

ŽELEZNIČNÝ

Máj 2008



# semafor

5

ROČNÍK XVIII.



*Na piatom  
koridore  
dávajte pozor!*



*Rendez 2008  
14. -15. jún*



*Z histórie  
železníc*

Foto: Marián RAJNOHA

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY





## V symbióze

Máj dávame do súvislosti najčastejšie s láskou, ženami - matkami, krásnou prírodou... A Ž semafor je tak trochu o všetkom, a samozrejme ešte o čosi viac. Všímnite si napríklad, aká krásna príroda je v Čermeľskom údolí, kde už vyše polstoročie ihneď v prvý májový deň začína tróniť Katka. Detskou železnicou - jedinou na Slovensku sa vozia deti celé leto až do jesene, kým sa parný rušeň opäť neuloží na svoj zimný spánok. Ódu na túto železničku a na hlavnú aktérku Katku sa rozhodli zložiť autori milej knižky Rozprávky o Katke, o ktorej sa v tomto čísle tiež dočítate. Pri rozprávkach ešte chvíľu zostaneme a to prostredníctvom zaujímavého projektu Kinematovlak. Ten po železničnej trati vozil rozprávkové bytosti počas celého mesiaca takmer po celom Slovensku. Májové dni a udalostí, ktoré sa udiali, nás hladko preniesli na záver mesiaca, po ktorom nasleduje jún. A ihneď v prvý deň sme opäť pri deťoch, kedy naše ratolesti oslávia svoj sviatok na celom svete. A práve pre nich sme zverejnili aj pozvánky na tieto oslavy, ktoré pre nich pripravili železničari. Vezmite svoje deti do Vrútok, na Rendez, Čierny Balog, či na Oravu a pripomnite si tak začiatky písania histórie železníc na Slovensku. Priblížte svoju prácu a železničnú dopravu aj svojim deťom. Aj malý Martin z Kysaku, z minulomesačnej obálky, chce byť vďaka dedkovi, ktorý ho vždy berie na zaujímavé akcie, železničiarom. Najradšej by bol rušňovodčiom. A takmer by som zabudla upriamiť pozornosť na obálku, kde sa Dezider kúpe v májových púpavách. S fotoaparátom v ruke zvečnil tento prekrásny koberec na trati, kde už žiaľ vlaky nejazdia. A autor fotografie Marián Rajnoha zase skvele vyjadril symbiózu človeka s prírodou a železnicou...

Prijemné čítanie

*Jana Solovtsova*

## Kvalita ocenená certifikátom

Certifikáty kvality sú čím ďalej, tým viac prestížnou záležitosťou firiem a tie to aj patrične využívajú. Táto značka sa stáva súčasťou ich tlačovín či webových stránok a je takmer rovnocenná logu firmy. Ani ŽSR a ich výkonné jednotky nie sú výnimkou v získavaní tohto prestížneho ocenenia. Svedčí o tom aj fakt, že 29. apríla tohto roku pribudol nový certifikát manažerstva kvality Železničným telekomunikáciám.

Slávnostné udelenie certifikátu v zmysle EN ISO 9001:2000 spoločnosťou TÜV Nord Slovakia, s.r.o., pre oblasti poskytovania telekomunikačných a informačných služieb sa uskutočnilo v sídle ŽT v Bratislave. Z rúk riaditeľa spoločnosti TÜV Nord Slovakia, s.r.o., Ing. Ivana Janeka certifikát prevzal riaditeľ ŽT Ing. Juraj Havrilla. Riaditeľa ŽT sme sa opýtali, čo pre nich udelenie certifikátu znamená: - **Železničné telekomunikácie už jeden certifikát majú od roku 2004. Platný bol do marca tohto roka. Na jeho udržanie sa mal urobiť tzv. recertifikačný audit. Medzitým sa však ŽT spojili so Strediskom informatiky, a tak sa naskytla príležitosť certifikát SMK rozšíriť na celú spoločnosť, čiže aj pre informatiku, - vysvetľuje Ing. J. Havrilla. - Vedenie ŽT sa rozhodlo situáciu využiť a do recertifikačného auditu išlo so všetkými procesmi riadenia, vrátane vývoja produktov TELCO a IT (informačné technológie). Sme radi, že túto prácu sme zvládli vlastnými kapacitami, čo bolo z ekonomického hľadiska veľmi výhodné, - dodáva riaditeľ ŽT. Je sympatické, že vo vedení ŽT už teraz uvažujú o realizácii ISMS (systém riadenia bezpečnosti podľa ISO/EC 27001:2005), ITSM (riadené poskytovanie IT služieb podľa normy ISO 2000)**



Aj získanie tohto certifikátu predlžuje cestu kvality, o ktorú sa riaditeľ ŽT Bratislava Ing. Juraj Havrilla ako aj všetci zamestnanci usilujú.

a ISM (integrovateľný systém manažerstva). Po ich doladení sa zabezpečí integrácia ŽT do firemného ISM. K tomuto cieľu ich vedie cesta kvality, ktorú budujú najmä pre svojich zákazníkov.

Mgr. Jozef LEHOCKÝ,  
foto: autor

## Aj rozprávky sa vozia železnicou

Krtkové dobrodružstvá, Maxipes Fík, O lúpežníkovi Rumcajsovi a mnoho ďalších klasických rozprávok, animovaných i hraných filmov z českej produkcie pre deti priniesol na Slovensko putovný Kinematovlak.

Špeciálne kino sa v Poprade, Košiciach, Prešove, Humennom, Michalovciach, zdržalo jeden až dva dni. Pokračovalo v Hronci, Banskej Bystrici, Leviciach. Zavíta i do Nových Zámkov (27. 5.), Bratislavy (28. a 29. 5.) a svoju púť po Slovensku ukončí v Trenčíne (31. 5.). Kinematovlak vypravili České dráhy pred štyrmi rokmi spolu s organizátormi Medzinárodného festivalu filmov pre deti a mládež v Zlíne. - **Veľa českých mestech a dedín dnes už ani nemá kiná, kde by si deti mohli pozrieť klasické rozprávky, ktoré dokážu malého diváka pohľadiť po duši. Tak sme si spolu s Českými dráhami povedali, že im to umožníme, - povedal riaditeľ festivalu Petr Koliha, ktorý Kinematovlak spravádza aj po Slovensku. Železničari upravili starý vozeň na kino a spolu s organizátormi sa podieľajú na tom, aby bolo toto klimatizované kino v železničných staniciach funkčné.**



(sch)

# O novej viedenskej stanici, ale aj futbale

## STRETNUTIE GENERÁLNYCH RIADITEĽOV G4

**S najvyššími predstaviteľmi železníc zo štyroch európskych krajín, na najvyššej úrovni, s prevratnými zámermi a najvyššími ambíciami.**

Tak v kocke možno zhrnúť viedenské stretnutie generálnych riaditeľov skupiny G4, ktoré sa konalo 21. mája. Regionálnemu združeniu deviatich železníc a železničných spoločností zo 6-tich krajín (členmi sú Rakúsko, Maďarsko, Slovensko, Slovinsko, Chorvátsko, Bosna a Hercegovina) od roku 2004 predsedá Slovensko. G4 má strategický a politický význam pri rozvoji železničnej dopravy v uvedených krajinách.

Na rokovaní skupiny G4, ktorá pracuje samostatne pod patronátom UIC už niekoľko rokov sa zúčastnil aj výkonný riaditeľ CER Johannes Ludewig. Témy boli viac než aktuálne. Medzi jednu z najzaujímavejších patrila prezentácia o zámere výstavby novej hlavnej stanice Viedeň, ktorá bude v blízkej budúcnosti znamenať veľmi dobré prepojenie Viedne s celou Európou. - Myslím si, že táto zmena bude veľkou výhodou najmä pre cestujúcich, ktorí musia neustále vo Viedni prestupovať a prichádzajú tak o drahocenný čas pri čakaní na prípoje, - uviedol autor prezentácie Karl-Johann Hartig.

Zaujímavosťou stretnutia bola spolupráca železníc s organizátormi európskeho futbalového šampionátu vo Viedni. Projektový vedúci EURO 2008 Manfred Kern informoval o dopravnej organizácii rakúskych železníc počas majstrovstiev v júni aj vo Viedni a po-

ďakoval za vynikajúcu spoluprácu okrem iného aj delegátom HŽ – chorvátskych železníc.

G4 sa zaoberala aj návrhom podľa projektu UIC ohľadne využitia energií trakcie železničnej skupiny G4.

ŽSR po štvorročnom predsedníctve skupiny predalo žezlo svojim kolegom z MÁV (maďarské štátne železnice).

- Význam regionálnej špeciálnej skupiny G4 by som nielen z pohľadu predsedajúcej krajiny hodnotila ako veľmi dôležitú a strategickú. Na stretnutiach generálni riaditelia a delegáti železníc prehlbujú predovšetkým vzájomné pracovné vzťahy. Organizáciu tento rok zabezpečili ÖBB (rakúske železnice), ktorým patrí veľká vďaka, - uviedla riaditeľka odboru medzinárodných vzťahov Mgr. Petra Siváčková. Ďalšie stretnutie generálnych riaditeľov skupiny G4 sa bude konať v Chorvátsku na jeseň 2008.

(map)



Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka a riaditeľka odboru medzinárodného Mgr. Petra Siváčková na viedenskom stretnutí G4.

# Lepidlo, ktoré spája medzinárodný obchod

## PREZIDENT EURÓPSKEJ KOMISIE JOSÉ MANUEL BARROSO VYZDVIHOL VÝZNAM ŽELEZNÍC

**Pri príležitosti 20. výročia CER navštívil slávnostné podujatie tejto organizácie prezident Európskej komisie José Manuela Barrosa. Podujatie sa konalo 6. mája v bruselskej historickej mestskej hale v Grand Place.**

Akcie sa zúčastnilo okolo 400 ľudí vrátane mnohých osobností z európskych inštitúcií v Bruseli, so 70 členských spoločností CER. Barroso vo svojom príhovore vyzdvihol význam železníc. Opísal železnice ako „lepidlo, ktoré spája medzinárodný obchod“, zdôraznil úlohu, ktorú by mohla hrať EK v zostavovaní prijateľnej štruktúry. A pričom by bol tento sektor dopravy zodpovedný za svoju konkurencieschopnosť. Súhlasil, že rozvoj infraštruktúry je kľúčový a vypíchlol zameranie sa na železničné projekty v rámci TEN. - Každopádne sa železnice musia adaptovať na interný trh. Pokles zamestnanosti bol čiastočne zmiernený pracovnými príležitosťami v nových železničných podnikoch a výkon bol najlepším v kra-

jinách, kde bol nákladný trh otvorený najskôr, - povedal šéf EK. J.M. Barroso taktiež vyzdvihol úlohu, ktorú môže železnica hrať, ako nízko emisná forma dopravy pri zmiernení klimatických zmien a pri zlepšovaní udržateľnosti, hlavne s ohľadom na nákladnú dopravu.

CER –u sa poďakoval, že sa snažia o zachovanie kultúrnosti služieb na železničniciach pri adaptovaní na konkurenčné zmeny.

Výkonný riaditeľ CER, Johannes Ludewig povedal, že uvítal zlepšenie vzťahov s EK. Zároveň využil príležitosť zložiť poklonu práci odchádzajúceho komissára Jacquesa Barrota, ktorý preberá novú zodpovednosť v rámci EK.

(red)

## Šéf CER-u na Slovensku

Výkonný riaditeľ CER Johannes Ludewig a Hana Rihovský navštívili 29. apríla Slovensko. Počas rozhovorov s generálnym riaditeľom ŽSR Štefanom Hlinkom prediskutovali množstvo kľúčových tém, vrátane možnosti internalizácie externých nákladov pri stanovovaní cien v infraštruktúre a vzťahy s vládou. Predstavitelia CER a ŽSR rokovali aj o možnostiach naplánovania konferencie o financovaní v železničnom sektore so smerovaním na ministerstvo dopravy a financii.

(red)



# Pohľad z vlaku akoby vystrihnutý zo

## NA V. KORIDORE DÁVAJTE POZORI!

Modernizácia traťových úsekov v rámci ŽSR je stále aktuálna, i keď sa zdá, že všetky obnovovacie práce sledujú médiá i verejnosť s menšou intenzitou, ako v začiatkoch, či ešte pred rokom. Možno sa pod tento fakt podpísalo i miernejšie tempo činností v závislosti od prísunu finančných tokov.

Kým donedávna sa stavebný ruch na V. koridore modernizácie železničnej dopravnej cesty sústreďoval na frekventovaných staniciach v Novom Meste nad Váhom a Piešťanoch, teraz sú viac pod drobnohľadom dodávateľských firiem ďalšie objekty, zdanlivo menej zasahujúce do činnosti železničiarov.

- Viaceré práce sa v zimných i jarných mesiacoch sústredili do oblastí, kde mohli pokračovať mimo trvalých traťových výluk. Súčasťou stavieb koridoru je napríklad cestný podjazd v Novom Meste nad Váhom spájajúci Malinovského a Piešťanskú ulicu. Na moste sú už dávnejšie umiestnené nové koľaje, po ktorých sa jazdí. Gro prác je v podjazde, kde sa v súčasnosti vykonávajú práce na zárubných múroch, prečerpávacej stanici, cestnom moste a podkladoch vozovky podjazdu. Aj s napojením na pôvodnú cestnú sieť mesta s prístupom k jednotlivým obytným budovám, vrátane nového dopravného značenia, pomôžeme tak aj mestu v otázke „skultúrnenia“ dopravy v tejto lokalite, - hovorí manažér pre projekty EÚ Odboru pre realizáciu programov zahraničnej pomoci GR ŽSR Ing. Marián Tkáč.

I keď je okolo tejto stavby stále veľmi rušno, ľudia a dopravných mechanizmov neubúdalo ani počas ležaku v deň našej návštevy, stále je to len jedna z piatich ucelených častí stavby. Zaslávam o tom vie rozprávať Ing. Juraj Zvolenský, vedúci stavebného dozoru nášho zmluvného partnera Združenia Geotechnika – SGS. Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom pre traťovú rýchlosť do 160 km/h (II. etapa) má dĺžku takmer 20 kilometrov a bez zveličenia sa dá povedať, že v jej okolí, nezostane kameň na kameni“. I keď objekty určené na rekonštrukciu sa začali približne v rovnakom čase, „hýbať“, vždy musí jedna prevažovať. Z hľadiska výluk je koordinácia prác, „našich a cudzích“ rozhodujúcim elementom. - Jedna z etáp bola sústredená na Piešťany, peronizáciu už máme za sebou, podchod pre cestujúcich je v štádiu dokončenia a je v predčasnom užívaní. Komplettnou zmenou prešlo koľajisko, traťové vedenie, vybudovali sa nové nástupiská. Do predčasného užívania bolo odovzdané aj zabezpečovacie zariadenie a traťový úsek Piešťany – Brunovce. Stavebne bude stavba ukončená najneskôr do konca roku 2008, - hodnotí stav práce Ing. Juraj Zvolenský.



Zastávka Brunovce „žiarí“ novotou, ale vysoké pracovné tempo si žiada aj previerku dodržiavania zásad bezpečnosti pri práci. Pri kontrole sme práve zastihli za ŽSR zľava Ing. Mariána Tkáča, ale aj Klaudia Jančoviča, Miroslava Kohúta, obaja za Združenie SK – Nové Mesto a za zhotoviteľov Ing. Juraja Zvolenského a Jána Málika. Obidvaja za Združenie Geotechnika – SGS.

### Malá a či veľká stanica, legislatíva Európskej únie o bezpečnosti je pre všetkých „sväté pismo“

Ak už spomínam Brunovce, stojí za zmienku už len samotný pohyb v tejto lokalite. Pohľad z vlaku akoby vystrihnutý zo stavebného magazínu pre reklamné účely. Síce stanička dostane štatút zastávky, (doteraz bola stanicou), ale bude mať dve nástupištia aj s prístreškami, rozostavaný podchod naznačuje, že v projekte sa myslí aj na bezbariérový prístup. Železničný zvršok, spodok v celej dĺžke, vrátane trakčného vedenia je už hotový a táto novota priam bije do očí. - Možno to vyzerá tak nadsadene, ale aj na malé staničky z hľadiska koordinátorov európskych projektov sú kladené veľké požiadavky, vizuálne i bezpečnostne.



Podchod v Brunovciach bude mať aj priestor pre imobilných cestujúcich.

Aj my sa tu schádzame a kontrolujeme dodržiavanie predpisov z hľadiska bezpečnosti práce pri výkone našich zamestnancov. A raz po opustení tohto teritória z dodávateľského hľadiska, stanica bude musieť spĺňať kritéria určené pre cestujúcu verejnosť, - prízvukuje zástupca riaditeľa Združenia SK – Nové Mesto, zhotoviteľa stavby modernizácie úseku železničnej trate Piešťany – Nové Mesto nad Váhom Ing. Klaudia Jančoviča. Komu nie sú neznáme projekty na eurokoridory, vie o čom je reč. Budovanie nástupísk s bezpečným mimoúrovňovým prístupom, zvlášť dostupnosť imobilných občanov k vlakom, moderné zabezpečovacie zariadenia, to sú atribúty, bez ktorých v súčasnosti nie je možné vybudovať žiadnu stanicu. Napríklad výťahy s presklenými šachtami v Piešťanoch



Strategicky význam podjazdu v Novom Meste nad Váhom tkvie v odbremenení prehustej dopravy v meste, a k tomu prispievajú aj ŽSR.

# stavebného magazínu pre reklamné účely

## ZAOSTRENÉ NA BRUNOVCE

sledujú bezpečný pohyb cestujúcich, ale ako sľubujú realizátori, bude to i zaujímavý architektonický prvok. V úsekoch, kde to ukladá hluková štúdia, pribudnú aj protihlukové bariéry.

Úplne prerobené boli obidve koľaje medzi Brunovcami a Novým Mestom nad Váhom v dĺžke 4,5 km vrátane zvršku, spodku a odvodňovacích zariadení. Zabezpečovacie zariadenie je namontované, ale zatiaľ je spustené len v Piešťanoch. A ten, kto sa najmä vlni pohyboval po stanici v Novom Meste nad Váhom, tak mal poriadne sťažený nielen pohyb, ale občas tu išlo do slova o zachovanie zdravia. Stupeň rozostavanosti sa už výrazne stlmil, ukončené boli nové nástupiská, podchody, prestavba úrovňového prejazdu na leopoldovskom zhlaví na cestný podjazd a podchod pre peších s úpravou pre imobilných. Tie zahŕňali aj komplexnú preložku inžinierskych sietí v Piešťanskej ulici. – **Na tejto stavbe sme občas s úžasom hľadeli do útrobov zeme. Dostali sme také malé školenie o tom, ako sa pred viacerými desiatkami rokov ukladali inžinierske siete. Zároveň si treba uvedomiť, že ukončením prác sa dostávame len do vzdialenosti 100 km od hlavného mesta. Investora a jeho zhotoviteľov čaká ešte veľa práce na dobudovaní železničných koridorov na tratiach ŽSR, -**

– dodáva Ing. Juraj Zvolenský. Prijímacie budovy našich staníc nie sú súčasťou stavby spolufinancovanej z EU fondov, čo tvorí približne 75 percent celkových oprávnených nákladov úseku Piešťany – Nové Mesto nad Váhom. Preto mnohých nahľadáva otázka - „všade paráda“, ale ošumelé objekty vstupnej brány do miest, dokonalé dielo iba kazia. – **Konečne sme sa zbavili stavebného ruchu, ale vydržali by sme ho, keby sa to dotklo aj našich priestorov, -** svorne dodávajú Miloš Čajka a Katarína Vraníková z dopravnej kancelárie v Novom Meste nad Váhom. Prednosta tejto stanice Anton Bebjak je vo vyčkávacej fáze. Najskôr na spustenie zabezpečovacieho zariadenia a na pretavenie nádeje do reality, že zo šumu okolo prísľubov na rekonštrukcie budovy azda niečo bude. K tomu sme o vyjadrenie poprosili riaditeľa Odboru infraštruktúry GR ŽSR (0430) Ing. Rastislava Sirkovského, ktorý ubezpečil dychtivých po slušnom pracovnom zázemí o hľadani finančných zdrojov na prestavbu týchto budov. V štádiu príprav sú projekty, no všetko toto pozitívne dianie okolo skultúrnenia staničných objektov je reálne v horizonte dvoch až piatich rokov.

**Mária PALIČKOVÁ,**  
foto: autorka



Vynovená železničná stanica v Piešťanoch sa v rozpätí pár mesiacov zmenila zo spusteného priestranstva na dizajnovu elegantnú plochu, aj s modernými technickými prvkami.



Takto to vyzeralo v začiatkoch budovania podjazdu v Novom Meste nad Váhom.



## Stavba roka?

Snažíme sa držať krok s okolitým svetom. Investujeme, rekonštruujeme trate, pomaly, ale isto budujeme koridor, opravujeme železničné stanice, azda sa dočkáme aj ich revitalizácie... Pottešiteľné, dobré, chvályhodné...

Mnohých železničiarov však prenasleduje otázka – prečo? Prečo sa o výsledky týchto procesov nevieme postarať a zabezpečiť ich bezporuchovú a plynulú prevádzku? Vysvetlím.

V Železničnej stanici Poprad - Tatry sa zrekonštruovalo koľajisko a vybudovali ostrovné nástupišťa. Kedže stanica má teraz 5 podlaží určených pre pohyb cestujúcich, jednou z priorit bolo i vybudovanie technických zariadení, ktoré umožnia bezproblémový pohyb handicapovaných cestujúcich. Ale veď to je výborne. Investor požiadavku zadal, projektant naprojektoval a zhotoviteľ vybuďoval. Cestujúci by si pomyslel – máme šesť eskalátorov, sedem výťahov, dve mechanické zdvíhacie plošiny a dve šikmé rampy – radosť sa pohybovať i vozičkármi či s kočiarom, v takej modernej stanici...

Ale ako inak by to aj malo byť, veď výstavba podchodov a nástupíšť v Poprade oslovila mnohých stavbárov. Počas slávnostného otvorenia stavby v septembri 2007 odznel zo strany zástupcov realizátora stavby Združenia Poprad – Tatry návrh, aby stavba ašpirovala na ocenenie Stavba roka 2007. Nuž, neviem ako dopadlo ocenenie, ale viem, že takéto ocenenie by malo mať punc nielen pekného vzhľadu, ale i kvality. A v Poprade fungovali spomínané pohyblivé moderné výdobytky techniky veľmi krátko. Pre nedostatočnú kvalitu?

Obidva nové eskalátory nevydržali v bezporuchovej prevádzke dlhšie ako jeden týždeň... výťah číslo štyri fungoval vraj dva.... (podľa mňa dobrý dôvod na poriadne zostrený záujem zo strany investora). Ďalšie dva výťahy sa museli odstaviť kvôli neodstráneným poruchám z revíznej prehliadky. Takže napriek tomu, že sa v rámci takmer miliardovej investície vybudovali dva nové eskalátory a sedem nových výťahov, dôvody na spokojnosť nemáme žiadne. Ani handicapovaní cestujúci, ani zdraví turisti a už vôbec nie popradskí železničiar. O tieto technické zariadenia sa totiž treba starať. Dohliadať, vykonávať pravidelné revízie a drobnú údržbu. Nezainteresovaný človek si opäť povie – aký problém, veď sú to

nové zariadenia, určite v záruke, a tak sa o to dodávateľ zaiste postará. To by sme však museli byť niekde inde. Napríklad v predajni obuvi. Tam, keď si kúpite topánky a po mesiaci zistíte, že vám praskol opätok, predajca sa vám v rámci reklamácie o nápravu alebo výmenu tovaru postará. To iste poznáte.

Ak sa nový výťah po týždni pokazi, nemal by byť opravený v rámci záruky? Alebo vymenený? V Poprade naozaj eskalátory nefungujú, výťahy stoja už niekoľko mesiacov. Správca spolu s in-

vestorom hovorí o nedostatkoch v zmluvných podmienkach, o zviazaných rukách, o čakani... Nerozumiem. Nemal by byť záručný servis bežnou súčasťou dodávky? Popradskí železničiar sú smutní - ako pešiaci na obrovskej železničiarkej šachovnici pred ťahom, ktorý ich vylúči z hry. Avšak najsmutnejší je cestujúci odkázaný na pomoc iných i keď práve tu - v Poprade, mohol byť vďaka technickým vy-

možnostiam – samostatným. - Máme „novú“ stanicu, - smutne konštatujú domáci. Len škoda, že nefunguje. Starší cestujúci hromžia a tí mladí sa nám posmieľajú... Popradským železničiarom je to ľúto. Aj mne. Takto si ten náš starý a nie príliš dobrý železničný imidž pred verejnosťou opäť nevylepšíme. Napadlo mi predsa len vysvetlenie, ale iba také súkromné, pre vlastné upokojenie. Tak dobre, prezradím ho aj vám: - Ja vlastne možno iba nerozumiem uzatváraniu zmlúv na najvyššej úrovni...

Ale pozor! Dobrá správa na záver. Pod tatranskými štítm sa v máji pohli ľady. Od kompetentných počut dobré správy - výťahy i eskalátory začnú jazdiť už tento mesiac!

Nech je to už akokoľvek, nech bola príčina zamotaných obchodných a zmluvných vzťahov a teda nefunkčných výťahov akákoľvek, to už je jedno, len nech už fungujú...

(sch)

# Sova,

O železničnej doprave sa okrem toho, že je najekologickejšia hovorí, a štatistiky to potvrdzujú, že je aj najbezpečnejšia. I keď teroristické útoky na železnice vo svete žiaľ tieto argumenty začali spochybňovať, ešte vždy obidva prívlastky železnici patria. V poslednom období však okrem častých ľudských, ťažkých osudoch, ktoré sa snažia ich aktéri ukončiť pod kolesami vlakov, sa okolo koľajníc vyskytujú aj zvieratá. Stretnutie zvierat s vlakmi, alebo ako zvieratá zastavili železničnú dopravu a ešte zopár zaujímavých železničných príbehov, kde bolo v hlavnej úlohe zviera, vám prinášame v nasledujúcich riadkoch.

Vo štvrtok, 15. mája, sa medzi Sučanmi a Turanmi neďaleko železničnej trate pokojne páslo stádo oviec. Na tom by nebolo nič zvláštne, keby sa pohyb stáda odrazu nevymkol bačovi spod kontroly. Možno ovečky vystrašil pach predátora, možno uvideli šťavnatejšiu trávnu na lúke za železničnou traťou, no ku koľajam sa rozbehli práve vo chvíli, keď sa k nim blížil osobný vlak. Rušňovodič už zrážke nedokázal zabrániť. Stret živých tvorov s rušňom sa našťastie nezmenil na jatky, pretože takmer všetkým sa podarilo istej smrti vyhnúť a pod kolesami vlaku nakoniec skončila „len“ jedna ovca. Po desiatich minútach už bola doprava na tomto úseku obnovená.

\*\*\*

Pravdepodobne na oslavy prvého mája doplatil svojím životom kôň. V nestráženej chvíli ušiel svojmu pánovi a v nočných hodinách sa splašene pohyboval blízko frekventovanej trate medzi Trnavou a Cíferom. Dispečer preto avizoval prípadné nebezpečenstvo blížiacim sa vlakovým súpravám, ktoré na spomínanom úseku znižovali rýchlosť. Aj keď sa koníkovi podarilo zastaviť niekoľko vlakov, svojmu krutému osudu neušiel. Na úrovni predzvesti vchodového návěstidla do Cífera sa dostal do kolízie s IC, ktorý sa práve míňal s nákladným vlakom. Kôň bol na mieste mŕtvy.

\*\*\*

Tretí májový deň došlo v medzistaničnom úseku Húl – Podhájska k poruche trakčného vedenia. Na prvý pohľad nič výnimočné, pokiaľ by sa nezistilo, že jeho prepálenie spôsobila sova. I keď, v tomto prípade prívlastok múdra radšej vynecháme, pretože toto chůda takmer upálené našli zamest-

# jelene, bobry i potkany skomplikovali dopravu

## VLAK A ZVIERA

nanci OTV Kozárovce, neďaleko na zemi.

Nosné lano sa nachádza nad trolejovým vedením a je s ním vodivo spojené – je to živá časť pod napätím 25 kV. Pri jazde vlaku zberačom elektrického rušňa sa odoberá elektrická energia cez trolejové vedenie. Neživú časť (bezpečnú časť – chránenú izolačnou vzdušnou vzdialenosťou) bez napätia tvoria rôzne vodivé (kovové) predmety v blízkosti trakčného vedenia. A práve tu mala sova smolu. Pri lete, alebo ako sedela na nosnom lane – rozprestretými krídlami vytvorila prepojenie medzi živou časťou trakčného vedenia nosného lana pod napätím a neživou uzmenenou časťou bez napätia na konštrukcii mosta. Takáto situácia vytvorí skrat a výpadok napájania. A samozrejme nemilý koniec malého operenca...

zaznamenané na izolátoroch oddeľujúcich trakčné podpory od zostavy trakčného vedenia.

\*\*\*

V kábelových rozvodoch a vo vonkajšom osvetlení sa „páči“ myšiam, potkanom a hadom. Stáva sa, že v kábelových skriniach spôsobujú tieto zvieratá skraty tým, že premostia vzdialenosť medzi dvoma krajnými (fázovými) vodičmi pod napätím resp. medzi vodičom krajným (pod napätím) a vodičom ochranným (bez napätia).

Obecne možno povedať, že hlodavcom - myšiam a potkanom, chutia aj niektoré izolácie na kábelových vedeniach.

\*\*\*

nemá šancu. Medzi stanicou Švedlár - Mníšek nad Hnilcom v km 26.400 počas jazdy vl.Os7787 došlo k zrazeniu jelenice a následne k poškodeniu pluhu HDV v čase našej uzávierky.

\*\*\*

**Z rozprávania jedného rušňovodiča sme si zapísali:**

**- Na koľajniciach stála koza. Nereagovala na trúbenie, a keďže som mal pomalú jazdu, zastavil som a vlakvedúci milú kozu odvliekol z trate...**

\*\*\*

Železnica v oblakoch - tak nazvali tibetskú železnicu, spájajúcu Čínu s Tibetom. Fotografia Liu Wej-čchjanga s názvom *Qinghai-Tibet railway opening green passageway for wild animals* bola zaradená medzi 10 najpôsobivejších spravodajských fotografií roku 2006. Dnes už vieme, že sfalšovaná fotografia ukazuje vlak idúci po nadjazde a pod ním v miernom pokluse vzácne tibetské antilopy. Počas udeľovania cien Liu povedal, že čakal 8 dní a 8 nocí v neobývanej krajine na vytvorenie tohto záberu. Neskôr uviedol, že strávil najmenej dva týždne čakaním na zachytenie antilop a vlaku spolu – to sa mu však nikdy nepodarilo. Preto sa rozhodol fotografiu sfalšovať. Železnica bola pritom terčom útokov environmentalistov už od jej výstavby. Poukazovalo sa na narušenie ekosystému, znečistenie krajiny odpadkami vyhadzovanými z vlaku či hluk. To všetko veľmi negatívne pôsobí na divo žijúce zvieratá v tejto oblasti, kam patrí aj ohrozený druh mimoriadne plachých zvierat – tibetských antilopiek.

\*\*\*

**Kedysi žili v severoamerických prériách stáda bizónov. Indiáni ich lovili iba kvôli potrave, čo by ich existenciu neohrozilo. Belosi ich však začali bezhlavo zabíjať. Najviac ich uhynulo, keď sa začala cez kontinent stavať železnica a sviatočným lovcom dovolili túto zver strieľať z okna vlaku. Severná pacifická železnica nielen rozdelila stáda bizónov a zabránila ich migrácií, ale spôsobila aj ohrozenie ich existencie...**

**Nuž a čo dodať na záver, aby bolo čo najmenej stretnutí nielen ľudí, ale i zvierat s vlakom. Aby železnica bola i naďalej najbezpečnejším spôsobom dopravy.**

(sch, balky)

Foto: Marián RAJNOHA



Tak tejto krave sa aj pomocou fotografovania chytivých železničných nadšencov podarilo pred vlakom utiecť...

\*\*\*

Úplnou raritou bolo na železnici takmer pred rokom, krátkodobé obmedzenie prevádzky v úseku Trnava – Kúty, kedy bobry prehryzli stromy, ktoré zatarasili potok a ten zatopil železničnú trať... Nuž i to sa stáva.

\*\*\*

...zaznamenali sme aj skraty spôsobené kunou a potkanmi. Premostenie časti pod napätím a časti bez napätia bolo

... aj prehnaná iniciatíva vtáčej populácie pri zakladaní hniezd v jarných mesiacoch na mrežových stožiaroch trakčného vedenia dokáže narobiť šarapatu. A oblúbeným miestom pre osie spoločenstvá je zase vnútro stožiarov vonkajšieho osvetlenia.

\*\*\*

- Medzi Hucínom a Jelšavou prebiehajú cez trať srnky, - tak túto správu bolo počuť kedysi na tejto trati často a nielen tu. Pri stretnutí zvieratá s vlakom - zvierat



## Mám nosiť reflexnú vestu?

ÚVAHA A KOMENTÁR K ČLÁNKU 143 PREDPISU ŽSR Bz1 – BEZPEČNOSŤ ZAMESTNANCOV V PODMIENKACH ŽSR

**Každá činnosť v železničnej prevádzke má svoje zákony a pravidlá, ktoré sú prezentované v konkrétnych služobných predpisoch. Platí to aj v prípade na prvý pohľad jednoduchej záležitosti – používanie ochranných reflexných odevov.**

Skôr, ako sa začneme zaoberať predpisovými ustanoveniami, navodíme si na túto tému krátku úvahu. V dnešnom modernom živote sa veľký dôraz kladie na zvýšenie bezpečnosti, čo musí uznať každý a čo je aj veľmi dobré. Otázkou je, či opatrenia na ochranu a bezpečnosť zamestnanca doteraz vykonané, sú dostatočné. Chvályhodné je, že železnice pristupujú k ochrane svojich zamestnancov veľmi zodpovedne. Medzi ochranné pomôcky pridelené každému zamestnancovi vstupujúcemu do prevádzkového priestoru patria aj bezpečnostné vesty. Toto je samozrejmosťou vo vyspelých štátoch už dávno. V rámci EÚ sa stalo povinnosťou už aj u nás používať ochranné pomôcky, čo by však mala byť samozrejmosť a nie trpená povinnosť. Spomenul som trpená povinnosť, na čom by sa mohli niektorí pozastaviť a argumentovať napríklad takto:

- **Načo je výpravcovi na nástupišti, pri výprave vlaku reflexná vesta?** Odpoveď by mohla byť aj takáto jednoduchá: - **Aby ho bolo lepšie vidieť.**

Je to síce pravda, ale prajem si, aby z povinnosti (čl. 143 predpisu ŽSR Bz1) vznikla samozrejmosť a preto bude odpoveď zložitejšia. Mohol by som si tiež pomôcť otázkou: - **Prečo by výpravcovia nemali nosiť reflexné vesty?**

No a tu by ste hľadali odpoveď vy - priatelia. Či chceme, alebo nechceme, ale každý reflexný materiál používaný pri práci, zvyšuje viditeľnosť. A na železnici stále platí - čím skôr uvidím, tým skôr reagujem. Skúsme sa zamyslieť nad takouto situáciou a sami si dať odpoveď. Výpravca oblečený v modrej uniforme prechádza krížom cez koľaje. Prechádza aj cez koľaj, po ktorej za dve minúty bude prechádzať rýchlik. Zatiaľ celkom bežná záležitosť. No, ten výpravca sa žiaľ pošmykne a pri páde utrpí zranenie, ktoré mu zabraňuje ďalší pohyb. Poviete si, vymyslené. Ale je to nemožné? A teraz si dajme odpoveď. Výpravca má reflex-



Používaním reflexnej vesty si vlastne chránim život.

nú vestu, sedí v koľaji a nemôže sa pohnúť. V druhom prípade výpravca vestu nemá a tiež sa nemôže pohnúť. Ktorý má väčšiu šancu, že mu niekto pomôže, prípadne vlak zastaví? Ten bez vesty, ktorého viditeľnosť je niekoľko metrov? Alebo je to ten s vestou, ktorý svieti ako maják? Odpoveď nechám na vás. Takýchto situácií by sme mohli použiť niekoľko, ale vždy to bude o viditeľnosti. Tu ma nikto nepresvedčí, že keď niečo nevidím, tak na to spoľahlivo reagujem, ale naopak, iba to čo vidím, na to budem reagovať spoľahlivo. Preto si myslím, že keď používame reflexný odev v koľajisku, chráni nám to život. Používať reflexný odev vždy aj v kancelárii je z radu podvratných otázok. O tejto skutočnosti nehovorí ani jedna smernica, zákon a ani predpis ŽSR Bz1. To, čo nariaďuje spomenutý predpis, je uvedené v čl. 143. Na ochranu bezpečnosti je každý zamestnanec pri svojom vstupe do prevádzkového priestoru povinný

mať na sebe oblečený výstražný odev. Nebudem a ani nie je účelom opisovať celé znenie predpisu. Je však potrebné si uvedomiť význam prevádzkového priestoru. Ak toto každý z nás pochopí, potom si vie dať odpoveď aj na otázku, či výstražný odev v koľajisku je potrebný alebo nie. Teda vieme, že ak výpravca napríklad pôjde ku vlaku podchodmi, nadchodmi a bude na zastrešenom nástupišti, vestu mať nemusí. No v prípade, že si tento výpravca skrúti cestu cez koľajisko po služobných chodníkoch, ktoré sú verejnosti zakázané, lebo by bola ohrozená ich bezpečnosť akýmkoľvek prechádzajúcim koľajovým vozidlom, tak tam vestu mať musí. Nie je mojou povinnosťou stanoviť štatistický záver, čo je lepšie a čo horšie, čo sa páči viac a čo menej. Môj názor je azda z uvedeného článku jasný. Ak si pozriete priložené obrázky, určite prídete k podobnému alebo celkom zhodnému záveru. Pripomínam však, že povinnosť stanovuje služobný predpis Bz1 a ten je o bezpečnosti, o ochrane svojich zamestnancov, je o predchádzaní úrazom, nehodám a podobne.

Bc. Pavol SUCHOŇ





## Kompetencie i zodpovednosť budú jasnejšie

**Podnikové stratégie v každej spoločnosti určujú podobu jej obchodných procesov. Tie pre svoje fungovanie potrebujú informačné služby, a tým sa určuje charakter požiadaviek na ne.**

Význam efektívneho riadenia služieb je dôležitý aj v oblasti informačných systémov ŽSR, kde je procesy potrebné štandardizovať v súlade s potrebami železníc. V praxi to znamená, že takmer každá časť prevádzkových a obchodných činností na našich pracoviskách je podporovaná informačnými systémami. Bezproblémová prevádzka sa docieľa správnym nastavením úrovne kvality poskytovaných IT služieb medzi dodávateľom (Železničné telekomunikácie) a používateľmi informačných systémov.

Riadenie úrovne poskytovaných služieb je závislé od technologického vybavenia a personálnych možností každej organizácie. U nás treba nájsť kompromis medzi kvalitou poskytovaných služieb, požiadavkami a nákladmi.

Nástrojom na zabezpečenie služieb, ktoré pokrývajú potreby užívateľov sú dohody o úrovni služieb tzv. **SLA – Service Level Agreement**. V týchto dohodách

sú špecifikované podmienky poskytovania služby a tiež práva a povinnosti poskytovateľa i užívateľa. Sú taktiež následným kontrolným nástrojom dodržiavania dohodnutých parametrov, ktoré sa vyhodnocujú formou reportov – správ v pravidelných intervaloch.

Systémové riadenie prispeje k tomu, že sa štandardizujú prevádzkové procesy, zvyšuje sa kvalita prevádzkovania informačných technológií, zabezpečí sa merateľnosť úrovne poskytovaných služieb. Medzi Odborom informačných a komunikačných technológií a ŽT boli určené pravidlá a to konkrétne definovanie zodpovednosti a kompetencií oprávnených zamestnancov.

V súčasnosti prebieha proces novelizovania dohôd o úrovni poskytovaných služieb. K prehodnoteniu tých starých došlo preto, že tam neboli definované oblasti s orientáciou na zvyšovanie spokojnosti

užívateľov, potrebné je sprehľadnenie nákladov na prevádzkovanie služieb a zvyšovanie kvality poskytovaných služieb. Nové SLA prinesú presné definovanie služieb poskytovaných v rámci prevádzky jednotlivých informačných systémov a aplikácií, nastavenie parametrov – merateľných ukazovateľov poskytovanej služby (technické parametre zariadení, doby odoziev systémov, plánované odstávky systémov z dôvodu údržby atď.). Ale aj definovanie nástroja kontroly pre hodnotenie služieb, spôsob rozúčtovania nákladov a podmienky zmenových konaní, nastavujúce hranice určujúce prehodnocovanie dohôd.

Cieľom je, aby sa správnym nastavením kompetencií zamestnancov a uzatvorením dohôd o úrovni poskytovaných služieb plne zaistila prevádzkyschopná činnosť všetkých systémov. A novovzniknuté služby boli vyvíjané tak, aby plne pokryli požiadavky používateľov a zvýšila sa tak ich spokojnosť.

Ing. Slávka HARTELOVÁ  
ŽSR GRO 210

## Aby bol proces prechodu na EURO čo najhladší

### PRÍPRAVA INFORMAČNÝCH SYSTÉMOV NA NOVÚ MENU

**V poslednom období sa na nás z každých strán valia informácie o prechode na EURO, ktoré je predmetom rôznych skúmaní, dohadov a vyvoláva množstvo otázok. Euro je v súčasnosti národnou menou v 15 krajinách eurozóny a je legálnym platidlom aj v niektorých krajinách, ktoré nie sú členom EÚ napr. San Marino, Monako a Vatikán. U nás sa táto zmena očakáva od 1. januára 2009, kedy sa zaradíme ku krajinám Európskej menovej únie. Tento prechod sa dotkne a ovplyvní život každého z nás a neobíde ani inštitúcie. S prípravou je potrebné začať včas a je nevyhnutné urobiť všetky potrebné kroky, aby bol proces prechodu čo najhladší, najrychlejší a najmenej bolestivý.**

V organizáciách je azda týmto procesom najviac zasiahnutý informačný systém (IS). Všetky firmy musia svoje systémy upraviť tak, aby boli na prechod na EURO pripravené, plnili svoju funkciu aj po jeho zavedení, bez narušenia prevádzky. Podľa viacerých prieskumov náklady prechodu IS na EURO predstavujú 0,2% z ročného obratu firmy.

IS v podniku zazijú dramatické zmeny, ktoré sa dotknú nielen oblasti financií, účtovníctva, personalistiky, reportingu, ale aj ostatných súvisiacich procesov vo firme. Pri zabezpečovaní prípravenosti je potrebné zobrať do úvahy nielen pripravenosť vo vnútri firmy, ale tiež rozhrania (interface) pri komunikácii s ostatnými IS, s ktorými firma komunikuje. Táto významná zmena sa dá svojim priebehom a náročnosťou prác porovnať s projektom implementácie nového IS v podniku. Je potrebné spracovať detailný opis krokov, ktoré sa musia realizovať v rámci prípravy a uskutočnenia konverzie základnej meny na euro, treba kľásť dôraz na zabezpečenie existencie testovacích prostredí a dbať na dôslednú kontrolu údajov pri samotnom testovaní konverzie nielen pracovníkmi IT, ale aj zodpovednými zamestnancami za dané oblasti.

**Kľúčovými faktormi úspechu prechodu na euro sú:**

\* analýza pripravenosti informačných systémov na prechod na euro v dostatočnom časovom predstihu

\* jasne zdefinovaný projekt, v oblasti IS

\* analýza všetkých softvérových riešení a dopadov na prechod, ktoré subjekt využíva

\* **určiť projektový tím, zodpovedný za organizáciu**

\* kontrolovať splnenie jednotlivých míľnikov projektu

\* **zabezpečiť optimálnu komunikáciu s dodávateľmi IS, ktoré budú v rámci prechodu na euro upravené**

\* zabezpečenie existencie testovacích prostredí a dôsledná kontrola údajov pri samotnom testovaní

**Kritickými oblasťami z hľadiska informačných systémov sú:**

\* súčasné účtovanie v období január až marec 2009 súčasne do roku 2008 v SK a účtovanie roku 2009 už v eurách

\* **legislatíva a vykonávacie predpisy, ktoré budú pravdepodobne zaostávať za reálnym prechodom na euro, alebo budú zverejnené v čase, kedy bude z časového hľadiska kritické obdobie pre zapracovanie do IS**

\* vedenie účtovnej, mzdovej a personálnej agendy v SK do konca roka 2008, výkazníctvo za rok 2008 v korunách a účtovanie roku 2009 už v eurách – je možné spracovávať mzdové údaje za december ešte v januári 2009 a súčasne treba pripravovať systém na EURO

**Pripravenosť ŽSR na EURO**

V ŽSR sa v najväčšej miere prechod na EURO dotkne informačného systému SAP. S prípravou IS prechodu na EURO sa začalo už v roku 2007

**vymenovaním Riadiacej komisie a Pracovnej skupiny zavedenia EURA.**

Nakoľko pri úpravách IS na euro ide o zásahy do funkčnosti všetkých častí systémov, ktoré spracúvajú údaje o finančných prostriedkoch, je v týchto projektoch potrebné venovať osobitnú pozornosť testovaniu systému.

Hlavným dodávateľom IS SAP v ŽSR je firma SAP Slovensko a preto sme ich oslovili, aby sa s nami podelili o skúsenosti so zavádzaním EURO v iných krajinách. Keďže SAP software sa využíva vo viac ako 120 krajinách a má 12 miliónov užívateľov, má s projektom zavádzania EURO už nemalé skúsenosti. Na Slovensku tento software využíva viac ako 290 inštitúcií a tak to pre nich nie je žiadna novinka. Upozornili nás, že najdôležitejšími fázami projektu sú:

**1. Analýza** (Vyrovnanie dát pred konverziou. Pri tejto fáze je potrebné sa uistiť, že sa bude konvertovať len konzistentný systém.)

**2. Konverzia** (Konverzia databázy. Pre každú konvertovanú tabuľku sa generuje konverzný program.)

**3. Vyrovnanie** po konverzii lokálnej meny Dokumentovanie a zaúčtovanie rozdielov so zaokrúhlenia.

Zabezpečenie konzistencie dát konvertovaného systému.

Ako hlavné riziká prechodu na EURO vidia konzultanti v podnikovej kultúre, používateľoch IT systémov, organizačnej štruktúre, vo firemných procesoch a externých systémoch.

**SAP Slovensko pripravili pre zákazníkov a partnerov ďalšie informácie, ktoré je možné nájsť na stránkach <http://service.sap.com/euro>, SAPNet notes 1038292.**

Ing. Katarína BEZDĚKOVÁ,  
GR ŽSR, Odbor informačných  
a komunikačných technológií



# „Ruský sergej, slovenská karkulka

## MOTOROVÉ VOZNE A RUŠNE



Prototyp motorového rušňa T 478.3

### Koľajové autobusy

Prvé železničné vozidlá so spaľovacím motorom sa na slovenských železničiach objavili v roku 1928. Išlo o motorové vozne radu M 120.1. Nazývali sa „koľajovými autobusmi“ a skutočne vznikli vlastne iba úpravou cestného auto-

Vynález spaľovacieho motora viedol na začiatku 20. storočia k pomerne dynamickému rozvoju nových dopravných odvetví, najmä cestnej a leteckej dopravy. Tie začali už krátko po I. svetovej vojne viditeľne ohrozovať dovtedy neotrasiteľnú pozíciu železničnej dopravy. Je preto len samozrejme, že tá sa pod tlakom okolností začala tiež pokúšať „uchočiť si“ novú pohonnú jednotku. Hlavný problém spočíval v charakteristike spaľovacieho motora, ktorý – na rozdiel od parného stroja alebo sériového elektrického motora – nedokázal pri malých otáčkach poskytovať prakticky žiaden krútiaci moment. Témou na riešenie teda bol predovšetkým rozjazd relatívne ťažkých železničných vozidiel, keďže klasická trecia spojka a primitívna mechanická prevodovka automobilového typu bola použiteľná len pre najľahšie z nich.

Po druhej svetovej vojne obdobie experimentovania v oblasti stavby motorových vozňov vystriedalo obdobie štandardizácie. Ťažšie jednotné motorové vozne pre hlavné trate radu M 262.0 (830) zotrvali u koncepcie elektrického prenosu výkonu, osvedčenej ešte v predvojnových časoch. Ľahšie motorové vozne pre miestne železnice radu M 131.1 sa vrátili k medzičasom zdokonalenému mechanickému prenosu výkonu (prevodovky Mylius,

vystriedanému napokon hydromechanickými prevodovkami i motorových vozňov radu M 152.0 (810). Mechanický prenos využívali i viaceré motorové vozne a motorové jednotky, pochádzajúce z budapeštianskeho Ganzu (M 283.0, M 275.1, M 295.0, M 298.0).

### Bo'Bo' Pomaranč a Co'Co'

Medzivojnový pokrok dosiahnutý vo vývoji elektrického prenosu výkonu umožnil uvažovať po druhej svetovej vojne o rozbehnutí procesu trakčnej výmeny i v oblasti nákladnej dopravy. Po experimentálnej konštrukcii rušňa radu T 436.0, (ČKD) s niektorými neobvyklými detailmi (najmä štartovaním motora stlačeným vzduchom) z počiatku 50. rokov 20. stor. sa ešte koncom toho istého desaťročia dostal do prevádzky od neho odvodený, konštrukčne však už zrelý, univerzálny rad T 435.0 a T 458.1 (720 a 721) s usporiadaním podvozku Bo'Bo'. Pre ťažkú nákladnú dopravu na hlavných tratiach boli začiatkom 60. rokov skonštruované spoľahlivé „pomaranče“ T 679.0 a T 678.0 (775 a 776) usporiadania Co'Co'.

Zaujímavou periódou v konštrukcii motorových vozňov i rušňov na začiatku 60. rokov 20. stor. bolo obdobie pokusov s hydrodynamickým prenosom výkonu, motivovaných snahou šetriť strategické farebné kovy. V prevádzke sa napokon uplatnili iba dve základné konštruk-



Tieto motorové vozne radu M 283.0 kúpili SŽ počas 2. svetovej vojny v Maďarsku.

busu Škoda 550 pre prevádzku na železničných koľajach. Snaha stavať ťažšie a výkonnejšie motorové vozne viedla v prvom období experimentov so spaľovacím motorom v 2. polovici 20. rokov 20. storočia ku zdvojovaniu pohonných agregátov. Uspokojivé riešenie však napokon priniesol na prelome 20. a 30. rokov elektrický prenos výkonu (spaľovací motor poháňa elektrický generátor, ktorý napája elektrické trakčné motory). Ten dovolil v polovici 30. rokov reálne uvažovať o motorizácii dopravy i na hlavných tratiach. Do prevádzky na našich železničiach sa vtedy dostali najmä známe „Modré šípy“ M 274.0. Na rozdiel od predchádzajúcich motorových vozňov s motormi pod podlahou mali tieto stroje umiestnené mohutné šesťvalcové vznietové motory s hlavným generátorom v samostatnej strojovni; dva tlapové sériové jednosmerné trakčné motory poháňali dvojkoľesia podvozku pod oddielom cestujúcich.



Motorový vozeň M 120.3 – reprezentant prvej generácie motorových vozňov na ČSD (ešte s centrálnym spriahadlom).



## a pomaranče z Čiech brázdili železničné trate“

cie takto koncipovaných motorových rušňov (T 444.0, 1 a T 334.0 – 725, 726 a 710) i motorových vozňov (M 286.0, 1 a M 240.0 – 850, 851 a 820). Väčšinu z nich poháňal vidlicový dvanásťvalcový motor vrtania 170 mm. Toto riešenie sa však napokon nepresadilo, takže budúcnosť nezávislej trakcie patrila naďalej len elektrickému prenosu výkonu. Za zmienku stojí fakt, že rušne radu T 444.0 a 1 vyrábali martinské Turčianske strojárne.

### Sergej, čmeliak, bardotka a okuliarniky

V polovici 60. rokov 20. stor. bola v rámci novej delby práce medzi socialistickými krajinami výroba ťažkých traťových motorových rušňov určená ruským lokomotívkam, čo sa na našich tratiach prejavilo masovým nástupom „sergejov“ T 679.1 (781) s dvojtaktnými vznetrovými motormi. Podniku ČKD zostala súdená výroba motorových rušňov nižšej výkonnej kategórie. Pre ťažký posun boli určené „čmeliaky“ T 669.0 a 1 (770 a 771, Co'Co'), vyrábané od roku 1967 aj slovenskými Strojárskymi a metalurgickými závodmi v Dubnici nad Váhom. Pre traťovú službu sa tom istom čase začali v ČKD produkovať „bardotky“ T 478.1 (751, Bo'Bo'). Pomerne vysoká hmotnosť pomalybežného radového vznetrového motora s vrtaním valcov 310 mm, použitého dovtedy u všetkých motorových rušňov ČKD s elektrickým prenosom výkonu viedla ku konštrukcii ľahšieho rýchlobežného vidlicového dvanásťvalca s vrtaním valcov 230 mm. Tento motor poháňal od roku 1972 „okuliarniky“ T 478.3 (753, Bo'Bo'). Naň naviazala v rokoch 1975 - 1980 séria rušňov radu T 478.4, pri ktorej bola v ČSSR prvýkrát uplatnená kompletná elektronická regulácia elektrického prenosu výkonu a tiež systém elektrického vlakového vykurovania. Radové šesťvalce, odvodené od motorov „okuliarnikov“ sa stali roku 1977 pohonnou jednotkou dnes pomerne rozšírených strojov radu T 466.2 (742, Bo'Bo') používaných pre stredný posun.

V tomto období vznikla i rýdzo slovenská konštrukcia motorového rušňa radu T 466.0 (735, Bo'Bo', Turčianske strojárne Martin) s pomerne neobvyklým licenčným francúzskym komôrkovým motorom Pielstick. Hoci sa na tomto rušni uplatnil celý rad novátorských riešení, konštrukcia ako celok nepresvedčila. Novú generáciu rušňov pre posun a nákladnú dopravu predstavovali stroje radu T 457.1 (731, Bo'Bo') dodávané na Slovensko v roku 1992. Ťažiskom modernizácie sa stalo uplatnenie striedavo-jednosmerného prúdového systému, v ktorom hlavný viacfázový striedavý synchronný alternátor napája trakčné motory prostredníctvom polovodičových usmerňovačov. Na podobnom princípe pracujú dnes i viaceré rekonštrukcie starších rušňov z 90. rokov 20. stor. Zatiaľ posledný vývojový krok reprezentujú motorové vozne radu 840. V ich konštrukcii sú tradičné sériové trakčné motory nahradené asynchrónnymi, regulovanými elektricky generovanou zmenou frekvencie napájacieho trojfázového prúdu.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSC.

Foto: archív MDC



Motorové jednotky M 298.0 zabezpečovali vozbu rýchliku „Hungaria“ počas 60. a 70. rokov 20. stor.



Motorové rušne T 669.0 pre ťažký posun



# Železniční hasiči prežívajú často horúce chvíle, nielen kvôli šľahajúcim plameňom

**S RIADITEĽOM ZÁVODU PROTIPOŽIARNEJ OCHRANY ŽELEZNÍC BC. VILIAMOM ŠÚROM**

Poslanie hasičských jednotiek na železnici je nesmierne dôležité. Predovšetkým musia v súčinnosti s ďalšími organizačnými jednotkami garantovať bezpečnosť cestujúcej verejnosti, ale zároveň sa podieľať na spoľahlivej preprave komodít hlavne z kategórie nebezpečných bez toho, aby došlo čo i len k ohrozeniu obyvateľstva. Tieto úlohy plní šesť Závodných hasičských útvarov v Bratislave, Nových Zámkoch s vysunutým pracoviskom v Štúrove, vo Zvolene, Žiline, v Košiciach s vysunutým pracoviskom v Poprade a v Čiernej nad Tisou, ktorá zabezpečuje najväčší suchozemský prístav v Európe.

**Funkciou riaditeľa Závodu protipožiarnej ochrany železníc Vás generálny riaditeľ ŽSR poveril len nedávno (18. februára), no medzi železničnými hasičmi sa pohybuje od roku 1992. Mohli by ste nám priblížiť činnosť hasičov za posledné obdobie? Kedy vám bolo takpovediac najhorúcejšie?**

- Začnem azda štatistikou a najznámejšími resp. najťažšími zásahmi. Z celkového počtu 687 zásahov, za minulý rok a doposiaľ, ktoré zahŕňajú nielen požiare, ale aj úniky nebezpečných látok a rôzne technické činnosti, vrátane čerpania vody, by som spomenul únik propán – butánu v Trebišove. Zabrať nám dal a teda poriadne horúco bolo kolegom pri zásahu, kde išlo o únik kyseliny chlorovodíkovej v Nových Zámkoch, či pri požiari v žilinskom podniku Tento, a.s., kde horel sklad papiera. Sme radi, že aj napriek zastaranej technike, z ktorých aj tá najnovšia má už vyše 10 rokov, dokážeme byť „bojaschopní“ a zvládame rôzne nebezpečné situácie. Na prepravných koridoroch železníc nielen na Slovensku, ale aj vo svete sa objavuje čoraz viac nebezpečných zásielok, ktorých bezpečnú prepravu zvládame iba vysokou odbornou vyspelosťou našich hasičov. Ich obetavá a nebezpečná práca bola v minulosti viackrát ocenená vysokými rezortnými vyznamenaniami medzi ktorými nechýba osoba Jiřího Šrota – veliteľa hasičskej jednotky v Bratislave, Štefana Kopču taktiež z Bratislavy alebo Ľuboša Adamčíka, technika strojnej služby z Košického útvaru.

**Byť hasičom znamená byť vystavený často veľkému nebezpečenstvu, a to nielen pri šľahajúcich plameňoch. Pri požiari je zrejme jedno, do akej zložky patrí hasič, ale železniční hasiči predsa len majú aj iné poslanie. Aký je rozdiel medzi železničným hasičom a štátnym?**

- Hasičský a záchranný zbor, teda ten štátny, zďaleka neprichádza do styku s takým obrovským sortimentom nebezpečných látok ako železniční hasiči na železnici. To sa vzťahuje aj na ostatných jednotlivých hasičských útvarov v rámci Závod-



iných podnikov Slovenska. Zasahovať na železnici pri únikoch rôznych druhov nebezpečných tovarov, pri zohľadnení širokej rozmanitosti typov jednotlivých cisterien a nákladných vozňov, je potrebné mať najmä vhodné technické vybavenie. A nielen to, ale zasahujúci hasiči musia okrem overenej technológie odstránenia nedostatkov, poznať aj všetky pracoviská vo svojom obvode. Musia sa vedieť bezpečne orientovať v spleti veľkého množstva staníc a koľajníc, aby sa mohli včas dostať na miesto zásahu. Túto úlohu v súčasnosti nevládne žiadna hasičská zložka na Slovensku tak spoľahlivo, ako železničná. Dôkazom tohto tvrdenia je konanie dispečerov a výpravcov, ktorí na základe svojich skúseností radšej žiadajú o zásah vzdialenejšiu jednotku železničných hasičov, ako bližšiu nere-

zortnú. Nebolo tomu inak ani pri viacerých únikoch propán – butánu na stanici v Trebišove, kde zodpovední zamestnanci volali hasičov z Čiernej nad Tisou napriek tomu, že v spomínanom meste hasiči sídlia.

**Už dlhší čas sa hovorí o odčlenení hasičov od ŽSR. Ako hodnotíte túto situáciu?**

- Vyhliadky do budúcnosti sú pre hasičov na železnici hmlisté, nejasné a neisté. Dlhodobý zámer vedenia ŽSR odčleniť túto zložku pod Hasičský a záchranný zbor prináša v súčasnosti mnohé negatíva. Jedným z takýchto javov je pozastavenie investícií, ktoré mali postupne zabezpečiť výmenu zastaranej požiarnej techniky. Veľkým problémom sa javí naplnenie početných stavov jednotlivých útvarov. Veľa hasičov pod vplyvom dlhodobej neistoty už opustilo naše rady. Záujemcov z verejného sektoru prijímať nemôžeme a zo stavu železníc prevláda evidentný nezáujem, hlavne kvôli nejistej budúcnosti. Príprava budúcich hasičov ako novej generácie, ktorí skôr či neskôr musia prevziať jednotlivé špeciálne funkcie od tých starších, je ohrozená. Prípadné odčlenenie pod HaZZ je podmienené splnením určitých, veľmi prísnych kritérií. Na úspešný prechod do štátnej služby je potrebné splniť prísne zdravotné, fyzické, psychologické a vzdelanostné podmienky.

**Prezradte nám na záver, čo je želaním riaditeľa ZPOŽ ?**

- Určite by to bolo zachovanie železničných hasičov v súčasnej podobe. Zaviesť nové činnosti, okrem tých doterajších, aby naše celospoločenské vnímanie získalo nové dimenzie. Dokázať všetkým, samozrejme hlavne našim neprajníkom, že naša existencia v štruktúrach zabezpečujúcich bezpečnosť cestujúcej verejnosti a spoľahlivú, ničím neohrozenú prepravu nebezpečných komodít je opodstatnená a nutná. Mať dostatok kvalifikovaných a dobre cvičených hasičov na železnici, ktorí svoje neľahké a riskantné úlohy plnia na technike, ktorá zodpovedá dobe a zároveň dokáže maximálne ochraňovať tak zachránených, ako aj záchrancov.

**Ďakujem za rozhovor.**

**Vladimír SALZER,  
foto: autor**





2008  
**160**  
ROKOV  
1948

# Rendez 2008

**14.-15.6.**

**Celoslovenský zraz historických železničných vozidiel**

**OTVORENIE STÁLEJ ŽELEZNIČNEJ EXPOZÍCIE**

foto.paparaci.sk

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

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

Bližšie informácie: [www.mdc-ba.sk](http://www.mdc-ba.sk), [www.vlaky.net](http://www.vlaky.net), [www.kphzd.sk](http://www.kphzd.sk)



Múzejné dokumentačné centrum Bratislava

WAGONSERVICE



strawa



TEPEDE



LAGOBE TECHNICKÉ MUZEUM

LOGOLOGIC

LTE



FACE UP MEDIA



Múzeum Púchovskej železničnej dopravy

VLAKYNET

Universal Transport

abcprint.sk

SENECKO

PEZINSKO

Múzeum Železnice



# Herkules i Zelený Anton odprevadili

**NAJSKÔR POKRČILA KOMÍNOM, ZAHRKOTALA UHLÍM V KOTLI A NAKONIEC ZABLIKALA ŽIAROVKAMI REFLEKTOROV. - DNEŠNÉ RÁNO JE AKÉSI INÉ, - POMYSLELA SI. SPOZA BRÁNY POČULA HRMOT A HLASY. - TO BUDE URČITE RUŠNOVODIČ FERU, - POTEŠILA SA KATKA. (ÚRYVOK Z KNIHY ROZPRÁVKY O KATKE)**



Nebolo tomu inak ani v tomto roku, keď do raja vláčikov začali v sobotňajšie ráno prúdiť davy návštevníkov. Predstavitelia Košíc i železníc hovorili o tejto „pohyblivej výstave“ ako o unikáte, ktorý v rámci Slovenska patrí ku skvostom železničných podujatí. O zapálenie ohňa do kotla známej parnej mašinky Katky je vždy veľký záujem, ale tentokrát bol ozvláštnený aj o divadelnú scénu podľa nedávno vydanéj knižky Rozprávky o Katke. Scénu si našťudovali deti z umeleckej školy a veru okolo pódia sa rýchlo zbehla mláď, ktorá si s pôžitkom zgustla na príbehu, a zaujalo ich to až tak, že si poniektorí ani nevšimli akt zapálenia ohňa v Katke. A tak je prebudená Katka odštartovaná na cestu do Čermela, kde bude celé leto prevážať turistov.

## Na kolotoči rušňov

No väčšina návštevníkov sa prišla pokochať pohľadom na rušne. Vidieť mašiny v činnosti, to si nenechali ujsť nielen nadšenci železníc, ale ani oteckovia, či mamičky detí, kvôli ktorým do areálu prišli. Keď sa na točni začali „vykrúcať“ prvé obrovité stroje a skupiny chlapcov meditovali o ich funkčnosti, sile, veku, tak to už ani špendlík by sa nedostal medzi obdivovateľov týchto ozrúť. Niektoré typy sa vyrábali aj tridsať rokov, ale niektoré iba päť – šesť rokov, lebo z určitých technických dôvodov zlyhávali. Hlavného výrobcu a vývozcu do celej východnej Európy – ČKD, si pamätajú už tí skôr narodení. Najmä, ak už viaceré stroje prestali jazdiť. A mladší už iba vyzvedajú, čo táto značka vyjadruje. Jedno je isté, žiadna mašina nezapadla prachom, zostávajú v opatere železničných

Či svieti slnko, či je zamračené, areál rušňového depa pri malej stanici v Košiciach býva na sklonku apríla vždy plný dychtivých túžob - vidieť, ohmatať, či povozit sa na niektorej krásnej mašine. A to nebýva obvyklé želanie iba našich ratolestí, aj dospelí „fandovia“ železníc s blahom v očiach hľadajú na ušľachtilé rušne, ktoré už doslúžili, ale sú stále zázrakom technických výdobytkov zašlých rokov.

nadšencov, ktorí vo vyhradených priestoroch cez víkend pobejú s olejom a handričkami „pulírujú“, lešia a krvopotne zhŕňajú súčiastky na opravy, či si ich priamo vyrábajú. Historickým skvostom je aj Zelený Anton. Je ich evidovaných deväť a potrebuje trvalú opateru. - **Klobúk dolu pred záchrancami rušňov, odvádzajú skvelú prácu a nás návštevníkov takýchto podujatí veľmi potešia. Dúfam, že si železnice vážia týchto fajňšmekrov, ved' cez ich ruky prechádza história a tú zachovávajú aj pre ďalšie generácie,** - zamýšľal sa Marián Leškovský, obkolesený vnúcatami.

## Aj najťažší rušeň sveta pozdravil košickú Katku



Rušeň Herkules má hmotnosť 80 ton.

Už trochu z iného sveta je najmodernejší rušeň rakúskych spolkových železníc Herkules. Ide o viacúčelový diesel - elektrický rušeň, vykazuje vysoký stupeň bezpečnosti, je mimoriadne tichý a ponúka novinky, ktoré ho „tlačia“ nielen v praktickom ponímaní, ale aj v teoretickom, na piedestál dokonalosti.

A aby tej parády na jeden deň nebolo náhodou veľa, tak v ďalší víkendový deň bol program okorený aj o synchrónnu jazdu parných mašín medzi Košicami a Kostoľanmi nad Hornádom. To si mohli chodiť na železničných mostoch hlavy vykrútiť, aby tu symbiózu človeka a poriadnej ozruty mohli vychutnať. Vraj aj autobus mestskej hromadnej dopravy na jednom z mostov nad Hornádom, zastal, aby sa vodiči i cestujúci mohli pokochať krásnou jazdou strojov...

## Velociped a tajomný železničiar



Malým spretením pri predvážaní rušňov na točni bol aj tajomný železničiar zo Žiliny. Čierny frak, cylinder na hlave a vedľa neho replika historického velocipedu len dotvárali čarovnú atmosféru neďaleko stojacich parných rušňov. Ako nám prezradil, bicykel si zostrojil sám, bez žiadnej podrobnej technickej dokumentácie. Bol to už jeho druhý pokus, prvý prototyp sa mu rozpadol doma a akurát na tom najnevhodnejšom mieste – blízko pohostinstva, pred očami miestnych štamgastov. Bicykel, s ktorým sa prešiel aj po točni, je už spevnený, ale i ten má pedále napevno spriahnuté s veľkým predným kolesom. Ak ho teda pri bicyklovaní očarí okoloidúce krásy a pozabudne na pedálovanie, hneď sú nohy vo vzduchu a on na zemi.



## Katku na jej letnú púť...

### Súbežná jazda

Mimoriadnu pozornosť pútala súbežná jazda dvoch nostalgických vlakov z Kostolian nad Hornádom do Košíc. Nečudo, veď takáto lahôdka pre fotografov a nadšencov pary sa na prebúdzaní Katky zorganizovala po prvýkrát. Kým jedna súprava ťahaná poľskou parnou mašinkou Tr 12 začínala svoju cestu v Margecanoch, druhá na čele s naším Zeleným Antonom priťahovala davy obdivovateľov v Prešove. Obe súpravy sa vydali na cestu tak, aby sa stretli v stanici Kostolian nad Hornádom. Po zmene traťového súhlasu na 2. traťovej kolaji už nič nebránilo tomu, aby boli odtiaľ tesne pred jedenástou hodinou vypravené. Na trati do Košíc sa tak mohli spoločne, jedna vedľa druhej, predvádzať pred skupinkami fotografov a kameramanov. Tešili sa aj malí cestujúci v jednotlivých súpravách, ktorí si na seba navzájom mávali a naokolo rozdávali radosť z dobre pripravenej akcie. Po príchode do Košíc sa súpravy presunuli do areálu rušňového depa, kde na návštevníkov čakal ďalší program.

**Mária PALIČKOVÁ, Martin BALKOVSKÝ,**  
foto: balky



Foto: Peter ŠOLTÝS

## Banditi zmizli a Katka sa víťazoslávne udomácnila na svojej trati

Prvomájové ráno v Košiciach nieslo znaky aprílového počasia. Vychádzajúce slnko miestami pokrývali mraky, no len čo ste vytiahli dáždnik, obloha bola jasná. No ani nevyspytateľné počasie nebolo prekážkou pre mnohých, aby svoje kroky nasmerovali do rekreačnej oblasti Čermeľ, ktoré je už 52 rokov miestom svetovej rarity, jedinej detskej železnice na Slovensku.

Pri jej zrode v 1956 roku boli hlavnými aktérmi, zabezpečujúcimi železničiarске služby deti, ktoré pod vedením starších,



Po stopách Katky sa vybrali aj súrodenci Betka a Palko...

skúsených železničiarov pomáhali pri preprave cestujúcich zhruba na päť kilometrovom úseku do konečnej zastávky Alpinka. Dostať sa do „služby“ na detskú, pioniersku železnicu bola česť a určitým vyznamenaním. Pre mnohých však aj základom pre budúce náročné povolanie železničiara.

Pravidelne, už niekoľko rokov za sebou, práve prvým májom začína na tejto úzko-rozchodnej železnici sezóna. Kým do prázdnin, iba cez víkendy, v júli a auguste, niekoľko krát cez deň, podľa platného cestovného poriadku, prepraví stovky cestujúcich, smerujúcich do jednej z najkrajších prímestských častí Košíc.

Prvý májový deň i všetci návštevníci čermeľského údolia privítali Katku aj tento rok ako sa patrí... V prvom rade bohatou účasťou a organizátori pripravili okrem už tradičného „prepadu“ vlaku banditmi aj autogramiádu mladej spisovateľky Janky Mičuchovej, ktorá napísala už spomínanú knihu - Rozprávky o Katke. Nechýbal ani ilustrátor Jozef Jurko, ktorý krásnymi kresbami toto milé literárne dielo spestril.



Konečne už na „svojej“ trati...

Už v prvý deň zažila detská železnica nápor, no vyše storočná Katka ho bez problémov zvládla. Kúdoly dymu budú počas jej jazdy až do septembra oživovať čermeľské údolie.

**Vladimír SALZER,**  
foto: autor



# Ked' je údržba zariadení odborne vykonávaná, poruchy sa nás strániá...

**- TVRDÍ TO AJ VEDÚCI SMÚ ZT ZO ZVOLENA ANTON ANDRÁŠEK**

Ked' sa v januári 2005 transformovala organizačná štruktúra ŽSR, zamestnanci technických odvetví boli postavení pred neľahkú úlohu. Museli sa začleniť do novo vznikajúcich organizačných jednotiek. Patria k nim i strediská miestnej údržby. Profesiou vedúceho jedného z nich vám dnes predstavíme.

Anton Andrášek je vedúcim strediska miestnej údržby (SMÚ) zabezpečovacej techniky vo Zvolene, so začlenením pod Regionálne riaditeľstvo Údržby železničnej infraštruktúry Zvolen sekcia OZT.

## Výňatok z pracovnej náplne:

...vedúci komplexne riadi SMÚ, zodpovedá za racionálnu, hospodárnu, pravidelnú a odborne vykonanú údržbu, prípadne opravy do údržby zverených zariadení. ...vykonáva rozbor porúch, kontrolu výkonu údržby zariadení zamestnancami, prijíma opatrenia na jej zlepšenie.

...spolupracuje so strediskom miestnej správy (SMS), pri zostavovaní návrhov na opravy a rekonštrukcie a pri riešení mimoriadností v prevádzke zariadení oznamovacej a zabezpečovacej techniky.

...organizuje práce pri náročných výlukách, opravách, vypnutiach a zapnutiach zariadení, spolupracuje pri investičných počinoch.

...spolupracuje so SMS pri vyšetrovaní nehodových udalostí.

...preveruje technický stav zariadení.



Je skoré ráno, len pár minút po piatej hodine ráno. Anton Andrášek prichádza na svoje základné pracovisko, ktoré sa nachádza v budove zvolenskej železničnej stanice. Krátke oboznámenie sa so situáciou podľa hlásení z celého obvodu SMÚ, rozdelenie úloh pre vedúceho prevádzky a hlavných majstrov. Rušné tu bývajú predovšetkým pondelkové rána, okrem rozborov pripravuje v spolupráci s miestnymi riadiacimi pracovníkmi a prostredníctvom konferenčného hovoru ajs vonkajšími majstrami z Levíc a Žiaru nad Hronom týždenný plán. Dnes začíname výjazdom po obvode. Na pláne sú okrem iného aj kontroly priecestných zabezpečovacích zariadení.



Našou poslednou zastávkou v tomto náročnom dni je Železničná stanica Beša. I tu vedúci SMÚ A. Andrášek v kolajovom obvode kontroluje priecestné zabezpečovacie zariadenia so svetelnou signalizáciou. Výsledok? Bez závažných nedostatkov.

Pracovný deň končí. Ešte zastávka na oneskorený obed, či skorú večeru a „padla“. Obvod vedúceho SMÚ je rozsiahly. Od Vigľaša po Kremnické Bane, Zvolen – Úľany nad Žitavou, Zlaté Moravce, Čatu, či Šahy – Štúrovo. A denne čosi treba riešiť a zabezpečovať.

Anton Andrášek pracuje na železnici od roku 1967. Prešiel viacerými funkciami, od spojovacieho dozorcú pre zariadenie, prevádzkového technika, návestného majstra, hlavného majstra, vedúceho návestnej správy, vedúceho prevádzky až po tú súčasnosť.

Vladimír SALZER,  
foto: autor



Čas krátko poobede. Zastavili sme sa v Úľanoch nad Žitavou. To má už Anton Andrášek za sebou zastávku v Žiari nad Hronom, kde sa stretol s hlavným majstrom Mariánom Balážom a po krátkej kontrole v Zlatých Moravciach dohoduje ďalšiu spoluprácu s pracovníkmi sekcie OZT Zvolen. Na programe bola i plánovaná kontrola priecestných zabezpečovacích zariadení so svetelnou signalizáciou v Zlatých Moravciach a Vráblöch.

V Úľanoch nad Žitavou je na programe kontrola stavu zabezpečovacieho zariadenia, ktoré dostalo po kompletnej rekonštrukcii objektu „nový šat“. Spokojnosť na tvárach Antona Andrášeka (na fotografii vľavo) a hlavného majstra SMÚ ZT Zvolen z úseku Levice Vladimíra Raceka signalizuje, že všetko je v poriadku. Ešte krátke posedenie u prednostu stanice Vladimíra Červenáka a smerujeme ďalej...



# Vlak sa stratil v prachu

## ČIERNE MINÚTY NA ŽELEZNICI

Jesenské leží na jednokoľajnej trati Zvolen – Plešivec. Medzistaničný úsek Jesenské – Blhovce je rozdelený dialkovo obsluhovanou výhybnou Lúka na dva medzistaničné oddiely, pričom úsek Jesenské – Lúka je dvojkolajný. Medzistaničný úsek Jesenské – Blhovce je vybavený traťovým zabezpečovacím zariadením 2. kategórie - reléovým poloautomatickým blokom. Železničná stanica Jesenské je vybavená staničným elektromechanickým zabezpečovacím zariadením s rýchlostnou návěstnou sústavou. Obsluhu dialkovej výhybne Lúka vykonáva výpravca stanice Jesenské. Usporiadanie koľajiska stanice Jesenské a traťových koľají smer Lúka tvorí „odskok osí“, ktorý znemožňuje jazdu z 1. traťovej koľaje na 1. staničnú koľaj priamym smerom, iba jazdu odbočkou. Takmer v celom úseku Blhovce – Lúka je zavedená dočasná pomalá cesta 50 km/h.

V Jesenskom O 6:30 hod sa odovzdáva dopravná služba. Denná zmena riadnou činnosťou zabezpečovacieho zariadenia zabezpečí prechod vlaku Pn 61360 smer Blhovce po 1. staničnej koľaji smerom na 2. traťovú koľaj (priamym smerom). Niekoľko minút pred siedmou hodinou dostal výpravca predvídaný odchod na vlak Zr 1823 od výpravcu zo stanice Blhovce a s jazdou vlaku súhlasil. Riadnou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia nariadil pre vlak Zr 1823 prípravu vlakovej cesty z 1. traťovej koľaje na 1. staničnú koľaj. Po splnení predpísaných úkonov sa na vchodovom návěstidle 1S rozsvietila návěst „40 km/h a výstraha“.

Vlak Zr 1823 prechádzal Blhovce o 6:58 hod. a postupne znižoval rýchlosť tak, že na odchodových výhybkách (začiatok pomalej cesty 50 km/h) mal rýchlosť 45 km/h. V ďalšom úseku pomalej cesty vlak udržiaval rýchlosť „pilovitou jazdou“ v rozmedzí 43 – 61 km/h. Asi 700 m pred koncom pomalej cesty vlak začal z rýchlosti 43 km/h plynule zvyšovať rýchlosť. Vo výhybni Lúka sa rušňovodič vlaku Zr 1823 zdvihnutím ruky pozdravil s kolegom - rušňovodičom vlaku Pn 61360 (ktorý tam stál a čakal na uvoľnenie jednokoľajného úseku smerom do Blhovca) a po 1. traťovej koľaji plynule pokračoval k Jesenskému. HDV bolo v plnom výkone a naďalej zvyšovalo rýchlosť. Po prejení asi 2 km sa vlak priblížil k predzvesti Pr 1S, ktorá návěstila rýchlosť „očakávajte 40 km/h“, ale vlak naďalej zvyšoval rýchlosť (**Poznámka: porušenie D1 čl. 69**). Po prejení zábrzdnej vzdialenosti 1 000 m sa vlak v plnom výkone ocitol pred vchodovým návěstidlom 1S s návěstou „40 km/h a výstraha“. V danom okamihu bola rýchlosť vlaku 100 km/h, ktorou vlak aj prechádzal úroveň vchodového návěstidla (**Poznámka: porušenie D1 čl. 87**). Vo vzdialenosti asi 200 m za vchodovým návěstidlom vošiel vlak do obvodu výhybiek, kde podľa postavenej

V Železničnej stanici Zvolen je piatok 28. júna 2002 pripravený na svoju pravidelnú jazdu do Košíc, rýchlik Ipel' Zr 1823, ktorý je radený z rušňa 754 017-2 a z 5-tich osobných vozňov. Celková hmotnosť vlaku je 293 t, potrebné brzdiace percento 86, ale skutočné brzdiace percento 117 svedčia o dostatočnej brzdnnej sile. O 5:33 hod. vlak odchádza zo Zvolena, pričom v určených železničných staniách zastavuje pre nástup a výstup cestujúcich.



vlakovej cesty mal prejsť cez dve výhybky odbočkou v dvoch protismerných oblúkoch o polomere 300 m. Prvý ľavotočivý oblúk HDV zvládlo, ale následný protismerný pravotočivý oblúk už bol nad jeho „sily“. Došlo k vykoľajeniu a vyvráteniu HDV na ľavú stranu, k zvráteniu prachu, v ktorom sa následne stratila celá súprava vlaku. Nahromadená kinetická energia tlačila vyvrátené HDV, ktoré po dráhe asi 90 m narazilo do bunkra z 2. svetovej vojny a po zmene smeru a po jeho tlačení ďalších 55 metrov zastalo. Po čiastočnom opadnutí prachu uvideli zamestnanci stanice Jesenské hrôzostrašné následky. Spod vyvráteného HDV sa začínal šíriť oheň, ktorý sa podarilo zamestnancom uhasiť. V mieste, ktoré sa pôvodne nazývalo stanovište rušňovodiča uvideli nehybné telo rušňovodiča, ktoré nemohli zo zovretia železa vyslobodiť.

### Následky:

Pri uvedenej NU došlo k usmrteniu rušňovodiča vlaku Zr 1823. Vo vlaku bolo asi 30 cestujúcich, z ktorých sa našťastie nikomu nič nestalo (ak nerátame šok, ktorí prežili). Došlo k vykoľajeniu a vyvráteniu HDV, k vykoľajeniu 4 osobných vozňov, k poškodeniu železničného zvršku, zabezpečovacieho zariadenia a zariadenia elektrotechniky. Materiálna škoda

bola vyčíslená vo výške cca 14 500 000.- Sk. Doprava v úseku Jesenské – Blhovce bola čiastočne obnovená o 22.24 hod. (po jednej koľaji).

### Príčina:

**Nerešpektovanie návěstí hlavných návěstidiel.**

**Znalecký posudok:** - V konfrontácií s vyšetrovanými okolnosťami a charakterom nehodového deja je pravdepodobné, že krátko pred vykoľajením vlaku rušňovodič dostal akútny infarkt srdcového svalu a tak nebol schopný na danú situáciu na trati reagovať.

### Na záver:

Rozborom rýchlomerového prúžku bolo preukázané, že v poslednom km jazdy vlaku, bolo tlačidlo bdelosti použité 4 - krát v intervale 6 – 11s. Rozdiel v spôsobe obsluhy tlačidla bdelosti tesne pred vznikom nehody a počas predchádzajúcej jazdy nebol zistený.

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

Ing. Ján NASTIŠIN,  
foto: archív



# Kultúry nie je nikdy dost'

## ŽELEZNIČNÍ MODELÁRI POZOR!

**Kultúra.** Slovo, pod ktorým v súčasnosti rozumieme najmä divadlo, televíziu, možno knihy a galérie. Toto latinské slovíčko však v sebe skrýva neskutočne veľa činností človeka, vrátane jeho správania sa. Slovník cudzích slov toto slovo vyčerpávajúco charakterizuje, ale ja som si vybral k tomuto článku definíciu, že kultúra je výsledkom všetkej vzdelanosti, súhrn materiálnych a duchovných hodnôt.

Aj my, ľudia, si niekedy myslíme, že sa správame kultúrne, ale opak je pravdou. Už len tým, že nechceme prijať iné druhy a formy kultúry. Vrcholom je, keď niekto nechce prijať nejakú kultúrnu aktivitu len preto, že u nás nemá tradíciu. Všetko sa raz niekde a niekedy muselo začať, a preto tradíciu môžeme založiť hockedy, keď je na to dobrá vôľa ľudí.

Tento trochu dlhší úvod predchádza tomu, čo chcem napísať: Kultúry nie je nikdy dost'. A to je jedno akého druhu je, pretože vždy obohacuje človeka. To viedlo aj slovenský národný zväz FISAIC k tomu, že vyslal v spolupráci s odborom komunikácie GR ŽSR svojho zástupcu na 1. medzinárodný seminár železničných modelárov FISAIC, ktorého ústrednou témou bol rozvoj Junior Modulu. Navrhla ho medzinárodná Technická komisia železničného modelárstva a železničného dedičstva FISAIC. Ďalším bodom bolo rokovanie Technickej komisie FISAIC pre oblasť železničného



Pred otvorením regionálnej výstavy železničných modelov v Chartres.

modelárstva pod predsedníctvom Dietera Koschmanna (DB).

Seminár sa uskutočnil vo francúzskom meste Chartres. FISAIC má už za sebou vyše 50-ročnú históriu a skúsenosti v rôznych činnostiach. Marcové prvé stretnutie železničiarov-modelárov v rámci novo vznikajúcej sekcie železničných modelárov je dôkazom toho, že je to živá organizácia a prináša nové možnosti. Nové najmä v tom, že môže sústrediť modelárov-železničiarov z rôznych krajín do jednej rodiny. Navzájom môžu súťažiť a radíť si. Modelári sú takmer v každej krajine, Slovensko nevynímajúc. Všetci sa hrajú na svojom piesočku, ale scesia železničných modelárov pod gesciou FISAIC-u im otvára nové možnosti. Je iba na našich

modelároch, aby, ak príde čas a výzva, zareagovali a vytvorili národnú sekciu. Takú, akú majú filmári, rádioamatéri, či rozbiehajúci sa fotografi. Prvým impulzom môže byť aj ďalšie stretnutie modelárov v maďarskom meste Békešská Čaba 22. - 26. októbra 2008 alebo na francúzskej národnej výstave junior modulov UAICF v roku 2009 v meste Creil.

Vo Francúzsku sa aktívne na tvorbe modulov podieľali tímy z Nemecka, Česka, Maďarska a Francúzska. Veríme, že na najbližšie stretnutie už pôjdu aj zástupcovia slovenských železničiarov.

Mgr. Jozef LEHOCKÝ,  
foto: autor

## Najkrajšie fotografie a ich autori v Strečne

### ŽELEZNIČNÍ FOTOGRAFI I FILMÁRI SPOLOČNE



Peter Zliechovský, Ing. Branislav Krígovský a Ivan Čmiko patrili medzi autorov, ktorých fotografie získali ocenenie.

SIP Strečno sa už pravidelne stáva „útočiskom“ aktivít filmárov FISAIC. Avšak nielen ich, ale aj iných sekcií tejto organizácie. Nebolo tomu inak ani tohtoročný tretí aprílový víkend, na spoločnom stretnutí sekcie Film a video so sekciami Foto.

dislava Munka, tak fotografi sa sústredili na vyhodnotenie minuloročnej súťaže časopisu Ž semafor a sekcie Foto Fisaic O najkrajšiu fotografiu. Výsledky sme v našom časopise už publikovali, takže v Strečne sa uskutočnil slávnostný akt odovzdávania diplomov a cien. Po formalitách nasledovala prehliadka tvorby prinesených fotografií, resp. cédečiek plných krásnych záberov zachytených fotoobjektívom našich fotografů. Teší nás najmä fakt, že kolegovia, ktorí si nájdu čas a prídu do týchto tvorivých kolektívov, majú pozitívne dojmy a hodnotenia. Na vyhodnotení súťaže bol prítomný aj predseda poroty Ing. Jozef Fašanga, ktorý sa dlhé roky

venuje práci v kultúre a v oblasti fotografie a Ing. Soňa Kubincová, prezidentka FISAIC na Slovensku.

V budúcnosti budeme radi, ak si kolegovia fotografi nájdu čas a prídu medzi nás. Možno ich bude motivovať aj medzinárodná súťaž Foto FISAIC, ktorá sa bude konať v neďalekom Györi na jeseň toho roka. Bližšie informácie prinesieme v niektorom z letných čísiel, pretože tam bude prvýkrát zastúpené aj Slovensko. Aj o tom sa hovorilo v Strečne.

Mgr. Jozef LEHOCKÝ

Kým filmári hodnotili svoje diela a zapísali pripomienky lektora Mgr. La-



## Pripomenie a oživí históriu

Výpravná budova konskej železnice Bratislava-Trnava- Sereď z roku 1840 - to je presné znenie na pamätnej tabuli, ktorá od stredy 14. mája opäť visí na budove bývalej konskej železnice v Bratislave. Pripomína tak historickú hodnotu budovy a jej niekdajšiu významnú rolu, akú zohrala v našich dejinách. Budova bývalej konskej železnice sa nachádza na rohu Krížnej a Legionárskej ulice.

Opätovnú inštaláciu pamätnej tabule inicioval Odbor komunikácie GR ŽSR a v decembri minulého roku sa začali prípravy. Ako iste všetci vieme, získať všetky potrebné povolenia nie je takmer nikdy jednoduché a bezproblémové. Začal sa nekonečný kolotoč papierovania a vybavovania v potrebných inštitúciách. Po úspešnom zdolaní administratívnych záležitostí začala výroba samotnej tabule. Na jej zhotovenie sa podujal kamenár Marián Skučka (na fotografii). Pamätná tabuľa je zhotovená zo žuly, text je vyrytý pieskovaním. Slávnostné „odhalenie“ pamätnej tabule je naplánované v mesiaci august.

### A ešte niečo z histórie

Dňa 4. 10. 2008 uplynie 168 rokov od otvorenia prevádzky na prvom úseku prvej železnice na území Slovenska, konskej železnice



na úseku Bratislava - Trnava - Sereď. Stavebné práce začali v roku 1838, krátko po Generálnom zhromaždení Bratislavsko-trnavskej železničnej spoločnosti. Železničná trať mala normálny rozchod 1 435 mm a železničný zvršok tvorili ploché kované koľajnice pribité piatimi klineciami na pozdĺžne dubové podvaly, ktoré boli uložené na priečných podvaloch v dobovom lôžku. Po dostavaní železnice do Pezinka mala stavebná spoločnosť väčšie finančné problémy a tak sa jej budovanie rozdelilo na viaceré časové úseky. Posledný úsek Trnava - Sereď bol ukončený 11. 12. 1846.

Celkové náklady na výstavbu železnice boli 1 200 000 zl. K prevádzke slúžilo 20 osobných vozňov I., II. a III. triedy, 157 nákladných vozňov a 109 koní. Denne boli vypravované 3 osobné vlaky. Cestovná doba medzi Bratislavou a Trnavou bola asi 3 hodiny. Potreba zintenzívniť dopravu v tomto úseku viedla k jej prestavbe na parostrojnú železnicu. Posledný vlak ťahaný koňmi prešiel po trati Bratislava - Trnava dňa 10. 10. 1872, úsek trate Trnava - Sereď ostal ešte prevádzkovaný do roku 1876.

Mgr. Zuzana MELCEROVÁ,  
foto: autorka



## Beh Jožka Okona



Zlava Filip, Dávid a Miroslav Černý.

Prijemný 15. májový deň znovu patril bežcom železničiarom i neželezničiarom, ktorí si prišli v petržalskom Sade Janka Kráľa zabehať a zaspomínať na svojho bývalého kolegu Jozefa Okona.

Aj on holdoval tomuto športu, a preto je pekné, že sa tejto tradície zúčastňujú kolegovia zo všetkých troch železničných spoločností. V prípade mladej generácie je to už niekedy kontinuita, ktorú začal otec a pokračovateľmi sú jeho deti. Tak je tomu aj v rodine Miroslava Černého, ktorý už na železničiach „odkrútil“ 30 rokov a k športu pritiahol aj svoje štyri deti. Na beh pricestoval až z Kľačian pri Hlohovci a s ním si prišli zabehať aj 6-ročný syn Dávid a 13-ročný Filip.

(hoc)

## Nostalgia v doprave i v domácnosti



Kto by dnes navštívil Múzeum dopravy v Bratislave na Šancovej ul. 1, tak by v ňom nenašiel iba exponáty z oblasti železničnej a cestnej dopravy, ale aj dve výstavy zaujímavých fotografií našej kolegyne zo Železničnej geodézie ŽSR v Bratislave Ing. Miliny I. Strihovskej a najnovšiu expozíciu: Nostalgia v domácnosti.

Kto chce ukázať svojim deťom a vnukom, ako vyzeral parný rušeň, vojenská motorka či práčka, mangel, gramafón alebo žehlička na uhlie, tak nech sa vyberie do 30. augusta tohto roku do múzea, dokedy výstava Nostalgia v domácnosti potrvá. Vyše 120 exponátov z prvej polovice 20. storočia zaujme mladších i starších, ale priblíži život najmä deťom, ktoré si takto majú možnosť porovnať technický rozvoj za relatívne krátky čas.

(hoc)



# O najstaršiu železničnú pamiatku

## Šanca pre zberateľov

Súťaž **O najstaršiu železničnú pamiatku** pokračuje.

Vďaka zberateľom, ktorí nám poslali fotografie a tipy, sme vám v minulom čísle mohli priblížiť ďalšie zábery fotografií a exponátov, ktoré sa zachovali a prinášajú spomienky na roky minulé. Poslali ste nám ďalšie, tie vám však po získaní informácií prinesieme v nasledujúcom 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, popripade 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.**



Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., a Spolok Výchrevne Vrútky  
Vás pri príležitosti **160. výročia železníc na Slovensku**  
pozývajú **31. mája a 1. júna 2008**  
do priestorov Rušňového depa vo Vrútkach na podujatie



# Železnica pre deti

Na podujatí môžete vidieť:

- historické železničné vozidlá - parné, dieselové, elektrické žrsné
- súčasné železničné vozidlá
- historickú aj modernú hasičsku techniku



Podujatie podporili



Hasičský zbor Prílekoga

Súčasťou aprílového programu akcie budú jazdy mimoriadnych osobných a nákladných vlakov vedených historickými rušňami!

**30. mája 2008**

- nákladný vlak s rušňom T466.0254 (Pielstick) v úseku Vrútky - Kremnické Bane

**31. mája 2008**

- osobný vlak s parným rušňom 498.022 (Albatros) v úseku Čadca - Vrútky
- osobný vlak s parným rušňom 486.007 (Zelený Anton) v úseku Liptovský Mikuláš - Vrútky
- rýchlik s rušňom T 679.012 (Pomaranč) v úseku Zvolen - Vrútky a späť
- nákladný vlak s parnými rušňami 556.036 (Stoker) a Ty 2 (Nemka) v úseku Vrútky - Banská Bystrica a späť

**1. júna 2008**

- osobný vlak s parným rušňom 475.196 (Šlachtičná) v úseku Vrútky - Kremnica a späť
- osobný vlak s parným rušňom 464.001 (Ušatá) v úseku Prílekova - Vrútky a späť

Viac informácií na [www.vyhrevna-vrutky.sk](http://www.vyhrevna-vrutky.sk)





# TVÁR ŽSR

## Štvrtý ročník súťaže

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

Ak ste sa ešte neprihlásili, neváhajte a urobte tak prostredníctvom redakcie! Čas sa kráti a posledný termín - 1. august - sa blíži. Podmienkou účasti v súťaži je 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?



Niekoľko dôvodov prečo sa prihlásiť do súťaže nám prezradila aj minuloročná víťazka čitateľskej súťaže Zlatica Mišeková:

- Všetkým milým, zvedavým a možno aj trochu bláznivým železničiarom, ktorí by chceli zažiť niečo nové, odporúčam prihlásiť sa do súťaže Tvár ŽSR. Je to úžasná príležitosť spoznať nových ľudí a zažiť niečo nové. Budete prevrpení, koľko si užijete "srandy", adrenalínu a možno v sebe objavíte skrytý talent (ako ja). A ten relax?! Predstavte si, že budete mimo každodenných problémov a starostí...

Tak určite neváhajte a posielajte svoje fotky a odpovede na otázky. Tešíme sa vás.

Zlatica



**Mgr. Anna TATRANSKÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 1987, v súčasnosti pôsobím na Inštitúte vzdelávania a psychológie v Košiciach ako inšpektor pre školenie.
2. Cením si ľudskú vytrvalosť a tvorivosť a myslím si, že človek je tu na to, aby dával veciam zmysel a robil svet prijateľnejším. Azda najlepší prístup k životu: usmievať sa a vychádzať navzájom.
3. Voľné chvíle najradšej trávim doma v kruhu rodiny, teší ma, ak si celá rodina vyjdeme do prírody. Rada varím a pečiem, mám rada divadlo, knihy a lyžovanie.
4. Človek by nemal byť v živote stopercentne spokojný, pretože ak ním začína byť, dopracuje sa do fázy, keď už vlastne na sebe nepracuje.



**Peter VARGA**

1. V ŽSR pôsobím od roku 1991, a od roku 1996 pracujem ako výpravca. V súčasnosti v Košiciach.
2. Obdivujem a vážim si ľudskú múdrosť.
3. Rodina, šport, čítanie.
4. Z viacerých vecí spomeniem azda iba to, že rád by som bol dochvilný.



**Eva HUŠLOVÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 2007 vo funkcii recepčná v Ubytovacom zariadení v Starom Smokovci.
2. Vždy vlastným rozumom, ale záleží aj od okolností.
3. Keďže žijem v Tatrách, tak samozrejme príroda. Mojou prioritou je však rodina.
4. Zmenila by som niektoré svoje povahové vlastnosti. Páčilo by sa mi byť ráznejšou a sebavedomejšou.



**Erika DZURNÁKOVÁ**

1. Železničkou som od roku 2003. Momentálne pracujem vo funkcii samostatný správny zamestnanec v AO Spišská Nová Ves.
2. Väčšinou sa riadim podľa svojho momentálneho pocitu.
3. Vo voľnom čase si hlavne v lete užívam prechádzky v prírode so svojím psikom Lesanom, hrávam tenis, a v zime veľmi rada lyžujem.
4. Nič, chcem zostať sama sebou.



**Lukáš KOBZOS**

1. V ŽSR pracujem od septembra 2006 ako návestný a strojový dozorca na SMÚ UŽI Zvolen - pracovisko Michalany.
2. Prežiť každý deň tak, akoby to mal byť posledný v živote.
3. Vo voľnom čase rád relaxujem a športujem.
4. Na sebe by som zmenil, teda celkom odstránil, svoje prudké reakcie.



**Danka RISKALČIKOVÁ**

1. V ŽSR pracujem od mája 1986 vo funkcii výpravca v Radvani nad Laborcom.
2. Nerob iným to, čo nechceš, aby oni robili tebe. Keď sa prestaneme snažiť byť lepšími, prestaneme byť dobrými.
3. Vo voľnom čase si prečítam dobrú knihu, rada tancujem a mám rada prechádzky v prírode.
4. Čo by som na sebe zmenila? Ja ani neviem, ale podľa mojej rodiny nemám nič meniť.