

železničný

marec 2010

semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XX.

Nové poschodové vlaky aj na Slovensku

Trojičky železničiara

Minister dopravy medzi železničiarimi

Modernizácia trate
na strednom Považí

Óda na radosť

Okrem toho, že marec je, takpovediac, prvým jarným mesiacom, má aj sviatok žien, je mesiacom kníh... a ten tohtoročný bol aj plný zaujímavých akcií v oblasti železníc. Píšem bol, pretože v čase, keď budete čítať tieto riadky, bude naozaj už vo svojom závere. Aj uzávierku čísla sme posunuli práve kvôli zaujímavým akciám v čase jej termínu. Verím, že o to hodnotnejšie, ale najmä aktuálnejšie čítanie sa nám pre vás podarilo pripraviť.



Na obrátkach nabrala modernizácia železničných tratí už aj na strednom Považí. A i keď sú s modernizáciou vždy spojené aj výluky, vysoké tempo prác všetci uvítajú, pretože výsledky tešia nielen stavbárov, ale aj užívateľov železničnej infraštruktúry, manažera nevyntňajú.

Dopravcovia iste s radosťou prijali informácie o pripravovaných zmenách pri spolplatňovaní železničnej dopravnej cesty, keďže zmeny by mali priniesť zníženie cien. Cestujúcí sa už o niekoľko mesiacov budú vozit' v nových moderných poschodových vlakoch, čo je tiež zaiste potešujúcou správou. Dôvod na obrovskú radosť mal i traťový strojník Ignác Antoš z Trebišova, ktorému do rodiny pribudli za tri minúty tri detičky. Trojčatá Teodor, Šarlotka a Tadeáš sa síce narodili v januári, ale v čase, keď dovŕšili dva mesiace, ich navštívil námestník generálneho riaditeľa ZSR pre ľudské zdroje Ing. Vladimír Jarúnek a riaditeľka odboru ľudských zdrojov Ing. Zuzana Gáletová, ktorí rodičom za gratulovali a rodinu potešili darčekom.

Možno by ma mnohí, najmä pesimisti, už najradšej zastavili, aby som s touto ódou na radosť už prestala, ale napadla mi ešte jedna príjemná vec. Bezdomovci sa tešia teplému počasiu a tento rok spolu s nimi aj zamestnanci železničných staníc, ktorí si ich prítomnosť počas zimy naozaj „užili“. No povedzte, nie je aj toto dôvod na radosť?

V závere tohto môjho editoriálu (ktorý som si, mimochodom, pripravila na úplne inú tému) som si uvedomila, že písať o dôvodoch na radosť alebo aspoň akúsi spokojnosť vo mne vyvolala Lucia (folkloristka z obálky) – zamestnankyňa ŽT, z ktorej v čase vzniku fotografie vyžarovala neskutocná energia a radosť. A úsmevy na košickej stanici rozdávala aj so svojim tanečným partnerom okoloidúcim i napriek ešte poriadne chladnému počasiu. Tak a teraz som už presvedčená, že sme aj vo vás vyvolali pocity dobrej nálady a že sa tešíte na jar i blížiacie sa veľkonočné sviatky.

Veľa vody!

Dana Schwartzová,
šéfredaktorka

Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra

– vízia schválenej stratégie rozvoja dopravy na Slovensku

Vláda SR schválila stratégiu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 z dielne rezortu dopravy, pôšt a telekomunikácií. Stratégia obsahuje analýzu doterajšieho vývoja dopravnej politiky SR a EÚ, prognózu jej ďalšieho vývoja a výzvy, ktoré ovplyvňujú dosiahnutie stanovených cieľov v oblasti dopravy.

Definuje víziu, ciele, priority a opatrenia v oblasti rozvoja dopravy, ktoré podpora zvýšenie konkurencieschopnosti slovenskej ekonomiky. Jej realizácia má zároveň prispieť k zabezpečeniu sociálneho rozvoja spoločnosti a odstrániť regionálne disparity tak, aby sa ekonomický potenciál SR v horizonte roku 2020 priblížil k priemeru úrovni EÚ v súlade s požiadavkami trvalo udržateľného rozvoja.

Víziou stratégie je do roku 2020 zabezpečiť kvalitnú, dostupnú a integrovanú dopravnú infraštruktúru, konkurencieschopné dopravné služby a energeticky efektívnu a bezpečnú dopravu. Ciele stratégie sú definované v štyroch základných oblastiach, ktoré vychádzajú z vízie a sú zamerané na budovanie a modernizáciu dopravnej infraštruktúry, zabezpečenie rovnovážneho rozvoja dopravných služieb, práv a povinností užívateľov do-

pravy a znižovanie vplyvu dopravy na životné prostredie.

Plnenie navrhovaných priorít stratégie bude finančne zabezpečené prostredníctvom ministerstva dopravy, zo zdrojov EÚ, súkromných zdrojov a z príjmov za spolplatenie dopravnej infraštruktúry. Realizácia navrhovaných opatrení bude mať priaznivý dopad na hospodársky rast a konkurencieschopnosť SR a jej regiónov.

Sektor dopravy podmieňuje hospodársky rast, významne prispieva k fungovaniu ekonomiky a jednotlivých regiónov a vytvára tak podmienky pre optimálne využitie hospodársko-sociálneho potenciálu. Doprava umožnením voľného pohybu osôb, tovarov, slobodného poskytovania služieb a voľného pohybu kapitálu podmieňuje fungovanie jednotného vnútorného trhu EÚ.

(red)

Budme solidárni! Darujme 2 percentá zo zaplatenej dane

Stále zvažujete, komu v tomto roku poukážete svoje 2% zo zaplatenej dane? Môžete ich darovať neinvestičnému fondu SOLIDARITA, ktorý už od roku 1996 finančne podporuje železničiarov a ich rodiny pri riešení ťaživých životných situácií či pracovných úrazov, vzniknutých predovšetkým v súvislosti s výkonom povolania na železnici.



Zamestnanci, ktorí požiadajú Železnice SR zo vykonanie ročného zúčtovania preddavkov na daň z príjmov, vyplnía tlačivo „VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2% zaplatenej dane z príjmov fyzickej osoby“. Tlačivo je zverejnené na intranetovom portáli ZSR alebo si ho môžete vyžiadať na e-mailovej adrese solidarita@zsr.sk. Sumu zodpovedajúcu 2% zaplatenej dane, ktorá nesmie byť nižšia ako 3,32 €, získate z tlačiva „POTVRDENIE O ZAPLATENÍ DANE z príjmov zo závislej činnosti“, ktoré na požiadanie vydáva mzdová učtáreň. Obidve tlačivá môžete do 25. apríla 2010 zaslať služobnou poštou na adresu fondu SOLIDARITA alebo ich najneskôr do 30. apríla doručiť priamo príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska. Nezabudnite, že tlačivá sa vypisujú za zdaňovacie obdobie roka 2009, počas ktorého fond SOLIDARITA poskytol pomoc 52 kolegom a ich rodinám v celkovej sume 35 800 € (1 078 510 Sk). Vedenie fondu SOLIDARITA vopred ďakuje všetkým, ktorí neváhajú pomôcť svojim kolegom železničiarom!



Nové inštitucionálne usporiadanie železníc Minister dopravy sa stretol so železničiarmi

V predchádzajúcom čísle sme písali o tom, že holding zastreší tri železničné spoločnosti. Informácie vyplývali z legislatívneho zámeru ministerstva dopravy, ktorý schválila vláda. Na stretnutí železničiarov s ministrom i vedením železničných spoločností v piatok 19. marca v Košiciach sa zúčastnení dozvedeli o pripravovaných zmenách viac.

Stretnutie iniciovalo Odborové združenie železničiarov a jeho predseda Mgr. František Petroci po uvítaní ministra i ďalších prítomných zdôraznil potrebu komunikácie a informovanosti, aby nedochádzalo k skresleným a často nepravdivým tvrdeniam o pripravovaných zmenách. Ľubomír Vážny, minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, vo svojom príhovore prejavil potešenie, že sa mohol stretnúť so železničiarmi v takom veľkom a širokom zoskupení. Jeho slová sa dotkli aj prehodnotenia memoranda, v ktorom sa dodržiavajú všetky dohodnuté podmienky. – **Dopady globálnej hospodárskej krízy sa dotkli aj rezortu dopravy a samozrejme aj železníc. Finančná injekcia, ktorú jednotlivé železničné firmy dostali od štátu, by mala pomôcť prežiť do konca roka 2010,** – uviedol v úvode svojho hodnotenia roku 2009 minister. Hovoril o tom, čo všetko sa podarilo v rezorte dosiahnuť a čo nás ešte čaká. Hodnotil modernizáciu, využiteľnosť infraštruktúry, ale aj výkony v železničnej doprave. Dotkol

sa aj cestnej dopravy a poklesu výkonov v nákladnej doprave. Minister informoval aj o Operačnom programe Doprava a vysvetlil, ako a kde sa bude využívať pre železnice. Jeho slová sa dotkli aj projektu revitalizácie staníc, ako aj ďalších projektov železníc.

Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR, pri hodnotení roku 2009 informoval prítomných o základných ekonomických ukazovateľoch. Vysvetlil stratu firmy, ktorá dosiahla výšku 91 mil. eur oproti plánovaným 141 mil. eur. – **Pod stratu sa podpísali najviac dva faktory. Tým prvým bol pokles výkonov v nákladnej železničnej doprave a druhým boli verejné financie a už spomínaná pôžička na zmiernenie dopadov krízy,** – povedal Štefan Hlinka.

Minister i zástupcovia firiem odpovedali na otázky prítomných. Tie sa v najväčšej miere dotýkali nového usporiadania. Možnosti nového inštitucionálneho usporiadania železničných spoločností v zaujímavej prezentácii vysvetlila Mgr. Ladislava Cengelová, tajomníčka SR



Stretnutie sa uskutočnilo na pôde Strednej odbornej školy železničnej v Košiciach. Minister i zástupcovia železníc prijali pozvanie riaditeľa a prezreli si priestory školy, ktorá vychováva aj budúcich železničiarov.



ŽSR. Vysvetlila nové usporiadanie i kroky na jeho dosiahnutie. Prezentáciu zverejníme v nasledujúcom čísle Ž semaforu. Minister na stretnutí zdôraznil, že nepôjde o zlúčenie firiem do jedného celku, ale jednotlivé železničné firmy budú aj naďalej samostatné s vlastným financovaním. Cieľom nového usporiadania je efektívnejšie hospodárenie.

[sch], foto: sch, al,

Poznámka redakcie:

Viac zo stretnutia, odpovede na jednotlivé otázky zverejníme v ďalšom čísle.

Nové poschodové vlaky aj na Slovensku

Operačný program Doprava (OPD) predstavuje programový dokument Slovenskej republiky o čerpaní pomoci z fondov Európskej únie v sektore dopravy na roky 2007 – 2013.

Peniaze získané prostredníctvom tohto fondu skvalitnia cestovanie na viacerých regionálnych železničných tratiach. Prvé vlakové súpravy začnú jazdiť po našich tratiach v júni. Ďalšie budú pribúdať postupne a posledné by mali byť dodané v júni 2013.

- **Globálnym cieľom programu je podpora trvalo udržateľnej mobility prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy. Realizáciou tohto cieľa sa prispeje k zlepšeniu dostupnosti Slovenska, jeho jednotlivých regiónov a ich vzájomného prepojenia. Dochádzať by malo k zníženiu regionálnych disparít a k podpore rozvoja ekonomických aktivít, rovnako aj k zvyšovaniu konkurencieschopnosti SR,** – vysvetľoval na marcovom stretnutí s novinármi Stanislav Jurikovič, hovorca ministra dopravy pôšt a telekomunikácií SR.

V rámci stretnutia, ktoré bolo v Plzni a Ostrave, sa uskutočnila novinárska pre-

hliadka dvoch firiem českého holdingu Škoda. V Plzni zástupcovia firmy ŠKODA TRANSPORTATION, a.s., predstavili novú vlakovú súpravu, ktorá už v máji bude skúšobne jazdiť na Slovensku. Bude to jedna z desiatich nových elektrických dvojsystémových poschodových jednotiek (EPJ) vyrobených v ostravskej firme ŠKODA VAGONKA, a.s., a kompletizovanej v plzenskej škodovke.

Novinári mali možnosť v obidvoch českých fabrikách vidieť výrobu týchto vlakových súprav. V Ostrave výrobcovia pracovali na jej skelete i podvozku. V Plzni mali novinári možnosť previezť sa už v hotovom vlaku. Manažéri obidvoch firiem ochotne odpovedali na ich otázky a prezentovali svoju výrobu orientovanú na potreby Slovenska.

Slovenskí cestujúci v okolí Žiliny by si mali poschodové vlaky užiť už v júni, hneď po májových skúšobných jazdách.

- **Každá súprava má tri poschodové**



Táto dvojpodlažná elektrická jednotka EPJ 671, ktorú sme zachytili na skúšobnej jazde v areáli plzenskej vagónky, bude jazdiť takmer o dva mesiace už aj na Slovensku. Je určená pre prímestskú a regionálnu dopravu.

vozne a odvezie 714 cestujúcich. Vlaky sú vybavené najmodernejším informačným systémom. Rušňovodič môže prostredníctvom kamier sledovať, čo sa deje v celej súprave. Vo vlaku nebude chýbať ani klimatizácia a toaleta, sú vybavené automatickým hasiacim systémom a majú nízkopodlažný nástup so širokými dverami. Nechýba v nich ani zdvíhacia plošina a vybrané vstupy sú vybavené navádzacím majáčikom pre nepočujúcich. Sedadlá sú komfortne určené pre prvú a druhú triedu. Takto vybavené vlakové súpravy budú jazdiť zo Žiliny do Trenčína, Čadce a Liptovského Mikuláša, z Košíc do Prešova, Popradu a Čiernej nad Tisou. Na pravidelné trasy budú zaradené v septembri. –

ZSSK plánuje nasadiť 32 nových vlakov. Spomínané dvojposchodové doplnia aj ďalšie. Dvanásť motorových vlakov, ktoré vyrobila ŽOS Vrútky, bude jazdiť na neelektrifikovaných tratiach z Nových Zámok a Humenného. Niektoré vlaky budú zrekonštruované, aby dosiahli vyšší komfort pre cestujúceho.

- **Investícia do týchto vlakov predstavuje 231,9 milióna eur. Štát a Európsky fond regionálneho rozvoja zaplatia rovnako po 88,5 milióna, zvyšných 54 miliónov eur zaplatí Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. –**

[sch], foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Brzdový systém zaisťuje prevádzkové i záchranné brzdenie. Elektrodynamickej brzda je využívaná pri brzdení prednostne.



Konštrukcia skrine vlaku je zostavená a zväraná z veľkoplošných pretláčaných profilov z hliníkových zliatin.

Operačný program Doprava už aj na webe

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR spustilo 15. februára webovú stránku špeciálne venovanú Operačnému programu Doprava (OPD). Operačný program Doprava predstavuje základný podkladový rámec, ktorý oprávňuje Slovenskú republiku čerpať finančné prostriedky z Európskej únie na rozvoj cestnej, železničnej a integrovanej dopravy. Finančná pomoc z EÚ dosiahne do konca programového obdobia výšku 3,2 miliardy eur.

Stránka obsahuje komplexné informácie o operačnom programe a jeho projektoch, ktoré spadajú do programového obdobia rokov 2007 – 2013. Bude pravidelne aktualizovaná o správy a fotodokumentáciu z prípravných prác a samotnej realizácie vybraných projektov, spolu s časovým harmonogramom a dopravnými informáciami. V sekcii EÚ návštevníci portálu nájdu informácie o európskych

fondoch, z ktorých SR čerpá finančnú pomoc. Na stránke budú zverejnené taktiež ukážky z informačnej kampane o OPD, ako aj archív relácií venovaných tejto téme. Návštevníci internetového portálu sa budú môcť aktívne zapájať do hodnotenia projektov, ako aj klásť otázky súvisiace s danou problematikou prostredníctvom elektronického INFOCENTRA.

[sch]



O modernizácii, nižších poplatkoch a informačných systémoch

Nové zákony o dráhach priniesli v tomto roku zmeny týkajúce sa železničnej dopravy. O pripravovaných zmenách poplatkov za používanie železničnej dopravnej cesty, o modernizácii, výlukách, ale aj o novinkách v informačných systémoch ŽSR sa hovorilo na stretnutí odboru dopravy GR ŽSR s dopravcami.



Stretnutia zamestnancov odboru dopravy GR ŽSR s dopravcami sú vždy prínosom pre obe strany. Informovanosť a komunikácia je základom dobrej spolupráce a to bolo cieľom aj februárového stretnutia v Strečne.

Koncom februára na pôde SIP Strečno pripravil odbor dopravy pre zákazníkov ŽSR z radov z vyše 20 súkromných dopravcov, ako aj pre najväčšieho dopravcu ZSSK CARGO prezentácie z mnohých oblastí železničnej dopravy. Riaditeľ odboru dopravy Mgr. Emil Šimko prítomných privítal a oboznámil ich s programom rokovania.

O novinkách v oblasti PIS (Prevádzkový informačný systém) informoval Ing. Jozef Dudák, zástupca riaditeľa odboru dopravy. Upozornil na dôležité články a predstavil aj novinky, ktoré PIS ŽSR pripravuje do budúcnosti.

Prezentácia zástupcu riaditeľa odboru Ing. Milana Neviďanského bola zameraná na výlukový GVD. Informoval o výlukovej činnosti i o jej časovom harmonograme. Jedným z bodov bola aj koncepcia riešenia GVD, trvalé prirážky k jazdným časom i spracovanie výlukového GVD. Vysvetlil riešenie konfliktu kapacity a hovoril aj o hľadaní možností riešení s jednotlivými dopravcami. Ing. Neviďanský informoval aj o modernizácii na koridore V. na trati Nové Mesto nad Váhom - Púchov, o jednotlivých úsekoch modernizácie a termínoch. V ďalšom bode predstavil kanceláriu prvého kontaktu so zákazníkom - OSS- a jej úlohy.

Ing. Juraj Havrilla, riaditeľ ŽT (stojí) na stretnutí s dopravcami odprezentoval okrem poslania ŽT aj možnosti spolupráce pre externé firmy.

O organizačnom usporiadaní dispečerského aparátu ŽSR informoval Bc. Miroslav Kocnár, vedúci oddelenia riadenia. Hovoril o zásadách plánovania vlakovej dopravy na všetkých stupňoch operatívneho riadenia.

Vedúci oddelenia technologickej podpory dopravných služieb Ing. Roman Zeleňák vo svojej prezentácii dopravcom vysvetlil koncepciu posunu a technických kancelárií (TK) v sieti ŽSR, hovoril o stanicach, v ktorých sa poskytuje služba posunu, a TK.

Ing. Roman Tomek, vedúci oddelenia analýzy a fakturácie dopravy, vo svojej prezentácii vysvetlil dopravcom podiel výkonov v nákladnej doprave. Kým podiel ZSSK CARGO predstavoval za rok 2009 - 95,79 %, zvyšných 4,21 % patrilo ostatným dopravcom. Informoval aj o zmenách poplatkov za železničnú dopravnú cestu, ako aj o strategickom pláne ŽS zabezpečiť previazanosť informačných systémov s partnermi.

Ing. Roman Tomek, vedúci oddelenia analýzy a fakturácie dopravy, vo svojej prezentácii vysvetlil dopravcom podiel výkonov v nákladnej doprave. Kým podiel ZSSK CARGO predstavoval za rok 2009 - 95,79 %, zvyšných 4,21 % patrilo ostatným dopravcom. Informoval aj o zmenách poplatkov za železničnú dopravnú cestu, ako aj o strategickom pláne ŽS zabezpečiť previazanosť informačných systémov s partnermi.

Stretnutia sa zúčastnil aj Ing. Jozef Antoň, námestník GR ŽSR pre prevádzku, ktorý v diskusii spolu s ostatnými manažermi ŽSR odpovedali na množstvo otázok zo strany dopravcov, týkajúcich sa prevádzky na železnici.

[sch], foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Dopravcom vychádzame v ústrety

Železnice SR vychádzajú svojim zákazníkom aj napriek finančnej kríze v ústrety. Tentokrát pre nich pripravili pozitívne novinky v oblasti elektronickej výmeny informácií. Za vývoj a prístup k balíčku aplikácií PIS Dopravca dopravcovia nezaplatia ani cent, ŽSR ho poskytuje bezplatne.

Koncom roka 2009 odbor dopravy GR ŽSR v spolupráci so Železničnými telekomunikáciami (ŽT) zorganizoval prezentáciu najnovších softvérových produktov pripravovaných v rámci projektu PIS Dopravca pre dopravcov. Stretnutia sa zúčastnilo 26 spoločností, ktoré majú so ŽSR uzatvorenú zmluvu o prevádzkovaní dopravy na dráhe.

PIS je nosný informačný systém ŽSR, ktorý zabezpečuje informačnú podporu železničiarom na všetkých stupňoch riadenia prevádzky pre procesy súvisiace s plánovaním, riadením a vyhodnotením vlakovej dopravy a nasledného odúčtovania dopravných výkonov za použitie železničnej dopravnej cesty (ŽDC). Na stretnutí s dopravcami Ing. Jozef Dudák, zástupca riaditeľa odboru dopravy, prezentoval právne a predpisové aspekty vzájomnej výmeny informácií. Predstavil ciele aplikačného balíčka pre dopravcov a previedol ich celým menu PIS Dopravca. Zameral sa najmä na novinky, pri ktorých železnice rozšírili prístup k informáciám v oblasti GVD a jeho zmien, prevádzkových poriadkov dopravní a tratí a ich príloh. Ing. Ivana Makarová, manažérka projektu PIS zo ŽT, prezentovala spôsob definovania prístupu a technické rozhrania internetovej aplikácie PIS Dopravca. Okrajovo sa dotkla aj ďalšej novinky, a to Portálu PIS, kde sa zjednoduší a sprehľadní prístup k všetkým aplikáciám. Ďalšie prezentácie, ktoré si pripravili zamestnanci odboru dopravy, sa týkali objednávaní trás vlakov, objednávky OSS, objednávaní tzv. medzištátnych AD HOC vlakov (osobitné a mimoriadne vlaky nad rámec GVD). Prezentovanou témou bola aj novinka o elektronickej výmene údajov o dráhových vozidlách a o povahe prepravovaného tovaru. ŽT informovali o novinkách v medzinárodnej výmene dát a prezentovali strategický časový plán implementácie TAF TSI.

(JD)

V popradskej železničnej stanici ešte „vládnú“ stavbári

O popradskej železničnej stanici sa hovorí ako o vstupnej bráne do Vysokých Tatier. Mala by na vysokej úrovni napĺňať potreby a požiadavky cestujúcich. Keď pred 33 rokmi dali novú budovu do prevádzky, patrila k najmodernejším vo vtedajšom Československu. Roky nepretržitej prevádzky sa odzrkadlili nielen na jej vzhľade, ale i na možnostiach poskytovania kvalitných služieb pre cestujúcu verejnosť.

Koncom novembra 2008 ju prevzali stavbári s tým, že jej kompletná rekonštrukcia potrvá do januára 2010. Rekonštrukcia by mala priniesť viacero zlepšení. Napríklad, k doterajším štyrom eskalátorm pribudnú dva nové, ktoré budú slúžiť na prechod cestujúcich z odstavovacej haly na prvý perón, zníži sa energetická náročnosť o viac ako 30 percent, podstatne sa zlepšia aj pracovné podmienky zamestnancov všetkých troch železničných spoločností. Čo všetko sa podarilo zrealizovať a aká je skutočnosť týchto dní, sme sa presvedčili pri návšteve stanice.

Kým na nástupištia, ktoré boli odozdadané skôr, si cestujúci už zvykli a bez problémov využívajú aj výťahy, ktoré tu do ukončenia prvej časti rekonštrukcie neboli, horšie je to so samotnou budovou stanice. Stačí vstúpiť do vestibulu prijímacej budovy a ste na stavenisku. Priestory pri osobných pokladniach sú zrejme jediným miestom, kde sa dá teoreticky v pokoji postáť, pokiaľ vám neprekáža stavebný ruch v ostatných častiach. Dajme však slovo kompetentnému, vedúcemu strediska prípravy a realizácie odboru investorského GR ZSR, Ing. Igorovi Polákovi. – Kým koncom minulého roka, využívajúc počasie, sa väčšina prác robila vonku, v rámci zimného obdobia sa práce presťahovali do vnútra budovy aj do suterénu. Hotové sú napríklad nové podlahy v skladových priestoroch, elektroinštalácia zabezpečovacieho zariadenia požiarnej signalizácie, rozpracovaný je kamerový systém. Nové je aj rozhlasové zariadenie, upravené sú napríklad aj priestory pre železničnú políciu, ktorá sa presťahuje do prijímacej budovy na druhé poschodie. O poschodie vyššie bude kompletne prerobená zasadač-



Kontrolné dni sa organizujú v pravidelných intervaloch. I keď sa na nich veľa problémov vyriešilo, ešte veľa na vyriešenie čaká. Súčinnosť investora s dodávateľom je veľmi dôležitá.



Stavebný ruch na popradskej stanici naberá na obrátkach s pribúdajúcimi slnečnými dňami. Cestujúci i domáci železničári netrpezlivo očakávajú vyhlásenie stavbárov – hotovo!



Eskalátory, ktoré budú prevážať cestujúcich z odstavovacej haly na prvý perón, sú už namontované,...



...no v prevádzke budú až po dokončení všetkých prác v hale.

ka, dokončuje sa aj klimatizácia. – V prijímacej budove sa v čase našej návštevy robili aj podlahy, vzduchotechnika, obklady stien a elektrické rozvody osvetlenia. – Stavbári už ukončili práce na sociálnych zariadeniach či úschovni batôžín. Všetko to bude slúžiť cestujúcej verejnosti po dokončení spomínanej dlažby a obloženia, – dodal Ing. Igor Polák. Pri našej ostatnej návšteve prebiehali práce aj na streche budovy. – Tie sú momentálne ukončené približne na 80 percent, zároveň bola zrealizovaná potrebná výmena všetkých okien. Okrem vnútorných prác sa robí aj na vonkajších fasádach, – dodáva Polák.

Asi mnohých nepotešíme, ale rekonštrukčné práce sa týkajú len samotnej staničnej budovy. Priestorov TEŽ sa rekonštrukcia netýka. Škoda, pretože aj táto

hala potrebuje opravu ako soľ. Tu sa na teraz plánuje len rekonštrukcia reštauračnej časti a presun niektorých pracovísk do vynovenej budovy.

Spomenuté práce, ako aj kompletné ukončenie rekonštrukcie budovy boli naplánované na začiatok tohto roka. No zo stavu prác na prvý pohľad vidieť, že to nie je reálne. Podľa najnovších informácií dôvodom nedodržania termínu bolo uskutočnenie nepredpokladaných, ale nutných prác v priebehu septembra až decembra minulého roka. Tým sa termín predĺžil, pričom svoj podiel na tom malo aj vyčerpanie prostriedkov, ktoré boli na tento projekt pridelené zo štátneho rozpočtu. V súčasnosti je už podpísaný nový dodatok k pôvodnej zmluve s novým termínom ukončenia. Aj keď termíny vždy súvisia s dostatkom financií, dúfajme, že do konca roka sa stavbári zo stanice pod tatarskými štítmami už odsťahujú.

Vladimír SALZER, foto: autor

Modernizácia trate sa rozbehla už aj na strednom Považí

Samostatnosť šiestich stavebných etáp modernizácie železničnej trate medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom umožňuje ich súčasnú realizáciu vo viacerých medzistaničných úsekoch. Okrem razenia nového železničného tunela pri Trenčianskych Bohuslaviciach už stavebná činnosť ožila aj medzi Trenčianskou Teplou a Dubnicou nad Váhom.

Modernizácia takmer 60 kilometrov železničnej trate medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom je rozčlenená na 6 stavebných etáp. Po začatí stavebne náročnej prvej etapy, v rámci ktorej je razený nový tunel popod Turecký vrch, bolo 25. novembra 2009 odovzdané stavenisko aj pre 4. a 5. etapu modernizácie trate medzi Trenčianskou Teplou a Belušou. Stavebná činnosť na tomto 20,409 km úseku je rozdelená do dvoch stavebných etáp s hraničným miestom v Ilave, pričom v každej sa budú modernizovať dve železničné stanice a dva medzistaničné úseky. Po prípravných prácach sa už stavebné a traťové mechanizmy koncentrujú medzi Trenčianskou Teplou a Dubnicou nad Váhom. – **V januári sa odstránili dreviný a vyrúbali stromy. Súčasťou modernizácie je aj obnova mostov a priepustov, preto sa vo februári do prevádzkovej prvej traťovej koľaje vkladali tri mostné provizória. Pri druhej traťovej koľaji už stoja nové stožiare trakčného vedenia,** – opisuje počiatočné stavebné zásahy Ing. Ivan Vongrej, manažér realizácie projektov EÚ z odboru 220



Slávnostného aktu poklepania základného kameňa stavby sa 23. marca v Trenčianskej Teplej chopili (zľava) Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR, Jaroslav Katzer, predseda predstavenstva spoločnosti STRABAG, a.s a rezortný minister Ing. Ľubomír Vážny.

GR ŽSR, a pokračuje: – **Najdôležitejšie stavebné práce sa však budú realizovať v nepretržitej výluke, ktorá trvá striedavo na oboch traťových koľajach od 15. februára do polovice júla. Na vylúčenej druhej traťovej koľaji sa už vytrhali pôvodné koľajové polia a odstránilo sa štrkové lôžko.**



Traťoví robotníci Štefan Gorek a Roman Korienek (zľava) z SMÚ TO Trenčín vykonávajú úpravu výškovej polohy prevádzkovej traťovej koľaje po pokládke mostného provizória.

Súčasne dodávateľské firmy pracujú na základoch dvoch mimoúrovňových križovaní trate s cestnou komunikáciou, ktoré nahradia súčasné priecestia. Stavebné práce v tomto medzistaničnom úseku si vyžiadali aj obmedzenia vlakových spojení medzi Trenčianskou Teplou a Nemšovou. V druhej polovici roka 2010 sa tiež začne modernizovať úsek 5. etapy medzi Ladcami a Belušou, ktorý by mal byť ukončený do 5. decembra tohto roku. Rozsiahle výluky a dlhotrvajúca jednokolažná prevádzka na oboch úsekoch frekventovanej trate však zapríčinili predĺženie jazdných dôb niektorých vlakov osobnej dopravy.

Po novej trati medzi Trenčianskou Teplou a Belušou budeme pohodlne a rýchlo cestovať najskôr od 2. štvrtroka 2014. Podľa harmonogramu zhotoviteľa, Združenia ŽSR – Beluša, by totiž stavebné práce mali trvať 48 mesiacov a pohybovať sa v celkovej sume takmer 290 miliónov eur bez DPH, ktorá by mala byť financovaná nielen z Kohézneho fondu Európskej únie, ale aj zo zdrojov štátu.

(balky), foto: autor



Kladenie mostných provizórií, na ktorom sa podieľali obidva mostné obvody, obmedzilo vlakové spojenia aj medzi Trenčianskou Teplou a Nemšovou.



Zamestnanci zhotoviteľskej firmy Eltra s.r.o. sa už sústredili na obnovu trolejového vedenia.



Železničné stavby, a.s., za týždeň vytrhali koľajové polia z 2. traťovej koľaje medzi Trenčianskou Teplou a Dubnicou nad Váhom.

Železničné tunely vždy pod kontrolou

Neodmysliteľnou súčasťou našich železničných tratí sú na určitých úsekoch i tunely. V správe ŽSR je ich na Slovensku 76, z toho 69 jednokoľajných a 7 dvojkolajných, s celkovou dĺžkou do 43,5 kilometra. Kvôli zaisteniu bezpečnosti a prevádzkyschopnosti železničnej dopravy sa na tuneloch vykonávajú základné prehliadky v určitej periodicite, a to v závislosti od ročného hodnotenia stavebného stavu tunelov.

V obvode Atrakčného obvodu Košice sa nachádza päť prevádzkovaných a štyri neprevádzkované tunely. Viac nám povedal správca mostov a tunelov AO Košice úseku ŽTS OR Košice Marek Fialka.

- V rámci nášho úseku sa na hlavnom ťahu Košice - Žilina nachádzajú tunely, ktoré boli vybudované na prelome štyridsiatich a päťdesiatich rokov minulého storočia. Použitý typ izolácie voči vlhkosti a vode pri výstavbe týchto tunelov pomaly stráca svoje chemické vlastnosti, čo spôsobuje v určitých tunelových pásoch problém s priesa-



Takýto pohľad sa naskytl pred niekoľkými týždňami z Jablonovského tunela...

kovou vodou nadložia tunela. Ale voda je u stavieb, ako sú tunely, bežný problém, ktorý sa úplne odstrániť nedá. Mnohí zrejme nevedia, že existujú aj neprevádzkované tunely. - Z neprevádzkovaných tunelov by som spomenul tunely na nevybudovanej trati Slavošovce - Chyžnianska Voda (Lubeník) - Revúca - Tisovec, u ktorých sa vykonávajú hlavné prehliadky každých päť rokov. Sú to tunely Slavošovský (Pod Homôlkou), Koprážsky a Pod Dielikom. Tieto prehliadky majú svoje osobité čaro. V poslednej dobe sa uvažuje o využití Slavošovského tunela ako možnej cyklotrasy pre tamojší turistický ruch alebo iné využitie týchto stavieb. V rámci modernizácie železničnej siete by mal v úseku trate Košice - Kysak pribudnúť nový (Ťahanovský) železničný tunel a v úseku Kysak - Margecany ďalšie dva nové železničné tunely.

Máme za sebou zimné obdobie. Aká bola zima vo vašom obvode vzhľadom na udržiavanie tunelov? - Ako som spomenul, zásadným nepriateľom u tunelových stavieb je voda. V zimnom období vplyvom mínusových teplôt dochádza k namrznaniu priesakovej vody z nadložia tunelov na ostení obmurovky tunelovej rúry, čo si vyžaduje pravidelné obíjanie ľadu, aby nedošlo k zásahu do priechodného prierezu v tuneli a tým k ohrozeniu bezpečnosti. Preto je kontrola tunelov, u ktorých sa tento nepriaznivý jav počas zimného obdobia



...a toto dokáže voda.

prejavuje vo zvýšenej miere, takmer na dennom poriadku. V podstate sme situáciu a vzniknuté problémy zvládli, čo sa odrazilo aj na plynulých jazdách a bezpečnosti dopravy. Dôležitým súčiniteľom na dosiahnutie požadovanej kvality práce sú v nemalej miere aj pracovné vzťahy medzi správou a údržbou. Preto i touto cestou ďakujem za spoluprácu na údržbe a oprave tunelov v obvode AO Košice vedeniu Tunelového obvodu v Margecanoch, vedúcemu SMÚ Jánovi Kiripolskému, vedúcemu prevádzky Bohušovi Šmelkovi a všetkým zamestnancom TuO, za dôsledné plnenie pracovných povinností a za zodpovedný prístup k práci. Posledným prípadom zimného obdobia 2009/2010, ktorý sme riešili v našom obvode v súvislosti s namrznutím vody, bol priesak spodnej vody cez krídlovú stenu Jablonovského tunela. V tomto prípade bolo potrebné uskutočniť hĺbkovú drenáž časti čelného svahu predzárezu a časti krídlovej steny tunela. -

Vladimír SALZER
Foto: Marek FIALKA

Tunely v Banskobystrickom obvode bez mimoriadnosti

Aj keď tunelári na východe mali túto sezónu rušnejšiu zimu, v obvode Banskej Bystrice boli tunely, ktorých je 42, v podobnom stave ako po iné roky. Ako povedal vedúci tunelového obvodu z SMÚ ŽTS v Banskej Bystrici Miroslav Bosík: - U nás je každá zima štandardne mimoriadna, ale zároveň úplne obyčajná. -

Podľa jeho slov sa vďaka priebežnej údržbe ani nemôže stať, aby bol tunel po zime v neudržiavanom či zlom stave. Môže nastať jedine náhla, mimoriadna situácia. Aj napriek tomu sa však po zime



v tuneloch natierajú bezpečnostné pásy, výklenky, čistia sa odvodňovacie priekopy,

zvodnice a oklepáva sa obmurovka. Na základe ročnej prehliadky však túto sezónu trochu väčšie opravy podstúpi tunel Hrenca pod Kremnicou a Ulmanský tunel č. 3 v Uľanke. Okrem novej obmurovky a škárovacky sa zvykne robiť aj chemická injekcia, tá sa ale v týchto dvoch prípadoch robiť nebude. Priemerne na opravách pracuje počas nočných výluk približne 6 až 10 chlapov. Najdlhší tunel v obvode Banskej Bystrice je Čremošnianský (4697 metrov) a najkratší je Turček pod Kremnickými baňami, ktorý meria len 37,7 metra.

Ivana KAPRALIKOVÁ
Ilustračné foto: Vladimír SALZER

Káble už nebránia výstavbe cestného nadjazdu

Budovaniu stavebných objektov v blízkosti tratí zvyčajne prekážajú v zemi uložené inžinierske siete. Tie sa musia ešte pred zamýšľanou výstavbou prekladať do bezpečnejších trás. Káblové vedenia sa začiatkom roka museli preložiť aj pri Trenčianskych Bohuslaviciach, na mieste pripravovaného cestného nadjazdu.

Úrovňové križovanie trate s prístupovou komunikáciou do Trenčianskych Bohuslavíc a Bošáckej doliny nahradí po modernizácii V. železničného koridoru cestný nadjazd. Jeho výstavbe však bránila trasa troch železničných káblov, v ktorých sú vedené nielen všetky telekomunikačné okruhy, ale aj linky za-



Spájanie žíl si vyžaduje maximálne sústreďenie, aby sa vodiče vzájomne nepoplietli.

bezpečovacieho zariadenia. – Nová trasa vedie aj popod vodný tok, suchý priepust či komunikáciu. Aby sa nezmenili elektrické parametre v káblových vedeniach, zhotoviteľ pokladal káble tak, aby ich dĺžka bola totožná s tými pôvodnými, a spájal ich až v miestach existujúcich spojok. Každá spojka navyše je totiž ďalším potenciálnym zdrojom porúch, – opisuje špecifiká preložky káblov Ing. Jozef Krivý, koordinátor SMS OZT KT Trenčianska Teplá. Dva metalické káble s dĺžkami 460 metrova koaxiálny dokonca s 920-metrovou dĺžkou sa



Zľava Ing. Jozef Krivý, koordinátor SMS OZT KT Trenčianska Teplá, a Stanislav Milan, stavbyvedúci zo zhotoviteľskej firmy Beta-mont, pred výlukou koaxiálneho vedenia od-pájajú zo zosilňovačov žily kábla.



Káble sa spájajú v náročných a stiesnených podmienkach 80-centimetrového výkopu, častokrát aj v chladnom počasí.

s pôvodnými káblami spájali po etapách počas troch výluk. Náročné bolo najmä prepájanie diaľkového kábla, na ktorom sa správne muselo vykrižovať a spojiť až 168 žíl. Niekoľkohodinové prerušenia káblových vedení však nemali veľký dosah na telekomunikačnú prevádzku a železničnú dopravu. Dôležité okruhy z prepájaného kábla boli totiž ešte pred začatím výluky presmerované do ostatných prevádzkovaných vedení.

(balky), foto: autor

Výkopy v Žiline sťažovali pohyb ľudí

Na žilinskej stanici museli byť koncom februára obozretnejší nielen železničari, ale aj cestujúca verejnosť. Dôvodom boli výkopy v blízkosti prvého nástupišťa, do ktorých dodávateľská firma pokladala nové silové káble. – V oblasti hokejového a futbalového štadióna je naplánovaná výstavba obchodno – športového centra vrátane parkovacej plochy, ktorá by bola vybudovaná nad terajšou káblovou trasou 6 kV napájania pre zabezpečovacie zariadenia. Oprava prípadnej poruchy by bola náročná, preto bola od trakčnej meniarne k napájacej skrini odsúhlasená nová trasa káblov, uložená v zemi pozdĺž koľajiska na strane staničnej budovy, – zdôvodňuje preložku vedení Vladimír Mičík, koordinátor SMS ŠpZ Žilina. Porucha na silových kábloch sa totiž musí odstrániť čo najskôr, pretože každé prerušenie 6 kV napájania naruší súčinnosť medzi staničným a traťovým zabezpečovacím zariadením a vyvolá zavedenie potrebných dopravných opatrení.



(balky)

Kamión skončil na trati

Vlakovú dopravu medzi Hlohovcom a Zbehmami prerušilo 22. februára prevrátené nákladné auto. Kamión, naložený potravinami, smeroval pred treťou hodinou ráno z Hlohovca do Nitry. Pri obci Kľačany však na rovnej, ale klzkej vozovke dostal šmyk, otočil sa o 180 stupňov, preletel priekopu a prevrátený zastal až na železničnej trati, súběžnej s cestnou komunikáciou. Na koľaje sa z poškodeného návesu vysypala časť prepravovaného tovaru. Železničná doprava bola prerušená, namiesto osobných vlakov jazdili autobusy. Trať sa podarilo sprejzdniť až na pravé popoludnie, pretože tovar bolo potrebné preložiť do náhradného kamióna.

(balky), foto: Ing. Alojz PÁLENÍK



Informačný systém elektrotechniky uľahčí prácu správcovi aj údržbárom

Pre potreby informatizácie špecializovaných organizačných zložiek ŽSR zameraných na správu a údržbu elektroariadení sprístupnili ŽT nový Informačný systém elektrotechnických zariadení. Je súčasťou ISI a umožňuje sledovanie zariadení z pohľadu ich vzájomného prepojenia na ostatné navzájom súvisiace objekty infraštruktúry.

Význam informačného systému

Informačný systém elektrotechniky (IS EE) v súlade s prijatou stratégiou ŽSR vo vývoji IS v modernom prostredí intranetu vytvoril riešiteľský tím z Úseku správy aplikácií ŽT v spolupráci s odborom 430 GR ŽSR a metodikmi zo sekcie energetiky a signalizácie VVÚŽ Vrútky. Jeho používateľské rozhranie umožňuje správcovi infraštruktúry evidovať zariadenia a poruchy, vytvárať plány činnosti mimo služobných rukovätí (SR) či generovať ročné plány údržby podľa príslušných SR. V nich sú všetky údaje dôležité pre údržbárov z hľadiska získavania dokonalého prehľadu o tom, na čom je potrebné urobiť údržbu, kde sa zariadenie nachádza, akú činnosť je potrebné urobiť, za aký čas. IS EE spolupracuje so SAP-om na vstupe aj na výstupe, mesačne sa vytvára dohodnutý formát výstupu s vykonanou údržbou. Koncom roka sú zasa vy-

tvárané objednávky na založenie nových zákaziek do SAP-u a začiatkom roka sa do IS EE načítavajú všetky aktuálne aj novozaložené zákazky zo SAP-u. V súčasnosti je už v centrálnej integrovanej databáze ISI evidovaných vyše 480 000 elektroariadení ŽSR na takmer 11 000 častiach technických miest údržby.

Podsystemy a prístup k údajom

IS EE je členený na štyri časti. Ako prvý bol pred viac ako rokom spustený do rutinnej prevádzky **Informačný systém pre silnoprúdové a energetické zariadenia** (IS SpEZ). Na konci roka 2009 projektový tím akceptoval a do celoplošného prevádzkového overovania odovzdal **Informačný systém špeciálnych zariadení** (IS ŠpZ) a začiatkom roka 2010 redizajnovaný **Informačný systém trakčného vedenia** (IS TV). V ňom vývojári ŽT vyriešili migráciu lokálne uložených údajov po-



vodnej PC aplikácie Informačného a riadiaceho systému opravovni trakčného vedenia (IRS OTV) do centrálnej databázy ISI. Na sprístupnenie čaká ešte **Informačný systém napájacích a spínacích staníc** (IS NS). Základom týchto systémov je evidencia a správa zariadení s priradenými činnosťami vykonávanými v zmysle zborníkov noriem SR13(E), SR14(E), SR18(E) a SR19(E).

Implementáciou IS EE sa zvyšuje miera objektivity výsledkov na všetkých pracoviskách pracujúcich s týmito zariadeniami, pretože zabezpečuje jednotnú metodiku výpočtu súhrnných ukazovateľov a prehľad. Vďaka centralizovanému ukladaniu používateľských údajov a využívaniu spoločných číselníkov pre oblasť elektrotechniky je zabezpečená aj aktuálnosť údajov a jednotnosť formátov pre vyše 200 používateľov v rozsahu ich prístupových práv. Správcovia elektroariadení, zamestnanci údržby, revíznici technici, ale aj manažéri majú IS EE sprístupnený na **Intranete ŽSR** v sekcii **Informačné systémy a aplikácie**, v časti **ISI**, pod hlavičkou **EE (Elektrotechnika)**.

(ŽT)

ÚIVP radí

Vchod vlaku na obsadenú koľaj

Komentár k článku 929 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky

KOĽAJ

Myslím, že s týmto pojmom sa stretol každý jeden železničiar, a to dokonca aj ten, ktorý priamo nepracuje v koľajisku a nezabezpečuje samotnú prevádzkyschopnosť dráhy alebo samotný dopravný proces súvisiaci s pohybom koľajového vozidla.

Koľaj je v zmysle Výkladového dopravného slovníka prof. Dr. Alexandra Petrovského vyšpecifikovaná ako dva koľajnicové pásy pripevnené predpísaným spôsobom na podvaly alebo betónové podklady, ktoré slúžia ako dopravná cesta na pohyb koľajových vozidiel.

Koľaj v dopravni s koľajovým rozvetvením (stanica, výhybňa) slúži na vchody, odchody a prechody vlakov, ale aj na pohyb koľajových vozidiel súvisiaci s posunom (prestavenie HDV z jednej koľaje na druhú, zájdenie HDV na odstavenú súpravu atď.).

Pre vchody vlakov musí byť koľaj v dopravni s koľajovým rozvetvením voľná. V prevádzke predsa len nastanú prípady (pravidelné aj mimoriadne), keď výpravca potrebuje uskutočniť vchod vlaku na obsadenú koľaj.

Obsadená koľaj je v zmysle predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky koľaj, v ktorej priechodnom priereze sa nachádza vlak alebo dráhové vozidlo.

Vchody vlakov na obsadenú koľaj rie-

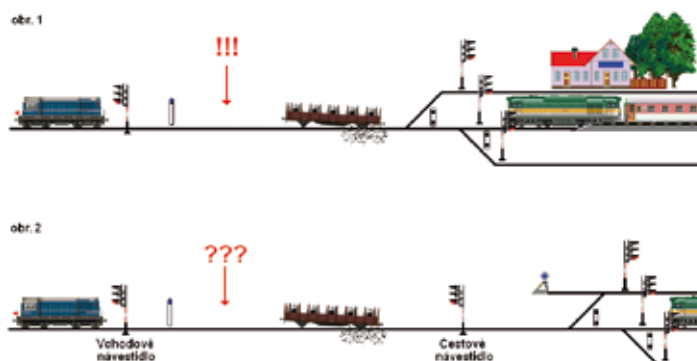
ši predpis ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky v XXVI. kapitole, pričom v čl. 929 sa uvádza, že ak je staničná koľaj obsadená koľajovým vozidlom v úseku medzi vchodovým návěstidlom a krajnou vchodovou výhybkou, vchod na takto obsadenú koľaj je zakázaný (obr. 1).

Je ale dovolený (zakázaný) vchod vlaku na obsadenú koľaj, pokiaľ je táto koľaj obsadená v úseku medzi vchodovým návěstidlom a návěstidlom cestovým a medzi týmito návěstidlami sa nenachádza žiadna výhybka? (obr. 2).

Odpoveď:

Článok 929 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky uvádza: „úsek od vchodového návěstidla až po krajinu vchodovú výhybku“ a koľajové vozidlo na obrázku č. 2 jednoznačne stojí v tomto priestore, preto je aj v tomto prípade vchod vlaku na obsadenú koľaj zakázaný.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



Aj takto oslavovali železničiarčky MDŽ

Železnica vždy bola súčasťou širšej spoločnosti a odzrkadľovala všetky jej významnejšie diania. Rovnako to bolo aj s oslavami MDŽ. Prvý raz bol oslavovaný sviatok žien v Československu v roku 1921. O rok neskôr nadobudol masový charakter. Počas druhej svetovej vojny bol sviatok zrušený a naposledy sa oslavoval v roku 1938. Po roku 1945 bol obnovený. Tento sviatok sa oslavoval aj na železnici. Podľa zápisu v pamätnej knihe stanice Margecany v roku 1950 sa v tento rok začali na železnici prijímať aj zamestnankyne nežného pohlavia.

Margecany, 1950:

„Toho roku sa tiež začína uvádzať v život nábor žien do železničnej služby. Prvé boli prijaté k cestovnej službe 11. mája a už 10. decembra po vykonaní skúšky spôsobilosti jedna cestovala ako samostatná sprievodkyňa osobných vlakov na trati Margecany – Zvolen a štyri boli na tatranských električkách.“

Malacky, 1956

„Ku dňu 8. III. 1956 MDŽ bola ako najlepšia pracovníčka vyhodnotená s. V. V. a bola odmenená krásnou knižkou.“

Niektoré zamestnankyne dokonca dostali aj voľno, aby sa mohli zúčastniť osláv, napr. v roku 1957 sa o tom dočítame v zápise zo ŽST Malacky:

„Ku dňu 8. III. 1957 MDŽ bola ako najlepšia pracovníčka vyhodnotená M. Š. osob. pokl., ktorá bola na OD odmenená. Za týmto účelom bola na tento deň zo služby uvoľnená, aby sa tejto veľkej slávnosti mohla zúčastniť.“

Levice, 1977

Najčastejším darom v rámci MDŽ boli pre ženy kvety, knihy a rôzne spomienkové predmety.

„Medzinárodný deň žien sme oslávili dňa 8. marca 1977 v školskej miestnosti, pri ktorom posedení naše zamestnankyne (ženy) obdržali upomienkové dary (obrus a knihu Zdravie a rodina).“

Trebišov, 1982

„Z príležitosti osláv „MDŽ“ vedenie stanice za spolupráce ZV ROH usporiadali posedenie so ženami, kde bola hodnotená ich práca a príspevok ku kvalitnému plneniu úloh v národnom hospodárstve, a pri tejto príležitosti odozvanané kvetinové a vecné dary.“

Stará Ľubovňa, 1990

„MDŽ bol venovaný matkám, pracujúcim ženám, spoločenským posedením a ocenením kyticami kvetov a poukážkami k nákupu tovaru.“



Vrútky, 1973

„Dňa 8.3.1973 – Konala sa v Uzlovom klube železničiarov vo Vrútkach slávnostná schôdza z príležitosti Medzinárodného dňa žien za prítomnosti náčelníka žst. a členov výboru ZO-KSS a ZV-ROH. Príhovor k MDŽ predniesli predseda ZV-ROH, predseda ZO-KSS a náčelník žst. V zastúpení žien pri žst. Vrútky predniesla svoj príhovor súdr. H., kde predložila návrh na schválenie akcie „Solidarity“ pre pomoc Vietnamskému ľudu, a to vo forme peňažitej pomoci, že každá žena v žst. Vrútky prispeje 10% zo svojho platu. Návrh bol jednohlasne schválený. Zrážka sa prevedie v najbližšom výplat-

nom období. Potom bolo prevedené odmeňovanie žien vecnými darčekom. Oslava MDŽ prebiehala v družnom posedení, doplnená kultúrnym programom ZSM pri žst. Vrútky.“

Poprad – Tatry, 1972

„Medzinárodný deň žien bol oslavovaný spoločne na slávnostnom zhromaždení, na ktorom vedenie stanice, hodnotilo prácu žien a najlepšie pracovníčky stanice odmenilo vecnými cenami. Na tomto slávnostnom zhromaždení bol pri železničnej stanici Poprad – Tatry založený zväz Slovenských žien.“

Spišská Nová Ves, 1974

„Oslavy MDŽ – 8. marca oslavovali ženy našej stanice MDŽ. Je to o to významnejšia udalosť, že oslavy sa konali v 30. výročí oslobodenia ČSSR Sovietskou armádou a v roku, ktorý bol medzinárodnou organizáciou UNESCO vyhlásený za rok ženy. Za dlhoročnú prácu v odboroch boli významenané pracovníčky bronzovým odznakom ROH a finančnou odmenou.“

Humenné, 1988

„Dňa 8. marca o 14.00 hod. sa uskutočnila slávnostná schôdza ZO KSS, ZV ROH, ZO SZM za účasti vedenia stanice v priestoroch zasadačej miestnosti žel. stanice Humenné z príležitosti osláv MDŽ za prítomnosti 95%. Slávnostný príhovor predniesol náčelník stanice G.M., ktorý spoločne s predsedom ROH odozvali pracovníckam upomienkové dary. Po príhovore bol kultúrny program, ktorý predviedli pionieri zo ZŠ Dargovských hrdinov. Po tomto programe bolo spoločné posedenie so ženami spojené s občerstvením a hudbou do tanca, ktorá vyhrávala pod názvom „Vychodňare“ z JRD Koškovce.“

Žiar nad Hronom, 1986

„Oslavy MDŽ sa uskutočnili v spoločenskom dome v Žiari nad Hronom. Pre zabezpečenie hudobnej produkcie bolo z prostriedkov ROH zakúpená spevová aparatúra a založená hudobná skupina pod vedením dopravného námestníka Antona Kuklu.“

DV, JP

Prvé staničné zabezpečovacie

Hoci donedávna boli u nás reléové staničné zabezpečovacie zariadenia najmodernejšou železničnou technikou svojho druhu, pokrok sa nedá zastaviť ani v tejto oblasti. Aj na Slovensku začína túto scénu postupne ovládať elektronika. Čo sa spomenutých reléových zariadení týka, onedlho si pripomenieme neuveriteľné 60. výročie nainštalovania ich prvého reprezentanta na našich železniciach. Pozrime sa teraz aspoň v skratke na vyše stotridsaťročnú históriu tohto druhu železničnej techniky.

Základným poslaním každého zabezpečovacieho zariadenia je zaistenie súladu medzi návěšťou, signalizovanou rušňovodičovi návěstidlom, a reálnym stavom úseku dopravnej cesty, nadväzujúcim na toto návěstidlo. Inými slovami, zabezpečovacie zariadenie zabezpečuje, že návěstidlo možno prestaviť do polohy dovoľujúcej jazdu len po splnení vopred stanovených podmienok. V prípade staničného zabezpečovacieho zariadenia týmito podmienkami sú predovšetkým správne prestavené prechádzané i odvrátne výhybky, ich záporníky a prípadné výkoľajky, znemožnenie signalizovania dovolenej jazdy eventuálnemu kolízному vlaku alebo posunu, ako aj absencia iných železničných vozidiel na zamýšľanej vlakovej ceste.

Prvé boli pravitkové

Prvé staničné zabezpečovacie zariadenia zo 70. a 80. rokov 19. storočia túto svoju funkciu naplňali pomocou mechanických posuvných pravitok v pravitkovej skrini stavadlového prístroja. Išlo o vtipný mechanický logický systém, ktorý zabránil prestaviť páku návěstidla do polohy dovoľujúcej jazdu, ak páky výhybiek, záporníkov a výkoľajok neboli v určenej polohe pre konkrétnu vlakovú cestu. A naopak, prestavením páky návěstidla do „jazdnej“ polohy došlo k uzamknutiu ostatných pák v určených polohách. Toto uzamknutie bolo pri novších zariadeniach „zdupľované“ aj elektrickým uzáverom spolupracujúcim s koľajovým dotykom alebo izolovanou koľajnicou, ktoré indikovali prechod vla-



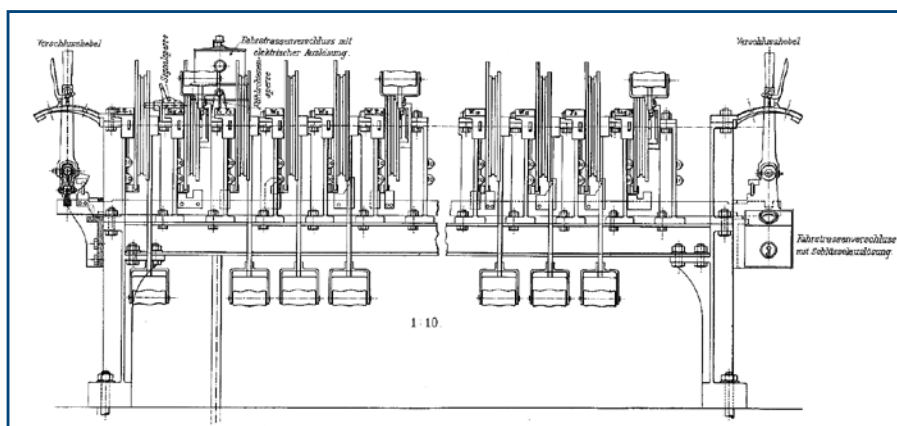
Elektrodynamické staničné zabezpečovacie zariadenie v Šalkovej krátko pred demontážou.

ku cez obvod výhybiek priľahlých k návěstidlu.

Veľká fyzická námaha pri obsluhu značného množstva pák rôznych zariadení v koľajisku (výhybiek, návěstidiel), najmä vo veľkých staniaciach, obmedzená vzdialenosť medzi stavadlom a z neho obsluhovaných zariadení v koľajisku, ako aj komplikovaná údržba dlhých drôtovodných trás viedli k snahe využiť na tento účel elektrickú energiu. Tak vznikli na konci 19. storočia prvé elektrodynamické staničné zabezpečovacie zariadenia.

Elektrodynamické

Tie síce zachovávali osvedčenú pravitkovú logiku pôvodných zariadení, ich páky sa však nahradili ľahšie ovládateľnými elektrickými prepínačmi - radičmi. Keďže však - na rozdiel od starších prístrojov - pri tomto zariadení poloha radiča nemusela nutne zodpovedať polohe ním ovládaného zariadenia v koľajisku, bolo nevyhnutné zriadiť pri týchto zariadeniach tzv. elektrický register. Jeho poslaním bolo prostredníctvom nezávislého elektrického, tzv. dohliadacieho, ob-



Najstaršia forma ústredného stavadlového prístroja na výkrese...



... a in natura

zariadenia mali vtipný systém



Stavadlový prístroj s pravítkovou logikou v múzeu dopravy. Pochádza zo stanice Nové Mesto nad Váhom.



Toto ústredné stavadlo slúžilo v stanici Čremošné.

vodu skontrolovať skutočnú polohu tohto-ktorého zariadenia v koľajisku a dovoliť prestavenie návěstidla až po splnení všetkých stanovených podmienok. Pokrok spočíval najmä v obmedzení fyzickej námahy i času pri obsluhu zariadenia a v možnom zväčšení vzdialenosti k obsluhovanému zariadeniu v koľajisku, čo vo svojom dôsledku umožnilo zaoberať sa bez niekdajších stavadiel na zhlaviach väčších staníc. Výhodou bola tiež oveľa organickejšia spolupráca nového zariadenia s elektrickými koľajovými obvody, sprostredkujúcimi spoluprácu železničných vozidiel na uzávere vlakovkej cesty, ktoré sa v starších mechanických zariadeniach vnímali predsa len trochu cudzo. Ich jednoduchšie uplatnenie dovolilo rozšíriť ich využitie aj na kontrolu voľnosti staničných koľají. Problémom zostali pomerne značné rozmery stavadlového prístroja, keďže osové vzdialenosti medzi ovládacími prvkami sa zmenši-

li pomerne málo – zo 100 mm pri mechanických zariadeniach na 75 mm pri elektrodynamických. To znamenalo, že stavadlové prístroje vo väčších staniciach zostávali pomerne neprehľadné a na ich obsluhu sa muselo podieľať viac zamestnancov.

Elektromechanické relé

Priaznivé skúsenosti s využitím elektriny v staničných zabezpečovacích zariadeniach však otvorili cestu ku konečnej rezignácii na mechanické viazanie polohy jednotlivých radičov. Riešením bola náhrada niekdajších mechanických logických pravítkových systémov elektrickými obvody, využívajúcimi elektromechanické relé. Nimi umožnené oddelenie riadiaceho a výkonného elektrického obvodu dovolilo podstatne zmenšiť ovládací prvky, umiestniť ich do prehľadného znázornenia koľajiska stanice a umožniť ich ovládanie jediným človekom. Okrem podstatného zvýšenia úrovne zabezpečenia prevádzky v stanici zariadenie tiež umožnilo významným spôsobom skrátiť časy obsadenia rozsiahlych staničných zhlaví pri chodoch vlakov a posunujúcich dielov stavaním následných ciest hneď po uvoľnení obsadených skupín výhybiek a nie až po uvoľnení celého zhlavia. Prvým zariadením tohto druhu sa na Slovensku stalo reléové zabezpečovacie zariadenie s individuálnym stavaním jednotlivých výhybiek Ericsson, namontované v stanici Kráľova Lehota v roku 1951, nasledované zakrátko (1953) podobne pracujúcim zariadením zo ZSSR, inštalovaným v stanici Varín. Novou generáciou reléových prístrojov sa stali v druhej polovici 50. rokov reléovky tzv. cestového systému (pre postavenie vlakovkej cesty stačí stlačiť tlačidlo určujúce iba jej začiatok a koniec).

V zbierkach Múzejno-dokumentačného centra ŽSR sa dnes nachádzajú re-



Pracovisko dispozičného výpravcu na reléovom zabezpečovacom zariadení v Kysaku.

prezentanti všetkých významných vývojových etáp staničných zabezpečovacích zariadení. Posledné z nich, reléové zabezpečovacie zariadenie typu SSSR z roku 1954, ktoré slúžilo v stanici Kysak od roku 1959 až do konca roku 2009 (teda plných 50 rokov), prevzalo toto pracovisko do svojich zbierok v decembri 2009.

Podakovanie

Autor článku aj touto cestou ďakuje firme Kumat, s. r. o., za sponzorsky vykonanú odbornú demontáž a prepravu zariadenia do depozitáru múzea a pracovníkom SMÚ OZT ZT Košice za iniciatívnu pomoc pri vykonávaní predmetných prác.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.
Foto: archív MDC



Reléová miestnosť v stanici Kysak.

Zima ukázala svoju silu až do konca

Zima, ktorej dozvuky ešte stále pociťujeme, pomaly, ale isto končí, aj keď to na mnohých miestach niekedy tak nevyzerá. I v čase vzniku týchto riadkov, a to už bol marec v plnom prúde, začalo snežiť v priebehu niekoľkých hodín, potom vyšlo slnko a takto sa to opakovalo niekoľkokrát v priebehu dňa.

Okrem januára bol mimoriadne náročný aj začiatok februára, a to pre železničiarov takmer na celom Slovensku. V predchádzajúcom čísle sme priniesli niekoľko zaujímavých informácií o tom, ako sneh, vietor a mráz ušetrili železničiarom poriadne veľa práce pri odstraňovaní kalamity na našich tratiach. Dnes prinášame tie, ktoré hovoria o situácii pred mesiacom a v predchádzajúcich dňoch či týždňoch. Železničiar sa pasovali nielen so zlými poveternosťmi podmienkami, ale i s pobytom bezdomovcov na staniaciach. Žiaľ, priestory po nich ostali zakaždým silno znečistené, a aby sa nestali ohniskom infekčnej nákazy, bolo potrebné okamžite vykonať nevyhnutné hygienické opatrenia.

TOPOĽČANY

Prvý februárový piatok v ranných hodinách začal náhle fúkať silný nárazový vietor, ktorý vytvoril na niektorých miestach snehové záveje vo výške do dvoch metrov. Dôsledkom toho bola nezjazdnosť v úsekoch medzi železničnými stanicami Koniarovce a Lužianky a medzi stanicami Zbehy – Radošina. Zamestnanci SMÚ začali sneh v nezjazdných úsekoch odpratávať ručne a snehovou frérou z MDS Nové Zámky. Nárazový vietor bol taký silný, že na pomoc museli ešte pribrať snehovú frézu z MDS Bratislava a snehový pluh z MDS Nové Zámky, pracoviska Vrútky.



Nielen mechanizmami, ale i ručne museli topoľčianski traťováci odpratávať sneh z trate.

Po namáhavej práci železničiarov a mechanizmov sa podarilo odstrániť nezjazdné miesta a tým obnoviť prevádzku na vylúčenej trati Lužianky – Koniarovce o 22.25 hod. Prevádzka v úseku trate Zbehy – Radošina bola obnovená v skorých ranných hodinách, presne o 1.40 hod. nasledujúceho dňa.

Uznanie a poďakovanie za vykonanú prácu patrí pracovníkom SMÚ TO Topoľčany pod vedením vedúceho prevádzky Pavla Remenára a Mariánovi Jamrichovi koordinátorovi SMS Nitra, ktorí v spomínanom čase nepretržite pracovali a organizovali prácu na odstránení snehovej kalamity.

Adrián BOŽÍK, foto: Pavol REMENÁR



Táto fotografia nepotrebuje ani komentár. Presne vystihuje situáciu, ktorá začala v skorých ranných hodinách v piatok 5. februára na tratiach medzi Koniarovcami a Lužiankami a Zbehmí a Radošinou.

HUMENNÉ

Túto zimu si Humenčania užili sneh, ale viac starostí im spôsobili trampoty s bezdomovcami. Tí si staničné priestory vymenili za nocľaháreň a vyhli tak cestujúcich pred stanicu.

Foto: Ing. Juraj ĎURČEK

Dozorca výhybiek a výhybkár z výhybkárskeho stanovišťa III. ŽST Humenné pri čistení výhybiek.



Takto si v Humennom užívali bezdomovci teplo staničnej budovy. Spáľňa s kávomatom...



...a barový pult priamo pri informáciách.

DOLNÝ KUBÍN

Na Orave sú poriadne zimy. Bezdomovcov tu síce nie je veľa, avšak koncom februára si aj tých zopár veselo užívalo priestory staničnej budovy. Fajčiť a vykonávať potrebu im železniční policajti zakázali iba pred 5 minútami. Nepomohlo...



TRNAVA, VRÚTKY



V priestoroch železničnej stanice Trnava sa zdržiavalo takmer 20 bezdomovcov. Napriek neustálemu sledovaniu Železničnou políciou a napomínaniu za porušovanie verejného poriadku odpudzovali ostatných cestujúcich smradom, porozhadzovanými odpadkami a hlasitým krikom. Polihovaním na radiátoroch došlo k poškodeniu tesnenia, následnému zatopeniu priestorov a k odstávke celej vykurovacej sekcie. Pobyt bezdomovcov vzbudzoval najmä cez deň, v skorých ranných a neskorých večerných hodinách u občanov pohoršenie. Tí sa napriek zakúpenému cestovnému dokladu radšej zdržiavali vonku ako vo vestibule.

Počet bezdomovcov sa túto zimu vo Vrútkach zdvojnásobil. Tieto osoby okamžite začali okupovať priestory čarkárne a znečisťovať ich nielen silným zápachom, ale aj vlastnými ekskrementami, prázdny fľašami od alkoholu, cigaretami. Nerobili si ťažkú hlavu z dodržovania zákazu fajčenia. Železničná polícia stratila posledné zvyšky rešpektu...

Výrubom stromov a kríkov sprejzďujeme trate

Vo februári a v marci sa popri železničných tratiach začalo opíľovanie stromov. To bolo nutné aj v úseku medzi Novou Baňou a Žarnovicou. Odstraňovanie nadbytočnej bujnej vegetácie vykonávali pracovníci SMÚ EE TV Zvolen. Stromový porast sa musel preriediť aj v Banskej Bystrici, v časti Radvaň – Banská Bystrica. Stromy boli vytypované v peších pochôdzkach. Odstraňovali sa aj konáre, ktoré rástli v častiach pri trakčnom vedení. Práce vykonávali zamestnanci údržby na základe objednávky správcu. Opíľovanie sa vykonáva v čase vegetačného pokoja, do konca marca. Ak to vyžaduje situácia a hrozí poškodenie trakčného vedenia alebo jeho súčastí, tak počas celého roka.



(IK)



Premiéra slovenského rušňa so systémom ETCS

Prvé slovenské hnacie dráhové vozidlo vybavené mobilnou časťou Európskeho vlakového zabezpečovača ETCS úrovne 1 sa objavilo na modernizovanej železničnej trati.



Dvojsystémový elektrický rušeň 350 006-3 so zabudovanou technikou od firmy Thales absolvoval 18. marca prvú skúšobnú jazdu z Bratislavy do Trenčianskych Bohuslavíc, zameranú najmä na prechody zo železničnej infraštruktúry vybavenej ETCS na nevybavenú a naopak. Počas jazdy sa sledovala spolupráca bežného vlakového zabezpečovacieho systému Mirel so systémom ETCS, ich vzájomné aktivácie a vypínania v úsekoch systémových rozhraní. Namerané hodnoty budú laboratórne

vyhodnotené u výrobcu a umožnia ďalšie nastavenia a úpravy pre bezproblémovú spoluprácu mobilnej časti ETCS a stacionárnej umiestnenej na trati. Cieľom Európskeho vlakového zabezpečovača ETCS, ktorý je súčasťou Európskeho systému riadenia železničnej dopravy ERTMS, je umožniť neobmedzenú prevádzku vlakov Európskej únie na tratiach členských krajín, vybavených rôznymi druhmi návestných sústav a prenosu návestí a informácií z trate na hnacie vozidlo.

(balky), foto: Peter MELICHER

Nech je Polomka výstrahou pre všetkých vodičov!

Dňa 21. februára uplynul presne rok od tragickej nehody v Polomke, pri ktorej po zrážke autobusu s motorovým vlakom zomrelo 12 ľudí. V Polomke sa preto uskutočnila pietna spomienka a na kostole sa rozozvučali zvony presne v čase, keď vlak narazil do autobusu plného ľudí.

Na miesto nešťastia – železničné prieciestie – si prišlo niekoľko ľudí uctiť pamiatku zosnulých. Uctila si ju aj posádka zo záchraného auta, ktoré zasahovalo pred rokom na mieste nešťastia.

Miesto, kde sa nehoda stala, si bude pravdepodobne ďalšie desaťročia pamätať chvíľkovú nepozornosť vodiča autobusu z Bánoviec nad Bebravou. Nech je výstrahou pre všetkých vodičov.

(IK)



Skupina LOJZO prichádza s novými piesňami

Známa a populárna skupina LOJZO, v ktorej na husle hrá aj železničiar Jozef Ciller, po viacročnej odmlke začala znova koncertovať. Úspešný návrat na pódia kapela navyše umocnila vydaním nového hudobného albumu.



Od posledného koncertu, ktorý sa konal 14. februára 2006 ešte s Mariánom Kochanským, sa skupina LOJZO na niekoľko rokov odmlčala. Kapela ožila až teraz, po doplnení hudobníkov o gitaristu aj speváka Tibora Čecha a harmonikára Maroša Veselského. Koncertovať začali, ako ináč, opäť na streche Centrálného trhoviska v Bratislave pri odhaľovaní pamätnej tabule jej nebohého lídra. Prvé úspešné vystúpenia, ale tiež obmenený repertoár skla-

dieb utvrdili partiu hudobníkov, že skupina má stále veľké množstvo fanúšikov rôznych vekových kategórií. Kapela preto nahrala hudobný album so 16 piesňami, na ktorý okrem štyroch nových skladieb zaradila aj notoricky známe pesničky. Bonusom je recesistická skladba Kalinka s balalajkou a zborovým spevom členov kapely v štýle uznávaných Alexandrovcov. Nové CD s názvom LOJZO 2010 sa krstilo 10. marca v Bratislave, samozrejme, kyslou kapustou priamo z Centrálného trhoviska a kvalitnou barackovicou ešte od nebohého lídra skupiny. Krstným otcom sa stal Pavol Hammel za účasti členov zoskupenia Funny Fellows.

Fanúšikovia skupiny LOJZO či dobrej zábavy a humoru sa znova môžu započúvať do pesničiek tejto obľúbenej „multigeneračnej“ kapely, ktorá rozdáva radosť už od roku 1982.

(JC)

Odbor stratégie a vonkajších vzťahov informuje

Zmeny v EÚ po prijatí Lisabonskej zmluvy

Lisabonská zmluva, ktorá nadobudla platnosť 1. decembra 2009, dopĺňa súčasné zmluvy o EÚ a Európskom spoločenstve a taktiež poskytuje potrebný právny rámec a potrebné nástroje na splnenie budúcich výziev, ako aj na reflektovanie potrieb občanov. Inštitucionálne zloženie EÚ však zásadne nezmenila, v súčasnosti existuje sedem inštitúcií EÚ – Európsky parlament, Európska rada, Rada, Európska komisia, Európsky súdny dvor, Európska centrálna banka a Európsky dvor audítorov.

Zmluva vytvára aj novú funkciu stá-
leho predsedu Európskej rady (pre-
zident EÚ), voleného na dvaapoločné
funkčné obdobie, ktorý zastupuje EÚ
navonok a predsedá zasadaniam Eu-
rópskej rady. V oblasti tvorby záko-
nov zasa získal Európsky parlament
rovnaké právomoci, aké má Európska
rada. Hlavná zmena nastala v rozho-
dovacom procese – štandardným spô-
sobom hlasovania v Rade je teraz hla-
sovanie kvalifikovanou väčšinou, s vý-
nimkou zmlúv, ktoré vyžadujú iný po-
stup. Až do roku 2014 ostáva v platnos-
ti systém podľa Zmluvy z Nice a väč-
šina v Rade bude vypočítaná so 74 %
hlasovacích práv. Každý členský štát
má iný počet hlasovacích práv v po-
mere k počtu obyvateľov. V roku 2014
bude zavedená nová metóda hlasova-
nia – hlasovanie dvojitej väčšiny. Aby
Rada schválila zákony navrhované EÚ,
bude potrebná väčšina členských kra-
jín EÚ (55 % hlasov, pričom každému
členskému štátu prináleží 1 hlas) za-
stupujúcich minimálne 65 % obyvatel-
ov 27 krajín EÚ.

V rokoch 2014 – 2017 budú pla-
tiť prechodné opatrenia – členský štát
môže používať staré pravidlá podľa
Zmluvy z Nice namiesto nového sys-
tému.

Lisabonská zmluva posilňuje po-
stavenie Európy vo svete, zapája eu-
rópske hospodárske, humanitárne, po-
litické a diplomatické úsilie na podpo-
ru európskych záujmov a hodnôt v ce-
losvetovom meradle. Zároveň rešpek-
tuje záujmy členských štátov v oblasti
zahraničných vzťahov.

[PS]

Z MÁV Cargo sa stane Rail Cargo Hungaria

O zmene svojho názvu informovala MÁV Cargo 4. marca 2010 na slávnostnej prezentácii za prítomnosti približne 350 pozvaných hostí a partnerov. V budúcnosti bude spoločnosť vystupovať pod menom Rail Cargo Hungaria (RCH).

Priblíži sa tak názvu svojej materskej spoločnosti Rail Cargo Austria (RCA), ktorá v roku 2008 sprivatizovala tohto pôvodne štátneho nákladného prepravcu. Imre Kovács, generálny riaditeľ RCH, pri tejto príležitosti uviedol, že oproti obdobiu pred privatizáciou sa kvalita služieb spoločnosti výrazne zlepšila, pričom jej prevádzkové náklady značne klesli. Súčasná štruktúra a konkurencieschopnosť sa výrazne odlišujú od stavu pred privatizáciou spoločnosti. Tento pozitívny vývoj pod vedením RCA teraz spoločnosť podčiarkuje aj zmenou svojho obchodného mena a značky.

Personálne zmeny vo vedení ÖBB-Holding AG

Po zasadnutí dozornej rady ÖBB-Holding AG 9. marca 2010 oznámil jej predseda, Hörst Pöschhacker, že vo vedení spoločnosti príde v najbližšej dobe k dvom personálnym zmenám:

- S účinnosťou od 1. apríla 2010 nahradí Gustava Poschalka v predstavenstve spoločnosti Franz Seiser, ktorý je v súčasnosti obchodným riaditeľom ÖBB-Technische Services GmbH.
- S platnosťou od 7. júna 2010 nahradí Petra Klugara na poste predsedu predstavenstva Christian Kern, súčasný člen predstavenstva spoločnosti Verbund AG.

Nová webstránka OSŽD zatiaľ len v ruštine

Organizácia pre spoluprácu železníc (OSŽD) vynovila a opätovne sprístupnila svoju webovú stránku. Každý návštevník na adrese www.osjd.org nájde statickú časť v ruskej verzii s bohatým obsahom určeným pre záujemcov i odborníkov z členských železníc. K dispozícii sú štruktúry OSŽD, história a rozvoj organizácie, informácie o výsledkoch rokovaní riadiacich orgánov, kontakty generálnych riaditeľov železníc či ministrov dopravy členských krajín OSŽD, dokumenty, publikácie alebo vyhlášky. Vstup pre registrovaných pracovníkov poskytuje prácu s umiestnenými pracovnými materiálmi podľa prideleného prístupu k zaheslovaným častiam jednotlivých pracovných orgánov OSŽD. Z 300 aktuálne zaregistrovaných pracovníkov je 23 zo slovenských železničných spoločností a rezortného ministerstva. Na základe dobrých skúseností s ruskou verzíou bude riadiacim orgánom OSŽD doporučené vytvorenie analogických stránok v čínskom a anglickom jazyku.

Mgr. Peter ŠABÍK

Oživenie ekonomiky

Pod týmto názvom sa 26. a 27. mája 2010 v prednáškových miestnostiach Žilinskej univerzity v Žiline uskutoční 18. medzinárodné sympóziu EURO – ŽEL 2010. Akciu organizuje Žilinská

univerzita, CETRA – Ústav dopravy a Slovenská vedeckotechnická spoločnosť dopravy pod záštitou ministra dopravy a rektora ŽU. Prednášky sú pripravené v dvoch častiach – prevádzka a ekonomika v doprave a riadiace, informačné a komunikačné technológie v doprave.

Prihlásených je až 63 prednášajúcich z dvanástich štátov, najviac z Českej republiky a Slovenska. Podrobnejšie informácie o programe sympózia, kontaktoch na prípravný výbor nájdete na webovej stránke www.zu-zel.sk.

MILAN KLUBAL

Za necelé tri minúty o troch viac

Teodor, Tadeáš a Šarlotka sa narodili v rodine železničiara Ignáca Antoša z Trebišova. Dieťa je dar, ktorý sa nevyrovná žiadnemu inému. Jednoducho ten najkrajší. A keď sa budúca mamička dozvie, že nečaká jedno, ale viac bábätiok naraz, ten pocit sa ani opísať nedá. Viac v našej reportáži z východu Slovenska.

Sme na návšteve mladej rodiny Antošovcov, bývajúcich v trojizbovom byte na jednom trebišovskom sídlisku. Hlava rodiny Ignác pracuje ako traťový strojník v Mechanizačno- dopravnom stredisku v Trebišove. Jeho polovička Mária, rodená Koperdáková, je zdravotnou laborantkou v spišskonovomestskej nemocnici.

- **Dá sa povedať, že dokopy nás dal internet,** - hovorí o začiatkoch vzťahu Ignác. - **Po nesmelom písaní sme si neskôr dohodli stretnutie v Košiciach a...** - ...veľká láska sa začala. Po roku chodenia si 20. septembra 2008 povedali svoje spoločné áno. Ich život sa však od základov zmenil od tohtoročného 20. januára. V ten deň, v časovom rozmedzí od 14.01 do 14.03 hod., v košickej pôrodnici na Rastislavovej ulici prišli na svet vytúžené novorodeniatka - Teodor, Tadeáš a nakoniec slečna Šarlotka. - **Chodila som na pravidelné poradne a pri jednej z návštev sme sa dozvedeli krásnu správu. Čakáme dvojčky,** - pridáva sa manželka Mária. - **Asi v piatom mesiaci raz hovorím lekárovi, že tie dve dieťatka sú akosi príliš aktívne a ja cítim, ako „poriadne“ kopú. Lekár pozrel na monitor ultrazvuku, usmial sa a povedal - no to asi preto, že nie sú dve, ale tri... Pocity, ktoré som po tejto správe mala, sa nedajú opísať,** - hovorí o svojich pocitoch čerstvá mamička. Nezaostáva ani pyšný otec, ktorý tvrdí, že pri takejto správe iste nezadrží slzy ani chlap ako hora. A tým pán Ignác nepochybne je. Trojčatá sú prvé v rodine z jednej i druhej strany, hoci postupné pátranie prináša od príbuzných neurčité informácie, že dvojčky tam boli. Denný režim sa v rodine Antošovcov zmenil od základov. Žena, ktorá má aspoň jedno dieťa, vie, ako dá starostlivosť o malého človečika a domácnosť niekedy zabrať.



Šťastná rodinka: manželja Mária a Ignác Antošovci so svojim najväčším pokladom - trojčatami Teodorom, Šarlotkou a Tadeášom.

A keď sú naraz tri? Márii a Ignácovi prišla vypomôcť Máriina mamička. Šťastná babička to s bábätkami vie, no i mladá mamička v ničom nezaostáva. Už si zvykli ani na to, že keď sa jedno z nich ozve, prídávajú sa všetci. - **Doobeda s nami „cvičia“, potom sa napapajú, pospia, zase sa najedia a taktó to ide dookola. A ako to u malých detí ide, každú chvíľu ich treba prebaliť. Ale nevymenila by som ich**

za nič na svete, - usmieva sa šťastná Mária. Spokojný je aj Ignác. A akoby mimochodom dodáva: - **Niektó sa snaží a stále má pri pôrode jedno dieťa. A niektó zvládne naraz trojčatá...** -

Keď sme sa lúčili, Šarlotka, Teodor a Tadeáš spokojne zaspali. Nečudo, sú v dobrých rukách šťastných rodičov i babičky.

Vladimír SALZER, foto: autor a sch



Na návštevu k rodine Antošovcov zavítali a šťastným rodičom zagratulovali aj Ing. Vladimír Jarúnek, námestník GR ŽSR pre ľudské zdroje (na foto tretí zľava so Šarlotkou), a Ing. Zuzana Gáletová, riaditeľka odboru ľudských zdrojov (vľavo s Tadeášom).



Ignác Antoš (v hornom rade druhý sprava) so svojimi kolegami, traťovými strojníkmi z MDS Trebišov. Ako jediný otec z tohto kolektívu má naraz tri ratolesti.



Pani riaditeľka Gáletová (vpravo) si počas návštevy u Antošovcov (pozn. redakcie: zhoda priezviska s námestníkom GR pre prevádzku je náhodná) získala svojím citlivým prístupom k dieťatkám nielen priazeň maličkých, ale aj šťastnej mamičky a babičky (na foto vľavo).



Zuzana Mitasová hrá ochotnícke divadlo, najväčším relaxom je pre ňu zdobenie torty a bryndzové halušky navariť za 15 minút.

Zuzana Mitasová hrá divadlo v malom divadielku s veľkou tradíciou v obci Stupné. Stupnianske divadlo pozná celé Považie. Z regionálnych súťaží v kolchoch má už aj ocenenia. Má rada svoju prácu a miluje prechádzky v prírode so svojim manželom. Tým, prečo sme Zuzku opäť po roku oslovili, je fakt, že naša kolegyňa výborne varí a pečie. Z jej „cukrárenskej dielne“ vychádzajú krásne a vraj aj chutné dobroty. Zuzanka sa k vareniu a pečeniu dostala už v detstve, keďže sa často musela postarať o súrodencov



Aspoň malá ukážka zo Zuzaninej cukrárenskej dielne.



Zuzane učarovalo divadlo, ale aj varecha

Pred rokom povedala, že je obyčajný človečik. Spomenula to v charakteristike o sebe samej pri odpovediach na otázky v súťaži Tvár ŽSR, kam ju naša redakcia nahovorila. Dnes však už vieme, že zdanlivo obyčajný človečik v sebe skrýva mnoho nevšedného. Zuzana Mitasová je železničkou už vyše 12 rokov. Šesť rokov pracuje ako odborná technická zamestnankyňa SMS OZT KT Trenčianska Teplá.

cov v čase, keď boli rodičia v práci. Varecha a zopár receptov jej prirástli k srdcu a postupne sa pridávali, samozrejme, ďalšie a ďalšie. – **Ako mladé dievča som sa často svojimi výtvarmi snažila pochváliť rodičom a v dospelosti manželovi a deťom. Syn mi už síce dáva občas košom, keďže moja ponuka jedál a zákuskov je naozaj častá i veľká,** – s úsmevom priznáva svoju občas prehnajú starostlivosť o plné bruchá svojich najbližších. Ulahodiť nemôže azda iba dcére, ktorá v súčasnosti žije v Londýne. Tak aspoň cez skype jej občas nejakú tu tortičku mamka ukáže. Ak povieme občas, tak to v Zuzankinom preklade znamená aspoň jednu tortu za týždeň, takže je to často a takmer pravidelne. Pravidelne naša šikovná kolegy-

ňa cvičí aj v ochotníckom divadielku a pochváliť sa môže aj skvelými bryndzovými haluškami, ktoré spolu s polievkou dokáže pripraviť pre svoju rodinu za 15 minút.

Pred veľkonočnými sviatkami Zuzana okrem jarnej výzdoby pripravuje aj bohaté menu. My sme vybrali jeden z jej najobľúbenejších receptov. S trubičkami už neraz ulahodila aj chuťovým pohárikom svojich kolegov na pracovisku.

(sch)

Šamróny – trubičky

Lístkové cesto: 250 g hladkej múky rozdelíme na tretiny, do dvoch tretín pridáme soľ, 1 žltok, 1 lyž. octu, štipku kypriaceho prášku, 0,75 dcl vody a vypracujeme vláčne cesto. Do jednej tretiny pridáme 250 g mäkkého masla a zmiešame. Túto hmotu natrieme na rozváľané cesto, ktoré zvinieme do kocky a dáme na pol dňa do chladu. Potom ešte raz alebo aj dva razy rozváľame, poprekladáme a dáme chlaďiť. A na druhý deň rozváľame a robíme buď krémeš, alebo trubičky, alebo šatôčky. 1 lístkové cesto nakrájame na 2 cm pásky, dlhé 15 cm. Navinieme na trubičky, potrieme žltkom a dáme do vyhriatej rúry piecť. Pečieme na 220 °C cca 12 minút. Plníme snehom. Sneh: 3 bielka, 250-300 g práškového cukru vyšľaháme nad parou.

Hitom sú Oľgine háčkované vajíčka

I keď kalendár ukazuje tretí mesiac v roku, od apríla nás delí už len niekoľko dní. A hneď prvý víkend oslávim veľkonočné sviatky. Prípravy na tento veľkolepý sviatok vrcholía azda v každej rodine. Inak tomu nie je ani u Oľgy Dvorákovovej, komandujúcej zo železničnej stanice Trnava. Okrem iných má aj jedného zaujímavého konička, ktorý je najlepšie viditeľný práve počas Veľkej noci.

– Mám rôzne záľuby, okrem prác v záhradke aj ručné práce, ktoré ma bavili už od detstva, – približuje nám svoje záľuby. – Vyšivala som, pletla, háčkovala či zdobila vyfúknuté vajíčka. Rôzne ozdoby robím k Vianociam a veľkonočným sviatkom v podstate od čias základnej školy. Táto záľuba mi vydržala dodnes. No a v týchto dňoch pre svoju rodinu a známych pripravujem netradične zdobené veľkonočné vajíčka. Každé vajíčko „obháčkujem“, – hovorí pani Oľga. Výroba kraslice podľa Oľgy Dvorákovovej trvá podľa zložitosti zhruba jednu hodi-

nu. Z „perlovky“ uháčkujeme malé hviezdčičky s priemerom asi 4 až 5 centimetrov, naškrobí ich a potom dva rovnaké kusy zošije priamo na vyfúknutom vajíčku. – **Prvými kontrolórkami sú moje dcéry,** – pokračuje v rozprávaní pani Dvoráková. – **Urobím si aj výstavku na pracovisku a verte, dobre padne, keď počujete slová chvály na túto prácu. Či už od spolupracovníkov, ale aj doma od rodiny či známych. Námety čerpám z časopisov a televíznych relácií, vždy sa tiež pristavím pred výkladom a rada sa pozriem, ako to urobili a naaranžovali iní.** –

Oľga Dvoráková pracuje na železnici od roku 1972, keď ukončila dopravnú priemyslovku v Trnave. Pracovala ako výpravkyňa a od roku 1988 až doteraz je komandujúcou na trnavskej stanici. Okrem ručných prác sme spomenuli jej ďalšiu veľkú záľubu, práce v záhradke. – **Je to práca alebo skôr koniček. Teší ma, že si dokážem pre domácnosť**

vypestovať v záhradke zeleninu, ovocie a kvety. Nikdy nesmú chýbať gladioly, pretože tie kvitnú presne na moje meniny, – dodáva s úsmevom Oľga Dvoráková. A zároveň ešte pripomína a pripája pranie: – **Srdečne pozdravujem všetkých železničiarov a prajem im príjemné veľkonočné sviatky.** –

Vladimír SALZER

Foto: archív Oľgy Dvorákovovej



Mária Dvoráková, komandujúca z trnavskej železničnej stanice, pri výrobe veľkonočných ozdôb.

Patrik splnil sľub a vytvoril unikátny model železnice



Patrik Driečny obetoval vláči-
kom celý život. A v rozširovaní
už teraz obrovskej modelovej
železnice plánuje pokračovať.

Celé sa to začalo smrťou Patrikovho kamaráta Ladislava Piceka z Čiech. Jeho posledným želaním bolo práve to, aby Patrik pokračoval v dokončení toho, čomu on podriadil celý svoj život, voľný čas a aj rodinné úspory. Teda modelu železnice, do ktorej postupne investoval neuveriteľných 5 miliónov českých korún. Jej skutočná hodnota sa však nedá vyčíslieť peniazmi.

Hovoria im nepochopení blázni alebo aj vášniví nadšenci. Bez nich by sme však nikdy nevideli niektoré veci iným, originálnym spôsobom. Svoje by vedel o tom rozprávať aj Banskobystričan Patrik Driečny, ktorý vytvoril unikátny model železnice v mierke 1:87 a na rozlohe neuveriteľných 100 štvorcových metrov do nej umiestnil všetko, čo k nej patrí. – **Bola to vôľa môjho kamaráta Ladislava, s ktorým sme sa priatelili viac ako 10 rokov a venovali sme sa obaja vlakom,** – s nostalgiou v hlase hovorí Patrik, ktorý obdivuje železnicu od svojich 6 rokov.

Neskôr v dospelosti pracoval Patrik ako rušňovodič v cementárni v Banskej Bystrici, naplno rozvíjal svoj koníček a pestoval pozitívny vzťah k železnici. O niekoľko rokov neskôr, na pravidelných burzách „vláčikárov“ v Čechách, spoznal Ladislava Piceka. Nadšenca, ktorý podľa Patrikových slov síce nikdy nebol železničiarom, ale peniaze dal radšej na nový model vlaku ako na nové nohavice. – **On bol naozaj odborník, veľký detailista. Nepostavil vlak bez toho, aby ešte predtým, než ho dal dokopy, nepreštudoval kopu kníh,** – bez ohľadu na vlastné schopnosti zhodnotil Patrik hodnoty svojho už zosnulého kamaráta. Pravda je však taká, že nielen český kamarát je za modelom železnice, ktorá je dnes v takejto veľkosti jediná na Slovensku.

Patrik po počiatočných peripetiách, o ktorých dnes už nechce hovoriť, dostal po smrti kamaráta jeho zbierku vlakov na Slovensko a začal pracovať na tom, o čom spolu snívajú – obrovskej železnici. – **Zbierka obsahovala 250 kusov rušňov, množstvo vlakových súprav, rozsiahle koľajisko a depo. Ja som zbierku ešte rozšíril,** – dodáva Patrik, ktorý o svojej investícii vo výške viac ako 33 000 eur ne-

rád rozpráva. Najmä kvôli manželke. Finančne išli totiž z vlastných zdrojov. A investovaniu do tejto záľuby vraj podľa autora stále neodzvoniло. – **Sme odhodlaní dať do tohto projektu ešte približne 66 000 eur,** – smelo tvrdí Patrik. Do rozsiahlej krajiny, ktorá je vymyslená, by tak k tisícke stromov dotvárajúcich okolie mali pribudnúť ďalšie dve, samozrejme tisícky, ďalšie vlaky do depa a hlavnej stanice a aj panáčky, ktorých bude viac o približne 7 000. Železnica, ktorá má rozchod HO a už teraz vyzerá ako hotová, má okrem rozsiahlej krajiny, rušňového depa, hlavnej stanice aj dve vedľajšie stanice a úzkorozchodnú železnicu. Medzi rušňami je aj jeden unikát, ktorý stál neuveriteľných 2100 eur. Je robený ručne a je celý z kovu, presne ako jeho veľký originál. Vlakové súpravy sú zbierkou všetkých dôb a zmien, ktorými po dizajnérskej stránke prešli, preto je tu množstvo sérií vozňov od 20-tych rokov až po súčasnosť. Samozrejme, nechýba ani slávny Orient Express a vlaky so svojimi originálnymi zvukmi. Záujemcovia, ktorí by chceli tento megamodel železnice vzhliadnuť, môžu tak urobiť na Hornej ulici 54 v Banskej Bystrici. Je súčasťou obchodu s modelmi vlakov.

Ivana KAPRALIKOVÁ, foto: autorka



Všetko musí byť dokonalé, tak
ako v realite. Bez toho model
železnice nemá význam.

Mašér Ján Keruľ opäť úspešný

Vždy nás poteší, ak môžeme priniesť radostné informácie o osobných úspechoch našich kolegov – železničiarov. Medzi nich naisto patrí aj Ján Keruľ z Jakloviec, mašér psích záprahov, ktorého sme predstavili pred rokom v januárovom vydaní nášho časopisu.



Hlboký športový zážitok zo súťaže umocnila Jánovi Keruľovi aj prítomnosť slovenského prezidenta Ivana Gašparoviča, ktorý ho osobne odštartoval.

Pamätáte si ešte na fotografie hunatých psov, ktoré ťahajú na saniach Jána Keruľa, elektromontéra z trakčnej meniarne v Prešove? Takto sa v zimných mesiacoch so svojím psím záprahom najčastejšie preháňa zasneženou krajinou. Dokonalú súhru so štvornohými kamarátmi predviedol aj na Majstrovstvách Európy psích záprahov, ktoré sa konali 11. až 14. februára na Donovaloch. Náš kolega, člen slovenskej výpravy, súťažil so šiestimi grónskymi psami v kategórii B2, v šprinte na mimoriadne náročnej 12-kilometrovej trati. O potrebe fyzickej pripravenosti a kondície svedčí aj fakt, že z piatich pretekárov dorazili do cieľa iba traja. Niekoľkonásobný majster Európy sa síce musel uskrtnúť „len“ s druhým miestom, no jeho hlboký športový zážitok zo súťaže umocnila aj prítomnosť slovenského prezidenta Ivana Gašparoviča. Napriek jeho nabitému programu ho do preteku osobne odštartoval a neskôr mu aj zablahoželal k výbornému umiestneniu. Samozrejme, Jánovi Keruľovi gratulujeme aj my a už teraz držíme palce na majstrovstvách sveta, ktoré sa o rok konajú opäť na Donovaloch.

(balky)

Foto: Ján ŠPERKA



FOTO HÁDANKA

Foto: balky



Správna odpoveď februárovej fotohádky je:
Železničná stanica Vrútky

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:
Ing. Milan PIVKA zo Zvolena.
Blahoželáme!

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

Dnes naša otázka znie:
Viete, kde je to?



Vy sa pýtate, my odpovedáme

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

Napište nám na adresu redakcie Ž semafor, Štefánikova 60, Košice alebo zavolajte na tel. číslo 910 – 3203, alebo Email: zsemafor@zsr.sk Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na ešte nezodpovedané otázky budeme reagovať po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel.

Na anonymné otázky a neželezničné témy nebudeme reagovať.

Ďakujeme za pochopenie a tešíme sa na aj na vaše námety, tipy či fotografie.

Stály zákazník dáva v reštaurácii veľké prepitné. Keď najbližšie príde na obed, obsluhuje ho iný čašník. – Prosím vás, kde je váš kolega? – Viete, ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: Acho, bonz, Ea, pars, RNA	budhistický kňaz	medzinár. skratka pre ribonukl. kyselinu	rímskych 4	hovorila nezmysly	Pomoc: a vista, Obert, palolo	lahký nákladný automobil	skr. našej bývalej federálnej meny	EČV okr. Košice	starší typ stíhačky	mesto vo Švajčiarsku	
				Európan					star.obyv. Mezopot. japonské ryž. víno						
				1.časť tajničky											
				sodík (zn.) starojapon. boh zeme			český prozaik jedlý mor. červ						zn.jednot. abvolt na videnie (obch.)		
Jozef Vysočani	juhoamer. step	súzvuk tónov	amperzávit (skr.) MPZ Rumunská		juhoamer. hľadavec český básnik				meno Adolfa st. sloven. futbalista						
notový zápis (hud.)				nevelké čiasťka (z lat.)				nenáročná obilnina ovanutie (bás.)							
akým spôsobom				st. český tenista ozn.pohon. hmôt			pás ku kimonu slovo úcty v Ázii				diel poľa (zastar.)	čečenský kmeň			
molybdén (zn.)			filmový zbojník boh mesta Eridu			staroperz. texty fosfid vanádu									
2.časť tajničky															
anglický astronóm (John Couch)					omotalo (expr.)										

Tvár ŽSR



Hlasujte za svojho favorita! Začína čitateľská súťaž.

Milé kolegyně, kolegovia, neváhajte a prihláste sa!

V minulom čísle sme predstavili prvých súťažiacich. Dnes prinášame ďalšiu skupinu našich kolegov, ktorých do súťaže prihlásili kolegovia alebo oni sami. Patrí im náš obdiv a podakovanie.

Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a nevíete sa rozhodnúť,

možno práve fotografie dnešných súťažiacich vás presvedčia. Alebo si zaistíte v minuloročných číslach Ž Semaforu, kde sme jednotlivých súťažiacich predstavovali a priniesli aj fotografie z finále. Možno vás ich odvaha, charizma či zážitky z finále alebo fotografie premien presvedčia.

Začíname hlasovanie!

Pošlite hlas svojmu favoritovi, favoritke. Svojimi hlasmi rozhodnete o čitateľskej víťazke a víťazovi, ktorí na základe najvyššieho počtu hlasov postupujú do finále. O ostatných finalistoch rozhodne porota, ktorí vám neskôr predstavíme.

Podmienky a pravidlá súťaže!

* Tvár ŽSR 2010 pokračuje. Posledný termín prihlásenia je 1. august!

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži).

Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslanie fotografie a odpovedí na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Čím sa v živote riadite? Životné krédo.
3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?
4. Čo by ste na sebe zmenili?



4 Jozef MAČAJ

1. Od roku 1994 pracujem vo funkcii výpravcu, v súčasnosti v železničnej stanici Slanec.
2. Všetko sa dá, len treba chcieť.
3. Rád cestujem. Fascinuje ma západ slnka a krása žien v umeleckej fotografii.
4. Chcem sa naučiť rozdeliť svoj voľný čas medzi všetky moje aktivity.



5 Jana KOSTŘUBOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 2002 ako výpravkyňa, v súčasnosti vo Výhybni Slivník ŠRT, ŽST Michaľany.
2. Hlavu hore, nevzdávať sa! Mysli pozitívne!
3. Voľné chvíle trávim s rodinou, rada upratujem, tancujem a spievam. Takmer desať rokov som bola členkou folklórneho súboru Brezina, teraz už len ako hosť.
4. Rada by som bola ešte dôslednejšia pri výchove svojich detí.



6 Elena VIDOVÁ

1. K modrej armáde som nastúpila 1. januára 1986 ako samostatná operátorka. Pracujem v železničnej stanici Poprad - Tatry.
2. Životné skúsenosti ma naučili, že hlboká pravda je v kréde Trikrát merať a raz strihať.
3. V prvom rade je moja dcéra, dobrý film - horory, kuchárske knihy a samozrejme chutné varenie.
4. Možno aj niečo, ale ľudia ma berú takú, aká som.



7 Igor IVANKO

1. V ŽSR pracujem od roku 1991, v súčasnosti ako vedúci posunu v železničnej stanici Plaveč.
2. Nezabúdať na to, že svetlo na konci tunela môže byť aj rýchlik.
3. Voľný čas trávim doma pri PC alebo hrám tenis či lyžujem.
4. Vždy by bolo čo meniť... Som v značnej miere napojený na vlnu napovie.



8 Ján ŠAFCÁK

1. V ŽSR pracujem s päťročnou prestávkou od roku 1989. Prešiel som viacerými funkciami a v súčasnosti pracujem ako vedúci technológ v popradskej stanici.
2. S každým človekom dobre vychádzať.
3. Vo voľnom čase sa snažím trochu športovať, pracovať v záhrade, čítať knihy, v televízii si pozriem dobrý film a športové prenosy.
4. Najradšej by som na sebe zmenil svoju hmotnosť. Snažím sa o to už 15 rokov a ...nič...



9 Miroslava KOPRNŔOVÁ

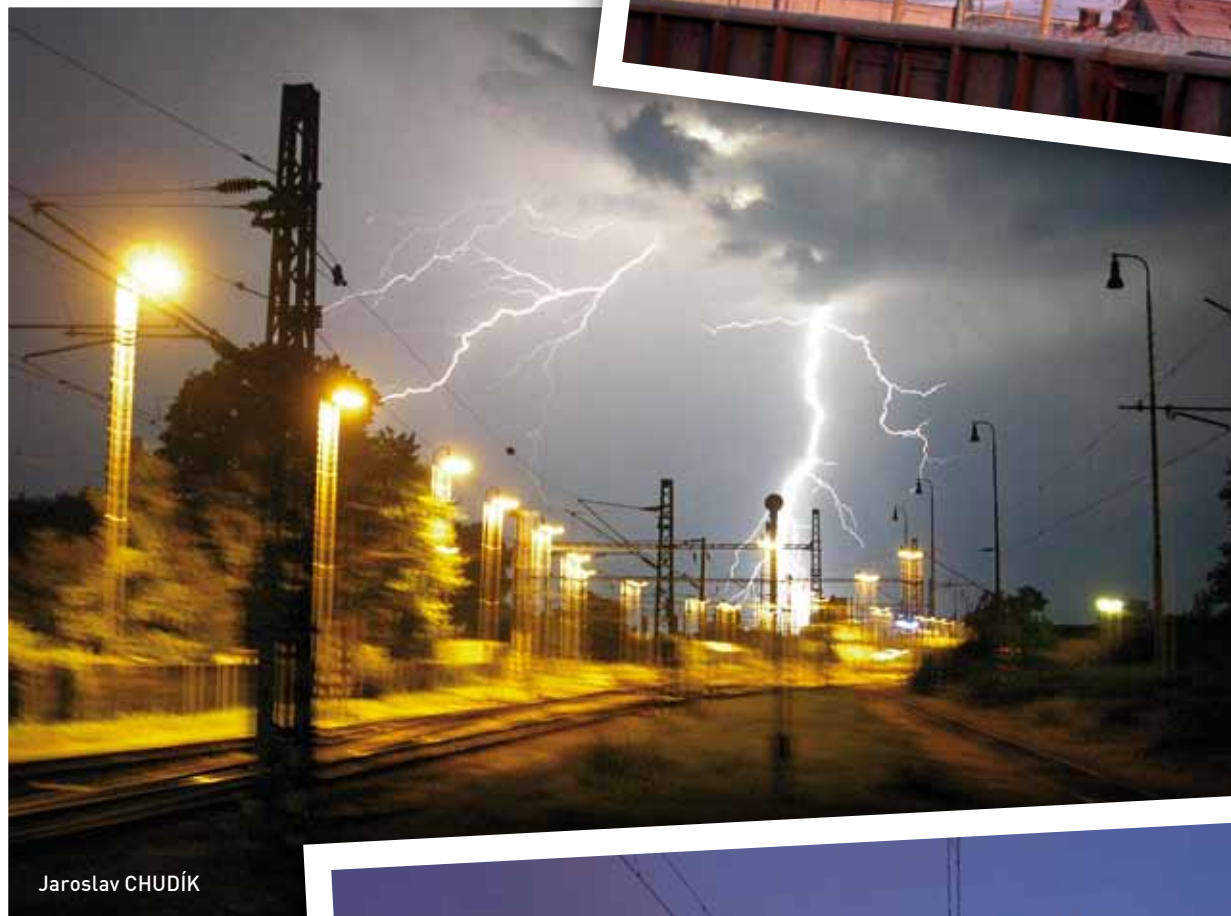
1. Železničkou som od roku 2003. Začínala som ako signalistka, výpravkyňa. V súčasnosti som vedúcou referentkou kancelárie OSS na odbore dopravy GR ŽSR.
2. Každý problém sa dá riešiť s úsmevom a optimizmom.
3. Najradšej svoj voľný čas trávim s rodinou, s priateľom a krstnou dcérou. Rada plávam, mám rada turistiku, cestovanie a som fanúšičkou slovenského hokeja.
4. Vždy je čo zlepšovať, ale ja som optimistka, a tak som v podstate spokojná.

FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autorom obálky Ž semafor.
Dnes sú autormi traja naši kolegovia, ktorých najväčšou inšpiráciou bola opäť železnica.



Štefan PALKO



Jaroslav CHUDÍK



Ivan HUTLÁK