



Kysacká
reléovka
dosluhuje



Železničari
si pomáhajú



Všetko sa dá,
len treba chcieť

Nad budúcnosťou svojej funkcie rozmýšľa nielen Imrich Eštu - posunovač z košickej železničnej stanice, ale aj ďalších takmer 1500 posunovačov.

Prečo mám rád železnice alebo Železnice versus diaľnice



Ludia si svoje názory presadzujú rôznymi spôsobmi. Tvrdohlavosťou, taktickou ústupčivosťou, intrigami a inými „technikami“. Ja som si za svoju „techniku“ zvolil publicistický prejav.

O čo ide?

No predsa o železnice a diaľnice a o to, po ktorej dopravnej trase radšej cestujem. Obidve dopravné cesty majú svoje výhody aj nevýhody. Flexibilnejšia je diaľnica pre väčšiu rýchlosť, možnosť zastavenia kedy chceme a na ako dlho chceme, pokiaľ idem autom, a nie autobusom. Autobus má určité obmedzenia.

Ale ja na železnice a vlaky nedopustím. Aj keď sú pomalšie, sú pohodlnejšie, môžem v nich pracovať s notebookom, môžem fotiť, ale aj registrovať prebúdzajúcu sa prírodu a zmeny počas krátkych 5-6 hodín cesty. Keď cestujem spod Tatier do Bratislavy, vidím malý zázrak.

V okolí Tatier a na ich úbočiach vidím ešte snehové polia a čiapky. Vrány poletujúce chaotickým spôsobom a sem-tam sa mihne aj líška či zajko. Stromy ukazujú iba naliate puky a teším sa z bahniatok. Popri tratiach a roztancovaných bystrinách novú jar symbolizujú žlté hlávky podbeľa a záružlia. Stačí však prejsť pár sto kilometrov a už z diaľky registrujem radikálnu zmenu. Okolo záhrad svietia žlté ploty zo zlatého dažďa, rozkvitnuté stromy imitujú snehobiely poprašok a zelené lúky núkajú šťavnatú trávku pasúcim sa ovečkám.

A keď sa priblížim k cieľu, tak už mi cestu lemujú mohutné hradby listnáčov, ktoré hýria množstvom odtieňov zelenej farby, a rozvoňava orgován. Vo výškach lietajú lastovičky, akoby nemali za sebou tisíce kilometrov letu, a dievčence už behajú v minisukniach. Gaštanové stromy „svietia“ do diaľky svojimi súkvetiami pripomínajúcimi lustre v opere. Nemusíte byť ani environmentalistom, ale keď si všimnete okolie, musí vás nadchnúť.

To naše Slovensko je skutočne krásne aj z diaľnice, aj z vlaku. Mne sa však viac páči z vlaku...

Jozef LEHOČKÝ

Železnice SR bodovali

OCENENÁ PROPAGÁCIA FIRMY

Súčasná tvorba propagačných materiálov smeruje vždy k väčšej vizualizácii a je odrazom vplyvu nových technológií v grafike, tlači, ale i kreativity jednotlivých autorov. V ŽSR môžeme s hrdosťou konštatovať, že propagačné materiály našej firmy patria medzi tie najkrajšie na Slovensku.

V celoslovenskej súťaži **Najkrajší kalendár Slovenska 2009** a **Najkrajšia kniha a propagačný materiál o Slovensku za rok 2008** získali ŽSR vysoké hodnotenie.

Obidve súťaže organizuje Štátna vedecká knižnica (ŠVK) v Banskej Bystrici a Klub fotopublicistov Slovenského syndikátu novinárov. Súťaž Najkrajší kalendár Slovenska sa konala už po sedemnástykrát a súťaž Najkrajšia kniha a propagačný materiál o Slovensku zapísala svoj druhý ročník. Každá kategória bola hodnotená samostatne odbornou porotou. Vernisáž sa uskutočnila v polovici marca a zúčastnil sa jej aj prezident súťaže Ing. Vladimír Bárta. Ako konštatovali predsedovia porôt, súčasná tvorba propagačných materiálov smeruje k väčšej vizualizácii a je vidieť aj vplyv nových technológií a techniky. S hrdosťou na našu prácu môžeme konštatovať, že je to viditeľné aj na materiáloch ŽSR zaslaných do súťaže. Odbor komunikácie GR ŽSR, výsledkom ktorého sú ocenené materiály, si každý rok posúva meradlo kvality vždy vyššie, a tak v tieto dni právom prežívali príjemné pocity za získané ocenenia a za výbornú propagáciu firmy.

HODNOTENIA

* V súťaži kníh a v kategórii A/1 **Knihy o Slovensku** obsadilo GR ŽSR **2. miesto** za publikáciu **Dejiny železníc na území Slovenska**, druhé vydanie.

* V kategórii B/1 **Najkrajšie propagačné materiály o Slovensku** porota udelila **2. miesto** GR ŽSR za propagačný materiál **Mapa: Vlakom za krásami Slovenska**.

* V súťaži o **Najkrajší kalendár Slovenska 2009** v kategórii A/1 **nástenné viačlistové firemné fotografické kalendáre** obsadilo GR ŽSR **3. miesto** s kalendárom **Krásy železnice očami krás Slovenska 2009**.

* A nakoniec v kategórii C/10 **stolové kalendáre mestá, obce, firmy** získalo GR ŽSR **2. miesto** s kalendárom **Železnice Slovenskej republiky 2009**.



Sme radi, že ŽSR sa zaradili medzi najoceňovanejšie spoločnosti a o ich materiály bol nezvyčajný záujem. Je dobre, ak sa konajú podobné súťaže, pretože si často množstvo práce na spomínaných produktoch málokto všimne. V závere len spomenieme, že o mapu Vlakom za krásami Slovenska je veľký záujem aj z externého prostredia a dostali sme niekoľko ponúk na odkúpenie autorských práv. Veríme, že aj v budúcnosti budú ŽSR dbať o to, aby sa úroveň propagačných materiálov iba zvyšovala. Kolektív zamestnancov Odboru komunikácie GR ŽSR urobí všetko preto, aby sa latka kvality posúvala vždy vyššie.

Mgr. Jozef LEHOČKÝ
Foto: autor



Ocenenia prevzal Mgr. Jozef Lehočký z rúk prezidenta súťaže Ing. Vladimíra Bárta.

Vyšetrovanie nehody ukončené

V POLOMKE BUDE VÝSTRAŽNÁ SVETELNÁ SIGNALIZÁCIA

ŽSR ukončili 24. marca 2009 vyšetovanie nehody na železničnom priecestí v Polomke. Podľa záverov vyšetrovateľov Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR nehodu nezavinili ani neovplyvnili zamestnanci, prípadne zariadenia ŽSR alebo dopravcu. Nehodu zapríčinilo cestné vozidlo so zavinením cudzou osobou. Miera zavinenia tejto osoby je predmetom vyšetovania Úradu justičnej a kriminálnej polície Krajského riaditeľstva PZ SR v Banskej Bystrici.

Vyšetrovanie:

Zisťovanie príčin nehody ŽSR vykonávali od 21. februára 2009 do 20. marca 2009.

Podľa mechanických prepočtov, ako aj po vykonanej rekonštrukcii a overení nameraných hodnôt priamo na priecestí v Polomke dňa 11. marca 2009, bolo vyšetrovateľmi Odboru bezpečnosti a inšpekcie ŽSR zistené, že jazda vlaku prebiehala v zmysle Pravidiel železničnej prevádzky a nemala vplyv na vznik nehody. Nameraná rozhľadová vzdialenosť bola z ľavej strany z pohľadu vodiča 10 metrov pred výstražnými križmi 157 metrov. V prípade, ak by sa autobus nachádzal bezprostredne pri výstražných križoch, je tu viditeľnosť pre vodiča autobusu 207 metrov. Rušňovodič spĺňal všetky požiadavky pre výkon svojej funkcie. Pri prejazde nechránenom železničným priecestím je rušňovodič povinný použiť zvukovú návesť „POZOR“ (vlak je povinný písať). Prvýkrát rušňovodič písal 390 metrov pred priecestím v trvaní dvoch sekúnd, druhýkrát 190 metrov pred priecestím taktiež v trvaní dvoch sekúnd. Rušňovodič písal tretíkrát 97 metrov pred priecestím v trvaní jednej sekundy. Vlak zapísal ešte dvakrát, pričom poslednýkrát 19 metrov pred priecestím. Tieto údaje boli verifikované z automatického zariadenia na záznam údajov na motorovom vozni.

Vozovka na železničnom priecestí v Polomke, v km 17,938, je zhotovená zo železobetónových panelov. Konštrukciu vozovky pred priecestím tvorí živičný povrch s miernymi priehlbami v strede vozovky pred a za priecestím. Zo strany prichádzajúceho vlaku trať klesá smerom na priecestie 8,80 promile. **Zmienené priecestie bolo zriadené pri výstavbe trate a odovzdané do prevádzky 25. novembra 1903. V čase nehody bol povrch komunikácie mokrý, bez snehu, teplota vzduchu mínus 9 stupňov Celzia, polojasno, viditeľnosť nebola ničím obmedzená.**

ŽSR vyčíslili škodu na železničnom zvršku na 374,81 EUR. ZSSK vyčíslili škodu na motorovom a prípojnom vozni na 137 929 EUR. Majiteľovi autobusu vznikla škoda 16 500 EUR.

Vyšší stupeň zabezpečenia

I napriek tomu, že železničné priecestie v Polomke v km 17,938 **spĺňa príslušné normy pre súčasný stupeň zabezpečenia**, ŽSR sa vzhľadom na mimoriadne tragický rozmer nehody rozhodli, že v spolupráci s ministerstvom dopravy, so samosprávou a príslušným dopravným inšpektorátom urobia kroky potrebné pre **realizáciu vyššieho stupňa zabezpečenia na danom železničnom priecestí**. Pôjde o inštaláciu výstražnej svetelnej signalizácie.

Spoločný interný trh práce

Nie ste spokojní so svojim terajším pracovným zaradením, alebo ste sa kvôli obmedzeným pracovným činnostiam stali nadbytoční? Napriek znižovaniu výkonov na železnici v dôsledku hospodárskej a finančnej krízy vám nové pracovné miesto môže ponúknuť aj spoločný interný trh práce (SITP).

V snahe udržať zamestnanosť a predísť prepúšťaniu zamestnancov sa na jeho zverejňovaní dohodli generálni riaditelia ŽSR, ZSSK a ZSSK GARGO. O aktuálnej ponuke voľných pracovných miest vo všetkých troch spoločnostiach, ktorá sa zasiela od 1. apríla na výkonné organizačné jednotky ŽSR, musia vedúci zamestnanci informovať nadbytočných kolegov.

Ak zamestnanec má o miesto zo SITP záujem, organizačná zložka to okamžite oznámi na GR ŽSR, Odbor 510. V prípade, že uchádzač o miesto nebude v rámci výberu ponúkajúcim zamestnávateľom vybraný, nebude z tohto dôvodu posudzovaný ako nadbytočný. Náklady na rekvifikáciu, resp. získanie odbornej spôsobilosti a na posúdenie zdravotnej spôsobilosti znáša ponúkajúci zamestnávateľ. Rekvifikácia, získanie odbornej spôsobilosti a posúdenie zdravotnej spôsobilosti bude vykonané v rámci pracovného pomeru u pôvodného zamestnávateľa.

Zoznam voľných miest ponúkaných všetkými železničnými spoločnosťami je zverejnený aj na intranetovom portáli ŽSR v sekcii „Pracovné informácie pre zamestnancov/Ludské zdroje“.

Ponuky sú pravidelne aktualizované k 15. dňu každého mesiaca. Napriek výnimke na prijatie zamestnanca z iných železničných spoločností v rámci SITP naďalej ostáva v platnosti Nariadenie GR ŽSR č. 24/2008 o zákaze prijímania zamestnancov z voľného zdroja trhu práce.

Solidarita pomáha

Neinvestičný fond Solidarita, ktorý v rámci troch železničných spoločností pomáha tým, ktorí sa ocitli v zložitej životnej situácii, zhodnotil hospodárenie za rok 2008 a zároveň schválil rozpočet na tento rok.

Celkové príjmy za vlaňajší rok predstavovali finančný objem 1 361 996,57 Sk. Peňažné dary od dobrovoľných darcov Správna rada rozdeľuje do viacerých kategórií. Akcia Podporme hodinovou mzdou Solidaritu na rozhraní Vianoc 2007 a 2008 bola podporená sumou 548 855 korún, v tomto aktuálnom období do februára tohto roku tá istá akcia priniesla výnos 17 141 eur (516 390 Sk). Vlni pribudli peňažné dary z plesu železničiarov v sume 36 274

korún a dve percentá zo zaplatenej dane z príjmov boli vlni pripísané vo výške 661 995 korún. Táto akcia je opäť aktuálna a nesie sa pod názvom Darujme 2 % zo zaplatenej dane za rok 2008 pre Solidaritu. V priebehu minulého roka podľa štatútu fondu boli podpory vyplatené v hodnote 1 077 000 Sk. Dohromady šlo o 48 prípadov pomoci pre pozostalých pri smrteľných úrazoch, či po úrazoch s následkami poškodenia zdravia, pri živelných

pohromách a inej ťaživej situácii. V tomto roku sa na prerokovanie dostalo 24 žiadostí a 23 bolo Správnu radou fondu Solidarita schválených.

Svoj podiel na týchto aktivitách, kde cieľom je pomôcť a zmierniť následky tragédií i dramatických situácií, majú viacerí naši pracovníci. Podľa slov správkyni fondu Ing. Kataríny Bubánovej a členov Správnej rady si zaslúžia naše hlboké uznanie a vďaka.

Kysacká reléovka už polstoročie

PRE NÁVESTNÝCH MAJSTROV JE POTREBNÁ AJ ZNALOSŤ RUŠTINY

„Dokonalé reléové zabezpečovacie zariadenie, ktoré od prvých dní februára pracuje v stanici Kysak, je druhé svojho druhu na Slovensku. Podstatnú časť – riadiaci panel s celým elektrickým vnútorným príslušenstvom – vyrobili v Sovietskom zväze. Celkom bez toho, žeby sa výpravca pozrel na koľajisko, má teraz presný prehľad o situácii v stanici. Panel s desiatkami svetielok a páčiek pred ním mu všetko spoľahlivo ukazuje.“

Tak týmito riadkami, publikovanými 17. februára 1959 vo Východoslovenských novinách, Ing. Peter Tabačko, prednosta železničnej stanice Kysak, privítal hostí na slávnostnom stretnutí v miestnom kultúrnom dome. Pre bývalých prednostov, návestných majstrov, ale najmä dobrých kolegov pripravil nádherne prestretý stôl, od ktorého sa nepretržite valili spomienky prevažne starších pánov na chvíle zažité v tejto stanici. A že vtedy riešili iné problémy ako súčasný železničiar, ich tiež presvedčili i rozhovory s riaditeľom OR Košice Ing. Jánom Jurigom. Hovorilo sa o všeličom, priestor

Viete si predstaviť, keby ste 50-ročnému oslávencovi s radosťou v hlase zaželali, aby sa už nedožil ďalšieho roka života? Znie to morbídne, ale hostia slávnostného posedenia v Kysaku takéto pranie mali. Polstoročnou jubilantkou však nebola osoba, ale pomyselné srdce stanice – reléovka. Osud tohto staničného zabezpečovacieho zariadenia, slúžiaceho nepretržite od roku 1959, je už spečatený. Výstavba jeho nástupcu – elektronického stavadla – totiž neustále napreduje.



Staničné reléové zabezpečovacie zariadenie sa nenachádza v blízkosti staničnej budovy, ako je to zvykom, ale v nenápadnej bielej budove krížacej sa pri malolodinskom zhlaví neďaleko cestného nadjazdu.



Vďaka dlhoročnej obetavosti týchto pánov je reléovka i naďalej v prevádzkyschopnom stave. Mnohí, napriek dôchodcovskému veku, by sa aj dnes suverénne a s istotou pohybovali v úzkych uličkách medzi stojanmi s relé.

my. Predsa len, dokumentácia písaná v azbuke obsahovala najmä technické výrazy. Označenie jednotlivých relé síce bolo v latinke, ale vychádzalo z ruských názvosloví. Bez znalosti tohto jazyka je preto údržbár v reléovke bezradný. – Zariadenie nám stále pripravilo novú poruchu, pri ktorej sme vždy museli špekulovať, aby sme došli na jej pôvod. Zo začiatku to boli chýbajúce vodivé prepoje, keďže koľaje ešte neboli zvárané. Stalo sa, že nám výpravca zahlásil obsadenie troch koľajových obvodov. Prioritu ich odstránenia nám určovali aj ostro sledované ruské rýchliky, – zalovil v pamäti Milan Zuščin, vedúci od roku 1994 do januára 2009, ktorý sa reléovke dennodenne venoval neuveriteľných 43 rokov. Mnohé nedostatky boli v priebehu rokov odstráne-



Pri pravidelnej údržbe relé vo voľnej väzbe, ktoré sú naukladané na policiach jednotlivých stojanov, musí mať návestný majster František Síkora znalosti nielen z elektrických obvodov, ale aj z ruštiny.

však dostala aj domáca „sovietska“ reléovka. Podobných bolo na Slovensku vybudovaných ešte šesť, pričom tú kysackú stavali dva roky. Na tú dobu moderná technika však mala aj svoje chyby. – Sovietski inžinieri nedoriešili uloženie káblových rozvodov. Pokrútené v žlaboch ich jednoducho zalievali horúcou smolou. Pri oprave kábla ste ho najskôr museli vysekať, no tým sa spravidla poškodil susedný kábel. Znižovali sa izolačné stavy a z nich vznikali poruchy, – zaspomínal si Róbert Šterbinský, vedúci reléovky v rokoch 1972 až 1986. Aj keď sa v tomto období ruština na školách preferovala, údržbárom robila problém-



- Toto sú usmerňovače pre dobíjanie staničnej batérie, ešte z roku 1954, - ukazuje na originálne sovietske zariadenie Jozef Rabada, voľakedy vedúci reléovky, dnes koordinátor SMS OZT ZT Košice.

dohliada na dopravu v stanici



Vďaka ústretovosti starostu Kysaku Ing. Lubomíra Krajnáka mohol Ing. Peter Tabačko, prednosta železničnej stanice (stojí), privítať v miestnom kultúrnom dome nielen bývalých prednostov, návštevých majstrov, kolegov, ale aj Ing. Jána Jurigu, riaditeľa OR Košice (tretí sprava).

dlo. Jeho výstavba, napriek zhoršujúcej sa hospodárskej situácii, našťastie napreduje. V staničnej budove sa pripravuje nová miestnosť výpravcu a pre zamestnancov sa budujú aj sociálne zariadenia. Prerobené kancelárie na poschodí už slúžia prednostovi stanice. Po zimných mesiacoch bol odpojený elektrický ohrev výmen, takže stavbárov nájdete aj v rozvodni 6 kV. Po stavebnej stránke sú už objekty v Ličartovciach, Obišovciach, ale aj bývalého skladu v Kysaku pripravené pre subdodávateľa technológie SIEMENS. V obvode stanice sú už káblody aj kábové šachty pripravené na zaťahovanie nových kábových rozvodov. Od 1. apríla tak stavbárov vystriedali technici, montujúci budúcu „zabezpečovačku“ stanice. Aj keď je termín oživovania zariadenia naplánovaný až na 25. októbra, čaká ich náročná práca. Musia totiž prispôbiť naviazanie novej elektroniky na susedné stanice, pretože systém nie je kompatibilný so zapojením terajšieho autobloku. Držme im teda palce, aby to stihli včas.



Pôvodný výrobný štítok písaný azbukou. Aj bez jej znalosti sa dozvieme, že zariadenie bolo vyrobené už v roku 1954.

né. – Zariadenie neumožňovalo stavať odchodové cesty proti správne smeru, chýbali aj vchodové návěstidlá z nesprávneho smeru. Doplnilo sa to až pri vybudovaní obojsmerného univerzálneho automatického bloku v roku 1975, - po odkryl čosi z histórie jubilanta ďalší jeho pamätník - Ing. Karol Sorger, ktorý v dôchodcovskom veku stále odovzdáva odborné vedomosti žiakom SPŠ dopravnej v Košiciach. Napriek malému priestoru pre stojany s relé aj toto zabezpečovacie zariadenie zodpovedá povestiam o „nadrozmernosti“ ruskej techniky. – **Všetko je robustné a ťažké. Také boli technické možnosti. Až neskôr, s rozvojom riadiacich prvkov, sa objavili malorozmerové relé. Čo vtedy bolo 12 veľkých relé, dnes je to jeden celok. Ale logika všetkých reléoviek ostala rovnaká. Tá kysacká má už vychytané všetky detské choroby a nebyť starej izolácie vnútorných rozvodov, mohla by slúžiť ešte dlhé roky,** - zhodnotil stav Jozef Rabada, súčasný správca z SMS OZT ZT Košice, ktorý už údržbárom reléovky velil v rokoch 1987 až 1994. Ale aj on sa už teší na nové elektronické stava-



Káblody a šachty museli byť hotové ako prvé, aby sa mohli ťahať nové kábové rozvody elektronického stavadla.



Paradoxne, tak ako stojany s relé, ani technika nového elektronického stavadla nebude umiestnená v staničnej budove. Priestory pre elektroniku sa nachádzajú v zrekonštruovanej budove bývalého skladu.



V centre Obišoviec, na mieste budúcej zastávky, naberá reálnejšie kontúry objekt pre prieležné zabezpečovacie zariadenie. Obyvatelia obce už k vlakom nebudú musieť dochádzať autami, keďže pôvodná zastávka bola umiestnená excentricky voči obci.

(balky)
Foto: autor

Inteligentný riadiaci systém sám ovláda trakčnú meniareň

TRAKČNÚ MENIAREŇ V BÁNOVCIACH NAD ONDAVOU OPRAVILI PO ZÁSAHU BLESKOM

Je popoludnie, 6. júla 2003, keď tmavé dažďové mraky nad železničnou stanicou v Bánovciach nad Ondavou znenazdajky preťal jasný blesk. V letnej búrke bol jeden z mnohých, no jeho zásah od trakčného vedenia a následný preskok cez istiace prvky spôsobil vážne poškodenie rozvádzača 3 kV, káblových rozvodov, ale aj miestneho riadiaceho systému blízkej trakčnej meniarne.

Trakčná meniareň v Bánovciach nad Ondavou napája trakčné vedenia dvoch traťových úsekov, po Vojany a Úpor, jednosmerným napätím 3 kV. Po zásahu bleskom však boli škody na jej zariadení natoľko veľké, že sa musela fyzicky odpojiť od prívodných línií 22 kV aj od trakčného vedenia. Okamžite



Prevozná meniareň niekoľko rokov suplovala stabilnú TM. Jej tri vozne obsahujú celú technológiu úpravy napätia. Transformátory v krajných strojových vozňoch znižujú prívodné striedavé napätie 22 kV na nižšiu hodnotu, ktoré diódy následne usmerňujú na požadované jednosmerné napätie 3 kV. Z napájačového stredného vozňa, v ktorom sú istiace a ochranné prvky, smerujú napájačové vývody priamo k trakčnému vedeniu. Prevozná meniareň dokáže dodávať výkon až 10 MW.

bola dotiahnutá prevozná meniareň, ktorá ju výkonovo aj funkčne zastupovala až do 26. marca tohto roka, kedy sa trakčnú meniareň podarilo opäť uviesť do prevádzky.

– **Aj keď sa rekonštrukcia týkala len rozvádzača 3 kV a diaľkového ovládania meniarne, poškodený bol aj rozvádzač 22 kV. Po vyčistení a repasácii niektorých dielov však naďalej slúži svojmu účelu. Odtiaľ napätie 22kV rozdeľujeme na jednotlivé transformátory,** - vysvetľuje význam rozvádzača 22 kV Ing. Ján Tichý, odvetvový správca úseku EE trebišovského atrakčného obvodu. Po transformácii, usmernení a vyladení zvlneného priebehu napätia sa dostávame k zmodernizovanému rozvádzaču 3 kV. Jeho kvalitnejšie prvky si už vyžadujú menšiu údržbu, navyše staré vypínače a komory obsahovali azbest. Nad celou meniarňou bdie nový riadiaci systém staničníce 3. generácie. – **Zbiera informácie o stave zariadení, dokáže riadiť jednotlivé zariadenia a komunikuje s dispečerom v riadiacom stredisku v Košiciach. Systém mu poskytuje okrem aktuálnych hodnôt napätia, prúdu aj údaje o teplote a rýchlosti vetra z miestnej meteorostanice. Kamery a snímače ho zasa informujú aj o dianí v priestoroch meniarne. Navyše má**



Kvalitnejšie prvky si už vyžadujú menšiu údržbu. Odtiaľ sa cez jednotlivé napájače napájajú požadované úseky na traťi. V prípade poruchy si už dispečer dokáže diaľkovo ktorýkoľvek napájač nahradiť rezervným, - opisuje výhody zmodernizovaného rozvádzača 3 kV Ing. Ján Tichý, odvetvový správca úseku EE atrakčného obvodu v Trebišove.

systém naprogramované povely, podľa ktorých sa vie samostatne rozhodovať, napr. pri ovládaní trakčných transformátorov v závislosti od záťaže, - hovorí o „mozgu“ meniarne Ing. Tichý. Miestna obsluha tak už nie je potrebná, inteligentný riadiaci systém sám ovláda celú trakčnú meniareň.

(balky)
Foto: autor

Stredisko zvrškového materiálu v závetrí

Stredisko zvrškového materiálu v Čani, neďaleko Košíc, patrí k nenápadným pracoviskám, kam zvyčajne „veľké železnice“ dorazia až vtedy, keď nastáva čas výmeny podvalov. Poznáme ho pod organizačným začlenením ako Stredisko miestnej údržby ŽTS SZM Košice a podlieha RR ÚŽI Zvolen.

Toto pracovisko v uplynulých rokoch občas navštevovali zlodeji, dlhoprstým však už odzvonilo. Celý areál s rozlohou približne štyritisíc štvorcových metrov je oplotený a nedostupný pre nepovolane osoby. Na tejto ploche je uložených priemerne okolo desaťtisíc priečných drevených podvalov, podobné množstvo drevených výhybkových podvalov a súčiastky do výhybiek. K dispozícii sú tri dopravné mechanizmy. – **Škoda, že sa tu pohybuje viac kamiónov, už menej materiálu ide vlakmi. Všetci v rámci železníc by sme mali dbať, aby sme neprevážali pár kusov oporných, ale využili čo najviac úložného priestoru vo vozňoch. Ekonomika nepustí a tá je určujúca,** - hovorí vedúci strediska Alexander Aboši. Skutočnosť je taká, že požia-



V areáli SZM je potrebné podrobne kontrolovať stav materiálu a o to sa starajú manipulačná robotníčka Margita Spielvogelová (zlava) a administratívno - technická pracovníčka Marianna Smolenová. Vedúcim strediska je Alexander Aboši.

davky od správcu sú väčšie, ako finančné možnosti na nákup spo-

menutého materiálu. No aj tak pri tomto miernom útlme obnovovacích a rekonštrukčných prác stredisko zvrškového materiálu napĺňa súčasne potreby železníc.

(pal)



Manipulácia s podvalmi si vyžaduje presnosť a zručnosť. Pri práci sme zastihli Milana Porhincáka.

Popradská železničná stanica v zajatí lešenia

NOVÁ FASÁDA BY MALA ODOLAŤ ZIME I SPREJEROM

Keď po výstavbe podchodu a nástupišť v popradskej stanici zahlásili stavbári 26. septembra 2007 „Hotovo!“, už vtedy si miestni železničiarri poľušovali o druhej etape rekonštrukcie. Ich predtuchy, ale i očakávania sa naplnili v treťom januárovom týždni, keď sa v priestoroch stanice opäť začali pohybovať stavbári. Ich úlohou je tentoraz výmena všetkých okien aj dverí, zateplenie fasády, oprava striech, ale aj prestavba halovej časti staničnej budovy.

Aj keď budovu momentálne obklopuje lešenie, po troch mesiacoch prác sú už viditeľné prvé výsledky stavbárov. Z fasády postupne mizne pôvodný obklad a na reštauračnej časti sú už osadené nové okná s hliníkovými rámmami. Z vnútorných priestorov sa síce rekonštruje len halová časť stanice, ale aj



Fasáda reštauračnej časti už prišla o svoj pôvodný obklad, ktorý bol čiastočne zvetraný a ohrozoval chodcov. Po oprave omietky bude budova zateplená a pribudne keramický, samočistiaci obklad, mal by odolať klimatickým zmenám, ale aj sprejerom.

tu takisto zaregistrujete čulý stavebný ruch. Pôvodné priečky a podhlady sa zlikvidovali a na oceľovej kostre rastú nové, dispozične zmenené priestory inštitútu vzdelávania a zasaďačky. Výmenou prejdú všetky rozvody energií, vody, kúrenia a zdravotníckej, modernizáciou prejdú aj verejné toalety. Stavbári zasiahnu aj do odbavovacej haly pre cestujúcich. Okrem obkladov, kazetového stropu a osvetlenia vymenia súčasné eskalátory. K nim pribudnú ďalšie dva na mieste súčasných pevných schodísk z odbavovacej haly na nástupište č.1. Namiesto pravého ramena pevného schodiska do prestupovej haly TEŽ bude vybudovaný nový vstup s pevným schodiskom opäť na prvé nástupište. Myslelo sa aj na hendikepovaných ľudí. V novej dlažbe už budú aj plastické vodiace prvky pre nevidiacich a v orientácii im pomôžu aj zvukové majáky na eskalátoroch. Taktiež sa doplnia rozvody a zariadenia informačného zariadenia a kamerového systému. Druhá etapa modernizácie stanice



Nových okien sa dočkajú aj priestory inštitútu vzdelávania a zasaďačka v halovej časti budovy. Atypické lichobežníkové hliníkové okná budú osadené izotermickými sklami s antireflexnou vrstvou, aby neoslepovali vodičov hnacích dráhových vozidiel.

by mala byť ukončená do konca tohto roka a vyžiada si čiastku takmer 4,8 milióna eur.

(balky)

Foto: autor

- Opravovať sa nedá do nekonečna, veď nie sme kúzelníci, - hovoria chlapi zo Strediska miestnej údržby TO Margecany

Roztrúsené skupinky traťovákov vo výrazných oranžových vestách často registrujeme na železničných tratiach. A neraz padnú, najmä zo strany cestujúcich, aj otázky, či tá trať potrebuje opateru aj v nečase, keď ani psa nehodno vyhnáť von.

Aj my sme v nepriazni počasia objavili skupinku železničiarov v koľajisku železničnej stanice Margecany. Sneh s dažďom, plieskajúci vietor a chlapi zo SMÚ TO Margecany (RR ÚŽI Zvolen) upravovali rozchod na výhybke č. 21. V tomto spomenutom obvode sa nachádza 58 výhybiek a pätnásť párov koľají.

- Pri pravidelných revíziách sú zaznamenané zväčšené rozchody v koľaji, čo riešime „prešitím“ podkladníc. Chyby v koľajniciach a výhybkách musíme odstrániť rýchlo a kvalitne. Odkladať odstránenie drobných porúch by bolo hazardovaním, - hovorí vedúci strediska Viliam Mižišín. Podľa vyjadrenia Jozefa Murára, koordinátora SMS ŽTS Margecany, ktoré patrí k AO Spišská Nová Ves, v týchto mesiacoch sa odstraňujú veľmi akútne chyby a poruchy. Najmä výhybkové súčasti a koľaje. Často ide už o viackrát opravované veci, ale úsporný režim jednoducho nepustí. Traťováci robia čo môžu, ale ani oni nie sú kúzelníci. - My v takomto



Zamestnanci SMÚ TO Margecany pri oprave rozchodu vo výhybke a v oblúku za výhybkou. Pri tejto činnosti sa meria rozchod po jednom metri a opravujú sa nevyhovujúce miery rozchodu vo výhybke a v koľaji za výhybkou.

šetriacom procese žijeme už dlhšie, bolo by načase venovať sa aj tratiam v iných obvodoch, nielen eurokoridoru. Veď vlak sa musí dostať k vynoveným tratiam

aj z iných obvodov, kde modernizácia ešte dlho nebude, - dodávajú traťováci.

(pal)

E-learning, je to aj pre mňa?

Pravidelným povinným školením sa u zamestnancov dopĺňujú a udržujú potrebné odborné vedomosti (čl. 84 predpisu ŽSR Ok 2). Predstavme si takúto situáciu:

Sedíte v triede na povinnom školení. Všetci sú ticho a s napätím sledujú výklad lektora, uvedomujúc si, že je to na ich úžitok. Lektor je usmiaty a pokojným hlasom vysvetľuje danú látku bez rušivých vplyvov poslucháčov, pretože všetci vnímajú rovnako rýchlo, všetkým vyhovuje hovorený výklad lektora a všetci chcú v danej chvíli látku študovať. Hovoríte, že je to iba sen? Áno. Ale ak chceme dosiahnuť čo najväčšiu účinnosť vo vzdelávaní, museli by sme hore uvedené podmienky zabezpečiť. Je jasné, že to nie je možné. Dá sa kvalita vzdelávania aj napriek tomu zvýšiť? Skúsme sa zamyslieť nad situáciou, ktorej cieľom bude čo najviac prispôbiť vyučovaci proces subjektívnym podmienkam zamestnanca:

e-biznis, e-commerce sa stávajú bežnými. V oblasti vzdelávania je to práve e-learning, ktorý posúva možnosti výučby kvalitatívne vyššie. Práve preto aj naša organizačná zložka ÚIVP už v minulosti začala s postupným začleňovaním tejto formy výučby do procesu odborného vzdelávania.

Čo je e-learning?

E-learning – doslova znamená elektronické učenie. Všeobecne možno povedať, že pod tento pojem spadá všetko, čo sa poslucháč naučí prostredníctvom počítača alebo akoukoľvek elektronickou cestou. Podstatné však nie je to „e“ ale obsah a spôsob sprava-

povinné školenia aj formou e-learningu pre vybrané odborné skúšky a vybrané kategórie (OS 19, 34). Toto počítačové obmedzenie je dané dostupnosťou výpočtovej techniky na pracovisku zamestnanca, ktorá musí zodpovedať určitým požiadavkám (hardvér, softvér, prístup do siete – intranet, e-mail – osobný účet na ŽSR).

Čo tým chceme dosiahnuť?

- umožniť zamestnancom absolvovanie povinného školenia z predpisov podľa stanovených pravidiel priamo na svojom pracovisku – to je vlastne naplnenie subjektívnych potrieb z tretieho a čiastočne aj druhého bodu uvedení vyššie,
- efektívnejšiu prípravu – splnením horeuvedeného prvého bodu, keď si zamestnanec v rámci možnosti zvolí vlastné tempo prípravy,
- naplniť štvrtý bod – využiť multimediálne možnosti systému pre názornejšie objasnenie danej problematiky, ktorá je v predpisoch väčšinou riešená len slovne (textom).

Čo to prinesie?

- úsporu času a cestovných nákladov – odpadá cestovanie na miesto školenia,
 - úsporu nákladov na jednu vzdelávaciu jednotku – miestnosti pre školenie sa budú dať využiť na iné vzdelávacie aktivity,
 - okamžité vyhodnotenie účasti po uzatvorení vzdelávacej akcie – rýchly prehľad o účasti alebo neúčasti na povinnom školení svojho zamestnanca pre organizačnú zložku,
 - úsporu nákladov na školenie – cena nižšia o cca 20 %,
 - racionálnejšie využitie pracovnej doby zamestnanca.
- Ako vidieť, technický vývoj zasahuje viac-menej do každej oblasti života moderného človeka. Či chceme alebo nie, postupne sa stáva základným pilierom aj pri vytváraní nových foriem vzdelávania. Záleží len na každom z nás, či využijeme ponúkané výhody pre svoj odborný rast – ako na strane lektora (inšpektora pre školenie), tak aj na strane študenta (účastníka školenia).



Nie je to tak dávno, keď si takéto podmienky mohli dovoliť len majetnejší vo forme súkromného učiteľa. V súčasnosti sa však takéto možnosti postupne otvárajú širokým masám, vrátane ŽSR. Že by nám zamestnávateľ namiesto povinného školenia zabezpečil osobnú sympatickú inšpektorku alebo inšpektora pre školenie? Asi vás sklame, ale touto cestou sa ÚIVP, ako poverené vzdelávacie zariadenie, zatiaľ uberať nebude (je to síce tiež jedno z možných riešení, ktoré však zatiaľ patrí do oblasti sci-fi).

V skutočnosti sa reálne riešenie opiera o nové postupy založené na dostupnosti elektronickej komunikácie pre bežného človeka. Vidieť to v mnohých oblastiach života. Vyjadrenia ako e-mail, e-banking,

covania učebnej látky. „E“ je len prostriedkom na dosiahnutie daných cieľov, aby študijný materiál bol ľahko a rýchlo prístupný, aktuálny, atraktívny a interaktívny.

Už niekoľko rokov sa snažíme používať výpočtovú techniku na školeniach formou prezentácií a videokázok. Nemožno však povedať, že ide o e-learning.

Ako príklad, ktorý sa viac približuje e-learningu, si môžete pozrieť na stránke <http://uivp.zsr.sk> odkazy na Aktualizovanú stránku učebných pomôcok alebo na Aktualizované online testy.

Tvorba študijných materiálov a ich zapracovanie do systému e-learningu už prebieha dlhšiu dobu. Dnes možno povedať, že ÚIVP rozbehlo

Ján SLOVÁK

Jediný exemplár trojznakovej mechanickej predzvesti

MÚZEUM DOPRAVY

Zvláštnou, dnes už zabudnutou kapitolou vývoja železničného návěstníctva boli tzv. trojznakové mechanické predzvesti. Jediný zachovaný exemplár tohto zariadenia na Slovensku zo zbierkového fondu Múzejno-dokumentáčného centra je inštalovaný v železničnej expozícii bratislavského Múzea dopravy. V tomto príspevku sa pokúsime stručne priblížiť históriu tohto typu návěstidla.

Jednou z významných charakteristických črt železničnej dopravy je skutočnosť, že rušňovodič nedokáže zastaviť idúci vlak na vzdialenosť svojho rozhľadu. Z tohto dôvodu sa už od prvopočiatkov železničnej prevádzky používali rôzne signalizačné zariadenia, informujúce o stave dopravnej cesty, najmä o možnosti vojsť z trate do stanice. Pre tento účel sa už od polovice 19. storočia zavádzali tzv. dištančné návěstidlá, ktoré boli umiestňované na zábrzdnu vzdialenosť pred prvou staničnou výhybkou. Návěst „Stoj“ mala však v tomto prípade iba permissívny charakter – stačilo, keď vlak zastavil až pred touto výhybkou. Situáciu skomplikovalo až zavedenie vchodových návěstidiel závislých na postavení výhybiek, ktoré mohli byť umiestňované len niekoľko desiatok metrov pred prvú staničnú výhybkou. Bezpodmienečná nutnosť zastaviť vlak ešte pred týmto návěstidlom si vyžiadala zavedenie ďalšieho návěstidla, umiestňovaného na zábrzdnu vzdialenosť pred vchodové návěstidlo – tzv. predzvesti. Predzvesti sa na území Československa začali objavovať od roku 1883. Ako predzvesti sa najskôr používali predovšetkým vtedy obvyklé dištančné návěstidlá. Od roku 1913 muselo mať podľa návěstných predpisov svoju predzvest každé návěstidlo. Na našom území sa používali predovšetkým dvojznakové predzvesti s obdĺžnikovým terčom zelenej farby s bielym orámovaním, ktoré vychádzali z francúzskeho vzoru. Predzvesti s kruhovým terčom žltej farby a bielym orámovaním, ktoré sa aj v súčasnosti stále používajú na miestnych tratiach, sa na naše územie dostali až po 2. svetovej vojne. Takéto dvojznakové predzvesti umožňovali signalizovať len návěst „Voľno“ a „Pomaly“ (dnes „Výstraha“), a to polohou návěstného terča cez deň, resp. návěstným svetlom s príslušnou farebnou clonou v noci.

Nevýhodou takéhoto usporiadania bolo, že návěst „Voľno“ bližšie neinformovala rušňovú čatu, či pôjde o vchod v priamom smere, alebo do odbočky. Keďže rýchlosti v železničnej doprave na začiatku

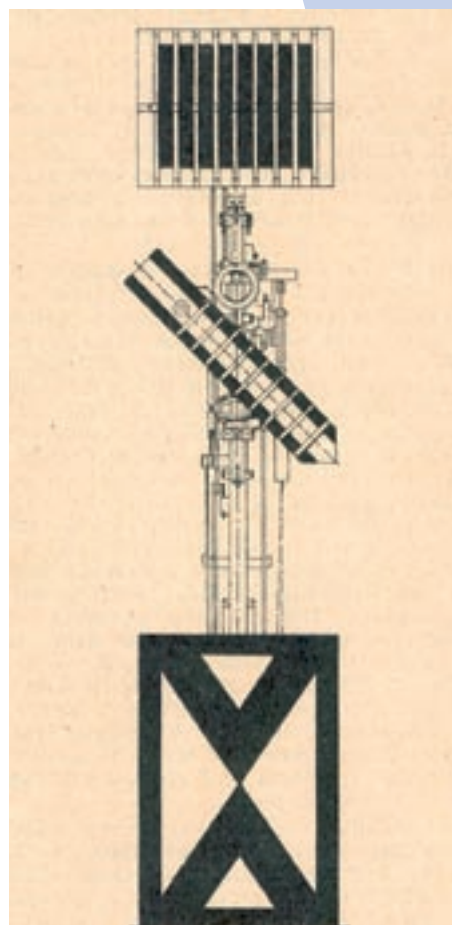
20. storočia už neboli malé a naďalej sa zvyšovali a vchod vysokou rýchlosťou do odbočky bol rizikom (a aj častým dôvodom vážnych nehôd), bolo potrebné vyriešiť úlohu, ako signalizovať už na predzvesti, či pôjde o vchod do odbočky, alebo nie.

Signalizovanie predzvesti

V Nemecku sa riešením tejto úlohy začali zaoberať návěstní technici od roku 1906. K dispozícii boli 4 modely riešenia, ktoré podrobili skúškam. V roku 1929 bolo definitívne rozhodnuté, že trojznaková predzvest bude mať tvar doterajšej dvojznakovej s pridaním jedného ramena. Pre návštenie v noci bolo pridané ďalšie svetlo. V rámci ČSD sa riešením trojznakovej predzvesti technici začali zaoberať až v 30. rokoch 20. storočia, a aj to až v dôsledku niekoľkých vážnejších nehôd. Prvý návrh trojznakovej predzvesti ČSD vypracovala Českomoravská Kolben-Daněk. Zaujímavým bolo riešenie druhého svetla na trojznakovej predzvesti, ktoré nemalo samostatnú lampu, ale svetlo sa prenášalo z jedinej návěstnej lampy pomocou sústavy zrkad-



Trojznaková predzvest nemeckého typu v expozícii bratislavského Múzea dopravy STM (foto autor).



Pôvodná forma trojznakovej predzvesti podľa návrhu ČKD s návěstným znakom „Voľno do odbočky“.

diel, tzv. zrkadlíkom. Tým sa dosiahlo, že pri zhasnutí návěstnej lampy nebude predzvest nechcene signalizovať „Voľno“, ako by to bolo pri použití dvoch návěstných lúčov. Zavádzaniu trojznakových predzvestí v ČSD predchádzali úpravy radiacích a stavadlových prístrojov – doplnenie pravítkových skriň a trojpolohových, resp. dvojitéch stavacích pák.

Hoci na území dnešnej Českej republiky sa začali používať trojznakové predzvesti typu ČKD s vtedy obvyklým obdĺžnikovým terčom ešte pred druhou svetovou vojnou, počas vojny sa z Nemecka rozšírila nemecká konštrukcia s kruhovým terčom. Na Slovensku sa trojznakové predzvesti podľa nemeckého vzoru vyskytli pravdepodobne až po 2. svetovej vojne – v návěstných predpisoch železníc na Slovensku totiž tento typ predzvesti nebol.

Ing. Michal TUNEGA,
VVÚŽ - MDC

Opravujú dom Kronerovcov



Už dlhé roky čaká rodny dom Jozefa Kronera v kysuckej obci Staškov na záchrancu, ktorý doň opäť vdýchne život a dôstojnosť hodnú veľkého umelca. Všetko nasvedčuje tomu, že z rozpadajúcej sa ruiny by malo už čoskoro vzniknúť unikátne múzeum s pamätnou izbou.

V nej strávil Jozef Kroner prvých deväť rokov života s rodičmi a ďalšími jedenástimi súrodencami.

Obec má dom zatiaľ v prenájme, ale rozpracované je jeho odkúpenie. Staškovčania však nechcú čakať na definitívne schválenie odpredaja od ŽSR, a tak sa pustili do diela. Starosta vyhlásil verejnú zbierku fotografií a ďalších dobových predmetov od miestnych ľudí, ktorí so slávnym hercom v minulosti prišli do styku. Čo najvernejšiu podobu interiéru domčeka dotvorí postreh každého pamätníka.

Verejná súťaž na údržbu a opravy

Železnice SR vyhlásili verejnú súťaž na výkony traťových strojov pri údržbe, opravách a rekonštrukciách železničného zvršku a spodku vo vlastnej sieti.

Predpokladaná cena jeden a pol ročne zákazky na zabezpečenie uvedených služieb predstavuje 3,568 mil. EUR bez DPH.

Súťaž je rozdelená na štyri časti v pôsobnosti oblastných riaditeľstiev Košice a Trnava pre atrakčné obvody Banská Bystrica, Zvolen, Spišská Nová Ves, Košice, Trebišov, Trenčín, Žilina, Bratislava, Trnava a Nové Zámky.

Termín na požiadanie o súťažné podklady je 7. máj, na predkladanie ponúk 26. máj tohto roku. Pri vyhodnocovaní ponúk rozhoduje najnižšia cena, ako o tom ŽSR informovali v Úradnom vestníku Európskej únie.

Dopravné výkony v nákladnej doprave poklesli

Informácie o tom, ako zasiahla hospodárska a finančná kríza jednotlivé oblasti hospodárstva na Slovensku prinášajú mnohé denníky i ďalšie média takmer denne. Kríza neobišla ani železničný sektor. Železnice SR prijali už množstvo opatrení na zvládnutie krízového stavu, s mnohými sa denne stretávame aj na pracoviskách. O niektorých prinesieme informácie v ďalšom čísle. Dnes je to o klesajúcich výkonoch v nákladnej železničnej doprave.

Najvýraznejším prejavom krízy pre ŽSR je výrazný pokles dopravných výkonov, osobitne v nákladnej doprave, najmä zo strany ZSSK CARGO. Tento negatívny vývoj sa plne prejavuje v poklese príjmov z prevádzkovania dráh (poplatok za použitie železničnej dopravnej cesty).

Pre porovnanie uvádzame prehľad dopravných výkonov nákladnej dopravy za obdobie január až február rokov 2007-2009.

Súčasne je pokles zaznamenaný aj v ostatných službách a výkonoch, ktoré ŽSR poskytuje pre dopravcov napr. telekomunikačné služby, médiá - z nich najmä odber trakčnej elektrickej energie vo vzťahu na objem dopravných výkonov.

Významným rizikom pre platobnú schopnosť ŽSR je značný výpadok peňažných prostriedkov na strane ZSSK CARGO. Nedostatok vlastných zdrojov sa stáva aj limitujúcim faktorom na realizáciu investičných akcií.

V tomto roku pokračujú a začínajú sa len akcie, ktoré majú zabezpečené finančné krytie. Ide o investičné akcie financované z fondov EÚ, spolufinancovania k fondom EÚ zo štátneho rozpočtu, dotácie na modernizáciu železničnej infraštruktúry a podporu obrany zo štátneho rozpočtu, úverov na vykrytie deficitu spolufinancovania fondov EÚ.

(dad)

Vývoj skutočných výkonov ZSSK CARGA a ostatných dopravcov v nákladnej doprave za obdobie I. - II. mesiaca rokov 2007 - 2009

Dopravcovia	Merné jednotky	Nákladná doprava			Pokles v % 2009/08
		I-II/ 2007 skut.	I-II/ 2008 skut.	I-II/2009 skut.	
ZSSK CARGO	vlkm	2 747 694	2 742 782	1 807 788	-34,09
	tis.hrtkm	3 356 229	3 439 357	1 879 399	-45,36
Ostatní ND	vlkm	73 955	111 776	70 734	-36,72
	tis.hrtkm	84 021	106 840	64 725	-39,42
Spolu	vlkm	2 821 649	2 854 558	1 878 522	-34,19
	tis.hrtkm	3 440 250	3 546 198	1 944 123	-45,18

Fórum koľajovej dopravy

Piata medzinárodná konferencia Fórum koľajovej dopravy, ktorá sa uskutočnila v marci v Bratislave nastolila aktuálne otázky železničnej infraštruktúry.

280 odborníkov z domova i zo zahraničia si vypočulo 52 príspevkov. Diskutovalo sa o projektovaní a budovaní vysokorychlostných tratí, o architektúre mestskej koľajovej dopravy ako súčasť mesta, či o mobilných prostriedkoch. Konferencia si kladla za cieľ hľadať spoločné riešenia v železničnej a mestskej koľajovej doprave, ako i minimalizovať riziká v budovaní in-

fraštruktúry na Slovensku s prepojením na dopravné systémy Európy. Záštitu nad konferenciou prevzal minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomír Vážny, ktorý v úvode vystúpil. Do organizovania podujatia boli zapojení PSKD (Prevádzka a stavby koľajovej dopravy), Žilinská univerzita a Slovenská technická univerzita.

Nová ústredňa zlepšila volania v Spišskej Novej Vsi

Kvalitné telefónne spojenia či doplnkové služby, akými sú CLIP, CLIR, presmerovanie hovoru, alebo konferenčné spojenia, využívajú už mnohí účastníci telefónnej siete ŽSR. Od 13. marca si na tieto štandardné možnosti, poskytované digitálnymi ústredňami Železničných telekomunikácií (ŽT), zvykajú aj železničari v Spišskej Novej Vsi.

A veru, už bol najvyšší čas. Stará voličová ústredňa, nepretržite slúžiaca od roku 1962, napriek enormnej snahe technikov dožívala. – **Chýbali už náhradné komponenty, zostarla aj izolácia na elektrických rozvodoch. Stačil nekontrolovaný dotyk počas bežnej údržby, vodiče sa spojili, skratovali linku a už sa nám zákazník sťažoval, že telefón je hluchý,** – opisuje patálie so starou ústredňou Ing. Rudolf Leško, vedúci skupiny hlasovej a dátovej techniky košickej pobočky ŽT. Výmenou sa zdvojnásobila aj kapacita ústredne. – **Ešte sme síce mali rezervu na pripojenie nových účastníkov, ale požiadavky rástli najmä na zapojenie liniek s možnosťou volaní do verejnej siete. A tých stará ústredňa ponúkala len 90, kým v novej sa takéto oprávnenie dá nakonfigurovať pre všetkých, takmer 500 účastníkov,** – porovnáva limity ústrední Ing. Leško. Kto by si však myslel, že spustením digitálnej ústredne automaticky dostane telefónny aparát s displejom, mylí sa. Závísí



- Táto karta z novej ústredne, určená pre 32 digitálnych účastníkov, nahradí 3 vysoké stojany s elektromechanickými prvkami voličovej ústredne, - vysvetľuje Ing. Rudolf Leško, vedúci skupiny hlasovej a dátovej techniky košickej pobočky ŽT.



- Pred 13. marcom to boli ešte funkčné stojany, plné linkových voličov, triedičov či skupinárov, - ukazuje na kopy šrotu Štefan Galko, technik telekomunikačných zariadení.

to nielen od požiadavky na „digitál“, počtu zapojených kariet pre digitálnych účastníkov, ale aj od prenosových ciest. – **Niektoré káble majú takmer 50 rokov a nevyhovujúce parametre pre prenos digitálneho signálu. Po nich však fungovalo mnoho telefónov, ktoré mali ešte rotačné číselníky s impulznou voľbou. No tieto impulzy skreslené počas prenosu v kábloch nová ústredňa nevyhodnocovala správne. Preto sme takéto aparáty postupne zamieňali za prístroje s tónovou voľbou,** -

ozrejmil kľúč výmeny telefónov vedúci skupiny ŽT. Výmenou ústredne došlo tiež k zmene číslovacieho plánu v Spišskej Novej Vsi. Pred pôvodné trojčíslia účastníkov sa doplnila číslica 6 (**914 6xxx**), pre volania z verejnej siete stále platí číslovanie **053 229 6xxx**. Aktuálne telefónne čísla si železničari môžu nájsť aj na novom Portáli ŽSR v sekcii Informačné systémy a aplikácie - Telefónny zoznam.

(balky)
Foto: autor

Pred silnoprúdarmi sa skláňajú aj lampy

Už niekoľko rokov okolo nich prechádzalo bez povšimnutia množstvo ľudí, no v tejto chvíli hned' upúťali pozornosť cestujúcich, ktorí čakali na svoj vlak. Zvyčajne stoja na nástupišti vzpriamené, v rade, pekne jedna za druhou. Tak prečo zaujali práve teraz? Lampy z kyslíkovej peróna, lebo o nich je reč, sa totižto skláňali k zemi, ohnuté v metrovej výške. Vandali? Nehoda? Nebodaj víchrica? Tieto možnosti mohli síce preblesnúť v hlavách cestujúcich, dôvod však bol úplne iný. Sklonili sa pred silnoprúdarmi z košického SMÚ EE, ktorí na nich vykonávali pravidelnú revíziu. O hodinu už opäť stáli zvislo a bez povšimnutia.

(balky)



Prioritou je udržať zamestnanosť

Vedenie ZSSK CARGO sa po 6-mesačnom kolektívnom vyjednávaní dohodlo s deviatimi odborovými centrálnymi pôsobiacimi v spoločnosti na znení kolektívnej zmluvy pre rok 2009.

Mzdy sa však nezvýšia, zostávajú na úrovni roku 2008. Odborové centrály súhlasili s prekážkami v práci na strane zamestnávateľa, ktoré vyplývajú z poklesu výkonu a s opatreniami spoločnosti vo forme celozávodnej dovolenky a náhrady mzdy vo výške 70 % pri skrátení pracovného týždňa. Prioritou spoločnosti naďalej zostáva udržanie zamestnanosti a životnej úrovne jej zamestnancov v interakcii s produktivitou práce.

Právom sa hnevajú



Ludovej tvorivosti sa medze nekladú, stala sa trvalým koloritom železničných staníc.

Nuž veru, našich kolegov pracujúcich priamo v priestoroch železničných staníc pochyť poriadna zlosť, keď zistia, že ten krík s ružičkami je fuč, že z čerstvo vykopanej jamy tuja dostala „nohy“. Napajedení sú aj prednostovia, bojujúci o každú mincu určenú na spríjemnenie pobytu cestujúcich vo vestibule, či vonku na peróne. Keď sa už peniaze premenia na kvety, kríky, stromy, ktosi bezmenný ich kradmou rukou za pár minút dokáže zlikvidovať.

Železničiar – záhradkár je schopný obetovať i čosi z vlastných sadeníc, ale potešenie z výsledku je často krátkodobé. Chamtivé ruky ich odnesú, aby potešili iné oči. Zloději si pravdepodobne už dopredu obzrú terén, a potom vyrážajú na záťah. Podstatne menej šancí majú, ak zbadajú logo Železničnej polície. Jej sídlo priamo v stanici je azda aspoň trochu výstrahou i pre mazanejších grázlov. Plány o monitorovaní priestranstiev kamerovým systémom aj v menších stani-

ciach sú v súčasnosti iba v teoretickej rovine, a tak zatiaľ „dozorujú“ aspoň tamojší pracovníci staníc. Sotva však dokážu ustrážiť všade ustrážiť kvetinové záhony, alebo steny budov, ktoré na mnohých staniciach dostanú „umeleckú výzdobu“ od neznámeho autora. Na tieto devastujúce činy sú naše zákony prikrátke, a tak nad nami víťazia škodcovia.

(pal)

Odkryté slnkom, neodviaté vetrom

Veziem sa vlakom do Žiliny a za oknami vozňa sa mihá prebúdajúca krajina posiatá prvými kvetmi. Radosť z prichádzajúcej jari však vystrieda sklamanie a šok pri pohľade na koľajisko v cieľovej stanici. Porozhadzované plastové fľaše, konzervy a na podvaloch kôpky papierových utierok boli ešte prednedávnom schované pod snehovou perinou. Je to síce vizitka cestujúcich, ktorí si slušnosť a kultúrnosť zjavne nepribalili na cestu, hanba však padá na hlavy železničiarov. Prečo je to tak, a prečo koľajiská často vyzerajú ako skládka smetia? Ťažko nájsť okamžitú odpoveď, najmä, ak sa spýtate riadiacich zamestnancov, ktorí na naše odpovede majú okamžité odpovede o pravidelnom upratovaní a . Pravdou je však i to, že zodpovední železničiarovia ešte pred pár dňami vzorne čistili nástupištia a výhybiek od snehovej nádielky. A keďže im vzhľad a čistota stanice nie sú ľahostajné, musia sa opäť pustiť do práce, pretože tento neporiadok nezvládne sám ani nezbedný vietor.

(balky)



Vták na Klemensovej



Neviem, čo prinútilo drozda, aby si postavil hniezdo v okne budovy GR ŽSR v Bratislave, keď na okolí je množstvo iných možností. Buď má vrúcny vzťah k železničiarom alebo k polygrafii, pretože sa pozerá rovno do tlačiarne. Je tu ešte jedna možnosť. Je tam nasadený na kontrolu dochádzky...

(hoc)

Tam, kde pivo vozí vláčik...



V reštaurácii zvyčajne očakávate, že vám objednaný nápoj prinesie čašník. Inak je tomu v brnianskej reštaurácii Výtopna na ulici Hlinky 34, kde čašníkom vypomáhajú 3 modelové vláčiky. Tie zákazníkom roznášajú nápoje priamo na stoly, ktoré sú navzájom prepojené koľajničkami s rozchodom 45 mm. Po nich neustále jazdia digitálne ovládané súpravy, vyrobené pod značkou LGB v mierke 1:22,5 (modelová veľkosť G). Malé rušne ťahajú špeciálne upravené vozne na prepravu pohárov a fliaš. Tak nech sa páči, objednajte si! Ale pozor, aby vám pri obdivovaní čulého ruchu reštauračnej železničky váš nápoj medzitým neodcestoval.

(balky)

Zaostrené na bezpečnosť

Železničná polícia (ŽP) vypracovala 2 projekty zamerané na oblasť prevencie kriminality v obvode železničných dráh, ktorých cieľom je zefektívniť a skvalitniť úroveň v tejto oblasti.

Traja pátrači

Projekt „Traja pátrači“ je zameraný na oblasť „Prevencia a zníženie kriminality detí a mládeže“. Pozornosť je sústredená na cieľovú skupinu detí štvrtého a piateho ročníka základných škôl, ako aj prvého a druhého ročníka osemročných gymnázií.

Cieľom je súťažnou formou zapojiť žiakov do riešenia problematiky kriminality v oblasti drog a alkoholu, vzájomného šikanovania sa a poškodzovania majetku v obvode železničných dráh. Princípom súťaže je napísanie vlastných skúseností, ktoré súťažiaci v uvedenej oblasti sám zažil, videl alebo o nich počul a navrhnúť možné riešenia opísaného problému.

Úlohou projektu nie je prijímať oznámenia o trestných činoch a priestupkoch, ale predchádzať možným negatívnym situáciám. V súlade so zásadami stratégie tento projekt vytvára predpoklady pre účinné predchádzanie šírenia drog a alkoholu, vzájomného šikanovania sa žiakov alebo poškodzovania majetku v obvode železničných dráh. Súťaž prebiehala v marci. Po vyhodnotení prví traja víhercovia získali možnosť vyskúšať si prácu príslušníka ŽP. Zároveň majú možnosť zúčastniť sa na praktických ukázkach streleckého, kynologického a pyrotechnického výcviku a iných činností, ktoré vykonáva ŽP.

Vyhni sa rizikám na železnici

Cieľom projektu „Vyhni sa rizikám na železnici“ je poukázať na možné riziká v železnižnej doprave, na spôsoby ako im predchádzať a tým vytvárať predpoklady pre zníženie počtu smrteľných úrazov.

Projekt je realizovaný formou učebnej pomôcky video DVD. Podnetom na prípravu tejto učebnej pomôcky bola nepriaznivo rastúca štatistika nehôd na železničných tratiach. Sedemnástminútový film bude slúžiť na preventívnu výchovu žiakov druhého až šiesteho ročníka základných škôl. Počas besied a prezentácií ním budú železniční policajti upozorňovať napríklad na rešpektovanie svetelnej signalizácie, dodržiavanie bezpečnej vzdialenosti od železničných tratí a zariadení a pod. Jednotlivé inscenované situácie popisujú nesprávne konanie a najčastejšie príčiny tragických udalostí na železničiach (napr. nepozornosť pri prechádzaní cez železničnú trať mimo určených priechodov, úmyselné poškodzovanie vlakových súprav a signalizačných zariadení). DVD bolo zaradené do zoznamu odporúčaných učebných pomôcok pre základné školy s platnosťou na 5 rokov. Potešujúci je fakt, že o DVD prejavili školy veľký záujem.

(ŽP)

HASIČI v akcii

Hasičské útvary Závodu protipožiarnej ochrany železníc (HUZPOŽ) za minulý mesiac zaznamenali 60 výjazdov k požiarom, chemickým haváriám, technickým zásahom a asistenciám. Zo zaujímavých prípadov vyberáme:

*Hasičský útvar Bratislava 1. marca privolali k požiaru záhradnej chaty. Napriek rozmočenému terénu, ktorý sťažoval prízjazd na miesto zásahu, jednotka vysokým tlakom požiar lokalizovala a postupným rozoberaním ho likvidovala s jednotkami HaZÚ Bratislava.

*V ten istý deň zasahovali aj košický hasiči, ktorým na útvar ohlásili požiar rušňa. Jednotka vyslala k požiaru dve požiarne vozidlá. Po príchode zistili, že zasiahnutá bola strecha kabíny. Strhnutá trolej sa dotkla klimatizácie a tá zapríčinila požiar. Pri zásahu nebol nikto zranený.

*Posledný marcový deň bola jednotka ZPOŽ HÚ Bratislava privolaná k úniku fenolu z cisterny na Železničnú stanicu Bratislava východ. Po príchode na miesto prieskumom zistili, že ide o únik z plášťa pred výpustným hrdlom. No keďže sa pod výpustným hrdlom vytvoril kvapel, nebolo možné konkrétne identifikovať ďalšie miesto úniku. Veliteľ zásahu HÚ ZPOŽ preto rozhodol vytýčiť nebezpečnú zónu. K výjazdu bola povolaná aj jednotka HaZÚ Bratislava, ktorá po príchode vytvorila dekontaminačné pracovisko. Hasičské jednotky sa pokúsili o zastavenie úniku, čo sa podarilo len čiastočne. Preto bola cisterna dopravená na prečerpanie do Slovaftu.

*Únik kyseliny dusičnej z cisterny riešili 6. apríla aj hasiči z Čiernej nad Tisou. Na operačné stredisko im nahlásili požiadavku na zásah v Železničnej stanici Slovenské Nové Mesto. Po príchode jednotka prieskumom zistila, že ide o únik kyseliny dusičnej dymovej cez horný, uzatvárací príklop. I keď sa cisterna nachádzala na koľaji bez trolejového vedenia, kvôli bezpečnosti jednotky dal veliteľ zásahu trolejové vedenie vypnúť. Únik kyseliny dusičnej tak mohli neutralizovať vodnou hmlou. Po výmene tesnenia a dotiahnutí skrutiek uzatváracieho vrchného príklopu kyselina prestala unikať, no cisternu i naďalej ochladzovali prúdom vody. V spolupráci s príslušníkmi HaZZ a železničnej polície uzavreli priestor okolo železničnej stanice v okruhu 200 metrov. Po dokončení zásahových prác a následnom monitorovaní cisternu odovzdali zamestnancom železničnej stanice. Pri zásahu nedošlo k zraneniu osôb.

(sed)



Pri úniku kyseliny dusičnej v Železničnej stanici Slovenské Nové Mesto zasahovali železniční hasiči z Čiernej nad Tisou.

Benátsko a jeho krásy očami železničiarov

Vo februári skupina 24 železničiarov prijala ponuku vlakového poznávacieho zájazdu organizovaného Závädom služieb železníc do kraja okridleného leva – Benátska.



Naši kolegovia so štvorrukou benátskou maskou, ktorá sa dostala až do finále.

Verona bez Júlie

Spoznávanie začalo mestom Verona, známym predovšetkým množstvom pamiatok z rímskych čias, či láskou Rómea a Júlie. Najprv sme vstúpili do Areny – 3. najväčšieho amfiteátra rímskej ríše. V ňom predviedol vedúci zájazdu krátku opernú áriu: - Oooo sóóóóle miiiió ..., aby potvrdil jej legendárnu akustiku, o ktorej vedeli už v 1. stor. n.l. Kedysi sa tu konávali gladiátorské zápasy, v súčasnosti je v letných mesiacoch preplnená 20 000 ľuďmi pri svetovo známých operných predstaveniach ako Aida, Carmen, Tosca, či Barbier zo Sevili. V Júliinej hrobke sme Júliu nenašli, a tak sme ju išli hľadať k jej domu s balkónom, no már-

ne, po Júlii ani stopy. Náš sprievodca nás sklamal skutočnosťou, že tu Júlia nikdy nebola a je len literárnou postavou a výplodom fantázie Williama Shakespeara. Napriek tomu však príbeh romantickej lásky Rómea a Júlie priťahuje do Verony húfy turistov, čo bolo vidno na každom kroku.

Vlaky nestíhali...

Karneval v Benátkach sme navštívili v roku 30. výročia jeho obnovenia. Po príchode do mesta na lagúne sme absolvovali plavbu po najneobvyklejšej dopravnej tepne sveta, 3,8 km dlhom Canale Grande lemovanom nádhernými palácami. Po vystúpení z lodného auto-

busu – tzv. vaporetta priamo až pri námestí San Marco sme sa spoločne odfotili pri štvorrukej benátskej maske. Ešte sme netušili, že aj ona sa dostane pri vyhlasovaní najkrajších masiek až do finále. Pri odchode nám na železničnej stanici „živý plot“ z karabinierov zamedzil nástup do vlaku. Obrovský dav tisícok návštevníkov totiž talianske železnice nestíhali odvážať. Museli sme cestovať až ďalším spojom.

Padova

Tretí deň spoznávania Talianska patrila Padove, známej predovšetkým obrovskou a nádhernou Bazilikou sv. Antona, ktorá ukrýva ostatky a relikvie tohto druhého najvýznamnejšieho talianskeho svätca po sv. Františkovi z Asissi. Pri elipsovitom námestí Prato della Valle ozdobenom sochami a vodným kanálom sme sa prešli každodennými padovskými trhmi. Tu sme ochutnali miestne syry, sušené paradajky, no chlapov najviac zaujala „Viagra naturale“. Večer nás pozitívne prekvapila majestátna katedrála vo Ferrare a naše maškrtné jazýčky si pochutnali na vynikajúcej miestnej horúcej čokoláde, pre ktorú sa sem oplatí vrátiť. S veľkou nevoľou, že naše poznávanie sa končí, sme sa pobrali domov.

(PD)

Viac informácií o zájazdoch organizovaných Závädom služieb železníc sa dozviete na:
www.zajazdyzsz.estranky.sk

Kontaktná osoba – Peter Ďurčák, pracovisko ZSŽ na Bajzovej ul. č. 14 v Košiciach

Tel. žel. 910 - 2336, 2333, 2337, št. linka 055/229 2336, 055/229 2333, 055/229 2337

E-mail: Durcak.Peter@zsr.sk

Prvý „parný“ deň

CHCETE SA ZVIESŤ V KABÍNE PARNÉHO RUŠŇA 331.037 (UHRANKA) ALEBO NA MOTOROVEJ DREZINE?

V sobotu 2. mája od 10.00 hodiny budú mať túto možnosť tí, ktorí navštívia Železničné múzeum Bratislava východ, kde sa pri príležitosti otvorenia sezóny 2009 uskutoční prvý „parný“ deň.

Akcia bude trvať do 18. hodiny a návštevníci budú môcť navštíviť expozície múzea (o 11.00, 13.00 a 15.00, aj s komentovaným sprievodom) a modelové koľajisko, odpíliť si koľajnicu a od 14.00 h si v kine „trubkáreň“ pozrieť filmy so železničnou tematikou.

Múzeum je prístupné z lokality Východné (ležiacej medzi Račou a Vajnoramami a známej tiež ako „Rendez“).

Dostanete sa sem asfaltovou cestou, odbočujúcou z račianskeho konca Dopravnej ulice (medzi zastávkami MHD „Sklabinská“ a „Lokomotívne depo I“) a obchádzajúcou (pomedzi sklady, garáže a záhradky) račiansky výbežok koľajiska areálu.

Vstup do areálu múzea je voľný.



(JK)

ODPOVEĎ

NA VAŠE OTÁZKY

Do rubriky – Vy sa pýtate, my odpovedáme, sme v uplynulých dňoch dostali do redakcie niekoľko listov s otázkami pre Doplnkovú dôchodkovú poisťovňu (DDP) Stabilita. Tie sa týkali najmä výšky poplatkov a ďalších položiek na výpisoch z účtov, ktoré svojim klientom poisťovňa posielala. O vyjadrenie sme poprosili vedenie sporiteľne a obsah listu vám dnes prinášame.

Vážená redakcia,

Obsah mailu, ktorý ste nám zaslali, už v uplynulých dňoch „prešiel“ všetkými pracoviskami DDS STABILITA. Zasielali nám ho priamo zamestnanci ŽSR, mnohí s pridaním „štipľavého až vulgárneho“ komentára, ale našťastie mnohí aj s poznámkou, že sa od neho dištancujú, nakoľko obsahuje aj nepresné a zavádzajúce informácie. Snažíme sa aktuálne reagovať na všetky Vaše otázky, zúčastňujeme sa prezentácií, objasňujeme vzniknutú situáciu. Pri 160 tisíc sporiteľoch však rozhodne nie je možné hovoriť s každým.

Preto radi využijeme aj túto príležitosť, aby sme veci, ktoré sú problémové a nepríjemné, neskrývali, ale tiež preto, aby sme o nich hovorili presne a korektne.

Je pravdou, ako sa uvádza v texte, že výška poplatkov bola až do konca júna nastavená na 3 %.

Je tiež pravdou, že s účinnosťou od 1.7. 2008 tieto poplatky klesli na 2,25 %, čo sú druhé najnižšie poplatky spomedzi 5 – tich DDS na trhu.

Pravdou je aj to, že poplatky sa počítajú ako isté percento z celého stavu na účte klienta, nie z aktuálne zaplateného príspevku. Z tohto pohľadu teda v absolútnom vyjadrení poplatky automaticky rastú s rastom stavu na účte. Taká je „konštrukcia“ poplatkov, daná zákonom a STABILITA, d.d.s., a.s. má možnosť upravovať iba výšku poplatkov, nie spôsob výpočtu.

Každá minca má však dve strany a preto treba objektívne a bez akejkoľvek osobnej zaujatosti posúdiť aj ďalšie aspekty. Ak totiž hovoríme o poplatkoch, je potrebné hovoriť aj o **výnosoch**. Počas 11 rokov pôsobenia na trhu znamenala naša spoločnosť každý rok kladné výnosy, aj napriek tomu, že si účtovala poplatky za správu (dokonca vyššie, ako sú stanovené dnes). Ich účtovanie i vykazovanie však bolo zo zákona stanovené inak, ako je tomu dnes a klient ich na svojom účte priamo nevidel. Rok 2008 bol prvým rokom, kedy sme počas niekoľkých mesiacov roka zaznamenali aj záporné výnosy a vôbec nás neteší ani fakt, že patrili k tým najnižším stratám, ktoré dôchodkové fondy na Slovensku vykázali (celkovo za rok 2008 predstavovala strata na účte našich klientov 2,307 %.) Kolísanie zhodnotenia

je pritom pri dlhodobom sporení bežným javom a vplyv krátkodobých výkyvov netreba „preháňať“, ani kvôli nemu spochybňovať, či popierať celkový zmysel produktu, s ktorým sú naši sporitelia inak už roky spokojní. Vieme, ako citlivo každý z nás reaguje na financie a v čase finančnej a ekonomickej krízy je tento prah vnímavosti určite ešte citlivejší. Finančnú krízu ani prepád cien na trhoch sme však nespôsobili a môžeme iba korigovať investície a zvolené investičné nástroje tak, aby sme dočasné straty čo najviac eliminovali. Strata bola spôsobená preceňovaním majetku na jeho trhovú hodnotu a má účtovný charakter. Požiadavku na preceňovanie stanovila NBS a je záväzná pre všetky DDS. Preceňovanie sme v praxi začali uplatňovať od 1. 1. 2008 a vstupné precenenie k tomuto dátumu (teda ešte za rok 2007) predstavovalo hneď prvú zápornú položku na účte klientov (nie celkom „šťastne“ a správne nazvanú – „ostatné poplatky“, ako sme to podrobne vysvetlili na našej internetovej stránke).

Pre správne a aspoň zjednodušené pochopenie celej problematiky je potrebné objasniť základné pojmy.

Rovnako ako poplatky aj výnosy sa počítajú na mesačnej báze; **a tak ako sú poplatky vypočítané z celého stavu účtu, rovnako aj výnosovaný je celý účet, nielen aktuálne zaplatený príspevok, čo si mnohí klienti možno neuvedomujú.**

Výnosy sa v podstate skladajú z dvoch zložiek (**kupónový, resp. úrokový výnos**, ktorý je vždy kladný a **kapitálový výnos**, čo je výsledok už zmieňovaného precenenia a môže byť kladný alebo záporný)

Celkový dosiahnutý výnos je - zjednodušene povedané - súčtom týchto dvoch položiek, a teda tiež môže byť kladný, ale i záporný (čo je ovplyvnené práve výsledkom precenenia)

Ak teda pripísaný výnos na účte klienta za ktorýkoľvek konkrétny mesiac je vyšší ako účtovaný poplatok, znamená to, **že výnos postačoval na to, aby pokryl poplatky a ešte priniesol klientovi benefit vo forme zhodnotenia stavu na účte, a to bez ohľadu na konkrétne zaplatenú výšku poplatku.**

Konštatovanie, že poplatky teda pohltila postupne príspevky účastníka i zamestnávateľa je preto zavádzajúce a neopodstatnené a čiste „hypoteticky“ by mohlo platiť len v prípade, že by spoločnosť už nikdy viac nedosiahla kladný výnos.

Týmto objasnením samozrejme vedenie spoločnosti nepopiera fakt, že počas mesiacov s mínusovým výnosom nedošlo aj k „siahnutiu“ na istinu (teda na časť doposiaľ nasporenej sumy na účte). Situácia na finančnom trhu sa však postupne upokojuje a konsoliduje a my sme presvedčení o tom, že súčasné výhodné investície prinesú už v blízkom časovom horizonte pre našich sporiteľov želaný a oveľa priaznivejší efekt.

DDS Stabilita

I drobná iskra nádeje je balzomom na dušu

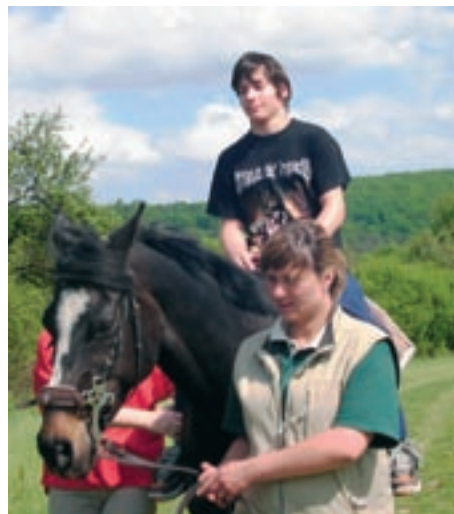
ŽELEZNIČIARI SI PROSTREDNÍCTVOM SOLIDARITY NAVZÁJOM POMÁHAJÚ

Deň matiek v našich končinách nemá dlhú tradíciu, ale postupne sa udomácnil aj v našich rodinách. Druhá májová nedela začala byť i u nás symbolom vďaky. V radoch železničiarok sa nájdu ženy, ktoré svoje materstvo prežívajú oveľa intenzívnejšie ako iné mamy. Pri postihnutom dieťati hodnoty života naberajú odlišné rozmery. Zariadil to osud, život, genetika, či čosi nadpozemské?

Nevyspytateľnosť prírody zasiahla pred šesťnástimi rokmi aj do rodiny Boženy Szabóovej, referentky SMÚ TO Zvolen, pracovisko Kriváň. Stretnutie s touto ženou by pre mnohých s rovnakým údelom mohlo byť inšpirujúce. O tom, ako sa nevzdať, neprijímať rezignáciu vnucovanú okolím, ako sa predierať džungľou predpisov a ustáť všetky prekážky. A pritom byť dobrou pracovníčkou, chápravou manželkou i skvelou matkou staršiemu, zdravému synovi. Jej príbeh sa začal odvíjať od tehotenstva, odkladu prijatia do nemocnice zo strany lekárov, predčasného pôrodu a nejasnej definície diagnózy u syna Miška. Zdravotníci dlho tápali, až po roku odznel verdikt – detská mozgová obrna. – **Začali sme cvičiť Vojtovou metódou, po čase sa však dieťa začne vzpierať, bolí ho celé telo a začína chápať rozdiely medzi ním a rovesníkmi. Zmiernenie bolesti a priaznivejší vývoj sme riešili aj prostredníctvom kúpeľov. I tak sme Miš-**



Božena Szabóová ako referentka SMÚ TO Zvolen na svojom pracovisku v Kriváni sleduje potreby 24 traťovákov od evidencie až po objednanie a vydávanie materiálu.



mierne úľavy. – **My, rodičia, predsa vieme, že nemôžeme rátať s výbornými známkami, ale pri zdravých deťoch sa syn naučí riešiť každodenné situácie tak, ako ich vníma u spolužiakov. A vtedy nie sú rozhodujúce známky, ale príprava na život. Skôr vyvstali problémy s chôdzou po schodoch. Nemohli sme žiadať, aby ročník, ktorý práve navštevoval, presťahovali na prízemie. A tak s barličkou musí zvládnuť**

schody, - charakterizuje zdanlivo prekonateľné otázky Miškova mama.

Doteraz akosi peniaze, pravidelné i náhle výdavky, neboli nastolené. Ale všetky rehabilitácie, či vozenie autom aj denno-denne do školy hlboko zasahujú do rozpočtu rodiny. Rodinné zvyklosti sa v rodine Szabóovcov už dávno naučili podriaďovať potrebám toho najzraniteľnejšieho. Dôležitá je rodinná súdržnosť i manželova láska preukazovaná výraznou pomocou. Vlni prišla nečakaná možnosť absolvovať v Piešťanoch terapiu kozmickou metódou. Ide o využívanie modifikovaného kozmického odevu. Iba procedúry v rozpätí dvoch týždňov stáli 88 960 korún. Takáto suma zahatala nádej, ale kolegyňa podsúvala pani Szabóovej myšlienku na prosbu o pomoc od neinvestičného fondu Solidarita. – **Priznám sa, mala som obavy z oslovenia. Neverila som, že by to mohlo fungovať. Doteraz si myslím, že tie isté pocity z odmietnutia či nepochopenia majú aj iní železničiarom. Bola som prekvapená pohotovou reakciou a finančná pomoc v čiastke 700 eur (21 088 Sk) bola darom z neba. A tak, ako som bola povďačná rodičom, ktorí mi tiež pomohli istou čiastkou, teraz vyslovujem veľkú vďaku Solidarite a samozrejme železničiarom**, - s dojatím hovorí pani Božena. – **Nie je veľa zamestnávateľov, ktorí umožnia, aby taká inštitúcia fungovala na jej pôde**, - dodáva Miškova matka.

Slová uznania určite potvrdia tí, ktorí už zmiernili svoje súženie peniazmi z tohto zdroja. No zároveň týmto príbehom podnecujeme kolegov k zamysleniu sa nad jedinečnosťou matky. Kvety veľa vypovedia, tak nimi nešetrite.

Mária PALIČKOVÁ

Foto: autorka a rodinný archív

Jazda na koni je pre Miška nielen príjemná, ale aj nápomocná, a tak sa mama so synom s koníkmi v Slatinke spriatelili.



ka museli prepravovať vo vozíku a veru neostávalo iné, iba mu operovať skrátené šľachy. Napriek spoločnému hľadaniu schodných riešení s našimi lekármi sme sa rozhodli pre úplne nový spôsob operácie v Nemecku. V tom čase tam manžel pracoval a platil zdravotné poistenie, čo nám pomohlo znížiť finančné náklady. Výsledný efekt bol ten, že syn sa dokázal postaviť na vlastné nohy. Ibaže šľachy rastú pomalšie ako kosti, takže spôsoby liečenia nepretržite riešime, napríklad aj jazdou na koňoch v našej blízkej Slatinke, - popisuje svoje strasti pani Božena. Pridružili sa i otázky vzdelania. Prispôsobí sa žiakom v základnej škole, alebo ho treba umiestniť do špeciálnej školy? Miško mal iba pomalšie reakcie a o čosi dlhšie mu trvalo, kým zvládol nejakú úlohu. Až s nárokmi na učivo v 5. ročníku základnej školy začal dostávať

Všetko sa dá, len treba chcieť

VÝPRAVCA PAVOL TENCER SI BANÍKOV UKLADÁ DO SKLENENÝCH FLIAŠ

Určite ste už videli sklenené fľaše, ktoré namiesto tekutého obsahu skrývajú ešte väčší poklad. Makety lodí, ktoré do miniatúrnych priestorov dostali šikovné ruky rezbárov. No nielen lode dokážu niektorí jednotlivci poskladať cez úzke hrdlo fľaše do jej útrob. Príkladom môžu byť aj doslova umelecké diela, výjavy zo života baníkov, ktoré vyrába náš kolega, výpravca zo železničnej stanice Nová Baňa Pavol Tencer.

Keď sme navrhovali termín stretnutia, vôbec mu neprekážalo, že bude práve po nočnej. Vraj energie má toľko, že ju môže rozdávať a spánok mu chýbať nebude. Za tých tridsať rokov nepretržite odpracovaných v doprave si už zvykol. I tak vraj má doma dost inej práce. Stolík v obývačke sa mení na malú galériu. Čo fľaša, to unikát, originál. Obdivujeme drevené lešenie, kúsok originálnej rudy, baníkov v dobových uniformách pri rúbaní. Výjavy sú poväčšine trojposchodové, spodné časti predstavujú pracoviská v bani, na hornom podlaží sa vyníma kostol a domčeky, v ktorých baníci niekedy bývali. Drevené figúrky sú dosť masívne, až vás to núti rozmýšľať, ako sa to pánovi Tencerovi podarilo poskladať do vnútra. – **Takú istú otázku občas dostal môj už žiaľ'nebohý otec, ktorý vo mne vzbudil záujem o túto robotu. A viete, aká bola jeho a tým aj moja odpoveď? Nuž vyzlečiem sa do trenírok, šup do fľaše, a veci mi do nej podávajú moje dcéry,** - dodal so šibalským úsmevom popod fúzy. Pravdou však je, že to, čo sa vo vnútri nachádza, prešlo kúsok po kúsku cez úzke hrdlo fľaše. Poriadna piplačka, a žiadne ponáhľanie. Každý diel musí pevne sedieť, ani kvapka lepidla nesmie padnúť mimo, aby nebolo vidieť žiaden spoj. Je to práca náročná na čas a kto by sa chcel pri tom ponáhľať, neuspje. – **Robím to pomocou drevenej špilky, na ktorej je ihla. Napichnúť a pomaly vsúvať. Najprv musia sadnúť stĺpiky, postupne pridávam postavičky, rudu, podlažia. Prečo zná-**



Baníci tvoria hlavnú náplň diel, ktoré Pavol Tencer vyrába.

zornujem prácu baníkov? Nuž Kremnica i Nová Baňa sú staré banícke mestá a myslím si, že aj takýmto spôsobom si zaslúžia, aby sa pripomínala ich dlhoročná tradícia, - približuje svoje diela Pavol Tencer. Materiálom, s ktorým pra-



Výpravca z Novej Bane Pavol Tencer s jedným zo svojich originálov.

cuje, je predovšetkým lipové drevo, no dá sa použiť aj topoľ. V najbližšom čase chce urobiť banské zariadenie klepačku, ktorá však bude z tvrdého dreva, pričom by mala byť aj funkčná. Namiesto malej fľaše však použije päťlitrovú. – **Viete, čo je na tej práci zaujímavé? Že niekedy najväčším problémom nie je samotná výroba, ale zohnať poriadnu fľašu,** - povedal na záver Pavol Tencer. – **Nie každá sa na to hodí, musí mať svoj tvar a splňať aj moje predstavy. Tak, aby zaujala, ale zároveň nebola dominantnou v porovnaní so samotnou prácou, ktorú ukrýva. Pre nášho kolegu Pavla Tencera neexistuje pojem nedá sa. Všetko sa dá, len treba chcieť...**

Vladimír SALZER,
foto: autor



I táto drevená topánka, slúžiaca ako stojan na špáradlá, je dielom nášho kolegu.



Dcéry Pavla Tencera Janka a Ingrid sa síce rady dívajú na otcove majstrovstvo, no asi ani jedna ho v tom nasledovať nebude, i keď tiež nemajú od umenia ďaleko.

ProLogic Cup 2009

ZLATO SI VYBOJOVALI ZOHORČANIA

Rok sa stretol s rokom a vďaka finančnej podpore poprednej svetovej firmy ProLogic sme v marci mohli v Galante opäť zorganizovať už tradičný halový medzinárodný minifutbalový turnaj železničiarov.

V zrenovovanej hale Združenej školy obchodu a služieb v Galante sa stretli zástupcovia piatich železničných staníc za Slovenska a z Českej republiky, aby si z chuti zahrali a vybojovali primát v turnaji ProLogic Cup 2009.

Po desiatich odohraných stretnutiach bolo jasné, že pohár za prvé miesto si odnesie mužstvo železničnej stanice Zohor, ktoré nestratilo ani bod a so štyrmi víťazstvami sa zaslúžene stalo víťazom turnaja. Ako druhí sa umiestnili hráči z usporiadajúcej stanice Ga-

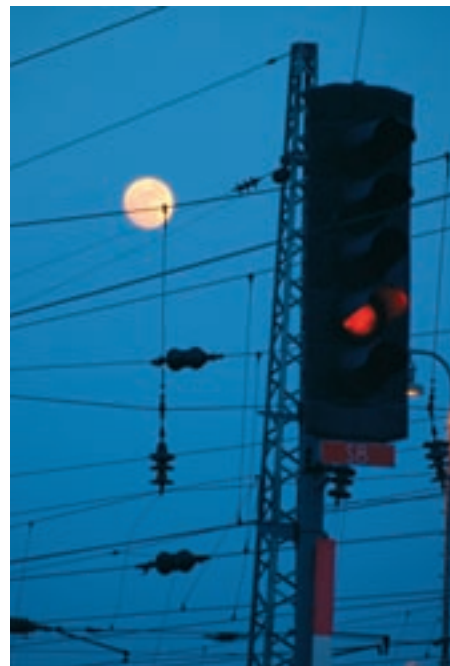
lanta. Na treťom mieste skončili kolegovia zo železničnej stanice Blansko, štvrtí boli hráči zo Znojma a na piatom mieste sa umiestnilo mužstvo zo stanice Sládkovičovo. Turnaj sa niesol v priateľskom a v športovom duchu a všetci prítomní sa dobre bavili a nadväzovali nové priateľstvá a kontakty. Na vyhodnotení si nielen hráči, ale aj prednostovia staníc prevzali diplomy a poháre. Odmenení boli aj najlepší hráči. Tešíme sa o rok znova, priateľa!

Jozef Bednár



Železničari – futbalisti v Galante počas otvorenia turnaja.

Čakanie na vlak



Do redakcie dostávame pomerne veľké množstvo fotografií od našich čitateľov. Niektoré sú foteňé zo zámerom, iné zase len tak. Mnohé čakánim na vlak, či cestou do práce...

Dnes sme sa rozhodli zverejniť, okrem fotografií s titulom Foto mesiaca na obálke (na strane 24) ešte jednu zaujímavú, na ktorej nášmu kolegovi Ivanovi Peškovi, inžinierovi železničnej dopravy Kúty zapózoval - mesiac.

CK ČD travel, sponzor súťaže Tvár ŽSR ponúka:

Zájazdy vlakom

8. - 17. 5. – TALIANSKO – Zelený ostrov Ischia. Cena **8 790 Kč** zahŕňa: 7x ubytovanie s polpenziou, vstup do hotelového termálneho bazénu, trajekt, transfer za do prístavu, autobusový výlet – okruhu po ostrove s česky hovoriacim sprievodcom, 1x degustáciu likérov a vín, 4x miestenky, služby vedúceho zájazdu a poistenie CK.

11. - 13. 6. – Loďou z Bratislavy do Viedne. Cena **1 450 Kč** zahŕňa: lodný lístok, 1x lôžko Praha - Bratislava, 1x miestenku Ba - Pa, vedúceho zájazdu a poistenie CK.

12. - 20. 6. – Moskva a Petrohrad. Cena **14 990 Kč** zahŕňa: lôžkové príplatky, autobusové okruhy v Moskve a Petrohrade, autobusový výlet na Carské Selo a do Petrodvorcov, 3x ubytovanie s raňajkami v Petrohrade, vybavenie víz, technický sprievodca CK, poistenie CK.

30. 7. - 6. 8. – ŠVAJČIARSKO – Matterhorn. Cena **6 990 Kč** zahŕňa: 5x ubytovanie, 2x polpenziu, 3x raňajky, 2x miestenku, vedúceho zájazdu a poistenie CK.

31. 7 - 5. 8. – POĽSKO – hrdé hanzovné mesta a hrady. V cene **3 890 Kč** je: 1x ležadlo, 4x miestenka, 2x nocľah s raňajkami, vedúci zájazdu a poistenie CK.

Výber z jednodňových autobusových zájazdov

16. 5. – Krimelské vodopády. Cena **90 Kč** zahŕňa: autobusovú dopravu, vedúceho zájazdu a poistenie CK. Odchod z Českých Budějovic.

6. 6. – Solné bane v Hallstatte. V cene **690 Kč** je: autobusová doprava, vedúci zájazdu a poistenie CK. Odchod z Českých Budějovic.

20. 6. – Krajom Lužických Srbov. Cena **520 Kč** zahŕňa: autobusovú dopravu, vedúceho zájazdu a poistenie CK. Odchod z Prahy.

27. 6. – Orlie hniezdo, Berchtesgaden. V cene **720 Kč** je: autobusová doprava, vedúci zájazdu a poistenie CK. Odchod z Českých Budějovic.

25. 7. – Semmering. V cene **980 Kč** je: autobusová doprava, vedúci zájazdu, poistenie CK, cestovný lístok na vyhladkovú trať Payerbach – Semmering.

25. 7. – Kurort Rathen – svet modelovej železnice. Cena **520 Kč** zahŕňa: autobusovú dopravu, vedúceho zájazdu a poistenie CK.

24. 10. – Würzburg. Cena **890 Kč** zahŕňa: autobusovú dopravu, vedúceho zájazdu a poistenie CK.

Letecké zájazdy

5. - 12. 7. – FÍNSKO – letecky a vlakom. Cena **17 490 Kč** zahŕňa: 2x miestenku, letenku vrátane ták a príplatkov, 6x ubytovanie s raňajkami, vedúceho zájazdu, poistenie CK.

13. - 20. 10. – IZRAEL – letecký poznávací zájazd. Cena **18 990 Kč** zahŕňa: letenku vrátane ták a príplatkov, klimatizovaný autobus v Izraeli, 6x ubytovanie s polpenziou, zdravotné poistenie do zahraničia, fundovaného sprievodcu, vedúceho zájazdu, ochutnávku vína Cremisan a poistenie CK.

20. - 24. 8. – FRANCÚZSKO – Paríž a Tours letecky a vlakom. V cene **11 990 Kč** je: letenka vrátane ták a príplatkov, ubytovanie 3 noci s raňajkami, miestenka na vlak TGV Paríž - Tours a späť, vedúceho zájazdu a poistenie CK.

Širokú ponuku zájazdov a pobytov nájdete aj v našom katalógu, alebo na www.cdtravel.cz.

Kontakty:

ČD travel s.r.o., Na Příkopě 31,
110 00 Praha 1

Pracovný čas: pondelok až piatok
od 9,00 do 17,00 hod.

Email: obch@cdtravel.cz

Z redakčnej pošty Vďaka zainteresovaným i bezmenným

Dakovné listy vždy potešia. Najmä určené tým, ktorí sa zaslúžili o dobrý skutok, či pochopenie v neľahkej situácii. Slová uznania sú o to vzácnejšie, že ich autori chcú o pekných činoch hovoriť verejne, a občas aj prostredníctvom nášho mesačníka. Tak nazrieme do dvoch listov, plných uznanlivých slov, i keď na úplne odlišné témy.

Podakovanie

V mene zamestnancov ŽSR, ktorí v minulom roku dostali finančný príspevok na zmiernenie následkov ťaživých situácií od neinvestičného fondu Solidarita, vyslovuje podakovanie Alena Žurková zo železničnej stanice Zvolen. A zároveň opisuje dramatické príbehy dvoch kolegov. Jeden z nich, Ondrej Chovanec, tranzitér-prípravár v železničnej stanici Zvolen, prišiel nečakanou smrťou o manželku, matku troch detí. V liste sa píše a zároveň nastoľuje otázka: - **Treba sa postaviť na pozíciu stratenej matky, deťom zabezpečiť ďalší rast a potreby, zároveň sa vyrovnáť so stratou partnera. Koľko úsilia a snahy je na to potrebné?**

V ďalšom prípade, ktorý viedol k požiadaniu o finančný príspevok z fondu Solidarita, šlo o zdravotné postihnutie dieťaťa Vladimíra Gaála, tiež tranzitéra-prípravára z tej istej stanice. V tomto prípade ide o detský autizmus. Autorka v liste píše: - **Snaha rodičov zabezpečiť tomuto malému stvoreniu**

čo možno najkvalitnejší život je vo veľkej miere závislá na finančných prostriedkoch, ktoré mu umožnia absolvovať zdĺhavé a náročné liečebné procedúry, aby sa každou z nich posunul o malý krôčik vpred.

A list pokračuje ďalej: - **V dnešnej dobe nie je až takou samozrejmosťou nezištná pomoc ľudí, ktorí do kategórie najbližších rozhodne nepatria. Ich srdcia im však jednoducho nedovoľujú zostať ľahostajnými. Medzi takých môžeme zaradiť všetkých, ktorí nehľadajú len na seba, ale ktorí - hoci len nepatrným príspevkom do fondu - umožňujú zrealizovať finančné zmiernenie takýchto následkov. Nemenej podstatní sú ľudia, ktorí fond Solidarita obhospodarujú. Tí, ktorí prevzali zodpovednosť za spravodlivé rozhodnutie o pridelení peňazí. Podakovanie patrí všetkým zainteresovaným i bezmenným prispievateľom do fondu.** Tolko z obsahového listu od pani Aleny Žurkovej, ktorá určite prehovorila z duše mnohých železničiarov.

Vlastným autom

V ďalšom liste, ktorý je úplne z iného súdka, no tiež hovorí u ľudskej solidarite, je podakovanie výpravcovi zo železničnej stanice Stará Ľubovňa Silvesterovi Galčíkovi. S naším kolegom mali čo do činenia dvaja cestujúci z Tornale, ktorí sa vybrali na rekreačný pobyt do kúpeľov vo Vyšných Ružbachoch.

Páni Zoltán Dušek a Ján Kolmont opisujú situáciu, do ktorej bol zainteresovaný náš výpravca, takto: - **Náš príbeh sa začal radostným očakávaním nástupu do kúpeľov, ale vlak kdesi pri Veľkej Ide 1. marca nemohol pokračovať. Spadlo trolejové vedenie a 1,5 hodiny sme zostali stáť. Napriek ochote sprievodcov v prípojných vlakoch sme sa dostali na staničku do Nižných Ružbách až v podvečer. Tma, zima, neznáme prostredie a po dva kufre v rukách, žiadny autobus (posledné spojenie bolo o 16. hod). Radosť z nás vyprchala. Po zistení, že nám ostávajú iba vlastné nohy, sa nás však ochotne ujal výpravca Silvester Galčík. Vlastným autom nás odviezol do kúpeľov. Vyjadrujeme mu vrelú vďaka za nezištnú pomoc v našej tiesni.**

Navštívil nás

Množstvo príspevkov, či podnetov potvrdilo, že minuloročná súťaž O najstaršiu historickú pamiatku zaujala. I keď dnes sú už známe výsledky, vraciame sa k nej i touto spomienkou. Našu redakciu navštívil pán František Máday z Košíc, ktorý osobne doniesol niekoľko zaujímavých exponátov, týkajúcich sa železnice. Aj keď nie je z fachu, na železniciu nedá dopustiť.

- **Dostal sa mi do rúk Ž semafor, v ktorom ma okrem iných materiálov mimoriadne upútala súťaž, pripomínajúca históriu železničnej dopravy.** Napriek tomu, že som nikdy nepracoval v tomto odvetví, mali sme v rodine železničiarov. Napríklad strýko, Ing. Leo Wüest, mal funkciu technický rada. Na železnici bol od jej začiatkov, v čase Rakúsko - uhorskej monarchie. Zažil zakladanie železničných sietí a doprave bol verný až do odchodu do dôchodku za prvej československej republiky. Dožil sa krásneho veku 96 rokov. Železničiarom bol aj môj starý otec, ktorý sa zaoberal aj rôznymi zlepšovacími nápadiami. K najzaujímavejším určite patrí patent, ktorý bol aj komisionálne prijatý a rieši systém spojovania železničných vagónov.

Pán Máday nám nielenže do redakcie priniesol ukázať aj vyslovené skvosty,

Železniciu mám rád



František Máday s časťou svojej zbierky týkajúcej sa železnice.

ale ochotne súhlasil aj s ich uverejnením. Zaujala napríklad odborná železničná literatúra, pochádzajúca z roku 1891, či

o niečo novšie odborné knihy, týkajúce sa vyslovene železnice.

Vladimír SALZER,
foto: autor

TVÁR ŽSR

5. ROČNÍK SÚŤAŽE!

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

V predchádzajúcom čísle sme vyhlásili 5. ročník našej obľúbenej súťaže. Predstavili sme vám prvých súťažiacich. Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu – ženu, kolegu – muža, ktorí sú zaujímaví, sympatickí, možno aj niečím výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie.

Na veku a funkcii nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR. Podrobnejšie informácie o priebehu súťaže budú v budúcom čísle Ž semaforu. Veríme, že aj dnešné fotografie, z ktorých sa na vás usmievajú naše kolegyně a kolegovia vás presvedčia a nabudúce to už budete aj vy. Ubezpečte tak aj nás v redakcii a odbor komunikácie o správnosti tohto kroku, opäť niečo urobiť pre vás – železničiarov. Zaslúžite si to!



**Podmienky
a pravidlá súťaže**

Tvár ŽSR 2009 bude trvať do 1. augusta!

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou sú fotografia a odpovede na tieto otázky:

- 1. Ako dlho pracujete v ŽSR, v akej pozícii?**
- 2. Ako by ste charakterizovali seba samého?**
- 3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?**
- 4. Čo by ste zmenili na svojom pracovisku?**

5



Jozefína ĎUBEKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1978 ako technik telekomunikačných zariadení.
2. Som príliš poctivý človek, čo je niekedy na škodu.
3. Mám rada prácu v záhradke a turistiku.
4. Rozšírila by som sociálne zariadenie.

6



Martin BAJO

1. V ŽSR pracujem od 1. 9. 1997 ako signalista v Stred nad Bodrogom.
2. Som neposedný človek, ktorý musí stále niečo robiť. Že vraj mám zmysel pre humor a som spoločenský typ.
3. Mám rád šport (futbal, hokej, basketbal) a som futbalový rozhodca.
4. Svoju prácu mám rád, ale bol by som rád (a iste nie som sám), keby sa skultúrnilo a zmodernizovalo naše pracovisko.

7



Zdenka PANKUCHOVÁ

1. Na železnici pracujem už takmer štvrtstoročie, ako výpravkyňa vlakov v nesamostatnej stanici Nemcovce, ktorá patrí pod Vranov nad Topľou.
2. Som obyčajná žena z vidieka, skromná, pracovitá, s veľkým srdcom.
3. Vo voľnom čase najradšej pracujem v záhradke, rada bicyklujem a jazdím na kolieskových korčuľoch. V zime rada lyžujem.
4. Svoju prácu mám rada, mám skvelých kolegov. Privítala by som konečne nové uniformy, nech ženy vyzerajú ženskejšie.

8



Peter BENČÍK

1. V ŽSR pracujem od roku 1998, v súčasnosti vo funkcii vedúci RF na Odboře 310 GR ŽSR
2. Nerád charakterizujem samého seba – to nechávam radšej na druhých, nech posúdia oni moje vlastnosti.
3. Moje hobby je fotografovanie, beachvoley, plávanie, tenis, lyžovanie a korčuľovanie.
4. Nemám rád, keď niekto rozpráva o kvalite i kvantite voči ostatným a u seba ju vôbec nevidí.

9



Radoslav MACHÁČEK

1. Železničiarom som od roku 1995 a pracujem v typovej pozícii IV – výpravca. Mojou domovskou stanicou je Bratislava – Petržalka.
2. Najlepšie je byť sám sebou.
3. Zaujímam sa veľa vecí a činností, ale zďaďa najviac času venujem modelovej železnici, fotografovaniu a turistike.
4. ... smiech. Svoje „domovské“ pracovisko by som nemenil, som s ním spokojný. Sme dobrý kolektív.

Foto mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa autorom obálky Ž semafor.

Dnes sa autorom stal výpravca Lubomír Mokrý
zo železničnej stanice Nová Baňa.

Cez žlté púpavy pôsobila stanica počas veľkonočného pondelka naozaj jarne,
a tak trochu aj slávnostne.

