

železničný

október 2009

semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XIX.



Martin KOVAL a Monika SUCHARDOVÁ
Vítězi soutěže Tvár ŽSR 2009

Vážené kolegyně, kolegovia, milí železničiar!

Pred necelým mesiacom sme si pripomenuli deň, ktorý ako jediný v roku patrí najmä železničiarom. Dovoľte mi, aby som vás všetkých pozdravil aj prostredníctvom Železničného semaforu. Hoci je to len jediný deň v roku, je mimoriadne významný. Významný preto, že máme čas vyjadriť poďakovanie všetkým, ktorí sa bez ohľadu na svoje pracovné zaradenie, na počet odpracovaných rokov pričinili o rozvoj i napredovanie železnice, ako aj o šírenie jej dobrého mena.



Aj osobne by som sa rád poďakoval nielen tým, ktorí si v Žiline počas celoslovenských osláv Dňa železničiarov prevzali ocenenie, ale všetkým vám za každodennú zodpovednú prácu, za tisíce hodín venovaných železnici, za chladnokrvné riešenie vypätých situácií, za nezištnú pomoc pri mimoriadnych situáciách a neraz aj za záchranu ľudského života. No a napokon, najmä v ostatných mesiacoch za to, že sa snažíme spolu vydržať a prekonať ťažké časy, ktoré nám pripravila hospodárska a finančná kríza. Jej dosahy zasiahli azda každého z vás, ktorí si v kolónke zamestnávateľ píšú práve ŽSR. Tí skôr narodení si pamätajú horšie či zlé časy aj z minulosti, tentoraz nás kríza mrzí o to viac, že procesy či už po stránke finančných plánov, investícií, ale predovšetkým modernizácie železničných eurokoridorov a do budúcnosti spoplatnenia železničnej dopravnej cesty boli veľmi dobre naštartované po úspešnom oddlžení firmy ešte z čias vzniku samostatného Slovenska. Železnica je však fenomén. Po stránke historickej, lebo je tu úctyhodných 161 rokov. Po stránke technickej, pretože prešla od parných podôb až po najmodernejšie vysokorychlostné. Železnica je fenomén aj po stránke generačnej, pretože na chode železnice, jej rozvoji v lepších i ťažkých časoch sa podieľali a podieľajú celé generácie rodín. Preto všetkým železničiarom prajem, aby sme na týchto dobrých základoch stavali aj ďalej a do budúcnosti boli optimisti. Prajem vám veľa šťastia, zdravia a úspechov v práci.

Dovoľte mi na záver pozdraviť vás všetkých aj tradičným - Hlásim sa v službe!

Ing. Štefan Hlinka,
generálny riaditeľ ŽSR

Ocenili ich pracovné

Pavol Maslík svojou pozornosťou predišiel ohrozeniu ľudských životov, zničeniu železničnej cisterny plnej tovaru, okolitých vozňov, koľajiska. Tieto slová odzneli z úst moderátorky Aleny Heribanovej, ktorá uvádzala dôvody, ktoré boli predpokladom udelenia uznania ministra dopravy. Vedúci posunu zo železničnej stanice v Čadci zabránil nešťastiu tým, že svojou pozornosťou a následným konaním informoval kompetentných o poruche na cisterne, z ktorej unikal propán-bután.



Pavol Maslík svojou pozornosťou predišiel ohrozeniu ľudských životov. Z rúk generálneho riaditeľa ŽSR Štefana Hlinku si prevzal najvyššie rezortné vyznamenanie.

ANKETA

Komu by ste darovali najvyššie rezortné ocenenie, ktoré ste dostali na celoslovenských oslavách Dňa železničiarov?



Milan HRABOVSKÝ,
tunelár, SMÚ ŽTS, Tu0
Banská Bystrica:

Cenu alebo ocenenie by som za veľkú obeť a starostlivosť dal svojej matke. Boli sme traja súrodenci a hoci to nemala vždy ľahké, starala sa o nás vždy najlepšie ako vedela. Za to si ju veľmi vážim. Zaslúži si vyznamenanie.



Ing. Anna HARTELOVÁ,
vedúca kancelárie
riaditeľa, VaVÚŽ Žilina:

Toto ocenenie by som určite darovala svojej rodine, ktorá ma vždy podporovala a dávala mi silu ísť za mojimi cieľmi. Patrilo by aj mojim rodičom, ktorí ma celý život viedli k zodpovednej a svedomitej práci, taktiež všetkým tým správnym ľuďom v mojom živote, ktorí pri mne stáli.

úspechy i odpracované roky



Alena Heribanová a Spevácky zbor slovenských učiteľov umocnili dôstojnosť osláv železničarskeho sviatku.

Pavol Maslík bol jedným z 51 železničiarov, ktorí si na celoslovenských oslavách Dňa železničiarov 25. septembra v Žiline prevzali najvyššie rezortné vyznamenania (zoznamy vyznamenaných zamestnancov ŽSR sme zverejnili



Vyznamenanie si prevzali iba niektorí, podakovanie patrí všetkým.

ným železničiarom odovzdal vyznamenania. Všetkých prítomných pozdravil aj v mene ministra a ospravedlnil jeho neúčasť. Vo svojom príhovore vyzdvihol významnú pozíciu železničnej dopravy. Poznamenal tohtoročný pokles výkonov a následne aj finančných zdrojov, pričom ako príčinu uviedol svetovú hospodársku krízu. Zdôraznil vysoké nároky na manažmenty spoločností, aby situáciu poznačenú finančnou krízou zvládali bez hromadného prepúšťania a sústredili sa na plnenie úloh i úsporných opatrení.

Spevácky zbor slovenských učiteľov zaspieval zopár skladieb a po nich pódium patrilo generálnym riaditeľom – Štefanovi Hlinkovi, Milanovi Chúpekovi a Augustínovi Matejovi. Alena Heribano-

v septembrovom čísle).

Moderátorka v mene generálnych riaditeľov troch železničných spoločností privítala štátneho tajomníka Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Dušana Švantnera, ktorý sa všetkým prihovril a vybra-

vá ich trochu potrápila otázkami zo zákulisia šéfovania v železničných firmách a povyzvedala sa aj na ich vzťah k cestovaniu vlakom. Odpoveďami a príhodami z cestovania pobavili obecenstvo, ktoré ich podporilo potleskom.

Nasledovalo odovzdanie vyznamenaní a záver osláv patrilo opäť Speváckemu zboru slovenských učiteľov pod vedením dirigenta Štefana Sedlického.

(sch), foto: al, balky



Celoslovenské oslavy Dňa železničiarom sú miestom stretnutí nielen železničiarov z celého Slovenska, ale i z troch spoločností. Často je tu priestor na jedinečné stretnutia i rozhovory.



Ing. Vladimír BAKOŠ,
vedúci SMÚ EE NaSpS
Žilina:

Toto ocenenie nepovažujem ako vyznamenanie pre jednotlivca. Sám som sa o to nezaslúžil, je to najmä veľká zásluha spolupracovníkov, s ktorými som to doteraz ťahal 40 rokov. Takisto by som ocenil aj svoju rodinu, pretože mnohokrát musela strpieť moje nadčasy na pracovisku či nočné zmeny.



Ján BOROŠ,
vedúci, SMÚ OZT ZT
Trenčín:

Vyznamenanie podobné tomuto môjmu, ktoré som dostal na celoslovenských oslavách Dňa železničiarov, by som dal svojmu kolegovi Jozefovi Pusztaiovi, ktorý pracuje taktiež na ŽSR ako systémový špecialista. Je to veľmi dobrý a spoľahlivý pracovník. Človek na pravom mieste.



Mária PROCHYROVÁ,
systémová
špecialistka, ŽT
Bratislava:

Určite rodičom. Mám ich veľmi rada a vytvorili pre mňa silné rodinné zázemie, za ktoré im ďakujem. Som im vďačná aj za výchovu, vďaka ktorej som sa mohla zamestnať na železnici. A taktiež aj kolegom na pracovisku. Je to aj ich zásluha, že som si na Dni železničiarov mohla prebrať vzácne ocenenie.



Ing. Oľga DÚBRAVSKÁ,
inžinierka železničnej
dopravy pre IT, ŽST
Čierna nad Tisou:

Rodine, ktorá ma ovplyvnila pri výbere povolania železničiara. Otčovi, mame, súrodencom, ktorí boli tiež železničiarimi. Ocenenie si zasluži aj môj manžel a syn, že ma podporovali a pomáhali mi, ale i bývalí kolegovia zo SI a všetci súčasní kolegovia zo stanice Čierna nad Tisou aj okolitých staníc.



Tibor KUCHÁR,
traťový robotník, SMÚ
ŽST TO Zvolen:

Na túto otázku mám jednoznačnú odpoveď. Zaslúžila by si to predovšetkým moja rodina. Nezabudol by som pri odovzdávaní vyznamenania ani na vedúceho Mariána Novyseďláka a samozrejme, všetkým spolupracovníkom nášho traťového obvodu Zvolen nákladná stanica.

Všade okolo nás ležia tisíce eur

O súčasnej ekonomickej situácii, víziách, ale aj o zmenách v ŽSR. O stratégii, znižovaní nákladov, zvyšovaní efektívnosti realizovaných činností a eliminácii neefektívnych výkonov, o zlepšení plánovania, ale aj o poplatkoch za dopravnú cestu a finančnej situácii sme sa rozprávali s námestníkom generálneho riaditeľa pre ekonomiku Ing. Dušanom Šefčíkom.

■ **Do funkcie ste nastúpili v apríli 2008. Aké základné zmeny, resp. opatrenia ste urobili ako prvý? Ako hodnotíte ŽSR pohľadom ekonóma?**

Hodnotenie ŽSR z pohľadu ekonomiky v kontexte celkového ekonomického systému so zohľadnením „charakteristík“ historicky zdedených, je veľmi zložitá. Základnou charakteristikou je významná dlhoročná finančná poddimenzovanosť ŽSR a celého sektora. Medzi ďalšie charakteristiky, ktoré v najväčšej miere ovplyvňujú ekonomiku ŽSR, je závislosť od štátneho rozpočtu a existujúca legislatíva. Tá nás stavia do pozície, keď ako infraštruktúrny podnik často nevieme adekvátne a v čase reagovať na vývoj na dopravnom trhu. Nepomerne významná je aj skutočnosť, že za dlhé roky pôsobenia ŽSR v tomto prostredí mnohé odvetvia a procesy stratili svoju obchodnú elasticitu a z príčin objektívnych alebo „vypestovaných“ nie sú dnes schopné konkurovať vonkajšiemu prostrediu. Alebo mu konkurujú len veľmi ťažko. Zmena ekonomickeho postavenia ŽSR si vyžaduje zmeny vo všetkých týchto oblastiach.

Mnohé zo spomínaných skutočností mi boli zrejmé už v čase, keď som do funkcie nastupoval. Moja pozícia na odbore controllingu GR ŽSR si vyžadovala znalosť procesov a činností v rámci ŽSR, ako aj komunikáciu s ľuďmi. Takže pohľad na „ten náš železničarsky dvor“ som mal, aj keď o čosi obmedzenejší. Som presvedčený, že bez jasného cieľa sa veľmi zložito šoféruje. Úsek ekonomiky je rozsiahly aktivitami, ktoré zabezpečuje podľa organizačného poriadku, ale aj zodpovednosťou a kompetenciami. Okrem základného cieľa zabez-

pečiť nevyhnutné prostriedky na financovanie prevádzky a investícií, sú ďalšie ciele orientované na znižovanie nákladov, zvyšovanie efektívnosti realizovaných činností, elimináciu neefektívnych výkonov, zlepšenie plánovania, zaangažovanie zamestnancov do reálnej ekonomiky nimi realizovaných výkonov, zlepšenia práce s hnuiteľným a nehnuteľným majetkom. Zmeny, ktoré realizujeme, sú zmenami presahujúcimi obdobie jedného - dvoch rokov, a bez komunikácie s manažmentom a so zamestnancami bude zložitých ich dosiahnuť.

ingerenciu štátu na financovaní železničnej infraštruktúry. Príprava štátneho rozpočtu pre roky 2010 - 2012 bude určite veľmi zaujímavý proces.

Z pohľadu zabezpečenia prevádzkových výkonov zastávam názor, že snaha zabezpečiť si všetky výkony a činnosti sám pre seba vrátane atomizácie niektorých činností v minulých obdobiach, nebola šťastná. Roztrieštenie zdrojov medzi desiatky organizačných jednotiek znamenalo, že každá zložka pri snahe zabezpečiť svoje činnosti v prostredí ŽSR, resp. aj smerom do externého

prostredia, ujedala zdroje činností, ktoré sme nevedeli, a ani dnes nevieme, v dostatočnom rozsahu a primeranej cene nakúpiť v exteriore. Takisto je príznačné, že mnohé procesy nemajú jednoznačné zastavenie riadenia. Nadobudol som presvedčenie, že v dôsledku týchto skutočností sme v mnohých oblastiach stratili pohľad na racionálne potreby, veľa krokov a rozhodnutí sa robí strojo-vo s odvolávaním sa na internú legislatívu, ale bez skutočného „sedliackeho“ rozumu. Vždy hovorím, že každý, kto má rodinu, je ekonóm, lebo rieši ten najťažší rozpočet - rodinný. Tam je vždy jasné, koľko dostanem, len toľko môžem použiť. Rozhodovanie kedy, kam a koľko dať, je to najdôležitejšie. Často však neplatí to jednoduché, toto môžem a toto už nie.

Myslím si, že veľa opatrení manažmentu ŽSR smeruje práve do centralizácie riadiacich činností a v konečnom dôsledku racionalizácie a efektívnejšieho nakladania s majetkom. Rezervy určite máme...

Vizitka

Dušan Šefčík (38) vyštudoval železničnú dopravu na Fakulte Prevádzky ekonomiky a železničnej dopavy Žilinskej univerzity. Na ministerstve dopravy sa takmer sedem rokov venoval vzťahom štátu so železnicou. V ŽSR je od roku 2002, kde pracoval na odbore controllingu. Od apríla 2008 pôsobí vo funkcii námestníka generálneho riaditeľa ŽSR pre ekonomiku.



■ **Môžete nám z pohľadu ekonóma priblížiť najväčšie nedostatky, ktoré sa snažíte zmeniť? Čo najvýraznejšie obmedzuje chod firmy?**

Asi to bude znieť až sarkasticky, ale najväčší nedostatok, ktorý obmedzuje chod firmy, je nedostatok financií na prevádzku a investície. Rozsah siete je takmer neudržateľné zabezpečovať sústavne s investičným rozpočtom, ktorý nám prideluje náš zriaďovateľ. Tvorba vlastných zdrojov na investície je v súčasnosti v kontexte regulácie spoplatňovania výkonov dopravcom a dotačnej politiky štátu viac-menej iluzórna. Veľa si sľubujeme od zmeny zákona o dráhach, ktorá je v súčasnosti v procese prerokovania v parlamente. Navrhnuté zmeny financovania by mali významne zmeniť

■ Aký je efekt opatrení, ktoré prijímate? Dá sa povedať, že sa osvedčili?

Všade okolo nás ležia tisíce eur, musíme ich však chcieť vidieť a využiť tým správnym spôsobom. Každý chybný krok je v našich podmienkach veľmi drahým krokom. Napríklad centralizácia procesu cash manažment priniesla výrazne lepšie riadenie voľnej hotovosti. Podobne môžeme hovoriť aj o zmene kompetenčného rozkazu, centralizácii investičného procesu pod jeden odbor vrátane opatrení súvisiacich s „rozostavanými“ stavbami. Toto je významnejšie najmä v súčasnom období. Mnohé firmy totiž „nezomierajú“ na straty, ale na nedostatok peňazí.

Ďalšie pripravované opatrenia svoj efekt ešte len prinesú. Z výsledkov hospodárenia ŽSR vyplýva, že napríklad len spotreba pohonných hmôt poklesla medziročne (očistená o cenové vplyvy) o takmer 30 percent. Verím, že okrem implementácie systému Carnet aj ďalšie kroky v oblasti správy a riadenia cestných motorových vozidiel prispejú k zefektívneniu a zlepšeniu práce.

Taktiež logistika má obrovské rezervy v plánovaní a riadení. Máme totiž zásoby za miliardu korún, ale nemáme presne to, čo potrebujeme, alebo to nemáme včas. V otázkach majetku by sme mali podľa mňa postupne smerovať k centralizácii riadenia. Tento krok si však vyžaduje kvalitné informácie o majetku v štruktúre a čase. Veľakrát používame v reálnej prevádzke písomnú komunikáciu vyžadujúcu si významnú spotrebu času a ľudských kapacít pred systémovým riešením v IT. Tá existujúca informačná podpora nedáva relevantné informácie pre riadenie majetku. Poviem jeden príklad za všetky. Máme stanice, kde majú pracoviská viaceré výkonné jednotky. Manažmenty výkonných jednotiek samozrejme definujú primárne tok financií určených na opravu a údržbu pracovísk do vlastného majetku. Lenže v častiach, kde sa správca železničnej cesty stretáva zoči-voči s cestujúcou verejnosťou, tie zostávajú tragické. Zoberme si len toalety na staniách, vypadáajúce okná, priestory čakární a pod. Podobná je aj oblasť bytového hospodárstva, ktorá je z hľadiska ekonomiky ŽSR záťažou a uberá zdroje z core businessu. Tu ŽSR úspešne vykonávajú kroky na zníženie rozsahu bytov, bytových domov a strážnych domov v portfóliu majetku ŽSR.

■ Čo je vám ako ekonómovi najviac ľúto, keď sa peniaze neinvestujú do ktorej oblasti?

To je veľmi zložitá otázka, pretože viaceré segmenty železničnej doprav-

nej cesty, ktoré nám zabezpečujú chlebiček, sú finančne poddimenzované. Ale keď odhliadnem od týchto oblastí, sú to určite sociálne podmienky zamestnancov. Vybavenie mnohých pracovísk po stránke hygienickej, kancelárskej je zúfalé a často nehodné tretieho tisícročia. Ďalšia oblasť je určite otázka zachovania histórie. Osobne som niekoľkokrát bol na podujatí Rendez, prehliadke historických parných rušňov. Je to úžasné, koľko nám história dala a dáva. Ak však toto zanedbáme raz, znamená to, že to bude navždy stratené a už sa to nikdy nevráti. Tento potenciál by sme mali využiť, pretože v tomto smere má ŽSR veľa hodnotných vecí a majetku. Ale sú tak rozptýlené, že nemáme čas, spôsob ani financie to nejakým rozumným systematickým postupom využiť pre budúce generácie. Preto si vážim všetkých, ktorí sa železničnej histórii venujú. Nemenej podstatná je aj tá oblasť, ktorá je našou vizitkou. Sú to miesta, kde prichádzajú, stoja a odchádzajú vlaky. Veľakrát je to asi aj o osobnom prístupe, ale máme rezervy aj v tom, aby železnica vyzerala tak, ako by to bolo dnes adekvátne – „príď na stanicu, pohodlne zaparkuj a cestuj vlakom“. Verím, že úspešné zvládnutie niektorých rozbehnutých projektov nám napomôže pri riešení aj týchto oblastí.

■ Hospodárska a ekonomická kríza výrazne zasiahla aj oblasť železničnej dopravy, mnohé plány boli takpovediac z jedného dňa na druhý stopnuté a museli sa dôsledne prehodnotiť. Ako sa firma dokázala s daným stavom vyrovnávať?

Vďaka návratnej finančnej pomoci od štátu je aktuálna finančná situácia ŽSR pri realizovaných opatreniach stabilizovaná. Taktiež platby od dopravcov vďaka štátnej finančnej injekcii najmä zo strany ŽSSK CARGO chodili načas. Do konca roku by sme v takomto režime mali situáciu zvládnuť, aj keď finančná disciplína oboch najväčších dopravcov začína pokrívkať. Rok 2010 nevyzerá z pohľadu financií ružovo. Už teraz vieme, že budeme mať minimálne o 17 miliónov eur menej na financovanie prevádzkových výdavkov a na financovanie investícií (mimo OPD 2007-2013) nebude disponovať žiadnymi zdrojmi zo štátneho rozpočtu. Zabezpečiť financovanie predovšetkým rozbehnutých stavieb projektu TEN-T a prepojenia železničných eurokoridorov, ktoré mali doteraz pridelené zdroje zo štátneho rozpočtu, ako aj optimálne prefinancovanie bežných schodkov, bude predmetom najbližších týždňov a mesiacov. Nie je ambíciou najbližších dní opakovať proces

oddlžovania. Celé vedenie firmy však robí všetko preto, aby štát bol o tejto situácii podrobne informovaný.

■ Práve v týchto pohnutých časoch Správna rada ŽSR schválila novú Stratégiu ŽSR 2009. Základné informácie o nej prinášame v tomto čísle. Čo je jej základom a čo vízia hovorí o budúcnosti firmy, zamestnanosti?

Osobne by som v novej stratégii vzdvihol ako najväčší prínos rozmer a šírku záberu novej stratégie, tak pre oblasť rozvoja, ako aj prevádzky. Prínosom je najmä stanovenie cieľov, ich rozpad na drobnejšie úlohy a ich delegovanie na konkrétnych zodpovedných. Teda dôležitý moment, že za všetkým sú peniaze a prvou a najdôležitejšou podmienkou je ich zmysluplné a rozumné vynakladanie s cieľom dosiahnuť do budúcnosti čo najviac úžitkov, bude mať svojho adresáta.

Veľmi dôležitý je aj rozvoj železničnej infraštruktúry, absolútne najpodstatnejšie bude, ako sa manažmentu podarí dokomunikovať problematiku financovania stavieb s príspevním eurofondov. Reálne využitie zdrojov EÚ v rámci OPD 2007-2013, ale aj ambícia ŽSR pobiť sa aj o ďalšie zdroje EÚ nespotrebované inými operačnými programami, je pre stratégiu rozvoja firmy kľúčová. Dôležitým bude aj nový zákon o dráhach, ktorý naznačuje zmeny vo financovaní ŽSR a spoplatňovacej politike. Jeho implementácia zo strany MDPT SR a MF SR bude v ďalších rokoch pre ŽSR kľúčová.

■ V súčasnosti sa pripravuje nový model poplatku za použitie dopravnej cesty, ktorý rieši navrhovaný zákon o dráhach. Ten už prešiel prvým čítaním v parlamente. V praxi by sa mal prejavovať od roku 2011, keďže taký závažný krok je potrebné premietnuť aj v štátnom rozpočte. Ako by sa teda poplatky mali zmeniť?

Nový model v jednoduchosti hovorí, že v konečnom dôsledku by štát hradil fixné náklady na zabezpečenie riadenia železničnej infraštruktúry a variabilné náklady by uhrádzal dopravca v rámci ceny. Tento model by bol pre ŽSR výhodný, pretože štát takto preberá významnejšiu časť zodpovednosti za tento sektor a financovanie infraštruktúry. Výška nového modelu poplatku by mala podporiť dopravcov na oveľa vyššie využitie železnice a jej návrat na porovnateľnú úroveň v rámci Európy.

Ďakujem za rozhovor.
Martina Pavliková

Na zasnežené tatranskej trase padali aj stromy

Už hneď od utorka rána, od 6.30 hod. nejazdili súpravy na ozubnicovej železnici, pretože strom strhol trolejové vedenie. O hodinu neskôr vyvrátené stromy zatarasili električku na trati medzi Vyšnými Hágmi a Štrbským Plesom, takže doprava bola prerušená už aj v tomto úseku. Železničiarci síce pracovali na obnovení dopravy, ale pre ohrozenie bezpečnosti v dôsledku neutíchajúceho silného vetra boli práce pozastavené. Poobede, o 16. hodine padajúce stromy zablokovali ďalšiu električku me-



Nepriechodná trať ozubnicovej železnice.

dzi Vyšnými Hágmi a Tatranskou Poliankou. Následky kalamity bolo možné bilancovať až po umúdení počasia. – **Na pílenní stromov a spriechodnení tratí sa podieľali okrem údržbárov z traťového obvodu vo Vysokých Tatrách aj popradskí hasiči a majitelia urbárov v Štrbe. Už na druhý deň, okolo 16. hodiny sa podarilo obnoviť dopravu z Tatranskej Polianky do Vyšných Hágov. Zvyšné úseky boli neprejazdne až do soboty,** – opisuje priebeh obnovenia dopravy Bc. Ján Gallik, koordinátor SMS ŽTS Vysoké Tatry. Vyvrátené stromy najviac poškodili trolejové vedenia. – **Škody boli na kotveniach, ramenách stĺpov, zničené boli aj izolátory, ale trolejové stožiare neboli poškodené. Na ozubnici neexistuje rušň nezavislej trakcie pre náš montážny voz, takže najskôr sme s rebríkmi provizórne upevňovali trolej. Až potom bol možný výjazd zubačky s našim vozom na postihnuté miesta,** – hovorí Ma-

Prudký nárazový vietor opäť ochromil dopravu vo Vysokých Tatrách. Od včasného rána 13. októbra lámal stromy, ktoré padali na cesty aj trate tatranskej elektrickej železnice a ozubnicovej železnice. Na niektorých úsekoch bola osobná doprava prerušená niekoľko dní.



Vchodové návěstidlo zavalené vyvráteným stromom.

roš Renner, technický zamestnanec SMÚ EE TV Poprad. Na oprave trolejového vedenia a obnovení prevádzky sa vystriedalo 26 údržbárov z SMÚ EE TV Poprad, ktorým vypomáhali aj 4 zamestnanci z SMÚ EE ET Liptovský Mikuláš, pracoviška OTV Štrba. Ako poslednú sprejzdnili 17. októbra o 19. hodine trať zubačky.

[balky]

Foto: Bc. Ján GALLIK

Nový železničný most v Hornej Štubni je už v prevádzke

Cestujúci, železnice, ale aj všetky zainteresované strany, si môžu konečne vydýchnuť. Výstavba moderného železničného mosta v úseku Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej je už totiž dokončená.

Počas 43 dní, keď sa na moste pracovalo, bola výluke všetkých vlakov a cestujúci boli odkázaní na náhradnú autobusovú dopravu. Nový most vybudovali kvôli rýchlostnej ceste R3 a obchvatu. No a keďže trasa vedie cez koridor železničnej trate, nový most bol nevyhnutnosťou.



Technológia výstavby mosta síce nebola úplne nová, no na Slovensku ešte nebola použitá v takom veľkom rozsahu. Samostatná konštrukcia mosta sa skladá z 19 kusov prstencov.

Most je železobetónový. Úsek, v ktorom sa nachádza, je v miernom oblúku, čomu zodpovedalo aj polozenie oporných múrov.

– **Technológia výstavby mosta nebola úplne nová, rozdiel spočíva v tom, že daná technológia nebola na území SR použitá v takom veľkom meradle,** – povedal René Madej projektový manažér zo spoločnosti Skanska BC, a. s., Samostatná prefabrikovaná konštrukcia sa skladá z 19 kusov prstencov a každý horný diel



je na stenové dielce uložený na sucho, prostredníctvom špeciálne formovaného kĺbového spoja. Súčasťou prác bola aj demontáž koľajových polí, odstránenie železničného zvršku a spodku, montáž nosnej konštrukcie a krídel, zriaďovanie spevňujúcej dosky krídel a taktiež zriaďovanie železničného zvršku. Zhotoviteľom mosta je Skanska BS, a. s., a na stavenisku nepretržite okrem ťažkej techniky robilo 10, niekedy až 25 chlapov. Jednoduché to však nemali. – **Pri konci výstavby objektu sa zhoršilo počasie natoľko, že sme začali pochybovať či to stihneme v danom termíne,** – povedal Marián Kusenda zo spoločnosti Skanska BS a.s. Cena mosta je približne 2, 65 mil. eur. Prvý vlak po výluke išiel cez miesto, kde sa budovalo, a teda aj po moste rýchlosťou 30 kilometrov za hodinu. Ďalšie vlaky sedem dní rýchlosťou 50 kilometrov za hodinu a v súčasnosti sa už prispôbili normálnej traťovej rýchlosti.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka

Stanovili si nové úlohy a východiská



Pravidelná pracovná porada riaditeľa OR v Trnave s prednostami železničných staníc a vedúcimi atrakčných obvodov sa uskutočnila tentoraz v Strečno.

Koncom septembra sa v SIP Strečno uskutočnila pravidelná pracovná porada riaditeľa oblastného riaditeľstva v Trnave s prednostami železničných staníc a vedúcimi atrakčných obvodov. Okrem zhodnotenia doterajšej práce oblastného riaditeľstva v priebehu tohto roku v oblastiach ekonomiky, prevádzky, infraštruktúry a ľudských zdrojov sa stanovili ďalšie úlohy a východiská pre ďalšiu činnosť riaditeľstva najmä v oblastiach, kde neboli dosiahnuté predpokladané výsledky.

Poradu otvoril a viedol riaditeľ OR Trnava Ing. Milan Solárik. Rokovanie bolo spoločné, za účasti všetkých zúčastnených z prevádzky aj infraštruktúry. Medzi bodmi programu zaznela informácia o vývoji bezpečnosti a úrazovosti v ŽSR a požiarnej problematika. Prednostov železničných staníc a vedúcich atrakčných obvodov však najviac zaujala informácia o novelizácii služobného predpisu D 17 Nehody a mimoriadne udalosti. Inovácia je daná zmenou legislatívy s účinnosťou od 1. januára budúceho roka. Zaujala aj správa o súčasnej prevádzkovej situácii na železnici. Riaditeľ odboru dopravy GR ŽSR Mgr. Emil Šimko sa venoval aj problematike koncepcie posunu, kde stále prebiehajú rokovania s dominantnými dopravcami ZSSK CARGO a ZSSK. Vzhľadom na rozdielne pohľady, rokovania koordinuje MDPT SR. Z ich výsledkov vyplýva, že v sieti ŽSR zostane pravdepodobne

šesť zriaďovacích staníc, v ktorých výkon posunu bude zabezpečovať výlučne ŽSR. V ostatných železničných staniách túto činnosť plánuje prevziať ZSSK CARGO.

Účastníci porady sa venovali aj vývojom zamestnanosti, bezpečnosťou a ochranou zdravia pri práci, vyhodnotením kolektívnej zmluvy za prvý polrok, vyhodnotením plánu práce, ale aj zabezpečením vykurovania. Vzhľadom na to, že bola skončená zmluva s externými dodávateľmi, vykurovanie musí OR zabezpečiť iným spôsobom, prevažne vlastnými zamestnancami.

Prvý deň porady zavŕšili svojou prítomnosťou a vystúpeniami generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka a námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre ekonomiku Ing. Dušan Šefčík. Vo svojich vystúpeniach sa zamerali najmä na rozbor ekonomickej situácie ŽSR, preberanie činností posunu a VPK dopravcom ZSSK CARGO.

Podrobne informovali aj o vplyvoch ekonomickej krízy na ŽSR a o opatreniach na ich zmiernenie. Na záver zodpovedali na otázky prítomných, ktoré mali široký záber – od zabezpečenia financovania prác na koridoroch, až po otázku prípadnej výstavby širokorozchodnej trate z Ukrajiny do Rakúska.

Počas ďalších dní porady prebiehali pracovné rokovania osobitne – úsek riadenia dopravy a správa železničnej infraštruktúry. Detailnejšie analyzovali problémy z oblastí bezpečnosti železničnej dopravy, nehodovosti, prevádzkovej problematiky a iných, zároveň boli prijaté opatrenia na odstránenie existujúcich nedostatkov. V rámci rokovaní záverečného dňa vystúpil so svojimi príspevkami aj zástupca riaditeľa O 410 Ing. Jozef Dudák, ktorý sa venoval najmä oblasti informačných systémov.

Ing. Stanislav MARKO, foto: Vladimír SALZER

Vo Veľatoch nový most

Ako sme vás už pred časom informovali, vo Veľatoch, na trati Michalany – Trebišov Mostný obvod Košice zabezpečuje výstavbu nového mosta. Práce, ktoré boli naplánované do troch etáp, v súčasnosti vrcholia.

Prvej, ktorá začala v júni tohto roku, okrem iných prác zbúrali pôvodný most z roku 1880. V druhej etape už začali s kompletnou výstavbou nového mosta od základov, driekov opory, krídiel a úlož-



Na osadzovanie železobetónových prefabrikátov použili mostári dva koľajové žeriavy EDK 750.

ných prahov záveterných múrikov, na čo použili približne 600 m² betónovej zmesi. V poslednej, tretej etape, ktorá sa uskutočnila koncom septembra, po vybratí dvoch mostných provizórií s dĺžkou 15 metrov a demontáži podpornej konštrukcie PÍZMO, ktoré boli zabudované v prvej etape, začali mostári s osadzovaním troch železobetónových prefabrikátov. Kvôli ich hmotnosti 56 ton, 26 ton a 28 ton využili dva koľajové žeriavy EDK 750 z košického a bratislavského mostného obvodu. Prácam na osadenie prefabrikátov predchádzalo hutnenie za oporami a krídlami, kde sa použilo približne 600 m² zásypového materiálu. Na prácach v nepretržitej výluke sa zúčastňovali aj pracovníci RR Zvolen SMÚ ŽTS TO Trebišov pod vedením Ladislava Farkaša, ktorý podľa presne stanoveného harmonogramu MO Košice vykonávali demontáž a montáž železničného zvršku na použitie koľajových žeriavov. Zároveň tiež montáž železničného zvršku na novom priebežnom štrkovom lôžku. Dielo sa podarilo a ako povedal starosta obce JUDr. Jaroslav Baríla: – **Most skutočne rástol rýchlo, ako huby po daždi.**



Súčasťou tretej etapy výstavby nového mosta vo Veľatoch bola úprava železničného zvršku na použitie koľajových žeriavov.

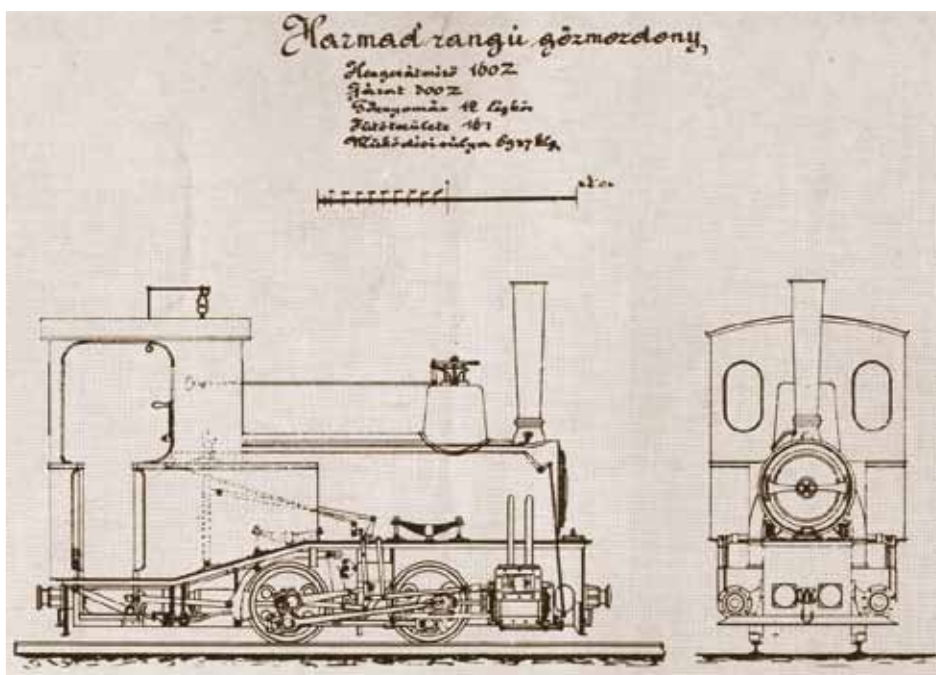
Tretia etapa je úspešne skončená, ostáva už len otvoriť dočasnú komunikáciu. Košickým mostárom zastane na záver iba upevnenie firemnej tabule s rokom výstavby, ako spomienku na dobre vykonané dielo.

Ing. Andrej ZITRICKÝ
Foto: autor a Vladimír SALZER

Prvý slovenský parný rušeň vyrobili

Literatúra zaoberajúca sa históriou stavby rušňov na území bývalého Československa dlhý čas považovala za prvý na tomto území postavený exemplár stroj 197.82 Rakúskych štátnych železníc, ktorý opustil brány První českomoravské strojírny v Praze-Libni v apríli roku 1900. Až roku 1984 vyšlo pri archívnom bádani najavo, že pravda vyzerá úplne inak.

Na základe uhorského zákonného článku XVII/1840, povoľujúceho slobodné zakladanie priemyselných podnikov sa na začiatku druhej polovice 19. storočia, po revolúcií rokov meruôsmych, začal v Uhorsku pomerne rýchlo doviedať ďalší manufaktúrny spôsob výroby transformovať na priemyselné formy podnikania. Na Slovensku bolo dominantnou témou železiarstvo, využívajúce bohaté zásoby nerastných surovín. Dôležitou lokalitou z tohto pohľadu bola najmä hronecká oblasť, kde dochádzalo k významnej koncentrácii dovtedy roztrúsenej železiarskej výroby do priemyselných závodov v Hronci, Piesku a Podbrezovej. Zvyšujúca sa produkcia tohto hutnícke-



Typový výkres rušňa.
(prevzaté z časopisu Železničár roč. 34, č.
19/1984, posledná strana obálky)



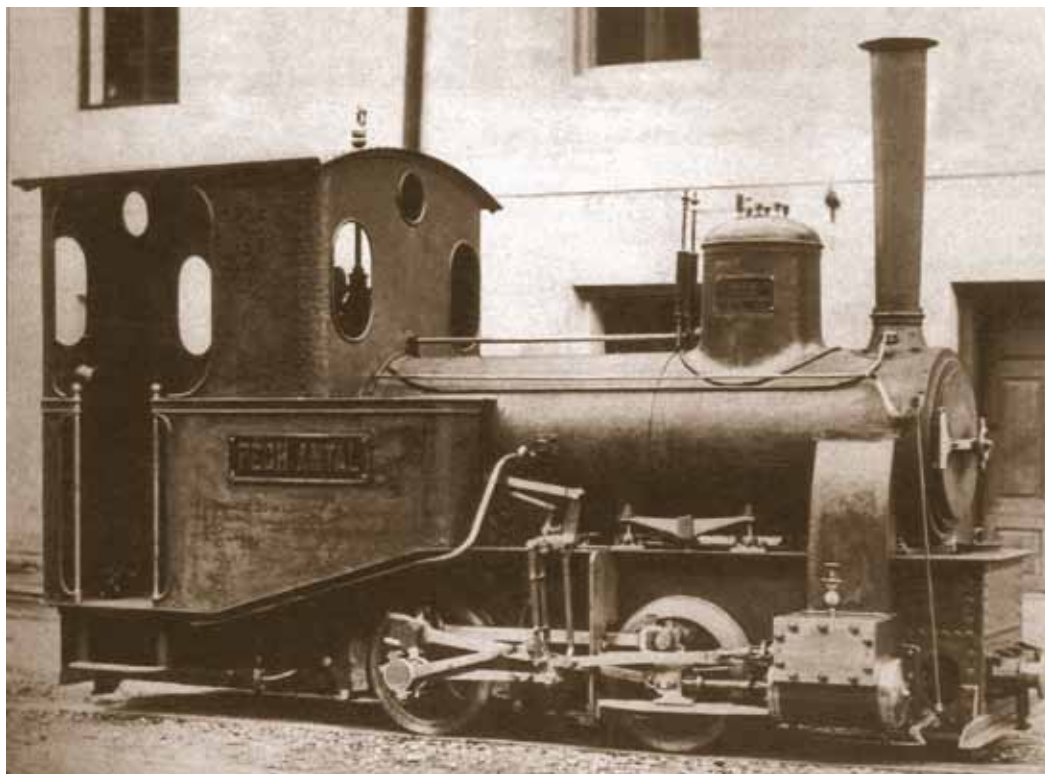
Parný rušeň „Péč Antal“ z roku 1928. [archív MDC]

pred stotridsiatimi rokmi

ho komplexu si vyžiadala zdokonaľiť spôsob dopravy, odkázanej na málo výkonné povozy a plte. Riešením sa stala stavba úzkorozchodnej železnice medzi sídlami jednotlivých podnikov. Riaditeľstvo štátnej železiarne v Hronci o jej stavbe rozhodlo roku 1878, ihneď začalo s výstavbou trate z Podbrezovej do Hronca a už 14. 6. 1878 rozhodlo o ponukové konanie na zaobstaranie potrebných rušňov. Okrem renomovaných európskych lokomotíviek sa so žiadosťou o predloženie ponuky obrátilo aj na vyhniansku strojárňu Karl Kachelmann a syn. Hoci tento podnik dovtedy žiaden rušeň nepostavil, odporučila ho dobrá povest', budovaná od roku 1819 úspešnou stavbou parných kotlov, čerpacích vodotlpcových strojov a ďalších bankských ťažobných zariadení. A bola to pravdepodobne vtedy obvyklá snaha podporovať rozvoj uhorských priemyselných podnikov (napríklad zadávaním štátnych kontraktov), ktorá spôsobila, že práve tento podnik zákazku napokon získal; zmluva o dodávke bola podpísaná 19. 4. 1879.

Péč Antal

Firma Kachelmann sa s objednávkou vyrovnala v rekordnom tempe, takže už 25. 9. 1879 – pred stotridsiatimi



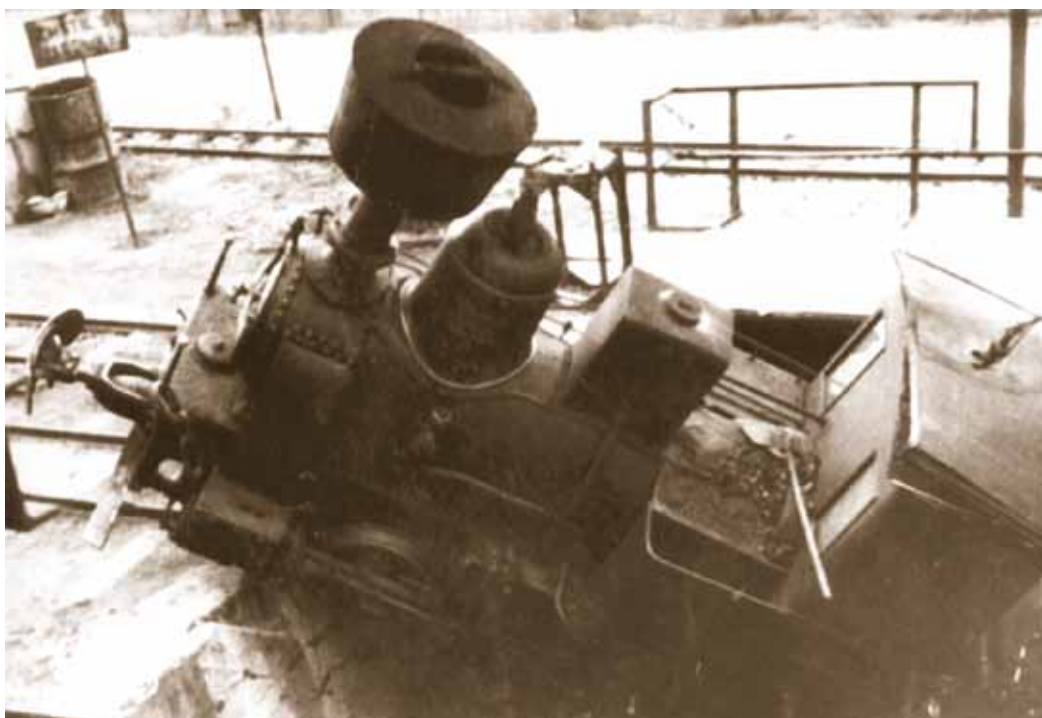
Péč Antal krátko po vyrobení (prevzaté z knihy Bauer, Z.: Úzkorozchodné železnice v průmyslu a zemědělství. Corona, Praha 2003, str. 162).

rokmi – stál zhotovený rušeň Péč Antal (išlo o meno významného priekopníka hutnej výroby v Uhorsku) na čele otváracieho vlaku úzkorozchodnej železnice medzi Podbrezovou a Hroncom. Hoci konštrukcia spodku rušňa pripomínala vtedy rozšírené úzkorozchodné stroje sústavy Krauss, charakteristické vo-

dojemom v ráme a rozvodom pary Allana-Tricka, výkonný kotol s pretlakom pary 12 bar svedčil o tvorivom prínose firmy s vlastnými skúsenosťami pri stavbe parných kotlov.

Rušeň Péč Antal sa v prevádzke osvedčil. Do roku 1883 boli preto pre štátne železiarne v Hronci postavené v Kachelmannovej fabrike ešte dva prakticky zhodné stroje, označené menami Kerpely Antal a Vaykay Károly. Prvý vyrobený rušeň však svojich nasledovníkov napokon prežil. Bol zrušený až roku 1959 (!), aj to pravdepodobne až v dôsledku násilného poškodenia. To viac ako presvedčivo svedčí o akčioschopnosti, kvalifikácii a majstrovstve rodiaceho sa slovenského priemyslu, ktorý už pred stotridsiatimi rokmi dokázal hneď na prvý pokus vyprodukovať funkčný a spoľahlivý rušeň, slúžiaci nepretržite celých 70 rokov.

Ing. Michal TUNEGA



Nehoda rušňa na vlečke vtedajších Švermových železiarní v Podbrezovej roku 1958, ktorá zrejme viedla k jeho konečnému zrušeniu v nasledujúcom roku. (archív MDC)

Použitá literatúra:

Zeithammer, K.: Rok 1879 – počátek výroby našich parních lokomotiv. In: Železničář, roč. 34, č. 19/1984, str. 297 – 298
Bauer, Z.: Úzkorozchodné železnice v průmyslu a zemědělství. Corona, Praha 2003.

Počas jednej výluky upravili most, trať aj nástupište zastávky

Vlakovú dopravu v Kysaku komplikovala počas 4. septembrového týždňa okrem pretrvávajúcej výstavby elektronického stavadla aj znížená priepustnosť medzistaničného úseku až po Malú Lodinu. Na druhej traťovej koľaji totiž traťováci upravovali niveletu koľaje, menili mostnice a rekonštruovali nástupište vo Veľkej Lodine.

Bepečná železničná doprava si vyžaduje aj pravidelnú údržbu koľajového zvršku. – **Spočíva aj v dosypávaní štrkového lôžka a následnom podbíjaní koľaje, tým sa však zvyšuje aj jej niveleta.** Na elektrifikovanej trati sa takto neustále znižuje výška medzi temenom koľajnice a trolejovým vedením. Zníženie nivelety koľaje až na pôvodnú úroveň bolo naplánované už skôr, – hovorí Bc. Jiří Ovčáček, koordinátor SMS ŽTS Kysak. Pred dvoma rokmi sa upravila výšková aj smerová poloha prvej traťovej koľaje. To isté sa malo diať aj na druhej koľaji, no pre chýbajúce financie boli práce pozastavené. Realizujú sa až teraz. Chýbajúce koľajnice na jednom z mostov, obďaleč pracujúce traťové mechanizmy, namiesto zastávky vo Veľkej Lodine len hľba z nástupištých dosiek a pátiok nasvedčovali, že na rekonštruk-

cii sa podieľajú viaceré údržbárske zložky traťového odvetvia. – **Samotné odčatenie prebytočného štrku, prečistenie štrkového lôžka vykonal Traťový obvod**



Na oblúkovom moste museli košickí mostári upraviť 88 nových mostníc, aby koľaj mala potrebné prevýšenie.



Znížením nivelety koľaje sa muselo prebudovať aj nástupište na zastávke Veľká Lodina.

Margecany. Dlhodobým zvyšovaním nivelety koľaje bolo výškovo upravované aj nástupište vo Veľkej Lodine, betónové dosky boli podložené tvárniciami. Zamestnanci Tunelového obvodu Margecany preto celé nástupište rozobrali a znova vybudovali. Na moste v 118. kilometri zasa čata margecianskeho pracoviska Mostného obvodu Košice vymieňala zhnité mostnice za nové, pretože v tých pôvodných už upevňovadlá nedržali. Na tomto mieste je však trať v oblúku, takže mostári upravovali 88 nových mostníc, aby koľaj mala potrebné prevýšenie, – vysvetľuje prítomnosť jednotlivých výkonných jednotiek údržby správca úseku. Po následnej úprave geometrickej polohy koľaje má teda opäť celý traťový úsek medzi Kysakom a Malou Lodinou požadované parametre.

(balky), foto: autor

Traťováci skladali v Plešivci výhybkové puzzle

Pri skladaní puzzle sa musí každý vyzbrojiť riadnou dávkou trpezlivosti a presnosti. Podobne sa mohli cítiť aj údržbári traťového obvodu pri obnove koľajového lôžka dvojitej koľajovej spojky v Plešivci. Oproti stovkám dielikov klasických puzzle ich výhybková „skladačka“ mala 9 častí.

Výhybky dvojitej koľajovej spojky na rožňavskom zhlaví v Plešivci spájajú traťovú koľaj s dopravnou, na ktorej zastavujú najmä osobné vlaky. Za vyše



Presne položené diely spojky už rutinne pospájajú traťováci z SMÚ ŽTS TO Košice pod vedením Jána Molnára, vedúceho úseku prevádzky Plešivec.

20 rokov pôsobenia prírodných vplyvov už bolo koľajové lôžko riadne zanesené. Blatisté miesta na stykoch výhybiiek a koľají si vyžadovali každoročné ručné čistenie, štrk ubitý váhou vlakov spôsobil pokles stykov. Komplexná obnova koľajového lôžka už bola nevyhnutná. Vzhľadom k nedostatku investičných financií ju preto s využitím plánovaných nákladov v hlavnej činnosti vykonali medzi 23. až 25. septembrom chlapi z SMÚ ŽTS TO Košice – prevádzky Plešivec. – **Po demonštrácii elektromotorických prestavníkov a výmenových zámok boli koľajovým žeriovom znesené dve výhybky aj stred z dvojitej koľajovej spojky. Staré štrkové lôžko sme kompletne vybagrovali a nanovo zriadili podkladovú vrstvu,** – opisuje postup prác Zdeno Klobušník, stavbyvedúci SMÚ ŽTS TO Košice. Po uvalcovaní nového štrku sa začalo so skladaním výhybkového puzzle. Deväť častí koľajovej spojky, na ktorých boli vymenené poškodené a dožitie podvaly, sa muselo vrátiť na svoje pôvodné miesta. S presunom ťažkých dielov si poradil žeriov, ich presné uloženie a dodržanie vzdialenosti od susednej koľaje záviselo od šikvosti



Ako skladanie puzzle. Každá časť koľajovej spojky má svoje presné miesto, na ktoré ich s milimetrovou presnosťou ukladá koľajový žeriov EDK300W z SMÚ MDS Spišská Nová Ves.

chlapi. Bolo však zjavné, že táto práca majú v krvi. O pár hodín už mohli koľajovú spojku doštrkovať a podbiť, aby po nej opäť mohli jazdiť vlaky.

(balky), foto: autor

Žel-Rail oslávil svoje desiate narodeniny

Pred pätnástimi rokmi vznikla myšlienka zorganizovať výstavu, ktorej cieľom by bolo propagovať a prezentovať služby a výrobky pre železničné odvetvie. Odvtedy sa už, po rôznych vývojových štádiách, uskutočnil 10. ročník medzinárodnej železničarskej výstavy Žel-Rail 2009, ktorý sa konal v dňoch 29. 9. – 2. 10 vo Vrútkach.



Z otvorenia výstavy.

Na jubilejnom ročníku sa stretlo 70 firiem zo Slovenska, Česka, Nemecka, Rakúska a Švajčiarska. Počas štyroch dní si mohli odborníci vymieňať skúsenosti a poznatky, ktoré získali za uplynulé dva roky nielen vo svojich

expozíciách, ale aj na Railinforme 2009 a na XVI. medzinárodnom seminári Traťové stroje v teórii a praxi. Ďalšími sprievodnými akciami bola vernisáž výstavy Fotorail, na ktorej sa prezentovali fanúškovi železníc svojimi unikátnymi snímkami a Railfilm, kde dostali šancu amatérskymi filmári. Prvý deň výstavy si pripravila prezentáciu na ploche výstavníka aj Železničná polícia.

Železnice SR zvolili na tohtoročnej výstave racionálny postup pri príprave expozície, keď vo svojom stánku predstavil svoje produkty Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie a Železničné telekomunikácie. Garantom expozície bolo GR ŽSR, odbor komunikácie. Symbióza moderného stánku s historickými exponátmi pútala pozornosť všetkých návštevníkov.



Symbióza moderného stánku ŽSR s historickými exponátmi pútala pozornosť všetkých návštevníkov.

Jubilejný 10. ročník sa skončil, nech žije jedenásty. Tak to povedal jeden z vystavovateľov, ktorý sa na záverečnom stretnutí poďakoval organizátorom za ich prácu. Aj keď bolo cítiť dosah krízy aj na výstavníctvo, predsa sa nenaplnili katastrofické scenáre a výstava sa uskutočnila. Veríme, že o dva roky sa znovu stretneme v priaznivejšej ekonomickej situácii.

Jozef LEHOCKÝ

Foto: autor

Svätá Katarína Alexandrijská – patrónka železničiarov

Nezvyčajný ruch vládol v nedeľu 11. októbra zavčasu ráno v Múzeu dopravy v Bratislave. Príčinou bola mimoriadna udalosť nielen v radoch železničiarov, ale na celom Slovensku.

Kongregácia pre boží kult a disciplínu sviatostí v Ríme na odporúčanie Konferencie biskupov Slovenska schválila žiadosť železničiarov podporenú ministrom dopravy, a vyhlásila svätú Katarínu Alexandrijskú za patrónku slovenských železničiarov.

Slávnostné vyhlásenie vykonal na svätej omši za účasti štátneho tajomníka MDPT Dušana Švantnera, generálneho riaditeľa ŽSR Štefana Hlinku, generálneho riaditeľa ZSSK Milana Chúpeka, generálneho riaditeľa PKP Andrzeja Wacha, ako aj ďalších hostí arcibiskup Trnavskej arcidiecézy Mons. Róbert Bezák počas priameho prenosu TV LUX.

Slovenský železničari prijali za svoju patrónku sv. Katarínu Alexandrijskú, ako symbol rozhodnosti v konaní, pevnosti v živote a spolupatričnosti v službe svojmu národu.



Svätá Katarína Alexandrijská bola uctievaná na poľských železniciach už okolo roku 1890 a v roku 1990 bola vyhlásená za ich patrónku železničiarov.

Na Slovensko sa táto úcta preniesla prostredníctvom bývalého poľského ministra dopravy a neskôr zástupcu PKP na Slovensku Ewarysta Waligórskeho, ktorý pozval v roku 1993 prvýkrát slovenských železničiarov na národnú púť PKP do Czestochowe.

Púte slovenských železničiarov sa stali tradíciou, ktorá bola na 15. výročie v roku 2007 ocenená PKP darom sochy

svätej Kataríny Alexandrijskej, ako prejavu priateľstva, spolupatričnosti a povzbudenia vo viere. Socha bola inštalovaná v bratislavskom Múzeu dopravy 5. 10. 2008.

Slávnostnú atmosféru dotvárala dychová hudba Železničiar zo Spišskej Novej Vsi a zmiešaný zbor bratislavského konzervatória.

Jozef LEHOCKÝ, foto: autor



Múzeum dopravy si spoločne pred slávnostou prezreli Dušan Švantner, Štefan Hlinka, Andrzej Wach a Jozef Antoš.

Máme konkurenčnú výhodu na trhu

Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie má zavedený systém manažérstva kvality od roku 2003 v oblasti navrhovania a realizovania vzdelávacích a psychologických služieb. Na recertifikačnom audite, ktorý sa konal v uplynulých dňoch obhájili systém manažérstva kvality. Audit bol vykonaný firmou SGS v zmysle novelizovanej normy ISO 9001:2008. Certifikát bol slávnostne odovzdaný na porade riaditeľa ÚIVP za prítomnosti všetkých vedúcich zamestnancov ÚIVP (na foto) zástupcom firmy SGS.

Manažovanie podľa normy je štandardné bez ohľadu na organizáciu, firma so systémom manažérstva kvality má na trhu konkurenčnú výhodu – to sú odpovede zamestnancov ÚIVP prečo chcú byť kvalitným pracoviskom. A ešte presnejšie vysvetlenie k tomu: – **Tak ako zamestnancovi, ktorý spĺňa kvalifikačné požiadavky, disponuje vedomosťami, zručnosťami a schopnosťami pre príslušnú pracovnú pozíciu hovoríme, že je kompetentný, tak aj organizácia so správne implementovaným systémom manažérstva kvality je kompetentná na trhu realizovať svoj produkt.**

Prínos na úrovni jednotlivca

ÚIVP je vzdelávacia organizácia, kde hlavným potenciálom je lektor – inšpektor pre školenie. Je dôležité, aby mal vytvorené vhodné podmienky pre vzdelávaciu činnosť. Vzdelávacie akcie sú štandardizované formou plánov kvality, kde je podrobne rozpracovaná konkrétna vzdelávacia akcia od obsahu, rozsahu, formy, legislatívy až po požiadav-

ky na lektora. Postupne sa štandardizujú aj pomôcky pre lektora s využitím najnovších možností informačných technológií.

Prínos pre tím

Tímová práca je v súčasnosti často propagovaná a je záujem ju využívať na riešenie dôležitých úloh v organizáciách. Často sa objavuje otázka, ako dosiahnuť fungovanie vysoko efektívnych tímov. Sú využívané individuálne postupy a operačné spôsoby. Odpoveď a návod nám poskytuje systém kvality v podmienkach ÚIVP, je to certifikovaný postup na navrhovanie služieb.

Prínos na úrovni organizácie

Systém kvality zjednocuje činnosť na všetkých stupňoch riadenia k zabezpečeniu hlavnej činnosti ÚIVP. Základné vyhlásenia sú sformulované do politiky kvality, ktorá jasne definuje víziu, misiu, hodnoty a strategické ciele. Strategické ciele sú rozpracované cez dlhodobé



ciele, krátkodobé ciele až na konkrétne úlohy, ktoré sú merateľné. Úlohy sú definované na princípe – odmeraj, naplánuj, monitoruj a pri odchýlkach zabezpeč nápravne opatrenie.

V oblasti riadenia ľudských zdrojov využívame systém hodnotenia, ktorý je previazaný na finančnú motiváciu. Kvalitu vzdelávacieho procesu hodnotíme systémom hospitácií a spätnou väzbou od zákazníkov. Rozvoj zamestnancov je manažovaný na princípe požiadaviek organizácie a návrhov zamestnancov. Plánujeme rozvoj zamestnancov zapracovať do motivačného systému, v ktorom by bola zohľadnená aktivita zamestnanca a tiež s prepojením na finančnú motiváciu.

Ing. Vladimír Krištofík,
námestník riaditeľa ÚIVP

Na osudnom priecestí už budujú svetelnú signalizáciu

Priecestie v Polomke, na ktorom po zrážke autobusu s vlakom zomrelo vo februári 12 ľudí bude mať čoskoro svetelné zabezpečenie.



Železničné priecestie v Polomke bude zabezpečené svetelnou signalizáciou bez závor, s úplnou väzbou na pohyb železničných vozidiel. Služib by malo už koncom tohto roka.

Kedže máme na Slovensku takýchto priecestí (chránených výstražnými krížmi) 1163 a vybudovanie jednej svetelnej signalizácie je finančne veľmi nákladné, z dôvodu zníženia investícií sa použilo zdemontované zariadenie zo stavby diaľnice D1 Mengusovce – Janovce. Je však funkčné a spoľahlivé.

Stavebné povolenie bolo vydané ÚRŽD Bratislava 27. augusta a stavba začala odovzdaním staveniska 10. septembra. Stavať sa však nezačalo hneď, pretože súhlas a posledné slovo mal v tomto prípade policajný vyšetrovateľ z Banskobystrickej krajskej polície. Celá stavba je financovaná ZSR a zhotoviteľom je ŽSR RR ÚŽI Zvolen. Železničné priecestie v Polomke bude zabezpečené svetelnou signalizáciou bez závor, s úplnou väzbou na pohyb železničných vozidiel. – **Na koľaji bude snímač, ktorý zaznamená prítomnosť vlaku, následne túto in-**

formáciu vyhodnotí počítač v reléovom domčeku a spustí sa svetelná signalizácia, – povedal Ing. Miroslav Galád, vedúci SMÚ OZT SO Zvolen. Ani moderné postupy však v tomto prípade neustúpili obyčajným výkopovým prácam a káblom, ktoré sa tiahnu popri trati až do dĺžky 2100 metrov. Aj keď sa mnohým ľuďom zdá, že zabezpečenie nie je dostatočné, tento variant bol stanovený na základe riadneho verejného rokovania.

Na Slovensku máme 2252 železničných priecestí, v roku 2008 sa na nich stalo 69 nehôd, pri ktorých zahynulo 17 ľudí a 14 bolo ťažko zranených. Škody boli vyčíslené na takmer milión eur. Podľa vyšetrovaní železníc a polície boli všetky nehody zavinené užívateľmi priecestí, teda vodiči a chodci nerespektovali pravidlá cestnej premávky a výstražné svetlá priecestných zabezpečovacích zariadení. Rovnako ako šofér autobusu v Polomke, ktorý s autobusom plným ľudí vošiel na priecestie v čase, keď prichádzal vlak.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka

STRATÉGIA ŽSR

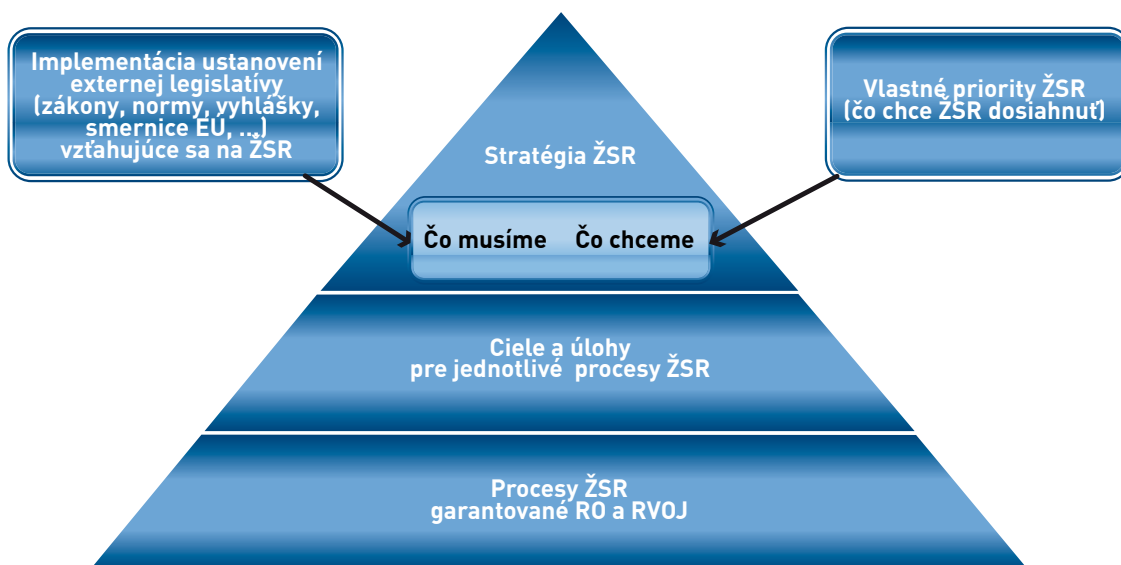
Správna rada ŽSR na svojom zasadnutí 24. septembra 2009 jednomyselne schválila dokument Stratégia ŽSR 2009. Garantom nového dokumentu, ktorý má vo svojej plnej verzii takmer 100 strán je Odbor stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR. Dôvodom aktualizácie doterajšej Stratégie boli zmeny v externom prostredí, ako aj vo firme, ktoré boli ovplyvnené aj dosahmi celosvetovej finančnej a hospodárskej krízy. Železnice SR vychádzali pri tvorbe stratégie z požiadaviek platných právnych predpisov EÚ a SR, požiadaviek MDPT SR, zákazníkov a z vlastnej vízie. Rovnako aj z nutnosti reagovať na osobitosti dané historickým vývojom železničnej dopravy v krajinách V4 a v pôvodných členských krajinách EÚ.

železnice slovenskej republiky



ŽSR stratégia ŽSR 2009





Prvým krokom pri tvorbe Stratégie ŽSR bolo potrebné objasniť, aký je aktuálny stav a realita, z ktorej sa vychádzalo. Len tak bolo možné stanoviť krátkodobé aj dlhodobé ciele a dosiahnuť to, aby vznikol predpoklad úspešne zaradiť našu firmu v silnom konkurenčnom prostredí európskych železníc. Z analýzy aktuálneho stavu vyplynuli silné a slabé stránky firmy, ktoré viedli k zedefinovaniu vízie a misie ŽSR.

Vízia

Každý podnik potrebuje svoju víziu, ktorú môžeme definovať ako model budúceho stavu procesu, skupiny procesov, alebo celej organizácie, a ktorý je motivačný a dostatočne zrozumiteľný, aby udal dlhodobý smer pre budúce plánovanie, stanovenie cieľov a pre silné meno firmy. Železnice SR si na-definovali víziu, ktorej dosiahnutie je našou prvoradou úlohou.

Zabezpečenie modernej, interoperabilnej, bezpečnej, efektívnej, dostupnej a environmentálne priaznivej železničnej infraštruktúry s cieľom zvýšenia jej využitia osobnou aj nákladnou železničnou dopravou.

Cestou k dosiahnutiu stanovenej vízie je misia, ktorá sa zaoberá súčasnými aktivitami podniku a udáva jasne definovaný smer, ktorým sa má celý podnik uberať. ŽSR sa budú snažiť svoju víziu dosiahnuť prostredníctvom nasledujúcej zedefinovanej misie.

Svojou činnosťou a zákazníckym prístupom vytvárať podmienky na napĺňanie zákonných ustanovení zabezpečenia prevádzkovania dráhy.

Riadiť a rozvíjať železničnú infraštruktúru v súlade s potrebami zákazníkov a vytvorením konkurencieschopného prostredia v domacom aj medzinárodnom dopravnom systéme.

Prostredníctvom nastavených strategických cieľov ŽSR zabezpečiť infraštruktúru, na ktorej bude možné organizovať spoľahlivú a bezpečnú osobnú a nákladnú železničnú dopravu.

Zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej infraštruktúry ŽSR voči iným železničným manažérom i voči iným druhom dopravy (najmä cestnej).

Pozitívne ovplyvňovať štátnu dopravnú politiku v rámci SR i dopravnú politiku v rámci EÚ v prospech zvyšovania významu železničnej dopravy ako významného, bezpečného a ekologického odvetvia národného hospodárstva.

Ciele

Formulovanie cieľov je komplexný proces. Podnikové ciele v zásade charakterizujú špecifické stavy, ktoré chce podnik dosiahnuť, prostredníctvom svojich aktivít a súčasne charakterizujú, akú konkurenčnú pozíciu bude mať podnik na trhu so svojimi produktmi.

Ciele, ktoré chce ŽSR dosiahnuť sú prioritne orientované na plnenie požiadaviek zákazníkov.

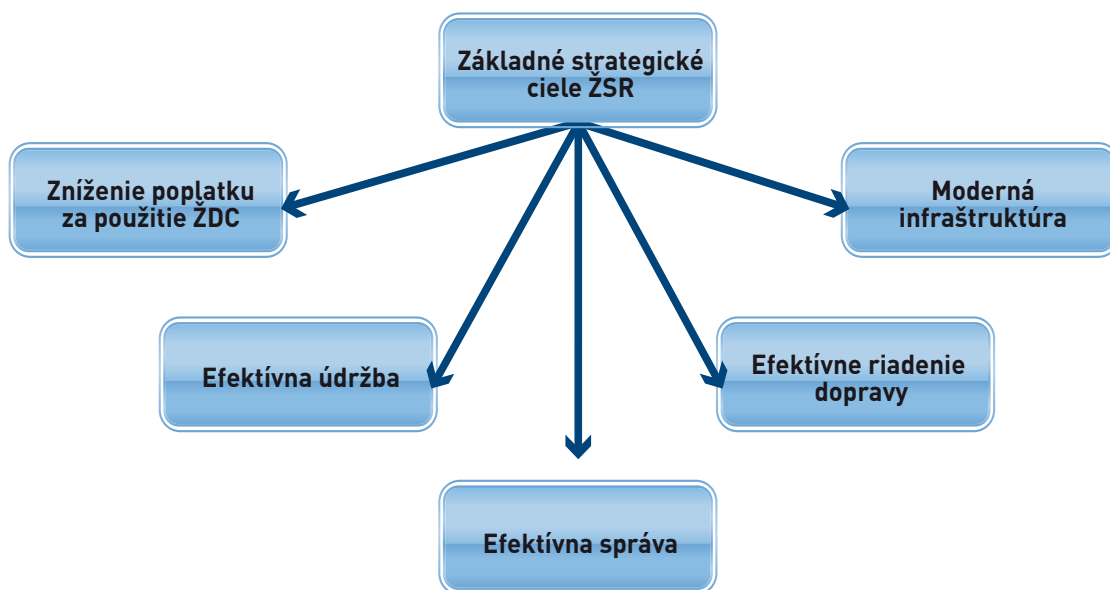
Železnice SR majú dvoch hlavných zákazníkov:

- štát (zastúpený MDPT SR)
- dopravcov (ZSSK CARGO, ZSSK ...)

Ciele dané štátom sú definované prostredníctvom externej legislatívy a Zmluvy o prevádzkovaní dráh. Vo vzťahu k dopravcom sa Železnice SR chcú správať ako zákaznícky orientovaný podnik, čo znamená, že chce plniť nasledujúce požiadavky svojich zákazníkov:

- rýchlosť prepravy,
- včasnosť- presnosť,
- bezpečnosť,
- nízke náklady,
- dostupnosť,
- interoperabilita.

Na základe uvedených požiadaviek si ŽSR nadefinovali svoje základné strategické ciele.



Uvedené strategické ciele boli rozpracované na nižšie úrovne tak, aby bolo možné zdefinovať jednotlivé ciele pre odbory GR ŽSR a VOJ. Pre plnenie uvedených cieľov budú zadané konkrétne úlohy, spolu s nastavením hodnotiacich ukazovateľov na ich plnenie. Tieto ukazovatele budú priebežne vyhodnocované, čím sa bude sledovať a riadiť plnenie stratégie. Plnením uvedených cieľov a úloh očakávame celkové zlepšenie efektívnosti ŽSR, ako aj zvýšenie ich konkurencieschopnosti na železničnom trhu. Nesmieme zabudnúť, že je to najmä o stotožnení sa s nastavenými cieľmi a ich plnením zo strany zamestnancov ŽSR. Akokoľvek dobre nastavené strategické ciele nedovedia podnik k úspechu, ak nebudú plnené a zamestnanci nebudú s nimi stotožnení.



Investičný plán

Tvorba investičného plánu je založená na spolupráci ŽSR a MDPT SR pri tvorbe zásobníka projektov pri príprave stavieb financovaných z fondov EÚ. V tomto prípade je investícia zapísaná v zásobníku projektov k operačnému programu Doprava 2007 – 2013. Ten stanovuje priority pri rozdeľovaní finančných prostriedkov z fondov EÚ v sektore dopravy.

Základným určením priority v oblasti investovania ŽSR v prípade stavieb je určenie, či daná stavba je súčasťou paneurópskeho železničného koridoru, resp. súčasťou siete TEN-T.

Variant 1 je východiskovým pre plánovanie investícií v období rokov 2009 – 2015. Definuje stavby, ktoré už majú vyrokované finančné prostriedky s MDPT SR, stavby sú v štádiu realizácie, resp. budú sa realizovať v blízkej budúcnosti.

Variant 2 predstavuje stavby, ktoré sú z väčšej časti zaradené do OPD 2007 – 2013, ale finančné prostriedky na ich realizáciu zatiaľ nie sú alokované.

Variant 3 je zložený zo stavieb, ktoré sa plánujú realizovať v dlhšom časovom horizonte [t.j. v ďalšom prípadnom období čerpania finančnej pomoci z fondov EÚ].

Finančný plán

Cieľom finančného plánu je ukázať budúci vývoj finančnej situácie ŽSR pri rešpektovaní súčasnej východiskovej ekonomickej a finančnej pozície ŽSR, plánovaného investičného programu a za predpokladu, že štát pozitívne zmení finančnú politiku k ŽSR.

Za predpokladu, že finančné prostriedky vyčlenené v návrhu východísk štátneho rozpočtu na roky 2010 – 2012 zostanú nezmenené, bude to pre ŽSR znamenať ďalšie zvyšovanie zadlženosti, a s tým súvisiaci rast finančných nákladov, spomalenie tempa modernizácie železničnej infraštruktúry.

Stratégia definuje aj najväčšie riziká v súvislosti s podmienkami, ktoré budú v ŽSR kladené z externého prostredia – legislatíva EÚ a SR, požiadavky MDPT SR:

- vo všeobecnosti – riziko zhoršenia vplyvov globálnej hospodárskej a finančnej krízy,
- prijatie legislatívy (zo strany EÚ aj SR) z dôvodu globálnej hospodárskej a finančnej krízy s negatívnym dosahom na činnosť ŽSR,
- oddialenie prijatia v súčasnosti spracovávaných právnych predpisov priamo vo vzťahu k železničnému sektoru SR, nevytvorenie systémových podmienok na riešenie novej koncepcie spoplatnenia železničnej dopravnej cesty,
- zvyšovanie rizika znižovania dopravných výkonov slovenských železničných operátorov, s dosahom na činnosť ŽSR, znižovanie výkonov, a najmä tranzitných preprav v železničnej nákladnej preprave z dôvodu nenastavenia novej koncepcie spoplatnenia ŽDC, pokračovanie globálnej hospodárskej a finančnej krízy,
- nestabilita finančného sektora, neschopnosť štátu plniť si záväzky vyplývajúce zo zmluvy o prevádzkovaní dráhy, taktiež riziko neplnenia si záväzkov zo strany štátu v zmysle zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme so sekundárnym negatívnym vplyvom na činnosť ŽSR,
- nekryté úhrady z minulého obdobia.

Vybrané ukazovatele finančného modelu variantov A (optimálny) a B (krízový), podľa výšky dotácie zo štátneho rozpočtu

v mil. €	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Zamestnanci	17 806	17 450	17 350	17 250	17 150	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050
Výkony OD v tis. vlkm	31 959	31 600	33 900	34 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000
Výkony ND v tis. vlkm	9 568	10 234	10 554	10 943	11 646	12 350	12 597	12 848	13 105	13 368	13 635
Výkony spolu v tis. vlkm	41 527	41 834	44 454	44 943	46 646	47 350	47 597	47 848	48 105	48 368	48 635
Stavebná dĺžka spravovaných tratí v km	3 623	3 623	3 623	3 623	3 623	3 623	3 623	3 623	3 623	3 623	3 623
Výsledok hospodárenia - alt. A	-142	-14	-12	-9	-6	-4	-4	-1	-1	0	1
Výsledok hospodárenia - alt. B	-142	-143	-200	-206	-210	-217	-223	-230	-236	-241	-244

Predpoklad potrebnej výšky neinvestičnej dotácie na prevádzkovanie dráh a finančných zdrojov na realizáciu investícií

v mil. €	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dotácia na prevádzkovanie tratí - alt. A (požiadavka ŽSR)	136,1	245,1	301,4	306,3	308,0	312,8	317,7	326,4	332,4	337,2	341,2
Dotácia na prevádzkovanie tratí - alt. B (návrh štátneho rozpočtu)	136,1	119,5	119,5	119,5	119,5	119,5	119,5	119,5	119,5	119,5	119,5
Finančné zdroje na investície (fondy EÚ, spolufinancovanie k EÚ, investičná dotácia) alt. A (požiadavka ŽSR)	369,4	595,7	678,6	577,4	449,9	557,4	586,6	586,6	586,6	586,6	586,6

S Tvárami na tvári miesta – v Gáni

Keby vám teraz položili otázku, či viete, čo je to Gáň, prípadne kde sa nachádza, určite by mnohí nevedeli odpovedať. Gáň je jedna z našich nesamostatných železničných staníc. A prečo vám kladieme túto otázku? Nuž, pozorní čitatelia nášho časopisu možno vedia, že na tejto stanici pracujú až dve semifinalistky Tváre ŽSR 2008. Milada Beňová, účastníčka minuloročnej súťaže, a Elena Klinková, Tvár ŽSR, víťazka. Keďže sme slúbili, že stanicu, odkiaľ pochádza výherca či výherkyňa našej súťaže navštívime, sľub plníme. Takže, aká je železničná stanica Gáň, a teda pracovisko našich kolegyň?

Predstavil nám ju ten najkompetentnejší, prednosta železničnej stanice Galanta, pod ktorú Gáň patrí, Mgr. Vojtech Šebeň.

– Nesamostatná železničná stanica Gáň leží na trati Galanta – Leopoldov. V minulosti bola predovšetkým známa správkovými vozňami, ktoré sa tu opravovali alebo vyradovali. Dnes už prevažuje len osobná preprava. A viete, čím ešte sa môže táto malá stanička pochváliť? Nuž je známa aj tým, že v okolí je to jedna z mála staníc, ktorá má elektro-mechanické staničné zariadenia a chodia k nám zamestnanci z kurzov výpravcov na poznanie. Do pozornosti sa však dostala aj našimi výherkyňami, – dodal s úsmevom prednosta. A čím si podobným sa v histórii našej súťaže Tvár ŽSR môže pochváliť už iba nesamostatná stanica Kostoľany nad Hornádom, kde majú až dvoch „obáľkových“ víťazov. Porotcovskú tvár – Dušana Bobka a čitateľskú – Petra Vargu. Zhodou okolností tiež z minulého roka. Vráťme sa však s Tvárami na tvár miesta, do Gáne. Milada Beňová, semifinalistka súťaže, pracuje na stanici deviaty rok ako výhybkárka – signa-

listka. Na železnici je však od roku 1998, keď nastúpila do Serede. Jedna z prvých otázok, ktoré sme jej položili, sa týkala priamo jej práce. V čom vlastne spočíva? – **No v príprave a stavaní vlakovej cesty.** Na otázku, aby to skonkretizovala, sa len usmiala. – **To si myslíte, že vaši čitatelia nevedia, o čom hovorím?** A tak sme sa ďalej bavili už len o súťaži. – **Ohlasy ma veľmi milo prekvapili.** Ešte kým sa rozhodovalo o postupujúcich, veľkú podporu sme mali okrem iných aj u traťovákov. Dokonca, keď sme už cestovali do Strečna, spoznala nás jedna cestujúca, zrejme železničiarica. A návrat domov? Potešila napríklad kytica kvetov od kolegov. A doma... manžel to bral normálne, synovia ma pochválili, vraj na fotkách, urobených po „zmenárni“ ma ani nespoznávali. Priznám sa, tri roky som sa odhodlávala, či sa prihlásiť, alebo nie. Dodnes svoje rozhodnutie neľutujem. Odporúčam to každému, aby to aspoň skúsil. My s Elenkou sme nešli do súťaže zvíťaziť, ale naozaj – zúčastniť sa. A podarilo sa, – opisuje svoje spomienky a pocity Miladka.

Víťazka štvrtého ročníka súťaže Elen-



Výpravca Jožko Bednár drží svojim kolegyniam palce. A zrejme silno, pretože obe postúpili do finále.

ka Klinková je zhodou okolností tiež signalistka. Na železnici pracuje od roku 1993, keď nastúpila do Leopoldova ako operátorka. S menšou prestávkou je železnici verná dodnes, i keď už nie je operátorkou a pracuje v Gáni. – **Súhlasím s Miladou, do súťaže sme sa neprihlásili preto, že sme chceli silou mocou zvíťaziť.** Prihlásili sme sa pre možnosť vyskúšať si čosi nové, čo na železnici doteraz nebolo. A keď prišla pozvánka do Strečna, no... bol to zvláštny pocit. Vyšlo to. Vrelo odporúčam každému túto súťaž. Nemáte čo stratiť, naopak, získate nové zážitky, spoznáte nových ľudí, a najmä, tieto slová patria ženám – v prípade postupu sa vám možno splní skrytá túžba, prejsť „zmenárňou“ a pod rukami odborníčov uvidíte, že ste nielen krásne, ale najkrajšie.

Vladimír SALZER, foto: autor



Železničná stanica Gáň. Stavadlo č.1 v záplave muškátov. A medzi nimi naša semifinalistka Milada Beňová.



Tvár ŽSR 2008 Elenka Klinková, prednosta stanice Mgr. Vojtech Šebeň a dozorkyňa výhybiek Jana Oláhová na zácvičku za signalistku.

Moje účinkovanie v súťaži

Rozbehol sa ďalší ročník súťaže Tvár ŽSR a ja som sa rozhodovala o prihlásení, na podnet kolegyne súťažiacej v predchádzajúcom ročníku. Čas však bežal a na „tvár“ som akosi pozabudla. Udialo sa veľa vecí a popri práci, domácnosti, tehotenstve, organizovaní prázdninového programu pre drobca a užívania si dovolenky sa mi dostal do rúk Ž semafor aj s dátumom uzávierky súťaže. Desiaty august sa mi nejako vryl do pamäti. Spamätala som sa samozrejme v poslednej chvíli 10. 8. ráno. A akosi automaticky som rýchlo prezrela archív fotiek a vyberala som čo najvhodnejšiu, zodpovedala som na otázky a stlačila „send“... a bolo rozhodnuté. Stihla som to, som v súťaži...

Dni plynuli ako zvyčajne, i keď akosi rýchlejšie. Keď vyšlo ďalšie číslo Ž semaforu a ja som sa tam objavila, mala som zmiešané pocity, ale ešte vždy som si nejakú svoju pôsobenie v súťaži nevedomovala. Akúsi vážnosť to nabralo, keď prišiel pozývaci mail s textom o mo-

jom postupe do finále. Vôbec som to nečakala, ale radosť bola o to väčšia. Predstava skrášľovacieho víkend, nových ľudí, zážitkov, relaxu i zábavy vo mne vzbudzovala pocity radosti, žiadne súťažné stres ani strach. Lebo možnosť spoznať nových ľudí v rámci práce, je

v našej profesii málo pravdepodobné.

A tak sa blížil deň D. Večer pred odchodom som balila tri tašky. Jednu malej ku babke, druhú manželovi na služobku a tretiu sebe. Výber oblečenia nebol ťažký, lebo rastúce bruško rapídne zúžilo môj šatník.

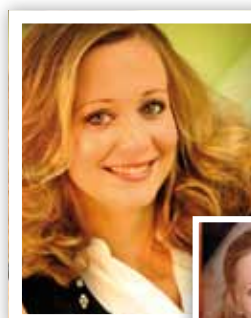
Tašky skontrolované, oblečenie na ráno prichystané, budík nastavený. A tak som po všetkých prípravách konečne zaparkovala v posteli. Zaspávala som ťažko, plná očakávaní...

Ráno zvoní telefón, ale budík to nie je. Je 5.16 h chceli sme vstať o 4.10 a dať si ešte spoločnú kávu, ale zradný gombík na budíku zmenil naše plány. A to už volal súťažiaci Maťko. Mali sme spoločnú miestenku a ja som ešte nebola na stanici, tak mi pre

istotu zavolať. Chvalabohu. Od 5.16 sme nahodili zrýchlený režim a o 5.29 som už bola na stanici.

Cesta vlakom ubehla rýchlo – veď zábava a relax sa začali už vo vlaku. V Strečne sme sa ubytovali, dostali sme „modré uniformy“ – tričko s logom Tvár ŽSR, mikinu, kalendár a menovku s prideleným číslom. A začalo finále...

Chalani sa už vo veľkom fotili a my sme sa chystali na skrášľovanie nechtíkov. Manikérka plnila naše požiadavky a ochotne odpovedala na naše zvedavé otázky. Potom sme mali kozmetickú prednášku o starostlivosti a o možnosti ostať navždy krásna. Rýchlo na večeru a potom bowlingový turnaj. Ja som sa rozhodla to skúsiť aj napriek svojej „bowlingovej“



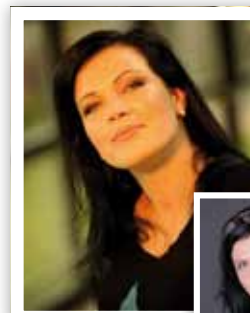
Monika Suchardová
výpravkyňa, Čečejuvce



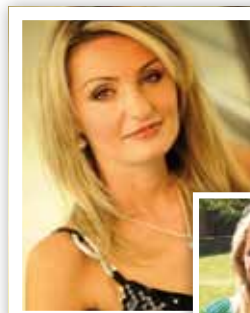
Ing. Viera Holubová
vedúca referentka -
špecialistka pre vzťahy so
štátom O 150 GR ŽSR



Monika Kandriková
inšpektorka pre školenie
na ÚIVP, Košice



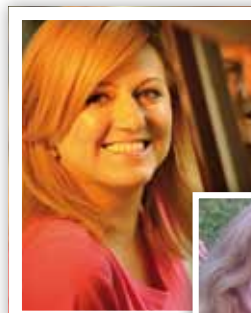
Gabriela Marettová
telefónna spojovateľka,
Košice



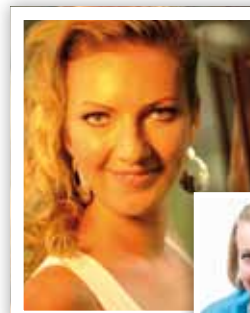
Iveta Ondáková
vedúca kuchyne, SIP Strečno



Miroslava Valenčíková
operátorka, Poprad



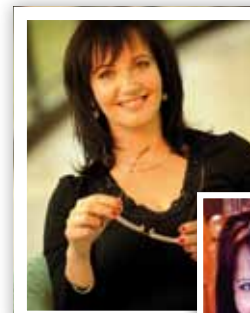
Jana Detvajová
systémová špecialistka,
ŽE Bratislava



Bc. Ivana Jančárová
vedúca referentka contro-
lingu na ÚIVP, Bratislava



Mgr. Daša Veliková
vedúca referentka KRaO,
GR ŽSR Bratislava



Zlatica Gažiová
dozorkyňa výhybiek,
Kalná nad Hronom



a nezabudnuteľný finálový víkend

guli v brušku a dopadlo to super. Nasmiali sme sa do sýtosti. Ráno po výdatných raňajkách sa začali úpravy finalistiek. Hviezdny pocit znásobovala atmosféra kamier a fotoaparátov. Rozmaznávanie krémami, make-upmi, ceruzkami, kefami, lakmi a ... pokladanými na stoloch, nás preniesli do úplne iného sveta. Keď vizážistka skončila svoje dielo, otvorila som oči. A keďže som už korunu krásy mala vyčesanú, dielo bolo dokonané a výsledok neuveriteľný. Zo zrkadla sa na mňa dívala žena, neskromne poviem takmer dokonala. Oči mi začiarili ako hviezdíčky a pocit šťastia, spokojnosti a eufórie mi umožnil pohybovať sa po svete meter nad zemou. (Tento pocit stále trvá, hoci som už doma, zavalená klasikou). Nasledovalo fotenie. Fotograf Adolf bol jedinečný lichotník... v každej z nás pocit dokonalosti len znásobil, a tak z nás vytiahol maximum. Úsmevy, pózy, postoje, výrazy a vytiahol z nás skryté čaro osobnosti. Fotografie, ktoré sme potom dostali v podobe booku hodného modeliek boli naozaj úchvatné. Čaro ženskosti a jemnosti, dostali zelenú.

Celý deň zbehol rýchlo a prišla slávnostná večera, vzájomné predstavenie a oznámenie sa s porotou, čokoládová a barmanská show a zábava, pre mnohých až do bieleho rána. A to už svitá pekne neskoro!

Vstávanie ťažké, raňajky bohaté a káva na povzbudenie prišla vhod. Je sobota. Deň, v ktorý sa rozhodne, kto z nás obdrží titul Tvár ŽSR. Čakajú nás štvorkolky, strieľanie, bazén, sauna, masáže a v neposlednom rade oddech a príprava na večer. Mne štvorkolky pre istotu zakázali. Nepomohol plač ani scény. A tak som sledovala, ako si to ostatní spoluobojníci užívajú. Poobede bolo hromadné bazénovo-saunové rande spojené s masážou od sympatického a šikovného maséra. Pred večerou ešte chabé pokusy okopírovať šikovnosť skrášľovacích profesionálok a ide sa na ďalší slávnostný večer.

Hoci musím priznať sama za seba ale aj za väčšinu zúčastnených, že v tomto prípade na 1000% platí, že nie je dôležité vyhrať, ale zúčastniť sa. Nastúpila porota, organizátori, strečnoperonál, fotograf a kameraman a závereč-

ný akt sa mohol začať. Najprv vyhlásili čitateľskú tvár, ktorú som si tipla presne. K Monike prišiel Robko, no a potom to prišlo... Keď zaznelo moje meno v sále, hormóny mnou zamávali a do očí mi tlačili slzy. Pocity je ťažko opísať, ako nakoniec všetky pocity z tohto úžasného víkendu. Na chvíľu som prestala vnímať, iba som si vychutnávala blažený pocit... zo snenia ma prerušil Martinkin hlas, ktorá už nahlas povedala meno víťaza v mužskej kategórii. Opäť vyšiel môj tip. A to si už pre šerpu kráčať Martin.

Nasledovali blahoželania, darčeky, kvety, fotky a úžasné chvíle v kolektíve spolu-

pracovníkov a spolusúťažiacich. Potom večera a zábava. Škoda, že to tak rýchlo ubehlo. Bolo to (ako sa vyjadrila Monika K.) ako sen, len sa nezbudíť. Ďakujem!

Myslím, že aj za všetkých finalistov sa môžem poďakovať, že sme mali možnosť zažiť tieto dni. Všetličo si vyskúšať, užiť, spoznať, zabaviť, zrelaxovať, oddýchnuť si. Ďakujem všetkým od kuchárov až po členov poroty. Takisto všetkým, ktorí nám držali palce a posielali hlasy.

...a najmä si želim svetový mier!

Monika SUCHARDOVÁ,
súťažiaca s číslom 37 –
Tvár ŽSR 2009



Martin Koval'
výpravca,
Haniska pri Košiciach



Ing. František Németh
vedúci referent špecialista
pre vzťahy so štátom
0 150 GR ŽSR



Ing. Róbert Kubičár
inžinier železničnej dopravy,
AO Spišská Nová Ves



Ondrej Jasenčák
výpravca, Košice



Martin Bajo
signalista,
Streda nad Bodrogom



Ing. Martin Tallo
manažér hlavného produktu
0 150 GR ŽSR



Radoslav Macháček
výpravca,
Bratislava - Petržalka



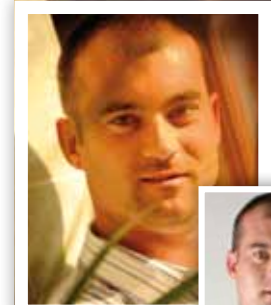
Róbert Vrabel'
dozorca výhybiek,
Haniska pri Košiciach



Ing. Jozef Ciller
systémový špecialista
0 210, GR ŽSR



Zoltán Kollár
elektromontér, TNS Galanta



Majstrovstvá Slovenska v scrabble v SIP Strečno

V dňoch 26. a 27. septembra sa uskutočnili 11. Majstrovstvá Slovenska v populárnej stolovej hre Scrabble. Celý tento turnaj sa niesol v znamení jednotiek. Prvýkrát sa majstrovstvá uskutočnili v SIP Strečno, prvýkrát prebral záštitu nad turnajom generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka, a ako sa neskôr ukázalo, prvýkrát sa víťaz turnaja nestal majstrom Slovenska.

Postupný zraz účastníkov 11. MS v scrabble, organizovaný Slovenským spolkom scrabble, sa začal už v piatok večer. Niekoľko účastníkov zblízka i zďaleka využilo možnosť prespať a dobre sa pripraviť na 13 kôl, ktoré ich v priebehu soboty a nedele čakali. Na MS sa prebojovalo 32 účastníkov, ktorí v priebehu skrátenej sezóny 2009 absolvovali niektorý zo siedmich kvalifikačných turnajov usporiadaných v rôznych mestách celého Slovenska, a získali potrebný počet kvalifikačných bodov. Turnaj sa začal úvodným slovom, priblížením programu a určením úvodných dvojíc. V priebehu sobotňajších 8 kôl sa postupne sformovala širšia zostava, ktorá mala reálnu šancu vyhrať MS. Zaujímavosťou bola opäť účasť 3 hráčov z Česka, z ktorých jeden je Slováčok. Preberali sa súkromné i profesijné záležitosti, a taktiež taktika na druhý súťažný deň. V nedeľu sa pokračovalo v zápelení. Už pred posledným kolom bolo jasné, že víťazom turnaja sa stane Martin Sobala z Bohumína. Martin je Čech a trojnásobný majster Česka v scrabble, ale v súčasnosti preferuje hru v slovenčine, pretože sú tvorené krajšie slová. Posledné kolo rozhodovalo už len o majstrovi, resp. o majsterke. Stala sa ňou Eva Zahradníková z Liptovského Hrádku, tretí skončil Jaroslav Vernarský



z Prešova, minuloročný majster Slovenska. Zároveň sa stal aj víťazom Slovenského pohára 2009, kde sú započítavané turnaje nielen živé, ale aj písomné a internetové. Účastníci boli spokojní. Prijemné prostredie, takmer domáca strava, príjemná atmosféra, skvelí personál SIP, a ako sa hovorí, ťažká pohoda. Bolo odsúhlasené, aby sa aj na budúci rok MS uskutočnili v Strečne. Zaujímavosťou je, že napriek tomu, že cestovanie na turnaje je celkom finančne náročné, málo železničiarov využíva svoje výhody na cestovanie za turnajmi. Občas sa na turnaji ukázal spomedzi železničiarov nejaký investor, tajomníčka, stratég alebo policajt, ale pravidelným účastníkom je iba jeden frenetický elektrikár.

Viac informácií na www.hramescrabble.sk.

(micras)

Športový deň Spiššakov plný originálnych súťaží

Organizátorom športového dňa zamestnancov Atrakčného obvodu Spišská Nová Ves sa už máli tradičný futbalový či volejbalový turnaj. Preukazujú totiž originálnu kreativitu v usporiadaní športových súťaží. Medzi prvými ovládali pravidlá petangu, udomácnili sa aj pokutové kopy v nežnejšom ženskom prevedení alebo streľba zo vzduchovky. Tento rok však pripravili prekvapenie v podobe golfu. Nebola to síce profesionálna hra na 18-jamkovom ihrisku, ale len improvizovane vyhlbená jamka a 2 golfové palice. To však nebolo podstatné, šlo predsa o zábavu. Prvý kontakt s týmto čoraz viac populárnym športom si vyskúšala aj Erika Dzurňáková, minuloročná finalistka Tváre ŽSR.

(balky)



Časť víťazného futbalového družstva reprezentujúceho Bratislavu. Zľava Juraj Mikulášových, Stanislav Hasiček, Peter Žiačik a Michal Žák.

Aj Železničné telekomunikácie slávil športom

Na športových hrách organizovaných 17. a 18. septembra sa v nádhernom prostredí Beluškých Slatín stretli zamestnanci Železničných telekomunikácií z celého Slovenska.

Nadšenci pohybu, za výdatnej diváckej kulisy, súťažili vo futbale, volejbale, stolnom tenise a hádzaní šípok. Azda najväčšie súboje sa stále odohrá-

vajú vo futbalových zápasoch. Tento rok však počasie futbalistom neprialo, a tak v daždi o víťazoch rozhodovali pokutové kopy. Prvenstvo si vybojovalo mužstvo z Bratislavy, ako druhé skončilo mužstvo prípravného výboru športových hier a na treťom mieste sa umiestnilo mužstvo z Košíc. Najväčším prekvapením volejbalového turnaja bolo družstvo žien, ktoré v boji o zlato porazilo družstvo mužov. Víťazom v stolnom tenise sa stal Szabolcs Tóth z Čiernej nad Tisou, najpresnejšiu ruku pri hádzaní šípok mal zasa Peter Bada z Leopoldova. Ak by však bolo v moci organizátorov, výhru by dopriali každému účastníkovi športových hier.

(ŽT)

Práca, šport aj zábava

Aj tak by sa dala charakterizovať pracovná porada riaditeľa Technickej ústredne infraštruktúry Prešov s prednostami sekcií, rozšírená o účasť hostí z generálneho riaditeľstva a odborového združenia.

Medzi hlavné témy porady patrio zhodnotenie ekonomických výsledkov a jednotlivých činností TÚI Prešov počas prvého polroka 2009. Zaujali však aj informácie o projekte integrácie a racionalizácie činnosti VVÚŽ a TÚI. Zástupcovia GR ŽSR prezentovali budúce smerovanie činnosti diagnostiky, expertíznych meraní a revíznej činnosti v rámci ŽSR a vyzdvihli ich nutnú potrebu v rámci prevádzky, pre zachovanie jej bezpečnosti a spoľahlivosti. Po skončení pracovnej časti sa pokračovalo už v športovom duchu, v rámci osláv Dňa železničiarov. TÚI – kári súťažili vo futbale, stolnom tenise, kolkoch, ale aj v pití piva na čas. Putovný pohár riaditeľa TÚI Prešov vo futbalovom turnaji získala sekcia EE. Stretnutie



Súťažilo sa tvrdo, ale férovo.

splnilo svoj účel. Popri pracovných povinnostiach mali zamestnanci z 23 pracovísk TÚI Prešov od Bratislavy až po Čiernu nad Tisou možnosť sa stretnúť a vymeniť si svoje názory i skúseností.

Ing. Štefan KOLIBAČ

Hasiči v akcii

Hasičské útvary Závodu protipožiarnej ochrany železníc od začiatku roka zakročili v 744 prípadoch.

* V prvý septembrový deň privolaali bratislavských hasičov k úniku nebezpečnej látky. Po príchode na miesto úniku zistili, že ide o dusíkaté hnojivo DAM. Na výpustný ventil, z ktorého unikalo, dali nové tesnenie a zabránili tak ďalším



V Česku sa Žilincanom darilo, skončili na peknom treťom mieste.

škodám. O tri dni na to zasahovali pri dymiacom vagóne. Našťastie šlo len o zadymenie, vzniknuté z tlejúceho molitanu.

* Únik nebezpečnej látky hlásili 7. septembra košickým hasičom. Pri prieskume sa zistilo, že ide o únik benzínu, ktorý potom zachytávali do zberných nádob. Únik zastavili utiahnutím ventilu a použitím tesniaceho tmelu. V rovnaký deň zasahovali aj hasiči z Nových Zámok. Operačný dôstojník štátnych hasičov im zahlásil požiar školy. Po pár minútach dorazili na miesto zásahu, kde zistili, že našťastie ide len o cvičenie. Podstatne inak však vyzeral ich zásah na železničnej stanici v Hurbánove. Život ľuďom v okolí stanice znepríjemňovali osy, ktoré si urobili hniezdo na povale stanice. Po úspešnej likvidácii hniezda sa vrátili na základňu.

* Železničné hasičské útvary sa podieľali aj na likvidácii požiarov okolo tratí. Kým

V Margecanoch súťažili najlepší

Zmnožstva predkôl, organizovaných rôznymi zložkami OR Košice vzišli len tí najlepší, ktorí si zmerali svoje sily 17. septembra na ihrisku v Margecanoch. Tímy zo Zvolena, Banskej Bystrice, ale tiež aj z Humenného či takmer domáci zo Spišskej Novej Vsi súťažili vo futbale a volejbale, jednotlivci zasa v tenise a stolnom tenise. Najlepšie to kopalo mužstvu AO Zvolen, pod vysokou sieťou boli prekvapujúco najšikovnejší hráči AO Spišská Nová Ves. Víťazstvo bolo o to cennejšie, keďže na druhé miesto odsunuli aj papierových favoritov a niekoľkonásobných víťazov turnaja – družstvo z Humenného.

(balky)



Víťazné volejbalové družstvo AO Spišská Nová Ves v akcii.

novozámockí hasiči hasili suchý porast a prístrešok bezdomovca, bratislavskí hasiči zasa likvidovali požiar okolo trate v úseku Lamač – Devínska Nová Ves.

* Košických hasičov 19. septembra doslova vyhnal do terénu anonym, ktorý ohlásil bombu na košickej železničnej stanici. Po evakuácii osôb z budovy stanice a uzavretí hlavného prívodu vody a plynu v spolupráci s políciou prehľadali ohrozený objekt. Našťastie sa ukázalo, že šlo o planý poplach.

* Počas troch dní v čase od 21. do 23. septembra sa výber ZHÚ ZPOŽ, ktorého základ tvorili žilinskí, zúčastnil na hasičskej súťaži v Českej republike. Vo veľmi silnej konkurencii si chlapi zo Žiliny, ktorí na súťažiach pravidelne dosahujú veľmi dobré výsledky, skončili z ôsmich družstiev na peknom treťom mieste.

* Na rovnakom peknom treťom mieste skončili aj zástupcovia železničných hasičov z Čiernej nad Tisou na medzinárodnej hasičskej súťaži v maďarskom meste Fehérgyamat. Tu si však zmeralo svoje sily desať družstiev. Okrem zástupcov domácich hasičov tu súťažili hasiči z Holandska, Rumunska a našich Slovákov.

(sed)

Putovný pohár ostal v Devínskej Novej Vsi

Za účasti mužstiev zo štyroch železničných staníc z Devínskej Novej Vsi, Bratislavy Nového Mesta, Bratislavy Petržalky, Bratislavy východ a mužstva, zloženého zo žiakov ZŠ Bukovčana 3 z Devínskej Novej Vsi uskutočnil sa začiatkom mesiaca futbalový turnaj o Pohár starostu mestskej časti Devínska Nová Ves a prednostu železničnej stanice.

Keď by sa zdalo, že vzhľadom na formu a vekový rozdiel železničari „zvalcujú“ mladých futbalistov, opak bol pravdou. V zápasoch, ktoré sa hrali systémom každý s každým, nenašli premožiteľa. Prvé miesto im preto zaslúžene patrí. Z mužstiev zo železničných staníc boli najúspešnejší hráči zo stanice Bratislava východ, na treťom mieste skončila stanica Bratislava Nové Mesto. Ceny sa však ušli i našim hráčom. Ako najlepšieho strelca vyhodnotili Jozefa Moravčíka zo ŽST Bratislava východ, najlepším brankárom sa stal Viliam Polaček zo ŽST Bratislava Petržalka.

(al), foto: autor



Pohár starostu mestskej časti Devínska Nová Ves a prednostu tamojšej železničnej stanice ostal v Devínskej Novej Vsi. No zo stanice sa presťahoval do základnej školy.

Sedem „statočných“ na bicykloch

Aj takto by sme mohli nazvať sedem železničiarov – cyklistov, ktorí 5. septembra tvorili pelotón na historickej prvých samostatných cyklistických pretekoch Majstrovstiev Slovenska. Pretekári odštartovali v Seredi, aby sa na 80 km trati, vedenej prevažne v kopcoch v okolí Hlohovca, „pobili“ o cenné trofeje. V záverečnom špurtu nakoniec zvíťazil Martin Sirágy zo ŽOS Zvolen, prenasledovaný Dušanom Holbíkom zo ŽST Leopoldov a Ľubomírom Kollárom z Popradu. Výsledný čas 2:15 hod., ale aj priemerná rýchlosť 35,5 km/h nasvedčovala, že kondička a pripravenosť týchto železničiarov – cyklistov je na vysokej úrovni, čo je dobrý predpoklad na súťaže v medzinárodných podujatiach v rámci USIC.

Dušan HOLBÍK



Do margecianskeho finále postúpili najlepší

Nepísané pravidlo, že regionálne kvalifikácie na Športové hry zamestnancov OR Košice vo zvolenskej oblasti sa každoročne usporadúvajú na inom mieste, pod záštitou inej železničnej stanice, sa dodržalo i tentoraz. Tohto roku však prišla nečakaná ponuka od Obecného úradu v Stožku, na prezentáciu svojho novovybudovaného športového areálu. A tak sa tu 4. septembra zišli zamestnanci územne patriaci do regiónu AO Zvolen a Banská Bystrica, aby si vybojovali postup do Margecian. „Patronát“ nad úspešným priebehom mali starostka obce Jana Klímová a prednosta ŽST Víglaš Ing. Juraj Futák.

V kvalifikácii sa stretli družstvá futbalistov, volejbalistov a stolných tenistov. Vo finále futbalistov sa najviac darilo hráčom AO Banská Bystrica, z volejbalistov mali dôvod na radosť v družstve Kriváň, v stolnom tenise sa víťazom stal Bohuslav Oborčok z AO SMS Banská Bystrica.

Juraj FUTÁK
Foto: autor

Prvenstvo v medzinárodnom turnaji patrí Slovensku

ZV OZŽ Galanta zorganizoval 15. septembra už 9. ročník medzinárodného futbalového turnaja Pannon Food Cup. V priateľskom duchu a priam v rodinnej atmosfére si zmierali svoje sily mužstvá z Maďarska, Česka a domácich hráčov zo ŽST Galanta. Tým sa nakoniec aj najlepšie darilo a putovný pohár ostal na Slovensku. Na druhom mieste skončili železničari zo stanice Szob (MÁV) a pohár za tretie miesto putoval do vitríny OPS CARGO Bratislava. Na ďalších priečkach skončili hráči zo Zohora, Blanska a Sládkovičova. Veľké poďakovanie za nádhernú akciu, ktorá sa niesla v priam rodinnej atmosfére, patrí nielen sponzorom, ale aj členom ZV OZŽ Galanta a prednostovi ŽST Galanta Mgr. Vojtechovi Šebeňovi, ktorí sa postarali o hladký priebeh akcie.

Jozef BEDNÁR
Foto: autor



Pohár za prvenstvo v medzinárodnom futbalovom turnaji preberá kapitán víťazného mužstva z rúk prednostu ŽST Galanta Mgr. Vojtecha Šebeňa.

Trať do najvýchodnejšej železničnej stanice oslávila storočnicu

Skupinu storočných tratí rozšírila ďalšia oslávenkyňa. Regionálna trať z Humenného do Stakčína si 10. októbra pripomenula okrúhle jubileum mimoriadnymi jazdami historickým motorovým vozňom aj nostalgickou súpravou na čele s parným rušňom a ďalším sprievodným programom.

Výstavba jubilejnej trate s dĺžkou 26,9 km si nevyžiadala väčšie zemné práce, bolo však potrebné vybudovať 86 mostov a priepustov a 52 križovaní s cestnými komunikáciami. Železničná doprava začala jazdiť 30. novembra 1909. Trať so štyrmi stanicami spočiatku slúžila na prepravu dreva a stavebnín, ne-

skôr sa po nej prevážali aj strojárské výroky. V súčasnosti je trať využívaná najmä na prepravu cestujúcich v regióne. Obyvateľov Humenného, Kamenice nad Cirochou, Dlhej nad Cirochou, Sniny, Stakčína, ale aj ďalších obcí potešilo, keď sa 10. októbra na trati namiesto klasických motoráčikov ukázali nostalgické súpravy. Historický motorový vozň M131.1125

„Magda“ z Klubu historických koľajových vozidiel pri RD Haniška pri Košiciach, ale aj osobné vozne ťahané parným krásavcom 477.013, alias Papagájom z Klubu železničných historických vozidiel Poprad boli plné cestujúcich. Na viacerých zastávkach boli pre nich pri-



Nostalgický vlak na čele s popradským Papagájom víťali v Kamenici nad Cirochou nielen dievčence v krojoch, ale aj deti s vlastnoručne vyrobenými „mávkami“.



Slávnostného odhalenia pamätnej tabule v najvýchodnejšej stanici ŽSR – v Stakčíne sa zhostili Ing. Jozef Horváth, námestník pre riadenie dopravy OR Košice (vľavo) a starosta obce Ján Kerekanič.

pravené sprievodné kultúrne programy. Návštevníci akcie ocenili potleskom aj odhalenie pamätných tabúľ na fasádach budov na zastávke Snina-mesto a v najvýchodnejšej stanici ŽSR, v Stakčíne. Pre miestnych obyvateľov má totiž táto regionálna železnica stále rovnaký význam, aký mala pred 100 rokmi.

(balky), foto: autor

Osemdesiatročná trať Veselí nad Moravou – Nové Mesto

Združenie obcí kopaničiarskeho regiónu Veľká Javorina – Bradlo a Spoločnosť železniční Výtopna Veselí nad Moravou organizovali v dňoch 28. až 30. 8. oslavy 80. výročia železničnej trate Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom.

Prvý vlak prešiel po tejto trati 1. septembra 1929. Súčasťou osláv bola výstava unikátnych fotografií z výstavby trate, výstava modelovej železnice KŽM Bojnice, KŽM Komárno a KŽM Vrútky a bohatý kultúrny program.



Najlákavejšou udalosťou osláv boli jazdy historickými vlakmi vypravenými z oboch strán Bielych Karpát. Sobotňajšie jazdy medzi Starou Turou a Veselím n. Moravou boli v réžii bratislavskej „Uhranky“ 331.037, nedeľné jazdy už zabezpečila spolu s veselskou historickou súpravou ťahanou prototypovou T478.1002. Celá akcia bola súčasťou projektu „Zvýšenie atraktivity prihraničného regiónu spojzdením historického vlaku“, ktorý je podporovaný z fondov EÚ.

O tom, že akcia mala úspech, svedčí aj vysoký počet ľudí, ktorí sa odviezli historickými vlakmi, a zúčastnili sa aj na ostatnom sprievodnom programe. Veď napokon, celý projekt historických jazd by mal pokračovať aj v letnej sezóne 2010.

Marián RAJNOHA
Foto: autor



FOTO HÁDANKA



Foto: Andrej MIKUŠ

Správna odpoveď z minulého čísla:

Obišovce, chodník do dediny od hradla, kde bola železničná zastávka.

Vítazom sa stal a vecnú cenu získava:

Imrich KANDRA z Košíc.

Blahoželáme!

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

**Dnes naša otázka znie:
Viete, kde je to?**



Vy sa pýtate, my odpovedáme

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

Napište nám na adresu redakcie **Ž semafor, Štefánikova 60, Košice** alebo zavolajte na tel. číslo 910 – 3203, alebo Email: zsemafor@zsr.sk

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na otázky, ktoré sme dostali doteraz, budeme odpovedať po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel.

Na anonymné otázky a nezelezníčné témy nebudeme reagovať. Ďakujeme za pochopenie a tešíme sa na aj na vaše námety, tipy či fotografie.

<p>- Ako si spokojný s tým novým tranzistorovým rádiom?</p> <p>- Človeče, to ti je mašinka, hotový motorový vláčik.</p> <p>- Prečo?</p> <p>- ... (dokončenie v tajničke).</p>				Pomoc: abaka, kabar, skat, vat		stráž (hovor. zastar.)	izbová rastlina	mačkovitá šelma	primát	pokoj, tichosť	Pomoc: lar, rin, pana, raja		nemecká kartová hra	starší holandský názov pre hektoliter	tropický jašter	stredoveká búracia zbraň			
				príval (bás.)									zaťov otec						
				1.časť tajničky															
				hrob (kniž.)							prístešok (zastar.)								
len							šramot, šuchot												
Jozef Vysočani	manilské konope	ázijský jelen	druh palmy				štít na čiapke							lantán (zn.)					
			lenže				smerom z vnútra							Európan v Indii					
židovský učenc (Ben Jozef)						majetok nevesty							sínus (mat.)						
						plochá mors. ryba							staroindic. minca						
stará žena					hercova úloha						zn. pascalu			Aero Club of America (skr.)	japonská jednotka hmotnosti				
					kapustov. zelenina						gibon bieloruký								
beduínsky plášť				dravé vtáky					bahenné prúdy										
				1.solmiz. slabika					tam										
2.časť tajničky							3.časť tajničky												
hmlový kruh okolo Mesiaca							druh tureckého bubna												

Mikuláš príde do SIP Strečno

5.12.2009

Pozývame Váš na víkendový pobyt naplnený

- Relaxom
- Službami animátorov
- Tvorivá dielňa
 - Hry žantenie, kreslenie
 - Súťaže, sladké odmeny
 - Príprava výzdoby pre Mikuláša
 - Ozdoba perníčkov
- Minikino
- Spoločný obed
- Mikulášsky večierok
 - Privítanie Mikuláša
 - Karnevalová detská disco
 - Tombola
 - Ocenenie najkrajšej masky
 - Tanečná výzva pre dospelých
 - Dobrá zábava do rána

Vstupné 5€/dieta

Viac info a rezervácie:
041/229 5348, 0903 283 816



Silvester

v SIP Strečno začína rekondičným pobytom
"Za zdravší rok 2010"

Pod vedením profesionálnych pracovníkov ponúkame program podľa Vášho výberu

TANEČNÁ ŠKOLA: pod vedením majstra SR v spoločenských tancoch  3 hodiny denne, naučíme Vás kroky a variácie 8 základných spoločenských tancov	SPRÁVNA VÝŽIVA:  Prednášky a konzultácie s odborníkmi na tému ako sa zdravo stravovať
ZVLÁDANIE STRESU:  prednášky psychológa, možnosť osobnej konzultácie	AQUA AEROBIC:  Organizované cvičenie v bazéne pri hudbe 2x denne

Termin: 26.12. - 1.1.2010 Cena: 209€ / osoba
Blížiť informácie: Intranet - Služby zamestnancom, www.uivp.sk, SIP Strečno, EMail: recepcia.sipstrecno@zsr.sk, 0910 598 243

Pripomeňte si študentské roky

Stredná odborná škola, s pôvodným názvom Stredné odborné učilište železničné v Bratislave začalo písať svoju históriu 1. septembra 1949. Po niekoľkých zmenách svojho pôsobiska má škola od roku 1975 sídlo Na pántoch 7 v Rači. Vychovávala a pripravovala odborníkov najmä v oblasti železničnej a leteckej dopravy. Orientácia školy sa v súčasnosti rozšírila aj na logistiku v doprave, moderné informačné technológie a počítačové siete.

Od 1. septembra 2008 sa názov školy zmenil zo Stredného odborného učilišťa železničného na Strednú odbornú školu. Vyučuje sa v peknom prostredí školy a dielni, vo vyšších ročníkoch aj na vonkajších pracoviskách priamo vo firmách. K dispozícii pre výučbu i využitie vo voľnom čase sú kvalitne vybavené laboratória výpočtovej techniky s dataprojektormi a pripojením na internet, laboratórium elektrického merania,

telocvičňa, posilňovňa a ďalšie športové priestory. Škola je pokrytá aj WIFI signálom internetu, ktorí študenti s obľubou využívajú. Naši absolventi sa úspešne uplatňujú na trhu práce nielen vo firmách zaoberajúcich sa dopravou, ale aj informačnými technológiami, študujú na vysokých školách a sú úspešní aj v kultúre alebo v športe.



Pri príležitosti 60. výročia vzniku školy sa s trochu nostalgie obraciame na vás, našich absolventov, aby ste spolu s nami oživilí svoje spomienky na študentské roky a napísali zopár riadkov, v ktorých nám opíšete spomienky, spájajúce sa so školou a so študentskými časmi, alebo si spomeniete na profesorov, majstrov, vychovávateľov, ktorí vás učili.

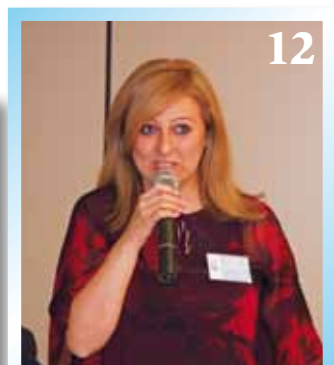
Svoje zážitky nám posielajte elektronicky do 6. 11. 2009 na e-mail: info@souzel.sk. Zaslané príspevky budú umiestnené na našej webovej stránke www.souzel.sk, kde bude následne spustené elektronické hlasovanie o najlepšiu príhodu zo školských čias.

železničný
semafor

Mesačník pre zamestnancov Železníc SR. Vydáva Generálne riaditeľstvo Železníc SR • Šéfredaktorka: Dana SCHWARTZOVÁ (žel. tel. 910/3203, e-mail: schwartzova.dana@zsr.sk) • Adresa redakcie: Košice, 040 01, Štefánikova 60, fax: 055/2293205, email: zsemafor@zsr.sk, http://www.zsr.sk// • Redaktori: aktuálne správy, spoločenské oznamy a inzertná služba: Vladimír SALZER (žel. tel. 910/3204, e-mail: salzer.vladimir@zsr.sk), Ing. Martin BALKOVSKÝ (žel. tel. 910/3202, e-mail: balkovsky.martin@zsr.sk), Bc. Ivana KAPRALIKOVÁ, redakcia Banská Bystrica, ul. 29. mája 35 (žel. tel. 939/6491, e-mail: kapralikova.ivana@zsr.sk) • Nevyžiadané rukopisy redakcia nevracia.
• Grafická úprava: Roland Torsten Advertising s.r.o., Bratislava, Tlač: Slovenská Grafia a.s., Bratislava • Index č. 49 931, registr. č. BMP-15

Tvár ŽSR 2009

FOTOREPORTÁŽ z finálového víkendu v Strečne



1. Tak nás tu teda máte... príchod finalistov do SIP Strečno.
2. Martinka všetkých privítala a po organizačných pokynoch ideme do finále...
3. Porota to bude mať veru ťažké...
4. Dušan, Ľudka, Renátka, Lívia a Elenka – to sú naši víťazi z doterajších štyroch ročníkov súťaže.
5. Martinovi, Vierke a Ferkovi sa to podarilo! Všetci traja sú z jedného odboru, oddelenia, dokonca jednej kancelárie, a v trojici postúpili i do finále.
6. Janka sa postarala o vizáž našich finalistov...
7. ... a Magdalenska o účesy žien i mužov...
8. Porota to mala naozaj ťažké...
9. Ing. Jozef Antoš, tentoraz v úlohe porotcu, v rozhovoroch so súťažiacimi.
10. Adolf Zika, ktorému asistoval Marcel, dvadsiatim finalistom vytvoril krásne fotografie. Všetci si zo Strečna odniesli ozajstné booky.
11. Kým sa ženy skrášľovali, muži bojovali na paintballe.
12. Na slávnostnej večeri sa súťažiaci predstavili porote. Janke to s mikrofónom svedčí, zaiste by sa uživila aj ako moderátorka...
13. Po chutnej večeri nasledovala zábava. Martin a Ivetka predviedli úžasné tanečné kreácie. Ej, ale vám to sluší...
14. Robo, Monika K., Monika S. a Martin sú víťazmi 5. ročníka súťaže Tvár ŽSR 2009.

Foto: Vladimír SALZER a Dana SCHWARTZOVÁ



Monika KANDRÍKOVÁ a Róbert KUBIČÁR

Dostali najviac vašich hlasov a stali sa víťazmi čitateľskej súťaže Tvár ŽSR 2009