

svätý Valentín je patrónom zalúbených, ktorí vykročili na cestu lásky. Dohliada však aj na tých, ktorí po tejto ceste kráčajú už roky. Možno aj tak, ako Valentín Hartman, kontrolór trati z Prievidze.



**Magistrála
pre Európu**



**Tunelári
- horolezcami**



Pokoj v duši

Iný pohľad



Pred pár dňami som čítala správu o tom, ako sa jedna zo slovenských firiem vyrábajúcich podvozky železničných vozňov chystá prepúšťať svojich zamestnancov. Poviete si, nič nové, veď v čase finančnej krízy je to takmer samozrejmosť. Ani mne sa na tejto správe nezдалo nič zvláštne, až dovtedy, kým som si neprezrela jednu z webových stránok ponúkajúcich prácu. Tam totiž práve spomínaná firma zamestnanie ponúka. Uzavrela som to s tým, že je to stará informácia. Zistená aktuálnosť pridania ponuky však bola 24 hodín. Išlo teda o správu „čerstvejšiu“ ako smutná správa o prepúšťaní. Ktovie ako je to naozaj. Došlo ma udivil aj komentár hovorkyne tejto spoločnosti o tom, ako sa zlepšila pracovná morálka vo firme práve preto, lebo sa ľudia boja o prácu. Žeby mal byť strach tým, čo by nás malo prinútiť k lepšej pracovnej disciplíne či morálke?

Predpokladám, že nikto z nás - a nielen zamestnanci spomínanej firmy - nepodceňuje situáciu krízového stavu, avšak použijú, alebo skôr využijú túto nemilú situáciu na riešenie iných súvislostí, to mi príde nefér.

Ja som sľúbila svojim priateľom, že v tomto editoráli ponúknem iný pohľad na dnešnú krízu. Tak mi treba, pretože teraz neviem aký. Ale ako prvé mi napadá, že krízy boli, sú a budú. Táto dnešná je možno iná. Iná v tom, že ju nevyvolali vojny ani prírodné katastrofy (i keď ktovie či ňou nie je aj prílišná virtualizácia ekonomiky prúdiacej k nám ako cunami?). A to je zrejme aj šťastie. „Pomohla“ aj globalizácia, pretože sme v tom všetci. Myslím si, že na zľahčenie situácie by to už aj stačilo. Čo keby sme súčasnú situáciu začali brať inak ako nám ju ponúkajú? Nie ako čosi hrozivé, rúcajúce sa, depresívne, ale ako príležitosť. Príležitosť na zmenu. Na zmenu k lepšiemu. Začnime od seba. Zhodnoťme svoje silné a slabé stránky a nájdime v nich (prosím, ale nie vo virtuálnom) cieľ. Cieľ, za ktorým sa vyberieme. Učme sa, vzdelávajme, investujme do seba, hľadajme nové možnosti a nebedákajme. Ja som si práve začala robiť inventúru... ale toho je. Mám však aj nápad. Pôjdem za šéfom a navrhнем zopár zmien, ktoré by zefektívnil niektoré procesy vo firme...

Skúsme mať oči otvorené a vnímať ľudí a svet okolo seba, veď kríza to nezastavila. A ešte jedna rada na záver - nechodte za šéfom, tak ako jeden zamestnanec s týmto: - Šéfko, chcel by som pridať! Vedúci naňho prekvapene pozerá, potom ho potľapká po pleci a s úsmevom povie: - To ma teší, tak pridajte...

Pekné chvíle s čo najmenšími dopadmi krízy.

Jana Solovjeva

Budeme mať vyššie mzdy

DODATOK K PLATNEJ KOLEKTÍVNEJ ZMLUVE JE PODPÍSANÝ

Železnice SR podpísali vlni kolektívnu zmluvu (KZ) na dobu dvoch rokov. To znamená, že tento dokument je platný aj na rok 2009. Otvorenou otázkou a úlohou pre kolektívnych vyjednávačov tak v tomto roku, presnejšie od konca minulého roka, bola otázka mzdového nárastu. Po niekoľkých stretnutiach a spoločných rozhovoroch sa nakoniec zmluvné strany dohodli. V pondelok 9. februára podpísal generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka a zástupcovia deviatich odborových organizácií pôsobiach v ŽSR Dodatok č. 2 ku Kolektívnej zmluve ŽSR 2008 - 2009, ktorý rieši zabezpečenie mzdového nárastu v roku 2009.

Zmluvné strany sa ešte vo štvrtok 5. februára dohodli na raste priemernej mzdy za ŽSR vo výške 3,3 % a navýšení tarifných miezd o 4 % s účinnosťou od 1. februára 2009. Na základe požiadavky odborárov bude v zmluve zapracované ustanovenie, ktoré garantuje pre zamestnancov vyplatenie mimoriadnej prémie so mzdou za mesiac november 2009 za predpokladu priaznivého splnenia hospodárskeho výsledku za rok 2009. Prijatie kompromisu ako výsledku

kolektívnych vyjednávaní potvrdilo jednoznačne silu argumentov, efektívnosť, ako aj ústretovosť všetkých zúčastnených. - **Rád by som sa poďakoval za efektívny priebeh kolektívneho rokovania. Podpis dodatku ku kolektívnej zmluve považujem za začiatok veľmi úzkej a mimoriadne dôležitej spolupráce s odbormi vzhľadom na veľmi ťažké obdobie, ktoré nás čaká,** - povedal Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR.

Mgr. František Petroci, predseda najpočetnejšej železničarskej odborovej organizácie OZŽ (Odborové združenie železničiarov), na slávnostnom akte podpisu zmluvy povedal: - **Dnes nie je priestor na menovanie víťazov a porazených, ale najdôležitejšia je miera kompromisov. Čaká nás veľmi ťažké obdobie, kedy miera kompromisov bude naozaj dôležitá.**

Foto: Ľubomír MITAS



Po podpise dodatku kolektívnej zmluvy. Zľava: Mgr. František Petroci, Ing. Vladimír Jarúnek, námestník GR pre ľudské zdroje a Ing. Štefan Hlinka.

Vždy aktuálne a pútavé - to je cieľ autorov web stránok ŽSR

Po vyše piatich rokoch máme novú webovú stránku. Jej nová verzia, ktorá prezentuje služby a produkty ŽSR v novom grafickom štýle, bola spustená 19. januára. Zámerom nového dizajnu bolo zaviesť jednoduchú, modernú, prehľadnú web stránku, ktorej návštevníci ľahko a rýchlo nájdu potrebné informácie.

Funkčný layout, atraktívny dizajn s uceleným výzorom a harmonické farby sú výsledkom dlhoročných skúseností a odborných znalostí kolektívu Odboru komunikácie GR ŽSR pod vedením hovorkyne ŽSR. Stránky neprešli iba vizuálnym faceliftom, zmeny sa dočkali aj jej obsah a spôsob ich naplnenia. Organizačné zložky ŽSR majú možnosť prostredníctvom svojich redaktorov, v rámci spoločného webu, samostatne prezentovať činnosť svojej jednotky vytvorením vlastných stránok. Jediným rešpektom sú určené šablóny a nariadenia GR pre web stránky, no v ďalšom sa tvorivosti medze nekladú. Kladným príkladom je už aktuálna stránka ÚIVP. Samotný vývoj nového webu realizovali zamestnanci Železničných telekomunikácií. Pozornosť sa venovala tomu, aby nové webové stránky boli prístupné podľa určených kritérií, lebo ak je webová stránka navrhnutá a

naprogramovaná správne, potom sú všetky informácie a jej funkčnosť rovnako dostupné každému používateľovi. Vďaka dlhoročným skúsenostiam v oblasti programovania webov a profesionalite vývojárov ŽT, nový web ŽSR spĺňa najprísnejšie medzinárodné štandardy, čo je zárukou funkčnosti webu dnes, aj v budúcnosti. Pri vývoji boli použité aj výsledky z užívateľského testovania, vďaka ktorému web prináša zjednodušenú orientáciu. Dôkazom spokojnosti a záujmu verejnosti o túto formu informovania a prezentácie činnosti ŽSR je skutočnosť, že za necelý mesiac došlo na adresu webmastra množstvo priaznivých ohlasov od návštevníkov.

Odbor komunikácie a ŽT ďakujú aktívnym redaktorom VOJ za spoluprácu, všetkým návštevníkom stránok za prejavovaný záujem a tešia sa na zachovanie priazne k web stránkam ŽSR.

Magistrála pre Európu

ŽELEZNICE SR SÚ DÔLEŽITÝM PARTNEROM PROJEKTU TEN - T 17

Magistrála pre Európu je záujmové združenie miest, regiónov a obchodných a priemyselných komôr nachádzajúcich sa v línii európskeho železničného spojenia Paríž - Nancy - Strasbourg - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - Augsburg - Mníchov - Mühldorf - Salzburg - Linz - St Pölten - Viedeň - Bratislava/Budapešť. Združuje 33 samosprávnych miest a regiónov na trase TEN-T 17 a v súčasnosti má veľkú podporu obchodných a hospodárskych komôr jednotlivých regiónov. Cieľom iniciatívy je kontinuálna prestavba magistrály východ - západ (Paríž - Bratislava/Budapešť) na vysoko výkonnú trasu pre osobnú a nákladnú dopravu, vytvorenie atraktívnej ponuky prepravy, ako aj optimálne spojenie s miestnou a regionálnou verejnou dopravou pozdĺž celej osi. V dňoch 21. a 22. januára 2009 sa v Bratislave a vo Viedni uskutočnilo valné zhromaždenie iniciatívy Magistrála pre Európu.

Európsky koordinátor projektu TEN-T 17 prof. Dr. Péter Balázs, v Bratislave prezentoval dôležitosť európskej dopravnej politiky a vyzdvihol prácu Európskej komisie aj spoluprácu Železníc SR ako dôležitého partnera projektu. Ocenil Memorandum medzi ŽSR, Mestom Bratislava a ministerstvom dopravy, ktoré popísali v roku 2008. Zadefinoval prínosy realizácie projektu, a to najmä úsporu času pri cestovaní, zvýšenie efektivity a ekonomickosti dopravy, environmentálnu stránku projektu. - **Železnica znižuje emisné látky a prináša úľavu v cestnej doprave až o 14 percent a má pozitívne sociálne dopady napríklad na zamestnanosť pozdĺž celej takmer 1 300 km dlhej magistrály**, - povedal koordinátor projektu. Pripomenul, že Bratislava, ktorá je členom iniciatívy od roku 2005, sa ocitá vo veľmi výhodnej pozícii z hľadiska svojej geografickej polohy. Má šancu stať sa významným dopravným uzlom a v budúcnosti prepojiť magistrálu s ďalšími európskymi mestami až k Čiernemu moru.

Podľa pozorovateľov ide o reálne napredujúci projekt:- už boli sprevádzkované významné úseky ako Paríž - Baudrecourt, Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart (okrem Hauptbahnhofu), Linz - St. Pölten (okrem niektorých úsekov okolo miest Asten a Ybbs), do roku 2013 budú dokončené úseky Strasbourg - Kehl - Appenweier, Augsburg - Mníchov, Linz - St. Pölten - Viedeň. Ďalšie značne pokročia, najmä Baudrecourt - Vendenheim a Viedeň - Bratislava. Aj najproblematickejší úsek, úzke miesto Stuttgart - Ulm, značne pokročí a práce budú ukončené v roku 2020.

Vo Viedni nová multifunkčná železničná stanica

V súvislosti s projektom TEN-T 17 je zaujímavý aj práve sa začínajúci projekt výstavby novej hlavnej železničnej stanice vo Viedni (Hauptbahnhof Wien) v centre mesta, ktorá nahradí doteraz existujúce stanice. Vyrastie na území medzi súčasnou Südbahnhof (tá bude postupne do konca roka 2009 uzavretá a neskôr úplne zbúraná) a Südtiroler Platz. Po prvý raz v histórii Viedne bude nová stanica prepojená na všetky svetové strany a bude centrálnym miestom



Na valnom zhromaždení iniciatívy Magistrála pre Európu predniesol vo svojom vystúpení Ing. Igor Fedor, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre rozvoj a informatiku, informácie o hlavných investíciách ŽSR a o modernizácii koridorov.

pre prichádzajúce a odchádzajúce vlaky pre všetky destinácie. Okrem svojej základnej funkcie má nová hlavná stanica ambície stať sa atraktívnym multifunkčným miestom s viac ako 100 obchodmi a reštauráciami, s parkovacími miestami v podzemí. Zaujímavosťou je, že nová stanica vyrastie na povrchu na ploche 59 ha, predpokladaný termín ukončenia prác je rok 2016.

Najväčší dopravný projekt

Na Slovensku je projekt prepojenia železničných koridorov TEN-T (Trans European Network for Transport) označovaný aj ako najväčší dopravný projekt v Bratislave. Pozostáva z troch stavieb, pričom dve z nich zasahujú širšie centrum Bratislavy. Najdôležitejšou je stavba vedúca od železničnej stanice Rača cez stanicu Predmestie, Filiálku až po stanicu Petržalka. V prevažnej miere bude úsek vedený v tuneloch, aj popod rieku Dunaj. Druhou stavbou je napojenie letiska M. R. Štefánika na železničnú štruktúru mesta. Tretia stavba predstavuje úsek od Devínskej Novej Vsi po štátnu hranicu s Rakúskom.

Výsledným riešením schválenej dopravnou-urbanistickej štúdie je kombinovaný variant trate koridoru, ktorý vedie v mieste autobusovej stanice Nivy východne od budovy VÚB banky a novostavbu SND obchádza zo západnej strany. Západná strana SND je zvolená kvôli lepšej dostupnosti k historickému centru. V pripravovanej trase prepojenia železničných koridorov sú na bratislavskej strane umiestnené tri zastávky a jedna stanica. Zastávka Slovany bude v krížení Riazanskej a Kukučínovej ulice, stanica Filiálka v mieste dnes nevyužívanej bývalej železničnej stanice Filiálka, zastávka Nivy medzi budovou VÚB a autobusovou stanicou v priamom kontakte s pripravovaným projektom Twin City a zastávka Centrum sa bude nachádzať v blízkosti novej budovy SND.

Verme, že projekt TEN-T 17 sa v relatívne krátkom čase môže stať hmatateľnou realitou. Prechádza ekonomicky významnými regiónmi, spája veľké mestá a má dosah na takmer 32 miliónov obyvateľov.

Dana HURTOVÁ,
foto: autorka

Jediné, čo fungovalo, bola železnica

VRTUĽNÍK TANKOVAL NA STANICI

Možno si ešte spomínate na záplavy, ktoré pred časom postihli železničnú stanicu vo Filakove. Voda ukázala svoju silu i v minulých dňoch, tentoraz v Kozárovciach. Bol štvrtok, 22. január, keď vyliaty Hron zaplavil cestu medzi Hronským Beňadikom a Kozárovcami v Levickom okrese. Voda sa dostala až do Kozároviec, kde na niektorých miestach zatopila okolité polia, domy a ohrozila aj železnicu.

- Keď v popoludňajších hodinách voda v rieke Hron začala stúpať, v našej stanici na Beňadickom zhlaví v úrovni výhybky číslo 4 začala voda pretekať cez koľajisko, -priblížil nám vtedajší stav prednosta stanice Ing. Igor Benčať. - Keď sa situácia natoľko zhoršila, že mohlo dôjsť k poškodeniu elektrickej časti výhybky, službukonajúci výpravca Ľubomír Benčať po nahlásení daného stavu dozorcami výhybiek Jánom Hudcom zariadil s návestným majstrom jej odpojenie. Ostatná časť stanice bola v prevádzke. Na pracovisko som dorazil krátko po 19. hodine. To už bolo okolie budovy automatickej telefónnej ústredne, popri ktorej vedie miestna komunikácia, zaplavené. Situácia sa zhoršovala doslova z minúty na minútu. Cez Čeradický potok, ktorý ústi do rieky Hron a preteká popod koľajisko asi v strede stanice, a cez ďalšie priepasty pod koľajiskom na Beňadickom zhlaví sa voda tlačila smerom do dediny. Postupne zalievala príhlulé pozemky a nakoniec zaliala aj ôsmu koľaj a prístupové cesty na stanicu. Prístup bol potom možný už len s motorovým vozidlom, či v gumených čižmách. Pred poľnocom sa voda, tečúca po miestnej komunikácii dostala až k výhybkám na Kozmálovskom



Voda zo zamrznutého Hrona sa dostala temer všade. Na komunikácie, do dvorov, polí...



...ale i na železničnú stanicu. Prístup k nej bol i takýto.



Situáciu monitorovali tiež pomocou vrtuľníka, ktorý tankoval na železničnej stanici.

zhlaví. Našťastie jej hladina nebola taká vysoká, aby ohrozila elektromotorické prestavníky. Situáciu sme priebežne vyhodnocovali, koordinátor SMS ŽTS Levice Ladislav Németh sledoval schodnosť koľají. V tom čase krízový štáb, ktorý v danej oblasti pôsobil, uzavrel cestné komunikácie.

Ako sme sa od prednosta ďalej dozvedeli, nepriaznivá situácia bola i na druhý deň. Stav bol dokonca taký kritický, že krízový štáb rozhodol, aby sa ľadové kryhy rozrušili výbušným systémom. Tým by sa voda v Hrone dostala do pôvodného koryta a obnovil sa jej prietok. K odstrelu pristúpili v sobotu. Počas celej akcie boli príhlulé komunikácie od Psiar až po Tlmače uzavreté. Jedinou možnou dopravou bola železničná. Až po odstreloch obrovských ľadových kryh sa v

priebehu dňa situácia upokojila, čím sprístupnili aj cestné komunikácie.

- Takáto situácia na Hrone bola naposledy v roku 1976, kedy záplavy boli v ešte väčšom rozsahu a žiaľ, došlo i k stratám na ľudských životoch,- dodal prednosta

stanice. - Musím oceniť spoluprácu s obecným úradom, ktorý pre zabezpečenie prevádzky a možnosti príchodu cestujúcich k vlakom a opačne, poskytol na prevoz autobus. Svojej úlohy sa bezchybne zhostil starosta Kozároviec Ing. Jozef Majer. Ten veľa pochvalných slov na svoju adresu nechcel pripustiť: - Napriek tomu, že ľudia zažili krušnú a dramatickú noc, ukázali sa ako správni občania, pomáhali jeden druhému. Som pozitívne prekvapený, pretože keď sme v rozhlase vyhlásili, aby nám občania prišli pomôcť, zhromaždili sa s lopatami a pomáhali.

Kritické hodiny v Kozárovciach majú za sebou. Vďaka patrí nielen obetavým domácim, ale i zamestnancom železničnej stanice, ktorí sa postarali o prevádzkyschopnosť dopravy.

Vladimír SALZER,

foto: archív obce Kozárovce



Odstreľovanie ľadu nakoniec pomohlo, aby sa voda v Hrone vrátila do svojho koryta.

Plynulá jazda nie je vždy samozrejmosťou

Bez výhybky by nebolo jazdy na koľajniciach. Pre železničiarov je to také samozrejmé ako vzduch. V lepšom prípade by asi povedali, že minimálne by sa jazda vlaku musela viackrát prerušiť, aby sa koľajové vozidlo dokázalo dostať z jednej koľaje na druhú.



Na kvalitu ukončených prác dozerá Ing. Ľubomír Stoklas z OR Trnava.

Ale aj také dômyselné zariadenie po čase doslúži a prináša viac oštary ako osohu. Pre laika je občas záhadou, prečo sa komplexnej rekonštrukcii nepodrobí naraz každá výhybka v obvode toho ktorého pracoviska. Priamo v obvode Liptovského Mikuláša, niekoľko desiatok metrov od železničnej stanice, výhybku č. 31 odborníci podrobili rekonštrukcii v roku 1978, ďalšiu č. 33 v roku 1989 a tridsiata štvrtá prešla opravou v roku 1991.

Minulý rok dozrel čas a opäť sa začalo rekonštruovať. – **Zlý technický stav výhybiek signalizoval, že ich komplexná rekonštrukcia je nevyhnutná. Do obnovy boli zahrnuté i úpravy trakčného vedenia a zabezpečovacieho zariadenia,** - vysvetľuje Ing. Ľubomír Stoklas, procesný líder sekcie železničných tratí a stavieb OR Trnava. Neobišlo sa to bez výluk a istých

obmedzení. A bodaj by nie, ak sa upravoval železničný spodok i zvršok, potrebné bolo, aby sa kvalitne sfunkčnili reléové prestavníky. Spôsob zvarovania výhybiek tiež prispel k plynulej jazde, o čo sa postarala bezстыková koľaj. Priveľa vody rieši drenáž a zachytávanie i odvedenie do odvodňovacích šácht.

Výsledný efekt je nespochybniteľný, ale ako konštatovala záverečná správa, výhľadový stav žilinského zhlavja sa bude definitívne riešiť až pri modernizácii eurokoridoru.

(pal)

Foto: autorka i archív ŽTS



V priestore neďaleko stanice v Liptovskom Mikulášu sa to často hmýrilo zamestnancami dodávateľských firiem.



Výhybka v plnej paráde.

Opäť o krok bližšie ku kráse



Vrútocká železničná prijímacia budova od vstupu do mesta.

Kto poznal nevábny vestibul, otlčené steny, skorodované zábradlia i vchodové dvere a vybral by sa tam po tieto dni, bol by príjemne prekvapený. Síce sa tu pracovalo s prestávkami, no premena sa diala aj v priestoroch, kam bežne verejnosť prístup nemá. Personál stanice to však pocítil. Začalo to plynofikáciou budovy, pokračovalo výmenou rozvodov tepla, elektroinštalácie, okien, dverí, vzduchotechniky, rekonštrukciou sociálnych zariadení.

- **Od prízemí po strechu sa všetko opravovalo. Pôvodné stropy boli vysoké 4,3 metra, čo bolo neúnosné na vykurovanie i údržbu. Okná sú síce nové, ale pamiatkari navrhovali zachovať pôvodný ráz, a to dodávateľ stavby aj dodržal.**

Premenu vrútockej železničnej stanice sme si všimli počas posledných dvoch rokov o to viac, o čo viac kritiky už odznelo na jej výrazne ošumelý vzhľad. Teraz však nastala chvíľa, keď za vynovením vnútorných priestorov dala konečnú bodku kolaudácia v druhom februárovom týždni.



Prístrešok na peróne je zlom stave, na provizórnej ocelevej konštrukcii sa už stihla zakoreniti zelen.

Volakedy sa tu vykurovalo akumuláčnými pecami a lokálnymi zdrojmi. Občas sa dym dal krájať. Nielen naši zamestnanci tu majú kultúr-



Časť liatinovej hlavice na podpornom stĺpe sa už dávno odlomila, výpravca sa ledva stihol uhnúť.

ne prostredie, cestujúci sa zohrejú vo vestibule aj v peknej čakárni. Žiaľ, jej príjemná atmosféra láka i bezdomovcov, - chváli novoty i zlostí sa prednosta vrútockej stanice Ing. Peter Lisoň. Vonkajšia fasáda od koľají a samotný perón sú v zuboženom stave. Pripravená projektová dokumentácia obsahuje „kopec“ vážnych zásahov od technických po estetické, brzdou môžu byť finančné zdroje v tomto roku. I keď v súvislosti s prvým nástupišťom sa hovorí o havarijnom stave.

(pal)

Foto: autorka

Tunelári musia byť tak trochu aj horolezcami

ANI ZLÉ POVETERNOSTNÉ PODMIENKY NEVOHNALI BANSKOBYSŤRIČANOV DO ÚKRYTU

Horský masív Veľkej Fatry je popretkávaný 22 tunelmi. Tieto impozantné diela našich predkov vyvolávajú v mysliach ľudí tajomný až mystický pocit. Z praktického hľadiska má prepojenie železničných traťových úsekov priam strategický význam. Starostlivosť o ich funkčnosť a perfektnú bezpečnosť majú na starosti banskobystriční tunelári.



Dážď so snehom bičuje aj vedúceho prevádzky Strediska miestnej údržby Tunelového obvodu Jozefa Oborčoka (vľavo) a vedúceho SMÚ ŽTS TuO Ing. Miroslava Bosíka.

v roku 1940 tu pôsobilo až 12 tisíc ľudí, ktorí sa podieľali aj na prácach pri výstavbe ďalších tunelov.

Vofakedy sa tunelári nazývali aj barabi. Vystrojení kahancami, kladivami a krompáčmi vnikali do útrobov tunelov, aby zachovali ich úlohu. A dnes? - Cieľ je ten istý, opravujeme portály, rímsy, prestavujeme tunelový pás, zriaďujeme nové zvodnice, odvodňovacie priekopy. A veru aj viaceré pracovné náradia sú podobné. Pri veľkých mrazoch vieme odbíjať ľadové cencúle z vnútorných stien iba krompáčmi. Po kolajach sa pohybujeme na motorových univerzálnych vozíkoch, ale, žiaľ, už sú značne opotrebované. Vráťame mikrobusem Ford tranzit, ktorý je už štrnásťročný, no nevyhnutne ho potrebujeme pre ľudí, ktorí denne nastupujú do práce z Turca či Kremnice, - hovorí Ing. Miroslav Bosík. Týchto chlapov by bolo našim priam na rukách nosiť a ofukovať ich po každom väčšom výkone. U nich prevláda viacprofesnosť, a to potvrdená i úradným štampilom. Väčšina z nich má za sebou viaceré kurzy so širokým pokrytím

profesií, od pilčíka, strojníka, cez tesára až po horolezca.

- Často potrebujeme „rámovať skaly“. Skalné masívy vedia byť zradné, dlho sa neozvú a naraz vedú narobiť paseku. A teraz si predstavte chlapa zaveseného na lane aj niekoľko hodín, ako odstraňuje narušené skaly. Keď sa dostane na zem, je vysilený a spotený až na kosť, - dodáva vedúci prevádzky SMÚ ŽTS Banská Bystrica TuO Jozef Oborčok.

Nielen obmurovka, vstupné portály, či tunelové stoky zvrchu sú podrobené sanovaniu, ale aj také údolie v Harmaneckej doline. Dômyselné spevňovanie zeme, ukladanie dlaždíc napríklad v potokoch vykonávali aj naši predchodcovia, aby priechodový prierez tunelov a blízkeho okolia bol stále funkčný. Tunajšie tunelárske čaty aj teraz nachádzajú miesta, z ktorých cítia odtlačok rúk spred viac desiatok



Odpratávanie krov, stromov a ich odvoz z kolají je aktuálny v takýto nečas, ktorý je typický pre horskú lokalitu v úseku pred Čremošňanským tunelom.



rokov. Pokiaľ je to nevyhnutné, aj v súčasnosti sa udržuje ich stabilita. Viaceré tunely však stratili na aktuálnosti a vlaky cez ne už roky neprešli. Občas sa ich snažia vyhľadať historici a železniční nadšenci.

Mária PALÍČKOVÁ,
foto: autorka a archív TuO

Vybrať sa za skupinkou zamestnancov SMÚ Tunelového obvodu (RR ÚŽI Zvolen) znamená aj pre vedúceho tohto strediska v Banskej Bystrici Ing. Miroslava Bosíka absolvovať 20-kilometrovú horskú cestu, ktorá je často v zime nezjazdná kvôli skríženým kamiónom. V obvode pôsobia dve čaty, v súčasnosti s dvadsiatimi štyrmi tunelármi. Dvaja správcovia – atrakčné obvody so sídlom v Banskej Bystrici a Zvolene - im zadávajú úlohy podľa potreby. Silný vietor a husté sneženie v takýto čas navievajú popadané stromy a suché konáre na železničnú trať v tesnej blízkosti Čremošňanského tunela. Tomu je potrebné včas zabrániť fyzickou silou, a to ešte priamo nad traťou. Tento jednokoľajný tunel na trati Banská Bystrica – odbočka Dolná Štubňa v dĺžke zatiaľ nie je prekonaný. Už v bývalom Československu bol najdlhší (4 697 m) a umožňuje spojenie s Vrútkami. V rokoch 1936 až do odovzdania



Už vo svojej kancelárii neďaleko banskobystričkej železničnej stanice vedúci SMÚ ŽTS TuO Ing. Miroslav Bosík.



Zariadenie na stavanie tunelových skruží sa používa priamo v tuneloch.

Kontroluj a opravuj – bude menej škôd

TRAŤOVÁCI ZASAĤUJÚ DO KOĽAJÍ I TUNELOV

Dominantný príkaz z titulu článku uplatňujú v plnej šírke a po celej dĺžke našich slovenských tratí. Častou drobnou prácou, malými technickými zásahmi zachránia veľké hodnoty, najmä do obdobia, keď už nekompromisne musia prísť rekonštrukcie značného rozsahu. Nuž, reč je o traťovákoch, ktorí väčšinu zásahov stále vykonávajú ručne.

ničnej stanici. A čaty traťovákov uspokojuje i Memorandum o neprepúšťaní, ku ktorému sa zaviazalo aj vedenie ŽSR.

Mária PALIČKOVÁ,
foto: autorka

Stredisko miestnej údržby traťového obvodu Vrútky i v takomto nečase má ľudí vonku v teréne. Stovka pracovníkov viacerých remesiel sa pohybuje v tuneloch, na koľajniciach, pri výhybkách, či priamo na železničných mostoch.

- **V týchto dňoch sme pri strečnianskych tuneloch, jeden dvojkoľajný je dlhý 320 metrov, ďalšie jednokolejné majú po 600 metrov. Nad nimi je veľký skalný útes, ktorý ohrozuje cestnú komunikáciu a kde práve dopravníci vyhotovujú zábrany. Volakedy sa hovorilo o odstrele, ale ten by ohrozoval naše tunely na hlavnom ťahu medzi Žilinou a Vrútkami. Hore na skale sa teda pracuje a my dole v tuneloch dopĺňujeme upevňovadlá koľaje, a to prakticky od vrútockej stanice po strečnianske mosty,** - hovorí koordinátor Atrakčného obvodu Žilina SMS ŽTS Vrútky Ing. Milan Albert. Ako správca a zadávateľ úlohy chodí spolu s



Čata traťových robotníkov pod vedením Milana Štefanidesa (prvý sprava) pred tunelmi dopĺňovala a doťahovala upevňovadlá.



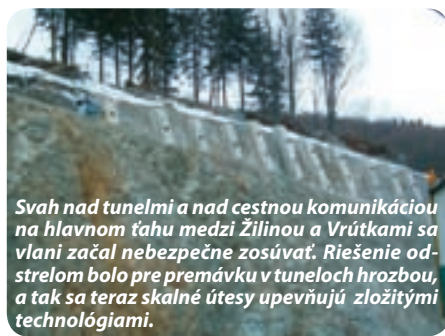
Pri strečnianskom tuneli zľava Miloš Klačan z SMÚ ŽTS TO Vrútky a Ing. Milan Albert z SMS ŽTS Vrútky (OR Trnava).

inžinierom železničnej dopravy a stavbyvedúcim v jednej osobe za SMÚ ŽTS TO Vrútky Milošom Klačanom sledovať postup prác.

- **Naše čaty pôsobia na hlavnej trase Košice – Žilina v úseku Strečno - Ľubochňa, na vedľajšej Vrútky – Martin, taktiež nám patrí celá oravská železnica Kralovany - Trstená. V dvoch obvodoch pôsobí 8 pracovných čiat. V tuneloch dá zaberať také čistenie odvodňovacieho žľabu. Sekanie ľadu, bezpečnostné nátery, údržba zvršku je viac na očiach, ale keď sa upchá žľab, treba okamžite konať. Vlní sa časť odvodňovacieho žľabu upchala, voda pretekala cez štrkové lôžko a zaplavila koľaje. Z vozňov sa sypké materiály vždy po troške dostávajú do koľaje a upchávajú odtok. A to sú potom „fofry“...,** rozpráva Miloš Klačan.

Robiť v teréne, priamo v lesoch a pohoriach, prináša i dobrodružné zážitky. Taký medveď vie nahnať strach, i keď je niekedy otázne, kto sa väčší bojí. Únikovú cestu si hľadá i vo Váhu, keď je nižšia voda, hravo ju prebrodí. Chlapov však trápia prozaičnejšie veci. Rozpadávajúce sa ochranné rukavice, zimné odevy, obuv. - **Ich kvalita je sporná. Ale aj pracovníkov tlačíme do toho, aby si ich šanovali a keď je to potrebné, tak využijeme aj staršie zásoby. Ľudia sa**

už naučili viac si vážiť zverenú veci i prácu, ktorú vykonávajú. Vedia porovnávať, volakedy veru i tej roboty bolo viac. Keď treba, tak doslova na kolenách opravujú menšie mechanizmy. Ved' také motorové univerzálne vozidlá majú aj 20 rokov, - charakterizuje súčasný stav Miloš Klačan. Zároveň s uspokojením konštatuje, že nasledujúce týždne nebudú v útlme, ako sa to prejavuje v iných odvetviach priemyslu, lebo partie čaká práca pri výmene podvalov a koľajnic v celom obvode SMÚ TO Vrútky. Taktiež ťažká a stredne ťažká oprava koľají i komplexná rekonštrukcia 1. nástupišťa vo vrútockej želez-



Svah nad tunelmi a nad cestnou komunikáciou na hlavnom ťahu medzi Žilinou a Vrútkami sa vlní začal nebezpečne zosúvať. Riešenie odstreľom bolo pre premávku v tuneloch hrozbou, a tak sa teraz skalné útesy upevňujú zložitými technológiami.



Zámočníci koľajových konštrukcií na čele s majstrom Jaroslavom Vaškom (prvý zľava) v železničnej stanici Vrútky – osobná stanica odstraňujú poruchy vo výhybkách a koľajniciach.

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

Zaradenie vozidiel

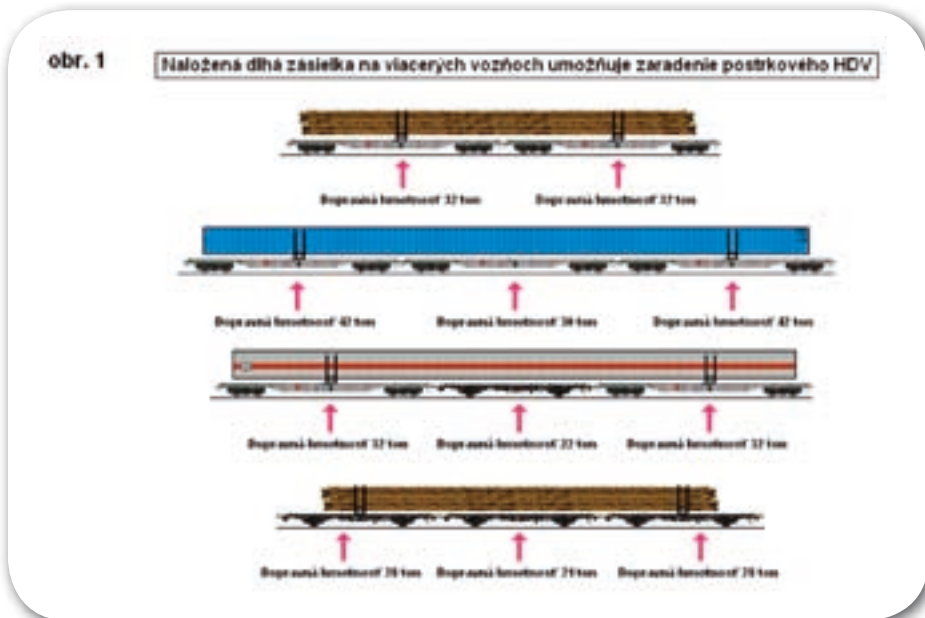
Komentár k článku 1395 predpisu ŽSR Ž1 – Pravidiel železničnej prevádzky

Vyhľadka ministerstva dopravy č. 250/1997 Z.z., ktorou sa vydáva dopravný poriadok dráh, v § 39 v ods. 1 špecifikuje pravidlá prevádzkovania dopravy na dráhe ako ustanovenia obsahu, spôsobu a podmienok činnosti dopravcu potrebných na zabezpečovanie prepravných potrieb, najmä v oblasti používania dráhového vozidla a jeho vedenia, zostavovania a brzdenia vlaku ako aj jeho samotného sprevádzania.

V § 42 ods. 2 uvedenej vyhlášky je zase stanovená podmienka zostavy vlaku, aby neohrozovala bezpečnosť a plynulosť prevádzkovania dopravy na dráhe. Najmä aby bol zabezpečený určený brzdiaci účinok a eliminovaná akákoľvek možnosť prekročiť dovolené dynamické sily v spriahadlovom a narážacom zariadení dráhových vozidiel v závislosti od ich druhu a hmotnosti.

Problematiku radenia dráhových vozidiel do vlakov rieši aj predpis ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky vo svojich jednotlivých ustanoveniach. Konkrétne v článku 1395 rieši aj problematiku zaradenia vozidiel do vlaku s postrkovým alebo vloženým hnacím dráhovým vozidlom. V odstavci „c“ spomenutého článku sa uvádza nasledovné: Do vlaku s postrkovým HDV sa nesmú zaradiť vôbec a do vlaku s vloženým HDV sa nesmú zaradiť medzi vlakové a vložené HDV opleňové vozne spojené skrutkovkou, ak spočíva náklad na troch alebo viac vozňoch, ak je dopravná hmotnosť niektorého z týchto alebo medzi nimi zaradených vozňov menšia ako 20 ton.

Je nutné pripomenúť, že uvedenú citáciu je potrebné chápať v tom slova zmysle, že dlhé zásielky nie je možné nikdy naložiť na tri opleňové vozne. Nakládka sa vždy realizuje len na dvoch opleňových vozňoch a ak je pre dĺžku zásielky potrebné, zaradí sa medzi tieto opleňové vozne vložený vozeň. Počas jazdy vlaku v oblúku sa stred bremena presúva smerom do vnútra oblúka, pričom hodnota tohto posunu môže byť v závislos-



Obrázok č. 1 – grafické znázornenie skupiny opleňových vozňov naložených dlhou zásielkou, kde je možné zaradiť postrkové HDV.

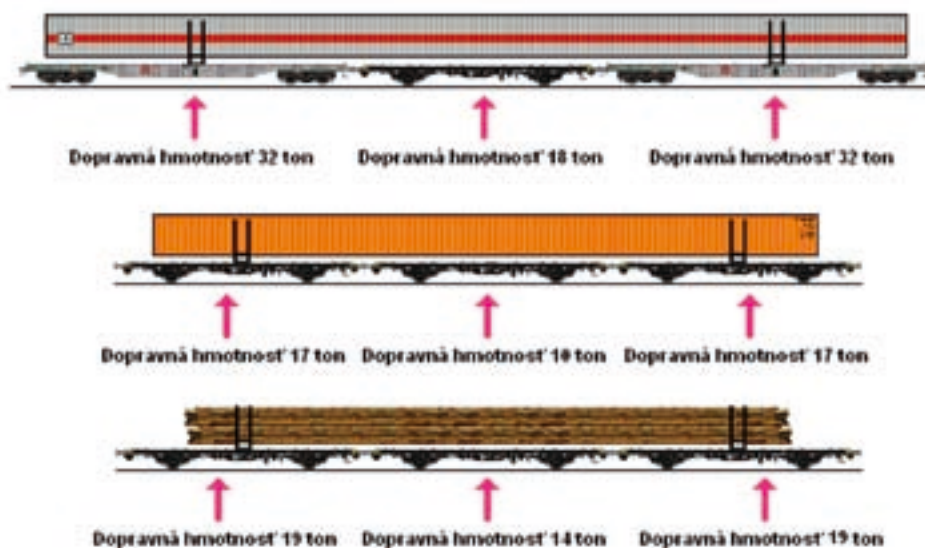
ti od vzdialenosti otočných čapov klaníc, na ktorých spočíva bremeno veľkosti polomeru oblúka až, 20 centimetrov. Preto z tohto dôvodu by muselo mať prepravované bremeno na vloženom vozni zariadenie, ktoré by mu umožnilo bočný posun, čo klasická klanica neumožňuje, čím by mohlo pravdepodobne dôjsť pri takto naloženej zásielke k vykoľajeniu.

Tolko odborný text uvedený v predpise ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky a krátke vysvetlenie možnosti (nemožnosti) zaradenia naložených opleňových vozňov do vlaku s postrkovým hnacím dráhovým vozidlom, ktoré si môžete pozrieť na priložených obrázkoch.

Bc. Emil Chlebničán

obr. 2

Naložená dlhá zásielka na viacerých vozňoch neumožňuje zaradenie postrkového HDV



Obrázok č. 2 – grafické znázornenie skupiny opleňových vozňov naložených dlhou zásielkou, kde nie je možné zaradiť postrkové HDV.

Ani v čase finančnej krízy nesmieme zaspať na vavrínoch

VÝSKUMNÝ A VÝVOJOVÝ ÚSTAV ŽELEZNÍC, JEHO POSLANIE A CIELE V ROKU 2009

V čase kritického stavu finančnej situácie ŽSR, ktorý vyplýva najmä z dôsledkov globálnej finančnej krízy, slovo rozvoj či výskum vyslovujeme opatrnejšie a celkovo znie akosi slabšie. Na železnici sú s vývojom azda najviac spájaní zamestnanci Výskumného a vývojového ústavu železníc (VVÚŽ) v Žiline. Aj napriek všetkým okolnostiam nositelia rozvoja nesmú zostať stáť na mieste. Ako sa budú posúvať vo svojich činnostiach a aké sú ich plány na najbližšie obdobie, sme sa opýtali riaditeľa VVÚŽ Ing. Vladimíra Herdu, CSc.

Keďže úsporné opatrenia neobídu ani VVÚŽ, aké plány, resp. zameranie máte pripravené na najbližšie obdobie?

Výskumno-vývojová základňa železníc vo svojej 50-ročnej histórii prešla viacerými reorganizáciami, spresňovaním jej činnosti a cieľov. I v súčasnosti, kedy si uvedomujeme hospodársku situáciu, musí dôjsť k určitým zmenám v zameraní ústavu. Bude potrebné, aby paralelne s vlastnými výskumnými a vývojovými prácami, bola daná do popredia exkluzivita Výskumného a vývojového ústavu železníc (VVÚŽ) i v rozsahu udelenej akreditácie a spôsobilosti vykonávať certifikácie. V spolupráci s Výskumným ústavom dopravným - ako notifikovanou osobou - a s fakultami Žilinskej univerzity, projekčnými dopravnými ústavmi, výrobcami a dodávateľmi prvkov infraštruktúry ŽSR chceme vytvoriť národný program interoperability v oblastiach železničnej infraštruktúry a jej subsystémov.

Aké činnosti vykonávate na základe osvedčenia 222? Aké sú vaše ďalšie plány v oblasti certifikácie?

Udelená akreditácia Slovenskou národnou akreditačnou službou (SNAS) pre Skúšobné laboratórium VVÚŽ v zmysle osvedčenia číslo 222 umožňuje širokú škálu meraní, či už z oblasti infraštruktúry, ako aj z oblasti skúšobníctva a posudzovania zhody mobilných prostriedkov dopravcu s infraštruktúrou ŽSR.

V zmysle uvedeného osvedčenia vykonávame 26 druhov skúšok. Žiadané skúšky boli z oblasti materiálov použitých prvkov infraštruktúry, trakčnej a brzdovej charakteristiky, výkon brzd dráhových vozidiel, stacionárne brzdové skúšky, rozloženie hmotnosti na náprave a nárazové skúšky.

VVÚŽ sa snaží o vstup na kvalifikačný trh Slovenska a východných krajín Európy v oblasti certifikácie osôb.

V rámci Slovenska ide najmä o certifikáciu zamestnancov ZSSK a ZSSK CARGO.

V súčasnosti VVÚŽ rozvíja spoluprácu so zahraničným partnerom v predmetnej oblasti certifikácie pre východné krajiny. V prípade rozvíjania tejto spolupráce to bude zaujímavý zdroj príjmov pre ŽSR.

VVÚŽ sa venuje systému certifikovania výrobkov pre železničnú dopravu. Čo je najväčším prínosom získania certifikátu?

Systém certifikovania výrobkov pre železničnú dopravu, ktorý VVÚŽ zavádza, umožní výrobcovi tejto techniky získať príslušné osvedčenie EÚ na Slovensku.



VVÚŽ je nositeľ certifikácie v zmysle UIC kód 960, respektíve EN 473 - oblasť železničnej dopravy, na skúšanie osôb pre nedeštruktívne skúšanie železníc (COONSŽ).

Konkrétne ide o metódy v rozsahu spôsobilosti akreditácie, a to skúšanie ultrazvukom, kapilárnymi metódami, skúšanie prežarovanim, magnetickou práškovou metódou a skúšanie vizuálnymi metódami.

Uvedené metódy sú neoddeliteľnou súčasťou systému starostlivosti o kvalitu pri výstavbe a údržbe železničného zvršku tratí ŽSR. Aký je podiel zamestnancov VVÚŽ na tejto činnosti?

Vybraní zamestnanci výskumného ústavu sú oprávnení vykonávať defektoskopické činnosti s odbornou spôsobilosťou, dostatočným technickým zabezpečením a mobilným parkom.

Vzhľadom na výrazný pokles výkonov dopravcov na tratiach ŽSR, a s tým súvisiaci nedostatok finančných prostriedkov pre správu a údržbu, VVÚŽ ponúka možnosť rozšírenia činnosti Defektoskopického strediska železníc o vykonávanie prevádzkových a expertíznych defektoskopických meraní. Ide o ponuku vykonávať kontinuálnu a dohľadávaciu kontrolu koľají a srdcoviek výhybiek ultrazvukovou metódou v súlade s predpisom S3/4 vlastnými kapacitami.

Aká je spolupráca na medzinárodnom poli?

Ústav nadväzuje spoluprácu s Výskumným ústavom železničným Praha v snahe uplatniť sa na medzinárodnej technologickej platforme.

Záujmové združenie „Interoperabilita železničnej infraštruktúry“ združuje výskumnú, vedec-kú a dodávateľskú sféru Českej republiky, čo môže byť vzorom pre zriadenie obdobnej platformy na Slovensku.

Prvotným krokom pre vzájomnú spoluprácu je očakávané podpísanie Memoranda o spolupráci medzi ŽSR, ČD, slovenskými a českými vedec-ko-technickými inštitúciami.

Vieme, že ústav vykonáva naozaj veľké množstvo činností. Povedzte, ktoré oblasti patria medzi najrozšírenejšie a najdôležitejšie?

Ďalšou a veľmi dôležitou činnosťou, ktorú VVÚŽ zabezpečuje, je oblasť metrologie. Meranie nie je nikdy konečným cieľom, ale prostriedkom na dosiahnutie iných cieľov. Táto veta obzvlášť platí v pracovnom prostredí ŽSR. Preto kalibrácia meradiel technických veličín tvorí neza-stupiteľnú a nenahraditeľnú činnosť, ktorú zamestnanci VVÚŽ pre ŽSR, ale aj iné subjekty (ZSSK, ZSSK Cargo) vykonávajú.

V nastávajúcom období je zásadnou úlohou VVÚŽ a zadávateľov sproduktívniť úlohy výskumu a vývoja už na báze zadania a stanoviť ich prínosy v oblasti aproximácie práva EÚ pre podmienky ŽSR, harmonizácie noriem a predpisov. Aplikovaný výskum treba zamerať na oblasť diagnostiky technického stavu prvkov a zariadení infraštruktúry, riešenie vývojových úloh a vývoj špecifických zariadení pre potreby železníc. Ďalej na vypracovanie odborných posudkov a expertných stanovísk, vypracovanie povoľovacích listov, vzorových projektov a technologických postupov. Ako aj na vypracovanie štúdií a koncepcií rozvoja pre strategické rozhodnutia.

Na záver nám priblížte oblasti, kde budete nútení prijať šetriace opatrenia, a aké budú?

V tomto období prijal ústav ako jednu z hlavných úloh na zjemnenie dopadov hospodárskej krízy zníženie prevádzkových nákladov VVÚŽ. Chceme to dosiahnuť najmä kumulovaním pracovísk a činnosti VVÚŽ, čo bude mať za dôsledok šetrenie prostriedkov vynaložených na energie a obslužné činnosti.

Zároveň je, v čase núdze, potrebné stanoviť rozsah potrieb a využívania Ústredného technického archívu (ÚTA) a činnosť Strediska vedecko-technických informácií (VTI), ktoré sa zabezpečujú prostredníctvom VVÚŽ.

Vytvárame elektronickú databázu technickej dokumentácie ÚTA, čo spôsobí uvoľnenie archívu a ušetrené archívne priestory sa môžu komerčne využiť. Taktiež zväzíme rozsah činnosti Muzejno-dokumentačného centra – Slovenského národného železničného parku a prijímeme potrebné opatrenia.

**Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ**

K príchodu na nástupište použite podchod!

PRECHOD CEZ KOĽAJE ZAKÁZANÝ!

Aj takáto výstraha umiestnená v koľajisku stanice nabáda cestujúcich k tomu, aby pri príchode či odchode k vlaku použili podchod. Pre ľudí je to bezpečnejšie a zároveň je usmernený ich pohyb v obvode stanice. Často je to tiež prvý priestor, v ktorom sa cestujúci železnicou ocitne pri príchode alebo odchode z nástupištia. Aj preto vzhľad podchodov ovplyvňuje a vytvára celkový názor na starostlivosť a kultúrnosť stanice. A priznajme si, mnohé podchody s kultúrou, čistotou, či bezpečnosťou nemajú veľa spoločného. A ako je to s podchodmi, ktoré sme navštívili?

Nasprejované obrázky – grafity, či načmárané podpisy na stenách, tzv. tagy, sú folkórom mladistvých v každom meste či

obci. Mnohokrát poškodzujú cudzí majetok. Takému vandalizmu sa nevyhli ani železničné podchody našich staníc. Je pochopiteľné, že panensky čisté biele steny mimoriadne priťahujú kreatívnych sprejerov. Najmä, ak nie sú pod nepretržitým dohľadom. Stačí však zmeniť pohľad na problém a hneď sa nájde riešenie, ako využiť šikovnosť sprejerov bez negatívneho dopadu na estetickú stránku striekaného objektu. Prišli na to v martinskom Mestskom úrade, ktorý v rámci akcie „Halo, my name is graffiti & streetart jam“ poskytol mladým ľuďom plochy železničného podjazdu pre peších a cyklistov v mestskej časti Košúty, na ktorých sa mohli legálne realizovať. Výsledkom celodenného snaženia sú nielen pestré steny podjazdu, ale aj uznanlivé pohľady okoloidúcich chodcov či cyklistov. Veď grafity sú v súčasnosti chápané už aj ako umelecký smer, ktorý sa z amerických ulíc rozšíril do celého sveta. Možno aj toto by mohol byť spôsob, ako zmeniť vzhľad podchodov v železničných staniach, ktoré sú poznačené chaoticky rozmiestnenými tagmi sprejerov.



Výsledky sprejerov vidieť v každom meste či obci. Príbudli aj na stenách železničného podjazdu pre cyklistov a peších v martinskej miestnej časti Košúty. Tie sú však legálne, odobril ich totiž Miestny úrad v Martine.

(balky)

Foto: autor, stv

Turčianske Teplice, Trebišov, Pezínok a aj ďalšie železničné stanice majú čosi spoločné. Ich podchody mali svojho času, tesne po vymalovaní, čisté biele steny. Žiaľ, už to neplatí, pretože okrem plynúceho času sa na nich vyvíšili vandali.



Na raritu, svedčiacu o vynaliezavosti železničiarov, natrafia cestujúci v Kostolanoch nad Hornádom. Na príchod k nástupištu by mali použiť podchod s originálnou plávajúcou podlahou z drevených dosák. Ak by tam nebola, museli by sa brodiť vo vode, ktorá sa v podchode drží neustále.



Tatry v Tatrách.

Aj tak by sa mohlo nazývať umelecké dielo prírody, ktoré niekedy maľuje na stenách nového podchodu v železničnej stanici Poprad – Tatry až do výšky 1,5 metra. Čo myslíte, môže za to veľká vzliňavosť použitého žulového obkladu, alebo skôr vysoká spodná voda, s ktorou sa stavbári museli vysporiadať už pri výstavbe podchodu?

Zmodernizovaná stanica v Trnoveci nad Váhom

Výpravná budova železničnej stanice Trnovec nad Váhom, ležiaca na trati medzi Šalou a Novými Zámkami, bola postavená približne pred 80 rokmi. Aby bola budova stále prevádzkyschopná, musela už niekoľkokrát prejsť modernizáciou. Prvú rekonštrukciu zažila v roku 1963 a zatiaľ posledné väčšie stavebné úpravy, realizované za plnej prevádzky stanice, boli skolaudované 17. decembra 2008.

Aj keď sa stavenisko na rekonštrukciu budovy odovzdávalo 27. marca 2008, nešlo o nepatrnú prestavbu. Svedčí o tom celkový rozpočtový náklad, vrátane dodatkov, vyše 1,9 milióna eur. Obnovou prešla celá budo-

va, pôvodný ostal len železobetónový nosný zvislý systém. Osadili sa nové šesťkomorové plastové okná a plastové dverné výplne. V interiéri sa vybudovali nové tehlové priečky. Odstránili sa staré podlahy, ktoré boli nahra-



Na vonkajšiu povrchovú úpravu stanice použili stavbári špeciálnu aj dekoratívnu jemnozrnnú omietku - marmolit.



Aby bol dojem z rekonštruovanej stanice Trnovec nad Váhom dokonalý, nevyhnutné sú ešte úpravy parku medzi výpravnou budovou a kolajiskom.

dené keramickými dlaždicami a PVC krytinami. Komplexnou rekonštrukciou prešli aj všetky sociálne a hygienické zariadenia. Pred budovou vyrástol nový vstupný portál markízy s alucobondovým obkladom. Na vonkajšiu povrchovú úpravu zatepleného objektu bola použitá špeciálna omietka a marmolit. V predstaničnom priestore došlo aj na úpravu chodníkov. Zmeny sa nevyhli ani rozvodom splaškovej a dažďovej vody, ústredného kúrenia i plynu. Museli sa natiahnúť nové elektrické a slaboprúdové rozvody pre rozhlas, systém jednotného času, vizuálneho informačného systému pre cestujúcich aj elektrickej požiarnej signalizácie. Po takejto náročnej rekonštrukcii môže výpravná budova slúžiť svojmu účelu ďalšie desiatky rokov.

(balky)
Foto: autor

Prichádza expres BIBIANA...

Až do 12. apríla 2009 môžete navštíviť výstavu „Na prvej koľaji pozor“ - Fascinujúci svet železnice. Spoločne ju pripravili BIBIANA - medzinárodný dom umenia pre deti v Bratislave a Klub ochrany technických pamiatok o.z.. Predstavuje železnici nielen ako dopravný prostriedok, ale aj ako fenomén, ktorý fascinoval básnikov, maliarov, filmárov i zberateľov.



alebo Bednára. Zvukovú kulisu tvoria skladby Dvořáka, Honeggera či Casha, všetky inšpirované železnicou. Návštevníci sa hneď od začiatku výstavy ocitnú na železničnej stanici, v kancelárii výpravcu a vo vagóne na nástupišti. V ňom Antonín Dvořák komponuje Humoresku a Agatha Christie píše detektívku Vražda v Orient-Expresse. Ďalej spoznajú lesnú železničku, depo, ale aj modelársky svet. Pozornosti neujde ani rušeň poľnej železničky, ktorý je umiestnený pred budovou Bibiany. Výstava je venovaná všetkým, pre ktorých sú vláčiky, rušne, príbehy o mašinkách zázračným svetom detstva a radi sa nechajú unášať ich podmanivým čarom. Scenárista výstavy Marián Paulini navyše prišiel s ďalším zaujímavým projektom. Pôvodných slovenských rozprávok o železnici nie je veľa, preto oslovil výtvarníka Igora Strinka, ktorý napísal a ilustroval rozprávku o Vagóniku a Mašinke.

Ak ste obdarení veľkou dávkou fantázie, do 31. mája môžete aj vy zaslať milý príbeh o železnici na mailovú adresu sutaz@railnet.sk. Možno práve ten váš bude o rok vydaný v zbierke súťažných príspevkov. Podrobné pravidlá súťaže nájdete na webovej stránke <http://sutaz.railnet.sk>.



Rozprávka pre najmenších o železničnej roditelke, spojený s malovankou, je nápadom scenáristu výstavy Mariána Pauliniho. Publikácia, ktorú napísal Igor Strinka, je príbehom Mašinky a Vagónika, ktorí hľadajú svojich stratených rodičov. Na verejnosť sa dostane v priebehu marca.

Výstavné priestory BIBIANY na Panskej ulici č. 41 v Bratislave sú otvorené denne okrem pondelka od 10:00 do 18:00 hod. Tak teda nasadať! Odchádza sa presne podľa cestovného poriadku.

(balky)

Exponáty sú síce určené najmä malým návštevníkom, ale svojím spracovaním zaujmú aj rodičov i starých rodičov. Súčasťou expozície sú diela van Gogha, Moneta, Maneta, Turnera

História svätého Valentína siaha až do Rímskej ríše

Pôvod svätého Valentína je dodnes opradený niekoľkými otázkami a záhadami. Včasné dejiny kresťanov totiž uvádzajú hneď dvoch martýrov s menom Valentín, ktorí zahynuli mučeníckou smrťou. Niektorí učitelia sa domnievajú, že možno išlo o tú istú osobu, pretože oboch mučili a stáli v starovekom Ríme. Prvý bol biskup v talianskom meste Terni, ktorému pripisujú zázraky a liečivé schopnosti. Známejší je však príbeh rímskeho kňaza Valentína. V 3. storočí Rímska ríša musela odolávať agresívnym vojenským výpadom polobarbarských germánskych kmeňov. V snahe vytvoriť mocnú armádu cisár Claudius II. Gótsky zakázal uzatvárať manželské zväzky. Podľa neho slobodní muži bojovali statočnejšie a s väčším nasadením ako ženatí vojaci, ktorých doma čakali manželky a deti. Kňaz Valentín napriek tomu nerešpektoval zákaz a mladých milencov naďalej tajne sobášil. Cisár ho preto uvrhol do väzenia a mučením ho nútil zriecť sa kresťanskej viery. Neuspel, a preto ho dal verejne popraviť 14. februára roku 269. V roku 469 pápež Gelasius I. vyhlásil deň smrti mučeníka za pamätný deň a svätý Valentín sa stal patrónom zaľúbených. Svätec bol populárny ako orodovník pri morovej náказe, bolestiach brucha, hlavy a pri epileptických záchvatoch. V archívnych dokumentoch sa uvádza, že jeho artefakty sú uložené aj v základoch súsošia Immaculata na Hlavnej ulici v Košiciach. Zdá sa, že valentínska tradícia je oveľa viac spojená s utrpením, martýrstvom, ako so šťastím a láskou. Na základe rozhodnutia Druhého vatikánskeho koncilu, že by si cirkev mala prestať oficiálne pripomínať svätých, o ktorých nie sú dostatočné historické údaje, bol tento sviatok zrušený. V cirkevnom kalendári tak od roku 1969 prináleží 14. február svätému Cyrilovi. Podľa niektorých historikov patrónat nad zaľúbenými párikmi prischol svätému Valentínovi iba zhodou okolností. V tento deň sa totiž príroda prebúdzá zo zimného spánku a vtáky si začínajú dvoriť a vytvárať páriky.

Napriek popularite dnes na

Na konci staroveku bolo meno Valentín mimoriadne zaužívané. Je latinského pôvodu, odvodené od slova „valens“, čo v preklade značí silný a zdravý. Aj preto sa tak volalo niekoľko rímskych cisárov a pápežov. Dnes sa s nositeľmi tohto cnotného mena, ktorých doma volajú Valent či Valo, stretáme len zriedkavo. Napriek tomu v ŽSR pracujú štyria Valentínovia, ktorí nám prezradili, ako sa žije s týmto historicky populárnym menom v spojení so sviatkom zamilovaných.



Na Valentínsky ples musím zháňať lístky

Valentín SEREGÉLY,
signalista OR Košice
Železničná stanica Streda nad Bodrogom

Sviatok zamilovaných je síce skôr módna a komerčná záležitosť, ale prečo ho neoslavovať? Ak to pomôže medziludským vzťahom a ľudia budú k sebe pozornejší, tak to má zmysel. Veď kytička kvetov stále dokáže zázraky. Partneri si však musia navzájom názorovo sadnúť, inak vzťah nezachráni ani veľká kytica ruží. Moja polovička má veľmi rada kvety. Syn je tiež Valentín, ale v ten deň je ona najviac obdarenou osobou. Nad niektorými pozdravmi a sms-kami sa zasa divím, akí sú ľudia kreatívni, pretože niektoré básničky sú naozaj krásne. V robote je zvykom, že kolegovia už týždeň dopredu

krúžkujú mená v kalendári, aby sa náhodou na niekoho nezabudlo. Moje ani nemusia, veď každý vie, že 14. februára mám meniny. Vtedy sa mi už ľudia v obci zďaleka zdravia, susedia mi gratulujú cez plot. Pre všetkých som však Bálint. V sobotu sa v kulturáku koná Valentínsky ples. Paradoxne, lístky si musím zabezpečovať v predstihu, aby som sa naň vôbec dostal. Záujem je veľký. Asi túšite, čo ma čaká, keď sa 200 hostí dozvie, že som Valentín. Zabávame sa až do skorého rána. Vlastne už v predstihu si organizujem služby, aby som v nedeľu nemusel ísť do práce.

Volakedy sa ľudia ľúbili aj bez Valentína



Valentín GREGOR,
vedúci technológ OR Trnava
Železničná stanica Nové Zámky

O tom, že na Valentína je aj Sviatok zamilovaných, som sa dozvedel od jednej priateľky z Ameriky. V čase, keď sme u nás o tomto sviatku ani nechyrovali, mi zaslala pohľadnicu. Na západe oslavovali 14. február ako Deň lásky. Bol som prekvapený, ale stále som meninovému dňu neprisudzoval nejakú zvláštnosť. Veď každý človek je svojím spôsobom iný. Niektorí sú vysokí a nebyť jeho, nevidíme rozdiel, ako je ten druhý nízky. Teda kým Fero oslavuje 4. októbra, ja mám sviatok práve 14. februára, lebo som Valentín. Vyrastal som v skromnosti, preto mi postačí, ak si na mňa ľudia spomenú. Áno, tých 33 miliónov z Jackpotu by sa mi aj zišlo (smiech), no aj bez nich sa dá šťastne žiť. Ľudia sa vedeli ľubiť aj pred tridsiatimi rokmi, boli k sebe pozorní. A nepotrebovali ani sviatok zaľúbených. Dokonca mám pocit, že láska bola naozaj od srdca. Manželke

Valentína natrafíte zriedkavo

dodnes kupujem kytice, veď viem, čo sa patrí. Ale darmo, mne sa kvety páčia priamo na lúke, tie rezané vydržia pár dní, potom sa vyhodia. Je však zaujímavé, že pri preklade

do svetových jazykov som takmer vždy Valentín. Všimnite si, ako sa Jozef vyslovuje v taliančine, alebo ako sa Karol píše po francúzsky.

Gratulácia k meninám môže prísť aj v jeseni

Ani si neviem predstaviť, že by som mal iné meno ako Valentín. Páči sa mi. Spomínam si na jednu úsmevnú príhodu. Bolo to niekedy v jeseni, v čase, keď som bol vypomáhať školníkovi v miestnej škole. Prišiel za mnou jeden žiak a zažalal „všetko najlepšie“. Nechápal som, prečo. Počul, že v kalendári je písané Valentína.... Samozrejme sa splietol, pretože bolo Valentíny. Sviatok zamilovaných je až priveľmi komerčný, podlieha súčasnej konzumnej dobe. No keď sa pre tento účel vyrobia rôzne milé drobnosti, tak nech má z toho niekto aj radosť. Popri škole som brigádoval vo firme na výrobu keramiky, tam sme robili aj malé sloníky, niektoré aj so srdiečkami. Mamka má z nich už riadnu zbierku a tie valentínske som daroval aj známym. Raz som dostal v sms-ke aj jednu blahoprajnú básničku od neznámeho dievčaťa. Začali sme si spolu písať a volať. Uvideli sme sa až o niekoľko mesiacov, pretože bývala ďaleko. Nemalo to však žiadnu perspektívu, preto mi o pár rokov, tiež vo februári, oznámila, že sa zaľúbila. Do iného. Zamilované dvojice však nemusia sľaviť svoju zaľúbenosť práve 14. februára, svoj sviatok môžu mať v hociktorý deň v roku.



Valentín HARTMAN,
kontrolór tratí OR Trnava
Stredisko miestnej správy ŽTS Topoľčany

Lásku k manželke vyjadrujem kaktusmi



Aj keď je Valentín netradičné meno, nikdy som naň nebalil ženy. Tanečné zábavy ma nelákali, skôr ma zaujímala príroda a hory. Na zimných zrazoch turistov sa oslavovalo štandardne – pil sa čaj s rumom a večer sme sa na chate zabávali na „papučovom“ bále. Mnohí z nás mali na nohách namiesto papúč iba vložky z vibrám. Nakoniec to predsa bola diskotéka, čo mi zmenila život. Raz ma na ňu nahovorila príjemná slečna. Diskotéku však zrušili, a tak sme sa v ten večer prechádzali. Neskôr to boli pozvania na kávu a čaj a zo slečny sa stala moja manželka, s ktorou žijem šťastne už 21 rokov. Dlhú sa venujem včelárstvu, takže keď som bol pri včelách, nosil som jej kytice jarných kvetov. Dnes ju však radšej obdarím kaktusom, ale nie preto, že je nepríjemná a pichľavá. Má totiž alergiu na peľ. Ale tá nebráni tomu, aby sme si už deň pred Valentínom pripomínali výročie svadby a hneď 15. februára aj moje narodeniny. Oslavujeme klasicky – rodinne. Kolegom v práci však z recesie každý rok darujem červené srdiečkové lízanky. Zháňam ich v predstihu, na Valentína ich už niet. V každom prípade sa v tento deň bavím, mám svoj sviatok a tiež môžem byť zaľúbený.

(balky)

Valentín NIKORVIČ,
vedúci skupiny revízných technikov
TUI Prešov
Sekcia EE – pracovisko Poprad

Predchodcom „valentínok“ bol lístok z väzenia

Sviatok zamilovaných ľudí sa u nás začal pripomínať pomerne nedávno. Mnohí ho najskôr považovali za ďalší šikovný ťah obchodníkov odvodený z amerických komerčných zvyklostí, sprevádzaný množstvom červených srdiečok a valentínskych veršičiek. Ako tento tajomstvom a láskou opradený deň súvisí s pozdravmi, kvetmi a drobnými darčekom pre milované osoby? Jedna z legiend hovorí, že prvým odosielateľom valentínskeho pozdravu bol sám kňaz Valentín v starom Ríme. Vo väzení sa zaľúbil do žalárnikovej dcéry, ktorej písal ľúbostné listy. Posledný odkaz, ktorý zaslal dcére väzenského dozorca pred svojou smrťou 14. februára 269, zakončil pozdravom: „Od Tvojho Valentína.“ Tradičia posielat' na svätého Valentína pohľadnice ako prejavy sympatií vznikla oveľa neskôr a má anglosaské korene. Prvú „valentínku“, blahoželanie z lásky, vraj v 15. storočí zaslal francúzsky vojvoda Karol Orleánsky. Po prehratej bitke pri Azincourte v roku 1415 sa dostal do britského zajatia. Z väzenia v londýnskom Toweri poslal svojej manželke do Francúzska prvý lístok, na ktorom bolo napísaných niekoľko veršov pozornosti a lásky. Pohľadnica je uložená v Britskom múzeu. Tento milý zvyk zasielania „valentínok“ sa rozšíril najmä v 19. storočí, keď sa svätovalentínske pozdravy začali vyrábať hromadne a postupne sa rozšírili do celého sveta. Prvé predtlačené valentínske pozdravy boli pomerne jednoduché. Neskôr sa objavil ďalší príťažlivý artikel - valentínske bonboniéry, hračky, kytice či parfumy, čo taktiež potešilo aj obchodníkov. V západných krajinách zisky z ich predaja predčí iba predvianočná nákupná horúčka. Sviatok svätého Valentína ja však výborná príležitosť podarovať drobný darček ozdobený červeným srdiečkom blízkej osobe a vyjadriť tak priazeň manželke, rodičom, súrodencom, priateľom, či kolegom. Skrátka ľuďom, ktorých máme radi, ktorých si vážime a v ich spoločnosti sa cítime príjemne.

V Žiline prerokovali nehodové udalosti

NEDODRŽANIE ŽELEZNIČNÝCH PREDPISOV SPÔSOBILO NEHODY

Tri nehodové udalosti (NU), ktoré sa stali koncom minulého roka, prerokovali 30. januára v Žiline na operatívnej komisii k uzatvoreniu nehodových udalostí, ktoré sa stali v žilinskom regióne. Zúčastnili sa na nej riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR Ing. Jozef Molko a zodpovední zamestnanci pracovísk, na ktorých sa nehody stali.

Na záver sa komisia venovala prejedaniu návesti „Stoj“ na návestidle 102 L vlakom R 602 ZSSK(NU C8), ku ktorej došlo dňa 27. 12. 2008 o 9:01 hod. vo Vrútkach. Rušňovodič rýchlika porušil predpis ŽSR

Komisia sa najskôr zaoberala vykoľajením dráhového vozidla (NU C9). Stalo sa to 10. decembra o 20:10 hod. počas jazdy ťahaného posunujúceho dielu po výťažnej koľaji zväzného pahorku III v zriaďovacej stanici Stará harfa v Žiline. Rušňovodič nezastavil posunujúci diel pred návěstou 83 - posun zakázaný, pričom došlo k vykoľajeniu dráhového vozidla prvým dvojkolesím predného podvozku na priečne upevnenom podvale na temenách koľajnic pred sypaným zarážadlom. Zistilo sa, že nebola dodržaná správna organizácia práce pri posune. Bol porušený predpis ŽSR Ž 1 Pravidlá železničnej prevádzky, Tretia časť Posun XVII. Kapitola, Posun v doprave s koľajovým rozvetvením, Posun hnacími dráhovými vozidlami, článok 540 a prevádzkový poriadok zriaďovacej stanice.

Ďalej bol prerokovaný vchod vlaku na obsadenú koľaj (NU C4), ktorý nastal 11. decembra o 8:50 hod. v Ružomberku. Ten



Operatívnej komisii, ktorá prejednávala nehodové udalosti, sa zúčastnili (zľava) Ing. Peter Major, vedúci strediska bezpečnosti a inšpekcie v Žiline, Bc. Břetislav Mutina, hlavný inšpektor BŽD, Ing. Ján Nastišin, vedúci O441 GR ŽSR, Ing. Jozef Molko, riaditeľ O440 GR ŽSR, a Ing. Tibor Kučera, námestník pre riadenie dopravy OR Trnava.

zavinil výpravca, ktorý nesprávne postavil odchodovú vlakovú cestu pre vlak R 602 ZSSK „Čingov“. Rýchlik vypravil z 3. staničnej koľaje na 2. traťovú koľaj, ktorá bola vylúčená z prevádzky. Porušil tak predpis ŽSR Ž 1 Pravidlá železničnej prevádzky I. Kapitola, Všeobecné ustanovenia, článok 6.

Ž 1 Pravidlá železničnej prevádzky, Prvá časť, Návesti a návěstidlá, III. Kapitola, Hlavné návěstidlá a predzvesti, článok 58.

Našťastie ani v jednom prípade nedošlo k usmrteniu alebo zraneniu zamestnancov ŽSR, dopravcov a ani iných osôb.

Ing. Peter MAJOR

Peter Ondroušek bude dohliadať na ŠRT

Splnomocnencom vlády SR pre dopravnú infraštruktúru, ktorý bude zodpovedať za širokorozchodnú trať (ŠRT), bude Peter Ondroušek. Vláda SR schválila 18. februára návrh Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Úlohou splnomocnenca bude riadenie manažérskej skupiny, ktorá bude posudzovať aspekty prípravy a realizácie širokorozchodnej trate. Na základe štúdie realizovateľnosti by mala tiež posúdiť dopady projektu na Slovensko. Pôjde o dopady na súčasnú infraštruktúru, prepravné prúdy, dopravné výkony, ale aj na životné prostredie a v neposlednom rade i na zamestnanosť. Investície do výstavby na území SR by mali predstavovať 4 miliardy eur. S výstavbou sa plánuje začať v roku 2011, dokončená by mala byť o šesť rokov neskôr. - **Od marca do júna sa pripraví štúdia uskutočniteľnosti, ktorá vyhodnotí efektívnosť projektu,** - avizoval minister dopravy. Dodal, že v súčasnosti v čase globálnej hospodárskej krízy je o veľké investičné projekty záujem. Minister tiež povedal, že širokorozchodná trať by nemala ohroziť existenciu prekladiska v Čiernej nad Tisou, pretože aj naďalej bude slúžiť ako prekladisko sypkých materiálov. Dodal tiež, že vláda SR bude riešiť realizáciu výstavby ŠRT tak, aby nedošlo k strate zamestnanosti v Čiernej nad Tisou.

InfoElektro ŽSR

INFORMAČNÝ BULLETIN NIELEN O ELEKTROTECHNIKE, A NIELEN PRE ELEKTROTECHNIKOV

Od októbra minulého roka sa začal šíriť elektronickou poštou informačný bulletin InfoElektro. Tento dvojmesačník začali pripravovať zamestnanci odboru infraštruktúry a ako jeho názov napovedá, je zameraný najmä na odvetvie elektrotechniky a energetiky. Určený je nielen zamestnancom ŽSR, ale aj ďalším spolupracovníkom, ktorí sledujú dianie na železničiach či už ako dodávateľa zariadení, školitelia, dôchodcovia, alebo len ako nezávislí pozorovatelia.

Obsah bulletinu je zameraný na všeobecné informovanie diania v odvetví EE, t. j. čo sa udialo v poslednom období. Podľa skúseností, presun informácií na jednotlivé pracoviská ŽSR je pomalý a skreslený. A čo je horšie, niekedy sa na pracoviská k ľuďom tieto informácie ani nedostanú. S údivom je možné sledovať, ako zamestnanci niekedy ani nevedia, že existujú nejaké VOJ, ktoré vykonávajú svoju činnosť a je možné s nimi spolupracovať, alebo nevedia o existencii niektorých nariadení, opatrení, predpisov alebo činností. Na železničiach sa toho deje dosť, dôležité je teda, aby sa o tom dozvedelo čo najširšie okolie. Samotný odbor infraštruktúry organizuje ročne 12 vzdelávacích akcií v SIP Strečno pre zamestnancov odvetvia EE, na ktorých odznie viacero zaujímavých prezentácií a prednášok. Ďalej sú tu rôzne porady, semináre, informačné dni. Toto je teda možnosť, aby sa o nich dozvedeli nielen účastníci.

Ďalším zdrojom informácií je aj Technická knižnica, v súčasnosti súčasť odboru stratégie a vonkajších vzťahov, kde je množstvo odborných časopisov a iných publikácií, z ktorých sú takisto prevzaté niektoré príspevky. Tieto príspevky sú odkonzultované s ich autormi. No a v neposlednom rade je to internet, kde je možné nájsť všetko a niektoré informácie sa dajú spresniť.

Osvedčila sa tiež spolupráca s kolegami a kamarátmi z Českej republiky, ktorí zatiaľ prispeli do oboch čísiel InfoElektro a aj v budúcnosti počítame s ich spoluprácou. Pevne veríme, že táto naša snaha bude mať pozitívny ohlas u širokého spektra čitateľov. Námety, pripomienky a príspevky sú vítané.

Ing. Rastislav MICHALKA
GR ŽSR - odbor infraštruktúry,
oddelenie správy ET

Vlakom do Európy

Pod týmto názvom projektu, ktorý podporila Slovenská asociácia pre medzinárodnú spoluprácu celoživotného vzdelávania a Národná agentúra celoživotného vzdelávania, absolvovala koncom minulého roka skupina žiakov Strednej odbornej školy železničnej v Košiciach druhý, záverečný turnus odbornej stáže podprogramu Leonardo da Vinci v českých Veleniciach.

V malom mestečku v južných Čechách sídli stredná škola so zameraním na strojárstvo, elektrotechniku, dopravu a prepravu, ktorá je od septembra 2007 partnerom so SOŠ železničnou a podieľala sa na spoločnom projekte. Odborná stáž bola zameraná na získanie nových skúseností a odborných zručností v oblasti strojárstva a elektrotechniky.

Počas dvojtýždňového pobytu pracovali študenti v Železničných opravovniach a strojárňach (ŽOS), aktívne sa zapájali do opráv vozového parku podľa svojho zamerania v strojárskej alebo elektrotechnickej oblasti. Mali možnosť porovnať si teoretické vedomosti s praxou a vďaka profesionálnemu prístupu pracovníkov ŽOS získali široký prehľad o možných



Košickí študenti Strednej odbornej školy železničnej počas dvojtýždňového pobytu pracovali v Železničných opravovniach a strojárňach (ŽOS), aktívne sa zapájali do opráv vozového parku podľa svojho zamerania v strojárskej alebo elektrotechnickej oblasti.

opravách, údržbe vozňov, ale aj o technológiách, využívaných pri renováciách. Súčasťou programu stáže bola aj účasť na vyučovaní odborných predmetov v strednej škole České Velenice. Účasť na hodinách bola príjemným spostením dňa pre všetkých účastníkov. Žiaci nepociťovali žiadnu jazykovú bariéru, vznikli nové priateľstvá a tešia sa na ďalšie stretnutia. Popri získavaní odborných zručností bol projekt zameraný tiež na spoznávanie nových technológií a postupov pri výrobe



súčiastok, strojov a zariadení, ako aj bezpečnostných častí riadiacich systémov, ovládacích a signalizačných prístrojov. Preto boli zaradené do programu exkurzie spojené s odbornými prednáškami. Veľmi zaujímavá bola účasť žiakov v strojárskej firme priemyselného parku v Českých Veleniciach, ktorej výrobným programom je okrem iného aj lisovanie a zváranie plechových dielov automobilových karosérií. Mnohí mali možnosť po prvýkrát vidieť automatické lisovacie linky, robotizované pracoviská, či priemyselné automaty. V elektrotechnickej firme v Suchodole nad Lužnicí žiaci spoznali výrobcu zariadení nízkeho napätia. Exkurzie naplnili očakávania všetkých účastníkov a rozšírili ich odborné vedomosti.

Naplnenie projektu spestrili tiež kultúrne a spoločenské podujatia, ako aj spoznávanie histórie mestečka České Velenice. V rámci týchto aktivít sa žiaci oboznámili s históriou salónneho vozňa prvého prezidenta Československej republiky T. G. Masaryka z roku 1930, ktorý predstavuje skutočnú špičku vtedajšej európskej železničnej techniky. Dnes je v správe ŽOS České Velenice. Žiakovi prijal na radnici aj zástupca starostu Českých Veleníc, ktorý ich oboznámil i s najstaršími dokumentami mesta v starostlivo písanej kronike s množstvom obrázkovej dokumentácie. Zaujímavosťou bol, okrem iného, trolejbus, ktorý už v roku 1907 prepravoval cestujúcich v Gmünde na velenickú že-



lezničnú stanicu. K skutočnému zážitku patrila návšteva Prahy. Václavské námestie, Karlov most, Prašná brána, či Staromestské námestie s charakteristickým orlojom umocnili účastníkom stáže príjemné chvíle, na ktoré budú ešte dlho spomínať.

Ing. Jana LENHARDOVÁ

Vyhotovenie dokladov FIP po novom

Od 1. januára sa úhrada za vyhotovenie a vydanie zahraničných cestovných dokladov realizuje prostredníctvom elektronických zariadení na výdaj cestovných dokladov iKVC. Doklad o úhrade spísneho je súčasťou žiadanky o vydanie zahraničného cestovného dokladu.

Zamestnanec (žiadateľ) ho prilepí do pravého horného rohu na prednej strane žiadanky tak, aby neprekryl údaje o žiadateľovi.

Na základe doterajších poznatkov výdajne FIP niektoré iKVC vydávajú doklad o úhrade spísneho za každý požadovaný lístok v bloku. Napríklad za tri lístky v bloku je ku žiadanke prilepených 8 kusov dokladov o úhrade, ktorými sú prekryté údaje potrebné k vydaniu lístka. Technické parametre perforovacieho stroja neumožňujú v takomto prípade realizovať perforáciu lístka a zopnutie bloku kovovými spinkami.

Vzhľadom na uvedené technické obmedzenia upozorňujem žiadateľov, aby žiadanky predkladali v súlade s uvedenými pokynmi s maximálne dvoma dokladmi o úhrade spísneho (vrátane poplatku za osobné vybavenie).

Žiadanky predložené v nesúlade s týmito pokynmi výdajňa FIP nemôže akceptovať a budú vrátené organizačným zložkám na prepracovanie.

Železničná polícia pod ministerstvom vnútra



Železničná polícia prejde spod pôsobnosti rezortu dopravy pod ministerstvo vnútra. Rozhodla o tom Národná rada SR po pozmeňovacom návrhu začiatkom tohto mesiaca.

Železničná polícia má mať podľa novely povolené aktívne zasahovať pri obnovovaní verejného poriadku a zaisťovaní bezpečnosti ľudí a majetku aj mimo obvodu železničných dráh, ak sa bude podieľať na zabezpečovaní spoločenských, kultúrnych a športových podujatí s ďalšími ozbrojenými zložkami. Zmeny budú účinné od 1. apríla.

(al)

Eurailfreigt 2009: Cieľom je otvorenie železničného trhu pre nákladnú dopravu

Nové výzvy, úspechy liberalizácie železničného trhu, železničné nákladné koridory, ako aj prehodnotenie projektu TEN-T a pohľad na železničnú dopravu v ére drahej energie. To boli témy štvrtej paneurópskej konferencie o budúcnosti Európskeho železničného priemyslu pre nákladnú dopravu. Konferenciu zorganizovalo Spoločenstvo európskych železníc - CER na konci januára a zišlo sa na nej vyše 250 vysokopostavených zástupcov európskych inštitúcií, železničných spoločností a zákazníckych organizácií.

Podľa námestníka ministra dopravy Českej republiky Vojtecha Kocourka „kvalita železničnej dopravy konštituuje veľmi dôležitý komponent celého dopravného systému“. S ohľadom na dlhodobé posilňovanie cestnej dopravy je dôležité, aby sa železničná doprava naďalej rozvíjala ako druh dopravy s najpriaznivejším vplyvom pre životné prostredie, s najvyšším potenciálom na zvyšovanie dopravných výkonov. Príhovor námestníka spustil živú diskusiu, ktorá bola zameraná na súčasnú situáciu na trhu nákladnej dopravy v členských krajinách EÚ. Prítomní sa zhodli, že pre vytvorenie vhodnejších podmienok pre otvorenie železničného trhu v Európe bude rozhodujúce prepojiť existujúcu európsku legislatívu s najdôležitejšími krokmi v rámci železničnej infraštruktúry.

Novým predsedom CER Mauro Moretti

Generálny riaditeľ talianskych dráh Mauro Moretti bol jednomyselné zvolený za nového predsedu CER na 35. Valnom zhromaždení CER 21. januára 2009. Od roku 2007 bol vicepredsedom CER. Vo funkcii predsedu CER nahradil Aada Veenmana a predsedať CER bude dva roky.

Jeho zámerom v novej funkcii je predovšetkým liberalizácia železnič-

nej dopravy a otázky interoperability. Ďalšou prioritou sú prívratne aj verejné investície. Ich zvyšovanie môže byť v dnešnej situácii jedným z najdôležitejších nástrojov na boj proti globálnemu poklesu. Valné zhromaždenie, na ktorom sa zúčastnilo viac ako 70 železničných a infraštruktúrnych spoločností, vymenovalo za vicepredsedov CER Andrzeja Wacha (PKP), Antoina Hurela (Veolia Trnsport) a Jána Komárka (SŽDC).

Ceny pre európske železnice

Minister dopravy Švajčiarska Moritz Leuenberger a vedúci inžinier pre oblasť železníc vo Švédsku Bengt Sterner. To sú mená dvoch ocenených v kategóriách politické úspechy a technické úspechy za rok 2008. Ceny pre európske železnice sa odovzdávali v Bruseli 20. januára 2009.

Švajčiarsky minister dopravy Moritz Leuenberger dostal ocenenie za podporu intermodálnej dopravy a železničnej dopravy v jeho krajine. Bengt Sterner je jedným z hlavných architektov elektronického vlakového kontrolného systému ERTMS a podieľal sa na rozvoji železničnej interoperability. Európske udeľovanie cien pre železničný priemysel organizuje CER v spolupráci s UNIFE – Asociáciou železničných priemyselných podnikov.

(map)

Česká republika je predsedajúcou krajinou EÚ

Pre České dráhy má predsedníctvo Českej republiky v Európskej únii význam predovšetkým v oblasti presadzovania záujmov železnice v sfére dopravnej politiky. Prioritou českého predsedníctva v oblasti dopravy je mimo iného snaha o urýchlené schválenie revízie direktívy Eurovignette, ktorá by znamenala prvý krok na ceste k harmonizácii podmienok na dopravnom trhu. Predovšetkým medzi cestnou komunikáciou a železnicou. Cieľom musí byť stav, keď zákazník v rámci ktorejkoľvek formy dopravy zaplatí za dopravný výkon cenu, ktorá bude mať podobnú štruktúru, vrátane externých nákladov. Významná je taktiež podpora českého predsedníctva aktivít Európskej komisie pri plánovaní a budovaní európskych koridorov pre nákladnú dopravu. Lebo iba s výkonnou železničnou infraštruktúrou budeme vedieť lepšie konkurovať cestnej doprave a uspokojovať potreby našich zákazníkov. České predsedníctvo je však taktiež príležitosťou zviditeľniť sa v rámci všetkých aktivít Bruselu. Predovšetkým v rámci Spoločenstva európskych železníc (CER).

Ing. Jiří HAVLÍČEK,
riaditeľ medzinárodného odboru GR ČD

Darujme 2 percentá zo zaplatenej dane

Opäť nastal čas, keď sa môžeme zamyslieť nad výzvou na darovanie dvoch percent zo zaplatenej dane za vlašajší rok pre neinvestičný fond Solidarita. Prostredníctvom informačných zdrojov sa naše pracoviská mohli dozvedieť o tejto výzve, ktorá spája ľudí v pomoci pre menej šťastných okolo nás.

Potrebné je vyplniť tlačivo VYHLÁSENIE. Mzdová účtáreň vydá potvrdenie o zaplatení dane. Doklady môžete zaslať služobnou poštou, do 23. apríla 2009 na adresu Solidarita. Upozorňujeme, že tlačivo je platné pre rok 2008 a peňažné údaje sa v ňom uvádzajú v slovenských korunách. Pravidlá poskytovania podpôr ostali nezmenené. Suma 2 % zo zaplatenej dane musí byť minimálne v hodnote 100 korún a môže byť poukázaná len v prospech jednej právnickej osoby.

Železnice východnej Európy v premene

– ich minulosť, súčasnosť a budúcnosť v 20. a 21. storočí

MEDZINÁRODNÁ KONFERENCIA IRHA,
24. – 26. SEPTEMBRA 2009, BRATISLAVA

IRHA je skratka pre International Railway History Association (Medzinárodná asociácia pre železničnú históriu, www.aihc-irha-aih.com). Inštitúcia sídliaca v Paríži vznikla roku 2002 spoločnou iniciatívou univerzít, vedeckých spoločností, železničných múzeí, kultúrnych inštitúcií a osobností pôsobiach v oblasti skúmania železničnej histórie a ochrany železničného kultúrneho dedičstva. Za svoje poslanie považuje predovšetkým propagáciu ochrany a rozvíjania železničného kultúrneho dedičstva, medzinárodnú koordináciu výskumu v oblasti železničnej histórie v rôznych súvislostiach a prezentáciu jeho výsledkov.

Počas svojho pôsobenia zorganizovala už dve medzinárodné konferencie. Témou prvej z nich sa roku 2004 stal vývoj financovania železníc. Druhá sa uskutočnila roku 2006 v Lisabone a zaoberala sa otázkou modernizácie železníc. Obidve konferencie upútali pozornosť nielen železničných a ekonomických historikov, ale i významných železničných a dopravných odborníkov. V súčasnosti sa IRHA zapodieva prípravou tretej medzinárodnej konferencie o modernej železničnej histórii s názvom „Railways in Transition – Eastern Europe Railways – Past, Present and Future in the 20th and 21st Centuries“ (Železnice východnej Európy v premene – ich minulosť, súčasnosť a budúcnosť v 20. a 21. storočí). Konferencia sa bude konať s podporou UIC a je určená pre odborníkov v oblasti riadenia železníc a pre železničných historikov. Uskutoční sa v Bratislave v dňoch 24. – 26. septembra 2009 a jej témou bude reflexia významných zmien, ktoré nastali na železnicách

strednej a východnej Európy po páde železnej opony. Najvýznamnejšie témy konferencie sa vo vzťahu k východoeurópskym železniciam zamerajú najmä na:

- politické, geopolitické a ekonomické súvislosti v období rokov 1945 – 1989
- zmeny po roku 1989 v železničnom systéme strednej východnej Európy z hľadiska jeho fungovania ako celku v jednotlivých národných železničných podnikoch
- spôsob organizácie radikálnych transformácií a zmien v oblasti práce železníc
- dosiaľ uskutočnené snahy o technologickú administratívnu modernizáciu
- stav rekonštrukcie železničnej infraštruktúry
- skúsenosti s privatizáciou železničných zložiek
- úloha západoeurópskych plánov a vízií o transeurópskej železničnej sieti (TEN) v železničných rozvojových zámeroch v oblasti východnej Európy.

Organizačný výbor si aj touto cestou dovoľuje ponúknuť odborníkom v predmetnej oblasti možnosť vystúpiť na pripravovanej konferencii. Záujemcov prosí o zaslanie názvu a krátkej anotácie príspevku so stručným životopisom (v angličtine) na adresu: PD Dr. Ralf Roth, Historisches Seminar, Johann Wolfgang Goethe-Universität, Grüneburgplatz 1, 60629

Frankfurt am Main, Germany, Tel.: ++49 (0) 6664 40 27 00,
E-Mail: Dr.Ralf.Roth@t-online.de.

Termín uzávierky predbežných prihlášok je 1. marec 2009

V úrade sa veľa nenaučíš, dôležité je byť v teréne a s ľuďmi...

NA 45-ROČNÚ PRÁCU NA ŽELEZNICI SPOMÍNA JÁN SURMÍK

Stretli sme sa presne v deň, keď ho do odchodu do zaslúženého dôchodku delilo len niekoľko hodín. Výnimočne nie v Bratislave, ale v Poprade, kde mal doteraz inšpektor Generálnej inšpekcie správnej rady ŽSR Ján Surmík svoje vysunuté pracovisko. Bez akéhokoľvek náznaku sentimentality či smútku, že po vyše 45 rokoch odpracovaných na železnici sa už bude titulovať „pán dôchodca“.



Tatry sú mojou srdcovou záležitosťou. Teraz budem mať na ne viac času, či už ako vysokohorský turista, alebo horský cyklista...

- Prečo strácať náladu? Ved' s tým človek počíta, že raz vstane a povie si – padla... Ostanú len spomienky na roky odpracované na železnici. Časom vyblednú spomienky na nepríjemnosti, ostanú len tie dobré. Mal som to šťastie, že som pôsobil vo veľmi dobrých kolektívoch, pracoval som s ľuďmi, ktorí vedeli vždy pomôcť v prípade potreby pri riešení problémov či už pracovných, ale i súkromných. Keby som chcel vymenovať všetkých, bol by to poriadne dlhý zoznam. Skrátka, na železnici a železničiarov určite nezanevriem a pokiaľ bude o moje skúsenosti záujem, rád ich budem odovzdávať ďalej.

Vzťah Jána Surmíka k železnici bol pozitívny už od detských čias. - Vyrastal som vo Svite a už ako malý chlapec som z okna detskej izby videl stanicu. Fascinovali ma vtedy ešte mechanické návěstidlá, ako dvíhajú ramená a vtedy som vedel, že vláčky sa dávajú do pohybu. Pretože ma bavila elektrotechnika, už na základnej škole som poslúchol rady učiteľa fyziky, ktorý mi odporučil ďalšie vzdelávanie v tomto obore. Nástup do Odborného učilišťa automatizácie železničnej dopravy so sídlom v Brne, vtedy jediného v bývalom Československu, som bral ako samozrejmosť. Tak isto ako ďalšie doplnkové štúdium na dopravnej priemyslovke v Košiciach.

Železnica dala Jánovi Surmíkovi, podľa jeho slov, veľa. Obdobie, na ktoré bude veľmi spomínať, bolo to, keď pracoval ako revízor bezpečnosti železničnej dopravy. Vtedy vyšetroval technické nehody, ktoré vznikali vo vzťahu „koleso – koľajnica“. Bolo to obdobie, ktoré považuje za veľký prínos i v rámci ďalšieho vzdelávania.

Funkcia inšpektor Generálnej inšpekcie Správnej rady ŽSR znie tajomne. V čom vlastne spočíva a

aké sú vlastne služobné povinnosti? – Generálna inšpekcia vykonáva inšpekciu a kontrolu v organizačných zložkách ŽSR v súlade s požiadavkami a závermi Správnej rady ŽSR, zabezpečuje úlohy, súvisiace so skvalitnením systému riadenia a dodržiavania legislatívnych ustanovení zapracovaných do rezortných predpisov a noriem, kontroluje realizáciu rozhodnutí SR ŽSR a dáva návrhy na ich plnenie, - charakterizoval Ján Surmík svoju prácu. – Moje zameranie bolo širokospektrálne, kontroly podľa požiadaviek členov Správnej rady a vlastného plánu práce. Teda na hospodárenie s majetkom, investičnú činnosť, dodržiavanie úloh vyplývajúcich z vyhlášok, a rôzna iná činnosť. A s výsledkami som oboznamoval správnu radu.

Ján Surmík zaspomínal aj „traťovácke“ časy. – V 60. rokoch minulého storočia boli reléovky a autobloky u nás určité „nóvm“. V tom čase som pracoval ako technik na Oznamovacej a zabezpečovacej dištancii v Spišskej Novej Vsi. Medzi traťovákmi a zabezpečovákmi často



Na minuloročných celoštátnych oslavách Dňa železničiarov minister dopravy Ľubomír Vážny ocenil Ing. Jána Surmíka titulom Zaslúžilý zamestnanec dopravy.

nastávali spory o stanovení príčin porúch na koľajových obvodoch na zabezpečovacích zariadeniach. Oslovili ma, či nepôjdem na traťovú dištanciu pre objektívne posúdenie nedostatkov. Nemalo to byť nastálo, ale... Na traťovej dištancii v Poprade som napokon ostal a pracoval tam ako záložný traťmajster IŽD, neskôr ako prevádzkový námestník náčelníka traťovej dištancie... Začiatkom osemdesiatych rokov som prešiel do Košíc na Prevádzkový oddiel za revízora bezpečnosti a postupne som sa dopracoval od roku 1999 do funkcie, z ktorej odchádzam do dôchodku.

A ako bude čerstvý dôchodca Ján Surmík prežívať voľné dni? – Žiadna papučová kultúra nehrozí. Mojou srdcovou záležitosťou sú Tatry. Vždy, i teraz, ma fascinujú. Čiže viac sa venujem vysokohorskej turistike i horskej cyklistike. Horolezectvo, ktorému som tiež v mladosti prepadol, už asi nebudem praktizovať, ale často si zaspomínam na miesta, ktoré som doposiaľ preliezol. No a v príhodnom čase pôjdem zbierať huby. Minulého roku som napríklad nasušil dobré kilo hřibov... No a dedka si určite viac užijú i moje vnúčatá a ostatná rodina. I touto cestou sa chcem poďakovať svojej manželke za jej obrovské pochopenie, ktoré mala počas výkonu mojej profesie.

A vyznanie Jána Surmíka na záver? – Zo železnice odchádzam s maximálnym uspokojením a vedomím, že sa nemusím hanbiť za svoju železničnú kariéru, ktorá trvala 44 rokov a 230 dní.

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



Táto archívna fotografia pochádza z februára 1963 a zachytáva Jána Surmíka ako horolezca v masíve Gerlachovského štítu vo Vysokých Tatrách.

Železnica v hlavnej úlohe

POKOJ V DUŠI NA POZADÍ ČIERNOHRONSKEJ ŽELEZNIČKY

Železnica je tiež nepriehľadnutelnou kulisou nového slovenského filmu **Pokoj v duši** od režiséra Vladimíra Balka. Príbeh sa odohráva na pozadí drsnej scenérie hôr so znakmi, ktoré sú pre stredné Slovensko typické – patriarchátom, pytlactvom, rasovou neznášanlivosťou, krádežami dreva, ale aj silnou tradíciou súdržnosti rodiny, viery, priateľstva a lásky.

Film sa premieta v našich kinách od 29. januára a sleduje návrat Tóna z väzenia, kde si odsedel päť rokov za krádež dreva, do rodnej dediny Čierny Hron. Tá je priam naviazaná na lesnú železničku. Jej českého majiteľa vo filme stvárnil známy český herec Jaromír Hanzlík, populárna herecká hviezda 60. – 80. rokov. V roku 1993 síce ukončil kariéru, ale scenár vedľajšej postavy – strojvodcu Smejkal, ho natoľko zaujal, že na nakrúcanie záberov došiel až z Bernu vo Švajčiarsku, kde dnes žije. O tom, že železničné prostredie je stále atraktívnou a pútavou témou, svedčí fakt, že film videlo za prvých 10 dní vyše 42 tisíc divákov.



Do Bieleho domu železnicou

Jedenásteho februára 1861 Abraham Lincoln sadol do vlaku, aby vyrazil na cestu do Bieleho domu. O 147 rokov neskôr ťahal rušeň vozne rovnakým smerom. Do špeciálneho vozňa vo Philadelphii nastúpil 44. zvolený americký prezident. Barack Obama kopíroval cestu svojho veľkého vzoru Lincolna v trase i v zastávkach.

Obama tak ukončil cestu, ktorú odštartoval pred dvoma rokmi. Po dlhých mesiacoch kampane a víťazstve vo voľbách vyrazil s manželkou a oboma dcérami v sobotu na poludnie. Vo vlaku mu robili spoločnosť okrem rodiny aj Joe Biden s manželkou, Obamovi priatelia a najbližší spolupracovníci.

Obamov vlak víťali davy

Špeciálny vlak sledovalo 250 fotografov a kameramanov. Budúceho prezidenta na trati sprevádzali prísne bezpečnostné opatrenia. Takmer 137 míľ Obamovej cesty vlakom istili agenti tajnej služby zo zeme, z vody i zo vzduchu.

Američania lemovali trať, ktorou prechádzal, držiac transparenty s nápismi. V mrazoch čakali hodiny len na to, aby zamávali vlaku, ktorý viedol budúceho amerického prezidenta. Vlak počas cesty trikrát spomalil, Barack Obama vyšiel na plošinu a mával.

Abraham Lincoln vo vlaku strávil 12 dní, Obama 6 a pol hodiny. V novom domovskom meste ho však, na rozdiel od Lincolna, víťali tisíce priaznivcov. Lincoln okamžite po inaugurácii čelil rozpadu Únie a občianskej vojne. Obamu nečakajú o nič ľahšie úlohy.

Pred britskou stanicou zakázali bozkávanie



Bozk na rozlúčku pred železničnou stanicou? V meste Warrington na severozápade Anglicka sa s tým môžete rozlúčiť - aspoň vo vyhradenej zóne bez bozkávania.

V snahe obmedziť meškanie vlakov zakázali bozkávanie pred stanicou Bank Quay. Tabule s prečiarknutým bozkávajúcim sa párom sa objavili na parkovacom pruhu, na ktorom môžu vodiči rýchlo vysadiť cestujúcich. Prevádzkujúca železničná spoločnosť Virgin Rail uviedla, že cestujúci, ktorí sa chcú vášnivo rozlúčiť, by mali zaparkovať auto niekde inde blízko stanice. - **Táto značka je veselým spôsobom, ako ľuďom povedať, aby sa ponáhľali,** - uvádza vyhlásenie. Parkovací pruh je totiž malý a často plný, najmä po zavedení rýchlovlakov. - **V budove samotnej stanice je bozkávanie povolené,** - zdôraznil hovorca.

Cestujúci reagovali pobúrenie, ale i s úsmevom a tiež sa pýtali, ako chce železničná spoločnosť zákaz uplatňovať. Ľudia majú právo rozlúčiť sa, uviedol jeden pasažier a ďalšia cestujúca pripomenula, že nová značka by mohla prekážať osamelým ľuďom.



Kráľovský ples

Plesy, bály, karnevaly, ale i rôzne iné spoločenské stretnutia počas fašiangového obdobia majú svoje významné funkcie. Trinásť reprezentačný ples Wagon Slovakia Košice, a.s. a obchodných partnerov opäť svoju funkciu splnil na sto percent.

Tohtoročný sa niesol v znamení koruny, zlata... a teda prívlastok kráľovský – mu právom patril. Odštartovali ho vášnivým passo double manželia Plačkovci. Moderátorom bol už tradične výborný Rišo Herrgott. O kvalitný hudobný program sa postarala skupina Halogen, Peter Stašák

a vyvrcholením bolo vystúpenie Pavla Hammela.

Jeho skladby nenechali sedieť azda nikoho z prítomných. Vo víre tanca i spevu sa spoločnosť zabávala do skorých ranných hodín.

(sch)



Alkohol občas šarapatí aj na železnici

Vlajšia spoločná akcia Železničnej polície a troch železničných spoločností pod názvom Európsky týždeň bezpečnosti cestnej premávky odhalila viacero porušení právnych predpisov, ale aj ľudských prehrškov.

Ako nám povedala hovorkyňa Železničnej polície npor. JUDr. Ľubica Zoňová, v istom časovom úseku sledovalo bezpečnosť a plynulosť cestnej a železničnej dopravy na železničných priecestiach 223 policajtov. Zamerali sa na dodržiavanie predpisov, a to nielen vodičmi, ale aj chodcami. Kontrole bola podrobená aj funkčnosť zabezpečovacích zariadení. Z 224 prevarených železničných priecestí štyri vykazovali poruchy. Podľa riaditeľa odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR Ing. Jozefa Molka šlo o chyby, ktoré neohrozovali bezpečnosť, boli technického charakteru. Ako tradične, pracovníci museli absolvovať tiež dychové skúšky. Alkoholom nepohrdli piati zamestnanci. – **Nepríjemné odhalenie sa týkalo rôznych dopravných profesií, na dno pohárika**

sa pozreli výpravcovia, dozorca výhybky, signalista, traťový robotník. „Žltú kartu“ s finančným postihom udeľujú nadriadení, rozhoduje aj množstvo alkoholu v krvi, takže sa občas pri týchto kontrolách v priebehu roka stáva, že dochádza k rozviazaniu pracovného pomeru. Kontroly totiž robíme aj mimo organizovaných akcií Železničnej polície, - hodnotil stav Ing. J. Molko.

Zdravie a životy vystavujú riziku aj naši spoluobčania. Keď sú v blízkosti policajti vtedy využijú podchod, ale keď chýba „bedlivé oko“ ochrancu zákona, podliezajú zábradlie, prechádzajú cez koľaje. Neodstrašia nás ani drastické televízne zábery na následky takýchto uňhlených skutkov.

(pal)

ŽIVIÓ, živió, živió

Významné životné jubileum 60 rokov oslávil 19. januára námestník riaditeľa pre správu železničnej infraštruktúry Oblastného riaditeľstva v Košiciach

Ing. Ladislav SAXA.

Po absolvovaní Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy, odboru stavebnej údržby a rekonštrukcie tratí na Vysoké škole dopravnej v Žiline nastúpil v roku 1973 ako



samostatný projektant v Hydrostave Košice. Päť rokov na to v podniku Družbyť Košice pracoval najprv ako technický a potom ako výrobný námestník. V januári 1987 nastúpil ako vedúci prevádzky v ŽPSV Čaňa. Od júla 1990 zastával funkciu vedúceho prevádzky a prípravy v Traťovej strojovej stanici v Košiciach. V roku 1996 nastúpil ako vedúci výroby vo firme Železničné stavby, a.s., Košice. V decembri 1998 bol menovaný do funkcie zástupcu generálneho riaditeľa ŽSR a námestníka generálneho riaditeľa pre technický rozvoj GR ŽSR. Po rozdelení ŽSR na dve spoločnosti pôsobil od 1. januára 2002 do 9. júna 2003 ako generálny riaditeľ ŽSR.

K významnému životnému jubileu mu srdečne blahozeláme a prajeme veľa zdravia a šťastia v pracovnom, i súkromnom živote.

Redakcia, kolegovia, priatelia

Kríza?

A vraj automobilová kríza! Takéto náklady na našich železničných staniach vidieť pomerne často. Vzbudzujú úsmev i zamyslenie okolostojacich. Pravdepodobne vozidlá stihli vyrobiť „ešte v lepších časoch“ a niekde na ne čakajú dychtiví zákazníci. Hlavné je, že ich prepravujeme po našich koľajniach.

(pal)



Výsledky súťaže O najzaujímavejšiu fotografiu

V januárovom čísle sme zverejnili porotou vybrané najzaujímavejšie fotografie prihlá-
sené do súťaže v kategórii železničné.

V druhej súťažnej kategórii – **neželezničné získali ocenenie tieto fotografie:**

1. miesto snímka **Kuchári: Ján Borkovics**, Topolnica,
2. miesto snímka **Slnečník: Ing. Milan Majer**, Sliač,
3. miesto snímka **Západ slnka v Berlíne: Ing. Milan Nevidanský**, Bratislava.

Výhercom blahoželáme a veríme, že nám zostanú verní aj pri organizovaní
ďalších súťaží a stanú sa aktívnymi členmi sekcie FOTO FISAIC.

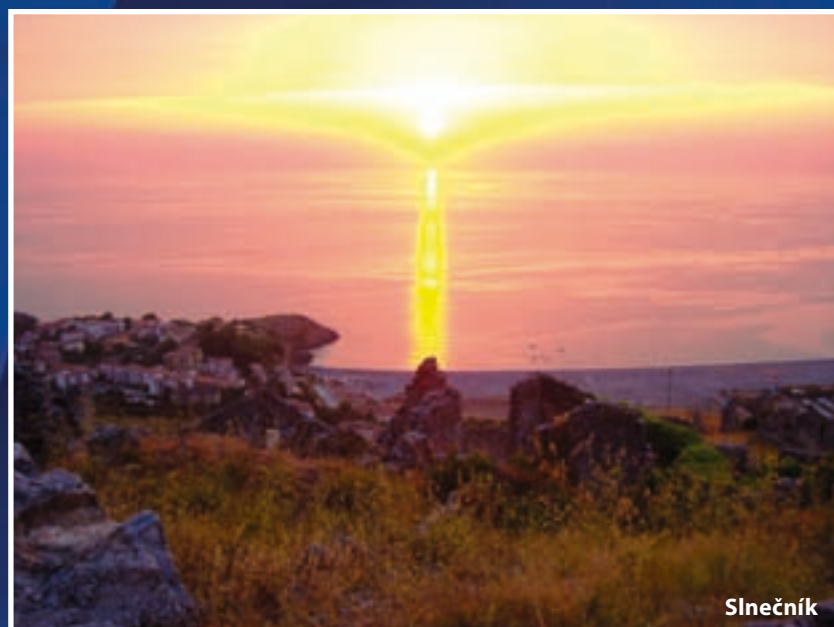


Foto mesiaca

Na tomto mieste budeme zverejňovať fotografie, ktoré nám zasielate do redakcie. Každý mesiac vyberieme najkrajšiu, najzaujímavejšiu alebo najoriginálnejšiu, ktorá získa titul FOTO mesiaca.

Staňte sa autorom obálky Ž semafor!

Dnes sa nim stal výpravca Ivan HUTLÁK

