

železničný

máj 2009

# semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XIX.

## Láska ide cez žalúdok

Hľadáme východiská z krízy

Detská železnica v prevádzke

Ako exKopytovci vlakom cestovali

## V novom šate

Hneď ste si to všimli? Skvelé, znamená to pre nás potešujúci fakt, že nás čítate a starý „šat“ nášho Železničného semaforu máte v oku a nový vás hneď na prvý pohľad zaujal. Redakcia si dala záležať, aby náš firemný „informátor“ privítal leto 2009 s novým imidžom, novou úpravou, a s novými ambíciami. A budeme sa tiež spolu s vami snažiť, aby nový, ešte pútavejší, lepší a aj odbornejší bol aj obsah.

No a čo je najdôležitejšie, našou ambíciou je, aby sa k vám časopis dostal skôr, ako tomu bolo doteraz.

Na „prezliekanie“ môžeme mať rôzne názory. Ten historický sa spája s kabátmi a je poriadne kontroverzný, zväčša negatívny. Ale táto problematická etapa je chvalobohu za nami. Ženy majú prezliekanie poväčšine ako svoje hobby, ak ide o skúšanie nových vecí, moderných vychytávok, kúskov, ktoré sa podarilo ukoristiť niekedy za skvelú a inokedy za hriechnu cenu. Muži sami majú na prezliekanie názory zmiešané, ale väčšina sa rada pozerá na prezliekanie žien. A my sme zvedaví, ako naše snaženie a prezliečenie Ž semaforu prijmete. Dali sme si záležať, aby v časopise zostalo všetko podstatné, aby nechýbali aktualita, zaujímavosti, riešenie problémov. Budeme vďační za každú reakciu, ohlas, nápad, ale aj kritiku a usmernenie. Tí z vás, ktorí Ž semafor nedostávajú a radi by ste ho mali, neváhajte kontaktovať redakciu v Košiciach alebo odbor komunikácie. No a tí, o ktorých sme v Ž semafore ešte nepísali, žijete a pracujete v zdanlivo zabudnutých miestach Slovenska, ale chcete ukázať, akí ste, čo dokážete, akých máte medzi sebou skvelých kolegov, zaujímavé osudy, netradičné záľuby a zážitky s našou najväčšou láskou – železnicou, taktiež neváhajte a ozvite sa. Nová tvár Ž semaforu rada privíta aj nové tváre, ktoré ešte zo stránok nášho časopisu nepoznáme. Tak, ako naše úžasné panie kuchárky na titulke.

Dovoľte mi, zaželať vám, veľa príjemných májových chvíľ pri čítaní staronového Ž semaforu, aby vás poinformoval, trošku poučil, ale hádam aj pobavil.

Doba síce nie je najpriaznivejšia, ale to nebude asi nikdy. Takže podľa známeho príslovia „kto si mála neváži, veľa nie je hoden“ sa tešme z jednoduchých vecí, ktoré máme okolo seba. Možno vám májové číslo nášho časopisu poslúži aj ako inšpirácia na sladký božok pre svoju polovičku.

Všetko dobré  
Martina Pavliková

*Martina Pavliková*



## O zostave grafikonu na akademickej pôde

Hlavným poslaním Katedry železničnej dopravy (KŽD), Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov (FPE-DAS) Žilinskej univerzity v Žiline (ŽU) je vzdelávať odborníkov v odbore železničná doprava. V rámci dobrej spolupráce univerzity a Železnice SR sa na akademickej pôde organizujú spoločné stretnutia, na ktorých zamestnanci železničných spoločností približujú študentom rôznymi prednáškami jednotlivé témy obohatené o praktické poznatky. Nielen teoretické prezentácie, ale často i riešenia z praxe obohatia a skvalitnia výučbu.

Úspech medzi študentmi mala i nedávna prednáška o nehodách, bezpečnosti a získavaní bezpečnostných certifikátov, ktorú prezentoval Ing. Jozef Molko, riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR v rámci predmetu Manažment železničnej dopravy.

Dňa 21. apríla sa na pôde ŽU uskutočnila ďalšia pozvaná výberová prednáška z predmetu Technológia dopravy v inžinierskom stupni štúdia. Tému – Zostava grafikonu vlakovej dopravy v praxi ŽSR, prezentoval Ing. Peter Šulko, PhD. (na fotografii), z Odboru dopravy GR

ŽSR. V úvode prednášky boli stručne vysvetlené pojmy a všetko čo sa pod „zostavu GVD“ v praxi rozumie, aké sú legislatívne rámce určujúce vznik grafikonu a jeho zmeny. Prínosom pre študentov bol aj výklad o jednotlivých medzinárodných organizáciách, zastrešujúcich železničné podniky.

Ďalej bol podrobne predstavený harmonogram prác pre zostavu grafikonu, ako nástroj pre koordináciu činností a termínov, vyplývajúcich z legislatívnych rámcov a dohôd medzinárodných organizácií. Prednáška pokračovala vo svojom jadre prestavením softvérov pre zostavu GVD a jeho pomôcok. Pre študentov bola táto časť azda najzaujímavejšia.

Ing. Jozef GAŠPARÍK, PhD.  
KŽD FPEDAS ŽU



### Budme hospodárni a efektívni

Železničná doprava patrí k odvetviám s nepretržitou prevádzkou. Jej chod vo veľkej miere ovplyvňujú rôzne faktory a tiež vo veľkej miere pociťuje dôsledky celosvetovej finančnej krízy. Hľadať možnosti riešenia a oboznámiť sa s opatreniami na zvládnutie vzniknutej situácie bolo hlavnou náplňou stretnutia vedenia Oblastného riaditeľstva v Košiciach s prednostami železničných staníc vo Zvolene a v Košiciach.

Okrem iného oboznámil riaditeľ OR Košice Ing. Ján Juriga s výsledkami porady medzi MDPT a generálnymi riaditeľmi železníc, ktorá sa uskutočnila z dôvodu krízy a následným vplyvom

na železničnú dopravu a prepravu. Predbežným záverom porady bola dohoda o ponechaní služby posunu a VPK v réžii ŽSR v štyroch rozhodujúcich vlakových železničných staniách, v Bratislave východ, Žiline, Zvolene a Košiciach. V železničnej stanici Čierna nad Tisou ostáva posun v réžii ŽSR, činnosť VPK postupne preberie ZSSK CARGO. Riaditeľ OR informoval aj o prevádzkovej situácii a o tom, že za obdobie prvého kvartálu evidujeme 40 percentný pokles výkonov v nákladnej doprave v porovnaní s rovnakým obdobím minulého roka, pričom prognózy na nasledujúci kvartál poukazujú na ďalší pokles. So správou o bezpečnosti železničnej dopravy a bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v ŽSR oboznámil prednostov námestník riaditeľa OR Ing. Jozef Horváth. Zároveň upresnil termíny pre jednotlivé železničné stanice, kedy ZSSK CARGO preberie od ŽSR činnosť posunu a VPK.

Na stretnutí sa hovorilo o zamestnanosti, mzdách, o spoločnom internom trhu práce, ale aj o investičných aktivitách.

(red)

Foto: Vladimír SALZER



# Vedenie Železníc stojí pri vás aj v časoch krízy!

Kríza! Zo všetkých strán počúvame alebo čítame o obmedzovaní výroby, znižovaní zákaziek, prepúšťaní, o tom, že sme v minulosti veľa míňali a teraz musíme šetriť.

**Aj** Železnice SR ako jeden z najväčších zamestnávateľov na Slovensku rovnako pocítili tento celosvetový jav. ŽSR dostali garanciu od štátu, ktorou zabilizovali a uistili svojich zamestnancov, že sa nemusia obávať o svoju prácu a príjmy.

Nielen garancia štátu, ale aj samotný prístup vedenia železníc dokazujú, že firme na železničiaroch naozaj záleží a je pripravená postarať sa o nich. Na to - ako? - sme sa spýtali generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky Ing. Štefana Hlinku.

## ■ Pán generálny riaditeľ, s čím teda môžu zamestnanci Železníc SR určite počítať?

V období útlmu ekonomického vývoja je okrem stabilizovania a hľadania nových obchodných príležitostí veľmi dôležité postarať sa o zamestnancov. Nestačí len ustriechnuť, aby každý mesiac dostali výplatu. Treba im poskytnúť pridanú hodnotu, prostredníctvom ktorej im dáme najavo, že nám na nich naozaj záleží a že stojíme pri nich aj v časoch krízy. Vedenie Železníc SR preto už v minulom roku aktívne hľadalo cesty, ako zlepšiť sociálne istoty našich zamestnancov. Po dôkladných analýzach sme sa rozhodli zvýšiť ich príjmy aj nepriamo, a to formou príspevku

na investičné životné poistenie. V zmysle kolektívnej zmluvy prispievame všetkým svojim zamestnancom na finančné zabezpečenie ich budúcnosti sumou 13,28 € (400Sk) mesačne, a to na investičné životné poistenie DYNAMIK Ž vytvorené špeciálne len pre železničiarov. Každý, kto túto ponuku využije, priloží svojich 6,64 € (200Sk) (môže aj viac) a sporí si na dôchodok, či na zabezpečenie svojej rodiny.

## ■ Ak má DYNAMIK Ž predstavovať sociálnu istotu, iste nejde len o poistenie?

Máte pravdu, poistenie je len jednou stránkou tohto produktu. Súčasťou DYNAMIK Ž je aj sporenie. Poistovňa bude investovať časť poistného do garantovaných cenných papierov. A vďaka tomu v prípade tohto produktu garantuje zhodnotenie vašich prostriedkov počas prvých 5 rokov až o 4,1%. Také vysoké a zároveň garantované zhodnotenie finančných prostriedkov neponúka v súčasnosti žiadna banka. Naši zamestnanci tak okrem poistnej ochrany zároveň sporia, zhodnocujú svoje úspory a po skončení poistenia dostanú vyplatenú zaujímavú sumu. V prípade, že by nepriaznivé životné okolnosti spôsobili smrť zamestnanca, finančné prostriedky dostane jeho rodina.



## ■ Z vašich slov cítiť, že ste sa rozhodli ísť tým správnym smerom a že vy sám ste s touto voľbou spokojný.

Áno. Som rád, že sme pre našich zamestnancov vybrali niečo nové a moderné. Niečo, čím sa postaráme nielen o nich samých, ale aj o ich budúcnosť a v prípade nepriaznivej životnej situácie aj o ich rodiny. Výberu toho správneho produktu sme venovali veľa času a pozornosti. Podarilo sa nám spolu s poisťovňou Generali Slovensko, a. s., ktorá pohotovo zareagovala a vytvorila produkt s výhodami len pre zamestnancov Železníc SR.

## ■ A na záver otázka: najlepšie je ísť príkladom. Máte aj vy dojednané DYNAMIK Ž poistenie?

Samozrejme! Naším zamestnancom môžem predsa odporučiť len to, čomu verím a o čom som sám presvedčený.

## Rekonštrukcia 4. nástupišťa na bratislavskej hlavnej stanici

Od nedele 10. mája začali Železnice SR na bratislavskej hlavnej stanici s rekonštrukciou ďalšieho nástupišťa. Ide v poradí už o štvrté, z celkového počtu šiestich nástupíšť. Rekonštrukcia prinesie zlepšenie kultúry cestovania, modernejší vzhľad a zvýšenú bezpečnosť cestujúcej verejnosti.

**R**ekonštrukcia je dlhodobý plánovaná a vzhľadom na stav nástupišťa nevyhnutná. V rámci rekonštrukcie bude zrealizované: vybudovanie nových nástupištných hrán, polozenie novej dlažby vrátane úpravy pre nevidiacich, nové zastrešenie nástupišťa s osvetlením, rekonštrukcia dvoch koľají, výhybiiek a úprava trakčného vedenia, pitné fontánky a nový kamerový systém. Práce potrvajú do konca septembra tohto roka.

Investorom stavby sú Železnice SR, finančné náklady sú vo výške

3 181 083 eur. Projektantom stavby je spoločnosť REMING Consult, a. s., zhotoviteľom Železničné stavebníctvo, a. s., Bratislava.

### Obmedzenia v doprave:

Vzhľadom na dočasné vylúčenie 4. nástupišťa z prevádzky počas rekonštrukcie, dôjde k určitým obmedzeniam v doprave. Zamestnanci ŽSR v stanici sú však pripravení na zvládnutie prevádzky, technológie sú nastavené tak, aby doprava bola čo najviac plynulá.

Keďže pri niektorých vlakoch, pôvodne smerujúcich do a z hlavnej stanice Bratislava Nové Mesto, **prosíme cestujúcich, aby venovali zvýšenú pozornosť upozorneniam vlakového personálu v dotknutých vlakoch, staničným hláseniam a výveskám v železničných staniaciach.**

Konkrétne dôjde k odrieknutiu určených vlakov osobnej dopravy v úseku Bratislava Nové Mesto - Bratislava hlavná stanica a opačne bez náhradnej osobnej dopravy.

Zmena sa dotkne celkom 15 vlakov, z toho 5 osobných, 8 rýchlikov, 1 zrýchleného a 1 Ex vlaku.

(dah)

# V modernizácii železničnej siete pokračujeme podľa európskej legislatívy, zaostávanie nepripúšťame



Železnice SR, ako správca železničnej infraštruktúry, musia svojim zákazníkom ponúknuť sieť technicky a kvalitatívne budovanú podľa európskej legislatívy a noriem, ako aj najnovších technológií. Rozvoj infraštruktúry je zameraný v prvom rade na modernizáciu železničnej siete, ktorá je súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Naše rezortné ministerstvo na poslednom zasadnutí vlády konštatovalo, že program sa priebežne plní a dôraz je potrebné klásť na spolufinancovanie projektov. Investičnou prioritou je modernizovanie trate zaradené do paneurópskych koridorov číslo IV, V a VI. Tie sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T.

**O** úlohách, pred ktorými stoja Železnice SR sme sa porozprávali s Ing. Miroslavom Matúšekom, riaditeľom O 220 GR ŽSR.

**■ V súvislosti so schválením Podnikateľského plánu ŽSR na rok 2009 sa za východiskový stav považuje podpora EÚ, a teda pokračovanie ďalšej modernizácie z európskych fondov. V akej polohe sú rokovania?**

Operačný program doprava pre obdobie 2007–2013 bol schválený Európskou komisiou v septembri 2007. V rámci tohto operačného programu boli pre rezort železničnej dopravy schválené finančné prostriedky z Kohézneho fondu v celkovej výške 1 596,73 mil. eur. Finančné prostriedky sú rozdelené do troch prioritných osí. Prioritná je os č. 1 Železničná infraštruktúra (921 mil. eur), ďalšou v poradí je Prioritná os č. 3 Infraštruktúra intermodálnej prepravy (120,73 mil. eur) a Prioritná os č. 4 Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov (555 mil. eur).

Na modernizáciu infraštruktúry na koridoroch IV, V a VI sú stanovené finančné prostriedky v rámci Prioritnej osi č. 1. V súčasnosti odbor investorský GR ŽSR v spolupráci s technickou asistenciou pripravuje žiadosti o nenávratný finančný príspevok z Kohézneho fondu pre jednotlivé projekty.

**■ V oficiálnej správe MDPT sa hovorí o vysokej prioritě paneurópskych koridorov IV, V a VI. Tie sú súčasťou dopravnej siete TEN-T. V akom stave sú už zrealizované práce a čo je v štádiu príprav?**

Stav prípravy a realizácie jednotlivých projektov pre tento rok je nasledujúci. Modernizácia železničnej trate Žilina – Krásno nad Kysucou je v štádiu realizácie od augusta 2008. Konečná verzia žiadosti o nenávratnom finančnom príspevku po zapracovaní všetkých pripomienok bola v marci tohto roka predložená na MDPT SR a Európskej komisii. V tomto období očakávame odsúhlasenie tejto žiadosti zo strany EK. V roku 2008 boli na železničnej stanici Krásno nad Kysucou realizované práce na železničnom spodku a zvršku nepárnej skupiny. Ďalej na trakčnom vedení, káblových trasách, protihlukových stenách, podchode pre cestujúcich, vykonávala sa aj rekonštrukcia mosta v nžkm 269,378. Na traťovom úseku Kysucké Nové Mesto – Krásno nad Kysuckou boli realizované prípravné práce na stavebnú činnosť pre tento rok. V závere apríla tohto roku sa začali práce v rámci 2. etapy – Kysucké Nové Mesto, Krásno nad Kysucou, SP 1 – Kysucké Nové Mesto – Krásno, traťový úsek – koľaj č. 1.

Aktuálna je Žilina Teplička, zriadená stanica 2. stavba, 2. etapa. Žiadosť o nenávratný finančný príspevok bol predložený ministerstvu vo februá-

ri tohto roka a je v štádiu pripomienkového konania. Zároveň sa v tomto období uskutočňuje verejná súťaž na výber zhotoviteľa prác a stavebného dozoru. V súvislosti s modernizáciou trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, úsek Nové Mesto – Zlatovce bola žiadosť o nenávratný finančný príspevok predložená v januári tohto roka a tiež je v štádiu pripomienkového konania. Opäť je aktuálna verejná súťaž na výber zhotoviteľa aj stavebného dozoru.

**■ Akú hodnotu predstavoval rozsah prác zrealizovaný v priebehu posledných dvoch rokov na eurokoridoroch?**

Ich hodnota v roku 2007 predstavovala z fondov EK 2 583,6 mil. Sk. Spolufinancovanie k fondom bolo v hodnote 2 216,7 mil. Sk. Úver ŽSR bol 1 229,3 mil. Sk. Sumu 659,6 mil. Sk predstavovala štátna dotácia.

V roku 2008 boli zrealizované práce vo finančnej hodnote, a to z fondov EK – 826,2 mil. Sk., spolufinancovanie k fondom predstavovala suma 282,0 mil. Sk. Úver ŽSR bol 2 170,3 mil. Sk a štátna dotácia dosiahla výšku 941,0 mil. Sk.

Do konca roku 2008 bola skončená modernizácia V. koridoru v úseku Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom s výnimkou nedokončených drobností.

(pal)

# Zákazníkov oslovujeme priamo, s cieleňou ponukou

Slovenská vedeckotechnická spoločnosť dopravy, v gescii riaditeľa odboru dopravy GR ŽSR Mgr. Emila Šimka, s mesačnou pravidelnosťou organizuje v zasadačke GR ŽSR odborné semináre o doprave. Na aprílový prijal pozvanie Ing. Juraj Havrilla, riaditeľ Železničných telekomunikácií, aby poslucháčom ozrejmil súčasné postavenie Železničných telekomunikácií (ŽT) v rámci ŽSR. Po prednáške odpovedal aj na naše otázky.

■ **Ako sa ŽT vyprofilovali od svojho vzniku v roku 2002 až po súčasnosť, v rámci štruktúry ŽSR?**

Spojením so strediskom informatiky v roku 2006 sme sa stali integrovaným poskytovateľom infokomunikačných služieb, akými sú iní konkurenční poskytovatelia. Sídlo máme v Bratislave, regionálnych pracovísk je osem, rovnomerne rozložených od Bratislavy po Čiernu nad Tisou. Poslaním ŽT je efektívne prevádzkovať elektronické komunikácie, informačné technológie, optimálne manažovať ich modernizáciu, rozvoj, aby ŽSR aj zákazníci boli spokojní. Víziou je stať sa komplexným poskytovateľom všetkých infokomunikačných služieb, poskytovať kvalitné služby v dosahu železníc, ktoré pre ŽT a materskú spoločnosť vytvárajú zisky.

■ **ŽT poskytuje svoje služby aj externým zákazníkom. K nim by mala smerovať aj propagácia služieb ŽT, ktorá je však takmer neviditeľná. Nemyslíte si, že masívnejšou reklamou by ste do ŽSR priniesli aj väčší finančný zisk?**

ŽT majú iné zameranie, povinnosti a právomoci. Neoslovujú koncových užívateľov celoplošne štandardnou reklamou, ako to robia iní veľkí operátori. Zákazníkom totiž môžeme ponúkať len nevyužívané kapacity ŽSR. Naše služby využívajú ďalší poskytovatelia hlasových a dátových služieb, prípadne sa orientujeme na stredné a veľké firmy v blízkosti železničnej infraštruktúry. Tie oslovujeme priamo, je to efektívnejšie a ekonomickejšie. Zviditeľnenie je síce cieleňé, ale v súčasnosti je realizované aj na [www.zoznam.sk](http://www.zoznam.sk), pri cestovných poriadkoch.

■ **V polovici októbra 2008 uviedli tlačové médiá správu, že ŽSR kúpili odpočúvací systém pre telekomunikačnú sieť. Na čo je určený, komu bude slúžiť?**

Sme štandardným telekomunikačným operátorom a takisto pre nás platí zákon o elektronických komunikáciách. Ten si vyžaduje montáž zariadenia slú-

žiaceho na odpočúvanie a zaznamenávanie prevádzky v sieťach pre štátne orgány alebo orgány činné v trestnom konaní. Nejde o to, a kapacitne by to bolo aj veľmi drahé, aby sa odpočúvali všetky hovory. Systém tiež eviduje, kto, kedy a kam volal, bez zaznamenávania obsahu všetkých hovorov.

■ **Inštalovali ste nový antivírusový program, no viacerí železničari si všimli, že odvtedy ich počítač pomalšie pracuje. Prečo ste vymenili starý osvedčený NOD za nový program, ktorý obmedzuje činnosť počítačov?**

Nový antivírusový program ForeFront od Microsoftu, ktorý sme nainštalovali namiesto spomínaného NOD-u, je už zahrnutý v balíku od Microsoftu, ktorý majú ŽSR zakúpený. Bolo by teda ekonomicky neefektívne, aby sme navyše kupovali program NOD. Vychádzame tiež z predpokladu, že pri počítačoch je už vnútorná pamäť RAM viac ako 1 GB štandardom. Áno, registrujeme aj sťažnosti, v ktorých užívatelia opisujú problémy s počítačmi, ktorých RAM je menšia ako 1 GB. Je to však výnimočné a náš smer je správny.

■ **Na mnohých pracoviskách spôsobili rozruch nové multifunkčné zariadenia, ktoré nahrádzajú tlačiarne v kanceláriách. Keďže k nim bude mať prístup ktokoľvek, ľudia zaujima, ako budú pred zneužitím chránené napríklad osobné údaje na vytlačovaných dokumentoch.**

Myšlienka takého riešenia pochádza z odboru 210. Bola totiž neúmerne vysoká spotreba a rozmanitosť spotrebného materiálu. Niektorí to šikovne využívali, pretože doma mali podobné tlačiarne ako v práci. Multifunkčné zariadenia sú so snímačom kariet. Hocikto z nás naň môže naraz alebo priebežne počas dňa poslať svoje tlačové výstupy. Úkony na tlačiarňi však vykoná až po jej aktivácii priložením karty. Dokumenty môže nielen tlačiť, ale aj kopírovať, či skenovaný ho zaslať mailom. Opätovným priložením karty skončí svoju činnosť. Tam,



kde sú výnimočné požiadavky na bezpečnosť a ochranu údajov, však boli ponechané existujúce lokálne tlačiarne.

■ **Výhody mobilných telefónov nie je potrebné vysvetľovať, napriek tomu ŽT stále modernizujú ústredne pre pevné linky. Neuvažuje ŽT o zavedení mobilnej komunikácie práve na úkor pevných liniek?**

Aj keď mobilné telefóny majú svoje výhody, neustále dostávame požiadavky na pevné linky. Modernizácia ústrední vychádza aj z projektu MOTIS 2, ktorý bol spracovaný, no nerealizovaný. Nové ústredne máme na sklade, údržba starých ústrední je neefektívna, a tak ich meníme. Ísť len cestou mobilnej prevádzky nie je to z pohľadu požiadaviek dopravy bezpečné. Samotné využívanie mobilných telefónov však vidíme ako perspektívu. O túto službu máme záujem aj v rámci riešenia GSM-R, pretože sa domnievame, že tento systém má širšie využitie, nielen nadväzovať spojenia hnačích vozidiel so stacionárnou stanicou.

■ **Pripravuje sa presun činnosti z údržby OZT práve k ŽT. Neobávate sa veľkej zodpovednosti za spoľahlivú a bezpečnú prevádzku vlakovkej dopravy? Predsa len, vykonávať údržbu na zariadení OZT je čosi iné, ako udržiavať dátovú a telekomunikačnú techniku.**

Bez vetra sa ani lístok nepohne a my sme mohli byť vankom. Videli sme, že železnica nemá jednotný pohľad na svoje prenosové telekomunikačné cesty, nemá jednotnú stratégiu a v mnohých prípadoch dochádzalo k nekoordinovaným a duplicitným riešeniam. Cieľom tohto procesu je efektívnosť a zamedzenie duplicity, a to spoľahlivo vieme poskytnúť.

Vďaka SLA je totiž naša zodpovednosť merateľnejšia ako pri mnohých iných zložkách. Otázka pričlenenia samotnej údržby zabezpečovacích zariadení je podľa mňa čisto organizačná a absolútne nevyplýva z internej snahy ŽT.

Ďakujem za rozhovor.  
Ing. Martin BALKOVSKÝ

# Láska prechádza cez žalúdok

Niektorí majú rád vyprášaný rezeň, iní milujú ľahké zeleninové šaláty. Láska k jedlu má mnoho podôb, výsledok je stále rovnaký – zahnať pocit hladu. Túžby železničiarov po dobrej a kvalitnej strave určite dokážu splniť aj naši kolegovia, 44 kuchárov a kuchárovi Závodu služieb železníc (ZSŽ). Preto sme navštívili všetky závodné kuchyne ZSŽ, aby sme zistili, ako sa dokážu popasovať s rôznymi chuťami železničiarov.



Adam Fabuľa z jedálne na Klemensovej ulici je už zvyknutý na prítomnosť zamestnancov Generálneho riaditeľstva ZSR. Rutinne obsluží aj našu hovorkyňu Martinu Pavlikovú.



V bratislavskej jedálni na Šancovej ulici vám kuchár Pavel Baláž do 20 minút pripraví jedlo na požiadanie, tzv. minútku.

## BRATISLAVA: OKREM DENNÉHO MENU PONÚKAME AJ MINÚTKY

Ľudia v bielych plášťoch za výdajným okienkom, ale aj pred ním v podobe personálu blízkej železničnej nemocnice, takto to mnohokrát vyzerať počas výdaja obedov v jedálni na Šancovej ulici v Bratislave. – Okrem zamestnancov ZSR máme stravníkov i z nemocnice, hostí z ubytovne a najesť sa môžu aj záujemcovia „zvonku“. Lístky si zakúpia v pokladni a vymenia ich za jedlo z piatich druhov jedál alebo „minút-

ky“. Tie sú hotové do 20 minút a skombinované podľa chuti stravníka. Skúsime i nové jedlá a zatiaľ nám to vychádza, zákazníci oceňujú pestrosť a zmeny v ponuke, – hodnotí vedúci Prevádzkového strediska Bratislava Slavomír Širila experimenty šéfkuchára. – Podobnú ponuku máme aj v jedálni na Klemensovej, ktorá je útulnejšia a modernejšia. Zároveň tam prevádzkujeme bufet so širokým sortimentom vlastných výrobkov, – hovorí vedúci strediska, pod ktorého spadajú obe prevádzky. Jedáleň na

Šancovej má i diétnu kuchyňu. Prpravuje sa v nej strava pre pacientov nemocnice, jedálny lístok zostavuje diétna sestra. Okrem ručnej práce v kuchyniach pomáhajú stroje, ktoré sa z času na čas musia riadne vydrhnúť. – Na kompletnú očistu strojov, riadu, priestorov sú určené sanitácie dni. Nesmie sa nič zanedbať, inak to hygienická kontrola nájde, – usmieva sa Slavomír Širila, ktorý ešte spomenul na zlovyk niektorých stravníkov. Sú to žuvačky nalepené na tanieroch, na ktoré nestačí ani umývačka riadu.

## ZVOLEN: NORMY POTREBUJEME AJ NA KYSNUTÉ PEČIVO

Pri pohľade do zvolenskej kuchyne musí byť hneď každému jasné, že jej osadenstvo s radosťou denne pripravuje 4 druhy jedál. A to aj napriek tomu, že sa znížil počet stravníkov, pretože ZSSK CARGO odstúpilo od zmluvy. Nové aktivity vznikli otvorením bufetu v budove RR ÚŽI Zvolen od 1. júna minulého roku. V ňom sa vlastná výroba kuchyne, mäsové výrobky, ale aj kysnuté pečivo, prekvapujúco pri predaji vážia. – Nie sme stroje, nemáme deličku cesta, takže všetky nami upечené plnené kysnuté rožky nemusia mať rovnakú váhu. Ľudia sú radi, ak varíme podľa nových receptúr, tie však musíme nanovo nakalkulovať. Každé jedlo má totiž svoju normu, ktorá presne definuje nielen

váhu vstupných surovín, technologický postup, ale aj stratu po tepelnej úprave, aby mal výsledný pokrm deklarovanú hmotnosť. A nám ide o statočnosť predaja, aby sme sa obhájili pred kontrolou a neukrivilí zákazníkovi, – objasňuje alchymiu prípravy jedál Elena Mitterová, vedúca závodnej kuchyne. Taktiež musí vedieť správ-



Bufet v budove RR ÚŽI Zvolen si za celý rok prevádzky zákazníci obľúbili. Anna Pacáková a Anna Kubincová sa preto rozhodne nemôžu sťažovať na nudu za pultom.

## ČIERNA NAD TISOU: PRE PORIADNYCH CHLAPOV!

Jedáleň v ubytovni a štyri bufety, tak môžeme v skratke charakterizovať Prevádzkové stredisko ZSZ v Čiernej nad Tisou. Závodná jedáleň každý pracovný deň pripraví 240 až 280 porcií. – **Varíme najmä podľa chutí stravníkov, ktorí sú skôr „konzervatívni“.** Osvedčili sa nám totiž tradičné, sýte jedlá, „pre poriadnych chlapov“. Aj keď náš týždenný jedálny lístok je veľmi pestrý, pozostáva z 19 jedál, najobľúbenejšie sú vyprášané alebo pečené mäsové pokrmy. Kuchynä je moderná, využívame ju aj pri organizovaní osláv, najmä životných jubileí. Ubytovaným hosťom ponúkame aj raňajky. Navyše vieme zabezpečiť rozvoz stravy priamo k zákazníkom, – hovorí o klientele a možnostiach jedálne Stanislav Kis Seman, prevádzkar



Či je piatok alebo sviatok Alžbeta Salamonová, predavačka z bufetu, vo vestibule železničnej stanice obsluhuje všetkých zákazníkov. Počas kúpy „hitu“ – pražených slnečnicových semien, nám pôzoval Stanislav Kiss Seman, prevádzkar závodnej kuchyne.

kuchyne. Vo vestibule stanice prevádzkuje ZSZ dva bufety, z ktorých jeden je otvorený 12 hodín každý deň. – **Ponúkame nielen klasický bufetový sortiment, ale aj mrazené kurčatá či cestoviny.** Ľudia nakupujú cestou do práce, do školy, poobede zasa cestou domov, napriek tomu, že neďaleko sú veľké predajne. V nedeľu alebo vo sviatok býva i dvojnásobná tržba, – pokázal na obľúbenosť bufetu Stanislav Kis Seman. Záverom už iba s nostalgiou zaspomínal na roky, keď v Čiernej nad Tisou prosperovalo až 7 železničných bufetov a denne sa varilo vyše 800 jedál. A navyše, od marca tohto roka, im pre stratu nároku na závodné stravovanie ubudla ešte ďalšia stovka stravníkov – dôchodcov.



Kuchári Tomáš Gaboda aj Monika Koňová zo závodnej kuchyne v Čiernej nad Tisou dobre vedú, že u stravníkov uspejú s voňavo prepečeným syrom a opekanými zemiakmi.

ne zostaviť ponukový lístok jedálne. Na každú porciu má totiž určitý limit – 1,10 €. – **Drahšiu špecialitu musíme kompenzovať lacnejšou stravou, aby sa ich spoločný limit neodlišoval od priemerného stavu.** Preto občas zaznie, že dnes sme varili výborne a zajtrašná ponuka je slabšia. Dajú sa síce variť len priemerné jedlá, ale nimi si stravníkov neprilákame, – zakončila vedúca jedálne rozhovor o princípe tvorby jedálnych lístkov.



Margita Halajová, kuchárka vo zvolenskej kuchyni, práve vytiahla z pece čerstvo upečené, pravé domáce, naokolo rozvoniavajúce plnené rožky z kysnutého cesta. No kto by im odolal?

## ŽILINA: ZAČÍNAME RAŇAJKAMI, KONČÍME VEČEROU



V žilinskej jedálni sme Evu Tavačovú zastihli akurát nad fritézou plnou horúceho oleja. Nuž, dnes sa podávajú „rizky“.

Napriek najstaršiemu vybaveniu zo všetkých stravovacích zariadení ZSZ si v jedálni, nachádzajúcej sa v budove RR ÚŽI Žilina, môžete celý deň pochutnať na dobre pripravenom jedle. Niet sa čomu čudovať, keď hendikep vo výbave kuchyne nahradia rýchle a šikovné ruky kuchárov pod vedením Aleny Dolinajcovej. – **Začíname raňajkami o pol siedmej ráno, končíme teplou večerou o pol desiatej v noci.** Najviac sa však zapotíme pri varení obedov. A to doslova, chýbajú nám konvektomaty, ale aj vzduchotechnika, pary unikajú iba cez otvorené okná. – opisuje zabehaný denný kolobeh vedúca kuchyne. V sťažných podmienkach sa kuchárky musia činiť, veď jedáleň denne ponúka 4 druhy jedál a počas obeda vydajú v priemere 230 porcií. – **Snažíme sa všetkým vyjsť v ústrety, v rámci možnosti našich starých zariadení experimentujeme s novými jedlami.** Dokonca sme železničiarom ponúkli, nech si sami pripravujú jedálny lístok. Neujalo sa to, stále najviac idú pečené kuracie stehná, vyprášaný rezeň či sviečková na smotane, – hovorí o stereotypoch stravníkov Alena Dolinajcová. Nakoniec prezradila ešte čosi: – **Robíme také kvalitné knedle, že ich kupujú aj majitelia okolitých reštaurácií.** – Nuž, ak vám na obed v niektorom z miestnych podnikov prinesú na tanieri výborné knedle s mäsom, spomeňte si na železničiarke, kolegynke – kuchárke zo závodnej kuchyne.



Ako dlho by vám trvalo obalovanie 200 rezňov? Kuchárkam Zdenke Fischerovej a Marte Bobáňovej (zľava) v žilinskej kuchyni na to stačia desiatky minút.

{balky}  
Foto: autor

# Aby vlaky neušli...

Problém zastavenia neúmyselne sa pohybujúcich vozidiel priťahoval veľkú pozornosť železničných technikov už od čias vzniku železnice, keďže najmä neriadené „ujdenie“ vozňov, napr. pri posune v staniciach susediacich s veľkými spádmi, vždy znamenal významné ohrozenie ľudských životov i materiálnych hodnôt. V 70. rokoch 19. storočia vzniklo vyzreté riešenie, známe ako Seemanova zarážka a používané v rôznych podobách do nedávnej minulosti. Tri exempláre tohto zariadenia sa zachovali v zbierkach Múzejno-dokumentačného centra ŽSR VVÚŽ. Jeden z nich je vystavený v expozícii železničného múzea Bratislava východ. Vďaka dobovému odbornému časopisu *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens* z roku 1874 sa teraz môžeme preniesť do časov vzniku tohto zaujímavého železničarskeho artefaktu.

Jeho pôvodcom sa začiatkom 70. rokov 19. storočia stal Rakúšan P. Seemann z Viedne. Svoj patentovaný vynález verejne prezentoval na Viedenskej svetovej výstave roku 1873. Išlo o špeciálny typ zarážky, pozostávajúcej z 1345 mm dlhého a 65 mm širokého brzdiaceho jazyka s hrúbkou 20 mm, ktorý bol na prednej strane mierne zahrotený pre čo najľahší nájazd kolesa vozňa. Na bokoch jazyka boli plechové pásy, ktoré usmerňovali zarážku na koľajnici. Na druhom konci jazyka bolo drevené zakončenie – drevená schránka, prispôbena tvaru kolesa a spevnená železným kovaním. Na boku zarážky boli rukoväte pre lepšiu manipuláciu so zarážkou a tyčové podpery, ktoré stabilizovali zarážku pri položení na hlavu koľajnice. Seemanove zarážky bývali umiestnené na stanovištiach (strážnych domoch) pri tratiach s veľkým klesaním. V prípade, ak došlo k ujdeniu vozňa alebo skupiny vozňov, strážnik trate položil na jednu z koľajníc Seemanovu zarážku hrotom jazyka proti pohybu vozňov. Prvý vozeň vyšiel jedným kolesom prvej nápravy na jazyk zarážky a oprel sa ním o drevené zakončenie. Brzdíaci účinok spočíval v tom, že vozeň svojou hmotnosťou prostredníctvom kolesa pôsobil na jazyk zarážky, čím sa zvýšilo trenie medzi spodnou stranou jazyka a hlavou koľajnice, zároveň v tom, že jedno koleso prednej nápravy bolo v kontakte s dreveným zakončením. Bránilo mu v otáčaní, tým sa neotáčala ani celá náprava, a teda druhé koleso prednej ná-

pravy sa šúchalo po hlavu koľajnice. Takýto celok putoval ďalej po trati až pokým sa nezastavil.

## Prvý pokus

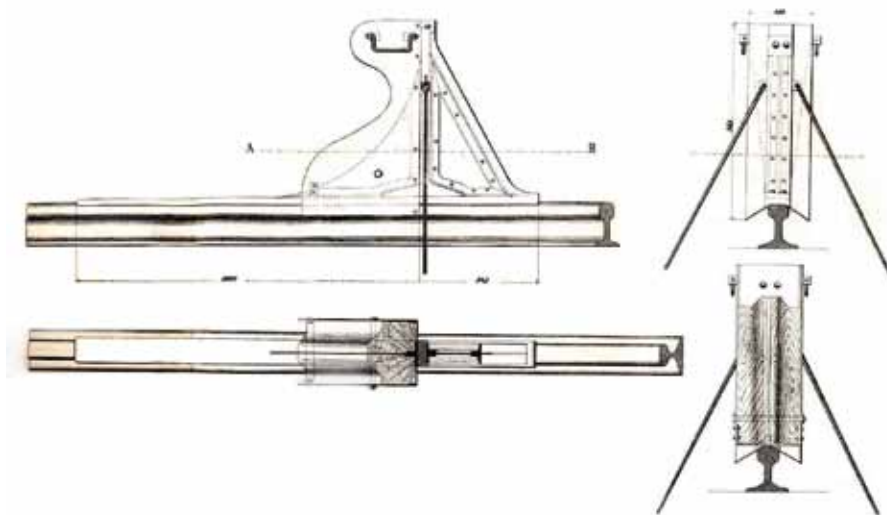
Prvý úspešný pokus s novou zarážkou sa uskutočnil 27. júna 1872 za prítomnosti šéfov dopravy, trakcie, dielní a údržby tratí na trati štátnej železnice medzi Simmeringom a Schwechatom s klesaním 4,5 promile. Deväť, kameňmi naložených vozňov s celkovou hmotnosťou 173,6 t, bolo vypustených zo stanice Simmering. Pri zaráž-

ke dosiahli rýchlosť 45 km/h a po nabehnutí na ňu zastavili po necelých 950 metroch, pričom náraz na zarážku nebol prudký a vozeň nebol nijako poškodený. Pokus niekoľkokrát zopakovali, bez akýchkoľvek negatívnych výsledkov. Nato v stanici vo Viedni pri klesaní 13,89 promile bol urobený ďalší pokus, pri ktorom bol roztláčeny vozeň na rýchlosť 15 km/h a pomocou zarážky zastavil na dĺžku dvoch koľajnicových pásov. Ďalšie pokusy sa vykonali až 6. októbra 1873 na Železnici korunného princa Rudolfa za účasti generálneho inšpektora rakúskych železníc. Mali sa vykonať štyri pokusy na trati Zeltweg – Fohnsdorf–Antonischacht dlhej 7,8 km. Vo všetkých štyroch prípadoch bola Seemanova zarážka položená na klesaní skoro 21 promile.

Pri prvom pokuse bola zarážka položená na ľavom koľajnicovom páse smerom na Zeltweg na priamom úseku trate. Vozeň č. 1348 bez brzdy naložený uhlím s celkovou hmotnosťou 11,2 t bol odrazený zo stanice Antonischacht, pri zarážke dosiahol rýchlosť 37,2 km/h a po nabehnutí na ňu sa zastavil na spáde 21 promile po prejení 195,4 m. Náraz na zarážku vozeň vôbec nepoškodil a zarážka utrpela len nepatrné poškodenie.

## Druhý pokus

Pri druhom pokuse bola zarážka položená na pravý koľajnicový pás na rovnakom úseku trate. Dva vozne č. 1348 a 1556 naložené uhlím s celkovou hmotnosťou 33 t dosiahli po zarážku rýchlosť 39,5 km/h a po nabehnutí na zarážku zastavili po 438 metroch tiež na spáde 21 promile. Vozne neboli nárazom vôbec poškodené, zarážka utrpela nepatrné poškodenie, len o málo väčšie ako pri prvom pokuse.



Seemanova zarážka.

Autorom zarážky sa začiatkom 70. rokov 19. storočia stal Rakúšan P. Seemann z Viedne. Svoj patentovaný vynález verejne prezentoval na Viedenskej svetovej výstave roku 1873.





Na Slovensku sa Seemanove zarážky uviedli do prevádzky pravdepodobne už v poslednej štvrtine 19. storočia. Používali sa na tratiach so sklonom väčším ako 10 promile.

### Tretí pokus

Pri treťom pokuse bola zarážka položená na pravý koľajnicový pás v oblúku. Použité boli naložené vozne čísel 1348, 1556, 2519, 137, 1122 a 1791 s celkovou hmotnosťou 76,2t. Na zarážku nabehli vozne rýchlosťou takmer 32 km/h a zastavili po prejení 1812m, pričom 853 metrov bolo na spáde 21 promile, 258 metrov na spáde 14,1 promile, ďalej 421 metrov na stúpaní 4,5 promile a 280 metrov na spáde 14,3 metra. Vozň č. 1348, ktorý nabehol na zarážku, mal kolesá z tvrdej liatiny, ktoré však ani po pokuse nevykazovali žiadne významné ploché miesta, ktoré mohli vzniknúť šúchaním po koľajnici. Poškodenie zarážky bolo väčšie, ale tá bola naďalej použiteľná.

### Štvrtý pokus

Po tom, čo pri prvých troch pokusoch nabiehal na zarážku vždy vozeň č. 1348 a vždy rovnakou nápravou, pri štvrtom pokuse bol použitý naložený vozeň č. 1556 s brzdou a celkovou hmotnosťou 16,8t. Zarážka bola položená na priamom úseku trate na pravom koľajnicovom páse. Vozeň dosiahol pri zarážke rýchlosťou 37,2 km/h a zastavil po prejení vzdialenosti 102,4 metra. Po pokuse vykazoval vozeň len malé poškodenie tých častí brzdového zariadenia, ktoré prišlo do styku so zarážkou. Zarážka aj po pokuse bola naďalej použiteľná.

Po týchto pokusoch bola Seemanno-va zarážka uznaná ako vhodná pre prevádzku na železnici. Obstarávacie náklady neboli významné, naproti tomu hodnoty uchránené použitím zarážky sú veľ-

mi vysoké. Výrobou a predajom Seemanovych zarážok bola poverená Továrň na stroje pána Leutelta, pôsobiaca vo vienskome X. obvode. Následne sa začali rozširovať v rámci Rakúsko-Uhorska a zvýšil sa počet ich výrobcov i typov.

Na Slovensku sa Seemanove zarážky uviedli do prevádzky pravdepodobne už v poslednej štvrtine 19. storočia. Používali sa na tratiach so sklonom väčším ako 10 promile. Boli umiestnené na určených stanovištiach, zvyčajne v drevených debnách. Ich použitie dokonca upravoval predpis D 2. Na Slovensku sa prestali používať až so zavedením predpisu Ž 1 začiatkom 21. storočia.

**Pravdepodobne posledná Seemanova zarážka bola umiestnené v obvode stanice Kremnica.**

Ing. Michal TUNEGA

## Ked' v Žiline prší, v pohotovosti sme všetci...

... asi takto si to hovoria naši kolegovia v železničnej stanici takmer pri každej prietrži mračen. Tentoraz to bola masívna smršť, ktorá 11. mája narobila viac škôd v meste ako v priestoroch stanice.

**K**vôli zatopenému podchodu bol asi na hodinu znemožnený mimoúrovňový prístup na druhé a tretie nástupište. Cestujúcich usmerňoval vonkajší výpravca cez úrovňové prechody. Našťastie väčší zhluk vlakov bol aktuálny približne dve hodiny pred lejakom a počas búrky bola frekvencia cestujúcich menšia. Viac vody natieklo do nižšie položenej časti podchodu, ktorá patrí mestu. Tu mala hladina až niekoľko desiatok centimetrov a hasiči čerpali vodu práve z týchto priestorov. Na rýchлом sprevádzkovaní časti podchodu k druhému a tretiemu nástupišťu majú zásluhu najmä vonkajší výpravcovia a firma Hradbyt. Jej pracovníci ručne zmetali vodu k ponornému čerpadlu, nakoľko technika hasičov je pri nízkej hladine nefunkčná, – charakterizoval situáciu námestník prednostu pre krízové riadenia a ochranu Mgr. Ľudovít Farkaš. Pri týchto silných dažďoch nateká voda aj do suterénu administratívnej budovy, do skladov civilnej obrany, kde tamojší skladníci CO už pravidelne musia dví-



hať gumolit a vytierať podlahu. Premočené boli aj šatne vlakových čiat. V minulosti boli ohrozené aj priestory ústredného stavadla a hrozilo, že voda vyradí reléové zabezpečovacie zariadenie, čo by úplne ochromilo prevádzku v celom uzle Žilina.

Podobné záplavy sa opakujú prakticky každý rok, natíska sa otázka, aké opatrenia je nevyhnutné zaviesť. V podchode k nástupišťam je umiestnené ponorné čerpadlo na odsávanie vody, svoju funkciu spĺňa len čiastočne, kvôli zle vyspádanému podchodu. Plávajúce čerpadlo hasičov je pri nízkych hladinách nefunkčné a potrebovalo by samostatnú zbernú šachtu.

– Zatekanie je už viacročný problém, podchody sa stavali na etapy a zlé spádovanie a kanalizácia sa podpísali pod tento stav. Najnovšie riešenie a dúfajme, že i odstránenie problému je, komplexná prestavba podchodu. Podmieňuje ju mestská výstavba pri futbalovom štadióne. V tomto priestore sa totiž plánuje výstavba obchodného komplexu, s čím súvisí i výstavba podchodu, aby som bol presnejší skôr predĺženie podchodu od tretieho nástupišťa popod koľajisko až ku štadiónu, – hovorí Mgr. Farkaš o perspektívach riešenia situácie.

(pal)

# Zaradenie vozňa s vyskúšanou ručnou brzdou do vlaku nákladnej dopravy

Komentár k článku 1420 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky.



Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 250/97 Z. z., ktorou sa vydáva dopravný poriadok dráh vo svojom § 42 stanovuje základné podmienky v súvislosti so správnou zostavou vlaku. V odseku 2 uvedeného paragrafu je určená podmienka zostavy vlaku tak, aby jeho zostavenie neohrozovalo bezpečnosť a plynulosť prevádzkovania dopravy na dráhe, najmä aby bol zabezpečený určený brzdiaci účinok a zabezpečená eliminácia možnosti prekročiť dovolené dynamické sily v spriahadlovom a narážacom zariadení

dráhových vozidiel v závislosti od ich druhu a hmotnosti.

V § 43 tejto vyhlášky je uvedené, že každý vlak, ktorého určená rýchlosť je vyššia ako 40 km.h<sup>-1</sup>, musí byť brzdený samočinnou priebežnou brzdou. V prípade jej poruchy musia technologické postupy dopravcu určiť zásady spoľahlivého zabezpečenia vlaku proti ujdeniu na najnepriaznivejšom spáde prechádzaného traťového úseku.

Problematiku brzd a brzdenia vlakov rieši aj predpis ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky vo svojej XL. kapitole, pričom v článku 1420 je uvedené, že v každom vlaku medzi vlakovým HDV a prvým vozňom s funkčnou ručnou brzdou môže byť najviac 8 náprav bez ručnej brzdy. Na prvý pohľad problematika prezentovaná v tomto článku je pomerne jednoduchá, ale menší (teoretický) problém by mohol nastať v prípade zaradenia vozňov radu HIRRS a HEIRRS

(obr. 1), ktoré sú zostavené z viacerých častí a niektorá z nich nemá funkčnú ručnú brzdou. Teraz by sme si mohli položiť otázku, či zostavenie vlaku nákladnej dopravy, tak ako je uvedené na obrázku č. 2, je správne alebo nesprávne. Uvažuje sa s celkovým súčtom 8 náprav od vlakového HDV aj s nápravami vozňa radu HIRRS bez funkčnej ručnej brzdy?

Ak sa vám zdá uvedená otázka dosť náročná, odpoveď je o to jednoduchšia.

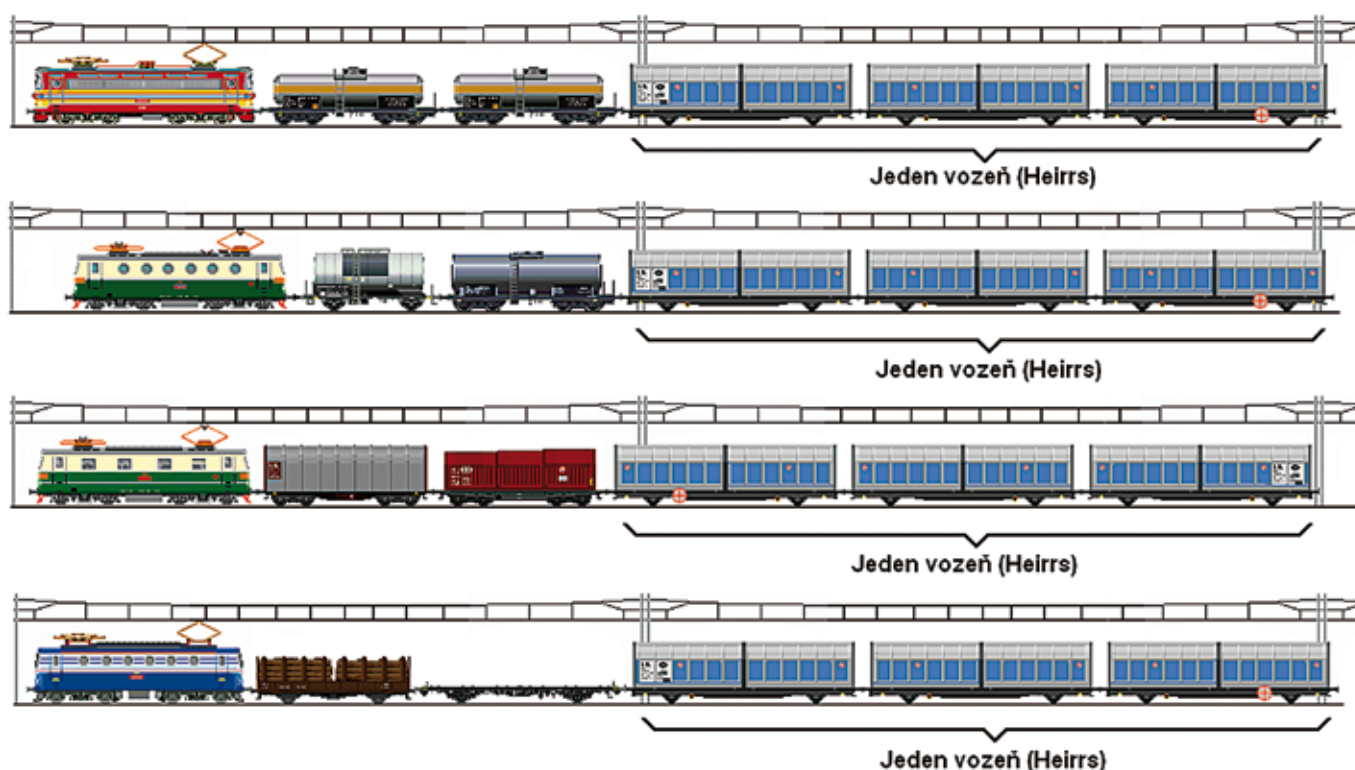
**Vozne radu HIRRS, HEIRRS alebo krátko spojené vozne sa vždy považujú za jeden celok (sú nedeliteľné), teda majú len jedno číslo. Preto, v súlade s článkom 1420 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky, v ktorom sa uvádza podmienka 8 náprav medzi vlakovým HDV a prvým vozňom s vyskúšanou ručnou brzdou, sú situácie nakreslené na obrázku č. 3 správne.**

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

obr. 2



obr. 3



# Hľadáme východiská z krízy

Hľadanie východísk, riešení a opatrení na zníženie negatívnych javov v súvislosti so súčasnou celosvetovou hospodárskou a ekonomickou krízou v podmienkach Oblastného riaditeľstva Trnava, bolo najdôležitejším bodom dvojdňovej pracovnej porady vedenia OR Trnava s prednostami železničných staníc a vedúcimi atrakčných obvodov, ktoré sa uskutočnilo koncom apríla v Trenčianskych Tepliciach.



Prednostovia a vedúci atrakčných obvodov OR Trnava počas pracovnej porady v Trenčianskych Tepliciach.

O závažnosti problematiky svedčí aj skutočnosť, že na porade sa zúčastnili aj generálny riaditeľ ŽSR Štefan Hlinka, námestníci Ing. Jozef Antoš, Ing. Vladimír Jarúnek, riaditeľ kancelárie generálneho riaditeľa Ing. Anton Kukučka, riaditeľ odboru dopravy GR ŽSR Mgr. Emil Šimko a riaditeľ odboru bezpečnosti GR ŽSR Ing. Jozef Molko.

V prvý deň, po informáciách o dosiahnutých hospodárskych výsledkoch za uplynulý rok, ekonomických pravidlách a výsledkoch auditu, ktorý na OR Trnava vykonal odbor auditu GR ŽSR, zhodnotil súčasnú prevádzkovú situáciu v sieti ŽSR dopravný námestník Ing. Jozef Antoš. Okrem iného zdôraznil pokles výkonov a s tým úzko súvisiaci pokles tržieb, najmä výrazný je prepad poplatku za použitie dopravnej cesty od ZSSK CARGO. Zároveň informoval o plánovaných investičných akciách v tomto roku.

O súbore opatrení na prekonanie hospodárskej krízy v podmienkach ŽSR a ich priebežnom plnení, ako aj o vytvorení spoločného trhu práce všetkých troch železničných spoločností, informoval prednostov železničných staníc námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Ing. Vladimír Jarúnek. Reagoval tiež na ich pripomienky, týkajúce sa zdĺhavých vykonávaní lekárskeho prehládok a odborných skúšok.

Veľký záujem vyvolali aj informácie

o vplyve preberania činností VPK a posunu dopravcom ZSSK CARGO, ktoré si vyžiadalo presun zamestnancov zo zrušených miest, pričom v niektorých prípadoch bolo potrebné aj skončenie pracovného pomeru. Podľa vyjadrenia vedúcich pracovníkov sekcie ľudských zdrojov v obvode OR Trnava zatiaľ nedošlo k hromadnému prepúšťaniu.

K najviac očakávaným patrilo vystúpenie generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Štefana Hlinku. Zameril sa najmä na dosahy platobnej a ekonomickej krízy na podmienky ŽSR, výrazný prepad výkonov, analyzoval dôsledky vo vzťahu k nízkym tržbám na konkrétnych číslach. Generálny riaditeľ zároveň požiadal o dô-



Na dosahy platobnej a ekonomickej krízy v podmienkach ŽSR a na dôsledné dodržiavanie opatrení na ich zmiernenie vyzval účastníkov pracovnej porady OR Trnava generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka.

sledné dodržiavanie opatrení na zmiernenie krízy, ako aj na podnety a návrhy, ktoré by priniesli ďalšie zníženie negatívnych vplyvov. Bez povšimnutia nestali ani podnety a návrhy prednostov železničných staníc a vedúcich atrakčných obvodov, ktoré vychádzali z každodennej práce.

Druhý deň pracovnej porady sa uskutočnili oddelené pracovné rokovania úsekov riadenia dopravy a správy železničnej infraštruktúry. Počas nich sa detailnejšie analyzovali problémy predovšetkým z bezpečnosti železničnej dopravy, nehodovosti či prevádzkovej problematiky a zároveň prijali opatrenia na odstránenie existujúcich nedostatkov.

Ako v závere pracovného stretnutia riaditeľ OR Trnava Ing. Milan Solárik zdôraznil, vzájomnou konzultáciou účastníkov porady sa podarilo nájsť spôsoby a cestu, ako zlepšiť riadiacu prácu vedúcich zamestnancov železničných staníc, atrakčných obvodov a aparátu oblastného riaditeľstva bude s cieľom ďalšieho znižovania dôsledkov súčasnej ekonomickej krízy.

Ing. Stanislav MARKO  
foto: Vladimír SALZER



Neodmysliteľnou súčasťou pracovnej porady prednostov OR Trnava sú športové súťaže vo voľnom čase. V nohejbalovom turnaji sa najviac darilo kombinovanému družstvu, ktoré tvorili Ing. Miroslav Capek, prednosta zo Zohora, a Ing. Stanislav Marko z OR Trnava. Zastihli sme ich počas neútočného súboja s dvojicou Peter Rajčák, prednostom z Kútov (na fotografii vľavo), a prednostom Trenčína Ing. Antonom Kukučkom (na zábere chýba).

# Členovia VLAKY.NET stretnutiami odbúravajú anonymitu internetu

Ak sa veľká rodina dohodne na spoločnom stretnutí, dôvodom je bezpochyby parádna oslava. O rodinnom zväzku možno hovoriť aj v prípade prevažne mladých ľudí, ktorí sa druhý májový víkend stretli v Čiernom Balogu. Pritiahla ich nielen jubilujúca lesná železnica, ale tiež 5. výročie vzniku internetového portálu VLAKY.NET.



Bc. Ivan Wlachovský, jeden z prvých administrátorov a Marián Madara, zakladateľ portálu VLAKY.NET (zľava) si stretnutia členov pri výročíach vzniku stránky pochvalujú.

Vyššie 200 ľudí oblečených prevažne v červených tričkách s vyobrazeným vláčikom, pohybujúcich sa v koľajisku Čiernohronskej železnice, dávali jasnú odpoveď na to, akú popularitu má tento portál. Už jeho názov naznačuje, že jedinou témou sú vlaky, vláčiky, všetko, čo súvisí so železnicou.

– **Začínali sme ako fotoportál so zábermi vlakov a krátkymi správami zo sveta železníc**, – hovorí Marián Madara, jeden zo zakladateľov portálu.

Rozprávaním sa hneď posúva o 5 rokov dozadu: – **Rád cestujem vlakom, ale o železnici som veľa nevedel. Kolega v práci sa však vyznal v železničnej problematike, a tak ma odbornejšie zasvätil do tajomstiev fungovania železničnej dopravy. Na internete podobné informácie chýbali, preto som založil stránku VLAKY.NET. Bol som prekvapený vysokým záujmom nadšencov železníc, ihneď posielali príspevky, fotografie. Z niektorých sa vyprofilovali neskorší správcovia a redaktori stránky. Každý písal to, čo ho bavilo, čo mu bolo blízke. A platí to doteraz.** –

Dianie na stránke od prvých dní registroval aj Bc. Ivan Wlachovský, z odboru 410 GR ŽSR: – **Najskôr som len sledoval smerovanie portálu, ale veľmi rýchlo som sa prepracoval medzi administrátorov. Začali sme sa venovať odbornejším veciam, ako je čierna kronika.**

**Vtedy sme išli po kvantite, dnes si už môžeme články vyberať. Širokospektrálne pokrývame takmer celú železnicu, od fotografií vozidiel, modelov až po infraštruktúru trati.** –

Návštevnosť portálu neustále stúpa, v súčasnosti si ho denne prezrie 8- až 10-tisíc ľudí, registrovaných je takmer 10-tisíc členov. Najmä pre školákov je ocenením uverejnený záber. Mnohokrát sa však sklamá, lebo fotenie železnice nie je len o motíve, ale predovšetkým o technike. Je to neustály pohyb, na ktorý potrebujete zodpovedajúce vybavenie. Ku kvalite stránky dopomohlo aj diskusné fórum, v ktorom sa vtedy etablovalo zdravé jadro členov, ktoré funguje dodnes. Sú to už takmer rodinní kamaráti, ktorí sa pravidelne stretávajú.

– **Tentoraz sme si vybrali Čierny Balog. Porozprávame sa, zabávame, spoznávame nových členov. Stretnutia výrazne prispievajú k potlačeniu anonymity na portáli. Ľudia sa spoznajú osobne, neskrývajú sa len za svoje prezývky, v diskusiách sú k sebe slušnejší a tolerantnejší**, – vyzdvihuje význam stretnutí Marián Madara. Spoločne s Bc. Ivanom Wlachovským pri rozbiehaní portálu ani len netušili, akú veľkú skupinu ľudí so záujmom o dianie na železniciach dokážu o 5 rokov spojiť.

(balky)

Foto: autor

## Kedysi zväžala drevo, po sto rokoch preváža turistov

Až tisícka ľudí sa 1. mája prišla pozrieť na slávnostné otvorenie sezóny storočnej technickej pamiatky – Čiernohronskej lesnej železnice (ČHŽ). Jubilantkou však nebola len trať, ale aj parná mašinka Stará Maďarka, ktorá z Chvatimechu do Lesného skanzenu vo Vydrove doviezla návštevníkov v historických vozňoch.



Slávnostnou salvou z pušky, za prítomnosti návštevníkov a asistencie zbrojníkov, otvoril sezónu ČHŽ jej riaditeľ, Ing. Aleš Bílek.

Vďaka dobrovoľníkom, ktorí železničku v 80. tých rokoch zachránili pred likvidáciou, sa dnes na storočnej trati môžu previezť tisíce turistov. Prevádzka ČHŽ siaha do roku 1909, keď začala slúžiť na prevoz dreva a lesných robotníkov. Z pôvodných 130 km trate sa podarilo zachovať 14. Historický okamih osláv umocnil parný rušeň U 34.901. Ten sa po vyše 30 rokoch opäť na niekoľko dní ocitol na starých známych koľajach, na ktorých pred 100 rokmi začínal so zväžaním dreva z hôr. Jazdil celých 65 rokov až do roku 1975. Vtedy ho pred zošrotovaním zachránilo Kysucké múzeum, ktoré ho teraz na pár týždňov Čiernobaločanom zapožičalo. Inak jazdí na lesnej železnici vo Vychylovke. Návštevníci môžu obdivovať aj 3-kilometrový náučný chodník Lesného skanzenu vo Vydrove, ktorý takisto otvoril sezónu.

(balky), foto: autor



Návštevníkov a filmárov lákal aj zapožičaný parný rušeň U 34.901, tzv. Stará Maďarka, pred 100 rokmi vyrobený v Budapešti a pôvodne dodaný pre ČHŽ.

# Čermel'ská Katka opäť bafká

Rok sa s rokom stretol a v košickom depe opäť ožila čermel'ská krásavica – malá Katka. Za posledný rok toho stihla habadej. V letnej turistickej sezóne previezla tisíce cestujúcich Čermel'ským údolím, prečkala zimný nečas, prešla rozsiahlou opravou vo Vrútkach. Čo je však najdôležitejšie, pribudol jej ďalší rok v živote.

**O**vzniku najstaršieho prevádzky-schopného rušňa U36.003, lebo také je Katkino oficiálne označenie, ubehlo už úctyhodných 125 rokov. Od roku 1884, keď ju vyrobili v Hagansonevej továrni v nemeckom Erfurte, slúžila 80 rokov na tratiach z Gelnice do Smolníckej Huty, ale aj medzi Hronskou Breznicou a Banskou Štiavnicou. Neskôr sa využívala iba ako vykurovací kotol, a od roku 1974 si postála na pomníku v Rušňovom depe v Spišskej Novej Vsi. Na 4,2-kilometrovej trati Detskej železnice z Čermel'a na Alpínku sa predstavila 7. mája 1991 a odvtedy je nepretržitou súčasťou tejto známej košickej atrakcie. Ani tento rok to nie je inak. Malá krásavica sa však už o týždeň skôr, v plnej nádhere, predviedla malým aj veľkým obdivovateľom v košickom rušňovom depe. Sprievodné programy, skvelá zábava a spokojné tváre návštevníkov mali za úlohu len to jediné. Opäť prebudiť malú Katku k životu.

[balky]

Foto: autor



Aj keď v rotunde depa bolo pristavených viacero zaujímavých rušňov...



...najviac detí jednoznačne priťahovala vynovená Katka.



V spoločenskom osobnom vozni prebieha súťaž malých ratoleŤí v kreslení vláčikov.



Nielen „veľká“ železnica zaujala návštevníkov. Svoje umenie predviedli aj košickí modelári.



Pamätná minca k 125. výročiu výroby malej Katky.



Aj cestné veterány pútali pozornosť ľudí.



Čo potrebujete na súbežnú jazdu z Kostolian nad Hornádom do Košíc? Nielen dvojkoľajnú trať a dve vlakové súpravy, najlepšie s historickými rušňami, ale aj dvoch výpravcov. Vlaky súčasne vypravili Bc. Jozef Jendžejevský a Ondrej Jasenčák (zľava).



V tmavej rotunde depa si zasa návštevníci akcie mohli zakúpiť priamo pred ich očami vyrazené pamätné mince.

# Stravné lístky verzus poukážky

Už takmer rok platí Nariadenie GR ŽSR č. 1/2008. Poskytuje nielen dostatočné informácie o možnostiach stravovania zamestnancov ŽSR, ale aj o poskytovaní občerstvenia za sťažených podmienok či zabezpečení pitnej vody.

Uvádza, že zamestnanci ŽSR, ktorých pracoviská sú v blízkosti stravovacích zariadení Závodu služieb železníc (ZSŽ), môžu na stravovanie využívať výlučne len tieto zariadenia. Podobne to platí aj v prípade jedální a reštaurácií neželezničných organizácií. Zdalo by sa, že železničiarci sú spokojní. Za stravné lístky dostávajú teplú stravu. Opak je však pravdou.

Vrávi sa, koľko ľudí, toľko chutí. A keďže železničiarov je veľa, aj obedom majú rôzne. Od klasického „vlašáka“ s rožkami, cez všelijaké zeleninové šaláty až po netradičné gurmánske špeciality. Pri všetkej úcte k umeniu kuchárov, predkladaná ponuka jedál určite nedokáže uspokojiť každého stravníka. Niektorým zasa môže prekážať nevyhovujúci interiér jedálne či spôsob stolovania. Iní, najmä v niektorých stravovacích zariadeniach neželezničných organizácií,

ci, sa pozastavujú nad veľkosťou a kvalitou porcií, či málo obmieňajúcim sa denným menu. Výsledkom je teda určitý počet stravníkov, ktorí z nejakého dôvodu



ne majú záujem o stravu v jedálňach. A to nepočítam tých, ktorí sa držia zásady, že niet nad domácu stravu a poctivo si ju nosia do zamestnania. Či už zo zvyku, alebo pre napätý rodinný rozpočet. Tí radšej uprednostnia stravovacie poukážky. Áno, v rámci nárokovej čiastky majú možnosť si ich zakúpiť, ale len 5 kusov

v príslušnom mesiaci. Ako však minút stravné lístky, platné len v jedálni?

Ak máme na niečo nárok, tak to určite neodmietneme. Platí to aj o stravenkách, železničiarci si uvedomujú ich finančnú hodnotu. Len keby sa za ne mohli najesť podľa vlastnej chuti. Tí šikovnejší už určite využili výnimku, spomínanú v tom istom nariadení. Byrokratickým úkonom získali od svojho lekára potvrdenie o diétnom stravovaní, ktoré blízke stravovacie zariadenie nezabezpečuje. Na celý rok získajú nárok na plný počet stravných poukážok. Čo na tom, že týchto „dietarov“ stretnete v blízkej reštaurácii, kde si pochutnávajú na kalorickej bombe, alebo v obchode, ako platia poukážkami za plný vozík potravín?! Nariadenie neporušili. Premýšľam nad tým, či dané nariadenie spĺňa účel. Stravník, ktorému neprekáža konzumácia jedla v stravovacích zariadeniach ZSŽ, ale aj neželezničných organizácií, do jedálne pôjde dobrovoľne. Nikto mu to nemusí nariaďovať. Ten, kto nemá záujem o stravu v jedálni, nájde si cestičky, ako sa dostane k stravovacím poukážkam. Aj keď teraz to má ťažšie.

(balky)

## Košičania so stravným lístkom zaplatia jedlo aj prepitné

Kde sa najesť v cene poskytnutého stravného lístka a v kultúrnom prostredí? Takéto závodné stravovanie košickým železničiarom ponúka aj moderné stravovacie zariadenie, reštaurácia a pizzéria Panoráma, priamo v budove stanice.

Napriek rýchlej obsluhu a priateľným cenám majú stravníci pripomienky. Týkajú sú rozdielných cien obedového menu oproti hodnote stravného lístka.

Ak je cena jedla vyššia ako suma uvedená na lístku, doplatíte hotovosťou. Čo v prípade, ak strava stojí menej a z lístka sa nevydáva? Nuž, môžete si doobjednať minerálku, kúpiť keks (ponúkaný alkohol si radšej nevšímajte), alebo jedno-ducho zvyšok venovať obsluhu. Nehovoriac o tom, že stravníkov nikto neupozornil na cenové rozdiely tých istých jedál medzi samoobslužnou, pultovou a reš-

tauračnou časťou. „Daň“ za obsluhu tvorí aj 35 centov. Za jeden deň zanedbateľná suma, ale za celý mesiac je to už riadna cifra v eurách. Právom sa teda zamestnanci ŽSR pýtajú, prečo musia dobrovoľne nechávať prepitné zo stravného lístka, za ktorý by mali dostať adekvátny pokrm v uvedenej hodnote? Zaujímam by to malo najmä kompetentných, aby upravili doterajšiu zmluvu s týmto stravovacím zariadením. Veď ak je obojstranný záujem, všetko sa dá vyriešiť k spokojnosti stravujúcich sa železničiarov.

(balky)

## Ako pridelovať stravné lístky novoprijatým zamestnancom?

Stravné lístky, alebo stravovacie poukážky sa zamestnancovi ŽSR pridelujú jeden mesiac vopred. V ďalšom mesiaci sa počet lístkov prispôsobí počtu odpracovaných zmien v prvom mesiaci a plánovaných zmien v druhom mesiaci. To znamená, že keď zamestnanec nastupuje do práce napríklad 2. februára 2009,

hneď dostane 20 stravných lístkov. Zamestnanec bol vo februári 3 dni na pracovnej ceste, v tieto dni mu nevznikol nárok na stravný lístok. V mesiaci marec 2009 má plánovaných celkom 22 pracovných zmien. Po odčítaní februárových pracovných ciest tak v marci dostane len 19 stravných lístkov.

(KUB)

## Obmedzené stravovanie dôchodcov a bývalých zamestnancov

ŽSR zabezpečuje stravovanie nielen pre svojich zamestnancov, ale v prípade možnosti aj pre bývalých zamestnancov a dôchodcov.

Zabezpečenie stravovania zodpovedá riaditeľ VOJ, to znamená, že posudzuje možnosti a kvalitu poskytovaného stravovania a rozhoduje o forme jeho zabezpečenia v súlade s Nariadením GR ŽSR č.1/2008. Riaditeľ zároveň rozhoduje aj o možnosti zabezpečenia stravovania pre dôchodcov v príslušnej VOJ. Sprísnené ekonomické podmienky v období ekonomickej krízy prinútili zamestnávateľa stanoviť jednotnú podmienku na umožnenie stravovania dôchodcov, a to výšku dôchodku maximálne v sume 1,1 násobku minimálnej mzdy, čo je 325 €. Samozrejme, že na základe konkrétnych stravovacích možností v príslušnej VOJ môže riaditeľ podmienky na stravovanie dôchodcov ďalej špecifikovať.

# Vlakové súpravy prechádzali Bojnicami načas

Neľakajte sa nového tarifyného bodu, ani si nemusíte opravovať zoznam dopravní. V stanici Bojnice síce vládol čulý železničný ruch, ale len druhý májový víkend a všetko sa dialo na modelovom koľajisku v mierke 1:87.

**U**ž sieste stretnutie modulóvých modelárov usporiadali páni z Klubu železničných modelárov v Bojniciach. Partia nadšencov malých vláčikov z celého Slovenska i Čiech niekoľko dní simulovala v sále miestneho kultúrneho domu železničnú prevádzku na rozsiahlom koľajisku. Jeho základom sú panely s koľajami, tzv. moduly, ktoré sa navzájom pospájajú, aby vytvorili funkč-

nú trať. Normované čelá modulov od modelárov z Bojníc, Košíc, ale aj Plzne umožňujú ich bezproblémové spojenie. Koľajisko v Bojniciach, s lokálkami, vlečkami a depami bolo zložené až z 214 modulov a malo 14 staníc! Verejnosť fascinovali súpravy jazdiace podľa grafikonu, tovar sa prevážal podľa nákladových listov. Perličkou bolo prekladisko na úzkorozchodnú železnicu s funkč-



nou podvalníkovou jamou a podvalníkmi. Jednoducho, obrovský obdiv a uznanie si zaslúžia šikovné ruky modelárov.

(balky)

## Snehové osvieženie v podobe megavajca zo Štrbského Plesa

**S**blížiacim sa letom úmerne stúpa aj teplota vzduchu. Na chvíľkové schladenie v horúcich dňoch vám ponúkame pohľad na snehové megavajce zo Štrbského Plesa. Vyše dvojmetrový výtvar, symbol Veľkej noci, postával pred staničnou budovou už počas volieb prezidenta SR. Priamo v objekte staničnej budovy sa totiž nachádzala volebná miestnosť pre 60 obyvateľov Štrby s trvalým pobytom na Štrbskom Plese. Volebná komisia tejto najvyššie položennej miestnej časti na Slovensku sa však nenudila. Vyše 200 voličských preukazov nasvedčovalo, že mnoho návštevníkov Štrbského Plesa spojilo voľbu prezidenta SR so sobotňajším výletom.

(balky)



## Budme ústretoví

V Humennom v železničnej stanici začínajú pribúdať turisti s ruksakmi a s neoceniteľným dopravným prostriedkom ako sú bicykle. Českí návštevníci z Liberca precestovali celú noc, aby už opätovne navštívili Národný park Poloniny na hraniciach Poľska a Ukrajiny. Nadchýňajú ich aj drevené kostolíky, ktoré sú zaradené do Svetového kultúrneho dedičstva UNESCO.

**K**eď sme sa trochu bližšie pozreli na to, aké majú turisti dopravné možnosti po koľajniciach, zistili sme, že práve spojenie Medzilaborce - Lupkow, odkiaľ je najdostupnejšia trasa na prekonanie cesty smerom k Východným Karpátam a Bukovským vrchom, je pomerne obmedzená. Počas víkendov býva toto spojenie sprístupnené od júna do začiatku septembra. Vlaky však nezastavujú v Palote, kde by mohla byť sfunkčnená

zastávka pre návštevníkov tohto regiónu. Už dlhšie sa za jej oživenie zasadujú viaceré inštitúcie Prešovského kraja. Všetky tri spoločnosti často spomínané slovné spojenie - komerčné aktivity a ústretovosť voči cestujúcim a ich potrebám. Možno aj to by bol jeden z konkrétnych počínov ako popri veľkolepých stavbách sprístupniť zabudnutý kút Slovenska tým, ktorí oň stoja.

(pal)

## Vlaky Českých dráh menia vzhľad

S nastupujúcou liberalizáciou železničnej osobnej dopravy v Čechách predstavili 26. marca České dráhy na tlačovej konferencii v Prahe jednotný farebný výzor svojich osobných vlakov.

**C**harakteristická vizuálna schéma v kombinácii s dominantnou tmavo aj svetlo modrou doplnenou svetlo sivou farbou jednoznačne odliší súpravy ČD od konkurencie. Modré farby sú inšpirované železničnou históriou a taktiež vyjadrujú istotu, serióznosť a stabilitu. Farebné riešenie vozňov v súprave bude rozdielne. Cestujúci ihneď identifikujú reštauračné, služobné, lôžkové či ležadlové vozne. Zároveň budú farebne odlišné aj dvere pre slabozrakých cestujúcich. Na rušne a vozne sa nový lak bude implementovať postupne a do konca roka by sa malo objaviť minimálne 10 rušňov a 30 vozňov v modrej farbe.



# Inžinieri dopravy, námestníci prednostu, ale predovšetkým OTCOVIA

Stretnúť viacdetné rodiny vzbudzuje prekvapenie, radostný pocit, obdiv, ba až údiv. S otázkou v očiach, ... nie sú tí rodičia priveľmi trúfalí? Majú odvahu priviesť na svet viac detí na túto nepokojnú zemeguľu? Dokážu im dať všetko tak, aby sa necítili odstrčené? Priznajme si, že sa takýchto pochybností vieme iba ťažko zbaviť a stále nás mátať myšlienky, či odovzdanosť jedine rodine, je úprimná.



Ing. Juraj Ďurček zvláda so svojimi ratoľkami aj výlety a z nových zážitkov detí sa potom tešia doma pri prezeraní fotografií.

**Aj** medzi železničiarimi sa nájdú jednotlivci, ktorí nepotrebujú zhromažďovať materiálne statky, obmieňať autá, či listovať v dovolenkových kataľógoch. Chcú jednoducho prísť domov a pohladkať hlávky svojich ratoľstí, ktoré už netrpezlivo čakajú na láskavú ruku otca. Áno, tentoraz sme sa trochu pozreli na železničiarско-otcovskú rolu. Ako

živiteľa - ochrancu, začali otcov uznávať už viaceré generácie pred nami, ale oficiálnym rodinným sviatkom sa Deň otcov stal až prezidentským výnosom USA v roku 1966.

V humenskej železničnej stanici má dopravný námestník prednostu Ing. Vojtech Kuľha šesť detí a druhý námestník - pre krízové riadenie a ochranu

Ing. Juraj Ďurček je otcom piatich detí. Obidvaja sú absolventi Žilinskej univerzity, podobne aj manželka Ing. Ďurčeka. Ona si však každodenný pracovný rituál nemala kedy vyskúšať. Najskôr sa narodil Martin, po roku Lenka, o dva roky Katka, o ďalšie dva Julka a Hanka má päť rokov. Aj v rodine Kuľhových bol prvorodencom chlapec Vojtech, o rok Patrik, o dva roky Samuel a mužskú hierarchiu ukončili Andrejka, Natália a Alžbetka. Ich mama ako zdravotná sestra tiež skôr uplatňuje svoje pracovné skúsenosti v domácom prostredí, ale pred sobášom si vyskúšala aj prácu v zahraničí.

- **Nám a i našim ženám vyhovuje život na dedine a celá tá obecná komunita. Teraz sme si už postavili domy, ale obidvaja sme začínali u svokrovcov a tam sa nám postupne deťúrence narodili. Mne sa až posledné dieťa narodilo vo vlastnom dome, veď ako sa tu na východe hovorí „do novej chyži, nový obraz“ a nám to akosi tak vyšlo, - s úsmevom hovorí Ing. Ďurček. Spočiatku sa obidvaja námestníci prekárili i vzájomne utvrdzovali, že také veľké rodiny si želali manželky a oni sa v tom iba akosi „nevinne viedli“, no v skutočnosti vládne medzi nimi a ich polovičkami zhoda. A to súhra nielen v podpore viacčlennej rodinnej komunity, ale aj vo výchovných metódach, či iba obyčajne otcovskej pomoci.**

- **V bežnom kontakte s inými ľuďmi či kolegami si ani neuvedomujem,**



Dopravný námestník prednostu Ing. Vojtech Kuľha s manželkou a so šiestimi deťúrencami.



že sa tak trochu odlišujeme. Ak sa ktosi pochváli výkonom svojho syna, ako sa naučil korčuľovať či bicyklovať, príde mi to také všedné. Veď ja ani neviem, kedy sa to isté naučili aj moje deti. V málo početnej rodine si oveľa častejšie všimajú aj drobné detaily. O tom, akú mám veľkú rodinu, sa najskôr presvedčím až vtedy, keď pripravujem desiaty, – zamýšľa sa Ing. Kul'ha. Na to však, aby deti držali krok s dobou je potrebné ich vodiť na záujmové krúžky a zapájať do aktivít. Keď sa dá, tak vlakom, ale u Kul'hovcov v Baškovciach (okres Humenné) ani vlaky nepremávajú a základná škola je iba do štvrtého ročníka. A tak neostalo nič iné iba si zaobstarať vozidlo, a to hneď sedemmiestne. Auto poslúži aj ako prostriedok na „vypadnutie“ z domu. Aspoň ženám, lebo obidvaja chlapi s pochopením hovoria o malej možnosti regenerácie. Kým muži žijú v kolektíve a denne sa stretávajú s inými ľuďmi, ich polovičky sú až po uši v každodennom rituáli od plienok až po večerné ukladanie na spánok.

– Ani jeden z nás netrvá na tom, aby to tak ostalo čo najdlhšie. Ak si ženy budú chcieť nájsť prácu, musíme s tým rátať, že nám pribudnú ešte ďalšie povinnosti. Deti však rastú a za samozrejmosť považujú vzájomne si pomáhať. A veru niet nič krajšie, ako keď príde domov a na dvore sa nám detúrence vrhajú do náručia a každého hlávku musíme rovnako pohladíť. Alebo taký pohľad na to, ako šesťročná drží v náručí dvojročnú sestru a hlási, že sa práve pocikala, alebo sa už potrebuje napiť. Ako taká malá mama. Či v lese nájde ktorési dieťa veľký hríb a každému súrodencovi ho ide hrdo ukázať. To sú chvíľky, na ktoré sa nezabúda a ostanú v pamäti zachované po celý život. A dúfame, že tento pocit spolupatričnosti im vydrží, – hovoria svorne dvaja oteckovia z humenskej železničnej stanice.

Mária PALIČKOVÁ

Foto: rodinný archív a autorka



U prednostu železničnej stanice v Humennom Mgr. Dušana Chudinu ( stojí), zľava dopravný námestník Ing. Vojtech Kul'ha a námestník pre krízové riadenia a ochranu Ing. Juraj Ďurček.

## Ako exKopytovci vlakom cestovali...

**Cesta vlakom v reštauračnom vozni, v ktorom „šéfujú“ manželia Palaščákovci z Košíc je vždy pohodová. Vzorná obsluha, vynikajúca kuchyňa, čo viac si priať. Nečudo, že nájsť voľné miesto je niekedy umením. Pri jednej z ciest sme tu zastihli aj trojicu hercov, Marcela Nemca, Martina Hronského a Sávu Popoviča, vracajúcich sa z vystúpenia na Festivale Paláriková Raková v Čadci.**



Marcel Nemec, Sáva Popovič a Martin Hronský tvoria časť Zredukovanej shakespearovskej spoločnosti, ktorá minulý mesiac úspešne vystúpila v Čadci na Palárikovej Rakovej s inscenáciou Kompletný Shakespeare zhltnutý za 120 minút. My sme ich síce nezastihli na doskách, ktoré znamenajú svet, ale spokojných a vysmiatych v reštaurácii na koľajniciach...

Inszenácia Kompletný Shakespeare zhltnutý za 120 minút, v ktorej vystupujú aj s Mariánom Prevendarčíkom, je držiteľom Zlatého gunára z minuloročných Kremnických gagov. Keďže, ako vždy, pri vystúpeniach idú na plný výkon, nečudo, že cestou do Bratislavy využili i reštauračné služby na kolesách. Gordon blue, vyprázaný syr a Tajomstvo šéfkuchára bolo menu, na ktorom si pochutili. A potom ochotne odpovedali aj na pár otázok. Teda, prečo cesta vlakom a nie nablýskanými limuzínami, ako by človek od umelcov očakával? – Nuž, je to najlepší a najrýchlejší spôsob dostať sa z bodu A do bodu B... – úplne vážne vysvetlil Sáva Popovič. – No a keďže my členovia Zredukovanej shakespearovskej spoločnosti sme aj hladní, navštívili sme toto zázračné miesto, kde namiesto duševnej dostaneme inú, ale tiež životne dôležitú potravu. Cestu vlakom využívame takmer vždy, vtedy nemusíme nič robiť a dokonca sa aj počas jazdy najeme. Martin Hronský

vysvetľoval ešte viac: – Je to zároveň fantastický pocit, keď nemusíte vodiča stále prosiť o krátku zastávku. Keďže nevládzem stále sedieť na jednom mieste, kedykoľvek sa môžem prejsť po vozni a hneď mi je lepšie. Sáva Popovič ešte doplnil: – A tá výhoda, keď nemusíte počas jazdy vyhľadávať kríky či odľahlé miesta, hm... Marcel Nemec nezabudol pochváliť výbornú kuchyňu: – Tajomstvo šéfkuchára bolo vynikajúce! A keďže som chcel vyskúšať, či to nebola len náhoda, pridal som k nemu aj vyprázaný syr... no fantázia. Ako nám trojica umelcov ešte pred záverom cesty dodala, vraj ešte nikdy nevyužili lístky na prvú triedu. A viete prečo? – My si síce tie lístky na prvú triedu kupujeme vždy, ale keď natrafíte na takúto obsluhu a vynikajúcu kuchyňu, no kto by sa trepal do jednotky. Tá je predsa tu, – pochválil personál i služby Sáva Popovič.

Vladimír SALZER, foto: autor

# Zabudnuté strojárské remeslá

Slávnostný akt prebúdzania parného rušňa Katka a rušňoparáda v košickom Rušňovom depa sa rokmi postupne rozrastá o rôzne atrakcie. Pribúdajú výstavy klasických železničných modelov, obrazov zo železničného prostredia i súťaže pre deti.

Tohtoročný 9. ročník ozvláštnila ešte ďalšia rarita. V rotunde rušňového depa sa našiel priestor pre improvizovanú kovácku dielňu. V jej miniatúrnych priestoroch sa nachádzala kovácka vyhňa a kovová ozruta, ktorú si tí vekovo zrelší pamätajú pod názvom buchar. Podľa vyjadrenia Ing. Jiřího Kubáčka, CSc. z MDC, v minulosti bývali v rušňových depách umiestnené aj kovárske dielne, lebo na parných rušňoch vždy boli potrebné rôzne druhy opráv. Parná trakcia si vyžadovala iný pracovný režim, vedľa seba pracovali kotlárska partia, opravári kompresorov, armatúr, potrební boli aj tzv. baterkári, či klampieri. V súčasnosti sa už nič neopravuje, čo je zásadná zmena. Opotrebované súčasti sa skôr nahra-

dzujú novými, alebo opravenými v špecializovaných dielňach. Ale v minulosti sa v kovárskej vyhni opravovali dokrivené spojnice alebo nosič roštov z parného rušňa. Parné a vodné rúry sa pri ich tvarovaní nahrievali. Viaceré záťahy bolo potrebné realizovať za tepla. Buchar pôsobí ako veľké kladivo, masívnejšie súčasti rušňov bolo nevyhnutné ukuť, inokedy to boli svorníky, niekedy iba klince.

Návštevníci podujatia do tejto nevábnnej, kovom nasiaknutej miestnosti vchádzali možno aj tak trochu s úctou. Voči tým, ktorí vo výparoch a večnom dyme, s rukami ako lopaty vdychovali život mašinám, ktoré boli ešte dlhé roky považované za technický zázrak.

(pal)



## Pozvanie na konferenciu a oslavy

Koncom júna tohto roku oslávia v Trenčianskych Tepliciach a Trenčianskej Teplej storočnicu existencie úzkorozchodnej trate Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice. Slovenská vedeckotechnická spoločnosť dopravy vás pozýva na konferenciu o histórii trate a modernizácii železníc.

Konferencia sa uskutoční dňa 26. 6. 2009. Prvý blok prednášok bude zameraný na históriu úzkorozchodnej trate. Druhý bude o modernizácii trate Bratislava – Žilina. Tretia časť bude zameraná

na nové právne normy vo vzťahu k regionálnym tratiťam a regionálnej doprave.

Nasledujúce dva dni sú určené pre verejnosť. V dňoch 27. a 28. júna bude premávať v súprave električky historický otvorený vozeň.

Pri príležitosti osláv sa uskutočnia aj výstavy, ktoré budú dokumentovať život v okolí tejto jubilejnej trate.

Ďalšie informácie nájdete na [www.svts-doprava.utc.sk](http://www.svts-doprava.utc.sk) a [www.zsvts.sk](http://www.zsvts.sk).

Ing. Milan KLUBAL,  
predseda Spoločnosti dopravy SVTS

## Stanicu strážia bociany

V blízkosti železničnej stanice Úľany nad Žitavou už niekoľko rokov sídlia bociany. Ktovie či ovládajú aj grafikon vlakovej dopravy?

Foto: Anton ANDRÁŠEK



## Daruj krv – zachrániš život!

Zasadačka na prízemí v budove Generálneho riaditeľstva ZSR na Klemensovej ulici sa stala už tradičným miestom odberu darovanej krvi.

Takto to bude aj 4. júna, kedy ráno od ôsmej hodiny pripravuje Odbor ľudských zdrojov GR ŽSR akciu pre železničiarov, ktorí v zasadačke č. 2 a 3 môžu darovať krv. Podujatie je pripravované v spolupráci so Slovenským Červeným krížom, ktorý poskytne mobilnú odberovú jednotku (MOJ) s tímom lekárov a zdravotných sestier. Pre darcov bude pripravené občerstvenie a MOJ venuje každému darcovi jeden stravný lístok.

Žiadame dobrovoľných darcov, aby sa záväzne prihlásili (meno darcu a pracovisko) elektronickou poštou na e-mailovú adresu [Simko.Miroslav@zsr.sk](mailto:Simko.Miroslav@zsr.sk), alebo telefonicky na čísle 920-7081.

## Čas stavania májov

Železničná stanica v Žarnovici je asi jedinou na Slovensku, kde už niekoľko rokov za sebou domáci pravidelne v máji stavajú máj. Nebolo tomu inak ani v tomto roku. Napriek tomu, že fúkal silný vietor, partia železničiarov ho dokázala bez problémov osadiť na „jeho“ miesto.

Ivan BÚRY



# Spojila ich TVÁR

O tom, že súťaž Tvár ŽSR nie je len o tom, že uvidíte svoju fotografiu v časopise a potom čakáte či sa dostanete do finále, sme už písali často.

Za každým, keď súťaž vyhlásime zdôrazňujeme, že to nie je súťaž krásy, ani mimoriadnych schopností či talentu,



Počas víkendu v Strečne sa naše milé súťažiacie stretli aj s hovorkyňou, Martinkou Pavlikovou (druha zľava)...

ale je to predovšetkým o ľuďoch - o ženách - železničiarkach, o mužoch - železničiaroch, o ich práci, pracoviskách, ale i záľubách.

Azda najviac by o tom vedeli hovoriť finalisti doterajších ročníkov, ktorí tvrdia, že je to predovšetkým o tom, že o sebe a svojom pracovisku dajú vedieť, či už prostredníctvom Ž semaforu alebo iných kolegov, aj ďalším železničiarom. Je to o získaní novej skúsenosti, priateľstiev, ale i príležitosti stretnúť sa s nadriadenými a kolegami z iných miest, z takmer celého Slovenska.

V piatok 8. mája sa na podobné témy rozprúdila diskusia, v ktorej neúnnavní finalisti predošlých ročníkov, zotrvali takmer celý víkend. Víkend v SIP Streč-



Janko, Rado, Paťo, Roman, Ivetka, Ljvka, Vladka(zľava) si užili aj sneh na Veľ. Kriváni. A kde je Peter? Aha - fotí!

no, ktoré už neodmysliteľne patrí k súťaži, si zorganizovali sami a počet takmer 30 ľudí svedčí o tom, že súťaž je aj o priateľstvách...

(sch)

## Hasiči v akcii

**Hasičské útvary Závodu protipožiarnej ochrany železníc (HU ZPOŽ) od začiatku roka až do konca apríla boli privolaní k 278 požiarom, chemickým haváriám, technickým zásahom a asistenciám.**

Za posledný mesiac bolo týchto mimoriadnych udalostí 113. Zo zaujímavých prípadov uvádzame:

Príchodom jari sa hlavne vďaka záhradkárom zvyšujú požiare porastov. Za mesiac apríl ich železniční hasiči zaevidovali 45.

- Jednotka ZPOŽ HÚ Bratislava zasahovala 10. apríla pri úniku nafty z cisterny v Bratislave - Východ. Po príchode na miesto, pri prieskume zistili, že ide o únik až z troch cisterien. Únik zastavili zo všetkých cisterien pomocou tesnení, špeciálnych tmeľov a neiskriaceho náradia.
- Košickému hasičskému útvaru ZPOŽ 15. apríla nahlásili únik kyseliny sírovej. Jednotka nasadila plnú ochranu tela a vykonala prieskum, ktorým bolo zistené, že žieravá látka uniká cez vrchný plniaci ventil, na ktorom chýbali skrutki. Hasiči ich doplnili a skontrolovali dotiahnutie ostatných. Cisternu po oplachu skontrolovali, či látka neuniká. Pri úniku nebol nikto zranený.
- Na operačné pracovisko ZHU- Čierna nad Tisou nahlásili 15. apríla únik metanolu zo železničnej cisterny. Pri prieskume zistili, že ide o únik cez horný poistný ventil.

Keďže sa cisterna nachádzala pod trolejovým vedením, veliteľ zásahu vydal rozkaz na vypnutie trolejového vedenia. Cisternu neustále ochladzovali vodnou hmlou. Po dotiahnutí poistného ventilu metanol prestal unikať, pričom naďalej bola cisterna monitorovaná a ochladzovaná prúdom vody. Po dokončení zásahových prác ju odtiahli na prečerpánie.

- Kurióznym prípadom mala hasičská jednotka ZPOŽ Žilina, ktorú privolali dňa 17. apríla k technickému zásahu zvesenia obesenca. Po príchode zistili, že ide o atrapu človeka, zavesenú vo výške 9 metrov. Atrapa človeka bola oblečená v oranžových montérkach, k nohaviciach priviazané topánky, miesto trupu mala 50 litrový sud a miesto hlavy mala futbalovú loptu.

MS

### Zasahovali aj v Žiline

Neprešli ani tri dni od krupobitia a železniční hasiči museli v stanici Žilina opäť zasahovať. V štvrtok ráno 14. mája krátko pred siedmou hodinou ohlásil vedúci posunu Pavol Podhorský kvapkajúcu cisternu. Rozbehol sa systém vyrozumienia, a niekoľko minút po siedmej už bola jednotka hasičov ZPOŽ na mieste. Išlo o chlórnanový roztok, čo je nebezpečná žeravá látka. Hasičom sa nepodarilo zastaviť únik ani silným dotiahnutím príruby. Problém bol vážnejší - nefunkčné tesnenie. A tak museli prírubu rozobrať, zhotoviť a osadiť nové tesnenie. O necelú hodinu bol havarijný stav odstránený a vo-



Hompálajúca sa postava v korune stromu bola našťastie len atrapa...

zeň mohol pokračovať v ceste smerom do Poľska.

Takúto službu by nám hasičský a záchranný zbor nebol schopný zabezpečiť. Železniční hasiči, vďaka počítačovému programu poznajú vlastnosti chemických látok, ktoré preváža železnica a najmä poznajú stavbu cisternových vozňov a zásady pohybu v koľajisku. Bez nich by riešenie takýchto problémov bolo neporovnateľne zložitejšie a najmä zdĺhavejšie.

Mgr. Ľudovít FARKAŠ



## FOTO HÁDANKA

Foto: Peter VARGA



**Správna odpoveď z minulého čísla:** koľajnicový teplomer  
**Vítazom sa stala a vecnú cenu získava:** Anna SEDLÁKOVÁ, výpravkyňa  
 z Drienovskej Novej Vsi. **Blahoželáme!**

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

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



## Vy sa pýtate, my odpovedáme

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

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

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na otázky, ktoré sme dostali doteraz, budeme odpovedať po získaní všetkých potrebných vyjadrení v nasledujúcom čísle.

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

# TVÁR ŽSR 5. ROČNÍK SÚŤAŽE!



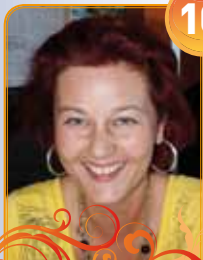
## Milé kolegyně, kolegovia – neváhajte a prihláste sa!

V predchádzajúcom čísle sme vyhlásili 5. ročník našej obľúbenej súťaže. Predstavili sme vám prvých súťažiacich. Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu, kolegu, 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 v odbore komunikácie o správnosti tohto kroku, opäť niečo urobíte pre vás – železničiarov. Zaslúžite si to!

### Podmienky a pravidlá súťaže!

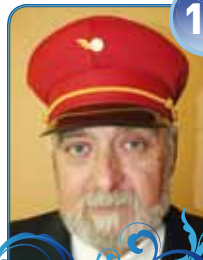
Tvár ŽSR 2009 bude trvať do 1. augusta! Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou sú fotografia a odpovede na tieto otázky:

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?



Miroslava  
VALEČIKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1996 v pozícii operátorka v popradskej železničnej stanici.
2. Som aká som, som sama sebou.
3. Mojou najväčšou záľubou sú moje dve deti, hudba, bicykel a plávanie.
4. Nemenila by som nič, som spokojná.



Rudolf KNEŽNÍK

1. Na železnici pracujem od roku 1973, stále vo funkcii výpravcu v železničnej stanici Poprad.
2. Dodržiavam zákony a nariadenia a veľmi ma rozčuľuje, keď ich iní porušujú.
3. Prechádzky v prírode, záhradka a práca s drevom.
4. Momentálne nič.



Elena BENČAŤOVÁ

1. Na železnici pracujem nepretržite 20 rokov ako výpravkyňa v železničnej stanici Zvolen.
2. Som veselej povahy, priateľská, snažím sa vyjsť s každým.
3. Rada športujem, venujem sa záhradke, relaxujem aj pri knihách.
4. Predovšetkým, aby sa doprava na železnici opäť rozbehla, a aby sme mali istú prácu bez zbytočnej byrokracie.



Zoltán KOLLÁR

1. Od roku 1993 pracujem v Trakčnej napájacej stanici v Galante ako elektromechanik
2. Som skromný človek, možno trochu uzavretý, ale myslím si, že som pohodový, ale to záleží na danej situácii.
3. Rád fotografujem, cestujem, plávam. Milujem slnko a vodu, jazdím na bicykli, navštevujem historické miesta.
4. Privítal by som ženský kolektív, vyššie prémie...

1. Od roku 1976, po skončení VŠD v Žiline som nastúpil k traťovákovi. Neskôr som prestúpil k IT ako manažér projektu informačného systému infraštruktúry.
2. Uznávam len dokonalú prácu, ktorú vyžadujem od seba aj od všetkých členov projektových skupín ISI pri riešení jednotlivých projektov.



Ing. Jozef CILLER

3. Baví ma hudba, rád koncertujem s kapelou Lojzo, prípadne s kapelou Alojz, s ktorou hráme zbigbeatované piesne kapely Lojzo. Okrem toho sa venujem aj kovbojskej akčnej streľbe. To je môj najväčší relax.
4. Na svojom pracovisku by som zabezpečil vyššie platové triedy všetkým mojim kolegom.

1. Kým iní kolegovia pracujú v modrých či oranžových odevoch, ja už 23 rokov nosím biely plášť. Som šéfkuchárkou závodnej kuchyne v Čiernej nad Tisou.
2. Som spoločenská, spontánna a veselej povahy.
3. Voľný čas sa snažím využívať aktívne. Mám rada pohyb, a je jedno, či sú to prechádzky v prírode, alebo tanec na parkete.
4. Touto otázkou ste ma zaskočili... Nič mi nenapadá, určite však viem, čo by som v žiadnom prípade meniť nechcela – kolektív.



Anna SANISLOVÁ

# FOTO mesiaca

*Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autorom obálky Ž semafor. Dnes sa autorom stal **Zoltán Kollár**, elektromechanik Trakčnej napájacej stanice v Galante.*



*Slnko a energia v trakčnej napájacej stanici*