

ROČNÍK XVII.

Jún 2007



semafor

6



Foto: Vladimír SALZER

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Krásne leto

Kým minuloročný jún nenasvedčoval, že je už letným mesiacom, tento rok vysoké teploty vzduchu nečakali ani na prvý letný deň. A to je dobre, veď leto má byť plné slnka, odдыхu, dovoleniek, radosti... Blížia sa, verím pre väčšinu z nás, dovolenkové dni a s tým je úzko späté cestovanie.

S časom letných dovoleniek je spojené aj množstvo zážitkov. Nenechávajte si svoje príhody a skúsenosti z vlaku, hôr, rôznych miest a krajín či od mora, iba pre seba. Podel'te sa o ne aj s ostatnými čitateľmi Ž semaforu. Samozrejme, uvítame aj vaše fotografie. Príspevky budeme uverejňovať v nasledujúcich číslach Ž semaforu. V redakcii vyberieme ten najzaujímavejší zážitok a najkrajšiu fotografiu leta, ktoré aj odmeníme.

Okrem dovolenkového obdobia a takzvanej uhorkovej sezóny čaká mnohých železničiarov aj pracovne náročné leto, pretože modernizácia železničnej infraštruktúry a začaté stavby sa nezastavia a dokonca sa s mnohými stavebnými prácami musia naši kolegovia práve v lete poponáhľať.

Ani práca v našej redakcii sa nezastaví a budeme sa vám snažiť aj počas letných mesiacov priniesť čo najviac informácií z diania železníc. Pokračovať bude samozrejme aj súťaž Tvár ŽSR, do ktorej, ak ste žena – tak sa môžete prihlásiť a ak ste muž – tak podporte svoju kolegyniu alebo vybranú favoritku a pošlite jej svoj hlas. Aj váš hlas môže rozhodnúť o tom, kto bude víťazkou čitateľskej súťaže. Rozhodovať môžete nielen o favoritke súťaže, ale aj o tom, čo by ste radi v Ž semafore videli alebo čítali. Stačí, ak sa zapojíte do ankety Semaformeter, alebo nám vaše tipy či nápady zavoláte, či pošlete mailom.

Za celú redakciu vám prajem krásne, pohodové leto. Odдыхajte, relaxujte a užite si slnko v zdraví.

Dana Schwartzová

Živió, pán generálny riaditeľ!



- Nastúpil som do dobre rozbehnutého vlaku a budem rád, ak pôjde aj naďalej hladko... povedal pri našom prvom rozhovore generálny riaditeľ Ing. Dalibor Zelený. Prajeme Vám, pán generálny riaditeľ, aby vlak v ktorom sa veziete, naozaj jazdil hladko a bezpečne.
Veľa šťastných životných kilometrov praje redakcia

Z GRATULÁCIÍ PRE ČERSTVÉHO PÄŤDESIATNIKA OD KOLEGOV – ŽELEZNIČIAROV VYBERÁME:

* K významnému životnému jubileu si ľudia želajú ďalšie roky života v zdraví, v šťastí, v rodinnej pohode, spokojnosti a úspechu v zamestnaní. My - železničiarov – dopravcov zo severovýchodného kúta Slovenska Vám to želáme zo srdca. Prajeme Vám, aby Vaše pracovné rozhodnutia boli prospešné železnici aj jej zákazníkom a prispeli k zveladeniu dobrého mena ŽSR.

„Nech čaše zazvoní perlivým mokom

na cestu do ďalších rokov, nech Vás sprezdá dobrá nálada,

zo srdca Vám to želá modrá armáda“

Zamestnanci zo Železničnej stanice Humenné.

* Daliborovi prajeme, aby bol úspešný a obľúbený alespoň tak, ako bol v Česku a také, aby se mu ve funkci líbilo, prostě všechno nej...
Redakce Železničáře

* Aj ja som pred pár dňami oslávila päťdesiatku. Je to nádherný pocit, keď Vám blahozelajú kolegovia a cítite, že gratulácie sú úprimné. Najviac sa mi páčili prania od tých mladších, ktorí si vážia päťdesiatnikov, ale aj od tých starších, ktorí sú už v klube päťdesiatnikov a vítali ma medzi seba. Takže, tiež Vás vítam v našom klube, želim Vám veľa zdravia, šťastia, lásky, rodinnej pohody a pracovných úspechov.

Oľga Fábryová, prednostka Železničnej stanice Tornaľa, k blahozelaniu sa pripájajú aj všetci zamestnanci stanice.

DALIBOR ZELENÝ OSLÁVIL SVOJE KRÁSNE ŽIVOTNÉ JUBILEUM



Ing. Dalibor Zelený sa narodil 2. júna 1957 v Jihlave. Je absolventom Vysokej školy dopravy a spojov v Žiline v odbore prevádzka a ekonomika železničnej dopravy. Po ukončení štúdia pôsobil od roku 1982 v Českých dráhach, kde zastával rôzne pracovné pozície a pôsobil v rôznych manažérskych funkciách v oblasti obchodu, ekonomiky a informačných technológií. V roku 1985 sa stal námestníkom ministra dopravy ČR. Po dvoch rokoch sa stal poradcom generálneho inšpektora ČD. V rokoch 1998 – 2003 vykonával Ing. Dalibor Zelený funkciu generálneho riaditeľa ČD. V tomto období bol aj prezidentom Misie východ – západ pri UIC a v rokoch 2002 - 2003 bol viceprezidentom UIC. Od roku 2003 pôsobil jeden rok vo funkcii splnomocnenca vlády ČR pre Európsku železničnú agentúru. Od roku 2004 sa venoval poradenskej činnosti v oblasti ekonomiky a dopravy. Od 23. októbra 2006 je generálnym riaditeľom ŽSR. Je ženatý, má dve deti.

* Aj my – spolužiaci z vysokej školy sa pripájame ku gratuláciám pre nášho spolužiaka Borka a želáme mu veľa zdravia a čo najviac úspechov v práci, lebo ak sa jemu bude dať, tak to pocítíme aj my – železničiarov.

Veľa úspechov v práci a pevné zdravie prajú svojmu spolužiakovi a generálnemu riaditeľovi ŽSR spolužiaci z Vysokej školy dopravnej v Žiline, odbor prevádzka a ekonomika železničnej dopravy, ktorí s ním študovali a zdieľali študentský život v rokoch 1978-1982.

* Veľa zdravia a sily prajeme generálnemu riaditeľovi, aby viedol taký podnik, kde každý vie čo má robiť, aby zodpovední zamestnanci mali všetko potrebné na plnenie svojho poslania a aby vždy boli jednoduché a profesionálne.

Veľa šťastia prajú zamestnanci Atrakčného obvodu v Košiciach.

* Ku krásnemu životnému jubileu Ti prajem okrem šťastia, ktoré je veľmi vzácné, zdravia, ktoré je veľmi drahé, lásky, ktorej je veľmi málo, veľa pracovných úspechov a elánu v dôležitej funkcii, ktorú zastávaš. Veľa pohody a priateľstva v súkromnom živote a pracovnom kolektíve, veľa síl pri riadení mnoho tisícov zamestnancov – železničiarov, k spokojnosti vlastnej, ako aj našej. **Spolužiacka Monika (prednostka Železničnej stanice Maťovce)**

Nové organizačné usporiadanie údržby

Projekt zvýšenia efektívnosti systému riadenia prevádzky železničnej infraštruktúry

Výsledkom realizácie II. etapy zmeny systému riadenia a organizovania ŽSR bolo oddelenie činností správy železničnej infraštruktúry od činností údržby a nastavenie vnútropodnikových dodávateľsko odberateľských vzťahov. V súčasnosti sa Železnice SR nachádzajú vo fáze trvalého zlepšovania, avšak žiadne vnútorné usporiadanie podniku nemôžeme pokladať za konečné, ale stále je potrebné vnútorný systém riadenia zlepšovať a prispôbovať novým podmienkam, v ktorých sa podnik nachádza.

A to boli začiatkom tohto roka dôvody na prípravu nového projektu - Projekt zvýšenia efektívnosti systému riadenia prevádzky železničnej infraštruktúry. Jeho cieľom je

- * zhodnotiť súčasný systém riadenia ŽSR, s poukázaním na „slabé miesta“ (problémy) vo vzájomných vzťahoch medzi jednotlivými subjektami - externý zákazník – prevádzka dopravy na dráhe – správa dráhy – údržba železničnej infraštruktúry
- * pripraviť návrh odstránenia identifikovaných „slabých miest“ (problémov).

Nariadením č. 1/2007 generálneho riaditeľa ŽSR bola menovaná pracovná skupina, ktorá spracovávala návrh projektu v troch etapách. V priebehu štyroch mesiacov sa na stretnutiach pracovných skupín zadefinovali problémy súčasného systému riadenia v rôznych oblastiach vzťahov. - **Dôležité bolo odstrániť rôzne duplicitné vzťahy a v neposlednej miere bolo potrebné problémy pomenovať podľa závažnosti a určiť zod-**

2. Podprojekt – riešenia problémov, pre ktorých odstránenie nie je nevyhnutná organizačná zmena

3. Podprojekt – Stratégia údržby železničnej infraštruktúry

medzi OR a ÚŽI. Na základe týchto dôvodov dôjde k 1. júlu k zrušeniu aparátu ÚŽI (vzniknú štyri samostatné VOJ (vnútorné organizačné jednotky).

- * Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen,

- * Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Žilina,

- * Mostný obvod (MO) Košice

- * MO Bratislava.

Zároveň bude mať údržba zastúpenie aj v odboroch GR ŽSR.

Cieľom druhého podprojektu je spracovať návrh riešení identifikovaných problémov, pre ktorých odstránenie nie je nevyhnutná organizačná zmena, s harmonogramom ich odstránenia. Pre každý problém bude určený zodpovedný garant, ktorý navrhne postup odstránenia problému s harmonogramom realizácie.

V podprojekte - Stratégia údržby železničnej infraštruktúry, už názov napovedá o čo tu pôjde. Zrušením Aparátu ÚŽI vzniknú dve regionálne riaditeľstvá ÚŽI a dva MO. Z dôvodu stanovenia ich budúceho postavenia v ŽSR a ďalšieho smerovania údržby je nevyhnutné spracovať a rozhodnúť o ich stratégiách. Bez tejto stratégie nie je možné v súčasnosti zadefinovať efektívne organizačné usporiadanie údržby a definovanie jej optimálnych vzájomných vzťahov a väzieb s ostatnými VOJ.

(sch)

OD 1. JÚLA ÚŽI PO NOVOM



Foto: Mladimír SALZER

povedných za ich riešenie, ako aj spôsob, ktorý by ich vyriešil. Zo spoločných stretnutí jednoznačne vyplynulo rozdelenie navrhovaného projektu na tri podprojekty, - povedal Ing. Pavol Pažitňaj, riaditeľ odboru organizácie a riadenia GR ŽSR.

1. Podprojekt - Návrh organizačných zmien k termínu 1. 7. 2007

Zlepšenie vzťahov

Realizácia prvého podprojektu je zdôvodnená potrebou zvýšenia efektívnosti riadenia údržby a odstránenia duplicitných činností medzi aparátom ÚŽI a regionálnymi riadiacimi pracoviskami. Dôvodom k zmene je aj optimálne nastavenie dodávateľsko-odberateľských vzťahov

Vedeli ste, že...

...sú zmeny v predpise OK 10?

ZSSK s účinnosťou od 1. apríla vydala nový predpis Ok 10 - Zamestnanecké cestovné výhody poskytované ZSSK. Z pohľadu oprávneného držiteľa železničného preukazu, teda aj z radov zamestnancov ŽSR sú najdôležitejšie zmeny v týchto bodoch predpisu:

- * Železničný preukaz (ďalej ŽP) sa vydáva zamestnancovi po uplynutí skúšobnej doby zamestnanca a nie je rozhodujúce, či bol uzatvorený pracovný pomer so zamestnancom na dobu určitú alebo neurčitú.

- * Úľava z podmienky plného pracovného času z dôvodu starostlivosti o dieťa do 16 rokov...(predtým bolo 15 rokov).

- * Pri štúdiu na vysokej škole je potrebné predkladať potvrdenie

o štúdiu na začiatku každého semestra.

- * ŽP sa dáva do úschovy v prípade pracovného voľna bez náhrady mzdy už pri čerpaní siedmych pracovných dní. Doteraz bolo 28 dní.

- * Pri poskytnutí pracovného voľna bez náhrady mzdy zamestnancovi z dôvodu štúdia na vysokej škole sa ŽP ponecháva.

- * V prípade, že obidvaja manželka sú zamestnancami železníc

a jeden z manželov nadobudne nárok na priznanie 1. vozňovej triedy podľa tohto predpisu, vzniká nárok na 1. vozňovú triedu aj druhému z manželov ako zamestnancovi. Táto možnosť neplatí v prípade priznania 1. vozňovej triedy z titulu udeľenia Zlatej Jánskeho plakety.

- * Nepoužitý alebo čiastočne využitý voľný cestovný lístok do 1. vozňovej triedy, po odpracovaní 20 rokov na železnici nepretržite, platí do 31. 3. nasledujúceho roku (doteraz bolo do 31.1.)

- * **Neprolongovaný ŽP organizačný útvár eviduje v úschove 5 rokov**, (predtým iba 2 roky). V tejto súvislosti upozorňujeme, že zmena ŽP môže byť vykonaná len v prípade platného, teda prolongovaného. (napr.: ŽP pre dôchodcu môže byť vystavený len v tom prípade, že má platný ŽP ako zamest-

nanc. ŽP pre vdovu /vdovca môže byť vystavený len v prípade, že je platný ŽP ako dôchodca, zamestnanec).

Úprava poplatkov

Poplatok za	Výška poplatku
vyhotovenie ŽP	165,- Sk
oprava údajov	50,- Sk
Vydanie ostatných cestovných dokladov	100,- Sk
sankcie za stratu dokladov	300,- Sk

Poplatok 165,- Sk sa platí v elektronických registračných pokladniach (v príslušnom regióne). Suma 50,- Sk a 100,- Sk v spisných známkach a 300,- Sk v hlavnej pokladni ZSSK.

Časť „Prepravné výhody“ v predpise ZSSK Ok 10 bola zrušená. Gestorským útvárom prepravných výhod s účinnosťou od 1. 1. 2006 je Sekcia personálnych služieb ZSSK CARGO, ktorá vydala Smernicu pre prepravné výhody číslo 3_S32_Smernica-01_v1.1. Poplatok na žiadanku o prepravu zásielky sa neplatí.

Čo práve robia...

...sme zisťovali na pracoviskách, kde prebiehajú plánované rozsiahle rekonštrukcie alebo iba operatívne riešenia problémov...

Veľa času niet, ale nervozita v Poprade má absenciu



Železničná stanica Poprad mení svoju tvár zo dňa na deň.

Keď neznalý laik započuje pri čítaní harmonogramu prác, že v určenom areáli treba zhotoviť, alebo opraviť 27 prevádzkových súborov a 45 stavebných objektov, tak si pod tým predstaví prázdne stavenisko so žeriavmi a ťažkými mechanizmami. Lenže omyl, to všetko sa deje za plnej dopravnej prevádzky priamo vo frekventovanej železničnej stanici Poprad – Tatry.

Nepochybne, že modernizácia od minulého roka nabrala plné obrátky do takej miery, že 31. augusta tohto roku sa stanica bude skvieť novotou. – Nosnou činnosťou týchto dní je komplexná rekonštrukcia koľajiska, konkrétne koľaj č. 8 až č. 18. Súbežne s

tým sa realizuje výstavba nástupišťa č. 3. Ďalšia aktuálna práca je sústredená do výstavby schodišť a eskalátorov z nástupišťa č.2 do prestupovej haly. Pred nami sú ešte ťažké výluky na žilinskom zhlaví. Pre nás je rozhodujúci fakt zosúladenia stavebných prác s dopravnou prevádzkou. Našou úlohou teraz je postupne preberať dokončené objekty a zapájať ich do predčasného užívania, - vysvetľuje vedúci Atrakčného obvodu Spišská Nová Ves Ing. František Murár.

V súčasnosti sa tu riešia nielen klasické prevádzkové a stavebné zásahy, ale i estetické skrášľovanie. Šesťdesiat betónových kvetináčov s drevinami a kvetmi poteší oko cestujúceho už pri ceste vlakom popod tatranské končiare.

(pa)

Foto: Ing. Martin ČECH



Aj napriek stavebnému ruchu musia byť popradskí železničiar plne sústredení. Vynovené priestory v dopravnej kancelárii a nové zariadenia im k tomu pomáhajú...

Obnovili funkčnosť zariadenia



Poškodené železničné priescestie na úseku Podhájska – Lok vďaka pohotovému zásahu našich kolegov už opäť slúži svojmu účelu.

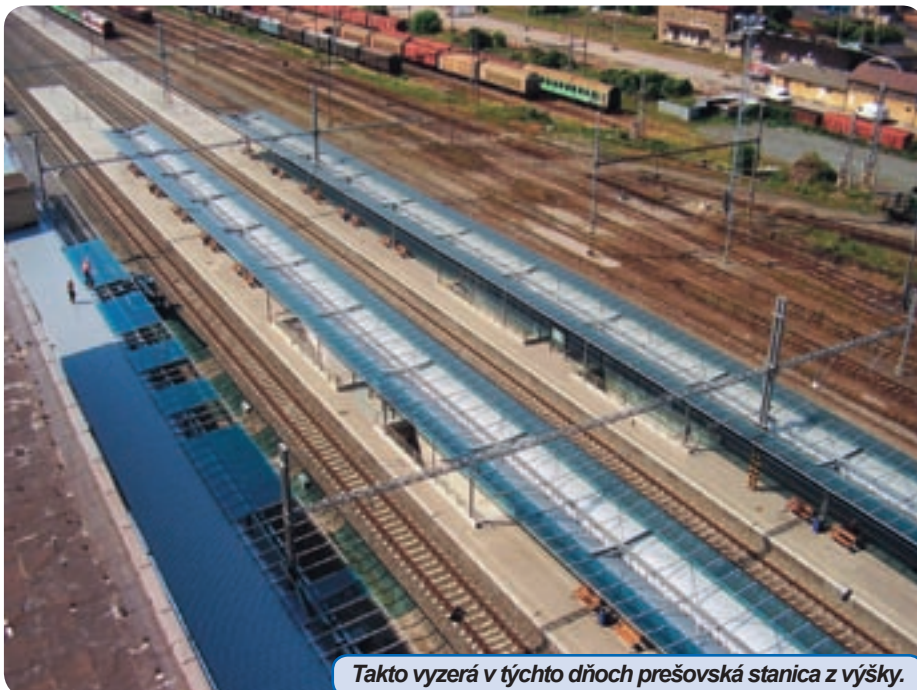
V ostatnom čase je veľmi diskutovanou témou zabezpečenie priescestí. Dopravné nehody, pri ktorých žiaľ dochádza k zbytočným úmrtiam sú varovným signálom pre maximálnu pozornosť pri ich prechádzaní. Pred nedávnym zaznamenali mimoriadnu udalosť v Železničnej stanici Úfany nad Žitavou. Pri stavaní odchodovej vlakovej cesty pre vlak R 811 v km 36,395 v úseku Podhájska – Lok nepozorný vodič motorového vozidla zrejme nevenoval veľkú pozornosť riadeniu svojho vozidla, ktorým odlomil rahnno zabezpečovacieho zariadenia. Túto neprijemnú udalosť, ktorá obmedzila funkčnosť staničného zabezpečovacieho zariadenia, v minimálnom časovom intervale odstránili domáci železničiar. Vďaka pohotovému zásahu vedúceho SMÚ Zvolen Antona Andrášeka, zamestnanci SMÚ Zvolen z pracoviska v Šuranoch Štefan Černák a Vladimír Mokráš urobili všetko preto, aby zariadenie fungovalo čo najskôr. Teraz ostáva len veriť, že vodiči zvýšia riadeniu vozidiel väčšiu pozornosť a k podobnej situácii tak skoro nedôjde.

Vladimír Červenák,
foto: autor

Stavebný ruch v šarišskej metropole zavŕšia v jeseni

Súčasná stavebná rozpracovanosť prešovskej železničnej stanice donedávna znepríjemňovala cestovanie, ale aj najväčší skeptik musí vidieť, ako záračne tu dochádza k príjemným zmenám. Už i fakt, že jedna časť podchodu slúži verejnosti a nie je potrebné zdolávať cestu cez koľaje, ako tomu bolo v jeseni minulého roku.

V jednej časti podchodu sa práve zhotovujú obklady, druhá slúži pre cestujúcich. Stavebné úpravy koľajiska sú na 90 percent hotové, peróny 2 a 3 sú ukončené, obnova koľaje č. 9 a úprava povrchu nástupišťa umožní prístup cestujúcich aj na nástupište č. 1 – Týmto obnovovacími prácami sa neriešia všetky technické problémy v prešovskej stanici, v rámci komplexných rekonštrukcií realizovaných hospodárskym spôsobom bola vykonaná obnova materiálom užitým výhybiek č. 31, 15 a v najbližšom čase bude vyko-



Takto vyzerá v týchto dňoch prešovská stanica z výšky.



S nasadením stavebných dodávateľov sa mení i dlažba perónu.

PREŠOVSKÁ STANICA MENÍ SVOJU TVÁR ZA POCHODU

naná obnova úseku koľaje medzi výhybkami 53 a 32 ab. Donedávna sa väčšina výhybiek ovládala ručne, ale po montáži elektronického stavadla ESA 11, budú ovládané z jedného ovládacieho pultu umiestneného v dopravnej kancelárii, - hovorí vedúci Atrakčného obvodu Košice Ing. Krzysztof Awsiekiewicz. Pribudne i elektrické predkurovacie zariadenie pri koľaji č. 9, moderný elektrický

ohrev výhybiek s centrálnym riadením, obnovuje sa trafostanica, osvetlenie nástupíšť a podchodu a nové trolejové vedenie je už v prevádzke. Čiže nielen cestujúci registrujú potešujúce zmeny, ale viaceré dlho odkladané rozsiahle opravné práce potešia i všetkých železničiarov šarišskej metropoly.

(pal)

Foto: Martin LIČÁK

Na Kremenisku bezpečnejšie

Na frekventovanej železničnej trati Zvolen – Vrútky v km 266, 914 aktivovali v minulých dňoch nové svetelné priecestné zabezpečovacie zariadenie typu PZZ-RE/Sk. Jeho aktiváciou zároveň zrušili na tejto trati i posledné hradlo Kremenisko, ktoré malo ešte mechanické návěstidlá.

Priecestné zariadenia plne ovplyvňujú pohyb dráhového vozidla na báze počítača osí v približovacích úsekoch.

Zariadenie prevzala do správy Sekcia OZT Košice Atrakčný obvod Zvolen so svojím Strediskom miestnej správy Banská Bystrica a odovzdala ho do údržby RRP ÚŽI Zvolen Stredisku miestnej údržby Banská Bystrica. Nové svetelné zabezpečovacie zariadenie je investíciou ŽSR a nám ostáva iba veriť, že aj tento počin prispieje k zvýšeniu bezpečnosti na železničných priecestiach.

Ing. Peter SZETEI,
foto: autor



Na hradle Kremenisko už slúži nové priecestné zabezpečovacie zariadenie, ktoré bez pochyb prispieje k väčšej bezpečnosti.

ŽSR sú v plnom sústreďení na štátnej hranici s Ukrajinou

Tento mesiac je pre nás mimoriadne hektický, aspoň čo sa týka štátnej železničnej hranice s Ukrajinskými železnicami. Vláda SR sa rozhodla okamžite riešiť situáciu ochrany hraníc v zmysle zákonov EÚ súvisiacich so vstupom Slovenska do schengenského priestoru. Pre ŽSR z toho vznikli prevádzkové problémy v súvislosti s riešením tri roky starej úlohy - rekonštruovať koľaj 1 širokorozchodná – štátna hranica s Ukrajinskými železnicami v obvode Čierna nad Tisou.



Železničné stavby, a.s. Košice, ako hlavný dodávateľ, premiestňujú starú koľaj v priestore štátnej hranice UŽ a ŽSR.

Stavba sa viackrát odsúvala, aj keď bez ohľadu na budovanie schengenských hraníc, túto rekonštrukciu by sme nevyhnutne museli vykonať. Veď ide o jedinou spojnicu medzi ukrajinsko – slovenskými hranicami a krajinami strednej Európy v preprave prekladaného tovaru. Kým však viaceré nové technické i stavebné zásahy (výrub 80 stromov a oplotenie priestranstva, colné a prepravné záležitosti) sú financované z prostriedkov EÚ, táto životne dôležitá koľaj je pokrytá iba zo zdrojov ŽSR.

V priebehu rokov bolo vypracovaných viacero alternatív. – **Aktuálnou sa stal druhý variant, keď projekt „Železničný priechod Čierna nad Tisou – ochrana štátnej hranice“ nemení konfiguráciu koľajiska. Výstavba je rozčlenená do dvoch etáp. Prvá sa začala realizovať 4. júna a rekonštrukcia sa týka priestoru od štátnej hranice Ukrajinských železníc za výhybku R 1 š a druhá etapa od R 1 š po priestor 501 š, - zasväčuje nás do technologických procesov Ing. Miroslava Dzetkuličová z OR Košice, ktorá tu vykonáva stavebný dozor. S rozsahom prác súvisia v prvej etape i denné výluky, keď iba v noci sa zabezpečuje doprava ložených a prázdnych súprav z Ukrajiny a naopak.**

V druhý júnový týždeň pri našej obhliadke aktuálneho terénu, ani páľava, ani suchô v ústach, nezabránilo pracovníkom Železničných stavieb, a.s. Košice ani nášmu riadiacemu tímu, aby priamo na tvári miesta posúdili aktuálny stav.



Stav prác na ukrajinskej hranici posudzovali (zľava) námestník riaditeľa OR Košice Ing. Jozef Horváth, výrobný riaditeľ Železničných stavieb, a.s. Košice Ing. Miloš Velčický, vedúci AO Trebišov Ing. Benjamín Klubert a riaditeľ OR Košice Ing. Ján Juriga.

Svoje požiadavky tu potrebujú realizovať aj predstavitelia hraničnej polície. A tak riaditeľ OR Košice Ing. Ján Juriga sumarizoval: - **Každú výluku je potrebné dohodnúť s colnou správou, realizovať vytrhnutie koľají 1 š, vykonať zemné práce, predštrkovať celý úsek, upraviť terén a zvládnuť pokládku časti koľaje.** Termíny sú tak napäté, doslova zo dňa na deň sa čosi zásadné mení a v podstate už v tento záver mesiaca majú byť rozhodujúce práce ukončené. Aj keď sa zdá, že dĺžka trate 715 metrov je „čoby dohodil kameňom“, tlak času a prísne previerky zo strany európskej komisie, nútia



Prvá a druhá koľaj širokorozchodnej trate.

špekulovať za pochodu aj o takých záležitostiach, ako napojenie telefónu pohraničnej polície na železničnú políciu, umiestnenie rýchlostných značení, postavenie návěstidla, i budúce trasovanie vlaku. Pre našich kompetentných ostáva riešiť zložitú situáciu v prevádzkovej doprave. Doteraz návěstidlá bránia v úzkom hraničnom obvode, aby celý vlak bol v staničnom priestore, zadné časti vlaku boli neraz ešte na Ukrajine. Medzinárodné dohody stano-

EURÓPSKI KOMISÁRI KONTROLUJÚ AJ NÁŠ ŽELEZNIČNÝ ÚSEK PRE OTVORENIE SCHENGENSKÉHO PRIESTORU

vujú, že celý vlak má prísť na Slovensko. Zjednodušene povedané, to čo prejde za plot schengenských hraníc, tam podľa dohôd už od januára budúceho roka nebudú prebiehať kontroly, automaticky vozne postupujú do európskeho priestoru. Viaceré otázky ešte nad riešením železničnej dopravy v tomto priestore ostávajú nezodpovedané.

Čo vlastne rozumieme pod schengenským priestorom ?

- je to územie 26 krajín, zväčša členov EÚ, ktoré sa dohodli zrušiť medzi sebou hraničné kontroly a umožniť tak voľný pohyb osôb a tovaru,

- na plné členstvo čakajú viaceré krajiny: Cyprus, Česko, Estónsko, Lotyšsko, Litva, Maďarsko, Malta, Poľsko, Slovensko, Slovinsko, Švajčiarsko, - Slovensko sa začlení do spomínaného priestoru od 1. januára 2008, ak budú splnené všetky podmienky.

Vonkajšia hranica Schengenu sa posunie na štátnu hranicu Slovenska s Ukrajinou. Keďže náš východný sused ešte nie je ani čakaťom na členstvo EÚ a Schengenu, kontroly vo vymedzenom priestore aj naďalej ostávajú.

Mária PALIČKOVÁ,
foto: autorka

Južanská kráska odkrýva tajomstvá...



- V týchto miestach stála pôvodne železničná stanica, -ukazuje zvyšky základov prednosta Železničnej stanice Nové Zámky Ing. Ján Kasáš.

Novozámocká železničná stanica patrí i v súčasnosti k najkrajším na Slovensku. Napriek tomu, že v máji uplynulo tridsaťšesť rokov, čo ju dali do užívania. Nahradila tak dočasnú prijímaciu budovu, ktorú postavili po skončení druhej svetovej vojny. Na tú pôvodnú budovu, ktorá začala slúžiť v druhej polovici 19. storočia, si v súčasnosti pamätá len málokto. Ostali po nej už len dobové fotografie. To, čo ju tvorilo a dávalo svojráznu tvár, zničilo pustošivé bombardovanie

I keď sa o tom veľa nehovorí, Nové Zámky boli zo všetkých miest na Slovensku počas druhej svetovej vojny bombardovaním najviac zničené. Podľahli mu najstaršie historické stavby i samotná železničná stanica. Z 3394 domov bolo 2033 zasiahnutých. Pri bombardovaní zahynulo približne 4 tisíc ľudí. Odvtedy prešli roky...Mnoho sa za ten čas zmenilo, veľa ostalo... v spomienkach. No nie všetko. Sú veci, ktoré vychádzajú na povrch až teraz. A mnohé sú opradené tajomstvom.

Začiatkom mesiaca nám zatelefonoval do redakcie prednosta železničnej stanice v Nových Zámkoch Ing. Ján Kasáš. Mal pre nás zaujímavý tip. Aký? Keď vás zaujali tieto riadky až doteraz, čítajte ďalej...



- Takto vyzerá podzemie novozámockej železničnej stanice, - ukazuje jej prednosta Ing. Ján Kasáš.

ŽELEZNIČNÁ STANICA V NOVÝCH ZÁMKOCH V CENTRE POZORNOSTI

tajúcom počte porúch nastal tlak, aby sa urobila kompletná rekonštrukcia so samostatnými prípojkami. Keď sa konečne po počiatočných problémoch, (napríklad aj s existujúcou dokumentáciou, ktorá však absolútne nemusela zodpovedať skutočnej situácii, pretože počas vojny sa robili rôzne zásahy bez zdokumentovania), začalo s prácami, firma, ktorá objednávku zabezpečuje, narazila na čosi, kvôli čomu nás prednosta zavolať. – Pri výkopoch v blízkosti prvého nástupišťa sa na jednom mieste prepadla zem a v otvore objavili objekt, ktorý tam podľa projektov vôbec nemal byť, - oboznamuje nás Ing. Kasáš. Patrične vystrojení a preodetí do montérok zliezame rebríkom do podzemia. Stojíme pred zhrdzavenými pancierovanými dverami, ktoré pravdepodobne skrývali niekoľko desiatok rokov zaujímavé tajomstvo. – Keď sa nám ich podarilo otvoriť, stáli sme v menšej betónovej predsieni. A v nej ďalšie pancierové dvere... Pohľad, ktorý sa nám naskytl po ich otvorení, skoro vyrazil dych,

tajomne hovorí o náleze prednosta. Vchádzame do tmavej miestnosti, ktorú osvetľujú len ručné lampáše. Je úplne prázdna, len kdesi úplne v zadnej časti vidieť neobyčajné zariadenie. Ručnú pumpu na vzduch. Podľa všetkého ide o núdzový kryt, ktorý bol vybudovaný v čase výstavby prvej železničnej stanice. Potvrdzujú to aj úlomky tehál, na ktorých vidieť značku tehelne a rok výroby 1873... **Je to zvláštny pocit, dotýkať sa výrobku, starého 134 rokov. Ručná pumpa vyzerá, žeby sa po poriadnom ošetrení asi dala ešte použiť.** Dokonca, aj gumené potrubie, privádzajúce vzduch, vyzerá nepoškodené. Akoby sa v týchto miestach zastavil čas. – Je to pre nás záhadou, kedy to bolo vlastne postavené a na aký účel. I keď indicie nasvedčujú, že to je núdzový kryt. No nikde o tom nenájdete ani zmienku. Dokonca ani prizvaní odborníci z múzea a archeológovia nevedia o nič viac, ako my..., hovorí prednosta.

Opúšťame priestory záhadnej miestnosti. No to nie je jediné prevkapanie, ktoré prednosta pričystal. Sme na prvom nástupišti a stojíme pri ďalšom otvore do podzemia. – **Tak o tomto čosi viem,** - tajomne sa usmieva Ing. Kasáš. Opäť cesta rebríkom, až sme v neveľkej miestnosti. Je to však len začiatok akoby bludiska. – **Sú to pivničné priestory bývalej stanice, žiaľ, na niektorých miestach už úplne zasypané.** V nemom tichu obdivujeme oblúkovitú klenbu stropu, pri zhotovení ktorej boli použité i koľajnice. Ako v tuneli... - **Je to poctivá práca majstrov,** - prízvukuje náš sprievodca. Má pravdu, veď po bombardovaní, ktoré zmietlo stanicu z povrchu, nevidno ani stopy... Neodpustím si ešte jednu poznámku. Do miest, ktoré sme s prednostom Ing. Jánom Kasášom navštívili, sa neodvážia ani domáci. Čo keby tu ostali ešte zvyšky nevybuchutej munície z druhej svetovej vojny? I keď to je viac, ako ne-



Kto dnes presne povie, k čomu podzemný úkryt slúžil?

- **No nevyzerá naša stanica ako Benátky?** – usmieva sa pri víťaní prednosta, – **samý kanál...**, dodáva. Novozámocká stanica v týchto dňoch zažíva veľkú rekonštrukciu vodovodných prípojek. Celý uzol, pod ktorý patrila samotná stanica, rušňové depo a iné objekty bol doteraz napojený na jedno spoločné miesto. Veľmi sa to však neosvedčilo. Vodovodné potrubie bolo poprepávané na tých najnebezpečnejších miestach, popod koľajiskom, dokonca i pod výhybkou. Pri naras-

pravdepodobne. My sme na ne našťastie tiež nenatrafili.

Železničná stanica v Nových Zámkoch odhalila po rokoch skryté tajomstvo. Komu a načo slúžili podzemné priestory sa ešte nevie. Nájdu sa svedkovia, ktorí pomôžu rozlúštiť tajomnú záhadu?

Vladimír SALZER,
foto: autor



I keď nie sú zo zlata, cenu majú nesmiernu. Tieto tehly dokumentujú okrem iného, rok výroby 1873.

ÚIVP radí

Obsluha návěstidiel pre jazdu vlaku po častiach

KOMENTÁR K ČLÁNKOM 1144, 1146, 1147, 1149 PREDPISU ŽSR Ž1 – PRAVIDLÁ ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

V predchádzajúcich číslach Ž semaforu sme si vysvetlili postup vlakového personálu pri vlaku, keď došlo ku jeho roztrhnutiu na dve alebo viac častí. V tomto článku si vysvetlíme, ako majú pri tejto situácii postupovať zamestnanci (hradlári, hlásničiar), ktorí obsluhujú návěstidlá na širšej trati.

Oddielové návěstidlo hlásnice

Ak zastane vlak vezúci prvú odtrhnutú časť pred oddielovým návěstidlom hlásnice, strážnik oddielu vyrozumie všetky stanovišťa vrátane výpravcov susedných staníc o skutočnosti, že došlo ku roztrhnutiu vlaku a až po tomto oboznámení dá vodičovi vlaku ústny súhlas na ďalšiu jazdu. Oddielové návěstidlo sa obsluhuje.

Dôležité upozornenie. Vodič môže s vlakom pokračovať v ďalšej jazde až po ústnom súhlase strážnika oddielu a

po informácii, ktoré stanovišťa alebo výpravca susednej stanice sú alebo nie sú vyrozumené o jazde prvej časti roztrhnutého vlaku. Vodič potom musí s prvou časťou vlaku zastaviť pred každým ďalším oddielovým návěstidlom hlásnice, ktorej strážnik oddielu nebol vyrozumiený a o jazde prvej časti roztrhnutého vlaku musí tohto strážnika oddielu vyrozumieť ústne sám (čl. 1146). obr. č. 1

Obr. č. 1

Ďalšia jazda len so súhlasom strážnika oddielu



Oddielové návěstidlo hradla zapojené do poloautomatického bloku

V tejto situácii strážnik oddielu postupuje tak isto ako v popísanom predchádzajúcom prípade. Len s tým rozdielom, že oddielové návěstidlo hneď prestaví na návesť „Stoj“ (aby nebola obsluhou traťového zabezpečovacieho zariadenia daná omylom odhláška) a ďalšiu jazdu strážnik oddielu dovolí na privolávaciu, alebo ručnú privolávaciu návesť. Ale až po vyrozumení všet-

kých ostatných strážnikov oddielov, vrátane výpravcov susedných staníc o jazde prvej časti roztrhnutého vlaku. Ak niektorého strážnika oddielu alebo výpravcu susednej stanice nevyrozumel, musí túto informáciu podať vodičovi, ktorý ide s prvou časťou roztrhnutého vlaku a ten potom postupuje obdobne ako v predchádzajúcom prípade (čl. 1149). obr. č. 2

Obr. č. 2



Oddielové návěstidlo automatického hradla

Na trati s automatickým hradlom nie je zamestnanec, ktorý obsluhuje oddielové návěstidlo a ak vodič neohlásil zo širšej trate, že zanechal časť vlaku na trati, odporúčam s prvou časťou zastaviť pred oddielovým návěstidlom automatického hradla aj keď dovoľuje jazdu a telefónom, ktorý je pri tomto návěstidle, túto sku-

točnosť oznámiť výpravcovi stanice do ktorej s vlakom ide. Ak nemohol výpravcu vyrozumieť, pokračuje v ďalšej jazde s tým, že v stanici musí vodič s prvou časťou vlaku zastaviť pred krajnou vchodovou výhybkou, informovať výpravcu a v ďalšej jazde postupovať až na základe jeho pokynov (čl. 1144). obr. č. 3

Obr. č. 3

... zastaviť a privolať výpravcu



Oddielové návěstidlo automatického bloku

Na trati s automatickým blokom nie je zamestnanec, ktorý obsluhuje oddielové návěstidlá, preto v tomto prípade sa vodič vždy riadi návesťami týchto návěstidiel (čl. 1147). Ak vodič neoznámil výpravcovi, že zanechal časť vlaku na trati, odporúčam s prvou časťou zastaviť pred vchodovým návěstidlom, aj keď dovoľuje jazdu, a telefónom, ktorý je pri návěstidle túto skutočnosť

oznámiť výpravcovi stanice do ktorej s vlakom ide. Ak vodič nevyrozumel výpravcu o jazde prvej časti roztrhnutého vlaku, ani zo širšej trate, alebo ani od vchodového návěstidla, musí vždy zastaviť pred krajnou vchodovou výhybkou a výpravcu o tejto skutočnosti informovať. A v ďalšej jazde postupovať až na základe jeho pokynov (čl. 1144). obr. č. 4

Obr. č. 4

... pokračuje v jazde



V mene paragrafov

Nie sú tí najpodstatnejší, ale bez nich by sa nič dôležité v ŽSR neuskutočnilo. Hoci sa navonok prezentujú minimálne, nastupujú v situácii, keď nevieme kadiaľ, či a ako ďalej. Ich náplňou je skvelo sa orientovať v číslach, paragrafoch, slovných hračkách aj právnych kľučkách. Zamestnanci odboru právnych vzťahov a verejného obstarávania Generálneho riaditeľstva ŽSR. Ž Semafor sa pokúsil nazrieť do ich práce trochu detailnejšie.

Odbor právnych vzťahov a verejného obstarávania v období rokov 2002 až 2006 riešil 4 240 sporov. Vo finančnom vyjadrení to znamená, že išlo o vyše tri miliardy slovenských korún. - Najväčšie zastúpenie mali obchodné spory, ktoré sme riešili takmer v 1500 prípadoch. Vo vyše tisícke prípadov sme sa venovali krádežiam a poškodzovaniu majetku ŽSR, či už v rovine priestupkov alebo trestných činov, - hovorí riaditeľ zmieneného odboru JUDr. Alojz Ceizel. Táto činnosť je stále veľmi rozsiahla, a to najmä v regióne Košického a Prešovského kraja a predovšetkým v blízkosti rómskych osád. Tretím najčastejším druhom sporov boli spory prevzaté od ZSSK, právny odbor za uplynulé štyri roky riešil vyše osemsto prípadov.



užitím iných právnych možností, napríklad uzavretím dohody o urovaní. Týmto spôsobom sa znižujú výdavky na súdne poplatky, znižuje sa riziko, že spor sice vyhráme, ale praktická realizácia takéhoto rozhodnutia je problematická, - vysvetľuje riaditeľ.

A aké sú najčastejšie problémy, ktoré prácu právneho odboru komplikujú? - Vo veľkých spoločnostiach, teda aj v ŽSR sa na uzatváraní zmlúv podieľa veľké množstvo zamestnancov. To zvyšuje aj pravdepodobnosť chýb. Dokumentačný stav, s ktorým prichádza do styku právnik, nemusí zodpovedať skutočnosti. Nedostatok dôkazov rastie s časovým odstupom, ovplyvňujú ho organizačné a personálne zmeny, straty podkladov, - zdôvodňuje riaditeľ odboru.

Zo všetkých viac či menej náročných prípadov súdnych sporov, ktoré právny odbor ŽSR rieši spomeňme len niekoľko:

Spoločnosť zaoberajúca sa reklamnou činnosťou žalovala železnice o náhradu škody spočívajúcu v ušlom zisku za predčasné skončenie spolupráce. Súdy prvého i druhého stupňa priznali tejto spoločnosti náhradu vo výške takmer 50 mil. Sk. Erudovaným podnetom

pre generálneho prokurátora SR sa podarilo dosiahnuť, že prokurátor podal v prospech železníc mimoriadny opravný prostriedok. Dovolací senát Najvyššieho súdu SR obidve rozhodnutia zrušil a vec vrátil súdu prvého stupňa na nové prejednanie s tým, že vyslovil právny názor svedčiaci v prospech železníc. Prvostupňový súd už v konaní žalobu zamietol a o vrátenie zaplatených náhrad už železnice bojujú na Okresnom súde Bratislava 3.

Nie tak dávno pre ŽSR bol úspešne uzatvorený spor so spoločnosťou INKASO CAPITAL, a.s., ktorý vznikol postúpením pohľadávky zo zmluvy o dielo od pôvodného veriteľa, kde išlo o sumu 110 mil. Sk.

Rádovo, v jednotlivom prípade, niekoľko desiatok miliónov predstavujú aj ďalšie ešte neukončené spory, ktoré majú svoj základ v zmluvách o dielo (investičných akciách) ako napr. spory so spoločnosťami IKORES Slovakia, spol. s r.o., či spor so ZIPP BRATISLAVA, spol. s r.o., ktorý sa dokonca nepriamo dotýka čerpania prostriedkov z fondov EÚ.

Ako čierny Peter nám ostal v rukách po transformácii železníc aj spor so spoločnosťou EU-RAIL SLOVAKIA, a.s. Košice. Podrobné informovanie o aktuálnej situácii je však dosť problematické, pretože v súbehu s istými okolnosťami by sme sa mohli dostať do problémov s obchodným tajomstvom a

eventuálnym obvinením, že publikovaním sme niektoej zo strán poškodili dobré meno, či poškodili jej postavenie na trhu. I takéto obvinenie je súčasťou jedného sporu.

Osobitnú kategóriu sporov tvoria kauzy, ktoré majú svoj základ v obchode s pohľadávkami voči ŽSR, za všetky spomenieme spor so spoločnosťou SYNTHESIS TRADING SLOVAKIA, s.r.o. Bratislava, ktorý je na najvyššom súde.

Vôbec spory, ktoré vznikajú v súvislosti s obchodom s pohľadávkami sú veľmi náročné. V samotnom obchode dochádza k niekoľkonásobnému postupovaniu (predaju pohľadávok) a následným zápočtom. Niektoré spoločnosti medzi tým i zaniknú. Úmyselne? Nuž, nie je výnimkou, že do hry vstupujú aj orgány činné v trestnom konaní. To sa netýka len už spomínaného obchodu s pohľadávkami, ale napr. i niektorých zmluvných vzťahov. Samozrejme, že až do právoplatného ukončenia týchto káuz informácie nie je možné publikovať.

Ako prípad, ktorý ilustruje kvalitu našich právnikov, možno uviesť spor, v ktorom správca konkurznej podstaty Slovenskej kreditnej banky, a. s. v úpadku, zastúpený dvoma renomovanými advokátskymi kancelármi, neuspel vo „viacmiliónovom spore“ ohľadom zápočtov pohľadávok.

(map)

Štatistika prípadov zaevidovaných odborom právnych vzťahov a verejného obstarávania v rokoch 2002 - 2006		
DRUH SPORU	POČET	FINANČNÉ VYJADRENIE
aktívne obchodné spory	1 488	167 097 932 Sk
aktívne občiansko-právne spory	313	5 947 032 Sk
aktívne mimosúdne vybavené spory	222	14 320 574 Sk
konkurzy	91	14 114 813 Sk
spory v rámci konkurzných konaní	5	
spory prevzaté od ZSSK	875	84 472 647 Sk
pasívne obchodné a občiansko-právne spory	208	2 767 239 945 Sk (zahnuté po prepočítaní aj 69 818 117 USD)
pracovno-právne spory	26	nevyčíslujú sa
úrazy zamestnancov	5	nevyčíslujú sa (upresnenia v priebehu sporu)
úrazy cestujúcich	15	nevyčíslujú sa (upresnenia v priebehu sporu)
trestná, priestupková agenda (krádeže, poškodzovanie majetku ŽSR)	1 010	16 761 570 Sk
podané exekučné návrhy	735	37 303 798 Sk
plus v r.2006 bolo ešte evidovaných 1.270 prípadov (566.285.426,15 Sk)		evidovaných pred r.2002 a ešte neukončených

ZA ŠTYRI ROKY PRÁVNICI RIEŠILI VYŠE ŠTYRITISÍC PRÁVNÝCH SPOROV

Hoci vyše štyri tisícky sporov je nesporne obrovské číslo, najpodstatnejšie je, ako úspešne bolo ŽSR v týchto sporoch.

- V prípade aktívnych obchodných sporov je úspešnosť 97,1 percent, v prípade občiansko-právnych sporov je to 98,7 percent a v prípade pasívnych sporov sa úspešnosť dosiahla za hodnotené obdobie na takmer 92 percent, - dodáva JUDr. Ceizel. V zmiernenom výpočte však nefigurujú prípady, kedy odbor právnych vzťahov a verejného obstarávania prezval vec od iného útvaru či zložky, avšak vybavil ju inak než súdnou cestou. - Zväčša sa nám podarilo s druhou stranou úspešne rokovať o úhrade, spor sme vyriešili písomnou korešpondenciou, ale aj vy-

Priateľstvo po koľajniciach cez hranice -

Sobota, 12. máj – deň ako každý iný víkend. No pre ľudí žijúcich v blízkosti železničnej trate, ktorá spája slovenské Považie s Moravou na českej strane, je výnimočná a neopakovateľná. Prišli totiž osláviť jubileum, sedemdesiatiny „zachovanej, dobre pestovanej staršej dámy“ - železničnej trate, ktorá zanechala v mnohých rodinách stopy až dodnes.

Trať od Púchova, cez Dohňany, Záriečie, Lúky pod Makytou, Lysá pod Makytou, Stfelná až po Horní Lideč skrížila cesty za prácou, poznaním, a za sedem desaťročí rozvírila i vášne politikov. V deň osláv si síce tisícky obyvateľov prišli pripomenúť výročie, kde sa to hemžilo menami politikov takého rangu ako boli T.G. Masaryk, či M. R. Štefánik (obidvaja zanechali pečať na tejto stavbe), ale súčasníkov zaujali terajšie tváre slovenskej politiky. Na stanicích chcel každý naživo vidieť podpredsedu vlády SR Dušana Čaploviča, či ministra obrany Františka Ka-

NADŠENÉ DAVY SI PRIPOMENULI 70. VÝROČIE OTVORENIA ŽELEZNIČNEJ TRATE PÚCHOV – LÚKY POD MAKYTOU – HORNÍ LIDEČ

šického, ale i sporadicky videné tváre štátnych tajomníkov, či suitu predstaviteľov miest, obcí z obidvoch štátov i vedenie našich železníc. Pozvanie hostia využili i na vzdanie holdu staviteľom tejto trate a modrej armáde, ktorá drží túto trať.

Na všetkých stanicích mimoriadny vlak, ťahaný parným rušňom, vítali krojovaní hostitelia s plnými košmi koláčikov a muzikou daného regiónu. A veru stred-

ná generácia si zaspomínala i na rozprávanie rodinných príslušníkov, ktorí priamo do budovania tejto 28 kilometrov dlhej trate boli zapojení.

- Na stavebných prácach sa podieľal

aj môj otec, bagre vtedy ešte neboli, všetko sa nosilo a vyhlbovalo ručne, pomáhali konské povozy. Drobné náradie sa rýchlo lámalo, nebolo vyrobené na tie tvrdé skaly. Vraj tu naraz aj dve tisícky ľudí robilo. Trochu väčšie deti nosili jedlo a vodu, aby sa práca na dlhší čas nemusela zastaviť. Provízorne bývanie bolo jednoduché a často vypomáhali dedinčania s nocľahom i u seba doma,



Pri parnom rušni, ktorý patril medzi najdôvernejších oslávencov sedemdesiatročnej trate sa fotili starí i mladí.



Za ŽSR prišli na oslavy 70. výročia železničnej trate Púchov – Horní Lideč zľava námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Ing. Jozef Antoš, riaditeľ OR Trnava Ing. Milan Solárík, ako hlavný organizátor nemohol chýbať prednosta Železničnej stanice Púchov Bc. Ivan Berník a riaditeľ odboru 410 GR ŽSR Ing. Emil Šimko.

V Lúkach pod Makytou bola stanovená dlhšia prestávka a tak hostia podrobnejšie hovorili o histórii tejto trate a udeľovali Pamätné listiny a medaile tým, ktorí boli späť s koľajnicami i obcou.



bez hraníc

- takto sa zhodli a vzájomne dopĺňali starosta Zárečia Ing. Miroslav Hajský a Karel Matúš, starosta z obce Francova Lhota, už spoza hraníc. Budovanie trate sa zapísalo do histórie i dvoma tragickými skonmi robotníkov i viacerými zraneniami. A veru, niet sa čomu čudovať, vtedy o bezpečnostných predpisoch nechyrovali a ako vo svojom vystúpení pripomenul prednosta Železničnej stanice Púchov Ivan Berník, v niektorých miestach sú výrazné stúpania, zárezy, mosty a zvládnuť 300 metrov dlhý tunel, to si už vyžadovalo nadľudský výkon.

V úseku Púchov – Horní Lideč začala výstavba železnice v máji 1935. Štát mohol pre stavbu vo verejnom záujme vykúpiť pozemok aj napriek nesúhlasu



Radostnú atmosféru počas osláv sprevádzali aj ľudové piesne. K spevokolom sa pridali do spevu aj podpredseda vlády SR Dušan Čaplovič a primátor mesta Púchov Marián Michalec.



Ozdobou podujatia boli takmer na každej železničnej stanici i mažoretky...

Teraz, po siedmich desaťročiach, aj súčasné oslavy potešili fanúšikov železníc i občanov obcí, ktorí boli zapojení do Višegrádskeho fondu, aby si touto parádou pripomenuli i vzájomnú spolupatričnosť Čechov a Slovákov. Už od roku 1994 existuje Hornolidečské združenie, založené v rámci Európskeho fondu pre grant Lideer. Spolu s ľuďmi z Púchovskej doliny zrealizovali viaceré projekty. A železničná trať je ich súčasťou.

Parádný „štoker“ sa nedal zahanbiť

Celú súpravu vlaku počas slávnostne naladeného dňa „ľahal“ parný rušeň vyrobený v roku 1952 v závodoch V. I. Lenina Plzeň. Zanietenci tento rušeň 556.036 poznajú pod názvom Štoker. Naposledy slúžil pre nákladnú dopravu do roku 1982, vraj má ťah ako 150

ABY RIADKY PÍSANÉ NA KOĽAJNICIACH BOLI VŽDY K ĽUĎOM PRIAZNIVÉ

majiteľa. V Dohňanoch bolo vykúpených 58 domov a hospodárskych budov. Pracovné podmienky prikazovali podávať merateľný výkon, ak by robotník viackrát dosiahol výkon menší ako 2, 4 m3 výkopu zeminy za 7 hodín, mohol byť ihneď prepustený.

- Z tohto obdobia sa zachovali záznamy, v ktorých sa píše o nedostatku kvalifikovaných robotníkov, okresný úrad práce ich hľadal aj v iných kútoch Slovenska a Čiech. V obci Střelné sa vraj robotníci pustili i do štrajku, pripravení boli žandári, ale po deviatich dňoch firma sľúbila vyplácanie prémie, - rozpamätáva sa na historickú kroniku, starší pán z Moravy Jan Stejskal.

Druhého mája 1937 bola trať sprevádzkovaná, výzdoba sa niesla v duchu Československej vzájomnosti, pod menom M. R. Štefánika.



Pri Ing. Petrovi Nagyovi zo Spolku výhrevne Vrútky sa zastavovali na kus reči tí, ktorých história rušňa zaujíma.

metrový komín, pomáha si výfukovou parou. Tento historický rušeň predstavoval Ing. Peter Nagy, ktorý je členom Spolku výhrevne Vrútky, ináč pedagóg na Žilinskej univerzite. Bol v neustálom obkolesení zvedavcov na každej zo zastávok. – Deň pred oslavami, sme ho celý deň čistili, pucovali, aby sa leskol. Mimoriadny parný vlak stále technicky udržiavame, ale to si vyžaduje viac času, ako len jeden deň. Organizátorom ponúkame pri podobných slávnostiach tri mašiny a ktorú si vyberú, tej sa ešte zvlášť venujeme. Cestujúci sú však prekvapení, že pri jazde sa cez okná dostanú sadze na sedadlá. Nuž, ale i to je kus histórie, - hovorí tento nadšenec.

Mária PALIČKOVÁ,
foto: autorka

POSLEDNÝ

Celý život prežil na Trnavskej tabuli, jednej z najúrodnejších oblastí Slovenska. Divé malokarpatské bystriny stíchli na jej území, akoby nechceli rušiť pokoj. Hladiny rozčeril len občasný vietor, ktorý sa aj napriek vetro-lamom prehánal šírom-šárom. Aj ľudia z tohto kraja majú veľakrát podobný osud. Raz sa pohoda a ticho zmení na blahodarný vánok, inokedy na silný vietor. Taký bol aj život výpravcu zo Železničnej stanice Trnava Mariána Fila.

HLÁSI SA TRNAVA VONKAJŠÍ VÝPRAVCA...



Nik už nespočíta, koľkým rušňovodičom ukázal zelenú.

Ani sa nám nechce veriť, že tento vrtký pán má za sebou takmer 44 odpracovaných rokov na železničniciach. K Československým štátnym dráham nastúpil 1. júla 1963. Nemal ešte ani 18 rokov, a tak na svoju autorizáciu musel rok čakať. Po jej absolvovaní začal pracovať v Železničnej stanici Ľubochňa a odvtedy sa s výpravkou a červenou čiapkou nerozlúčil. Až teraz...

V živote každého človeka nastane chvíľa, keď sa obzrie za seba a zrekapituluje si život. V jeho prípade to bolo, zdá sa, celkom jednoduché. Po Ľubochňanskej stanici nasledovali ďalšie a od 1. marca 1973 až doteraz Trnava. Kto však pozná Trnavu a peripetie s výstavbou novej stanice uzná, že služba tu vždy pokojná nebola. Najskôr sa prerábala stará stanica, potom sa začala budovať nová, nasledovala výstavba koridorov, vlečky pre automobilku Peugeot a do toho prichádzajú ešte výluky. Človek musí byť v strehu deň-noc a to nie je maličkosť. Našťastie, zaklope si na drevo Marián Filo, nič mimoriadne a zlé sa mu neprihodilo. – **Stará stanica mala svoje čaro. Mali sme väčší kontakt s cestujúcimi, ale niekedy aj väčšie problémy. Tu, v novej stanici, sa striedame trať, takže vonkajšieho robím raz za čas a potom mám službu zas vo veži. Je to také oživenie. Po**



Poslednú otcovu službu bola „skontrolovať“ aj dcéra Mariána Fila - Ingrid, ktorá je tiež výpravkyňou.



V posledný deň služby výpravcu Mariána Fila sa prišiel na nástupište rozlúčiť a poďakovať mu za jeho prácu aj prednosta trnavskej stanice Ing. Roman Remenář.

prest'ahovaní do novej budovy nám už pribudla nová technika. Mali sme z nej aj strach, ale réleovka nás ohúrila a mali sme z nej pocit istoty. Počítače pôsobia dosť neprístupne a zraniteľne, ale zvykli sme si. Táto práca sa stala aj mojim koníčkom a preto som spokojný, že som takto prežil svoj pracovný život,- hovorí Marián Filo.

Celé naše spomínanie je na etapy. Trnavská stanica je pulzujúcim uzlom. Vlaky do Košíc, Bratislavy, Galanty a Kútov nedávajú veľa šance na rozhovor. Každú chvíľu niečo príde, aj keď momentálne majú trochu pokoj od nákladnej dopravy. Tá je kvôli výstavbe koridorov odklonená. Občas niečo príde z vlečiek, najmä z Peugeotu, ale to sa dlho v stanici nezdrží. Počas dennej služby je treba vypraviť okolo 90 vlakov a to je vždy zopár desiatok metrov k rušni a späť.

Mariána Fila vysoko hodnotí aj prednosta stanice Ing. Roman Remenář: - **Sme radi, že sme mali medzi sebou takého vitálneho človeka. Svoju prácu si vykonával zodpovedne, perfektne a čestne. Bol pracovným i morálnym vzorom pre svoje postoje pri rôznych pracovných i ľudských krízových situáciách. Vychoval veľa nových výpravcov. Svojej práci naozaj rozumel a miloval ju. Bol za ňu aj viackrát odmenený, či už v rôznych súťažiach organizovaných ešte v bývalom PO Bratislava - najlepši pracovník svojej profe-**



Už v „civilé“ bez červenej čiapky v kruhu gratulantov. Pristavili sa pri ňom všetci, ktorí vedeli o jeho poslednej službe...

sie, a naposledy v roku 2006 na oslavách Dňa železničiarov v Trenčíne prevzal titul ministra – Zaslúžilý zamestnanec dopravy, - nešetří slovami chvály a pripomína úspechy výpravcu, prednosta.

Železničné stanice sú miestom radosti a smútku, miestom zvitání aj lúčenia. Koľko ich za život videl Marián Filo? Každý deň iný „scenár“ služby, nové výzvy, povinnosti, starosti i radosti. Toto všetko oslovilo aj jeho dcéry Silviu a Ingrid, ktoré idú v otcových šľapajach. Prostredníctvom nich bude stále v „obrazé“, čo sa na železnici deje. Pre Mariána Fila bol posledným pracovným dňom 7. jún 2007. Odpracoval ho ako vonkajší výpravca. Takto symbolicky sa chcel rozlúčiť so svojou prácou - na nástupišti. Nech mu sedmička prinesie ešte veľa zdravia a šťastia, nech si užije hubárčenia aj športu, ktorý od mladosti miloval. Mnoga letá...

Jozef LEHOCKÝ,
foto: autor



Kvety máme radi...

V kvetinovom raji

Železničná stanica Úľany nad Žitavou sa asi ako jedna z mála staníc na Slovensku môže pýšiť okrasnou skalnou, upraveným trávnikom a vysadenými ihličnanmi. Urobili si ju svojpomocne domáci železničiarci na návrh výpravkyne Aleny Farkasovej na mieste bývalej, pôvodnej zdevastovanej záhrady, ktorú pomohli vyčistiť zamestnanci traťového obvodu. Oddychový kútik pravidelne udržiavajú a dosádzajú ďalšie okrasné skalničky a kríky. Hlavnými pomocníkmi Aleny Farkasovej sú jej kolega, výpravca Branislav Raček a dozorca výhybiiek Ján Kúkel (na fotografii).

Peknou kvetinovou výzdobou sa môžu pochváliť aj v susednej železničnej stanici v Šuranoch. Iniciatívny mladý kolektív, prevažne jeho krajšia

časť tu svojpomocne skrášil areál pri nástupištiach kvetinovou výsadbou. Na počudovanie, za niekoľko týždňov im nezmizol ani jeden kvietok. Žeby sa „tiežcestujúci“ začali meniť k lepšiemu?

Vladimír SALZER,
foto : autor



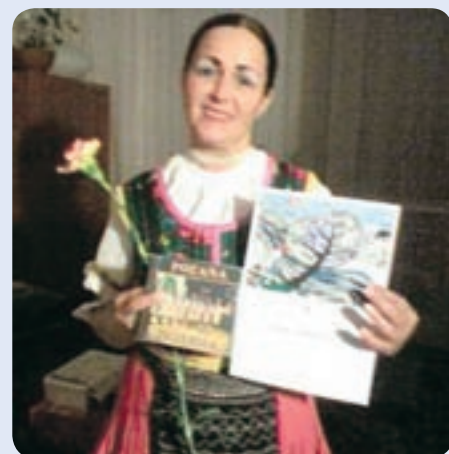
Výpravca aj starostom



V Slanskej Hute, obci neďaleko Slanca na východe Slovenska, majú nového starostu. V doplňujúcich voľbách si jej obyvatelia zvolili nášho kolegu, Daniela Stančíka, ktorý pracuje ako výpravca v Železničnej stanici Slovenské Nové Mesto. Svojmu kolegovi pri tejto príležitosti zablahoželal i prednosta Alexander Tokár so spolupracovníkmi zo stanice.

Foto: Vladimír SALZER

Veronika



zabodovala

Finalistke 1. ročníka Tvár ŽSR Veronike Firmentovej z košickej železničnej stanice sa darí v speve. V minulých dňoch sa zúčastnila folklórnej súťaže Makovická struna, kde z celkového počtu tridsať súťažiacich skončila na krásnom druhom mieste. Rusínsko – ukrajinskými pesničkami zaujala porotu, i divákov. Veronika, gratulujeme.

(red)

Železničiarci v kopačkách

Pod titulom „Setkání přátel sportu a železnic“ sa koncom mája v Českej Třebovej, uskutočnil XVII. ročník Memoriálu Václava Kohla - medzinárodného turnaja vo futbale. Na dvoch ihriskách športového areálu Pod Jelenicí v takmer tropickej horúčave zápolili okrem domácich a železničiarov z uzlov Olomouc, Praha-Kolín a Federácie strojvodcov aj tri slovenské mužstvá zo staníc Kúty, Košice a Kysak. Pod záštitou domácej

uzlovej stanice bol zorganizovaný turnaj na vysokej profesionálnej a spoločenskej úrovni. K dispozícii bol celý miestny športový areál so zázemím, nechýbali dve rozhodcovské trojice Českomoravského futbalového zväzu, výdatné občerstvenie a piatkový večer zakončila tradičná zábava so živou hudbou. Sobotné zápolenie žiaľ prerušila prietrž mračen, ktorá zmenila ihriská na močiar a turnaj musel byť pred-



časne ukončený pred rozhodujúcim zápasom o prvé miesto. Pri konečnom rátaní bodov, tak prvenstvo obhájilo domáce mužstvo. Farby ŽSR čestne reprezentovalo mužstvo FK Sokol Kysak, ktoré prešlo turnajom bez jedinej prehry a len počasie zabránilo odohrať rozhodujúci zápas s domácimi. Mužstvo z košickej železničnej stanice skončilo tretie. V každom zápole musí byť aj niekto na konci tabuľky – tentoraz sa miesto na chvoste ušlo kolegom zo stanice Kúty.

(sab)



Všade naokolo na stenách visia obrázky, plagáty, kresby, fotky... jedným slovom práce detí. Veľkých, či malých, jednoducho detí zo Súkromnej základnej umeleckej školy Heleny Madaríovej v Nitre. Vo štvrtok 31.

Stanice majú svoj vlastný život

Železničná stanica Nitra. Stanica ako každá iná, ale predsa je v tento deň niečím výnimočná. Je tu nielen viac ľudí ako obyčajne, ale čo je zvláštne, všade okolo pobežuje akosi veľa detí. Šípky a smerovky na podlahe nás vedú k čakárni pre cestujúcich, ktorú nespoznávame. Už to nie je len biela, nudná, grafitmi pokreslená miestnosť. Zmenila sa.

mája sa tu totiž o 17-tej konala vernisáž výstavy Ľudia na stanici. Výstavu mladých umelcov si prišiel pozrieť aj prednosta stanice Ing. Marián Vaňo, ktorému týmto ďakujeme za podporu celej akcie.

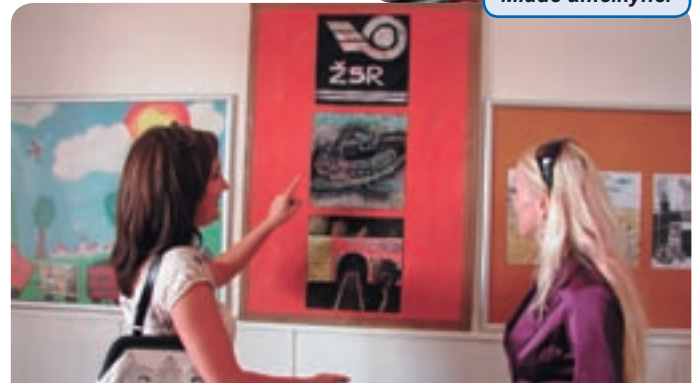
Výstava Ľudia na stanici je súčasťou dlhodobiejšieho projektu - Umenie pre ľudí, ktorého cieľom je oživiť železničné stanice a priblížiť ich k ľuďom. Pretože, ako povedala manažérka projektu Diana Trandžíková: - **Stanica má svoj vlastný život, stretávame tu ľudí, ich názory, myšlienky, pocity**

a v tejto chvíli aj táto výstava dotvára jej celkovú atmosféru.

(zm)



Mladé umelkyne.



Je zaujímavé sledovať, ako vnímajú železnice mladí umelci...

Zaslúžia si pozornosť mladých



Možno ani železničari netušia, čo všetko sa na železničných staniciach počas rokov udeje. Najlepšie svedectvo o tom môžu podať staničné kroniky, alebo prednostovia staníc. Ak by niekto chcel napísať román z prostredia železníc, tak stačí, ak príde na stretnutie Stavovského združenia prednostov pri OR Trnava, aké bolo 8. júna v bratislavskom Valčíku.

Kým sa dopoludnia diskutuje o situácii na pracoviskách, tak popoludňajšia časť je venovaná spoločenskému posedeniu aj so železničiarimi, ktorí sú už na dôchodku. Nie je to však, akoby sa mohlo zdať, nostalgické stretnutie, ale veľa ráz aj poučné i kritické pre súčasnú generáciu. Nezanedbateľná je aj ľudská dimenzia stretnutia. Je chvályhodné, že si takto na svojich predchodcov spomínajú ich mladší nástupcovia. Stretnutia sa zúčastnil aj námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Ing. Jozef Antoš, ktorý okrem iného povedal: - Predovšetkým chcem poďakovať „omladine“,

ktorá toto stretnutie organizuje a pokračuje v tradícii. Ľudia, ktorí celý život prežili na železnici si túto pozornosť zaslúžia. Ako pozerám, tak každý z vás je i časťou histórie tej-ktorej stanice. Ste živé encyklopédie, ktoré môžu vždy poradiť.

Spoločné stretnutia mladých i starších železničiarov akoby naznačovali preďavanie štafety. Svedčia zároveň i o dobrých medziľudských vzťahoch, o láske k profesii a o tom, že človek človeka potrebuje. Starší pookrejú a mladší získavajú skúsenosti, ktoré sa vždy môžu zísť.

Jozef LEHOCKÝ

Deti ovládli železnicu

Viete sa zžiť do predstavy, žeby deti úplne ovládli železnicu, riadili aj vypravovali vlaky a dospeláci sa len prizerali? Presne v takejto situácii ste sa mohli ocitnúť v posledný májový týždeň v Košiciach. Nešlo však o reálnu železnicu, ale o modelovú, ktorú pri príležitosti MDD sprístupnili verejnosti členovia Železnično-modelárskeho klubu pri SPŠ dopravnej v Košiciach.

Kým dopoludňajšie hodiny patrili žiakom zo základných škôl, ktoré sa netradičným spôsobom, pomocou modelov, mohli oboznámiť s históriou železnice a spôsobe zabezpečenia jazdy vlakov na skutočnej železničnej trati, poobede sa vo veľkom jazdilo. Na koľajisku o rozlohe takmer 27 m² sa cez 7 staníc preháňalo 15 súprav, ktoré ovládali nielen študenti školy, ale aj náhodní detskí návštevníci. Samozrejme, že každý detský výpravca či rušňovodič bol potom za svoj výkon odmenený, či už sladkosťou, alebo prezentačným predmetom ŽSR.

Pretože niektoré modely už majú aj svoju historickú hodnotu, bolo potrebné predchádzať zrážkam vláčikov. To má na starosti vyše 90 návěstidiel a vlastnoručne zostrojené zabezpečovacie zariadenie, ktoré bolo presne na mieru koľajiska skonštruované z rôznych vyradených technologických zariadení ŽSR.

Aj keď už prevádzka na koľajisku stíchla, práce na ňom naďalej pokračujú, aby v decembri opäť urobilo deťom radosť.

Martin BALKOVSKÝ
Foto: Ladislav Milkovič



Ostro sledované vlaky

...alebo „mejdan mašíniek“ v Bratislave

Ak ste sa chceli v sobotu 16. júna dostať na bratislavskej hlavnej stanici do motorovej súpravy zväzajúcej návštevníkov na 9. celoslovenský zraz historických železničných vozidiel v rušňovom depe Bratislava - Východ, tak ste mali určite problém. Za pár minút bola historická súprava nabitá a museli ste čakať ďalšiu hodinu, aby ste sa dostali do prostredia, kde všetko syčalo, pišťalo, trúnilo a občas bolo aj dosť strelby. To vtedy, keď dve vojenské skupiny začali bitku o pancierový vlak. Drvivú väčšinu návštevníkov tvorili mladé rodiny s deťmi, ktoré boli z toho všetkého nadšené.



Pri prepade pancierového vlaku "naši" opäť zvíťazili...

Vojenská bitka o pancierový vlak bola súčasťou Celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel už po druhýkrát. - **Klub vojenskej histórie** v spolupráci s Klubom priateľov histórie železničnej dopravy pripravili atraktívnu rekonštrukciu prepadu pancierového vlaku, - uviedol iniciátor podujatia Jiří Kubáček z Múzeja - dokumentačného centra. - **Keďže druhá svetová vojna bola v 40-tych rokoch a my máme pancierové vozy z tejto vojny, tak sme už po druhýkrát zvolili túto tému a zaradili do programu zrazu. Klub mal ambíciu naznačiť akýsi boj, ktorý sa pravdepodobne aj**

v blízkosti Bratislavy konal, ale nie je zdokumentovaný. Vieme, že tu pancierové vlaky operovali, dodal Jiří Kubáček.

Ako po iné roky, aj teraz sme zaznamenali nový zvrät a slovíčko v tej našej železničiarkej „handtírke“, keď sa mladá mamička pokúšala vysvetliť synáčikovi, že teraz ideme dopredu a keď nás „prekoľaja“, tak pôjdeme dozadu... Odkiaľ už môže mladá automobilová generácia vedieť, že treba prehodiť výhybky, aby sme sa dostali na inú koľaj. Ale vynašla sa...

Teší nás, že aj túto generáciu priťahujú železniční technickí krásavci, akými je



Sobotňajšie ráno na bratislavskej hlavnej stanici bolo poriadne rušné...

9. CELOSLOVENSKÝ ZRAZ HISTORICKÝCH ŽELEZNIČNÝCH VOZIDIEL BOL AJ V TOMTO ROKU ZAUJÍMAVÝM PODUJATÍM

zelený Anton, 310, Poma-
ranč, Býček ako aj množstvo
iných zaujímavosti. Vrcholom
nadšenia pre väčšinu detí
bolo, keď mohli „vliezť“ do
útrobu rušňov a priložiť do
kotla, alebo sa odviezť na
drezíne aj na rušni. Ako po
iné roky, tak aj teraz si túto
parádu nenechali ujsť náv-
števníci z Luxemburska,
Anglicka, Maďarska, Belgic-
ka, Česka, Rakúska a iných
krajín.

Naši železničiarci môžu byť
hrdí, a patrí im vďaka, že
takýmito akciami robia dob-
ré meno železniciam a za-
chovávajú dedičstvo otcov.
Slovensko sa tak radí medzi
krajiny, kde železničná turis-
tika naberá z roka na rok
väčšie obrátky. Tešíme sa
tomu a veríme, že o rok sa
stretneme znovu.

*Jozef LEHOCKÝ,
foto: autor a Jozef PILKO*



Na zraze sme stretli aj moderátora Ľubomíra Bajaníka, ktorý má k železnici blízky vzťah.



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

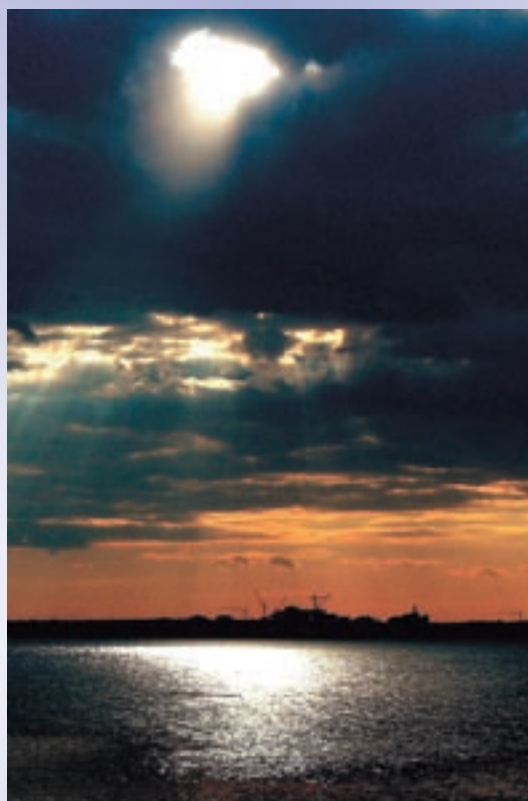
Prezrite si svoje archívy a ukážte nám svoju tvorbu. Niektoré zo súťažných fotografií budeme aj naďalej zverejňovať na tejto strane. Súťaž sa končí 1. októbra 2007.

TEŠÍME SA NA VAŠE FOTOGRAFIE!



*Povinná švajčiarska výbava
Autor: Jozef MAČAJ (Žst Slanec)*

*Bude svetlo...
Autor: Mikuláš ONOFREJ(CLaO Košice)*



FOTomesiaca



IC-čko nám opäť ušlo...

Autor: Ing Jozef PILKO (Košecké Rovné 113)



TVÁR ŽSR

Tretí ročník súťaže!

Dnes prinášame ďalšiu šesticu súťažiacich a zopár základných informácií o priebehu súťaže. Zároveň oznamujeme, že hlavným sponzorom súťaže, ktorý venuje víťazke týždenný pobyt pre dve osoby v Českej republike - je ČD travel. Viac sa dočítate v júlovom čísle Ž semaforu.

Súťaž bude trvať do 1. augusta – kedy je posledný deň na prihlásenie súťažiacich. Na tomto mieste budeme aj naďalej zverejňovať fotografie a krátku charakteristiku prihlásených železničiarok. V augustovom čísle Ž semaforu budete mať možnosť uvidieť celú zostavu súťažiacich s pridelenými číslami a samozrejme fotografiami. Počas celej súťaže máte možnosť hlasovať a posielat' svojim favoritkám hlasy, ktorými máme možnosť rozhodnúť o čitateľskej víťazke.

Telefonicke, 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 rozhodne najväčší počet hlasov.



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 ženu, 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 vekú a funkcii nezáleží.

Jediným kritériom je byť zamestnankyňou ŽSR.

13



Carmen BEŇUŠOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 2002, v súčasnosti ako výhybkárka v Železničnej stanici Sládkovičovo.
2. Vykonávať svoju prácu a mať šťastnú rodinu.
3. Svetlé farby. Zo záľub uprednostňujem predovšetkým prechádzky prírodou, plávanie a spoločné chvíle s rodinou a priateľmi.
4. Idol nemám žiadny.

14



Eva NOVÁKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1988, v súčasnosti ako samostatná správna zamestnankyňa OR Košice, AO Zvolen.
2. Mojim cieľom je mať zdravú rodinu, dobrých priateľov a prácu, ktorá ma baví.
3. Najviac sa mi páči biela, čierna a modrá farba. Rada sa venujem rodine, priateľom a navštevujem kultúrne podujatia.
4. Idol nemám. Každý by mal byť sám sebou.

15



Andrea RAČKOVÁ

1. Železničkarkou som od roku 1994, v súčasnosti pracujem ako tranzitérka – pripravárka v Železničnej stanici Humenné.
2. Mojim cieľom je mať šťastnú rodinu a udržať si prácu, ktorá ma baví.
3. Mám rada pestré farby. Voľný čas najradšej trávim na spoločných rodinných výletoch.
4. Chcem byť stále sama sebou a tak nemám žiadny idol.

16



Ľudmila ČERŇANOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1992, v súčasnosti ako výpravkyňa v Železničnej stanici Považská Teplá.
2. Vychovať z môjho syna dobrého človeka, na ktorého budem hrdá a na ktorého sa budem môcť spoľahnúť.
3. Biela a svetlé farby. Rada čítam knihy a pozerám filmy.
4. Obdivujem lekárov a sestričky, ktorí chodia na misie do najchudobnejších častí sveta. Mojim reálnym idolom bola a je moja mama.

17



Eva PROCHÁZKOVÁ

1. Na železnici pracujem od roku 1985, v súčasnosti ako samostatná správna zamestnankyňa v SMÚ OZT ZT Košice.
2. Chcela by som mať vždy prácu, ktorá ma baví a s úsmevom na tvári prežívať každý deň.
3. Mám rada všetky farby, lebo každá má svoje čaro.
4. Konkrétny idol nemám.

18



Denisa ŠÁROCKÁ

1. V súčasnosti pracujem ako dozorca výhybiiek vo výhybni Oslany a v ŽSR som od roku 1992.
2. Šťastie a spokojnosť rodiny, byť pre svet užitočná a niečo po sebe zanechať.
3. Najmilšia mi je oranžová. Zo záľub spomeniem rybníčenie, hubárčenie, pestovanie rastlín, chov psov. Zo športov mám najradšej lyžovanie.
4. Vzorom sú pre mňa moji starí rodičia, ktorí mi dali veľa dobrých rád do života.