

Ž E L E Z N I Č N Ý SEMAFOR

ŽSR MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXII MAREC 2012



Nová železničná stanica
ŽILINA - Teplička

Tragická nehoda
v Poľsku

Modernizácia železničnej trate
Nové Mesto nad Váhom – Púchov

EDITORIAL



Koniec februára a doterajšie marcové dni boli plné rôznorodých udalostí. Aj keď neberieme do úvahy tie celospoločenské, teda predvolebnú kampaň a samotné parlamentné voľby, tak množstvo udalostí a akcií bolo zaujímavých aj na železnici a medzi železničiarimi.

Marec má aj množstvo prívlastkov, ktoré nedem teraz vymenovávať, ale napadol mi jeden pekný marcový medzinárodný sviatok, a to deň žien. Ženy majú svoje neodmysliteľné miesto aj na železnici, a aj keď je ich oveľa menej ako mužov, sú neprehliadnuteľné. Čo poviete?

Aj napriek číslam, ktoré nehovoria v náš prospech sú na železnici ženské kolektívy a to nielen v administratíve. Spomenula som si napríklad na železničnú stanicu Handlová, kde sú ženy v značnej prevahe nad mužmi a pred rokom sme ich navštívili. Tak je tomu napríklad aj v Raslaviciach, a verím, že ak by sme pátrali ďalej, bolo by takýchto pracovísk ešte viac. Nevie, či ste tento sviatok oslavovali, ale iste viem, že železničkarkam v Čiernej nad Tisou prejavujú úctu ich kolegovia každý rok nielen kvietkom, ale aj príjemným posedením. Milé, čo poviete? Kvietkom a malým darčekom sme si uctili, a nielen pri tejto príležitosti, ale najmä pri príležitosti vzácneho životného jubilea aj našu bývalú kolegyňu – prvú výpravkyňu na železnici pani Máriu Mácovú. Neslúži jej žiaľ už zrak, ale pamäť ma skvelú a tak jej spomienky na železniciu sú vzácnosťou. Rovnako, ako spomienky skvelých ľudí, veľkých odborníkov, riešiteľov riadiaceho strediska elektrotechniky, kedy takpovediac „na kolene“ vymysleli, urobili a zrealizovali veľkú vec alebo skôr počín, a to riadiace stanovište s automatizovaným progresívnym systémom elektrodíspečingu v Poprade. S úctou a veľkým obdivom som počúvala zaujímavé spomienky, príhody ľudí, ktorí svoje myšlienky a um skĺbili do skvelého diela. Ktovie aké čísla by lietali pri investíciách na podobný projekt dnes a koľko ľudí by bolo v projektových tímoch zamestnaných. Nehovoriac o tom, že v konečnom dôsledku by to zrejme riešila „zdanlivo lacnejšia“ externá firma.

Prajem vám príjemné teplé dni odhládnuť od toho, či je jar tento rok o deň dlhšia ☺

„Odstrelím ti hlavu...“ kričal agresívny cestujúci

Dobre známy výrok - hovoríť striebro, mlčať zlato, všetci dobre poznáme. Hoci sa týka skôr správneho načasovania samotného rečníka, dal by sa v súčasnosti aplikovať aj na nedávnou skúsenosť dopravného námestníka Ing. Petra Kadáša zo železnej stanice v Banskej Bystrici.

Ten sa v dobrej viere počas kontrolnej činnosti v ŽST Vlkanová zastal svojho zamestnanca pred nervóznym a agresívnym cestujúcim, a ten sa mu za to odplatil vyhrázaním.

„Dotyčný pán išiel po snehom zapadanej ceste, ktorá nebola určená ako prístupová. Nevedel tam práve kvôli veľkému snehu prejsť, a tak začal hromziť a nadávať na výpravcu. Na čo som ho ja upozornil, že ide po ceste, ktorá nie je určená pre cestujúcu verejnosť, a aby s invektívami na jeho osobu a zamestnancov ŽSR prestal,“ rekapituluje situáciu a opisuje nepríjemný zážitok námestníka. Jeho upozornenie a následná snaha námestníka o vyriešenie problému zavolaním železničnej polície agresívneho muža rozčúlila ešte viac a ukázal mu za opaskom puzdro so zbraňou. So slovami: „Odstrelím ti hlavu,“ týmito slovami a počínom vystrašil nielen našich kolegov, ale aj okolo stojacich cestujúcich.

Nakoniec celý incident pre železničiarov šťastne skončil príchodom železnej polície, avšak neskončil pre agresora.



Ing. Peter Kadáš, dopravný námestník bansko-bystrickej železničnej stanice na incident s agresívnym a ozbrojeným cestujúcim tak skoro nezabudne.

V súčasnosti má 36 ročný muž z Vlkanovej na krku obvinenie za prečin nebezpečného vyhrážania, za čo mu hrozí väzenie od 6 mesiacov do 3 rokov.

Náš obdiv patrí dopravnému námestníkovi, ktorý sa dokázal postaviť za svojho kolegu...

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka

Železničné telekomunikácie potvrdili svoju kvalitu

Železničné telekomunikácie úspešne absolvovali 22. a 23. marca kontrolný recertifikačný audit a opäť potvrdili kvalitu poskytovania svojich telekomunikačných a IT služieb.

Tento rok bola vykonaná 2. časť auditu, kvôli zabezpečeniu kontinuity certifikačného procesu v oblasti systému manažérstva kvality na ŽT. Audit vykonávaný firmou EUROCERT SK, s.r.o. bol zameraný na posudzovanie procesu poskytovania služieb v oblasti vývoja, prevádzky,

údržby SW a servisu IT, ako aj na poskytovanie telekomunikačných služieb. Hodnotenie auditu boli veľmi pozitívne. Audítori vyzdvihli hlavne veľmi dobré výsledky v celom systéme manažérstva kvality na ŽT, ako aj zlepšenie vo všetkých oblastiach od posledného vykonaného auditu.

Železničné telekomunikácie udržuujú a zlepšujú zavedený systém manažérstva kvality v zhode s normou STN EN ISO 9001:2009 už od roku 2003.



Železničné telekomunikácie Bratislava

Podpismi začala ďalšia etapa modernizácie V. koridoru

Zmluvu o ďalšej etape modernizácie V. koridoru pre rýchlosť 160 km/h v úseku Beluša - Púchov, podpísali začiatkom marca Ing. Vladimír Lupták, generálny riaditeľ ŽSR a zástupca zhotoviteľa Václav Bartoněk, výkonný riaditeľ pre dopravné stavby OHL ŽS, a. s.. Zmluva bola uzatvorená po vyhodnotení verejnej súťaže, úspešným uchádzačom sa stalo „Združenie Púchov“, v zložení firiem OHL ŽS, a. s. Brno a Váhostav - SK, a. s. Žilina.



Zmluvu o ďalšej etape modernizácie V. koridoru pre rýchlosť 160 km/h. v úseku Beluša – Púchov podpísali začiatkom marca Ing. Vladimír Lupták, generálny riaditeľ ŽSR (v strede) a zástupca zhotoviteľa Václav Bartoněk (vľavo), výkonný riaditeľ pre dopravné stavby OHL ŽS, a. s. Vpravo Mgr. Martina Pavliková, riaditeľka O140 GR ŽSR, hovorkyňa ŽSR.

Šiestu etapu modernizácie V. koridoru – stavbu „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – VI. Etapa (úsek Beluša – Púchov)“ bude stavať „Združenie Púchov“, ktoré vo verejnej súťaži uspelo spomedzi 9 uchádzačov. Úsek medzi Belušou a Púchovom zmodernizuje za 91,8 milióna eur. Okrem traťového úseku sa modernizácia dotkne aj železničných staníc v Beluši a Púchove, tiež zastávky Dolné Kočkovce.

Železničná stanica Beluša bude na základe dopravnej technológie zrušená a nahradená zastávkou v novej polohe. Zastávka Dolné Kočkovce bude posunutá oproti terajšej polohe bližšie k centru obce, mimoúrovňový bude prístup cestujúcich k nástupišťam.

Modernizácia radikálne zmení pohľad na železničnú stanicu Púchov. Výstavba dvoch ostrovných nástupíšť v dĺžke 400 m si vyžiada rozšírenie koľajiska stanice a následnú asanáciu

pôvodných budov v súbehu s nepárnou skupinou koľají, vrátane odstránenia staničnej budovy.

Tá sa vybuduje úplne nanovo, novostavbou bude aj traťový obvod a budova vozmajstrov, s novými dispozíciami pre uvedené prevádzky. Nová výpravňá budova je navrhovaná ako trojpodlažný skeletový trojtrakt, budova traťového obvodu s dielňami ako murovaná dvojpodlažná stavba bez podpivničenia s plochými strechami. Dispozíčne bude rozdelená na dve základné časti - garáž pre MUV a administratívno - technickú časť s poskytnutím potrebného komfortu a bezpečnosti. Keďže modernizovaný úsek trate musí spĺňať požadovanú traťovú rýchlosť 160 km/h., jeho trasovanie je čiastočne mimo jestvujúceho železničného telesa – s odklonom až do 60 me-

trov. Po modernizácii bude mať dĺžku 8,856 km, napájaný bude striedavou elektrickou trakciou 25 kV, vybudované budú aj nové traťové a staničné zabezpečovacie zariadenia. Výstavba 6. úseku modernizácie medzi Belušou a Púchovom má trvať 3 roky a bude financovaná z prostriedkov Kohézneho fondu Európskej únie a štátneho rozpočtu prostredníctvom Operačného programu Doprava.

(red)

Pridaj sa a pomôž ! DEŇ NARCISOV

V piatok, 13. apríla bude v uliciach miest a obcí po celom Slovensku viac ako 16000 dobrovoľníkov. Pristavia sa pri Vás, ponúknu narcis a Vy už budete vedieť, že je tu opäť DEŇ NARCISOV - 16. ročník jedinej verejno-prospešnej finančnej zbierky Ligy proti rakovine.

Partnerom Dňa narcisov sa aj tento rok stali Železnice SR, ktoré umožnia vstup dobrovoľníkov Ligy proti rakovine do priestorov železničných staníc. Dobrovoľníci budú označení špeciálnymi identifikátormi, vďaka ktorým ich ľahko spoznáte. Identifikátory sa každý rok menia, aby neboli ľahko napodobiteľné, všimajte si ich.

Ak si v tento deň pripríte na odev narcis, vyjadrite spolupatričnosť s onkologickým pacientmi. Ak aj prispějete, svojím dobrovoľným finančným príspevkom zároveň pomôžete mnohým, ktorí s ochorením bojujú.

DEŇ NARCISOV JE MOŽNÉ V TOMTO ROKU PODPORIŤ:

- na účet zbierky č. 2629740400/1100
 - do pokladničiek dobrovoľníkov priamo v deň zbierky - 13. apríla 2012
 - zaslaním SMS s ľubovoľným textom na číslo 848 v sieti všetkých mobilných operátorov v termíne od 2. do 16. apríla 2012
- *Cena 1 SMS je 2 €. Operátor odvedie na zbierku celú túto sumu a samotné zaslanie SMS zákazníkov nespomáha.

Koncert vďaka

Priamo počas Dňa narcisov organizuje Liga proti rakovine III. ročník Koncertu vďaka. Jeho cieľom je verejnosti, partnerom, dobrovoľníkom i všetkým, ktorí akokoľvek podporujú tento deň poďakovať za dlhoročnú pomoc a dôveru.

V piatok 13. apríla 2012, na Nám. SNP v Bratislave, sa na Vás tešia Pavol Hammel, Beáta Dubasová, Robo Opaťovský, Martin Harich, Monika Bagárová, Alžbeta Kolečkářová, ale aj The Pastels, Lady Licious, Mukatado, La Gioia, dychová hudba Spojár, Bailadora Dance Group.



Viac info na: www.lpr.sk
www.facebook.com/ligaprotirakovine



Spádovisko triedi vozne na 18 smerových koľají.

V Žiline–Tepličke riadia nákladnú dopravu efektívnejšie vďaka špičkovým technológiám, komfortným pracoviskám a odbornému personálu



Riadiacemu dispečerskému pracovisku v centrálnej prevádzkovej budove dominuje veľkoplošná zobrazovacia jednotka VEZO s vyobrazením reliéfu koľajiska. Takéto komfortne vybavené pracovisko je prvé v sieti ŽSR. K dispozícii sú aj zábery z 256 kamier, rozmiestnených v celom priestore stanice.



Ing. Jozef Dudák (vpravo hore), manažér projektu spustenia novej zriaďovacej stanice do prevádzky, pár hodín pred polnocou komunikuje s vnútornými výpravcami, zľava Jozefom Remenárom a Alojzom Janičkom, opostupochasúčinnostiiprispracovaníinformáciizmodernýchinformačnýchtechnológiinasadenej v stanici. Počúva aj Ing. Martin Horňák, IŽD a dispozičný výpravca Štefan Jančovič (vpravo dole).

Víkendovou polnocou z 3. na 4. marca nastali významné zmeny vo vlakotvorných výkonoch na severozápade Slovenska. Po 35 rokoch výstavby bola sprevádzkovaná zriaďovacia stanica Žilina – Teplička.

„V rôznych fázach spustenia boli všelijaké pocity, ale určite prevládalo vzrušenie a uvedomenie si skutočnosti, že prepisujeme históriu železníc,“ vyjadril svoje dojmy Ing. Jozef Dudák, zástupca riaditeľa Odboru 410 GR ŽSR, manažér projektu uvedenia novej zriaďovacej stanice do prevádzky. Taktiež cítil aj zodpovednosť a spolupatričnosť pri odovzdaní vedomostí a skúseností prevádzkovým zamestnancom, aby plnohodnotne využívali dodané špičkové technológie. Nová stanica má veľký význam najmä pre mesto Žilina, keďže sústredením vlakotvorných prác z Vrútok a Žiliny, zriaďovacej stanice do jedného miesta, sa v tomto uzle zefektívnila nákladná doprava.

Martin BALKOVSKÝ foto: autor



Elektronické stavadlá ESA 11 ovládajú 117 návěstidel, 98 elektromotorických prestavníkov výhybiek, 39 koľajových obvodov, 111 počítačov náprav, 3 priecestné zabezpečovacie zariadenia, 4 pomocné stavadlá, 5 vykoľajok a jeden elektromagnetický zámok.



Hektické dni zažil aj prednosta stanice Ing. Luboš Polakovič. Množstvo kľúčov napovedá o počte miestností v stanici, mnohé bolo potrebné vybaviť nábytkom. Najťažším bol výber zamestnancov do Žiliny - Tepličky, s neúspešnými bol rozviazaný pracovný pomer pre nadbytočnosť v Žiline. Riešila sa aj strava pre zamestnancov, keďže stanica nemá kuchyňu, ale aj doprava ľudí služobným spojom.



Tranzitérky, zľava Andrea Ovčíková a Agnesa Gabčíková kontrolujú prvý vlak po príchode pomocou mobilných zariadení PSION, ktoré prenášajú informácie on-line, prostredníctvom GSM siete. Ich činnosť sledujú, sprava Ing. Milan Sobek, dopravný námestník ŽST Žilina – Teplička, Ing. Jozef Dudák a vnútorný výpravca Jozef Remenáť.



Na nové prostredie si zvykajú aj posunovač Ľubomír Zvada, vedúci posunu Vladimír Škorvánek a Miroslav Kopásek a posunovač Andrej Kollár (na fotke zľava). Do Tepličky boli presunutí z Varína a Žiliny zriaďovacej stanice.



Prvý vlak na spádovisku roztriedili Peter Pavlina, dozorca spádoviska a signalista Jaroslav Škulavík. Prvý odves sa začal spúšťať zväzným pahorkom symbolicky o 1:11 hod.



Spádovisko Váh so zväzným pahorkom a 18 smerovými koľajami je riadené elektronickým spádoviskovým zariadením, ktoré ovláda výhybky a 126 koľajových bŕzd. Triedenie súprav nákladných vlakov je plne automatické. Podľa plánov mala Žilina – Teplička denne spracovať 1200 vozňov, reálne je ich takmer 650 vozňov. Stanica dokáže vybaviť 21 končiacich a 21 východiskových vlakov.



Výpravcovia na dispečerskom pracovisku centrálne ovládajú 3 elektronické stavadlá ESA 11. Prvá obsluhuje vchodovú a tranzitnú časť, ďalšia odchodovú skupinu a tretia odbočku Váh, na ktorú je pripojená vlečka firmy KIA MOTORS. „Každá ESA 11 je riadená dvojicou technologických počítačov, ktoré sa vzájomne kontrolujú, navyše sú aj zálohované. Výpravcovia aj údržbári majú svoje identifikačné karty, musia sa do systému prihlásiť, povelý a úkony tak nie sú anonymné,“ - vysvetľuje princíp zabezpečenia stanice Ing. Štefan Glovičko, vedúci prípravy a realizácie stavieb AŽD Praha s.r.o. Napriek vysokému stupňu zabezpečenia dodávateľ garantuje aj nepretržitý servis.



A aká by to bola oslava štvrtstoročnice, keby chýbala torta. Jubilatovi ju upiekla Ing. Jana Nováková zo sekcie EE, OR Košice.

„Pripadla mi dnes vážna, milá a nesmierne zodpovedná úloha, predniesť úvodné slovo na stretnutí, ktorého cieľom je pripomenúť si 25. výročie fungovania významného pracoviska OEE ŽSR - RSE (riadiaceho strediska elektrotechniky) Poprad – Tatry.“

Týmito slovami Ing. Daniela Baluchu, riaditeľa O 460 GR ŽSR začala vo februári v Poprade odborná konferencia s názvom Riadiace systémy dispečerskej techniky v odvetví elektrotechniky na železnici.

Na odbornej konferencii, ktorej hlavným organizátorom bola firma ECS engineering, s.r.o Nová Dubnica odznelo množstvo odborných prednášok, zaujímavých noviniek, avšak celý deň bol aj napriek odbornosti viac nostalgicky. Nestranný pozorovateľ by mohol aj namietaf, prečo toľko pozornosti účastníci konferencie venujú minulosti. Avšak iba dovtedy, kým by sa spolu s rečníkmi nepreniesol do obdobia spred 25 rokov a neovplyvnila by ho zaniatenosť ľudí, ktorí s veľkým nadšením aj dnes hovoria o svojej vtedajšej práci. A že majú o čom, o tom sme sa nedozvedeli len od nich, ale to nám denne pripomína aj súčasný chod železnice, teda jeho elektrická trakcia, elektrodispečingy a ďalšie vymoženosti odvetvia elektrotechniky a energetiky.

ZAČALO TO ASI TAKTO...

Skupina Železničiarov pod Tatrami z odvetvia elektrotechniky a energetiky mala na začiatku ambície, tvorivú iskru, ale najmä schopnosti zhostiť sa na dané obdobie obrovskej výzvy a dôležitej progresívnej úlohy - vytvoríť riadiace stanovište s automatizovaným systémom elektrodispečerského riadenia.

Stalo sa tak aj potom, čo mnohé projekty s touto myšlienkou už predtým stroskotali kvôli vysokým financiám.

Aj napriek tomu sa už spomínaný tím nadšencov pod vedením Ing. Vladimíra Bobáka myšlienky nevzdával a začal s tvorivou čin-

**Borovičku a parenicu vymieňali
za potrebné komponenty
výpočtovej techniky**

25 rokov RSE Poprad – Tatry



RIEŠITEĽSKÝ TÍM A ICH SPOLOČNÁ FOTOGRAFIA PRED 25 ROKMI

Zľava: Ing. Dušan Čupka, Štefan Lipták, Tibor Madarász, Ing. Milan Matis, Ing. Juraj Jankovský, Matúš Kráľ, Ing. Dušan Zelinka, Ing. Pavol Mitřík, Ing. Vladimír Bobák – vedúci riešiteľov, Ing. Ján Serátor, Ing. Pavol MACH, Ing. Jiří Volf, Ing. Juraj Černošký, Ing. Dušan Michalko, Ing. Stanislav Štefánik, Ing. Cyril Rečičár.



...a fotografia zo súčasnosti.

nosťou. Cieľom bolo vyvinúť taký riadiaci systém pre železniciu, ktorý by bol postavený na báze programovateľných zariadení a súčiastok pre elektroniku, dostupnú v ČSSR a realizovateľný v našich podmienkach, s výstupom v Poprade.

Aj vďaka podpore nadriadených a dôvere začal vznikať pilotný projekt, ako absolútne technicky nové riešenie v tomto segmente, ktoré



Súčasní elektrodispečeri RSE Poprad: zľava Ing. František Antolík, Ing. Marek Olekšák, Ing. Anton Kubalec (vedúci), Pavol Tarda, Ing. Martin Rečičár, Ing. Ladislav Vančo (za elektrodispečerským stolom).



Účastníci konferencie nám v závere zaujímavého dňa ešte takto zapózovali na pracovisku 25-ročného popradského elektrodíspečingu.

bolo konštituované na úplne inej filozofii a progresívnom vnímaní dispečerskej riadiacej práce, ako riešenie vybudované na úplne novej technickej – SW a HW – základni.

KĎ SA PROGRESÍVNE MYŠLIENKY PRETAVIA DO REALITY

Na začiatku boli dvaja, Ing. Vladimír Bobák a Ing. Ján Serátor. Trvalo niekoľko týždňov, kým si ujasnili, ako budú postupovať. Získavali rôzne informácie zvonku, z firiem, kde bola výpočtová technika viac v popredí. Postupne sa vytvorila skupina 16 ľudí zo služby elektrotechniky a energetiky SVB a meracieho strediska EE v Bratislave, Výskumného ústavu drevárskeho a nábykárskoho a EÚ Poprad. Kolektív sa formoval a pracoval bez ustanovujúcich dekrétov, predpisov a nariadení, avšak s dôrazom na vytýčený cieľ. „Mali sme chuť to urobiť a dokázať! Mozaika riešení sa skladala z množstva nápadov, ktoré mali aj oponentov, ale tím, že sa zoskupili ľudia s vysokými odbornými a aj s vzácnymi ľudskými znalosťami, tak za celý čas sme nemali problémy, nevznikali tak konflikty a vládla počas práce skvelá atmosféra,“ spomína Ing. Ján Serátor.

„Malo to hlavu, päťu, štruktúru, proste jasný cieľ. Takúto mikroklimu vtedajšie vedenie vytvorilo, takže sme si ani neuviedomovali, koľko administratívnych prekážok museli odrážať, aby nás nič nerušilo. Všetko bolo v období, kedy bol nedostatok elektroniky, súčiastok a súvisiacich potrieb, pre mnohé veci som chodil do Čiech s borovičkou a parenicou, čo vyvolávalo priaznivú atmosféru

u referentiek odbytu, lebo to zodpovedalo ich predstavám o Slovensku,“ úsmevne spomína Ing. Jiří Volf, člen tímu.

Modelové pracovisko nášho dnešného jubilanta bolo vytvorené v roku 1985 v objekte TM Starý Smokovec.

Riešenia, ktoré boli vytvorené na RSEÚ v Poprade, sa po vyliečení detských chorôb neskôr úspešne aplikovali aj vo všetkých ostatných štyroch elektrodíspečingoch na Slovensku.

„Výnimočné a skvelé dielo - náš elektrodíspečing - si vyžadovalo aj dôstojnú „strechu nad hlavou“. Aj o to sme sa museli postarať iným spôsobom a vo vlastnej réžii. A tak sme sa ako hlavný dodávateľ postarali o vybudovanie novej, na financie a obostavaný priestor nenáročnej, ale primeranej budovy RSE. Tzv. podlimitná investícia vďaka vysokej aktivite Ing. Dušana Zelinku z bývalej služby 24 bola zaradená do plánu. Stal som sa z titulu mojej náplne práce jej stavbyvedúcim. Bez výdatnej podpory a pomoci mojich kolegov z Elektroúseku Poprad - Tatry by sme však veľa nedokázali,“ spomína Ing. Pavol Mitřík, v tom čase technický námestník RSE Poprad na stavbu, keď všetci pomáhali ako sa dalo.

„Zúčastnil som sa v spomínanom období viacerých pracovných porád ako začínajúci zamestnanec železníc, a už vtedy mi zostalo v pamäti to, čo bolo a verím, že aj naďalej zostane typické

a charakteristické pre tento projekt i celé odvetvie EE – tímová spolupráca, hlboká znalosť diskutovanej problematiky, otvorený priestor na vypočutie si všetkých názorov, analýza pozitív a negatív prezentovaných stanovísk, prijatie manažérskeho rozhodnutia a jeho aplikácia v praxi,“ odznelo na konferencii z úst Ing. Daniela Baluchu.

O tom, že projekty zásadnej modernizácie RSE v sieti ŽSR boli veľmi dobre koncepcne a systémovo pripravené a precízne realizované, svedčí aj fakt, že tieto naše pracoviská odolali aj tlaku silných nadnárodných koncernov, ktoré sa už krátko po zrušení obchodných bariér začiatkom 90. rokov začali veľmi intenzívne zaujímať aj o tento segment a ponúkali vlastné finančne neporovnateľne drahšie riešenia.

(sch)

Foto: Dana SCHWARTZOVA



Technické zázemie elektrodíspečingu.



Ing. Martin Rečičár, elektrodíspeč rád priblížil účastníkom konferencie aj súčasnú činnosť pracoviska.



Ing. Jiří Volf bol jedným z tímu riešiteľov a dodnes sa tejto práci venuje, i keď už ako zamestnanec ECS engineering, s.r.o.. V roku 2003 jeho funkciu na železnici zrušili a stal sa tak nadbytočným. Aj mnoho ďalších kolegov zo železnice odišlo, mnohí pre nadbytočnosť, ťažké srdce však nemajú.

Modernizácia na Kysuciach priniesla vyššiu rýchlosť aj unikátne mosty

Železničná stanica v Krásne nad Kysucou bola v stredu 29. februára svedkom slávnostného ukončenia výstavby „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Krásno nad Kysucou“. Stavba je jednou zo súboru stavieb európskeho koridoru č. VI. Traťový úsek Žilina - Čadca z hľadiska prevádzkového zaťaženia patrí medzi 10 najvyťaženejších traťových úsekov v SR. Realizácia prác bola spolufinancovaná Európskou úniou v rámci Operačného programu Doprava 2007 - 2013.



Slávnostného ukončenia stavby sa zúčastnili aj (zľava) Ing. Milan Solárík, riaditeľ OR Žilina, generálny riaditeľ ŽSR Ing. Vladimír Lupták, Ing. Silvia Némethová, ekonomická námestníčka GR ŽSR, Ing. Ján Zachar, námestník GR ŽSR pre prevádzku a Ing. Peter Molda, riaditeľ úseku GR ŽSR.

Podstatou modernizácie bola prestavba železničnej dopravnej cesty v požadovanom rozsahu za účelom rozšírenia jej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním moderných, progresívnych prvkov a zariadení s cieľom zlepšiť technické parametre a bezpečnosť jestvujúcej trate. Zmodernizovaný úsek elektrifikovanej trate s celkovou dĺžkou 18,922 km je prispôsobený na maximálnu traťovú rýchlosť 140 km/h. Modernizácia bola rozdelená do piatich stavebných úsekov.

Zaujímavosťou je, že v rámci stavby bol pri realizácii dvoch železničných mostov (cez Gundášov aj Podhájsky potok) prvýkrát v podmienkach ŽSR aplikovaný systém Matiere, ktorý umožňuje montáž mosta priamo na mieste určenia z privezených prefabrikátov vyrobených „na mieru“. Použitie tohto systému je časovo aj finančne efektívnejšie ako klasický spôsob realizácie. O uvedení technológiu prejavila záujem a už aj použila Národná diaľničná spoločnosť.

Dana ŠINKOVÁ



Takto vyzerala stanica v Kysuckom Novom Meste v lete roku 2008.



...po modernizácii cestujúci využívajú moderné nástupištia.

Kontrolný deň v Novom Meste nad Váhom

Generálny riaditeľ ŽSR Vladimír Lupták a Ján Figel', minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, absolvovali 29. februára v železničnej stanici v Novom Meste nad Váhom kontrolný deň stavby „Železničná stanica Nové Mesto nad Váhom – rekonštrukcia staničnej budovy a príslušných objektov“.

Rekonštrukčné práce stanice začali ešte v septembri 2009. Dnes už na prvý pohľad badať na fasáde budovy výrazný rozdiel, zmenami prešli aj útroby staničných priestorov. Rekonštrukčnými prácami dochádza k zhodnoteniu a vylepšeniu podmienok zamestnancov a tiež cestujúcej verejnosti.



Staničná budova ešte v novembri 2011 odrádzala cestujúcich svojim ošarpaným zovňajškom. Pripomínala skôr rozpadávajúcu sa ruinu, ako prevádzkovanú budovu stanice.

Predmetom stavby je najmä zateplenie budov, výmena okenných a dverných otvorov a nová strešná krytina. Obnovou prejdú aj sociálne zariadenia, nové budú rozvody zdravotníckej, vykurovacej, vzduchotechnickej zariadení, ale aj vnútornej plynoinštalácie a elektroinštalácie. Úprav sa dočkajú aj vonkajšie plochy a priestranstvá. Predpokladané ukončenie rekonštrukčných prác je plánované na november 2012.

Okrem Nového mesta nad Váhom sú zmodernizované aj staničné budovy v Piešťanoch a Trnave.

Dana ŠINKOVÁ,
Foto: autorka a balky



Dnes už fasáda vynovenej budovy priťahuje pohľady ľudí, zlepšili sa aj podmienky pre zamestnancov železnice a cestujúcej verejnosti.

Marcová tragédia na poľských železničiach si vyžiadala 16 obetí

Čelná zrážka dvoch rýchlikov, ku ktorej došlo na juhu Poľska v sobotu 3. marca o 20 hodine 57 minúte si vyžiadala 16 mŕtvych a 60 zranených. Išlo o rýchlik Intercity, smerujúci z Przemysla do Varšavy a regionálny osobný vlak Interregio z Varšavy do Krakova. Ide o najhoršie železničné nešťastie v krajine za posledných 20 rokov. Väčšinu zranených previezli sanitky a vrtníky do blízkych nemocníc, letecky aj do Varšavy a Krakova. Takmer polovica zranených je vo vážnom stave. Príčiny nešťastia sa stále vyšetrojú. Poľské železnice hodnotia trať ako vyhovujúcu a tragédia je podľa poľských železničiarov prekvapujúca. Média píšú aj o tom, že v nemocnici je stále aj službukonajúci traťový dispečer, ktorý je obvinený z neúmyselného zavinenia nehody, keďže falšoval materiály, s cieľom zakryť vlastný omyl.



Na mieste nešťastia zasahovalo vyše 400 hasičov a 100 policajtov. Medzi zranenými sú aj občania Ukrajiny, jeden z Českej republiky, pričom vo vlakových súpravách boli aj cudzinci z Francúzska a Španielska. Príčinu havárie vyšetroje polícia, dohady sú o poruchách na výhybkách, ale hovorí sa aj o zlyhaní ľudského faktora, keďže jeden z vlakov bol na nesprávnej koľaji a čelne narazil do protiúložného expresu. Média informovali aj o tom, že pred nehodou sa na postihnutom úseku trate vykonávali údržbové práce. Osudný úsek trate nedávno zrekonštruovali a v tejto súvislosti je tu povolená rýchlosť až 120 km za hodinu. Poľské železnice sa o trať vyjadřili, že je technicky spoľahlivá, a nebudú sa o tragickej udalosti vyjadrovať až do skončenia vyšetrovania.



Cestujúci opisovali dramatické momenty ako výbuch bomby, silný náraz, tmu, veľa kriku, smradu spálenej ocele, lietajúce sedadlá, vagony meniace sa na harmoniku, ale aj modliaci sa ľudia... V oboch vlakových súpravách bolo spolu 350 cestujúcich. Táto havária je v Poľsku najtragickjšia od roku 1990, kedy pri zrážke dvoch vlakov na okraji Varšavy zahynulo 16 ľudí. Najhoršie vlakové nešťastie sa v krajine odohralo v roku 1980, keď v severopoľskom meste Otoczyn neprežilo zrážku nákladného a osobného vlaku 67 ľudí. Práce na poškodenej železničnej trati na jednej koľaji skončili dva dni po nehode, kedy prešiel prvý vlak so zníženou rýchlosťou, keďže na prvej koľaji, kde k zrážke došlo, prebiehali opravy do stredy 7. marca.

(sch)

Foto: Grzegorz Koclega

Prehľad najhorších železničných nešťastí v Európe za posledných 20 rokov

- **101 mŕtvych** - Neďaleko severonemeckého Eschede sa vykoľajil 3. júna 1998 nemecký rýchlovlak ICE. Súprava potom narazila do piliera cestného mosta vedúceho nad traťou, ktorý sa na ňu potom zrútil. Príčinou nešťastia bola technická porucha na jednom z kolies vlaku.
- **47 mŕtvych** - Pri obci Bioce, asi 10 kilometrov severne od čiernohorskej metropoly Podgorice, sa vykoľajil 23. januára 2006 vlak, ktorý sa potom zrútil do rokliny.
- **37 mŕtvych** - Neďaleko mesta Bilecik na severovýchode Turecka sa vykoľajil 22. júla 2004 vysokorýchlostný vlak idúci z Istanbulu do Ankary.
- **32 mŕtvych** - Výbuch železničnej cisterny so skvapalneným plynom v talianskom prístavnom meste Viareggio 30. júna 2009. Na tamjšej stanici sa vykoľajil vlak a explodoval vagon s cisternami. Výbuch zničil veľký počet domov v okolí.
- **31 mŕtvych** - Neďaleko londýnskej Paddingtonskej stanice sa 5. októbra 1999 v čase ranej dopravnej špičky zrazili dva vlaky. Osobný vlak prešiel na červenú a skrížil trať expresu.

Prvé osobné železničné vozne

V predošlých článkoch sme sa snažili čitateľom priblížiť najstaršie rušne, zachované na Slovensku. Lenže železnica má slúžiť verejnosti a verejnosť pre svoje potreby viac, než rušne vníma a využíva práve vozidlá za rušňami privesené – osobné a nákladné vozne. Marcový článok sme preto zamerali na osobné vozne, ktoré sa používali v prvom polstoročí existencie železníc na Slovensku.

PRVÉ OSOBNÉ VOZNE BOLI DREVENÉ

Prvou železnicou na Slovensku bola konská železnica Bratislava – Trnava – Sereď, pričom verejná prevádzka na prvom úseku z Bratislavy do Pezinka začala 4. októbra 1840. V tom čase už bola v prevádzke aj neďaleká Severná dráha cisára Ferdinanda, kde premávali parné vlaky. To sa odzrkadlilo aj na konštrukcii vozňov našej konskej železnice. Kým na prvých konských železnicach mali vozne skôr charakter dostavníkov so železničnými kolesami, u nás kone ťahali vozidlá s typickými znakmi vozňov. Mali masívny drevený rám, dvojkolesia boli odpružené listovými pružnicami, opierajúcimi sa o ložiskové domky, vedené kovanými rázsochami a nesúce ložiskovú panvu. Drevené skrine vozňov mali obdĺžnikový pôdorys, boli rozdelené na niekoľko oddielov, pričom do každého oddielu sa vstupovalo samostatne z boku vozňa. Podobne vyzerali aj vozne prvej parostrojnej železnice na Slovensku a na ďalších novobudovaných traťach. Väčšinou boli dvoj- alebo trojnápravové, s pevne uloženými nápravami. O niekoľko rokov neskôr sa objavili aj prvé štvornápravové vozne s dvomi otočnými podvozkami. Ich pôvod siahal do ďalekej Ameriky. Vozne v tomto období mali drevené nárazníky a spájali sa pomocou hákov a refazí. Netrvalo však dlho a v spájaní vozňov sa uplatnila skrutkovka, ktorá sa používa dodnes. Keďže vlaky, ťahané parnými rušňami dosahovali vyššie rýchlosti, bolo nevyhnutné vyriešiť aj brzdenie vozňov. Na tento účel poslúžili drevené klátky. Vzhľadom na predlžovanie prekonávaných vzdialeností sa začali koncom 50. rokov 19. storočia objavovať aj lôžkové vozne. Prvá ich použila Rakúska spoločnosť štátnej železnice v roku 1858.



Trojnápravový vozň s oddielmi s individuálnym vstupom z boku.

ŽELEZO A OCEĽ VYTĽAČILI DREVO...

Významným míľnikom v stavbe vozňov bola možnosť uplatnenia železa a ocele v konštrukcii rámov vozňov na konci 60. rokov 19. storočia. V ďalšom desaťročí železo a oceľ postupne úplne vytlačili drevo z konštrukcie spodku vozňov. Drevo sa naďalej používalo na stavbu skriň vozňov. Vďaka zmene v použití materiálu rámov vozňov sa mohla zväčšiť dĺžka vozňovej skrine z niekdajších cca 6,8 metra až na 8,6 metra.



Zachovaný vozň Ci 4 - 1588 zo zbierok MDC.

Ďalšie zmeny v konštrukcii vozňov si v prvej polovici 80. rokov 19. storočia vynútila rýchlosť prepravy. Vozne, rozdelené na oddiely s individuálnym vstupom z boku, neboli vybavené toaletami. Preto vlaky museli mať vo vybraných nácestných staniách dlhšie prestávky, počas ktorých sa cestujúci mohli občerstviť a vykonať nevyhnutné potreby. Takéto prestávky výrazne predlžovali prepravu. Problém sa vyriešil príchodom priechodzích vozňov, v ktorých sa cestujúci mohli voľne pohybovať počas jazdy aj mimo svojho oddielu, a tým dostali možnosť navštíviť napríklad spomínanú toaletu. Tá sa v tých časoch začala objavovať najskôr v služobných vozňoch alebo vo vozňoch 1. triedy, onedlho sa ale stala neodmysliteľnou súčasťou vybavenia každého osobného vozňa. Osobné vozne tak dostali svoj charakteristický vzhľad s nástupnými predstavkami na koncoch vozňa, s prechodovými mostíkmi medzi jednotlivými vozňami a s pozdĺžnou chodbičkou,



Štvornápravový vozň z polovice 19. storočia.

z ktorej bolo možné vstupovať do jednotlivých vozňových oddielov. Pre miestne železnice bol v tomto období vyvinutý charakteristický typ ľahkých dvojnápravových vozňov so stredovou chodbičkou a otvorenými plošinami.

V 80. rokoch 19. storočia vznikol ešte jeden problém súvisiaci s vozňami. V tom období už vlaky mohli technicky dosahovať rýchlosť aj 90 km/h, avšak vozne mali krátky rázvor

osí (zhruba 3 – 5 metrov), čo sa prejavovalo nepokojným chodom pri vyšších rýchlostiach. Riešením boli tzv. Spolkové samostaviteľné nápravy, ktoré dovoľovali v určitej obmedzenej miere radiálne nastavovanie náprav účinkom geometrie ich jazdnej plochy. Dosiahnuté výsledky boli natoľko dobré, že od roku 1890 sa úplne upustilo od pevných osí.

DVA ZACHOVANÉ VOZNE V MÚZEU

Z tohto obdobia sa dodnes zachovali v zbierkach Múzejno-dokumentačného centra ŽSR VVÚŽ (ďalej MDC) dva vozne. Prvý z nich bol vyrobený v roku 1885 viedenským výrobcom Milde s označením Ci 3146 pre Rakúske štátne železnice (K.k.St.B.). Je predstaviteľom prvého prakticky jednotného typu priechodzieho vozňa s chodbičkou uprostred a plošinami, stavaného spočiatku pre súkromné a neskôr i štátne rakúske železnice od polovice 70. rokov až do konca 19. storočia. Z výroby bol vybavený

ručnou a jednoduchou sacou brzdou, interiér osvetľovali dve plynové lampy a vo vozni bolo nainštalované parné kúrenie. K dispozícii bolo 48 miest na sedenie, toaleta sa vo vozni nena-chádzala. Rázvor vozňa bol 4,5 metra. Česko-slovenské štátne dráhy, ktoré vozeň po rozde-lení Rakúsko-Uhorska získali, mu po roku 1922 prideli-li označenie Ci 4-1358. Do zbierok MDC bol prevzatý od Traťovej dištancie Nové Zámky, kde doslúžil ako pracovný vozeň.

Druhý zachovaný vozeň je o niečo mladší - v roku 1898 ho vyrobila továreň Simmering pre K.k.St.B. pod označením Ci 10 149. Je typickým predstaviteľom vozňového typu stavaného v období prelomu 19. a 20. storočia pre potreby celého radu novootvorených miestnych želez-níc v rakúskej časti monarchie. Z výroby bol vy-bavený ručnou a jednoduchou sacou brzdou, parným kúrením a tromi osvetľovacími olejový-mi lampami. Pre cestujúcich bolo k dispozícii 48 sedadiel v 2 oddieloch, medzi ktorými bola toaleta. Rázvor náprav vozňa bol 6,5 metra.



Najstarší zachovaný vozeň v zbierkach MDC – Ci 4 - 1358.

ČSD vozňu prideli-li označenie Ci 4 - 1588. MDC ho získalo od Traťovej dištancie Bratislava juh, kde bol používaný ako pracovný vozeň. Obidva dochované vozne boli v druhej polovici

90. rokov 20. storočia zreštaurované a dodnes sa s nimi môžeme stretnúť pri rôznych jazdách nostalgických vlakov.

Ing. Michal TUNEGA
Foto: archív MDC

Živió, pani Mária!

ŽIVOTNÉ JUBILEUM

Milí naši čitatelia, ak si teraz hovoríte, že nám v časopise pribudla ďalšia rubrika, neobávajte sa. Naša stabilná a dobre známa strana s jubilanťmi sa v marcovom čísle nášho časopisu nepresunula na iné stránky. Len sme jej z časti venovali špeciálne miesto. Osobitný priestor venujeme oslávenkyni, bývalej železničiarke a predovšetkým prvej žene výpravkyňa a výhybkárke, Márii Mácovej. Tá sa v predchádzajú-cich dňoch dožila krásneho jubilea, 80 rokov.

Pani Mária Mácová je pre železnice vzácná žena. Nielen preto, že bola prvá žena výprav-kyňa a výhybkárka, ale aj preto, že ukázala aj iným ženám, a predovšetkým mužom, že aj nežné pohlavie dokáže pracovať s istotou a odhodlaním. Čo bolo v čase po vojne, keď začínala ona, mimoriadne ťažké. Presnejšie, v roku 1950, keď začali práce na obnove znič-e-ných železníc. Jej začiatky pôsobenia na želez-nici boli v Nových Zámkoch, kde bola železnica zbombardovaná. Prácu výhybkárky začala ro-biť o dva roky neskôr, a ako sama hovorí, bolo

to poriadne náročné. Všetko sa robilo ručne a ľudia len s vypätím síl sťahali všetku robotu. V roku 1953 začala robiť výpravkyňa v Bratisla-ve - Rači, neskôr v Galante. Výpravkyňou zоста-la do roku 1957, ďalšie roky pracovala na želez-nici ako operátorka a vystriedala aj iné funkcie. Pani Mária vníma aj po rokoch železnici veľmi citlivo, veď aj jej manžel bol železničiar.

„Dnes je pre ľudí samozrejme, že vlaky idú z východu na západ, pretože sú a vždy boli, jediné čo ľudí zaujíma je meškanie. Vtedy sa sťažujú a idú si svojou cestou, ľudia teraz ne-vedia aké to bolo zložitá dať všetko do stavu vakom jetoteraz,“ s nostalgiou v hlase spomína Mária Mácová.

Pani Mácová má za sebou aj príkoria života, jednu veľkú tragédiu, už sedem rokov vidí len veľmi ťažko, farby nerozoznáva a pohybuje sa len v domácom prostredí, kde to pozná. Už dlho vlakom necestovala, a preto nevie posúdiť aktuálnu situáciu, jej očami sú rádio a hlas z televízie.

Myslí si, ale že keď ľuďom zase začne záležať na železnici a začnú železnici brať ako veľmi potrebnú, znovu dokážu vybudovať krásne železničné stanice. V čo veríme aj my a dúfame, že súčasnosť už zodpovedá krajšej budúcnosti.

Pani Márii praje celý odbor komunikácie a redakcia Ž semaforu všetko len to najlepšie. Veľa fyzických síl, optimizmu do ďalších rokov života a radosť z každého prežitého momentu, ktorý ju ešte čaká.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

Foto: rodinný archív rodiny Mácovej



V roku 1957 pracovala Mária v ŽST Galanta ako výpravkyňa.



Osemdesiatročná jubilanťka s vnučkou.



Mladá výpravkyňa Mária v päťdesiatich rokoch v železničiarkej uniforme.

Zaradenie priebežne brzdených vozidiel do vlaku

Komentár k článku 1413 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

Vyhláška 351 MDPT SR z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh v § 40 – „Zostavovanie vlaku“ uvádza, že vlak sa musí zostaviť tak, aby jeho zostava neohrozovala bezpečnosť a plynulosť prevádzkovania dopravy na dráhe a najmä, aby sa zabezpečil jeho určený brzdiaci účinok.

V § 41 „Brzdenie vlaku“ tej istej vyhlášky, je zase uvedené, že všetky vozidlá vlaku sa pripoja na hlavné potrubie samočinnnej priebežnej brzdy. Prvé a posledné dráhové vozidlo vlaku, vrátane hnacích vozidiel, má byť vybavené samočinnnou priebežnou brzdou, ktorá musí byť v činnosti. V predpise ŽSR Z1 Pravidlá železničnej prevádzky je v článku 1413 mimo iného taktiež uvedené, že prvé a posledné vozidlo vlaku (vrátane hnacích vozidiel) musí mať priebežnú brzdou v činnosti.

Na prvý pohľad je problematika prezentova-

ná úvodným textom tohto príspevku pomerne jednoduchá, ale menší (teoretický) problém by mohol nastať v prípade zaradenia vozňov radu HIRRS a HEIRRS, ktoré sú zostavené z viacerých častí (článkov) a niektorá z nich nemá funkčnú samočinnnú priebežnú tlakovú brzdou.

Teraz by sme si mohli položiť otázku, či zostavenie vlaku nákladnej dopravy tak, ako je uvedené na obrázkoch je správne alebo nesprávne. **Uvažuje sa v prevádzke s týmito článkovými vozňami ako s jedným celkom (jedným vozňom), alebo sa na jednotlivé časti (články) pozerá ako na samostatný vozeň?**

Po odborných konzultáciách a konkrétnymi garantmi služobných predpisov možno dôjsť k nasledovnému záveru.

V tomto prípade má každá časť vozňa samostatný rozvádzač, preto je v prípade potreby

možné niektorú časť vozňa (článok) z priebežnej brzdy vypnúť a počítat brzdiacu hmotnosť iba článkov, ktoré majú samočinnnú tlakovú brzdou zapnutú. Preto z pohľadu radenia vozňov vo vlaku a z pohľadu brzdenia je možné na jednotlivé časti článkového vozňa pozeráť ako na samostatný vozeň.

Situácia na obrázku č. 1 je nakreslená správne, lebo v tomto prípade je splnená podmienka posledného vozňa, ktorý je priebežne brzdený, ale **situácia na obrázku č. 2 je nesprávna**, pretože posledná časť (článok, na ktorý sa pozerá ako na samostatný vozeň) je z priebežnej brzdy vypnutá, čím by v konečnom dôsledku pri odvesení alebo odtrhnutí tejto časti mohlo dôjsť k ohrozeniu bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



Obr. 1



Obr. 2

DARUJTE dve percentá KOLEGOM V NÚDZI 2%

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 SR. Pomôžte 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 26350 EUR. Podporil pozostalých po zamestnancovi, ktorý utrpel smrteľný pracovný úraz, taktiež aj rodinu zamestnanca, ktorý utrpel závažný pracovný úraz s ťažkou ujmom na zdraví. Šesťkrát boli podporení železničiar, 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 činnosti“, ktoré na požiadanie vydáva mzdová učtáreň, doručíme najneskôr do 30. apríla priamo príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska. Obidve tlačivá taktiež môžeme zaslať do 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!

Nové trendy v diagnostike zariadení OZT

VIII. ročník medzinárodnej konferencie železničnej OZT

Vo februári sa vo Vyhniach konal 8. ročník Medzinárodnej konferencie železničnej oznamovacej a zabezpečovacej techniky. Spoločnosť Betamont, s.r.o. sa ako hlavný organizátor potešil účasťou odborníkov nielen zo Slovenska, ale aj z Čiech, Rakúska a Chorvátska. Cieľom bolo oboznámiť účastníkov s novinkami dodávateľov, teoretickými poznatkami, výskumom univerzitnej obce, a samozrejme, praktickými skúsenosťami z prevádzky železničnej oznamovacej a zabezpečovacej techniky. Nechýbali ani novosti v oblasti legislatívy.

Na konferencii odznelo množstvo zaujímavých odborných prednášok aj z dielne ŽSR. Prednášajúci venovali pozornosť systémom GSM, ale aj novým trendom v oblasti OZT.

Cieľom akejkoľvek diagnostiky je podávanie komplexných informácií o stave daného objektu, či v našom prípade zariadenia. Na základe vývoja nameraných hodnôt a vyhodnotenia stavu sledovaného objektu je možné definovať stav zariadenia v minulosti, stav objektu v dobe skúšky – vlastná technická diagnostika, ale aj istá predvídateľnosť stavu objektu v budúcnosti, tzn. prognostika zariadenia.

V minulom roku prebiehal projekt Implementácia diagnostiky do IRA ŽSR, o ktorom sme písali už v auguste 2011. Výstupom projektu pre odvetvie OZT bude Smernica pre výkon diagnostiky zariadení OZT, ktorá je v súčasnosti v pripomienkovom konaní a ktorá stanoví rozsah a periodicitu výkonov technickej diagnostiky.

Do okruhu zariadení OZT, zahrnutých do technickej diagnostiky patria aj technologické objekty a zariadenia s priamym vplyvom na bezpečnosť prevádzkovania dopravy. Diagnostike podlieha stanovený okruh zariadení v plánovanom intervale (pri uvedení do prevádzky, pred ukončením záručných podmienok, po nehodových udalostiach...) „Novým druhom technickej diagnostiky postupne zavádzaným do praxe je aj diagnostika batériových systémov zariadení OZT,“ hovorí Ing. Štefan Kolibač. Novým trendom a postupne štandardom v technickej diagnostike je aj využívanie



Na februárovej 8. Medzinárodnej konferencii železničnej OZT sa zišli odborníci zo 40 spoločností.

termografie. Ide o nedeštruktívne bezkontaktné meranie rozloženia povrchovej teploty meraného objektu. Termografia pre svoju činnosť využíva snímanie časti infračerveného žiarenia objektu mimo viditeľného žiarenia. Meranie sa vykonáva priamo počas prevádzky. „V rámci využitia termografie v elektrotechnickej praxi je možné diagnostikovať akékoľvek oteplenie zariadení (stykových transformátorov, cesty spätného trakčného prúdu, meničov, zdrojov napájania, batériových systémov, elektronických systémov, pohyblivých častí – ložiska...)“ dodáva Štefan Kolibač. V rámci rozšírenia základnej diagnostiky (vykonávanej priamo SMSÚ) je snaha o postupné zavedenie elektronického zariadenia MPS 12 Merač prestavnej sily, na meranie a záznam prestavného odporu výhybky, prídrž-

nej a prestavnej sily prestavníka a záznam odoberaného prúdu. Zariadenie MPS12 vyvinula a vyrába VVÚŽ Žilina, sekcia OZT.

Na základe požiadaviek správcov zariadení o meranie stavu mechanických návěstidiel sa v spolupráci so sekciou ŽTS, VVÚŽ Žilina vykonáva aj meranie ultrazvukom. Ultrazvuk je pružné mechanické vlnenie hmotného prostredia, pričom využívame jeho vlastnosť prenikania hmotnými látkami a schopnosť odrážať sa na rozhraní dvoch prostredí.

Všetky spomínané druhy diagnostiky sa v súčasnosti už vykonávajú na ŽSR aj v praxi. Technickú diagnostiku na ŽSR zabezpečuje špecializovaná zložka VVÚŽ Žilina. Základnú diagnostiku zabezpečujú jednotlivé SMSÚ.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto autorka

Vy sa pýtate, my odpovedáme:

Do redakcie sme dostali viacero otázok, týkajúcich sa rovnošiat, ich nosenia, výstrojných bodov, ale aj ich nedostatok v skladoch, resp. predajniach rovnošiat. Podrobnosti k tejto téme nájdete v predpise OK3. Dnes vám prinášame na konkrétnu otázku výpravcov odpoveď, sprostredkovanú z Odboru 510 GR ŽSR.

Keďže sú sklady, resp. predajne rovnošiat prázdne, budeme si môcť výstrojné body preniesť aj na ďalšie obdobie tak, ako to bolo po iné roky?

Pre rok 2012 mala byť zabezpečená nová rovnošata ŽSR. Keďže potrebné úkony zo strany CLao ešte nie sú zrealizované a vzhľadom na kritickú situáciu v prevádzke, sa vedenie ŽSR rozhodlo eliminovať nepriaznivú situáciu v zásobovaní rovnošatovými súčastami schválením výnimky na zabezpečenie pôvodných rovnošatových súčastí (starej rovnošaty). Nakoľko zmluvy s dodávateľmi týchto súčastí už stratili platnosť, bola v zmysle interného predpisu pripravená výnimka, ktorá umožňuje zabezpečenie rovnošatových súčastí v obmedzenom finančnom limite. Z uvedeného dôvodu boli zamestnanci usmernení Odboru riadenia ľudských zdrojov informovaní, že pre rok

2012 už nebude možné objednávať bundokoše (dámske i pánske, s dlhým i krátkym rukávom), modré koše (s dlhým i krátkym rukávom), modré blúzky (s dlhým i krátkym rukávom), pulóvre, vesty a rovnošatové plášte (pánske i dámske). Rezervácie na uvedené rovnošatové súčasti z minulých rokov teda nebude možné akceptovať.

Prioritou bude vystrojenie zamestnancov podľa rezervácií založených pre rok 2012 a v prípade nenaplnenia objemu povoleného výnimkou i doplnenie sklu z predchádzajúceho obdobia, ale len v základom sortimente.

V redakcii sme zistili, že kým sklady, teda predajne rovnošiat (v Košiciach, Žiline a Bratislave), zívajú prázdnotou, tak už v najbližších dňoch by sa mali začať naplňovať rovnošatami. A tak si výpravcovia budú môcť podľa rezervácií vyzdvihnúť potrebné súčasti uniformy už čoskoro.



Veľká noc na lyžiach?
Jarná lyžovačka

Príďte do strediska PARK SNOW Donovaly alebo si jarnú lyžovačku užite v lyžiarskom stredisku Skiarena - Fačkovské sedlo.

Detská železnica v Košiciach má smelé plány

Jediným prevádzkovateľom známej historickej úzkorozchodnej železničky v Čermeľskom údolí pri Košiciach sa od tohtoročnej sezóny stalo občianske združenie Detská železnica Košice. Občianski aktivisti ešte minulý rok odkúpili všetky dráhové vozidlá s ojedinelým rozchodom 1000 mm, ktoré k železničke prináležia. Noví prevádzkovatelia majú bohaté a smelé plány. „Železnička je jednou z najnavštevovanejších atrakcií Košíc a okolia. Na veľkej obľúbenosti chceme ďalej budovať tak, aby sme rozšírili ponuku a železničku premenili na nový kultúrny bod Košíc s pestrým a bohatým programom počas celej sezóny. Chýbať by nemali divadelné a westernové vystúpenia, Rozprávkový vlak, hudobné a remeselné workshopy, tvorivé dielne pre deti, akcie v štýle retro a podobne,“ povedal predseda občianskeho združenia a dlhoročný nadšenec historickej železnice Ľubomír Lehotský. Jedným z hlavných cieľov združenia je tiež predĺžiť sezónu až do neskorej jesene a organizovať aj atraktívne zimné jazdy. Medzi priority patrí aj záchrana a revitalizácia železničky a historických vozidiel.

Veď parný rušeň z 19. storočia je najstarším prevádzkovaným v strednej Európe. Skupina priaznivcov sa navyše podujala oživiť aj niekdajšiu veľmi úspešnú tradíciu detskej obsluhy. „Chceme vytvoriť živú a aktívnu skupinu dobrovoľníkov, ktorá sa bude podieľať na prevádzke železničky. Opäť sa tu objavia malí výpravcovia, výhybkári či sprievodcovia, samozrejme, v železničiarских uniformách,“ vysvetlil Lehotský. Občianske združenie však na svoje ciele potrebuje aj pomoc širokej železničiarскеj verejnosti. Jeho členovia preto vyzývajú všetkých záujemcov od 6 do 99 rokov, ktorí by sa radi stali dobrovoľníkmi a záchrancami Detskej železnice, aby sa hlásili občianskemu združeniu e-mailom na adrese: kezeleznica@gmail.com a prípadné ďalšie informácie hľadali na www.detskazeleznica.sk. Aktivisti zároveň vyhlásili verejnú zbierku starých a nepotrebných železničiarских uniforiem, ale aj pôvodných predmetov a artefaktov súvisiacich s Detskou železnicou, fotografií a dokumentov, spojených s unikátnou železničkou.



Na Orave padali lavíny

Vplyvom prudkého oteplenia, dažďa a následného odmaku došlo v železničnej trati Kráľovany – Trstená, v km 2,5 - 2,6 k zosuvu lavín. Tie prerušili nielen železničnú dopravu, ale čiastočne zasypali aj súběžnú štátnu cestu.



Sneh zosunutý na železnicu odstraňovali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Vrútky za pomoci kolajového snehového pluhu, strojného vymieňača podvalov s namontovanou nadstavbou – drapákom, asistovali aj zemné stroje UDS 114 a Poclair. Nahromadený sneh musel byť najprv snehovým pluhom odťačený z koľaje na cestu, a potom z cesty odťažený do koryta zamrznutej Oravy. S polámanými stromami, ktoré lavíny strhli zo svahu, si poradili motorové píly. Práce komplikovala doprava na frekventovanej ceste. Cez inkriminovaný úsek sa striedavo púšťali autá, aby nevytvárali kolóny. Po ukončení práce zamestnanci správy ciest odstránili sneh z vozovky a zabezpečili tak úplnú prejazdnosť cesty.

Dušan ŠTRBÁK

Bezdomovec zomrel v priestoroch stanice

Priam šokujúcu drámu zažili cestujúci a zamestnankyne ZSSK vo vestibule železničnej stanice Banská Bystrica. Ešte počas dňa, keď bolo výrazne chladnejšie, jeden z bezdomovcov, ktorý pravidelne postával vo vnútri stanice a zohrieval sa pri radiátoroch, prišiel pred okienka pokladní a začal sa vyzliekať. Nechápano na neho pozerali všetci navôkol, a to o to viac, že sa vyzliekol celkom donaha. Muž bol, ale vážne chorý. Mal svrab, nepríjemné kožné ochorenie a vo vestibule zakrátko aj zomrel. „Bol to strašný pohľad, mal až diery v nohách. Detaily ani nechcem hovoriť,“ povedal jeden z cestujúcich, ktorý nechce byť menovaný. V tomto prípade bolo nariadenie o zvýšenej hygiene, ktoré vydal Úrad verejného zdravotníctva MDVRR SR ešte pred udalosťou s bezdomovcom určite opodstatnené. V čase, keď sa v mrazivých dňoch zdržiavalo vo vestibuloch staníc veľa bezdomovcov, Úrad verejného zdravotníctva nariadil zvýšenú frekvenciu dennej mechanickej očisty v priestoroch čakární. Roztokom dezinfekčnej látky Chloramínu T bolo potrebné čistiť nielen dlážky, ale aj kľučky, kovové lavičky, parapety ako aj iné plochy. Rovnaká dezinfekcia nastala aj po nepríjemnom úmrtí bezdomovca.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ



V týchto priestoroch banskobystrickej železničnej stanice zomrel bezdomovec na svrab.

DARUJTE DEŤOM STARÚ UNIFORMU!

Ak máte doma nepotrebnú železničiarську uniformu, ak sú vám malé nohavice, sukňa, košeľa, vesta či sako a samozrejme čiapka, darujte ju pre potreby mladých nadšencov.

Potrebuje ich pre chlapcov aj dievčatá, deti i dospelých, nové aj nosené. Je jedno, aké číslo. Dobrovoľníkov je mnoho, určite niekomu uniforma sadne ako uliata.

Doručiť ich môžete na adresu:

Potrebuje vašu pomoc



ŽSR - Jozef Mačaj
Železničná stanica RUSKOV
alebo nás kontaktujte
elektronicky na macaj@netkosice.sk

Nezabudnite pripísať svoje meno a adresu, môžete získať voľný lístok na výlet vláčikom KDHŽ.

Ďakujeme!

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

Betónový torkrét ohrozoval dopravu v tuneli

Lamačské tunely pri bratislavskej hlavnej stanici sú právom považované za najstaršie tunely na Slovensku. Prvý bol vybudovaný v rokoch 1844 až 1848 v rámci spojenia Bratislavy s Viedňou, druhý, tzv. krivý, slúži od roku 1902. Ich murivo neustále odoláva silným priesakom a zatekaniu, vykonaných bolo už niekoľko sanačných prác.

V šesťdesiatych rokoch minulého storočia bol na horné časti klenieb nanesený striekaný betón, tzv. torkrét. Odvádza zatekajúcu vodu z klenby na steny tunelovej obmurovky, a najmä v zimnom období zabraňoval tvoreniu cencúľov, ktoré spôsobovali problémy na trolejovom vedení.

Torkrét v starom tuneli nahradili v roku 1986 samonosné oceľové skruže z vlnitého plechu TUBOSIDER, v tom novšom ale striekaný betón existuje dodnes. Pri jeho pravidelných prehliadkach bolo zistené odchýlenie spodnej časti nástreku od pôvodnej kamennej klenby. Odškorené časti torkréty by mohli pri uvoľnení ohroziť bezpečnosť dopravy, preto od 5. do 9. marca odrezávala tunelová čata SMSÚ ŽTS TO Topoľčany. Po odstránení uvoľnených častí bude znova posúdený stav tunela, či vyhovuje bezpečnej prevádzke.

(balky)



Partia piatich chlapov tunelovej čaty SMSÚ ŽTS TO Topoľčany celý týždeň odstraňovala uvoľnený torkrét z klenby tunela.

Na košickej stanici hľadali bombu

Večer 23. februára prijali na tiesňovej linke 112 strohý anonymný oznam, že vybuchne košická železničná stanica. Pred staničnou budovou sa okamžite začali zbierať sanitky, policajné aj hasičské vozidlá. Štyri minúty po 20. hodine preto zastala vlaková doprava, evakuovaná bola stanica aj predstaničná plocha. Policajné hliadky za asistencie psododov so služobnými psami prezerali pristavené vlakové súpravy, nástupišťa, no najmä interiér stanice. Podozrivý balíček síce objavili v šatni personálu stanice, ale boli v ňom iba neškodné dámske lodičky. Prehliadka bola ukončená až 25 minút pred polnocou s negatívnym záverom – v stanici sa žiadna bomba nenašla. Ako v mnohých podobných prípadoch, aj tentoraz to bol len zbytočný výjazd, no páchatelovi hrozí pre prečin šírenia poplašnej správy trest odňatia slobody na 1 až 5 rokov.

(balky)



Tunelári Pavol Pavlov a Peter Halaj pri rezaní tvrdého betónu otupili niekoľko rezných kotúčov.

Pred staničnou budovou sa sústredili nielen hasičské či policajné vozidlá, ale najmä nespokojní cestujúci. Nik z nich netušil, kedy sa vlaky opäť pohnú.



Pokiaľ cestujúci mrzli pred budovou, vo vestibule sa pohybovali len policajti a hasiči. Kvôli falošnému poplachu vlaky meškali desiatky minút.

STREDISKO INTERNÁTNEJ PRÍPRAVY V STREČNE PRIPRAVUJE

SÚŤAŽ ZAMESTNANCOV ŽSR VO VARENÍ GULÁŠA

1. ročník

Súťaž sa bude konať 30. júna 2012.

Podmienky účasti v súťaži hľadajte v májovom čísle časopisu SEMAFOR a na stránke: www.sipstrecno.sk



FOTO HÁDANKA

RELAX



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

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 jednu z otázok, ktoré sme doteraz dostali,
odpovedáme na strane 13. Na ostatné bude-
me odpovedať po získaní všetkých potreb-
ných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich
čísel.

Na anonymné otázky a neželezničné témy
nebudeme reagovať.

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

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

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádanku, napíšte nám ju
a zaraďíme vás do žrebovania. Víťaza odmeníme, preto nezabudnite
v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

Správna odpoveď februárovej foto hádanky je:

Železničná stanica Oravský Podzámok (pohľad z hradu).

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:

Jozef DERJAN z Oravského Podzámku.

BLAHOŽELÁME!

Stretnú sa dve priateľky pred vchodom do divadla. Jedna z nich, - veľká milovníčka divadla, - sa pýta druhej: - Videla si Dámu s kaméliami? - Nie. Ale nedávno šla ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: Ajas, Kid, Aranta, boom, Liv	hospodár. rozmach (ekon.)	orgán zraku	knock out (skr.)	Staro- germán	Pomoc: lava, ski, nok, torr, salina	syn kráľa Telamona	hora	rímskych 499	košícky ľudový rozprávač	hromadný výstrel	
				morská zátoka					inými slovami kypriľ zem pluhom						
				1											
				akosť múky			nástenný gobelín							deciliter (skr.)	
starobabyl. mesto			stredoaust. kmeň							drevené sedadlo					
Jozef Vysočani	rýchlosť	šok	dóvtip rádium (zn.)		značka cigár orientálne muž.meno					mačkovitá šelma prijímali tekutinu					
staršia jednotka tlaku (fyz.)				Aralské jazero pokladňa					skupenstvo vody banský chodník						
značka elektrosp.			pokolenie Chaplinov film					meno her. Tyler lyže (zastar.)			knedlíček (česky)	zámedzie			
Majstrov. republiky (skr.)			biblický bratovrah sodík (zn.)				soľ.záhrada na mor.brehu zn.elek- trónvltu								
2					3										
časť obce					ľahký nákladný automobil					čin, skutok					

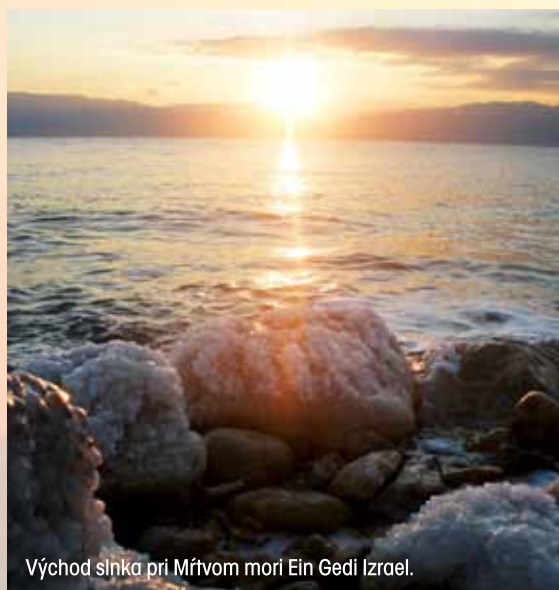
Cudzincov tu vnímajú ako plnú chodiacu peňaženku

(4. časť cestopisu Ludevíta Kostova)

KORÁLOVÝ ÚTES A BOHATÝ

PODMORSKÝ ŽIVOT

Aqaba ležiaca na brehu červeného mora je nádherné a zároveň rušné mesto, plné hotelov a obchodíkov. Snažili sme sa čo najrýchlejšie presunúť do nášho hotela, ktorý sa nachádzal asi 15 km južne od Aqaby. Chceli sme sa vyhnúť miestnym pouličným predavačom a obchodníkom. Keď sa na vás nalepia, je veľký



Východ slnka pri Mŕtvom mori Ein Gedi Izrael.

problém ich od seba odtrhnúť. Ideálna bola predovšetkým poloha hotela. Keď sa človek zahľad na juh, uvidel kopce Saudskej Arábie, hľadiac na sever mesto Aqaba a izraelské mesto Eilat a na západe sa zase rozprestierali brehy Egypta. Pritom more, ktoré hralo troma farbami, prechádzalo zo svetlomodrej cez zelenkavú do tmavomodrej, vzdialené od hotela bolo len 100 metrov. No najdôležitejší dôvod, prečo sme sa rozhodli pre pobyt v Aqabe nebol na súši, ale pod hladinou mora. Rozprestiera sa tu koralový útes s bohatým podmorským životom. Nakoľko náš plán cesty bol neskutočne nabitý a prešpikovaný mnohými presunmi s minimálnym časom na oddych, práve tu, na tomto mieste sme si dali priestor pre relax, zregenerovanie a načerpanie nových síl. Doteraz sme na cestách boli bezmála dva týždne a prešli približne 4500 kilometrov. Po všetkých problémoch, ktorým sme museli čeliť, dva dni strávené šnorchlovaním v Červenom mori, polihovaním na pláži alebo pri hotelovom bazéne padli naozaj vhod.

SMER IZRAEL

Po zaslúženom oddychu sme pokračovali v ceste. Čakal nás prechod do Izraela. Počítali sme s tým, že to nebude jednoduché, veď v našich pasoch sa vynímali odťažky pečiatok ich nepriateľov. Sú predsa dlhé roky vo vojnovom stave alebo tam vládne len krehké prímerie. Na jordánskej strane hranice sme nemali ani najmenší problém a celá kontrola prebehla veľmi rýchlo. To sa však nedalo povedať o tej izraelskej. Hneď po príchode nám najprv vojačka prezrela pasy (prvá kontrola) a nasmerovala nás do budovy, kde nás kompletne preskenovali a poprezerali batožinu (druhá kontrola). Ďalej sme prešli do akéhosi stanu, kde boli okienka a jednotlivo sme pristupovali na pasovú kontrolu spojenú s vypisovaním vstupných tlačív (tretia kontrola). Po kontrole nám ukázali lavicu a povedali, aby sme čakali. Po nekonečnej hodine a pol prišla za nami kompetentná osoba a vysvetlila nám, že bude ešte nasledovať výsluch každého osobitne (štvrtá

kontrola). Ten sa odohrával v malej miestnosti, kde ešte pred sadnutím si na pripravenú stoličku ma upozornili na fakt, že sa nemusím obávať a mám sa uvoľniť. Otázky, ktoré mi budú kladené sú z dôvodu nielen ich bezpečnosti, ale

aj tej mojej. Pýtali sa ma na moje meno, adresu trvalého pobytu, meno otca a matky, meno starého otca, či som ženatý alebo slobodný, ak áno tak meno ženy a detí, kde robím, ako dlho sa poznáme jeden s druhým, čo sme robili v Sýrii a Libanone a aký je dôvod cesty do Izraela. Taktiež ich zaujímali aj naše minulé cesty, hlavne pobyt v Malajzii. Po ukončení výsluchu sme počuli staré známe: **Sadnite si a čakajte!**

Po hodinke vyšla pani a v rukách držala naše pasy. Konečne, po takmer štyroch hodinách strávených na hranici, sme mohli pokračovať ďalej. Ešte pri odchode nás skontrolovala jedna vojačka (piata kontrola), ktorá nám zároveň zavolať i miestnu taxislužbu.

Premiestnili sme sa do Eilat, odkiaľ nám mal ísť autobus do Ein Gedi, mesta ležiaceho na brehu Mŕtveho mora. Pôvodný plán bol stihnúť spoj o 14.00, no kvôli zdĺhavej kontrole na hranici sme ho nestihli. Ďalší nám išiel o 17.00 a do Ein Gedi sme dorazili až za tmy o 20.30 hod. Vedeli sme, že je tam neplatený kemp. Po tme je orientácia ťažká, preto sme poprosili vodiča autobusu a ten nám na danom mieste zastal. Po nájdení miesta na prenocovanie sme sa šupli do spacích vakov a relaxovali pod holým nebom. Len čo slnko vykuklo spoza hory, už sme boli na nohách a schádzali dole svahom k Mŕtvemu moru. Voda bola skvelá, teplotu mala niečo okolo 30 stupňov. Obsah soli je jedna ku trom, takže len samotné postavenie sa na nohy vám narobí poriadne problémy. Je to ako ležanie v obývačke na pohovke, pritom v rukách môžete držať novinky a čítať si.



Aqaba - západ slnka pri Červenom mori.

VITAJTE V JERUZALEME!

Po vybláznení sme si zbalili veci a nasledoval presun do Jeruzalema. Cesta autobusom trvala asi hodinu a pol a po príchode sme sa snažili rýchlo prebehnúť do starého mesta, kde sme mali rezervované ubytovanie – na streche. Ešte sme takýto nocľah neabsolvovali, tak prečo to nevyskúšať. A beztak to bolo najlacnejšie, čo sa tu dalo zohnať. Batohy sme nechali na spomínanej streche a utekali na potulky starým mestom Jeruzalem. Obkolesené je hradbami, ktoré dal vybudovať turecký sultán Sulejman. Vchod do mesta zabezpečuje sedem brán, osma je totiž zamurovaná. Nesú názvy Jafská, Sionská nazývaná aj Dávidova, brána Dung (slúžila na vynášanie smetí z mesta) brána levov (vychádza sa z mesta na Olivovú horu), Herodesova, Zlatá a Damašská brána, ktorá je aj najkrajšou zo všetkých siedmich brán. Je rozdelené na štyri časti, a to židovskú, moslimskú, armén-



Damašská brána Jeruzalem Izrael.

sku a grécko-katolícku. Najprv sme sa rozhodli prezrieť si Múr nárekov a s ním spojenú židovskú časť. Potom sme celé mesto prešli dookola a zavítali aj do moslimskej časti. V tej sa nachádza ulička Via dolorosa, známa z Krížovej cesty. Nemohli sme vynechať ani Chrám Božieho hrobu a vyškriabali sme sa aj na Olivovú horu. Tu sme si počkali na západ slnka, nakoľko je z tadiaľto najkrajší výhľad na mesto a urobili si pár záberov nočného Jeruzalema. Potom sme sa pobrali do hotela a vychutnali si nocľah na streche. Zaujímavosťou bolo, že sa nás tam tlačilo snáď štyridsať. Naša slovenčina sa tu miešala s jazykmi iných národností. Po ľavej strane sme mali nocľazníka z Nemecka, pri nohách nám spali chlapci z Poľska, vedľa nich dve dievčatá a chalan z Francúzska. Nad nami na vyvýšenom poschodí sa tlačil Američan spolu s chalanom zo Španielska a dve Japonky. Ráno sme sa už neponáhľali nikde, pred nami bola už len cesta do Tel Avivu. Preto sme sa v pokoji naraňjkovali a premiestnili sa na železničnú stanicu.

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

Plávanie v Mŕtvom mori. Aj pre neplavcov.



VLAKOM DO TEL AVIV-U

Vlak z Jeruzalema nám odchádzal o 13.40 a stihli sme ho v poslednej chvíli. Zdržali sme sa pri bezpečnostnej prehliadke pred vstupom do železničnej budovy. Najprv chceli len pasy, ale opäť zbadali všetky pečiatky, tak sme podstúpili prísnejšiu kontrolu. Dokonca sme museli odovzdať nože, nakoľko sme im nevedeli vysvetliť, že ich máme na krájanie chleba alebo salámy. O to väčšie prekvapenie bolo, keď si nás vyhľadali vo vlaku a nože nám vrátili. Po príchode do Tel Avivu sme sa ubytovali v Skyhostel a ešte poslednýkrát sme

si išli užijť pláž, more a slnko. Na druhý deň sme mali plánovaný odlet do Ženevy o 13.00 hod. Keďže sme mali horšie skúsenosti s izraelskými kontrolami, rozhodli sme sa radšej si privstať a byť na letisku skôr. Tak sme aj spravili a po rannej päťkilometrovej prechádzke sme prišli na vlakovú stanicu a pokračovali prímestským vlakom k terminálu. Tam sme absolvovali prvú zo siedmich kontrol. Bola to len formalita spojená s prehliadkou batožiny a kontrolou pasov. Následne sme sa nechali odvieť autobusom priamo do odletovej haly. Hneď pri vstupe nám opäť skontrolovali doklady a následne sme mohli zaujať miesto v dlhom rade. Na podiv to prebiehalo celkom rýchlo až kým sme neprišli na radu my. Pri pohľade do našich pasov si nás mladá slečna vyčlenila z davu a zasypala

množstvom otázok. S tým sme trochu aj ráтали a trezlivzo jej na všetko odpovedali. Po krátkej konverzácii nám preskenovali batohy a poslali k pultu, kde boli traja vojaci. Tí mali za úlohu dôkladnejšie preskúmanie batožiny, takže nám úplne všetko vyhádzali a senzormi kontrolovali, či nepašujeme výbušniny. Po absolvovaní aj tejto kontroly sme konečne prišli ku priehradke s príjemnými usmievavými slečnami, ktoré nám vystavili palubné lístky a naviedli nás do ďalšej miestnosti. Tam boli pripravení colníci, opäť skontrolovali pasy a položili pár otázok. Čakala nás ešte posledná kontrola. Museli sme sa vyzuť. Kontrolovali všetko, počnúc ponožkami, topánkami, dokonca som musel rozobrať telefón, aby skontrolovali aj batériu. Celý tento „cirkus“ trval niečo cez päť hodín a po úspešnom absolvovaní sme odleteli s hodinovým oneskorením do Ženevy.

Po štyri a pol hodinovom lete sme sa rýchlo premiestnili na vlakovú stanicu a nabrali smer Zürich. Tu sme prestúpili na nočný rýchlik a v ranných hodinách sme dorazili do Viedne. Ponáhľali sme sa električkou na Südbahnhof a následne sme pokračovali REXom do Bratislavy.

SLOVENSKO

Po 19-tich dňoch strávených na cestách a prejdení 6127 kilometrov sme konečne šťastlivo dorazili na Slovensko!

Koniec



Pohľad na Jeruzalem z Olivovej hory.

8. ročník súťaže



PODMIENKY A PRAVIDLÁ SÚŤAŽE!

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

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

**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?

Milé kolegyně, kolegovia, železničiar, 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.

V MINULOM ČÍSLE SME VÁM PREDSTAVILI PRVÉ DVE SYMPATICKÉ SÚŤAŽIACE.

DNES POKRAČUJEME V ROVNAKOM DUCHU, NO TENTO KRÁT PRIŠLI NA RAD AJ DVAJA PÁNI A ĎALŠIE DVE ŽENY.

**Roman
PAŠKA**



3

1. Železnici som verný už 21 rokov, od roku 1991. Momentálne som dopravným námestníkom v ŽST Nové Mesto nad Váhom.
2. K povolaniu železničiaru ma inšpiroval môj dedko, ktorý pracoval v tejto stanici ako výhybkár, a tak už od 7. triedy ŽS som sa túžil stať železničiarom. Je to naša rodinná tradícia.
3. Keďže momentálne končím 5. ročník VŠ, voľný čas venujem najmä učeníu. Ak mi ešte ostane chvíľu času, tak športujem, pracujem okolo rodinného domu alebo hrám svoju obľúbenú internetovú hru.
4. Teším sa na to, že spoznám nových ľudí z rôznych kútov Slovenska.

**Eva
HRČKOVÁ**



4

1. Na železnici pracujem od roku 1992, v súčasnosti ako výpravkyňa v ŽST Kysucké Nové Mesto.
2. K železnici ma „priťahlo“ povolanie otca, ktorý pracoval ako rušňovodič.
3. Voľný čas venujem svojej rodine, medzi moje záľuby patria ručné práce – najmä háčkovanie.
4. Nechám sa prekvapiť. 😊

**Ján
BEHRO**



5

1. Na štreke sa pohybujem od roku 1996. Najskôr ako traťový robotník, teraz ako majster SMSÚ ŽTS TO Trenčín.
2. Pochádzam zo železničiarkej rodiny, od mala som žil železnicou. Práca ma baví, zároveň je aj mojím koníčkom.
3. Najradšej som s rodinou. Venujem sa aj knihám alebo televízii, odkiaľ získavam inšpirácie a námety pre môj herecký život. Hrám v ochotníckom divadle, taktiež si privyrábam ako amatérsky herec v televízii.
4. Nič, nechám sa prekvapiť. Ale som zvedavý na reakcie ľudí po tom, ako prejdem rukami vizážistiek a prácou „fotošopu“. 😊

**Anežka
GABČIKOVÁ**



6

1. Na železnici som už 33. rok, v roku 1979 som začínala ako operátérka, dnes som tranzitérkou v ŽST Žilina – Teplička.
2. K železnici maťahala rodinná tradícia. Viacerí rodinní príslušníci boli železničiar, imponovala mi ich dôstojnosť v modrých uniformách.
3. Blízke sú mi aktivity, pri ktorých je dobrá nálada. Jednou z nich je aj šport, rada si zacvičím, hlavu prevetrávam na bicykli.
4. Milujem humor a zábavu v spoločnosti uvoľnených a skvelých ľudí. A finále súťaže sa nesie v podobnej atmosfére. Tak prečo to neskúsím?

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.