

ROČNÍK XVII.

December 2007

semator

12

Foto: Vladimír SALZER

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Prijemné sviatky!

Pred niekoľkými dňami ma zaujal článok o Vianociach. Autor v ňom písal o konzumných sviatkoch, ktoré stratili svoje čaro v hypermarketoch a zamýšľal sa, kam sa podeli tie čarovné Vianoce. Dal najavo, že sa mu nepáčia tí, ktorí sa v davoch presúvajú medzi regálmi pri zháňaní darčiekov, nesúhlasil s tými, ktorí si na darčeky dokonca požičiavajú peniaze... Odsudzoval však aj tých, ktorí Vianoce ignorujú. Neseďeli mu ľudia, ktorí cestujú do hôr, často práve preto, aby sa vyhli vianočnému blázneniu a už úplne nechápal, ako sa môže niekto vybrať k moru... On - ako autor nechápal v podstate nás všetkých a ja - ako čitateľ, som chvalabohu nechápala iba jeho. Keby som sa mala vyjadriť, s najväčšou pravdepodobnosťou by som mu povedala, že síce možno pre mnohých Vianoce stratili atmosféru, ale teraz majú marketing. Ktovie, ako by reagoval... S tým marketingom to myslím tak trochu úsmevne, aj keď... Viem však určite, že jeho reakciou by som už nechcela počúvať a hlavne by som sa s ním už vôbec o Vianociach nerozprávala. A tak len dopoviem, že v mojom prípade sú jeho konštatovania a moja odpoveď bezpredmetné, lebo tie moje Vianoce ešte čaro nestratili. Nezaujímajú ma fantastické easy - darčeky, neskúmaní ani, ktorý Mikuláš či Ježiško je pravý. Kupovanie darčiekov a ich rozdávanie je pre mňa radosťou. Mojej rodine a blízkym nakupujem darčeky celý rok a na Vianoce tiež nešetím. Milujem vôňu ihličia, vanilky, medu a vôbec mi neprekáža, ak sa do toho zamože aj aviváž či kyslá kapusta. Moja najlepšia kamarátka bude na Štedrý deň v Tokiu, nový rok privíta na pláži ostrova Bali a moja super kolegyňa prežije Vianoce v Londýne. A ja ich preto neprestanem mať rada. Naopak, teším sa na horúce skype linky, hneď po rozbalení darčiekov. Myslím si, že tak, ako takmer všetko v živote, aj Vianoce sú také, aké si ich pripravíme. Verím, že mnohí z nás si z Vianoc neurobia len sviatky konzumu a papučovej kultúry, pretože tieto sviatky majú naozaj čosi čarovné až mystické, aj keď na úplnom začiatku išlo vlastne „iba“ o narodenie malého dieťaťa. Azda práve preto sa im deti tešia najviac. Intenzita zážitkov z vianočných dní je umocnená aj darčekom, a preto sme pre vás jeden priblížil k časopisu. Ak si ho nevezmete domov, zaveste si ho na stromček či na nástenku na pracovisku, alebo potešte kolegov v službe i počas sviatočných dní.

Blížiac sa sviatky ma pri písaní týchto riadkov úplne odpútali od pracovných tém. A tak mi ostáva iba veriť, že posledné číslo Žsemaforu v roku 2007 sa vám bude páčiť.

Za celú redakciu vám prajem krásne sviatky a to, aby vám vianočné zážitky a darčeky vydržali dlhšie ako zemiakový šalát!

Šťastné a veselé!

Dana Schwartzová

Vianočné sviatky sú krásna poetická doba

Na to, čo pre nich znamenajú Vianoce, ako ich prežívajú, a ktoré patria medzi tie najkrajšie, sme sa opýtali generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Dalibora Zeleného a jeho námestníka pre prevádzku Ing. Jozefa Antoša.



Ing. Dalibor ZELENÝ, generálny riaditeľ ŽSR:

- Vianoce v detstve sú pre mňa dodnes mimoriadnou spomienkou na krásne chvíle ľudskej spolupatričnosti, keď je človek s ľuďmi, ktorých má rád. Dodnes ma hreje v srdci spomienka na atmosféru vyvolanú starými zvykmi, spevom krásnych kolied a naplnenú očakávaním, ako sa budú blízky páciť i tie drobné darčeky, ktoré som im ako dieťa mohol kúpiť. Rodičia pre nás bez ohľadu na momentálnu situáciu vždy dokázali urobiť z Vianoc krásny čas plný poézie a nezabudnuteľnej krásy. Dodnes som im za to vďačný, a preto sme sa doma vždy snažili, aby si i naše deti z Vianoc odniesli podobné milé pocity. Asi nedokážem vybrať tie najkrajšie, na každé som sa vždy tešil práve pre ich neopakovateľnú atmosféru. Výnimočné azda boli tie v roku 1983, ktoré sme prvý raz trávili so ženou v našom vlastnom dome a bol už s nami i prvý syn. Aj keď on ich vo svojich dvoch mesiacoch asi veľmi nevnímal. Vianočný čas mám i dnes rovnako rád ako v detstve, aj keď už neverím, že darčeky nosí Ježiško. Veľmi sa teším na chvíle strávené s rodinou. Vianočné sviatky sú pre mňa dodnes krásna poetická doba.



Ing. Jozef ANTOŠ, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku:

- Vianoce sú aj pre mňa symbolom príchodu Jezuliatka na svet. Symbolom mieru a pokoja, ktoré sú v našich končinách ešte zhmotnené aj tým, že snehová prikrývka dáva názorný príklad odpočívajúcej prírody, oddychujúceho hospodára, ktorý po celý rok pracoval na zabezpečení obživy pre svoju rodinu. Svetlo zapálených sviečok a jej blikot vytvárajú krásny pocit teplého domova naplneného láskou. Tak si spomínam i na Vianoce z môjho detstva.

Či boli najkrajšie to neviem, ale nezabudnuteľné boli pre mňa tie v roku 1970, keď sme si 26. decembra s manželkou, na žilinskej radnici povedali - Áno. Tohtoročné Vianoce budú v očakávaní narodenia môjho druhého vnúčika. S vnukom Jakubom sa ho už nemôžeme dočkať. Dúfam len, že sa narodí zdravý a prežijeme krásne Vianoce.



Zaručene dobrá kapustnica Danky JUSKOVEJ z Košíc

FINALISTKY TRETIEHO ROČNÍKA TVÁR ŽSR

Potrebuje:

(Suroviny pre obsah 3 litrového hrnca) 1,5 kg kyslej kapusty, dve väčšie cibule, 2 údené klobásy, 70 dkg údeného mäsa, sušené huby, 2 lyžice hladkej múky, červená paprika, čierne mleté korenie, 1 lyžica vegety (najlepšie paprikovaná).

Postup:

Najprv uvaríme vo vode údené mäso, iba do mierneho zmäknutia (pozor, lebo niektoré údené mäsa, alebo údené šunky už dostať napoly uvarené). Po vychladnutí nakrájame na kocky, či podlhovasté kúsky. V inom hrnci pokrájané cibule usmažíme na oleji do sklovitá, pridáme hladkú múku a ostatné ingrediencie. Moderné gazdiné si už zvykli nahrádzať hladkú múku na zápražku aj nastrúhanými 2 zemiakmi, tak si niečo vyberte. Pridáme pokrájanú, premytú kyslú

kapustu, nezabudnime zvlášť pridať jušku z kapusty a asi pohár vody, v ktorej sa varilo mäso. Doplníme pokrájaným mäsom a klobásou. Dolejeme vodu a varíme dovtedy, kým zmäkne mäso. Občas si klobásu pokrájam a trochu osmažím na panvici a až tak pridám do hrnca, ale nie je to podstata zaručene dobrej kapustnice. Huby sa odporúča nechať postáť vo vode asi pol hodiny a potom uvariť vo vode a tak pridať na záver. Avšak ich vôňa je prenikavejšia, ak ich varíme už v hotovej kapustnici po celý čas. Na stole môžeme pripraviť aj miskú s kyslou smotanou a každý si z nej podľa chuti ešte môže pridať do taniera.

Dobrá chuť a príjemné sviatky!

S hospodárením, ratingom i modernizáciou môžeme byť spokojní

ŽELEZNICE SR ZA DESAŤ MESIACOV SO ZISKOM

Za prvých desať mesiacov tohto roka dosiahli Železnice SR zisk 20,8 milióna Sk. Oproti rovnakému obdobiu v roku 2006 sa hospodárenie železníc zlepšilo o 13,2 milióna Sk. Zhodnotenie roka 2007 a plány na rok 2008, modernizácia, Čierna nad Tisou, revitalizácia železničných staníc – aj to boli témy tlačovej konferencie na pôde GR ŽSR dňa 10. decembra.

Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Dalibor Zelený v úvode zhodnotil predchádzajúci rok a spomenul najdôležitejšie kroky spoločnosti, ktoré sa podarilo zrealizovať.

- **Lepší výsledok hospodárenia súvisí najmä s plnením plánu konsolidácie ŽSR, keď štát k 1. januáru 2007 prevzal úvery železníc so štátnou zárukou v objeme 20,4 miliardy Sk do štátneho dlhu. V dôsledku toho boli tieto prevzaté dlhy zaúčtované do výnosov ŽSR ako odpustenie záväzku,** informoval generálny riaditeľ ŽSR Ing. Dalibor Zelený prítomných novinárov. Ďalej uviedol, že aj vďaka tejto skutočnosti zís-

kali ŽSR od ratingovej agentúry Moody's rating emitenta A1 a dlhodobý lokálny rating Aaa.sk. V súlade s metodológiou Moody's pre subjekty s väzbou na štátne authority, rating A1 pre ŽSR odráža hlavne vysoké očakávanie podpory spoločnosti zo strany Slovenskej republiky v prípade potreby.

Ďalšou témou stretnutia s novinármi bola modernizácia, kde najviac otázok patrilo zmodernizovanému 100 kilometrovému úseku na trati Bratislava - Nové Mesto nad Váhom, po ktorej bude možné jazdiť aj rýchlosťou 160 km/h. Cesta vlakom sa tak na tejto trati skráti o desať minút. Po vykonaných skúškach je verdikt známy – trať je spôsobilá na túto rýchlosť.

V roku 2008 plánujú Železnice SR realizovať tri projekty s pomocou finančných prostriedkov z Kohézneho fondu (KF) Európskej únie (EÚ). Ide o modernizáciu úseku železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Zlatovce, Žilina - Krásno a zriaďovacej stanice Žilina Teplica. - **Vďaka úspechu pri vyjednávaní o rozdeľovaní európskych fondov sa Slovenskej republike podarilo získať viac financií aj pre železničnú in-**



Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Dalibor Zelený s hovorkyňou Mgr. Martinou Pavlíkovou počas tlačovej konferencie.

fraštruktúru, - povedal Dalibor Zelený. Ako dodal, hlavnou prioritou ŽSR aj v roku 2008 je efektívny priebeh novej etapy koridoru. – **Znamená to, že budeme pokračovať v začatých trendoch a to znamená modernizovať včas a bez navýšenia rozpočtu.** Generálny riaditeľ ďalej uviedol, že v rámci tohto programu sú už vymedzené jasné podmienky a sankcie za nedodržanie dohôd.

V roku 2008 ŽSR plánuje aj investície zo Štrukturálnych fondov. Plánuje sa otvorenie stavieb: Kuzmice - trakčná meniareň a Kuzmice – Kalša – Slanec. Pôjde tu o komplexnú rekonštrukciu trakčného vedenia.

K otázke revitalizácie železničných staníc, ktoré sú naplánované na rok 2008, generálny riaditeľ uviedol,

že revitalizácia sa bude týkať všetkých typov staníc na Slovensku. – **Záleží od partnerov, ktorí budú ochotní s nami spolupracovať. Je to otázka vzájomných dohôd a preto v prvej etape budeme pracovať na vytvorení dobrých vzorových zmlúv, aby bola spokojnosť na oboch stranách. Podmienky by mali byť známe už v marci roku 2008.**

(sch)

Foto: Ľubomír MITAS
a Radovan PLEVKO

Ratingový výhľad je stabilný

Hodnotenia Moody's tiež berú do úvahy vysoký stupeň závislosti medzi vládou SR a ŽSR, odrážajúc geografické zameranie aktivít ŽSR na Slovensku a vysokú súvzťažnosť s domácou ekonomickou aktivitou, ako aj dôležitosť funkčnej železničnej infraštruktúry pre ekonomiku krajiny, ktorú zároveň vyžadujú smernice EÚ. Okrem toho Moody's konštatuje závislosť úverového profilu ŽSR od prevádzkového systému určeného vládou SR. Na druhej strane, v dôsledku investície do transeurópskej (železničnej) siete TEN (Trans-European Network), závislosť ŽSR od domácej dopravy môže klesať s očakávaným nárastom tranzitných obchodov, odrážajúc výhodnú geografickú polohu Slovenska ako hraničnej krajiny medzi EÚ a štátmi nepatriacimi do EÚ. Táto integrácia infraštruktúry do európskej ekonomiky a obchodných prúdov čiastočne zmierni úzke spojenie ŽSR so Slovenskou republikou aj ich závislosťou od nej.



Generálny riaditeľ ŽSR - viceprezidentom CER

Dňa 6. decembra sa po voľbách v CER, v Bruseli - Ing. Dalibor Zelený, generálny riaditeľ ŽSR, stal jedným z troch viceprezidentov Riadiaceho výboru CER.

Možnosti a kompetencie viceprezidenta CER:

Okrem širších kompetencií týkajúcich sa európskeho železničného sektoru, viceprezident CER v oblasti železničnej interoperability bezprostredne ovplyvňuje a presadzuje zásadné rozhodnutia týkajúce sa tvorby technických špecifikácií a nadväzujúcich postupov, ktoré zodpovedajú spoločnému (dohodnutému) záujmu železničných podnikov a železničného priemyslu Slovenskej republiky.

Strečno má vďaka kongresovej sále o hviezdičku viac

VŠETKÝCH ŽELEZNIČIAROV POZÝVAME NA SILVESTROVSKÝ BÁL DO NOVEJ KONGRESOVEJ SÁLY

Vybudovanie kongresovej sály s kapacitou 120 miest na sedenie a 150 miest vo forme kina pridalo SIP Strečno jednu hviezdičku naviac. Jej moderné poňatie spojené s účelnosťou vyrovnalo deficit medzi kapacitou ubytovaných a možnosťou konania rôznych podujatí, školení, konferencií a kongresov.

Konferenčná sála v Strečne bola realizovaná počas IV. etapy plynifikácie objektu SIP Strečno. Stavba prebiehala v období október 2006 – november 2007. Myšlienka jej vybudovania sa zrodila v súvislosti s rastúcimi priestorovými potrebami rokovaní a porád väčších pracovných kolektívov. - **Vedeniu ŽSR a realizátorom stavby patrí poďakovanie za skompletizovanie jediného internátneho školiaceho strediska v rámci železníc,** - povedal počas kolaudácie PhDr. Pavel Díte, riaditeľ ÚIVP. A o tom, že toto obľúbené zariadenie má svoju

opodstatnenosť, svedčí aj využitie ubytovacej kapacity v roku 2007, ktoré splnilo 87 percent. SIP si získalo aj obľubu zamestnancov ŽSR a ich rodinných príslušníkov pri víkendových pobytoch v rámci sociálneho programu počas celého roka. Výstavba kongresovej sály a jej zázemia prebiehala počas riadnej prevádzky strediska a nenarušila jej priebeh. Projektant využil na realizáciu najmodernejšie materiály. Riešenie stropu s drevenými trámami a jeho presvetlenie je neobvyklé a nadčasové. Taktiež prepojenie ubytovacej časti presklenou



Vedeniu ŽSR a realizátorom stavby patrí poďakovanie za skompletizovanie jediného internátneho školiaceho strediska v rámci železníc, - povedal počas kolaudácie PhDr. Pavel Díte, riaditeľ ÚIVP.

pergolou zo sociálnymi zariadeniami pôsobí zaujímavo a veľmi príjemne. Možnosť delenia sály na viac častí pohyblivými stenami dáva variabilné možnosti využitia. Komplexné ozvučenie sály pre konferenčný systém, osobitné ozvučenie pre kino a hudbu 7.1 ako aj pre systém dabing s možnosťou využitia tlmočnického zariadenia, umožní konanie konferencií aj s medzinárodnou účasťou. Architektonicky je budova kongresovej sály prispôbená pôvodnej budove, vybudovali sa nové parkovacie miesta, prístupová cesta a terénne úpravy celému stredisku dodali punc kvalitného zariadenia. - **Verím, že celé zariadenie Strediska internátnej prípravy budú využívať všetky zložky ŽSR a skúsený kolektív ÚIVP – SIP sa teší na všetkých**

návštevníkov, - povedal riaditeľ ÚIVP PhDr. Pavol Díte. Kongresová sála svojím charakterom a dobrou organizáciou práce môže uspokojiť aj náročné spoločenské podujatia. - **V súčasnosti pripravujeme prvý silvestrovský bál v novootvorenej kongresovej sále, na ktorý pozývame všetkých železničiarov. Zároveň sa chceme za všetkých zamestnancov, ale i návštevníkov SIP poďakovať za túto stavbu. Poďakovanie adresujem všetkým tým, ktorí sa svojou prácou podieľali na jej realizácii, ako aj tým, ktorí ju podporovali z titulu svojich pracovných pozícií, funkcií a kompetencií,** - poďakoval sa, a všetkých železničiarov pozval na silvestrovský ples Ing. Milan Debnár, vedúci SIP.

Dana SCHWARTZOVÁ,
foto: autorka



Projektant využil na stavbu kongresovej sály najmodernejšie materiály.

Rýchle medovníky

Danka nám okrem zaručene dobrej kapustnice (recept je na strane dva), prezradila aj receptúru na rýchle medovníčky na jedenie, ktoré môžete piecť tesne pred Vianocami.

Potrebuje: 50 dkg hl. múky, 12,5 dkg masla, 20 dkg práš. cukru, 3 lyžice medu, 2 celé vajcia, 1 káv. lyžičku mletej škorice a sódy bikarbóny, 4 roztlčené klinčeky.



Danky Juskovej

Postup: všetko spolu vyvaľkáme asi na hrúbku 1 cm. Vykrajujeme formičkami a ukladáme na vymastený plech. Potrieme rozšľahaným vajíčkom a pečieme. Zdobíme orechami, hrozičkami, mandľami. Takto pripravené medovníčky nestvrdnú.

Poliaci darovali slovenským železničiarom sochu svojej patrónky

Vari niet v Európe, či vo svete národa, ktorý by nemal svoje národné pútnické miesto. Neodmysliteľne k nim patrí aj neďaleká Czestochowa v susednom Poľsku.

JASNA GÓRA V CZESTOCHOWEJ MALA MODRÝ NÁDYCH

A práve tam smerujú už 15 rokov cesty slovenských železničiarov zo všetkých troch spoločností, ktorí sa zúčastňujú spolu s poľskými kolegami na oslave ich práce a poďakovaní ich patrónke, svätej Kataríne Alexandrijskej a svätému Rafaelovi Kalinowskému. Nádherná bazilika v Jasnej Góre je vždy plná veriacich, ale keď sa tu zídu železničiar z celého Poľska, pútnikov možno počítať na desiatky tisíc. Tohtoročná novembrová púť začala krížovou cestou a pokračovala v aule Jána Pavla II. konferenciou, za účasti ministra dopravy J. Polaczeka a riaditeľa PKP A. Wacha. Počas nej sme oslovili bývalého prednostu stanice

vo Varšave a v súčasnosti už kňaza Ryszarda Marciniaka, ktorý má stále k železničiarom blízko, aby nám povedal, aký je rozdiel medzi prácou prednostu a kňaza? - **Základný rozdiel medzi technikom a dušpastierom je ten, že kým technika ide úžasne dopredu, tak človek vo svojej „duševnosti“ stagnuje, zaostáva. Bol**



Námestník GR ŽSR pre prevádzku Ing. Jozef Antošík sa poľským železničiarom poďakoval za dar.

by som rád, keby boli tieto dve veci v symbióze. Nie je tomu tak a preto musíme viac pracovať na poli duchovnom a rozvíjať

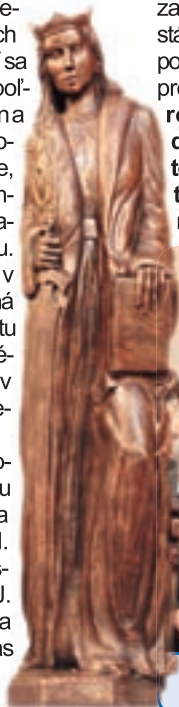
človeka, železničiarov nevynímajúc, - stručne charakterizoval základný rozdiel.

Po konferencii nasledovala v bazilike slávnostná svätá omša, ktorú celebroval biskup Józef Wiśniewski a ktorá mala tento rok netradičný záver. Poľskí kolegovia sa rozhodli podarovať slovenským železničiarom sochu svätej Kataríny Alexandrijskej, ako znak vďaky a spolupatričnosti.

Sochu prevzal námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Ing. Jozef Antošík, ktorý poďakoval za všetkých slovenských železničiarov.

Veríme, že svätá Katarína sa tak trochu stane ochrankyňou aj slovenských železničiarov.

Text a foto: Jozef LEHOTSKÝ a Peter ZIMEN KBS



Slovenskí železničiar na záver omše zaspievali slovenskú mariánsku pieseň.

Brusel hlási

Európska charta bezpečnosti na cestách

Projekt Európska charta bezpečnosti na cestách bol vytvorený v roku 2004, prostredníctvom Generálneho riaditeľstva pre energiu a dopravu a pod záštitou Európskej Komisie. Tá pozýva všetkých činiteľov zo štátnych združení, škôl, asociácií alebo hlavných viacnárrodných spoločností, vytvárať hmatateľné príspevky pre skvalitnenie bezpečnosti na cestách.

Železnice SR 26. novembra podpísali v Bruseli spolu s ďalšími 14 signatármi Európsku Chartu bezpečnosti na cestách na oficiálnom ceremonáli udeľovania excelentných cien v oblasti bezpečnosti na cestách. Táto udalosť sa konala za účasti viceprezidenta EK a komissára pre dopravu pána Barrota. Každý signatár špecificky prispieva k skvalitneniu bezpečnosti na cestách prostredníctvom konkrétnych a znateľných činností. Akčné plány signatárov sú verejné a účastníci Charty si vymieňajú ich poznatky a know-how prostredníctvom platformy spoločenstva. Úsilie a zodpovednosť zhodnotená v každom členskom štáte, ktorý sa podieľa na Európskej charte bezpečnosti na cestách by mali takto

umožniť dospieť k cieľu, ktorým je predovšetkým zníženie počtu usmrtených osôb na cestách do roku 2010. ŽSR k tomuto projektu prispievajú okrem iného aj produkciou DVD filmu, ktorý identifikuje a ilustruje typické nehody, ktoré vznikajú na železničných prechodoch a vysvetľuje, ako predchádzať vzniku nehôd na železničných priecestiach. Film bude prístupný pre cestujúcu verejnosť aj vo forme jeho premietania na obrazovkách rozmiestnených v 23 železničných staniciach po Slovensku a bude distribuovaný médiám, autoškólám. Vyťažená je i brožúra s potrebnými informáciami týkajúcimi sa cestnej výučby pre školopovinné deti, ktorá je vydaná v náklade vyše



15 tis. kusov a distribuovaná do všetkých základných škôl v SR. Riaditeľ generálneho riaditeľstva pre energetiku a dopravu Enrico Grillo Pasquarelli bol poverený výberom víťazov prestížnych cien z kandidátov, ktorí už túto Chartu bezpečnosti na cestách podpísali. Medzi ocenených účastníkov v nasledovných šiestich kategóriách

patrí v kategórii veľkých a nadnárodných spoločností Groupe Norbert Dentressangle (Francúzsko), v kategórii stredných a malých spoločností ocenili Motoryzacyjna Akademia Kierowców (Poľsko), v kategórii federácií a asociácií – Automobil Clubul Roman (Rumunsko), v kategórii inštitúcií – Centrum dopravnej prevencie – Múzeum Polície ČR (Česká republika). V kategórii regiónov a miest udelili ocenenie mestu Košice - ako v histórii prvému víťazovi v rámci miest. Túto cenu prevzal Marek Vargovčák, viceprimátor mesta Košice. Špeciálna, siedma cena bola v tomto roku doplnená honorovaním viacnásobných záväzkov, ktorú vyhrala provincia di Crotone-Taliansko.

Na cestách v EÚ bolo vďaka tomuto projektu zachránených v minulom roku 12 tis. ľudských životov.

JUDr. Ingrid TRIBULOVÁ, generálna zástupkyňa ŽSR v Bruseli

Silvester nachystal Mikulášovi „štedrú nádielku“

A TO DOSLOVA. VEĎ, POSÚDTE SAMI...

Rovnako, ako železničari v doprave, aj inšpektori bezpečnosti železničnej dopravy zabezpečujú nepretržitú službu. Počas noci, voľných dní a sviatkov, ide o pohotovosť doma. V tom čase musí byť službu konajúci inšpektor na dosah. V praxi to znamená, že zazvoní telefón a musí byť pripravený vyštartovať.

Bol Silvester 2005 a očakávali sme príchod nového roka.

V Košiciach mal pohotovosť inšpektor Bc. Mikuláš Gočík.

- Deň začal bežnými rituálmi, z ktorých ma vyrušili o 11-tej. Nehoda vo Veľkej Ide. Službukonajúci dispečer ma telefonicky informoval, že ide o nehodu na železničnom priecestí. Nákladný vlak zrazil chodca. Kým sme s vodičom Ladislavom Orlom ml. dorazili na miesto, zrazený chodec ušiel... Z toho by sa dalo usúdiť, že tragédia mala šťastný koniec. Kým som zdokumentoval a vyhodnotil celú situáciu, prešiel nejaký čas, a tak som sa okolo 15-tej hodiny už pobral domov. S manželkou sme začali pripravovať silvestrovskú večeru. A keďže sa naši synovia už rozpáchli z domu, sami sme zasadli aj k stolu. Po večeri sme sa usalašili k televízoru. Nezačal ešte ani hlavný večerný program a drnčanie telefónu ma opäť vyrušilo, a následne aj vytiahlo z domu...

To mi už dispečer oznamoval, že osobný vlak odišiel zo stanice Kostoľany nad Hornádom bez riadnej výpravy a vošiel do vlakovej cesty oproti idúcemu rýchliku z Košíc. Našťastie, vlaky vďaka rušňovodičom a ich pohotovej reakcii zostali stáť. A tak k zrážke a následnej tragédii nedošlo. Keďže rušňovodič osobného vlaku zo Žiliny už po tejto nehode skončil službu, zobrali sme ho autom do Košíc. V kancelárii sme urobili zápis a pretože do polnoci zostávalo len niekoľko minút, tak z takej ľudskej ohľaduplnosti sme ho nevypoklonkovali na stanicu, ale spoločne sme privítali nový rok v mojej kancelárii. Po odvezení kolegu rušňovodiča som zavolať manželke, ktorej som oznámil, že o pár minút som doma. Dodržať slovo mi však prenikavý zvuk telefónu a nasledujúce hlásenie, opäť nedovolili. Tentokrát mi dispečer oznamoval nehodu v Prešove. Tá bola bohužiaľ s veľmi smutným a tragickým koncom. Pod kolesami vlaku zahynulo sedemročné dievčaťko, ktoré prebiehalo cez koľajnice na druhú stranu... veľmi smutné privítanie nového roka bolo v rodine dievčaťa... a my – ja a ďalší kolegovia železničari, sme teda prelom rokov a príchod toho nového „slávili“ prácou. Šofér Laco už organizoval aj odvoz rušňovodiča z miesta nehody, a tak sme opäť spolu prišli všetci do Košíc. Domov som sa dostal asi o štvrtéj v noci.

Už utíšenú silvestrovskú noc som sa svojim príchodom snažil nenarušiť. V najväčšej tichosti som zaľahol do postele. V myšlien-



Ak Mikuláš Gočík nie je práve v teréne, tak svoj pracovný čas venuje spracovaniu dokumentácie.

kach sa mi premietali prežité udalosti a zrazu... hrobové ticho prerušil opäť zvuk telefónu. Vodič tuším nestihol ani „zaliezt“, do postele a už som ho mal zase pred domom... Smer Lipany. Nehoda. Osobný vlak zachytil skupinu mladíkov vracajúcich sa ráno zo silvestrovej zábavy, pričom jeden skončil pod kolesami vlaku. Prežil, avšak túto nepozornosť si odniesli jeho dolné končatiny. Smutnú udalosť bolo treba opäť riadne vyšetriť, zdokumentovať, zapísať... Domov som prišiel okolo 11-tej dopoludnia a až vtedy som si uvedomil, že silvestrovská noc bola pre mnohých ľudí veľmi smutná, s dramatickým dosahom na ďalší život zranených i pozostalých. Zažil som nepríjemné chvíle v čase, keď všade znie hudba a strieľa šampanské, lenže život pripravil pre menej šťastných práve v túto noc kruté chvíle,... ja som bol iba pozorovateľ.

Dana SCHWARTZOVÁ,
foto: autorka

Umenie na železničnej stanici

„Práca je inde“, pod týmto názvom sa so svojimi fotografiami prezentuje 32 fotografov v priestoroch košickej železničnej stanice. Na fotkách je zachytených šestnásť príbehov ľudí, ktorí musia cestovať za prácou a vyhľadávať vhodné zamestnanie, často ďaleko od domova. Zobrazené osoby i autori fotiek pochádzajú z rôznych kútov sveta. – **O možnostiach umiestnenia výstavy sme komunikovali s pracovníkmi Českého centra v Košiciach a spo-**

lu sme hľadali aj vhodné miesto. Pozdávalo sa im horné poschodie vestibulu a tak sme im vyšli v ústrety a pripravili tento priestor. Vyzerá to tak, že týchto príležitostí na poskytnutie kultúry bude dosť aj v budúcom roku, – hovorí prednosta Železničnej stanice Košice Ing. Marián Hric (na fotografii). Výstava potrvá do 20. decembra.

(pal)



Pred oknom, za oknom, stojí Mikuláš...

...TAK NIELEN TÁTO PESNIČKA ZNELA V MIKULÁŠSKOM VLÁČIKU POČAS JAZDY ZVOLENSKÝMI SPOJKAMI

Videli ste už niekedy Mikuláša raňajkovať? Alebo ste si s nim pri tom i posedeli? A ozaj, čo také raňajkuje Mikuláš? Nuž, keď to chcete vedieť, čítajte ďalej.

Šiesty december majú azda všetky deti v kalendári zvlášť vyznačený. Netrpezlivo očakávajú sa nevedia dočkať večera, kedy sa im vo vyčistených čižmičkách, či topánkach objavia darčeky od Mikuláša. Niekedy však Mikuláš nečaká do večera, ale príde medzi deti skôr. Rovnako, ako prišiel ten náš – na parnom vláčku do Zvolena a jeho okolia. Už od skorých ranných hodín sa v tento deň na zvolenskej železničnej stanici začali schádzať deti so svojimi rodičmi, starými rodičmi, škôlkári a školáci. Zastúpenie mal i Liečebný dom Marina z Kováčovej, Detský domov Ratolesť z Trnia, ale aj deti zo Žiaru nad Hronom, či Turovej. Každé nedočkavo vyzeralo, kto ho prvý zazrie...



- Hou, hou, hou...- znel zvolenskou osobnou stanicou hlas Mikuláša, ktorého sprevádzali rozradostení deti.



- Mikuláš, Mikuláš prišiel...hurááááá. Radosť nemala konca kraja. To už náš kolega v mikulášskom kostýme prechádzal medzi nedočkavcami a rozdával balíčky.

Mikuláš sa na stretnutie s nimi v tom čase ešte len pripravoval. Zastihli sme ho práve pri raňajkách.

- No zbomom... a je tu „siedma veľmoc“... - zaznelo na moje privítanie, keď som vstúpil do kancelárie Ing. Petra Szeteia, koordinátora SMS AO Zvolen. Tak, ako dva roky predtým, i tento sa mu „ušla“ úloha štedrého Mikuláša. Na stole vianočka a pohár teplého čaju – tak to sú tie mikulášske raňajky. Nazeráme z okna na druhom poschodí, prvý perón sa naplnia tými najmenšími. Z rušňového depa už volajú: **- Parná mašinka s historickými vozňami práve odchádza na osobnú stanicu.** Ešte posledné úpravy, poriadne upevniť bradu.

Mikuláš je pripravený, ide sa!

Na nástupište práve „dofučal“ parný rušeň 422.0108. Netrpezlivé deti nasadajú do historickej súpravy a s dobrou náladou, i keď s menším napätím čakajú, kedy už medzi nich príde vytúžený Mikuláš. Ten už v priradenom motorovom vozni M 131.1053 upresňuje s Petrom Oravcom z Klubu historickej techniky, mimochodom v tomto prípade rušňovodičom vlaku detskej radosti, celý program. Cesta mimoriadneho Mikulášskeho vlaku povedie i tentoraz po zvolenských spojkách. Z osobnej na nákladnú stanicu, na zastávku Zvolen – mesto a späť na osobnú. Úlohy sú rozdané, parná mašinka nešetrí dymom, pískaním a jazda sa začína.

Len čo sa vlak pohol, Mikuláš so svojimi pomocníkmi vchádza do prvého vozňa. No ten, kto to nezažil, neuverí. Atmosféra, ako ich deti privítali, bola neuveriteľná. – **Mikuláš, Mikuláš prišiel...hurááááá.** Radosť nemala konca kraja. To už náš kolega v mikulášskom kostýme prechádza medzi nedočkavcami a začína s rozdávaním balíčkov. No nebolo to len tak, zadarmo. Za pesničku, básničku, či koledu dostávali deti sladkú odmenu. Rovnaká atmosféra vládla vo všetkých vozňoch. – **Pred oknom, za oknom..., Mikulášku, dobrý strýčku..., Svieť nám stromček jagavý...Sniežik sa nám chumelí...**, no ťažko vymenovať všetky pozdravy, ktoré si pre neho radostné deti pripravili. A ten zážitok, dotknúť sa živého Mikuláša, Snehulienky, či Anjela, to ste mali vidieť, tie radostné očka. Len Čert to nemal ľahké, kade prechádzal, všade mal aj v preplnených vozňoch veľa miesta... Deti ani nezbadali, ako sa ich cesta skončila tam, kde nastúpili. To ich už vystriedali ďalšie, ktoré využili mimoriadnu ponuku Klubu historickej techniky zo Zvolena osláviť Mikuláša netradičným spôsobom. Nechýbalo ani neodmysliteľné fotografovanie pred parným rušňom. Peter Oravec sa netají spokojnosťou. – **Sme radi, že i tento rok mohli deti osláviť svoj sviatok takýmto spôsobom. Podujatie, ktoré sme pre ne pripravili, mimochodom bezplatne, sa vydarilo. Poďakovanie za to patrí sponzorom z Nestle Prievidza, Metro Zvolen, Kaufland Zvolen, ale i ŽSR, ktoré nám vyšlo mimoriadne v ústrety. Okrem iného aj darčekom, ktoré dostanú deti z Detského domova Ratolesť z Trnia pod vianočný stromček.** Nesklamala ani mašinka, a tak si na svoje prišiel určite každý. Verím, že i o rok potešíme všetky deti mikulášskym vláčikom.

Vladimír SALZER,
foto: autor a Ľudka Wlachovská



Mikuláš nezabudol ani na deti v hlavnom meste. Klub priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava opäť pripravil pre najmenších stretnutie s Mikulášom v parnom vlaku. Kto v ten deň prišiel na tretí perón bratislavskej hlavnej stanice, nevedel, čo obdivovať skôr. Parný vláčik, Mikuláša, čertov, anjelicu... alebo sa fotiť!

Po rokoch sa dočkali rekonštrukcie

SUCHOZEMSKÝ „PRÍSTAV“ V ČIERNEJ NAD TISOU JE PRÍSLUBOM OŽIVENIA DO BUDÚCNOSTI

Železničná prekládková stanica so širokým a normálnym rozchodom v Čiernej nad Tisou sa po rokoch útlmu opäť dostáva do pozornosti. A to nielen na úrovni riadiaceho manažmentu ŽSR, ale i rezortného ministerstva. Prispieva k tomu i čulejší výmenný obchod medzi krajinami, ale aj väčšia dôvera zákazníkov k vlakovej doprave.

Už niekoľko týždňov sa v niektorých častiach územia na desiatich kilometroch štvorcových zhromažďujú dopravné a stavebné mechanizmy, aby vylepšili technický a bezpečnostný stav vybavenia v priechodovej železničnej stanici Čierna nad Tisou. – Konečne je tu ruch, aký sme si dávno želali. Vytýčených bolo na rekonštrukčné a výlukové práce viac termínov, ale po rokoch váhania a najmä nedostatku financií, sa situácia vyvíja priaznivo. Práce na širokorozchodných koľajniciach začali v auguste tohto roku, rekonštrukcii sa podrobila prvá širokorozchodná koľaj, výhybky, čopské zhlavie staničných koľají. Výluky sa zabezpečili aj kvôli rekonštrukcii celého spádoviska. Výška tohto známeho kopca sa tak zníži, tu sa namontuje zavádzacie, triediace zariadenie. K rozraďovaniu vozňov cez zväziny pahorok bude použitá automatizácia cez počítačový systém. Ide o jediné zariadenie tohto druhu v rámci ŽSR, - takto popisuje súčasný stav prednosta železničnej stanice Ing. Peter Majer.

Momentálne je z prevádzky vylúčená južná vetva koľajnic, severná vetva je ukončená. Stredná príde na rad na jar. Rekonštrukcii sa podrobí aj trolejové vedenie, ktoré je podľa slov dopravného námestníka Karola Lévy v dezolátnom stave. Výmena sa



V dopravnej kancelárii, ktorá sídli v ústrednej stavadlovej veži sme zastihli dispozičných výpravcov Attilu Molnára (sedí) a Martina Szaba.

tyka 31 km trolejového vedenia. Pri obhliadke terénu sme veru nemali čo závidieť dodávateľským firmám - zem rozmočená od dažďa, blato kam oči dovidia. Ale práve kvôli spomínanému trolejovému vedeniu sa chlapi „mordovali“ v bahne pri výkopových prácach v jamách, kde budú uložené stožiare, inde zasa koľajnice.

- Napriek našim zložitým pracovným podmienkam, ktoré súvisia s výlukami, každý na svojom poste zvláda povinnosti a nikto sa nestázuje. Dúfame, že sa



Iba málokterá železničná stanica je taká rozsiahla ako Čierna nad Tisou. Desiat' kilometrov štvorcových a dva rôzne rozchody si zaslúžia kvalitné technické vybavenie, na ktorom sa aj v týchto dňoch pracuje.



Prednosta stanice Ing. Peter Majer (sedí) a jeho dopravný námestník Karol Lévy, majú počas rekonštrukcie plné ruky práce.

dočkáme aj vylepšenia budov a objektov, v ktorých pracujeme. Dvanásť ich je v našej pôsobnosti a všetky už nahlodal zub času, - vyslovil želanie dopravný námestník.

- Tento významný dopravný uzol konečne začína byť prioritný, viaceré rozhodory vedú k tomu, že tunajší zamestnan-

ci sa dočkajú aj vynovenia pracovísk, - reagoval na súčasnú situáciu s ošumelým stavom budov, námestník riaditeľa OR Košice z úseku riadenia dopravy Ing. Jozef Horváth. Skvalitnenie technickej základne považuje za adekvátnu odmenu za úsilie i dobré výsledky čierňanského personálu. – Táto priechodová stanica narastá na význame a to je pozitívny signál pre ŽSR. Preprava tovarov, východ – západ a

naopak, naberá na obrátkach, čo si uvedomujú rozhodujúce riadiace zložky v doprave. Pri ostatných rokovaniach bola nastolená otázka termínu, navrátenie kontajnerovej dopravy a perspektívu má aj kombinovaná doprava. A to je pre tento región dobrá správa, veď vieme, že takmer v každom dome, či byte, žije aspoň jeden železničiar, - s optimizmom hodnotil terajší rozvoj tejto stanice Ing. Jozef Horváth.

Ináč v obvode stanice je 160 km koľají a 500 výhybiek, takže rekonštrukčné práce budú mať dlhé trvanie.

Mária PALIČKOVÁ,
foto autorka



Výkopové práce pre neskoršie uloženie rozvodov do sácht sa robia aj počas nepriaznivého počasia.

Košickí mostári finišujú v Margecanoch, Betliari, Čiernej nad Tisou i v Ružomberku

Hotovo - zahlásili v týchto dňoch pracovníci Mostného obvodu Košice a SMÚ ŽTS TO Margecany, ktorí v stredu Mostného obvodu v Margecanoch ukončili komplexnú rekonštrukciu železničnej vlečky.

- Začali sme 24. septembra s prepravou koľajových polí, - približuje situáciu zástupca vedúceho oddelenia výroby MO Košice Ing. Andrej Zitrický. - Následne na to sme vlastným koľajovým žeriovom zabezpečili trhanie starých koľajových polí. Ku komplexnej rekonštrukcii sme prikočili po 50 rokoch činnosti vlečky. Práce boli pripravené priebežne, celkový úsek bol v dĺžke približne 800 metrov. Pôvodné koľaje tvaru T a A nahradili nové, typu S49. Výmeny sa dočkali i dve staré výhybky.

- Kompletnú rekonštrukciu sme zabezpečili vo vlastnej rézii, vlastnými kapacitami. Výdatne nám pri tom pomohli zamestnanci SMÚ ŽTS TO Margecany, pod vedením Viliama Mižišina. Naším zámerom je v budúcom roku vybudovať ešte tretiu koľaj, - skonštatoval Andrej Zitrický. V čase, keď sa k vám dostáva toto číslo Ž semaforu, je vlečka kompletne zrekonštruovaná a daná do užívania. No nielen ňou sa košickí mostári v ostatných dňoch zaoberali.

- V súčasnosti okrem iného finišujeme na ukončení rekonštrukcie priepustu v km 109.934 na trati Košice – Žilina, konkrétne za nesamostatnou stanicou Kostofany nad Hornádom. Je predpoklad, že do konca tohto roka všetky práce ukončíme a odovzdáme správcovi, - dopĺňa činnosť Mostného obvodu Ing. Andrej Zitrický. - To však nie je všetko, okrem toho ukončujeme i ďalšie stavby. Patrí k nim komplexná rekonštrukcia priepustu v km 50.967 na trati Rožňava – Dobšiná pri Betliari. Finišujeme tiež na ďalšej veľkej stavbe, ktorou je rekonštrukcia rozmrazovne tunela na koľaji 933 a 934 v objekte Železničnej stanice Čierna nad Tisou, s predpokladom ukončenia prác v tomto roku. Nesmiem zabudnúť ani na realizáciu komplexnej rekonštrukcie podchodu v Ružomberku v časti Rybárpole. Tú sme robili s externým dodávateľom a s SMÚ sekcie elektrotechniky a energetiky Žilina.



Ukončenie rekonštrukčných prác na rozmrazovacom tuneli v objekte Železničnej stanice Čierna nad Tisou je naplánované do konca tohto roku.

Mostný obvod Košice má za sebou rušné dni, veľa práce ich čaká nielen do konca tohto roka, ale i v budúcom roku majú naplánované veľké množstvo pracovných aktivít.

Vladimír SALZER,
foto: autor a Ing. Andrej Zitrický



Práce na betonáži novovybudovaného priepustu na trati Košice – Žilina pri nesamostatnej Železničnej stanici Kostofany nad Hornádom.



Pri komplexnej rekonštrukcii vlečky v stredu Mostného obvodu v Margecanoch pomáhali i traťováci z Margecian.



Trhacie práce a pokládku regenerovaných koľajových polí typu S49 na 50 ročnej vlečke v Margecanoch zabezpečili mostári vlastným koľajovým žeriovom EDK 750.

V Leviciach zrekonštruovali nástupištia

Netradičný predmikulášsky darček dostali cestujúci a železničari v Leviciach. Po necelých troch mesiacoch od začatia prác, tu 5. decembra odovzdali do užívania štyri nástupištia po celkovej rekonštrukcii.



Súčasťou rekonštrukcie perónov v Železničnej stanici Levica, bolo aj uloženie gumokovových prechodov medzi jednotlivými koľajami.

Kým v prvej etape, trvajúcej 19 dní sa urobila rekonštrukcia piateho nástupištia, vrátane koľají č. 2 a 4, vrátane demontáže štvrtého nástupištia, v druhej etape boli naplánované rekonštrukcie koľaje číslo 1 a rekonštrukcia tretieho a štvrtého nástupištia. – Táto časť bola z hľadiska dopravy najnáročnejšia, – dodal na adresu uplynulých dní prednosta Železničnej stanice v Leviciach Ing. Peter Bosíni. – Popri demontáži koľajových polí a komplexnej obnovy železničného spodku koľaje číslo 1 sa zároveň vylúčila koľaj číslo 2,

takže sa zriadilo ďalšie sypané nástupište pri koľaji číslo 8. V rámci tretej etapy bola naplánovaná rekonštrukcia koľaje číslo 3 a nástupištia číslo 2. Po strojnom prečistení štrkového lôžka tejto koľaje, bolo dokončené i tretie nástupište.

Cestujúci zmenu k lepšiemu určite pocítili. Okrem rozšírenia perónov a zvýšení kvality ich povrchov sa skvalitnili aj prechody medzi jednotlivými koľajami vďaka využitiu gumokovových materiálov.

Vladimír SALZER,
foto : autor

Železničné objekty pod drobnohľadom

ŽSR spravujú 3848 budov a stovky menších objektov, ktoré sú v prevažne miere staršieho dát a mnohé sú schátrané.

Aj keď 35. ročník medzinárodnej konferencie – Železničné pozemné stavby, ktoré sa uskutočnilo v novembri v Tatranských Zruboch, neprináša priamo návod komplexnej obnovy, informoval však o možnostiach funkčnosti z hľadiska technických riešení. Naši pracovníci, najmä zo sekcií železničných tratí a stavieb sa oboznámili s celou škálou moderných prvkov, ktoré šetria energiu, zlepšujú tepelnú izoláciu, merajú hluk a pod.

Výše polovica z celkovej spotrebovanej energie vo väčšine železničných budov sa využíva na vykurovanie, pri vzrastajúcich cenách sa ani my nevyhneme hľadaniu iných zdrojov. Tu patria napríklad tepelné čerpadlá, ktoré sa bežne využívajú v zahraničí. Lenže najskôr je potrebná veľká investícia a až potom sa preukáže nízke prevádzkové náklady. Aj pred únikom tepla cez strešnú konštrukciu sa uplatňujú materiály, vyrábané počítačovým programom, ktoré dokážu ušetriť až 25 percent nákladov.

- Každoročne sa v rámci ŽSR uskutočňujú prehliadky budov, vtipujú sa poškodené a schátrané objekty, ktoré sa postupne dávajú do poriadku. Je to však finančne náročný proces. Chýbajú vlastné zdroje peňazí, čo spôsobuje viacročné odkladanie rekonštrukcií, – hovorí Ing. Juraj Katocs zo sekcie železničných tratí a stavieb OR Košice. Ako však zdôraznil, na tejto konferencii, vedecká, akademická obec, ako aj zástupcovia špecializovaných firiem, dokážu na pomerne malej ploche ponúknuť témy, ktoré by sa bežne k našim zamestnancom nedostali.

(pal)

Týždeň bezpečnosti na železničiach

DVADSAŤŠESŤ TRESTNÝCH ČINOV ZA SEDEM DNÍ

Kompletné zmapovanie situácie z pohľadu kriminality v železničných stanicích, vo vlakoch a priľahlých oblastiach, si dali za cieľ príslušníci Železničnej polície.

Zvýšená ochrana majetku štátu, železníc a cestujúcej verejnosti bola zmyslom preventívno-bezpečnostnej akcie Týždeň bezpečnosti na slovenských železničiach, ktorá sa uskutočnila od 19. do 25. novembra.

Do akcie bolo zapojených 1289 príslušníkov ŽP, 169 policajtov PZ, 19 mestských policajtov, 2 príslušníci Vojenskej polície, 96 colníkov, 29 pracovníkov ŽSR, 3 zamestnanci ZSSK a 6 zamestnancov ZSSK CARGO. Do akcii bolo nasadených aj 18 služobných psov.

Dovedna bolo uskutočnených 118 bezpečnostných akcií so špecifickým rozčlenením: Železnice, Poriadok, Priecestia, Stanica, Majetok, Tovar, Tabak, Cudzinci a Drogy.

Skontrolovaných bolo 1310 železničných objektov, 277 reštaurácií, 186 motorových vozidiel, 1651 vlakov a odstavených vlakových súprav a 1914 osôb. V blokovom konaní bolo riešených 913 priestupkov za úhrnnú sumu 173 100 korún, 30 priestupkov bolo odstúpených. Taktiež bolo zistených 26 trestných činov, zadržaných 16 páchatel'ov a predvedených 88 osôb.

Počas akcie policajti vykonali u 1070 osôb dychové skúšky na alkohol, pričom u 17 zistili pozitívny test, z toho u zamestnancov ŽSR v 10 prípadoch, u zamestnancov ZSSK CARGO v 4 prípadoch, a na priescestiach pod vplyvom alkoholu nachytali 3 vodičov. Takisto zistili 6 prípadov nedovoleného prechovávaní drog a skontrolovali 40 objektov zberných surovín.



Najaktívnejším útvarom v rámci Týždňa bezpečnosti na Železničiach SR bolo oddelenie ŽP z bratislavskej hlavnej stanice. Zľava: vedúci oddelenia ŽP nadporučík Bc. Pavol Vince, zástupkyňa riaditeľa bratislavského odboru ŽP major Mgr. Jana Pálková, nadstrážmajster Eva Bučková a nadporučík Marián Piváček.

Počas tohto týždňa príslušníci Železničnej polície na školách rôzneho typu vystúpili s 55 prednáškami, ktoré boli spojené s názornými ukážkami na tému bezpečnosti v obvodě železničných dráh.

Jozef BÚRANSKÝ,
hovorca Železničnej polície

- Dedko, dedko, do rieky spadlo auto...

NA NÁVŠTEVE U ZÁCHRANÁROV

Keby Andrejovi Patkaňovi, vodičovi, žeriavnikovi z MDS Trebišov v to ráno ktosi povedal, že sa bude kúpať v Topli, asi by si len poklepkal prstom po čele a poslal ho kadeľahšie. Život však prináša nečakané udalosti, o ktorých sa nám ani len nesníva. Tak, ako v prípade, ktorý vám chceme priblížiť.

- Bola sobota, tretí november, asi pol druhej popoludní. Práve sme chystali na dvore kapustu na zimné nakladanie, keď čosi poriadne zarachotilo. V tom pribehli deti a zadychčaný vnúčik kričal: -Dedko, dedko, do rieky spadlo auto..., - približuje situáciu, ktorá sa odohrala v obci Parchovany, časť Božiče v okrese Trebišov, v prvú novembrovú sobotu Andrej Patkaň. - **Všetko sme nechali tak, ešte som zavola syna Andreja a utekali sme k rieke. Z nášho domu to bolo niekoľko desiatok metrov, tak sme dobehli akurát včas. Videli sme uprostred rieky potápajúce sa osobné auto, kolesami navrchu. Bez rozmyšľania som skočil do vody, za mnou syn. Skúšali sme ho otočiť aspoň na bok, zistiť, koľko osôb sa v ňom nachádza a vytiahnuť ich. Silný prúd Tople však našu snahu znemožňoval, tak som zakričal na prizerajúcich sa, ktorí sa okamžite zbegli na miesto nešťastia, aby nám prišli pomôcť. Až za pomoci tretieho dobrovoľného**



Andrej Patkaň starší.



Z mosta ponad rieku Topľu nám Andrej Patkaň starší so synom ukazujú miesto, kde sa nešťastie stalo.

„kúpača“ Tomáša Chvastu sa podarilo auto pootočiť.

To už syn Andrej doslova lovil v hlbine kalnej vody cez rozbité okno osádku. Mladý vodič, ktorého povytiahli nad vodu nereagoval. - Ako sa voláš, kto s tebou ešte sedel v aute? - skúšali z neho dostať odpovede. A tak sa Andrej mladší opäť ponoril a rukami hmatol, či ešte predsa len niekto vo vozidle nebol. Našťastie nenašiel už nikoho, no medzitým ešte stihol uvoľniť zakliesnenú nohu vodiča medzi pedálmi a okamžite na brehu začali s oživovaním. Nevedno, či z nárazu, alebo z náhleho šoku sa do pľúc nedostala voda, čo mu v podstate okrem rýchle a dobre poskytnutej prvej pomoci, zachránilo život.

Stojíme na moste, prelínajúcim dnes už pokojnú Topľu. Na brehu rieky ešte vidno miestami stopy, kadiaľ do nej vletel s osobným autom mladý vodič. Slovo vletel je v tomto prípade skutočne namieste, pretože podľa neskoršieho vyšetrovania nehody zistili, že

auto šlo vraj 150 kilometrovou rýchlosťou... Teoreticky mal v tom nešťastí poriadny kúsok šťastia. Nielen preto, že s jeho záchranou začali v priebehu niekoľkých minút, ale i preto, že keby neskončil v rieke a pri takej rýchlosti by dráha vozidla smerovala len o



...a jeho syn Andrej.



Toto je cesta, odkiaľ sa vodič osobného vozidla dostal do rieky.

niekoľko desiatok centimetrov vpravo, ostal by z neho pri prípadnom náraze do oceľovej konštrukcie mosta zrejme len masťný fľak...

V teple obývačky rodinného domu počúvame záver príhody záchranárov Andrejov Patkaňovcov. - I keď som sa šiel potom prezliecť do suchého ošatenia, zima ma drvila asi do druhej nadržanom. Nakoniec si to odnieslo zdravie, i dnes som bol u lekára v Michalovoch. Syn Andrej, ktorý je tiež železničiar a pracuje ako vodič Liaz-ky, spolu so mnou v MDS Trebišov je na tom našťastie lepšie. Keď sme skočili vtedy do studenej vody, človek si to vlastne ani neuvedomil. Musím však povedať, že keby sa toto stalo opäť, určite by som neváhal. Zachránený ľudský život predsa za to stojí, nie?!

Vladimír SALZER,
foto: autor

2008

JANUÁR

1	Út	Henryk, Aleksandra
2	Št	Alexandra
3	Št	Daniela
4	Pi	Draboslav
5	So	Andrea
6	Ne	Antonín
7	Po	Bohuslava
8	Út	Severín
9	Št	Alexej
10	Št	Dáša
11	Pi	Malvína
12	So	Ernest
13	Ne	Rastislav
14	Po	Radovan
15	Út	Dobroslav
16	Št	Kristína
17	Št	Našaša
18	Pi	Bohdána
19	So	Mário, Drahošlína
20	Ne	Dalibor
21	Po	Vincent
22	Út	Zora
23	Št	Miloš
24	Št	Timotej
25	Pi	Gejza
26	So	Tamara
27	Ne	Bohuš
28	Po	Alfonz
29	Út	Gašpar
30	Št	Ena
31	Št	Emil

FEBRUÁR

1	Pi	Tatiana
2	So	Erika, Erik
3	Ne	Blažej
4	Po	Veronika
5	Út	Agáta
6	Št	Dorota
7	Št	Vanda
8	Pi	Zoja
9	So	Zdenko
10	Ne	Gabriel
11	Po	Dezider
12	Út	Perla
13	Št	Arpad
14	Št	Valentín
15	Pi	Pravoslav
16	So	Liana, Ida
17	Ne	Miroslava
18	Po	Jaromír
19	Út	Vlasta
20	Št	Livín
21	Št	Eleonóra
22	Pi	Erika
23	So	Romana, Roman
24	Ne	Matěj
25	Po	Frederik, Frederika
26	Út	Viktor
27	Št	Alexander
28	Št	Zlatica
29	Pi	Radomír

MAREC

1	So	Albín
2	Ne	Anezka
3	Po	Bohumila, Bohumil
4	Út	Kazimír
5	Št	Friedrich
6	Št	Radoslava, Radoslav
7	Pi	Toniáš
8	So	Alana, Alan
9	Ne	Františka
10	Po	Bruno
11	Út	Branislav
12	Št	Angelika, Angela
13	Št	Gregor
14	Pi	Vlastimil
15	So	Mirida
16	Ne	Svetlana
17	Po	Boteslav
18	Út	Lubica
19	Št	Eduard
20	Št	Jozef
21	Pi	Vítězslav
22	So	Bedahk
23	Ne	Adrián
24	Po	Gabriel
25	Út	Mirán
26	Št	Emanuel
27	Št	Alena
28	Pi	Soha
29	So	Miroslav
30	Ne	Vieroslava
31	Po	Benjamin

APRÍL

1	Út	Hugo
2	Št	Zita
3	Št	Richard
4	Pi	Izidor
5	So	Miroslava
6	Ne	Irena
7	Po	Zoltán
8	Út	Albert
9	Št	Milena
10	Št	Igor
11	Pi	Jilius
12	So	Eštera
13	Ne	Aleš
14	Po	Justina
15	Út	Fedor
16	Št	Danica, Dana
17	Št	Rudolf
18	Pi	Václav
19	So	Jela
20	Ne	Marcel
21	Po	Ervin
22	Út	Slavomír
23	Št	Vojtěch
24	Št	Juraj
25	Pi	Marek
26	So	Jaroslava
27	Ne	Jaroslav
28	Po	Jarmila
29	Út	Lea
30	Št	Anastázia

MÁJ

1	Št	Marcela, Janka
2	Pi	Zigmund
3	So	Gallina
4	Ne	Florián
5	Po	Lesia, Lesana
6	Út	Hermína
7	Št	Monika
8	Št	Ingrida
9	Pi	Roland
10	So	Viktória
11	Ne	Blazena
12	Po	Božena

JÚN

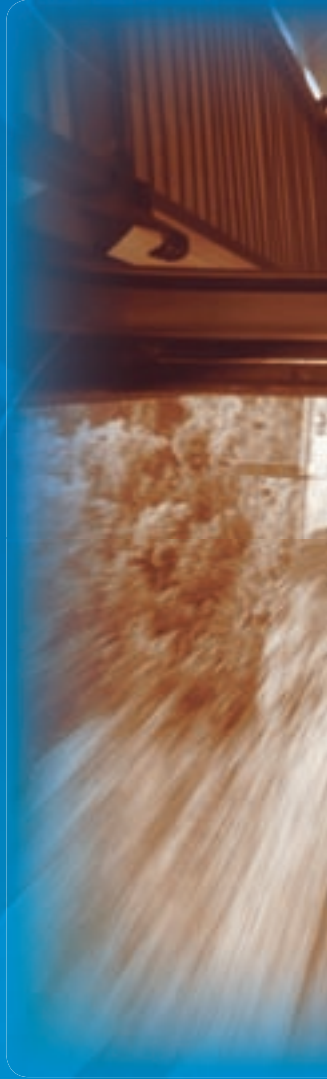
1	Ne	Zaneta
2	Po	Oxana, Xenia
3	Út	Karolína
4	Št	Lenka
5	Št	Laura
6	Pi	Norbert
7	So	Robert
8	Ne	Melard
9	Po	Stanislava
10	Út	Margareta
11	Št	Dobroslava
12	Št	Zlata

JÚL

1	Út	Diana
2	Št	Berta
3	Št	Miroslav
4	Pi	Prokop
5	So	Metod, Cyril
6	Ne	Patricia, Patrik
7	Št	Oliver
8	Pi	Oskar
9	So	Fukomíra
10	Ne	Václav
11	Po	Milota
12	Št	Zuzana

AUGUST

1	Pi	Bohdana
2	So	Gustáv
3	Ne	Jerguš
4	Po	Domínka, Dominik
5	Út	Horeznia
6	Št	Jozefína
7	Št	Sicília
8	Pi	Oskar
9	So	Fukomíra
10	Ne	Václav
11	Po	Milota
12	Št	Zuzana





12	Po	Zlato	12	St	Nina	12	So	12	Ut	Daria
13	Ut	Servác	13	Pi	Anton	13	Ne	13	St	Tabomír
14	St	Bonifác	14	So	Vasil	14	Po	14	Št	Kamil
15	Št	Žofia	15	Ne	Vít	15	Ut	15	Pi	Henrich
16	Pi	Svetozár	16	Po	Blanka, Blanka	16	St	16	So	Marela
17	So	Gizela	17	Ut	Adolf	17	Št	17	Ne	Leonard
18	Ne	Viola	18	St	Vratislav	18	Pi	18	Po	Milica
19	Po	Gerrida	19	Št	Alfred	19	So	19	Ut	Helena, Elena
20	Ut	Bernard	20	Pi	Valeria	20	Ne	20	Št	Lýdia
21	St	Zina	21	So	Alojz	21	Po	21	Št	Anabela
22	Št	Juliana, Jolita	22	Ne	Paulina	22	Ut	22	Pi	Jana
23	Pi	Želmíra	23	Po	Sidónia	23	St	23	So	Tichomír
24	So	Ela	24	Ut	Jin	24	Št	24	Ne	Filip
25	Ne	Urban	25	St	Olivia, Tadeáš	25	Pi	25	Po	Barolomej
26	Po	Dúšan	26	Št	Adriána	26	So	26	Ut	Ladavít
27	Ut	Iveta	27	Pi	Ladislav	27	Ne	27	Št	Samuel
28	St	Viliam	28	So	Beata	28	Po	28	Št	Silvia
29	Št	Vilma	29	Ne	Pavol, Petra, Peter	29	Ut	29	Pi	Augustín
30	Pi	Ferdinand	30	Po	Melania	30	St	30	So	Nikolaj, Nikola
31	So	Petrana, Petronela	31	Št	Ignac	31	Ne	31	Ne	Božena, Božena

SEPTEMBER

1	Po	Drahoslava	1	St	Arnold	1	St	Arnold
2	Ut	Linda	2	Št	Levoslav	2	Št	Levoslav
3	Št	Belo	3	Pi	Stela	3	Pi	Stela
4	Št	Rozália	4	So	František	4	So	František
5	Pi	Regína	5	Ne	Viera	5	Ne	Viera
6	So	Alica	6	Po	Natalia	6	Po	Natalia
7	Ne	Marianna	7	Ut	Eliška	7	Ut	Eliška
8	Po	Mirama	8	St	Brigita	8	St	Brigita
9	Ut	Marína	9	Št	Danyž	9	Št	Danyž
10	Št	Oleg	10	Pi	Slavomíra	10	Pi	Slavomíra
11	Št	Bysrik	11	So	Valentína	11	So	Valentína
12	Pi	Mária	12	Ne	Maximilián	12	Ne	Maximilián
13	So	Cibor	13	Po	Koloman	13	Po	Koloman
14	Ne	Ludomil	14	Ut	Boris	14	Ut	Boris
15	Po	Jolana	15	St	Terézia	15	St	Terézia
16	Ut	Ludmila, Ludmila	16	Št	Vladimíra	16	Št	Vladimíra
17	Št	Olympia	17	Pi	Hedviga	17	Pi	Hedviga
18	Št	Eugénia	18	So	Lukáš	18	So	Lukáš
19	Pi	Konštantín	19	Ne	Kristián	19	Ne	Kristián
20	So	Luboslava, Luboslav	20	Po	Vendelín	20	Po	Vendelín
21	Ne	Matúš	21	Ut	Uršula	21	Ut	Uršula
22	Po	Moric	22	St	Sergej	22	St	Sergej
23	Ut	Zdenka	23	Št	Alojzia	23	Št	Alojzia
24	St	Lubor, Luboš	24	Pi	Kvetoslava	24	Pi	Kvetoslava
25	Št	Vladislav	25	So	Aurel	25	So	Aurel
26	Pi	Edita	26	Ne	Demeter	26	Ne	Demeter
27	So	Cyprín	27	Po	Sabina	27	Po	Sabina
28	Ne	Václav	28	Ut	Dobromila	28	Ut	Dobromila
29	Po	Michaela, Michal	29	St	Klára	29	St	Klára
30	Ut	Jarolín	30	Št	Simona, Simon	30	Št	Simona, Simon
			31	Pi	Aurelia	31	Pi	Aurelia

OKTÓBER

1	So	Denis	1	So	Denis
2	Ne	Pannačka zomŕajch	2	Ne	Pannačka zomŕajch
3	Po	Hubert	3	Po	Hubert
4	Ut	Karol	4	Ut	Karol
5	St	Imrich	5	St	Imrich
6	Št	Renáta	6	Št	Renáta
7	Pi	René	7	Pi	René
8	So	Bohumír	8	So	Bohumír
9	Ne	Teodor	9	Ne	Teodor
10	Po	Tibor	10	Po	Tibor
11	Ut	Maroš, Marín	11	Ut	Maroš, Marín
12	St	Svatopluk	12	St	Svatopluk
13	Št	Stanislav	13	Št	Stanislav
14	Pi	Irina	14	Pi	Irina
15	So	Leopold	15	So	Leopold
16	Ne	Agressi	16	Ne	Agressi
17	Po	Klaudia	17	Po	Klaudia
18	Ut	Eugen	18	Ut	Eugen
19	St	Alžbeta	19	St	Alžbeta
20	Št	Félix	20	Št	Félix
21	Pi	Elvira	21	Pi	Elvira
22	So	Cecília	22	So	Cecília
23	Ne	Klement	23	Ne	Klement
24	Po	Emília	24	Po	Emília
25	Ut	Katarína	25	Ut	Katarína
26	St	Kornel	26	St	Kornel
27	Št	Milan	27	Št	Milan
28	Pi	Henrieta	28	Pi	Henrieta
29	So	Vrsko	29	So	Vrsko
30	Ne	Andrej, Ondrej	30	Ne	Andrej, Ondrej

DECEMBER

1	Po	Edmund	1	Po	Edmund
2	Ut	Bibiana	2	Ut	Bibiana
3	Št	Oldrich	3	Št	Oldrich
4	Št	Barbara, Barbara	4	Št	Barbara, Barbara
5	Pi	Oto	5	Pi	Oto
6	So	Mikuláš	6	So	Mikuláš
7	Ne	Ambróz	7	Ne	Ambróz
8	Po	Marína	8	Po	Marína
9	Ut	Izabela	9	Ut	Izabela
10	St	Radúz	10	St	Radúz
11	Št	Hilda	11	Št	Hilda
12	Pi	Otilia	12	Pi	Otilia
13	So	Lucia	13	So	Lucia
14	Ne	Bronislava, Bronislava	14	Ne	Bronislava, Bronislava
15	Po	Iveta	15	Po	Iveta
16	Ut	Albina	16	Ut	Albina
17	St	Kornélia	17	St	Kornélia
18	Št	Slávka, Sláva	18	Št	Slávka, Sláva
19	Pi	Judita	19	Pi	Judita
20	So	Dagmara	20	So	Dagmara
21	Ne	Bohdan	21	Ne	Bohdan
22	Po	Adela	22	Po	Adela
23	Ut	Nadežda	23	Ut	Nadežda
24	St	Eva, Adam	24	St	Eva, Adam
25	Št	Levoslav	25	Št	Levoslav
26	Pi	Seifan	26	Pi	Seifan
27	So	Filonéna	27	So	Filonéna
28	Ne	Ivona, Ivona	28	Ne	Ivona, Ivona
29	Po	Mlada	29	Po	Mlada
30	Ut	Dávid	30	Ut	Dávid
31	St	Silvester	31	St	Silvester

SEPTEMBER

1	Po	Drahoslava	1	St	Arnold	1	St	Arnold
2	Ut	Linda	2	Št	Levoslav	2	Št	Levoslav
3	Št	Belo	3	Pi	Stela	3	Pi	Stela
4	Št	Rozália	4	So	František	4	So	František
5	Pi	Regína	5	Ne	Viera	5	Ne	Viera
6	So	Alica	6	Po	Natalia	6	Po	Natalia
7	Ne	Marianna	7	Ut	Eliška	7	Ut	Eliška
8	Po	Mirama	8	St	Brigita	8	St	Brigita
9	Ut	Marína	9	Št	Danyž	9	Št	Danyž
10	Št	Oleg	10	Pi	Slavomíra	10	Pi	Slavomíra
11	Št	Bysrik	11	So	Valentína	11	So	Valentína
12	Pi	Mária	12	Ne	Maximilián	12	Ne	Maximilián
13	So	Cibor	13	Po	Koloman	13	Po	Koloman
14	Ne	Ludomil	14	Ut	Boris	14	Ut	Boris
15	Po	Jolana	15	St	Terézia	15	St	Terézia
16	Ut	Ludmila, Ludmila	16	Št	Vladimíra	16	Št	Vladimíra
17	Št	Olympia	17	Pi	Hedviga	17	Pi	Hedviga
18	Št	Eugénia	18	So	Lukáš	18	So	Lukáš
19	Pi	Konštantín	19	Ne	Kristián	19	Ne	Kristián
20	So	Luboslava, Luboslav	20	Po	Vendelín	20	Po	Vendelín
21	Ne	Matúš	21	Ut	Uršula	21	Ut	Uršula
22	Po	Moric	22	St	Sergej	22	St	Sergej
23	Ut	Zdenka	23	Št	Alojzia	23	Št	Alojzia
24	St	Lubor, Luboš	24	Pi	Kvetoslava	24	Pi	Kvetoslava
25	Št	Vladislav	25	So	Aurel	25	So	Aurel
26	Pi	Edita	26	Ne	Demeter	26	Ne	Demeter
27	So	Cyprín	27	Po	Sabina	27	Po	Sabina
28	Ne	Václav	28	Ut	Dobromila	28	Ut	Dobromila
29	Po	Michaela, Michal	29	St	Klára	29	St	Klára
30	Ut	Jarolín	30	Št	Simona, Simon	30	Št	Simona, Simon
			31	Pi	Aurelia	31	Pi	Aurelia

NOVEMBER

1	So	Denis	1	So	Denis
2	Ne	Pannačka zomŕajch	2	Ne	Pannačka zomŕajch
3	Po	Hubert	3	Po	Hubert
4	Ut	Karol	4	Ut	Karol
5	St	Imrich	5	St	Imrich
6	Št	Renáta	6	Št	Renáta
7	Pi	René	7	Pi	René
8	So	Bohumír	8	So	Bohumír
9	Ne	Teodor	9	Ne	Teodor
10	Po	Tibor	10	Po	Tibor
11	Ut	Maroš, Marín	11	Ut	Maroš, Marín
12	St	Svatopluk	12	St	Svatopluk
13	Št	Stanislav	13	Št	Stanislav
14	Pi	Irina	14	Pi	Irina
15	So	Leopold	15	So	Leopold
16	Ne	Agressi	16	Ne	Agressi
17	Po	Klaudia	17	Po	Klaudia
18	Ut	Eugen	18	Ut	Eugen
19	St	Alžbeta	19	St	Alžbeta
20	Št	Félix	20	Št	Félix
21	Pi	Elvira	21	Pi	Elvira
22	So	Cecília	22	So	Cecília
23	Ne	Klement	23	Ne	Klement
24	Po	Emília	24	Po	Emília
25	Ut	Katarína	25	Ut	Katarína
26	St	Kornel	26	St	Kornel
27	Št	Milan	27	Št	Milan
28	Pi	Henrieta	28	Pi	Henrieta
29	So	Vrsko	29	So	Vrsko
30	Ne	Andrej, Ondrej	30	Ne	Andrej, Ondrej

DECEMBER

1	Po	Edmund	1	Po	Edmund
2	Ut	Bibiana	2	Ut	Bibiana
3	Št	Oldrich	3	Št	Oldrich
4	Št	Barbara, Barbara	4	Št	Barbara, Barbara
5	Pi	Oto	5	Pi	Oto
6	So	Mikuláš	6	So	Mikuláš
7	Ne	Ambróz	7	Ne	Ambróz
8	Po	Marína	8	Po	Marína
9	Ut	Izabela	9	Ut	Izabela
10	St	Radúz	10	St	Radúz
11	Št	Hilda	11	Št	Hilda
12	Pi	Otilia	12	Pi	Otilia
13	So	Lucia	13	So	Lucia
14	Ne	Bronislava, Bronislava	14	Ne	Bronislava, Bronislava
15	Po	Iveta	15	Po	Iveta
16	Ut	Albina	16	Ut	Albina
17	St	Kornélia	17	St	Kornélia
18	Št	Slávka, Sláva	18	Št	Slávka, Sláva
19	Pi	Judita	19	Pi	Judita
20	So	Dagmara	20	So	Dagmara
21	Ne	Bohdan	21	Ne	Bohdan
22	Po	Adela	22	Po	Adela
23	Ut	Nadežda	23	Ut	Nadežda
24	St	Eva, Adam	24	St	Eva, Adam
25	Št	Levoslav	25	Št	Levoslav
26	Pi	Seifan	26	Pi	Seifan
27	So	Filonéna	27	So	Filonéna
28	Ne	Ivona, Ivona	28	Ne	Ivona, Ivona
29	Po	Mlada	29	Po	Mlada
30	Ut	Dávid	30	Ut	Dávid
31	St	Silvester	31	St	Silvester

Šéfovia - ako ich nepoznáme...

V našej pravidelnej rubrike - Aj toto sme my - často píšeme o železničiaroch, ich koníčkoch, nevšedných zážitkoch a ich aktivitách nielen na pracoviskách, ale aj mimo nich. V tomto čísle, ladenom vianočne i silvestrovský, sme sa rozhodli, že oprášime redakčný archív a zabavíme sa tak trochu na úkor našich šéfov. Veríme, že tí sa na nás nebudú hnevať a spoločne, veríme, že úsmevne, uzavrieme tento rok aj v poslednom čísle Ž semaforu.



Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Dalibor Zelený rád lyžuje, o čom sme už písali aj v Ž semafore. Avšak to, že aj k ďalším športom má pomerne blízky vzťah sme sa dozvedeli počas finálového víkendu tretieho ročníka súťaže Tvár ŽSR v Strečne. Spoznávate generálneho riaditeľa pri strelbe z luku? V strelbe z praku si suverénne vystrelal prvenstvo. Ktovie koho si predstavoval ako terč...?



- Najkrajší pohľad na zem je z konského chrbta...

I keď Ing. Ľubomír Kapusta, námestník riaditeľa RR ÚŽI Žilina nie je autorom známeho citátu, určite sa s ním stotožňuje. Jeho najväčším koníčkom sú kone. A vedieť sa o nich poriadne postarať, jazdiť na nich, či viesť koč, to pre neho nie je žiadnym problémom...



O hovorkyni ŽSR Mgr. Martine Pavlikovej je už známe, že výborne lyžuje, pláva, pristane jej paintbollový overal a dobre sa vie popasovať aj so zbraňou v ruke. Ale vidieť našu blondatú šéfkú ako krvilačnú upírku... tak to sa len tak nevidí... Spoznali by ste ju na plese upírov?



Motorové štvorkolky a rýchla jazda už učarovali mnohým. Aj riaditeľovi OR Košice Ing. Jánovi Jurigovi sa po výbornej jazde nechcelo z tohto stroja odísť. Miestami to vyzeralo tak, že riaditeľskú stoličku by aspoň občas vymenil za kožené sedadlo. Spoznali by ste ho na „čiernom tátošovi“?



- Rád vyhrávam, - povedal Ing. Jozef Antoš, námestník GR ŽSR pre prevádzku. A o tom, že hovoril pravdu, pravidelne presviedča svojich spoluhráčov v mariáši. Pán námestník, ale ide vám aj bowling!



Prednosta Železničnej stanice v Kozárovciach Ing. Igor Benčat, ako ho pozná málokto. Nie, nie, kroj nemá požičaný, ale vlastný. Takto ho môžete vidieť pri vystúpeniach s mužskou folklórnou skupinou Matičiar, ktorej je vedúci.



Na klávesové nástroje hrával od detstva. Už ako pätnásťročný pôsobil v rôznych hudobných kapelách. Ing. Miroslav Kocák, prednosta Sekcie železničných tratí a stavieb OR Košice sa po niekoľkoročnom odmlčení rozhodol „oprášiť“ túto svoju záľubu. A tak si so spolužiakmi z vysokej školy niekoľkokrát do roka zahrajú na rôznych akciách. Pán prednosta, svedčí vám to...



Aj pre riaditeľku odboru ľudských zdrojov GR ŽSR Ing. Zuzanu Gáletovú bola jazda na štvorkolke skvelým zážitkom. Prefrčala okolo nás takou rýchlosťou, že sa nám ju nepodarilo zvečniť. Avšak v kukle pod prilbu sa rozhodla, že si počká ešte na ďalšiu jazdu. Mimochodom viete, kto je vedľa nej? Spoznali by ste generálneho riaditeľa ZSSK Ing. Milana Chúpeka, PhD. ?



Prednostka Železničnej stanice Tornaľa Oľga Fábryová nás prekvapila výbornou hrou na akordeón. Aj keď si už dnes málokedy tento hudobný nástroj vytiahne, nám na ňom zahrála ako po pravidelnom cvičení.



V pozadí za našim kolegom Ing. Emilom Tóthom je Veža víťazov Kutub mínár v Dillí ako symbol príchodu muslimov v roku 1193.

INDIA

Gigantická krajina s 1,1 miliardou obyvateľov je domovom niekoľkých starovekých civilizácií a centrom historických obchodných ciest sveta. Islamom inšpirovaná architektúra je lákadlom pre turistov z celého sveta a mnohé monumenty sú stále záhadou aj pre vedcov. Veď ako si vysvetliť existenciu železného pilierového stĺpu zo 4 storočia, ktorý je v Dillí aj technickým, nielen historickým zázrakom. Alebo mauzóleum Tadžmahál v Agre, ktorý je zaradený do nových sedem divov sveta a na jeho výzdobu sa použilo 500 kg zlata, ktoré sa nikto neopováži narušiť, zrejme vďaka prísny bezpečnostným opatreniam. Čo tu však počas návštevy udivilo Ing. Emila Tótha boli rady návštevníkov. Zvlášť v jednom rade na obhliadku stáli muži a zvlášť ženy. Vstupen-

Po perónoch sa pohybujú psy, NÁŠ KOLEGA PREŠIEL V INDII 6 500 KILOMETROV PO ŽELEZNICI

Cestovateľské sny máme mnohí, najmä keď „hltáme“ knihy či televíznu obrazovku so zábermi z rôznych kútov sveta. Málokto je však taký vytrvalý a cieľavedomý, aby svoj sen dotiahol do reálnej podoby. Vedúcemu Strediska miestnej údržby ŽTS TO v Nových Zámkoch Ing. Emilovi Tóthovi však žiadna méta nie je vzdialená. Končí jednu cestovateľskú trasu a už sa pripravuje na ďalšiu. Tohto roku na jeseň to bola India. A opäť bez cestovnej kancelárie, iba tak na vlastnú päsť, ale s dokonale naštudovanou mapou a rozvrhom času.

ka pre cudzinca bola i 10 krát drahšia, ako pre domácich.

- Samozrejme ako železničiara ma zaujímala vlaková doprava a tú som si spolu s mojimi dvomi spolucestujúcimi mal možnosť vyskúšať pri ceste z Dillí do Kalkaty, čo je 1477 km. Viezli sme sa ležadlovým a klimatizovaným vozňom tr. 2 A, kde sa dva krát podávalo jedlo a nápoje. Služba ich prinášala priamo do kupé. My sme dostali aj príbor, ale Indovia jedli iba rukami, všade kde sme sa pohli, sme videli tento, pre Európa nezvyklý jav. Počas jazdy sa nefajčí, ani nekonzumuje alkohol. My sme si vyložili z domu donesenú pálenku, ale nebolo nám dožičené si to vychutnať. Dvaja policajti v hnedých uniformách s puškami v rukách nám zabránili v popíjaní. Slušne sme si túto tému vydiskutovali, aj sme ich ponúkli, ale pohostenie odmietli. Túto cestu je možné absolvovať pre tri osoby za 6 120 rupií (1 rupia je cca 70 hal.), - opísal cestovanie železnicou v Indii Emil Tóth.

V Indii je 1,6 milióna železničiarov

Prvé vlaky po trase Kalkata – Bombaj – Madras začali premávať v roku 1853 a v roku 1862 bol daný do prevádzky prvý poscho-

dový vagón na svete. Rozchod koľají je širší ako v Rusku, 1679 mm. Celková dĺžka tratí v tejto krajine je 63 tisíc km, čo ju zaradilo na štvrté miesto v dĺžke na svete. Denne jazdí 11 tisíc osobných vlakov a prevezú približne 10 miliónov ľudí. Indické železnice sú najväčším zamestnávateľom na svete – 1,6 milióna ľudí. Železničiar aj s rodinnými príslušníkmi má voľné cestovné lístky. Približne 30 percent tratí je elektrifikovaných. – Vynikajúco funguje rezervačný systém, z akéhokoľvek mesta na hociktoré miesto v krajine máte možnosť zakúpiť si lístok. Cudzcinci majú širokú škálu ponúk podľa svojho štandardu, domáci používajú vagóny na sedenie. Okná sú husto zamrežované, dvere do kupé nahradené závesmi. Na staniciach predávajú dvojmetrovú pozinkovanú reťaz pre zabezpečenie batožiny proti krádeži. Moje skúsenosti hovoria, že v Indii sa dá pokojne cestovať a pohybovať bez obáv. Vraj k tomu prispieva hinduistická viera, veď to je známe, že ani zvieratám sa tu nesmie ublížiť, - spomína Emil Tóth.

Vplyv Veľkej Británie, ktorá spravovala Indiu do roku 1947 vidieť aj na iných typoch dopravy, štvorprúdových cestách, metre, ale aj budovách. Tisíce žobrákov, živorenie na uliciach, kde sú usadené početné rodiny, to

Tadžmahál, symbol krásneho príbehu lásky a staviteľskej dokonalosti.



kravy, potkany i opice...

GOA a Indický oceán

Z Kalkaty sa presunuli naši cestovatelia do jedinej bývalej portugalskej kolónie Goa. Po vyše 40 hodinovom cestovaní sa ocitli pri Indickom oceáne. Slušnú pláž, obklopenú palmami, hyzdili potulné psy a ich výkaly. Nuž, ale taká je India. Početné zvieratstvo spôsobuje problémy aj železničiarom, aj keď

- NAPRIEK ŠPINE I ŽOBRÁKOM SOM NIKDY NEMAL POCIT OHROZENIA,- HOVORÍ EMIL TÓTH.

žiadny Ind by si to nepripustil. Na viacerých miestach sú krásne stanice, ale po perónoch sa pohybujú kravy, potkany, nespočetné množstvo opíc, ktoré preskakujú z jednej

batožiny na druhú. Zvláštnym zážitkom je rieka Ganga, po jej celej dĺžke sú postavené schodišťa, vedúce k budovám, ktoré boli vybudované pod záštitou kňazov jednotlivých štátov Indie. – **Spaľovanie zosnulých je obrad, ktorý sa človeku hlboko vtlačí do mysle. Darmo som to videl na televíznej obrazovke, ale pozorovať celý ten rituál na brehu Gangy je úchvatný, i keď depresívny. Mŕtvi sa spaľujú v dvoch kremačných ghátach a zbytky vhadzujú do rieky. Naraz sa spaľujú traja muži,**



Varanasi, najposvätejšie miesto hinduistov, pohľad z rieky Gangy na kremačný ghát.

je tragický obraz i pre silné povahy. Domácnosť funguje za závesom, hrniec na jedlo stojí na vytrhnutej dlaždice, na chodníkoch sú umiestnené malé ručné pumpy, ktoré čerpajú vodu na umývanie a varenie. – **Dramatický zážitok sme mali pri pohľade na drobné dieťa, ležiace na zemi. Bez matky, otca, opustené. Sadali naň muchy a ja som z etických dôvodov nemal tú silu, aby som vytiahol fotoaparát a tú hrôzu si nafotil. A takých obrázkov by bola hromada aj v takej štvrti Kalkaty, kde je nemocnica Matky Terezy a kde stále prúdi finančná výpomoc z celého sveta.**



Bombaj. Pohľad na bránu Indie od Arabského mora.



Pred železničnou stanicou v Dillí je parkoviisko pre motorizovaných rikšiarov.

uštípnutí kobrou. Pre najmajetnejších sa na hranicu kladie santalové drevo a tak je to odstupňované podľa bohatstva nebožtíka. **Fotografovanie je prísne zakázané,** - opisuje tento aj vo svete originálny obrad pochovávaní náš cestovateľ. Časový posun medzi Dillí a Európou je 3,5 hodiny a let z Dillí cez Londýn a Viedeň trvá cca 11 hodín. Nádherné pamiatky vyvážia nepríjemný pocit zo špiny, žobrakov, čo je pre túto krajinu príznačné, ale Emil Tóth zdôrazňuje, že na strach z ohrozenia turistu nie je dôvod. Na pobyt v Indii sa treba pripraviť zaočkovaním proti hepatitíde A, B, tetanu, týfusu, zobrať so sebou tabletky proti malárii. O vízum treba požiadať na Dunajskej 4 v Bratislave. Svojim nasledovníkom rád poradí, kde sú lacné hotely, aké sú cestovateľské možnosti.

Kontakt na Ing. E. Tótha je 925 2377 – SMÚ TO NOVÉ ZÁMKY.

**Mária PALIČKOVÁ
Foto: Ing. Emil TÓTH**

Mám rád veľké ryby



Najradšej má bezpečnú jazdu, presnosť, nemá problém s dodržiavaním predpisov a za vyše štyridsať rokov svojho vodičského povolania nemal ani jednu nehodu. Azda aj preto vozil najčastejšie generálnych riaditeľov železníc. Dodnes si pamätá značku svojho prvého služobného auta. Bola ňou 603 - ka BAD 20-43. Zoltán Szabo si počas 45 rokov prežitých na železnici pamätá ešte oveľa viac...

OKREM NICH SA ZOLKO POČAS DÔCHODKU TEŠÍ NA ČAS STRÁVENÝ S VNÚČATAMI

Ak Zoltán práve nešoféruje, tak ho s najväčšou pravdepodobnosťou nájdete chytat' ryby. Rybárčenie je totiž jeho najväčším koníčkom. – **Najradšej mám veľké ryby**, - hovorí Zoltán Szabo. A prezrádza nám, že sa špecializuje na kapre a na svojom konte už má pekné úlovky. V jeho súkromnom aute málokedy chýba rybárska výstroj, pretože tento koníček je náročný na čas, a tak mať po ruke udicu a oblečenie je predpokladom, byť čo najskôr pri rybníku a riadne pripravený. Kvôli rybám dokonca vymenil aj auto, keďže rybárčenie si vyžaduje aj dobré vozidlo do terénu.

Aj keď na železnici začínal v roku 1962 ako sprievodca osobných vlakov, a nejaký čas pracoval aj ako hradlár, jeho neskoršie a doterajšie povolanie vodiča cestných vozidiel, nie je typické pre železničiara. Aj preto Zolko, ako ho volá väčšina kolegov a známych, síce vlastní režíku, ale už štyri desiatky rokov je nevyužitá. – **Aj v súkromí najradšej cestujem autom, takže naozaj som doteraz režíku málo kedy využil.**,- potvrdzuje Zoltán.

Pamätá si mnohých generálnych riaditeľov železníc, ktorých vozieval, avšak ani dnes,

pár dní pred odchodom do dôchodku, nechce na nich nič prezradiť. Z jeho slov a aj po hodnotení nadriadených usudzujeme, že okrem toho, že je spoľahlivý, je aj zodpovedný, pretože nikdy nenechal žiadneho generálneho riaditeľa na seba čakať. Radšej prišiel všade skôr a čas čakania v aute si krátil lúštením krížoviek. Zoltán Szabo je takpovediac večným čakaťom. V aute čaká na generálneho riaditeľa a v rybníku na ryby. Nerobí mu to však žiadny problém. Zo zaujímavého rozprávania nám vyplynulo to, že keď je niekto osobný šofér, musí byť diplomatom, psychológom, byť diskretný, a občas poslúžiť aj ako búľtává vrba. Zolko za 45 rokov pôsobenia na železnici prejazdil vyše dvoch miliónov kilometrov. – **Zo zahraničných ciest sa mi najviac páčilo Taliansko, a v Ríme som bol asi aj najďalej**, - spomína Zoltán. Okrem iných zážitkov si spomenul aj na päťhodinovú jazdu z Trnavy do Bratislavy, počas hroznej kalamity a na nezabudnuteľnú služobnú cestu v Chorvátsku. – **Čakal som na generálneho riaditeľa v aute, keď tu zrazu hrozný rachot....obzeral som sa čo sa deje... až na kývanie a vykrikovanie ostatných šoférov, ktorí už opustili svoje vozidlá, som vyšiel aj ja. Až v úkryte som zistil, že mesto je bombardované a jedna bomba spadla aj v bezprostrednej blízkosti miesta, kde sme stáli**, - spomína Zoltán Szabo na zážitky z vojnového Chorvátska, začiatkom deväťdesiatich rokov. A na to, aký bol rád, keď sa v pohode vrátil domov.

Zoltán sa po 45 rokoch pôsobenia na železnici teší na dôchodok, na voľný čas, na vnúčatá a na to, že v rybníku sú aj naďalej veľké ryby... A my mu prajeme, aby mu „brali“.

Dana SCHWARTZOVÁ,
foto autorka



Tam, kde má grafikon dva spoje a v koľajisku parkuje mercedes...

Dnes sa už hocikto môže pochváliť, kde všade bol. Cestovanie nie je problémom, ak máte čas, chuť a peniaze... Niekomu stačí to naše malé Slovensko, iných priťahujú diaľky. Tak, ako našich kolegov zo Železničnej stanice Vrútky, výpravcov Ing. Jána Hapča a Ing. Miroslava Otrubu a návstevného majstra Pavla Akantisu. Cieľom ich cesty bolo Albánsko.

VRÚTOCKÍ ŽELEZNIČIARI V ALBÁNSKU

- Bolo to minulé zimu, keď sme pri jednom spoločnom posedení uvažovali, kde by sme mohli vycestovať, - približuje bližšie históriu cesty jeden z cestovateľov, Ing. Ján Hapčo. Spolu s ním sa s nami podelil o zážitky i jeho kamarát a kolega, výpravca Ing. Miroslav Otruba, tretí z partie pre pracovné povinnosti nemohol na plánované stretnutie dôjsť. Nápad



Zo stretnutia plnom spomienok. Ing. Ján Hapčo a Ing. Miroslav Otruba nám vyrozprávali zážitky na krajinu pre mnohých z nás neznámu, Albánsko.

bol teda na svete, prečo práve Albánsko? – Väčšinu štátov Európy máme v podstate precestované, a tak sme si povedali, prečo sa nevybrať do krajiny, ktorá nie je turistami vyhľadávaná? A k tomu ešte po železnici. Prvou prípravou na dobrodružnú cestu, bolo zháňanie informácií. O Albánsku nevedeli okrem všeobecných informácií nič bližšie. Vďaka internetu sa toho dá ale dosť pozisťovať. I to, ako sa tam dá cestovať vlakom. Zhruba po deviatich mesiacoch príprav a vybavovaní potrebných náležitostí, ku ktorým okrem iného patrilo i zosúladenie si služieb s kolegami, sa naša trojčlenná výprava mohla vydať na cesty.

– Železnice v Albánsku, to sú v podstate tri východzie, i končiace trasy z miest Shkoder, Durres a Vlore. Naša trasa viedla z Budapešti cez Suboticu do Baru, kde končí čiernohorská železnica, - opisuje začiatky Ing. Miroslav Otruba. – Odtiaľ, taxíkom na hranicu. Kontrola prešla bez problémov, albánsky pohraničný policajt sa dokonca ponúkol, že nás do Shkoderu, mesta vzdialeného asi 20 kilometrov, odvezie svojim autom. Spustil závary, zamkol colnicu a hajde... S „ochrankou“ sme sa teda dostali bez problémov do prvého cieľa svojej cesty. Tu sme prvý krát



Železničná stanica v Tirane. Mercedes odstavený v koľajisku, kopa sliepok a „slepé“ návěstidlá...aj to je Albánsko.

vyskúšali kvality albánskej železnice. Na „stacioni i trenit“, ako sa po albánsky povie železničná stanica, sme hľadali najbližšie spojenie do Tirany. Veľké problémy s tým neboli, pretože celý grafikon, to sú iba dva spoje. Prvý - odchod o 6.40 hod., druhý - večerný príchod z opačného smeru. Nevieť, či to bol „cit'ák“, no pre istotu sme si ráno privstali a už pred šiestou sme boli na stanici. To bolo naše šťastie, pretože vlak odchádzal skoro o 50 minút skôr. Keď niekto u nás nadáva na kvalitu prepravy, asi by mal najskôr vyskúšať, ako sa cestuje v Albánsku. Ing. Ján Hapčo k tomu dodal: - Vyberali sme si, do ktorého vozňa nastúpime, i keď v tomto prípade nebolo čo riešiť. Súprava mala tri vozne, z toho jeden na prepravu tovaru, či domácich zvierat. Tak sme si vybrali miesto, kde bolo aspoň celé okno. Väčšina ich buď chýbala, alebo boli porozbijané. Do vlaku nastúpila i vlakvedúca, nesúc si so sebou vlastnú „epedu“ a noviny, z ktorých si okolo seba potom urobila „kupé“. Kontrola cestovných lístkov bola tiež zaujímavá. Z vrecka vybrala nožničky od manikúry, ktorými lístok prestrihla. Vzdialenosť zo Shkoderu do Tirany je približne 150 kilometrov. Tú prešli naši cestovatelia za štyri hodiny, s priemernou rýchlosťou 20 km/hodinu. Nevedno, či „čmeliak 669“ rýchlejšie nevládal, alebo to bolo normálne. Naši kolegovia sa len pousmiali, vraj je to železnica pre romantikov, ktorí sa nikde nepoňhajú. – Technické vybavenie albánskych železníc je úbohé. Vozne sú najrozličnejšej kategórie, od povojnových talianskych, po nemecké, záleží, na aký natrafíte. Niektoré vybavené úplne jednoducho, iné zasa aj s tečúcou vodou a WC... Prechody medzi vozňami boli otrasné. Stačil jeden chybný krok, a „nedobrovoľne“ vystúpíte počas jazdy. Vo vlaku však nechýbali predavači novín a nápojov. I keď, v tom čase bol ramadán, pivo nám ponúkli. „Bufetár“ svoj tovar ponúkal v prepravke od jablk. Albáncom nemožno uprieť ústretovosť. Keď zistia, že ste cudzinec, okamžite chcú komunikovať a i keď cudzie reči neovládajú, tak aspoň rukami, nohami či posunkami.



Naša príjemná spolucestujúca Albánka vo vlaku.

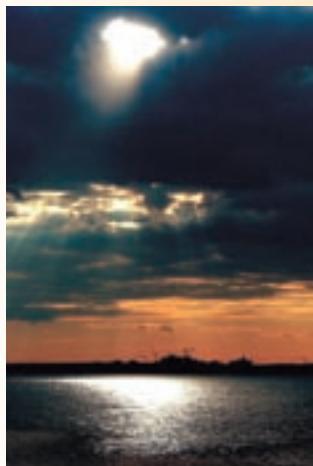
Pri ceste do Tirany si k nám prisadol jeden cestujúci a len kýval hlavou a stále opakoval „yes, yes“. Ochotne nám vychádzali v ústrety, napríklad aj domáci železničiar, či policajti, - vzájomne sa v rozprávaní dopĺňali naši kolegovia. - Stanica v metropole Albánska v Tirane je na naše pomery neskutočná. Kopa sliepok, pobehujúcich pomedzi tri páry koľají, medzi nimi odstavený mercedes... S úžasom sme pozerali na nefungujúce návěstidlá, ktovie, v akom stave majú a či vôbec majú zabezpečovacie zariadenia. Nikde sme vlastne nevideli ani výpravcov, všetko si zabezpečuje vlakový personál sám. Napriek tomu sme pri cestovaní strach nemali, - opísal zaujímavé cestovanie výpravca Miro.

V závere ešte kadečo pospomínali, napríklad bunkre, ktorých je v krajine približne 700 tisíc, mestá, kde sú vedľa seba moderné mešity a katolícke kostoly, nádhernú, pre našich ešte neobjavenú prírodu, veľké množstvo agregátov, slúžiacich pri výpadkoch elektrického prúdu... Celkový dojem si však z Albánska priviezli dobrý. Možno raz bude i táto krajina vyhľadávaná...

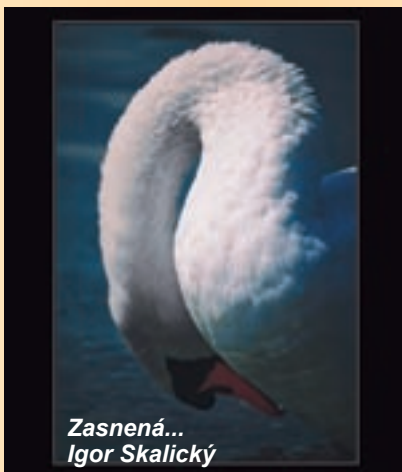
Vladimír SALZER,
foto : autor a archív

Kategória - neželezničná

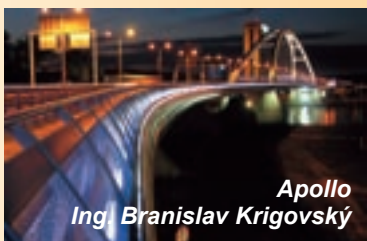
1. miesto – **Apollo** - Ing. Branislav Krigovský
2. miesto – **Dračie oko** - Mikuláš Onofrej
3. miesto – **Kráska** - Miloš Rychnavský
Zasnená... - Igor Skalický
4. miesto – **Lúka** - Pavol Piroha
5. miesto – **Mačka** - Júlia Lešková



Dračie oko
Mikuláš Onofrej



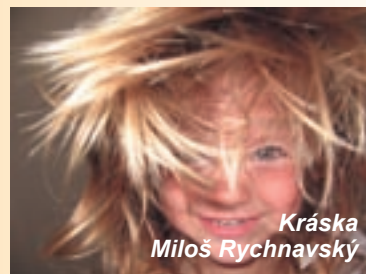
Zasnená...
Igor Skalický



Apollo
Ing. Branislav Krigovský



Lúka
Pavol Piroha



Kráska
Miloš Rychnavský



Mačka
Júlia Lešková

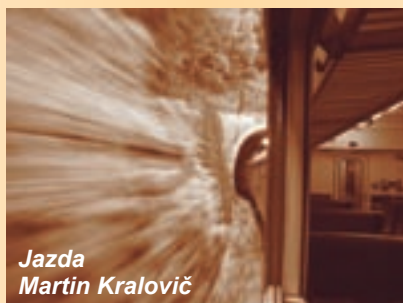
Súťaž o najkrajšiu fotografiu roka sa skončila. Dnes zverejňujeme názvy fotografií a mená autorov, ktoré vybrala porota. Tu sú výsledky. Porota vybrala v obidvoch kategóriách fotografie, ktorých autori budú odmenení.

Kategória - železničná

1. miesto – **Jazda** - Martin Kralovič
2. miesto – **Snehová kalamita** - Martin Kováč
Koridor - Jiří Lavička
3. miesto – **Bozk** - Peter Zliechovský
4. miesto – **Symbiôza** - Ing. Vladimír Miartuš
5. miesto – **Vrabec v hrsti** - Ivan Čmiko



Bozk
Peter Zliechovský



Jazda
Martin Kralovič



Snehová kalamita
Martin Kováč



Koridor
Jiří Lavička



Symbiôza
Ing. Vladimír Miartuš



Vrabec v hrsti
Ivan Čmiko



**ZAPOJTE SA
DO SÚŤAŽE!**

Vianoce v železničných staniciach

***Redakcia vyhlasuje súťaž o najkrajšiu - vianočne
vyzdobenú železničnú stanicu***

Keďže železničná prevádzka je nepretržitá, mnohí z vás prežívajú vianočné sviatky na pracoviskách. Je dobrým zvykom a zároveň aj spríjemnením sviatočných chvíľ prežitých v službe, že v tomto období si svoje pracoviská vyzdobujete. V železničných staniciach nechýbajú rozsvietené stromčeky či iná vianočná výzdoba.

Ak ste sa rozhodli, že vianočnej výzdobe na stanici budete venovať pozornosť aj v tomto roku, zapojte sa do súťaže!

O tom, ako si stanicu či dopravnú kanceláriu alebo stavadlo vyzdobíte, nám napíšte a pošlite fotografie. Tie zverejníme v januárovom a februárovom čísle Ž semaforu. Vo februári zároveň už uvidíte aj tú najkrajšiu - vianočne vyzdobenú stanicu, ktorú sme vybrali.

Odmenou pre víťaza bude nielen reportáž z pracoviska, ale aj prekvapenie.

redakcia