

ŽELEZNIČNÝ

Marec 2008



semafor

3

ROČNÍK XVIII.



*Železničná stanica
Devínska Nová
Ves*



*Poézia
pary a dymu*



*Vo víre tanca
a veselých melódií*

Foto: Vladimír SALZER

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Osvedčenie EÚ už aj na Slovensku



Príd', milosrdná zeleň!

Neviem, ako to robia iné železničné správy v Európe, ale okolie ich tratí sa diametrálne líši od toho nášho. A to je jedno, či idete na západ okolo Moravy, alebo na východ Pohroním či Považím. Všade nájdete popri tratiach množstvá umelohmotných fliaš, téglíkov, tašiek, ale „nájdú“ sa aj matrace, sporáky i celé skrine. Niekde sú tieto veci a materiály „odložené“ koncentrovanejšie, niekde sú „diplomatickejšie“ a nenápadnejšie rozložené.

V týchto momentoch mi napadne kacírka myšlienka. Nebolo by lepšie vrátiť sa napríklad k predaju „čapovaného“ mlieka do kanvičiek, tak ako to bolo kedysi? Aj keď nám vždy z 2 litrového obsahu chýbalo aspoň deci, ale nebolo množstvo odpadu, s ktorým si akosi nevieme rady. Zdá sa, že ani 20. ani 21. storočie nič zmenou číslovky nevyriešilo, ak si to nevyrieši sám človek.

Človek? Nie anonymný človek, ale ja, ty, my!

Čisté konto a svedomie nemôžu mať ani železničiar, ktorí by pri troške snahy a citu k prírode mohli vzhľad okolo našich tratí pomôcť. Nemuselo by to byť hneď tak, ako je na novovybudovaných koridoroch, ale niečo sa vylepšiť predsa len dá a aj bez veľkých nákladov.

Apropo, koridory!

Už sa desím predstavy, že aj na týchto krásne upravených tratiach a okolí sa začnú objavovať naše „prebytky“. Možno by pomohla apelácia na obce a udeľovanie pokút, že tolerujú vyvážanie odpadu k tratiam a neuspokojí sa iba s osadením tabule: Zákaz sypania smetí! Tohtoročná zima bola skúpa na milosrdný bieloskvúci snežník, ktorý z našej krajiny urobí rozprávkový kraj a preto sa teším na milosrdnú zeleň, ktorá ho v značnom rozsahu nahradí. Chvilku bude „problém“ schovaný...

Nech mi prepáči mesiac knihy, MDŽ a iné marcové sviatky, že som sa venoval ekológii, ale tá je životne dôležitá aj pre ne.

Jozef Lehocký

Železnice SR získali pre skúšobné laboratória Výskumného a vývojového ústavu železníc (VVUŽ) v Bratislave, Vrútkach a Žiline osvedčenie o spôsobilosti na vykonávanie certifikácie výrobkov pre železničnú dopravu.

Spôsobilosť vykonávať skúšky systému železníc, subsystémov, prvkov, komponentov interoperability, nestranne a dôveryhodne, v rozsahu udelenej akreditácie, preukazuje laboratórium plnením požiadaviek normy ISO/IEC 170025:2005.

Osvedčenie, ktoré ŽSR udelila Slovenská národná akreditačná služba (SNAS) nadobudlo platnosť 1. februára a platí do roku 2011.

- Systém certifikovania výrobkov pre železničnú dopravu, ktorý zavádzame, umožní všetkým výrobcom tejto techniky získať príslušné osvedčenie EÚ na Slovensku. Je to pre nich časovo a finančne oveľa výhodnejšie. Pre spolupracujúce výskumné pracoviská a univerzity to znamená nielen zvýšenie odbornej prestíže, ale taktiež aj zaujímavý zdroj príjmov. Sme radi, že sme k tomu mohli spolu so SNAS a ostatnými inštitúciami prispieť,-



povedal Ing. Dalibor Zelený, generálny riaditeľ ŽSR pri preberaní osvedčenia.

Železnice SR boli iniciátorom vytvárania slovenského systému pre overovanie súladu produkcie železničného priemyslu (výstavba tratí, výstavba a výroba – trakcia a napájanie, oznamovacia a zabezpečovacia technika) s požiadavkami interoperability transeurópskeho železničného systému. Na výkon notifikovaného orgánu boli navrh-

nutí dvaja kandidáti. Výskumný ústav dopravný v Žiline pre podsystémy interoperability ako infraštruktúra, energia a koľajové vozidlá a Katedra riadiacich informačných systémov na Elektrotechnickej fakulte ŽU pre podsystémy riadenie a zabezpečenie. Prvý kandidát autorizáciu získal 1. feb-

ruára a druhý ju dostane o pol roka neskôr. Overovanie požiadaviek EÚ prostredníctvom notifikovaných osôb a akreditovaných laboratórií je tak možné už aj na Slovensku. To znamená, že kvôli skúškam a a testom interoperability už nebudú musieť zainteresované subjekty cestovať do zahraničia.

(red)

Švédsky železničný seminár

Na Švédskom železničnom seminári bola prezentovaná súčasná situácia a perspektívy železničnej dopravy vo Švédsku a na Slovensku. Zúčastnené švédske firmy prezentovali svoje výrobky, služby a námety slovenským firmám a manažérom z tejto oblasti.

Februárového seminára v Bratislave sa zúčastnilo 11 spoločností, ktoré podnikajú v oblasti železníc a zorganizovalo ho Švédske obchodné zastupiteľstvo v SR. **- Železničná doprava na Slovensku napriek pozitívam, ktoré prináša jej využívanie v porovnaní s cestnou dopravou, stagnuje,-** povedal štátny tajomník Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií (MDPT) SR Milan Mojš. **- Je potrebné, aby sa železničná doprava v SR stala lacnejšou a konkurencieschopnejšou. Aktivity je potrebné smerovať na zefektívnenie jej fungovania. Konkurencieschopnosť slovenských železničných spoločností v otvorenom európskom železničnom priestore závisí od toho, ako pružne dokážu reagovať na čoraz vyššie nároky prepravcov a cestujúcej verejnosti,-** zdôraznil štátny tajomník. Okrem iných sa na seminári zúčastnili švédske spo-

ločnosti Bombardier Transportation - výrobca železničných vozňov a rušňov, kompletných dopravných systémov, ďalej Skanska - celosvetový koncern podnikajúci v oblasti budovania dopravnej infraštruktúry, ABB, Eltech, SKF, ESAB a ďalšie. Na seminári nechýbali ani zástupcovia ŽSR. Ing. Daniel Maruniak, riaditeľ odboru stratégie GR ŽSR prezentoval schválenú stratégiu, rozvoj železničnej infraštruktúry, ale i prevádzkové a technické aspekty. Informoval aj o koridoroch a ich modernizácii, ktorá je zameraná na zvýšenie traťovej rýchlosti. Obidve strany mali priestor aj na bilaterálne rokovania. Cieľom seminára bolo priblížiť slovenským podnikateľom i zástupcom železníc možnosti švédskych firiem pri realizácii komplexnej rekonštrukcie, obnove a modernizácie železníc.

(sch)

Personálne zmeny

Od 18. februára je funkciou riaditeľa Zboru požiarnej ochrany železníc poverený **Bc. Viliam ŠÚR.**

Námestníkom riaditeľa OR Trnava pre správu ŽI sa 14. marca stal **Ing. Mikuláš KVETAN.**

Ably bludné prúdy nezlikvidovali dopravu

NEVYHNUTNÁ MODERNIZÁCIA TRAKČNÉHO VEDENIA A PODPIER NA VÝCHODE SLOVENSKA

Železničná trať Kuzmice – výhybňa - Červený Dvor – Kalša-Slanec je pomerne skromne učopená v takmer rovinatom teréne na juhovýchode Slovenska. Skutočne iba zainteresovaní vedia, že súbežne s normálnou traťou tu funguje i koľaj so širokým rozchodom. A aj keď význam tohto úseku železníc vnímajú domáci prostredníctvom osobnej prepravy, (mesačne tade prejde 1200 osobných vlakov), v počte nákladných vlakov sa to pohybuje od 1600 do 1800 mesačne a to už je ekonomická sila.

Trakčné vedenia v tejto lokalite si už svoje odslúžili, fyzické a morálne opotrebenie je ešte znásobené bludnými prúdmi. Najmä energetici vedia o čom je reč, tie totiž dokážu zdevastovať a znefunkčniť všetky uložené podzemné zariadenia a vyradiť z

Pojem modernizácie sa už pevne udomácnil v reáliách železníc. Od tratí až po staničné budovy sa darí, aj keď nie celoplošne, ale po častiach obnovovať to, čo už dosluhuje a nezodpovedná súčasnému trendu v železničnej doprave. A na rad prichádzajú aj na prvý pohľad málo vnímané trakčné vedenia a trakčné podpery.

cia. Teraz sa vybudujú nové trakčné podpery, do základového betónu sa pridávajú elektroizolačné prísady, ktoré zabránia úniku bludných prúdov, - informuje vedúci Účelového strediska prípravy a realizácie Košice Ing. Igor Polák. Toto pracovisko podlieha odboru investorského GR ŽSR.

Na tejto trati, v čase našej návštevy poriadne mrholilo, ale firma Eltra, s.r.o. Košice bola v plnom nasadení. Priamo v prvej koľaji sa vykonávali výkopové a betonárske



Informačná tabuľa nielen upozorňuje širokú verejnosť o stavbe, ale z hľadiska komisárov EP, ktorí kontrolujú financie EÚ, je aj psychologickým aspektom ocenenia spoločného projektu.



Realizácia výkopových prác pre trakčné podpery ani počas dažďa neustala.

prevádzky i techniku. A tak súhrn viacerých okolností doviedol zainteresovaných k modernizácii trakčného vedenia koľaji č. 1 a 2 v spomenutom úseku, dohromady 25 km rozvinutej dĺžky za takmer 187 mil. Sk.

- Súbežne je s touto traťou vybudovaný plynovod a širokorozchodná trať. Účinky bludného prúdu sa prejavujú neustále. V roku 2004 sa pri rekonštrukčných prácach plynovodu v blízkosti zastávky Kalša objavili vážne náznaky poškodenia trakčných podpier, ktoré sa defektoskópiou aj potvrdili. Bludné prúdy spôsobujú elektrolytický rozklad kovových materiálov, ktorý sa prejavuje zvýšenou koróziou a poškodzuje kovové podpery trakčného vedenia i ostatné podzemné zariadenia. V takomto prípade už nestačí výmena bežných prvkov, ale potrebná je kompletná rekonštruk-



Súčasťou investície (dohromady v objeme 275 mil. Sk) je aj modernizácie rozvodne R1 10 kV v trakčnej meniarni Kuzmice, kde sa vedúci účelového strediska GR ŽSR Ing. Igor Polák (vľavo) stretáva s realizátormi budúcich prác.

práce pre budúce základy trakčných podpier.

- Modernizáciou prejde aj rozvodňa 110 kV v trakčnej meniarni v Kuzmiciach, ktorá je v činnosti od roku 1963 a je zastaraná. Financovanie stavieb je zabezpečené zo štrukturálnych fondov EÚ, dotáciou zo štátneho rozpočtu a z vlastných zdrojov ŽSR, - hovorí Ing. Igor Polák, keď sme sa ocitli v blízkosti areálu rozvodne, kde si stavenisko prišli práve prezrieť aj zástupcovia dodávateľských firiem. Technológie tejto rozvodne siete v určitých etapách prešli opravami, ale bežná údržba už jednoducho nepostačuje. Všetky tri stanice s osadenstvami sa musia pripraviť na výluky. - **Predpokladáme, že už v najbližších dňoch dostaneme rozkazy o výluke a najťažšie nás čakajú v letných mesiacoch. Jazda osobných vlakov bude odklonená smerom na Michalany,** - dodáva prednosta Železničnej stanice Slanec Ing. Marián Žižkovič. Táto investičná akcia podľa zmluvy o diele má byť ukončená koncom leta.

Mária PALIČKOVÁ
Foto: autorka a Ing. Igor Polák



V areáli stanice Kuzmice sa zhromažďujú trakčné podpery.

Železničná stanica, ktorej význam

NA NÁVŠTEVE V DEVÍNSKEJ NOVEJ VSI

Železničná stanica v Devínskej Novej Vsi sa nachádza len trinášť kilometrov od hlavného mesta. Je jednou z pohraničných staníc, spájajúca Slovensko so susedným Rakúskom cez hraničný priechod Marchegg. Tohto roku si pripomenie významné jubileum. Práve pred 160 rokmi bola prvou stanicou, ktorou prešiel prvý parný vlak po bývalej trati Viedeň – Bratislava. Blížšie nám ju predstavil prednosta Marián Grznár.

nebola dokončená,- so zármuikom konštatuje prednosta Marián Grznár. - Nuž a v súčasnosti sa už pomaly finišuje. Ukončenie prác sa týka úplnej obnovy sociálnych zariadení, skladových a kancelárskych priestorov. Jednotlivé pracoviská

Železničná stanica Devínska Nová Ves je stanica druhej kategórie s plánovaným počtom 82 zamestnancov, no v súčasnosti zápasia s podstavom piatich posunovačov. Pod železničnú stanicu patrí i nesamostatná stanica Stupava a odbočka zastávka Devínske Jazero. Keby sme túto pohraničnú stanicu chceli bližšie charakterizovať, dlhé roky bola jedinou stanicou, ktorá spájala Slovensko so západnou Európou. Po páde železnej opony, z ktorej ostalo už iba múzeum z pozostatkov ostnatého drôtu na hranici sa po roku 1990 dostala do povedomia i vďaka automobilke Volkswagen na Slovensku. Aj vďaka nej je významnou stanicou, čo do spracovania vozňových zásielok s osobnými autami. Denne tak spracuje smerom na ČD štyri a na rakúske železnice dva páry vlakov. – **Keď sa pozrieme na posled-**



Dopravná kancelária je akýmsi srdcom stanice. A aby dobre fungovalo, starali sa počas našej návštevy výpravcovia, vpravo vonkajší Jozef Zimmer a dispozičný Tibor Modrocký (vľavo).



Železničná stanica Devínska Nová Ves v týchto dňoch....

ných desať rokov, čo sme oslavovali 150. výročie ŽSR, zaznamenali sme značný nárast výkonov, - približuje prednosta stanice Marián Grznár. – **Počet vlakov osobnej dopravy nám za 24 hodín stúpol až na 58. Oceňujem veľmi dobrú spoluprácu a doslova nadštandardné vzťahy so susednou stanicou Marchegg, ktorá nám pri prepravách vychádza v ústrety. Vzhľadom k spomenutým výkonom a dôležitosti prác sme uvítali, že sa na našej stanici pokračuje v jej rekonštruk-**

ci. V prvom rade sa nezlaknite, v akom je stave dnes. Hlavné slovo majú v súčasnosti stavbári, ktorí od marca minulého roku pokračujú v komplexnej rekonštrukcii stanice, - oboznamuje nás pred-

sú v podstate „porozhádzované“ po všetkých možných miestnostiach, - dodáva prednosta. Aj náš sprievodca, prednosta stanice dnes napríklad „úraduje“ v priestoroch bývalej nákladnej pokladne, z ktorých po rekonštrukcii bude zasadačka. V jeho prednostovskej kancelárii sú v súčasnosti premiestnení dozorca prevádzky, komandujúca a vedúci technológ. – Je mi ľúto našich zamestnancov, ktorí majú sťažené pracovné podmienky, neustále sa

nosta. – Dnešná budova, ktorá bola postavená v šesťdesiatich rokoch minulého storočia, už nutne potrebovala opravu. O prvých novodobjších úpravách môžeme hovoriť od roku 1999, kedy sa vybudovala plynová kotolňa. Samotná rekonštrukcia stanice začala v roku 2002, tá však



... a v 60. rokoch minulého storočia.

a potrebu vyzdvihujú autá

presúvame vzhľadom na požiadavky stavbárov, ale neostáva nám nič iné iba vydržať,- konštatuje prednosta stanice. V priestoroch vestibulu sme nakukli do nevelkej miestnosti, ktorá momentálne patrí zamestnancom posunu. Vedúci posunu Ladislav Csémy a posunovač Rudolf Balogh práve využívali krátku prestávku na obed. Nedá sa povedať, že sme ich zaskočili, i keď o našej návšteve vôbec nevedeli. Zrejme si doteraz užili kvôli prestavbe už toľko, že ich nič neprekvapí... Aj ich sme sa opýtali ako sa pozerajú na momentálny stav. Pravdupovediac, nepotešil by tento stavbný ruch asi nikoho, tak, ako posunovačov. Sú veci, ktoré sa pri takej prestavbe dajú a musia tolerovať, no v žiadnom prípade sa nedá zvyknúť na zlozvyk, ba až neohľadupnosť stavbárov, ktorí si napríklad ich umývarku pomýlili s čističkou náradia. A zaiste nahnevá každého, ak jeho stoličku používajú murári namiesto rebríkov... A určite by aj vám zdvihla tlak skutočnosť, že im zo dňa na deň zrušili všetky sociálne zariadenia a tak musia používať spoločné zariadenie vo vestibule stanice. Konštatovanie, aby už bolo po rekonštrukcii, je teda úplne oprávnené. Jediné, čo ich teší, je skutočnosť, že sa má čoskoro skončiť. Čo na pripomienky a kritiku z radov železničiarov na adresu stavbárov hovorí prednosta stanice? – **O väčšine pripomienok viem a snažíme sa ich v spolupráci so stavbármi okam-**

Úplne našich ľudí chápem, človeka to mrzí, pretože majú pravdu. Oceňujem však, že prevažná väčšina berie túto rekonštrukciu ako nutnosť, po ktorej sa podstatne zmenia ich pracovné podmienky. Pevne dúfam, že termín ukončenia prác stavbári dodržia a už v lete bude tomuto sta-



- Komplexná rekonštrukcia by mala byť ukončená toto leto. Verím, že stavbári termín dodržia,- hovorí prednosta Železničnej stanice Devínska Nová Ves Marián Grznár.



I keď v „bojových“ pracovných podmienkach, úsmev na tvári nechýba (na fotografii sprava) tranzitérke Ivete Tešovičovej, komandujúcej Ivete Ďurianovej, ktoré pripravovali agendu k váženiu vozňových zásielok. Na fotografii vľavo údržbár Anton Zoubek, ktorý čakal na osobný dozor tranzitéra pri čistení výhybiek v kolajisku.

novému informačnému systému lepšie informovaní o jazde vlakov, ako aj o príchodoch vlakov na jednotlivé nástupištia. Zmení sa aj rozhlasové hlásenie, ktoré bude vo viacerých jazykoch. – **Čo ma však mrzí, - pripomína prednosta stanice, - je skutočnosť, že rekonštrukcia sa netýka aj samotných nástupíšť. Veľmi by sme, vzhľadom k silnej frekvencii osobných vlakov, uvítali vybudovanie nových. Uľahčilo by to prácu výpravcom a podstatne by sa zlepšila bezpečnosť cestujúcich. Nie všetko sa dá urobiť naraz, no pevné dúfam, že sa toho dočká aj naša železničná stanica. Devínska Nová Ves svojim významom, čo sa týka automobilového priemyslu a taktiež pripravovanou elektrifikáciou, ako aj zdvojkolajnením železničnej trate s Rakúskom, je perspektívnou i v budúcnosti,- zakončil naše stretnutie prednosta stanice Marián Grznár.**

**Vladimír SALZER,
foto: autor a archív**



Pred 160 rokmi prešiel na trati Viedeň – Bratislava cez Devínsku Novú Ves prvý parný vlak. V súčasnosti prepravu osôb zabezpečujú moderné súpravy.

žité riešiť. Na poslednom kontrolnom dni sme sa dohodli i na pravidelnosti stretnutí a to dvakrát v týždni, v prípade potreby i častejšie.

vebnému ruchu koniec,- informuje Marián Grznár. Rekonštrukciu stanice ocenia i cestujúci. Čoskoro budú môcť byť vďaka

Spoj Boženu s Cyrilom...

a Anču daj na zem!

Každoročne a ihneď, ako to po zimnom období dovoľujú poveternostné podmienky, kabeľárske čaty začínajú s opravami znížených izolačných stavov kábelových vedení. Ich príčinou sú zamoknuté úseky káblov. Na ich ochranné plášte a kábelové spojky totiž pôsobia okrem staroby aj agresívne vonkajšie vplyvy, a tak po čase strácajú schopnosť odolávať roztápajúcemu sa snehu a jarnému dažďu. Poškodená časť kábla sa dá jedine odrezat a nahradit novým.

Jednu z takýchto porúch odstraňovali počas druhého marcového víkendu v Poprade aj zamestnanci Strediska miestnej údržby kábelovej techniky zo Spišskej Novej Vsi. Znížený izolačný stav kábla je síce navonok neviditeľný, pretože na prevádzkovaných zariadeniach sa ešte neprejavujú príznaky poruchy. V skutočnosti však ide o veľmi závažný stav, ktorý si vyžaduje okamžitú nápravu. Znenazdajky, v priebehu niekoľkých sekúnd, môže totiž znefunkčniť napríklad zabezpečovacie zariadenie, čo spoločne s prerušením traťovej linky ohrozu-

je bezpečnosť a plynulosť vlakovej dopravy. V Poprade navyše vážnosť situácie znásoboval fakt, že opravovaný kábel je už „deduškom“ medzi káblami - má takmer 55 rokov a ako jediný spája vyše 26 km vzdialenosť dvoch významných železničných bodov – Poprad a Spišskú Novú Ves.

Aj keď sa mala oprava stometrového poškodeného úseku kábla pôvodne vykonať piatok, obavy z meškaní vlakov v deň, keď sa prepravuje väčší počet cestujúcich, presunuli termín opravy na sobotu. Prvý víkendový deň sa však



Spoj Boženu s Cyrilom...znamená spojiť „b“ s „c“, pri tejto práci sme zastihli majstra kábelovej techniky Jána Plačka (vpravo) a oznamovacieho návěstného obvodára Petra Šoltýsa z SMÚ OZT KT Spišská Nová Ves



Tak toto nie je piknik, ale náročná práca kabeľárov počas výmeny stometrového úseku kábla.

niesol v znamení dažďa a tak nad štyrmi výkopmi vyrástlo provizórne „stanové mestečko“, pod ktorým chlapi museli urobiť a následne premerať až 576 prepojení medzi vodičmi v kábli. Blatistý terén, zlé svetelné podmienky, ako aj vynútená operatívna zmena harmonogramu prác spôsobili predĺženie opravy, a to až do nedeľňajších popoludňajších hodín. Dočasné dopravné opatrenia, ktoré museli byť zavedené v Železničnej stanici Poprad-Tatry a Vydrník takmer počas celého víkendu, zapríčinili meškanie niekoľkých vlakov. Nateraz je starý kábel opravený aspoň v poškodenej časti, avšak najvhodnejším riešením by bola jeho celková výmena.

A čo má spoločné štekľivý podtón z nadpisu s náročnou prácou kabeľárov? Vodiče v kábli sú usporiadané do tzv. štvoriek, v rámci ktorých sú označované malými písmenami a až d. A keďže pri spájaní a premeriavaní vodičov nesmie dôjsť k omylu, na rad prichádzajú mená...Anča, Božena, Cyril a Dávid.

**Ing. Martin BALKOVSKÝ,
foto: autor**

Nadzemné vedenie nahradí metalický kábel

Odhnité a vychýlené telefónne stĺpy, uvoľnené ramenníky, poškodené izolátory a previsnuté drôty lákajúce ziskuchtivých nezamestnaných spoluobčanov. V takom žalostnom stave sa žiaľ nachádza väčšina trás nadzemných vedení na tratiach ŽSR. Na nich sa mnohokrát prevádzkujú len najnutnejšie okruhy nevyhnutné pre riadenie dopravnej cesty, ako napr. traťová či hlásnicová linka, v lepšom prípade aj traťové zabezpečovacie zariadenie, alebo sieťové prepojenia prvkov telekomunikačných sietí ŽSR.

Ak sa k tomu pridá požiar porastu blízko trate, ktorý zasiahne aj trasu nadzemného vedenia, ako sa to stalo v júli 2007 medzi Bánovcami nad Ondavou a Michalovcami, oprava takéhoto havarijného stavu si už vyžiada nemalé finančné prostriedky. Aj preto OR Košice, ako správca nadzemného vedenia v tomto približne 10 kilometrovom úseku, uprednostnilo polozenie nového metalického kábla do zeme pred náročnou rekonštrukciou vzdušnej trasy. Investícia ŽSR do nového kábla tak spoľahlivo zabezpečí prevádzku zabezpečovacích, telekomunikačných a v prípade potreby aj dátových

okruhov. Zaústený bude do budovy telefónnej ústredne ŽT Bratislava, prijímacích budov železničných staníc, ako aj vo všetkých reléových skrinách a domčekoch na priecestiach. Zároveň budú ku káblu priložené aj plastové HDPE rúry pre budúce zaľúknutie optického kábla. Stavba by mala byť ukončená a odovzdaná do užívania koncom mája.

(balky)



V marci a apríli vymenia tisícdivesto metrov koľajníc

PO PIATICH ROKOCH SA KONEČNE DOČKALI NOVÝCH KOĽAJNÍC

Úsek medzi Ruskovom a Nižnou Myšľou na frekventovanej trati Košice - Čierna nad Tisou je v týchto dňoch miestom rozsiahlych prác na súvislej výmene koľajníc (SVK) za nové, tvaru R-65. Tretieho marca od ranných hodín začali zamestnanci SMÚ ŽTS TO Trebišov, pracoviska Michalany, s výmenou 1200 metrov koľajníc.



Majster **Lubomír Hertel** za pomoci zámočníka **Mariána Hertela** a traťových robotníkov **Róberta Bertu** a **Vladimíra Sedláčka** pri presnom označení koncového rezu koľajníc v oblúku.

Na trati sme zastihli aj úsekového správcu SMS ŽTS Michalany AO Trebišov Petra Princíka: - **Hlavným dôvodom, prečo sme pristúpili k týmto prácam, bolo zvýšenie bezpečnosti prepravy na spomenutom úseku trate. Na pôvodných koľajniciach boli zistené defektoskopické nedostatky, roztlačenia hláv koľajníc a bočného opotrebenia. A tak tu v prvý marcový pondelok**

nastúpili dve sústredené čaty z SMÚ Trebišov, pracoviska Michalany pod vedením majstrov **Milana Krištofíka** a **Ľubomíra Hertela**.

Čo všetko je naplánované pri tejto výluke nám povedal Bc. **Ladislav Farkaš**, vedúci prevádzky SMÚ ŽST TO Trebišov: - **Ide o náročné práce, ktoré počítajú aj so zabudovaním podvalových kotiev a taktiež so zriadením bezстыkovej koľaje v tomto úseku trate, teda v oblúku o malom polomere. V súčasnosti však nastal problém, nakoľko nie je výrobca ani dodávateľ podvalových kotiev. Bez nich, žiaľ v tomto úseku bezстыkovú koľaj zriadiť nemôžeme,** - zhodnotil súčasný stav **Ladislav Farkaš**. Postup plánovaných opravných prác na tomto úseku narušuje aj celkový nedostatok materiálu. Čo je všetkým na radosť, je skutočnosť, že po piatich rokoch konečne dostali nové koľajnice. Doposiaľ využívali pri opravách iba regenerované. Vedúci SMÚ ŽTS TO Trebišov Ing. **Ján Magura**, ktorého sme tiež zastihli na výluke povedal: - **Ukončenie prác je naplánované v apríli, veľa však bude záležať aj od výluk, potrebných pre realizáciu modernizácie trate. Tá spočíva v komplexnej rekonštrukcii trolejového vedenia a trakčných podpier v medzistaničnom úseku Kuzmice – Slanec, koľaj číslo 1 a 2. Táto akcia už v súčasnosti prebieha a má prednosť pred ostatnými prácami.**

Vladimír SALZER,
foto: autor



Dušan Fedorco, Ján Džubák a **Erik Natický** pri upínaní vymenených koľajníc motorovou doťahovačkou na moste cez rieku **Olšava**.



Traťoví robotníci **Ján Kerekanič, Štefan Hertel** a zámočník **Marián Šimko** pri vŕtaní koncových dier do zabudovanej novej koľajníc.



Vedeli ste, že...

...železničari majú medzi sebou neobmedzené volania aj cez mobil?

Od novembra minulého roku bola vytvorená a spravádzkovaná spoločná MULTI VPS (multi virtuálna privátna sieť) pre všetky tri železničné spoločnosti.

Týmto krokom sa skvalitnili podmienky služobnej mobilnej komunikácie medzi železničarmi. V praxi to znamená, že podobne ako v pevnej hlasovej službe ŽT, môžu používatelia služobných mobilov neobmedzene volať nielen na služobné mobily ŽSR, ale aj na služobné mobily kolegov zo ZSSK a ZSSK CARGO v cene mesačného paušálu, čo prináša ŽSR oproti predchádzajúcemu stavu významnú úsporu nákladov.

(ŽT)

RAILFILM 2008

160 rokov železnice vo filme
Železnice Slovenskej Republiky v rámci 160. výročia príchodu prvého vlaku na územie Slovenska vyhlasujú súťaž amatérskych filmov o Slovenskej železnici.

Súťaž sa uskutoční v rámci 3. ročníka medzinárodného festivalu RAIL FILM 2008 ako samostatne ocenená kategória a nasledovnými cenami:

- 1. cena: kamera v hodnote cca 60 tis. SK
- 2. cena: kamera v hodnote cca 40 tis. SK
- 3. cena: videomateriál v hodnote cca 20 tis. SK

Všetky podrobnosti o súťaži a pohľadovacie formulár je uverejnený na oficiálnej internetovej stránke festivalu. www.railfilm.net

Na vyhlásenie súťaže spolupracovali: **Bahn, SPARDA, DB, OBB, ŽSR, JDSU SONY**

ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí

Poruchy predzvestí a hlavných návěstidiel

KOMENTÁR K ČLÁNKU 95 PREDPISU ŽSR Ž1 – PRAVIDLÁ ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY
A ČLÁNKU 101 PREDPISU ŽSR T100 – PREVÁDZKA ZABEZPEČOVACÍCH ZARIADENÍ

Je veľa detí, najmä chlapcov, ktorí keď vidia železničnú prevádzku, zostávajú fascinovaní a odhodlaní stať sa tým ujom, ktorý to má všetko pod kontrolou. Mnohí sa tým ujom aj stanú a výkon dopravnej služby sa stáva prácou a súčasne koníčkom.

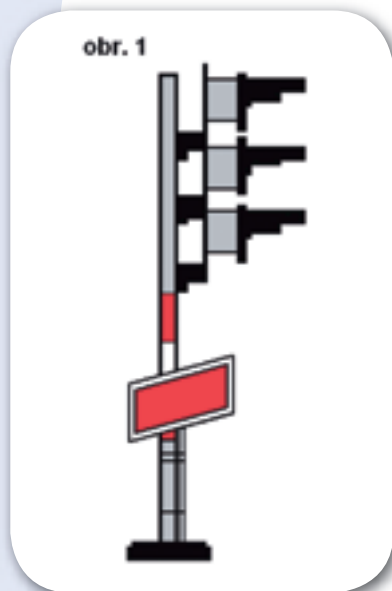
Aj vďaka modernej zabezpečovacej technike môže byť dnes výkon dopravnej služby pohodou a berieme to ako samozrejmosť. Iná situácia nastáva, ak sa táto pohoda naruší –

no je to spôsobené aj tým, že nie každý si chce nechať už opisovanú pohodu pokaziť, pretože od toho sa potom odvíja ďalšie konanie obsluhujúceho pracovníka – dopravné opatrenia, hlásenie, zapisovanie a pod.

Existuje nejaká definícia poruchy zabezpečovacieho zariadenia? Áno.

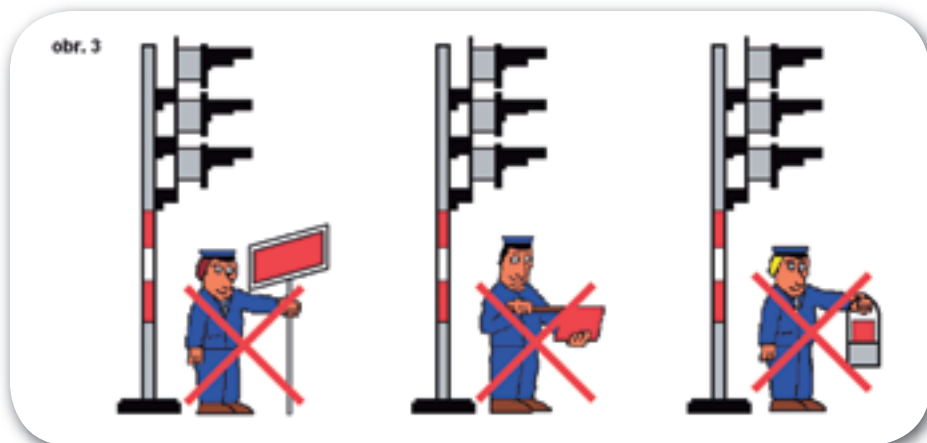
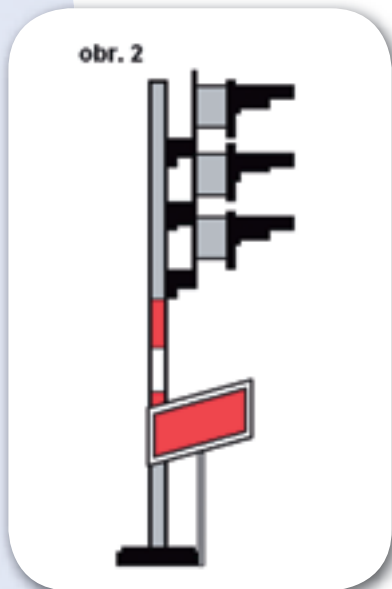
hlavné návěstidlo pokazené tak, že červené svetlo nesvieti, kryje sa návěstou 51a, Stoj, pripevnenou na stožiarí návěstidla alebo umiestnenou priamo pred návěstidlom.

Pre názornosť je správny spôsob krytia návěstidla uvedený na priložených obrázkoch. Ako uvádza článok ďalej, toto opatrenie nie je



napríklad poruchou zabezpečovacieho zariadenia.

Ako sa hovorí „koľko ľudí, tolko chutí“ a podobne je to aj s názorom na to, čo je a čo nie je poruchou zabezpečovacieho zariadenia. Možno



V predpise ŽSR T100 – Prevádzka zabezpečovacích zariadení v čl. 101 v prvej vete: „Ak zabezpečovacie zariadenie vykazuje odchýlku od správnej funkcie, považuje sa tento stav za poruchu.“

Môžeme túto definíciu poruchy použiť aj na predpis ŽSR Ž1 – Pravidlá železničnej prevádzky? Ide o to, že v predpise ŽSR Ž1 sa definícia poruchy zabezpečovacieho zariadenia nenachádza. Odpoveďou nám môže byť posledná časť článku 101 predpisu ŽSR T100. Je tam popis ako má postupovať obsluhujúci pracovník potom, čo takúto odchýlku od správnej funkcie - poruchu, zistil. Ako je uvedené, postupuje podľa predpisov pre obsluhu, prípadne podľa Pravidiel železničnej prevádzky.

potrebné pri hlavných návěstidlách, ktorých predzvešť je zlučená s predchádzajúcim návěstidlom. Na prvý pohľad jasná situácia. **Ale čo ak vznikne porucha napájania (hlavného, náhradného aj núdzového) a návěstidlo zostane neosvetlené?**

Musíme si uvedomiť, že článok 95 predpisu ŽSR Ž1 nerozoberá príčinu nesvietenia červenej žiarovky, ale hovorí o **následku** – teda o skutočnosti, že nesvieti. Ďalej je tam uvedený postup, čo je nutné urobiť, keď táto žiarovka nesvieti – a znovu sa tu ďalšie konanie obsluhujúceho pracovníka odvíja od svietenia, alebo nesvietenia žiarovky a nie od toho, čo bolo príčinou tohto stavu.



Ale môže vzniknúť porucha, ktorá má za následok nefungovanie ďalších častí zabezpečovacieho zariadenia. Na prvý pohľad sa môže zdať, že nemôžeme hovoriť o poruche nefungujúcej časti, pretože táto časť je závislá na správnej funkčnosti časti, ktorá je v poruche. To môže viesť k záveru, že netreba robiť žiadne dopravné opatrenia v súvislosti s nefungujúcou časťou zabezpečovacieho zariadenia.

Ako príklad si môžeme uviesť článok 95 predpisu ŽSR Ž1. Tu je uvedené: - Ak je svetelné

Prídeme k rovnakému záveru aj vtedy keď sa na túto situáciu pozrieme z druhej strany, čiže z predpisu ŽSR T100? Táto konkrétna situácia nie je v predpise uvedená (a ani v predpise ŽSR D101/T101). Ale ak zoberieme do úvahy definíciu poruchy a postup obsluhujúceho pracovníka podľa hore uvedeného komentára k článku 101 predpisu ŽSR T100, znovu nás to privedie k predpisu ŽSR Ž1.

**Bc. Emil CHLEBNÍČAN
a Ján SLOVÁK**

Plánujeme, objednávame kvalitnejšie a efektívnejšie

V rámci projektu modernizácie ekonomického informačného systému SAP bol implementovaný modul údržby a opráv – PM, ktorý umožňuje zabezpečiť efektívny proces plánovania, objednávania, evidencie a vyhodnocovania realizovanej údržby.

V procese prípravy realizácie tohto modulu pracoval mnohočlenný kolektív, ktorý bol zložený zo zamestnancov všetkých odvetví infraštruktúry ŽSR (ŽTS, EE, OZT) a všetkých stupňov riadenia GR, OR, ÚŽI a výkonných pracovísk pod vedením vedúceho projektového tímu Ing. Pavla Otrubu z Odboru infraštruktúry GR ŽSR.

Zmyslom zavedenia modulu bolo získať celkový prehľad o stave objektov železničnej infraštruktúry po technickej aj ekonomickej stránke. Prehľadové zostavy získavané manuálnym spôsobom boli veľmi náročné na spracovanie. Vypovedacia schopnosť takýchto zostáv obsahovala vždy istý stupeň nepresnosti. S využitím informačného systému SAP je možné tvoriť výstupné zostavy rôzneho druhu a charakteru, ktoré vedúcim zamestnancom na všetkých stupňoch riadenia poskytujú presné informácie o vykonanej údržbe. Vedúci zamestnanci získali účinný nástroj pre analýzy efektivity procesu údržby a opráv. Tieto výsledky sú podkladom pre tvorbu opatrení vo veci skvalitnenia procesu plánovania, objednávania a realizácie údržby, predovšetkým vo vzťahu k nákladovosti.

Informačné technológie už v prvej línii

Prvá etapa bola spustená do rutínnej prevádzky dňa 1.1.2007 a zahŕňovala spracovanie elektronickej evidencie technických miest údržby a nastavenia potrebných údajov o týchto technických miestach. A to s využitím existujúcich informačných systémov infraštruktúry (pasport železničného zvršku, mostov, tunelov, priecestí, budov, zariadení EE, OZT, iných) v systéme SAP. Následne bolo zrealizované sledovanie výkonov na uvedených technických miestach formou PM – zákaziek. V rámci tejto etapy boli výkonné pracoviská údržby vybavené vyše 200 počítačmi.

Druhá etapa – spustená do rutínnej prevádzky dňa 1.1.2008 – zapojila do procesu objednávania a evidencie údržby aj pracoviská správcu. Sprevádzaný systém tzv. „Hlásení“ nahradil v plnom rozsahu vnútro podnikové objednávanie výkonov údržby, ktoré sa pred tým uskutočňovalo v Systéme správy a údržby – SSÚ. Zároveň systém umožnil komfortné štatistické spracovanie porúch a poškodení technických objektov.

Tieto zmeny mali priamy dosah na organizáciu vzťahov medzi správou a údržbou technických

objektov, preto boli premietnuté do novelizovaného znenia „Pokynov na riešenie vzájomných vzťahov a pracovných postupov medzi správou a údržbou železničnej infraštruktúry“, ktorých účinnosť je od 1. marca. Môžeme konštatovať, že informačné technológie sa aj v oblasti infraštruktúry dostali z kancelárií na pracoviská „do prvej línie“.

V ďalších etapách sa predpokladá implementácia výkonných noriem a pracovných postupov do procesu plánovania a realizácie údržby v module PM, ako aj zapojenie ďalších vnútorne organizačných jednotiek, ktoré svojimi výkonmi vstupujú do tohto procesu (napríklad výkon revízií a špeciálnych meraní realizovaných v Technickej ústredni infraštruktúry Prešov, a pod.). Zavedením informačného systému na riadenie údržby – modulu PM získali zamestnanci železničnej infraštruktúry účinný nástroj pre zabezpečenie kvalitného a efektívneho procesu plánovania, objednávania, evidencie a vyhodnocovania realizovanej údržby a výrazne sprehľadnili toky a adresnosť nákladov údržby. Potrebu takého systému si uvedomovali aj členovia projektového tímu, ktorí pristupovali k práci mimoriadne aktívne za čo im patrí poďakovanie.

Ing. Emil ŠÚCHAL,

Odbor informatiky (O 210) GR ŽSR

Nové možnosti pre ŽT



O aktuálnej medzinárodnej spolupráci železníc v oblasti telekomunikácie a informatiky sa rozprávalo na februárovom stretnutí, kedy Železničné telekomunikácie (ŽT) privítali v Bratislave delegátov dvoch medzinárodných železničných organizácií EURATEL (European RAILway TELEphony network – Európska železničná telefónna sieť) a EURADAT (European RAILway DATA network – Európska železničná dátová sieť).

Obsahom stretnutia boli aj otázky týkajúce sa benchmarking cien poskytovaných železničných infokomunikačných služieb, activity based costing – jednotné rozklúčovanie nákladov na infokomunikačné služby železníc. Pozornosť sa venovala projektu pod záštitou UIC pre vytvorenie modernej medzinárodnej dátovej siete EUR-IP, ktorá má byť postavená na protokole IP a postupne sa má stať základnou platformou pre medzinárodnú železničnú výmenu dát rôznych železničných aplikácií. ŽT sa spoločne s rakúskymi a maďarskými železnicami aktívne podieľajú na realizácii pilotnej fázy tohto projektu, ktorá spočíva vo vytvorení platformy a testovaní vybraných aplikácií medzi Bratislavou, Viedňou a Budapešťou. ŽT hovorili aj o vlastných skúsenostiach v oblasti modernizácie ICT a odprezentovali aj súčasný stav ŽT. Kooperácia v rámci EURATELU a EURADATU jednotlivých členských krajín otvára nové možnosti pre ŽT pri poskytovaní služieb vo väčšine európskych krajín.

(ŽT)

Čo práve robí?

Dnes sme sa opýtali JUDr. Alojza CEIZELA, riaditeľa odboru právnych vzťahov a verejného obstarávania (O 130) GR ŽSR:



- Z viacerých legislatívnych počínov stojí za zmienku spracovanie súborného stanoviska Železníc SR k prvej verzii návrhu nového zákona o dráhach a doprave na dráhach, pripravovaného v gescii sekcie železničnej dopravy a dráh MDPT SR. Priebežne posudzujeme dodržiavanie legislatívnych podmienok pri uzatváraní obchodných zmlúv a pri procesoch verejného obstarávania. Spracovali sme návrh Zmeny č.5 SR 1011 „Jednotný postup ŽSR pri obstarávaní a zabezpečovaní tovarov, služieb a stavebných prác“ z dôvodu úpravy finančných limitov a na základe praktických skúseností, ktoré získal náš odbor pri posudzovaní procesov verejného obstarávania a na základe podnetov jednotlivých organizačných zložiek a odborov. Postupne sa vymaňujeme z lavíny zmlúv (cca 700) vyžadujúcich si evidenčné úkony odboru - vo veciach majetkovoprávneho vysporiadania nehnuteľností pre koridor IV.

- Za perličku, aj keď nemalú z hľadiska finančného objemu, považujem problematiku „zaparkovania“ povestného Čierneho Petra u nás vo forme medziasom zrealizovaného, veľmi starého investičného zámeru združenej investície - stavby prevádzkovej budovy pošty a predná dražia v Michalovciach.

No a vari každého z nás sa dotýka „Splnomocnenie generálneho riaditeľa ŽSR k rozhodovaniu a podpisovaniu úkonov s priamym majetkovoprávnym dopadom v ŽSR“, ktorého nová verzia je už na spadnutie.

Poézia pary a dymu

Parné rušne symbolizovali vrchol technického pokroku



Mechanizovaná železnica vznikla na začiatku 19. storočia predovšetkým vďaka tomu, že práve vtedy prevratný technický vývoj parného stroja a jeho kotla (ako jediného vtedy dostupného energetického transformátora, nezávislého na konkrétnom geografickom mieste) obmedzil hmotnosť a rozmery tohto agregátu do takej miery, že sa dalo uvažovať o jeho umiestnení na mobilný podvozok, ktorý by mohla uniesť najúnosnejšia vtedy dostupná dopravná komunikácia. Tou bola koľaj tvorená železnými koľajnicami, uloženými na priečných drevených podvaloch. Prvý pokus využiť parný stroj pre pohon železničného vozidla uskutočnil v rokoch 1803 - 1804 Angličan Richard Trevithick. V nasledujúcom štvrtstoročí sa dynamicky vyvíjala konštrukcia všetkých základných častí parného rušňa. Etapu vývoja jeho základného usporiadania uzavrel stroj Planet (Stephenson 1830), ktorý sa

stal predobrazom tradičnej konštrukcie tohto typu železničného trakčného vozidla po celých nasledujúcich 140 rokov jeho výroby.



VÝVOJ PARNÝCH RUŠŇOV

Tretie pokračovanie seriálu z histórie železníc na Slovensku venujeme parnému rušňu, ako azda najreprezentatívnejšiemu symbolu železnice od jej vzniku až do poslednej štvrtiny 20. storočia.

Prvé parné rušne na Slovensku

Prvé parné rušne na slovenských železničiach koncom 40. rokov 19. storočia pochádzali zo zahraničných lokomotív. Boli pomerne jednoduché, bez kabíny rušňovodiča. Ich pojazď mal obvykle usporiadanie 1 B (pre osobné vlaky) alebo C (pre nákladné vlaky), vyskytli sa tu ale i rušne so 4 spriahnutými nápravami alebo rušne usporiadania Engerth (C 2' alebo B 2'). Ich parné stroje boli spočiatku plnotlakové, neskôr však boli rušne rekonštruované na expanzné, s kulisovými rozvodmi. Boli masťené výlučne rastlinnými a živočíšnymi tukmi. Počas 60. rokov 19. storočia sa na parných rušňoch začali objavovať uzatvorené kabíny pre rušňový personál. Významnou modernizáciou bolo uplatnenie injektorových napájačov, ktoré nahradili dovtedy obvyklé nepraktické piestové napájacie čerpadlá.

Odoznenie ekonomickej krízy prvej polovice 70. rokov 19. storočia naštartovalo



Grand Prix vo Zvolene. Oblíbené preteky rušňov.

Z HISTÓRIE ŽELEZNÍC

rýchly vývoj konštrukcie parných rušňov. Tlak na zvyšovanie rýchlostí osobných vlakov motivoval náhradu tradičného usporiadania pojazdu s jedným behúňom a dvoma spriahnutými nápravami 1 B usporiadaniami 2' B, 2' B 1', 2' C, 1' C 1' a 2' C 1'. Pokojný chod týchto rušňov pri vysokých rýchlostiach bol dosiahnutý vysokou polohou ťažiska s úzkou základňou uloženia rušňa na pružniciach a niekedy i štvorvalcovým parným strojom. V nákladnej doprave boli rušne usporiadaná C a D vystriedané strojmi Malletovej konštrukcie členeného pojazdu s usporiadaním C' C a (1' C) C'. Odštartovanie výstavby stavebne nenáročných miestnych železníc v 80. rokoch 19. storočia si vyžiadalo vznik špeciálnej kategória rušňov, charakteristických jednoduchou konštrukciou, nízkymi nápravovými zaťažzeniami a vysokou priechodivosťou oblúkmi. Mnohé z týchto rušňov už vyrobila lokomotívka v Budapešti (pracovala od roku 1873). Za pozoruhodný fakt treba považovať skutočnosť, že slovenská strojárň Kachelmann vo Vyhníach vyrobila roku 1879 pre železiarne v Podbrezovej úzkorozchodný parný rušeň vlastnej konštrukcie. O jeho úspešnosti svedčí fakt, že na vlečke podniku bol používaný až do 60. rokov 20. storočia.

Dynamicky sa rozrastajúca železničná sieť v poslednej štvrtine 19. storočia spôsobovala strmý nárast spotreby uhlia, o ktoré železnica musela súperiť s ostatnými industriálnymi odvetviami. To motivovalo úsilie o zvýšenie ekonomie rušňovej prevádzky. V 90. rokoch 19. storočia sa za vhodnú cestu k cieľu považovala združená expanzia pary v rušňovom parnom stroji. Žiaduci efekt bol však dosiahnutý až uplatnením prehriatej pary na prelome 19. a 20. storočia. Tento kvalitatívny skok umožnilo predovšetkým nahradenie rastlinných masťov minerálnymi olejmi, rozšírenie využitia plávkovej ocele v rušňovej konštrukcii a náhrada plochých rozvodových posúvačov piestovými. Počiatkom 20. storočia tak parný rušeň dospel na vrchol svojho technického vývoja a ďalšie zvyšovanie jeho výkonov bolo dosahované už iba kvantitatívnou cestou.

Po 1. svetovej vojne sa na slovenských železničiach vedľa tradičných uhorských rušňov objavili nové stroje z českých lokomotíviek. V rýchlikovej doprave sa uplatnili trojvalcové rušne usporiadania 2' C 1' (387.0) a 2' D 1' (486.0), na ľahké rýchliky a osobné vlaky sa nasadzovali dvojvalcové tendrovky s usporiadaním 2' D 2' (464.0) a 2' C 1' (354.1). V nákladnej doprave začali komplikovaným uhorským malletkám konkurovať jednoduchšie stroje usporiadania 1' D (434.1), 1' E (534.0) a 1 E 1' (524.1). Na miestnych železničiach s ťažším zvrškom sa objavili tendrovky 1' D 1' (423.0). V období hospodárskej krízy na prelome 20. a 30. rokov boli dodávky nových rušňov z ekonomických dôvodov obmedzené, naproti tomu väčšia pozornosť bola venovaná rekonštrukcii starších a menej hospodárnych rušňov. V ich konštrukcii sa uplatnili napájače na výfukovú paru, elektrické osvetlenie a usmerňovacie plechy.

Počas 2. svetovej vojny sa obstarávanie rušňov pre slovenské železnice preorientovalo opäť na tradičných dodávateľov z Rakúska a Maďarska. Zaujímavosťou tohto obdobia sa stali pomerne neobvyklé parné rušne M 273.1 usporiadania 1' B 1' z rakúskej lokomotívky Floridsdorf pre ľahkú rýchlikovú dopravu na tratiach so slabším zvrškom. Mali ventilový rozvod Lentz, boli kapotované a mohli byť obsluhované iba rušňovodičom.

Koniec krásnych strojov

Obnova vojnu ťažko poničených slovenských železníc si vyžiadala výraznú obmenu ich rušňového parku pre nákladnú, osobnú i rýchlikovú dopravu. V tomto období boli pre tieto účely stavané v

českých lokomotívkach Škoda a ČKD výkonné a aj esteticky veľmi vydarené rušne (534.03, 556.0, 475.1, 477.0, 498.0 a 1 a ďalšie). Čas týchto krásnych strojov sa však už začal pomaly naplňať. Celkom sa naplnil 17. 10. 1980, kedy „Štokor“ 556.036 odviezol na trati Bratislava – Leopoldov posledný parný vlak na Slovensku. Dnes sa u nás s parnými rušňami môžeme stretnúť už iba v rámci múzejných prezentačných akcií – v podobe spomienky na dobu, kedy práve oni symbolizovali vrchol technického pokroku.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.

Foto: archívy MDC, Považského múzea Žilina a redakcie



Bihar 2. Tento rušeň priviezol do Bratislavy roku 1848 prvý parný vlak.



310.4. Charakteristický rušeň uhorských miestnych železníc z 80. rokov 19. storočia.



Medzivojnový rušeň pre nákladné vlaky 434.1.



F 1254. Rýchlikový stroj, charakteristický pre uhorské železnice 80. a 90. rokov 19. storočia.



Emma, kamene i sneh komplikovali želez

GENERÁLNY RIADITEĽ ŽSR DALIBOR ZELENÝ OCEŇUJE PRACOVNÉ NASADENIE ŽELEZNIČIAROV

Dramatické zábery z postihnutých miest po víchrici, ktorá sa prehnala vo viacerých lokalitách Slovenska začiatkom tohto mesiaca, zachytili i naše železničné trate a pracoviská. Na jednej strane - meškajúce vlaky a na strane druhej - škody na tratiach, železničných objektoch a technike.

Kým sa v zime takto „vyšantí“ fujavica vo Vysokých Tatrách, tak je to prirodzenejší jav, ako keď si uragán nájde priestor na vyčíňanie v najteplejšom cípe Slovenska, na Záhorí. A pri rýchlosti 120 km/h zasiahla Plavecký Štvrtok a Zohor. – Na budove, kde je umiestnená reléová technika, odletela liatinová strecha a spadla do koľajiska. Postihnutá bola zastávka Závod, ale aj ďalšie úseky v obvode Zohor – Malacky. Tri stromy sa ocitli v koľajisku Zohor – Rohožník. Zdeformované plechy sa museli rezať a zároveň „ratovať“ zabezpečovacie zariadenia, aby do nich nezatekala voda, - hovorí prednosta Železničnej stanice Kúty Ing. Peter Rajčák. Dopravný námestník zo Železničnej stanice Zohor Jozef Šnobl ho dopĺňa v tom, že prerušenie prevádzky trvalo šesť hodín, počas ktorých traťováci, trolejáři z viacerých sekcií ORTrnava, ale aj energetici a technici z ÚŽI Bratislava osekávali konáre i celé stromy. Na viacerých miestach došlo k potrhaniu trakčného vedenia. Ako zabrániť kalamite s nepríjemnými násled-



Uragán Emma v celom priestore Záhoria demoloval to, čo sa mu dostalo do cesty, na zastávka Závod nápor vetra nevydržala strecha.



Opakované zosuvy skál nie sú ničím výnimočným v hnileckej doline. Trať je aj v súčasnosti prístupná v nebezpečnom úseku iba pre pomalú jazdu.

kami, to je skutočne otázka pre vedcov, ale železničari pri takýchto situáciách s humorným zveličením hovoria, že najbezpečnejšie by bolo odstrániť stromy i vysoké porasty z okruhu trate do vzdialenosti aspoň 100 – 150 metrov.

Tatraci neprejazdni

Úsek Tatranských elektrických železníc Štrbské Pleso – Vyšné Hágy je počas zimy často vystavené búrlivým poveternostným podmienkam, čiže pre tamojšie osadenstvo staníc, atrakčných obvodov a stredísk miestnej správy, je to obvyklý rituál, vziať pracovné náradie a vyrážať do terénu. Zachraňovať to čo treba, odstraňo-

vať konáre stromov z trate a vo výškach kontrolovať stožiare vedení. – Aj počas marcovej kalamity sme museli volať železničných hasičov, na výpomoc prišli aj zamestnanci

TANAPu. Dopravné mechanizmy sa spočiatku ani nedokážu dostať na zatarasenuú trať. Naši pracovníci práve pluhovali a frézovali koľaj, lebo toľko bolo snehu a vzápätí už začali padať stromy. „Haprovať“ začala aj zubačka zo Štrby na Štrbské Pleso, v úseku nad Tatranským Lieskovcom, - opisuje situáciu z 2. a 3. marca koordinátor SMS Vysoké Tatry, z úseku železničných tratí a stavieb Spišská Nová Ves Bc. Ján Gallik. Vrátiť koľaj v dĺžke piatich kilometrov opäť do prevádzky si vyžiadalo veľa úsilia i dobrej koordinácie prác.

Železničiarom pomáhali i horolezci

Dobrá koordinácia a pohotovosť nechýbala ani zainteresovaným zložkám, ktoré zachraňovali pred nešťastím dôsledky padania skál na hnileckej trati. Nebezpečenstvo padania skál v skalných zárezoch medzi Nálepkovom a Hnilcom je už staršieho dáta, čomu napovedá i odborný posudok spred niekoľkých rokov, ale ani záchytné siete nie sú dokonalou zárukou pred uvoľnenými kameňmi. A ako hovorí vedúci Atrakčného obvodu Spišská Nová Ves Ing. František Murár, hnilecká trať určite patrí medzi najkrajšie na Slovensku, ale je zradná a nebezpečná. – Sú tam tri rôzne skalné zárezy, ktoré sú v pohybe. Už v novembri minulého roka sme zadali statikom, geológom i horolezcom prostredníctvom profesionálnej firmy, aby tento úsek nad koľajou zabezpe-

ničnú dopravu

čili. Ale v prvý marcový týždeň tohto roku sa uvoľnilo asi desať metrov kubických kameňa a tie sa zosúvali do hĺbky jedného metra. Udialo sa to v čase, keď sa práve končila obhliadka terénu pracovníkmi ÚŽI a tak sa rýchlo zabezpečil nakladač a ľudia z SMÚ TO Margecany a SMS ŽTS Hnilec. V krátkom čase bolo všetko v plnom nasadení. Zároveň sme o situácii informovali dopravákov a premávka po trati bola prerušená, - opisuje situáciu Ing. František Murár. Osobná preprava bola zastavená 5. marca od 15,15 hod. až do 7. marca do 12-tej hodiny. K tejto výluke prispel aj taký prozaický fakt, že horolezci mohli v práci pokračovať až za denného svetla a tak pokračovali až na druhý deň. A ostatní čistili svah a najmä menili staré záchytné siete spolu s odstraňovaním kameňov. Vlaková prevádzka je síce obnovená, ale s obmedzenou 30 kilometrovou rýchlosťou.

Rušný Veľkonočný pondelok!

Mimoriadne rušný Veľkonočný pondelok prežívali energetici, hasiči i železničari na východnom Slovensku. Vážne problémy spôsobila desať až dvadsaťcentimetrová vrstva ťažkého snehu, pod ktorou sa v noci z nedele na pondelok ocitli najmä severné okresy. Mesto Krompachy a okolité obce ostali bez prúdu. Najskôr sa pod ťažkým snehom pretrhlo vedenie vysokého napätia, ktoré medzi Krompachmi a Spišskou Novou Vsou spadlo na železničnú trať.

Vzápätí vypukol požiar v 22-kilovoltovej elektrickej rozvodni spoločnosti Východoslovenská energetika.

Výpadok prúdu tak zasiahol aj železniciu. Niekoľko hodín museli v Margecanoch čakať dva rýchliky a jeden osobák, v opačnom smere zo Žiliny zasa v Markušovciach a v Spišskej Novej Vsi meškali dva rýchliky.

Podakovanie patrí všetkým

- **Najmä tým železničiarom, ktorí svojím profesionálnym prístupom a operatívnym konaním zabraňujú nešťastiam a s vrtochmi počasia i jeho následkami si dokážu v krátkom čase poradiť,** - povedal slová uznania na adresu zainteresovaných železničiarov generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený.

Vo vymenovaní viacerých havárií, stretov nákladných áut s vlakom, či poškodení tratí a stavieb vplyvom klimatických zmien, by sme mohli pokračovať ďalej. Marec tak „vykazuje“ viaceré alarmujúce prvky, ale zároveň dokazuje, že aj vo vyhrotených situáciách naši zamestnanci - v rôznych funkciách, vedia pohoťovo reagovať. V nepredvídaných a často veľmi nebezpečných situáciách sú naozajstnými profesionálmi. Nečakajú na povely či vydané administratívne opatrenia, ale konajú operatívne. A to zvlášť oceňuje aj generálny riaditeľ, ktorý vyslovuje svoje veľké poďakovanie a uznanie všetkým zainteresovaným železničiarom.

(pal, sch)

ROZHODNUTÉ: V Poprade sa bude opäť stavať!

Tentoraz však nepôjde o koľajisko, ale o samotnú budovu. Práve prevádzka nového koľajiska, ostrovných nástupísk, či zabezpečovacieho zariadenia je v ostrom kontraste so všetkým, čo v stanici pod Tatrami ostalo po starom. Hoci prijímacia budova patrí medzi najmladšie na Slovensku, jej stav je naozaj žalostný. A keďže neustále poruchy začali poškodzovať novo vybudované dielo a ohrozujú bezpečnosť návštevníkov, bolo treba konať. Preto sa ŽSR rozhodli v začatom diele pokračovať a realizovať druhú etapu stavby a to - modernizáciu staničnej budovy.



O tom, že to bude tvrší oriešok, svedčí i rozsah stavebných prác. Popradskej stanici totiž patrí, čo do veľkosti budovy, s plochou 4.400 m² a 48.000 m³ obstavaného priestoru druhé miesto na Slovensku. ŽSR a Reming Consult, a.s., (víťaz súťaže) uzavreli zmluvu o spracovaní projektovej dokumentácie. V pondelok 10. marca sa uskutočnila vstupná porada, ktorá stanovila základné priority a zásady pri rekonštrukcii budovy. Hlavným problémom sa ukazuje presné vyšpecifikovanie účelu používania jednotlivých voľných miestností, určených cestujúcim, aby vybudované prípojky energií a médií mali dostatočnú kapacitu. Veď rekonštrukcia takéhoto rozsahu sa vykonáva na desiatky rokov dopredu. Ľahké nebude ani zvládnuť všetky stavebné práce za plnej prevádzky. Dúfajme však, že cestujúci a zamestnanci si za posledné roky tak trochu „zvykli“ na stavebný ruch. Odmenou všetkým budú kultúrne, bezpečné a pohodlné priestory. Práve preto sa všetci zainteresovaní intenzívne pustili do prípravných prác, aby rekonštrukcia začala ešte v tomto roku.

Stanovená koncepcia počíta s úplným prevádzkovým rozdelením priestorov na tri časti. Do všetkých troch budú energie a médiá privádzané „oddelené“, s možnosťou individuálneho odpočtu a aj vykurovanie bude zabezpečené osobitnými kotolňami. „Chrbtovou kosťou“ budovy budú priestory pre vybavenie cestujúcich, na ktoré budú naväzovať voľné priestory, určené prednostne na poskytovanie služieb cestujúcim, resp. na iné komerčné využitie. Tretou skupinou

budú služobné miestnosti, určené pre riadenie dopravnej a prepravnej prevádzky železničnej stanice. Do tejto etapy stavby zatiaľ nie je zahrnutá rekonštrukcia prestupovej haly vrátane nástupiska Tatranských elektrických železníc. Vzhľadom na jej špecifickosť a predpokladaný značný rozsah a náročnosť stavebných prác i výšku nákladov, bude rekonštrukcia tejto časti prijímacej budovy riešená v osobitnej, tretej etape. Avšak plánovaná rekonštrukcia sa bude týkať zateplenia, novej strechy i fasády, nových okien, dverí, výmeny eskalátorov. Doplnený bude i kamerový systém a informačné tabule a mnoho ďalších zmien.

Redislokáciou niektorých priestorov by sa mala dosiahnuť aj skutočnosť, aby sa čo najviac zložiek ŽSR roztrhšených po meste umiestnilo pod jednu strechu.

Škoda len, že mesto Poprad všetky aktivity okolo železničnej stanice ponecháva prakticky bez povšimnutia. Situácia v statickej i dynamickej doprave v bezprostrednej blízkosti prijímacej budovy je katastrofálna a príľahlé zelené plochy spolu s parkom sú pre popradskú radnicu veru poriadnou hanbou.

Železnice však ani napriek tomu nezahľajú a snažia sa svoje služby poskytovať čoraz lepšie. Cieľom celej stavby je postupne skvalitniť cestovanie i prácu v železničnej stanici Poprad-Tatry a dostať ju tak na bežnú európsku úroveň, ktorá jej bezpochyby prináleží.

Ing. Martin ČECH

Železničari vo víre tanca, veselých melódií

A takmer všetci zúčastnení ju v speve podporili a aj takto si v predposlednú februárovú sobotu, v bratislavskom hoteli Carlton, železničari nielen zaspomínali na historické okamžiky príchodu prvého vlaku na Slovensko, ale spoločne tak odštartovali „šnúru“ podujatí, ktoré sa budú počas narodeninového roka konať. – **Som rád, že sa podarilo takúto spoločenskú akciu zorganizovať a že sa stretli zástupcovia všetkých troch železničných firiem aj na takomto fóre. Podakovanie patrí organizátorom a všetkým, ktorí sa na prípravách a priebehu akcie podieľali,** – povedal generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený.

A o tom, že železničari vedú plesať a zabávať sa, svedčil aj fakt, že tanečný parket bol skutočne počas celého večera a až do skorých ranných hodín plný. Našich tancujúcich kolegov občas vystriedali spevácke i tanečné skupiny, ktoré svojimi vystúpeniami celé podujatie spestrili. Aj moderátori Alena Heribanová a Miloš Bubán zaujímavými vstupmi dali najavo, že železnice sú populárne a železničari si zaslužia pozornosť.

Pozornosť nielen železničiarom, ale aj železničiarom sa venovala aj v sedemdesiatych rokoch minulého storočia, kedy sa naši kolegovia v spoločenských rábách stretávali na Klemensovej ulici v budove dnešného GR ŽSR v Bratislave. Neskôr sa však na takéto akcie akosi pozabudlo...

Ozaj, viete čo znamená slovo bál a ples? Ples je odvodené od staroslovanského plesc, čo znamená tanečník a bál od balare – tancovať. Takže pomenujme takéto podujatie akokoľvek,

Plesy, bály, karnevaly i rôzne spoločenské stretnutia hlavne počas fašiangového obdobia mali už v minulosti významné funkcie. Človeka uvádzali do spoločnosti a spoločenstvo, ktoré ho organizovalo, dávalo prostredníctvom akcie o sebe vedieť. Bola to taká reflexia a zároveň snaha vyjadriť sa k tomu, čo sa aktuálne dialo. Súčasťou toho všetkého bola, samozrejme, etiketa, ale aj rôzne ľudové zvyky. A podobné dôvody mali na zorganizovanie spoločenského podujatia aj tri železničné spoločnosti. V prvom rade dali o sebe vedieť a vedieť o tom, že tento rok je už v poradí stošesťdesiatym od fungovania železníc na Slovensku. A ako Sisa Sklovská vo svojej úvodnej gratulačnej piesni zanôtila - Veľa šťastia zdravia, železnica...



Sisa Sklovská je energická, charizmatická speváčka, ktorá železničiarov nielen rozspievala, ale aj roztancovala...



O tom, že minister dopravy Ľubomír Vážny je skvelým tanečníkom sa presvedčili aj železničari.



Generálni riaditelia všetkých troch železničných spoločností slávnostným spôsobom odštartovali tak šnúru akcií venovaných oslave 160. v

dobrých skutkov

znamená to vždy spoločenskú zábavu spojenú s tancom. Na tejto - železničiarkej zábave si zatancovali aj naši kolegovia zo ŽSR, ktorí na ostatnom Dni železničiarov dostali Uznanie ministra dopravy za zaslúžilý čin. Gabriela Korytárová zo Stredy nad Bodrogom, Dušan Chudina z Humenného i naši kolegovia z Trenčianskej Teplej Jaroslav Ondriška a Ľubomír Nosek sa s ministrom mali možnosť stretnúť opäť, a to priamo na tanečnom parkete. A nielen s ministrom, ale aj so všetkými tromi generálnymi riaditeľmi a mnohými kolegami s celého Slovenska. Starmánia i Dragúni – to boli hudobné skupiny, ktoré železničiarov počas celej noci zabávali. Fašiangy sú za nami a my sa tešíme na tie budúcoročné...

(sch)



V znamení The Beatles

„HRIEŠNE DOBRÝ PLES“

Aj takto by sa dal nazvať 12. reprezentačný ples firmy Wagon Slovakia v Košiciach a ich obchodných partnerov, kde nikdy nechýbajú ani hostia zo železničných spoločností.

Aj na tohtoročnom, ktorý sa vo februári konal v Dome umenia v Košiciach bolo hostí zo železníc neúrekom. A o tom, že sa spoločne s ostatnými obchodnými partnermi hlavného organizátora Wagon Slovakia Košice s.r.o. bavili veľmi dobre, svedčil rozťancovaný parket počas celej noci. O netradičný začiatok sa postarali hriešne dobré tanečnice zo skupiny Grupo Caliente, ktoré predviedli brazílsku sambu. Celým večerom všetkých hostí sprevádzal „tradične dobrý moderátor“ Rišo Herrgott. Hudobný program sa niesol v štýle hudby rokov 60-tych, kedy celý svet prevalcovali „chrobáci z Liverpoolu“ a hostí poriadne rozťancovali chlapi zo skupiny The Backwards. Aj vystúpenie ďalšieho hudobného hosta večera - Petra Stašáka sa nieslo v tomto duchu. Zaujímavý bol aj priebeh tomboly, kde „chrobáci“, ktorých by z nás nikto nechcel mať doma v sebe ukrývali hodnotné ceny. Počas celého plesu si všetci mohli zaspomínať na časy minulých, ale nezabudnutelných.

(sch)



Ďakujeme, ďakujeme, ďakujeme

Fond SOLIDARITA získava finančné prostriedky iba vďaka podpore železničiarov, ktorí sa každoročne zapoja pred Vianocami do akcie „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU“ a poukázaním dvoch percent z podielu zaplatenej dane pre fond.

Myšlienka troch železničných spoločností ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO zorganizovať pre SOLIDARITU finančnú zbierku na Slávnostnom podujatí k 160. výročiu železníc vedenie fondu veľmi potešila. Výnos zo zbierky celkom 34 700 Sk a 50 eur je veľkým prínosom, ktorý fondu umožní poskytnúť pomoc železničiarom a ich rodinám, ku ktorým bol osud menej žižlivý. Za túto pomoc patrí organizátorom a darcom úprimné poďakovanie v mene všetkých, ktorí budú na pomoc z fondu odkázaní a fond im i vďaka tejto finančnej podpore môže podať pomocnú ruku.

Vedenie fondu sa dôkladne zaoberá žiadosťou o pomoc. Hľadá spôsob pomôcť nielen finančnou podporou, ale aj povzbudivými slovami, za ktoré sú zamestnanci - železničiarci alebo pozostalí veľmi vďační, čo vyjadrujú vo svojich listoch.

Nie každý kto dostal pomoc z fondu vie vyjadriť vďaka slovami alebo listom. Dôležité však je, že pomoc vždy prišla práve vo chvíli najťažšej.

Ing. Katarína BUBÁNOVÁ,
správkyňa fondu

Na akto prestrihávania pásky otvorili nielen spoločnosť - výročia železníc na Slovensku.

Bol by som rád, keby tatranské železničné električky jazdili aj v Poľsku



Roky pred tým však ako železničiar prežíval krušné chvíle. Bol pri zrode prvých železničných odborov, ktoré nepodliehali vtedajšej vládnej moci. Ako šéf železničných odborov Solidarita bol označený aj nálepkou – nebezpečný pre štát. Rovnako, ako jeden z prezidentov Lech Kaczyński, aj pán Ewaryst strávil vo väzení takmer rok po vyhlásení výnimočného stavu v Poľsku, v decembri 1981 – **Keď som sa dozvedel, že mne a ešte niekoľkým Poliakom navrhli doživotie, nechápal som za čo, vlastne nechápem to dodnes. Ale veril som, že to bude inak. Jedným z plamienkov nádeje bola pre mňa vo väzení chvíľa, keď som začul, že dozorcovia tajne počúvajú Hlas Ameriky. To bol pre mňa akýsi signál, že táto situácia nepotrvá dlho,** – spomína pán Ewaryst, energický sedemdesiatnik s dobrou pamäťou, na ťažké chvíle vo väzení. Keď začul v rádiu, ako pápež z Vatikánu pozdravuje všetkých väznených Poliakov, veril, že sloboda je na dosah, lebo ako hovorí – Boh bol ďaleko, ale pápež v Ríme... Ako odhodlaný kresťan veril, že pápež im pomôže. A stalo sa. Po páde vlády Jaruzelského, sa absolvent Vysokej školy technickej v Štetíne, železničiar telom i dušou, stal námestníkom ministra dopravy a neskôr ministrom. Minister Ewaryst Waligórski sa zaslúžil o urýchlený odchod sovietskych vojsk z východného Nemecka a Poľska. Ten spochybňovali nielen Rusi, ale aj Poliaci. Pochybnosti sa okrem komplikovaných zmluvných vzťahov týkali aj železničných transportov. Vtedajší ruský veľvyslanec v Poľsku vyjadril v tlači svoje pochybnosti, ktoré adresoval na po-

Poliak, ktorý pozná slovenské Tatry lepšie ako niektorí Tatraci. Túži po tom, aby sa obidve jemu veľmi blízke krajiny spojili aj tatranskými električkami. Učarovali mu totiž nielen slovenské Vysoké Tatry, ale aj ich železničná doprava. – Tatranské železnice sú nielen pekné, ale spĺňajú všetky predpoklady na ekologickú prepravu v horskom prostredí,- hovorí Ewaryst Waligórski, ktorého najčastejšie oslovujú pán minister. V Poľsku totiž pán Waligórski pôsobil ako minister dopravy v troch vládoch. Stalo sa tak po páde moci prezidenta Jaruzelského .

merne nízky možný počet vypravených transportov. Odhadoval 60 vlakov mesačne, čo nenaznačovalo vzhľadom k vysokému počtu Rusov v Poľsku ich rýchly odsun, práve naopak. Netušil však, že pán minister Waligórski, ako skúsený železničiar má iné výpočty. – **Zvolal som tlačovú konferenciu, kde som povedal, že poľskí železničiar sú schopní prepraviť 60 vlakov za deň a že zrejme došlo k chybe v prekladoch veľvyslancovej vyjadrení, ktoré v tlači zverejnili inak. Nakoniec sme vozili aj viac ako 60 vlakov denne,** – opisuje situáciu spreď vyše 15 rokov Ewaryst Waligórski. Tak sa stalo, že 17. novembra 1993 bola v Poľsku rozlúčka s poslednými ruskými dôstojníkmi. Tento deň je pre Poliakov symbolickým dátumom, pretože 17. novembra v roku 1939 sovietske vojská prekročili poľské hranice a zabrali polovicu územia. A práve 17. november 1993 chápe Ewaryst Waligórski i ďalší Poliaci ako prvý deň slobodného Poľska.

A pre pána ministra začala práve v tomto roku aj ďalšia zaujímavá etapa života spojená so Slovenskom, kedy sa naštartovalo jeho pôsobenie v Bratislave. Sedem rokov ako generálny zástupca PKP, takmer

päť ako radca veľvyslanca pre dopravu i zástupca PKP Cargo. Pán Waligórski sa počas pobytu na Slovensku pričínil o rozvoj železničnej dopravy, predovšetkým pri otvorení slovensko-poľských priechodov. O priechode Zwardoň – Skalité hovorí ako o slovenskom železničnom – nákladnom okne do sveta. – **Veď sa stačí pozrieť na mapu,** – dodáva jedným dychom. Ewaryst Waligórski je pre slovenských železničiarov známou osobnosťou. Mnohí ho však poznajú iba zo spoločenských udalostí, alebo z pravidelných púti v Čenstochovej, väčšina ako skromného, charismatického človeka. Avšak iba málokto tuší, čo všetko sa ukrýva za jeho prežitými rokmi. Rovnako ako my. Priatelia o ňom hovoria, že je jednička! Dnes vieme prečo. Je to človek, ktorý vždy koná tak, ako hovorí. Je presvedčený kresťan, ale nikdy vieru nikomu nevnucoval. Človek s veľkým srdcom, ktorý Slovákov považuje za svojich bratov a na všetkých slovenských priateľov sa teší v rodnom Poľsku. Tam sa vracia po 15 rokoch aktívneho pôsobenia na Slovensku.

Dana SCHWARTZOVÁ,
foto: autorka



S Ewarystom Waligórskim sa v Košiciach rozlúčili nielen železničiar, ale i priatelia.

Ešte šest odstavených vozňov...

ČIERNE MINÚTY NA ŽELEZNICI

Železničná stanica Bratislava východ je vybavená staničným reléovým zabezpečovacím zariadením cestného systému na St. 5 a 2 (vchodové a odchodové koľajiská). Spádovisko je vybavené zabezpečovacím zariadením typu GAC a smerové koľaje sú číslované vzostupne od krajnej koľaje (S1, S2 ... S37). Stavadlo 2 odchodovej skupiny koľají Sever je obsadené panelovým a traťovým výpravcom. Tí sa v zmene striedajú po 6 hodinách.

Je prvý február 2000.

V nočnej zmene prebieha práca bez mimoriadnosti a nič nenasvedčuje tomu, že by tomu malo byť inak. O polnoci sa výpravcovia vymenia. Po prestavení záťaže zo smerovej koľaje S13 na odchodovú koľaj 207 vedúci posunu 5. zálohy ohlásil posunovačom prestávku na kávu. No skôr, ako sa na ohlásenú kávu odobrali, zmenil vedúci posunu svoje nariadenia a rozhodol, že so zálohou ešte zájdu na koľaj S37, kde zvesia 6 vozňov, ktoré následne prestavia na koľaj S31. Panelový výpravca riadnou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia postavil posunovú cestu na koľaj S37. Záloha zašla na koľaj S37 a po zvesení 6 odstavených vozňov požiadal vedúci posunu panelového výpravcu o súhlas k posunu z koľaje S37 na koľaj S31. S požiadavkou vedúceho posunu, panelový výpravca súhlasil a dovolil posun z koľaje S37 proti návěsti „Posun zakázaný“ na zriaďovacom návěstidle Se 49 smerom k výhybke č. 18 (Poznámka: aj napriek tomu, že zabezpečovacie zariadenie vykazovalo správnu činnosť, nepostavil výpravca riadnu – zabezpečenú posunovú cestu a naviac si ani prechádzané výhybky nezaistil výmenovými radičmi v príslušnej polohe. Porušenie predpisu D101/T101 čl. 373 a 377).

Vedúci posunu nastúpil na zadnú stúpačku posledného vozňa a cez rádiostanicu dal súhlas vodičovi na vykonanie posunu podľa pokynov výpravcu. Po začatí posunu panelový výpravca hlasitým rozhlasom informoval dozorca spádoviska, že ťahá 37. koľaj. Dozorca spádoviska ho požiadal, aby uvedený posun zrušil a to z dôvodu, že zo strany od „spádoviska“ stláča susednú 36. koľaj a po jej stlačení spustí na koľaj S37 ďalšie vozne, ktoré bude potrebné taktiež prestaviť. Panelový výpravca cez rádiostanicu nariadil vedúcemu 5. zálohy zastaviť posun a vrátiť sa na koľaj S37. Vzhľadom k tomu, aby pri stlačení koľaje S36 nedošlo k rezaniu výhybky č. 50 (medzi koľajami S36 a S37), zatlačil panelový výpravca tlačidlo na začiatku posunovej cesty z koľaje S36 s tým, že po uvoľnení výhybky č. 50 5. posunujúcou zálohou, (ktorá sa vracala na koľaj S37) túto prestaví do polohy mínus (z koľaje S36). V tom istom čase vykonával panelový výpravca na tom istom zväzku koľají aj posun so 4. posunujúcou zálohou, ktorá stála pred zriaďovacím návěstidlom Se 11 a mala zísť na koľaj S34. Po vykonaní úkonov pri po-

sune 5. zálohy, zatlačil tlačidlo „začiatku“ posunovej cesty pre 4. zálohu pri Se 11 v čase, keď výmenový obvod výhybky 50 bol ešte voľný (Poznámka: aj napriek tomu, že nebola dokončená postupnosť krokov pri jednej jazdnej ceste, začal výpravca s úkonmi na druhej jazdnej ceste. Porušenie D101/T101 čl. 373 a 362). V skutočnosti sa jednalo o tlačidlo na konci posunovej cesty (začiatok posunovej cesty zadaný na S36). Po jeho zatlačení začalo zabezpečovacie zariadenie stavať nariadenú posunovú cestu z koľaje S36 smerom k návěstidlu Se 11.



V tom čase bolo čelo tlačeneho posunujúceho dielu 5. zálohy v čele s vedúcim posunu na 1. pravej stúpačke prvého tlačeneho vozňa tesne pred výmenovým stykom výhybky č. 50. Aj napriek tomu, že impulz na prestavenie uvedenej výhybky do polohy mínus už bol vyslaný, prvá náprava tlačeneho vozňa stihla vojsť na výhybku v smere na koľaj č. S37 a po uvoľnení jazyka výhybky nápravou došlo k jej prestaveniu na koľaj S36 pod vozňom. Druhá náprava prvého vozňa a ďalšie vozne už išli na koľaj S36. Na konci uvedenej výhybky došlo k vykoľajeniu oboch náprav s tým, že prvá išla v osi koľaje S37 (pravé koleso) a druhá v osi koľaje S36. Po prejdení asi 10 metrov bolo aj pravé koleso prvej nápravy vytlačené cez koľajnicový pás mimo koľaje S37, pričom došlo k zaboreniu celej nápravy do zeminy a k vzpričeniu čela vykoľajeného vozňa. Tlačený posunujúci diel otočil zad-

né čelo vykoľajeného vozňa o 180 stupňov, pričom zároveň došlo k vyvráteniu uvedeneho vozňa na pravú stranu (v smere pôvodného pohybu).

Posunovač, ktorý stál pri koľaji S31 a čakal na prestavenie vozňov, videl iskrenie a počul silný buchot. Cez vyslačku sa pýtal vedúceho 5. zálohy čo sa deje. Keď nedostal odpoveď, rozbehol sa ku koľaji S37, kde uvidel vyvrátený vozeň a pod ním nehybné telo vedúceho posunu, ktoré bolo zavalené vyvráteným vozňom. Cez vyslačku prípravárky oznámil do VPK čo sa stalo a požadoval rýchlu pomoc.

Panelový výpravca po zatlačení tlačidla pri Se 11 spozoroval, že dochádza k obsadzovaniu výmenového obvodu 50 a následne došlo k strate kontroly na návěstidlách Se 49 a Se 50, ktoré sa prejavilo, prerušovaným svietením kontroliek na koľajovej doske. Cez vyslačku požiadal vedúceho posunu, prečo netlačia a čo sa stalo. Keďže nedostal žiadnu odpoveď, poslal traťového výprav-

cu, aby zistil čo sa stalo. Vzápätí sa mu ohlásil vodič z 5. zálohy, ktorý mu oznámil, vykoľajenie a vyvrátenie vozňa s následným usmrtením vedúceho posunu.

Následky: Pri nehode došlo k usmrteniu vedúceho posunu. Materiálna škoda vo výške cca 115tis. Sk, tak bola nepodstatná.

Príčina: Porušenie predpisových ustanovení pri obsluhu zabezpečovacieho zariadenia zo strany panelového výpravcu.

Na záver: bez komentára.

Spracované z archívnych a šetriacich materiálov Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

Ing. Ján NASTIŠIN,
foto: archív

Železničiar v úlohe režiséra, speváka, moderátora...

KEBY MAL DEŇ 25 HODÍN - PRIANIE VEDÚCEHO DOMU KULTÚRY ŽSR VO ZVOLENE MARIÁNA KOLOŠTU



Marián Kološta.

Spevák, textár, herec, hudobník, no predovšetkým vedúci Domu kultúry ŽSR v Zvolene.

Dom kultúry ŽSR vo Zvolene sa nachádza iba niekoľko stoviek metrov od železničnej zastávky Zvolen mesto. Každé ráno tu prichádza do práce, ktorá nie je len povoláním, ale i koníčkom, jeho vedúci Marián Kološta.

Je čosi pred siedmou, keď otvára dvere svojej malej kancelárie. Čaká ho náročný deň, ale takých je v roku takmer 365... Hneď predpoludním bude divadelná sála patriť študentom z desiatich škôl mesta. V regionálnom kole súťaže pre stredoškolskú mládež Mladé obzory 2008 si vybrané kolektívy zmerajú vedomosti z rôznych oblastí. Pripraviť sálu, dobre ju ozvučiť a starať sa o bezchybný priebeh má na starosti práve Marián Kološta. Nie je totiž len vedúcim, ale i zvukár, osvetľovač, moderátor... ale i režisér, herec, spevák, hudobník, textár a skladateľ. Takmer nič, čo sa týka kultúry, mu nie je cudzie. Ako sa vlastne Marián Kološta, ktorý na železnici začínal ako absolvent SOU železničného vo Zvolene v odbore mechanik motorových koľajových vozidiel dostal k tejto profesii?

- Pochádzam zo starej železničarskej rodiny s dlhoročnou tradíciou. Železnici je verných už niekoľko pokolení. Od strýkov, či bratrancov, roky tu pracoval ako stolár aj môj otec, ktorý po požiari „vozovky“ prešiel na demontážnu linku parných lokomotív. Bolo to teda jasné, že sa železničiarom stanem i ja, začal svoje rozprávanie Marián Kološta.

Mladý Marián sa už od detstva venoval kultúre. Bol všade, kde sa recitovalo, spievalo či hralo divadlo. Dokonca už na základnej škole začínal s malými prozaickými útvarmi. Vždy ho priťahovala hudba. Ako samouk sa naučil hrať na B-trúbke a tak nečudo, že stál pri zrode prvého dixilendového orchestra v regióne. A to bol ešte len ôsmak. V

V desiatkach profesií, ktoré nájdeme na železnici je aj taká, ktorá je úplne výnimočná. Darmo by ste v katalógu funkcií hľadali ešte jednu rovnakú, nenájdete ju. Môžete tipovať, či hádať, asi by ste ťažko uhádli. A pritom to nie je novinka, má za sebou pôsobnosť niekoľko desiatok rokov. Tak vás nebudeme napínať, možno pomôžeme, keď napovieme, že úzko súvisí s kultúrou. Je to profesia vedúceho Domu kultúry ŽSR. Jediného na Slovensku, nachádzajúceho sa vo Zvolene. Tento mesiac uplynie už neuveriteľných tridsaťpäť rokov, odkedy do tejto skutočne jedinečnej a pre mnohých atraktívnej funkcie nastúpil Marián Kološta.



Na doskách, ktoré znamenajú svet so známym slovenským divadelným a rozhlasovým režisérom Mgr. Andrejom Turčanom.

tom čase pôsobila vo Zvolene známa televízna a divadelná režisérka Marta Gogálová, pri ktorej si vyskúšal, ako chutia dosky, ktoré znamenajú svet. Toto všetko bolo základom pre jeho ďalšiu činnosť. Najmä stredná, či staršia generácia sa ešte možno pamätá na veľmi populárnu televíziu Zlatú kameru. V podstate predchodca súčasnej Superstar, kde dostali príležitosť mladé talenty. Neboli to len „rýchlokvasení umelci“, mnohí z nich potom roky pôsobili v slovenskej populárnej hudbe. Eva Máziková, Karol Konárik, Peter Sedlák, Dušan Ružička a ďalší sú dnes už legendami. Nechýbal medzi nimi ani Marián, ktorý vystupoval v Zlatej kamere päť krát. Dva razy postúpil do finále a trikrát do semifinále. Osud však chcel, aby sa jeho umelecká dráha posunula inou cestou. Doslova zažiaril na celoštátnom festivale v Sokolove, kde vystupoval aj s takými hviezdami, ako Karel Gott. Tu sa vlastne začína jeho kariéra budúceho vedúceho Domu kultúry ŽSR. Keď dostal ponuku, nezávažal, a tak sa stal v bývalom Československu ako 24 ročný - najmladším vedúcim kultúrneho zariadenia.

- Dom kultúry ŽSR bol vtedy jediným profesionálnym kultúrnym zariadením železničiarov na Slovensku a je tomu tak i dnes, - spomína Marián Kološta na svoje začiatky.

To už máme za sebou regionálne kolo Mladé obzory a začína príprava regio-

nálnej prehliadky víťazných filmov CINEMA, v ktorej mali zastúpenie aj traja zástupcovia železníc, Ing. Miroslav Kalách, Ing. Eva Žigová a Bc. Emil Chlebničan. A akoby ešte nestačilo, o 17-tej hodine pokračuje filmový maratón 8. ročníka podujatia 1 svet, ktorý skončí pred polnocou. Komu je toto všetko ešte málo, tak musíme spomenúť i skúšku nového mestského vokálneho súboru, ktorý pripravuje program k výročiu mesta Zvolen. No a on, náš kolega Marián - ako tenor, nemôže chýbať. A tak to ide celý týždeň.

- Napriek všetkému, je to úžasná práca, - dodáva na záver Marián Kološta. **- V prvom rade je to môj najväčší koníček. Túto prácu mám rád i keď vyžaduje neustále nasadenie. Osemhodinový pracovný čas? Tento pojem nepoznám. Mohol by som sa síce hrať na veľkého vedúceho, ale dá sa? Keby som túto prácu nemiloval, dávno tu nie som. Mám šťastie i na dobrý pracovný kolektív. I keď je nás len jedenásť, spolu s vrátnikmi a upratovačkami, chvalabohu, i vďaka nášmu zariadeniu, kultúra vo Zvolene žije. Pevne verím, že to tak zostane i naďalej.**

Vladimír SALZER,
foto: autor



Mariánovi Kološtovi nie je cudzie ani moderovanie kultúrnych programov.

Kalendáre železníc medzi najkrajšími na Slovensku

Koľkokrát denne mrknete očkom na svoj aktuálny stolový kalendár? Mal by byť samozrejme železničný. Tak presne tento kalendár, na ktorý sa možno práve teraz pozeráte, je „strieborný“.



V celoslovenskej súťaži Najkrajší kalendár Slovenska ho odborná porota ocenila druhým miestom v kategórii stolové kalendáre - firm-

né. Rovnako druhým miestom, avšak v kategórii nástenné viaclistové kalendáre - autorské, sa môžu železnice pochváliť aj svojim ďalším kalendárom. Jeho autorom je uznávaný český fotograf Adolf Zika a kalendár v duchu malého umeleckého diela nesie príznačný názov Železnica - môj život. Slávnostný akt oceňovania sa uskutočnil v Štátnej vedeckej knižnici v Banskej Bystrici, ktorá bola jedným zo spoluorganizátorov súťaže. Spolu s klubom foto-publicistov Slovenského syndikátu novinárov sa všetci zainteresovaní zhodli, že železničné kalendáre majú nápad, kvalitné spracovanie, praktické použitie, nové videnie témy a kalendár Adolfa Ziku aj neopakovateľnú atmosféru. Ocenenie určite potešilo všetkých železničiarov, predovšetkým však patrí tým, ktorí sa na



Riaditeľka odboru komunikácie GR ŽSR Martina Pavliková osobne prevzala obidve ocenenia.



realizácii oboch vydarených diel podieľali. Je to pre nich aj výzva, čo vymyslia, či všetci spoločne vymyslíme tento rok...

(sch, stv)

Hovorkyňa medzi brámkami ôsma na svete!

Železnica, alebo lyže? Zamýšľali sme sa, čo je väčšou srdcovou záležitosťou našej hovorkyne. Dúfame, že určite to prvé, ale ani v tom druhom nezaostáva. Skvelý úspech, už druhý v priebehu dvoch mesiacov, si totiž na svoje konto pripísala hovorkyňa ŽSR Martina Pavliková.

V samotnom závere lyžiarskej sezóny sa jej podarilo dostať sa do prvej desiatky top rebríčka najlepších svetových novinárskych lyžiarok na svetových majstrovstvách v Jasnej. Hoci sama v taký úspech azda ani nedúfala, podarilo sa jej v prvý marcový týždeň na svahu na Záhradkách vybojovať skvelé ôsme miesto na svete v obrovskom slalome. - **Celý ten deň bol perfektný, od rána svietilo slnko, trať bola skvelo postavená, sneh vydržal nápor dvoch stoviek štartujúcich. Štart mojej kategórie organizátori naplánovali na pravé popoludnie, a keďže som mala číslo tri, na štarte som sa už nestihla nad ničím zamýšľať, ani báť, ani rozptýliť a už som bojovala s brámkami. Musím priznať, že to bol môj najlepší slalom v živote, mala som výborne pripravené lyže a úplnú pohodu. Po príchode do cieľa som výskala od radosti, - teší sa ešte dnes šéfká odboru komunikácie. Po úspešnom slalome ju kamaráti-novinári prehovorili, aby skúsila zabojsť aj na bežeckej trati, a tým sa naskytli šance aj na dobré umiestnenie v kombinácii. Po urputnom zvažovaní však Martina pristala: - **Bolo to strašné, na bežkách som stála druhýkrát v živote. Nebyť môjho kamaráta z horskej služby, ktorý posledných 100 metrov zhruba dvojkilometrovej trate bežal popri mne, naozaj som si myslela, že udrela moja posledná hodina. Dobitá som bola z každej strany, čo je však zaujímavé, nie z****



V obrovskom slalome je Martina Pavliková ôsma najlepšie lyžujúca novinárka.



Tak takto to vyzeralo po bežeckom výkone našej hovorkyne... - Myslela som, že udrela moja posledná hodina... - dnes už úsmevne hodnotí svoj bežkársky výkon hovorkyňa.

problematických zjazdov, ale z rovnej bežeckej stopy. Bežky sú jednoducho zákerné, najmä čo sa týka koordinácie pohybov, - priznala Martina Pavliková, ktorej spojenie

bojovnosti so zmyslom pre humor už niekoľkokrát pomohli pri dosiahnutí dobrých športových výsledkov. A medzi tie dobré si tak zapíše kombinačné celkové 12. miesto medzi lyžiarmi vo svetovej novinárskej brandži. K veľmi peknému umiestneniu gratulujeme!

Neoficiálne majstrovstvá sveta novinárov však hovorkyňa nezaбудla spojiť ani so železnicou. Päťdesiatka vybraných novinárov

z celého sveta mala jedinečnú možnosť zviazať sa a nostalgicky zaspomínať na časy pred takmer sto rokmi pri jazde historickou električkou Kométou z Tatranskej Lomnice do Popradu. Vďaka nadšencom z Popradu, ktorí sa o Kométu vzorne starajú, mali zahraniční novinári naozaj neopakovateľný zážitok a potešilo ich aj stretnutie s generálnym riaditeľom ŽSR Daliborom Zeleňným.

(sch)
Foto: stv

SEMAFOR meter

Vyhodnotenie februárovej ankety

Top rubrika (najviac sa mi páči...)	Na odbornú tému, Stalo sa
Prepadák (vôbec sa mi nepáči...)	Bez označenia
Môj tip do ďalších čísel	O kolektívnom vyjednávaní

Zapojte sa do marcovej ankety. Napíšte nám, ktoré rubriky, články či fotografie sa vám páčili najviac a ktoré najmenej alebo vôbec.

Deje sa na vašom pracovisku alebo v okolí niečo, na čo by bolo dobre poukázať aj prostredníctvom časopisu Ž semafor?

Napište nám! Vyplňte prosím, priložený anketový lístok a zašlite nám ho na adresu redakcie Ž semafor, Štefánikova 60, 040 01 Košice alebo zavolajte:

tel. číslo 910 – 3203, Email: zsemafor@zsr.sk.

Využite túto možnosť a prispievajte k tomu, aby Ž semafor bol aj podľa vašich predstáv.

Tešíme sa na spoluprácu a spokojných čitateľov.



Top rubrika (najviac sa mi páči...)

Prepadák (vôbec sa mi nepáči...)

Môj tip do ďalších čísel

FOTO hádanka

Viete, kde je to? Viete, čo je to?

Správna odpoveď februárovej fotohádkanky je: ŠAHY – koniec trate pri colnici.

Vítazom sa stal a vecnú cenu získava: Pavel ČIAK, z Bzovíka.

Blahoželáme!

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádkanku, napíšte nám ju a zaraďme vás do žrebovania. Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?



Foto: Vladimír SALZER

- SUSED, NEVIETE, ČO JE TO STUDENÝ SPOJ? - NUŽ HÁDAM... (DOKONČENIE V TAJNIČKE)				POMOC: AKYN, ČA, ALAP, INUK	LETOPIS	BEZKMENNÁ DREVINA	ZNAČKA ELEKTRÓN VOLTU	GAVALIER (EXPR.)	POMOC: ARYK, IKA,PAN, TANIT	NAMÁHAVÁ CESTA	DRUH PAPAGÁJA	SLOVESNÝ ZÁPOR	ESKIMÁČKY LOVEC V GRÓNSKU	NÁMET		
				ANGLICKÁ PLOŠNÁ MIERA					FENICKÁ BOHYŇA MESIACA							
				PRVÁ ČASŤ TAJNIČKY												
				STOTINA HEKTÁRA			HMOTNOSŤ OBALU						DŮVTIP			
				EURÓPAN			VEŠTEC						JEDEN Z MUSKETIEROV			
AUTOR JOZEF VYSOČÁNI	HRÁDZA	ZOMRELI V BOJI	MASTNÁ ZEMINA		MESTO SO ŠIKMOU VEŽOU					SLOVO ÚCTY V ÁZII						
			TIEŽ		ÁZIJSKÝ SOKOLIK					LEPKAVÁ TEKUTINA						
HERPES				OHRANIČENÁ PLOCHA					CHEM. ZNAČKA STRONCIA			ÚCTIVÉ OSLOVENIE ŽENY	ZAVLAŽOVACIA PRIEKOPA V ÁZII			
				ÁZIJSKÝ LUDOVÝ SPEVÁK					CIRKEVNÝ OBRAD							
ZÁHADA				INDONÉZSKY OSTROV					OTESANÉ BRVNO							
				TLAČOVÁ AGENTÚRA TURECKA					GRÉCKY BOH LESOV							
A DATO (SKR.)			KNÍŽNÉ VYDAVATELSTVO				VEDÚCI LEKÁR ODDELENIA									
			CHEM. ZNAČKA ARGÓNU				ZVOLANIE NA VOLY									
DRUHÁ ČASŤ TAJNIČKY																
KYSLÉ TURKMÉNSKE MLIEKO					HRANA (HOVOR.)					SIETĽ NA RYBY (ZASTAR.)						

Vážení klienti DDS STABILITA,

dovoľte nám, aby sme využili aj túto príležitosť - poďakovať sa Vám za dôveru a priazeň a aby sme Vás zároveň informovali o novinkách a aktivitách, ktoré pre Vás v najbližších mesiacoch pripravujeme.

Tento rok oveľa skôr, ako po iné roky sa Vám do rúk dostane **Váš výpis z individuálneho účtu sporiteľa**. V druhej polovici marca už teda budete poznať nielen stav Vášho konta k 31.12.2007, ale v informačnom Spravodajcovi nájdete tiež mnoho dôležitých a cenných informácií.

Mimoriadne nás teší, že viac ako 90% našich klientov má obrovskú príležitosť **sporit** si na svojich individuálnych účtoch **s výraznou a pravidelnou podporou zamestnávateľa**. Ak k tomuto faktu zohľadníme aj možnosť uplatnenia daňovej úľavy, a to v nezanedbateľnej výške až do **2 280,-Sk ročne**, máme o to väčšiu radosť, že patríme k malej skupine tých, ktorí Vám tento bezkonkurenčný a lukratívny produkt môžu ponúknuť. Nie náhodou je práve kvôli týmto nesporným výhodám zapojených do systému doplnkového dôchodkového sporenia na Slovensku **už viac ako 900 tisíc sporiteľov**.

Svoju šancu na doplnkový dôchodok ste využili, rozhodnúť však môžete aj o jeho budúcej výške. **Flexibilita prispôsobenia výšky individuálneho príspevku sporiteľa je totiž jednou zo základných výhod Vášho produktu**. Mnohí z našich klientov pravidelne prehodnocujú svoje finančné možnosti a výšku individuálnych mesačných vkladov si pravidelne zvyšujú. Mnohí o tejto možnosti uvažujú, ale v uponáhľanom rytme života Vám akosi na pár administratívnych úkonov nezostáva čas. Možno ten správny čas nadišiel práve teraz a príjemne Vás v tejto súvislosti poteší aj naša **Veľká jarná súťaž**.

Prekonajte jarnú únavu
a zapojte sa do

VEĽKEJ JARNEJ SÚŤAŽE

Zvýšte si výšku príspevku
a hrajte o

12x12 tisíc

O výške vašej výhry
rozhodnete iba Vy!

Termín súťaže
1. 3. - 31. 5. 2008

Do súťaže budú zapojení iba tí sporitelia, ktorí si zvýšili svoj individuálny príspevok na doplnkové dôchodkové sporenie minimálne o 100,-Sk alebo o 1%, ak bol ich doterajší príspevok stanovený percentuálne.

Viac informácií
na bezplatnej infolinke **0800 11 76 76**
alebo na **www.stabilita.sk**

Do súťaže o 12 hodnotných finančných cien, ktorých výšku si určíte sami, sa môže zapojiť každý sporiteľ STABILITA, d.d.s., a.s., ktorý si v priebehu mesiacov **marec až máj 2008 zvýši svoj individuálny mesačný príspevok minimálne o 100,-Sk, resp. o 1%**, (ak jeho doterajší príspevok bol stanovený percentuálne). Vyžrebovaným výhercom pripíšeme na účet výhru, ktorej výška predstavuje **sporiteľom nasporenú sumu na účte v čase od 1.1.2008 - 31.12.2008** (maximálne však 12 000,-Sk).

Ak sa aj Vy rozhodnete spojiť príjemné s užitočným - je potrebné priamo u zamestnávateľa (personálne a mzdové útvary) vyplniť zmenové tlačivo. Príslušné tlačivo („Zmena výšky príspevku účastníka, zamestnanca“) je dostupné aj na internetovej stránke www.stabilita.sk a požiadať o jeho zaslanie môžete aj na bezplatnej infolinke 0800 11 76 76 alebo na ktoromkoľvek pracovisku STABILITA, d.d.s., a.s.

Postarajte sa o Váš vyšší dôchodok už dnes...

DDS STABILITA
DOPLNKOVÁ DÔCHODKOVÁ SPOLOČNOSŤ, a.s.



najstaršiu železničnú pamiatku

Šanca pre zberateľov

V januári sme avizovali, že Odbor komunikácie GR ŽSR, redakcia časopisu Ž semafor a Múzejno – dokumentačné centrum (MDC) ŽSR pri príležitosti 160. výročia železníc na Slovensku vyhlásili súťaž **O najstaršiu železničnú pamiatku**. Vo februári na výzvu zareagovali medzi prvými zamestnanci železničnej stanice v Košiciach. I vďaka nim, sme vám v minulom čísle mohli priblížiť niekoľko záberov z pamätných kníh, ktoré sa zachovali a prinášajú spomienky na roky minulé. Poslali ste nám ďalšie, tie vám však po získaní ďalších informácií k nim prinesieme až v aprílovom čísle.

Skúste i vy „zaloviť“ vo vašom archíve a pošlite nám fotografie, či dajte vedieť o zaujímavostiach úzko spätými so 160 - ročnou históriou výročia železníc na Slovensku.

Exponáty, poprípade ich fotografie môžete posielat železničnou poštou na adresu

Mgr. Jozef Lehocký, Odbor komunikácie GR ŽSR, Klemensova 8, Bratislava.

Teľ. žel. 920/7585, št. 02/ 2029 7585 alebo mailovou poštou na adresu:

lehocky.jozef@zsr.sk.

Do súťaže sa môžete prihlásiť do 31. októbra 2008.



Klub Železničných modelárov pri ZTSČ Bojnice

Vás pozýva na

VÝSTAVU MODULOVÝCH KOĽAJÍSK

v rámci 5. ročníka stretnutia prevádzkovateľov
modulových koľajísk na Slovensku

17. - 20. apríla 2008

kongresová sála MsKS Bojnice

Pre verejnosť je výstava prístupná v termínoch:

Štvrtok 17.4.	od 09:00	do 18:00 hod.
Piatok 18.4.	od 09:00	do 18:00 hod.
Sobota 19.4.	od 09:00	do 18:00 hod.
Nedeľa 20.4.	od 09:00	do 13:00 hod.

TVÁR ŽSR

Oblíbená súťaž Tvár ŽSR už po štvrtýkrát!

Vo februárovom čísle Ž semafor sme vyhlásili štvrtý ročník súťaže. Novinkou je mužská kategória a dnes prinášame zopár základných informácií.

Súťaž bude trvať do 1. augusta. To znamená, že postupne budeme na tomto mieste v každom čísle zverejňovať fotografie a krátku charakteristiku prihlásených železničiarok a železničiarov. Súťaž uzavrieme po predstavení ostatných súťažiacich 1. augusta. V augustovom čísle budete mať možnosť vidieť celú zostavu súťažiacich s pridelenými číslami a samozrejme fotografiami. Počas celej súťaže môžete hlasovať a poslať svojim favoritkám a favoritom hlasy. Pri príležitosti Dňa železničiarov vyhlásime nielen víťazov súťaže, ktorí získajú najviac hlasov od poroty, ale aj víťazov čitateľskej súťaže, o ktorej rozhodnete svojimi hlasmi. Aj tento rok všetkých súťažiacich čakajú prekvapenia a finalistov aj zaujímavý víkend v Strečne. Keďže máme dve kategórie, počet finalistov sa zdvojnásobí. To znamená, že na finálový víkend, ktorý sa uskutoční v októbri, pôjde desať žien a desať mužov, ktorých vyberie porota. A aj v porote máme tento rok nové mená, ale o tom až nabadúce.



Milé kolegyně, kolegovia - neváhajte a prihláste sa!

Milé kolegyně a kolegovia, ak ste sa ešte neprihlásili, neváhajte! Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou sú fotografia a odpovede na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Čím sa v živote riadite?
3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?
4. Čo by ste na sebe zmenili?

Ak máte vo svojom kolektíve kolegyniu alebo kolegu, ktorí sú pre vás zaujímaví, sympatickí, výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na veku a funkcii nezáleží.

Jediným kritériom je byť zamestnancom ŽSR.

Dnes predstavujeme prvých súťažiacich:



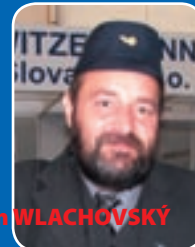
Ivan HUPKA

1. V ŽSR som od roku 2002 a pracujem ako odborný technický zamestnanec strediska miestnej správy v Bratislave na hlavnej stanici.
2. Cieľavedomosťou a pracovitosťou.
3. Najradšej jazdím na koni a hrám na gitare.
4. Zmenu nechávam najradšej na názory iných.



Jana KONEČNÁ

1. Na železnici pracujem od roku 2005 vo funkcii samostatný správny zamestnanec na AO Košice.
2. Intuíciu a vlastným rozumom, ale aj svojou rodinou, priateľmi a názormi skúsenejších ľudí.
3. Rada cestujem, športujem- aj hrám futbal, plávam, nakupujem a tancujem.
4. Som spokojná s tým, čo mám. Zmenám sa nebránim a uvidím, čo mi osud prinesie.



Bc. Ivan WLACHOVSKÝ

1. V ŽSR pracujem od 1. 6. 1982. Začínal som ako výpravca vlakov a v súčasnosti pracujem ako vedúci oddelenia marketingu dopravných služieb O 410 GR ŽSR.
2. Nikdy nie je tak zle, aby nemohlo byť ešte horšie.
3. Rodina, lyžovanie, cyklistika, Vlaky.net, filmovanie a fotografovanie.
4. Potrebujem schudnúť a prestať fajčiť.



Denisa JANEHOVÁ

1. V ŽSR pracujem od 1. januára 2007 ako tranzitérka v Železničnej stanici Bratislava východ.
2. V živote sa riadim svojim inštinktom a svojim cieľom - založiť si rodinu a svoje deti vychovávať a viesť len a len tou správnou cestou.
3. Venujem sa domácim prácam, prechádzkam po prírode a tiež in line korčuľovaniu.
4. Zmenila by som niektoré svoje povahové vlastnosti, ako výbušnosť a rada by som odstránila niektoré nemenované zlozvyky...



Ing. Martin ČECH

1. Na železnici pracujem od roku 1997. Začínal som obligátne v kurze výpravcov a zakotvil som v Poprade, najprv ako samostatný inžinier železničnej dopravy a od roku 2004 som dopravným námestníkom.
2. Doma manželkou, v práci vlastnou hlavou... Vždy najlepšie poradí sedliacky rozum, veselá myseľ a zdravý nadhľad.
3. Mám dve malé detičky, takže to sú moje najväčšie záľuby. Ak mi ešte zvýši čas, opäť ho venujem železnici - rád cestujem, trochu fotím a sem tam i niečo napíšem. A vždy si veľmi rád nájdem čas na varenie.
4. Som dosť pohodlný a lenivý, to by sa malo zmeniť a rád by som sa konečne poriadne doučil francúzštinu...



Peter MIFKA

1. Som správcom železničnej infraštruktúry. Pracujem na atrakčnom obvode v Bratislave a v ŽSR som od roku 2000.
2. Racionálnym prístupom k životu, som večný optimista.
3. V súčasnosti sa venujem najmä štúdiu na vysokej škole, ale rád si nájdem čas na moje hobby - turistiku.
4. Momentálne som celkom spokojný, sám seba však súdiť nechcem.