



semafor

4

PREŠOV



Foto: Vladimír SALZER

Najväčšie bohatstvo

Patriť medzi vyše 18 tisíc zamestnancov je z pohľadu zamestnancov i zamestnávateľa určite odlišné. Samozrejme, hovorím o ŽSR. Riadiaci zamestnanci si často myslia, že by mohli mať „lepších“ ľudí a zamestnanci to zase v práci tiež vždy nevidia ako to pravé orechové...

Ak by som sa mala prihovoriť k riadiacim manažérom, povedala by som azda iba toľko: – Máte zamestnancov presne takých, akých ste si vybrali a ako sa o nich staráte. Táto poznámka pochopiteľne platí, iba ak je to naozaj tak.

Ak je však zamestnanec „nikto“ – tak si musíte uvedomiť, že „nikto“ nie je schopný pracovať. Musí to byť „niekto“. A ten niekto by si zaslúžil aj pozornosť od zamestnávateľa. To, ako budú vyzerat' vo firme nielen vzťahy, ale aj aká bude krivka vývoja, záleží od vývoja ľudských zdrojov. Železnice vznikli pred 160 rokmi a zamestnávali kedysi aj 100 tisíc ľudí a kedysi to bolo takto a kedysi sa to robilo inak a kedysi bolo lepšie... Chcela som týmito frázami iba podčiarknuť slovíčko kedysi, pretože to, že kedysi a ako to bolo, sa práve v našej firme skloňuje príliš často. Vraj spoločnosť, ktorá žije z minulosti a nemá jasnú budúcnosť je odkázaná na zánik. Že sú to silné slová? V našom prípade to samozrejme nehrozí, lebo železnice, koľajnice, vlaky... boli a budú. Čo ale bude s ľuďmi, ktorí v tomto kolose pracujú a kto tu bude pracovať, to už sú reálne otázky. Človek, ľudský potenciál, je najväčším bohatstvom firmy. Človek je podmienka a základ všetkého, čo je v každej firme najdôležitejšie, pretože od neho sa odvíjajú všetky činnosti podniku. Vedia o tom aj tí, ktorí sa o to bohatstvo majú starať? Kedysi kádrováci, personalisti, dnes modernejšie referenti, manažéri ľudských zdrojov, by mali byť tí, ktorí by v tom, ako to bude so zamestnancami vo firme vyzerat' a ktorým smerom sa bude zamestnanosť vyvíjať, mali mať jasno. Týmito konštatovaním som chcela naznačiť, že ak budú na miestach, v sekciách a oddeleniach zástupcovia ľudských zdrojov, ktorí nevedia čo znamená byť referentom ľudských zdrojov, nebudú sa vzdelávať v tejto oblasti a ľudskou rečou komunikovať, nebude to dobre ani pre jednu stranu. Ak si zástupca ľudských zdrojov neuvedomí svoje miesto a takpovediac trochu aj poslanie, nebude krivka vývoja ľudských zdrojov stúpať. Ak za „personalistom“ príde robotník, výpravca, skladník, posunovač... - jednoducho „bohatstvo firmy“ - s otázkou, prosbou, problémom a on často len preto, že je v úrade, alebo preto, že kedysi to tak bolo, sa správa ako nepriateľ v ringu, v lepšom prípade ako veľký šéf, ak bude dokonca robiť zbytočné problémy svojmu kolegovi z prevádzky aj pri potvrdení bežného dokladu, nebude mať krivka stúpajúcu tendenciu. Rovnako, ako keď sa zabudne na motiváciu. Prostredníctvom ľudských zdrojov je možné veľa vecí ovplyvniť a nastaviť motiváciu v prospech ľudí a to nielen mzdou. Napríklad aj sociálnym programom, dovolenkami, firemnými dňami a vytvorením možnosti na zábavu a užívanie si života. Ľudia budú robiť ako „včeličky“, ak budú mať vytvorené podmienky na užívanie si života. To je skutočný význam nášho bytia.

Dana SCHWARTZOVÁ

Slovensko bude súčasťou celoeurópskej modernej magistrály

MEMORANDUM O SPOLOČNOM POSTUPE PRI REALIZÁCIÍ PROJEKTU TEN-T 17

Podpisom Memoranda o spolupráci sa v pondelok, druhého apríla položili v Bratislave základy zrealizovania vízie novej budúcnosti koľajovej dopravy v celom regióne. Železnice SR a hlavné mesto Bratislava sa dohodli o združení svojich investícií, plánovaných pre zapojenie Bratislavy do medzinárodného železničného koridoru a pre integráciu koľajovej dopravy na území mesta. Spoločné úsilie dovedie bratislavských a medzinárodných cestujúcich priamo do ich cieľa rýchlo a bezpečne, či už sú to lokality bratislavského regiónu alebo niektoré z európskych veľkomiest.

„Memorandum o spoločnom postupe v príprave, realizácii a využívaní železničnej infraštruktúry na území hlavného mesta SR Bratislavy budovanej v rámci projektov

TEN-T 17 pre integráciu mestskej koľajovej dopravy a železničnej koľajovej dopravy“ podpísal minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomír Vážny, primátor hlavného mesta SR Bratislavy Andrej Ďurkovský a generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Dalibor Zelený. Význam tohto dokumentu spočíva predovšetkým v potvrdení záujmu Železníc SR a mesta Bratislava skoordinať dve najvýznamnejšie dopravné investície na území mesta, ktoré v budúcnosti zásadným spôsobom ovplyvnia možnosti pohybu a prepravy domácní aj zahraničných cestujúcich. Dosiadnutie vzájomnej dohody o spoločnom postupe prijal s uspokojením minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomír Vážny: - Zapojenie Bratislavy do medzinárodného koridoru znamená efektívne pripojenie celej železničnej siete na európsku a pomôže železničiarom pri plnení úloh v osobnej doprave v bratislavskom regióne. Rád by som vyzdvihol

význam tejto združenej investície z pohľadu efektívneho využitia verejných financií a synergického spojenia našich aj európskych zdrojov.



Železnice SR v súčasnosti zabezpečujú prípravu stavieb prepojenia železničných koridorov na území Bratislavy. V spolupráci s mestom Viedeň v rámci myšlienky „Twin City“ pripravujú skvalitnenie trasy Viedeň – Bratislava so zapojením oboch letísk. Celé

prepojenie je súčasťou budúcej európskej magistrály č. 17 Paríž – Štrasburg – Stuttgart – Viedeň – Bratislava. Generálny riaditeľ Železníc SR Dalibor Zelený v tejto súvislosti uviedol: - Naším cieľom je zvýšiť konkurencieschopnosť a podiel železničnej dopravy. Realizácia projektu prinesie nielen priame spojenie regiónov Slovenska s hlavným mestom a susednými regiónmi, ale stanú sa súčasťou celoeurópskej modernej magistrály. Memorandum je významným prínosom pre vytvorenie a prispôbenie infraštruktúry pre integráciu dopravy na území hlavného mesta Bratislavy.

Martina PAVLIKOVÁ

Prelongovali ste si železničný preukaz?

Prolongačné obdobie železničných preukazov na rok 2007 bolo 4. apríla ukončené. Zamestnanci, ktorí neprolongovali železničné preukazy svoje a svojich rodinných príslušníkov, sú povinní odovzdať ich do úschovy vo svojej evidenčnej zložke, najneskôr do 20. apríla.

Požiadavky o dodatočnú prolongáciu v priebehu roka zamestnanec realizuje prostredníctvom svojej evidenčnej zložky. Výška cestovného pri dodatočnej prolongácii sa nemení.

V prípade straty alebo odcudzenia železničného preukazu vystaví výdajné miesto pri vydaní nového železničného preukazu aj náhradné potvrdenie o úhrade cestovného na rok 2007, ktoré bude v plnej miere nahrádzať doklad o zaplatení vydaný pri prolongácii. V zmysle pokynov k prolongácii na rok 2007 ZSSK doporu-

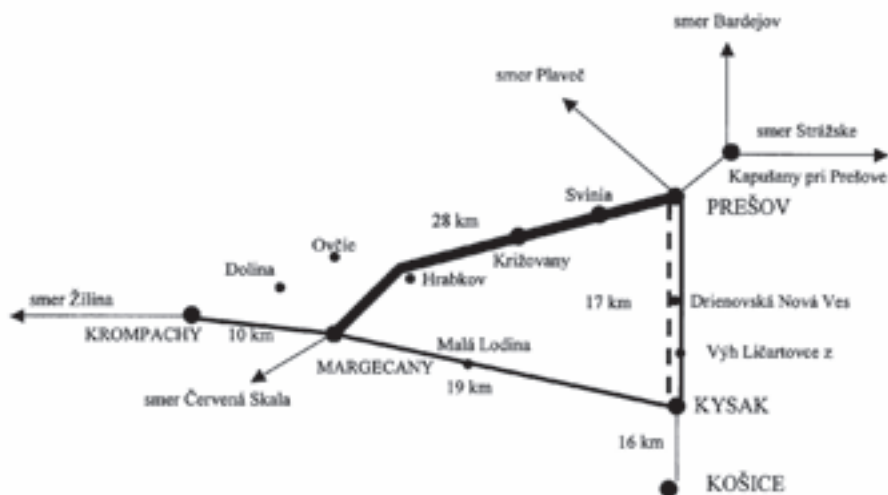
čila držiteľom železničných preukazov, aby doklad o úhrade cestovného mali k dispozícii pri cestovaní vo vlaku. V prípade kontroly sa v sporných situáciách doporučuje týmto dokladom preukázať. Ak pri kontrole železničného preukazu na čítacom zariadení sprievodcu bude železničný preukaz označený za neplatný z dôvodu digitálneho podpisu, čo sprievodca cestujúcemu oznámi, zamestnanec to ohlásí vo svojej evidenčnej zložke, ktorá zabezpečí jeho opravu.

Odbor 510 GR ŽSR

Piaty koridor aj cez Prešov?

NOVÁ RÝCHLIKOVÁ TRAŤ ZRÝCHLI ŽELEZNIČNÚ CESTU PREŠOV - KYSAK - KOŠICE

Koncom marca sa v priestoroch GR ŽSR uskutočnil workshop na tému - Alternatívna trasa železničného koridoru č. V cez mesto Prešov. Rokovanie otvoril námestník GR ŽSR pre rozvoj a informatiku Ing. Igor Feđor. Stretnutia sa zúčastnili zástupcovia MDPT SR, mesta Prešov a VÚC Prešov, projektovej organizácie a odbory GR ŽSR.



Cieľom workshopu bolo oboznámiť účastníkov s návrhom stratégie a podrobnejšie prekonzultovať rôzne aspekty riešenia. Podstata návrhu spočíva vo vybudovaní asi 30 km jednokolejnej trate do Prešova s odbočením v Margecany resp. Krompachoch. Po tejto trati by bola vedená rýchlíková doprava asi (10 párov denne) cez Prešov - Kysak - Košice.

Súčasná trasa Krompachy - Margecany - Kysak by sa nemodernizovala a bola by

využitá pre osobné vlaky a nákladnú dopravu. Investičné náklady modernizácie by boli presunuté na novú trať.

Z tohto základného návrhu sa odvíjajú ďalšie alternatívy ktoré umožnia zrýchliť železničnú dopravu Prešov -Košice. Zástupcovia Prešova návrh uvítali a zdôraznili jeho význam pre mesto a celý región.

Ing. Ladislav MRVA,
Obor rozvoja GR ŽSR

Hlavnou témou bola elektrická energia a trakcia

ZO ZASADNUTIA V. KOMISIE OSŽD

Zasadnutie V. komisie OSŽD (infraštruktúra a mobilné prostriedky) na tému - Zariadenia pre napájanie elektrickou energiou a elektrickú trakciu sa v dňoch 3. - 5. apríla uskutočnilo v Senci. Zasadnutia sa zúčastnilo 31 expertov z 15 organizácií a spoločností združených v OSŽD.

Zastúpených bolo 12 krajín - Bielorusko, Bulharsko, Česko, Kazachstan, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Poľsko, Rumunsko, Rusko, Slovensko, Ukrajina). Najdlhšiu cestu absolvovali kolegovia z Kazachstanu, naopak najbližšie to mali kolegovia z Česka a Maďarska. Počas zasadnutia odzneli aj zaujímavé prednášky na súvisiacu



tému od firiem ECS engineering Nová Dubnica, ELV Product Senec a SEZ Krompachy. Zároveň bolo zasadnutie spojené s prehliadkou výrobných priestorov firmy ELV Product v Senci, kde sa uskutočnila aj skúška pevnosti trakčnej

podpery, vyrábanej pre potreby ŽSR, ktorá sa stretla s veľkým záujmom zúčastnených.

Počas zasadnutia zástupcovia ŽSR so zástupcom z Rumunska dohodli spoluprácu a účasť pri tvorbe TSI Energy pre konvenčné trate a so zástupcami Ukrajinských železníc boli predložené možnosti spolupráce na diagnostike trakčného vedenia na širokorozchodnej trati Maťovce - Haniska pri Košiciach.

Ing. Rastislav MICHALKA
Ing. Daniel BALUCHA

KORID dostal zelenú



MDPT SR SÚHLASÍ S PREPOJENÍM ELEKTRÍČIEK SO ŽELEZNICOU

Prepojenie košických električkových tratí so železnicou dostalo zelenú. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR súhlasí so zámerom Košického samosprávneho kraja (KSK), mesta Košice a ďalších inštitúcií vybudovať v Košiciach a širšom okolí integrovaný dopravný systém - KORID.

- Zo štúdie realizovateľnosti projektu KORID vyplývalo, že zámery sú reálne a realizovateľné, - informovala hovorkyňa KSK Zuzana Bobriková. KSK musí v súčinnosti s ministerstvom dopravy a ŽSR pripraviť potrebné podklady a doklady pre legislatívne doriešenie prieniku železničných a mestských električkových tratí, čo je na Slovensku ojedinelý problém. Košické električkové trate ako jediné na Slovensku majú totiž rovnaký rozchod ako trate Železníc SR.

Vyriešiť by to mohla vyhláška, ktorá stanoví, akým spôsobom sa prepoja koľaje električkovej MHD a ŽSR. Projekt KORID, s ktorým sa mesto a KSK uchádza o podporu z fondov Európskej únie a je zaradený do operačných programov, má osem stavieb a vyžiada si náklady takmer tri miliardy korún. Električková rýchlodráha by mala spájať železničnú stanicu v centre Košíc s okrajovými časťami mesta, ale aj s letiskom či priemyselnými parkami na Pereši a v Kechneči. Uvažuje sa aj o prepojení s Prešovom. Výstavba bude prebiehať po etapách a potrvá do roku 2013.

Demografická analýza ukázala, že do Košíc dochádza denne takmer 32-tisíc ľudí z iných okresov Košického kraja a necelých 11-tisíc z Prešovského kraja. Mnohí z nich využívajú práve železničnú a následne električkovú dopravu a tak by ich prepojenie znamenalo nielen zjednodušenie, ale aj zrýchlenie cestovania v druhom najväčšom meste na Slovensku.

(red)



Prednosta Železničnej stanice Nové Mesto nad Váhom Anton Bebjak (vľavo) na pracovisku ešte starého zabezpečovacieho zariadenia. Návestní majstri Ľubomír Miklovič (v strede) a Jozef Nitka sú zatiaľ stavebným ruchom menej dotknutí, ako ich kolegovia v dopravnej kancelárii.

Priestranstvo stanice a jej najbližších pracovísk je zmenené na nepoznanie. Našich typických modrých uniforiem je akoby pomenej. Ale to iba zostávajú v tieni oranžových viest a montérok, ktoré prezentujú ich nositeľov podľa príslušnosti k dodávateľskej firme. Realizátorom prác je Združenie SK Nové Mesto, ktoré riadi štyri firmy. V deň našej návštevy na tejto stavbe sa síce preháňali kovové mraky a drobný dážď strpčoval prácu v jamách, kde predtým boli koľaje, ale na výsledku to nič neuberá. – **Snažíme sa s dodávateľmi tak zosúladiť, aby mali vytvorené podmienky a my si povinnosti v oblasti dopravy plníme tak, ako by sa tu nič nedialo,** - snaží sa súčasný stav iba tak mávnutím ruky zľahčiť prednosta Železničnej stanice Nové Mesto nad Váhom Anton Bebjak. Ale pri pohľade na „bojové pole“ je jasné, že so štandardnými pracovnými výkonmi tento gigantický mišmaš nemá veľa spoločného. A ešte tu vládne hluk vysokých decibelov, ktorý je možné prirovnať k diskotékovému ošiaľu.

Začiatok marca bol charakteristickým nástupom firiem a pre železnice z toho vyplývala povinnosť nastaviť sa na odstavenie párnej skupiny koľají v stanici a druhej traťovej koľaje Trenčianske Bohuslavice – Nové Mesto nad Váhom. Táto etapa trvala šesťnásť dní, vystriedala ju výluka prvej traťovej koľaje Nové Mesto nad Váhom – Trenčianske Bohusla-



S rekonštrukciou staničnej budovy sa počas modernizácie žiaľ ráta iba v minimálnom rozsahu.



Výpravca Zdeno Mikuš si aj v tom veľkom virvare musí zachovať chladnú hlavu a aj napriek stavebnému ruchu riadiť železničnú dopravu.

více a nepárnej skupiny dopravných koľají v stanici. A tak sa „vytrhávali“ staré výhybky a nahradzovali sa novými. Dve dopravné koľaje sa už rušili vlni v novem-

V Novom Meste nad Váhom

MODERNIZÁCIA V. ŽELEZNIČNÉHO

Ťažké mechanizmy, ľudské kapacity a tony stavebného i koľajového materiálu v týchto týždňoch tvoria kulisu rekonštrukcie trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom, úsek Piešťany – Nové Mesto nad Váhom. Železničari v Novom Meste nad Váhom pracujú v sťažených pracovných podmienkach, avšak zabezpečiť čo najplynulejšiu a bezpečnú železničnú dopravu sa im aj napriek stavebnému ruchu darí.

Modernizácia slovenskej vetvy V. eurokoridoru znamená postupné približovanie sa k méte – prevádzkovanie železničnej trate rýchlosťou 160 km za hodinu.

bri. Dodávateľia v týchto rozobraných a rozrytých zónach potrebujú priestor na budovanie krytých nástupíšť, prestavbu trolejového vedenia celej stanice a obnovu dopravných koľají čísla 1, 2, 3, 4, 7 a čiastočne 5 a 6. – **Ak sa všetko dodrží podľa harmonogramu, výluka potrvajú do konca novembra tohto roka, takže nás čaká poriadny stavebný ruch. Zabezpečovacie zariadenie bude fungovať v núdzovom režime. Stav koľají v teréne bude postupne rušiť jeho funkciu. Čiže, čo ostáva „živé“, to ešte bude „fachčiť“, o novom zabezpečovacom zariadení sa hovorí od roku 2008,** - sumarizuje rozsah

prác prednosta stanice. Návestní majstri Ľubomír Miklovič a Jozef Nitka si terajšie zariadenie pochvalujú, vraj stále výborne funguje. Zároveň ukazujú na novšie diaľkové zabezpečovacie zariadenie, ktoré v ich „kráľovstve“ nekonečných drôtikov a tlačidiel, vyniká nielen kvalitnejšou funkčnosťou, ale i modernejším dizajnom. Ale ten má iba obmedzené využitie. V tesnom susedstve firma Gala, s.r.o. už dokončuje kanceláriu, kde bude umiestnený SIMIS W. - **Aby som to povedal úplne „po lopate“, fungujeme mimoriadnosť na mimoriadnosť,** - týmto typickým železničiar-ským žargónom hovorí dopravný námestník Ing. Ján

takmer ako na bojovom poli

EUROKORIDORU POKRAČUJE V MALEBNOM PROSTREDÍ POVAŽIA



Pracovná porada troch dôležitých ľudí. Zľava, dopravný námestník Ing. Ján Zeman, v strede prednosta železničnej stanice Anton Bebjak a predstaviteľ Zdrúženia SK Vladimír Šimlovič.

Zeman, v súvislosti s otázkou, aký rytmus má teraz pracovisko stanice. A pokračuje: - **Darmo je všetko presne nalinajkované a pracovníci firiem sú už znali našich pomerov, vždy čosi vyskočí a treba to operatívne riešiť. Pred pár dňami sa napríklad „zaccvikli“ návestidlá. Máme zjazdne iba dve dopravné koľaje pre osobnú a nákladnú dopravu, nuž výpravca si užije. Musí spolupracovať s vlakovým dispečerom, aby v zložitej situácii vedel pohotovo reagovať. Pred chvíľou si majstri z firiem boli brať bezpečnostné štítky, ktoré nabádajú k ostrážitosti. Výpravca zároveň vysieľackou upozorňuje stavbárov, kde je potrebné zbystritiť pozornosť. Ale beriem to optimisticky, teraz je tak - ako je, ale na budúci rok to už bude v pohode.**

Železničná stanica Nové Mesto nad Váhom je zaradená do 2. kategórie a za 24 hodín ňou prejde asi stovka vlakov. A terajšia situácia si vyžaduje koordináciu aj s Vladimírom Šimlovičom, ktorý zastrešuje celú stavbu prostredníctvom Zdrúženia SK. - **Počas fungovania stavby vyhotovujem podklady pre rozkazy o výluke**



Dodávatelia prác z viacerých slovenských firiem sú v plnom nasadení pozdĺž 20 kilometrov trate medzi Piešťanmi a Novým Mestom nad Váhom.

(ROV) a pripravujem zmocnenia na jednotlivé týždne. Napríklad aj teraz tu mám pred sebou rozkaz na trojhodinovú výluky v nočných hodinách, kedy môžu baranidlá pracovať. Takéto práce sa môžu realizovať iba mimo prevádzky vlakov, nakoľko stroje zasahujú do prechodového prierezu prevádzkovaných dopravných koľají a živých častí trolejového vedenia. Vytvára sa priestor pre základovú jamu, kde sa vybuduje podchod pre cestujúcich na nástupište a batožinový tunel. Vladimír Šimlovič má za sebou 36 rokov práce v



V suteréne staničnej budovy, murári firmy Gala, s.r.o pripravujú miestnosť, ktorá bude slúžiť pre nové zabezpečovacie zariadenie SIMIS W.

rámci železníc, čiže vstúpil do známeho teritória. Jasne

Ako vníma spomínanú stavbu námestník riaditeľa pre riadenie dopravy OR Trnava Ing. Tibor Kučera:

- Naši zamestnanci po skúsenostiach z minulých rokov smerujú k tomu, aby boli minimalizované časy, keď sú železničné stanice alebo traťové úseky bez zabezpečovacieho zariadenia. Hlavne, aby nemuseli prevádzkoví zamestnanci prestavovať výhybky priamo v koľajisku, čím sa podstatne znižuje priepustnosť trate. Nekonajú sa žiadne výluky bez zriadenia dočasného zabezpečovacieho zariadenia v rekonštruovaných železničných staniaciach. Tým sa znižuje priestor na mimoriadne situácie, ovplyvnenej ľuďmi. Zároveň sa čiastočne zvýšila priepustnosť vlakov osobnej aj nákladnej dopravy na budovanom ramene s využívaním odklonových trás pre nákladnú dopravu smerom Leopoldov - Galanta a späť, čo v minulom roku nemohlo byť dostatočne využívané pre prestavbu uzla Leopoldov. Napriek pozitívam, ktoré sme dosiahli, si na plynulú jazdu vlakov budeme musieť určité obdobie počkať.

vie definovať, čo to znamená napríklad odstrániť 130 kubíkov železobetónového monolitu, ktorý bol usadený v zemi asi 25 rokov. A to je len jedna z viacerých prekážok, ktoré sa vynárajú počas realizácie stavby. Nová infraštruktúra ráta okrem nástupíšť a prístreškov, aj s cestným mostom, nábehovými rampami, podchodom a všetkým tým, čím žije rozostavaný úsek v rozmedzí dvadsiatich kilometrov.

Mária PALIČKOVÁ,
foto: autorka

Projekt Vagón úspešne odštartoval v Banskej Bystrici

„DOBYTČÁKY“

NÁM PRIPOMÍNajú A UMOŽŇUJú PREŽIŤ DEJINY NA „VLASTNEJ KOŽI“

Identické vagóny, rovnaký, šokujúco miniatúrny priestor pre jedného človeka, neľudské hygienické podmienky a možno aj identické sychravé počasie, ktoré dáva znať, že sa bude diať niečo neľudské.

Presne takýto dojem navodzoval 21. marec popoludní na železničnej stanici v Banskej Bystrici. A o to práve išlo. Pokiaľ možno čo najautentickejšie priblížiť a predstaviť novinárom i verejnosti jedinečný Projekt Vagón, pripomínajúci zverstvá fašizmu pri príležitosti 65. výročia deportácie Židov do koncentračných táborov.

Ojedinelý projekt, vďaka ktorému sa dá na chvíľu preniesť 65 rokov dozadu a na vlastnej koži precítiť to, na čo vtedy židovskí obyvatelia boli odsúdení, si vyžadoval a až do októbra vyžaduje perfektnú spoluprácu autorov myšlienky - pracovníkov Múzea SNP v Banskej Bystrici a spoluorganizátorov Ministerstva kultúry SR, Železníc SR a ZSSK CARGO. „Krst ohňom“, ako bude celý projekt prebiehať, všetci zainteresovaní absolvovali práve v Banskej Bystrici. Všetko sa stihlo včas a tak v 30. slovenských mestách môžu návštevníci a predovšetkým školopovinná mládež absolvovať dejepis takpovediac „na vlastnej koži“.

- Keď som bol v Izraeli, navštívil som múzeum holocaustu Yad Vashem. Nepreržíte tam čítajú šesť miliónov mien zavraždených obetí. Jedno meno sa dostane na rad raz za štyri roky. Je to nesmierne autentické a pre každého človeka tak emotívne, že sa tento zážitok doslova vrýva pod kožu. Na dejiny, a predovšetkým na ich kruté obdobia by nasledujúce generácie nemali zabúdať. Som preto rád, že sme aj my prispeli k realizácii projektu, ktorý nám toto memento pripomína, - uviedol na tlačovej besede námestník pre prevádzku GR ŽSR Jozef Antoš.

Že Vagón nielen výborne odštartoval svoju púť, ale že sa teší aj obrovskému záujmu



Projekt Vagón začal tlačovou besedou v Železničnej stanici Banská Bystrica, kde odštartovali putovnú výstavu po vybraných staniach Slovenska.



Na slávnostnom otvorení putovnej výstavy sa zúčastnil námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku Ing. Jozef Antoš, ktorého na fotografii sprevádzala prednostka Železničnej stanice Banská Bystrica Ing. Jarmila Kornietová.

verejnosti dokazujú aj zastávky „dobyččakov“ v Poprade, Starom Smokovci či Bardejove, kde bola výstava každý deň vypredaná. A čo teší najviac, že medzi návštevníkmi prevláda mladá generácia.

- Som veľmi rád, že sa projekt Vagón podarilo zrealizovať. Rád by som za celé vedenie ŽSR vyjadril poďakovanie všetkým, ktorí sa na projekte podieľali a to nielen zamestnancom odborov dopravy a komunikácie GR ŽSR, ale predovšetkým prednostom a zamestnancom železničných staníc, v ktorých sa putovná výstava koná. Všetkým železničiarom, ktorí prispeli k realizácii tohto projektu i ďalším zainteresovaným, patrí veľké poďakovanie za ústretovosť a ochotu pomôcť. Ing. Dalibor ZELENÝ, generálny riaditeľ ŽSR

Martina PAVLIKOVÁ
Foto: Vladimír SALZER

Harmonogram výstavy

Michalovce	23. 4.–27. 4.
Trebišov	30. 4.–4. 5.
Prešov – Veľký Šariš	7. 5.–11. 5.
Košice	14. 5.–18. 5.
Rožňava	21. 5.–25. 5.
Revúca	28. 5.–1. 6.
Rimavská Sobota	4. 6.–8. 6.
Lučenec	11. 6.–15. 6.
Zvolen	18. 6.–22. 6.
Žiar n/Hronom	25. 6.–29. 6.
Nitra	2. 7.–6. 7.
Bratislava 9.	7.–13. 7.
Trnava	16. 7.–20. 7.
Trenčín	23. 7.–27. 7.
Žilina	30. 7.–10. 8.
Martin	13. 8.–17. 8.
Dolný Kubín	20. 8.–24. 8.
Ružomberok	27. 8.–31. 8.
Liptovský Mikuláš	3. 9.–7. 9.
Banská Bystrica	10. 9.–14. 9.
Brezno	17. 9.–21. 9.
Zarnovica	24. 9.–28. 9.
Nové Zámky	1. 10.–5. 10.
Sereď	8. 10.–2. 10.
Prievidza	15. 10.–19. 10.
Čadca	22. 10.–26. 10.



Dňa 25. marca 1942 odišiel zo železničnej stanice v Poprade transport 1000 židovských dievčat z východného Slovenska do poľského Osvienčimu. Po 65 rokoch si túto udalosť pripomenuli na popradskej stanici. Medzi hosťami projektu Vagón bol premiér SR Róbert Fico a ďalší predstavitelia vlády SR.

Foto:
Ing. Martin ČECH

Aj „drobné kroky“ potešia a skultúrnia prostredie

ŽELEZNIČNÁ STANICA V RUŽOMBERKU NIELEN KRAJŠIA, ALE AJ TECHNICKY ZDATNEJŠIA

Typická sýto modrá farba staničnej budovy v Ružomberku neujde žiadnemu zraku. A aj keď nie je v takej pozornosti, ako v súčasnosti modernizované stanice na eurokoridoroch, menšími stavebnými zásahmi a úpravami sa dostáva na vyšší stupeň vzhľadu.

Kultúra cestovania je často pretriasaná téma, aj sociálne podmienky našich kolegov sú stále intenzívne rozdiskutované, ale až prax ukazuje do akej miery sme schopní ich aj realizovať. Taká ružomerská stanica za 136 rokov prechádzala menšími úpravami, ale v podstate ku komplexnej rekonštrukcii nikdy nedošlo. Ešte aj teraz majú prednosta stanice Ing. Michal Fecík a dopravný námestník Ing. Miroslav Migaľa v skrini uloženú projektovú dokumentáciu z roku 1998. Ale jej aktuálnosť bola nahradená inými prioritami. – I keď to možno na prvý pohľad tak očividne nie je badať, po malých krôčikoch sa u nás stále niečo deje. Prerobila sa strecha, upravil predstaničný priestor, pred rokom 2002 nám autobusy takmer zachádzali do vestibulu, uložená bola zámková dlažba. Vybudovala sa nová kanalizácia, veď už nám hrozili pokuty od štátnych orgánov. Pre technické zložky na mikulášskom zhlaví sa postavila chemická čistička odpadových vôd,

prijímacia hala dostala novú kanalizačnú prípojku. A zoberme do úvahy, že takmer každý počín nám musia posúdiť pamiatkari, veď ide o historický objekt, kde sa nedá iba tak búrať a prerábať, - tvrdia svorne spomínaní

sťahovať, koľaje nemôžu stíchnuť. Malta, farby, vedrá ... ich sprevádzali denno-denne. – Občas sme i cez otvorené okno riešili situáciu a to tak, že vonkajší výpravca, aby si chránil uniformu, dnu radšej nevchádzal a dispozičný výpravca sa občas „nahodil“ do montérok, ak nechcel mať rovnošatu zabielenú, - opisuje prednosta, dnes už úsmevne, situáciu počas maľovania. Osadenstvo sa síce občas aj zlostilo, ale i tešilo zároveň a preto ani



Výpravca Peter Vaverčák sa počas stavebných prác občas „nahodil“ do montérok, ak nechcel mať rovnošatu zabielenú...

Teraz sa už v dopravnej kancelárii pracuje príjemne. Dnes operátorka Jane Hubovej a výpravcom Petrovi Roštekoví st. v sede) a Jánovi Kanderovi.



Prednosta ružomerskej železničnej stanice Ing. Michal Fecík (vľavo) a dopravný námestník Ing. Miroslav Migaľa ešte chystajú ďalšie vnovorenie stanice, samozrejme ak budú peniaze...



šéfovia ružomerskej stanice. Priamym zásahom do každodenného rytmu dopravákov boli jesenné a zimné mesiace. Stavbárske náčinie menilo pracovisko dopravnej kancelárie na príjemné pôsobisko. Čo si však museli výpravcovia a operátori vytrpieť, to dokáže ohodnotiť iba ten, kto to celé prežil. Manšaft sa nemôže jednoducho pre-

v rukách železničiarov nechýbali handry a kefy. Príbudla i nová forma komunikácie – elektronický dopravný denník a tak si Ružomberčania zvykajú aj na nový spôsob riadenia vlakovej dopravy. Čiže, vôbec neplatí, že čo nie je stále medializované, zapadne prachom. I tu sa dejú zmeny a nie malicherné, rovnako ako aj na ostatných pracoviskách ŽSR po celom Slovensku.

Mária PALIČKOVÁ
Foto: archív stanice
a autorka



Nezameniteľný výzor a modrá farba sú pre ružomerskú stanicu azda najtypickejšími znakmi...

ÚIVP radí

Roztrhnutie vlaku - prvá časť

KOMENTÁR K ČLÁNKOM 1121, 1142, 1145, 1146 PREDPISU ŽSR Ž1 – PRAVIDLÁ ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

V bežnej železničnej praxi sa prevádzkoví zamestnanci mimo bežných situácií môžu stretnúť aj s určitými mimoriadnosťami.

Napríklad mimoriadne zastavenie vlaku na širšej trati, uviaznutie vlaku na širšej trati pre poruchu hnacieho dráhového vozidla a v tom horšom prípade roztrhnutie vlaku na dve alebo aj viac častí. Ak by došlo k tejto (roztrhnutie vlaku), pre prevádzkových zamestnancov nepríjemnej situácii, je možné si položiť otázku, ako tento problém vyriešiť a ako v tomto prípade správne postupovať. Odpoveď nájdeme v predpise ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky - v konkrétnych článkoch, na ktoré sa pri následovných teoretických riešeníach tohto dopravného problému budem odvolávať.

Možná komunikácia medzi vodičom na širšej trati a výpravcom:

Ak vodič počas jazdy vlaku bez postrkového HDV a ktorý je vedený len vodičom zistí v priebežnom potrubí náhly pokles tlaku, označí čelo vlaku návěstou 49 „Stoj protiúdicím dráhovým vozidlám“ a odoberie sa zistiť príčinu náhleho poklesu tlaku. Ak zistí roztrhnutie vlaku, utiahne všetky ručné brzdy v odtrhnutej časti a po zabezpečení vlaku o situácii vyrozumie výpravcu (pokiaľ možno prednej stanice) a dohodnú si ďalší postup (čl. 1121). Pri podávaní informácie sa nesmie zabudnúť na to, aby výpravca vedel ako je vlak vedený. Či len samotným vodičom, alebo viacerými osobami vlakového personálu.

Podľa článku 1142 predpisu ŽSR Ž1 pri jazde vlaku po častiach pri zanechanej časti, musí zostať člen vlakového personálu. Ale v tomto prípade - keďže ide o vlak, ktorý je vedený len samotným vodičom - je možné odväzať jednotlivé časti až po príchode pomocného hnacieho vozidla

(jeden z vodičov ostane pri zanechanej časti).

Po príchode pomocného hnacieho vozidla a po jeho privesení, sa vodič vždy musí presvedčiť, či je odväzaná časť priebežne brzdená. V ďalšej jazde pokračuje rýchlosťou, pre ktorú vyhovujú skutočné brzdiace percentá avšak najmenej pre rýchlosť 15 km.h-1 (čl. 1145).

Ak ohlásí vodič zastavenie vlaku na trati, pre ďalšiu jazdu si musí vyžiadať súhlas od výpravcu stanice, do ktorej vlak ide. Zároveň ohlásí strážnikom oddielov a výpravcom, že časť vlaku zostáva na trati a oznámi polohu miesta zanechanej časti vlaku (čl. 1125, 1146).

Výpravca smie dať súhlas na ďalšiu jazdu vlaku, až keď o tejto jazde vyrozumie všetky do úvahy prichádzajúce traťové stanovišťa. Pokiaľ niektoré zo stanovišť nevyrozumie, oznámi to vodičovi. Vodič potom musí zastaviť pred konkrétnym oddielovým návěstidlom aj keď dovoľuje jazdu a strážnika oddielu vyrozumie o jazde prvej časti vlaku osobne. Ak sa jedná o jazdu cez priecestia s PZZ, ktoré obsluhuje závorár a ktorý o jazde vlaku nie je vyrozumiený, postupuje ako cez priecestia, ktoré nebudú uzavreté alebo uvedené do stavu „Výstraha“ (čl. 1125, 1146). Na základe predchádzajúceho textu je možné celkovú činnosť vodiča vlaku po jeho roztrhnutí „heslovite“ usporiadať do nasledujúcej postupnosti:

Aký je postup pri roztrhnutí vlaku s vlakovým personálom v počte dvaja a pri skutočnosti, že vlakový personál sa nevie spojiť s výpravcom, si vysvetlíme v nasledujúcom čísle.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

1. Označenie čela vlaku návěstou 49 „Stoj protiúdicím dráhovým vozidlám“.



2. Zistenie príčiny náhleho poklesu tlaku vzduchu v priebežnom potrubí.



3. Uťahnutie všetkých ručných brzd v odtrhnutej časti vlaku.



4. Zabezpečenie vlaku proti pohybu a podanie informácie výpravcovi.



5. Oznámenie výpravcovi, že vlak je vedený len vodičom vyžiadať si pomocného HDV.



6. Po zájdení pomocného HDV vždy sa presvedčiť či odväzaná časť je priebežne a dostatočne brzdená.



7. Vyžiadať si súhlas od výpravcu na ďalšiu jazdu.



8. Počas jazdy postupovať podľa dispozícií výpravcu (nevyrozumiené traťové stanovišťa).



Aby sa nám dobre bývalo, stravovalo i rekreovalo

- CHCEME SA ORIENTOVAŤ NAJMÄ NA ZÁVODNÉ KUCHYNE, - HOVORÍ RIADITEĽ ZÁVODU SLUŽIEB ŽELEZNÍC ING. PETER VÝBOŠŤOK

Naši zamestnanci, ktorí sú roztrúsení po celom Slovensku, pri požiadavkách na servis služieb sa tiež dožadujú vyššej úrovne. Neraz si všimajú ako fungujú služby v iných organizáciách a firmách a teda porovnávajú. V rozhovore s riaditeľom Závodu služieb železníc Ing. Petrom Výbošťokom sme sa pozreli na aktuálny stav v rámci železníc.

*** Závod služieb železníc je špecializovanou organizačnou jednotkou ŽSR. Predstavte nám rozsah činností tohto závodu.**

Predmetom činnosti tohto závodu je zabezpečovanie podporných činností pre zamestnancov ŽSR v oblasti stravovania, ubytovania, rekreačných služieb a kultúry. Ako aj obchodná činnosť pre verejnosť v rámci využitia voľných kapacít po naplnení potrieb ŽSR. Ide o zariadenia v oblasti stravovania, ubytovania, rekreačných a rehabilitačných služieb. Realizujeme služby kultúrno-spoločenského charakteru, organizujeme akcie a činnosti zamerané na propagáciu ŽSR. ZSŽ sa zameriava na hnutelné a nehnuteľné zariadenia, ktoré mu boli dané do správcovstva.

*** Koľko zariadení dohromady obhospodaruje, teda spravuje Závod služieb železníc (ZSŽ)?**

V správe je celkovo 12 zariadení, z čoho je päť ubytovacieho charakteru v kategórii turistická ubytovňa (Čierna nad Tisou, Košice, Trenčianska Teplá a dve v Bratislave), ďalej stravovacie zariadenia, z toho tri závodné kuchyne (Čierna nad Tisou, Žilina, Bratislava) a jedna reštaurácia (Bratislava) a tri rekreačné zariadenia (Dunajská Streda, Bojnica a Starý Smokovec).

*** V akom stave sú tieto objekty, investovalo sa do nich a pripravujú sa finančné zdroje do ich rekonštrukcií?**

Z celkového počtu má šesť prevádzok menej ako 20 rokov, niektoré z nich boli v posledných rokoch obnovované, z čoho vyplýva, že sú pomerne v dobrom technickom stave. Ostatné staršie zariadenia si budú postupne vyžadovať celkovú alebo aspoň čiastočnú rekonštrukciu a modernizáciu, nakoľko sú už značne technicky i morálne opotrebované. Podobne je to aj s vnútorným vybavením, kde je už tiež potrebná výmena, alebo doplnenie opotrebovaného nábytku a inovácia kuchynskej technológie. Tieto nevyhnutné počiny sa najviac

týkajú ubytovne v Košiciach, UB 400 v Čiernej nad Tisou a závodnej kuchyne v Žiline. Pre tento rok máme v rozpise investícií schválené prostriedky na plynofikáciu kotolne v ubytovni Košice, avšak nevyhnutnú rekonštrukciu strechy a zateplenie fasády sa nám zatiaľ nepodarilo presadiť do plánu.

Časť ubytovacej kapacity je vybavená nadštandardne a časť jednoduchšie, na turistickú úroveň a je pripravovaná na postupné zvyšovanie štandardu. Veríme, že v budúcom roku bude situácia v tejto oblasti priaznivejšia a postupne dostaneme všetky naše prevádzky na úroveň zodpovedajúcu súčasnému technickému pokroku.

*** V akom rozsahu je ŽSR ich vlastníkom?**

Všetky nehnuteľnosti, ktoré spravujeme, sú v správe ŽSR - v troch prípadoch zatiaľ žiaľ bez vlastníctva pozemku.

*** Sú tieto zariadenia finančne dostupné našim radovým zamestnancom?**

Podľa môjho názoru ceny v našich zariadeniach sú konkurencieschopné a porovnateľné na trhu so zariadeniami podobného charakteru. Ide prevažne o ubytovacie zariadenia, kde sú ceny v dvoch kategóriách, podľa toho, či ide o apartmánové ubytovanie alebo ubytovanie zodpovedajúce príslušnej kategorizácii zariadení v zmysle Zákona č.419/2001 Z.z.. Napríklad v Bratislave sú poskytované v cene krátkodobého ubytovania aj raňajky.

Dnes nie je a ani nemôže byť rozdiel medzi cenou pre zamestnancov ŽSR a cudzimi, inak by to bolo posudzované ako diskriminácia spotrebiteľa v zmysle Zákona o ochrane spotrebiteľa. S obsadzovaním voľných kapacít z externého

prostredia nie je pri daných cenových reláciách problém.

Ďalšou kategóriou cien sú ceny vnútropodnikové, uplatňované pre zamestnancov využívajúcich ubytovanie na služobné účely.

*** Zamestnancom, ktorí sú takpovediac nútení využívať ubytovacie kapacity vzhľadom na pracovné zadenie mimo ich bydliska, sa ceny za pomerne skromne vybavené izby zdajú pomerne vysoké, je to objektívne?**

Ceny za tzv. dlhodobé ubytovanie sú stanovované v zmysle Kalkulačných smerníc ŽSR a zodpovedajú nákladom na ubytovacie zariadenie s minimálnou ziskovou prirážkou. Treba brať do úvahy fakt, že tieto zariadenia sú prevádzkované s nepretržitou recepčnou službou a v jednom z ubytovacích zariadení aj so strážnou službou. Tieto náklady tvoria pomerne vysokú časť z celkových nákladov.

Treba však podotknúť, že ide o krátkodobé prechodné ubytovanie, nie niekoľkoročné a zároveň by mali prinášať čo najväčší profit pre ŽSR i z externého prostredia. Zamestnancom ŽSR, ubytovaným dlhodobo sú zatiaľ poskytované zľavy vo výške 50-75% z ceny mesačného ubytovania v zmysle Nariadenia GR ŽSR č.14/2004 a jeho neskorších dodatkov.

*** Ktoré zo zariadení (ubytovne, rekreačné zariadenia) sú kapacitne najviac využívané?**

Medzi kapacitne najviac využívané zariadenia patrí ubytovacie a školiace zariadenie v Bratislave a ubytovacie zariadenie v Košiciach, ktoré sú situované v turisticky zaujímavých lokalitách. Medzi perspektívne vyťažené môžeme v dohľadnej dobe zaradiť aj zariadenie v Starom Smokovci, ktoré bolo dosiaľ využívané len na organizovanie vnútropodnikových porád a školení. Po získaní zmeny účelu užívania od polovice marca môžeme toto zariadenie plne využívať aj na rekreačné pobyty nielen pre železničiarov, ale aj pre širokú verejnosť,

čo by v turisticky najlukratívnejšej oblasti Slovenska, nemalo byť problémom. Našou snahou bude získať pre zamestnancov železníc príspevok na rekreačný pobyt zo Sociálneho fondu. Toto je však v právomoci Generálneho riaditeľstva a jeho príslušných odborov, a pevne veríme, že nás v tomto smere podpora.

*** Aké sú perspektívy ZSŽ do budúcnosti z Vášho pohľadu?**

Na úvod je potrebné podotknúť, že ZSŽ spravuje len časť spomenutých zariadení. Touto činnosťou sa zaoberajú aj ďalšie výkonné jednotky, ktoré majú vo výkone podľa organizačného poriadku ŽSR zamerané iné zameranie. Táto situácia je v procesnom ponímaní činností neštandardná.

Závod služieb železníc v predchádzajúcom období už zmapoval všetky zariadenia tohto typu. Posúdil súčasnú i budúcu možnú výkonnosť, vzhľadom k ich technickému vybaveniu, kapacite, zaujímavému regiónu a podobne. Z predbežnej analýzy vyplývalo, že väčšina týchto zariadení je buď málo kapacitná, technicky zastaraná, prevádzkovo zle vybavená, alebo umiestnená v nezáujmavej lokalite. Je však aj niekoľko zariadení, ktoré sú vhodné na vnútropodnikové i obchodné využitie a môžu v budúcnosti prinášať pre ŽSR slušný profit. Základnou podmienkou efektívnosti je ich organizačné začlenenie do zložky, ktorá sa ubytovacími, stravovacími a rekreačnými aktivitami v rámci ŽSR má zaoberať. Následnými rozhodnutiami GR ŽSR nasmerovať využívanie služieb tohto charakteru do vlastných zariadení ŽSR. Až po vyťažení týchto kapacít nakupovať služby z vonkajšieho prostredia.

Našou snahou je orientácia hlavne na zabezpečovanie závodného stravovania v kuchyniach ŽSR a na ďalšie oblasti vyplývajúce z predmetu činnosti. Chceme sa zamerať aj na prítiahnutie externých stravnikov, spropagovanie služieb pre verejnosť, relaxačné a rekondičné pobyty zaviesť do niektorých našich zariadení, či umožnenie poskytnutia príspevku na bezplatný pobyt zo Sociálneho fondu pre našich zamestnancov.

**Dakujem za rozhovor.
Mária PALIČKOVÁ**



Ovláda „mašinu“ na koľajniciach a nie je to rušňovodič

VODIČ TRAŤOVÉHO STROJA ZODPOVEDÁ ZA DOPRAVNÉ OPATRENIA POČAS JAZDY I ZA POBYTU V STANICI

Dnes vám predstavujeme ďalšiu z veľkého množstva profesií, s ktorými sa môžete stretnúť v ŽSR. Ako sme už v titulku prezradili, bude to práca vodiča traťového stroja. Počas jedného z pracovných dní sme sprevádzali Jozefa Bajnoka z SMÚ Traťového obvodu Zvolen. Táto profesia nie je viazaná pevne na jedno miesto, takže sme aj tentokrát Zvolenčana zastihli v Železničnej stanici Banská Bystrica.



Pracovný deň vodiča traťového stroja Jozefa Bajnoka začína každý deň o pol šiestej ráno. To už má za sebou cestu autobusom z Jastrabia, kde žije so svojou rodinou, do Trnavej Hory a odtiaľ vlakom na nákladnú železničnú stanicu vo Zvolene. Prezliecť sa do montérok a spolu s kolegom strojníkom Milanom Billíkom pred šiestou ráno počúva slová majstra Martina Kaššu, ktorý im zadefinuje robotu. Dnes sú už kolegovia v teréne, takže náš fotoobjektív ich nestihol zachytiť.

V čase našej návštevy sa nášmu aktérovi plán zmenil dokonca dvakrát. Z pôvodne plánovanej cesty do Levíc nakoniec vzišlo, dokonca neostal ani vo svojom obvode. Čakal ho presun do Banskej Bystrice, kde ho „prepožičali“ na zaskakovanie, lebo časť domácej partie cestovala za prácou do Jesenského.



Každodenný pohľad vodiča traťového stroja...

- Toto je moje „kráľovstvo“, - predstavuje Jozef Bajnok svoje motorový univerzálny vozík typu 69. Za vyše dvadsať rokov práce strojníka ho ovláda dokonale. - **Nielen po motorickej, ale i dopravnej stránke, ako aj manipuláciu s privesnými vozíkmi „Mamatejkami“.** Už podľa zvuku poznám, či motor beží ako má, alebo nie. Na „cestu“ za prácou sa dá vyjsť iba s bezchybným strojom, veď je to zodpovednosť nielen za prepravovaný materiál, ale najmä za ľudí, - hovorí Jozef Bajnok. Presuny si zabezpečuje sám. Keď už vie, kde sa bude pracovať, musí sa zahlásiť výpravcovi, ktorému povie smer jazdy, i čas potrebný na presun. Takto je vlastne stále „pod dozorom“ a nemôže sa stať, žeby blokoval jazdu vlakom, prípadne sa dostal na koľaj, kde už vlak je, alebo prichádza. - **Byť strojníkom je zodpovedná robota. Musím porozumieť čo chce majster, orientovať sa v stanici, vysvetliť výpravcovi, kam sa chcem dostať, dávať pozor na ľudí i materiál. Niekedy sa mi zdá, že naša profesia je oproti kolegom rušňovodičom podceňovaná. Pritom v porovnaní s nami oni nemusia toľko svoju prácu organizovať a veľa vecí zabezpečovať. A zodpovednosť za ľudí máme rovnakú,** - povedal náš kolega aj na margo rušňovodičov.



Keď sa to možno na prvý pohľad nezdá, MUV 69 je pomerne zložitá zariadenie. Okrem samotnej prepravnej funkcie má množstvo ďalších prídavných zariadení, umožňujúcich jeho univerzálne využitie, ktoré musí vodič traťového stroja dokonale ovládať. Šiková obsluha dokáže s týmto drobným koľajovým vozidlom veľa. Zdvíhať a manipulovať s bremenami, ale aj obsluhovať prídavné zariadenia ako drapák, svahovku, baranidlo, krovínorez a iné. - **S MUV 69 sa často dostanem tam, kde je potrebné manipulovať s rôznymi bremenami v blízkosti koľaje a kde by sa iná technika nedostala, - približuje svoju prácu Jozef Bajnok. - Náš obvod je rozsiahly, od Železničnej stanice Zvolen osobnej stanice – Vlkánová – Breziny, Slatinky a Zvolen nákladná stanica. Ale aj Žiar nad Hronom, Kriváň až po Podrečany, Hronská Dúbrava po Bartošku. Takže čo deň, to iné miesto výkonu.**

Urobili sme si aj malú matematickú rekapituláciu. Viete, koľko kilometrov taký vodič traťového stroja v priemere za rok najazdí? Keď sme túto otázku položili Jozefovi Bajnokovi, len zavrtil hlavou. Toto ho ešte ani raz nenapadlo spočítať. Tak konkrétne v jeho prípade denne okolo päťdesiat kilometrov, za mesiac približne tisícsto a ročne 13 200. Keď si spočítame za odpracované roky v profesii, vychádza 150 400 kilometrov.



Čo mnohí o Jozefovi Bajnokovi ale dobre nevedia, je jeho záľuba v divadle. Múze herectva prepadol už ako malý chlapec. Dokonca v obci, v ktorej býva približne 500 obyvateľov, má veľkú divadelnú tradíciu. Sám už vystupoval v mnohých divadelných hrách. Najbližšie sa pripravuje na monodrámu dánskeho dramatika Stena Kaalåa Za všetkým hľadaj ženu, ktorú z pôvodiny Muž je muž aj sám upravil a vystúpi s ňou v hlavnej úlohe pod taktovkou vedúceho Domu kultúry ŽSR vo Zvolene Mariána Kološtu. - **Či sa učím texty aj v práci? - zasmial sa pri otázke. - To sa nedá. Každá si vyžaduje svoje, keď sa sústredím na prácu s vozíkom, jednoducho to nejde. Takže na texty ostáva iba voľný čas počas víkendov, alebo po práci.**

Vladimír SALZER, foto: autor

Po správnych koľajach až do cieľa

GENERÁLNY RIADITEĽ ŽSR A HOVORKYŇA NA MAJSTROVSTVÁCH SLOVENSKA NOVINÁROV – LYŽIAROV

Čo majú spoločné lyžiarske stredisko Jasná, novinári a železnice? Až do jari 2007 mali pramálo. Dnes však túto trojicu spája mnoho. Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Dalibor Zelený totiž ukázal aj svoju nepracovnú stránku a dal sa nahovoriť, aby reprezentoval železnice v koľajach iného druhu – snehových.

V lyžiarskom stredisku Jasná sa totiž v polovici marca uskutočnili jubilejné, XXX. Majstrovstvá Slovenska novinárov – lyžiarov. Hovorkyňa ŽSR Mgr. Martina Pavliková je členkou Slovenského syndikátu novinárov, ktoré toto podujatie dlhé roky úspešne organizuje. A keďže dobré vzťahy s novinárskou obcou sa najlepšie utužujú na neutrálnej pôde, napríklad zasneženej, prvý muž Železníc SR bol tento rok hosťom „novinárskej lyžovačky“. A nielen to. Bez zábran sa postavil na štart pretekov v obrovskom slalome, ktorý absolvoval vo výbornom čase a bez akejkoľvek ujmy.



Hovorkyňa železníc v zjazdovom nasadení tesne pred cieľom.

riaditeľ vyzvrátil aj v zajatí takmer stovky novinárov a občas aj ich všetečných otázok.

Jubilejné majstrovstvá sa vydarili aj našej blondatej kolegyni. Hoci by ste ju na svahu zamaskovanú prilbou ťažko spoznali, do cieľa obrovského slalomu prišla - vlastne takmer priletela s druhým najrýchlejším časom, čo pre železnice znamená historicky prvú medailu z lyžovania. - **Pretekalo sa mi perfektne, vďaka novým lyžiam, úžasnému počasiu a uvoľnenej atmosfére sa mi lyžovalo asi najlepšie zo všetkých šiestich ročníkov, na ktorých som sa zúčastnila**, -dodala Martina Pavliková.

Tohtoročné majstrovstvá v Jasnej boli malou generálkou pred budúcoročnou „skúškou ohňom“. V marci 2008 sa totiž v Jasnej stretne vyše 250 novinárov z celého sveta na Majstrovstvách sveta. A Železnice SR budú pri tom. Železničiarci plánujú mať zástupcov nielen medzi súťažiacimi. Odbor komunikácie GR ŽSR sa posnaží, aby jeden deň programu majstrovstiev siedmej veľmoci bol venovaný práve slovenským železničiarom.

(sch)

Foto: Michal SVITOK



Generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený ako ho nepoznáte – v snežných koľajach.

Jednoducho, ak sa niekto vie zorientovať v koľajach a vyberie si tú správnu, niet pochýb, že sa dostane úspešne do cieľa. - **Lyžovanie patrí medzi moje dlhoročné záľuby, na takomto podujatí som však bol prvýkrát. Musím povedať, že to bol pre mňa veľký zážitok, vidieť slovenských aj českých novinárov v úplne inej situácii, v bojovom zápelení o sekundy a nie o informácie. Vďaka organizátorom boli majstrovstvá vynikajúco pripravené, nádherné počasie a veľmi dobre pripravený svah atmosféru ešte umocňoval**, - vyjadril sa Dalibor Zelený o akcii. A my za redakciu už iba dodáme, že rovnako obratne ako na lyžiach sa generálny

Železnice SR majú svoju prvú lyžiarsku medailu. Hovorkyňa Martina Pavliková (vľavo) vybojovala rýchlou jazdou v obrovskom slalome - striebro.



Železničiarri na divadelných doskách pod zvolenským hradom

V DIVADELNOM SÚBORE OCHOTNÍKOV, AMATÉROV, HERCOV, NECHÝBAJÚ ANI NAŠI KOLEGOVIA

Zvolenský Dom kultúry ŽSR, ako jediné zariadenie tohto typu na Slovensku, sa môže pochváliť nielen dlhoročnou tradíciou, ale i svojimi bohatými aktivitami. Jeho vedúci, Marián Kološta s kolektívom pracovníkov pripravil nespočetné množstvo akcií a to nielen pre železničiarov. Okrem rôznych krúžkov zastrešuje aj divadelný súbor nadšených ochotníkov, amatérov - hercov, medzi ktorými nechýbajú ani zástupcovia modrej armády.

Je tomu už desať rokov, čo sa nadšenci Tália rozhodli oživiť tradície a nadviazať na úspešnú činnosť divadelného súboru Detvan. Ten vo Zvolene pôsobil od roku 1933 spojením viacerých záujmových krúžkov a spolkov v meste. Tvorili ho okrem iného zástupcovia krúžku legionárov, železničiarov, Matice Slovenskej, Sokola a iných. Inscenácie súboru sa vyznačovali avantgardou, štylizáciou javiskového priestoru a pozoruhodným hereckým prejavom. Vyberali si náročné hry svetového repertoáru, hry s protivojnovou tematikou, slovenskú klasiku i pôvodnú tvorbu. V 30 – 40 tich rokoch minulého storočia patril Detvan medzi najvyššie ochotnícke súbory na Slovensku. Úspešne pôsobil až do roku 1965, kedy oficiálne zanikol. Napriek viacerým snahám o jeho „vzkriesenie“ formou nových ochotníckych súborov sa to nepodarilo. Až do roku 1996, po príchode skúseného dramatika a režiséra Mgr. Pavla Halaja do DK ŽSR, odkedy sa datuje začiatok vzniku Divadelného ochotníckeho súboru Ľuda Zelienuku. Obklopený hereckým kádrom rôznych vekových kategórií pripravil s kolektívom

spolupracovníkov prvú veľkolepú premiéru Zelienukovej Detvianskej náture, ktorú sám dramaticky upravil a zrežimoval. V predstavení si zatancoval aj folklórny súbor želez-



Divadelná hra Detvianska náture, scéna „Na súde“.



V rozprávke Princezná Púpavienka sú hlavnými protagonistami Milan a Monika Krnáčovci. Spoznali sa v súbore a svadbou nekončila len rozprávka, ale aj ich ďalšia spoločná cesta životom.

ničiarov Marína a inscenácia vyvolala v tomto období veľmi priaznivý ohlas. Významným hosťom na premiére 26. februára 1997 bola aj

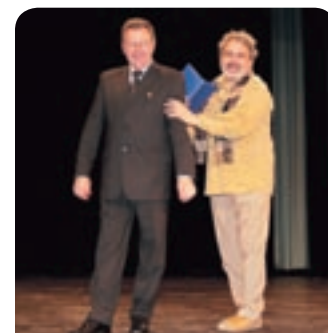
manželka patróna súboru Margita Zelienuková s dcérou Annou a vnukom Martinom.

Počas svojho desaťročného pôsobenia v Dome kultúry ŽSR vo Zvolene pripravil súbor sedem celovečerných inscenácií pre deti, mládež i dospelých a osem literárno – dramatických pásiem, ktoré si pri viac, ako 130 reprízach pozrelo takmer 25 tisíc divákov. Za desať rokov sa na súborovej práci podieľalo viac ako 120 účinkujúcich, pričom 40 percent z nich tvoria zamestnanci z rezortov železničnej dopravy. Popri Mgr. Pavlovi Halajovi sa režijne v súbore podieľali na inscenáciách aj Ing. Ján Majer, Marián Kološta a Milan Krnáč.

V súčasnosti má súbor už na budúci mesiac pripravenú premiéru francúzskej komédie z lekárskeho prostredia Slobodný so záväzkami, od autorskej dvojice Pierre Barillet a Jean Pierre Gredy, v réžii Milana

Krnáča. V poslednom štvrťroku je v pláne monodráma dánskeho dramatika Stena Kaallra Za všetkým hľadaj ženu, ktorú z pôvodiny Muž je muž upravil a zároveň sa v hlavnej úlohe pod taktovkou Mariána Kološtu predstaví Jozef Bajnok (o tomto hercovi a predovšetkým železničiarovi sa dočítate aj na strane 10 v rubrike Pracovný deň).

Na všetko toto si minulý mesiac pospomínali pri slávnostnom



Na slávnostnom stretnutí nechýbal ani odborný konzultant súboru, divadelný a rozhlasový režisér Mgr. Andrej Turčan (vpravo), na fotografii s vedúcim Domu kultúry ŽSR Mariánom Kološtom.

stretnutí v Dome kultúry ŽSR vo Zvolene, usporiadanom na počesť desiateho výročia súboru. No neostalo iba pri spomienkach. Spoločné, neformálne posedenie bývalých a súčasných hercov – amatérov prinieslo nové podnety, nápady a myšlienky do činnosti divadelného ochotníckeho súboru Ľuda Zelienuku. Keď chcete vidieť, čo nadšení vyznávači Tália dokážu, radi vás privítajú na niektorom zo svojich divadelných vystúpení.

Vladimír SALZER,
foto: autor



Na pódiu sa pri príležitosti desiateho výročia súboru stretli bývalí i súčasní herci súboru. A samozrejme nechýbali ani diváci.

Odrazom duše posunovača sú výtvarné diela

UMELECKÁ TVORBA Z DIELNE JÁNA ANTALA OBSTOJÍ AJ V MEDZINÁRODNEJ KONKURENCII

Talent. Slovo, ktoré používame, vieme o jeho význame, ale málokedy sa zamyslíme čo vlastne znamená. Starí Gréci ním označovali najvyššiu hmotnostnú a peňažnú jednotku, alebo svojrázny súhrn schopností umožňujúci dajakú tvorivú činnosť. Bohatá slovná zásoba slovenčiny ho môže nahradiť aj slovíčkom nadanie alebo vlohy. Má ho každý z nás, len je rozdiel, v akej oblasti, dokonalosti a v akej hĺbke. Atribúty talentu však podliehajú subjektívnym pocitom a vnemom každého z nás.

Veľký kolektív železničiarov „skrýva“ medzi sebou nejedného talentovaného človeka, ktorý si okrem svojich pracovných povinností „plní“ povinnosti aj v rámci svojho koníčka. Výsledky bývajú veľmi prekvapujúce – vznikajú umelecké diela, ktoré obstoja aj v medzinárodnej konkurencii. Železničiarovia sú ako veľká rodina. Poznajú sa zo škôl, školení, kurzov ale aj železničiarovských združení (FISAIC, USIC). A práve cez sekciu Film a video FISAIC sa nám podarilo „vypátrať“ ďalšieho železničiarov, umelca - Jána Antala. Napriek tomu, že na Slovensku nepracuje v rámci FISAIC-u sekcia Umenie, Železnice SR poslali na túto súťažnú európsku výstavu železničiarov do Litoměřic aj diela nášho slovenského kolegu Jána Antala. Ako nám okrem iného povedala Ing. Soňa Kubincová, prezidentka FISAIC- u na Slovensku: **-...bola to zaujímavá a inšpiratívna súťaž. Pri niektorých dielach sme nechceli veriť, že autormi sú amatéri - železničiarovia.**

Už 17 rokov pracuje Ján Antal ako posunovač v Železničnej stanici Zvolen - nákladná stanica a málokto by si pri bežnom stretnutí s ním tipol, že je aj maliarom. Svoj talent prejavuje na maliarskom plátne a využíva ho aj pri rozširovaní a zveľaďovaní krásnej zbierky motýľov a pri iných aktivitách, kde cíti pre estetiku a umenie záujem. Je to asi tak, ako sa hovorí: Komu dal Pán Boh, tomu dali aj všetci svätí. Čo ho priviedlo k tvorbe? - **Už na základnej škole sa pre-**

javili moje výtvarné schopnosti, a preto som po jej skončení začal navštevovať Modelársku školu v Partizánskom, - spomína Ján Antal. Tam sa formoval jeho záujem o maľbu a koláže. Zabezpečenie svojej existencie však nenašiel v umení, ale na železničiaroch. Aké miesto majú železnice v jeho tvorbe? - **Železnice sa zatiaľ v mojej tvorbe nevyskytli, ale nič nie je vylúčené,** - hovorí náš kolega. **-Mojím pracovným prostredím je exteriér, možno aj preto využívam námety z prírody. Na ich**



Okrem maľovania robí aj plastiky, venuje sa zbierke motýľov a ešte chová množstvo rybičiek v obrovskom akváriu.

stváranie používam olejové farby, tempéry a pri kolážach používam piesok, drevo, byliny, kôru stromov i textil. Najskôr robím na obraze „nerovnosti“ a potom dielo domalovávam. Obraz dostáva plastickú podobu a niekedy som sám prekvapený, čo z toho vzniklo, - vysvetľuje svoju tvorbu Ján Antal. Maľovanie nie je lacný koníček. Len farba na jeden



Ján Antal si vo svojom „činžiakovom“ ateliéri oddýchne a naberie nových síl. Ak ho „kopne“ múza, len zbehnú z bytu dolu a môže tvoriť...

každý z nás chce byť osobitý, špecifický. Má za sebou niekoľko výstav doma i v zahraničí, ale doteraz vždy ako hosť. Ak by na železnici začala pracovať aj sekcia Umenie, rád by sa pridružil. Výmena skúsenosti človeka obohacuje. Nás teší, že je aj naším fanúšikom, pretože sa priznal, že sa vždy teší na nové číslo Ž semaforu. Ako povedal, bez neho si nevie železnice predstaviť. Umenie je odrazom doby, ale väčšinou sa tvorcovia v každom čase musia prebijať s ťažkosťami. Aby tvorbu železničiarov - umelcov bolo lepšie „vidieť“ možno by sme mali zrealizovať aj v priestoroch ŽSR, galérie či rôzne výstavy. Bude to motivujúce pre autorov a obohacujúce pre naše pracovné prostredie. Železničiarovia sa totiž majú vždy čím pochváliť.

Jozef LEHOCKÝ,
foto: autor

obraz stojí asi 300 korún a čas strávený pri stredne veľkom obraze sa pohybuje okolo 250 hodín. Každý obraz si však vyžaduje individuálny prístup a prostriedky. J. Antal má svojich fanúšikov - zberateľov, ktorí „striechnu“ na jeho tvorbu a čakajú na nové diela. Tie sa odvíjajú od jeho nálady – každé dielo je jeho zrkadlom, akýmsi odrazom duše... Techniku tvorby si však stráži. Veď

NÁDEJ i v železničných staniaciach

V piatok 13. apríla bolo na vybraných 47 železničných staniaciach na Slovensku rušnejšie, ako inokedy. Nielen preto, že bol záver pracovného týždňa, ale i vďaka akcii Deň narcisov, ktorú pod názvom NÁDEJ, zorganizovala Liga proti rakovine s cieľom oslovit' čo najširší počet ľudí, ochotných dobrovoľným príspevkom pomôcť v boji proti rakovine. V staničných rozhlasoch sa pravidelne ozývali šoty na podporu liečby rakoviny, ako i výzvy prispieť na pomoc.

Vyššie 13 500 dobrovoľníkov sme mohli vidieť nielen v mestách a dedinách, ale vďaka spolupráci Železníc SR s Ligou proti rakovine i v priestoroch železničných staníc. Pri mladých ľuďoch s kyticami krásnych žltých narcisov sa pristavovali ľudia i na košickej železničnej stanici. Budúce zdravotníčky pripínali milé kvietky, ku ktorému pridali i pekný úsmev. Mladých dobrovoľníkov s kvietkami sme zasa zastihli v dopravnej kancelárii, kde tiež našli ľudí s veľkým srdcom, ochotných pomôcť aspoň symbolickým príspevkom na boj proti rakovi-



ne. Železničari tak v tomto roku svojím aktívnym postojom počas Dňa narcisov pomohli ľuďom s onkologickým ochorením.

Vladimír SALZER,
foto: autor



Na konto boja Proti rakovine prispela aj operátorka zo Železničnej stanice v Košiciach Slávka Slávka.

Výpravca Miroslav Hirko si aj napriek náročnej práci našiel chvíľku času na podporu projektu Nádej.

Preprava tovarov podľa protokolu

SEDEMNÁSTA POHRANIČNÁ KONFERENCIA SLOVENSKÝCH A UKRAJINSKÝCH ŽELEZNÍC

V dňoch 2.až 4. apríla sa uskutočnila 17. pohraničná konferencia medzi slovenskými železničnými spoločnosťami (ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK) a Ukrajinou (UZ). Delegáciu ŽSR zastupoval Ing. Jozef Antoš, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku. Delegáciu Ukrajincov viedol Jurij Grigorjevskij, námestník náčelníka hlavnej správy prepravy UZ.

Pohraničná konferencia vyhodnotila plnenie operatívnych plánov prepravy objemov tovarov za rok 2006 na pohraničných prechodoch Čop – Čierna nad Tisou a Užhorod – Maťovce.

Dôležitým bodom rokovania bolo aj rozpracovanie a potvrdenie základných noriem práce pohraničných prechodov ako aj doplnenie „Ustanovení trvalej platnosti k Protokolu Slovensko-Ukrajinských pohraničných konferencií“. Zároveň na konferencii odzneli aj správy o objemoch tovarov. Objem železničnej prepravy v smere Ukrajina – Slovensko narástol v roku 2006, v porovnaní s rokom 2005, o 379,5 tis. ton, čo predstavuje nárast o 2,3 percenta. V smere Slovensko – Ukrajina objem prepravy poklesol o 12,2 tis. ton, čo predstavuje pokles o jedno percento. Vzhľadom na neustávajúce problémy s colnými

kontrolami vlakov a odmietaním paralelných kontrol osobných a nákladných vlakov zo strany orgánov štátnej správy a tým obmedzovaním nákladnej prepravy, po prvýkrát zaznela spoločná požiadavka zo strany UZ a ZSSK CARGO na zníženie počtu osobných vlakov jazdiacich cez štátnu hranicu. Tým uvoľniť priestor pre zvýšenie počtu colných kontrol nákladných vlakov, pričom cieľom tohto kroku je zabezpečiť zvýšenie objemu prepravy tovarov cez štátnu hranicu.

Výsledkom trojdňového rokovania bolo podpísanie Protokolu zo 17. pohraničnej konferencie, dokumentu, ktorým sa budú riadiť všetky železničné spoločnosti pri zabezpečovaní železničnej dopravy až do prijatia nového protokolu na 18-tej pohraničnej konferencii.

Ing. Jozef SEDLÁR

Žilinská stanica s novými nástupišťami

Železničná stanica Žilina bola už dlhší čas zo strany cestujúcich kritizovaná za nevhodné nástupištia. Zo zadných vozňov museli cestujúci priam zoskakovať, čo najmä starším cestujúcim spôsobovalo nemalé problémy. A ako povedal prednosta žilinskej stanice Ing. Adam Chmurčiak, došlo tu žiaľ aj k úrazom.

Tento negatívny jav bude v letných mesiacoch už minulosťou, pretože na predĺžení druhého a tretieho nástupištia, od novembra minulého roka, pracuje žilinská firma PRM. Tieto stavebné úpravy prispievajú najmä k zvýšeniu bezpečnosti cestujúcich. Jednotlivé stavebné objekty sa postupne odovzdávajú do prevádzky a v súčasnosti sa pracuje na obnove nábehových častí tretieho nástupištia.

Medzi koľajami sa upravujú gumové prechody. Uložená je zámková dlažba a zabezpečuje sa nové ozvučenie a osvetlenie staničných priestorov. Tieto stavebné úpravy žilinskej stanice sú investičnou akciou ŽSR.

(pal)



Najkrajšia fotografia roka - fotografická súťaž železničiarov

Súťaž pokračuje! Zapojte sa aj vy!

Svoje fotografie (vo formáte jpg) so železničnou aj neželezničnou tematikou posielajte na adresu lehocky.jozef@zsr.sk

Prezrite si svoje archívy a ukážte nám svoju tvorbu. Niektoré zo súťažných fotografií budeme aj naďalej zverejňovať na tejto strane. Súťaž sa končí 1. októbra 2007.

TEŠÍME SA NA VAŠE FOTOGRAFIE!



Po daždi

Autor: Mikuláš ONOFREJ (CLaO Košice)



Pod tatranskými štítlmi...

Autor: Jozef DOBROVSKÝ (Železničná stanica Štrba)



TVÁR ŽSR

Oblíbená súťaž Tvár ŽSR už po tretíkrát!

V marcovom čísle Ž semafor sme vyhlásili tretí ročník súťaže. Dnes prinášame zopár základných informácií. Súťaž bude trvať od apríla do 1. augusta. To znamená, že postupne budeme na tomto mieste v každom čísle zverejňovať fotografie a krátku charakteristiku prihlásených železničiarok. Súťaž uzavrieme po predstavení ostatných súťažiacich 1. augusta. V augustovom čísle Ž semafor-u budete mať možnosť uvidieť celú zostavu súťažiacich s pridelenými číslami a samozrejme fotografiami. Počas celej súťaže máte možnosť hlasovať a posilať svojim favoritkám hlasy. Pri príležitosti Dňa železničiarov vyhlásime nielen víťazku súťaže, ktorá získa najviac hlasov od poroty, ale aj víťazku čitateľskej súťaže, o ktorej rozhodnete svojimi hlasmi.

Milé kolegyně, ak ste sa ešte neprihlásili, neváhajte!
Zašlite do redakcie svoju fotografiu a odpovede na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Aké sú vaše životné ciele?
3. Oblíbená farba a záľuby.
4. Máte svoj idol, prečo?

Milí kolegovia, ak máte vo svojom kolektíve kolegyniu, ktorá je pre vás zaujímavá, sympatická, výnimočná, taká, ktorú by ste radi videli v novinách a predstavili ju aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na veku a funkcii nezáleží. Jediným kritériom je byť zamestnankyňou ŽSR.

Dnes predstavujeme prvú šesticu súťažiacich.

1



Šarlota KLEKNEROVÁ

1. Pracujem ako samostatná správna zamestnankyňa v SMÚ OZT OT Spišská Nová Ves. V ŽSR som od roku 1987.
2. Šťastná rodina, zdravie a schopnosť vykonávať svoju prácu tak, aby boli všetci okolo mňa spokojní.
3. Modrá. Zo záľub uprednostňujem predovšetkým čítanie dobrej knihy.
4. Nie je dôležité mať idol, ale to, aby bol človek sám sebou.

2



Danka JUSKOVÁ

1. Pracujem vo funkcii samostatná správna zamestnankyňa v SMÚ OZT ZT Košice Juh. V ŽSR som od roku 1980.
2. Rozosievať pozitívnu energiu, ktorej mám na rozdávanie medzi moju rodinu a ľudí, ktorí ma obklopujú a ktorých mám rada.
3. Všetky svetlé farby, pretože mi dodávajú sviežosť.
4. Nepociťujem potrebu mať idol, stále som chcela byť sama sebou.

3



Michaela VAŠEKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1998, v súčasnosti ako referentka v Stredisku hospodárenia s majetkom Bratislava.
2. Úspešne ukončiť vysokú školu.
3. Hnedá, ružová, rada plávam a korčuľujem.
4. Konkrétny idol nemám, ale keby som si mala vybrať, bola by to moja mama.

4



Monika PLETENÍKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 2004, ako recepčná v Účelovom zariadení ŽSR Starý Smokovec.
2. Štúdium na vysokej škole so zameraním na manažment, úspešne ju absolvovať a stať sa úspešnou manažérkou, ktorá bude spoľahlivo a zodpovedne pracovať a dosahovať dobré výsledky.
3. Zelená, oranžová, hnedá. Zo záľub spomeniem plávanie, rekreačnú turistiku a korčuľovanie.
4. Nemám.

5



Zlatica MIŠEKOVÁ

1. Pracujem ako samostatná správna zamestnankyňa v SMÚ OZT KT Spišská Nová Ves, od roku 2004.
2. Vykonávať prácu, ktorá ma baví a naplňuje, tak, ako najlepšie viem a doplniť si vzdelanie štúdiom na VŠ.
3. Fialová, červená a biela. Najradšej mám prechádzky v prírode, kolieskové korčule, ale uprednostňujem spoločné chvíle so svojou rodinou a priateľmi.
4. Idol nemám. Nechcem sa podobať na nikoho. Radšej sa spolieham na svoj vlastný názor.

6



Miroslava KALAKAJOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 2004 ako gazdiná v Účelovom zariadení ŽSR v Starom Smokovci.
2. Chcem mať vždy prácu, ktorá ma baví. Možno o pár rokov vyštudovať vysokú školu. Vydať sa za môjho dlhoročného priateľa a mať s ním deti.
3. Všetky jesenné farby. Zo záľub knihy - veľa kníh, filmy, krížovky, in-line korčule, bicykel, bežky a fitnesscentrum.
4. Nemám žiadny idol, každý človek by mal byť taký, aký je, nemal by sa silou mocou chcieť na niekoho podobať.