

ŽELEZNIČNÝ semafor

August 2008

8



Železnica
v 21. storočí



Moje najkrajšie
prázdniny

*Všetkých čitateľov Ž semaforu
a najmä železničiarov z Čiernej
nad Tisou pozdravuje
szidi Tobias*

Autorka: Dana SCHWARTZOVÁ



Ideme do finále

Železnica v 21. storočí

V TRNAVE OVLÁDAJÚ VLAKY MYŠOU A NA DIAĽKU



Aby sme v hanbe neostali

Keď sa opýtajú cudzinca, čo mu vadí v našej krajine, najviac kritizuje služby, neochotu a chýbajúci úsmev. Aj my tu doma by sme našli mnoho podnetov na zlosť a hromženie. Samozrejme, zásadne chýbia tí DRUHÍ, to vždy INDE si neplnia svoje povinnosti, alebo iba tak ledabolo. A úsmev, či iba takú obyčajnú snahu pomôcť, už považujeme za bonus. Naša železnica má mínusov tiež dosť, bez ohľadu na organizačnú štruktúru, predpisy... Nielen v technickej vybavenosti, ale najmä takej obyčajnej – ľudskej. Už som zažila vbehnúť cestujúcich do dopravnej kancelárie na ktorejkoľvek stanici, keď súrne potrebovali vedieť, či meškajúci vlak nespôsobí vážny rodinný problém a teda, či budú stíhať prípoj. Ochotné a chápujúce slová dobre padli a cestujúcim mali pocit, že ich neodstrčili ako neprijemný element. Ale už som si vypočula i jedovaté výrazy... nech dajú pokoj, čo tu otravujú, my nemôžeme za meškanie vlakov, alebo za zlý grafikon. Pri kalamitných situáciách, keď vlak stojí odstavenej, niet toho, kto by cestujúcich upokojil a aspoň chlácholivými slovami sa pokúšal vniesť do vybičovanej atmosféry tú pozitívnu energiu, ktorú tak závidíme stredomorským krajinám. A ak úplne načrieme do našich vlastných nerestí, tak stojí za to si všimnúť každoročnú tému – poskytovanie občerstvenia za sťažených podmienok, teda rozumej nápoj, dodržiavanie pitného režimu. Koľko papierov a obsiahlej dokumentácie je na túto tému: nariadenie, rozpracované zásady, dodatky, stanoviská vedenia a odborov, nehovoriac o ich znení v kolektívnej zmluve a sociálnych programoch. No jednoducho, administratívne to máme podchytené dokonale, iba tie nešťastné minerálky nedoputujú tam kam majú, prsto chlapi na stanicích, ale i pri tratiach, keď si nedonesú z domu, tak nemajú. Ani s čistou vodou to nie je také jednoznačné, lebo niekde fakt chýba pitná voda. Prednostovia staníc sa dušujú, že sa o svojich ľudí v tomto smere starajú. Nuž, ako kto, hromženia do vlastných radov pribúda a vinníka niet. Ešteže technika a informačné technológie nás posúvajú vždy vpred.

Mária PALIČKOVÁ

Termín oficiálneho zavedenia ostrej prevádzky riadiaceho centra diaľkovo ovládanej trate (DOT) v Trnave je naplánovaný na september, ale zariadenie je v činnosti už niekoľko mesiacov. Aj preto sa začiatkom augusta konala jeho ďalšia prezentácia, tentoraz za účasti generálneho riaditeľa Ing. Štefana Hlinku a vedenia ŽSR.



- Som rád, že aj vďaka tomuto pracovisku sa železnica ocitla v 21. storočí, – neskrýval spokojnosť generálny riaditeľ Ing. Štefan Hlinka po prezentácii.

Podmienky uvedenia dispečerského pracoviska do prevádzky predniesli prítomným hosťom Ing. Jozef Kolej, Ing. Jozef Dudák a Ing. Ján Cenký z odboru dopravy GR ŽSR: - **Prioritu kladíme na odbornú pripravenosť prevádzkových zamestnancov a zároveň na plnú funkčnosť všetkých technických zariadení. Rádiové spojenia centra s vlakmi a dopravnými zamestnancami nachádzajúcimi sa na DOT, nadstavby pre automatické stavenie vlakových ciest, systémy prenosových ciest, ovládanie informačných systémov, ako napr. PIS, HaVIS, EPS, musia spoľahlivo pracovať. Počítame však i s tým, ak zariadenie zlyhá. Vypracujeme plán obsadenia staníc DOT pre prípad, keď dispečer nebude môcť ovládať elektronické stavadlá vzdialených dopravní.**

Pracovná skupina sa venovala aj obsadeniu staníc prevádzkovými zamestnancami. Pre nepretržité zabezpečenie prevádzky DOT je potrebných 80 osôb. Len pre porovnanie, personálna potreba pre obsluhu staníc na terajšej DOT v auguste 2004 si vyžadovala 235 ľudí. – **Do katalógu typových pozícií zapracujeme nové funkcie. Výpracov na DOT ponecháme v Novom Meste nad Váhom, Leopoldove a samozrejme v Trnave. Ďalšie stanice obsadíme na trati dozorcami dopravní. Od nich sa vyžaduje znalosť obsluhy dispečerského stavadla a oznamovacích zariadení, ale aj zadávanie vstupných informácií pre informačné systémy,** – ukončil prezentáciu Ing. Jozef Koley.

(balky)
foto: autor

Schématické zobrazenie diaľkovo ovládaného úseku



Nemám rád, ak sa zmeny dejú iba preto, aby sa vykonali

**ROZHOVOR S ING. ANTONOM KUKUČKOM,
RIADITEĽOM KANCELÁRIE GENERÁLNEHO RIADITEĽA ŽSR**

Po posledných zmenách vo vedení ŽSR, ktoré boli v apríli tohto roku, ste začali pracovať ako riaditeľ kancelárie GR ŽSR. Ako by ste zo svojej pozície zhodnotili doterajšie pôsobenie nového manažmentu? Ktoré vykonané kroky či zmeny boli najdôležitejšie?

Prioritou nového vedenia ŽSR je pokračovať v nastúpenej ceste finančnej stabilizácie a rozvoja ŽSR a v spolupráci s ministerstvom dopravy a dopravcami vytvárať podmienky na zvyšovanie efektívnosti a konkurencieschopnosti železničnej dopravy. Prvé kroky viedli najmä k uzavretiu výsledkov za rok 2007 (dokončenie účtovnej závierky a vyhodnotenie plnenia zmluvy o prevádzkovaní dráh so štátom za rok 2007). Zároveň bol spracovaný materiál o vyhodnotení plánu plnenia konsolidácie, z ktorého vyplýva, že základné konsolidačné opatrenia vlády SR prijaté v roku 2003 boli naplnené. Vydali sme nový štatút a rokovací poriadok vedenia, zaviedol sa systém pre predkladanie žiadostí a organizačné zmeny v ŽSR. Došlo tým k precízácii podmienok pre riadenie a vykonávanie zmien v štruktúre ŽSR. Aj v organizačnom poriadku sa vykonali niektoré potrebné zmeny. V júni bola v súčinnosti s ministerstvom dopravy a strategickými požiadavkami dopravcov prepracovaná a aktualizovaná stratégia firmy. Pokračuje sa na rozpracovaných a pripravujúcich sa nové modernizačné akcie. V rámci operačného programu Doprava do roku 2013 sa verejné obstarávanie pre nové veľké akcie vyvíja priaznivo. Spomeniem najmä úseky Nové Mesto nad Váhom – Púchov, Žilina – Krásno nad Kysou a Žilina – Teplička zriaďovacia stanica. Je predpoklad, že budú vytvorené podmienky na čerpanie fondov EÚ a že tieto stavby začnú v plánovaných termínoch. Spomeniem tiež ukončené verejné obstarávanie na modernizáciu zabezpečovacieho zariadenia v Železničnej stanici Kysak, kde akcia bude financovaná zo štátneho rozpočtu.

Po nástupe nového vedenia nastali aj zmeny v organizačnej štruktúre generálneho riaditeľstva. Vznikol nový odbor a jeden z odborov bol v štruktúre zaradený inde. Čo vás viedlo k týmto zmenám a čo ešte plánujete?

K 1. júlu boli vykonané organizačné zmeny na generálnom riaditeľstve a to zmena v úseku generálneho riaditeľa ŽSR. Zmenila sa pôsobnosť kancelárie GR a z úseku námestníka GR pre ľudské zdroje do úseku generálneho riaditeľa bol začlenený odbor organizácie a riadenia s novým označením O160.



Zriadenie nového odboru hospodárenia s majetkom (O320) na úseku námestníka GR pre ekonomiku, vyplýva jednak zo záverov I. fázy projektu revitalizácie železničných staníc, ale najmä za účelom zabezpečenia adekvátnych kompetencií a vrcholového zastrešenia činností pri nakladaní s majetkom ŽSR po stránke rozhodovacej, metodickéj i výkonnej z úrovne generálneho riaditeľstva.

Doplnila sa pôsobnosť odboru krízového riadenia a ochrany (O520) v súvislosti s nutnosťou jednoznačného vrcholového zastrešenia procesu automatizovaného systému správy registratúry, systému archívnictva a prepravy poštových zásielok za ŽSR (vrátane spolupráce so Slovenskou poštou a inými poštovými operátormi). Boli vydané nové podmienky pre schvaľovanie rozpisov plánovaných miest na výkonných pracoviskách v segmente železničnej dopravnej cesty – v záujme posunutia právomocí z generálneho riaditeľstva na vnútorné organizačné jednotky.

Nie som zástancom toho, aby sa zmeny vykonávali len preto, aby sa vykonali. Takže radšej hovorme o zlepšovaní, či zjednodušovaní systému riadenia, aby bol transparentný a najmä účinný. Z tohto pohľadu v roku 2008 za veľmi dôležité považujem, okrem iného, prípravu usporiadania riadenia procesu investičnej výstavby a prípravy a realizácie stratégie ŽSR tak, aby tieto procesy boli zastrešené a mali jednoznačného gestora. Dôležitá bude príprava nového systému kategorizácie železničných staníc, ich organizačných štruktúr, vrátane nového systému rozpisu funkčných miest na staniach. Ďalším

dôležitým krokom bude zavedenie nového systému riadenia projektov a najmä riadenia dokumentov a riadiacich aktov. Súčasný systém obsahuje množstvo rôznych foriem riadiacich aktov s rôznou záväznosťou (nariadenia, rozhodnutia, pokyny, smernice, vykonávacie smernice, metodické usmernenia a iné), čo spôsobuje neprehľadnosť, nepreviazanosť úloh a zodpovednosti, ba v niektorých prípadoch aj vzájomné protirečenie. Na nedostatky v tejto oblasti poukázali aj výsledky auditu, ktorý vykonal odbor interného auditu v ŽSR. Jednotlivé kroky a postupy na uvedených „zmenách“ sú organizované tak, aby nové systémy boli účinné najneskôr od 1. januára 2009.

Spomenuli ste kategorizáciu železničných staníc. Ako bude vyzerať tá nová? Otvorenou témou je už dlhší čas stratégia údržby železničnej infraštruktúry a nezodpovedaná je otázka existencie železničných hasičov. Aké zmeny sa pripravujú v týchto oblastiach?

Hovoril som už o príprave nového systému kategorizácie železničných staníc. Doterajší systém je prežitý, nevyhovuje novým podmienkam a najmä nemotivuje k racionalizácii. Nechcem predikovať, ako to bude po novom v jednotlivých staniach, nakoľko v súlade s nariadením generálneho riaditeľa pokračujú práce v projektovom tíme a je predpoklad, že návrhy budú známe už koncom mesiaca.

Inováciu si zaslúži i katalóg typových pozícií. Typové pozície podľa druhu pracoviska a stupňa riadenia by mali byť vyvážené, zjednodušené a unifikované. Aj v tomto smere vedenie ŽSR už prijalo úlohu, ktorá sa má riešiť ešte v roku 2008. Návrh stratégie ÚŽI prerokovala Správna rada ŽSR v júni. S cieľom eliminovať možné riziká je potrebné k tomuto projektu pristupovať citlivo a zároveň systémovo. V súčasnosti pokračujú práce na vecnom a časovom harmonograme realizácie projektu na nasledujúce obdobie počas približne dvoch rokov.

Problém transformácie požiarnej represie v podmienkach ŽSR sa táhá už niekoľko rokov. Po siahodlhých diskusiách odborníci v danej oblasti dospeli k záveru, že táto zložka by mala byť delimitovaná do Hasičského a záchranného zboru SR. Takto je to navrhnuté v materiáli, ktorý štátna správa pripravuje na rokovanie vlády SR. Rozhodnutie v danej veci očakávame v tomto roku.

(Pokračovanie na 4. strane)

Nemám rád, ak sa zmeny dejú iba preto, aby sa vykonali

(dokončenie zo strany 3)

Riaditeľ kancelárie generálneho riaditeľa je takpovediac jeho pravou rukou. Prezradte nám, ako vyzerá pracovný deň generálneho riaditeľa ŽSR?

Ak nie je žiadna mimoriadnosť, tak deň začíname spolu rannou „siestou“ o robote (o tom čo sa udialo z večera do rána a čo sa bude diať počas dňa) a zvyčajne končíme pri „pošte“. Medzitým porady, pracovné stretnutia, návštevy, výjazdy... Myslím si, že pracovný deň generálneho riaditeľa ŽSR je obdobný ako u iných generálnych riaditeľov veľkých firiem.

Pán riaditeľ, ste dlhoročný železničiar, prešli ste rôznymi funkciami a pozíciami. V ktorej ste sa cítili najkomfortnejšie? Ako bývalému riaditeľovi controllingu vám boli blízke čísla, ako dopravníci zase železničná prevádzka. Kedy ste sa cítili ako ryba vo vode?

Moje prvé kroky na železničiach začali v podstate už v detstve, keď som sa s kamarátmi pravidelne chodil pozeráť na bafkajúce rýchliky, ktoré sa voľakedy v Zlatých Moravciach pravidelne poobede križovali. A my – chlapčiská, sme aj klinec na koľajnici kladli...

Nemôžem zabudnúť ani na prvý vlak, ktorý som vypravil v Bratislave - Petržalke v auguste 1976 a nedajú sa vyjadriť číslami spomienky na prácu v Bratislave - Rusovciach, Bratislave - hlavnej stanici a v Lamači. Aj keď prevádzka a ekonomika sú vzájomne previazané a neoddeliteľné, viac ma začala pútať ekonomická stránka a zhruba po ôsmich rokoch v prevádzke som prešiel pracovať do pozícií zamerných najmä na „čísla“.

Každá pozícia a pracovisko mali svoje čaro. Predsa len s odstupom času, azda najmilšie spomienky mám na pôsobenie v

bratislavskej hlavnej stanici a samozrejme na controlling. Aj keď veľmi zaujímavé a poučné bolo moje takmer 12-ročné pôsobenie mimo ŽSR, ale ako ryba vo vode sa predsa len cítim na železničiach.

Čo vás osobne najviac prekvapilo alebo zaujalo v novej funkcii?

Predtým som bol často prizývaný na rokovanie vedenia ŽSR a v podstate pravidelne som komunikoval a spolupracoval s kanceláriou generálneho riaditeľa. Takže prekvapil ma ani nie tak obsah kancelárie, ale pocit, či skôr uvedomenie si, že na chod firmy sa mám možnosť pozeráť z iného uhla a v inom rozsahu ako predtým. Ako člen vedenia ŽSR som musel rovnými nohami naskočiť do rozbehnutého vlaku.

Okrem pracovných povinností a riešenia rôznych úloh sa v týchto dňoch azda najčastejšie stretávame s témou dovolení a oddychu. Prezradte železničiarom, ako ste dovolenkovali?

Dovolenku som strávil s rodinou na Slovensku. Počas dvoch týždňov sme boli na viacerých miestach. Na niekoľko dní sme využili služby nášho zariadenia v Starom Smokovci, pár dní sme ležali pri Zemplínskej Širave. Boli sme si pozrieť Spišský hrad, plavili sme sa na pltiach po Dunajci a konečne som sa povozil aj na Čiernohorskej železnici. Boli to príjemné chvíle a vôbec mi nevadilo, že nám počasie až tak nežičilo.

Ďakujem za rozhovor.

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: autorka

Aj trať na Kysuce bude zmodernizovaná

Účelom modernizácie železničnej trate Žilina – Krásno nad Kysucou je vynovenie existujúcej dvojkol'ajnej železničnej trate, ktorá je súčasťou prioritnej Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) č. 23.



Zmluvu na stavbu ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Krásno nad Kysucou, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. podpísali 6. augusta v Bratislave Ing. Štefan Hlinka generálny riaditeľ ŽSR (vľavo) a Ing. Dušan Mráz, generálny riaditeľ Doprastav-u, líder združenia Žilina – Krásno.

Stavba je rozdelená do piatich stavebných úsekov, ich obnovovanie bude prebiehať súčasne. Celková dĺžka modernizovaného úseku trate vrátane zastávok, výhybne a železničných staníc je 18,922 km, pre traťovú rýchlosť v traťových úsekoch a hlavných staničných koľajniciach do 160 km/h.

Táto stavba sa v súčasnosti nachádza v predrealizačnej fáze. V súlade s výsledkami vyhodnotenia ponúk vo verejnej súťaži, Železnice SR uzatvorili zmluvu o dielo s úspešným uchádzačom – Združením „Žilina – Krásno“, pod vedením spoločnosti Doprastav, a.s. Ďalšími členmi združenia sú firmy Skanska BS, a.s., OHL ŽS, a.s. a Váhostav – SK, a.s. Práce budú realizované v období 34 mesiacov, pričom predpokladaný termín začatia výstavby je september tohto roku. Akceptovaná zmluvná cena stavby je 153,64 mil. eur.

Predmetná stavba je súčasťou zásobníka projektov Operačného programu Doprava pre programové obdobie 2007 – 2013. Predpokladaná výška príspevku EK pre tento projekt je 58 % z celkových oprávnených nákladov. Konečná výška príspevku bude stanovená EK po schválení žiadosti o nenávratný finančný príspevok.

Foto: Ing. Ján BABIAR



Ked' pokojný nedeľný večer naruší vykoľajený vlak

PAŤ TÝŽDŇOV BOLA PRERUŠENÁ PREVÁDZKA NA JEDNEJ KOĽAJI TRATE PÚCHOV – PRAHA

Obyvateľov v blízkosti traťového úseku Lúky pod Makytou – Horní Lideč v treť júnový týždeň prebrali z večernej dedinskej letargie ohlušujúce decibely. V čase, kedy víkend končí, ale do prvého pracovného dňa zostáva ešte niekoľko hodín a televízor je najvhodnejším spoločníkom, poriadne buchnutie plechov vyburcovalo zvedavosť domácich.

Nad úhľadnými políčkami a záhradkami sa vinie trať, odkiaľ bolo počuť do doliny rachot „nadskakujúcich“ plechov. Na takmer 1,5-kilometrovom úseku medzi zastávkami Lysá pod Makytou a Strelenka došlo k technickej poruche na maďarskom vozni, čo spôsobilo vykoľajenie piatich vozňov a poškodenie trate.

- Podľa parametrov Európskej únie spomenutá trať je zaradená do medzinárodnej trasy, spája Púchov s Českou republikou cez Horní Lideč. A takáto udalosť si vyžaduje rýchlu súhru zainteresovaných zložiek. Prvá prehliadka ukázala rozsiahle poškodenie 2. koľaje, čím sa stala nezjazdná a bolo potrebné postarať sa o nahradenie koľajových polí. Do prvého zásahu po posúdení stavu tejto nehodovej udalosti sa zapojili „údržbári“ (RR ÚŽI Žilina) a prednosta Železničnej stanice Pú-



Takmer tridsiatka zamestnancov Trnavskej stavebnej spoločnosti sa podieľala na odstraňovaní následkov havárie.

všetkých, ktorí majú k udalosti čo povedať. – Voľakedy bola ešte hustejšia preprava tovarov i ľudí, o takáto okamžité zásahy pri haváriách tohto typu nebola nikdy núdza. Viacerí si pamätáme vykoľajenia vlakov za jazdy a nikdy sme neváhali s pomocou v ktorýkoľvek

zariadenia kamión vošiel na koľaje. Možno to bolo pre Ing. Samka pamätné i kvôli nepretržitej 36-hodinovej prítomnosti na pracovisku. Aj teraz bolo potrebné dať hlavy dohromady, aby škôd bolo čo najmenej. Na stráň k pokriveným koľajniciam dorazil prednosta stanice, revízori, polícia, pohotovostní pracovníci a meralo sa i uvažovalo, čo ďalej. Do riešenia mali čo povedať aj odborníci z GR ŽSR.

- Prvé museli odísť z poškodených koľají vozne a tak, aby náklad neuprel ujmu. Českí kolegovia sa postarali o prednú časť vlaku a zadná časť bola opatrne dopravená späť do Lúk pod Makytou. Nasledovalo nakoľajenie poškodených vozňov, - opísal prvé hodiny po havárii námestník. Predbežné náklady na rekonštrukciu trate boli vyčíslené na 10 miliónov korún. A k tomu potrebné mechanizmy, stanovenie výluk a okamžitý nástup dodávateľa na obnovu trate, vybudovanie staveniska, nová koľaj a príprava nových koľajových polí. Rýchliky dostali zelenú odklonom cez stanicu v Čadci a funkčná zostala jedna koľaj. Napriek ťažkému sklonu v teréne práce boli zvládnuté vďaka správnej koordinácii zainteresovaných zložiek 25. júla.

A že aj dobrí susedia sú na nezaplatenie, dokazujú i vzťahy s českými kolegami, keď okrem iných kontaktov od júna spoločne overujú medzi stanicami Lúky pod Makytou – Horní Lideč dátové prepojenie elektronických denníkov. Po overení budú výpravcovia ŽSR a ČD prostredníctvom nich komunikovať aj v iných pohraničných staniách.

Mária PALIČKOVÁ,
snímky autorka



Pohľad na zdeformovanú trať po havárii.

chov Bc. Ivan Berník i vedúci technolog Ing. Pavel Liščák, ktorí riešili odklon dopravy i náhradné autobusy, - menuje prvé kroky dopravný námestník prednostu púchovskej stanice Ing. Miroslav Samko. Na celej tejto situácii nie je zaujímavé, že vôbec došlo k vykoľajeniu, veď pri dĺžke 3 670 km tratí na našom území sa podobné udalosti pritrafia, ale rozhodujúca je dokonalá súhra

čas, - zaspomínal si koordinátor SMS ŽTS Považská Bystrica Ing. Ján Motyčka. I napriek negatívam a finančnej ujme v takomto nečakanom okamihu dochádza ku konfrontácii síl, rozumových schopností i k pohotovej reakcii hlavných aktérov. Pre Ing. Miroslava Samka bola v minulosti školou života situácia pri narazení IC vlaku do kamióna na priecestí pri Matadore. Napriek výstrahe zabezpečovacieho



Či priamo v teréne alebo v kancelárii, ale hlavní aktéri museli byť denne v kontakte. Zľava koordinátor SMS ŽTS Považská Bystrica Ing. Ján Motyčka a dopravný námestník púchovskej železničnej stanice Ing. Miroslav Samko.

I keď obraz bol ako z katastrofického

ČIERNE MINÚTY VO VLAKU

Do histórie nielen Českých dráh, ale železničnej dopravy vôbec, sa zapísal ôsmy augustový deň. I keď piatky zvyčajne prinášajú dobré pocity spojené s predstavou ukončenia pracovného týždňa a s plánmi na víkend, ten spomínaný druhý augustový piatok bol najčiernejším dňom v živote ľudí, ktorí boli spojení s jazdou medzinárodného vlaku EC 108 Comenius z poľského Krakova do Prahy.

Na svoju nešťastnú púť vyšiel o siedmej hodine z Krakova. Štátnu hranicu s ČR prešiel o 9,19 hod. Poľský sprievodca odhadol počet cestujúcich na 200 osôb, ku ktorým pristúpili ešte ďalší v Bohumíne a Ostrave. K tragédii došlo o pol jedného dopoludnia po prejazde Studénkou po 101. koľaji, kedy asi 300 metrov pred vlakom spadla mostná konštrukcia cestného nadjazdu. Vlak išiel rýchlosťou 134km/h. Po niekoľkých minútach nasledoval náraz a začiatok tragédie...

Rušňovodič stihol pohotovo zareagovať a siahol po rýchlobrzde. Jiří Šindelář z DKV Praha touto reakciou znížil rýchlosť a sám sa stihol schovať v strojovni, čím si zachránil život.

- ...pod mostom sa blyso. Videl som zakývať sa trolej a to som už brzdlil a zberač dal dole. Bolo to neskutočné, most sa začal vlniť a pomaly sa skladal k zemi. Keby som sa v tej chvíli pozeral

inde ako na trať, napríklad na budíky alebo do rozkazov, možno by som nezačal brzdiť. Znamenalo by to náraz v plnej rýchlosti ... a následky mohli byť ešte tragickejšie,- opísal ťažké okamihy Jiří Šindelář niekoľko dní po nehode.

Po náraze sa hnacie vozidlo vykoľajilo a poškodené zostalo stáť na spadnutej mostovke. Obrovská energia vpravo od hnacieho vozidla demolovala prvý vozeň za rušňom. Vľavo si našiel cestu cez spadnutú mostovku druhý a tretí vozeň, pričom druhý doslova preletel ponad spadnutú konštrukciu a zastavil ho výsypný voz pracovného vlaku na 103. koľaji. Tretí vozeň súpravy zostal zakliesnený v konštrukcii mostovky a štvrtý skončil pod troskami vozňa pred ním. Ďalších šesť vozňov z desaťvozňovej úpravy vlaku EC 108 sa nevykoľajilo. Kinetická energia otočila samotnú spadnutú konštrukciu mosta o takmer 90 stupňov.

Na mieste tragédie boli okamžite zalarmované záchranné tímy Moravskosliezkeho kraja.

Aktuálny vývoj situácie a postupy záchranných prác prinášali azda všetky médiá a to nielen v ČR.

Na mieste nehody zasahovali zdravotné tímy, 16 hasičských jednotiek, medzi nimi aj železniční hasiči z Ostravy, Přerova a Olomouca. V plnom nasadení boli nehodové vlaky. Vrtuľníky a sanitky prevážali ranených do najbližších nemocníc v Ostrave, Frýdku-Místku, Valašskom Meziříčí, Olomouci.

Až po ležaku, ktorý komplikoval odstránenie následkov nehody, sa dostal k slovu i vyprošťovací tank železničnej hasičskej jednotky z Olomouca. V ČD vznikli krízové štáby.

Okrem zásahových jednotiek záchranárov a policajtov na mieste nehody nechýbali ani prenosové vozidlá s parabolami, ktoré z dejiska tragédie vysielali najnovšie informácie. Ondřej Kubala, hovorca ČD bol na mieste nešťastia asi tri hodiny po nehode a prvé okamihy opísal takto: - **Naskytl sa nám obraz, ktorý väčšina z nás pozná iba z katastrofických filmov...**

Žiaľ, v Studénke to bola skutočnosť. Okrem rušňovodiča a cestujúcich prežila pekle aj vlaková čata. Vlakvedúca Radmila Šajbenová a sprievodcovia Libor Palkech, Alena Krhutová a Alena Švidrnochová. Aj napriek zraneniam môžu všetci hovoriť o veľkom šťastí – žijú. Sprievodca prežil katastrofu v druhom, jedna sprievodkyňa v treťom, druhá v šiestom a vlakvedúca v siedmom vozni.

V dôsledku nehody prišlo o život celkove sedem osôb. Jeden Ukrajinec, jedna Poľka a päť cestujúcich českej národnosti.

Zo 68 cestujúcich privezených do nemocníc tam 58 zostalo hospitalizovaných. Čo sa týka vyšetrovania, kriminalisti vytvorili vyšetrovaciu skupinu s názvom Comenius, ktorá sa zaoberá tromi verziami. Skúma sa zavinenie ľudským faktorom, do úvahy prichádza i chyba materiálu a v neposlednom rade statické zaistenie stavby. Čas vyšetrovania vzhľadom na



filmu, žiaľ, išlo o skutočnosť

UŽ O TRIDSAŤOSEM HODÍN PO NEHODE BOLA ŽELEZNIČNÁ DOPRAVNÁ CESTA OBNOVENÁ

zložitost prípadu bude trvať niekoľko týždňov a možno i mesiacov. České i poľské železnice (ČD i PKP) prijali spoločné opatrenia a po nehode umožnili cestujúcim vrátiť sa domov zdarma a nepokračovať v ceste. Rovnako umožnili pricestovať aj príbuzným za svojimi blízkymi a obeťami nešťastia do nemocníc.

Železničná doprava sa začala obnovovať po súhlase železničných inšpektorov vo večerných hodinách (o 19 hod 56 min).



Dopravná cesta bola obnovená za necelých 38 hodín.

Z reportáže Ivana SKULINU (fotoreportéra týždenníka *Železničár*) vybrala a z informácií ČD pripravila

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: Ivan SKULINA

Železničné mosty a tunely sa kontrolujú pravidelne

KAŽDÝ ŽELEZNIČIAR MÁ POVINNOSŤ AKÚKOĽVEK PODOZRIVÚ ZÁLEŽITOSŤ ALEBO CHYBU NA ŽELEZNIČNEJ TRATI NAHLÁSIŤ SPRÁVCovi!

O kontrolách, prehliadkach a revíziách stavieb, predovšetkým mostov a tunelov na tratiach ŽSR, sme sa zhovárili s Ing. Jánom Husákom, vedúcim oddelenia správy železničných stavieb z Odboru infraštruktúry GR ŽSR.

*** Ako sa kontrolujú z hľadiska statiky a spôsobilosti železničné mosty, cestné nadjazdy a rôzne konštrukcie nad traťou?**

- Všetky železničné mosty (na Slovensku je ich 2282) sa kontrolujú pravidelne. Kontrolóri na trati vykonávajú kontrolu raz za týždeň, alebo raz za 10 dní. Oni by ako prví mali upozorniť na akúkoľvek poruchu, chybu alebo podozrenie na moste či mostnej konštrukcii.

Bežné prehliadky sa vykonávajú raz za rok a tie robí priamy správca objektu.

Raz za tri roky sa robia podrobné prehliadky mostov, sú to revízie. Vykonávajú ich špeciálne nezávislé čaty odborníkov. Z revízie sa spracováva revízna správa. Každý most, čo sa týka jeho technického stavu sa hodnotí známkou 1, 2, alebo 3. Pričom jednotka znamená, že most je bez porúch a chýb,

dvojku dostane most s menšími nedostatkami a 3 znamená, že most by mal prejsť celkovou rekonštrukciou a byť zaradený do plánu opráv. Revízna správa je uložená u správcu mosta. V prípade zvláštneho správania mostných konštrukcií sa robia jednorazové špeciálne pozorovania, zatažovacie skúšky, kontrolné rušňové jazdy a špeciálne prepočty. V prípade akýchkoľvek porúch je správca mosta povinný obmedziť prechod na mieste – znížením rýchlosti zväčša na 20 – 30 km/hod, prípadne znížiť zatažiteľnosť, tzn. že daným úsekom by prechádzali hmotnostne ľahšie vlaky.

*** Ako sa kontrolujú tunely?**

- Všetky tunely (na Slovensku je ich 75) sa kontrolujú nasledovne. Správca tunelov vykonáva kontrolu tunela raz za šesť mesiacov. Je povinný tunel prejsť a spísať záznam.

Tunel sa hodnotí známkami 1,2,3. Podľa stupňa zistenia sa frekvencia kontrol zvyšuje až na raz za mesiac. Najväčší nepriateľ tunelov je voda, ktorá sa v zime mení na ľad.

Raz ročne sa v každom tuneli robí komisiálna prehliadka. Tá sa realizuje z lešenia, podrobne sa hodnotí stav tunela aj miera zavodnenia, špáry a pod. Aj v tomto prípade je tunel hodnotený známkou 1 až 3, pričom sa pripravujú plány opráv či komplexnej rekonštrukcie.

A raz za päť rokov každý tunel prejde tzv. päťročnou prehliadkou, ktorú realizuje špeciálna komisia. Tá nielen podrobne preskúma aktuálny stav tunela z lešenia, ale určí aj spôsob odstránenia chýb a porúch a dlhodobú prevádzkovú spôsobilosť tunela do budúcnosti.

Každý železničiar má povinnosť pri akúkoľvek zistení či už v prípade mosta, tunela, mostnej konštrukcie, alebo aj zariadení okolo trate informovať neodkladne správcu trate.

(map)

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

Vchod vlaku na obsadenú koľaj (C 4)

KOMENTÁR K ČLÁNKOM 46, 54 A 77 PREDPISU ŽSR D 17

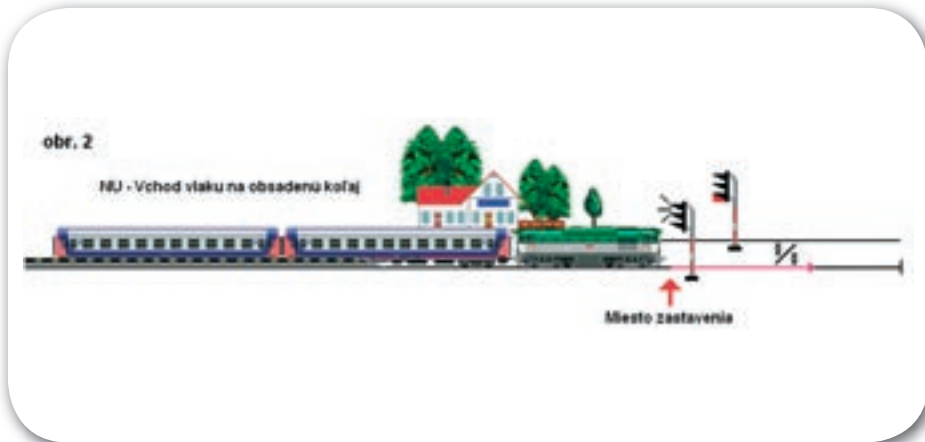
NEHODY A MIMORIADNE UDALOSTI

Milé kolegyně, kolegovia! Problematika nehodových udalostí a nasledujúcich činností s nimi súvisiacimi v zmysle predpisu ŽSR D 17 **Nehody a mimoriadne udalosti je natoľko rozsiahla a závažná, že redakčný tím ÚIVP pre tvorbu a posudzovanie odborných príspevkov sa rozhodol, že aj v tomto čísle sa pokúsi popísať a vyriešiť určitý dopravný problém. Taký, ktorý súvisí so spomenutou problematikou, a nie je ani tak veľmi vymyslený. Dokonca ho priniesol železničiarsky život sám.**



Nehodovú udalosť C4 – Vchod vlaku na obsadenú koľaj – sme si už vysvetlili v predchádzajúcom vydaní, ale predsa sme nechtiac pozabudli na jednu situáciu, ktorá ale s vchodom vlaku nemá nič spoločné, pretože v tomto prípade pôjde o jeho odchod. V nasledujúcich riadkoch sa pokúsime posúdiť, či popísaná situácia bola nehodová udalosť alebo nie.

V istej železničnej stanici, ktorá disponuje réleovým staničným zabezpečovacím zariadením, došlo pri stavaní odchodovej vlakovej cesty k takej poruche, že službukonajúci dopravný pracovník nemal kontrolu od správneho postavenia výhybiek. Výhybky boli prestavené núdzovo, ale asi nie podľa interných predpisov ŽSR, ktoré takéto činnosti detailne popisujú. Pretože výhybka, cez ktorú mal prechádzať s odchádzajúcim vlakom ako cez prvú, nesmerovala na traťovú koľaj, ale na koľaj slepú (obr. 1). Jazdu vlaku po výprave



výpravcom dovoľovala popri odchodovom návěstidle aj návěst 38 Opatrne na prívlačiaciu návěst. Vodič, ktorý venoval jazde vlaku zvýšenú pozornosť, zistil, že prvá výhybka nesmeruje na traťovú koľaj, ale

na koľaj slepú. Vlak zastavil ešte pred odchodovým návěstidlom (obr. 2). A teraz prichádza na rad otázka, či popísaná situácia je nehodovou udalosťou alebo nie.

Aby sme si túto situáciu správne vysvetlili, musíme si znovu zopakovať článok 54 predpisu ŽSR D17, kde sa uvádza, že vchodom vlaku na obsadenú koľaj je každý uskutočnený vchod, **odchod** a prechod vlaku, kedy vlaková cesta nie je v celej dĺžke voľná, alebo bola počas vchodu, odchodu a prechodu vlaku narušená dráhovými vozidlami. Rovnako sa kvalifikuje aj vchod, **odchod** alebo prechod vlaku, ak je vlaková cesta postavená a uskutočnená na slepú koľaj alebo na koľaj vylúčenú z prevádzky. V tejto súvislosti je taktiež potrebné si zopakovať aj článok 77 uvedeného predpisu, v ktorom je uvedené nasledovné:

Nehodové udalosti kategórie **vchod a prechod vlaku na obsadenú koľaj** (slepú



koľaj a koľaj vylúčenú z prevádzky), vchod vlaku do obsadeného oddielu, jazda vlakov proti sebe, odchod vlaku na inú trať vznikajú okamihom prechodu čela vlaku za prvú hlavnú (taxatívne) návěstidlo posudzovaného úseku koľaje v smere jazdy vlaku. **Odchod vlaku na obsadenú koľaj** (slepú koľaj a koľaj vylúčenú z prevádzky) vzniká okamihom uvedenia vlaku do pohybu po rozkaze alebo súhlase na odchod.

Z uvedenej definície vyplýva, že ak odchádzajúci vlak v takejto situácii zastaví ešte pred odchodovým návěstidlom, alebo aj za ním, popísaná situácia bude vždy posudzovaná ako nehodová udalosť C 4 Vchod vlaku na obsadenú koľaj (obr. 3).

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

Výskumný ústav dopravný v európskom zozname notifikovaných orgánov



POSUDZOVANIE ŽELEZNIČNÝCH VÝROBKOV UŽ AJ NA SLOVENSKU

Dnes sa už na trhu takmer každodenne stretávame s výrobkami s označením CE (platnosť na území EÚ) alebo CSK (platí na území SR) a s inými, ktoré sú značkami zhody záruky. Toto označenie je na výrobkoch, ktoré boli zaradené medzi komodity so zvýšeným nebezpečenstvom a možnosťou ohrozenia zdravia, bezpečnosti alebo majetku osôb alebo životného prostredia. Kupujúci má pri kúpe výrobku s takouto značkou záruku, že ten spĺňa požiadavky naň kladené z hľadiska jeho možného negatívneho vplyvu na užívateľa, jeho majetok a okolie.

Treba však poznamenať, že značka zhody nie je zárukou, že výrobok spĺňa požiadavky funkcionality. Tu je už potrebné orientovať sa podľa skúseností a obchodnej značky. Značku zhody získava výrobok po posúdení zhody s požiadavkami uvedenými v právnom dokumente EÚ (smernica, rozhodnutie) alebo právneho dokumentu SR, ako sú zákon alebo nariadenie vlády. Súčasťou procesu posúdenia zhody je aj vykonanie príslušných skúšok výrobku v akreditovanom skúšobnom laboratóriu podľa noriem alebo iných technických špecifikácií, ktoré sa na daný výrobok vzťahujú. Postupy posudzovania zhody sú všeobecne zadefinované v príslušnej legislatíve EÚ a SR. Pre ich zabezpečenie sú menované tretie nezávislé osoby (orgány). Tieto orgány musia preukázať, že spĺňajú požiadavky na nich kladené v príslušnej legislatíve EÚ a SR a to hlavne v oblastiach nezávislosti, odbornej spôsobilosti, znalosti postupov posudzovania zhody, a disponujú potrebným technickým vybavením a laboratóriami na túto činnosť.

Železnica a interoperabilita

Tak ako ostatné odvetvia priemyslu aj železničný priemysel pristúpil k zavedeniu posudzovania výrobkov používaných na železničiach, v nadväznosti na smernice o interoperabilite, avšak bez použitia značiek zhody. Hlavným dôvodom bolo popri zabezpečení bezpečnosti dosiahnutie interoperability, zjednotene povedané - zlučiteľnosti vlakov a infraštruktúry (traťové zariadenia, trakčné napájacie zariadenia, zabezpečovacie systémy). Zo všeobecnej definície interoperability vychádza, že je to schopnosť európskeho železničného systému

umožniť bezpečný a nepretržitý pohyb dráhového vozidla na dráhach európskeho železničného systému, založenej na predpisových, technických a prevádzkových podmienkach, ktoré je potrebné dodržiavať v záujme splnenia tejto základnej požiadavky.

Je potrebné poznamenať, že bezpečnosť železničných výrobkov bola zabezpečená aj pred zavedením ich posudzovania z hľadiska požiadaviek interoperability. Pri posudzovaní výrobkov železničného sektora sa okruh základných požiadaviek na výrobky z hľadiska ich vplyvu na okolie rozšíril o oblasť technickej zlučiteľnosti. Takže pri použití výrobku vyhovujúceho požiadavkám na interoperabilitu je záruka,

sa zmenil minulý mesiac, keď sme sa zaradili medzi krajiny, ktoré autorizovali takéto orgány pre oblasť interoperability železníc.

Koncom júla tohto roku ÚNMS (Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo) rozšíril doterajšiu autorizáciu a udelil novú autorizáciu pre Výskumný ústav dopravný, a.s. - VÚD so sídlom v Žiline pre posudzovanie zhody interoperability európskeho železničného systému vysokorýchlostných a konvenčných železníc pre subsystémy - infraštruktúra, energia a dráhové vozidlá. Následne úspešne sa realizovala notifikácia v rámci EÚ, čím bol VÚD zapísaný do európskeho zoznamu notifikovaných orgánov s pôsobnosťou v rámci EÚ.

Nejde o nováčika v oblasti posudzovania zhody, keďže VÚD, a. s. už niekoľko rokov pôsobí ako autorizovaná osoba a notifikovaný orgán s pôsobnosťou v oblasti stavebných výrobkov, strojných zariadení, lanoviek, tlakových zariadení, výťahov a teraz už aj v oblasti železníc.

K tomuto úspechu významnou mierou prispeli aj ŽSR. Vzhľadom na zložitú problematiku boli v uplynulom a v tomto roku viaceré spoločné rokovania medzi GR ŽSR, MDPT SR, ÚNMS SR, výskumnými ústavmi (VÚD, a.s. Žilina, VVÚŽ Žilina) a vysokými školami v SR a ČR, najmä so Žilinskou univerzitou - stavebnou, strojníckou a elektrotechnickou fakultou, a ďalšími akreditovanými subjektmi. Taktiež prebehli rokovania s výskumnými ústavmi a vysokými školami v ČR, ktoré sú už autorizované a notifikované na vyššie uvedené smernice o interoperabilite. Na

základe týchto rokovaní VÚD, a.s. pripravil a uzatvoril viaceré dohody o spolupráci pri zabezpečovaní skúšania, posudzovania zhody a overovania komponentov a subsystémov interoperability. Rokovania iniciovalo GR ŽSR vzhľadom na potrebu činnosti notifikovaného orgánu pre oblasť interoperability na našom trhu, s víziou vytvoriť národnú cestu pre zabezpečenie interoperability v podmienkach SR.

**Ing. Peter ŠIŠOLÁK,
Odbor rozvoja GR ŽSR**



že bude zabezpečená jeho technická kompatibilita vlak/infraštruktúra ako aj v rámci týchto systémov. Pojem výrobok však neskrýva len konkrétne výrobky - koľajnica, podval, balíza, trolejový drôt, vozidlový nárazník a pod. - ako komponenty interoperability, ale tiež súbory výrobkov - zvršok, trakčná napájacia stanica, vozeň a pod. - ako časti subsystémov interoperability. V poli posudzovania interoperability výrobkov Slovensko zaostávalo v porovnaní s okolitými štátmi. Tento stav

Železnica nás spojila s okolitým svetom

ŽELEZNIČNÁ TRATĽ POLTÁR – UTEKÁČ OSLÁVILA STOROČNICU

- Aby nás koľajnice spájali so svetom plným lásky, porozumenia a úcty, povedal Ing. Ján Chromek, starosta obce Kokava nad Rimavicou



Publikáciu uviedli do života Mgr. Martina Pavliková, hovorkyňa ŽSR a Ing. Pavol Gallo zo ZSSK (druhý zľava), v piatok 8. augusta. Július Zajac, výpravca zo Železničnej stanice Kokava nad Rimavicou odpískal a vypravil túto milú knižku do života. Vľavo Pavol Haluka, autor knihy.

I keď samozrejme parné bafkajúce stroje nahradili už nové, modernejšie. Za sto rokov sa dá veľa prežiť, ale i pamätať. A o tom, čo všetko prežili železničari, ale aj ďalší Kokavčania zachytil Pavol Haluka (rodák z Kokavy nad Rimavicou) vo svojej publikácii Železničná trať Poltár – Utekáč. Autor knihy povedal: - **Kokavská železničná stanica bola svedkom mnohých príjemných i nepríjemných udalostí. Prichádzali cez ňu návštevy predstaviteľov štátu, cirkvi, ktorých vždy vítala slávobrána pred stanicou. Menej príjemné boli rozlúčky, keď Kokavčania odchádzali z rodnej obce za prácou alebo na bojiská svetovej vojny. Vybudovaním trate Poltár – Utekáč sa do Kokavy nad Rimavicou dostalo rýchle spojenie s okolitým svetom. Ostáva nám len dúfať, že toto spojenie sa nezruší,** povedal Pavol Haluka na slávnostnom akte uvedenie publikácie do života.

Ako pred sto rokmi prišiel do Kokavy nad Rimavicou prvý parný vlak, o dirigentoch na stanici, železničiaroch i o kokavskom zmrzlinárovi Fetišovi Ramadanovičovi a ešte o všeličom inom, sa dočítate v šest-

desiatstránkovej knižke. Publikáciu uviedli do života Mgr. Martina Pavliková, hovorkyňa ŽSR a Ing. Pavol Gallo zo ZSSK, v piatok 8. augusta. Július Zajac, výpravca zo Železničnej stanice Kokava nad Rimavicou odpískal a vypravil túto milú knižku do života. Prajeme jej šťastnú cestu s prianím, nech sa dobre číta a podobných kníh nech neustále pribúda. Stošesťdesiatročná železnica si zaslúži, aby jej „pôsobenie“ na Slovensku bolo zdokumentované.

Na počesť storočnej jubilentky sa v sobotu 9. augusta konali parné jazdy na trati Lučenec - Poltár – Utekáč. I keď akciu sprevádzalo upršané počasie, o záujemcov, ktorí takto prišli zagratulovať storočnej jubilentke, nuda nebola. Mnohí sa na parnom vlaku doviezli aj na kultúrne slávnosti pod názvom Koliesko 2008 do Kokavy nad Rimavicou.

(sch)

Z histórie trate



Kokava nad Rimavicou s rozvetveným priemyslom žiadala výstavbu železničnej trate. Keď na trati Jesenské – Tisovec začali jazdiť vlaky, Kokavčania sa domáhali výstavby železnice z Rimavskej Bane, ktorá je vzdialená iba 12 km. Sľubovalo sa, avšak trať sa nepostavila. A čo je veľmi zaujímavé, projekt, ktorý sa na túto výstavbu vypracoval, síce nebol realizovaný, ale dodnes ani zrušený.

Ďalším pokusom bola žiadosť v roku 1901, kedy obyvatelia Kokavy nad Rimavicou žiadali, aby sa trať Lučenec – Poltár predĺžila do Kokavy. Táto myšlienka vznikla už niekoľko rokov predtým a jej autorom bol bankár Albert Dub, ktorý odkúpil kokavské panstvo od grófa Forgáča. Dub bol ochotný financovať výstavbu železníc aj z vlastného vrecka.

Nakoniec sa podpísala licenčná zmluva a tak železničná trať dlhá 20, 230 km bola postavená v novembri 1908. Prvý vlak prišiel do Kokavy nad Rimavicou pred sto rokmi. Približne o rok neskôr už jazdili vlaky aj do Utekáča vzdialeného vyše 5 km.

Železnica mala veľký význam pre tento región, ktorý sa vďaka vlaku zapojil do celokrajinskej ekonomiky.

I keď v súčasnosti sa hovorí, že táto trať si spieva svoju labutiu pieseň, zatiaľ vlaky do Kokavy nad Rimavicou jazdia. A to už dobrých sto rokov.



S Malým býčkom v sobotu ráno vybrali z Lučenca tí, ktorí prišli pozdraviť storočnú jubilentku - železničnú trať Poltár – Utekáč.

Foto: Jozef MICHALKO

Dnes ordinujeme podľa grafikonu

KLAPKA Z NATÁČANIA SERIÁLU ODZNELA NA ŽELEZNIČNEJ STANICI V PEZINKU

- Dnes ordinujeme v Pezinku ! A presne podľa cestovného poriadku,- prikazoval Martin Kákoš, režisér oblúbeného slovenského seriálu Ordinácia v ružovej záhrade.

Po letnej mesačnej pauze celý štáb i herci začali opäť v nakrúcaní ďalšej série. A ako nám režisér prezradil, pezinský perón už poznajú a 7. augusta si ho opäť vybrali ako miesto, kde Mináčová čaká na vlak.

Postavu Maryše Mináčovej stvárnila Szidi Tobias. Vedeli ste, že táto známa slovenská herečka a speváčka, rodáčka z Kráľovského Chlmca, pochádza zo železničarskej rodiny? – **Áno, mama aj otec pracovali na železnici. Otec bol bezpečnostným technikom a mama vybavovala režíjky. Aj moja sestra pracuje na železnici. Pozdravujem všetkých železničiarov a predovšetkým tých z Čiernej nad Tisou,**- odkázala sympatická herečka našim kolegom.

Vo štvrtok 7. augusta napoludnie mohli návštevníci stanice v Pezinku vidieť nielen vlaky a cestujúcich, ale i klapky, kamery, hercov, komparz ... O tom, že železnica je fotogenická a vyberajú si ju nielen režiséri, ale i fotografi, maliari i ďalší umelci sme už niekoľkokrát písali. V Pezinku sme sa o tom aj presvedčili. Mimoriadna atmosféra štvrtkového poludnia pezinskej železničnej stanici naozaj pristala.



Dnes réžia pracuje podľa cestovného poriadku a tak štáb Ordinácie v ružovej záhrade čaká na odchod vlaku. Čaká aj Maryša Mináčová alias Szidi Tobias (na lavičke s dáždnikom).



Slovenská herečka a speváčka Szidi Tobias pochádza z východného Slovenska a je zo železničarskej rodiny.

Režisér na našu otázku o spolupráci so železničarmi a ako sa na peróne nakrúca, odpovedal: - **Prednosta stanice nám už niekoľkokrát zabezpečil výborné podmienky, a tak nemáme problém rešpektovať predpisy, najmä keď presne vieme, kedy ide vlak, ako dlho v stanici bude stáť a podobne. Železničari nám vychádzajú v ústrety, čo nás veľmi teší,** - poznamenal M. Kákoš.

Aj keď príbeh odohrávajúci sa na pezinskej železničnej stanici patrí k tým smutnejším, domáci železničari si ho radi pozrú na televíznych obrazovkách, kde v hlavnej úlohe hrá - ich stanica.

Dana SCHWARTZOVÁ

Foto: autorka



Železničari nám vychádzajú v ústrety, čo nás veľmi teší, - poznamenal režisér Martin Kákoš.

Deň železničiarov oslávime spoločne

Celoslovenské oslavy Dňa železničiarov sa v tomto roku budú konať 19. septembra od 11, 30 hodine v Bratislavskej Inchebe Expo Aréne. Aj v tomto roku tak svoj deň oslavia železničari spoločne. Navrhnutým zamestnancom všetkých troch železničných spoločností udelia najvyššie vyznamenania MDPT.

Pre dopravenie účastníkov osláv na trase Košice – Bratislava sú vyčlenené dva vozne vo vlaku, ktorý odchádza z Košíc o 5, 34 hod., po ukončení podujatia vlak odchádza späť o 15, 47 hod. Na trase Banská Bystrica – Bratislava a späť je vyčlenený jeden vozeň, odchod je o 5, 39 z

Banskej Bystrice a zo Zvolena o 5, 59. Pri návrate, vlak z Bratislavy odchádza o 15, 21 hod.

Pred železničnou stanicou v Bratislave budú pristavené autobusy s označením Deň železničiarov. Ich odchod s účastníkmi osláv je naplánovaný o 10, 40 hod.

Uhlie, voda a olej

VOZEBNÉ ZABEZPEČENIE PREVÁDZKY RUŠŇOV NEZÁVISLEJ TRAKCIE



Vodárenský čerpací stroj a plunžrové čerpadlo zo zrušenej vodárne v Koniarovciach v expozícii MDC. Vzadu ručné vodárenské čerpadlo s váhadlom.

Rýchle zbrojenie uhlia sa až do začiatku 20. storočia riešilo takmer výlučne radom prútených košov, ručne naplnených cca 50 kg uhlia, pripravených na vyvýšenej drevenej plošine a vyspávaných opäť ručne priamo do zásobníka rušňa. Keď sa tento spôsob zauhľovania parných rušňov stal hlavnou brzdou priepustnej výkonnosti rušňových diep, začal sa v najväčších z nich nahradzovať rôznymi mechanizačnými zariadeniami. S prútenými košmi spolupracoval šikmý dopravník košov systému Berger, ktorý za ručného krútenia kľukou dopravoval koše z úrovne terénu až nad hornú hranu tendra, kde ho bolo treba ručne vyspať do tendra.

Prútené koše nahradili vozíky, výťahy i žeriavy

Ďalšie mechanizované systémy už rezignovali na prútené koše a presedlali na špeciálne vozíky s únosnosťou cca 500 kg. Vozíky sa pohybovali po sieti úzkorozchodných koľají s rozchodom 600 mm, situovaných v uholnej skládke. Najštandardnejším zariadením pre ich zdvíhanie a vyprázdňovanie do tendrov rušňov boli zauhľovacie výťahy systému Teudloff-Ditterichs. Na Slovensku sa objavili pravdepodobne až po I. svetovej vojne. Ich základom bola vežová priehradová konštrukcia, v ktorej sa zdvíhala a spúšťala klietka so zafixovaným vozíkom. Túto klietku v najvyššej polohe naklonil zvláštny vodiaci mechanizmus, takže uhlie z vozíka sa vysypalo do násypky, ktorá ho usmernila do tendra rušňa. Zauhľovacie výťahy sa vyhotovovali ako jedno - alebo dvojkomorové (s jednou alebo dvoma výťahovými šachtami). Keďže si však i tento typ vyžadoval v dôsledku ručného plnenia vozíkov pomerne veľa ľudskej práce, boli v najväčších depách (napr. Zvolen a Bratislava) ešte pred II. svetovou vojnou inštalované výkonné špeciálne žeriavy alebo násypkové systémy. V ostatných depách v 60. rokoch 20. storočia zauhľovacie výťahy nahradzovali drapá-

kovými koľajovými žeriavmi, výrazne šetriacimi pracovnú silu.

Železnica a voda

Významnou témou železnice bola od jej počiatkov voda. Pre jednoduché pomery v ranom období sa na plnenie rušňových zásobníkov používali ručné vodné čerpadlá s kľukou alebo váhadlom, ale už čoskoro namiesto ľudskej sily nastúpil jednoduchý parný stroj. Rýchle plnenie rušňových zásobníkov vodou v napätejších prevádzkových pomeroch bolo závislé od dostatočného hydrostatického tlaku, ktorého dosiahnutie si vyžadovalo stavbu pomerne vysokých vodárenských veží, dominujúcich najmä v rovinatejšom kraji prakticky každej väčšej železničnej stanici a každému rušňovému depu. Pokiaľ pre zásobovanie vodárenských vodojemov s objemom i niekoľko stovák kubických metrov nebolo možné využiť samospád z vyvýšených miest, získavala sa voda z riek, jazier alebo murovaných studní. Odtiaľ ju do vodojemu dopravovali piestové alebo odstredivé čerpadlá. Piestové čerpadlá

boli obvykle poháňané parným strojom so stojatým parným kotlom (v starších dobách ale i vetrom), odstredivé zaspaľovací alebo elektrickým motorom. Zaujímavým a pomerne rozšíreným vodárenským čerpadlom boli bezzotrvačnikové parné čerpadlá sústavy Worthington. Z vodojemu voda prúdila už priamo do tendra rušňa. Dialo sa to prostredníctvom špeciálneho uzatvárateľného výtokového zariadenia – vodného žeriavu s otočným ramenom alebo chobotom – umiestneného priamo pri kofaji. Tieto vodné žeriavy boli charakteristickým prvkom železničného prostredia a ich forma sa vyvinula od dekoratívnych až po veľmi jednoduché a účelné zariadenia sústavy Spitzner. Na miestnych železničniciach sa pre zásobovanie rušňov vodou zaužíval veľmi jednoduchý systém, využívajúci paru z kotla parného rušňa. Tá sa odoberala zo špeciálneho hrdla na rušni teleskopickým a otočným ramenom pri päte jednoduchého vodného žeriavu a prúdila do takisto veľmi jednoduchého pulzometrickeho alebo prúdového ejektorového čerpadla, umiestneného pod hladinou



Plnenie vozíkov pre zauhľovací výťah Teudloff-Ditterichs bolo vždy fyzicky náročnou prácou.

v symbióze s parou

vody v studni. To vytlačalo vodu priamo do vodného žeriavu a do zásobníku rušňa.

Keď popol a škvara boli veľkou starosťou

Významnou starosťou parnej železničnej prevádzky bol popol a škvara. Rušne ho produkovali pomerne značné množstvo. Počas jazdy ho zachytávali v popolníku, ktorý však nebýval veľký a jeho prepĺnenie spôsobovalo nedostatočný priechod vzduchu k roštu a následne nedostatok pary. Pre čistenie popolníka boli prakticky pri každom vodnom žeriave v koľaji situované čistiace jamy - kanály. Tie sa museli pravidelne čistiť, čo sa obvykle robilo ručne. Po II. svetovej vojne sa v rušňových depách začalo používať mechanizované zariadenia na manipuláciu so škvarami. Popolník rušňa sa vyprázdňoval do špeciálneho zásobníku so sklopným dnom, pohyblivého po zvlášťnej koľaji, upevnenej na bočných stenách kanála. Po odstúpení rušňa tento vozík vyzdvihol portálový žeriav a vyklopením pohyblivého dna sa vyprázdnil do vysokostenného vozňa na vedľajšej koľaji.

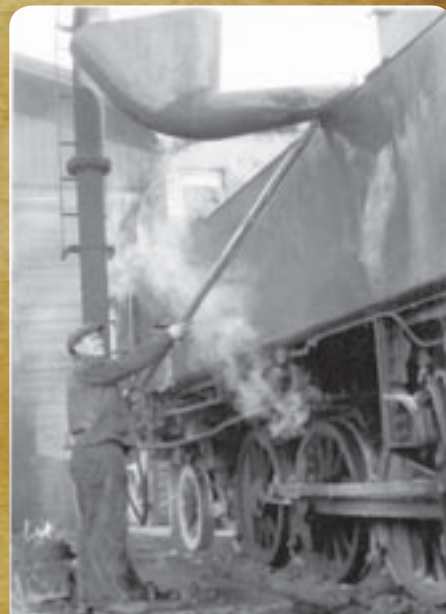
Olej pre masenie rušňov sa vydával zo zásobných nádrží, umiestnených obvykle v suteréne. Kanvy sa plnili samospádom z kohúta na nádrži, vydané množstvo sa

vážilo na decimálnych váhach. Začiatkom 30. rokov 20. storočia bola v novopostavenom depa Bratislava hl. nainštalovaná olejára s dopravou oleja do nadzemnej výdajne stlačeným vzduchom; vydané množstvo oleja sa tu meralo prietokovými meradlami. V menších depách sa v období medzi vojnami začali používať špeciálne výdajné stojany s vlastným zásobníkom a ručnou pumpou, ktoré boli doplňované prietokovým meradlom až v druhej polovici 20. storočia.

Nezápadnou, ale o to dôležitejšou prevádzkovou hmotou v rušňovej prevádzke je kremičitý piesok, používaný pre zvýšenie trenia medzi kolesami a koľajnicou v



Zbrojenie parného rušňa uhlím pomocou improvizovanej plošiny.



Zbrojenie parného rušňa vodou z centrálného rozvodu prostredníctvom vodného žeriavu sústavy Spitzner.



Zauhľovací výťah.

Práca s plnými vozíkmi pri zauhľovaní výťahu Teudloff-Ditterichs v Leopoldove.

nepriaznivých poveternostných situáciách. Piesok pre tento účel sa preosieval a sušil v jednoduchých, obvykle iba improvizovaných sušiacich peciach. Fyzicky náročné vynášanie piesku do piesočníkov na chrbte kotla rušňov odstránilo po II. svetovej vojne mechanizované zariadenie, používajúce stlačený vzduch.

Motorové rušne sú oproti parným rušňom výrazne menej náročné, uspokojia sa s jednoduchými výdajnými stojanmi na naftu a olej s prietokomerami - podobnými, aké poznáme zo starších benzínových čerpadiel.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.
Foto: archív MDC

Aké boli vaše

Jeden zlostný a druhý váľajúci sa od smiechu

Pavel DÍTE, riaditeľ Ústredného inštitútu vzdelávania a psychológie

- Vyrastal som v strede mesta v Bratislave – na Vysokej ulici. Pre mestské dieťa pojem prázdniny, vzhľadom na to, že sme nemali nikoho z príbuzných na vidieku, znamenal ponevieranie sa po meste, keď počasie kúpaniu neprialo a keď prialo, tak kúpanie na Kuchajde alebo Zlatých pieskoch.

Takýto stereotyp mi celkom nevyhovoval a veľmi som túžil prežiť prázdninové dobrodružstvo. Ako 14-ročný som si vybavil brigádu v JRD Prievoz pri Bratislave. Občiansky preukaz odo mňa nikto nechcel, brigádnikov cez žatvu bol vždy nedostatok. Nevedel som však, do čoho idem. Pridelili ma na prácu do sýpky k môjmu vedúcemu – staršiemu pánovi, večne zlostnému a nadávajúcemu.

Nástup do sýchty bol ráno pred šiestou hodinou a práca trvala až do noci, pokiaľ neodišla posledná vlečka. To leto bolo v Bratislave veľmi horúco, teploty vonku presahovali 30 stupňov a v sýpke bolo aspoň o 10 viac. Boli tam len maličké okienka, žiadne vetranie, len prach a pred sýpkou nekonečné rady traktorových vlečiek s obilím. Musel som sa stále oháňať dreveným veslom a rozhrňať kopce obilia, ktoré sa rýchle hnrulo z výťahov. Keď som tempu nestačil, lebo som sa musel cez malé okienko nadýchať čerstvého vzduchu, zaniesol sa výťah a bolo ho treba vy-

čistiť, čo predstavovalo zdržanie minimálne pol hodiny.

Predchádzala tomu však naháňačka s mojím vedúcim, ktorý sa snažil „pretiahnuť“ ma po chrbte dreveným veslom. Vždy som mu úspešne unikol. On ledva dychčal, nadávajúc na moju adresu všetky slovensko-nemecké nadávky. Ja som skákal z kopy na kopu a bolo mi to veľmi smiešne, ako som unikal jeho zlosti a behal po obilí. Keď už nevládal, tak ma zavolať a spoločne sme výťah vyčistili a pokračovali v práci až do chvíle, kedy som sa zas musel nadýchať čerstvého vzduchu. A zas som nestíhal a pokračovali sme v naháňačke...

Mesiac, ktorý som v sýpke prežil, bol pre mňa, ako pre mestské dieťa, nezabudnuteľným zážitkom a ešte doteraz cítim ten pocit, ako mi potsteká po celom tele a lepí sa na naň pichlavý prach z jačmeňa. Keď sa so mnou vedúci srdečne lúčil, povedal mi, že za ten mesiac sa v behu tak zlepšil, že keby som tam pracoval ešte mesiac, tak by ma určite dobehol, ale udriet by ma aj tak nevedel.

Doteraz, keď idem okolo nejakej sýpky, dávam symbolicky klobúk dole pred ťažkou prácou ľudí, ktorí tam pracujú a čakám, kedy uvidím behať



Malý Palko so starším bratom počas jedných zo svojich prvých školských prázdnin.

dvoch ľudí – jeden zlostný, nadávajúc s veslom v ruke a druhý váľajúci sa od smiechu a unikajúci z jeho dosahu.

Takého prázdniny moje deti, ani vnuci už asi nebudú mať a verte mi, že by som takéto chvíle chcel zažiť ešte raz.

Vili sme vence z lúčnych kvetov

Olga FÁBRYOVÁ, prednostka Železničnej stanice Tornaľa:



- Klasy, žatva, lúčne a poľné kvety... - to sú moje najmilšie spomienky na prázdniny.

- Spomienky na prázdniny a tým aj na detstvo sú asi moje najkrajšie a dala by sa o tom napísať azda aj kniha.

Klasy, žatva, lúčne a poľné kvety, všetky farby, biele, žlté, červené, modré, všetky odtiene... Pod bosými nohami zelený koberec plazivej dateliny. Plno detských hier a družných kamarátov všetkých vekových kategórií. Ráno sme vstávali s východom slnka asi o tretej alebo štvrtjej, tak zavčas sme totiž chodievali pásť husi na strniská. Vracali sme

sa späť okolo ôsmej, deviatej rovno s husami do potoka, kde bolo vybáňované veľké kúpalisko. Kúpali sme sa v čistej tečúcej vode, vili sme vence z lúčnych kvetov, krásnych bielych margarét a modrých nevädzí a cez obed sme spali v chládku. Podvečer sme sa znova vybrali na tie isté pastviny, kde ráno. Čas sme strávili pri studničke, kde sme si chladili čerstvo opekanú kukuricu z pahreby.

V nedeľu nás – deti, vystriedali pri pasení husí staré mamy s modlitebnými knižkami. Napriek tomu, že aj ja som mala veľmi pobožné staré mamy z oboch strán, ale tie bývali v meste, tak som vstávala zavčas aj v nedeľu a keď sa ma pýtali, kde mám modlitebnú knižku, tak som začala nosiť malé knižôčky požičané v knižnici s básničkami a sonetmi, čo mi dalo základ vidieť svet aj inak. A mala som aj šťastie, lebo každý rok ma vybrali do nejakého letného tábora.

Raz to bolo vlakom z Lučenca cez Plešivec, Rožňavu a Dobšínú - do Slovenského raja. Stadiaľ peši krížom Zejmarskou roklinou popod vodopády na Geravy, Kláštorisko, Tomášovský výhľad, Prielomom Hornádu do Hrabušíc a Vydrníka. A stadiaľ opäť vlakom cez Poprad, Vrútky, Zvolen - do Lučenca.

Inokedy to bolo vlakom až do Topolčian, kde sme mali postavený stanový tábor v krásnom brezovom háji pri jazere na Duchonke. Celú akciu zabezpečovali vojaci, ktorí nám varili a večer nám pripravili nad vodou nádherný ohňostroj a potom sme pozorovali nočnú hviezdnu oblohu.

Raz ma vybrali na slávnostnú akadémiu v Banskej Štiavnici, kde som vítala účastníkov osláv Trate mládeže. Víтали sme tam aj zahraničnú delegáciu a ja som hrala na harmonike krásne slovenské i ruské pesničky. Z Banskej Štiavnice som si prišla krásne minerály aj krištál a teraz už mám celú zbierku. Cestovala som tam vlakom zo Šiah aj s kamarátkou. Začínala som si všimáť krásnu železničiarску uniformu a sprievodca nás pozval na stanovište rušňovodiča. Rušňovodič s obavami vchádzal do stanice, či tam nie je dáky kontrolór.

Keď sme sa vracali domov, bol v prevádzke zo Zvolena do Šiah riadny parný rušeň, čo sme videli ako deti prvý aj poslednýkrát. A bolo o čom aj doma rozprávať. -Obliekla som si bielu košeľu, zvonovú sukňu vymenila za tesilové nohavice, zo skrine som vybrala šiltovú čiapku „brigadirku“ s odznakom (už ani neviem komu patrila) a nad krásnymi drahokamami som podala hlásenie o splnení úloh.

najkrajšie prázdniny?

Najkrajšie prázdniny som prežila s prababičkou

Zuzana GÁLETOVÁ, riaditeľka odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR

-V živote zažijeme všeličo, ale zážitok, to je niečo, čo na nás zapôsobí, k čomu sa aj po rokoch v spomienkach vraciame a je nám pri tom tak sladko - bôľne. Sladko preto, lebo nám to dobre padne a hreje nás to v srdci a bôľne preto, lebo sa to už dávno pomínulo.

Detstvo aj mladosť som prežila v horami obklopanej dedine, v rodinnom dome s veľkou záhradou a dvorom plným hydiny. Kamarátov a kamarátok som mala dosť a našim detským ihriskom bol prakticky celý chotár. Voľnosti som si teda užila akurát a nedivím sa mojim bratrancom a sesterniciam, ktorí bývali v meste, že sa tešili na prázdniny u nás, kde si mohli užiť viac slobody ako doma.

Nuž, ale človek je už raz taký, že túži po tom a vzáčne mu je práve to, čo nemá. Tak som sa aj ja vždy tešila na prázdniny v meste, ktoré síce vtedy nebolo také veľké a rušné, ako je dnes, ale bývala tam moja babička, ktorú som mala rada a na ktorú som sa vždy tešila. Nemôžem povedať, že tamjší pobyt bol pre mňa až takým zážitkom, pretože po čase som predsa len bola rada, keď som sa vrátila domov, na naše vŕšky a k nášmu potoku, v ktorom sa síce nedalo plávať, ale výborne sa v ňom kúpalo.

Čo bol však pre mňa skutočný zážitok, to bola Praha. Odnepamäti veľkomesto, s ktorým sa vôbec nemožla porovnať naša dedina, ba ani okresné mesto, v ktorom bývala moja babička.



Zuzanka v jednom z pražských parkov, kde zapôzovala fotoreportérovi z pražského Večerníka. Na druhý deň sa ocitla na titulke denníka...

Tá však mala ešte mamu, moju prababičku, ktorá bývala v Prahe a ktorá si ma najviac obľúbila zo svojich pravnúčat. V Prahe som nemala taký voľný výbeh ako doma, ale prázdninový pobyt v hlavnom meste bol vrchol mojej radosť. Ruch veľkomesta ma priam fascinoval. Električky boli pre mňa veľmi zaujímavé a voziť sa v nich, to bol pre mňa skutočný zážitok. Keď som na Hradčanoch zastala pred Chrámom svätého Víta, bola som uchvátená jeho veľkosťou a náš kostol, ktorý sa mi predtým zdal veľký, sa mi pri ňom javil ako kaplnka. Rozhľadňa na Petříne bola nebotyčná. Keď sme prešli dole Stromovkou ku

Vltave a previezli sa kompou na druhý breh, cítila som si ako moreplavec. A tam bola zoologická záhrada, kde bolo tiež čo obdivovať. No a tie zmrzliny, všelijaké pochútky, zábavné atrakcie pre deti, o akých sme doma ani nespívali. Doma bola senzácia iba keď na hody zavítali do dediny kolotoče a strelnica. Prababička, ktorá bola aj vo svojom pokročilom veku mimoriadne čiperná, sa mi naozaj venovala a ako rodená Pražáčka vedela, kde všade ma má priviesť a čo všetko mi má ukázať.

Dnes, po mnohých rokoch, mám v Prahe vydatú dcéru a mám tam môjho malého vnúčka. Bývajú neďaleko domu, kde bývala moja prababička, ku ktorej som tak rada chodievala. Kedykoľvek prídem do tých končín, vždy si v spomienkach obnovujem svoje zážitky z prázdnin v Prahe. Tým viac, že ešte aj tie obchodíky a cukrárnice sú v podstate také isté, aké boli pred 40-timi rokmi. Dedina môjho detstva aj mesto, kde bývala babička, sa už zmenili, ale stará časť Prahy je temer nezmenená. A práve tento fakt moje spomienky oživuje a tým viac pripomína zážitky z detstva. Tie sú pre mňa silnejšie, ako keď som prvýkrát videla more alebo Eiffelovku...

Žatvu a vidiek som mal rád

Ing. Peter MELICHER, riaditeľ Mostného obvodu Bratislava:

- Bol som mestské dieťa, na základnú školu som chodil v Bratislave a tak som sa na školské prázdniny veľmi tešil. Koniec školského roka prinášal so sebou radosť nielen preto, že sa nebudeme učiť, ale najmä preto, že počas prázdnin som totiž mohol ísť na dedinu, kam som chodieval veľmi rád. Vidiecky život pre mňa znamenal veľkú zmenu a pekné zážitky.

Už ako sedemročný som začal tráviť prázdniny u babky v obci Pobeďim neďaleko Piešťan. Pamätám si, že takmer vždy po mojom príchode, teda už začiatkom prázdnin, tam na poliach začínala žatva. Môj strýko ako mechanizátor v jednotnom roľníckom družstve sedával na kombajne alebo traktore a mňa často brával so sebou. Zber slamy a všetko, čo súviselo s poľnohospodárskymi prácami, to bolo moje.

Páčilo sa mi pomáhať, alebo iba tak sa prizeráť.

Večer sme sa kúpali v blízkom potoku, aby sme zo seba zmyli všetok prach, ktorého bolo pri žatve neúrekom.

Takto som trávil celé dva prázdninové mesiace. Aj teraz, keď vidím poľnohospodárske mechanizmy na cestách alebo na poliach v čase žatvy, spomínam na detstvo a mám pocit, ako by som bol zase zafúľaný a zaprášený od nôh až po uši. Pripomína mi to nielen leto a detské časy, ale aj s tým spojenú bezstarosť. Takto prežité prázdniny patria medzi moje najkrajšie spomienky.



Vidiecky život pre mňa znamenal veľkú zmenu a skvelé zážitky... hovorí Peter Melicher (na fotografii ako 15-ročný).

Originálne tepláky, botasky každá inej farby, červená baretka...

Od malička mal vzťah k hudbe. Už ako štvorročnému mu učarovali husle a ako päťročný mal svoje prvé verejné vystúpenie v materskej škôlke na Mikuláša. Ešte pred nástupom na vysokú školu hral v rodnom Komárne v bigbeatovej kapele na sólovej gitare, po rozpade skupiny presedlal na úplne iný hudobný žáner. Vo folklórnom súbore Dunaj bol primášom v hudobnej sekcii. Láska k husliam ho neopustila ani počas štúdiá na Vysokej škole dopravnej v Žiline, kde s partiou spolužiakov neraz rozbalili svoje hudobné nástroje na meračkách, ročníkových alebo krúžkových posedeniach, ale i na lyžiarskom zázjazde či exkurziách. Všestranný hudobník Ing. Jozef Ciller, vedúci referent z Odboru informačných a telekomunikačných systémov GR ŽSR.

...alebo výzor vysokoškolského profesora



Ing. Jozef Ciller, ako ho poznajú kolegovia v práci...

Po absolvovaní základnej vojenskej služby sa so spolužiakom zo Žiliny rozhodol založiť kapelu. Pri hľadaní harmonikára sa zhodou náhod spoznali s torzom kapely LOJZO, ktorá v tom čase okrem harmoniky mala i dve gitary. Novú kapelu teda doplnili ešte kontrabasom, ideofónom (ozembuchom) a Jozefovými husľami. Nová skupina sa predstavila najprv na Zaprášených cestách v Banskej Bystrici a hneď na to na Porte v Plzni. Svojím vystúpením vyrazili dych nielen nadšeným poslucháčom, ale i kritikom. Tí ich hudobný štýl nazvali Dlačbový folk, ktorý sa s nimi tiahne dodnes.

Skupina LOJZO sa za roky pôsobenia zaradila k hudobným legendám na Slovensku. Nenapodobiteľný štýl, nezabudnuteľné pesničky, svojrázny, dobrušedečný humor jej lídra a vedúceho kapely Ing. Maroša Kochanovského, takto ich poznajú ich fanúšikovia. Na centrálnom trhovisku, Vianoce, Zita Obezita, Vincentka van Goghová, Štronzo, Že mi je ľúto (so skupinou Elán), Pridružená výroba a desiatky iných pesničiek nám už 26 rokov dodávajú pohodu. I keď dominantnou osobou Lojza bol práve jej líder, bez ktoréhokoľvek člena kapely by to nebolo to pravé, každý z hráčov ju svojím spôsobom dopĺňal. A komu by napadlo, že huslista je železničiar? Skutočne originálne tepláky, botasky každá inej farby, červená baretka. V práci decentný pán s výzorom stredoškolského profesora, na pódiu humorista a excelentný hudobník. Ako sa podarilo sklbiť tieto dve zdanlivo nespojitelné profesie?

- **Nakoľko som vyštudoval v Žiline Vysokú školu dopravnú – prevádzku a ekonomiku dopravy so stavebným zameraním, nastúpil som po jej ukončení k železnici a stal sa „traťovákcom“.** Keďže som mal blízko aj k výpočtovej technike, začal som pracovať ako manažér projektu Informačného systému infraštruktúry ŽSR (ISI), - spo-

mína na svoje začiatky na železnici Ing. Jozef Ciller. - V súčasnosti som na odbore informačných a komunikačných technológií. Mojou úlohou je viesť celý projekt ISI a zabezpečiť, aby jeho jednotlivé moduly a číselníky boli logicky previazané, mali podobný dizajn. V spolupráci s kolegami zo ŽT, odboru infraštruktúry, ale aj z oblastných riaditeľstiev a ďalších zložiek riešime jednotlivé aplikácie ISI, ktoré by mali správcom uľahčiť ich činnosť a zabezpečiť požadované štatistické výstupy. Rovnako by mali sprehľadniť a sprístupniť, pre vedenie ŽSR na všetkých úrovniach, jednotlivé objekty dopravnej cesty. Mnohé aplikácie sú už v rutine, ale v súčasnosti pracujeme na ich redizajne. Okrem toho riešime aj ďalšie aplikácie ISI, ktoré doposiaľ riešené neboli. A keďže si je vedomý kvalít aj svojich kolegov, dodal: - **Nedám neupomenúť, že vďaka perfektnému pracovnému nasadeniu či už riešiteľov zo ŽT a VVÚŽ, ale aj vedúcich a členov jednotlivých projektových skupín, dosahujeme veľmi dobré výsledky.**

Po nečakanej smrti Ing. Maroša Kochanovského sa zdalo, že s ním navždy odišiel i LOJZO. - **Nuž, vyzeralo to tak. Chalani rozhodli, že nebudeme pokračovať v koncertovaní. Preto, aby som splnil Marošov sen, ktorý chcel, aby naše LOJZO pesničky hrala nejaká kapela v bigbeatovej a rockovej úprave, tak som založil kapelu ALOJZ. S touto kapelou, v zložení - bicie, bas gitara, sólo gitara, doprovodná gitara a husle, hráme v rockovom a bigbeatovom prevedení Lojzo pesničky. Dokonca som si upravil dve moje skladby, ktoré v novom šate dokážu tiež oslovit rockerov**

aj bigbeatákov, - objasňuje situáciu zániku jednej a vzniku druhej skupiny Jozef Ciller.

A čo je s LOJZOM?

- **Po roku, keď nám naši skalní fanúšikovia pilili uši, aby sme pokračovali v koncertovaní, sme znovu začali koncertovať. Kapelu sme doplnili novým členom s harmonikou, lebo bez nej by to nebol ten pravý LOJZO, a pribrali staronového člena, s ktorým sme kapelu pred 26 rokmi zakladali. Ten posilnil spevácku a gitarovú sekciiu.**

Na otázku, ako sa mu darí sklbiť profesiu s hudbou, náš kolega odpovedal: - **Jedno ani druhé sa navzájom nebije, ba dokonca mi hudba v mojej profesii pomáha. Keď som v práci, tak sa jej naplno venujem a snažím sa podávať tie najlepšie výsledky. Keď sa venujem hudbe, tak sa snažím, aby som poslucháčov vedel zabaviť, potešiť a aby boli s mojim výkonom spokojní. Na druhej strane je to pre mňa perfektný relax. Najmä keď po pracovnom týždni môžem vypnúť, ísť koncertovať a nemusím myslieť na pracovné povinnosti. Keď sa po vydatenom vystúpení vrátim do práce, môžem sa jej venovať s čistou myslou a novou energiou bez akýchkoľvek zábran.**

Hudba však nie je jediným koníčkom Ing. Jozefa Cillera. Aktívne sa venuje napríklad Kovbojskej akčnej strelbe. Je aj členom Slovenskej asociácie westernovej strelby. Skupina LOJZO, ktorej členom je aj náš kolega Ing. Jozef Ciller, sa má za 26 rokov svojho pôsobenia na hudobnej scéne čím pochváliť.

Vladimír SALZER,

foto: autor a archív J. Cillera



...a ako člen legendárnej skupiny LOJZO (na fotografii prvý sprava).



Výmena peňazí v súvislosti s prechodom na euro

V období od 1. do 16. januára 2009 bude prebiehať duálny obeh. To znamená, že bude možné platiť aj slovenskými korunami aj eurom. Po tomto dátume však budú občania platiť už iba v eurách.

Slovenské mince bude možné bezodplatne vymieňať za eurá vo všetkých bankách počas 6 mesiacov odo dňa zavedenia meny euro a v Národnej banke Slovenska (NBS) v priebehu 5 rokov odo dňa zavedenia eura. Výmena slovenských pamätných mincí v NBS bude možná bez časového obmedzenia.

Výmena slovenských bankoviek bude realizovaná v bankách v priebehu jedného roka odo dňa zavedenia meny euro a v NBS bez časového obmedzenia.

Národná banka Slovenska aj ostatné banky majú však právo požadovať, aby výmena slovenských bankoviek a mincí, ktorých súhrnná nominálna hodnota presahuje sumu 15 000 EUR, bola vopred písomne nahlásená najmenej jeden pracovný deň vopred. Avšak stále je v platnosti zákon o ochrane pred legalizáciou príjmov z trestnej činnosti, a tak môže banka požadovať vysvetlenie pôvodu pri vyššej sume vymieňaných bankoviek.

NBS ako aj iné banky majú od druhého pracovného dňa po uplynutí duálneho obehu právo obmedziť výmenu slovenských bankoviek a slovenských mincí pri jednej výmene, ale limit nesmie byť nižší ako 100 kusov bankoviek a 100 kusov mincí. Ak banky využijú toto svoje právo, musia o tomto obmedzení zreteľne informovať na svojej internetovej stránke ako aj vo všetkých pobočkách.

Najjednoduchší spôsob ako si vymeniť slovenské koruny na eurá je však vložiť peniaze pred dňom zavedenia eura do banky na účet a tá ich po 1. januári 2009 automaticky prepočíta cez konverzný kurz na eurá. Nie je potrebné podávať žiadne žiadosti o prepočet na eurá a výmena bude bezplatná. Takisto zadane trvalé príkazy v bankách budú automaticky prekonvertované na menu euro. Po konverzii peňažných prostriedkov je banka povinná bezodplatne uviesť výšku zostatku v eurách v prvom výpise z účtu po vykonaní konverzie. Ak sa z účtu nevyhotovuje výpis, je banka na požiadanie klienta povinná bezodplatne vyhotoviť potvrdenie o výške zostatku v eurách po konverzii. V prípade vkladnej knižky je banka povinná pri prvom predložení vkladnej knižky po eurokonverzii vykonať záznam o zostatku vkladu v eurách.

Ak má človek v banke v súčasnosti účet aj v mene euro aj v slovenských korunách, bude mať po 1. januári vedené dva účty v eurách. Pokiaľ to bude považovať za zbytočné a jeden účet bude chcieť zrušiť, musí prísť do banky a požiadať o zrušenie účtu. Ak má občan účty vedené v iných menách ako je euro alebo slovenské koruny, tak tieto účty mu zostávajú bezo zmeny.

Platobné karty, ktoré máte vydané ku korunným účtom, budú platné aj po 1. januári 2009.

Povolený limit na čerpanie na platobnej karte bude takisto prepočítaný cez konverzný kurz na eurá.

Aby si ľudia mohli zvyknúť na euromince a súčasne aby mali možnosť, aspoň minimálne, sa eurami predzásobiť, bude **od 1. decembra 2008 v predaji tzv. eurobalíčok v hodnote 500,-Sk. Tento balíček bude obsahovať 45 mincí rôznej hodnoty a bude v predaji na poštách, v bankách a Národnej banke Slovenska.**

Eurobalíček bude obsahovať nasledovné mince:

minca 2 eurá – 2 krát
minca 1 euro – 6krát
minca 50 centov - 8 krát
minca 20 centov - 8 krát
minca 10 centov - 6 krát
minca 5 centov – 5 krát
minca 2 centy – 5 krát
minca 1 cent - 5 krát
(O 310 GR ŽSR)

V ďalšom čísle zverejníme euro bankovky a mince – ich grafické znázornenie i rozmery.

TU euroserviszs@zsr.sk ODPOVIEME NA VAŠE OTÁZKY NA TÉMU EURO

Prechod na menu euro sa dotýka mnohých oblastí aj v podmienkach samotných ŽSR. Informácie o novej mene nájdete aj na intranete. Prípadné podnety a otázky týkajúce sa problematiky zavádzania novej meny euro v podmienkach ŽSR zasielajte na e-mailovú adresu euroserviszs@zsr.sk. Na Vaše otázky budú odpovedať metodici z odborov GR ŽSR zodpovední za príslušnú oblasť a odpovede budú zverejnené priamo v sekcii „Otázky“.

Dnes zverejňujeme prvé otázky a odpovede

€ Mám v banke termínovaný účet v slovenských korunách, ktorého výpočtová lehota je 29.1.2009. Akým spôsobom bude tento termínovaný vklad zmenený?

- K 1. 1. 2009 banka prepočíta váš vklad na eurá konverzným kurzom a to bezplat-

ne. Ostatné podmienky, ktoré máte uzatvorené v súvislosti s termínovaným vkladom, zostávajú v platnosti.

€ Zachytil som informáciu, že občania majú dostávať eurokalkulačky. Kedy sa predpokladá ich zasielanie?

- Eurokalkulačky by mala bezplatne dostať každá domácnosť prostredníctvom Slovenskej pošty a mali by byť zasielané v jeseni.

€ V akej mene bude vyplatená výplata za mesiac december 2008?

- Vzhľadom k tomu, že výplata mzdy za mesiac december 2008 sa bude vyplácať v januári 2009, bude vyplatená (zaslaná na účet) v eurách, na ktoré sa automaticky prepočíta konverzným kurzom.



OSPRAVEDLNENIE

V minulom čísle Ž semaforu sme v článku 30, 126 naše nové číslo sme nesprávne uviedli dané číslo bez nuly. Správne je **30, 1260**.

Čitateľom i autorke sa ospravedľujeme.

Redakcia

Ďakujeme Vám, pán prednosta!

Po zrelom uvážení a počiatočnom šoku, aj touto cestou chceme poďakovať Ing. Mariánovi Rychnavskému, prednostovi Železničnej stanice Margecany za jeho rýchlu a bystrú reakciu pri záchrane našej dcéry Anny. Z nejasných dôvodov, alebo psychického vypätia, si 4. júla ráno o 6.05 hod. chcela skrátiť cestu na nástupište vlaku v Richnave cez kofajnice. Čakala ju náročná skúška z inžinierskej geometrie a cítila sa vystresovaná, ako jej dopadne. Zamyslená nezbadala a ani nepočula prichádzajúci IC – vlak. Pán Rychnavský, ktorý išiel do práce, konal veľmi rýchlo a adekvátne k danej situácii, a našu dcéru strhol smerom od vlaku, ktorý by určite nestihol ubrzdiť.

Podľa ľudí, ktorí danú situáciu videli, sa nám dcéra druhýkrát narodila. Skúška dcére dopadla nakoniec na „A“. Aj ona sa pripája k poďakovaniu.

Rodina Kakošových z Kluknavy

SOLIDARITA pomáha

POMÔŽME POSTIHNUTÝM POVODŇAMI

Fond Solidarita pohoťovo ponúka pomoc tým železničiarom, ktorí žijú v oblastiach postihnutých tohtoročnými povodňami. Pokiaľ utrpeli majetkovú a inú ujmu, nech sa prihlásia s požiadavkou na poskytnutie finančnej podpory.

Okrem základných informácií o sebe a rodine je potrebné opísať následky živelných pohromy a tieto údaje musia byť potvrdené obecným úradom, alebo požiarnym útvarom. Dokumentáciu so žiadosťou je potrebné predložiť na známu adresu: **Neinvestičný fond SOLIDARITA zamestnancov ŽSR na Klemensovú 8, 813 61 Bratislava.**

Na ostatnom zasadnutí Správnej rady fondu bolo prerokovaných jedenásť žiadostí o podporu v ťaživej životnej situácii. Schválených bolo 240 tisíc korún pre rodiny, ktoré na túto pomoc boli odkázané. Od začiatku roka poskytol fond pomoc 21 zamestnancom

alebo ich pozostalým v celkovej sume 431 tisíc korún. Výnos z akcie - Podporíme hodinovou mzdou SOLIDARITU, predstavuje za december 2007 až máj 2008 čiastku 609 113 korún. Zároveň fond očakáva od daňových úradov poukázanie dvoch percent z dane.

Ak máte na pracovisku kolegov, ktorí sa bez vlastného pričinenia ocitli v ťaživej životnej situácii a spĺňajú podmienky pre poskytnutie finančných podpôr, informujte ich o možnosti obrátiť sa na neinvestičný fond SOLIDARITA a konkrétne na správkyňu fondu Ing. Katarínu Bubánovú.



Pýčov školského dvora je náš gaštan Dopravák, vraví Mgr. Mikuláš Kissi, riaditeľ SPŠ dopravnej.

Gaštan - Dopravák

Nejeden súčasný železničiar si ho pamätá, pretože ešte ako študent dennodenne prechádzal popri ňom na dvore Strednej priemyselnej školy dopravnej v Košiciach. Aj keď stojí v kúte, je jeho dominantou. Škola síce tohto roku oslávila 40. výročie svojej existencie, ale pagaštan kónský rastie na jej dvore už 140 rokov.

Voláme ho aj gaštan - Dopravák, pretože je neoddeliteľnou súčasťou života školy. Je príkladom nezlomnosti, pretože doteraz ho nepokorili parazity, betón, ani múry bývalých kasární z čias Rakúsko-uhorskej monarchie, ktoré ho obklopujú. – hovorí Mgr. Mikuláš Kissi, riaditeľ priemyslovky. V tomto roku ho porota celoslovenskej súťaže o Strom roka 2008 z prihlásených 85 stromov vybrala medzi 12 finálových.

Táto anketa o najzaujímavejší, najväčší alebo inak výnimočný strom je súčasťou grantového programu Nadácie Ekopolis - Ľudia pre stromy, ktorý podporuje skvalitňovanie životného prostredia výsadbou drevín, alebo ich záchranou. O víťaznom strome, ktorý získa odborný arboristický posudok a ošetrovanie, ako aj 10 tisíc korún na úpravu okolia, rozhoduje verejnosť svojimi hlasmi až do 3. októbra. Za podporu mohutného gašтана - dopraváka, napríklad na internetovej stránke www.ekopolis.sk, alebo formou 6 - korunovej SMS, zaslanej na telefónne číslo 7775 v tvare: STROM * 7 * KONTAKTNÉ ÚDAJE, môžete pri troche šťastia získať i poukážky na nákup kníh v hodnote 2000 korún.

(balky)

Srdečná vďaka

Ďakujem vedeniu a kolegom zo železničných staníc Košice, Kostofany nad Hornádom a Kysak za bezplatné darovanie krvi, ktorú som potreboval počas operácie a hospitalizácie na traumatologickom oddelení. Pomohli ste mi v ťažkej životnej situácii, ktorú som prežíval po vážnom úraze.

**Vladimír KUNC,
výpravca**

Všimli sme si

Jedna budova, dve rozdielne pracoviská

Aj keď majú svoje pracoviská v jednej budove, ich pracovné podmienky sú odlišné. Kým signalisti na ústrednom stavadle v Čiernej nad Tisou obsluhujú brzdy spádoviska z vynovenej miestnosti zodpovedajúcej 21. storočiu, o poschodie vyššie ich kolegovia – výpravcovia, riadia vyše 6 - kilometrový železničný uzol z absolútne nevyhovujúcich priestorov. Steny sú obité, podlahová krytina je už dávno po dobe životnosti, diery v nej sa snažia zakryť „okusané“ dlaždice. Určite už niekoľko rokov zaplňajú zápisky z prehliadok

BOZP. Pri pohľade na sociálne zariadenie sa razom váš najväčší dôvod, pre ktorý ste tam išli, zdá odrazu nepodstatným. V tomto roku by sa to však malo zmeniť. Za 700 tisíc korún by sa v budove ústredného stavadla mali meniť okná, opraviť podlahy a skultúrniť sociálne priestory. Ostáva len veriť, že na konci roka už budú výpravcovia spokojní a my prinesieme fotografie zrekonštruovaných pracovných priestorov.

(balky)

Športový deň v znamení gulí

OLYMPIÁDA V SIP STREČNO

Keby ste vo štvrtok 7. augusta potrebovali radu od niektorého inšpektora pre školenia, alebo kohokoľvek zo vzdelávania či psychológie, určite by ste ju najskôr dostali v Stredisku internátnej prípravy (SIP) v Strečne. Tu sa totiž od 10. hodiny bojovalo o Putovný pohár riaditeľa ÚIVP v petanque. A že to bol športový deň veľmi vydatý, o tom by vedeli porozprávať zamestnanci ÚIVP z celého Slovenska.

Zišlo sa ich v Strečne takmer sedemdesiat, čo potešilo všetkých a najmä hlavného organizátora podujatia Ing. Milan Debnára. Spokojnosť neskrýval ani Ing. Pavel Díte, riaditeľ ÚIVP, ktorý celý deň sledoval športové výkony svojich kolegov, ale čo je azda ešte dôležitejšie, uvítal aj možnosť a priestor na osobné stretnutia a rozhovory. - **Keďže sme roztrú-**

parochne, jednotné oblečenie, športové pokrky - to všetko by výborne zapadlo aj do scenára otváracieho ceremoniálu na svetovej úrovni.

Celý deň sa niesol v športovom duchu, výbornej nálade a samozrejme gulí. Tie sa rovnako, ako žlté tričká súťažiacich s logom ÚIVP vynímali na zelenom trávniku strediska. Keďže



všetky tímy bojovali do posledných síl, finále medzi dvojicou z oddelenia vzdelávania zo Žiliny a zmiešaným družstvom z Bratislavy a Košíc, bolo už za tmy. Ale išlo o príjemný teplý večer a tak finalisti ani diváci s tým nemali problém. Po niekoľkých kolách urputného hádzania gulí nakoniec zvíťazili Žilincania Ľubica Háľková a František Kurhajec pred dvojicou Bc. Petrom Šimonom z Bratislavy a Bc. Gabriel Románom z Košíc. Na treťom mieste skončili opäť Žilincania - Anna Gecíková a Ing. Ľubomír Gecík z oddelenia vzdelávania. Cena útechy sa ušla psychológom Mgr. Danke Stískalovej a Mgr. Vlastimilovi Kollárovi.

- **Som rád, že sa dnešný deň niesol v športovom duchu, že vyšlo počasie a všetci sa zabavili. Verím, že keďže je pohár putovný, tak o rok sa stretneme opäť,**- povedal na záver dňa Ing. Milan Debnár, vedúci strediska.

Dana SCHWARTZOVÁ,
foto: autorka



Gule i žlté tričká súťažiacich s logom ÚIVP sa vynímali na zelenom trávniku strediska počas celého športového dňa.



Tak, ktorá guľa je bližšie?

sení po celom Slovensku, som rád, že sa podarilo zorganizovať takýto športový deň a že toto naše zariadenie bolo tentoraz dejiskom relaxu a oddychu aj pre našich zamestnancov, a nielen miestom výkonu práce, ako to zvyčajne býva,- povedal Pavel Díte a dodal, že u mnohých sa síce, po excellentných športových výkonoch, nedá rozprávať o oddychu, ale azda aspoň o relaxe a príjemnom stretnutí. A veru mal pán riaditeľ pravdu, pretože naši kolegovia z inštitútu robili s petanquovými guľami naozaj divy. Počas finále by vám ani na um nezišlo, že väčšina z nich túto zaujímavú hru skúsila po prvý raz. Hlavná rozhodkyňa Mariana Poševková mala naozaj čo robiť. S metrom v ruke riešila neraz, samozrejme za pomoci všetkých prítomných, nejednu prekáračku o tom, ktorá guľa je bližšie k cieľu.

Už veľmi zaujímavý a atraktívny nástup športových tímov veští, že dnes tu pôjde o olympiádu ako sa patrí. A domácich hráčov - zamestnancov strediska, zrejme nenechal chladnými práve dátum - predvečer Letnej olympiády v Číne. Pestrofarebné, trblietavé



Ľubica Háľková a František Kurhajec z oddelenia vzdelávania zo Žiliny si vybojovali Putovný pohár riaditeľa ÚIVP v hre petanque. Cenu odovzdal Ing. Pavel Díte (vpravo) a Ing. Milan Debnár (v žltom tričku).

O najstaršiu železničnú pamiatku

Šanca pre zberateľov

Termín uzávierky súťaže sa blíži a tak svoje tipy zasielajte aj naďalej na adresu redakcie alebo lehocky.jozef@zsr.sk. Súťaž končí 31. októbra.

O tom, že náš časopis čítajú aj naši kolegovia za hranicami Slovenska, sme sa dozvedeli z mnohých reakcií a listov, ktoré do redakcie dostávame. Dnes nás o tom presvedčil aj Tomáš Polívka z českého Sokolova. Zaslal nám niekoľko zaujímavých fotografií predpisu Op 11, akéhosi predchodcu dnešného predpisu o bezpečnosti zamestnancov v podmienkach ŽSR - Bz 1. Aké teda boli základné pokyny o bezpečnosti pri práci v železničnej prevádzke v roku 1957? Len dodajme, že predpis mal len 32 strán a každý zákaz bol aj výstižne ilustrovaný. Ktovie prečo...?

Tomáša Polívku a jeho fotografie predpisu sme zaradili do našej súťaže O najstaršiu železničnú pamiatku.

Foto: Tomáš POLÍVKA



TVÁR ŽSR

Súťaž je uzavretá!

Prvým augustovým dňom sme štvrtý ročník súťaže ukončili. Prihlásilo sa štyridsaťpäť súťažiacich, čo nás veľmi teší. V dnešnom čísle prinášame poslednú skupinu prihlásených mužov a ako prílohu sme pre vás pripravili plagát, kde môžete vidieť všetkých súťažiacich spolu.

Ako sme už niekoľkokrát informovali, o víťazoch – budú dvaja, v ženskej a mužskej kategórii – rozhodne porota. Tú vám predstavíme v septembrovom čísle, rovnako aj s vybratými finalistami. Finále, kam pôjde desať žien a desať mužov, bude opäť v SIP Strečno počas víkendov od 24. do 26. októbra. Cestovná kancelária CD travel – sponzor súťaže – má pre víťazov štvrtého ročníka súťaže pripravené zaujímavé ceny.

Nezabudnite, že naša redakcia vyhlásila aj čitateľskú súťaž. O víťazovi alebo víťazke rozhodnete vy – svojimi hlasmi. Hlasy svojim favoritom môžete zasielať na adresu redakcie, alebo telefonicky či emailom do 1. októbra. Kontakty nájdete v tiráži. Aj pre víťaza čitateľskej súťaže je pripravená zaujímavá cena. Nezabudnite uviesť aj svoje meno a adresu, aby sme vás mohli zaradiť do zberovania. Jeden z vás získa odmenu v podobe darčeka.



Martin LIČÁK

1. Železničiarom som od roku 2001. Začínal som ako posunovač, neskôr som bol výpravcom a v súčasnosti pracujem ako vedúci technolog v Prešove.
2. Predovšetkým sa riadim vlastným rozumom, ale vždy si rád vypočujem dobré rady, názory a nápady iných.
3. Voľný čas venujem štúdiu na vysokej škole a počas víkendov ho trávim na chalupe, kde sa ukrývam pred „civilizovaným svetom“ a uponáhľaným životom. Medzi moje záľuby patrí chalupa, turistika a hubárčenie.
4. Rád by som zmenil svoje stravovacie návyky, hlavne počas sviatkov plných dobrôt, pretože potom sa trápim s váhou celé leto. Ináč by som na sebe nemenil nič, lebo to by som už nebol ja.



Peter BELICA

1. Transitzérom – pripravárom som od roku 1980 vo Vrútkach, ale k modrej armáde patríam od roku 1972.
2. Vo svojom živote som sa vždy riadil a riadim tým, že poctivou prácou sa dostaneš najďalej. Hoci v dnešnej dobe to takmer neplatí.
3. Vo svojom voľnom čase, keď mi nejaký ostane, rád chodím na túry do hôr.
4. Čo by som chcel zmeniť? To by vedela najlepšie povedať moja manželka... ale myslím si, že zmeniť na sebe sa dá veľa, ale radšej nebudem prezrádzať svoje slabé stránky



Patrik ANTAL

1. Železničiarom som od roku 1995 a posledných 6 rokov pracujem ako výpravca v stanici Diviaky.
2. V živote sa riadim rozumom a citom.
3. Voľné chvíle trávim spoločne s rodinou. Ak to čas dovolí, snažím sa venovať športu v akejkoľvek podobe.
4. Keďže som narodený v znamení Barana, rád by som zmenil tomuto znameniu a aj mne vlastnú tvrdohlavosť.



Henrich TRNÍK

1. Na železnici pracujem od roku 2006 ako vodič cestného motorového vozidla na OR Trnava.
2. Nerob iným to, čo nechceš, aby robili oni tebe, lebo život je ako bumerang...
3. Voľný čas najradšej trávim na strelnici, keďže mojím koníčkom je športová strelba.
4. Tak na túto otázku o zmenách by som odpovedal asi stručne a výstižne – Všetko a nič!



Milan PALČISKO

1. Od roku 1988 pracujem ako signalista v Kysuckom Novom Meste.
2. Nerob iným to, čo nechceš, aby oni robili tebe.
3. Vo voľnom čase sa najradšej venujem rodine, deťom. Rád vyšívam, fotografujem, filmujem, venujem sa turistike, literárnej tvorbe – píšem poéziu, aforizmy, epigramy a občas i prózu.
4. Rád by som sa odnaučil hovoriť vždy pravdu ľuďom do očí, pretože často to v konečnom dôsledku ubližuje obom stranám.



Július KNAP

1. Železničiarom som od roku 1980 a v súčasnosti pracujem ako vodič cestného motorového vozidla na OR Košice.
2. Riadim sa vlastným rozumom a už aj skúsenosťami. Ešte z vojenčiny mám aj obľúbené krédo: „Život není peříčko...“
3. Najradšej trávim voľný čas v záhradke. Tam si najviac oddýchnem.
4. Určite by som rád zmenil svoju váhu. Odstránil by som nadbytočné kilá a ešte by som si rád rozkázal svojej výbušnej povahe.



Zoltán KOLLÁR

1. Na železnici pracujem od roku 1993 ako elektromechanik v Trakčnej napájacej stanici v Galante.
2. Riadim sa vlastným rozumom, možno som niekedy i tvrdohlavý, ale rád si vypočujem aj názor tých druhých.
3. Vo voľnom čase rád fotografujem, plávam, cestujem, navštevujem historické miesta. Veľa času mi zaberajú i práce okolo rodinného domu.
4. Rád by som zmenil svoju niekedy až výbušnú povahu. Chcel by som, aby ľudia k sebe boli viac milí, navzájom si pomáhali a tolerovali sa. Určite by potom bolo viac lásky v tomto uponáhľanom živote.