

ROČNÍK XVII.

Máj 2007



semator

5



Foto: Vladimír SALZER

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Slovensko - v centre diania európskych železníc

Otázky z rýchlika:



V závere apríla navštívil Slovensko výkonný riaditeľ Spoločenstva európskych železničných podnikov a manažérov infraštruktúry (CER) Johannes Ludewig. Je známe, že Vás spájajú nielen odbornosť a dlhoročné skúsenosti, ale aj vzájomné priateľské vzťahy.

Čo bolo cieľom návštevy pána Ludewiga?

Pán Ludewig sa stretol so zástupcami troch železničných podnikov – Železníc SR, Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. a zavítal aj na Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií. Témou číslo jedna bola problematika spoplatňovania železničnej infraštruktúry ako i nerovnováha medzi cestnou a železničnou dopravou. V súčasnosti pre železničnú dopravu zo zákona vyplýva

Generálnemu riaditeľovi Železníc SR Ing. Daliborovi Zelenému

povinnosť platiť poplatok za použitie infraštruktúry, kým v cestnej doprave nič také neexistuje. Ak, tak je to vlastne iba na dobrovoľnom rozhodnutí členských krajín. Prítom legislatíva EÚ dokonca obmedzuje, resp. stanovuje strop poplatkov pre cestnú dopravu. CER však apeluje na Európsku komisiu, aby prišla s iniciatívou, ako tento nepomer v poplatkoch riešiť, ako ich kompenzovať alebo vyrovnat'. Máme prísľub, že Európska komisia v roku 2008 túto problematiku znovu zaradi do svojho programu, zhodnotí situáciu a príde s novými návrhmi, ako vyriešiť nezrovnalosti medzi cestnou a železničnou dopravou. V súčasnosti je podiel železníc na prepravnom trhu dvojtretinový, kým cestná a kamiónová doprava má iba tretinu.

Ako sa CER stavia k otázke uzatvárania zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme, ktoré sa v prípade Slovenska uzatvárajú iba na rok?

Vždy to bývalo minimum od troch do piatich rokov. Napríklad aj dnes vo Veľkej Británii je to pre niektoré regionálne služby až 15 rokov. Príklad z Nemecka hovorí, že keď sa tam začali uzatvárat zmluvy v roku 1994, minimálna dĺžka bola štyri

roky. Podľa názoru pána Ludewiga, hoci vlády tradične rozmýšľajú v termínoch jednoročného štátneho rozpočtu, odporúča zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme podpisovať na tri až päť rokov.

Len dva dni po návšteve Johanna Ludewiga ste prijali delegáciu ruských železníc, ktorú viedol pán Jakunin, prezident ruských železníc. Aká bola téma rokovania?

Stretnutie so zástupcami ruských železníc bolo prípravou na návštevu delegácie pána premiéra v Moskve, ktorej sa zúčastnil aj minister dopravy a ktorej členom som bol aj ja. Rokovali sme predovšetkým o otázke terminálu pre kombinovanú dopravu v Čiamej nad Tisou a Dobrej, ktorý by bol ideálny pre prekládku kontajnerov zo širokého na úzky rozchod. Venovali sme sa otázke, do akej miery budú pre prípadné rozšírenie kapacity potrebné stavebné úpravy a ako by bola samotná prevádzka zabezpečená. Hovorili sme aj o kontajnerovom termináli v priemyselnej zóne Košice – Kechnec, o časovom horizonte jeho realizácie a možnom financovaní z fondov EÚ.

(map)

Objednávania ad hoc trás elektronicky

Koncom apríla sa na pôde ŽSR v Bratislave uskutočnilo pracovné stretnutie zástupcov dopravcov a odboru dopravy GR ŽSR. Ing. Jozef Antoš, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku v úvode naznačil, že cieľom stretnutia bude vylepšenie vzájomnej spolupráce pri organizovaní a riadení železničnej dopravy.

Ing. Emil Šimko, riaditeľ odboru dopravy GR ŽSR okrem privítania vyše štyridsiatich zástupcov dopravcov predniesol program, ktorý naznačil vecnú pracovnú atmosféru. V ďalšom bode dostali priestor aktuálne problémy dopravcovia versus ŽSR. Pokračovanie rokovania bolo v réžii železničných komunikácií. Ing. Iveta Číková, projektová manažérka IT predstavila novinky v informačnom systéme PIS (Prevádzkový informačný systém), ktoré sa týkajú aj dopravcov. ŽSR v rámci elektronizácie

prechádzajú na nový systém objednávaní ad hoc trás vlakov pomocou elektronickej objednávky. Objednávky fungujú v rámci balíčka „PIS dopravca“ a ŽSR ich poskytujú všetkým dopravcom zdarma.

V diskusii sa rozprúdila živá odborná komunikácia, v ktorej na otázky dopravcov odpovedali zástupcovia riaditeľa odboru dopravy Ing. Milan Nevidanský a Ing. Ján Cenký ako i vedúci oddelení odboru dopravy a zástupcovia obchodnej kancelárie OSS.

Ivan WLACHOVSKÝ



Vyhľadky je potrebné aktualizovať

Koncom marca sa uskutočnilo rokovanie Stálej pracovnej skupiny (SPS) OSŽD pre kódovanie a informatiku v SIP Strečno. Táto pracovná skupina vznikla v 70-tych rokoch minulého storočia v dôsledku Dohody OSŽD a UIC o vzájomnej spolupráci.

V jej náplni je tvorba a spravovanie spoločných vyhlášok OSŽD a UIC z oblastí kódovania a informatiky, ktoré používajú členské železnice UIC a OSŽD pri vyhotovovaní cestovných, prepravných a iných dokumentov. Rovnako ako aj pri elektronickej výmene údajov v medzinárodnej osobnej a nákladnej preprave. Zoznam vyhlášok je uvedený v spoločnej vyhláške UIC a OSŽD 920 «Všeobecné princípy kódovania a vedenie prác v oblasti kódovania». Význam práce SPS vzrástol najmä v 90-tych rokoch minulého storočia v súvislosti s prudkým rozvojom informačných technológií a ich využívaním pre informačnú podporu podnikových procesov na železnici, s cieľom zastaviť trend znižovania podielu železničnej dopravy na dopravnom trhu.

Rokovania sa zúčastnilo 36 expertov železníc členských štátov OSŽD z Azerbajdžanu, Bieloruska, Bulharska, Českej republiky, Kazachstanu, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Poľska, Rumunska, Ruskej federácie, Slovenska,

Ukrajiny a pozorovatelia UIC. Rokovanie otvoril a viedol predseda SPS Jaroslav Veselka. V úvode Ján Dékány, vedúci delegácie ŽSR privítal účastníkov v mene generálneho riaditeľa ŽSR a zaželel im veľa úspechov v rokovaní.

V súlade so schváleným programom rokovania sa účastníci zaoberali všetkými spoločnými vyhláškami OSŽD a UIC, ktorých spravovanie je v kompetencii SPS. Svoju pozornosť sústredili najmä na vyhlášky, ktoré je potrebné aktualizovať v súvislosti s prebiehajúcimi zmenami v železničnej doprave, najmä otvorením železničného dopravného trhu v súlade s Nariadením EÚ 2001/16 EC o technických špecifikáciách o interoperabilite a prebiehajúcou transformáciou železníc na správcov infraštruktúry a dopravcov (železničné podniky).

Na záver rokovania schválili účastníci rokovania protokol, v ktorom stanovili úlohy pre prácu SPS v ďalšom období.

Ing. Ivan ŠUTKA

Rozvoj informačnej podpory železníc

Seminár OSŽD k problematike Technických špecifikácií pre interoperabilitu (TSI), podsystemu Telematické aplikácie pre nákladnú dopravu (TAF) sa uskutočnil v apríli, v SIP Strečno. Rokovania sa zúčastnilo vyše 20 expertov železníc členských štátov OSŽD z Bulharska, Estónska, Kazachstanu, Litvy, Lotyšska, Poľska, Slovenska, zástupca UIC a pozorovateľa zo Žilinskej univerzity. Z poverenia OSŽD rokovanie otvoril a viedol Ján Děkány, vedúci delegácie ŽSR, ktorý okrem privítania, účastníkov seminára pozdravil v mene generálneho riaditeľa ŽSR.

TSI schválila Európska komisia pre dopravu a energetiku ako Nariadenie 2001/16/EC s cieľom oživenia železničnej nákladnej dopravy a zvyšovania jej podielu na európskom dopravnom trhu. Nariadenie stanovuje základné pravidlá pre interoperabilitu (vzájomnú spoluprácu) všetkých účastníkov železničnej nákladnej dopravy. Tieto pravidlá sú rozdelené do viacerých podsystemov a jedným z nich sú práve TAF,

rozskej únie, OSŽD a UIC, ktoré sú spojené s prípravou implementácie TSI TAF. K tejto oblasti vystúpili zástupcovia UIC, ŽSR, ZSSK CARGO a PKP Informatyka. V tretej - záverečnej časti bol vytvorený priestor na vzájomnú výmenu skúseností jednotlivých železníc z oblasti informačnej podpory podnikových procesov a možností realizácie požiadaviek EÚ. V rámci tohto bloku vystúpili aj zástupcovia ŽSR s prezentáciou

O TELEMATIKE A INTEROPERABILITE ROKOVALI NA MEDZINÁRODNEJ ÚROVNI

ktoré definujú obsah, formát a spôsob elektronickej výmeny informácií medzi správcami infraštruktúry a dopravcami. Tento podsystem bol schválený ako Rozhodnutie EC č. 2006/62 a na jeho základe bol spracovaný Strategický plán implementácie TSI TAF na transeurópskej konvenčnej železničnej sieti rozchodu 1435 mm. V súlade s týmto plánom sú všetci účastníci železničnej nákladnej dopravy povinní zaviesť TSI TAF v rámci svojej pôsobnosti do konca roka 2013. S tým je spojený celý rad problémov v legislatívnej, finančnej ako aj technologickej oblasti. A práve týmto problémom bol venovaný seminár v Strečne. Prvá časť seminára bola venovaná všeobecným informáciám o dokumentoch a v druhej časti sa prednášatelia zamerali na doterajšie aktivity na úrovni Eu-

na tému „Prístup ŽSR k TSI TAF“, ktorý sa stretol s veľkým záujmom zúčastnených expertov. Účastníci rokovania schválili Zápis z rokovania, v ktorom zdôrazňujú mimoriadnu dôležitosť uvedenej problematiky pre ďalší rozvoj informačnej podpory železničných podnikových procesov a žiadajú aby Výbor OSŽD zabezpečil spoluprácu s príslušnými orgánmi EÚ pri konzultačnej i finančnej oblasti spojenej s implementáciou TSI TAF. Účastníci seminára navrhujú vytvorenie Dočasnej pracovnej skupiny OSŽD, ktorej členmi by boli experti zainteresovaných železničných spoločností členských štátov OSŽD a ktorá by sa stretávala minimálne jedenkrát ročne s cieľom vymieňať si skúsenosti pri implementácii TSI TAF.

Ing. Ivan ŠUTKA
a Ing. Jozef SEDLÁR

Integrovaný systém dopravy

Do roku 2015 začne v hlavnom meste Slovenska fungovať integrovaný systém dopravy. Ten počíta so železničným prepojením traťou od Paríža cez Viedeň až po Bratislavu. Týmto krokom by sa mala v meste skvalitniť aj hromadná doprava. Investícia si vyžiada 19 miliárd korún, pričom 80 percent nákladov pokryjú kohézne fondy EÚ a zvyšok by mal poskytnúť štát z vlastných zdrojov. Vďaka systému vznikne aj tunel vedúci pod Dunajom a električková rýchlodráha. Petržalská rýchloelektrička spojí toto najväčšie sídlisko s mestom. Súťaž na tento projekt by mal magistrát vypísať do troch týždňov. Ešte nie je jasné, či mesto zaobstará iba trať od Šafárikovho námestia po Bosákovo, alebo aj pre zvyšný úsek, ktorý postaví spoločne so štátom a železnicami. Prvé práce by sa mali robiť na Starom moste, ktorý treba prestavať. Po rekonštrukcii bude most slúžiť len električke. Rozdelenie investícií pri budovaní spoločnej trate si mesto, ministerstvo dopravy a železnice dohodnú po vypracovaní odhadu nákladov. Trať tu má byť duálna s rozchodom 1000 aj 1435 milimetrov, vhodná na bratislavskú električku aj na vlak.

Odmeňovanie a mzdy v centre pozornosti

Personálni manažéri z celého Slovenska sa stretli v dňoch 10. a 11. mája vo Vysokých Tatrách. V Starej Lesnej sa uskutočnilo už 7. celoslovenské stretnutie personálnych manažérov. Cieľom stretnutia bola výmena praktických skúseností v riadení ľudských zdrojov s dôrazom na motiváciu a odmeňovanie. Toto zaujímavé podujatie zorganizovalo Združenie pre riadenie a rozvoj ľudských zdrojov (ZRRLZ).

ŽSR, ako jedného z viac ako 120 členov oslovili zástupcovia združenia s požiadavkou prezentácie o odmeňovaní v ŽSR, ako jedného z najväčších zamestnávateľov na Slovensku.

Našu firmu na stretnutí zastupovali Ing. Zuzana Gáletová, riaditeľka Odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR (O 510) a Ing. Soňa Kubincová, vedúca oddelenia odmeňovania a kolektívneho vyjednávania Odboru 510.

Okrem prezentácií venovaných stabilizácii robotníkov vo výrobnej spoločnosti, štruktúre odmeňovania vo vývojovom centre automobilového priemyslu (cca 500 zamestnancov) a v ŽSR (cca 18 000 zamestnancov), obsahoval aj ďalšie zaujímavé vystúpenia, ktoré boli venované problematike tabu v HR, motivačným nástrojom manažéra a osvojeniu si pojmov commitment a lojalita. Prezentácia systému odmeňovania, ktorý je uplatňovaný v ŽSR, musela v plánovanom rozsahu 60 minút obsiahnuť základné východiská, ich súlad s postupmi v kolektívnom vyjednávaní, ako aj uplatňované formy mzdy s ohľadom na rôzne fondy pracovného času a realizáciu systému benefitov.

nezaručenej časti mzdy a prideleného objemu prémie v súvislosti s počtom zamestnancov jednotlivých VOJ. Vysvetlenie dostali aj situácie, kedy dochádza v mnohých prípadoch k nesprávnemu hodnoteniu funkčnosti systému odmeňovania, ktoré nie je chybnou samotnou systémom, ale je zapríčinené nevyužívaním možností rozdielného prístupu či už k jednotlivým typovým pozíciám alebo pracoviskám, ako aj rovnostárskym prístupom a zbaňovaním sa zodpovednosti u vedúcich zamestnancov. Veľa otázok účastníkov seminára smerovalo k uplatňovaniu Katalógu typových pozícií a jeho využití v systéme spracovania miezd a modulov HR v SAP ECC. Záver prezentácie patril stručnému zhodnoteniu finančných a nefinančných benefitov, ako dôležitej súčasti vytvárania nielen firemnej kultúry, ale aj vzťahu zamestnancov k ŽSR.

Prezentácia ŽSR bola v porovnaní s menšími firmami pripravená zámerne len v rovine čo najjednoduchších zásadových prístupov k problematike odmeňovania, s cieľom vysvetliť celý systém odmeňovania. Zároveň vysvetliť aj

PERSONÁLNI MANAŽÉRI SLOVENSKA SA STRETLI VO VYSOKÝCH TATRÁCH

Zaujímavou súčasťou prezentácie bolo aj vysvetlenie efektívnosti a zásad sociálneho dialógu s ôsmimi odborovými organizáciami, ktoré sú zmluvným partnerom zamestnávateľa.

V jednotlivých častiach prezentácie boli vysvetlené oblasti predstavenia ŽSR z pohľadu predmetu hlavnej činnosti, základných číselných údajov, ako aj z pohľadu skladby zamestnancov. Ešte pred samotným odmeňovaním Ing. Kubincová priblížila postupy uplatňované v kolektívnom vyjednávaní vedúce k podpisu Kolektívnej zmluvy ŽSR. Riaditeľka O 510 Ing. Gáletová vysvetlila aplikáciu Smernice pre odmeňovanie, ako súčasť kolektívnej zmluvy vo všetkých vnútorných organizačných jednotkách (VOJ) ŽSR za dodržania prijatých ekonomických pravidiel. V rámci diskusie boli vysvetlené kategórie rozpisu plánovaných mzdových nákladov, rozdielne možnosti uplatnenia motivačného prístupu z pohľadu

možnosti, ktoré so sebou odmeňovanie prináša na jednej strane a súbor obmedzení, s ktorými sa musíme uspokojivo vyrovnávať na strane druhej. Z pohľadu zúčastnených železničných spoločností je každá takáto výmena názorov prospešná a posúva manažérov na úseku ľudských zdrojov vždy o krok vpred. Pre nás, ako zástupcov firmy s dlhoročnou tradíciou, je z hľadiska motivácie hrejivým faktom skutočnosť, že aj napriek veľkej konkurencii podnikov so zahraničným kapitálom, Železnice SR sú aj naďalej najväčším zamestnávateľom na Slovensku. A železničari zostávajú v modrej armáde, či už z pohľadu rodinných tradícií alebo špecifického vzťahu k vlakom a samotnej železničnej doprave. Našou snahou je, aby k vymenovaným faktorom patril na neposlednom mieste aj systém odmeňovania a motivácie prostredníctvom finančných a nefinančných benefitov ŽSR.

(kub)

Starému perónu, oknám, podlahám a



Prednosta vrútockej železničnej stanice Ing. Peter Lisoň (na foto) a zamestnanci stanice sú radi, že rekonštrukcia stanice odstráni mnohé nedostatky.

Železničné stanice, hoc aj v skromnejšej miere, ale predsa len by mali byť výkladnými skriňami našich miest. Veď sú ich vstupnou bránou. Viaceré majú historickú patinu, ale neraz so všetkým, čo to obnáša, teda aj ošumelosťou, popadanými omietkami, i perónom, ktorý už poznačil čas. Ale čochvíľa to už nebude platiť v železničnej stanici vo Vrútkach.

Prijímacia budova bola postavená v roku 1890, teda v časoch, keď sa toto územie Turca začalo ekonomicky vzťahovať, lebo už druhé desaťročie fungovala Košicko - bohumínska železnica. Tá priniesla oživenie zemianskych osád a ich rodov. „Ale čas nezastavíš“, a drobné úpravy sú iba plátaním najakútnejších problémov. – Po tejto stanici som sa pohyboval ako stredoškolač i ako vysokoškolač. Odvtedy som nezaznamenal žiadne väčšie zmeny vzhľadu chátrajúcej prijímacej budovy. A teraz keď sa roztrhlo akoby „vrece s peniazmi“, tak ani neviem čo skôr, tak sa z toho teším, - vyznal sa zo svojich pocitov nedávno vymenovaný prednosta Železničnej stanice Vrútky Ing. Peter Lisoň. A v podstate toto pracovisko za 24 hodín vybaví 158 vlakov osobnej i nákladnej prepravy. Projekt na obnovu stanice sa zrodil pred jedenástimi rokmi a vážnejšie kontúry začal naberať realizáciou plynofikácie kotolne. Ďalšie financie boli pozastavené, až konečne investorská komisia po posúdení zaradila pokračovanie prác na minulý a tento rok.

- Rekonštrukcia je rozdelená do niekoľkých etáp, najpálčivejším problémom je prístrešok na 1. ná-



Narušenú statiku prístreška na prvom nástupišti bolo nevyhnutné riešiť podoprením.

stupišti. Ten už neznesie odklad, ako vidíte museli sme ho podoprieť kovovou konštrukciou, lebo by sa mohol zrútiť a to ani nechceme domyslieť s akými následkami, - ukazuje na toto ohrozené územie prednosta stanice. Zakrytá časť predstavuje cca 200 metrov. Stavenisko bolo odovzdané v marci a termín ukončenia je stanovený na október tohto roka. Keď sme sa motali po tomto priestranstve, skutočne to vyzeralo ako na stavenisku. Chlapi z dodávateľskej firmy Tavros, s. r. o. Žilina boli v plnej pohotovosti - búrali, sekali, odnášali prebytočné stavebné prvky. Vo vnútorných priestoroch sa posúvajú priečky, dôjde aj k zníženiu stropov a liatiu podláh. Výmene sa dotknú aj sietí, zdravotnícky a okien. – Architekt v meste trval na zachovaní tvaru okien, aby sme sa nespreneverili historickému rázu, čo je iste reálna požiadavka.

„MÁME TRIEZVE POŽIADAVKY OBNOVU ŽELEZNIČNEJ PREDNOSTA ING. PETER

Mimochodom, tieto rázne zásahy na skultúrnenie stanice sa páčia aj predstaviteľom mesta, všetci nás za to chvália a tešia sa spolu s nami. Predpokladám, že pôvodné náklady sa rokmi zvýšili. Ale zachováme si chladnú hlavu a triezve požiadavky. Veď úpravy by si zaslúžil aj vestibul. Dúfajme, že i k tomu dôjde. Teraz riešime umiestnenie tunajších zamestnancov tak, aby sme privedli nezava-



Aj výpravca Ján Gálik sa už teší na krajšie pracovné prostredie.

ošumelým omietkam odzvonilo aj vo Vrútkach



Nepotrebné priečky a staré okenné tabule sa musia odstrániť, aby uvoľnili priestor pre krajšie vybavenie.

dzali. Chvíľu sa budeme tlačiť spolu, komandujúci, námestník krízového riadenia, agenda dôchodcov a technický úsek. Na poschodí bude desať miestností, v spodných

DAVKY NA POSTUPNÚ STANICE“, ZDÔRAZŇUJE LISOŇ

priestoroch okrem prevádzkových budú sfunkčnené aj sociálne zaria-



Na realizáciu prác sa prizierajú aj tí, ktorí sú viacerými spôsobmi naviazaní na železniciu. Zastihli sme tu aj tajomníčku Správnej rady ŽSR Mgr. Ladislavu Cengelovú spolu s prednostom stanice a príslušníkom Železničnej polície.

denia, - vysvetľuje Ing. Peter Lisoň. Rušnú atmosféru bude musieť pretrpieť počas prác výpravca Ján Gálik: – Dúfam, že aj napriek stavebným prácam zvládneme vypravovanie, teda laicky povedané vybiehanie na perón, veď bezo mňa vlak neodíde. Ale ja sa veľmi teším na krajšie prostredie. Aj ľudia okolo nás sú všímaví, cestujúci sa prihovárajú, vraj konečne budeme mať vynovenú stanicu.

Aj keď na rozdiel od českých kolegov, ktorí k obnove staníc na vytipovaných tratiach pristupujú pod označením „Živá nádraží“, aj u nás sme sa pustili do ich skrášľovania i bez hesiel.

Západní susedia to zobrali veľkolepo v programe modernizácie s komerčným úmyslom. A to je vhodný dôvod aj u nás pokračovať v ich šľapajach. Veď pekná stanica priťahuje aj ob-

chodníkov a z prenájmu plynúce peniaze môžu byť vzpruhou aj pre nás.

Mária PALIČKOVÁ,
foto autorka

Prestavba terminálu v Žiline

Terminál Slovenskej kombinovanej dopravy Intrans, a.s. Žilina je umiestnený v priestoroch žilinskej železničnej stanice - zriaďovacia stanica. K terajšiemu rozvoju prispelo najmä zvýšenie objemu prepráv kombinovanej dopravy v súvislosti s výstavbou automobilového závodu KIA v žilinskom regióne.

Výstavba terminálu začala už v minulosti a jeho parametre mali zabezpečiť dosiahnutie pokrytia požiadaviek zákazníkov v plnej miere. Vstupom subdodávateľských firiem, ktoré sa podieľajú na dodávkach komponentov pre automobilku, dochádza k výraznému nárastu objemu prepráv. – **Nárast výkonov je spojený so zavedením trasy pre kontajnerové vlaky zo slovinského prístavu Koper, vstupom cez pohraničnú priechodovú stanicu Rajka.** Vlaky sú určené na spracovanie na vlečke SKD Intrans v Železničnej stanici Žilina – zriaďovacia stanica. Ale terajšie kapacity nie sú dostatočné, táto firma sa rozhodla rozšíriť plochu terminálu a zmodernizovať ju. V súčasnosti je k dispozícii zložisková plocha vo výmere 2 606 metrov štvorcových, pripravuje sa ďalších 3 tisíc metrov štvorcových a hovorí sa o rozšírení ešte o 6 tisíc metrov štvorcových. Možnosť pokrytia vykládky a nakládky kontajnerov iste naplní predstavy zákazníkov, - vysvetľuje tento proces vedúci vozňovo – prepravnej kancelárie Žilina Ing. Peter Blaho.

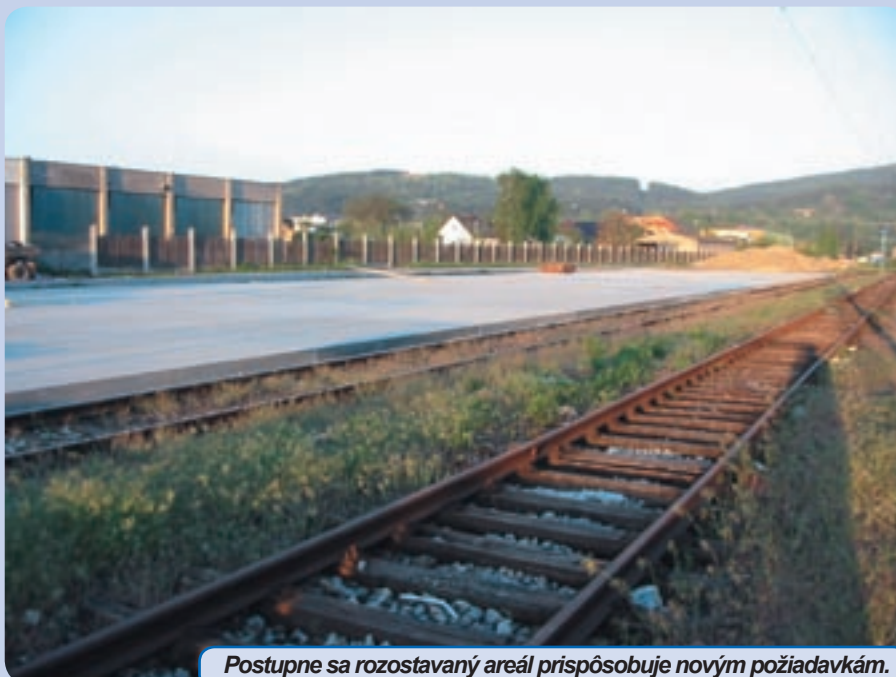
Podľa vyjadrenia prednostu Železničnej stanice Žilina Ing. Adama Chmurčiaka, aj keď vlečka KIA disponuje s plochami pre nakládku a vykládku kontajnerov priamo pre spoločnosť KIA, terajší stav zabezpečovacieho zariadenia výhybiek odbočujúcich na vlečku KIA, nedovoľuje naplno využiť kapacity. Dobudovanie zabezpečovacieho zariadenia a splnenie podmienok pre prevádzku môže zefektívniť a skvalitniť spracovanie vlakov pre vlečku KIA.

(pa)

Foto: Ing. Peter BLAHO



Plocha pôvodného areálu.



Postupne sa rozostavaný areál prispôsobuje novým požiadavkám.

Stavba a údržba tratí v modernej infraštruktúre

Dvojdňový seminár v českom Děčine prebiehal pod záštitou riaditeľa VÚŽ, a.s. Ing. Antonína Blažka, GR ČD, SZDC a firiem Skanska, a ďalších firiem, ktorí so svojimi skúsenosťami, plánmi i stratégiou vystúpili v jednotlivých prednáškach. Tie sa týkali skúsenosti z modernizácie českých koridorov v oblasti použitia najnovších stavebných prvkov, prijímania európskych noriem, zaistenia absolútnej polohy koľaje, použitia koľajového roštu technológiou DONELLI, zvarovania koľajníc v ČD súpravou KSM 005 na dvojcestnom vozidle a iných zaujímavých oblastí.

ÚŽI NA SEMINÁRI V ČECHÁCH

Druhá časť seminára bola venovaná problematike interoperability, ktorá je pre európske železnice pri aplikácii jedného zo základných princípov EÚ - slobody pohybu tovaru, osôb a služieb, vážnou témou. V tejto časti boli prezentované aktuálne problémy a ich riešenie v oblasti národného pojmata interoperability do schválenia TSI infraštruktúry a energie, posudzovanie zhody a overovanie, technická špecifikácia interoperability, financovanie stavieb a výroby rešpektujúce požiadavky interoperability.

Rámčovo do tejto problematiky zapadla aj prezentácia riaditeľa ÚŽI ŽSR Ing. Jaroslava Kováčika na tému - Rozvoj a údržba infraštruktúry v ŽSR, v ktorej predstavil spôsob riešenia správy a údržby zariadení infraštruktúry. Predstavil Železnice SR s organizačným rozčlenením, s prehľadným financovaním, zodpovednosťou a výkonom údržby v kontexte európskych súvislostí. O hlbšie poznanie tohto spôsobu organizácie správy a údržby prejavili po prednáške záujem aj experti ČVUT, ktorí pre ČD pripravujú štúdiu možnosti riešenia správy a údržby infraštruktúry ČD. Za takmer samozrejme možno považovať aj osobný záujem expertov z firmy



Ing. Jaroslav Kováčik, riaditeľ ÚŽI vo svojej prednáške predstavil spôsob riešenia správy a údržby zariadení infraštruktúry v ŽSR.

slava Kováčika na tému - Rozvoj a údržba infraštruktúry v ŽSR, v ktorej predstavil spôsob riešenia správy a údržby zariadení infraštruktúry. Predstavil Železnice SR s organizačným rozčlenením, s prehľadným financovaním, zodpovednosťou a výkonom údržby v kontexte európskych súvislostí. O hlbšie poznanie tohto spôsobu organizácie správy a údržby prejavili po prednáške záujem aj experti ČVUT, ktorí pre ČD pripravujú štúdiu možnosti riešenia správy a údržby infraštruktúry ČD. Za takmer samozrejme možno považovať aj osobný záujem expertov z firmy

Skanska, ktorí sú známi svojou progresivitou a vysokým prienikom na trhu stavebného segmentu.

Zaujímavosťou seminára bolo aj dejisko a tým bola Vyššia odborná škola v Děčine (VOŠ), ktorá funguje od roku 1996 v rámci SPŠ stavebnej, ktorej existencia siaha až do roku 1872. VOŠ má odbor železničné staveiteľstvo a je jedinou školou v ČR so zameraním na železničnú stavebnú problematiku. Štúdium je trojročné denné, alebo tri a pol ročné - diaľkové pre absolventov úplného stredného vzdelania. Značná časť štúdia je venovaná odbornej praxi. Celý piaty semester sa študenti zoznávajú s prevádzkou činností organizovaných na ČD a ďalších organizácií, formou stáží. Spolupracujú aj zo zahraničnými inštitúciami, napr. Transrapid umožňuje študentom exkurziu na skúšobnom okruhu magnetickej železnice v Lathene (Nemecko), vrátane jazdy rýchlosťou 410 km/h.

Ukončením štúdia získava absolvent titul DiS (diplomovaný špecialista) a môže byť zaradený na funkciu vyžadujúcu vysokoškolské vzdelanie. Záujem o absolventov je značný a niekoľko násobne prekračuje ich skutočný počet.

Takýto typ školy fungoval na Slovensku len krátky čas napr. vo Zvolene a aj pri iných stavebných SPŠ. Dnes môžeme túto školu priateľom z ČD tak trochu závidieť alebo sa inšpirovať.

Mgr. Pavel KRAVEC

Železničari na spoločnom kresťanskom stretnutí

V dňoch 4. až 8. mája sa v Lourdes (Francúzsko), uskutočnil XVI. medzinárodný kongres kresťanských železničiarov a poštárov. Organizáciou kongresu bola poverená Únia katolíckych železničiarov Francúzska a jeho hlavným heslom bolo: Mária - Nepoškvrnená ochrankyňa Európy.



Kongresu sa zúčastnilo zhruba 100 zástupcov kresťanských železničiarov a poštárov z Bieloruska, Belgicka, Francúzska, Maďarska, Nemecka, Poľska, Rakúska, Slovenska, Španielska a Talianska. Pri otvorení rokovania kongresu, jeho účastníkov pozdravil videonahrávkou M. Jacques Barrot, viceprezident Európskej komisie pre dopravu.

Počas štyroch rokovacích dní odzneli príspevky jednotlivých národných delegácií, ku ktorým sa rozvinula bohatá diskusia. V závere kongresu sa delegáti uzniesli, že nasledujúci medzinárodný kongres kresťanských železničiarov a poštárov v roku 2010 zorganizuje maďarské združenie kresťanských železničiarov v Budapešti.

Ing. Marián NEUWIRTH,
predseda Krajského klubu Zväzu dopravy pri KDH v Košiciach

Zmeny v Stabilite

Ako posledná z doplnkových dôchodkových poisťovní na Slovensku, sa k 1. aprílu transformovala na akciovú spoločnosť DDP Stabilita, od apríla už ako STABILITA, d.d.s., a.s. Majoritným akcionárom stále zostávajú ŽSR.

STABILITA bude i naďalej vykonávať správu dvoch dôchodkových fondov: príspevkového a výplatného fondu. Zmenou názvu vyplynuli pre takmer 150 000 klientov dve zákonom stanovené zmeny.

- To, čo sa mení, je spôsob výplaty dávok. Mení sa to, že dávky s rizikom dožitia vypláca komerčná životná poisťovňa. Dočasné dávky bez rizika dožitia vypláca naša spoločnosť. Druhá zmena, ktorá sa týka celého systému, je zmena v pripisovaní výnosov, informoval o zmenách vyplývajúci z aktuálneho zákona o doplnkovom dôchodkovom poistení predseda predstavenstva spoločnosti Stabilita Marián Štofko. Ako ďalej dodal, práva a povinnosti poisťencov sa nemenia, i naďalej ostávajú v nezmenenom rozsahu.

Základné imanie spoločnosti Stabilita je 50 miliónov Sk. Vo svojej správe eviduje takmer 150 000 zamestnaneckých a poisťeneckých zmlúv. Najväčší nárast poisťencov, 8 000, zaznamenala v 1. štvrtroku 2007. V minulom roku skončila s priemernou mierou zhodnotenia 4,72 percent brutto a ziskom viac ako 31 miliónov Sk. Priemerná výška uloženého vkladu je 72 tisíc korún.

(pal)

Počasia praje i železničnej údržbe

Priaznivé počasie ostatných dní je skvelým pomocníkom a priam napomáha zamestnancom traťových obvodov pri ich práci. Dnes vám priblížime situáciu na slovenských železničných tratiach, na dvoch rozličných miestach. Prvým pracoviskom, ktoré sme navštívili, bolo SMÚ TO Trebišov a to druhé bolo vzdialené takmer o štyri stovky kilometrov.

Skryté kazy na východe Slovenska

Na prelome mesiacov marec a apríl začali traťováci zabezpečovať údržbu bezstykovej koľaje na trati Michalany – Trebišov, v úseku Úpor – Trebišov. Pri diagnostike pomocou defektoskopu tu na niektorých miestach zistili skryté kazy na koľajnici, ktoré bolo potrebné čo najskôr odstrániť.

Z bezpečnostných dôvodov sa na spomenutom úseku zaviedlo prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti. Zároveň sa naplánovala štvordenná, časovo obmedzená výluka, počas ktorej sa nedostatky postupne odstraňovali. V tom istom čase boli v teréne aj traťováci z Trebišova zo širokého rozchodu na traťovom úseku Výhybňa Červený dvor - Výhybňa Trebišov, kde zabezpečovali pomocné práce pri zváraní termitom. Miroslav Lukáč, koordinátor SMÚ TO Trebišov nám k tomu povedal: **-V týchto výlukách vykonávame aj úpravu nivelety koľaje s doštrkovaním**

a ošetrovaním železničného spodku. V súčasnosti naši zamestnanci odstraňujú defektoskopické kazy koľajníc, sú aj na opravách priecestí na trati širokého a normálneho rozchodu. Vzhľadom na veľký rozsah prác sa budú vykonávať až do konca roka.



Práce počas výluky na trati Michalany – Trebišov, na medzistaničnom úseku Úpor – Trebišov, zabezpečovali zamestnanci z SMÚ TO Trebišov, pracoviska Michalany. Aj na fotografií na obálke.



Na traťovom úseku medzi Výhybňami Červený dvor a Trebišovom sme zachytili pri práci traťovákovo zo širokého rozchodu SMÚ TO Trebišov. S mechanizmami im vypomáhali zamestnanci z MDS Trebišov, Miroslav Čížmár a Jozef Krasnič, ktorých na zábere vidíme s majstrom traťovákovo Slavomírom Kollárom pri meraní koľaje.



Traťovákovo dôverne známy - uhrabávač štrku PUŠL 71, ktorý sme zastihli na traťovom úseku Beša – Podhájska.

Na nedostatok práce sa nemôžu sťažovať ani traťováci z SMÚ TO Levice. Tých sme zasa zastihli pri opravě koľajového lôžka na trati Beša – Podhájska. – **V súčasnosti vykonávame celoprofilové čistenie,** približuje priebeh opráv, vedúci SMÚ TO Levice Ing. Dušan Inger, - **je súčasťou dlhodobých prác, ktoré začali v polovici apríla od Železničnej stanice Húl. Skončiť by sme mali koncom mája v Leviciach.**

V presne vymedzenom čase, po prechode rýchlika 811 Horehronec, nastáva niekoľko hodinová výluka. Počas nej na trať „nasadia“ ťažkú techniku, pomocou ktorej prečistia štrkové lôžko v celom profile. Vyzískaný odpad putuje

Vymedzený čas na opravy v Leviciach nepostačuje...

na súpravu MFS 100, ktorý ho potom odvezie na dopredu určenú skládku. – **Veľká škoda, že na práce máme presne určený, no krátky čas,** - hovorí Ing. Dušan Inger. – **Kým sa na pracovisko dostane všetka technika, už musíme pomaly aj končiť...Doprava nesmie byť obmedzená,** - dodáva. Jeho slová potvrdzuje aj výprav-

ca v Beši Michal Jatel. – **Našťastie traťováci dodržia časové termíny, i keď verím, že i niekoľko pridaných hodín by im pomohlo k zrýchleniu prác,** - dodáva výpravca. Po celoprofilovom čistení nasledujú ešte podbíjacie práce, ktoré zamestnanci SMÚ TO Levice ukončia v prvej polovici júna.



Dopravnú situáciu počas výluky na úseku Beša – Podhájska mal v čase našej návštevy pod kontrolou výpravca Michal Jatel. Na fotografií s výhybkárom Jozefom Hlinkom.

Vladimír SALZER,
foto: autor,
Rudolf Gúcky

Veľkým pomocníkom pri opravě koľajového lôžka na trati medzi Železničnou stanicou Húl a Levicami je celoprofilová čistička štrkového lôžka RM 76.



ÚIVP radí

Roztrhnutie vlaku - druhá časť

KOMENTÁR K ČLÁNKOM 1121, 1142, 1144 - 1147, 1155, 1254
PREDPISU ŽSR Ž1 - PRAVIDLÁ ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

V predchádzajúcom čísle Ž Semaforu sme si vysvetlili postup vlakového personálu ak dôjde k roztrhnutiu vlaku na širšej trati a komunikácia medzi výpravcom a vodičom tohto vlaku je možná. Dnes si vysvetlíme, ako má postupovať vlakový personál pri roztrhnutí vlaku v prípade, keď komunikácia medzi vodičom na širšej trati a výpravcom nie je možná (nefunkčný mobil, nefunkčný traťový telefón, vzdialené traťové stanovište a pod.).

Ak vodič počas jazdy vlaku bez postrkového hnacieho dráhového vozidla (HDV) a ktorý je vedený len vodičom zistí v priebežnom potrubí náhly pokles tlaku, označí čelo vlaku návěstou 49 „Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám“. Vyberie sa zistiť príčinu náhleho poklesu tlaku. Ak zistí roztrhnutie vlaku, utiahne všetky ručné brzdy v odtrhnutej časti a zabezpečí vlak proti pohybu (čl. 1121). Ako sme si uviedli v úvode tohto článku, komunikácia vodiča s výpravcom možná nie je. Pretože pri zanechanej časti nemá kto ostať, vodič nemôže s prvou časťou roztrhnutého vlaku pokračovať v ďalšej jazde, preto musí urobiť všetky možné opatrenia, aby výpravcu o situácii vyznamenal a vyžiadal si pomocné hnacie vozidlo (použitie vhodného posla, použitie návěstí 131 „Zvolávanie všetkých zamestnancov“ a iné). Pri tejto situácii by mali vhodne zareagovať aj výpravcovia, ktorí keď zistia, že vlak pravdepodobne stojí na širšej trati, môžu dohodnúť jazdu posunom medzi dopravňami (PMD) za účelom zistenia neukončenia jazdy vlaku najskôr po uplynutí 10 minút od doby predpokladaného ukončenia jeho jazdy a to len v smere, ktorým mal tento vlak jazdu ukončiť (čl. 1254).

Ak vodič počas jazdy vlaku s postrkovým HDV, alebo ak je vlak vedený viacerými členmi vlakového personálu (dvaja vodiči) zistí v priebežnom potrubí náhly pokles tlaku, označí čelo vlaku návěstou 49 „Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám“ a odoberie sa zistiť príčinu náhleho poklesu tlaku. Ak zistí roztrhnutie vlaku, utiahne všetky ručné brzdy v odtrhnutej časti a zabezpečí vlak proti pohybu (čl. 1121). Ak nie je možné podať informáciu o tejto situácii niektorému z výpravcov, môže vodič s prvou časťou vlaku pokračovať v ďalšej jazde aj sám, pretože pri zanechanej časti ostane vodič postrkového HDV alebo vodič druhý, len sa musí presvedčiť, že odvázaná časť je priebežne a dostatočne brzdená (čl. 1142, 1145). Počas jazdy prvej časti sa na tratiach s automatickým blokom vodič riadi návěstami oddielových návěstídel, na ostatných tratiach musí zastaviť pred najbliž-

ším oddielovým návěstidlom aj keď dovoľuje jazdu a o jazde vlaku po častiach musí vodič strážnika oddielu vyznameniť ústne (čl. 1145, 1147). Ak strážnik oddielu oznámi vodičovi, že všetci do úvahy prichádzajúci zamestnanci na širšej trati, vrátane výpravcu stanice do ktorej vlak ide, sú vyznamení o jazde vlaku po častiach, vodič pokračuje s vlakom až do najbližšej stanice. Pokiaľ vodič túto informáciu nedostane, musí počas ďalšej jazdy zastaviť pred každým ďalším oddielovým návěstidlom a každého strážnika oddielu vyznameniť osobitne (čl. 1146).

Ak vodič neinformoval výpravcu o jazde vlaku po častiach, alebo nedostal správu od zamestnanca na trati, že výpravca je o tejto skutočnosti vyznamenený, musí vodič s prvou časťou roztrhnutého vlaku v stanici zastaviť pred krajinou vchodovou výhybkou. Z tohto miesta musí vodič vhodným spôsobom informovať výpravcu o jazde vlaku po častiach a vyčkať na jeho pokyny (čl. 1144).

V tejto súvislosti doporučujeme vodičovi, ktorý sa pohybuje na širšej trati s roztrhnutou časťou vlaku, aby všetkým možnými prostriedkami (mobilný, traťový telefón pri oddielovom návěstidle automatického hradla a pod.) o tejto skutočnosti informoval výpravcu a tým eliminoval možné problémy svojej komunikácie s ním po zastavení na vchodovom zhlaví pred krajinou vchodovou výhybkou.

Na základe uvedeného textu je možné celkovú činnosť pri vlaku, ktorý je vedený viacerými členmi vlakového personálu, alebo vlaku s postrkovým HDV po jeho roztrhnutí heslovite usporiadať do nasledujúcej časovej postupnosti. Verím, že správny postup pri riešení tejto a aj tej predchádzajúcej, pre prevádzkových zamestnancov nie veľmi príjemnej situácie, je už jasný. Av prípade potreby sa realizuje v zmysle predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky, ku spokojnosti všetkých zainteresovaných zamestnancov.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

1. Označiť čelo vlaku návěstou 49 „Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám“.



2. Zistiť príčinu náhleho poklesu tlaku vzduchu v priebežnom potrubí.



3. Utiahnúť všetky ručné brzdy v odtrhnutej časti vlaku.



4. Vždy sa presvedčiť či odvázaná časť je priebežne a dostatočne brzdená.



5. Pri zanechanej časti roztrhnutého vlaku ostáva jeden člen vlakového personálu, alebo vodič postrkového HDV.



6. Na trati s automatickým blokom sa riadiť návěstami oddielových návěstídel.



7. Na trati bez automatického bloku zastaviť pred oddielovým návěstidlom a vyznameniť strážnika.



8. Ak nie je výpravca vyznamenený o jazde vlaku po častiach, musí vodič s vlakom v stanici vždy zastaviť pred krajinou vchodovou výhybkou a ďalej postupovať podľa pokynov výpravcu.



Ľudia sú najväčším bohatstvom Údržby železničnej infraštruktúry

Pri vstupe do kancelárie vedúceho úseku riaditeľa a ľudských zdrojov riaditeľstva ÚŽI v Bratislave Vás zaiste ako prvé upúta plagát, kde je veľkým písmom napísané - Ľudia sú najväčším bohatstvom Údržby železničnej infraštruktúry. Co toto heslo znamená v prostredí ÚŽI a pre vedúceho úseku Mgr. Pavla Kravca?

Autorom tohto hesla je zakladateľ konceptu moderného manažmentu Peter F. Drucker. V čom vidíte jeho zmysel a prečo má čestné miesto vo Vašej kancelárii?

Zmysel hesla sa dá jednoducho vysvetliť dodatkom - *lebo len ľudia dávajú veciam zmysel, preto sú najväčším bohatstvom organizácie. Od kvality ľudí v organizácii, ich odbornosti, ale aj osobnosti je priamo závislý úspech podniku.* Ani najvýkonnejší a najkvalitnejší stroj, bez kvalitnej obsluhy nie je sám o sebe zárukou, že jeho prevádzkou bude skutočne dosahovaná kvalita a požadovaný výkon. Toto heslo je vlastne volná parafráza myšlienok Petera F. Druckera, ktorý na „staré koleno“ ako jeden z prvých rozpoznal kľúčové trendy rodiacej sa informačnej epochy. Drucker poznal príčiny úspechov firiem. Dobré to vystihuje jeho ďalší výrok - *Všade, kde vidíte úspešnú firmu, urobil na začiatku niekto odvážne rozhodnutie, táto životná pravda zohráva vo firmách veľký význam. Nie vždy je rozhodnutie završené úspechom, lebo rozhodnutie je spojené so zodpovednosťou. Často krát v reálnom živote vidíme nerozhodných alebo váhavých manažérov, len preto, že sa obávajú dôsledkov prípadného neúspechu. Preto, pre firmu niet väčšieho nešťastia ako nerozhodný manažér. Neúspešné rozhodnutie (lebo často môžeme hovoriť skôr o neúspešných, nie o nesprávnych rozhodnutiach) možno korigovať, ale žiadne rozhodnutie je len akési „vzduchoprázdno“, ktoré vo firme nič nerieši. A ja som si aj z týchto dôvodov zvolil toto heslo ako motto prístupu a práce v oblasti ľudských zdrojov a konkrétne v Konceptii rozvoja ÚŽI, ktorá je súčasťou Stratégie ŽSR.*

Čo je cieľom personálnej stratégie ÚŽI?

Hlavným cieľom personálnej stratégie je riadenie a rozvoj ľudských zdrojov tak, aby boli dosahované strategické ciele výrobných úsekov ŽTS, OZT, EE pri údržbe infraštruktúry ŽSR. S dôrazom na uskutočnenie systémových zmien v organizačných procesoch, v postojoch a správaní zamestnancov, zvyšovaní odbornej úrovne a identifikácie s ÚŽI, vybudovaním zákaznicky orientovanej firemnej kultúry, čo sa prejaví zvýšením produktivity a konkurencie schopnosti údržby.

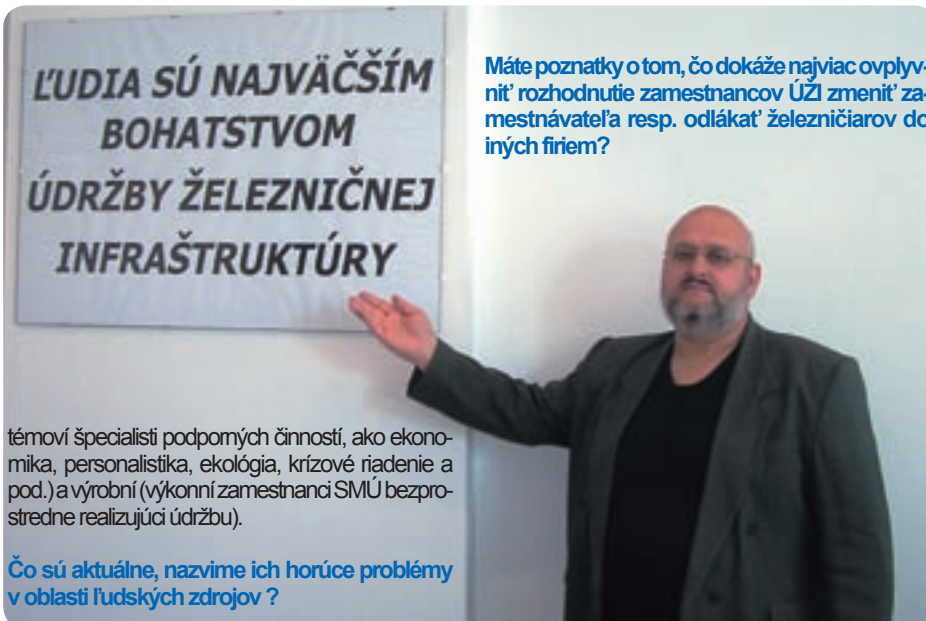
Aká je koncepcia riadenia ľudských zdrojov a aké sú cieľové skupiny personálnej stratégie ÚŽI?

Cieľom riadenia ľudských zdrojov je dosiahnutie maximálnej produktivity a efektivity práce prostredníctvom riadenia procesu prijímania zamestnancov, ovplyvňovania ich výkonnosti, motivácie podávať maximálne výkony, podporu firemnej komunikácie.

Dôležitá je tímová spolupráca, presadzovanie firemných hodnôt, získavanie si dôvery zamestnancov, ako aj upevňovanie lojality a identifikácie s firmou. Cieľovou skupinou sú manažéri a to: koncepční manažéri, konkrétne vedúci úseku R ÚŽI, vedúci pracovnej skupiny R ÚŽI, riadiaci (vedúci výrobného úseku RRP, MO, vedúci oddelenia RRP, MO), prierezoví (prednostovia sekcií, vedúci oddelenia ekonomiky, LZ, PaM) a výrobná operatíva (vedúci SMÚ, SMO, vedúci prevádzky, majstri). Ďalej sú to zamestnanci - koncepční (systémoví špecialisti R ÚŽI), riadiaci (systémoví špecialisti RRP, MO pripravujúci podklady pre rozhodovanie), prierezoví (sys-

podstavu zamestnancov obmedzený výkon údržby.

Jednou z hlavných príčin vysokej mobility LZ nielen v ÚŽI ale celkovo v ŽSR je v porovnaní s inými firmami lepšia hmotná stimulácia – odmeňovanie, ale aj poskytovanie benefitov a celkovo lepší imidž iných firiem. Paradoxom je, že odborníci odchádzajú z ÚŽI aj v rámci ŽSR do iných vnútorných organizačných jednotiek (VOJ), z dôvodu lepšieho odmeňovania. Svedčí o tom aj pomer odchodov viac ako 2 násobku v neprospech ÚŽI. V roku 2006 bolo preložených do ÚŽI z iných Voj 30 zamestnancov, ale z ÚŽI do iných Voj ŽSR odišlo až 64 zamestnancov.



Máte poznatky o tom, čo dokáže najviac ovplyvniť rozhodnutie zamestnancov ÚŽI zmeniť zamestnávateľa resp. odísť do železničiarov do iných firiem?

témoví špecialisti podporných činností, ako ekonomika, personalistika, ekológia, krízové riadenie a pod.) a výrobní (výkonní zamestnanci SMÚ bezprostredne realizujúci údržbu).

Čo sú aktuálne, nazvime ich horúce problémy v oblasti ľudských zdrojov?

ÚŽI má k dnešnému dňu 6 030 systemizovaných pracovných miest, z ktorých 60 je v súčasnosti voľných. V pomere k celkovému počtu, to ani nie je veľa, ale ide o kľúčové výkonné profesie údržby, ako je návestný majster, návestný a spojový dozorca, elektromechanik, elektromontér, traťový strojník. Tento problém sa nazýva mobilita LZ. Za rok 2006 ukončilo pracovný pomer v ÚŽI 268 zamestnancov, ale prijatých bolo len 233 zamestnancov. Do úvahy treba však vziať aj časový faktor prijatých zamestnancov súvisiaci s výcvikom a plnohodnotným výkonom, keď o skutočne plnohodnotnej náhrade môžeme hovoriť až po 2 - 3 rokoch potrebných na získanie zručnosti, na výkon údržby.

V čom vidíte príčiny vysokej mobility?

Pokiaľ Železnice SR do roku 2004 v rámci programu racionalizácie, optimalizácie a hľadania efektivity znižovali počet pracovných pozícií, začali na slovenskom trhu práce významne pôsobiť veľkí zahraniční investori. A tak naštartovaná ekonomika začala generovať nové pracovné miesta, pre ktoré sa ŽSR stali jedným zo zdrojov dobre vyškolenej a zručnej pracovnej sily.

ÚŽI zaznamenáva od roku 2004 významný odliv stredných technicko-údržbárskych profesií ako sú - elektromechanik, elektromontér, návestný majster, traťový strojník a podobne. Situácia je v oblasti Bratislavy už tak kritická, že v úseku Zohor - Záhorská Ves, Zohor - Rohožník v oblasti OZT je z dôvodu

Zahraniční investori poskytujú mzdy väčšie než je ktorýkoľvek regionálny resp. slovenský priemer v závislosti od výrobného odvetvia či situácie na trhu. Napríklad firmy pôsobiace v segmente železničného stavebníctva „preťahujú“ odborníkov z ÚŽI najmä vyššou mzdou. Tak napríklad 22 traťových strojníkov z ÚŽI odišlo v roku 2006 do iných firiem kvôli vyššej mzde. Ďalším príkladom by mohli byť benefity firmy KIA. KIA hradí svojim zamestnancom, ktorí denne dochádzajú do práce, cestovné v plnej výške. Iné lákadlá sú v podobe plne hradenej životnej poisťky, príspevku na nájomné alebo kúpu bytu v prípade PSA, alebo príspevok na ubytovanie počas prvých šiestich mesiacov, vianočný a letný bonus, príspevky na úvery, zľavy na autá, či sociálny program pre rodinných príslušníkov, ako je to v KIA. Tieto odmeny nie sú však len za účasť, kapitalizácia pracovnej sily je príkladná, ako z učebnice o manažmente, zamestnanci si dôchodok v posledných rokoch vyslúžia v úplne iných firmách, pracovné tempo je závratné a väčšina zamestnancov to vydrží len niekoľko rokov.

**Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ**

Keďže oblasť ľudských zdrojov je nielen téma so širokým zameraním, ale týka sa naozaj všetkých, tak nielen v rozhovoroch, ale problematike riadenia a fungovania ľudských zdrojov sa budeme v Ž semafore zaoberať aj v nasledujúcich číslach.

Železničiarci v úlohe

Gabriela Korytárová sa plameňov nezľakla

Pani Gabika je príjemná, mladá žena. Na železnici pracuje sedemnásť rok. Jej domovskou stanicou je Streda nad Bodrogom, v súčasnosti ju však ako závorárku nájdete v Borši. Za roky služby zažila toho dosť, i keď skromne poznamenáva, že v podstate to nebolo „nič zvláštne“. Na piatok 27. októbra minulého roka však bude určite dlho spomínať...

MLADÁ ZÁVORÁRKA POHOTOVOU REAKCIOU ZACHRÁNILA ŽIVOTY PIATICH DETÍ



Gabriela Korytárová, hlavná aktérka nášho príbehu.

- V tom čase som „zaskakovala“ na stanovisku „41“, za križovatkou ciest smerom na Slovenské Nové Mesto a Malú Trňu. Nočná zmena začala bez problémov a vyzeralo to, že tak to pôjde do rána. No nikdy netreba hodnotiť situáciu predčasne, ako v tomto prípade,- začala so spomienkami na osudný deň pani Gabriela. V tesnom susedstve závorárskeho pracoviska sa nachádza aj rodinný dom. Pôvodní majitelia sa z neho už dávno odsťahovali, miesto po nich zaujala rodina so siedmymi deťmi. Bolo čosi po pol desiatej večer, keď Gabriela Korytárová začula vzrušené hlasy. Len čo vyšla zo svojej „malej búdky“, zistila, čo sa deje. Z domu šľahali plamene. Pri dverách stál chlapec a prosil o pomoc. Okamžite zasiahla a pomohla z horiaceho domu ďalším piatim deťom. Tie boli v dome sami, rodičia podľa ich slov odišli s dvoma menšími súrodencami do neďalekého Trebišova do nemocnice. – **Bola to otázka niekoľkých minút,** - priblížila pani Korytárová situáciu spreď niekoľkých mesiacov. – **Oheň sa nebezpečne šírila**



Na železnici pracuje sedemnásť rok, v súčasnosti ako závorárka v Železničnej stanici Borša.

až keď som spočítala, že všetky deti sú mimo nebezpečenstva, vydýchla som si. Ihneď volala hasičov i policajtov a o vzniknutej situácii informovala aj nadriadených. Keďže miesto požiaru sa nachádza v tesnej blízkosti trate, upovedomila aj službukonajúcich výpravcov v Michalovciach Miroslava Kundráta a v Slovenskom Novom Meste Mariána Gedru, aby v tomto smere zastavili dopravu. Vlaky však už boli na ceste, tak ich pohotovo zastavila sama. Medzitým došli hasiči, ktorí po niekoľkých hodinách oheň zahasili. Deti medzitým zobrala na svoje pracovisko, kde sa o nich postarala. I keď závorársky domček ledva stačí pre jedného, pomestilo sa doň všetkých päť detí, vo veku od päť, do šestnásť rokov. Až tam sa od nich dozvedela, ako k požiaru došlo. Dom je bez prípojky na elektrický prúd, tak

si svietili sviečkou. Od nej sa vznietili periny a nešťastie bolo na svete. – **Uložila som ich k sebe a snažila sa ich upokojiť, také boli vystrašené. Najviac im bolo ľúto za mačiatkom, ktoré zrejme ostalo v ohni. Dodnes sa nenašlo. Najstarší chlapec si priam trhal vlasy, že čo bude, keď sa to dozvedia rodičia...**- spomína pani Korytárová. Keď sa situácia upokojila a hasiči odišli, deti sa zrazu zobrali a vrátili do vyhoraného domu. Jednu miestnosť požiar až tak nepoškodil a tak sa uchýlili do nej. Ráno pani Korytárovú striedala kolegyňa Zuzana Demjanová. – **Bola to neskutočná náhoda,**- zaspomínala na októbovú príhodu. – **Akurát som pretriedla veci po deťoch, zobrala ich do roboty, že ich podarujem niektorej kolegyni a zrazu toto. Všetky sa zišli. Ved' im nič neostalo.** Na druhý deň prišli na miesto požiaru starosta obce Čerhov s riaditeľkou tamjšej základnej školy. Rodičia sa ani neobjavili, tak sa o deti postarali sami. Ako sa nám podarilo zistiť, skončili v krízovom centre...

Dom je v súčasnosti stále opustený. Stopy po požiaru ostali, akoby sa tento prípad stal včera. Porozhádzované, spálené veci pripomínajú, čo sa tam asi stalo. Iba v jednej miestnosti je ako tak zachovaný nábytok. Opustený, nepotrebný. Ktovie, či sa do toho domu ešte niekto našťahuje. Gabriela Korytárová chodí do služby už do „svojej“ stanice, no spomienky zostali.



Vnútro rodinného domu ostalo takmer celé nepoužiteľné...



...okrem jednej miestnosti, kde sú nakope veci, ktoré sa podarilo zachrániť pred požiarom.



Zuzana Demjanová (vľavo) vystriedala po rušnej nočnej Gabrielu Korytárovú (vpravo) na závorárskom stanovišti.

anjelov strážnych

Rozhodli zlomky sekundy a pohotovú reakcia

Nešťastná láska, frajerina, alkohol? Ťažko povedať, čo bolo príčinou udalosti, ktorá sa mohla skončiť tragicky. Nebyť okamžitej pohotovosti nášho kolegu, na cintoríne v Šuranoch mohol pribudnúť čerstvý hrob a mladé dievča, ktoré ešte vlastne ani nezačalo žiť, už nemuselo byť medzi svojimi blízkymi...



Záchranca Jozef Valent na „svojom“ stavadle.

LUCIA SA ZÁSLUHOU SIGNALISTU JOZEFA VALENTA ZO ŠURIAN NARODILA DRUHÝKRÁT

Všetko sa odohralo 5. apríla v Železničnej stanici v Šuranoch. Jozef Valent, signalista zo stavadla 1 nastúpil do nočnej zmeny. O



Prednostka Železničnej stanice v Šuranoch Alžbeta Ivičičová na kontrole výkonu služby na stavadle 1, kde pracuje Jozef Valent, na ktorého počín je patrične hrdá.

tom, čo zažije o niekoľko minút, sa mu určite ani nesnívalo... O čo vlastne šlo? Nechajme spomínať hlavného aktéra.

- Bolo krátko po siedmej hodine večer, keď som počul volanie o pomoc. Vyšiel som medzi koľaje, čo sa deje. Čo som uvidel, ma až zmrazilo. Na neďalekom moste viselo nad koľajiskom mladé dievča. Prvé, čo mi napadlo bolo, že sa hrajú... no v momente som zbadal, že to nie je hra, ale boj o život. Otočená bola chrbtom k mostu a zozadu ju pridržovali chlapec a dievča. Netrvalo ani zlomok sekundy a už som sa rozbehol k nim, - opisuje dramatickú situáciu Jozef Valent. Most je od stavadla č. 1 vzdialený niekoľko desiatok metrov. No kým sa dostal na miesto, kde sedemnásťročná Lucia visela, musel prekonať nielen prekážky v podobe drôteného oplotenia, ale i množstvo schodov. I keď s vypätím síl, dobehol práve včas. Cestou ešte stihol zastaviť náhodne okoloidúce hasičské auto, ktorého posádka si všimla, ako ich po „železničiarsky“ - krúžením rukou zastavu-

je. - Rozhodovali sekundy... Kamarátka, ktorá visiacu dievčinu držala zozadu za ruku, už nevládala a dlane sa pomaly púšťali. Hodil som sa na chodník a pevne ju schmatol, - dodáva náš kolega. To už boli pri nich hasiči, ktorí pomohli pri vyťahovaní. Čo sa vlastne deje, si zrejme uvedomila až keď ju zachránili. Keď pocítila pevnú zem pod nohami, skolabovala a ostala ležať na chodníku. Zrazu sa okolo nich nahrnula partia asi pätnástich jej rovesníkov, ktorí ju zobrali a z mosta akoby zmizli... Jozef Valent bol už na ceste na svoje pracovisko. Prvé, čo počul už z diaľky, bol telefón, ktorý ne-

pretržité zvonil. Ani sa poriadne nevydýchal a ohlásil sa. Službukonajúci výpravca Ján Majerčík spustil naňho kopy otázok. - **Vravel som mu, nechaj ma aspoň vydýchať sa, hneď ti poviem, čo sa stalo...** V dopravnej kancelárii bol pomaly poplach. Ešte sa nikdy nestalo, aby hneď na prvé zavolanie Jozef Valent nedvíhal. Ján Majerčík spomína na udalosť takto: - **Akurát som chcel Jožovi ohlásiť prípravu vlaku a on nič. Prezváňam mu päť, či šesť krát a opäť nič. Preľakol som sa, či sa mu nebudaj niečo nestalo. Keď konečne zdvihol upokojil, som sa a bol som rád, že ho počujem. Keď sa poriadne nadýchol, dozvedel som sa, čo sa na stavadle odohralo,** - povedal výpravca Ján Majerčík.

Jozef Valent si dnes môže len domyslieť, čo sa vtedy vlastne stalo, čo bolo dôvodom Luciinho konania. - **Verzii je viacero. Vraj to bola frajerina, dokázať partii, že prejde po cestnom nadjazde ponad trať, možno to bol alkohol, ale spomínala sa i nešťastná láska. V každom prípade to bol strašný nerozum, skratové konanie,** - zamyslene komentuje konanie mladej dievčiny Jozef.



Pri páde z mosta hrozilo nebezpečenstvo dopadu buď na trolej, alebo priamo do koľají.



Jozef Valent vo svojom „kráľovstve“.

Jozef Valent pracuje v ŽSR od roku 1980. Vo funkcii signalistu nepretržite 27 rokov. - **Nikdy by som si nepomyslel, že raz budem pracovať na železnici a už vôbec nie, že tu vydržím toľko rokov. Dnes by som ale nemenil,** - spokojne dodáva.

Prednostka Železničnej stanice v Šuranoch Alžbeta Ivičičová má na adresu Jozefa Valenta iba pochvalné slová. K pracovným povinnostiam pristupuje maximálne zodpovedne, čím prispieva k zabezpečeniu plynulej a bezpečnej železničnej prevádzky. - **Načo toľko slov,** - dodáva náš kolega zo Šurian. - **Toto by určite urobil každý na mojom mieste. Šťastie, že sa všetko skončilo dobre. Teraz už viem, čo sú to zlomky sekundy a pohotovú reakcie. Stačilo prísť iba o čosi neskôr a mladé dievča skončí v trolejoch a potom na koľajniciach a...** Piateho apríla tohto roku sa vlastne narodila druhýkrát, vďaka svojmu anjelovi strážnemu.

Vladimír SALZER,
foto: autor



Výpravcu Jána Majerčíka poriadne znepokojilo, keď po vytočení čísla na stavadlo, signalista Jozef Valent nezdvíhal.

V udržiavaných rušňoch cítiť tep srdc nadšencov



„Výpravca“ Ján Zadorožný vypravil prebudenú Katku a spolu s Antonom Hampejšom z Moravy svojim oblečením pripomenuli mnohým zašlé časy...



- Tak na tomto rušni som jazdil do Čiernej nad Tisou..., zaspomínal si bývalý rušňovodič Jozef Sedlák, ktorý celý svoj pracovný život zasvätil železnici.

Fajnšmekri, ktorí každoročne navštevujú na sklonku apríla výstavu parných a koľajových vozňov a odštartujú cestu rušňa Katka v Košiciach, hovoria o masovom záujme ľudí o toto zaujímavé podujatie. Aj tento rok boli ich slová naplnené do bodky. Zdá sa, že areál rušňového depa v južnej časti mesta už nebude v najbližších rokoch stačiť...

Davy ľudí sa priam hrnuli do tohto priestranstva v sobotu 21. apríla, pripravení popásť si oči na vystavených rušňoch z rôznych historických etáp, ale aj klásť otázky obsluhujúcemu personálu a šéfom železníc. Približne 10 tisíc obdivovateľov iste súhlasilo so slovami predstaviteľov mesta, kraja a železníc, keď použili výrazy obdivu nad snahou nadšencov – dávať dokopy mašiny, ktoré by možno končili na šrotovisku. Vrcholným bodom býva už pravidelne rituál zapalovania ohňa v parnom rušni Katka. Aj nasledujúce slová výpravcu tohto vlaku svedčia o obdive: - Tento najstarší parný rušeň mi prirástol k srdcu a som poctený, že ho môžem vypraviť. Na železnici som nikdy nepracoval, napriek

tomu môžem tu naplno prejsť svoje hobby a to dokonca v dobovej uniforme z roku 1934. Oblekam si ju iba pri výnimočných príležitostiach, - hovorí Ján Zadorožný, ktorý priznal, že si ju dal ušiť na vlastné náklady a presne podľa pôvodných strihov. Železničné znalosti potvrdil i zdôraznením, že aj pre Katku platia predpisy. Po zime sa obvykle skontroluje kotol, rošty, lapače sadzí v komíne, tak aby Katka bola v dobrej kondícii. Po tomto akte sa rušeň preváža na korbe nákladného auta do Čermela - na „svoje“ koľajnice. Premáva už pätnásť sezón, od 1. mája do 2. septembra počas voľných dní.

Klub historických železníc na predstavovanie exponátov pritiahol aj dve mašiny z Poľska a jednu z Rakúska. Tu sa prezentovali prvýkrát. Pozornosť púťali dieselmotorové a elektrické rušne. - My sme tu už obišli všetko čo bolo možné, syn stlačal páčky, budíky, všakovaké gombíky priamo v rušňovodičovej kabíne. A pri rozhovoroch sa dozvedám, že mnohí venujú ošetrovaniu týchto exponátov desiatky hodín a zaberá im to všetok voľný čas. Viacerí už zasväcujú ďalšiu generáciu do údržby rušňov. Zaslúžili by



Päťdesiatjeden ročnú jubilantku Katku a nielen ju prišli pozdraviť do košického rušňového depa tisíce obdivovateľov.



si metal, - obdivne zdôrazňuje Juraj Onderko, jeden z množstva návštevníkov.

Kus histórie v čiapke

Nebol jediný v netradičnom mundúre. Laik by jeho oblečenie a čiapku zasadil niekde medzi francúzske légie, alebo žeby do Rakúsko-uhorskej monarchie? Nuž to čo mal oblečené na sebe dokázal predviesť s patričnou noblesou. Anton Hampejs z Českej Třebovej, ktorý robí na údržbe budov v Českých dráhach, má nezvyčajného konička. U kamarátov (tiež zacielených na koľaje a železničné unikáty) si často obzeral uniformy železničiarov z rôznych období. – **Zaujali ma čiapky k príslušným oblekom z toho - ktorého obdobia. A veru už bude desať rokov, čo ich vyrábam. Teraz som sa zamerlal na roky 1900 – 1918. Šijem**

KATKA JE PO PREBUDENÍ UŽ NA SVOJEJ TRATI

podľa francúzskych vzorov. Vzácnosťou sú najmä zachované odznaky TR 12, vyrobené vo Viedni a tie sa pripínajú na čiapky. Čo tu vidíte pochádza z roku 1921. Už zostalo zachovaných iba tridsať kusov, - ukazuje detaily i cenné kusy ozdôb pán Hampejs.

- Doniesli sme súčiastky...

... však Vy už viete, čo s nimi, - takto sa prihovárajú Jánovi Novákovi návštevníci jeho výstavy modelov vláčikov, ktorá bola súčasťou predstavovania rušňových exponátov. Do jeho kráľovstva vstupovali ľudia priam s bázňou a úctou, aby nič nezhdolili, aby tvorcovi diela preukázali obdiv. Dlhé stoly plné rušňov a vozňov, ktoré nie je možné definovať, zaradiť, ale nadchnú kvôli širokej škále farieb i tvarov. Množstvo zlatej farby nadchlo najmä deti, veď od kráľovstva to nemá ďaleko, dospelí žasli skôr nad zlatými rukami tvorcu i jeho božskou trpezlivosťou. – **Vykonávam iné povolanie, ale už ako dieťa som pri návšteve tety v Prahe obdivoval zoradené vlaky. Bývala v blízkosti Masarykovej**

stanice a tam som sa dosýta vynadival. Ale až keď boli oslavy 150. výročia železníc, začal som sa vážnejšie zaoberať zhotovovaním modelov vlakov. Nerád sa lúčim so starými drobnosťami a nefunkčnými vecami. A tak z písacích, šijacích strojov, od hodinárov som získaval súčiastky a špekuloval ako ich využijem. **A tak vidíte, ľudia ma poznajú a prinášajú celé škatule vecí z ktorých sa zrodilo toto,** – ukazuje na plné stoly výtvorov Ján Novák. Priznal sa, že mal obavy z reakcií železničiarov, či jeho dielka prijmu, ale už takmer desať rokov ho pozývajú na rôzne podujatia.

Mária PALIČKOVÁ

Foto: Štefan MORÉ a Igor MOLNÁR

Dlhé stoly plné mašíniek zaujmú kvôli širokej škále farieb i tvarov. Množstvo zlatej farby nadchlo najmä deti, veď od kráľovstva to nemá ďaleko, dospelí žasli skôr nad zlatými rukami tvorcu Jána Nováka.



Jediná Detská železnica na Slovensku privítala prvého mája Katku a tak si aj v tomto roku rušeň i železnička spokojne nažívajú v Čermel'skom údolí. Avšak prvý máj nebol až taký pokojný, vlak totiž prepadli banditi...



Ordinácia nielen v ružovej záhrade, ale aj na stanici

A je to tu! Do našich domácností konečne vstúpil po dlhom čase nový slovenský seriál so slovenskými hercami. Námet overený históriou a azda aj seriálom *Nemocnica na okraji mesta*, kde sa udomácnilo lekárske prostredie, tento krát pod názvom *Ordinácia v ružovej záhrade*. Klapka z natáčania seriálu odznela aj na železničnej stanici v Pezinku a my sme boli pri tom...

Aj keď leitmotívom seriálu sú lekári, sestričky a ordinácie, autori sa nevyhnú ani iným reáliám života, čo nás vôbec neprekvapuje. O to viac však boli prekvapení cestujúci, ktorí sa 30. marca nachádzali v priestoroch železničnej stanici v Pezinku. Neprehliadnuteľný filmový štáb a známi herci, Emília Vášáryová, Emil Horváth a Elo Romančík vzbudzovali pozornosť. Železnice a cestovanie sú a aj určite vždy budú vďačným spostením každého filmu či seriálu. Darmo, železnice sú fotogenické...

Mgr. Jozef LEHOCKÝ

Režisérka Marta Ferencová (vľavo) vysvetľuje Emílii Vášáryovej a Emilovi Horváthovi ich pohyb na nástupišti.



Zdá sa, že nejaký zdravotný príbeh sa bude odohrávať aj v železničnej stanici Pezínok. E. Horváth pociťuje nezvyčajnú slabosť a E. Vášáryová si robí starosti... Samozrejme, iba v seriáli, kde si „zahrajú“ koľajnice i vlaky...

Mozaika filmov a fotografií

Tento rok bude pre amatérskych priaznivcov filmárskeho umenia a FISAIC-u určite zaujímavý a výnimočný. Sekcia FILM A VIDEO (F+V) FISAIC sa v ňom pripravuje na medzinárodnú filmársku súťaž, ktorá sa uskutoční v septembri v Českej republike, v meste Kroměříž. Už roky pretrvávajúce dobré vzájomné vzťahy s českými železničiarimi aj filmármi motivujú slovenských železničiarov predstaviť sa na tejto súťaži s čo najlepším filmovým výberom za Slovensko.

Prvým stretnutím členov sekcie F+V FISAIC v tomto roku bol už tradičný jamý filmársky seminár, ktorý sa uskutočnil posledný aprílový víkend v SIP Strečno. Zúčastnili sa ho tento krát okrem filmárov aj členovia sekcie FOTO FISAIC, ktorí rovnako majú záujem prezentovať svoje aktivity a na tomto stretnutí sa podrobne zaoberali možnosťami ďalšej činnosti sekcie FOTO. Ich úvodným príjemným gestom bolo poskytnutie vlastných fotografií pre nástenný kalendár ŽSR 2006. V tomto roku plánujú na jeseň zorganizovanie národnej súťaže. Stretnutie obohatil svojou odbornou prednáškou aj umelecký fotograf Juraj Bača.

Na seminári sa zúčastnila takmer tridsiatka kolegov zo všetkých troch železničných spoločností. Filmári sa pod odborným vedením Mgr. Ladislava Munka venovali ďalším poznatkom z oblasti teórie filmového umenia s dôrazom na základ väzieb vo filmovom diele a dodržanie postupov ako aj možností využitia strihovej skladby. Hlavnou náplňou seminára však bola ako obvykle, prezentácia vlastnej filmovej tvorby železničiarov s následnou odbornou diskusiou, ktorej spostením sú vždy aj poznatky samotných frekventantov seminára a ich odborné posúdenie a celkové zhodnotenie Mgr. Munkom.

Od roku 2003, odkedy sa skupina železničných filmárov pravidelne dvakrát do roka stretáva na seminároch, festivaloch a súťažiach v SIP Strečno, jej členovia urobili poriadny krok vpred do

tajov filmárskeho umenia. Najlepšie zhodnotiť to môže Mgr. Munk ako dlhoročný odborný garant tejto sekcie: - **Je úžasné stretávať sa s ľuďmi z rôznych železničiarских profesií, ktorých spája láska k filmárčine! A práve láska je rozhodujúcou emóciou, posúvajúcou ich túžbu lepšie poznať tajomstvá filmovej reči. A že skutočne chcú, je vidieť na ich stále sa zlepšujúcich výsledkoch. Na krátkych dramatických útvaroch, cestopisoch, profiloch osobností, dokumentárnych filmoch zo železničiarских akcií či filmov o prírode, o**

LETNÁ FILMÁRSKA ŠKOLA

rodine, o ľuďoch okolo nich. Ale, a to ma obzvlášť teší, vznikajú aj kvalitnejšie odborné železničiarские náučné filmy, ktoré majú svoje praktické uplatnenie v systéme vzdelávania železničiarov. Je naozaj úžasné stretávať sa s ľuďmi, ktorí hľadali spôsob, ako vyjadriť svoje názory, pocity, videnie tohto sveta.... A že ho našli popri svojom zamestnaní práve vo videofilme, že tejto láske vedia venovať svoj voľný čas... Zrejme sú vo svojich profesiách títo naši filmári naozajstní železničiarские odborníci, pretože aj dôslední a snaživí sú aj na filmárskej pôde... Možno aj preto si občas poviem, že aj ja by som chcel byť aspoň na chvíľu železničiarom, aby som sa im sem-tam čo i len priblížil, aby

som sa im mohol aspoň z časti vyrovnat', keďže oni s chuťou a radosťou tak úspešne vnikajú do tajov filmárskej abecedy,- zhodnotil stretnutie Mgr. Munka. Povzbudivé slová, ale i slová chvály od ozajstného odborníka si naši kolegovia filmári za svoju jedinečnú činnosť právom zaslúžia.

Merítkom ich filmárskeho rastu naďalej zostávajú medzinárodné súťaže F+V FISAIC. Do tej tohtoročnej postúpia filmy na základe výsledkov národnej súťaže F+V FISAIC, ktorá sa uskutočnila v novembri 2006 a záverov spomínaného odborného filmárskeho seminára. V medzinárodnej súťaži F+V FISAIC sa pravidelne raz za dva roky stretávajú zástupcovia viac ako 20 európskych železničných správ. Dúfajme, že tento rok priateľská atmosféra súťaže v Čechách bude našim filmárom naklonená a že sa nám podarí získať aj niektorú z medailí. Medzinárodná súťaž má presne stanovené technické a umelecké pravidlá pre hodnotenie, ktorými sa riadi odborná porota v súlade s reglementom FISAIC. Ale ešte kým zaznie na jeseň úvodná zvučka súťaže, majú filmári možnosť využiť aj na posledné úpravy a ďalší filmársky rast Letnú filmovú školu (LFŠ), ktorú organizuje Odbor riadenia ľudských zdrojov v spolupráci s ÚIVP Bratislava, SIP Strečno a Mgr. Munkom.

LFŠ sa uskutoční v dňoch od 28. júla do 3. augusta v SIP Strečno a ďalší, aj noví záujemcovia sa môžu prihlásiť u Bc. Jurčovičovej, tel. 920/7075.

- I keď úspechom je pre mňa každá chvíľka v živote, ktorú sme dokázali využiť naplno a pre dobrú vec. Myslím si, že aktivity FISAIC-u, ktoré motivujú železničiarov k aktívnemu využívaniu voľného času, k takejto mozaike úspešných chvíľ rozhodne patria,- povedala Ing. Soňa Kubincová, prezidentka FISAIC na Slovensku.

Ing. Soňa KUBINCOVÁ

Pivo a para v symbióze - na koľajniciach

Záchrana pamiatok je, alebo aspoň by mala byť, pre každý národ posvätná. V súčasnosti tomu hovorme kultúrne dedičstvo. V súkromnom živote si zvyčajne dedičstvo chránime zubami-nechtami, ale už vo verejnom či v štátnom kontexte tomu tak nie je. Veľa kultúrnych pamiatok slovenského národa je v jeho bývalých hlavných mestách Viedeň, Budapešť či Praha a ich navrátenie do vlasti je otáznikom. Je však smutné, že aj to, čo ešte máme doma, a je toho dosť, je v dezolátnom stave a nevieme to dať do poriadku.

HISTÓRIA ŽELEZNÍC NA PONITRÍ OŽIVA

Slovensko má veľa historických pamiatok aj v rámci železníc, vďaka tým osvieteným predstaviteľom železníc, ktorí pomáhali a pomáhajú toto dedičstvo zachovávať. Žiada sa však urobiť ešte viac preto, aby jeho zachovanie a zveľaďovanie nebolo živelné. Vďaka patrí najmä fanúšikom a odborníkom, ktorí sa tomu venujú každú voľnú minútu. Človek skutočne cíti povznášajúci pocit, keď sa po dlhých rokoch podarí zachrániť unikátnu techniku a môže sa s ňou popýšiť pred obecenstvom. Je to ako jedno dejstvo divadelnej hry.

Takéto „malé divadelné formy“ zažili fanúšikovia a obyvatelia Topoľčian a Prievidze 21. apríla. Najprv sa Topoľčanom predstavil zrekonštruovaný špeciálny vozeň na prepravu piva Lp 510 017 v reklamnom nátere pivovaru Moravia z roku 1894. Aby sa tento krásavec predviedol v plnej kráse, prišli do Topoľčian členovia Veterán klubu železníc pri Rušňovom depe Poprad s historickým motorovým vozňom M 240 0042.

Po „vyzvítaní“ na točni v bývalej vozobnej stanici Topoľčany sa spolu vydali na hodinovú cestu Ponitriím do Prievidze. Tam už zástup obdivovateľov „obiehal“ okolo zakúreného parného rušňa 464.001, ktorý počas uplynulých 12 rokov obe-tavo rekonštruovali členovia Prievidzského pa-



Prvé historické stretnutie parného rušňa 464.001 s vozňom na prepravu piva v Železničnej stanici Prievidza.



Historická súprava - motorový vozeň M 240 0042 s vozňom na prepravu piva Lp 510 017 sú v topoľčianskej stanici pripravené na premiérovú cestu do Prievidze.

rostrojného spolku. Dychový orchester dotváral celkovú slávnostnú atmosféru štýlovou hudbou, „mašiny“ pískali, brzdlili a fučali. Čo si môže železničiarsky fanúšik viac priať? „Motorák“ požičal povozit’ „pare“ pivný vozeň a tak bolo čo fotiť i filmovať, ale aj čomu zatlieskať. Samozrejme, že veľkú radosť mal aj Ing Jiří Kubáček, CSc, ktorému sa rozšírila zbierka zreštaurovaných historických železničných vozidiel v Múzejno-dokumentačnom centre ŽSR o nové exponáty.

V jednom z analytických článkov o propagácii turistických destinácií u nás, som sa dočítal, že najlepšiu štátnu propagáciu u nás robia súkromné firmy. My môžeme oponovať a dokumentovať, že aj štátne firmy, konkrétne ŽSR, rôznymi aktivitami priťahujú turistov, najmä železničiarov. A tých nie je málo (napr. FISAIC, USIC, parné jazdy a zrazy historických vozidiel, výročia tratí a podobne).

Z celého podujatia boli nadšení aj návštevníci z Luxemburska. Jean-Marie Thill z Train 1900, Association des musées et tourisme ferroviaire, ktorý prevádzkuje železničku pre turistov nám o nej povedal: - **Železnička v Luxemburgu, v mestečku Pétange je v prevádzke od mája do septembra, každú nedeľu. Má 7 kilometrov a za sezónu 2006 previezla 7000 zákazníkov. Raz za týždeň robíme pre záujemcov výlet na 30 až 60 kilometrovom úseku. O návštevníkov núdzu nemáme. Jeden z rušňov našej železničky bol zrekonštruovaný u vás - na Slovensku.**

Aj Slovensko so svojimi krásami a veľmi zaujímavým historickým parkom by mohlo ponúknuť domácej a zahraničnej klientele ne jeden pekný zážitok na tratiach ŽSR, počas celej letnej sezóny.

Mgr. Jozef LEHOČKÝ,
foto: autor

POZVÁNKA

XII.ročník

Minifutbalový turnaj
Memoriál Jozefa Pellu



16.6.2007

08:00 - 09:00 - prezentácia a vylosovanie
09:00 - 13:30 - zápasy v skupinách
13:30 - 14:30 - semifinále a finále

www.kysak.sk

Cyklisti pozor!

Blíži sa termín cyklistických pretekov. Dňa 10. júna na vás čaká už 2. ročník Majstrovstiev SR železničiarov na 100 kilometrovej trati Sereď – Piešťany – Sereď.

Prihlásiť sa môžete na adrese www.sered.sk.

Blížšie informácie na tel. čísle 0903 532 893.

Na všetkých zdatných borcov z radov železničiarov sa teší jeden z organizátorov Dušan Holbík, ŠK Cyklo-Tour Sereď.





9. CELOSLOVENSKÝ ZRAZ HISTORICKÝCH ŽELEZNIČNÝCH VOZIDIEL

tento rok už

16.-17. JÚNA 2007

**RUŠNOVÉ DEPO BRATISLAVA VÝCHOD
(STARÉ DEPO-RENDEZ)**

PROGRAM:

- výstava historických železničných vozidiel a techniky, **vyhliadkové jazdy** parnými vlakmi
- **modelové kolajiská**, jazdy na stanovišti rušňovodiča parného rušňa a na motorovej drezine
- rekonštrukcia bitky, **ukážka obrany pancierového vlaku z 2. sv. vojny (len sobota)**

Doprava na výstaviisko: historické motorové vlaky z bratislavskej hl. stanice, historickou električkou z centra mesta, ďalej hist. autobusom

Blížšie informácie: www.mdc-ba.sk, www.vlaky.net, www.kphzd.sk



Vstupné: sobota - dospelí 150,- Sk deti 6-15 rokov 80,- Sk nedeľa - dospelí 80,- Sk deti 6-15 rokov 40,- Sk



Múzejno
dokumentačné
centrum
Bratislava



Najkrajšia fotografia roka - fotografická súťaž železničiarov

Súťaž pokračuje! Zapojte sa aj vy!

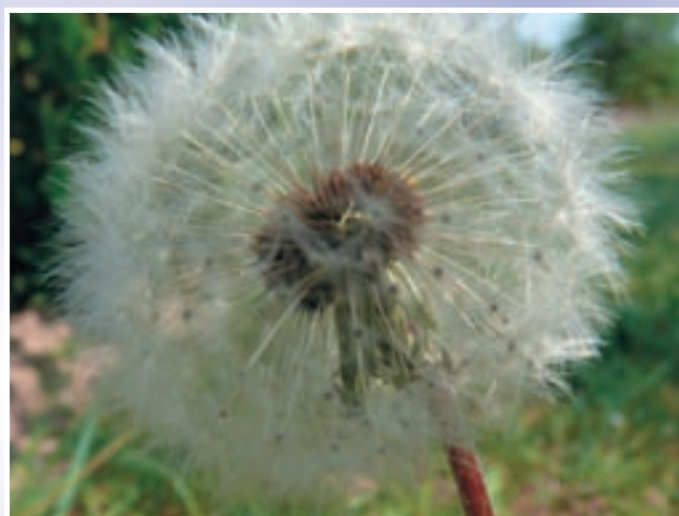
Svoje fotografie (vo formáte jpg) so železničnou aj neželezničnou tematikou posielajte na adresu lehocky.jozef@zsr.sk

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!

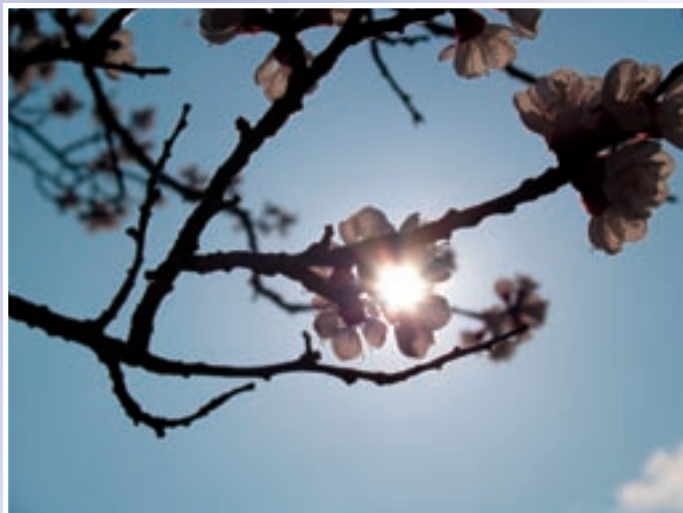


V rozkvete



V odkvete

*Autor: Ing. Ján CENKÝ,
Odbor dopravy GR ŽSR*



Svetlo



Začiatok jari

Autorka: Margita PUSZTAIOVÁ, ZSSK



TVÁR ŽSR

Tretí ročník súťaže!

Dnes prinášame druhú šesticu súťažiacich a zároveň zopár základných informácií o priebehu súťaže. Súťaž trvá 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. Telefonický, e-mailom alebo aj písomnou formou pošlite hlas svojej favoritke.

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. Obľúbená 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.



Ing. Katarína BLAŠKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 2001 ako chyžná v Účelovom zariadení ŽSR Starý Smokovec.
2. Byť nenahraditeľnou mamou mojim deťom, dobrou priateľkou - priateľom a spoľahlivou partnerkou svojmu partnerovi.
3. Modrá. Záľuby šport, in-line korčuľovanie, lyžovanie, plávanie, príroda.
4. Konkrétny nemám, ale vo všeobecnosti je to obraz pozitívne naladeného, vyrovnaného človeka.



Andrea NITKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1989, v súčasnosti ako odborná referentka v AO OR Trnava.
2. Mojm prvoradým cieľom je urobiť všetko preto, aby z mojej dcéry vyrástla úspešná osobnosť.
3. Modrá. Zaujímam sa o nové trendy v oblasti interiérového designu, bytovej výstavby.
4. Z hviezdnych idolov som už vyrástla, ale istým spôsobom sú pre mňa idolom ľudia, ktorí si aj v dnešnej dobe, kedy sa slušnosť nenesí, zachovali „chrbtovú kosť.“ Je ich veľmi málo, ale našťastie ich zopár okolo seba mám.



Anikó HORVÁTHOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1997, v súčasnosti ako operátorka v Železničnej stanici Čierna nad Tisou.
2. Zdravie v rodine, prežiť život tak, aby som nič nemusela ľutovať.
3. Svetlé, jarné farby. Šport, bicyklovanie, aerobik, literatúra.
4. Speváčka Celine Dion a herečka Julia Roberts. Páčia sa mi aj ako ženy – matky. A všetci, ktorí v živote dosiahli úspechy.



Zuzana DEMJANOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1996, v súčasnosti ako tranzitérka – prípravárka v Železničnej stanici Michalany.
2. Byť dobrou mamou a vychovávať deti.
3. Modrá. Záľub je viacero, no asi najväčšie sú hubárčenie a rybárčenie.
4. Idolom sú moji rodičia, pretože sú to skvelí ľudia.



Júlia BUTALOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1988, v súčasnosti ako staničná robotníčka v Železničnej stanici Humenné.
2. Šťastne sa dožiť dôchodkového veku a zdravie pre celú rodinu.
3. Farbu mám rada modrú. Najradšej pracujem v záhrade, no v prvom rade je moja rodina.
4. Vzorom boli pre mňa moji rodičia - svojou pracovitosťou.



Anna BELEJOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1994, v súčasnosti ako výpravkyňa vo výhybni Červený Dvor, ktorá patrí pod stanicu Slanec.
2. Zabezpečiť pre moju rodinu, ktorú nado všetko milujem, čo najlepšie a najhodnotnejší život.
3. Žltá a zelená, lebo to sú farby jari a tú zbožňujem. Mám rada šport a pohyb v prírode.
4. Veľkým vzorom je pre mňa moja maľička, lebo je dobrá a pracovitá a vie si so všetkým poradiť.