

ŽELEZNIČNÝ

Apríl 2008



# semafor

4

ROČNÍK XVIII.



*Novým generálnym  
riaditeľom ŽSR  
Ing. Štefan HLINKA*



*Kolektívna  
zmluva ŽSR*



*Peter SLÁDEK  
je majstrom sveta*

Foto: Vladimír SALZER

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



## Apríl je už raz taký

*Keď som vám v marci zapriala príjemnú jar, to som ešte netušila, že jeden z jarných mesiacov, s prívlastkom bláznivý bude poriadne pestrý. Apríl je už raz taký. Rozkvitajúca príroda nabere na zeleni, ale ani o iné vrtochy v podobe dažďa, snehu, ľadovca či vetra nie je núdza.*

*Zmeny počasia vplývajú na ľudí, rovnako, ako aj iné zmeny v živote. Pre železničiarov bol tohtoročný apríl pestrý a obohatený o zmeny. Začnime tou- na najvyššom poste vo vedení firmy a ďalšie personálne zmeny, nová kolektívna zmluva, zmeny v mzdových tabuľkách... O tom všetkom, a ešte o čosi viac sa dočítate v tomto čísle Ž semaforu.*

*Prílohou čísla je aj celé znenie novej kolektívnej zmluvy, čomu sa mnohí železničiarovia potešia. Je dobré, že po náročnom kolektívnom vyjednávaní došlo nakoniec k dohode. Mne je trochu ľúto, že plány redakcie o tom, ako všetkým železničiarom prinesieme trochu viac o názoroch zástupcov odborov, stroskotali. Ale bola by som nespravodlivá, keby som to nespomenula, že traja z deviatich mi predsa len, i keď po termíne dohody, reakcie na moje otázky poslali.*

*Trochu ma síce v ich odpovediach zarazilo, že mi odmietli a teda nedali odpoveď na otázku, koľkých majú členov vo svojej organizácii.*

*Vraj sa o tom nehovorí... Ktovie prečo? Nuž, nám ostatným zamestnancom ostáva len veriť, že zastupovanie na kolektívnych vyjednávaniach je rovnako, ako výsledok – korektné a pre dobro všetkých. Ale, ak si prelistujete novú kolektívnu zmluvu a zistíte, že oproti minulým rokom je tam opäť dosť výhodných novínok, tak sa všetky obavy môžu rozplynúť...*

Príjemné čítanie

**Dana Schwartzová**

# Novým generálnym riaditeľom ŽSR Ing. Štefan HLINKA



**Minister dopravy pôšt a telekomunikácií SR Lubomír Vážny s účinnosťou od 9. apríla vymenoval do funkcie generálneho riaditeľa Železníc SR, na návrh správnej rady Ing. Štefana HLINKU.**

Ing. Štefan Hlinka sa narodil 26. decembra 1964 v Poprade. Je absolventom vysokej školy ekonomickej, fakulty ekonomiky a riadenia výrobných odvetví v Bratislave. Od 1. decembra 2002 pracuje v ŽSR, kde do 9. apríla tohto roku pôsobil vo funkcii námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku. Ovláda anglický a ruský jazyk. Je ženatý.

## Mám jasné priority

- **Budem sa snažiť pokračovať v nastúpenej ceste rozvoja a stabilizácie ŽSR, mojimi prioritami zostáva úspešné zavŕšenie konsolidácie železníc ako aj modernizácia železničnej infraštruktúry, výstavba eurokoridorov a tratí pre rýchlú dopravu. Tak, aby sme v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, ako aj s oboma najväčšími železničnými podnikmi prispeli k výraznému zlepšeniu postavenia železničnej dopravy na Slovensku. V súčasnosti vyhodnocujeme výsledky roku 2007, spresňujeme stratégiu ŽSR na ďalšie roky. Základnými zámermi a cieľmi, na ktoré sa ŽSR zamerajú do budúcnosti sú predovšetkým zvýšenie efektívnosti a konkurencieschopnosti prevádzkovania dráh v oblasti stratégie údržby železničnej infraštruktúry, revitalizácie železničných staníc, procesu optimalizácie správy majetku. Prioritou je samozrejme aj príprava zavedenia EURO, aplikácia medzinárodných účtovných štandardov a optimalizácia prevádzkových a riadiacich procesov a činností. Veľmi podstatnou otázkou pre ďalšie roky, ktorou sa systematicky a dlhodobo zaoberáme je koncepcia spoplatňovania železničnej dopravnej. Kvalitná železničná infraštruktúra je hlavnou požiadavkou na zabezpečenie konkurenčného trhu so železničnými službami.**

- povedal nový generálny riaditeľ ŽSR bezprostredne po svojom menovaní. Vo svojom príhovore sa poďakoval bývalému generálnemu riaditeľovi Daliborovi Zelenému za jeho prácu a informoval o prvých zmenách. Tie sa týkali personálnych záležitostí. Za dlhoročnú prácu na poste riaditeľa kancelárie generálneho riaditeľa sa poďakoval Ing. Marcelovi Haydu.

(sch)

## Personálne zmeny

Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka vymenoval s účinnosťou od 10. apríla

**Ing. Dušana ŠEFCÍKA**

do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku.

Od toho istého dátumu pôsobí vo funkcii riaditeľa kancelárie generálneho riaditeľa (O 110)

**Ing. Anton KUKUČKA.**

Riaditeľkou Odboru controllingu (O 330) sa stala

**Ing. Stanislava FEJFAROVÁ, CS.C.**

# - Odstupujem z funkcie generálneho riaditeľa povedal Dalibor Zelený na tlačovej besede

**Generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený na tlačovej besede 4. apríla oznámil, že z osobných dôvodov odstupuje z funkcie. Jeho žiadosti o uvoľnenie vyhovel k spomínanému dňu minister dopravy, pôšt a telekomunikácií Ľubomír Vážny.**

Po krátkom zhodnotení obdobia, počas ktorého šéfoval Železničiarom SR povedal: **- Naďalej by som sa chcel venovať oblasti medzinárodnej železničnej dopravy, čo je ako viete oblasť, ktorej sa venujem dlhodobo. Chcel by som ministrovi dopravy a vláde SR poďakovať za spoluprácu a podporu, ktorú som počas celého svojho pôsobenia cítil a myslím si, že i vďaka tomu sa podarilo dosiahnuť Železničiarom SR dobré výsledky a mne splniť úlohy, s ktorými som sem prišiel. Konsolidačná funkcia ŽSR je úspešne ukončená a finančné postavenie firmy je stabilné. Bol zavedený poriadok do verejného obstarávania a sme pripravení na čerpanie prostriedkov z fondu EÚ,** povedal Dalibor Zelený. Odstupujúci riaditeľ takisto

informoval, že ŽSR dosiahli v minulom roku zisk takmer 19 mld. Sk, čo bolo o 335 mil. Sk viac oproti plánu. Vyzdvihol i významné me-



dzinárské postavenie firmy v Európe. Novinár informoval o najbližších plánoch, investíciách, o rozbehnutom projekte revitalizácie železničných staníc.

V závere tlačovej besedy Dalibor Zelený vyzdvihol profesionalitu slovenských železničiarov a poďakoval sa všetkým spolupracovníkom:

**- Ďakujem vám za podporu, ktorú som cítil počas svojho pôsobenia vo funkcii. Dobré výsledky, ktoré sme dosiahli, sú hlavne vďaka vám, vážim si vašu dôveru a železničiarom a železničiarom prajem úspešné napredovanie. Novému generálnemu riaditeľovi prajem veľa úspechov a i naďalej veľa schopných ľudí.**

Dalibor Zelený pôsobil vo funkcii takmer 1, 5 roka, presne od 23. októbra 2006.

**Dana SCHWARTZOVÁ**

## Ciel: Oživiť železničnú nákladnú dopravu

### MEDZINÁRODNÉ ROKOVANIE NA SLOVENSKU

**RNE (Rail Net Europe) vznikli v roku 2004 ako združenie 31 prevádzkovateľov dráhy z 24 štátov EÚ s cieľom zabezpečiť jednotnú stratégiu prevádzkovateľov dráhy v rámci európskej železničnej siete. Jednou z oblastí ich záujmu je aj informačná podpora podnikových procesov. Činnosť združenia v oblasti informačných technológií riadi pracovná skupina RNE IM IT Strategy. RNE zastreňuje projekty EICIS, EPR, Eurotrails a Pathfinder. Od roku 2008 v oblasti IT zameriava svoju pozornosť aj na implementáciu TAF TSI.**

V súlade so schváleným plánom práce sektoru pre informačné technológie na rok 2008, sa v priestoroch GR ŽSR 9. apríla uskutočnilo rokovanie pracovnej skupiny TAF TSI RNE IM Cluster. Úlohou je zabezpečenie implementácie Technických špecifikácií pre interoperabilitu (TSI), podsystému - Telematické aplikácie pre nákladnú dopravu (TAF) u prevádzkovateľov dráhy na európskej konvenčnej železničnej sieti. Rokovanie organizačne zabezpečil Odbor informačných a komunikačných technológií GR ŽSR a zúčastnilo sa ho 27 expertov železníc členských štátov z Belgicka, Bulharska, Českej republiky, Dánska, Fínska, Francúzska, Holandska, Luxemburska, Maďarska, Nemecka, Poľska, Portugal-

ska, Rakúska, Slovenska, Slovinska, Španielska, Švédska a Talianska.

TSI schválila Európska komisia pre dopravu a energetiku ako Nariadenie 2001/16/EC s cieľom oživenia železničnej nákladnej dopravy a zvyšovania jej podielu na európskom dopravnom trhu. Toto nariadenie stanovuje základné pravidlá pre interoperabilitu (vzájomnú spoluprácu) všetkých účastníkov železničnej nákladnej dopravy. Pravidlá sú rozdelené do viacerých podsystémov a jedným z nich sú práve TAF, ktoré definujú obsah, formát a spôsob elektronickej výmeny informácií medzi správcami infraštruktúry a dopravcami. Tento podsystém bol schválený ako Rozhodnutie EC č. 2006/62 a na jeho základe bol spracovaný Strategický

plán implementácie TSI TAF na transeurópskej konvenčnej železničnej sieti rozchodu 1435 mm. V súlade s týmto plánom sú všetci účastníci železničnej nákladnej dopravy povinní zaviesť TSI TAF v rámci svojej pôsobnosti do konca roku 2013.

RNE vytvorilo pracovnú skupinu TAF TSI RNE IM Cluster, v ktorej majú právo účasti všetky členské organizácie. Cieľom tejto skupiny je zabezpečenie koordinácie postupu jednotlivých IM (prevádzkovateľ dráhy) pri implementácii TAF TSI, podávanie správ o stave implementácie a výmena informácií medzi IMs, riadiacim výborom TAF TSI, Clusterom železničných podnikov (dopravcov) a vývojovou skupinou TAF TSI.

Účastníci rokovania si vypočuli informáciu Harald Reisingera, vedúceho pracovnej skupiny IM IT Strategy o aktuálnom stave projektu TAF TSI, ktorý bol vytvorený v rámci ERA s cieľom riadiť implementáciu TAF TSI na európskej železničnej sieti. RNE vytvorilo spolu s CER spoločnú pracovnú skupinu TAF TSI IM/RU Cluster, v rámci ktorej bude vytvorených 5 pracovných skupín, ktoré budú koordinovať postup IM a RU (dopravcov) pri implementácii kľúčových funkcií TAF TSI. H. Reisinger sa venoval aj problematike financovania implementácie. V ďalšej časti sa rokujúci navzájom informovali o stave prác v rámci svojich organizácií.

Účastníci rokovania zdôraznili mimoriadnu dôležitosť podsystému TAF TSI pre ďalší rozvoj informačnej podpory železničných podnikových procesov a schválili návrh RNE IM IT Strategy na ďalšie kroky pri jeho implementácii. Nasledujúce rokovanie pracovnej skupiny sa uskutoční v novembri 2008 vo Viedni.



Na medzinárodnom rokovaní v Bratislave sa stretlo 27 železničných expertov z 23 krajín.

**Ing. Ján CENKÝ, Ing. Ivan ŠUTKA**  
Foto: Ing. Ľubomír MITAS

# Desať podpisov uzavrelo kolektívne vyjednávanie

**NOVÚ KOLEKTÍVNU ZMLUVU PODPÍŠAL GENERÁLNY RIADITEĽ ŽSR A DEVÄŤ ODBORÁROV**

V utorok 26. marca sa o desiatej hodine zišli na pôde GR ŽSR v Bratislave zástupcovia zamestnávateľa i zamestnancov, aby zavŕšili a slávnostným aktom ukončili kolektívne vyjednávanie. Za zamestnávateľa podpísal kolektívnu zmluvu generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený a za deväť odborových organizácií, ktoré v ŽSR pôsobia, tak urobili ich predsedovia, či prezidenti.

- Som rád, že aj napriek náročnému kolektívnemu vyjednávaníu sme dospeli k záveru, ktorého výsledkom je seriózná zmluva. Ďakujem vám za korektnosť pri vyjednávaní a vážim si aj štýl komunikácie, ktorý je predpokladom aj k ďalšej dobrej spolupráci, - povedal generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený, bezprostredne po podpise KZ. Jeho ďalšie slová boli o najbližších plánoch firmy v oblasti podnikateľského plánu. Informoval o veľkých investičných akciách v oblasti modernizácie, vysvetlil projekt revitalizácie železných staníc. Na záver generálny riaditeľ povedal: **Verím, že podpísom kolektívnej zmluvy, každý nadobudol pocit dôvery a dobrej spolupráce, pretože sme korektní partneri.** Ďalej poznamenal, že podpísaním zmluvy dali všetci zainteresovaní najavo, že im

záleží na ľuďoch a na tom, aby železničiarri chodili spokojní do práce a z práce domov nosili adekvátnu mzdu.

- **Ctíme si korektnosť pri vyjednávaní a sme radi, že v novej kolektívnej zmluve je okrem odmeňovania aj množstvo ďalších dobrých vecí, ktoré zaiste množstvo železničiarov ocení,** - uviedol Mgr. František Petroci, šéf najväčšej odborárskej organizácie OZŽ. Okrem iného spomenul konkrétny prípad železničiara, ktorý to podľa novej KZ bude mať jednoduchšie pri návšteve lekára, ktorého musí pravidelne navštevovať. **- Je dôležité, aby sa ľuďom postupne vysvetlili všetky body KZ, ktoré sú dobré a podarilo sa ich presadiť,** - povedal František Petroci. Pripomenul, že tieto nové a dobré veci je naozaj dôležité predkladať kolegom, a to



Kolektívnu zmluvu ŽSR na roky 2008 a 2009 podpísal generálny riaditeľ ŽSR a deväť zástupcov odborových organizácií.

nielen pri osobných stretnutiach, ale aj prostredníctvom médií.

**Dana SCHWARTZOVÁ,**  
foto: autorka



V Košiciach na slávnostnom otvorení vernisáže nechýbal prednosta stanice Ing. Marián Hric (na foto), ktorého záujem umelcov vystavovať v priestoroch stanice potešil, a tak túto myšlienku rád podporil.

## Naša stanica

**ŽELEZNIČNÉ STANICE PO CELOM SLOVENSKU OŽIVAJÚ FARBAMI**

Vo štvrtok 17. apríla sa v Bratislave a Košiciach slávnostným otvorením začal projekt Naša stanica.

Ide o jedinečný a zaujímavý výtvarný projekt, ktorého cieľom je prostredníctvom výtvarných prác žiakov pritiahnúť umenie k ľuďom, zútlučníť prostredie železničných staníc a prezentovať prácu umeleckých škôl. Železničné stanice sa tak stanú nielen miestom ustavičného pohybu cestujúcich i vlakov, ale aj stánkom pre výtvarné umenie, galériami pre diela mladých výtvarníkov.

Do projektu sa zapojilo 11 súkromných a štátnych základných umeleckých škôl a 1 základná škola, ktoré budú práce svojich detí vystavovať v 12 slovenských železničných staniciach. Vymyslieť tému výstav bolo v réžii škôl, a tak vznikli kreatívne názvy ako: Rozkvitnutá stanica, Na tretej koľaji pozor!, Hravé detské kresbičky, Miesto – mesto stretnutia, Farby fantázie a iné.

V týždni od 21. do 25. apríla prebiehali slávnostné vernisáže aj v ostatných slovenských mestách. Výstavy budú v priestoroch staníc do augusta. Garantom celého

projektu je Súkromná základná umelecká škola Heleny Madariovej v Nitre, ktorá odštartovala podobnú akciu už v minulom roku, kedy na nitrianskej železničnej stanici zorganizovala úspešný projekt s názvom Umenie pre ľudí.

**A tu sú mestá, kde si v železničných staniciach môžete prezrieť umelecké diela mladých výtvarníkov ešte aj počas letných prázdnin: Bratislava hl. stanica, Bratislava Petržalka, Nitra, Trnava, Martin, Banská Bystrica, Žilina, Ružomberok, Prešov, Poprad, Košice, Bardejov.**



# Výhodnejšia pre aktívnych železničiarov a atraktívnejšia pre nových

## KOLEKTÍVNA ZMLUVA ŽSR 2008 – 2009

V tomto roku možno o čosi viac ako po iné roky železničiarci očakávali prijatie novej kolektívnej zmluvy. Kompromis, ku ktorému nakoniec po zložitých kolektívnych vyjednávaniach dospeli zmluvné strany, znamenal konečný verdikt a to podpísanie Kolektívnej zmluvy ŽSR na roky 2008 a 2009. Aj keď rokovania boli zdĺhavé, a v súlade so zákonom o kolektívnom vyjednaní vstúpil do tohto procesu aj sprostredkovateľ, ústretovosťou všetkých kolektívnych vyjednávačov sa podarilo naformulovať znenie jednotlivých záväzkov, prijateľných pre obidve zmluvné strany. Slávnostný podpis KZ ŽSR sa uskutočnil dňa 26. marca.

### A čo prináša pre zamestnancov nová kolektívna zmluva?

Jej plné a presné znenie je v prílohe tohto čísla Ž semaforu, a tak spomenieme iba zopár zmien či noviniek v porovnaní s predchádzajúcou zmluvou. Základnou snahou tohto dokumentu je nasmerovať špecifické výhody, vyplývajúce z KZ, najmä na aktívnych zamestnancov ŽSR a postupne pripraviť ďalšie možnosti pre zatraktívnenie existujúcich pracovných pozícií a zvyšovanie ich štandardu v rámci celoslovenského trhu práce.

V kapitole venovanej zamestnanosti KZ prináša zmenu v poskytovaní odstupného v prípade, ak zamestnanec skončí pracovný pomer dohodou v zmysle § 63 ods. 1 písm. a) a b) alebo z dôvodu, že stratil vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobu spôsobilosť vykonávať doterajšiu prácu a odpracoval v ŽSR desať a viac rokov. V tomto prípade, ak zamestnanec skončí pracovný pomer ešte pred začatím plynutia výpovednej doby, má nárok na odstupné vo výške šesťnásobku jeho priemernej mzdy. Na rozdiel od minulých období, kedy maximálna výška odstupného bola vo výške päťnásobku. Ostatné kategórie ostávajú zachované tak, ako boli v minulom roku. V súvislosti s touto zmenou treba upozorniť aj na dôležitú skutočnosť, že nová kolektívna zmluva už neobsahuje ustanovenie, ktorým bolo zadefinované poskytovanie sociálnych kompenzácií a ich poskytovanie bolo s účinnosťou KZ od 1. apríla 2008 zrušené.

### Pracovné voľno a zvýšenie príjmu v čase choroby

V rámci organizácie práce a špecifického riešenia prekážok v práci bola novým spôsobom zadefinovaná realizácia poskytovania pracovného voľna, z dôvodov všeobecného záujmu v bode 36 KZ. V tomto článku sú rozlíšené viaceré prípady krátkodobého uvoľnenia zamestnanca na výkon funkcie v odborovom orgáne. V oblasti prístupu k riešeniu dôležitých osobných prekážok v práci zamestnávateľ poskytne pracovné voľno s náhradou mzdy jedenkrát mesačne pre zamestnanca, ktorý sa stará o dieťa dlhodobo ťažko zdravotne postihnuté. Na toto pracovné voľno má zamestnanec nárok až do 18. roku veku dieťaťa (v minulosti bolo

hranicou dovŕšenie 15 rokov veku dieťaťa). Zmenou, ktorú zamestnanci určite ocenia veľmi pozitívne, je dohoda o zvýšení dennej náhrady príjmu v období dočasnej pracovnej neschopnosti prvých desať dní z 55 na 60 percent denného vymeriavacieho základu.

### Odmeňovanie a odchod do dôchodku

V oblasti odmeňovania KZ ŽSR definuje pre rok 2008 rast priemernej mzdy vo výške minimálne 6,3 percent oproti dosiahnutej priemernej mzde za rok 2007 a v rámci tohto

realizované v šírke maximálne 12 mesiacov).

### Rozšírené podmienky v stravovaní

V rámci efektívnejšieho riešenia problémov sociálneho programu sa zmluvné strany dohodli, že harmonogram sociálnych stavieb a investícií bude po jeho schválení na príslušný rok tvoriť prílohu KZ. V oblasti stravovania sa rozšírili podmienky jeho poskytovania aj pre zamestnancov, ktorí vykonávajú pracovnú pohotovosť v rámci zmeny alebo pracovnú pohotovosť na pracovisku. To znamená, že na základe dohody platia podmienky pre poskytnutie stravovania, určené Nariadením GR č. 1/2008, aj pre tieto skupiny zamestnancov. Ďalej KZ umožňuje riešiť v bode 70 súbeh pracovnej cesty a pracovného výkonu zamestnanca v celkovom trvaní viac ako štyri hodiny, poskytnutím určených cestovných náhrad (pre pásmo 5 – 12 hodín).

### K Strečno pribudol Starý Smokovec

Použitie prostriedkov centrálného sociálneho fondu bolo doplnené o peňažný dar vo výške 20 tisíc Sk za udelenie plakety profesora Kňazovického pre viacsobných darcov krvi. Ďalej KZ obsahuje v bode 87. d) novú možnosť využitia príspevku vo výške 1260.- Sk na rekreačný pobyt zamestnanca v Ubytovacom zariadení ZŠŽ v Starom Smokovci. Zamestnanci sa teda môžu v roku 2008 rozhodnúť buď využiť možnosti, ktoré ponúka SIP Strečno alebo ÚZ Starý Smokovec. Bližšie podmienky budú upresnené v príslušnom opatrení. Zamestnávateľ na základe dohody zmluvných strán poskytne podľa zákona o sociálnom fonde príspevok na úhradu nákladov odborových organizácií. Rozsah a podmienky poskytnutia príspevku budú upravené osobitnou dohodou.

### Platí dva roky

Dôležitou novinkou v súvislosti s kolektívnou zmluvou je aj obdobie jej platnosti zvýšené na obdobie dvoch rokov, čo garantuje pre zamestnancov dodržiavanie zadefinovaných záväzkov ako aj iných sociálnych výhod, vyplývajúcich z ustanovení KZ. S týmto súvisí aj sympatická garancia sociálneho zmiernu, ktorá je dobrým východiskom pre ďalší efektívny vývoj ŽSR v ďalších dvoch rokoch, ale je to zároveň aj pozitívny signál nielen pre samotných zamestnancov, ale aj pre ostatné externé prostredie.

Túto skutočnosť treba oceniť o to viac, že za zmluvnú stranu odborov je pod KZ ŽSR 2008 – 2009 podpísaných deväť odborových organizácií – OZŽ, OAVD, NKOS – Ž, FPP, ŽROZ, OZ – VSP, ZPZZ, SSŽ a najnovší odborový zväz OŽSR (Odbory ŽSR).



objemu zvýšenie tarifných miezd zamestnancov jednotnou pevnou čiastkou 1 100,- Sk s účinnosťou od 1. apríla. Kolektívne vyjednanie o raste mzdy na rok 2009 začne najneskôr 1. októbra tohto roku. V článku o náhradách cestovných výdavkov bolo do bodu 43 KZ doplnené poskytnutie cestovných náhrad jedenkrát ročne na zabezpečenie OOPP podľa predpisu Ok 6 v prípade, že zamestnanec tieto činnosti realizuje mimo svojho pravidelného pracoviska. Pozmenené je aj znenie bodu 52 o poskytovaní odmien pri odchode zamestnancov do dôchodku. Táto KZ rozširuje interval, v ktorom prináleží odmena zamestnancom, odchádzajúcemu do predčasného dôchodku, najviac však na 24 mesiacov pre dosiahnutím splnenia podmienky nároku na starobný dôchodok (v minulej KZ bolo toto predĺženie intervalu

Ing. Soňa KUBINCOVÁ

# by jazda vlakom bola komfortnejšia

## BRÚSENIE KOĽAJNÍC NA KORIDORE

**Koncom minulého roku finišovali práce na modernizácii koridoru Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom. V súčasnej dobe je už prevažná časť modernizovanej trate V. železničného eurokoridoru v úseku Bratislava Rača – Nové Mesto/Váhom v plnej prevádzke. Rozhodujúce práce na železničnom spodku a zvršku sú vo veľkej miere ukončené, resp. sú v štádiu dokončenia.**

Zhotoviteľom jednotlivých stavebných prác zostáva v súčasnej dobe vykonať ešte niektoré úkony na zabezpečenie plnej funkčnosti, bezpečnosti a komfortu železničnej prevádzky. Jedným z týchto prác je úprava mikrogeometrie pojazdných plôch koľajníc ich brúsením v osi koľaje. Tým sa dosiahne optimálna mikrogeometrie povrchu koľajnicových pásov a tým celej jazdnej dráhy. V konečnom dôsledku sa táto skutočnosť prejaví zvýšením „kludnosti“ jazdy koľajových vozidiel a vyšším komfortom jazdy osobných vlakov. Realizácia brúsenia je predpísaná a stanovená technickými podmienkami kvality stavieb. V zahraničí, predovšetkým v pôsobnosti železničných správ smerom na západ od našich hraníc, je táto činnosť už samozrejmom a neoddeliteľnou súčasťou súborov udržiavacích a obnovovacích prác na koľajových dráhach. U nás je tento typ prác, okrem modernizácie koridoru, veľmi zriedkavý. S príchodom budovania modernizovaných tratí a ich udržovania by sa mal stať tento efektívny spôsob dosiahnutia a zachovania požadovaných parametrov mikrogeometrie koľajnicových pásov samozrejmosťou aj na tratiach ŽSR. Jeho realizáciou dochádza nielen k zlepšeniu už vyššie spomenutých parametrov súvisiacich s jazdou koľajových vozidiel, ale taktiež k zvyšovaniu životnosti jednotlivých komponentov konštrukcie jazdnej dráhy, a tým aj k podstatnému zníženiu nákladov na údržbu.

V priebehu prvých troch marcových týždňov tohto roku prebiehala už druhá brúsiaca kampaň na železnici v obvode OR Trnava, v jednotlivých staniaciach a medzistaničných úsekoch modernizovaného úseku Nové Mesto/Váhom – Bratislava Rača. Toto obdobie je pre realizáciu brúsenia najvhodnejšie, pretože vzniká najmenšie riziko vzniku požiaru porastov vedľa tratí. Pri brúsení totiž vzniká veľké množstvo iskiek.

Samotné brúsenie sa týkalo úsekov, ktoré boli dokončené v priebehu roku 2007, resp. na nich

nebolo vykonané brúsenie počas prvej kampane v roku 2006. Na príprave a realizácii tohtoročnej brúsiacej kampane sa podieľali zástupcovia zhotoviteľov jednotlivých UČS modernizovaného koridoru spoločne so zástupcami správcu predmetných úsekov a zariadení ŽI z OR Trnava a príslušných atrakčných obvodov. Samotnú realizáciu zabezpečovali firmy VHC Trade a KPM CONSULT, a.s. z ČR, prostredníctvom brúsiaceho vlaku RR 32 M2

výkon počas 6 hodinovej výluky. Ten je však vo veľkej miere ovplyvňovaný počtom brúsiacich cyklov. Ich potrebný počet je stanovený na základe vyhodnotenia aktuálneho stavu mikrogeometrie koľajnicového pásu. Vyhodnotenie je vykonávané meracím vozňom, ktorý je súčasťou brúsiaceho vlaku. Počas pojazdu súpravy v rámci brúsiaceho cyklu je kontinuálnym spôsobom snímaný a vyhodnocovaný aktuálny stav mikrogeometrie koľajnice. Optimálny počet brúsiacich cyklov sa pohybuje v rozmedzí 4 – 8 cyklov (podľa stavu povrchu koľajnice). Brúsenie zabezpečujú 4 brúsiace jednotky (4 samostatné vozne), z ktorých každá má 8 brusných hlavíc s kotúčmi priemeru 250 mm. Jednotlivé brúsiace jednot-



**Brúsenie koľajníc sa realizovalo počas nočných výluk jednotlivých traťových a staničných koľají. Dĺžky výluk sa pohybovali v rozsahu 6 hodín.**

od švajčiarskej firmy SPENO International S.A. Geneve.

Práce boli realizované počas nočných výluk jednotlivých traťových a staničných koľají. Dĺžky výluk sa pohybovali v rozsahu 6 hodín. Výlukový priestor bol zabezpečovaný na základe požiadaviek zhotoviteľa prostredníctvom správcov.

Pracovná rýchlosť stroja SPENO RR 32 M2 je 4 – 6 km/h, čo naznačuje jeho značný pracovný

ky vykonávajú brúsenie v rozdielnom uhlovom nastavení voči zvislej osi koľajnice, čím je zabezpečené brúsenie vo všetkých požadovaných uhloch pre vytvorenie optimálneho profilu temena koľajnice. Výsledkom tohto cyklu je dosiahnutie optimálnej mikrogeometrie koľajnicového pásu. Priaznivé účinky brúsenia koľajníc sú badateľné nielen pocitom kludnejšej jazdy v koľajovom vozidle, resp. vlaku, ale sú zrejme aj z jednotlivých diagnostických meraní. Predovšetkým na výsledkoch meracieho vlaku geometrickej polohy koľaje. Taktiež sa prejavia aj pri pravidelnej defektoskopickú kontrole koľajníc.

**Veríme, že v budúcnosti bude spomenutý proces súčasťou udržiavacích a obnovovacích prác na koľajovom zvršku v celej sieti ŽSR, a tým budeme značnou mierou prispievať a napomáhať k zabezpečeniu bezpečnej a pohodlnej prevádzky na tratiach slovenských železníc.**

**Bc. Tibor LANČA,**  
foto: autor



**Brúsiaci vlak RR 32 M2 od švajčiarskej firmy SPENO International S.A. Geneve.**

# Na ukrajinskej hranici budú výhybky, návěstidla i koľajové brzdy ovládať myšou

## ZABEZPEČOVACIE ZARIADENIE TRETEJ GENERÁCIE V ČIERNEJ NAD TISOU

Keď už poriadna modernizácia, tak aj kvalitná výmena starej techniky za najmodernejšiu, tak nejako si asi povedali naši šéfovia v riadiacich funkciách po umožnení čerpania finančných prostriedkov zo štátnych dotácií pre železničnú stanicu v Čiernej nad Tisou.

Rozsiahla rekonštrukcia totiž zasiahla aj zvažný pahorok, či spádovisko, podľa toho ako je kto navyknutý nazývať priestor v tejto stanici, kde sa vlaky roztriedajú. Doteraz táto plocha bola obsluhovaná zastaraným zariadením, ktoré poznáme z našich stavadiel. Od apríla však nastúpila nová technika, nové vedomosti a tak trochu aj „vynovení“ ľudia. Síce stále tí istí, ale okruh ich znalostí sa musí rozšíriť a to poriadnou dávkou nových informácií. Do budovy stavadla sa v priebehu tohto mesiaca umiestňovalo triediace zariadenie MODEST – MARSHAL. Podľa dostupných informácií, zatiaľ prvý tohto typu v rámci ŽSR. A kto to videl priamo v „teréne“, zažil pracovných ruch nevidaných rozmerov. Preskakovanie káblov technikmi, montérmi, elektromechanicami z ostravskej První Signální, a.s., čulá vrava a do toho naši dopravári, ktorí jedným okom zazerali na ten „zázrak“ a druhým okom museli sledovať železničnú prevádzku pod oknami.

- Tento automatizovaný počítačový systém sa bude „skladať“ zo staničného zabezpečovacieho zariadenia pre ovládanie výhybiiek a návěstidiel, z triedenky pre automatizovaný triediaci proces a z núdzového ovládacieho pultu. Obsluhujúci zamestnanec bude mať k dispozícii dva monitory zabezpečovacieho zariadenia MODEST a bude monitorovať zadávanie smeru riadených odvesov. Taktiež bude mať k dispozícii monitor pre ovládanie koľajových brzd PHB, - charakterizoval jednot-



Elektromechanici z ostravskej První Signální, a. s. si pripravujú technické vybavenie pre montáž počítačovej siete.



### MODEST MARSHAL

sa postupne podrobuje testovaniu a skúšajú ho aj naši pracovníci, ktorí v tomto mesiaci prechádzajú školeniami a skúškami.

livé činnosti novej techniky Hubert Hartoš z První Signální, a.s. Ostrava. Takže po vyškolení personálu už postupne odzvoní individuálnemu prestavovaniu výhybiiek z ovládacieho pultu a ako sa vyjadril Ing. Igor Polák z odboru investorského GR ŽSR, - „tento systém prinesie do dopravnej kancelárie počítačovú „hru“, kde sa manipuluje iba s myšou. V miestnosti reléovky obsluhujúci zamestnanec nastaví parametre podľa vstupných údajov a ostatné zariadi tento automatizovaný počítačový systém. Je to zabezpečovacie zariadenie tretej generácie.

Ale v hlavách štyridsiatich ľudí už dávnejšie začala blikáť kontrolka a nástoživé otázky sa nevyhli ani počítačovo gramotnejším, či tento systém zvládnu a či sa budú vedieť rýchlo zapracovať. Trate nemožno na pár dní zavrieť ako predajňu. V polovici apríla osadenstvo železničnej stanice „nasáva“ vedomosti o obsluhu počítačového systému MODEST MARSHAL. Jeden zamestnanec musí absolvovať 21 hodín teórie a sedem hodín praxe priamo pri inštruktoroch dodávateľskej firmy z Čiech.

- Do tohto programu sú zahrnutí výhybkári, signalisti, vedúci prevádzky, ale aj prednosta a jeho dvaja námestníci, čiže kompletná zostava tunajších ľudí. Učenie neobišlo ani zamestnancov údržby. Mnohí mali obavy, ale našťastie tu už nikto nie je úplný analfabet do výpočtovej techniky a vidíme ako hravo sa už púšťajú do riešenia problémov, ako je prestavovanie výhybky, či posunové cesty, - charakterizuje stav vo výučbe inšpektor školenia ozna-



V ústrednom stavadle sme práve naši signalistov Darínu Šiškovú, ktorá tu pracuje 18 rokov a Františka Figuru s dvanásťročnými skúsenosťami. Z novej techniky nemajú strach, naopak veľmi spontánne prejavili radosť z možnosti ovládať nový zdroj informácií. Síce skromne, ale majú prislúbené drobné interiérové vynovenie v tejto stavadlovej „veži“.

movacej a zabezpečovacej techniky z Inštitútu vzdelávania Košice Ing. Jaroslav Sakáč. Skvelé technické novinky železničiarov vždy potešia, aj keď v úvode to tak nevyzerá, lebo strach z nového, dušu železničiara trochu nahlodáva. Škoda iba, že opäť ako už veľakrát predtým, sa môžu umiestniť iba do starých až priam zanedbaných pracovísk, ako je v tomto prípade aj budova stavadla v Čiernej nad Tisou. Domáce osadenstvo sa aspoň trochu utešuje tým, že na zničenú a rokmi zašlú podlahu sa položí koberec a na neho pult s novým počítačovým systémom.

Mária PALIČKOVÁ,  
foto: autorka

Železničná stanica Čierna nad Tisou sa opäť dostala do pozornosti odborníkov, málokto na Slovensku vie, že celé územie je na rozlohe desiatich kilometroch štvorcových a v obvode je 160 km koľaj a 500 výhybiiek.



# ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí

## Odchod vlaku po mimoriadnom zastavení

KOMENTÁR K ČLÁNKU 338 PREDPISU ŽSR Ž1 – PRAVIDIEL ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

Jednou z najdôležitejších činností zamestnancov prevádzkovateľa dráhy (hlavne výpravcov) je správny postup pri výprave vlaku z dopravne s koľajovým rozvetvením. Pre zamestnancov jednotlivých dopravcov je zase veľmi dôležité poznať všetky možnosti a hlavne poznať všetky správne postupy pri odchode vlaku zo stanice, výhybne alebo železničnej zastávky.

Na všetky tieto skutočnosti pamätá predpis ŽSR Ž1 – Pravidlá železničnej prevádzky, v ktorom pri pozornom čítaní jednotlivých článkov, ktoré súvisia s uvedenou problematikou (čl. 323 – 347), nájdeme správne odpovede. Aj na také situácie, ktoré vôbec nie sú vymyslené a vykonštruované, ako to bolo častokrát vytýkané, ale v skutočnosti sa v prevádzke naozaj stali.

Železničná stanica Brodné (jej názov je vymyslený) disponuje s odchodovými návěstidlami, ktoré sú umiestnené priamo vpravo vedľa každej koľaje, návěst vchodového návěstidla je závislá od návěstí odchodového návěstidla a v stĺpci dva príslušného ZCP je značka upozorňujúca na rýchlostnú návestnú sústavu svetelných návěstidiel (viď. obr. č.1). K tejto stanici sa blížil vlak 603, ktorý je v nej pravidelne prechodiaci. Službukonajúci výpravca pre tento vlak postavil prechod (vchodové aj odchodové návěstidlo návěstí návěst „Voľno“). Vodič s uvedeným vlakom v stanici mimoriadne zastavil (v priestore pre nástup

tento priestor vôbec nespomína), po návěstí „Pozor“ môže s vlakom zo stanice odísť bez toho, aby bola výpravcom realizovaná výprava vlaku podľa článkov 327 – 331.

obr. 1 603 ZSSK

	1	2	3	5	6	7	8
Ladca.....		0S	6			19 03	100/63
Brodné.....		0S	6			19	
Kilina.....		0S	2 <sup>s</sup>	19 28			
Spolu ...			25	+		0	= 25 min

... po návěstí "Pozor" môže s vlakom zo stanice odísť

kového personálu (vodiča postrkového HDV), smie pokračovať v jazde, len čo dovoľí návestný znak návěstidla, alebo len čo pominie dôvod zastavenia. Z uvedeného vyplýva, že vodič informoval len výpravcu a neprivolal žiadneho člena vlakového personálu a aj napriek tomu, že stojí v priestore pre výstup a nástup cestujúcich (čl. 338 vo svojom texte

Iná situácia by bola ak vodič s pravidelne prechodiacim vlakom mimoriadne zastavil pre výstup a nástup cestujúcich (na základe textu písomného rozkazu) v stanici, v ktorej je v zmysle článku 326 predpisu ŽSR Ž1 nariadená výprava výpravcom. V tomto prípade musí byť dodržaný postup ako pri výprave vlaku pravidelne zastavujúcom pre výstup a nástup cestujúcich, čiže musia sa dodržať ustanovenia článkov 327 – 330, ktoré detailne riešia výpravu takéhoto vlaku (viď. obr. č. 2).

Ak vodič s pravidelne prechodiacim vlakom mimoriadne zastavil pre výstup a nástup cestujúcich (na základe textu písomného rozkazu) v stanici, v ktorej nie je v zmysle článku 326 nariadená výprava výpravcom, ďalší postup pri výprave vlaku sa realizuje podľa článku 331 predpisu ŽSR Ž1, čiže takýto vlak vypraví vlakový personál (viď. obr. č. 3).

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

obr. 2 603 ZSSK

	1	2	3	5	6	7	8
Ladca.....		0S	6			19 03	100/63
Brodné.....		0S	6			19	
Kilina.....		0S	2 <sup>s</sup>	19 28			
Spolu ...			25	+		0	= 25 min

... odíed vlaku aj po výprave výpravcom

a výstup cestujúcich), pretože potreboval podať výpravcovi určitú informáciu (inú možnosť nemal). A teraz prichádza na rad otázka. Aký bude správny postup pri odchode tohto vlaku, ktorý v stanici zastavil mimoriadne, zastavil v priestore pre výstup a nástup cestujúcich, ale nezastavil pre vystupovanie alebo nastupovanie cestujúcich?

Odpoveď na tento malý problém poskytuje článok 338 predpisu ŽSR Ž1 – Pravidiel železničnej prevádzky, v ktorom sa dočítame, že ak vlak po rozkaze na odchod alebo počas prechodu v stanici zastavil, a ak vodič neprivolal člena vla-

obr. 3 603 ZSSK

	1	2	3	5	6	7	8
Ladca.....		0S	6			19 03	
Brodné.....		0S	6			19	
Kilina.....		0S	2 <sup>s</sup>	19 28			
Spolu ...			25	+		0	= 25 min

... odíed vlaku po výprave vlakového personálu



OKIENKO INFORMATIKOV

# Zjednotenie evidencie dochádzky železničiarov

**Tak ako evidencia dochádzky zamestnancov v podniku prechádza neustálym vývojom, tak sa aj nástroje podporujúce evidenciu a spracovanie dochádzky, musia neustále prispôbovať legislatívnym a technologickým požiadavkám.**

Dochádzkové systémy ŽSR prešli za posledných desať rokov vývojom a zmenami. Ak sa pozrieme späť do histórie, pred desiatimi rokmi sa využívali dva samostatné systémy a to Zber a Šichtovníca. V ďalšom kroku, aby sa plne zautomatizovala evidencia dochádzky v budovách, kde pracovalo veľké množstvo zamestnancov, ŽSR zakúpili dochádzkový systém WEGA, ktorý bol vyvinutý tak, aby dokázal spolupracovať s čítačkami čipových kariet. Tým sa zjednodušilo a zautomatizovalo zadávanie pohybov a evidencia prítomnosti zamestnancov na pracovisku. Ukončením podpory programu Zber sa do predia dostala Šichtovníca, ktorá bola postupne nasadená na všetky pracoviská. Šichtovníca je stará aplikácia stavaná na technické a technologické podmienky pred desiatimi rokov. Tento softvér sa na niektorých pracoviskách prevádzkuje a používa dodnes. Po modernizácii výpočtovej techniky a zároveň IT svet ponúkal nové technológie tak Železničné telekomunikácie (ŽT) začali s vývojom, resp. s prestavbou starej Šichtovníce na nový systém EDOS (elektronický dochádzkový systém). Pre vývoj tohto dochádzkového systému boli využité moderné technológie, ktoré dovoľujú plnohodnotné nasadenie v prostredí Windows. Zároveň bol zohľadnený aj fakt, že sa postupne modernizuje i rozširuje dátová sieť ŽSR a jednotlivé pracoviská na celom území Slovenska sa postupne pripájajú do dátovej siete. Nezabudlo sa však ani na pracoviská, ktoré zatiaľ ešte stále nie sú zapojené do dátovej siete



Ako už bolo v úvode spomenuté, v ŽSR boli aplikované a používané tri dochádzkové systémy: Šichtovníca, EDOS a WEGA. Tento fakt si vyžadoval podstatne vyššie úsilie ako aj náklady na ich údržbu a prevádzkovanie. Každá legislatívna zmena musela byť zapracovaná do každého dochádzkového systému jednotlivo a zároveň súčasne, aby nedochádzalo k chybám pri mesačných uzávierkach dochádzky, a tým k chybným výpočtom miezd zamestnancov. Z dôvodu eliminovania týchto nežiaducich stavov, vzniklo rozhodnutie zaviesť v ŽSR jeden dochádzkový systém, ktorý by spĺňal požiadavky po metodologickej a legislatívnej stránke a taktiež na jednoduchšiu údržbu a prevádzku systému. Toto rozhodnutie bolo prijaté v úzkej spolupráci odboru 510 - garanta a metodika za oblasť dochádzky na ŽSR a odboru 210 - garanta za informačné systémy a informačné technológie v rámci ŽSR. Po predbežných analýzach a rokovaní, bol vybratý dochádzkový systém ŽT EDOS. Pred nasadením EDOS-u do reálnej prevádzky, však bolo potrebné vykonať

množstvo práce na samotnom systéme tak, aby bol plnohodnotne schopný nahradiť všetky dovtedy používané systémy. Zároveň bola požiadavka zo strany O 510, aby mali samotní spracovatelia, čo najviac užívateľsky prístupné prostredie programu s jednoduchým ovládaním aplikácie. Na pracoviskách, kde ešte nie sú vybudované dátové siete, bude systém pracovať v lokálnom móde a dáta s celomešačnou evidenciou dochádzky zamestnancov po spracovaní uzávierky sa budú odosielať centrálnym spracovateľom na prenosných médiách. Samozrejme, na pracoviskách so sieťovou verziou, tieto činnosti odpadajú a prenos dát je realizovaný automaticky.

V súčasnosti sa nachádzame vo fáze postupného nasadzovania dochádzkového systému EDOS v podmienkach ŽSR. Ako pilot na overenie funkčnosti boli vytipované odbory na GR ŽSR (O 510, O 220 a O 210) a účtovné centrum Zvolen, ktoré dôkladne otestovali funkčnosť aplikácie. Po overení bol systém nasadený do rutínnej prevádzky k termínu od 1. júla 2007 na všetkých pracoviskách v rámci budovy GR ŽSR v Bratislave. Následne bolo potrebné otestovať aj funkčnosť systému pre spracovanie dochádzky vo vnútorných organizačných jednotkách (VOJ), kde sa vyskytujú pri spracovaní dochádzky určité špecifiká. Ako pilot overovania boli vybrané všetky pracoviská ŽT. Po komplexnom overení, vyhodnotení a doplnení potrebných náležitostí do systému na základe požiadaviek overovateľov od 1. marca 2008 bol implementovaný nový dochádzkový systém EDOS na pracoviskách všetkých malých Voj, ako aj celoplošne na pracoviskách ORTmava. Na ostatných Voj (OR Košice, RR Zvolen a RR Žilina) bude nasadzovaný dochádzkový systém postupne, na základe dodávok vyhovujúcej výpočtovej techniky a jej distribúcie na jednotlivé pracoviská. V súčasnosti je realizovaný prechod na EDOS v rámci všetkých pracovísk RR ÚŽI Zvolen.

Ako bolo už spomenuté, implementácia jednotného dochádzkového systému EDOS je celoplošne, na všetkých pracoviskách ŽSR, závislá od vybavenia jednotlivých pracovísk vyhovujúcou výpočtovou technikou. Tento krok bude zrealizovaný v priebehu druhého polroka. Naším cieľom je v tomto roku spracovávať dochádzku železničiarov jednotne, na všetkých železničných pracoviskách.

Ing. Ján DĚKÁNY  
GR ŽSR, Odbor 210

## Centrálné riešenie problémov



**PORUCHY ŽT HLÁSTE  
NA 920/2727  
ALEBO  
SERVICEDESK@ZSR.SK**

**Železničné telekomunikácie (ŽT) zvyšujú kvalitu poskytovaných služieb a starostlivosť o svojich zákazníkov zjednotením prijímania porúch všetkých poskytovaných služieb na jednom kontaktnom čísle 920/2727 a jednej e-mailovej adrese servicedesk@zsr.sk, čo je ďalším krokom k naplneniu stratégie integrácie informatiky a telekomunikácií v rámci ŽT.**

Zjednotenie nahlasovania porúch je v súlade s modernou koncepciou postavenou na štandardných systémových prvkoch uplatňovaných na komerčnom trhu, ktorými sú jeden kontaktný bod pre zákazníka, jeden štandardný informačný systém a jeden organizačný útvar, čím je umožnené centrálné vyriešiť väčšinu porúch na prvé volanie. Okrem toho systém vytvorí prostredníctvom centrálnej evidencie, analyzovania a vyhodnotenia poruchových hlásení lepšie podmienky na zlepšovanie procesov a produktov ŽT.

Zákazníci, ktorí v prípade poruchy dátovej služby, hlasovej služby alebo problému s aplikáciou volali na rôzne tel. čísla alebo písali na rôzne e-mailové adresy, majú od 14. apríla k dispozícii používanie jedného telefonného čísla i emailového kontaktu.

Doteraz používané čísla zostanú počas prechodného obdobia aktívne a operátori ŽT budú na nich informovať volajúcich o zmene, e-mailové adresy budú presmerované.

Pre spájanie hovorov a poskytovanie základných informácií o produktoch a službách ŽT zostane aj naďalej určené kontaktné číslo 920/1111 alebo e-mail:

**Zakaznicke\_centrum\_ZT@zsr.sk**

Veríme, že táto pozitívna zmena skráti čas odstraňovania porúch a prispeje tak k zvýšeniu spokojnosti zákazníkov pri využívaní info-komunikačných služieb poskytovaných od ŽT.

(ŽT)

# Pohon zo sériového motora a energia

## ELEKTRICKÉ RUŠNE

Hoci pokusy využiť elektrickú energiu pre pohon železničného vozidla sa objavovali už od 40. rokov 19. storočia, boli neúspešné dovtedy, kým sa konštruktéri nedokázali odpútať od myšlienky používať ako zdroj energie veľmi ťažký galvanický článok s veľmi malou kapacitou a umiestňovať ho priamo na vozidle. Prvý úspešný pokus vykonal Werner von Siemens, ktorý svoj vynález s veľkým úspechom prezentoval na priemyselnej výstave v Berlíne roku 1879.

Pre pohon prvého elektrického rušňa použil sériový motor, ktorý sa pre svoje ideálne trakčné vlastnosti používa na tento účel i dnes. Ako energetický transformátor slúžilo stabilné dynamo, umiestnené mimo vozidla a energia sa do rušňa privádzala koľajnicami. Tým sa dokončilo „dozrievanie“ základnej koncepcie konštrukčného riešenia, uplatňovaného pri elektrickej trakcie na železnici až dodnes.

### Elektrická trakcia najprv na slovenských úzkorozchodných železničiach

Prvé pokusy o uplatnenie elektrickej trakcie v Uhorsku sa objavili začiatkom 20. storočia. Na Slovensku reprezentovali tieto snahy úzkorozchodné železnice Poprad - Starý Smokovec - Štrbské Pleso s odbočkou Starý Smokovec - Tatranská Lomnica, Trenčianska Teplá - Trenčianske Teplice, slovenský úsek elektrickej železnice Bratislava - Viedeň a lesná železnica Ľubochňa - Močidlá. Prvé vozidlá boli najčastejšie konštruované ako dvojnápravové, od roku 1912 i štvornápravové motorové vozne. Iba lesná železnica Ľubochňa - Močidlá použila dvojnápravové rušne usporiadania Bo a na slovenskom úseku železnice Bratislava - Viedeň sa používali štvornápravové rušne

usporiadania Bo' Bo'. Ich elektrická výzbroj, napájaná trolejovým jednosmerným napätím 550 - 750, neskôr i 1650 V, pozostávala z jed-



Elektrický rušeň lesnej železnice Ľubochňa - Močidlá z roku 1904 (zbierka M. Krivosudský)



Elektrický motorový vozeň železnice Trenčianska Teplá - Trenčianske Teplice z roku 1909.



Skúšobný vlak na elektrifikovanej „štrbskej rampe“ (E 499.012, rok 1955)

## z koľajnic

nosmerných sériových trakčných motorov, tlapovo uložených na nápravách vozidla a riadených priamo ovládaným kontrolérom, ktorý reguloval výkon trakčných motorov zmenou napájacieho napätia zaraďovaním sériovo radených odporov do ich prúdového okruhu. Motory prvých vozidiel boli zvyčajne radené trvalo v sérii, pri neskorších konštrukciách sa rozšírili možnosti ich regulácie prepínaním zo sériového na paralelné, pri štvornápravových motorových vozňoch i sérioparalelné zapojenie. Elektrický prúd bol do vozidla privádzaný prostredníctvom lýrového, neskôr i pantografového zberača. Ochrana elektrickej výzbroje vozidiel pozostávala spravidla z tavných poistiek chrániacich pred preťažením a z rýchlo vypínača, zabezpečujúceho ochranu predovšetkým pred bleskom. Vozidlá boli brzdené ručnou, elektrickou odporovou a s výnimkou trate Tr. Teplá - Tr. Teplice i priebežnou tlakovou brzdou.

### Po elektrifikácii na „bobinách“

Veľkorysá elektrifikácia slovenských železníc jednosmernou trakčnou sústavou 3000 V po druhej svetovej vojne si vyžadovala výkonné jednosmerné elektrické rušne. Roku 1949 sa nimi stali legendárne „bobiny“ (E 499.0), ktoré však svojou základnou koncepciou plne zodpovedali elektrickým rušňom zo začiatku 20. storočia. Odlišovali sa od nich iba niektorými konštrukčnými detailmi, ktorých zdokonalenie si vyžiadalo pomerne vysoké napájacie napätie a výkon (pevné uloženie ťažkých trakčných motorov, nepriamy kontrolér, väčší počet rôznych ochrán). Významnejšiu technickú modernizáciu predstavovali až rušne radu E 499.3 (dnes 163) s úspornejšou bezkontaktnou reguláciou tyristorovými pulznými meničmi (namiesto dovtedajších odporníkov) a náhrada niekdajších sériových trakčných motorov motormi s cudzím budením.

Problémy s energetickými stratami pri elektrifikácii železníc jednosmerným prúdom motivovali už od prelomu 19. a 20. storočia pokusy využiť pre elektrifikáciu železníc striedavú napájaciu sústavu, pracujúcu s podstatne vyššími napätiami. Hlavným problémom tohto technického riešenia bola nevyhnutnosť usmerniť a transformovať napätie na úroveň „stráviteľnú“ klasickou pohonnou sústavou elektrického rušňa, teda jednosmernými trakčnými sériovými motormi. Na Slovensku sa tento vynález uplatnil pri elektrifikácii „južného ťahu“ (Břeclav – Štúrovo – Szob) až koncom 60. rokov 20. storočia, potom, čo sa v konštrukcii elektrických rušňov uplatnili ľahké a spoľahlivé kremíkové usmerňovače, ktoré v kombinácii s odbočkovým transformátorom problém uspokojivo vyriešili. Prvými reprezentantmi tejto koncepcie boli dodnes využívané „laminátky“ (S 499.0). Významným zdokonalením sa v tejto oblasti stalo uplatnenie tyristorových fázových regulátorov v trakčných obvodoch rušňov radu S 458.0 z roku 1973. Problémy so zdĺhavými preprahmi na styku dvoch napájacích sústav vyriešili tzv. dvojsys-

témové rušne, použiteľné na obidvoch trakčných sústavách.

### Ortuťové usmerňovače nahradili kremíkové...

Systém napájania prvých elektrifikovaných železníc na začiatku 20. stor. pozostával z parnej, vodnej alebo i dieselovej elektrárne, produkujúcej najčastejšie striedavý prúd s napätím 3300 - 5250 V, ktorý bol v meniarňach transformovaný a usmerňovaný prostredníctvom motorgenerátorov. Prevádzkové špičky a výpadky dodávky prúdu z elektrární boli pokrývané z akumulátorov, doplňovaných Piraniho agregátom. Trolejové vedenie bolo spočiatku jednoduché, neskôr i s oceľovým nosným lanom, a zvyčajne rozdelené na men-

šie úseky s príslušnými odpojovačmi, pričom sa k nim privádzal prúd zvláštnym napájacím vedením, neseným stožiarimi trakčného vedenia. Rozvoj štátnej verejnej elektrifikačnej siete umožnil po 2. svetovej vojne využiť ju pre rozsiahlu povojnovú elektrifikáciu železníc. Súčasťou pevných trakčných zariadení sa preto stala rozvodňa 22 kV. K výraznej modernizácii napájacích zariadení pre jednosmernú trakčnú sústavu došlo v 70. rokoch 20. storočia, kedy boli nespoľahlivé a zdravie ohrozujúce ortuťové usmerňovače nahradzované spoľahlivými a bezpečnými kremíkovými.

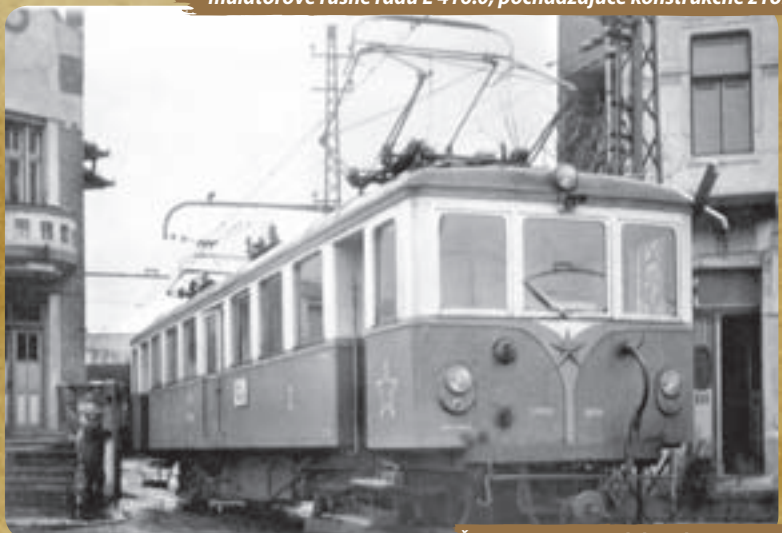
Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.,  
foto: archív MDC a M. Krivosudský



Striedavý elektrický rušeň radu 240 – „laminátka“ (predtým S 499.0)



V bratislavskom prístave boli ešte v 60. rokoch 20. stor. používané tieto akumulátorové rušne radu E 416.0, pochádzajúce konštrukčne z roku 1943.



Štvornápravový elektrický motorový voz Tatranských elektrických železníc z roku 1912.

# Výhybkári sa konečne zbavia klúčov

**PROVIZÓRNE VÝMENOVÉ ZÁMKY V KUZMICIACH UŽ MINULOSŤOU**

**Jednou z dlhodobozostavaných stavieb v ŽSR bola aj rekonštrukcia výhybiek, a s tým spojená úprava zabezpečovacieho zariadenia na michalanskom zhlaví v Železničnej stanici Kuzmice.**

Projektové stredisko ŽSR vypracovalo prvotný projekt ešte v roku 2000, v ktorom ponechalo pôvodné mechanické ústredné prestavovanie výhybiek. V ňom sa prestavné sily zo stavadlového prístroja umiestnenom na stavadle 1 prenášajú prostredníctvom drôtvodov k mechanickým prestavňovákmi a závorňovníkom jednotlivých výhybiek. V roku 2002 však bolo potrebné projekt prepracovať na základe dodatočného rozhodnutia, že niektoré výhybky sa nahradia novými typu UIC na betónových podvaloch. Tie už musia byť vybavené nerozreznými elektromotorickými prestavňovákmi a elektromechanickými snímačmi polôh jazykov výhybiek. To si vyžadovalo aj veľkú úpravu stavadlového prístroja a montáž indikačného panela na stavadle 1, ako aj zriadenie novej silnoprúdovej prípojky v samostatnom objekte pre inštalované reléové zabezpečovacie zariadenie. Naprojektované boli aj prívolačacie návěsti na odchodových návěstidlách.

Kým sa drôtvodvy, stavacie páky výmen aj mechanické závislosti na stavadlovom prístroji nahradili novopoloženými káblami, kľúčkami na prestavovanie výmen a reléovou logikou, výhybkári museli nové výhybky dočasne prestavovať ručne a priamo na mieste. Jazyky výhybiek uzamykali v krajných polohách výmenovými zámkami a kľúče z nich donášali do pákových zámok umiestnených na stavadle 1. Nanešťastie, v tom čase boli v ŽSR pozastavené takmer všetky stavebné a rekonštrukčné práce podobného charakteru. Prechodný stav zabezpečenia výhybiek v Kuzmiciach tak trval niekoľko rokov. Až v tomto roku sa konečne podarilo ukončiť všetky montážne práce a následne individuálne preskúšať jednotlivé funkčné celky. Po vykonaní funkčných skúšok v prvej polovici apríla, sa tak výhybky na michalanskom zhlaví môžu opätovne prestavovať ústredne, priamo zo stavadla 1, ale už prostredníctvom elektromotorických prestavňovákov.



Zamestnanci správcu i údržby spoločne kontrolujú správnosť zapojenia elektrického obvodu na stavadlovom prístroji.

(balky)

## Aby už lavíny neohrozovali dopravu

Aj keď sa táto zima niesla s prívlastkom, slabá, mierna, stále sú miesta, kde sa sneh dokáže preformovať do nebezpečných lavín a tie sa môžu ocitnúť priamo na železničných tratiach. Takouto ohrozenou traťou je lokalita medzi Kralovami a Párniceou. Naši predchodcovia už pred viacerými desiatkami rokov vybudovali protilavínové zábrany, ktoré sa až do súčasnosti podrobovali iba jednoduchým opravám. Skutočný nástup odborníkov na výraznejšie riešenie už havarijnej situácie bol aktuálny práve počas tejto zimy. Ako nám povedal koordinátor Strediska miestnej správy ŽTS Kralovany Ing. Pavol Čanádý, v kilometri 1, 1 až 2,7 je miesto, kde sa aj pri priemernej zime tvoria lavíny a ohrozujú železničnú trať i pevné cestné teleso. Na 300 metrový svah často nestučí kofajový pluh, či hnacie vozidlo a teraz sa po viacerých rokoch uvoľnili finančné zdroje v OR Trnava, ktoré boli určené na zmiernenie, alebo aj úplné odstránenie ťažvého problému na trati Kralovany – Párnica. Viaceré zábrany už nespĺňali funkciu ochrany pred padaním lavín a firma Geomonta Harmanec, s.r.o., postupne opravuje dvadsiatku týchto zábran. Túto zimu prešli renováciou štyri a na ďalších troch sa aj v týchto dňoch pracuje. Najskôr bolo potrebné vybudovať lanovú dráhu, potom vymeniť drevené podvaly, nosné laná a upraviť zábranové koše z lomového kameňa. Od ďalších finančných možností závisí aj realizácia ďalších protilavínových zábran.

(pal)

## Dejiny železníc uviedli do života

**NOVÚ KNIHU PRIVÍTALI AUTOGRAMIÁDOU**

**Ani sa nám nechce veriť, že železnice na Slovensku majú ďalšie významné jubileum na dosah ruky. Len nedávno sme finišovali s oslavami k 150-ke a desaťročie je už za nami. Chystáme tak oslavy 160. výročia železníc na Slovensku.**



Prvou lastovičkou k tomuto jubileu bolo aj 2. vydanie knihy Dejiny železníc na území Slovenska, ktorej autorom je Ing. Jiří Kubáček, CSc. a kolektív. Keď sme avizovali jej druhé vydanie vo vlašajšom

marcovom čísle Ž semafor, tak sme nepredvídali, že sa to stane tak rýchlo. Kniha sa „vrátila“ a hneď vzbudila pozornosť. Novým dizajnom, sčasti opravená. Je chvályhodná, že jej uvedenie do života bolo sprevádzané aj autogramiádou, ktorej sa zúčastnila aj väčšina jej tvorcov. Kolegovia, ktorí napríklad pred desiatimi rokmi odchádzali do dôchodku, vložili do nej um a fortiel rokov strávených na železničiach. Um a prax dlhých desaťročí nenahradí žiadna škola.

Na autogramiádu, ktorú organizovala Slovenská vedecko-technická spoločnosť, sekcia dopravy, spojenú s prednáškou Ing. J. Kubáčka, CSc., prišli aj spoluautori Ing. Milan Doubek, CSc., Ing. Jozef Kinček, Ing. Milan Klubal, Ing. Ladislav Szojka, Ing. Pavol Pravda a ďalší. - Je dobré, že sa podarilo „zachytiť“ týchto železničných veteránov. Mali by vyvinúť viac úsilia, aby nám legendy podobného rangu ako sú autori knihy neodchádzali bez odkazu, s ktorými odíde aj kus histórie slovenských železníc...

**Mgr. Jozef LEHOČKÝ**

## 4. Fórum koľajovej dopravy

### O ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE MEDZINÁRODNE



Pre takmer 250 účastníkov konferencie bolo 24 odborných prednášok veľkým prínosom.

Organizátori podujatia - členovia Spoločnosti PSKD – Prevádzka a stavby koľajovej dopravy, už pravidelne pripravujú medzinárodnú konferenciu tohto typu. 4. Fórum koľajovej dopravy, sa konalo minulý mesiac v Žiline. Pod záštitou ministra dopravy, rektora Žilinskej univerzity a dekana Stavebnej

Už štvrtý rok patrila konferencia - Fórum koľajovej dopravy všetkým tým, ktorí sa vo svojej profesii venujú prevádzke, správe, údržbe a investíciám do železničnej a mestskej koľajovej dopravy.

fakulty Slovenskej technickej univerzity v Bratislave, bol vytvorený priestor pre širokú odbornú diskusiu a odovzdávanie si skúseností. Nosnými témami boli: mestská koľajová doprava ako organická súčasť mesta a jeho architektúry, architektúra železničných staníc a ich komerčné využitie, nové trendy v koncepcii budovania železničných koridorov, skúsenosti s modernizáciou železničnej infraštruktúry a budovaním vysokorychlostných tratí.

Súčasťou podujatia bol aj seminár na aktuálnu tému spracovania rozpočtov pre tendrové a iné dokumentácie na národnej úrovni.

Takmer 250 účastníkov konferencie, medzi ktorými boli projektanti, realizátori stavieb,

zástupcovia štátnej správy a samosprávy, zástupcovia vzdelávacích a výskumných inštitúcií, investori a iní, si vypočuli 24 odborných príspevkov, z toho 12 zo zahraničia. Hlavným nositeľom podujatia bola spoločnosť REMING CONSULT a.s. a jeho predseda predstavenstva a generálny riaditeľ Ing. Slavomír Podmanický ocenil vystúpenia a pozitívne hodnotil fakt, že sa akcia dostala do povedomia širokej odbornej verejnosti. Fotodokumentáciu o tomto jedinečnom odbornom podujatí nájdete na stránkach [www.pskd.sk](http://www.pskd.sk), [www.reming.sk](http://www.reming.sk).

Viera BEDNÁRIKOVÁ

### Banská Štiavnica bez železnice

Od pondelka 14. apríla je na trati č. 154 z Hronskej Dúbravy do Banskej Štiavnice zavedená náhradná autobusová doprava za všetky osobné vlaky Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. Príčinou pozastavenia osobnej železničnej dopravy na tejto bývalej Trati mládeže je prestavba dvoch tunelových pásov štiavnického tunela, ktorý sa nachádza v úseku Banská Štiavnica – Banská Belá. Autobusy jazdia podľa platného vlakového cestovného poriadku a zastavujú na určených zastávkach v centrách obcí. Obmedzená však bude preprava detských kočíkov a bicyklov, tá bude možná len v prípade voľnej kapacity v autobuse. Výluka by mala trvať celé 2 mesiace, jej ukončenie je naplánované na piatok 13. júna tohto roka.

### Požiar od brzdiaceho vlaku

V nedeľu 13. apríla vypukol pri Lučivnej neďaleko Popradu požiar rúbaniska blízko železničnej trate. Oheň zachvátil plochu 3,5 hektára a spôsobil škodu za 100 000 korún. Pre ťažší terén, ako aj polom po kalamite a pre náročné hasenie koreňovej časti požiaru boli hasiace práce ukončené až v nasledujúci deň. Hasičom z Popradu aj zo Svitú sa podarilo zachrániť mladé vysadené stromčeky a blízky les, ktorých hodnota je asi pol milióna korún. Takisto zabránili aj obhoreniu majetku ŽSR. Okamžite po požiari začalo Okresné riaditeľstvo HaZZ v Poprade so zisťovaním príčiny vzniku požiaru. Predpokladá sa, že suchú trávu zapálili iskry z brzd prechádzajúceho vlaku.

### Vyrábajú pre nás podvaly



V Klube železničiarov na Štefánikovej ulici 60 v Košiciach sa tento mesiac predstavila firma Železničná priemyselná stavebná výroba (ŽPSV) a.s., Čaňa. Jej generálny riaditeľ Ing. Anton Lakatoš (na foto) pripomenul históriu a súčasnosť akciovy, ktorej hlavným predmetom činnosti je výroba priečnych predom predpätých železobetónových podvalov. Okrem toho sa zaoberá aj tzv. ostatnou betonárskou výrobou, ako sú šachtové a studničné skruže, nástupištne, priekopové, kábelové, cestné, plotové betonové prefabrikáty a v posledných rokoch aj výrobou a dodávkou transportbetónu. Od roku 1996 sú všetky výrobky ŽPSV a.s. Čaňa certifikované. Spoločnosť má od roku 2001 zavedený systém manažérstva kvality (SMQ) podľa normy STN EN ISO 9001 a od minulého roka aj environmentálny manažérsky systém (EMS) podľa normy STN EN ISO 14001.2005.

Vladimír SALZER,  
foto : autor

### I dobré slovo poteší

Vždy sa nájdu cestujúci, ktorí si aj dobrý skutok nášho zamestnanca všimnú a hneď aj dajú vedieť širšiemu okoliu, že s problémom nezostali sami. O taký drobný čin sa zaslúžil minulý mesiac výpravca v Železničnej stanici Podhájska Ladislav Szóke. Cestujúca z Českej republiky, podpísaná ako S. Kalmová si v liste postážovala, že si nemohla zakúpiť po 18. hodine v stanici Úľany nad Žitavou miestenku. Tieto služby sa poskytujú len do 17. 15 hodiny, a zdá sa jej to v čase internetu a počítačov dosť neobvyklé. Potrebovala cestovný lístok a miestenku do určitého vlaku. V tejto situácii jej pomohol práve spomínaný výpravca, ktorý sa jej ujal a riešil kúpu potrebných dokladov.

Aj keď možno nejde o nič svetoborné, aj z takého prístupu si cestujúci vytvára obraz o železnici a službách.

# Horí, horí, horí... rýchlo prídte,

**V PRÍPADE POŽIARU VOLAJTE 150!  
AJ ŽELEZNIČNOU LINKOU SA DOVOLÁTE K HASIČOM – ŽELEZNIČNÝM!**

**Hasiči. Čo o nich vlastne vieme?**  
Spomenieme si na nich zvyčajne až vtedy, keď potrebujeme ich pomoc. Zvyčajne ak niekde HORÍ, kým nepočujeme hlasné hasičské sirény, ktoré často v ľuďoch evokujú sklúčujúce pocity s otázkami, čo sa prihodilo, kde horí... dotedy ich činnosť akosi nevnímame. A pritom hasiči sú už dlhé roky neodmysliteľnou súčasťou železnice. Ich činnosť je potrebná na železnici bez rozdielu, pre všetky tri železničné spoločnosti. V prvom rade zabezpečujú plnenie úloh ŽSR v oblasti ochrany pred požiarmi. Základným poslaním Zboru protipožiarnej ochrany železníc (ZPOŽ) je riadiť, vykonávať, organizovať a kontrolovať protipožiarnu ochranu v obvode železníc.



9.03

Na pracovnom pulte spojára ZPOŽ v Košiciach zvoní telefón.

Vzrušený ženský hlas oznamuje požiar. – V objekte košickej železničnej stanice na Hornáde II na 211 kolaji horí cisterna, prídte prosím ihneď! Službukonajúci spojár Anton Tóth overuje prijaté hlásenie a okamžite koná. Vyhlasuje POPLACH!



09.05

Tri hasičské vozidlá s osádkou sedemnástich hasičov opúšťajú garáže. Keďže ohlásený požiar je v pomerne tesnej blízkosti závodu, presun trvá veľmi krátko. Pri prechode po hlavnej ceste vodiči áut na vozovke poslušne ustupujú. Tentoraz červená má prednosť.



09.08

Ihneď pri dojazde na miesto veliteľ zásahu, v tomto prípade veliteľ útvaru Ing. Michal Leško vykonáva prieskum. Zisťuje, že z odstaveného plne naloženého cisternového vagóna pri požiari uniká nebezpečná kyselina dusičná. Okamžite vydáva rozkazy a určuje veliteľov bojových úsekov na odstraňovanie následkov a zabezpečuje meranie ovzdušia. Nebezpečenstvo je o to väčšie, že 211 kolaj sa nachádza blízko frekventovanej výpadovky na Prešov, neďaleko je aj budova SOU železničného.



9.12

V špeciálnych ochranných oblekoch hasiči zisťujú stav poškodenia cisterny. Okamžite ju pomocou popruhov a vankúša Holmatro utesňujú, zároveň určujú priestor pre dekontamináciu.

## na 211 koľaji horí cisterna...



Okolie cisterny sa na okamih stráca v hustej práškovej clone...



...po nej ju zahaľuje prúd hustej peny. Unikajúca kyselina nemá šancu.

- Celá akcia bola našťastie len taktické cvičenie akčioschopnosti hasičskej techniky a našich hasičov, - približuje uplynulé minúty veliteľ Útvary závodu protipožiarnej ochrany železníc v Košiciach Ing. Michal Leško. - **Cieľom bolo preveriť veliteľov zmien a ich súčinnosť pri spoločnom zásahu, ako aj akčioschopnosť pri progresívnych opatreniach na odstránenie následkov požiaru a úniku nebezpečných látok. Výsledok akcie – na výbornú, - spokojne konštatuje na útvare. Jeho slová potvrdil aj Bc. Viliam Šúr, poverený riaditeľ ZPOŽ Bratislava. – Taktického cvičenia sa zúčastnili aj zástupcovia riadiacich zložiek zo ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK, ktorým sme ukázali našu pohotovosť a pripravenosť v praxi. Som rád, že aj oni potvrdili, že zásah bol skutočne „špičkový“.**

Vladimír SALZER,  
foto: autor



10.05  
Čas likvidácie požiaru a úniku nebezpečnej látky. Nastal čas poskladať veci a vrátiť sa na útvár.  
A samozrejme vyhodnotiť zásah.

## Navštívte Budatínsky zámok

Budatínsky zámok bol postavený v 12. storočí na sútoku riek Váh a Kysuca, v strede najstaršieho parku na území Žiliny. Kedysi slúžil ako pohraničná pevnosť na križovatke významných obchodných ciest, dnes je v tejto kultúrnej pamiatke umiestnené Považské múzeum. Aj keď sú v súčasnosti vnútorné priestory zámku uzavreté pre rekonštrukciu, múzeum pripravilo pre verejnosť vo výstavných priestoroch na vnútornom nádvorí zaujímavú výstavu „Modely dopravných prostriedkov“.

Na nej sa prezentujú takmer všetky odbornosti modelárstva. Navštevníci tak majú možnosť vidieť výsledok zručnosti a trpezливej práce železničných, plastických, lodných aj automobilových modelárov. Každý vystavený exponát je iný a jedinečný nielen materiálom, jeho spracovaním, ale aj obdobím, v ktorom bol vyrobený. V časti venovanej železničnému modelárstvu, tak môžete vidieť zmenšeniny parných rušňov, model úzkokoľajnej lesnej železnice Remény, alebo maketu batožinového vozňa Košicko-bohumínskej železnice z roku 1920. Taktiež sa môžete oboznámiť s princípom modulového koľajiska. Približne metrové diely s koľajou a výsekom krajiny, ktoré sa dajú ľubovoľne pospájať, vytvorili deti z Klubu modulovej železnice Hôrky. Výstava potrvá do 1. júna a vyvrcholí 30. mája prezentáciou historických automobilových veteránov.

(balky)



# Nedodržanie predpisov sa im vypomstilo

## ČIERNE MINÚTY NA ŽELEZNICI

Štvrtý novembrový deň v roku 2004 začína ako normálny pracovný deň, i keď...

**Na traťovom okrsku Liptovská Teplá na začiatku pracovného dňa prebieha rozdelenie prác medzi jednotlivé pracovné skupiny. Jedna skupina má za úlohu pokračovať vo výmene poškodených podvalov na 2. traťovej koľaji v úseku Liptovská Teplá – Paludza, a tá druhá má v tom istom traťovom úseku zabezpečiť zber poškodených a vymenených podvalov z predchádzajúceho dňa rovnako, ako aj ich zvoz na traťovom stroji MUV 69 s príviesnym vozíkom.**

O 7:43 zo stanice Liptovská Teplá odchádzajú obe pracovné skupiny na pracovné miesto na MUV 69 (ako služobný 1. nsl 85571). Po príchode do km 270,500 vlak zastaví, prvá pracovná skupina vystúpi, zloží náradie a vlak pokračuje do výhybne Paludza. Po príchode do Paludze o 8:08 hod. traťový strojník oznamuje výpravcovi, že potrebujú ísť naspäť smerom na 2. traťovú koľaj, kde budú zbierať poškodené podvaly. Na túto činnosť budú potrebovať asi jednu hodinu a potom sa vrátia späť. Po otázke u vlakového dispečera oznámil výpravca traťovému strojníkovi, že po prechode vlaku Pn 45742 bude môcť pracovať, ale najneskôr do 10 – musí ukončiť jazdu v Železničnej stanici Liptovská Teplá. Na tento vlak pripravil aj vlakopis ako služobný 1. nsl. 85572, ktorý položil na stôl výhybkára s poznámkou pre traťového strojníka:

traťovému strojníkovi: - **Z tretej koľaje máš postavené, môžeš odísť.** Traťový strojník odišiel z dopravnej kancelárie k MUV 69, a odišiel podľa návestných znakov odchodového návestidla na trať. Pritom ho vôbec netrápilo, že pri sebe nemá žiadnu vlakovú dokumentáciu, v ktorej by mal zadefinované podmienky jazdy, najmä kde má ukončiť jazdu (**Poznámka: porušil predpis D2 čl. 1052, 1283, 1354 tým, že odišiel na trať bez vlakovej dokumentácie napr. rozkaz V, vlakopis pre Lv, resp. sprievodník**). Po odchode MUV prebiehala práca oboch pracovných skupín bez mimoriadnosti. Posádka MUV zbierala a nakladala podvaly. Asi o 9:40 došla až k prvej pracovnej skupine, kde taktiež naložili jeden podval a začali s návratom do Paludze. Vlaková doprava medzi Liptovskou Teplou a Paludzou prebiehala iba v nepárnom sme-

cestu. Vlak prechádzal výhybnou Paludza o 9:52 a po jeho prechode sa výpravca vrátil do DK a zaregistroval, že 2. vzdalovací úsek je obsadený, čo si zdôvodnil ako následok práce pracovnej skupiny na trati a videl, ako vlak obsadzuje odchodové zhlavie a 1. vzdalovací úsek. Po chvíli zaregistroval, že 2. vzdalovací úsek je voľný a trať je v poriadku.

Vlak Zn 51550 vchádzal do Paludze rýchlosťou 50 km/h a po zaregistrovaní návesti „Výstraha“ na odchodovom návestidle, vodič znížoval rýchlosť tak, aby neprekročil 40 km/h. Touto rýchlosťou prešiel aj popri odchodovom návestidle, a keďže VZ prenášal návest STOJ, pripravoval sa zastaviť pri nasledujúcom návestidle. Po prechode čela vlaku úroveň vchodového návestidla pre opačný smer prestal prenos návesti na VZ. V tom momente sa nachádzal v záreze pravotočivého oblúku, kde vo vzdialenosti asi 300 m uvidel siluetu strechy traťového stroja. Po vyjdení z oblúka uvidel na vzdialenosť 200 m, že traťový stroj ide oproti nemu a nie po susednej koľaji. Použil rýchločinné brzdenie a pred schovaním sa v uličke strojovne ešte zaregistroval, že na traťovom stroji sú dvaja zamestnanci, ktorí z neho vyskočili. Po krátkej chvíli začítal náraz a zastavenie vlaku.

**Následky: pri uvedenej nehode došlo k zraneniu 2 zamestnancov ŽSR, k poškodeniu 1 HDV a 1 traťového stroja MUV69 s príviesnym vozňom. Materiálna škoda bola vyčíslená na viac ako 500 000,- Sk.**

**Príčina: porušenie platných predpisových ustanovení výpravcom výhybne Paludza (D2 čl. 1052, 1053, 1354) a traťovým strojníkom MUV 69 (D2 čl. 1052, 1283, 1354)**

**Na záver: šetrením uvedenej nehody boli zistené aj iné skutočnosti, ktoré priamo s nehodou nesúvisia, ale dávajú obraz o tom, ako zainteresovaní pristupovali k plneniu služobných povinností. Výpravca v Paludzi po zistení, že sa stala nehoda zobrať pripravený vlakopis pre služ. 1 nsl. 85572 zo stola výhybkára a pohodil ho do koľajiska vedľa 3. koľaje, kde pôvodne stál MUV 69. Po podaní vysvetlenia pred vyšetrovateľom zavolať pred svedkom z dopravnej kancelária L. Mikuláš kolegu do Paludze a navigoval ho, aby sa išiel pozrieť, „či náhodou“ nebude vlakopis v mieste, kde stál MUV 69 keď presne vedel, že sa tam nachádza.**

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

Ing. Ján NASTIŠIN  
Foto: archív



- Tu máš papier! (**Poznámka: a to aj napriek tomu, že tento druh vlaku nie je určený na manipuláciu na trati. Výpravca porušil predpis D2 čl. 1052, 1053, resp. 1364. Mal zaviesť pracovný vlak (resp. drobné vozidlo) s manipuláciou na trati s určením podmienok pre bezpečnú dopravu vlakov – jazda následných vlakov v medzistaničnom úseku**). Po prechode vlaku 45742 o 8:57 obslúžil výpravca staničné zabezpečovacie zariadenie a postavil odchodovú vlakovú cestu pre MUV 69 z 3. koľaje. Po rozsvietení dovoľujúcej návesti oznámil

re po 1. traťovej koľaji. Asi o 9:45 hod dostal výpravca v Paludzi predvídaný odchod z Liptovského Mikuláša na vlak Zn 51550, ktorému postavil riadnu obsluhu zabezpečovacieho zariadenia vchod na 2. koľaj. Po zaregistrovaní vlaku v 1. približovacom úseku zavolať výpravcu Liptovská Teplá, či už vidí vozík. Aj napriek zápornej odpovedi dal predvídaný odchod na vlak Zn 51550 po 2. traťovej koľaji s dodatkom, že MUV do 10-tej hodiny musí dôjsť do Liptovskej Teplej a riadnu obsluhu zabezpečovacieho zariadenia postavil odchodovú vlakovú



# Úspešný športovec Peter Sládek je majstrom sveta

**ŽELEZNIČIAR Z ORAVY JE DRŽITEĽOM NIEKOĽKÝCH SLOVENSKÝCH REKORDOV V PÄTBOJI A TENTO ROK JE NAJLEPŠÍ NA SVETE**

**Nikdy, ani na krátke obdobie, nezanechal prácu na železnici kvôli športu, nemá špeciálny režim, ani vlastného maséra či trénera. A predsa svojimi športovými výsledkami siaha už dlhé roky na najvyššie méty. Peter Sládek, náš kolega z Atrakčného obvodu Žilina, Strediska miestnej správy železničných tratí a stavieb v Kralovanoch (OR Trnava), je majstrom sveta.**

Azda typická oravská nátura mu nedovoľí zviditeľniť svoje úspechy a príslovečná skromnosť je bariéra, ktorú mu pomohli prekonať iba jeho najbližší kolegovia, a tak trochu aj regionálna tlač. Tá priniesla nedávno správu o tom, že práve amatérsky pretekár Peter Sládek z oddielu Orava – Dolný Kubín na 3. halových majstrovstvách sveta v atletike za rok 2008 si v Clermonte (Francúzsko) vybojoval titul majstra sveta veteránov – seniorov.

Jeho životná dráha je tak priamočiara, že je priam až nudná. Po strojníckej priemyselovke zakotvil na železnici a tak je tomu doteraz. Šport je jediným vybočením zo všednej každodennosti. Ako mladík koketoval síce s futbalom, ale zistil, že aj vo vidieckych pomeroch je možné robiť atletický viacboj. Nepotreboval opustiť rodnú Oravu a kvalitne sa pripraviť na slovenskú národnú ligu i medzinárodné preteky. Za tri desiatky rokov to dokázal aj doma v Dolnom Kubíne, o čom svedčí množstvo tých najlepších umiestnení nielen na Slovensku, ale aj v ďalších európskych krajinách. Tak napríklad v roku 2001 bol Peter majstrom Európy v päťboji. A pravdepodobne aj na mužov sa vzťahuje okrídlený slogan: „Zreje ako víno“, lebo posledné roky z mnohých zápolení vychádza ozaj úspešne a často s medailami. A pritom ide o mnohopočetné výpra-

vy. Veď aj na tých marcových vo Francúzsku sa stretlo 3 670 účastníkov zo 65 štátov sveta. A Peter Sládek ako čerstvý päťdesiatnik zápolil za svoju kategóriu a dokázal vysokú výkonnosť. Súčtom bodov 4107 vytvoril nielen slovenský rekord, ale prekonal aj platný európsky. V jednotlivých disciplínach (60m prekážok, diaľka, guľa, výška a beh na 1000 m) dosiahol vynikajúce výsledky, ktoré ho postavili na stupeň víťazov.

**- Svetová veteránska atletická asociácia ešte v roku 1998 zaradila mužov do kategórie veteránov od 40 rokov a pred**



**A takto nášho majstra sveta vídať pri meraní koľají a výhybiek...**

dvoma rokmi sa táto hranica znížila na 35 rokov. Takto všetci, ktorí žijú aktívnym športovým životom a pritom sú zamestnaní a neužívajú si žiadny servis vrcholového športovca, si môžu stále merať sily na skvelých súťažiach. Už bol medzi nami i 100 ročný pretekár z Talianska. Zo Slovenska chodievame zohrať partie ľudí, vzájomne si drukujeme i tešíme z úspechov. Naše tréningové možnosti sú dosť obmedzené, kým v Čechách majú 60 hál s umelým povrchom, my tu máme iba desať, - hovorí šampión tohtoročných pretekov. Obstať v konkurencii si vyžaduje nielen



**Peter SLÁDEK.**

**- Titul majstra sveta v päťboji som v marci získal v tejto clermontskej hale.**

viac krát do týždňa trénovať, ale i odkladať si peniaze, lebo každé majstrovstvá vyjdú okolo pätnásť tisíc. A to sú aktuálne európske i domáce zápolenia. Je to tak trochu o sponzorstve i o skromnosti pri zháňaní ubytovania, ale i o dôstojnej reprezentácii Slovenska. A železnice nevyvímajúc. Peter Sládek sa od roku 1985 stále zúčastňuje Majstrovstiev sveta železničiarov – USIC.

Aj doma si na jeho aktivity už dávno zvykli. Dve dcéry - vysokoškoláčky, tiež dostali do vienka súťaživosť na palubovke. Ktovie, či sa nebudú snažiť vyhybať takej pretekárskej žrdi, s ktorou má ich otec zvláštnu skúsenosť.

**- Vo Veľkej Británii som raz získal 2. miesto v skoku o žrdi, ale tá ošara, ktorú som s ňou prežil, ma dosť vykoľajila. Najprv som sa s ňou nedostal do vlaku, lebo ten náš vlak v Brestone nemal batožinový vozeň, tak som čakal na iné spojenie. Ani v Londýne - v metre som sa s ňou bezpečne nemohol pohybovať, a tak neostalo iné riešenie, ako sa s tlmočníkom cez pol Londýna vybrať na miesto určenia pešo. 4 a pol metrový laminát sa nedá poskladať, ani zložiť do znesiteľného tvaru, ešte šťastie, že lietadlá ho prijímajú do svojho úložného priestoru, - i takéto trampoty prežíva pretekár - amatér Peter Sládek, ktorý si po rozhovore nahodil bezpečnostnú vestu a vybral sa na prehliadku koľají a výhybiek v obvode kralovianskej stanice.**



**Peter so zlatou medailou v kancelárii SMS - ŽTS Kralovany.**

**Mária PALIČKOVÁ,**

**foto: autorka a album Petra Sládeka**

# O prevádzke, kolektívnej zmluve i problémoch...

## ZO STRETNUTIA PREDNOSTOV ŽELEZNIČNÝCH STANÍC OR TRNAVA

Závažná Poruba pri Liptovskom Mikuláši bola miestom stretnutia prednostov železničných staníc trnavského oblasťného riaditeľstva, jeho riadiacich zamestnancov a vedúcich atrakčných obvodov. Program pravidelnej porady, ktorá sa v takom rozsahu uskutočňuje dvakrát ročne, bol pestrý a rozsiahly. Zložitý proces riadenia železničnej prevádzky, v takom rozsiahlom obvode, akým OR Trnava je, prináša denne množstvo problémov, ktoré je nevyhnutné riešiť. Riaditeľ OR Trnava Ing. Milan Solárik: - **Okrem pravidelných porád, ktoré organizujú námestníci vo svojej kompetencii, sa stretávame v takejto zostave pravidelne dvakrát do roka. Na spoločnom stretnutí program orientujeme na aktuálne témy. Tentoraz sme sa zamerali napríklad na problémy súvisiace so zmenami predpisov OK1 a OK2, na novú kolektívnu zmluvu, a na aktuálne otázky v oblasti lekárskeho prehliadok, psychologických vyšetrení a vo všeobecnosti zdravotnej**

**starostlivosti zamestnancov. Som rád, že na poradu prijal pozvanie aj námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku Ing. Jozef Antoš, ktorý ju obohatil o aktuálne informácie z oblasti riadenia prevádzky, konkrétne využitia dopravnej cesty a o príprave organizačných zmien v oblasti infraštruktúry,** - povedal riaditeľ. Prednostovia i ďalší účastníci porady sa dozvedeli aj aktuálnu analýzu vývoja nehodových a mimoriadnych udalostí od začiatku tohto roka, s ktorou vystúpil riaditeľ O 440 Ing. Jozef Molko. Okrem iného, všetkých zaujali informácie riaditeľky O 510 Ing. Zuzany Gáletovej a jej zástupkyne JUDr. Gabriely Gajdošovej. Tie sa týkali predovšetkým novínok novej kolektívnej zmluvy a ďalších aktuálnych otázok z oblasti ľudských zdrojov. Druhá časť porady bola rozdelená na dve skupiny, ktoré viedli námestníci oblasťného riaditeľa Ing. Tibor Kučera z úseku riadenia dopravy a Ing. Mikuláš Kvetan z úseku správy železničnej infraštruktúry. Ak-

tuálne otázky z oblasti ich činnosti boli ďalšími zaujímavými témami. - **Je to výborné, že sa môžeme stretávať aj na takýchto poradách,** - povedal svoj názor prednosta Železničnej stanice Jablonica Ing. Pavol Feranec, - **môžeme si okamžite vydiskutovať prevádzkové problémy so všetkými zložkami generálneho, i oblasťného riaditeľstva. Zároveň spoznáme i reálne situácie v iných železničných staniach a hľadáme spoločné riešenia.** Porada však mala i iný prínos. - **Oceňujem, že sa naše stretnutie uskutočnilo v netradičnom prostredí, v rekreačnej oblasti Liptova,** - vysvetľuje Mgr. Vojtech Šebeň, prednosta Železničnej stanice Pezinok, záloha OR. - **Na porade často odznejú i neformálne, pritom plodné diskusie a vzájomná výmena skúseností. Tým, že sme v netradičnom prostredí, má to svoj vplyv aj na regeneráciu pracovnej sily.** Súčasťou trojdňovej pracovnej porady bol i nohejbalový turnaj, ale o tom už inde...

Vladimír SALZER

## Námestníci všetkých prevalcovali

### ZVLÁŠTNU CENU FAIR PLAY ZÍSKALI PREDNOSTOVIA

Súčasťou trojdňovej pracovnej porady vedúcich zamestnancov OR Trnava s prednostami železničných staníc a atrakčných obvodov bolo aj športové popoludnie. Kým na jeseň minulého roka prím hral futbalový turnaj, tentoraz sa organizátori rozhodli pre obmenu. Lopta síce ostala, ale hralo sa cez sieť. Popoludnie druhého dňa stretnutia patrilo 1. ročníku nohejbalového turnaja. Sedem súťažných družstiev netrpezlivo nastúpilo na tenisové dvorce rekreačného zariadenia v Závažnej Porube a mohlo sa začať. Pred slávnostným výkopom, riaditeľ OR Trnava Ing. Milan Solárik nečakane vyhlásil i zvláštnu cenu, ktorú získa družstvo, hrajúce najviac férovo.

Všetky zápasy spravodlivo a nekompromisne rozhodoval prednosta Železničnej stanice Bratislava hl. stanica Ing. Pavol Országh, za čo si vyslúžil i medzi súťažiacimi pochvalné slová. Niekedy sa však musel dobre ovládať, a nielen on, ale i diváci, pri pohľade na štýl hry niektorých nohejbalistov. V tom sa najviac zaslúžil nemenovaný hráč, ktorý napriek úsiliu aspoň raz



V družstve, ktoré získalo cenu fair play riaditeľa OR Trnava bol i Ing. Michal Dupkala, prednosta ŽST Kralovany, ktorého sme zastihli v súboji nad sieťou s prednostom ŽST Zohor Ing. Miroslavom Capekom.

trafiť loptu, smerujúcu od súpera, nedokázal vôbec registrovať, že tá je už dávno na ich strane ihriska...A tak u väčšiny nebolo dôležité vyhrať, ale prežiť turnaj bez úrazu. Určiť víťaza nebolo ťažké. Trojčlenné družstvo námestníkov hravo prevalcovalo všetkých súperov. Vyhlásené bolo i druhé miesto, na ktorom sa

umiestnilo družstvo z úseku riadenia dopravy. Ostatných päť kolektívov získalo zhodne tretie miesto, vzhľadom na kvalitu predvedenej hry. Nuž a cena fair play právom patrila kolektívu prednostov v zložení Ing. Michal Dupkala z Kralovian, Ing. Ján Minář z Trenčianskej Teplej a Ing. Anton Kukučka z Trenčína.

Vladimír SALZER,  
foto: autor



Kamarát, ne-kamarát, rozhodca Ing. Pavol Országh (druhý zľava) nedaroval nikomu ani „mäkké f“...

# ČD travel

## Výber z poznávacích zájazdov



### 17. - 27. 9. - Impozantné Portugalsko.

Cena 10 999,- Kč zahŕňa: 6x ubytovanie, miestnenky na vlaky tam i späť, služby vedúceho zájazdu, poistenie CK.

### 30. 5. - 4. 6. - Kyjev – krásy miest Ukrajiny.

Cena 3 990,- Kč zahŕňa: 3x lôžkový príplatok, 2x lehátkový príplatok, technický sprievod CK, poistenie CK. Z dôvodu zmeny jazdného poriadku je nutné doplatiť cca 400,- Kč za prechod SK - UA hranice autobusom.

### 12. - 19. 6. - Švajčiarsko – najlepší z alpských priemyslov.

Cena 5 690,- Kč zahŕňa: 5x ubytovanie, miestnenky, služby vedúceho zájazdu. Cena nezahŕňa: fakultatívne výlety a vstupy, cestovné poistenie, cestovné na vlak.

Nadštandardné služby: lehátko Wien – Zürich – 790,- Kč

### 29. 7. - 5. 8. - Švajčiarsko – od Rýna po Matterhorn.

Cena 6 890,- Kč zahŕňa: 5x ubytovanie, 2x polopenziu, 1x raňajky, 4x miestnenky, služby vedúceho zájazdu. Cena nezahŕňa: vstupy, cestovné poistenie, cestovné vlakom, medzinárodnú YH kartu – možno vybaviť v CK za poplatok 200,- Kč.

Nadštandardné služby: lehátko Wien – Zürich a späť 790,- Kč.

### LAST MINUTE – odlety z Prahy

### Grécko – letecky – letovisko Acharavi – studia Gongas

15. 6. - 26. 6. Cena za osobu 10 799,- Kč, dieťa do 12 rokov 6 999,- Kč, zahŕňa: leteckú dopravu, poplatky, ubytovanie, transfery na Korfu, delegáta CK. Možnosť doplatku polopenzie 330,- Kč/os/deň.

### Korfu – Dassia – hotel Telemachos – 15. 6. - 26. 6.

Cena 14 399,- Kč/os dieťa do 12 rokov 10 899,- Kč, cena zahŕňa letenky, poplatky, ubytovanie, polopenziu formou bufetu, delegáta, poistenie

CK, posteľnú bielizeň, upratovanie, toaletné potreby, transfer na Korfu.

### Španielsko – kombinovaná doprava – bus/lietadlo – 30. 5. - 7. 6. – Loret de Mar.

Cena 8 899,- Kč/os 1. dieťa do 14 rokov na prístelke 5 599,- Kč a 2 x dieťa do 14 rokov na prístelke 7 999,- Kč, zahŕňa ubytovanie, polopenziu, švédské stoly, dopravu - tam autobus, späť letecky, letisková bezpečnostná taxa, palivový príplatok.

### Callela – Bonavista – letecky 7. 6. - 14. 6.

Cena 11 899,- Kč/os, 1x dieťa do 12 rokov, na prístelke 7 899,- Kč, 2 x dieťa na prístelke 10 899,- Kč zahŕňa ubytovanie v hosteli, polopenziu – švédské stoly, letenky, taxi, palivový príplatok.

### Pobyty v ČR

### Penzión Lípa – Krkonoše - Horní Maršov

3-4 lôžkové izby apartmánového typu s možnosťou prístelky, vlastné sociálne zariadenie, TV/SAT, do 28. 6. cena za osobu 2 850,- Kč/7x ubytovanie s polopenziou.

### Hotel Lucia – Veselí nad Lužnicí

2-4 lôžkové izby s vlastným sociálnym zariadením a balkónom, TV/SAT, internet na izbe. Cena od 500,- Kč/os/deň, vrátene raňajok, deti 4-10 rokov zľava 50%, do 4 rokov zdarma bez nároku na služby.

### Chatová osada Hélios – Lipno nad Vltavou

4 lôžkové bungalovy, vlastné sociálne zariadenie, obývacia miestnosť s lodžiou a 2 lôžkami, oddelené spálne s 2 lôžkami, kuchynský kút (el. varič, nádoby, príbory, chladnička) cena za celú chatu: 7 500,- Kč/7x ubytovanie.

### Kúpele ČR

### Luhačovice – hotel Pohoda a Zálesí – široká ponuka rehabilitačných a wellness pobytov.

**Mariánské Lázně – hotel Polonia – leňošenie v kúpeľoch:** cena od 3 500,- Kč/os zahŕňa: 4x ubytovanie 4x plná penzia, 5 procedúr.

### Hotel Polonia – rekreačný pobyt – cena od 3 170,- Kč zahŕňa 6x ubytovanie, 6x plná penzia.

**Poděbrady – hotel Bellevue - Wellness jaro,** leto, cena 8 200,- Kč/os zahŕňa 7x ubytovanie, 7x polopenzia, uvítací drink, kozmetika, kaderníctvo, manikúra s parafínovým zábalom, podvodná masáž, muzikoterapia, klasická ručná masáž, bazén s protiprúdom, uhlíčitá kúpeľ, špeciálna procedúra Floating – Mŕtve more.

Široká ponuka seniorských pobytov a kúpeľných programov v našom katalógu, alebo na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)

**Kontakty: ČD travel s.r.o., Hyberská 1034//5, Praha 1, tel. Poznávacie zájazdy a kúpele 972 233 822, pobočky: V Celnici 972 233 930, Praha hl. nádraží 972 241 861, Brno hl. nádraží 972 624 371. Prevádzková doba: pondelok – piatok 9.00 - 17.00 h.**



## Sphere card – karta výhod

Je dobré vedieť, že:

- elektronický katalóg poskytovateľov zliav nájdete na [www.sphere.sk](http://www.sphere.sk)
- máte možnosť využiť zľavy vo výške 5 – 30 %
- viac než 6000 obchodných miest v SR a ČR

Viac informácií o vernostnom programe Sphere card, súťaže o atraktívne a zaujímavé ceny, rôzne ankety nájdete na [www.sphere.sk](http://www.sphere.sk)

## Sphere card odporúča na Slovensku...



### HUDY SPORT

športový tovar 5%, 7% VIP  
10% nad 50 tis.Sk

### RYBOTEL

mobilné telefóny a príslušenstvo  
5%, 8% VIP 10% služby, 15% VIP

### AKADÉMIA VZDELÁVANIA

vzdelávacie kurzy  
5%

### SPORT PRO

športové oblečenie  
5%, 8% VIP

### HILKOVIC

vstavané skrine a šatníky  
5%, 10% VIP

### TIME

hodinárstvo, klenoty  
5%, 10% VIP

### FLOWER ART

kvetinárstvo  
10%

### Elektro Slovakia

elektrické spotrebiče  
5%, 8% VIP

### LAMARC

dámska a pánska bielizeň  
5%, 10% VIP

... Vašu kartu môžete využívať aj v Českej republike!



# najstaršiu železničnú pamiatku

## Šanca pre zberateľov

Sme radi, že naša súťaž, ktorú vyhlásil v januári Odbor komunikácie GR ŽSR, redakcia časopisu Ž semafor a Múzejno – dokumentačné centrum ŽSR pri príležitosti 160. výročia železníc na Slovensku **O najstaršiu železničnú pamiatku** našla medzi vami, našimi čitateľmi veľký ohlas. Dnes vám prinášame historické fotografie, ktoré nám umožnil nafotiť Jozef Hospúdko z KRaO košickej železničnej stanice. Naša súťaž pokračuje, exponáty, prípadne fotografie môžete naďalej posielat' železničnou poštou na adresu Mgr. Jozef Lehocký, Odbor komunikácie GR ŽSR, Klemensova 8, Bratislava. Tel. 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. V prípade zaujímavých materiálov dajte vedieť aj k nám do redakcie, radi vás navštívime a zdokumentujeme vaše unikáty.

Vladimír SALZER, foto : autor a archív



Toto tablo je z roku 1925, približuje nám „Sbor rušňovodičov výtopne Vrútockej v roku 1925“. Železničiam ho venovala bývalá učiteľka zo Spišskej Novej Vsi, dnes už 90 ročná pani Elena Hanulová, rodáčka z Vrútok.



Dobre si všimnite, čo drží Jozef Hospúdko v ruke. Najmä tí starší a skúsenejší železničari určite spoznali prenosnú súpravu na krytie vlaku, ktorá sa používala ešte pred niekoľkými rokmi. – Využitie mala na zastavenie vlaku, keď sa na kolaje poukladali tri poplašné rozbušky v pravidelných intervaloch. Bolo to znamenie rušňovodičovi, že musí okamžite zastaviť, - upresnil Jozef Hospúdko.



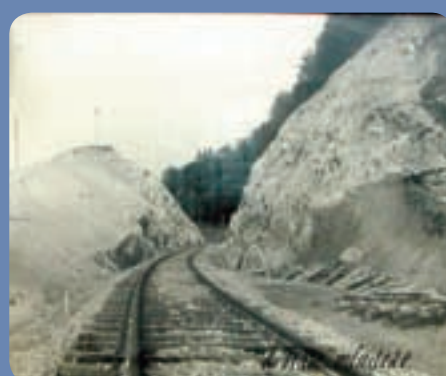
I toto je dar pani Hanulovej. – Toto tablo mala roky uložené na povale rodinného domu. Pochádza z 20. januára 1895 a sú na ňom niekdajší zamestnanci železnice, - priblížil nám Jozef Hospúdko pôvod tejto rarity.



Unikátne zábery z čias budovania Trate mládeže nájdete v Železničnej stanici Banská Štiavnica. Dnes už neznámemu fotografovi, sa podarilo zachytiť atmosféru budovania železnice vo viacerých momentoch. Žiaľ, nezachovali sa nám ani mená hlavných protagonistov na záberoch.



Tak, ako aj na tomto, zábere, zachycujúcom strojvodcu prvého vlaku, ktorý po Trati mládeže prešiel.



I táto fotografia zachytáva Trať mládeže z čias jej výstavby.

# TVÁR ŽSR

## Oblíbená súťaž Tvár ŽSR už po štvrtýkrát!

**Milé kolegyně, kolegovia - neváhajte a prihláste sa!**

Ak ste sa ešte neprihlásili, neváhajte a urobte tak 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.



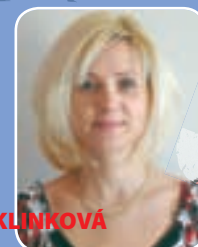
**Milada BEŇOVÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 1998 ako signalistka v Železničnej stanici Gáň.
2. Ži, ako keby si mal zajtra zomrieť, uč sa, ako keby si mal žiť naveky!
3. Vo voľnom čase sa venujem rodine a rada relaxujem pri dobrej hudbe.
4. Na sebe by som nemenila nič, lebo potom by som to už nebola ja...



**Ing. Miroslav ZUBER**

1. V ŽSR pracujem od októbra 1998, v súčasnosti na GR ŽSR, odbor dopravy, ako manažér dopravy obchodnej kancelárie OSS na oddelení marketingu dopravných trás.
2. V živote sa riadim citátom Benjamina Grahama:  
*- To, či máte alebo nemáte pravdu nezávisí na tom, či s vami ostatní súhlasia. Pravdu máte, pretože máte správne fakty a správne uvažujete - to je jediná vec, ktorá pravdu zaručuje. A ak toto všetko máte, nemusíte si robiť starosti kvôli niekomu inému.*
3. Vo voľnom čase relaxujem pri dobrej knihe alebo športovom programe. Ak je pekné počasie chodím do prírody.
4. Ešte viac by som zlepšil svoj tíme management, svoje hospodárenie s časom.



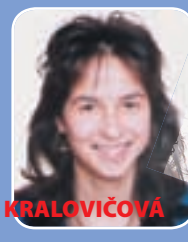
**Elena KLÍNKOVÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 2006 ako signalistka Železničnej stanice Gáň.
2. V živote sa riadim predsavzatím správať sa vždy tak, aby som bola vzorom pre moje dve deti
3. Vo voľnom čase sa venujem rodine a externému štúdiu na SOUŽ v Trenčíne
4. A čo by som na sebe zmenila? Asi by som chcela byť menej tvrdohlavá :-)



**Roman BARÁT**

1. Na železnici pracujem od roku 2007 vo funkcii samostatný správny zamestnanec na SMÚ KT - Zvolen
2. Všetko, čo ma v živote stretne (dobré aj zlé) ma svojím spôsobom posilní. Ja sa snažím zdvihnúť hlavu a chcem sa ľuďom pozeráť priamo do očí.
3. Milujem prechádzky po slovenskej prírode, hokej a gitaru.
4. Mal by som byť menej dôverčivý.



**Miroslava KRALOVIČOVÁ**

1. V ŽSR som zamestnaná od roku 1993, v súčasnosti pracujem vo funkcii tranzitér – pripravár.
2. Sama sebou.
3. Vo voľnom čase, najmä v zimnom období, najradšej leňošim. Moje záľuby sú vyšívanie a záhrada.
4. V prvom rade svoju povahu.



**Bc. Štefan TVRĎÝ**

1. V ŽSR som od februára 1988, keď som nastúpil na Správu ochrany železníc. V tomto obore pracujem prakticky nepretržite dodnes, v súčasnosti ako zástupca veliteľa Závodu protipožiarnej ochrany železníc Bratislava – Pálenisko.
2. So zásadami, ktoré ma naučili rodičia, za čo som im veľmi vďačný.
3. Zbieram modely hasičských autíčok, lúštim krížovky a snažím sa všetok voľný čas venovať svojmu päťročnému synovi Matkovi.
4. Byť prísnejší k sebe a viac dodržiavať svoje predsavzatia. No a viac sa venovať fyzickej kondícii.