ŽELEZNIČNÝ
semafor
ŽSR
MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELF
ROČNÍK XXV
AUGUST 2015

Premiérové prepnutie
jednosmernej trakcie na striedavú

Železničné priecestia
v centre pozornosti

Ako prežívate extrémne horúčavy?

Foto: Martin Balkovský

Na programe boli reklamácie, inventarizácia aj autodoprava

Z PORÁD VEDENIA ŽSR

Aj počas letných mesiacov sa na poradách vedenia rokovalo okrem iného o prevádzke, hospodárení, bezpečnosti. Jednou z tém boli aj koridory nákladnej prepravy, ich činnosť a účasť ŽSR na ich zriadení a fungovaní. Ďalšou z prerokovaných tém bol aj projekt reklamácie a z neho vyplývajúci vznik centrálnej evidencie reklamácií.

Stav bezpečnosti prevádzky, BOZP a ochrany pred požiarmi

Vedenie ŽSR prerokovalo **Správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarmi v sieti ŽSR za 1. polrok 2015**. Vývoj v tejto oblasti v porovnaní s rovnakým obdobím minulého roka nebol priaznivý. Zaznamenaných bolo celkom 121 nehôd. Najväčšiu položku tvorí 66 nehôd z viny cudzích osôb a cestujúcich, v tom je až 55 nehôd kategórie A5. Z viny ŽSR bolo zaznamenaných 9 nehôd, čo je na rovnakej úrovni ako v 1. polroku 2014. Zaregistrovaných bolo 144 prevádzkových porúch a 29 pracovných úrazov. Zhodnotenie stavu bezpečnosti nájdete aj na strane 8.

Koridory nákladnej železničnej dopravy

Vedenie ŽSR prerokovalo a vzalo na vedomie informáciu o činnosti koridorov nákladnej dopravy (RFC).

Tieto koridory sú zriaďované na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 913/2010 s cieľom zvyšovať konkurencieschopnosť a podiel železničnej nákladnej dopravy na dopravnom trhu, uľahčiť podmienky pre predaj vlakových trás, zjednotiť prevádzkové a technické podmienky medzinárodných nákladných vlakov, vrátane zjednodušenia a urýchlenia komunikácie medzi zákazníkmi a manažérmi infraštruktúry.

Siete ŽSR sa týkajú koridory RFC č. 5 (prepojenie Baltického a Jadranského mora), RFC č. 7 (prepojenie strednej Európy s pobrežím Čierneho a Egejského mora) a RFC č. 9 (tzv. Česko-slovenský koridor Praha – Žilina – št. hr. s Ukrajinou).

Koridory č. 7 a 9 sú už zriadené. Koridor č. 5 bude podľa plánu spustený už v novembri. Účasť v týchto koridoroch je pre ŽSR významná, postupové kroky a úlohy z toho vyplývajúce pre ŽSR sú plnené v stanovených termínoch.

NA OBÁLKE

Dušan Čižmár, výrobný dispečer EŽ Praha dáva 1. augusta 2015 značku, ktorá symbolizuje zmenu trakčného napájania v Púchove.

Investičné riadenie

Rozhodnutím GR č. 37/2015 bola schválená **1. aktualizácia investičného plánu zabezpečovaného z vlastných zdrojov aktiváciou (hospodárskym spôsobom) na rok 2015.** Zmeny plánu vyplynuli z požiadaviek odborov GR a jednotlivých VOJ ŽSR, pričom celkový limit pre rok 2015 vo výške 15 mil. € zostáva nezmenený.

Vedenie prerokovalo **správy o čerpaní prostriedkov na investície z fondov EÚ, štátneho rozpočtu a z vlastných zdrojov ŽSR počas 1. polroka 2015.** V danom období bolo preinvestovaných 94,8 mil. €.

Z kapitálových transferov zo štátneho rozpočtu bolo čerpaných celkom 20,2 mil. €. Z fondov EÚ bolo v 1. polroku čerpaných celkom 43,1 mil. €, v tom 6,5 mil. € tvorilo spolufinancovanie SR.

Z vlastných zdrojov ŽSR bol realizovaný objem prác a dodávok vo výške 31,5 mil €. Predmetné správy budú následne prerokované aj v Správnej rade ŽSR na jej augustovom zasadnutí.

Projektové riadenie

Rozhodnutím GR č. 38/2015 bola schválená priebežná **správa z analýzy súčasného stavu projektu Koncepcia spoplatňovania železničnej infraštruktúry.** Zhodnotený bol súčasný systém spoplatňovania železničnej infraštruktúry v SR, porovnanie metód spoplatňovania, uplatňovaných v okolitých krajinách.

Zhodnotené boli tiež vecné a časové dopady návrhu novelizácie zákona o dráhach, týkajúce sa spoplatňovania železničnej infraštruktúry.

Rozhodnutím GR č. 40/2015 bola schválená **hodnotiaca správa projektu Reklamačný proces v prostredí ŽSR - právo na reklamáciu voči externým dodávateľom.**

V rámci projektu sa podarilo dosiahnuť implementáciu komplexného procesu uplatňovania reklamácií voči externým dodávateľom do jednotlivých existujúcich vnútorných procesov ŽSR na rôznych úrovniach a oblastiach riadenia tak, aby bola zabezpečená možnosť od času vzniku nespokojnosti s dodaným tovarom, službou alebo prácou (začiatok procesu) podávať reklamácie, sledovať a vyhodnocovať ich stav a na základe toho prijímať nápravné opatrenia voči dodávateľom (koniec procesu riešeného projektom). Súčasťou uplatňovania reklamácií je zavedenie Centrálnej evidencie reklamácií (CER). Evidencia CER je vedená formou zdieľaných súborov v programe MS excel, a je rozdelená do troch častí podľa predmetu reklamácie: Centrálna evidencia reklamácií materiálu, Centrálna evidencia reklamácií služieb a Centrálna evidencia reklamácií investícií.

Rozhodnutím GR č. 39/2015 bola schválená **správa z analýzy súčasného stavu a návrh budúceho stavu projektu Inventarizácia majetku pomocou čiarových kódov – rozšírenie na vybrané VOJ ŽSR.** Zhodnotený bol súčasný stav procesu inventarizácie dlhodobého hmotného majetku a majetku v operatívnej evidencii v prostredí vybraných VOJ (OR Trnava, OR Žilina, VVUŽ, ZSŽ, ŽE, CLaO a SŽG) navrhnutý cieľový stav - rozšírenia aplikácie informačného systému SAP Z_IMA, popisy príslušných procesov, typových funkcií systému, vrátane užívateľského rozhrania s modulmi HR a RE SAP.

Rozhodnutím GR č. 41/2015 bola schválená **zmena plánu projektu Optimalizácia autodopravy a koľajovej mechanizácie v ŽSR** týkajúca sa zhodnotenia dopadov implementácie projektu a zároveň bolo uložené do 30. 3. 2016 spracovať záverečnú hodnotiacu správu projektu, ktorá bude obsahovať komplexné zhodnotenie plnenia úloh implementovaných v rámci projektu.

A. Kukučka, S. Fejfarová

Na odbore ľudských zdrojov je nový riaditeľ

Na prelome prázdninových mesiacov nastala zmena vo vedení odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR. Generálny riaditeľ Železníc SR Dušan Šefčík odvolal 31. júla z funkcie riaditeľky odboru Zuzanu GÁLETOVÚ. Od 1. augusta sa riaditeľom odboru 510 stal Mário OLEŠ.

Cieľom je dosiahnuť vyrovnané hospodárenie

Hospodárske výsledky ŽSR za I. polrok 2015

Železnice SR dosiahli v 1. polroku 2015 zisk vo výške 21 981 tis. €, ktorý je oproti roku 2014 vyšší o 7 609 tis. €. Výnosy vo výške 231 786 tis. € predstavuje oproti polroku 2014 nárast výnosov o 5 312 tis. €. Výnosy z poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre sú vo výške 39 128 tis. €, čo je oproti polroku 2014 vyššie o 3 967 tis. €. Tieto skutočnosti odzrkadľujú nárast dopravných výkonov, predovšetkým pre odberateľov ZSSK, ZSSK CARGO, ako aj ostatných dopravcov.

Dopravné výkony v sledovanom období boli zrealizované v objeme 24 432 tis. vlkm (oproti polroku 2014 plnenie na 107 %) a 14 259 mil. hrtkm (oproti polroku 2014 plnenie na 109 %). Medziročný rast výkonov v osobnej doprave odráža zvýšenie objednávky štátu (MDVRR) na výkony vo verejnom záujme - zavedenie bezplatnej prepravy žiakov, študentov a dôchodcov od 17. 11. 2014, ako aj nárast výkonov dopravcu RegioJet (zavedenie relácie IC vlakov na trase Bratislava – Košice). Trend rastu v nákladnej doprave je spôsobený stimulačnými opatreniami v zmysle Uznesenia vlády SR č. 390/2013, čím prichádza k prechodu tovarových tokov na územie SR. S plnením dopravných výkonov súvisí aj zvýšenie tržieb predaja trakčnej elektrickej energie, v porovnaní s rokom 2014 o 3 145 tis. €. Náklady celkom v objeme 209 805 tis. € boli oproti polroku 2014 nižšie o 2 297 tis. €. Z toho osobné náklady boli vyčerpané vo výške 101 485 tis. €, čo je oproti polroku 2014 nižšie čerpanie o 3 tis. €. Nečerpanie nákladov má len prechodný charakter a realizácia pozastavených akcií je plánovaná v druhom polroku 2015, kedy príde k výraznému zintenzívneniu prác v oblasti údržby železničnej infraštruktúry, a tým aj čerpaniu nákladov. Uvedené je spojené s procesom obstarávania materiálovo-technologického zabezpečenia. ŽSR predpokladajú v súlade s podnikateľským plánom a s platnou zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na tento rok dosiahnuť vyrovnané hospodárenie. ŽSR k polroku 2015 zamestnávali 13 964 ľudí, vývoj v oblasti zamestnanosti je stabilný, ŽSR neplánuje hromadné prepúšťanie ani zásadné zmeny. Veľmi dobré výsledky dosiahli ŽSR aj v oblasti plnenia Operačného programu doprava 2007 - 2013, kde modernizácia úsekov IV. etapa Púchov – Žilina, II. etapa Považská Teplá (mimo) – Žilina (mimo), ETCS Žilina – Čadca, GSM-R Bratislava – Žilina – Čadca, Elektrifikácia trate Haniska – Veľká Ida – Moldava nad Bodvou, ako aj terminál integrovanej dopravy Moldava nad Bodvou pokračujú podľa plánu.

KARIÉRA v ŽSR

ŽSR, ako jeden z najväčších zamestnávateľov na Slovensku, rieši v posledných rokoch najmä v súvislosti s konkurenciou automobilových firiem problémy s obsadením vybraných prevádzkových profesií.

Aj keď počet neobsadených miest tvorí len 1,7 % z celkového počtu zamestnancov ŽSR, nie je jednoduchá situácia na takých dôležitých pozíciách ako je výpravca, dozorca výhybiek, posunovač, návestný majster, ako aj typové pozície s požadovanou elektrotechnickou kvalifikáciou. Táto skutočnosť komplikuje situáciu v železničnej dopravnej ceste a produkuje značný objem nadčasových hodín. Preto ŽSR priniesli novinku a na svoju internetovú stránku od 1. augusta zriadili novú sekciu Kariéra, kde záujemcovia z externého prostredia budú mať možnosť zoznámiť sa v reálnom čase s ponukou voľných miest v rámci ŽSR. Sekcia Kariéra obsahuje zároveň prehľadné profily nosných prevádzkových profesií, ktoré budú postupne doplňované podľa požiadaviek VOJ na zverejnenie. Profil obsahuje charakteristiku pracovných činností vybranej pozície, požadované kvalifikačné predpoklady, ako aj podmienky pre výkon konkrétnej činnosti. Uchádzači o prácu majú k dispozícii zároveň vzory

Výpravca

Charakteristika typovej pozície:

Riadenie, koordinovanie a zabezpečovanie dlakovej dopravy v pridelenom obvode železničnej stanice, trate alebo na diaľkovo obsluhovaných úsekoch tratí. Riadenie a kontrola posunu a dlakovbornej činnosti. Riadenie a koordinácia práce príslušníkov zamestnancov v železničnej stanici, dlakového personálu pri pobyte v železničnej stanici a v priľahlom medzistaničnom úseku a v odbiehajúcich dopravniach.

Kvalifikačné predpoklady:

Ukončené úplné stredné vzdelanie.

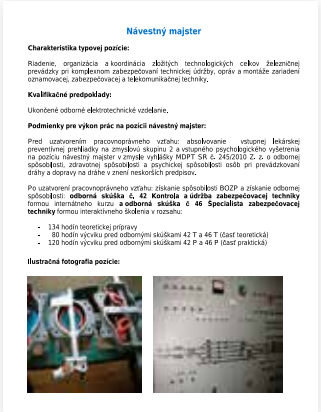
Podmienky pre výkon prác na pozícii výpravca:

Pred uzatvorením pracovnoprávneho vzťahu: absolvovanie vstupnej lekárskej preventívnej prehliadky na zmyslovú skupinu 2 a vstupného psychologického vyšetrenia na pozíciu výpravca v zmysle vyhlášky MDPT SR č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe v znení neskorších predpisov.

Po uzatvorení pracovnoprávneho vzťahu: získanie spôsobilosti BOZP a získanie odbornej spôsobilosti: **odborná skúška č. 15 Malá dopravná** formou internátneho kurzu a **odborná skúška č 19 Veľká dopravná** formou internátneho kurzu v rozsahu:

- 411 hodín teoretickej prípravy
- 160 hodín výcviku pred odbornými skúškami 15 T a 19 T (časť teoretická)
- minimálne 28 striedavých denných a nočných zmien pred odbornými skúškami 15 P a 19 P (časť praktická)

Ilustračná fotografia pozície:



Návestný majster

Charakteristika typovej pozície:

Riadenie, organizácia a koordinácia zložitých technologických celkov železničnej prevádzky pri komplexnom zabezpečovaní technickej údržby, opráv a montáže zariadení (samonosnej, zabezpečovacej a telekomunikačnej techniky).

Kvalifikačné predpoklady:

Ukončené odborné elektrotechnické vzdelanie.

Podmienky pre výkon prác na pozícii návestný majster:

Pred uzatvorením pracovnoprávneho vzťahu: absolvovanie vstupnej lekárskej preventívnej prehliadky na zmyslovú skupinu 2 a vstupného psychologického vyšetrenia na pozíciu návestný majster v zmysle vyhlášky MDPT SR č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe v znení neskorších predpisov.

Po uzatvorení pracovnoprávneho vzťahu: získanie spôsobilosti BOZP a získanie odbornej spôsobilosti: **odborná skúška č. 42 Kontrola a údržba zabezpečovacej techniky** formou internátneho kurzu **a odborná skúška č 46 Specialista zabezpečovacej techniky** formou interaktívneho školenia v rozsahu:

- 134 hodín teoretickej prípravy
- 80 hodín výcviku pred odbornými skúškami 42 T a 46 T (časť teoretická)
- 120 hodín výcviku pred odbornými skúškami 42 P a 46 P (časť praktická)

Ilustračná fotografia pozície:

životopisu a žiadosti o zamestnanie. Zaujímavou možnosťou je aj informácia o absolventskom programe a podmienkach na prijatie absolventov do pracovného pomeru počas základnej adaptačnej doby. Uvedené skutočnosti dopĺňa pre záujemcov informácia o pozitívnych stránkach práce v ŽSR ako firmy s modernou personálnou stratégiou, konkrétne v oblasti odmeňovania, ako aj poskytovaných benefitov. Ako zdôraznil riaditeľ odboru riadenia ľudských zdrojov Mário Oleš: **„Podstatným prínosom je pre nás zvýšenie dostupnosti aktuálnych informácií a najmä transparentnosti v procese prijímania zamestnancov. Teší nás, že sekcia Kariéra prilákala za vcelku krátky čas už nezanedbateľný počet záujemcov.“**

(O 510)

Premiérové prepnutie jednosmernej

Púchov zažil 1. augusta historickú chvíľu. V rámci unifikácie trakčných prúdových sústav v sieti ŽSR došlo v modernizovanej železničnej stanici k premiérovému prepnutiu jednosmernej sústavy 3 kV na striedavú 25 kV. Táto zmena sa najviac dotkla dopravcov jazdiacich na ramene Žilina – Púchov – Horní Lideč. Vlaky na tejto trase celých 55 rokov ťahali jednosmerné elektrické rušne, ktoré už po zmene neprejdú cez Púchov. V čele súprav ich vystriedali viacsystémové hnacie vozidlá. Prepínanie ďalších úsekov bude postupovať s modernizáciou železničného koridoru.

Modernizácia V. železničného koridoru je projektovaná tak, aby s postupom výstavby dochádzalo zároveň aj k zmene z jednosmernej na striedavú jednofázovú trakčnú sústavu. Počas komplexnej prestavby púchovského koľajiska sa realizovali aj stavebné práce súvisiace so zmenou trakčnej sústavy. Samotné prepínanie sústav sa udialo počas jedného dňa - 1. augusta. Počas celodennej napäťovej výluky bolo potrebné oddeliť stanicu od jednosmernej sústavy a pripraviť na zapojenie do striedavej trakčnej sústavy. Elektromontéri zhotoviteľa od 7.00 hod. rušili pôvodné miesta stykov trakčných sústav

Súčasťou prípravy na zmenu napájania bola aj montáž návestidiel pre elektrickú prevádzku.

Montážne vlaky sa zdržiavali najmä v miestach stykov oboch trakčných sústav, či už pôvodných, ktoré elektromontéri rušili, alebo nových, ktoré bolo potrebné zriadiť. Nevyhnutné boli aj pri montáži nového napájacieho vedenia.

Jednosmerná trakcia v Púchove skončila. Zľava majster NZZ Jozef Gorcovský a elektromontér NZZ František Ľudvik z SMSÚ NaSpS a ŠpZ Žilina demontujú rozvádzač spätných káblov jednosmerného napájania 3 kV aj samotné spätné káble.

v úseku Púchov – Ladce a zároveň vytvorili 2 nové miesta stykov. Prvý na úseku Púchov – Považská Bystrica za žilinským zhlavím v žkm 158,643 a druhý v žkm 0,894 na úseku Púchov – Lúky pod Makytou. Náročnej výluke výrazne prospelo obmedzenie vlakovej prevádzky. Nákladné vlaky stáli, všetky regionálne osobné vlaky medzi Považskou Bystricou a ŽST Ladce, resp. Horní Lideč, nahradili autobusy. **„Cez stanicu jazdili iba osobné vlaky diaľkovej dopravy, vedené rušňami nezávislej trakcie. ZSSK uskutočňovala preprahy v Považskej Bystrici, Trenčianskej Teplej a v ŽST Horní Lideč. Jej dlhé rýchliky jazdiace medzi Bratislavou a Žilinou ťahala dvojica rušňov rady 754. Spoločnosť RegioJet menila rušne v Považskej Bystrici a Ladcoch. Výluka prebiehala plynulo, spolupráca ŽSR a dopravcov bola na vysokej úrovni. Jednotlivé etapy výluk dodržiavali aj realizátori zmeny trakčných sústav,“** povedal Roman Pružinec, technický námestník ŽST Púchov. Po osadení nových návestidiel, prácach na úsekových odpojovačoch a prepojovacích vedeniach, vykonaných napäťových skúškach, bol o 21.30 hod. celý proces prepínania ukončený. O necelú hodinu neskôr už v stanici zastavil prvý vlak striedavej trakcie.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Na žilinskom zhlaví zamestnanci zhotoviteľa montovali fázový delič neutrálneho poľa, kde sa stretáva striedavá a jednosmerná napájacia sústava.

trakčnej sústavy na striedavú

Nad fázovým deličom bolo potrebné umiestniť izolátor, aby bola izolovaná spojka v trakčnom vedení medzi dvoma napájacími sústavami úplná.

Za žilinským zhlavím ŽST Púchov je styk medzi striedavou trakciou stanice a jednosmernou trakciou na trati. Prevozná trakčná meniareň bude dočasne napájať úsek smerom k Považskej Bystrici jednosmerným napätím.

Zmena napájania si vyžiadala aj demontáž pôvodných napájacích vedení.

Zľava majster TNS Ľuboš Kubirita, elektromontér TNS Pavol Jakubčík (obaja z SMSÚ EE NaSpS a ŠpZ Žilina) a stavbyvedúci EŽ Praha, a. s. Miloš Kaňuch kontrolujú označenia úsekových odpojovačov a pohonov pred zmenou napájania.

Dušan Čižmár, výrobný dispečer Elektrizace železnic Praha, a. s. dáva nové označenia na existujúce úsekové odpojovače a pohony v TNS Púchov, vyvolané zmenou pomerov v napájaní trakčnej sústavy v ŽST Púchov.

Prevádzka v stanici bola počas výluky výrazne obmedzená. Pod trolejom bez napätia jazdili iba osobné vlaky diaľkovej dopravy, ťahané rušňami nezávislej trakcie, najčastejšie radou 754.

Čulý stavebný ruch vládne v Nižnej Myšli už niekoľko týždňov

V ŽST Nižnej Myšli a v traťovom úseku medzi stanicami Krásna nad Hornádom a Nižnou Myšľou je od 20. júla poriadne rušno. Vykonáva sa tu komplexná rekonštrukcia výhybiek a stredu dvojitej koľajovej spojky na košickom zhlaví. Zároveň sa v stanici opravia nástupištia číslo 1 a 2, koľajové lôžko koľají č. 1 a 2. Medzi Krásnou nad Hornádom a Nižnou Myšľou sa realizuje sanácia násypu prvej traťovej koľaje v dĺžke 120 m.

Doplnenie štrku a jeho úprava strojom PUŠL 71 na koľaji č. 1.

Aj pre výpravcov je v Nižnej Myšli náročnejšie riadenie dopravy po jednej koľaji. Výpravkyňu Janku Zvalenú sme zastihli nielen počas výluk, ale aj pred vyše rokom, keď sa tu vykoľajil nákladný vlak. Mnohé následky po nehode sa odstránia až touto rekonštrukciou.

Keďže išlo o pomerne rozsiahle a náročné práce, výluka bola rozdelená do niekoľkých etáp, pričom každá mala presne určený technologický postup prác. V prvej etape zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Košice vymenili koľajové lôžko na prvej koľaji v dĺžke 60 metrov a nástupištia medzi koľajami 1 a 3. Pozornosť venovali opravám nástupištnej hrany a výške nástupíšť. Ďalšou pomerne náročnou prácou bola sanácia železničného násypu pomocou svahových rebier a zriadenie podkladovej vrstvy s geotextíliou a geomrežou. Aj na koľaji č. 2 sa opravili nástupištné hrany a výška nástupíšť a vymenilo koľajové lôžko v dĺžke 80 metrov. Zároveň sa v medzistaničnom úseku vymenili aj koľajnice v dĺžke 800 m. V tom istom čase o niekoľko metrov ďalej od našich traťovákov vykonávali zamestnanci Železničného stavebníctva Bratislava, a. s. komplexnú rekonštrukciu výhybiek 10 až 15 a stredu dvojitej koľajovej spojky. Prvá časť výluky je už zvládnutá a tá druhá na koľaji č. 2 začala 5. augusta. Trvať by mala do 17. augustového dňa.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ

V Nižnej Myšli sme počas prvých dní výluky zastihli aj Juraja Regeca, vedúceho prevádzky z SMSÚ ŽTS TO Košice a Stanislava Kaminského, vedúceho košického TO.

Náročná výluka, počas ktorej sa vykoná veľké množstvo rekonštrukčných prác, si vyžaduje zainteresovanosť viacerých zložiek, ale aj veľké množstvo zariadení a strojnej mechanizácie. A tú koncom júla v Nižnej Myšli nebola núdza.

Kým je na prvej koľaji čulý stavebný ruch, na druhej je bežná prevádzka. Aj preto je bezpečnosť a pozornosť obzvlášť veľmi dôležitá. Vlaky prichádzajúce od Košíc, ale aj z Čiernej nad Tisou sa v Nižnej Myšli míňajú so stavebnými strojmi.

Jedinečné železničné priecestie v Prešove zrekonštruované

Železničné priecestie v Prešove na Bajkalskej ulici si prívlastok jedinečné – vyslúžilo tým, že okrem križovania železničnej premávky s cestnou je tu aj križovanie s trolejbusom. Takže nad priecestím sa nachádza aj trolejbusové trakčné vedenie. A keďže troleje trolejbusu sú citlivé na nerovnomernú jazdu, aj jeho prechod cez železničné priecestie je kvôli plynulosti a bezpečnosti potrebný čo „najhladší“. Aj to boli dôvody, okrem opotrebovania, prečo zamestnanci SMSÚ ŽTS Traťového obvodu Prešov začali s komplexnou rekonštrukciu tohto frekventovaného priecestia. Od 3. augusta do stredy 5. augusta bola železničná doprava vylúčená.

V pondelok 3. augusta začali s rekonštrukciou železničného priecestia na Bajkalskej ulici, na trati Prešov – Veľký Šariš, v kilometri 21,685. Výlukové práce si vyžiadali od prvej chvíle množstvo úkonov a dobrej koordinácie viacerých zložiek, ktoré sa prác zúčastňovali. Aj cestná doprava bola odklonená celý pracovný týždeň, keďže prebiehali aj ďalšie stavebné úpravy vozovky a odvodnenia nielen zo strany ŽSR, ale aj v réžii mesta Prešov. **„Počas rekonštrukcie došlo k demontáži pôvodnej koľaje a dožitej gumokovovej priecestnej konštrukcie,“** vysvetľuje začiatok postupov prác Ing. Jaroslav Bednarčík, vedúci SMSÚ ŽTS TO Prešov. Nevyhovujúca konštrukcia, na ktorej sa podpísala frekventovaná premávka, bola nahradená novou celopryžovou konštrukciou STRAIL. Nová konštrukcia je uložená na novom koľajovom poli dĺžky 25 m s betónovými podvalmi, ktoré nahradili staré, drevené a opotrebované. Rekonštrukcie sa zúčastnila aj dodávateľská firma Dopravné a Inžinierske stavby, a. s. Bratislava. Opravy priecestia ukončili stavebníci v poslednej fáze novovybudovanými odvodňovacími žľabmi z oboch strán priecestia a asfaltovaním s napojením na cestnú komunikáciu I/68 v spolupráci s mestom Prešov a firmou JVS, s. r. o. Prešov. Železnice SR realizovali túto rekonštrukciu hospodárskym spôsobom a z vlastných zdrojov, ktoré boli naplánované vo výške 85-tisíc €. Prešovskí traťováci, ale aj elektrikári a ozeťáci túto výluku využili aj na ďalšie odstraňovanie porúch zistených po defektoskopických meraniach. V odstavenom úseku okrem zvárania koľajníc, samozrejme, kým dovolili teploty, riešili aj ďalšie údržbové práce. V dôsledku rekonštrukčných prác došlo k obmedzeniam v železničnej osobnej doprave medzi železničnými stanicami Prešov – Veľký Šariš. V pondelok a v utorok od 7.45 hod. do 20.00 hod. a v stredu od 7.50 hod. do 13.10 hod. boli vlaky nahradené autobusmi. Informácie o obchádzke odznievali aj v médiách, zo stredy na štvrtok si aj napriek tomu cez stavenisko skrátil cestu šofér kamiónu, po uviaznutí ktorého bolo treba mnohé riešiť nanovo. Našťastie, všetko dobre dopadlo, a tak ostáva veriť, že železničné priecestie bude v zrekonštruovanom stave slúžiť bezpečnej prevádzke.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Počas výluky prvý deň poriadne zmokli a druhý sa už riadne zapotili traťoví robotníci Peter Maďar a Štefan Patrik, ktorí doťahujú upevňovadlá kľúčom. Rovnako ako aj Ján Smrek (vľavo) a Vladimír Maček, zámočník koľajových konštrukcii (vpravo), ktorí sa výluky zúčastnili počas troch dní. Vzadu, v strede Jozef Jančuš.

Frekventované železničné priecestie na Bajkalskej ulici v Prešove v čase komplexnej rekonštrukcie.

Jána Smreka sme zastihli aj pri mazaní nových upevňovadiel.

Dobrá koordinácia a správne postupy prác sú dôležité počas celej výluky. Vedia o tom svoje aj Jaroslav Bednarčík, šéf prešovských traťovákov (v strede) Jozef Jančuš, správca ŽI (vľavo) a Ján Maťufka, koordinátor (vpravo), ktorí na stavbe dohliadali.

A takto vyzerá zrekonštruované železničné priecestie dnes.

Viac nehôd aj usmrtených osôb

Železnice SR zaznamenali v prvom polroku 2015 celkovo 121 nehôd, čo predstavuje v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2014 nárast o 10 prípadov. Patria sem zrážka vlaku, vykoľajenie vlaku, požiar železničného vozidla, úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidla, zrážka a vykoľajenie železničného vozidla pri posune. Taktiež sem patria aj zrážky na železničných priecestiach.

V tomto časovom období bolo zaevidovaných 25 prípadov zrážky vlaku s užívateľmi priecestí - teda vodičmi, chodcami a cyklistami, čo predstavuje nárast o 2 prípady v porovnaní s I. polrokom 2014. Pri týchto nehodách na železničných priecestiach bolo usmrtených 7 osôb, čo predstavuje oproti I. polroku 2014 nárast o 2 prípady.

Stúpol tiež celkový počet usmrtených osôb – v priebehu I. polroka 2014 sme zaznamenali 53 osôb (z toho 20 prípadov samovraždy), v I. polroku 2015 je to až 62 usmrtených osôb, z toho sme zaznamenali 33 prípadov, kedy si osoby siahli na život sami. Počet ťažko zranených osôb klesol, tento polrok to bolo 20 osôb, čo predstavuje pokles o 8. V rovnakom období roku 2014 sa zaznamenalo 6 prípadov pokusu o samovraždu, tento rok počet klesol na 2 prípady.

Na zariadeniach ŽSR vznikla škoda vo výške 73 848,40 €, v predchádzajúcom období vznikla škoda vo výške 21 648,47 €. Z dôvodu nehôd bolo zmeškaných 611 osobných vlakov (nárast o 142 vlakov) o 25 479 minút (nárast o 8 006 minút) a 86 nákladných vlakov (nárast o 8 vlakov) o 10 024 minút (nárast o 2 141 minút).

Pracovných úrazov je viac

V prvom polroku 2015 oproti rovnakému obdobiu roku 2014 došlo k výraznému zvýšeniu počtu registrovaných pracovných úrazov a to až o 14 úrazov, čo predstavuje nárast o 93,3 %. Zvýšil sa aj počet závažných úrazov o 1 prípad. Pracovná úrazovosť sa štatisticky nevyvíja priaznivo, medziročne sa výrazne zhoršila.

O jeden požiar viac, ale škody sú nižšie

Vplyvom suchého a teplého počasia na železnici bolo za prvý polrok 51 vlastných požiarov, čo je o 1 požiar viac ako v prvom polroku 2013 a 2014. Škoda, ktorá vznikla pri týchto požiaroch, je o 110 633,- € nižšia ako škoda, vzniknutá v rovnakom období predchádzajúceho roku.

(pop)

Zmena názvu zastávky Šútovo

Zastávka Šútovo je po novom Šútovo - Ratkovo. Rozhodnutie Dopravného úradu nadobudlo právoplatnosť 2. augusta a zmena bude zrealizovaná k zmene grafikonu vlakovej dopravy 13. decembra 2015.

Tragická nehoda Pendolina v Česku

V stredu 22. júla o 7.06 hod. vlak Super City 512 vyrazil z Bohumína na svoju pravidelnú trasu do Františkových Lázní. Vlaková súprava bola ťahaná 680.003 a riadil ju Jan Černý. Vo vlaku bolo asi 150 cestujúcich. Do Studénky sa vlak rútil rýchlosťou 160 km/h a nič nenasvedčovalo tomu, že do cieľa nedorazí. Až kým rušňovodič nespozoroval na železničnom priecestí P6501 stáť kamión. Keďže priecestie je v oblúku, od spozorovania auta do neodvratiteľnej zrážky zostávalo maximálne 10 sekúnd. Aj napriek krátkosti času sa podarilo rušňovodičovi rýchločinným brzdením spomaliť rýchlosť na 142 km/h a upozorniť cestujúcich v prvom vozni, aby sa pripravili na náraz. Sám sa pokúsil opustiť stanovište. K tragickej zrážke došlo o 7.43 hod. Po náraze súpravy do ťahača kamiónu naloženého plechmi sa vznietili nádrže s naftou, a tak Pendolino v plameňoch tlačilo ťahač pred sebou ešte ďalších asi 600 metrov. Poľský vodič kamiónu, ktorý prešiel na červenú a zostal po náraze v odtrhnutej kabíne, skončil bez zranení. Tragické boli následky pre cestujúcich. Traja mŕtvi, desiatky ťažko zranených a niektorí veľmi ťažko. Záchranári boli na mieste nehody do 10 minút. Personál vlaku a mnohí cestujúci pomáhali zraneným okamžite. Aj napriek tomu sa nepodarilo zachrániť troch ľudí. Medzi ťažko zranených patrí aj rušňovodič Jan, ktorý si poranil chrbticu a museli mu amputovať nohu. Paradoxom je, že minulý rok dostal Jan Černý najvyššie rezortné vyznamenanie za duchaprítomnú reakciu a konanie, ktorým zabránil nehode na priecestí. Vtedy nešťastie skončilo šťastne. V tomto prípade to tak, žiaľ, už nebolo. Škoda je po nehode vyčíslená na 160 miliónov českých korún, z toho takmer 150 miliónov je škoda na Pendoline. Medializované informácie po nehode o nedôsledných zabezpečovacích zariadeniach priecestí v Čechách sú zbytočné. Bez odborných znalostí a súvislostí mnohí diskutujú zbytočne a s emóciami. Aj napriek všetkému, rovnako ako u nás a na celom svete, platí, že vlak má vždy prednosť! Zastav a preži! je tohtoročná kampaň na Slovensku, ktorej heslo by malo opodstatnenie aj v tomto prípade.

(sch), ZDROJ: Železničář

Sedem ťažko zranených pri vlakovej nehode

Dva osobné vlaky sa zrazili 4. augusta opäť v Česku na trati, približne 2 kilometre od stanice Horažďovice – předměstí. Rýchlik Vajgar na trase z Plzne do Brna, nachádzajúci sa pred vchodovým návestidlom do stanice, čakal na prejazd protiidúceho rýchlika Rožmberk, smerujúceho z Brna do Plzne. Stanica sa momentálne rekonštruuje a rýchlik do Brna mal príchod na tú istú koľaj, z ktorej odchádzal vlak do Plzne. Pri odchode rýchlika Rožmberk bola pravdepodobne podhodená výhybka pod vlakom, v dôsledku čoho zasahoval posledný vozeň do prechodového prierezu susednej koľaje, na ktorej bol rýchlik Vajgar. Došlo k zrážke, pri ktorej sa na rýchliku Rožmberk vykoľajil predposledný a posledný vozeň, ktorý sa navyše od súpravy odtrhol. Po náraze sa mimo koľaje ocitol aj rušeň protismerného vlaku. V súpravách cestovalo asi 200 ľudí, záchranári ošetrili na mieste nehody 28 ľahšie zranených, sedem utrpelo vážnejšie zranenia. Po dvoch dňoch odstraňovania následkov nehody bola prevádzka na dvojkoľajnej trati úplne obnovená. Pri nehode vznikla na vlakoch škoda za 12 miliónov českých korún, na koľajach dosiahla sumu pol milióna.

(red)

Cestujúci vo Vinohradoch už nevystúpia do koľajiska

Na najfrekventovanejšej zastávke v sieti ŽSR - bratislavských Vinohradoch, trápil cestujúcich aj železničiarov spoločný problém. Perón pre rýchliky prichádzajúce z Trnavy bol zvyčajne prikrátky, vozne presahovali za koniec nástupišťa, dokonca stáli až na neďalekom moste. Aktivita Oblastného riaditeľstva Trnava v druhej polovici júla podstatne zlepšila výstup cestujúcich zo zadných vagónov rýchlikových súprav.

Bratislavskými Vinohradmi denne prejdú stovky ľudí. Využívajú výhodnú polohu zastávky, na ktorej zastavujú osobné vlaky nielen regionálnej, ale aj diaľkovej dopravy. Pravidelní cestujúci prichádzajúci do Bratislavy rýchlikmi od Trnavy si už navykli, že vystupovanie zo zadných vozňov mimo nástupišťa je nebezpečné, takže sa v súprave presúvali dopredu. No našli sa aj takí, ktorí zoskočili priamo do koľajiska a neraz so štipľavým komentárom na adresu železničiarov prešľapávali cestu k perónu po štrkovom lôžku. To už je ale minulosť, pretože od 22. júla je nástupište dlhšie vďaka výkonným pracoviskám OR Trnava. **„V rámci priestorových možností sme začiatok nástupišťa posunuli o 61 metrov v smere jazdy, čo uľahčilo výstup a nástup cestujúcich zo zadných vagónov rýchlikových súprav. Využili sme vyzískaný materiál. Novozriadená časť je z nástupištných tvárnic TISCHER, na ktorých sú položené konzolové dosky,“** uviedol Róbert Jančár zo sekcie ŽTS OR Trnava. Úsek medzi Vinohradmi a hlavnou stanicou je veľmi zaťažený a jeho technický stav ovplyvnený znečisteným koľajovým lôžkom už nezaručoval prevádzku projektovanou traťovou rýchlosťou. Spolu s úpravou nástupišťa sa počas ôsmich denných výluk preto v približne 550-metrovom úseku vykonalo aj celoprofilové strojné čistenie koľajového lôžka a čistenie odvodňovacej priekopy v dĺžke 450 metrov. **„V danom mieste nám pri väčších lejakoch voda steká zo svahov do koľajiska. Naplavená pôda zanáša priekopu a voda potom odteká neregulovane popod koľaje, prípadne sa prelieva cez koľajové lôžko,“** vysvetlil Ján Fačkovec, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Bratislava, ktorý na výluku dohliadal. Zamyslel sa aj nad životnosťou čistiacich prác. Obáva sa, že niekoľko výdatných lejakov opäť znehodnotí júlovú vynaloženú námahu. Predpokladá, že celý problém natrvalo vyrieši až modernizácia úseku medzi ŽST Bratislava - Rača a hlavnou stanicou. Tá sa totiž „zastavila“ v Rači.

Na predĺženie nástupišťa postačil aj vyzískaný materiál.

Pôda naplavená zo svahu zaniesla odvodňovaciu priekopu aj štrkové lôžko. Očistili ich výkonné zložky OR Trnava.

Martin BALKOVSKÝ, foto: Róbert JANČÁR

Dvory nad Žitavou vylepšili koľaje z koridoru

Začiatok leta v stanici v Dvoroch nad Žitavou bol rušnejší než po iné roky. Robotníci aj traťové mechanizmy v dvoch dvanásťdňových výlukách rekonštruovali staničné koľaje č. 3 a 4. Železničnú dopravu to ovplyvnilo minimálne.

Podľa Jána Mikloša, vedúceho SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky, dôvodom rekonštrukcie bol katastrofálny technicky stav koľají č. 3, 4, 5 a 6. Na uvedených koľajach už bola obmedzená traťová rýchlosť na 10 km/h, dokonca v polovici minulého roka hrozilo aj ich vylúčenie z prevádzky. Nevyhovujúci bol najmä stav drevených podvalov, ktoré boli zhnité a duté. Sekcia ŽTS OR Trnava riešila neúnosnú situáciu opravou dopravných koľají č. 3 a 4. Na viac nepostačovali finančné prostriedky a ani zásoba zánovných koľajových polí vyzískaných z modernizácie tratí. **„Našťastie, dopad na prevádzku a meškania vlakov bol minimálny, pretože v úseku Štúrovo – Nové Zámky je taktová doprava. Takt bol pre nás „priaznivý“ a vlaky sa v Dvoroch nad Žitavou nestretávali,“** informoval nás Ján Kasáš, prednosta ŽST Nové Zámky, pod ktorú nesamostatná ŽST Dvory nad Žitavou patrí. Neistý je ešte osud staničných koľají 5 a 6, ktoré ostali v pôvodnom stave aj s povolenou rýchlosťou 10 km/h.

(balky), foto: Ján Mikloš

Kým koľaj č. 4 pozostáva z koľajníc tvaru R65, na tretej staničnej koľaji sú už koľajnice typu UIC. Obe sú už na betónových podvaloch. Súčasťou rekonštrukcie bola aj oprava hrán nástupíšť pri koľaji č. 2 a 4.

Opravené železničné priecestie na trati Podrečany - Lovinobaňa

Počas dvoch júlových týždňov zamestnanci OR Zvolen - SMSÚ ŽTS TO Zvolen vykonávali práce spojené s opravou koľajového lôžka a opravu železničného priecestia v km 174,584 na trati Podrečany – Lovinobaňa. Oprava koľajového lôžka koľaje v celom profile bola vykonaná strojnou čističkou SČ 600S v správe SMSÚ ŽTS MDS Zvolen. Práce spojené s opravou priecestia spočívali vo vybratí priecestných panelov pri zastávke Lovinobaňa, doštrkovaní traťovej koľaje a v smerovej a výškovej úprave koľaje na traťovú rýchlosť. Ďalej sa vykonala montáž prídržných koľajníc na priecestie a zváranie koľají. Práce sa ukončili asfaltovaním priecestnej konštrukcie a nábehov priecestia. Na trati Lovinobaňa – Lučenec a Lovinobaňa – Výhybňa Podrečany boli z dôvodu výluk vlaky nahradené autobusovou dopravou.

(pop), foto: Marián MALIŠ

Takto vyzerá priecestie pri zastávke Lovinobaňa po oprave. Rudolf Káčer, ktorý je koordinátorom SMSÚ ŽTS TO Zvolen, skontroloval po asfaltovaní kvalitu prác.

Na opravu koľajového lôžka koľaje č. 2 v ŽST Lovinobaňa dozeral správca ŽI SMSÚ ŽTS TO Zvolen Milan Psotka.

Aj na trati Tornaľa – Štrkovec sa opravovalo priecestie

Železničné priecestie na trati Tornaľa – Štrkovec v žkm 7,766 sa dočkalo tiež opravy. Dôvodom rekonštrukcie bol sieťový rozpad asfaltového krytu vozovky. Rekonštrukčné práce na priecestí spočívali v mnohých krokoch – opravil sa železničný zvršok koľaje v oblasti priecestia, geometrická poloha koľaje, vymenili sa koľajnice. Tie sa následne zvárali. Ďalším postupom bolo odstránenie asfaltovej konštrukcie vozovky, vloženie a upnutie ochranných koľajníc prejazdových konštrukcií, príprava podkladu vozovky štrkodrvou, zriadenie asfaltovej ložnej a obrusnej vrstvy vozovky v koľaji, medzi koľajami a vonkajších častí nábehov. Plynulý chod rekonštrukcie tohto priecestia zabezpečili zamestnanci sekcie ŽTS OR Zvolen a SMSÚ ŽTS TO Jesenské.

(pop), foto : Ján ZMITKO

Opravené železničné priecestie na trati Tornaľa – Štrkovec, km 7,766.

Nové koľajnice medzi Gelnicou – Červenou Skalou a Margecanmi

Zamestnanci SMSÚ ŽTS Traťový obvod Margecany od 10. augusta vykonávajú výmenu koľajníc na trati medzi Gelnicou - Červenou Skalou a Margecanmi. Opotrebované koľajnice v kilometri 3,625 až 3,875, čiže na 250-metrovom úseku trate, sa menia za nové. Aj napriek vysokým teplotám, ktoré často komplikujú práce na trati sa opraví aj geometrická poloha koľaje, ktorú zrealizujú železničiari automatickou strojnou podbíjačkou. Podbíjanie je možné realizovať, keďže ide o stykovanú, nie zváranú koľaj. Počas výluky sa zrealizuje aj úprava štrkového lôžka do profilu. Všetky pracovné výkony realizujú vo vlastnej réžii. Oprava koľaje je financovaná z vlastných zdrojov s plánovanými nákladmi 10-tisíc €.

(sch)

KÚTY

Železničná stanica Kúty je pohraničnou stanicou v pôsobnosti OR Trnava. Najvýznamnejšie zmeny v tejto stanici prebehli v roku 2000, kedy bola odovzdaná do užívania nová budova ústredného stavadla. Slúžila nielen zamestnancom ŽSR, ale napríklad aj ZSSK CARGO, ČD, orgánom štátnej správy SR a ČR, colnej správy a ďalším. Dodnes je v priestoroch tejto stanice zachované oddelenie Policajného zboru SR. Po významnej rekonštrukcii koľají a výhybiek bolo následne aktivované elektronické stavadlo ESA 11 v roku 2002, ktoré zvýšilo bezpečnosť riadenia prevádzky v uzle Kúty a na pridelených traťových úsekoch smer Lanžhot (ČD), Sekule, Jablonica a Gbely. Významne lepšiu štartovaciu pozíciu oproti Kútom mali stanice, ktoré boli zrekonštruované ešte pred zavedením projektu štandardov. Avšak, aj napriek tomu, že prijímacia budova v Kútoch má svoj vek, je stále udržiavaná a historicky vzácna. **„Tento rok bola vykonaná úprava časti nástupíšť v osobnom koľajisku. Zo strany cestujúcej verejnosti je však stále požadovaná úprava povrchu časti nástupíšť z dôvodu poškodenia batožín, ale i z pohľadu zimnej údržby,“** hovorí prednosta stanice Peter Rajčák. Ani túto stanicu neobchádzajú menšie incidenty ako grafity, problémy sú aj s hniezdami holubov a lastovičiek či občas s padajúcou omietkou. **„Takéto a podobné problémy odstraňujeme buď svojpomocne, alebo zásahom správcu budov,“** vysvetľuje Rajčák. Zároveň dodáva, že je vždy čo zlepšovať. V ŽST Kúty by sa zišla oprava fasády a výmena okien a dverí v prijímacej budove.

(pop)

ŽST Kúty má viacero zvláštností, súčasťou je aj vodárenská veža.

Nové dvere a okná na prijímacej budove by privítali nielen zamestnanci, ale aj cestujúci.

TRENČIANSKA TEPLÁ

Modernizácia koridorovej trate rapídne zmenila vzhľad železničnej stanice v Trenčianskej Teplej, ktorá je taktiež zaradená do projektu štandardizácie. Aj keď stanica prešla mnohými pozitívnymi zmenami a teraz, pri spĺňaní podmienok projektu je v porovnaní s inými stanicami OR Žilina o niekoľko krokov vpred, stále je čo vylepšovať.

Počas prestavby stanice vyvolanej modernizáciou V. železničného koridoru bolo zmenené nielen koľajisko, ale takisto boli vybudované aj nové nástupištia so zastrešením, podchod na nástupište a výťahy. Čiastočne bola zrekonštruovaná aj časť výpravnej budovy s vestibulom a pokladňami, s čakárňou pre cestujúcich a priestory pre zamestnancov stanice. V ostrom kontraste ostala jedna časť výpravnej budovy v pôvodnom, ošumelom vzhľade. **„Pripravujeme jej rekonštrukciu, v súčasnosti prebieha obstarávanie zhotoviteľa stavebných prác.**

Časť výpravnej budovy je zmodenrizovaná, časť ostala v pôvodnom, ošumelom vzhľade. Čaká ju rekonštrukcia.

Trenčianska Teplá prešla počas modernizácie koridoru výraznou zmenou.

Dokončená už bola projektová dokumentácia na rekonštrukciu skladu na rampe, ktorý sa po predĺžení nástupíšť tiež dostal do „zorného poľa“ štandardov staníc. Zamestnanci pracovísk SMSÚ ŽB Trenčín, SMSÚ ŽTS TO Trenčín a SMSÚ ŽTS MDS Trenčianska Teplá už odstránili aj chátrajúcu budovu pri depe, ktorá takisto uberala z krásy zmodernizovanej stanice. Žiaľ, aj po ukončení rekonštrukcií všetkých našich budov zostanú v stanici také, ktoré budú kaziť dojem, pretože nie sú v správe ŽSR a nemáme na ne dosah,“ uviedol Jozef Krajčovič, prednosta sekcie ŽB OR Žilina. Dodal, že stanica síce bola modernizovaná, ale aj na nej sa vyskytujú drobné poškodenia, vyžadujúce si opravy, napr. na fasáde výpravnej budovy alebo odvodnení strechy. Pozitívom je, že zamestnancom výkonných pracovísk a stanice sa darí udržiavať poriadok. Vo vestibule, v čakárni i na nástupištiach je čisto a príjemne. Už len keby snahu železničiarov o kultúrne prostredie podporili všetci cestujúci či návštevníci stanice.

(balky)

Chátrajúca budova pri depe kazila vzhľad stanice. Zamestnanci OR Žilina ju už odstránili.

KYSAK

V obvode OR Košice je Kysak v zozname devätnástich vybraných železničných staníc s plnením štandardov. V minulom čísle sme písali o Prešove a dnes sa presunieme do neďalekého Kysaku, s tým istým tímom budovárov, ktorým sa postupne darí napĺňať projekt na opravu staníc vo svojom regióne. Naši kolegovia zo SMSÚ ŽB Prešov spolu s domácimi železničiarmi v rámci opravných prác a s vlastnými kapacitami urobili za posledné týždne kopec dobrej roboty.

Kysak je dôležitou železničnou križovatkou na trati Košice - Prešov a Košice – Žilina.

Náter strechy vykonávali Miroslav Jakubišin a František Priputen.

Začali zhora, a to doslova. **„Opravili sme zatekajúce časti plechovej krytiny na verejných toaletách, ktorú sme najprv očistili a natreli,“** povedal Peter Plavčan, koordinátor SMSÚ ŽB Prešov. Rovnako sa opravil aj prístrešok pre cestujúcich a nad tranzitom. Šikovné ruky našich kolegov obnovili náter podbitia strešnej krytiny za výdatnej pomoci vysokozdvižnej plošiny. Klampiarske prvky sa opravili a veľmi poškodené aj vymenili. V týchto dňoch ukončili prešovskí budovári aj náter paluboviek, ktoré čakajú na montáž podhľadu prístrešku. Zrealizovala sa aj úprava zábradlia, ktorá poslúži ako prechodová komunikácia pri vstupe do koľajiska pri zvýšenom nápore cestujúcich. Dodávateľským spôsobom je plánovaná aj výmena vstupných vchodových dverí do vestibulu a izolácia základov časti budovy z dôvodu výskytu vlhkosti stien od základov. V týchto dňoch sa v Kysaku opravujú aj verejné toalety, kde pribudne aj WC pre imobilných cestujúcich.

(sch)

Nové zábradlie najmä kvôli bezpečnosti.

Aj sochy pred stanicou čaká čistenie. Všetko však musí byť spravené tak, aby sa nepoškodili.

BANSKÁ BYSTRICA

Stanica, pýšiaca sa množstvom muškátov a kvetín, prešla naposledy väčšou rekonštrukciou v rámci elektrifikácie trate Zvolen – Banská Bystrica ešte v roku 2006. Železničná stanica, známa aj ako kultúrny stánok mladých umelcov, v súčasnosti opeknieva aj vďaka štandardizácii.

Vo vestibule stanice už nesedia cestujúci na starých drevených lavičkách, ale nových, sektorových. Taktiež pribudli nové koše, nátery na pôvodných lavičkách a košoch. Obnovil sa aj náter na plote pri parčíku ŽST. Opravená je taktiež fasáda na prijímacej budove a terasa pri reštaurácii. Vymaľovaný podchod k nástupištiam pôsobí veľmi dobre aj preto, že sú odstránené grafity. Nového náteru sa dočkali aj dvere. Nástupiská sú rozdelené na sektory s výrazným označením. Osadené tabule na vyvesenie plánu radenia vlakov napomôžu cestujúcim pri zorientovaní sa pred cestou. Opravené je aj schodisko predstaničného priestoru. Stanicu ešte čaká čistenie jej najväčších monumentov, a to obrovskej mozaiky a sôch pred staničnou budovou. Neskôr nátery podpier na prístreškoch nástupísk, vymaľovanie vestibulu ŽST, osadenie stojísk na bicykle a demontáž nefunkčného nákladného výťahu.

(ika), foto: autorka

Kvety sú v lete pýchou banskobystrickej železničnej stanice.

Monumentálna mozaika prejde čistením.

Starosti s jeleňom a následne aj s medveďom

Zrazenej zveriny je na našich tratiach každoročne neúrekom. Len od začiatku tohto roka do konca júna bolo zrazených 415 zvierat. Z toho 289 sŕn, 27 jeleňov a 57 diviakov. Zvyšné počty sú vtáky, psy, líšky, jeden daniel aj medveď. Nečakané zdržanie vlaku však nie je jediný problém, ktorý môže po zrážke so zvieraťom nastať.

Problémy s medveďom mali v stanici Čremošné, ktorá je obklopená horami.

Fotografia Ivana Hutláka, na ktorej zachytil tatranského medveďa na peróne TEŽ preletela mnohými slovenskými médiami pred niekoľkými rokmi.

Svoje o tom vedia aj v železničnej stanici Čremošné. V polovici júna zrazil vlak pri vchode do stanice krátko pred jedenástou hodinou večer jeleňa. Zrazené zviera poľovníci z trate odstránili, no nie natoľko, aby ho v ďalších dňoch nezacítil medveď. A problém bol na svete. Medveď síce vedel, kde sa dobre nažerie, no naši zamestnanci išli vyskočiť z kože, keď v službe len tak znenazdajky zazreli obrovského maca v okolí stanice, ako im div neasistuje pri práci. **„Železničná stanica Čremošné sa nachádza na rozhraní dvoch poľovných revírov. Hranica medzi nimi ide štátnou cestou Banská Bystrica – Turčianske Teplice,“** povedal nám Ing. Dalibor Čepčány z Okresného úradu v Martine, z pozemkového a lesného odboru. A potvrdil tým slová poľovníka, ktorý prišiel k uhynutému zvieraťu. **„Bola takmer polnoc, keď som prišiel na miesto zrážky, a hoci zviera nebolo v našom revíri, odniesol som ho ďalej od trate. Nie je však možné, aby som zviera ja alebo ktokoľvek iný z kolegov len tak zobral a odstránil,“** poukázal na svoje kompetencie Ján Hogh, poľovník z poľovného revíru Turček. Ako to teda je? Kto má takéto zviera po zrážke s vlakom odstrániť?

ilustračná fotografia

Medveď zacítil zdochlinu jeleňa v blízkosti železničnej stanice a chodil sa ňou kŕmiť.

Podľa zákona NR SR č. 274/2009 Z. z. o poľovníctve § 63 Dohľadávanie a nájdenie zveri ods. (4), ak dôjde k usmrteniu raticovej zveri alebo veľkej šelmy dopravným prostriedkom na nepoľovnej ploche a tá tvorí prekážku pre plynulosť cestnej premávky, usmrtenú zver odstráni správca komunikácie; uloženie odstránenej zveri oznámi užívateľovi najbližšieho poľovného revíru. **„Keďže však chýba obdobné legislatívne usmernenie, ako je zakotvené v citovanom zákone o poľovníctve, manažér infraštruktúry v záujme zachovania bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy odstraňovanie zrazených zvierat z obvodu dráhy rieši v spolupráci s okresnými úradmi resp. s príslušnými poľovnými združeniami,“** povedal Miroslav Horňák, vedúci oddelenia z O 440 GR ŽSR. V prípade, že je ohlásená zrážka alebo nájdenie iného druhu zveri (pes, mačka....) a nie je známy vlastník zvieraťa, manažér infraštruktúry skutočnosť ohlási obci alebo mestu, do pôsobnosti ktorých spadá problematika odstraňovania zrazených zvierat. A ako dopadol spomínaný prípad s medveďom, ktorý chodil na jeleňa? Dobre. Z jeleňa za niekoľko dní totiž nič nezostalo. Ale nie vďaka medveďovi.

(ika), foto: autorka, ilustračné foto

Extrémne teplá potrápili železničiarov v teréne aj v kanceláriách

Aj tohtoročné letné horúčavy dali zabrať hádam každému z nás. A tak, ako trpeli ľudia na ulici, svoje si užili aj zamestnanci ŽSR. A tentoraz bez rozdielu pôsobenia. Teplo bolo v prevádzke aj v kanceláriách.

Azda každý by o práci v extrémnom teple vedel povedať svoje. Nám stačil pohľad na teplomer v redakcii, v dopravných kanceláriách, ale aj na priecestí, ktoré sa opravovalo či na inej výluke na tratiach po Slovensku. Teploty okolo tridsiatky boli aj v miestnostiach, okrem tých klimatizovaných, bežnými. A v neskorších poobedňajších hodinách sa šplhal teplomer v koľajisku takmer k päťdesiatim stupňom. Závratných 36 stupňov v kancelárii namerali v košickej výškovej budove na stanici, v Nových Zámkoch dokonca 38. Za privilégium sa považuje klimatizácia, ktorá je najmä v miestnostiach s technologickým vybavením. Modernizácia azda čoskoro dopraje túto vymoženosť aj ďalším pracoviskám. O dôležitosti dodržiavania pitného režimu zrejme nemusíme písať a v ŽSR je dokonca aj nariadenie GR číslo 6, v ktorom sa okrem iného hovorí, že ak teplota v letnom období dosiahne teplotu viac ako je 30° C a hygienik zistí na základe rozboru zdravotne nevyhovujúcu vodu, alebo ak sa na pracovisku, prípadne v jeho blízkosti pitná voda nenachádza, zamestnanec má v takýto deň nárok na poukážku v hodnote 0,66 €. Rovnako sú na tom ale aj tí zamestnanci, ktorí pracujú v sťažených poveternostných podmienkach. V takomto počasí je potrebná aj zvýšená kontrola na určených traťových úsekoch, kontrolujú sa aj mnohé zariadenia. Teplotná pochôdzka sa vykonáva pri predpoklade zvýšenia teploty koľajníc nad 40° C, alebo ak je teplota vzduchu nad 28° C. Zvýšená pozornosť sa pritom venuje predovšetkým náhlym zmenám smerovej a výškovej polohy v krátkom úseku koľaje, ktoré môžu byť príznakom začínajúceho vychýlenia alebo vybočenia koľaje, okoliu pevných miest a úsekom, v ktorých bola v predchádzajúcom období narušená stabilita koľaje opravnými prácami. ŽSR našťastie v dôsledku vysokých teplôt doteraz nezaznamenali žiadne poruchy ani mimoriadnosti na tratiach a nemuseli byť zavedené obmedzenia v súvislosti s počasím. Niektoré výluky však boli odvolané práve pre vysoké teploty.

(sch)

NAŠA ANKETA: Ako zvládate tohtoročné letné horúčavy na pracovisku?

Ľubor ČIRKES
výpravca ŽST Humenné

Toto leto zažívame už druhú vlnu horúčav. Situácia na našej stanici je o to horšia, že koľajisko netienia stromy a plochy nástupíšť sú vyložené zámkovou dlažbou. Tá naakumuluje do seba teplo a ešte v noci zohrieva vzduch. V dopravnej kancelárii sa teplota blíži ku tridsiatke, a preto si vzduch rozháňame ventilátorom. V tomto teple sa žiada mať na sebe čo najmenej oblečenia, ale výpravca musí byť ustrojený. Červená čiapka je teraz výhodou, lebo chráni hlavu pred slnečnou páľavou. Lepšie sa nám slúžia nočné, čo je pochopiteľné. Želali by sme si, aby bolo o nás postarané podobne ako o niektoré technológie, ktoré majú aj v našej stanici klimatizovanú miestnosť. Tekutiny si dopĺňam obyčajnou vodou z vodovodu.

Ľudovít ZABÁK
robotník v doprave, ŽST Banská Bystrica

Okolo železničnej stanice je veľa roboty, ale pri vysokých teplotách je dôležité rozdeliť si robotu. Vonkajšie práce urobím vždy dopoludnia, kým ešte nie je tak teplo a keď sa už teploty šplhajú vysoko, pracujem vo vnútri. Okrem toho je dôležitý pitný režim, čo si uvedomujem a dodržiavam ho. Bez vody von ani nevyjdem. Stále mám so sebou fľašu čistej pitnej vody. Raz sa mi už v súkromí vypomstilo, že som mal so sebou málo tekutín a dobre si to odvtedy pamätám.

Klaudia BUBLÁVKOVÁ
manažérka energetiky na sekcii distribúcie s elektrinou, ŽE

Naše kancelárie sa nachádzajú na 4. poschodí budovy GR ŽSR, ktoré patria medzi tie najhorúcejšie. Nemáme klimatizáciu, preto pracovať v horúčavách je o niečo ťažšie, ale dalo sa to zatiaľ zvládnuť. S kolegyňou Slavomírou Valicovou (na foto vľavo) sme si nahovárali, že v Egypte je ešte teplejšie ☺. Najhoršie boli ale rána, pretože aj po príchode bola teplota v kanceláriách veľmi vysoká. Chladnejším ranným vzduchom sme ich vyvetrali, zatienili okná žalúziami a v relatívnej pracovnej pohode sme to prežili. Verným kamarátom je ventilátor a vodovodný kohútik. Pili sme veľa vody, teplých čajov a zase veľa vody. Ochladzujeme si predlaktia, osviežujeme tvár, pomáha aj ľahké primerané oblečenie dúfajúc, že na druhý deň bude „len“ 30° C. Ale keďže je leto, teplo k tomu patrí.

Pavol PORHINČÁK
správca ŽI, SMSÚ ŽTS TO Trebišov

Tento rok je veľmi horúci. O jednej hodine popoludní som nameral teplotu ovzdušia 34° C, teplota koľajnice dosiahla 44° C. Dlhší pohyb v rozhorúčenom koľajisku pod pražiacim slnkom už ohrozuje zdravie ľudí, preto na trati pracujeme hneď zrána a na obed sa už snažíme stiahnuť do tieňa. V horúčavách vykonávame mimoriadne teplotné jazdy, pri ktorých sledujeme stav koľají, na ktoré negatívne vplýva teplo a sucho. Pred slnkom sa chránim pokrývkou hlavy a dodržiavam pitný režim. Dávam si jedine vlažnú vodu, sladené nápoje vôbec nepijem. Ak sa sporadicky naskytne príležitosť, doprajem si nealko pivo. Dobre by padlo aj osvieženie v podobe sprchy, ale takúto možnosť na pracovisku nemám.

Peter PLAVČAN
koordinátor SMSÚ ŽB Prešov

Letné horúčavy v práci prežívam zatiaľ v pohode. V kancelárii máme v týchto dňoch bežne cca 30° C . Zvládnuť sa to dá primeraným oblečením a, samozrejme, pitným režimom. Najviac mi uhasí smäd čistá voda. Chodím aj do terénu, z dôvodu koordinovania pracovných činností zamestnancov a musím povedať, že v týchto horúcich dňoch to majú práve oni náročné. Napríklad, kolegovia maliari, ktorí potrebujú domaľovať plechovú strechu v Kysaku. Správnym načasovaním to zatiaľ zvládajú dobre aj oni.

FOTOHÁDANKA

Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania.

Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

Správna odpoveď júlovej fotohádanky je:
Žilina - Teplička

Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava:
Alena GABAJOVÁ zo Žiliny

BLAHOŽELÁME!

V kupé osobného vlaku muž očami vyzlieka peknú mladú slečnu. Už takto cestujú asi 10 min, keď sa žena ozve:
- Pane, prosím vás ...

(tajnička).

					veľká mucha	príbytok	ECV okr. Rimavská Sobota	osuška	3	nemecká značka áut	smerom z vnútra	abvolt (zn.)	úzka doska	ohúr
				robilo obrubu										
				4					U					
				astát (zn.) / ECV okr. Recúca			raj / ohľad, hľadisko					tam / porozdával		
Jozef Vysočani	sladkovodná ryba	ešteže čo	Rušňové depo (skr.) / zvratné zámeno			dozrieval / štít na čiapke					časť noža (zastar.) / obidvaja			
pokladňa					úzka jazva / zeleninové jedlo					akosť múky / okrem iného (skr.)			okoval	obilnatá rastlina
krídlo (odb.)				medikament / kapustovitá zelenina					horizont / zástup					
ECV okr. Partizánske			člen staréh národa / rímskych 450					vyrovnané línie / ECV okr. Malacky						
1										2				
jednoduchý nástroj na oranie						pevné skupenstvo vody				meno speváčky Pugačevovej				

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?

Napíšte nám na adresu redakcie:
Ž semafor
Štefánikova 60, Košice
alebo zavolajte
tel.: **910 - 3203**
e-mail: **zsemafor@zsr.sk**

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

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

Na anonymné otázky a neželezničné témy nebudeme reagovať.

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

Keď jablko nespadlo ďaleko od stromu

Už je to vyše 30 rokov, keď k vtedajším ČSD nastúpil hneď po ukončení SPŠ dopravnej v Košiciach Jozef Tatranský. Domovskú stanicu mal ako výpravca pridelenú Markušovce, kde s menšími prestávkami pracuje dodnes. Ani vo sne by mu vtedy nenapadlo, že to bude tak dlho a už vôbec nie, že si raz bude meniť pracovnú zmenu s vlastným synom. Aj keď vďaka náhode, ale dnes je to tak. Ide o prvorodeného syna Mareka.

„Keď som sa oženil a narodil sa nám prvý syn Marek, manželka musela po polroku materskej dovolenky nastúpiť do práce, ak chcela pracovať na pôvodnom mieste,“ začal svoj príbeh Jozef Tatranský, výpravca z Markušoviec. Keďže manželka Anna (mimochodom tiež železničiarka) pracovala v 12-hodinovom turnuse striedavo dlhý a krátky týždeň, Jozef ju popri svojom turnuse často „zastupoval“. A ako to už býva zvykom, otec so synom sa hrávajú ako seberovní a Jozef a Marek Tatranskí sa azda najčastejšie hrávali s vláčikmi. Okrem toho im železnica, teda vlaky slúžili aj na vozenie syna k starým rodičom a niekedy musel malý Marek „hluché“ obdobie stráviť aj čakaním na otca pri práci, a teda opäť na železnici. **„Často sme si nielen Mareka, ale ďalšie deti doslova podávali pri vlaku, takže železnice boli vždy nablízku,“** spomína senior Tatranský. A tak nečudo, že Marekovi učarovali vlaky a železnica tak, že aj po ukončení SPŠ drevárskej a absolvovaní prvého ročníka VŠ „ušiel“ na železnicu pri prvej príležitosti. V roku 2013 nastúpil ako signalista a o rok neskôr už zažíval debut vo svojej vysnívanej výpravcovskej funkcii. A že sa v nej cíti ako ryba vo vode, by nielen otec, ale aj mnohí ďalší vedeli rozprávať. A čo bola náhoda, že si otec so synom vymieňajú služby v markušovskej železničnej stanici? Zlomená noha výpravcu, ktorého Marek zastupoval.

(sch)

Na železnici nájdeme veľa rodinných príslušníkov, my sme sa prednedávnom stretli s juniorom a seniorom Tatranskými pri výmene dopravnej služby v Markušovciach.

Pred 50 rokmi povodeň z Dunaja zaliala Žitný ostrov

V tomto období uplynulo už 50 rokov od katastrofálnej povodne, ktorá zasiahla obyvateľov a majetok na Podunajskej nížine. V polovici júna 1965 premočené hrádze nevydržali nápor rozvodneného Dunaja. Zo Žitného ostrova evakuovali pred valiacou sa vodou 54 000 ľudí a okrem materiálnych škôd na domoch a cestách bolo poškodených približne 70 km železničných tratí.

Rok 1965 bol nezvyčajne mokrý. Od konca marca často a výdatne pršalo a k tomu sa pridalo aj topenie alpských ľadovcov. Dunajom prešlo niekoľko povodňových vĺn. Pri poslednej 15. júna, keď Dunaj kulminoval v Bratislave na 910 cm, došlo k pretrhnutiu hrádze pri Patinciach. O dva dni vznikla tiež vážna 86-metrová trhlina pri obci Čičov, cez ktorú každú sekundu pritekalo na Žitný ostrov viac než 1000 kubíkov vody. Zalievala majetky obyvateľstva, ale aj železničné trate. Povodeň narobila najväčšie škody na trati Komárno – Dunajská Streda. Dramatickú situáciu výstižne opísal vtedajší náčelník MO Ján Žatko v publikácii Mostárska epopeja. Z nej vyberáme: **„Hneď za Čalovom (Veľký Meder) očakával prieskumnú skupinu neobvyklý obraz: vedľa trate sa z oboch strán rozprestieralo obrovské jazero, ktoré siahalo až po koľajnice. Krok za krokom postupovala prieskumná skupina vpred. Postup bol často prerušený prekážkami, cez ktoré nebolo ľahké dostať sa na druhú stranu. Na mnohých miestach odplavila voda štrkové lôžko aj násyp. Koľajnice spolu s podvalmi viseli nad prekážkou hodne prehnuté a vystavené silnému prúdu vody. Dravosť a prudkosť takto vzniknutého**

Jedna z mnohých prieskumných skupín. Vpravo je vedúci strediska MO Vítus Haršány, vedľa neho námestník MO Pavol Pravda a naľavo sa nachádza František Veselka, otec súčasného námestníka GR ŽSR pre rozvoj a informatiku.

Baranenie pilótovej bárky z pontónov na trati Komárno – Dunajská Streda.

Výpravca so šľachetným srdcom

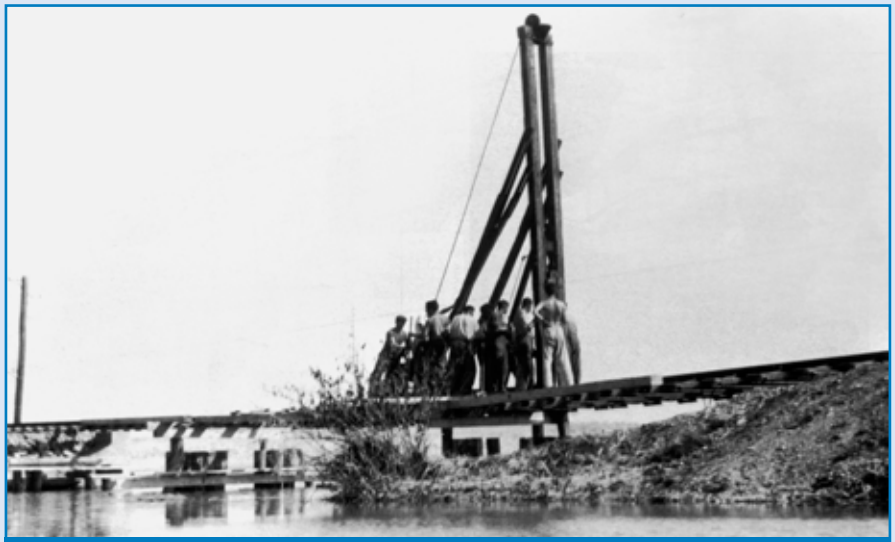
Je to celkom obyčajný muž. Milý a usmiaty výpravca. Na prvý pohľad sympaťák, ktorý zrejme žije celkom normálny život. Aj žije. Avšak, s jednou pridanou hodnotou. Ladislav Drugda, zo ŽST Stožok svoj život zasvätil pomáhaním iným. Aj vďaka občianskemu združeniu František, ktoré založil pred štyrmi rokmi, podáva pomocnú ruku tým, ktorí to najviac potrebujú.

„Dlho som rozmýšľal nad tým, ako by mal vyzerať môj život ako veriaceho človeka. Nechcel som o tom len hovoriť. Chcel som konať. Preto som sa rozhodol založiť občianske združenie František na Podpoľaní na pomoc tým, ktorí to najviac potrebujú,“ skromne, no s odhodlaním hovorí náš kolega, Ladislav Drugda, výpravca zo Stožku. Ladislav sa snaží, aby bola pomoc v prvom rade materiálna, teda neodovzdávať peniaze, ale veci, ktorými by konkrétnemu človeku, rodine pomohli najviac. **„Osamelej matke s dvomi deťmi, kde staršia dcéra má rakovinu obličky, myslím, viac pomôže a je to i hodnotnejšie, ak jej na dvor dovezú a vysypú pokálané drevo na zimu, zapoja na dva roky internet zdarma, aby mohli komunikovať s onkológiou,“** uvádza konkrétny príklad náš kolega, ktorý všetok svoj voľný čas delí medzi svoju rodinu a rodiny, ktoré to nemajú ľahké. **„Ak úplne zabudneme jeden na druhého, majme na pamäti, že zajtra to môžeme byť práve my, na ktorých sa môže zabudnúť. Preto pracujme na dobrých skutkoch, kým máme zdravé ruky a môžeme pomáhať,“** jedným dychom dodáva výpravca a vášnivý folklorista zo železničiarskeho súboru Marína v jednej osobe. Naozaj, hodnotný dar sa naposledy OZ František podarilo venovať 19-ročnému mládencovi. Špeciálne polohovacie zariadenie, ktoré neuhrádza žiadna zo štátom zriadených inštitúcií ani poisťovne a stojí 6070 eur. Rodina si napriek veľkej snahe niečo také nemohla dovoliť, takže pomoc bola aj v tomto prípade naozaj na mieste. My prajeme nášmu kolegovi veľa zdravia a síl, aby jeho pomocnú ruku prijalo ešte veľa rodín. A v neposlednom rade chceme poznamenať, že sme hrdí na to, že máme medzi sebou kolegu so šľachetným srdcom.

Výpravca Ladislav Drugda v službe...

(ika), foto: autorka

...a Ladislav Drugda ako človek, ktorý pomáha tým, ktorí to najviac potrebujú. Pri odovzdávaní špeciálneho polohovacieho kresla. Foto: Rotaryclub


Odplavené násypy sa museli dočasne premosťovať. Mostári používali techniku baranenia pilótových drevených bárok, na ktoré montovali mostné provizóriá.

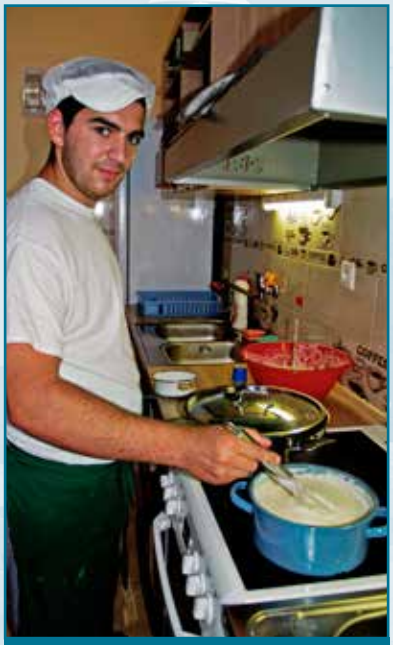
toku možno porovnať s Váhom na jeho hornom toku. Na koľajniciach sa zachytával rozličný materiál unášaný vodou ako slama, seno, drevo a iné. Nebolo zriedkavosťou vidieť na koľajniciach uhynutý dobytok, hydinu alebo zver. Z trate bolo vidieť obce so spadnutými domami. Neradostný bol pohľad na krajinu spustošenú povodňou.“ Mostári za necelé 3 týždne dokázali postaviť v zatopenej oblasti medzi Čalovom a Okoličnou na Ostrove 5 provizórnych železničných mostov. Po 17 dňoch práce bola 22. júla doprava na tejto trati obnovená. Na trati Nové Zámky - Komárno začali motorové osobné vlaky jazdiť 10. júla, manipulačné vlaky 14. júla a medzinárodné rýchliky 16. júla. Najdlhšie bola prerušená prevádzka na trati Komárno - Kolárovo. S opravnými prácami sa mohlo začať až 9. augusta, kedy začala v tejto oblasti opadávať voda. S veľkým vypätím síl práce skončili tiež v krátkom čase a prevádzka na trati začala 22. augusta 1965. Na Žitný ostrov mohli smerovať ucelené nákladné vlaky s nákladom stavebného materiálu, určeného na obnovu povodňou zničených obcí.

(balky), foto: J. Žatko - Mostárska epopeja

ZVOLEN NOVÁ REŠTAURÁCIA

Vestibul železničnej stanice vo Zvolene dlho kričal po službách. Hoci situácia ešte stále nie je stopercentná, to, čo cestujúcim chýbalo najviac, konečne uzrelo svetlo sveta. Príjemná reštaurácia s dobrým jedlom je konečne realitou aj v tejto stanici.

Aj rušňovodič na dôchodku Milan Žembery si jedlo v staničnej reštaurácii pochvaľuje.



Kuchár Janko Berky pri príprave denného menu.

Rekonštrukcia priestoru bývalej čakárne a stávkovej kancelárie trvala približne 4 mesiace. Nové omietky, zhodený kazetový strop, dlážky, nanovo vystavaná kuchyňa, priestor pre obsluhu... V plnej prevádzke sú od 18. mája a hneď od prvého dňa sa príjemná reštaurácia teší veľkej obľube. Denné a raňajkové menu, desiatové polievky, studený bufet, káva, čaj a rôzne nápoje sú cestujúcim a návštevníkom stanice k dispozícii od 6.00 hod do 18.00 hod. **„Cestujúcu verejnosť, zamestnancov železničného uzla Zvolen, ako aj samotné vedenie stanice mrzelo, že do prázdnych chátrajúcich priestorov sa dlho nikto nenašiel, kto by zabezpečil komplexné reštauračné služby, tak veľmi chýbajúce v stanici. Za zrealizovanie našej požiadavky prevádzkovateľom reštaurácie ďakujeme a držíme palce aj do budúcnosti,“** povedal Peter Vozár prednosta zvolenskej stanice, ktorý reštauračné služby s nadšením uvítal.

(ika), foto: autorka

Vo zvolenskej železničnej stanici je konečne priestor, kde sa dá posedieť, vypiť káva či najesť sa.

KOŠICE MODERNÝ VZHĽAD A ĎALŠIE SLUŽBY

Košická železničná stanica sa mení zo dňa na deň. Aj keď priestor pred ňou je poriadne „rozbitý“ kvôli prebiehajúcej rekonštrukcii električkových tratí, vstup do vestibulu už naznačuje, že cieľ revitalizácie sa blíži. Pribudli nové služby a obchodné priestory. Drogéria, kozmetika, lekáreň, ale aj banka sa pridali k už fungujúcim dobrým reštauračným a potravinárskym službám. Aj vonkajší vzhľad naberá na obrátkach modernej stavby a dokončenie „šošovičky“, ako je architektonicky nazvaná terasa, tomu dodá čoskoro želaný efekt.

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ