

Ž E L E Z N I Č N Ý

SEMAFOR



MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXII FEBRUÁR 2012



Foto: Ing. Kamil KOČIŠKO

Cyklistika na železnici



Železnice SR, ako správca železničnej infraštruktúry prevádzkuje železničnú sieť v celkovej dĺžke tratí 3659 km. Časť z nich už však nie je v prevádzke. Na mieste je teda otázka, čo ďalej s týmito úsekmi.

- Výhodným riešením sa javí prebudovanie tejto časti železničnej siete na cyklistické chodníky. Ide o všeobecne prospešný projekt, na ktorý by bolo možné získať finančné prostriedky z fondov Európskej únie. Aj železničari by sa takto zapojili do rozvoja cestovného ruchu na Slovensku, pričom by sme spropagovali aj železnicu ako takú, povedal o tomto projekte Ing. Peter Molda, riaditeľ úseku GR ŽSR. Ako príklad uviedol trať medzi Poltárom a Rimavskou Sobotou.

- Nakoľko ide o chudobnejší región, takáto investícia by mohla pomôcť zvýšiť počet návštevníkov tohto kraja, čo by pre túto oblasť bolo iste prínosom.

Prebudovaním chátrajúcich železničných zastávok na miesta odpočinku, oddychové zóny či malé pohostinstvá by z bývalej železničnej trate spravilo naozaj ojedinelé a výnimočné úseky na cyklistiku či pešiu turistiku. Do úvahy však pripadajú aj ďalšie krátke úseky železničných tratí, na ktorých je železničná doprava už dlhé roky zastavená. Ide napríklad o trate ako je Lučenec – Halič, Šamorín – Kvetoslavov, Piešťany – Vrbové či úsek medzi Devínskym Jazerom a Stupavou.

- Vychádzajúc z podrobnej analýzy Odboru stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR, v spolupráci so samosprávnymi krajinami a obcami sa projekty prebudovania bývalých železničných tratí na cyklotrasy javia naozaj ako veľmi atraktívne, dodal na záver Ing. Peter Molda, riaditeľ úseku GR ŽSR.

(sch)

Dve percentá pre SOLIDARITU pomôžu železničiarom v núdzi

Už ste sa rozhodli, komu darujete sumu vo výške 2 % zo zaplatenej dane? Tak ako po minulé roky, aj teraz môžete finančnú čiastku venovať neinvestičnému fondu SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky. Pomôžete železničiarom a ich rodinám, ktorí sa ocitli v neradostnej životnej situácii.

V roku 2011 fond SOLIDARITA poskytol pomoc 40 železničiarom a ich rodinám v celkovej sume 26 350,00 EUR. Podporil pozostalých po zamestnancovi, ktorý utrpel smrteľný pracovný úraz, taktiež aj rodinu zamestnanca, ktorý utrpel závažný pracovný úraz s ťažkou ujmu na zdraví. Šesťkrát boli podporení železničari, ktorých postihla živelná pohroma a 32 podpôr bolo poskytnutých pre zamestnancov a ich pozostalých pri ťaživej životnej situácii. Kolegom v núdzi ale môžeme pomôcť veľmi jednoducho. Vyplnené tlačivo „VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % zaplatenej dane z príjmov fyzickej osoby“ spoločne s tlačivom „POTVRDENIE O ZAPLATENÍ DANE z príjmov zo závislej činnos-

ti“, ktoré na požiadanie vydáva mzdová účtáreň, doručíme najneskôr do 30. apríla priamo príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska. Obidve tlačivá taktiež môžeme zaslať do 24. apríla služobnou poštou aj na adresu fondu SOLIDARITA, Klemensova 8, Bratislava. Poukázaná suma ale nesmie byť nižšia ako 3,32 €. V roku 2011 získal fond za zdaňovacie obdobie roku 2010 sumu 15 895,03 EUR. Pripomíname, že neinvestičný fond železničiarov môžeme stále podporiť aj hodinovou mzdou. Vedenie fondu SOLIDARITA vopred ďakuje všetkým, ktorí neváhajú pomôcť svojim kolegom železničiarom!

(KB)

Nezabudnite na prolongáciu železničných preukazov

Majitelia železničných preukazov by nemali zabudnúť na ich prolongáciu na rok 2012. Môžu tak urobiť do 31. marca v pokladniciach iKVC po predložení železničného preukazu a uhradení príslušnej sumy cestovného. Zamestnanci ŽSR a ich rodinní príslušníci zaplatia za 2. vozňovú cenu 27 €. Takú istú sumu, ale za 1. vozňovú triedu zaplatia aj držiteľia zlatej a diamantovej Jánskeho plakety alebo Kňazovického medaily, ostatní za 1. triedu zaplatia 40 €. Ak máte dieťa študujúce na vysokej škole, nezabudnite do 31. marca predložiť potvrdenie o pokračovaní jeho

štúdiu v letnom semestri. Zamestnanci, ktorí na železnici nepretržite odpracovali viac ako 20 rokov, môžu v prolongačnom období požiadať aj o voľné cestovné lístky do 1. vozňovej triedy. Pokiaľ systém iKVC nedovolí vykonať pokladníkovi prolongáciu, túto skutočnosť ohlásť príslušnému evidenčnému útvaru. Rodinný príslušník môže individuálne požiadať o prolongáciu až po vykonaní prolongácie železničného preukazu zamestnanca ŽSR. Neprolongovaný železničný preukaz je potrebné do 15. apríla odovzdať do úschovy, kde môže byť uložený najviac 2 roky.

Personálne zmeny na Odbore 210 GR ŽSR

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Ing. Vladimír Lupták odvolal 31. januára z funkcie riaditeľa Odboru informačných a komunikačných technológií GR ŽSR Ing. Rastislava CENKÉHO, ktorému zároveň skončilo aj poverenie vykonávať funkciu riaditeľa Železničných telekomunikácií. Následne bol 1. februára do tejto funkcie generálnym riaditeľom vymenovaný. Riadením Odboru informačných a komunikačných technológií GR ŽSR je od 1. februára poverený Ing. Jozef DUBRAVČÍK.

Ján Figel': Železnice majú krásnu históriu, je to doprava nielen súčasnosti, ale aj budúcnosti

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja je jedným z najväčších rezortov a vyplýva z toho aj obsiahla agenda. Od 9. júla 2010 je v čele ministerstva Ján Figel', prvý podpredseda vlády SR. O železnici, jeho pôsobení vo funkcii, ale aj o prepúšťaní a prípadných zmenách po marcových voľbách sa dočítate v rozhovore.

► **Ako by ste zhodnotili vaše takmer dvojročné pôsobenie v rezorte dopravy, a predovšetkým rok 2011 vo vzťahu k železnici, konkrétne k ŽSR?**

Rok 2011 možno právom hodnotiť ako náročný a turbulentný. Zložitou témou, ktorú ministerstvo dopravy v roku 2011 riešilo, bol ozdravný proces na železničiach. Potom čo vláda v marci schválila Program revitalizácie železničných spoločností, začala sa ďalšia fáza zápasu o záchranu železničnej dopravy na Slovensku a takmer 30 tisíc miest v troch štátnych železničných firmách. Ani nie po roku od spustenia programu prináša oživovanie reálne pozitívne výsledky.

► **Čo považujete za najpodstatnejšie, čo sa urobilo na železnici a čo vás osobne teší najviac?**

Zastavilo sa neúmerne zadlžovanie železníc. Roky neriešenia tohto problému vytvorili v železničných spoločnostiach dlh takmer miliardu eur. Ozdravným procesom sme rôznym kšeftom na železnici postavili do cesty obrovskú prekážku. Veľmi dôležité je otvorenie osobnej železničnej dopravy, a tým je vstup konkurenčného dopravcu na trať Bratislava - Dunajská Streda - Komárno, čo vytvorí podmienky v tomto sektore na otvorenú čestnú súťaž s pozitívnym efektom pre štát a občanov vo zvýšení kvality prepravy. Pre ŽSR ako správcu infraštruktúry to znamená zvýšenie atraktívnosti osobnej železničnej prepravy, a tým vyššie využitie železničnej dopravnej cesty a motivácie na zlepšovanie jej parametrov, osobitne traťovej rýchlosti. Proces zvyšovania konkurenčného prostredia, a tým vytvárania tlaku na dopravcov v osobnej doprave na zvyšovanie kvality prepravy pokračuje. Pred zopár dňami bolo úvodné stretnutie s potencionálnymi záujemcami o zadanie zmluvy na osobnú železničnú dopravu v ďalšom regióne, ktorým bude podľa zámeru ministerstva región okolo Nitrý.

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR



► **Máte na starosti jeden z najväčších rezortov s obrovským záberom a tiež množstvom problémov. Na akom mieste je pre vás železnica?**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR je skutočne veľkým rezortom s veľmi obsiahlou agendou. Pokiaľ ide o železnice, mojím cieľom je, aby sa železničná doprava na Slovensku stala oveľa viac konkurencieschopnejšou voči cestnej doprave a atraktívnejšou pre našich občanov. Situácia, keď väčšina tovarových tokov smeruje po cestných komunikáciách mimo železníc, nie je ideálna. Záujmom ministerstva dopravy je, samozrejme, aby sa tento pomer postupne menil v prospech železníc.

► **V médiách sa často spomínajú OPD projekty. V tomto smere majú ŽSR náskok v príprave projektov, avšak v poslednom období je problematické ich zavŕšenie podpisom zmluvy. Množia sa námietky neúspešných uchádzačov. Aká je podľa vás perspektíva a možnosť riešenia?**

Žijeme v demokratickom právnom štáte a spomínané problémy tento fakt dosved-

čujú. Riešenie je jednoduché, ale súčasne i veľmi náročné. Spočíva v lepšej kvalite súťažných podmienok, vo väčšom zmysle pre čistú hru u súťažiacich, vo väčšej zodpovednosti u posudzujúcich, vo väčšej nezávislosti u odvolacích orgánov i súdov, skrátka v ďalšom zlepšovaní profesionality a posilňovaní občianskej zodpovednosti všetkých zúčastnených. Hoci to možno nie je badaateľné na prvý pohľad, pri dlhodobjšom sledovaní zmien v našej spoločnosti môžeme skonštatovať, že tento pozitívny proces prebieha. Som preto optimistom a výsledky mi dávajú za pravdu. Nikto nám neveril v prípade diaľnic a dnes staviame 56 km a dali sme viac ako 4000 ľuďom prácu. Som presvedčený, že to zvládneme aj na železnici.

► **Rok 2011 bol pre mnohých dlhoročných železničiarov jedným z najhorších, keďže bolo niekoľko etáp hromadného prepúšťania. Vláda SR a premiérka osobne sľúbila, že nezostanú na úradoch práce. Žiaľ bremeno samotného prepúšťania a zodpovednosť zostali na pleciach vedenia a samotných ľudí, ktorých sa zmeny dotkli. Bolí podľa vás zmeny v takomto rozsahu nevyhnutné? Nemôže sa stať, že budúca vláda zmení štát-**

ny rozpočet a ŽSR nedostane prostriedky, ktoré má nateraz schválené práve za cenu výrazných úsporných opatrení?

Zavádzanie zmien a poriadku s cieľom efektívneho hospodárenia na železničiach sprevádzali úspory za desiatky miliónov eur. Za nimi je transparentné obstarávanie tovarov a služieb, elektronické aukcie (úspora vyše 2 mil. eur), nižšie ceny za dodávky služieb, optimalizácia osobných nákladov či zrušenie nevýhodných zmlúv s rôznymi nastročenými firmami, ktorým išlo len o kšefty. Šetrenie v železničiach nie je samoučelné. Cieľom je ozdraviť firmy, aby naďalej mohli byť výrazným zdrojom zamestnanosti pre ľudí na Slovensku. Možno teda konštatovať, že prístup k týmto zmenám bolo nevyhnutné a nebolo možné donekonečna ignorovať neúmerne zadlžovanie železničných spoločností. Je pravda, že sme museli prepúšťať, ale zachránili sme tým prácu pre 30 tisíc železničiarov. Ak by sme to neurobili, hrozil bankrot a prácu by stratili všetci.

► **Každá zmena vlády znamená v prípade štátnych podnikov veľké personálne zmeny a často aj automatické negovanie všetkého, čo urobili predchodcovia. Nebojíte sa, že aj nové, perspektívne a systémové opatrenia môžu po voľbách byť veľmi rýchlo zmenené, alebo zrušené?**

Súhlasím s názorom, že časté personálne zmeny vo vedeniach štátnych podnikov neplyvajú pozitívne na činnosť týchto firiem. Verím však, že bez ohľadu na to, aká vláda vznikne po marcových predčasných voľbách, zachová v platnosti a nadviaže na všetky pozitívne riešenia, prijaté našou vládou, ktoré pomohli zastaviť hroziaci bankrot železničných podnikov a budú pokračovať v ich ozdravovaní. Ten, kto to myslí so železničnou dopravou na Slovensku vážne, mal by v tom pokračovať. Musíme prestať vnímať železničné spoločnosti ako podniky pre stranícke a osobné kšefty, ale ako dôležitú dopravu pre občanov i štát.

► **V jednom svojom ministerskom prejave ste povedali, že železnice boli čiernou dierou a živnou pôdou pre politické kšefty. Ako sa uvedená situácia zmenila za vášho pôsobenia?**

Ovocím ozdravovania počas môjho pôsobenia ako ministra dopravy je razantné znižovanie strát železničných firiem, ale aj zvýšenie počtu prepravených cestujúcich v osobnej doprave o 1,3 milióna, čo je medziročne o vyše tri percentá viac. Lepšou marketingovou stratégiou a obchodnou politikou sme dokázali pritiahnúť na železnice viac ľudí. Pred cestujúcimi sa železnice ukázali v lepšom svetle aj vďaka nasadeniu nových, bez-

pečnejších vlakov. Od nového železničného grafikonu premáva na slovenských tratiach už jedenásť nových vlakov. Šesť elektrických poschodových jednotiek, tri súpravy typu push-pull a dve dieselové motorové jednotky.

► **Na celoeurópskej úrovni stále pretrvávajú zásadný „boj“ medzi cestnou a železničnou dopravou. Ako vidíte vy ako človek, ktorý roky pôsobil v európskom parlamente, budúcnosť európskej železničnej dopravy? Zvíťazí železnica v meraní síl s cestnou dopravou?**

Plne podporujem snahu EÚ o vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru a taktiež jej snahu o väčšie využívanie energetickejšieho druhu dopravy. Príkladom je aj cieľ EÚ zabezpečiť štruktúrne zmeny, ktoré by železničiarom umožnili účinne konkurovať a prebrať omnoho vyšší podiel prepravy nákladu na stredné a dlhé vzdialenosti. Toto súvisí aj s cieľom tejto stratégie na zníženie emisií skleníkových plynov a výrazného poklesu pomeru závislosti od ropy. Možno teda povedať, že verím v lepšiu budúcnosť železničnej dopravy. Železnice majú krásnu históriu, je to doprava nielen súčasnosti, ale aj budúcnosti a budem sa snažiť zo všetkých síl, aby to tak bolo aj na Slovensku.

Ďakujem za rozhovor.

(sch)

FOTO: balky a sch



Husté sneženie, mráz a silný vietor komplikovali železničnú dopravu

Kým začiatkom februára narobil silný mráz, husté sneženie a vietor poriadne starosti železničiarom na východe Slovenska, od jeho polovice nastali krušné chvíle aj pre Kysuce, Oravu a stredné Slovensko. Sneženie a silný vietor ochromili nákladnú dopravu a na mnohých miestach ju úplne odstavili.

Na širokorozchodnej trati sa okrem s niekoľkometrovými závejmi na koľajniciach pasovali aj s vyslobodzovaním zaviateho ukrajinského pluhu. Niektoré železničné stanice boli úplne pod snehom a osobná doprava jazdila s meškáním aj s veľkými obmedzeniami. O tom, aká bola situácia v jednotlivých mestách, vám najviac napovedia fotografie, ktoré sme sa snažili aj napriek nepriazni počasia urobiť, a ktoré ste nám aj sami zasielali do redakcie, za čo vám ďakujeme. Vyhlásenie druhého stupňa zimných opatrení v Košiciach, Trebišove, Budkov-

ciach, Bánovciach nad Ondavou, Bratislave, Čadci, Žiline, Kysuckom Novom Meste, Krásne nad Kysucou a v mnohých ďalších mestách sa striedalo s prvým stupňom iba počas zmiernenia mrazu či vetra. Iba obrovským úsilím železničiarov sa podarilo udržať trate prevádzkyschopné aj napriek nepriazni počasia. Viac napovedia fotografie aj na nasledujúcej dvojstrane.

(sch)

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ a Martin BALKOVSKÝ



Krízový štáb riešil kalamičnú situáciu na košickej stanici priamo v teréne.



V Košiciach najväčšie problémy spôsobuje zafúkavanie výhybiek snehom. Silný mráz, vietor a sneženie spôsobovali ich odstavenie, čomu sa v zimnom počasí nedá predísť. Iba neustála prítomnosť a fyzická práca železničiarov v koľajisku ich udržiavala prevádzkyschopné.



Prvý februárový víkend mali železničari v Košiciach, Trebišove, Bánovciach nad Ondavou, Maľovciach, ale aj v Kysaku a Čiernej nad Tisou plné ruky práce nielen s následkami obrovského mrazu, ale aj hustého sneženia a silného vetra. Foto: Milan PAVLIK



V košickej železničnej stanici následkom mrazu popraskalo vedenie vody aj kúrenia. Havarijný stav bol v celej výškovej budove stanice aj na stávkach.



Železničari sa na širokorozchodnej trati pasovali nielen s niekoľkometrovými závejmi, ale aj s vyslobodzovaním zaviateho ukrajinského pluhu neďaleko Budkoviec.

Obrovské úsilie nasadili železničiar pri

PRÍBOVCE

Streda 15. 2. od 18.40 h intenzívne sneženie znemožnilo krížovanie vlakov pre výšku snehu a zasnežené výhybky v ŽST Príbovce.

HRONSKÁ DÚBRAVA

Štvrtok 16. 2. od 4.20 bola úplne nezjazdná zasnežená trať Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica. V priebehu dňa prišla snehová fréza z Kremnických Baní, zasahovala od rána a trať sprejzdnala o 15.27 h. Keďže počas celého dňa bola v tomto úseku nezjazdná aj cesta, ľudia zostali doslova odrezaní od sveta.

ČADCA-ŽILINA

Pri prejazde Žilinou celkovo 41 vlakov meškalo spolu 1172 minút, z toho najviac – EN 445, ktorý meškalo 171 minút. Veľké komplikácie boli aj smerom od Žiliny na Čadcu a štátnu hranicu predovšetkým kvôli zastavenej doprave z Čiech a do Čiech. Českí kolegovia nás prostredníctvom ich dispečera informovali, že z dôvodu snehovej kalamity neprevádzkujú železničnú ani autobusovú dopravu na trati Mosty u Jablunkova. Všetkých cestujúcich smerovali cez hraničný prechod Horní Lideč. Situácia sa postupne znormalizovala až v priebehu piatka. Meškание spôsobovali v okolí Žiliny aj zaviate výhybky. Ich očistenie, aby bolo možné ich prestavenie, znamenalo výrazné predĺženie doby postavenia vlakovkej cesty, takže vlaky meškali. Pracovníci ŽSR nepretržite dookola čistili výhybky, aby umožnili prejazd vlaku a chvíľu na to boli opäť zaviate snehom.

KRÁSNO NAD KYSUCOU

16. 2. od 5.32 h v Krásne nad Kysucou zostali dva osobné vlaky doslova zaviate, pričom záveje a nánosy snehu siahali až po okná vozňov. Trať bola nezjazdná do 11.21 h.

ŠRT BUDKOVCE - TREBIŠOV

Od 11.30 vo štvrtok 16.2. nezjazdná kvôli obrovským závejom ŠRT Budkovce - Trebišov, na zvládnutie snehu bol prvolaný pluh z Ukrajiny – doprava obnovená až 17. 2. o 14.38 h.

TURZOVKA

Piatok 17. 2. o 12.02 h Turzovka – Staškov. Počas jazdy vlak Os 4011 narazil do nahmúteného snehu na priecestí s križmi. Snehová prekážka bola spôsobená pravdepodobne odhrieaním snehu z miestnej komunikácie. Došlo k poškodeniu pluhu na HŽKV.

Nielen husté sneženie a vietor, ale aj extrémne nízke teploty spôsobujú problémy na železni. Mrazy rovnako ako extrémne horúčavy vplyvajú na to, že koľaje vplyvom teplôt pracujú a dochádza k tzv. lomú koľaje – čiže k ich praskaniu.



Prasknuté miesto môže byť nebezpečné pre plynulosť a bezpečnosť dopravy. Preto pri akomkoľvek zistení lomu koľaje je doprava na danom úseku buď obmedzená, alebo úplne vylúčená, kým sa porucha neodstráni. **Lom koľajnice je trhlina v celom profile koľajnice (prerušenie kontinuity koľajovej dráhy) a výrazne ohrozuje bezpečnosť dopravy. Z hľadiska smeru lomu (kolmý, šikmý) a dĺžky porušenia kon-**

tinuity sa volí spôsob opravy chyby (koľajnicové spojky a strmene alebo krátke koľajnicové vložky) núdzová, dočasná a definitívna oprava.

K lomom koľajnic dochádza najmä u bezstykovéj koľaje, ktorá je zriadená pri nižších teplotách v rozmedzí dovolených upínacích teplôt. Trate sa počas mrazov i horúčav kontrolujú vo zvýšenej miere. Železničiar – pochôdzkar priamo kontrolami na trati podrobne sledujú a kontrolujú rizikové úseky. Druhou metódou je ultrazvuková defektoskopia, ktorá sa vykonáva za pomoci špeciálneho zariadenia.

Počas predchádzajúceho obdobia došlo k lomom koľajnic takmer po celom Slovensku. V Žarnovici, Trebišove, Čelovciach, Ruskove, Slanci, Komárne, v Ružomberku, Košiciach, Rimavskej Seči, Bratislave a v mnohých ďalších miestach. Všetky doteraz zistené lomy boli vždy za krátky čas odstránené, alebo koľajnice vymenené.

(sch)



Bánovce nad Ondavou

Foto: Ing. Kamil KOČIŠKO



Obrovské úsilie vynaložili železničiar, ktorí majú na starosti technický stav výhybiek a trakčné vedenie, samozrejme aj dispečeri dopravy, výpravcovia a prednostovia staníc na jviac postihnutých snehovou kalamitou.



Čadca

Foto: Stanislav KRÁLIK

boji so snehom, mrazom a vetrom



Brezno

Foto: Darina VAISOVÁ

So snehovými závejmi bojuje aj skanzen snehových fréz

Koľajové snehové frézy, ktoré železničiarci používajú počas snehovej kalamiťy, pripomínajú skôr skanzen ako moderné stroje. Najväčším množstvom disponuje OR Košice – 13 fréz, žilinské OR vlastní 5 fréz. Zhodne po 4 sú v stave OR Trnava a vo Zvolene, kde nájdeme aj najstaršiu prevádzkovanú frézu z roku 1971. Najčastejšie sa používajú frézy KSF 70. Sú to upravené vozíky MUV 69 doplnené o pluh a výfukové odpratávacie zariadenie. Všetky už riadne nadsluhujú, keďže majú viac ako 30 rokov a ich technický stav zodpovedá veku a dĺžke ich prevádzkovania. Poruchy vznikajú na elektrickom vedení, nakoľko mechanizmy sú staré a opravy väčšieho rozsahu sa na nich v súčasnej dobe nevykonávajú. Trpia aj prevodovky, hlavne pri práci pluhu. Pri samotnom frézovaní dochádza skôr k mechanickému poškodeniu časti fréz, najmä pri zachytení cudzieho telesa na trati. Vplyvom extrémnych poveternostných podmienok zasa zamrzá nafta v palivovom potrubí a nádržiach. Okrem týchto fréz má OR Košice ešte k dispozícii 2, zvolenské aj žilinské OR po jednom kuse modernejšej frézy Beilhack, všetky z roku 2001. Pred zimnou sezónou sa síce vykonávajú opravy a údržba týchto mechanizmov, ale nedajú sa odskúšať v plnom nasadení. Ich funkčnosť preveria až kalamiťné podmienky, ktoré sa ale nasimulovať nedajú. A že počas posledných dvoch týždňov sú v plnej prevádzke všetky, ktoré sú funkčné, o tom by vedeli hovoriť ich vodiči a strojníci.

(balky)



Drahňov



Skalité Foto: Stanislav KRÁLIK
V niektorých oblastiach doslova nebolo vidieť, kde za normálnych okolností vedie železnica, výnimkou neboli dvojmetrové záveje, zavíate nástupištia a peróny.



V utorok 7. 2. ukrajinský pluh SDPM 2181, ktorý pomáhal železničiarom na širokorozchodnej trati so sprejzdačným trate, kde boli až dvojmetrové záveje, sám uviazol v obrovskom záveji. Silný vietor a mraz ho uväznili na trati blízko Bánoviec nad Ondavou na celú noc. Trebišovskí železničiarci, traťováci i zamestnanci MDS ho v stredu aj za pomoci veľkej mechanizácie vyslobodili. A tak sa síce s omeškaním, ale šťastne mohol vrátiť domov. O ďalších osem dní opäť prekročil hranice a sprejzdačňoval ŠRT od Maťoviec až po Hanisku pri Košiciach, tentoraz bez problémov.

Foto: Ing. Krzysztof AWSIUKIEWICZ a MDS TV



Snehová fréza na Štrbe



Zamestnanci a technika trebišovskej MDS boli pri vyslobodzovaní snehom zavíateho ukrajinského pluhu, ale aj pri ďalšom odstraňovaní kalamiťy v neustálom kolotoči.

Motivuje ma rúcať nemenné zvyky, ktoré obmedzujú zákazníka

Od marca bude na trati Bratislava - Komárno prevádzkovať osobnú železničnú dopravu súkromný prepravca RegioJet. So zakladateľom spoločnosti Radimom Jančúrom, úspešným českým podnikateľom, sme sa porozprávali nielen o ich pripravenosti na túto službu, ale aj o ďalších plánoch firmy aj pre slovenských cestujúcich.



► Predstavte nám spoločnosť Student Agency a RegioJet. Kedy ste sa rozhodli podnikáť v osobnej železničnej doprave?

Student Agency je významnou stredo európskou dopravnou skupinou, ktorú som založil pred 17 rokmi. Stali sme sa postupne lídrami v mnohých oblastiach, a napríklad v Českej i Slovenskej republike nám patrí prvé a druhé miesto v predaji leteniek, v organizácii pracovných či študijných pobytov, v diaľkovej luxusnej autobusovej doprave. Motív, prečo som začal podnikáť v určitej oblasti, bol vždy rovnaký. Nedalo mi, prečo by sme sa mali uspokojiť s určitou nemennosťou a s tým, že nie je možné, aby zákazníci za svoje peniaze dostávali lepšie a lacnejšie služby a rovnako potom, čo sme úspešne rozbehli naše žlté autobusy, ktoré teraz ročne prepravujú viac ako 5 miliónov cestujúcich, tak som začal uvažovať o železnici. Železnica stále zostávala ako zakliata, staré vlaky stoja nás daňových poplatníkov veľa peňazí a ja som sa to jednoducho rozhodol zmeniť. Preto som v roku 2006 začal uvažovať o tom, že vstúpime do železničnej dopravy a prinesieme aj novú kvalitu cestovania, o ktorej sa do tej doby cestujúcim ani nesnívalo. Od 26. septembra 2011 sa to stalo realitou. Naše diaľkové vlaky IC RegioJet vyrazili z Prahy do Ostravy, Havířova a následne až do Žiliny a ponúkli sme servis a starostlivosť o zákazníka, ktorá sa okamžite stala meradlom kvality služieb na železnici. Motivuje ma rúcať roky nemenné zvyky, ktoré obmedzujú zákazníka a kvalitu služieb, ktorú dostáva.

► V Česku ste urobili pred pol rokom revolúciu v železničnej osobnej doprave, aká je situácia dnes, aké súpravy používate na prevádzku, čo plánujete?

Vlaky IC RegioJet vyrazili prvýkrát na české koľaje 26. septembra a okamžite priniesli zlom v kvalite železničnej dopravy. Pre prevádzku našich diaľkových vlakov sa nám podarilo obstaráť od rakúskych dráh špičkové vozy Ampz, ktoré v ÖBB jazdili väčšinou ako vozidlá 1. triedy dokonca s prémiovými oddielmi biznis. My sme tieto priestorové vozne pre 48 cestujúcich s koženými kreslami nasadili ako vozne 2. triedy s tým, že sme ich doplnili o niekoľko vozňov ABmz, do ktorých sme inštalovali tiež malú prípravňu jedál a zázemie pre personál. Všetky vozidlá sme vybavili úplne novými kobercami, dos-

tali vonkajší žltý náter v korporátnych farbách RegioJet a prešli niektorými ďalšími úpravami, ako je inštalácia wifi a pod. Celkom máme k dispozícii cca 40 týchto vozidiel a postupne budú prechádzať kompletnou rekonštrukciou interiéru tak, aby sme v priebehu tohto roka nasadili do prevádzky vozidlá, ktoré budú mať úplne nový a moderný interiér. Čo sa týka počtu spojov, ešte vo februári rozšírime našu prevádzku na 7 párov vlakov medzi Havířovom a Prahou s tým, že jeden z týchto párov zachádza až do Žiliny. Uvedieme do prevádzky aj niektoré ďalšie novinky, ako je napríklad internetová kaviareň na koľajnicích, k čomu využijeme tzv. konferenčné vozy ASmz, ktoré sme tiež kúpili od rakúskych železníc. Čo sa týka ďalších nových vozidiel, ich obstaranie závisí od ďalšieho rozvoja našich služieb či už v rámci Česka alebo Slovenska, aj od výsledku rokovaní s nemeckým DB Bahn, s ktorými vedieme diskusie o možnej spolupráci pri prevádzkovaní vlakov na trase Praha - Berlín - Hamburg.

► Vo vyhláseniach na adresu RegioJet-u sú v Česku a na Slovensku rozdiely, čomu to pripisujete?

Situácia v Česku a na Slovensku je iná, a to najmä, čo sa týka postoja vládnych a ďalších činiteľov k rozvoju modernej železničnej dopravy. V ČR zatiaľ išlo len o proklamácie s cieľom naliať najväčšie množstvo peňazí do prepletence Českých dráh, výrobcov a rôznych záujmových a lobistických skupín. Zákazník tak za svoje peniaze dostáva strašne pomaly novú kvalitu a to navyše za ceny, ktoré sú oveľa vyššie, než by mohli byť. Preto zlepšenie služieb na českej železnici sa zatiaľ muselo zaoberať bez úlohy štátu, ktorý by za dane svojich občanov zaoberal to najlepšie. Na Slovensku je to v súčasnosti naopak. Ministerstvo dopravy pod súčasným vedením sa snaží získať za verejné prostriedky maximum, a to zapojením všetkých hráčov, ktorí sa na trhu vyskytujú, teda ZSSK i ďalších dopravcov. V tomto je tu vidieť jednoznačnú snahu nájsť riešenie, ktoré prinesie najvyššiu kvalitu za najlepšiu cenu. Takému prístupu je možné potom jedine zatlieskať a dať ho ako príklad i českej reprezentácii.

► V roku 2010 ste mali rokovania s Jánom Figeľom, ministrom dopravy. Výsledkom je podpísanie zmluvy o prevádzkovaní železničnej osobnej dopravy, ako by ste charakterizovali postoj ministra k problematike železníc?

Ako príklad z učebnice liberalizácie európskeho železničného trhu. Ešte v roku 2009 bolo vyhlásené výberové konanie, žiaľ na celú trať šiel na monopol a v roku 2010 sa objavila naša - výhodnejšia ponuka na jednu trať. Ministerstvo dopravy ju porovnávalo so súčasným stavom a rozhodlo o zmene, pretože nové riešenie bolo výhodnejšie finančne aj kvalitatívne. Súčasne nové riešenie umožní väčšie využitie potenciálu železničnej dopravy tam, kde sú prepchaté cesty a ľudia dochádzajúci do zamestnania

prežívajú nekončené desiatky minút v kolónach. Prinesie aj ďalší rozvoj zamestnanosti a ďalšie pozitívne efekty pre obyvateľov regiónu Žitného ostrova. Taký postoj ministra k rozvoju železničnej dopravy môže byť jedine príkladom pre ďalšie štáty.

► Železničná trať Bratislava - Komárno bola do roku 2011 v zlom technickom stave a pred časom ŽSR rekonštruovali úsek Bratislava - Dunajská Streda. Vaša spoločnosť vybudovala v niektorých staniach prístrešky pre cestujúcich a buduje parkoviská v staniach, čo ešte plánujete pre cestujúcich urobiť?

Z vlastných finančných prostriedkov sme celkom investovali zatiaľ 60 tisíc EUR do vybavenia niektorých zastávok, do posilnenia bezpečnosti pomocou kamier a do ďalšieho vybavenia. To bol ale len prvý krok, ktorý sme realizovali ešte pred začatím prevádzky. Prvého februára sme začali s výstavbou záhybných parkovísk v Dunajskej Strede a Kvetoslavove a ďalšie investície prídu spoločne so začatím prevádzky 4. marca. Cestujúci by sa mali následne stretnúť s modernými informačnými zariadeniami na zastávkach ukazujúcimi aktuálny čas zostávajúcich do príchodu vlaku a s ďalším vybavením. Samotné vlaky prinesú zlom do kvality služieb, bezpečnosti a rýchlosti cestovania.

► Spoločnosť RegioJet začala v decembri 2011 prevádzkovať bez dotácií aj niekoľko spojov z Prahy - cez Ostravu až do Žiliny, môžete povedať, či je o tieto spoje záujem cestujúcich.

Záujem je obrovský. Naša priemerná obsadenosť sa pohybuje okolo 80 - 90% a musím povedať, bohužiaľ, mnoho našich spojov je vypredaných dlho pred odchodom. To znamená, že cestujúcemu, ktorý príde na naše predajné miesto tesne pred odchodom vlaku, často nemáme čo predáť, čo tiež nie je úplne dobré. Aj spätná väzba od zákazníkov je veľmi pozitívna. Preto, aj keď je množstvo vecí nových a stále sa učíme, ale s prevádzkou našich diaľkových vlakov sme veľmi spokojní.

► Koľko ľudí zamestnávate na Slovensku? Plánujete ako dopravca investovať aj do ďalších projektov?

Už teraz je to približne 70 pracovných miest, ktoré sme vytvorili v súvislosti s prevádzkou na trase Bratislava - Dunajská Streda - Komárno. Plánujeme samozrejme aj ďalšie projekty. Chceme uspieť v ďalších už vyhlásených zadaniach MDVaRR SR a rovnako chceme naďalej rozvíjať naše komerčné aktivity na diaľkových spojoch. Predpokladám, že počas niekoľkých rokov budeme na slovenskom trhu zamestnávať stovky zamestnancov a stáneme sa popredným železničným dopravcom v krajine.

Ďakujeme za rozhovor.

(red)

V treskúcej zime si poradili so strhnutým trakčným vedením

V posledné januárové dopoludnie strhnuté trakčné vedenie úplne paralyzovalo dopravu neďaleko Žiliny na hlavnej trati Bratislava – Košice. Medzi železničnými stanicami Dolný Hričov a Bytčou zostali nezjazdné obidve traťové koľaje, na ktorých uviazli 2 nákladné vlaky.

Desať minút po 4. hodine došlo k výpadku napájania trakčného vedenia na 2. traťovej koľaji, na ktorej sa práve nachádzal rýchlik R 614 smerujúci do Bratislavy. Pravdepodobne počas jeho jazdy došlo ku kolízii zberača a trakčného vedenia, keďže medzi koľajnicami bola neskôr nájdená prepálená nosná koňštruktúra šmýkadla zadného zberača rýchlikového HDV s odpadnutým obložением. Následný nákladný vlak trolejový drôt zachytil a intenzívne odieral. Poškodené trakčné vedenie sa nachádzalo v oblúku a zasahovalo aj do prechodového prierezu susednej traťovej koľaje, na ktorej uviazol protiidúci nákladný vlak. Okrem poškodených zberačov HDV zoznam škôd zahŕňa aj

93 trolejových vešiakov, 9 bočných držiakov, 1 prúdové prepojenie zosilňovacieho vedenia, pokrivený trolejový drôt, vyše 30 metrov zničného nosného lana, pokrivené ramená stožiarov a viaceré poškodené izolátory. Na opravu poškodeného trakčného vedenia boli sústredené všetky dostupné sily a prostriedky. Druhú traťovú koľaj sa podarilo sprevádzkovať popoludní, pár minút pred pol treťou. Za nasadenie a profesionalitu pri odstraňovaní prevádzkovej poruchy v nepriaznivých poveternostných podmienkach a treskúcej zime pri teplote $-17\text{ }^{\circ}\text{C}$ si 31 zamestnancov odvetvia EE zaslúži obdiv a uznanie.

(balky)



Na mieste zasahoval pracovný vlak z SMSÚ EE TV Žilina, pracovisko OTV Vrútky, nasadené boli aj 3 motorové vozne trakčného vedenia MVTV z SMSÚ EE TV Žilina - pracovisko OTV Žilina, SMSÚ EE TV Púchov – pracoviská OTV Púchov a OTV Trenčianska Teplá. Vypomáhali aj zamestnanci SMSÚ EE TV Púchov - pracovisko OTV Čadca. Foto: Peter VLČEK



Strhnutých bolo 93 trolejových vešiakov, tzv. lanička. Tie sú fixované na nosnom lane a držia trolejový drôt v požadovanej horizontálnej výške 5,5 m.



Okrem strhnutého trakčného vedenia bol poškodený aj zberač rušňa nákladného vlaku.

Priecestie v Parchovanoch akosi priťahuje autá

Pravdepodobne neprímeraná rýchlosť vozidiel v kombinácii so stavom vozovky „esíčka“ frekventovanej cesty 1. triedy sa v priebehu 10 zimných dní podpísali pod 2 nehody na železničnom priecestí v Parchovanoch, medzi Trebišovom a Vranovom nad Topľou. Prvýkrát sa jeden z piatich výstražníkov nedobrovoľne sklonil pred motorovým vozidlom 26. januára. Liatinová päťka stojana popraskala, auto polámal závorové brvno a ulomilo rameno závor.

Ešte v ten deň bolo priecestie vďaka operatívnejmu nasadeniu zamestnancov SMSÚ OZT ZT Trebišov a SMSÚ OZT SO Spišská Nová Ves opäť funkčné. O pár dní, 4. februára, tam ale smerovali znova. Iný cestný kaskadér neubrzdil a vyvrátil ďalší z výstražníkov. Odstraňovanie následkov nehody v nepriaznivom počasí bolo o čosi náročnejšie, priecestie sa podarilo zapnúť do činnosti až o 4 dni.

(balky), foto: Miro DACEJ



Priecestie v Parchovanoch opravovali zamestnanci SMSÚ OZT ZT Trebišov a SMSÚ OZT SO Spišská Nová Ves.

„Malé býčky“ aj vo veľkých úlohách svetových filmov

Na začiatku 20. storočia sa pre mnohé súkromné lokálne trate v rakúskej časti monarchie stali typickými malé štvornápravové tendrové rušne radu 178 K.k.St.B. Za ich konštrukciou stál známy rakúsky konštruktér rušňov Karl Gölsdorf.

Do horských tratí sa rozbehlo 227 rušňov radu 178

Vzniku rušňov radu 178 predchádzala v rokoch 1898 a 1900 výroba 25 kusov obdobných rušňov pre rôzne súkromné miestne dráhy na úze-



Parný rušeň 422.0108 v bratislavskom kovošrote v roku 1979 na mieste, kde dlhé roky čakal na záchranu.

mí dnešného Rakúska. Skonstruovala ich firma Krauss v Linzi, ktorá v roku 1900 ako prvá začala vyrábať aj samotný rad 178. Do výroby sa postupne zapojili okrem firmy Krauss aj lokomotívka vo Floridsdorfe, strojárň St.E.G. vo Viedni, První českomoravská továrna na stroje v Prahe a lokomotívka vo Viedenskom Novom Meste. Do



Rušeň 422.0108 počas príprav pred odťahnutím z kovošrotu.

ukončenia výroby tohto typu v roku 1924 bolo spolu vyrobených 227 kusov.

Rušne radu 178 mali svoj charakteristický vzhľad. Mali štyri spriahnuté dvojkoľesia, pričom samotné kolesá neboli lúčové tak, ako to bolo pri väčšine parných rušňov, ale kotúčové s mazacími otvormi. Prvá a tretia náprava boli uložené v ráme pevne, druhá a štvrtá mali priečny posuv 23 mm. Takéto usporiadanie umožňovalo rušňom prechod cez oblúky s polomerom len 80 metrov. Na rušňoch bol použitý dvojvalcový združený parný stroj na mokrú paru. Pri takomto usporiadaní bola energia v pare využitá dvakrát. Prvýkrát vykonala prácu vo vysokotlakovom val-



Rušeň 422.0108 bol krátky čas odstavený aj dnes už v neexistujúcej stanici Bratislava Nivy. Foto: Jan HORNÍK

ci, odkiaľ putovala do nízkoťlakového valca, kde vykonala prácu druhýkrát. Na rušni bol použitý Gölsdorfov rozvod, nazývaný tiež uhľový. Takisto aj rozbiehacie zariadenie, ktoré je nevyhnutné práve na rušňoch s dvojvalcovým združeným parným strojom, bolo Gölsdorfovej konštrukcie. Paru pre parný stroj vyrábala ležatý kotol s celkovou výhrevnou plochou 99,8 m². Na kotle boli umiestnené dva piesočníky a medzi nimi priestorový parný dóm. Prvé rušne mali vpredku kotla nad dymnicou tzv. baňatý komín, čiže komín so zachytávačom iskier. Neskôr sa dosadzoval rovný komín s iskrojmom vo vnútri dymnice.

Rušne radu 178 sa medzi sebou vzájomne odlišovali zásobami uhlia a vody, ktoré si so sebou vozili. Objem vodojemov bol u rušňov 5,2 alebo 7,5 m³ a zásobník na uhlie mal objem buď 1,9 m³, alebo 2,5 m³. To malo samozrejme vplyv aj na hmotnosť samotných rušňov, ktorá sa pohybovala v rozmedzí 46 až 52 ton. Ani brzda na rušňoch nebola jednotná, počas výroby sa na rušne dosadzovalo niekoľko typov sacej brzdy. Zhodne však boli na rušňoch jednostranne brzdené druhá, tretia a štvrtá náprava.

Výkon rušňa, ktorý dosahoval hodnotu 420 kW umožňoval rušňom radu 178 v dobe svojho vzniku nahradiť na horských tratiach staršie rušne, ktoré už nepostačovali potrebám prevádzky.

Povojnové rušne 422.0 v ČSD obľúbené

V roku 1918 po rozdelení Rakúsko-Uhorska prevzali novovzniknuté Československé štátne dráhy (ČSD) celkom 105 rušňov a označili ich

radom 422.0. Ich pôsobiskom naďalej zostali miestne trate a medzi personálom boli veľmi obľúbené. Do roku 1938 sa u všetkých rušňov prerobila pôvodne sacia brzda na tlakovú. Počas 2. svetovej vojny 34 z nich prevzali nemecké ríšske dráhy, ale po skončení vojny sa všetky opäť vrátili k ČSD. V rokoch 1945 – 1948 sa počet týchto rušňov u ČSD zvýšil, pretože ČSD prevzali niekoľko takýchto strojov od znárodnených súkromných dráh na Morave, ktoré ich mali označené radom 422.9. Ich počet sa teda nakoniec ustálil na čísle 117. To už ale bolo v období, keď ich význam výrazne klesol, pretože ČSD medzitým zakúpilo množstvo modernejších a výkonnejších parných rušňov a tie vytlačili rušne 422.0 z traťových výkonov. Našli



Prvý pokus o sprevádzkovanie – Švermove železiarne Podbrezová. Foto: Jan HORNÍK

využitie pri posune v staniciach a depách, ČSD ich predávali na vlečky, z niektorých sa stali vykurovacie kotle. Posledný rušeň – 422.0108, bol zrušený v roku 1970, dojazdil na posune v rušňovom depe Bratislava východ.



Rušeň 422.0108 bol takto zachytený počas opravy v rušňovom depe Bratislava východ vo februári 1987. V pozadí staja ďalšie zachránené parné rušne.



Po sprevádzkovaní v roku 1998.

Zvolen domovom dvoch zachovaných rušňov 422.0

Do dnešných dní sa na území bývalého Československa dochovalo celkom 6 rušňov radu 422.0, z toho 4 v Českej republike a 2 na Slovensku. Prvý z rušňov zachovaných na Slovensku je stroj 422.012. Vyrobila ho v roku 1902 lokomotívka vo Floridsdorfe pod výrobným číslom 1502. ČSD ho používali až do roku 1952 a v roku 1959 ho predali národnému podniku Bučina Zvolen. Rušeň v tomto meste zostal dodnes a v súčasnosti je umiestnený na pomníku v areáli ŽOS Zvolen.

Druhý, na Slovensku zachovaný rušeň – 422.0108, je súčasťou zbierok MDC a je zároveň jediným prevádzkyschopným rušňom radu 422.0. Vyrobený bol v roku 1909 První českomoravskou továrňou na stroje v Prahe pod výrobným číslom 347 pre súkromnú miestnu dráhu Nezamyslice – Morkovice. Tá rušeň najskôr označila 410.02 a po zavedení Kryšpínovho systému označovania rušňov ho preznačila na 422.905. Po zoštatnení dráhy v roku 1945 rušeň dostal u ČSD označenie 422.0108. V rokoch 1949 – 1963 slúžil v rušňovom depe Brno-Horní Heršpice, následne bol presunutý do rušňového depa Bratislava východ, kde pôsobil na posune v depe. Dňa 3.12.1970 bol ako posledný svojho radu zrušený rušiacim výnosom č. 47897/70. Neskôr bol predaný bratislavskému kovošrotu, kde stál až do roku 1979. Tu ho našli a zachránili študenti Strojníckej fakulty

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

Slovenskej vysokej školy technickej v Bratislave. V roku 1980 bol prevezený do ŽOS Zvolen s cieľom opraviť ho, avšak vedenie podniku odmietlo túto opravu vykonať. O tri roky neskôr bol rušeň presunutý do Švermových železiarní v Podbrezovej, kde už predtým bol úspešne sprevádzkovaný parný rušeň 310.433. Ani tu sa však nepodarilo rozbehnúť opravu, a preto bol rušeň v auguste 1984 prevezený do rušňového depa Bratislava východ. Tu sa ho ujala partia dobrovoľníkov, ktorá sa pustila do opravy rušňa. Kotel bol odoslaný na opravu do ŽOS České Velenice, kde však skonštatovali, že pre neodborne dosadenú záplatu na prechodovej stene kotla je neopraviteľný. Neopravený kotel sa teda vrátil späť do Bratislavy a plánovalo sa rušeň uviesť aspoň do vystavovateľného stavu. K tomu už nedošlo, pretože kolektív dobrovoľníkov začal pracovať na sprevádzkovaní parného rušňa 331.037 a rušeň 422.0108 len poskladali dohromady. Vo februári 1994 bol rušeň odoslaný opäť do Zvolena, pre zmenu do rušňového depa, kde v oprave pokračovali dobrovoľníci z Klubu historickej techniky. Výrazne im pri tom pomohol fakt, že vo Zvolene sa nachádza ešte

jeden rušeň radu 422.0. Výmenou kotlov medzi týmito rušňami sa podarilo získať opraviteľný kotel a sprevádzkovať rušeň. Dňa 7. augusta 1998 rušeň úspešne absolvoval technicko-bezpečnostnú skúšku na trati Zvolen – Hronská Dúbrava a hneď na druhý deň sa ako prevádzkyschopný exponát aktívne zúčastnil regionálnych



Na trati pri Tisovci v októbri 1999. Foto: Pavol KUKUČÍK

osláv výročia 150 rokov železníc na Slovensku. V súčasnosti je zverený do starostlivosti členom občianskeho združenia Klub historickej techniky pri RD Zvolen a široká verejnosť sa s ním môže stretnúť na rôznych nostalgických podujatiach po Slovensku. Tiež ste ich mali možnosť vidieť vo veľkých úlohách vo filmoch Vzkriesenie, Dr. Živago či vo filmoch našich železničných filmárov, v ktorých si zahral tento parný rušeň. Spomenieme aspoň film Ako si malý býček pre kamaráta išiel, ktorý rozpráva príbeh návozu parného rušňa 556.036 z Plešivca do Zvolena, alebo sériu filmov z prostredia pretekov malých parných rušňov vo Zvolene, napríklad Nech to para tlačí! z dielne Bc. Emila Chlebničana.

Ing. Michal TUNEGA
Foto: Jan HORNÍK,
Pavol KUKUČÍK a archív MDC



Na pretekoch parných rušňov v septembri 2011.

Činnosť počas nepredpokladanej výluky

Komentár k článkom 1161, 1165, 1174, 1197, 1245 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky a k článku 106 SR 1004 (D) Výluková činnosť ŽSR

V bežnej dennej prevádzke sa niekedy žiaľ vyskytnú aj také situácie, ktoré sú v zmysle predpisu Z17 (D17) Nehody a mimoriadne udalosti zadefinované ako nehody, kde pri odstraňovaní ich následkov musia prevádzkoví zamestnanci postupovať podľa jednotlivých ustanovení služobných predpisov. A to hlavne tak, aby bola predovšetkým zaistená bezpečnosť zamestnancov, ktorí tieto činnosti vykonávajú a, samozrejme, aby bola čo najskôr obnovená prevádzka vo vzťahu k jazdám vlakov či už po koľajach v dopravných s kľajových rozvetvením ako aj po koľajach v príslušných medzistaničných úsekoch.

Jeden prípad ako správne postupovať pri tejto činnosti si popíšeme v nasledujúcich riadkoch tohto príspevku.

Ale najskôr dopravná situácia.

V nemenovanej železničnej stanici došlo

na zabezpečenom priecestí k nehode kategórie „A“ – Zrážke vlaku, a to tak, že predná časť vlaku (vedúce HV a prvý vozeň) stáli v stanici v priestore za vchodovým návěstidlom a zadná časť vlaku bola ešte pred návěstidlom na koľaji trafovej (obr. 1). Aký má byť správny postup výpravcov pri činnostiach súvisiacich so zaistením bezpečnosti pri odstraňovaní následkov tejto nehody, si heslovite popíšeme v nasledujúcich odsekoch.

Vylúčenie trafovej koľaje – vylúči výpravca, ktorý dostane hlásenie o nezjazdnom mieste (Z1 čl. 1165)

Ohlásenie nehody výpravcom podľa „Zvolávacieho plánu vedúcich zamestnancov“ (Z1 čl. 1245)

Určenie vedúceho prác (v prípade potreby aj zamestnanca pre jazdu vozidiel na vylúčenú koľaj) – zápis v telefónnom zápisníku

u niektorého z výpravcov (Z1 čl. 1161)

V prípade potreby jazdy pomocného vlaku na vylúčenú traťovú koľaj zo zadnej stanice správne vypísanie a doručenie rozkazu „V“ – zodpovedá zamestnanec pre riadenie jazdy vozidiel v slede (Z1 čl. 1197)

Vedúci prác zodpovedá za všetky činnosti na výlukou dotknutých zariadeniach dopravnej cesty (SR 1004 (D) čl. 106)

Ukončenie výluky na základe zápisu v telefónnom zápisníku u výpravcu jednej zo susedných staníc (Z1 čl. 1174)

Verím, že tento krátky návod ako postupovať podľa ustanovení služobných predpisov pri činnostiach, ktoré úzko súvisia s odstraňovaním následkov nehôd alebo mimoriadnych udalostí, vám detailnejšie ozrejmil problematiku, s ktorou sa v prevádzke môžete skôr či neskôr stretnúť.

Bc. Emil CHLEBNIČAN



V súvislosti s plnením nariadenia Európskeho parlamentu a rady (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, Železnice Slovenskej Republiky (ŽSR) pozývajú všetkých dopravcov a zástupcov dotknutých nákladných terminálov k účasti v poradných skupinách pre nákladné koridory č. 5, 7 a 9. Poradné skupiny môžu vydávať stanoviská k návrhom správnej rady koridoru, ktoré majú priame dôsledky na investície, kapacitu, riadenie a prevádzku železničnej dopravy a dotknutých terminálov na koridoroch. Bližšie informácie o činnosti nákladných koridorov sú zverejnené na web stránke ŽSR v sekcii Marketing.

STRAHOS 2012

Katedra železničného staveľstva a traťového hospodárstva Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline v spolupráci so Železnicami SR - Výskumným a vývojovým ústavom železníc Žilina a Odborom železničných tratí a stavieb GR ŽSR usporiada v dňoch 12. a 13. apríla 2012 v Poprade – Hotel Satel 15. seminár traťového hospodárstva STRAHOS 2012

Príspevky budú venované prezentácii aktuálnych informácií z oblastí:

- ▶ skúseností z prípravy, realizácie modernizácie a údržby modernizovaných železničných koridorov,
- ▶ nových konštrukcií a materiálov na stavbu a opravy železničných tratí a zariadení,
- ▶ racionalizácie prác a nových technológií na diagnostiku, údržbu, opravy a modernizáciu železničných tratí,
- ▶ legislatívnych podmienok realizácie stavebnej činnosti v železničnom staveľstve.

Odbornými garantmi seminára sú vedúci Katedry železničného staveľstva a traťového hospodárstva Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline prof. Ing. Libor Ižvolt, PhD. a námestník generálneho riaditeľa Železníc SR pre rozvoj a informatiku Ing. Jozef Lamprecht.

Aktuálne informácie o seminári:

Ing. Janka Šestáková, PhD.

Katedra železničného staveľstva a traťového hospodárstva,

SvF ŽU, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina

e-mail: janka.sestakova@fstav.uniza.sk

tel.: 00421 – 41 – 513 58 07 <http://svf.uniza.sk/kzsth>



Nepřivrel oči ani pri lopate štrku, ved' aj to je krádež

Keď Peter Grecula, jediný robotník v doprave železničnej stanice Liptovský Mikuláš, nastupoval 26. januára na pracovisko, ešte netušil, že jeho šichta bude riadne akčná. Pri plnení bežných pracovných povinností zbadal v oplotenom priestore stanice podozrivý pohyb asociála. Ani na okamih neváhal a hneď sa postavil zoči-voči dotyčnému, ktorý práve na lopate vynášal posypový materiál.

Práca robotníka v doprave je stereotypná, ale zároveň rôznorodá. V rámci plnenia pracovných povinností sa každý deň pohybuje v celom obvode stanice, upratuje, vynáša smeti, vykonáva drobné opravy. Pre bezproblémový chod stanice je takýto človek nenahraditeľný. V Liptovskom Mikuláši sa spoliehajú na šikovnosť a svedomitosť 58-ročného Petra Greculu. Aj v ten deň, 26. januára, už stihol odniesť vodu signalistom, pozameťal schody pri stavadlách, povyhadzoval sneh od prestavných tyčí výhybiek, očistil nástupištia. – **Prichádzal som k svojej miestnosti, chcel som poroznášať obedy na stavadlá. A vtedy som zbadal cudziu osobu v našom areáli. Na lopate akurát odnášala štrk z našej kopy posypového materiálu. Strelili sme sa na schodíkoch skladu,** – opisuje situáciu Peter Grecula. Po jeho výzve o krádeži začali vzduchom ihneď lieť nadávky a vyhrážky, ktoré vyústili do fyzického útaku. Naš zamestnanec

zachytil lopatu, skrútil ju, štrk sa vysypal. Dotyčný zaútočil a trafil Petra poriskom do nosa, vzápätí ho oprel o zábradlie. Celý incident spísala aj hliadka polície. Nieкто si povie, že kvôli lopate štrku sa neoplatí riskovať zdravie, ale Peter Grecula to vidí inak. – **Šlo o princíp. Poznám ho, je to známa firma, čudák. Štrk potreboval na posypanie chodníka pred neďalekými predajnými stánkami. Keby sa slušne opýtal, povolíme mu zobrať pár lopát štrku. Ved' aj my sme radi, keď sú posypané prístupové chodníky, nielen predstaničný priestor. Ale takto si to bral ako zo svojho, kradol. Dnes to bol štrk, zajtra to môže byť zvrškový materiál.** – Napriek novému poznatku a strachu o život by sympatický Peter Grecula svoj postoj nezmenil. Pri podobnej situácii by znova takto zareagoval. Jeho povaha a čestné svedomie mu nedovolí konať ináč. Ved' ide o krádež, ktorej musí zabrániť.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Zimné počasie je nevyspytateľné. Preto je posypový materiál voľne prístupný, aby sa mohli kedykoľvek operatívne posypať nástupištia aj predstaničný priestor.

Železničná zastávka Brusno v novom šate

Železničná zastávka Brusno – kúpele, ktorá patrí pod ŽST Banská Bystrica, má nový, modernejší vzhľad. Staré okná vo vestibule sú už minulou a nové presklené okenné steny lepšie tesnia aj krajšie vyzerajú. Nové sú aj plastové výdajné okienka a presklené vstupné dvere do čakárne. Fasáda dostane tiež novú podobu, no jej dokončenie podlieha lepšiemu

počasíu. Práce na vonkajšej omietke by mohli byť dokončené v apríli až máji tohto roka. Celé to bude stáť približne 30 000 eur z financií ŽSR a realizácia je v rukách dodávateľskej firmy Juve plus, s.r.o..

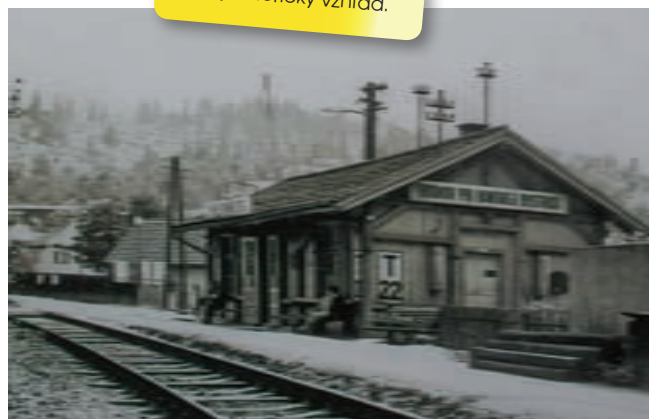
Do tohto regiónu chodí veľké množstvo turistov a návštevníkov kúpeľov, takže obyvatelia obce ako aj starostka sa vynovenej stanici veľmi po-

tešili. Brusno navštívil pred niekoľkými dňami aj minister Ján Figel' a v sprievode Jána Zachara, námestníka GR ŽSR pre prevádzku, a starostky obce Viery Krakovskej si prezreli vynovené železničné priestory.

(ika)



...a jej historický vzhľad.



Fungujúce železnice sú pre štát také dôležité ako obehová sústava pre človeka

Šéf Slovenskej agentúry pre cestovný ruch Peter Belinský je na cestách takmer denne. Slovensko pozná ako málokto, železnice nevnímajúc. Celých 8 rokov, ktoré študoval na Vysokej škole dopravy a spojov v Žiline, boli jeho spoločníkom na trase Vranov nad Topľou – Žilina práve vlaky. Peter Belinský poskytol pre Ž semaforu rozhovor.

Bezpečná a moderná doprava je jeden zo základných predpokladov aj pre rozvoj cestovného ruchu. Aké miesto v systéme majú železnice?

Nie také, ako by mohli, a podľa mňa mali mať. Železniciu vnímam ako nosný dopravný systém pre verejnú osobnú, ale aj nákladnú dopravu. Železnica by mala byť podstatne využívanejšia, ako je dnes. Jazdíme na upchatých cestách namiesto toho, aby sme bez stresu sedeli v kupé. Preto treba podporovať pokračovanie modernizácie koridoru Bratislava – Žilina – Košice na vyššiu traťovú rýchlosť. Dlhodobým cieľom je dosiahnuť cestovný čas medzi Bratislavou a Košicami do troch hodín.

Otázne je, či sa v čase recesie nájdú na rozvojové projekty peniaze...

Musia sa, inak sa z krízy nedostaneme

a prestanú nás brať za dôležitého hráča v európskej doprave. Na budovanie dopravnej infraštruktúry by sa mali aj naďalej používať zdroje fondov Európskej únie, ktoré najmenej zafažujú štátny rozpočet.

Je zahrnutie Slovenskej republiky do siete vysokorýchlostných tratí TEN-T reálne ?

Je to pre Slovensko životne dôležité najmä na základných osiach Balt – Jadran, Hamburg – Balkán a Paríž – Mníchov - Viedeň - Bratislava. Podmienkou je vybudovanie moderného multimodálneho dopravného uzla v centre Bratislavy. A rovnako intenzívne treba podporiť aj dopravnú infraštruktúru na východe Slovenska ako strategického dopravného uzla pre nákladnú cestnú a železničnú dopravu. Východné Slovensko má významný potenciál stať sa križovatkou strategických záujmov



pre tok a logistiku tovarov po železnici efektívnejším prepojením Európy a Ázie, čo môže priniesť pre tento región ekonomický rozvoj a zamestnanosť.

Ďakujeme za rozhovor.

(red)

Deviataci a ôsmaci pozor!

Dopravná akadémia v Trenčíne ponúka v školskom roku 2012 – 2013 vzdelanie v týchto odboroch:

3767 6 00 Dopravná akadémia

3759 4 00 Komerčný pracovník v doprave

absolvent pripravujúci sa na výkon povolania v oblasti logistiky v doprave

6405 4 02 Pracovník marketingu

absolvent pripravujúci sa na výkon povolania v oblasti cestovného ruchu

Vo všetkých odboroch je dĺžka štúdia 4 roky.

Ukončenie štúdia je maturitnou skúškou.

Prijímacie skúšky

Prijatie sa uskutoční bez prijímacích skúšok na základe výberového konania.

Prijímacia komisia bude brať do úvahy výsledky, ktoré žiaci dosiahli na základnej škole a body z MONITORU žiakov 9. ročníkov zo slovenského jazyka a literatúry a matematiky.

V prípade veľkého záujmu žiakov o určitý študijný odbor a v prípade voľného miesta v inom študijnom odbore bude žiakom, ktorí nebudú môcť byť prijatí na zvolený študijný odbor, ponúknutá možnosť študovať na inom študijnom odbore.

Dopravná akadémia v Trenčíne má moderný školský areál.

Zabezpečuje komplexný výchovno-vzdelávací proces, ubytovanie, stravovanie, možnosti kultúrneho a športového vyžitia.

**Dopravná akadémia, Školská
66, 912 50 Trenčín,
tel. č. 032-2855 203, fax. 032 2855 666
e-mail: skola.trencin@dopravnaakademia.sk**

Slovenskí železniční filmáři boli najúspešnejší

Záujmová skupina Film a video FISAIC sa na nedostatok nových zážitkov sťažovať nemôže. Nielen že ich samotní filmári s obľubou vyhľadávajú a dokumentujú, ale po rekapitulácii skúseností z minulého roku veríme, že si aj naďalej budú klásť vyššie ciele.

Aby bolo aj nezainteresovaným čitateľom jasné, na čo narážame, musíme sa vrátiť do augusta minulého roku, kedy sa v belgickom Gente uskutočnila medzinárodná súťaž Film a video FISAIC 2011. Bol to už jej 24. ročník, na ktorom slovenských železničiarov repre-

zentovalo spolu 19 filmov. Z uvedeného počtu bolo 12 filmov ocenených. Najvyššie uznanie – striebornú medailu získal komediálne ladený film *Posledná vôľa* od Bc. Emila Chlebničana z ÚIVP IV Zvolen. Všetkých členov filmovej sekcie však veľmi potešilo aj to, že



Chvilky napätia na súťaži v belgickom Gente. Zľava: M. Kalach, Emil Chlebničan a Štefan Bartko.

vzhľadom k počtu ocenených filmov získala naša slovenská skupina spomedzi siedmich zahraničných delegácií ocenenie ako najúspešnejší účastník súťaže. Touto cenou boli zaujímavé CD s výberom vážnej hudby. Ani sme sa nemuseli dlho radiť s vedúcim filmárskej sekcie Bc. Štefanom Bartkom a ďalšími kolegami filmármi o tom, ako s touto cenou naložíme. Bolo nám jasné, že patrí nášmu lektorovi Mgr. Ladislavovi Munkovi, s ktorým sa na filmárskych seminároch, súťažiach či na letnej filmovej škole stretávame už skoro desať rokov a ktorý nás od filmových začiatkov postupne zoznamuje vysoko profesionálnym a pritom ľudským spôsobom s tajomstvami filmovej reči. Slávnostné odovzdanie ocenenia sme naplánovali ako súčasť jesenného česko – slovenského filmového festivalu, ktorý sa uskutočnil v novembri 2011 v SIP Strečno. Prekvapil vysoký záujem o účasť na tomto našom stretnutí, spolu sa nás tu aj s českými kolegami filmármi FISAIC zišlo 43. Vnímame to ako pozitívny signál, že vieme aj v rámci záujmovej činnosti vytvoriť pre ľudí zaujímavé a obohacujúce prostredie. V skupine filmárov sa príjemne cíti aj začiatočník, pretože citlivo vníma, že má možnosť sa veľa nového na prednáškach a diskusiách o konkrétnych prípadoch naučiť nielen od lektora, ale aj od svojich kolegov. Myslím, že môžeme s pokojným svedomím konštatovať, že v sekcii Film a video FISAIC fungujeme ako veľká kamarátska rodina. Na tomto jesennom stretnutí nechýbala prednáška o filmovej dramaturgii, veľa polemík o ocenených zahraničných filmoch a pozreli sme si novinky z českej i slovenskej železničiarkej filmovej ponuky.

Vlastne aj bolo načase, lebo na jeseň nás zase čaká národná súťaž Film a video FISAIC 2012. Ale ešte pred tým všetkých záujemcov pozývame na najbližšiu akciu filmovej sekcie FISAIC, ktorou bude jarný seminár v dňoch 13. – 15. apríla 2012 v SIP Strečno. Viac si o ňom povieme zase niekedy nabadúce...

**Ing. Soňa KUBINOVÁ,
prezidentka FISAIC**



Účastníci novembrového festivalu v SIP Strečno.



FOTO HÁDANKA

RELAX



FOTO: Dana SCHWARTZOVÁ

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 na januárovú fotohádanku je: Železničná stanica Humenné.

Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava: Hana VARJANOVÁ z Radvane nad Laborcom.

Blahoželáme!

Zimná súťaž!



Aká je vrcholová stanica najväčšieho vleku Transporta VL-1000 v lyžiarskom stredisku Skiarena- Fačkovské sedlo (Klak)?

Správne odpovede zasielajte na adresu redakcie do 7. marca.

Informácie o stredisku nájdete na www.skiarena-fackovskesedlo.sk

Výhercovi správnej odpovede venuje lyžiarske stredisko Skiarena – Fačkovské sedlo víkendový pobyt v horskom hoteli KLAK, s polpenziou a celodenným skipasom pre dve osoby v termíne do 31.3. 2012.

Správna odpoveď januárovej súťaže:

Park Snow Donovaly má 11,03 km jazdových tratí.

Celodenné skipasy do strediska Park Snow Donovaly získali:

Adam FABULA, Ing. Peter ŠEBO, Mariana MOŠKOVÁ a Alica SANISLOVÁ.

Výhercom gratulujeme.

Pri bare sedí chlapík a po tvári mu tečú slzy. Barman sa ho pýta: - Čo sa stalo?				Pomoc: Ažen, eben, MAV	osud	spoločen. hmyzu	značka kozmetiky	prezradil	Pomoc: melasa, Olav, Ops, Oparin	ruský režisér	hurhaj, krik	EČV okr. Bánovce nad Bebravou	sídlo v Kazach- stane	zdobí tepaním
- Lekár mi dnes povedal, že budem musieť užívať lieky do konca života.				poranenie					moskovský bulvár čierna drevo					
- No a? Koľko je takých ľudí, čo užívajú lieky?				1										
- ... (dokončenie v tajničke).				citovlovc varovania			hist.územie na Sloven.					Európsky parlament		
				ad acta			ruský biológ					odpad pri výrob.cukru		
Jozef Vysočani	postrčil, posunul	obluda, monštrum	arabský čien sulfid vanádnatý			oblečenie oxid kremnatý					2 navrchu			
nočný vták					rotač.pohyb elektrónov meno Valérie					EČV okr. Humenné v ktorom čase			nórske muž.meno	meno Kataríny
starorím. bohyňa úrody				dul maďarská žel.správa					cenina prehra v šachu					
tam			praobyvateľ N.Zélandu doktor (skr.)					zistovala veľkosť lebo (básn.)						
3						4								
štádium vývoja hmyzu						hudobné značky					exmetro- pola Barmy			

Cudzincov tu vnímajú ako plnú chodiacu peňaženku

(3. časť cestopisu Ľudevíta Kostova)

TRIPOLI, BEJRÚT

Do Tripolisu sme prišli v poobedňajších hodinách. Ubytovali sme sa v hoteli, ktorý pripomínal väzenie, ale aspoň sme mali kde zložiť hlavu a po náročnom dni si oddýchnuť. Nakoľko nám dochádzala hotovosť, vybrali sme sa hľadať bankomat. Tripoli leží na brehu Stredozemného mora, a tak sme využili príležitosť a utekali si na pláž okúpať. Naša radosť netrvala dlho. Zhrozili sme sa pri pohľade na neskuťočne znečistené pobrežie. Pod návalom toľkých odpadkov nebolo vidieť piesok. Radšej sme sa teda otočili a späť do hotela. Po noci prežitej na železnej posteli v zatuchnutej izbe, s miernymi náznakmi



Petra - top pamiatka našich kolegov cestovateľov. Zľava: Miloš, Ľubo, Milan a Ľudo v pozadí Al-Khaznet (Pokladnica).

plesní na stenách, sme sa pobrali na akúsi stanicu, odkiaľ odchádzajú súkromné mini autobusy do Bejrútu. Boli to staré dodávky na prepravu 13 ľudí. Platí sa vodičovi hneď pri nastupovaní. Nás to stálo 3000 LEB, čo je okolo 1 €.

Po hodinke a pol jazdy sa pred nami objavilo nádherné mesto plné výškových budov, čulého ruchu a krásnych áut. Vzhľadom sa vôbec nelíšilo od klasických európskych metropol. Vystúpili sme na stanici a po krátkom blúdení sme našli aj náš hotel. Bol na vynikajúcej úrovni so všetkými službami. K dispozícii bol internet a miestna kantína, v ktorej sme si večer pozreli dokonca aj zápas Ligy majstrov. Tak ako sme boli sklamaní plážami v Tripolise, tu sme boli naopak očarení. Všade bol jemný zlatistý piesok, slamené prístrešky bez poplatkov a samozrejme more bolo krásne belasé a čisté. A tak sme si vychutnali oddych na piesku pod slnečnikom až do večera. Ráno sme vyrážali okolo ôsmej a v pláne sme mali opätovný presun do Sýrie s cieľom Damasku. Na autobusovej stanici sme sa rozhodli namiesto autobusu využiť služby na naše pomery lacnej a hlavne pohodlnejšej taxislužby. S taxikárom sme sa dohodli na cene 110 tisíc LEB. Cesta ubíhala veľmi dobre a bez väčších zdržaní sme prešli výstupnou libanonskou kontrolou.

Cez Sýriu do DAMASKU s veľkými problémami

Avšak na sýrskej hranici sa začali veľké komplikácie. S odstupom času môžeme povedať, že boli

na celej našej ceste aj najväčšie. Je smutné, že problém sme nespôsobili my a v žiadnom prípade sme ho nemohli ani ovplyvniť. I keď sme boli skvele pripravení a všetko sme mali do najmenších detailov naplánované a premyslené, pri cestovaní sa môže stať všeličo.

Pri bežných formalitách spojených so vstupom do krajiny nám zistili, že naše víza nie sú v poriadku. Zostali sme zaskočení a poukazovali sme na to, že nemôžu byť neplatné, nakoľko sme v Sýrii už boli. Colník nám ukázal, že vo vízach boli urobené opravy a chýba tam pečiatka úradu, ktorý dané opravy robil. Hneď sme si spomenuli na sýrskeho konzula v Bratislave, ktorý sa pri vypisovaní víz pomýlil a niečo následne opravoval. Snažili sme sa všemožne colníkom vysvetliť, že sme v tom nevinne. My by sme predsa žiadne korekcie do pasu a hlavne do víz nerobili. Nič nám však v tej chvíli nepomáhalo. Zavolali sme na slovenskú ambasádu v Damasku. Po vysvetlení, v akých problémoch sme sa ocitli, nám len stroho odpovedali, že to nie je v ich kompetencii a prajú nám veľa šťastia. Nezabudli ešte spomenúť, že v danom čase sa neodporúča cestovanie do Sýrie. Popritom všetkom začal naše nervy skúšať aj vodič taxíka a pýtal od nás plnú sumu 110 tis. My sme mu dali za polovicu prejdenej cesty, čiže 60 tis. a viac sme vtedy ani nemali. Museli sme sa preto spoliehať opäť len sami na seba. Medzi tým k nám prišli dvaja vojaci so samopalmi a v ich sprievode sme boli deportovaní do akejsi hraničnej medzizóny.

Na libanonskej hranici nás po vysvetlení našej situácie odviekli do starej miestnosti k veliteľovi základne a ten s nami vybavil všetky formality. Snažil sa



Ako z rozprávky Tisíc a jedna noc. Pláž v Bejrúte.

dokonca vniesť do komunikácie aj trochu humoru, predsa z danej situácie, v akej sme sa ocitli, sme boli „mieme“ mimo. Zaujmal ma jeden z libanonských vojakov, sediaci na starej železnej posteli a hrajúci sa s kovovými puťami. S kamennou tvárou sa na nás pozeral ako na hrozbu pre jeho krajinu. Nakoniec všetko dobre dopadlo a povolili nám opätovný vstup do Libanonu. Neostávalo nám nič iné, len sa presunúť naspäť do Bejrútu a vyhľadať

sýrsku ambasádu. Zohnali sme si taxík a zamierili priamo na ambasádu. Tá však už bola zatvorená. Rozhodli sme sa prečkať noc vonku, na miestnej pláži. V hlavách sa nám už vynárali rôzne scenáre a ďalšie alternatívy. Posledným možným riešením vzniknutej situácie bolo, ak by nás nepustili cez hranice, preletieť do Ammanu, no letenka pri konkurencii iba dvoch dopravcov by bola dosť drahá. Na to by sa vynárala aj ďalšia otázka, či by vôbec malo zmysel pokračovať v ceste a nekúpiť si radšej letenku z Bejrútu niekam do Európy. Všetko sme vsadili na jednu kartu a tou bola sýrska ambasáda.

Ráno, po prebdenej noci na pláži, sme prišli pred ambasádu a netrpezlivo očakávali, kedy ju otvorí. Jej dvere sa otvorili presne o 9,30 a po bezpečnostnej prehliadke sme vošli dnu. Boli tam dvaja úradníci, ktorí s nami zjavne nechceli komunikovať. Po dlhšej chvíli čakania sme podošli k jednému a vysvetlili náš problém. Vrátil nás na miesto, vraj máme čakať. Po hodine prišla za nami slečna a opýtala sa, ako nám môže pomôcť. Rozpovedali sme jej celý problém, že potrebujeme len pečiatku k vízom, na základe čoho môžeme pokračovať ďalej v ceste. Zobrala si naše pasy a povedala, aby sme počkali, kým príde konzul. Ubehla ďalšia hodina, keď sa v dverách opäť zjavila slečna. Spýtala sa, či nemáme číslo na konzula do Bratislavy, vraj sa s ním potrebujú spojiť. Dali sme jej číslo aj na mobil, aj na pevnú linku. Tu sa vyskytol ďalší problém. Mobilné telefóny síce vykazovali pokrytie libanonskou sieťou a následný príjem signálu od viacerých libanonských operátorov, ale to bolo asi tak všetko. Ani jednému z nás sa nedalo volať a ani poslať správy. Slečna nám len oznámila, že sa budú pokúšať spojiť so Slovenskom a odporučila nám čakať. Po chvíľke hrania sa s telefónom a ručným vyhľadávaní jednotlivých operátorov sa mi v reproduktore ozval vytúžený vyzváňací tón a ešte viac ma potešil konzulov hlas. Hneď som mu začal vysvetľovať, do akých problémov nás dostal. Keď som skončil, vyžiadal si k telefónu konzula, tak som mobil podal jednému z úradníkov a ten ho odniesol konzulovi. Po približne pol hodinke sa vrátil s telefónom a opäť sme počuli staré známe „čakajte“. Naša nálada sa však začala radikálne zlepšovať. Dúfali sme, že si to hádam medzi sebou vysvetlí a my budeme môcť nerušene pokračovať v ceste. Po nekonečnom čakaní sme dostali odpoveď, po ktorej nám zmizol úsmev na perách: **- Je nám ľúto, ale pečiatku potvrdzujúcu platnosť víz vám nemôžeme dať, a to z dôvodu, že sme sýrska ambasáda na libanonskom území a musí tam byť len odlišná pečiatka konzulátu na Slovensku.** Ale vraj nám môžu vydať nové víza s tým, že požiadajte o ne by sme museli na druhý deň a na vybavenie sa čaká týždeň, čo pre nás nič neriešilo.

Pokúsil som sa ešte raz zavolať konzulovi a ani neviem, ako je to možné, ale opäť sa to podarilo. Povedal nám, aby sme urýchlene išli na hraničný prechod a hlásili sa u kapitána Amira, veliteľa základne Masnaa. Zohnali sme narychlo taxík, dohodli sa na cene 100 tis. LEB do Damasku a ponáhľali sa na hranicu. Všetko išlo opäť hladko a bez väčších problémov. Po príchode na sýrsky hraničný prechod sme sa pýtali priamo na kapitána. Hoci sme na sýrskemu konzula v Bratislave boli nahnevaní, bol to práve on, ktorý musel poriadne pozafahovať za páčky a svoju chybu následne napraviť. Všetko bolo nakoniec v absolútnom poriadku a mohli sme pokračovať ďalej v našej ceste.

Do Damasku sme prišli po druhej popoludní a po posledných skúsenostiach sme sa už nechceli dlhšie zdržiavať v Sýrii a rozhodli sme sa čím skôr dostať do Jordánska. Napokon, bol už štvrtok a konzul nás varoval pred cestovaním v piatok. Preto sme len presadli z jedného taxíka do druhého a už sme uháňali smer Ammán.

JORDÁNSKE KRÁLOVSTVO

Na hranici sme sa tentoraz nezdržali dlho a vo večerných hodinách sme už boli v hlavnom meste Ammán. Po namáhavom dni spojenom so stresom a únavou sme sa konečne mohli poriadne natiahnuť a vychutnať si pohodu v hoteli s blahodárnou sprchou. Ráno niečo po šiestej sme si to namierili do Petry. Autobus JETT nám však nešiel, tak sme sa museli premiestniť na druhú autobusovú stanicu. Odchytili sme taxikára, dohodli sme sa, a nakoniec nás vysadil aj tak na úplne inom mieste. Na otázku, kde je stanica, len nechápavo krútil hlavou. Vedeli sme, že každé ďalšie vyjednávanie by bolo zbytočné, tak sme zaplatili 2 JOD (jordánsky dinár) a vystúpili. Sedeli tam dvaja postarší páni, z ktorých sa nás jeden ujal a všetko vysvetlil. Dokonca nám po arabsky napísal názov stanice a dodal, aby sme viac ako jeden dinár taxikárovi ani nedávali. Tak sme aj spravili a po bezmála piatich minútach jazdy taxikom sme prišli na malú autobusovú stanicu. Pri vystupovaní nás oslovil pán v dlhom bielom oblečení, vraj kam chceme ísť. Odpovedali sme, že do Petry a hneď sme sa spýtali aj na cenu. Lístok stál 8 JOD, čo je za 250 km dlhú cestu dobrá cena. Zaviedol nás k svojmu mini autobusu s 22 miestami na sedenie. Po usadení a zložení batohov nám ostávalo dosť času. Museli sme vyčkať, kým sa náš autobus plne obsadil cestujúcimi. Dali sme si kávu a džús s ľadom a po hodinke sme vyrazili.

VITA JTE V PETRE – našej top pamiatke!

Do Petry sme prišli tesne pred obedom. Ani sme sa poriadne nestihli rozhladať a už nás obkolesili taxikári. Dali sme im adresu nášho hotela a zjednali cenu na 1 JOD. Tešili sme sa, akú super cenu sa nám podarilo zjednať, avšak ani nie po minúte jazdy sme zostali zaskočení, keď taxikár zastavil a ukázal na náš hotel. Bol vzdialený od stanice asi 150 metrov. V tejto časti sveta sa mi zdalo, že domáci

mali stále navrch a boli o krok vpred. Po ubytovaní v príjemných izbách sme si pobalili menšie batohy, naplnili sme ich vodou a energetickými sladkosťami a vybrali sa na prehliadku skalného mesta Petra. Vraj existovalo už v dobe kamennej, no mne sa spája len s Nabatejcami, ktorí založili kráľovstvo a Petra



Miestny dopravný prostriedok v rokline as-Siq

sa stala jeho hlavným mestom. Vstupné stálo 50 €, to však platí len pri pobyte v Jordánsku viac ako dva dni. Inak zaplatíte za prehliadku 90 €. Je to hlavne z toho dôvodu, že veľký počet turistov sem zavíta na jednodňový pobyt formou fakultatívnych výletov zo susedného Egypta alebo Izraela.

Pripravte sa, že do samotného skalného mesta vedie dlhá cesta. Najprv musíte prejsť prašnou krajinou po kľukatých, nevydláždených cestách. Asi v jej polovici sa nachádzajú akési kamenné sarkofágy nazývané Djinn. Na opačnej strane je hrobka Obeliskov a Triclinium. Sú zároveň aj prvými pamiatkami na ceste k Petre. Ďalej už len pozvoľna klesáme a po 30 minútach prichádzame k veľkej skale, v ktorej sa nachádza úzky vchod do tiesňavy nazývanej Siq. Ten objavil v 19. storočí Burckhardt, ktorý vstúpil do tiesňavy a následne ako prvý Európan zazrel stratené mesto Petra. Tu si treba dať pozor, lebo miestni podnikavci vám budú ponúkať odvoz v starom „rozhranom“ voze ťahanom jedným somárom, poprípade sa môžete zvieŕť na ťave alebo koňovi. Ja osobne odporúčam ísť pešo. V 40-stupňových horúčavách v tieni je to síce úmornejšie, no krajšie, nakoľko máte čas si všetko popozerať a pofotiť. Hneď po vstupe do tiesňavy začnete pozvoľna klesať. Točitá rokľina nazývaná as-Siq má steny dvíhajúce sa do výšky takmer 90 metrov a tie bránia dopadu slnečných lúčov. Je dlhá asi kilometer. Miestami sa priechod tiesňavy zužuje asi len na dva metre. Kde-tu vykukne aj kúsok zelene držiacej sa na strmých stenách, ktoré hrajú pestrými farbami. Strieda sa tu svetlozltá s červenou, ktorá prechádza až do hnedkastej. Tento nádherný obraz krajiny je doplnený dupotom somárov, ťahajúcich staré vozíky s turistami.

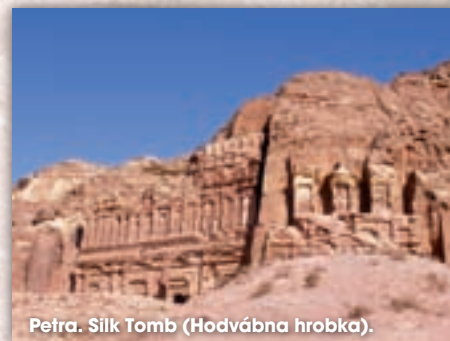
Asi po pol hodinke sa ako keby mávnutím kúzelného prútika skaly rozostúpili a pred nami sa objavila dych vyrážajúca tridsať metrov vysoká stavba vytesaná do skaly. Nazýva sa Chaznat al-fir'oun (Faraónova pokladnica) alebo aj Al-Khazneh. Je vyzdobená zaujímavými perzskými motívmi. Známa je aj z filmu o Indiana Jones. Mňa najviac fascinoval jej povrch, ktorý mení farby počas dňa.

V jednej chvíli je Pokladnica červeno-ružovkastá, neskôr úplne červená, žltkasto-oranžová alebo má nádych do hnedá. Je to spôsobené dopadom slnečných lúčov. Pred ňou sa rozprestiera malé námestie a následne sa pokračuje do samotného starobylého mesta. Hneď na začiatku nás ohúrilo veľké množstvo chrámov a kráľovských hrobiek vytesaných do skál. Ešte dodnes tu prebývajú miestni obyvatelia. Vzhľadovo sú budovy vyzdobené množstvom stĺpov. Nachádza sa tu aj divadlo s hľadiskom v tvare polkruhu. Postavené bolo Nabatejcami a neskôr ho prebudovali Rimania. V historických dokumentoch je zmienka, že v čase najväčšej slávy žilo v Petre okolo 40 000 ľudí. Najväčší rozmach zažívala v 3. storočí pred n. l.. Po štyroch storočiach prosperovania bola obsadená Rimanmi a následne upadol aj jej význam. V šiestom storočí ju postihlo aj ničivé zemetrasenie a následne padla do rúk Arabom.

Podarilo sa nám odčleniť od davu turistov a vybrali sme sa úzkym, prudko stúpajúcim chodníkom. Ten nás doviedol na vrchol kopca Jebel al-Madhbah. Miesto, kam sme sa dostali, sa podobá náhornej plošine, ktorá slúžila na rôzne obradné rituály, z ktorej sa nám naskytl veľkolepý pohľad na celú Petru. Bolo vidieť hlavnú cestu, ktorá sa krásne kľukatila pomedzi skalné hrobky. V pozadí vystupovali mohutné kopce Jebel Haroun, Jebel Barra, aj Jebel al-Habees, na úpätí ktorého stál Qasr al-Bint (chrám zasvätený Dusharesovi – hlavný boh Nabatejcov). Po krátkom oddychu sme sa presunuli opäť na hlavnú kolonádu a prezreli si kláštor Ad-Deir, Silk Tomb (Hodvábna hrobka), ako aj Palác faraónovej dcéry Kasr al Bint al Firaum. Všetko sa však za jeden deň stihnúť nedá, veď na dokonalé prezretie tohto starobylého mesta sa odporúčajú tri dni. Petra je verejnosti prístupná len do 19.00, a tak sme sa pobrali k nášmu hotelu. Pri odchode sme ešte venovali pár pohľadov Pokladnici, ktorá opäť hrala inými farbami. Večer sme unavení a zničení po náročnom dni padli do postele. Zaspávali sme však s krásnym pocitom, veď sme absolvovali prehliadku Petry, novodobý siedmy div sveta, ktorá bola TOP pamiatkou celej našej cesty.

Ráno o 4.45 nás zobudil hlas vychádzajúci z vedľajšej mešity a spievajúci verše z koránu. Po rýchlych raňajkách sme si to namierili na autobusovú stanicu, tentoraz už pešo. Pred nami bola 169 km dlhá cesta do prímorského mesta s názvom Aqaba. Autobus odchádzal o siedmej ráno a stál 5 €.

Pokračovanie nabadúce...



Petra. Silk Tomb (Hodvábna hrobka).



Tvár ŽSR

8. ročník súťaže

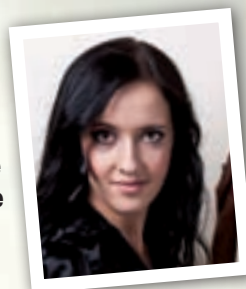
Milé kolegyně, kolegovia, železničari, neváhajte a prihláste sa!

Ak uvažujete nad svojou účasťou v súťaži a neviete sa rozhodnúť, prelistujte si minuloročné čísla Ž semaforu. Predstavovali sme jednotlivých súťažiacich, zverejnili ich fotografie vo finálovej premene vizáže. Možno vás ich odvaha a zážitky z finále a ďalších stretnutí presvedčia. S finalistami jednotlivých ročníkov sme v pravidelnom kontakte. Organizujeme rôzne stretnutia. Mnohí s redakciou spolupracujú aj pri tvorbe čísel Ž semaforu.

Súťaž je určená pre všetkých zamestnancov, pre ženy aj mužov a jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR.

Niekoľko dôvodov, prečo sa prihlásiť do súťaže, nám prezradili aj minuloroční víťazi súťaže Tvár ŽSR 2011 Antónia KOBZOŠOVÁ a Karol PUKLUŠ:

- **Prihláste sa do súťaže a získajte tak možnosť spoznať železniciu aj z inej ako pracovnej stránky. Finálový pobyt je len začiatkom toho, že získate spomedzi kolegov z celého Slovenska skvelých priateľov. Aj keď štyri dni v Strečne sú nezabudnuteľné, všetky ďalšie akcie, stretnutia a priateľstvá stoja za to. Prihláste sa do súťaže a nepremárňte túto šancu.**

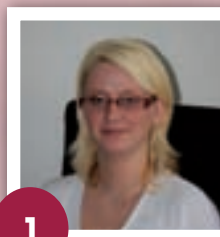


- **Do súťaže by ste sa mali prihlásiť najmä preto, že máte šancu spoznať nových ľudí, získať ďalšie priateľstvá aj skúsenosti. Ak sa dostanete do finále, prežijete víkend v spoločnosti príjemných kolegov z celého Slovenska z rôznych pracovných oblastí. Máte možnosť zažiť množstvo zaujímavých akcií nielen spoločenských, ale aj adrenalínových. Veď nie každý má možnosť zatancovať si s Katkou Štumpfovou alebo sa stretnúť s kúzelníkom Talostanom. Neváhajte, prihláste sa čo najskôr, iste neoľutujete.**

Dnes prinášame prvé súťažiace, sympatické blondínky, ktoré otvárajú 8. ročník súťaže. Ostatných prihlásených budeme postupne zverejňovať v ďalších číslach Ž semaforu.

Martina KREMPASKÁ

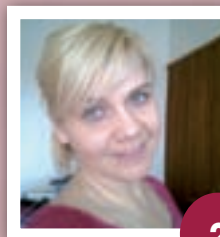
1. V ŽSR pracujem od roku 2006, v súčasnosti ako odborná referentka ekonomiky v sekcii ekonomiky OR Košice.
2. Mať prácu.
3. Svoj voľný čas venujem dcérke a rodine.
4. Zábavu, ale najmä relax a rozptýlenie mimo všedných dní.



1

Ivana HROZIENČIKOVÁ

1. Na železnici pracujem od novembra 2007 vo funkcii odborná technická zamestnankyňa v SMSÚ TO Levice.
2. Pochádzam zo železničiarkej rodiny a chcela som pokračovať v rodinných tradíciách.
3. Mám veľa záľub, ale k mojím naj... patrí predovšetkým športovanie.
4. Nechám sa prevapíť.



2



Podmienky a pravidlá súťaže!

* **Tvár ŽSR 2012 bude trvať od 1. februára do 1. augusta!**

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?

Prihláste sa do súťaže, alebo prihláste svojich spolupracovníkov. Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu alebo kolegu, ktorí sú sympatickí, zaujímaví, možno niečím výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na veku a funkcii nezáleží.