel, od najstarších drezín až po najmodernejšie stroje. Autori sa venujú aj menej známym strojom, z ktorých boli vyrobené iba funkčné vzory, prípadne prototypy – napr. hrabačka štrku HŠ 76, bezkoľajová čistička BČ 150, sanačný stroj SČ 100 S, snehová fréza KSF 90, ale i viaceré typy podbijačiek. Nechýbajú ani vozíky MUV 69, ktorých bolo vyrobe-

ných viac ako 1 300, alebo stroje SZP 750 a SUM 1000 CS či GEPK 130, ktoré patria k najväčším vozidlám používaným na našich tratiach. Kniha je výsledkom niekoľkoročného zbierania informácií, ktoré poskytli ľudia od Sokolova až po Čiernu nad Tisou, prispeli aj odborníci z radov výrobcov alebo prevádzkovateľov tejto techniky. Autori čerpali podklady aj z prostredia ŽSR, od pracovníkov z prevádzok, ako aj z archívnych zbierok MDC Bratislava, ktoré považujú za jeden z kľúčových zdrojov informácií. Publikácia popisujúca menej známu časť parku železničných koľajových vozidiel určite zaujme svojím obsahom a doplní knižnicu nejedného železničného nadšenca.

(balky)



Stavadlo 2 bez strechy razom zatopil dážď.

Odrhnutý plech sa vzniesol do vzduchu a nezastavil ho ani stĺp elektrického vedenia, ktorý ho iba rozdelil na dve časti. Obe vzápätí preleteli ponad cestu a smerovali k neďalekému rodinnému domu. Kým prvý zachytil plot, druhá časť strechy ponad neho preletela a zastavila ju až stena domu. Pri tom rozbila sklá okien, poškodila plastové rámy aj fasádu. Dielo skazy na stavadle dokonal dážď, voda tiekla z plafóna a úplne zamočila steny v interiéri budovy. Stavadlo už síce má novú strechu, ktorú dodávateľsky

## Signalisti prišli o strechu nad hlavou

Signalisti v Liptovskej Teplej prišli v priebehu pár sekúnd doslova o strechu nad hlavou. Večer 19. júla sa obcou prehnela veterná smršť s dažďom, ktorá počas svojho vyčíňania strhla aj strechu na Stavadle 2.



Strecha zo stavadla doplachtila až k stene rodinného domu, na ktorom poškodila fasádu aj okná.



Na ekologickom WC sa nevybúrili žiadni vandali, ale veterná smršť, ktorá ho od stavadla sŕkla do neďalekého potoka.

zabezpečilo SMSÚ ŽTS ÚB Žilina, ale steny ešte musia preschnúť. Až potom, po oprave narušenej vakovky na strope sa musí celý interiér vymalovať.

V ten istý deň sa silná búrka pohrávala aj so strešnou krytinou prvého nástupišťa v železničnej stanici Ilava, nenapáchala však až také rozsiahle škody ako v Liptovskej Teplej. Poškodila len dva vlnité plechy na ploche 6 m<sup>2</sup>, ktoré vymenili a upevnili zamestnanci SMSÚ ŽTS ÚB Trenčín.

(balky)

## Veľkoplošné obrazovky už v réžii Železničných telekomunikácií

Na 23 železničných staniciach sú umiestnené veľkoplošné LCD, resp. plazmové obrazovky, ktoré prostredníctvom spotov zlepšujú informovanosť a vyplňujú čakacie časy cestujúcej verejnosti. Okrem zaujímavosti z prostredia železníc ponúka sieť „obrazoviek“ aj dôležité informácie o pripravovaných akciách, plánovaných rekonštrukciách alebo mimoriadnych situáciách či výlukách v železničnej doprave.

Prevádzku obrazoviek od spustenia projektu v roku 2007 zabezpečovali Železničné telekomunikácie po dátovej sieti ŽSR. Samotné vysielanie zabezpečovala externá firma, ktorá dodané informačné a reklamné spoty spracovávala a dodávala na konkrétne miesto vysielania, na konkrétnu železničnú stanicu. Túto činnosť od 1. júna ale už tiež prevzali Železničné telekomunikácie, ktoré na riade-

nie vysielania vyvinuli vlastnú aplikáciu. Tá umožňuje rozčleniť obrazovku na viacero funkčných častí, kde najväčšia časť slúži na prehrávanie videospotov. Dolný bežiaci text zobrazuje najaktuálnejšie správy o dianí v tej ktorej železničnej stanici alebo jej okolí. Vysielanie je nezávislé čo znamená, že v každej stanici môže byť v tom istom čase vysielaný iný obsah. Garantom vysielania je Odbor ko-



munikácie GR ŽSR. Na propagáciu služieb jednotlivým organizačným jednotkám ŽSR, či iným podnikateľským subjektom ponúkajú obrazovky zaujímavý reklamný priestor, keďže denne prejde stanicami, v ktorých sú umiestnené, desiaty tisíce ľudí.

(ŽT)



Na košickej stanici...

O tom, ako sa pracuje pred mikrofónom, ako sa správne vyslovuje, čo všetko musí moderátor alebo hlásateľ ovládať, o tom sa dozve-

## Deti z letného tábora na železnici

Mladí novinári, redaktori, moderátori a možno aj železničiar. Tým všetkým sa môžu stať deti z letného tábora, ktorý organizovala Regionálna rada Slovenského syndikátu novinárov v Košiciach so zameraním na moderátorstvo a prácu s hlasom.

deli v rozhlasových a televíznych štúdiách, ale že aj na železnici máme hlásateľky, o tom sa presvedčili na návšteve košickej železničnej stanice. Hlas, ktorý počuli vo vestibule bol už síce nahratý, ale počuli aj vlastné operatívne hlásenia, ktoré sa zvyčajne týkajú mimoriadnosti. A aby o komunikácii na železnici vedeli toho viac, ukázali sme im aj re-

dáciu Ž semafor, kde tvoríme náš časopis. No a o tom, že mikrofón, aj keď iba ten telefónny používajú aj dispečeri, ktorí riadia vlakovú dopravu, ich presvedčili a ukázali naši kolegovia z košického ORD.

(sch)



...a medzi dispečermi.



# ÚIVP radí

Komentár k článkom 912 až 920 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

## Križovanie vlakov

V článkoch 912 až 920 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky sú uvedené konkrétne postupy pri zabezpečovaní jázdy vlakov v dopravni s koľajovým rozvetvením v prípade križovania alebo predchodenia vlaku stojaceho, či už pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich, alebo vlaku stojaceho z dopravných dôvodov.

V tejto súvislosti možno konštatovať, že platí všeobecná zásada realizácie prechodiaco vlaku po koľaji vzdialenejšej, to znamená, že vlak stojaci pre výstup a nástup cestujúcich má stáť na koľaji bližšej k výpravnej budove. Lenže prevádzka je nielen o pravidelných situáciách, ale niekedy aj o určitých mimo-riadnostiach, z ktorých si niektoré popíšeme v nasledujúcich častiach tohto príspevku.

V nemenovanej železničnej stanici sa výpravcovi vyskytla mimoriadna situácia, a to v tom, že z dôvodu poruchy vedúceho hnacieho vozidla na vlaku, ktorý zastavil na mieste pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich, bol nútený zrealizovať jazdu protismerného vlaku, ktorý už bol na ceste zo susednej stanice po bezprostredne susediacej koľaji, nachádzajúcej sa bližšie k výpravnej budove (obr. 1).

### Ako má v tomto prípade postupovať výpravca?

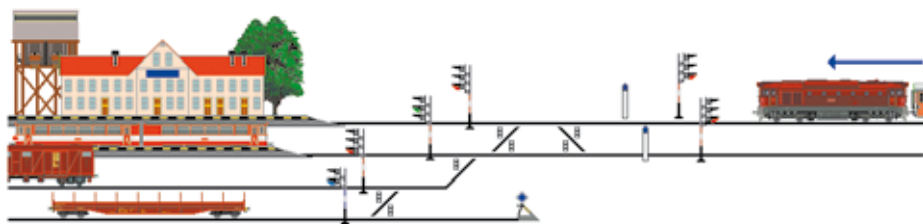
1. Protismerný vlak zastaviť (pozor na dodržanie podmienok predzvestenia) pred čelom vlaku s porúchaným rušňom,
2. rušňovodiča protismerného vlaku vyznamenať rozkazom „V“ o maximálnej rýchlosti 10 km.h<sup>-1</sup> v úrovni stojaceho vlaku (obr. 2),
3. vlakový personál stojaceho vlaku vyznamenať o skutočnosti jazdy vlaku po koľaji bližšej k výpravnej budove,
4. sprevádzajúci personál na túto skutočnosť upozorní cestujúcich vo vlaku,
5. cestujúci nachádzajúci sa vo verejne prístupných priestoroch stanice upozorniť vhodným spôsobom (napr. rozhlasom),
6. predpísaným spôsobom dovoliť odchod protismerného vlaku po koľaji bližšej k výpravnej budove.

Podobným spôsobom je potrebné postupovať aj v tom prípade, keď pri križovaní dvoch vlakov výpravca predpokladá, že prvý zo stanice odíde vlak stojaci na koľaji vzdialenejšej k výpravnej budove, ale pre poruchu vedú-

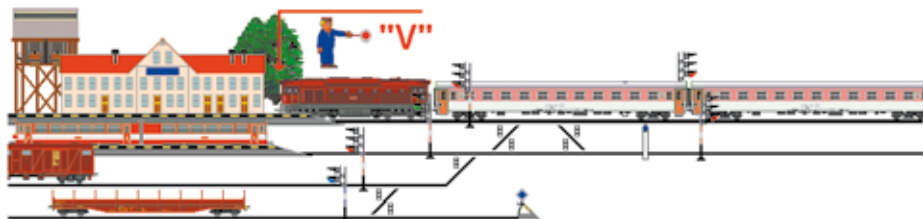
ceho HV tohto vlaku je potrebné zrealizovať ako prvú jazdu vlaku stojaceho na koľaji bližšej k výpravnej budove (obr. 3).

Bc. Emil CHLEBNIČAN

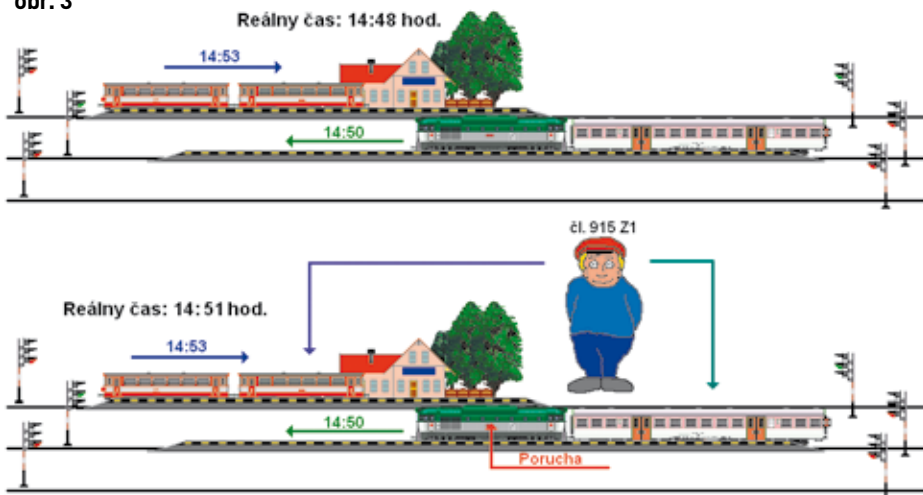
obr. 1



obr. 2



obr. 3



## Príďte podporiť futbalistov na Challenge Mastronardi

Futbaloví fanúšikovia z radov železničiarov, príďte povzbudiť svojich kolegov na medzinárodný turnaj Challenge Mastronardi - Slovakia 2012.

Tento turnaj je pomenovaný po belgickom rušňovodičovi, ktorý zahynul pri výkone svojho povolania a pravidelne sa ho zúčastňujú pracovníci železničných správ a spoločností z Anglicka, Belgicka, Francúzska, Švajčiarska, Talianska, Maďarska, Česka, Rakúska a Slovenska. Organizovaním jeho jubilejného 15. ročníka boli poverené Železnice Slovenskej republiky a Futbalový klub Slovenských železničiarov pri OR Trnava. Hostiteľom turnaja budú ŽSR - SIP Strečno, obec Strečno a MŠK Žilina. Zápas sa odohráva 8. septembra na futbalovom štadióne v Strážove. Tak príďte riadne povzbudiť futbalistov hrajúcich za ŽSR, aby víťazstvo v prestížnom turnaji ostalo doma.



SLOVAKIA 2012

## Železničari v Maďarsku zvíťazili na zelenej tráve

Ako sa už stalo milým zvykom, aj toho roku sa železničari zo ŽST Galanta zúčastnili na oslavách maďarských kolegov, ktorí v krásnom prostredí Vasút Történelmi Park Budapešť (Park histórie železníc) zorganizovali už 62. ročník Dňa železničiarov MÁV.

Zábava v parku spojená so športom bola ozajstným zážitkom. Všetci sa mohli previesť malými vláčikmi, pozrieť si historické rušne, vozne, dreziny, povozit' sa na točni. Deti si vybili energiu na trampolínoch, nafukovacích hradoch, hojdačkách, vyskúšali si zručnosť na lezeckej stene, nechýbalo maľovanie na tvár a iné atrakcie. Pre účastníkov bolo taktiež nachystané občerstvenie v podobe chutného bravčového perkeltu a chladených nápojov rôznych druhov.

V rámci osláv sa taktiež uskutočnil minifutbalový turnaj za účasti trinástich mužstiev, pričom mužstvo z Galanty bolo jediným zahraničným účastníkom. Mužstvá boli rozdelené do skupín a naši hráči z tej svojej suverénne postúpili do ďalších bojov. Vzhľadom na tropické teploty, ktoré v areáli vládli, to stálo množstvo energie. Nakoniec vo finále rozhodli o víťazovi až strely zo značky pokutového kopu, v ktorých mali hráči ŽST Galanta lepšiu streleckú mušku a zaslúžene vyhrali celý turnaj.

Karol FARKAS



Galanťania si v Maďarsku vybojovali zlato. GRATULUJEME!

## V Hronseku sme spoznali železničiarkeho Sagana



Zľava: Dušan Holbík, Ľubomír Kollár, Viliam Hennel, Miroslav Debnár, Martin Sirágy, Cyril Gandžala, Ján Malý a Štefan Malák. GRATULUJEME!

V Hronseku pri Banskej Bystrici už po piatykrát šliapali do pedálov železničari na cestných bicykloch. Osem mužov na galuskách súperilo medzi sebou na 69-kilometrovej trati. Titul najrýchlejšieho železničiarkeho Sagana si podľa predpokladov vyšpurtoval Miroslav Debnár z OZT Zvolen. Rozhodujúci okamih nastal 10 km pred cieľom, v stúpaní za Dolnou Mičinou, kde sa minipelotón cyklistov definitívne potrhla a najmladší účastník podujatia si sólovou jazdou a časom 1:51:01 zabezpečil víťazstvo a prestížny titul. Na druhom mieste došiel do cieľa s polminútovou stratou na víťaza Viliama Hennela z MDS Košice, ktorý len o 1 sekundu predstihol tretieho Cyrila Gandžalu zo ŽST Heľpa. Slová uznania smerujú aj k Ing. Martinovi Sirágymu zo SZDS Zvolen, ktorý podujatie zorganizoval a zabezpečil ceny aj občerstvenie. Snáď o rok v Seredi sa aj vďaka pretrvávajúcej zelenej Saganománii budú organizátori tešiť z väčšej účasti pretekárov z radov železničiarov.

Dušan HOLBÍK

## Železničné telekomunikácie znova zavítali do Vyhní

Zamestnanci Železničných telekomunikácií (ŽT) aj tento rok v predstihu oslávili Deň železničiarov v krásnom letnom počasí. Už druhýkrát sa zišli v rekreačnom stredisku vo Vyhních, ktoré im počas dvoch dní – 18. a 19. júna poskytlo príjemný relax v podobe bazénov a sáun, ale aj priestor na rôzne športové aktivity.

„ŽT-čkári“ si zmerali sily nielen v kolektívnych športoch – vo volejbale či nohejbale, ale aj v individuálnych súbojoch, akými bol stolný tenis, alebo nová disciplína nazvaná gladiátor. Nesúťažne sa mohli vyžiť v netradičnom záporení bungee running, v ktorej sa súťažiaci pomocou vlastnej sily snažili prekonať odpor gumeného bungee lana a dosiahnuť na čo najvyšší počet mét. V ďalšej nezvyčajnej kolektívnej hre - stolnom futbale live, boli hráči pripútani k tyčiam, pohybovali sa len doprava a doľava a snažili sa dostať loptu do súperovej bránky. Ale ani to nebolo všetko. Pre nadšencov turistiky organizátori pripravili výlet na Kamenné more, ktoré patrí k najväčším kamenným moriam vo vulkanickej časti Karpát a od roku 1923 je vyhlásené za prírodnú rezerváciu. Po všetkých športovo-relaxačných aktivitách nasledovalo večerné vyhlásenie výsledkov a odovzdávanie cien. Atmosféru celého dňa si zamestnanci užili v príjemnej spoločnosti svojich kolegov a niektorí sa pretancovali a prespievali až do skorých ranných hodín.

(ŽT)



Tvrde súboje boli v mnohých disciplínach.





# Nákladné vozne začínali vozit' vojakov aj ich kone. Špeciálne vozne sa vyrábali aj na mäso a pivo

K železničnej histórii neodmysliteľne patrí nákladná preprava. Práve potreba premiestňovania tovarov bola hlavným motívom pri plánovaní a realizácii výstavby mnohých železničných tratí. Preprava tovaru tak určovala smer trate, a práve tu niekde sa začína písať história prvých nákladných vozňov.

## PRVÉ VOZNE KONSKEJ ŽELEZNICE

Medzi prvé nákladné vozne používané na území dnešného Slovenska patrili vozne prvej konskej železnice Bratislava – Trnava. Ich konštrukcia vychádzala z krytého voza používaného v začiatkoch nákladnej prepravy. Kryté vozne vo všeobecnosti slúžili na prepravu tovaru, ktorý mal byť chránený pred vplyvmi počasia, úletom iskier z komínov parných rušňov a hlavne proti stratám a rozkrádaniu. Jedným z dôvodov používania tohto typu vozňa bola aj preprava vojakov a ich koní tak, aby boli čo najlepšie chránení. Konštrukcia krytých vozňov bola založená na robustnom drevenom ráme a skrini.

Dôvodom k vytvoreniu tejto konštrukcie bola snaha čo najviac eliminovať nežiaduce vplyvy počas prepravy. Dovtedy sa tovar totiž prevážal na povozoch, vždy pod dohľadom samotného povozníka. Pri preprave po železnici už priama kontrola vozňov počas prepravy neprichádzala do úvahy. Drevený rám spočíval v listových perách, opierajúcich sa o masívne ložiskové domky dvoch dvojkoľ, ktoré boli vedené kovanými rázsochami. Mazanie kľzných ložísk zabezpečovalo olejové mazanie, pričom olej na kľzné plochy privádzal knôt. Na prvých nákladných vozňoch boli používané masívne liatinové kolesá, neskôr i kolesá s kovovými hviezdicami. Rázvor vozňov bol malý, mal iba niečo cez 2 metre. Brzdzenie vozňov zabezpečovala ručná vretenová brzda, používajúca drevené brzdové klátiky. Ťažné ústrojenstvo u prvých nákladných vozňov bolo riešené reťazami, na konci ktorých boli háky. Na vozni bola jedna hlavná a dve poistné reťaze, uchytené o drevený čelník. Narážacie ústrojenstvo tvorili drevené nárazníky, ktoré boli spevnené plechom alebo kožou. Vozne popisovanej konštrukcie mali nosnosť 65 viedenských centov (cca 3,7 t.) a až do 60. rokov 19. storočia neprekročili 10 ton.



Prvé nákladné vozne slúžiace na konskej železnici Bratislava – Trnava.

Druhou skupinou nákladných vozňov boli vozne otvorené. Využívali sa hlavne na prepravu sypkých substrátov (kameň, štrk, piesok, ruda, a pod.), ale aj na prevoz dreva. Ich konštrukcia bola založená na podobných prvkoch ako pri krytých vozňoch - masívne drevené prvky rámu a bočných stien, pojazd z masívnych kovových prvkov.

## DREVO NAHRÁDZALO SILNEJŠIE ŽELEZO AJ NA VOZŇOCH

Rozvoj železníc ako výkonného druhu dopravy v 70. rokoch 19. storočia znamenal mnohé zjednotenia a vylepšenia v konštrukcii vozňov - umiestnenie nárazníkov, výmena ťažných reťazí za skrutkovky a pod. Aj konštrukcia nárazníkov doznala zmien – pôvodné drevené nahradili železné odpružené vinutým perom. Nápor na prepravu tovaru nútil konštruktérov zavádzať nové prvky do konštrukcie vozňov. Drevené rámy pozdĺžnikov nahradili železnými valcovanými profilmi, čo zabezpečilo na jednej strane



Vozeň na prepravu uhlia U 6-75990 patrí tiež do zbierok MDC.

väčšiu nosnosť vozňa, na strane druhej aj zvýšenú tuhosť a odolnosť samotného vozňa pri nárazoch a otrasoch. V mazaní ložísk sa zaviedlo spodné mazanie vankúšikmi, čo kladne prispelo k zníženiu počtu vytavených ložísk v prevádzke.

Stupňujúci záujem o prepravu rôznorodého tovaru vyžadoval od železnice nové vozne určené aj na špeciálne zásielky. Do tejto kategórie na železničniciach vo vtedajšom Uhorsku v 80. rokoch 19. storočia patrili vozne cisternové, vozne na uhlie a koks, oplénové vozne na prepravu dlhého dreva, ale aj špeciálne hlbinné vozne na prevoz ťažkých nákladov. Kategóriu špeciálnych vozňov doplnil v roku 1890 typ zakrytého vozňa s tepelnou



Vozeň na prepravu piva pochádzajúci z roku 1876.

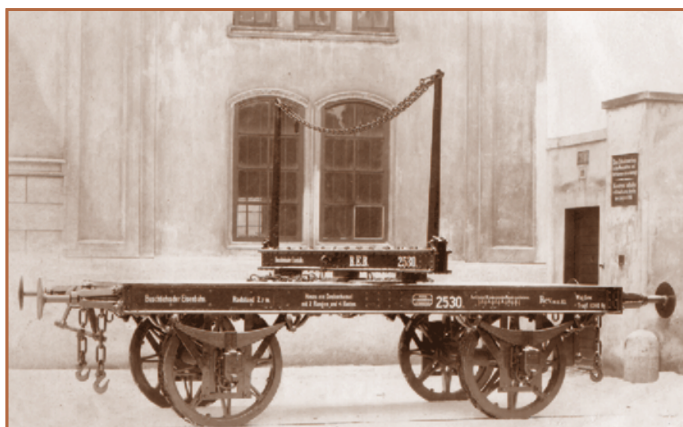
izoláciou pre prevoz ľahkoskaziteľného tovaru, najmä mäsa a piva.

Na začiatku 20. storočia sa k týmto vozňom zaradil špeciálny celokovový výsypný vozeň. V samotnej konštrukcii vozňov sa čoraz viac objavovalo železo ako nosný prvok, čím sa použitie dreva zúžilo už len ako výplň podlahy, bočnic a striech. Posledné desaťročie 19. storočia vnieslo do konštrukcie už aj železné výlisky, čím sa zmenšila váha vozňa a náročnosť pri výrobe danej súčiastky, na druhej strane sa znížil a zjednotil počet prvkov používaných na nákladných vozňoch, čo zmenšovalo náklady pri údržbe a oprave. Nosnosť vozňov tak dosiahla pri mnohých typoch až 20 ton. Brzdzenie sa aj v tejto dobe

vykonávalo len ručne, zväčša z brzdárskeho stanovišťa, umiestneného na vyvýšenom mieste na vozni.



Vozeň Gr 21 854 z roku 1884 nesie na sebe nápisy Maďarských kráľovských železníc.



Špeciálny oplenský vozeň na prepravu dlhého dreva z roku 1883.



Špeciálny hlbinný vozeň na prepravu ťažkého nákladu z roku 1911.

Nové vozne pre uhorské železnice dodávali predovšetkým domáce závody - od roku 1873 Prvá uhorská spoločnosť pre stavbu vozňov v Budapešti, od roku 1880 vagónka Ganz a Co. Budapešť. Taktiež to bol závod J. Weitzera v Arade, ale i strojárň Schlick v Budapešti. Avšak aj napriek všetkým snahám ani tieto závody nedokázali vyrobiť dostatok vozňov, preto si uhorské železnice objednávali vozne aj zo zahraničia. Nákladné vozne už vtedy vyrábali aj viaceré závody na českom území rakúskej časti Rakúsko-Uhorska (Ringhoffer Praha, Tatra Kopřivnice, Královopolská strojárna v Brne, Moravskoslezská vagónka v Studénke, Továrna na vozy Kolín, Továrna na stroje a vagóny Česká Lípa).

### NAJSTARŠÍ VOZEŇ JE V MDC Z ROKU 1869

Z popisovaného obdobia sa dodnes zachovalo v zbierkach Múzejno-dokumentačného centra ŽSR VVÚŽ (ďalej len MDC) viacero vozňov. Z dochovaných krytých vozňov je zreštaurovaný zatiaľ jediný vozeň Gr 21 854 z roku 1884, ktorý je vystavený v Železničnom múzeu Bratislava východ. Najstarší zachovaný vozeň v zbierkach MDC pochádza z roku 1869 a v konštrukcii jeho rámu sú použité ešte drevené pozdĺžniky. Momentálne je ukrytý v depozitári MDC a čaká na opravu do vystavovateľného stavu. Na opravu čaká

aj ďalší zaujímavý krytý vozeň - Ga 1.3002, vyrobený približne v roku 1910, ktorý pôvodne patril Košicko-bohumínskej dráhe. Otvorené vozne vyrobené pred rokom 1918 majú v zbierkach MDC dvoch zástupcov. Jeden bol vyrobený v roku 1884, určený bol na prepravu uhlia a dnes sa nachádza na pomníku v žilinskej opravovni vozňov. Druhý otvorený vozeň pochádza z roku 1906, vyrobila ho pravdepodobne vagónka v Arade a jeho pôvodným vlastníkom bola už spomínaná Košicko-bohumínska dráha. Dnes ho môžu vidieť vo vystavovateľnom stave návštevníci Železničného múzea Bratislava východ.



Jeden z prvých typov celokovového výspného vozňa pochádzajúceho z roku 1914.

### ŠPECIÁLNE VOZNE

Skupinu špeciálnych vozňov zastupuje v zbierkach MDC niekoľko cisternových a izotermických vozňov. Najstarší cisterno-

vý vozeň pochádza z posledného desaťročia 19. storočia. Bohužiaľ sa zachoval len ako plošinový vozeň bez nádrže. Zvyšné cisternové vozne sú v prevádzkyschopnom alebo vystavovateľnom stave. Prevádzkové cisternové vozne slúžia občianskym združeniam



O nitovaný nádržkový vozeň R 554 453 sa starajú dobrovoľníci z Prievidze.

dobrovoľníkov starajúcich sa o parné rušne ako zdroj vody, tak pre zbrojenie týchto rušňov, ako aj pre hasenie požiarov, ktoré občas parné rušne spôsobia. Z izotermických vozňov je v súčasnosti zreštaurovaný jediný vozeň - Lp 510 017 z roku 1894, ktorý nesie nápisy brnenského pivovaru Moravia, ktorému pôvodne patril. V súčasnosti je vystavený v Železničnom múzeu Bratislava východ, kde je súčasťou dobovej súpravy nákladného vlaku.

Mgr. Peter KALLO  
Foto: archív MDC



Vozeň spoločnosti STEG z roku 1883 slúžil na prepravu dobytky.



Mraziarský vozeň pivovaru MORAVIA.



## FOTOHÁDANKA



Foto: Ing. Slavka JARINOVÁ

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 júlovej fotohádanky je: ŽST Slanec**

**Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:**

**Alexander VIDA zo Stredy nad Bodrogom.**

LETNÁ  
SÚŤAŽ

Správna odpoveď na súťažnú otázku  
„V ktorom regióne sa nachádza  
Športovo-rekreačné zariadenie Drienok Mošovce“  
je odpoveď C – Turiec.

**Víťazom sa stal a pobyt získava: Michal ŽILKA, signalista Brezno**

BLAHOŽELAME!

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 vaše otázky budeme odpovedať prostredníctvom časopisu po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel. Napíšte nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

**Na anonymné otázky a nezelezničné témy  
nebudeme reagovať.**

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

Dedko s babkou si kúpili rádio - trojlampovku, stará klasika na 24 voltov. Prišli domov a strčili to, samozrejme, do zástrčky na 220 voltov, a ... ticho, len sa z rádia zadymilo. - Dedko, prečo mlčia? - pýta sa babka.  - Vyčkaj, - odvetí ...  (dokončeniev tajničke).	Pomoc: Arad, arap, enem, naja, Kean	severoam. Indián	dlhšie časové obdobie	astát (zn.)	poľah	Pomoc: aktor Ant, neska, karnar	zobral	riečny kôrovec	toho času (skr.)	len (česky)	pastvina
	černoch (rusky zastar.)					točil					
	2										
	podmienk. spojka aktínium (zn.)			zvyšok potop.lode butik, obchodík					koncovka zdrobnelín utesňujú		
Jozef Vysočani	časť obce	obyvateľ Turecka	hoci (česky) anglické muž.meno		posielal (bás.) mesto v Rumunsku			prítmie cieľ			
jeden z rodičov				útok (kniž.) živočích			telúr (zn.) kobra indická			anglický herec (Edmund)	mongolský pastier
bočka, kaďa				obyvateľ star. Trácie orgán zraku			kávový extrakt (hovor.) predhorie				
argón (zn.)			ovanutie (bás.) EČV okr. Detva			románska kaplnka 4.solmiz. slabika					
1											
žalobca (práv.)					10.grécke písmeno			skratka súhvezdia Antlia			



# ZACHRÁŇME KOMÉTU!

**OBRACIAME SA NA VÁS  
S PROSBOU O PRÍSPEVOK  
NA ZÁCHRANU POPULÁRNEJ  
TATRANSKEJ HISTORICKEJ ELEKTRIČKY.  
KAŽDÝ PRÍSPEVOK MÔŽE POMÔČť  
ZACHRÁNIŤ TECHNICKÝ SKVOST, KTORÝ  
POTREBUJE NÁROČNÚ OPRAVU.  
KAŽDÝ PRÍSPEVOK MÔŽE POMÔČť ZACHRÁNIŤ  
HISTORICKÝ SKVOST VYSOKÝCH TATIER.**

**ČÍSLO ÚČTU VEREJNEJ ZBIERKY :  
5678956789/6500**

**Historická tatranská električka Kométa  
je momentálne nepojazdná z dôvodu  
závažnej poruchy na elektromotore.  
Na jej opravu je potrebných min. 30.000€.  
Všetky vaše peniaze budú použité na  
jej záchranu a spojzdenie. Ani cent  
nebude použitý na iné náklady.  
Viac info na [www.tos-tatry.sk](http://www.tos-tatry.sk),  
a webe [www.vkz.sk](http://www.vkz.sk).**



Tatranský Okrajilovacie Spolok  
[www.tos-tatry.sk](http://www.tos-tatry.sk)

# 8. ročník súťaže



## PODMIENKY A PRAVIDLÁ SÚŤAŽE!

Tvár ŽSR 2012 bude trvať  
do 31. augusta 2012!

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom  
redakcie (kontakty sú v tiráži).

Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslať svoju  
fotografiu a odpovede na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Čo vás viedlo k tomu stať sa železničiarom/-kou
3. Ako trávite svoj voľný čas? Vaše záľuby?
4. Čo očakávate od svojej účasti v súťaži?

## HLASUJTE ZA SVOJHO FAVORITA A ZVOLTE SI SVOJHO VÍŤAZA!

Pošlite hlas svojmu favoritovi, favoritke. Svojimi hlasmi rozhodnete o čitateľskej víťazke a víťazovi, ktorí na základe najvyššieho počtu hlasov postupujú do finále.

O ostatných finalistoch rozhodne porota, ktorú vám predstavíme v niektorom z nasledujúcich čísel.

## MILÉ KOLEGYNE, KOLEGOVIA, ŽELEZNIČIARI, NEVÁHAJTE A PRIHLÁSTE SA!

Ak uvažujete nad svojou účasťou v súťaži a nevíete sa rozhodnúť, urobte tak čo najskôr. Na veku a funkcii nezáleží.

**S PRIHLASOVANÍM DO SÚŤAŽE KONČÍME 31. AUGUSTA.**

**Hlasovať môžete do 1. októbra** na adresu redakcie písomne, e-mailom alebo telefonicky.

Uved'te svoje meno, priezvisko, pracovisko a meno súťažiacého, ktorému posielate svoj hlas.

Eva  
LUPTOVČIAKOVÁ



47

1. V ŽSR pracujem od roku 2010 ako dozorca výhybiek.
2. Keďže aj môj otec a starý otec boli železničiar, rozhodla som sa aj ja, že pôjdem v ich šľapajach.
3. Voľný čas trávim s priateľom a kamarátmi, chodíme na chaty a rôzne akcie. Medzi moje záľuby patrí turistika.
4. Od svojej účasti v súťaži očakávam nové zážitky a spoznanie nových ľudí.

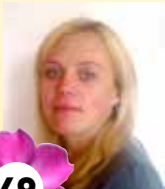
Igor  
BABJAK



48

1. Na železnici pracujem od roku 1986 ako výpravca.
2. Skončil som dopravnú priemyslovku vo Zvolene a splnil som si sen robiť vodiča z povolania. Vybláznil som sa na cestách, keď bolo menej áut. Rozhodol som sa pracovať v tom odbore, ktorý som vyštudoval, a tak som bol na železnici. Bol som prvým z rodiny, a ako tak pozerám, zatiaľ aj posledným.
3. Voľný čas trávim väčšinou aktívne. Teda pri športe. Som vášnivý cyklista a turista. Rád plávam a splavujem čo sa dá. V zime lyžujem a korčuľujem.
4. Od účasti v súťaži očakávam veľa zábavy, nových známych a ešte viac príjemných chvíľ medzi rovnakými kolegami.

Janka  
PAULIAKOVÁ



49

1. Pracujem ako výhybkárka v stanici Dubová od roku 2010.
2. Zopár členov mojej rodiny pracovalo a pracuje v ŽSR tak som to skúsila aj ja.
3. Rada sa zabávam s príjemnými ľuďmi.
4. Že spoznám nových príjemných ľudí.

Jozef  
ADÁMIK



50

1. V ŽSR pracujem od roku 1983, v súčasnosti ako traťový robotník v Sereďi.
2. Je to zaujímavá práca a navyše niektorých kolegov poznám aj zo školy.
3. Som slobodný, mám veľa záujmov, od rybnárčenia, cez šport ako futbal, hokej či cyklistiku, až po pletenie korbáčov pred Veľkou nocou. A mám rád humor.
4. Som spoločenský a priateľský typ, rád spoznávam nových ľudí. Som presvedčený, že v Strečne si užijeme množstvo zábavy a veselých zážitkov.

Róbert  
ČOKA



51

1. Železničiarom som od roku 1981, v súčasnosti pracujem ako zámočník kolajových konštrukcií na SMSÚ TO Trebišov.
2. Prilákala ma režíjka a jej využitie, keďže rád cestujem vlakom ☺.
3. Najradšej relaxujem v prírode a baví ma cyklistika.
4. Rád sa nechám prekvapiť, možno ma čaká niečo zaujímavé ☺.

Anna  
OKRUCKÁ



52

1. V ŽSR pracujem od roku 1989. Prešla som rôznymi funkciami – od hradláčky, operátorky, pokladníčky až po signalistku, momentálne pracujem ako dozorkyňa výhybiek v ŽST Bytča.
2. Práca na železnici ma vždy fascinovala, je to zaujímavá práca.
3. Rodina, príroda, cestovanie a moje tri úžasné vnúčatá.
4. Rada spoznávam nových ľudí a tiež milujem prekvapenia. Nuž, nechám sa prekvapiť...

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

Dnes sú autormi dvaja naši kolegovia, ktorí svojimi fotoobjektívmi zachytili huby. Výpravca Ivan Hutlák zachytil huby v symbióze so železnicou a svoj hubový „úlovok“ nám zvečnil kontrolný dispečer Dušan Tököly, ktorý za hubami chodí často aj železnicou smerom na Červenú Skalu.



Huby v symbióze so železnicou (foto: Ivan HUTLÁK)



Dušan TÖKÖLY (vpravo) s kamarátom Lacom Karašom, neďaleko Nálepky zbierajú hríby každý rok.

