

železničný

semafor

935.094

máj 2011



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XXI.



Foto: Mgr. Jana AMARANDEI

Šesť tratí bez osobných vlakov

Modernizácia pokračuje

Zlodeji na železnici

RENDEZ 2011

Koľko ľudí, toľko názorov

Aj keď Martin v minulom čísle mesiac lásky tak trochu odsunul na druhú koľaj a prednosť dostala láska k hokeju, ja sa k tejto metafore opäť vrátim. K hokeju radšej nie, aj keď mám na výsledok slovenských hokejistov vlastný názor. Nechám si ho pre seba, lebo koľko ľudí, toľko názorov...

Máj priniesol množstvo zaujímavých udalostí, ale že k nemu láska patrí v prvom rade, o tom by vedela hovoriť iste Klaudia, krásna nevesta z obálky, ktorá si vypravila vlak spoločného života so svojím partnerom, dnes už manželom, Janom. Novomanželom prajeme veľa lásky a šťastných životných kilometrov.

Viac šťastia, a veru aj lásky kompetentných, potrebovali aj osobné vlaky, ktoré, žiaľ, dostali červenú. Osobná doprava je od prvého mája zredukovaná a na šiestich tratiach úplne zrušená. Že tieto vlaky mnohým chýbajú, by vedeli porozprávať cestujúci aj železničiar, ktorí ich využívali. Železničiarom, okrem toho, že sa týmto sťažuje príchod a odchod do práce, klesajú aj výkony. Na škodu vecí je to, že železničný dopravca síce ruší vlaky, ale nezaujíma sa o to, ako možno iným spôsobom železničnú dopravu nielen ekonomicky zefektívniť, ale najmä ju urobiť atraktívnejšou. Aby jedného cestujúceho nestratil a druhého prilákal. Zrušením osobnej prepravy stratil aj toho „posledného“ a uprel tak možnosť ďalším potenciálnym zákazníkom využiť najekologickejší spôsob dopravy. A tu sa otvára otázka, prečo lásku k prírode tak odsúvame a neriešime tento problém akosi prísnejšie. Veď máj je okrem lásky k blížnemu aj mesiacom lásky k prírode a táto metafora, žiaľ, už dlhé roky ostáva iba v teoretickej rovine... Potešujúca správa prišla aspoň od nášho kolegu Jožka Mačaja. Napísal nám, že stavbári, ktorí vozili kameň na stavbu cesty na východe Slovenska, sa na protest ľudí rozhodli vymeniť kamióny za vlaky. Jozef to nazval malým železničným zázrakom a ja sa iba pýtam, ako je možné, že tento spôsob dopravy nemal podnikateľ určený, keď cesty i železnice patria pod jeden rezort? Možno sa na vec pozerám zle, ale alibisticky použijem, koľko ľudí, toľko názorov.

Železničiarom v máji prehľadali vrásky na čele aj ďalšie zmeny a tie sa týkajú reorganizácie. Mnohé síce ohlasujú lepšiu budúcnosť, ťažko sa však o tom hovorí s ľuďmi, ktorí firmu v rámci revitalizácie musia opustiť a ich budúcnosť je ohrozená. Často je to po odpracovaní desiatok rokov a so špecifickým vzdelaním, čo len ťažko dáva predpoklady na uplatnenie sa mimo železnice. Aj napriek všetkému vám prajem veľa lásky!

Dana Schwarzová



Železničný most spája brehy i ľudí



Sila prívlovej vody, ktorá sa 4. júna 2010 valila Hornádom cez Spišské Vlachy, napáchala rozsiahle škody. Výrazne zničila breh koryta toku, pod jej náporom sa stratila časť zemného telesa trate medzi Spišskými Vlachmi a Spišským Podhradím a nebezpečne naklonila podmytý pilier železničného mosta. Železničná doprava bola ihneď prerušená a o čosi neskôr bola ocelová mostná konštrukcia presunutá na podpornú konštrukciu. Dnes sú už brehy Hornádu spojené novým mostom a železničná doprava je obnovená.



Miestni obyvatelia regiónu neskrývali radosť, že brehy Hornádu sú opäť premostené a región tak nezostal bez železničnej dopravy.

Náročné práce súvisiace s odstraňovaním mosta a jeho rekonštrukciou sa začali realizovať takmer okamžite s nasadením dostupných síl aj techniky. Po takmer ôsmich mesiacoch sa 23. februára 2011, vďaka obrovskému nasadeniu košických mostárov a s použitím ťažkotonážneho žeriava, podarilo oba brehy Hornádu opäť premosť. Vo februári a v marci boli pracovné dni železničiarov spätej najmä s obnovou zabezpečovacích zariadení a sprejazdnením trate, aby od začiatku apríla mohli po tejto trati opäť premávať vlaky.

Slávnostného aktu uvedenia mosta

do prevádzky sa v máji zúčastnil aj Ján Figeľ, prvý podpredseda vlády SR a minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, ako aj zástupcovia železníc a miest Spišské Vlachy a Spišské Podhradie.

- Som rád, že železničný most je opäť v prevádzke a spája nielen brehy Hornádu, ale aj ľudí v tomto regióne, - povedal Ján Figeľ a ďalšie jeho ďakovné slová patrili železničiarom, najmä košickým mostárom, ktorí odvodili poriadny kus práce. Ani primátor mesta Ľubomír Fifík nešetril slovami chvály nad počínom železničiarov, ako povedal: - Počas rekonštrukcie sme sledovali túto neľahkú prácu za mestnancov košického mostného obvodu, ktorí na obnove mosta pracovali takmer nepretržite, často za veľmi nepriaznivého počasia. Dakujeme vám, že Spišské Vlachy a Spišské Podhradie opäť spája železničná doprava.

V závere slávnostného aktu most požehnal pomocný biskup Spišskej diecely Mons. Andrej Imrich.



Ján Figeľ navštívil aj dopravnú kanceláriu v Spišských Vlachoch. Privítala ho službukonajúca výpravkyňa Ing. Slavomíra Fullová a margeciánsky prednosta Ing. Cyprían Rychnavský, ktorí neskrývali radosť nad tým, že železničná doprava je obnovená a výkony sa tak opäť zvyšujú.

[sch]

Foto: STV a Ivan HUTLÁK

Piate nástupište bratislavskej hlavnej stanice už v novom šate

Úplne vynovené piate nástupište Hlavnej stanice v Bratislave, prešlo počas veľkonočných sviatkov krstom ohňom a nával cestujúcich zvládlo na jednotku. Po predchádzajúcich rekonštrukciách štyroch nástupíšť prišlo vlni začiatkom decembra na rad aj to piate. Stačili štyri mesiace dobre zorganizovanej práce, aby vďaka projektantovi Reming Consult, a.s., Bratislava a zhotoviteľovi – Železničnému stavebníctvu Bratislava, a.s., získalo novú modernú tvár.

Investícia si vyžiadala viac ako dva milióny eur, ale každý, kto od apríla na piate nástupište prišiel, môže potvrdiť, že rozdiel oproti minulosti je obrovský. Dôvodom rekonštrukcie bolo hlavne zaistenie bezpečnosti dopravy a zlepšenie stavu trolejového vedenia, ako aj ostatných zariadení infraštruktúry. V dnešnej podobe už má piate nástupište nové nástupištne telefóny, kamerový systém, informačné a zabezpečovacie zariadenia. Zrekonštruoval sa železničný spodok aj zvršok, ale aj kanalizácia, vodovod a rozvody nízkeho napätia. Piate nástupište malo česť byť tým, z ktorého po Veľkej noci odišiel aj prvý prezentačný vlak spoločnosti RegioJet.

(pav), foto: Ivan WLACHOVSKÝ



Stačili štyri mesiace dobre zorganizovanej práce, aby piate nástupište získalo novú modernú tvár. A malo česť byť tým, z ktorého po Veľkej noci odišiel aj prvý prezentačný vlak spoločnosti RegioJet.

RegioJet predstavil svoj Talent

Prišli, vyskúšali, odviezli sa a boli spokojní. Tak by sa dali zhodnotiť trojdňové prezentačné jazdy jednotkou Talent, ktorá medzi Bratislavou, Dunajskou Stredou a Komárnom ponúka koncom apríla cestujúcim možnosť vyskúšať si vlak nového súkromného prepravcu. Spoločnosť RegioJet by mala začať prevádzkovať nové spojenie regionálnej osobnej dopravy od marca 2012.

Hneď prvú jazdu si vyskúšali aj prvý podpredseda vlády a minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Ján Figeľ, jeho kolega z rezortu životného prostredia Josef Nagy, majiteľ spoločnosti RegioJet a skupiny Student Agency Radim Jančura a generálny riaditeľ ŽSR Vladimír Lupták.

Môžem vyjadriť radosť nad tým, že v prípade tohto spojenia, aj vďaka už mimoriadne frekventovanej nákladnej doprave na uvedenej trase, máme nový „problém“. A to, ako zabezpečiť, aby sa všetky vlaky na danú trasu zmestili, aby plne vyhovovali všetky technické parametre.



Prial by som si, aby sme aj na ďalších našich tratiach riešili v budúcnosti podobné, v úvodzovkách, problémy, uviedol generálny riaditeľ ŽSR. Spokojnosť vyjadril aj Ján Figeľ. Dvanásť mimoriadnych prezentačných vlakov, vedených jednotkou Talent, prepravilo celkom 2013 cestujúcich. Pri kapacite jednotky 157 sediacich cestujúcich išlo o priemerné využitie úpravy na spoj na 107 percent. Regiojet vyjadril poďakovanie ŽSR za bezproblémový priebeh prezentačných jász. ŽSR čaká na tejto trati ešte množstvo práce v súvislosti so zvýšením priepustnosti a bezpečnosti trate.

(pav)

Foto: Marián RAJNOHA



Otázka predĺženia ŠRT je otvorená

Na základe zmluvy o vypracovaní „Štúdie realizovateľnosti predĺženia širokorozchodnej trate z Košíc do Viedne“ medzi spoločnosťou Breitspur Planungsgesellschaft mbh. a konzorciom vedeným nemeckou poradenskou firmou Roland Berger predložil spracovateľ 15. decembra 2010 vypracovanú štúdiu zástupcom spoločnosti. Tento technicko-ekonomický dokument predstavuje súhrn všetkých realizačne významných hľadísk popisujúcich investičný zámer.

Jej úlohou bolo definovať územia krajín, cez ktoré pôjde ŠRT, a krajín zúčastnených na vybudovaní novej ŠRT, ďalej zhodnotiť všetky realizačné alternatívy a posúdiť realizovateľnosť sledovaného investičného zámeru, a poskytnúť potrebné podklady pre investičné rozhodnutie. Výstupy boli spracované do správy, ktorá bola predložená v marci tohto roku ako informácia o výsledkoch štúdie na rokovanie vlády SR. V súčasnosti prebiehajú aktivity súvisiace s pokračovaním v posudzovaní zámeru, pričom slovenská strana spresňuje svoje podmienky, za splnenia ktorých bude možné naďalej pokračovať v štvorstrannej spolupráci na ďalších fázach posudzovania zámeru.

Predpokladom na stanovenie týchto podmienok je zodpovedanie otvorených a doteraz nezodpovedaných koncepčných otázok. Tie sa budú riešiť v ďalších krokoch posudzovania zámeru. V pozícii konateľa spoločnosti sú Železnice SR, ktoré zastupuje Ing. Štefan Hlinka na základe poverenia MDVRR a ŽSR.

Nové organizačné usporiadanie

S účinnosťou od 1. júla dochádza k organizačnej zmene, v rámci ktorej dôjde k presunu železničných staníc z terajších oblastných riaditeľstiev (ďalej len OR) Trnava a Košice na novovzniknuté OR Košice, Trnava, Žilina a Zvolen podľa stanovených hraníc. Dotkne sa to aj pôsobenia niektorých zamestnancov týchto železničných staníc. Vyplýva to z faktu, že racionalizácia činností sa premietla aj do zmeny personálnych potrieb.

Následne dôjde k zrušeniu pôvodných oblastných riaditeľstiev Košice a Trnava spolu s ich výkonnými pracoviskami – atrakčnými obvody. Zrušenie sa dotýka aj regionálnych riaditeľstiev Údržby železničnej infraštruktúry (ďalej len RR ÚŽI) Zvolen a Žilina spolu s ich výkonnými pracoviskami – strediskami miestnej údržby.

Cieľom tejto organizačnej zmeny je zníženie stavu zamestnancov a zvýšenie efektívnosti práce novovzniknutých oblastných riaditeľstiev.

Tento cieľ sa dá dosiahnuť novou racionálnou organizačnou štruktúrou OR Košice, Trnava, Zvolen a Žilina, ktorá spočíva v zmene úloh týchto novovznikajúcich subjektov. Vznikajúce subjekty sa zapíšu do Obchodného registra SR a zároveň v zmysle Organizačného poriadku ŽSR budú vystupovať ako zamestnávateľia.

Výkonné pracoviská – železničné stanice

Na základe rozhodnutia generálneho riaditeľa dochádza k prechodu práv a povinností z pracovnoprávných vzťahov z pôvodných OR Košice a Trnava na novovzniknuté OR Košice, Trnava, Žilina a Zvolen podľa stanovených hraníc.

- Tým zamestnancom, ktorí boli doteraz zamestnancami OR Košice a Trnava a budú aj naďalej zamestnancami novovzniknutých OR Trnava a Košice, nie je potrebné vyhotovovať oznámenie o prechode.
- Tým zamestnancom, ktorí boli doteraz zamestnancami OR Košice a Trnava a stanú sa zamestnancami OR Žilina a Zvolen, bude preberajúcimi zamestnávateľmi doručené oznámenie o prechode práv a povinností podľa vzoru uvedeného v Prilohe č. 5.
- Toto oznámenie nebude dané tým zamestnancom, ktorých sa dotknú racionalizačné opatrenia. Týmto zamestnancom bude navrhnuté skončenie pracovného pomeru dohodou, prípadne dôjde ku skončeniu pracovného pomeru v zmysle § 63 ods. 1 písm. b/ ZP.

Hlavné poslanie OR

Hlavným poslaním novovzniknutých OR bude vo vymedzenej územnej oblasti riadiť, organizovať a koordinovať dopravnú činnosť a vytvárať organizačné predpoklady na pl-

nenie objednávok užívateľov dopravnej cesty.

Vykonávať správu zverených zariadení železničných tratí a stavieb a vytvárať podmienky pre ich bezpečnú a spoľahlivú prevádzku, vykonávať správu zverených zariadení oznamovacej a zabezpečovacej techniky a vytvárať podmienky pre ich bezpečnú a spoľahlivú prevádzku.

Vykonávať správu zverených zariadení energetiky a elektrotechniky a vytvárať podmienky pre ich bezpečnú a spoľahlivú prevádzku, zabezpečiť distribúciu elektrickej energie z rozvodných zariadení ŽSR do miest spotreby a zabezpečiť dodávky plynu a tepla pre organizačné útvary ŽSR od cudzích dodávateľov.

Vykonávať servisné a údržbárske činnosti: železničných tratí a stavieb, zariadení oznamovacej, rádiokomunikačnej, výpočtovej (technologickej), zabezpečovacej a triediacej techniky, pevných elektrických trakčných zariadení, silnoprávdových a ostatných špeciálnych elektrotechnických zariadení.

Novovzniknuté OR budú zodpovedať za zabezpečenie prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry vrátane dopravnej činnosti.



Na pôde OR Košice sa stretlo vedenie so zástupcami zamestnancov, aby ich informovalo o počtoch a štruktúre prepustených. Odborová asociácia výpravcov a dispečerov prostredníctvom svojich zástupcov osobne na stretnutí, ale aj listom protestovala proti zaradeniu funkcie operátora a dozorca výhybiek do hromadného prepúšťania. Podľa OAVD sa nesytemovými krokmi narúša plynulosť a celkové fungovanie prevádzky. Ďalej sa žiadalo písomne zdôvodniť nadbytočnosť a informovať o kritériách na výber zamestnancov, s ktorými sa má pracovný pomer rozviazať.

Hromadné prepúšťanie podľa harmonogramu

Vzhľadom na veľkosť realizovanej organizačnej zmeny vo všetkých štyroch dotknutých subjektoch (OR Košice, Trnava, RR ÚŽI Zvolen, Žilina) dôjde k realizácii hromadného prepúšťania a zamestnávateľia sú povinní dodržiavať ustanovenia § 73 Zákonníka práce a lehoty stanovené harmonogramom hromadného prepúšťania, ktorý je súčasťou metodického pokynu. Zamestnávateľ je povinný písomne informovať zástupcov zamestnancov nielen o dôvodoch, ale aj o počte a štruktúre prepustených, o počte naďalej zamestnaných a o časových intervaloch na tieto zmeny, rovnako aj o kritériách na výber zamestnancov, s ktorými ide pracovný pomer ukončiť.

prinesie od 1. júla veľké zmeny

Cieľom je zlúčenie správy a údržby

V máji sa uskutočnili stretnutia vedenia ŽSR so železničiarimi v jednotlivých regiónoch. Aby čo najviac potrebných informácií o pripravovaných zmenách v riadení a organizovaní firmy preniklo medzi ľuďmi, stretnutia sa uskutočňujú v rôznych mestách. V Strečne, Žiline, vo Zvolene a v Štrbe sa už zrealizovali a pripravuje sa aj stretnutie v Košiciach (v čase našej uzávierky bol známy dátum 27. máj).

Začiatkom prvej polovice mája sa zástupcovia vedenia firmy z jednotlivých odborov z GR ŽSR stretli vo Zvolene so zamestnancami, ktorých viac či menej postihne zmena organizácie práce, a teda aj následné prepúšťanie. To súvisí najmä s novým vznikom 4 oblastných riaditeľstiev, ale zároveň aj s rušením atraktívnych obvodov, stredísk miestnej správy (SMS) a stredísk miestnej údržby (SMÚ). Stretnutie sa uskutočnilo z iniciatívy prednostov pracovísk, ako aj riaditeľa O 160 GR ŽSR Ing. Marcela Haydu. Ako povedal Ing. Pavol Otruba, zástupca riaditeľa odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR: - **Cieľom je zlúčiť správu a údržbu do jedného celku.** - Ďalej uviedol aj konkrétnu štatistiku o optimalizácii stavu počtu zamestnancov aparátov OR, RR ÚŽI, MO a ich výkonných pracovísk, kde k 30. novembru 2010 pracovalo celkovo 7 316 zamestnancov. Novonavrhovaná systemizácia počítá pri zachovaní bezpečnosti a ply-

nulosti železničnej dopravy so znížením stavu zamestnancov v počte 729, administratívnych zamestnancov bude menej o 234, prevádzkových zamestnancov o 161 a o 334 zamestnancov bude menej v robotníckych profesiách. Tiež zdôraznil, že zároveň dochádza aj k redukcii niektorých výkonov doposiaľ vykonávaných externým prostredím. - **Zlúčením správy a údržby dôjde k vytvoreniu nových pracovísk - stredísk miestnej správy a údržby (SMSÚ),**- informoval Ing. Otruba. Okrem neho informoval zamestnancov železníc o aktuálnej situácii a zamestnanosti aj Ing. Ján Žačko, námestník GR pre ľudské zdroje. Prítomným vysvetľoval práva a povinnosti spojené s nárokom na odstupné a napríklad aj to, že majú nárok aj na čas na hľadanie si ďalšej práce. Niektoré informácie zúčastnení zamestnanci prijímali len s nevôľou. Zároveň však dostali odpovede na konkrétne otázky ohľadom realizácie jednotlivých krokov, o prie-



Zamestnanci informácie o počte prepúšťaných prijímali s nevôľou, na svoje otázky, ale dostali konkrétne odpovede.

behu, ale i spôsobe realizácie tohto revitalizačného projektu. Ing. Ján Žačko v závere stretnutia dal prísľub, že riadiaci manažéri prídu na každé stretnutie so zamestnancami, keďže si uvedomujú dôležitosť a potrebu komunikácie v čase zmien.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka

O KOMUNIKÁCIÍ

Nemému dieťaťu ani vlastná mať nerozumie! Toto príslovie výstižne charakterizuje kľúčovú úlohu komunikácie v kontexte fungovania firmy, organizácie či jednotlivca. Preto nezabúdajme, aké dôležité je vzájomne komunikovať, najmä v čase, keď firma plánuje zmeny.

Komunikácia má v čase organizačných zmien dôležitú úlohu. Aj naša redakcia sa snaží byť na stretnutiach vedenia so zamestnancami alebo ich zástupcami, aby sme aj ostatným našim čitateľom sprostredkovali informácie z diania vo firme. Aj touto cestou vás prosíme, informujte nás o stretnutiach a akciách na ktorejkoľvek úrovni. Radi prideme a závery, ale i vaše názory zverejníme na stránkach časopisu Ž semafor. Len dobre informovaný zamestnanec si nemusí vytvárať často skreslené názory a nemusí podliehať šuškande. A zmeny vo firme, o ktorých je dostatočne informovaný, často vníma ako cestu k inovácii.

Redakcia



JUDr. Gabriela Gajdošová, zástupkyňa riaditeľa odboru ľudských zdrojov GR ŽSR, odpovedala vo Zvolene aj na konkrétne otázky z oblasti pracovnoprávných vzťahov.

0 polroka začne Žilina-Teplička

Zastavenie výstavby zriaďovacej stanice Žilina-Teplička vo finálnej fáze pred takmer 20 rokmi bolo ukázkovým príkladom nesprávneho rozhodnutia. Od roku 1992 stavba neustále chradla, čo sa dalo ukradnúť, zmizlo. Nová kapitola života stanice sa začala písať 19. júna 2009 uzatvorením zmluvy medzi ŽSR ako investorom a Združením Teplička ako realizátorom stavby. Odznova sa buduje, prerába a modernizuje to, čo tu už existovalo. No tentoraz sa zdá, že posledný termín odovzdania stanice do prevádzky – tohtoročný november, bude konečne definitívny.



Takýto výhľad bude mať obsluha stavadlovej veže na 18 triediacich kolaji spádoviska.

Naktuálnu rozostavanosť stavebných objektov zriaďovacej stanice Žilina-Teplička sme sa pozreli 6. mája s Ing. Petrom Novákom zo žilinského ÚS Strediska prípravy a realizácie. Vyzbroje-

ní prilbami a oranžovými vestami vstupujeme na stavenisko a smerujeme k ôsmim koľajam vchodovej skupiny, odkiaľ bude začínať celý proces rozraďovania a triedenia nákladných vlakov. Konštatovanie,

že už zajtra by sem mohli prichádzať prvé súpravy, nie je ďaleko od pravdy. Výpravcovia v riadiacej veži už ovládajú jedinú doteraz využívanú tranzitnú skupinu prostredníctvom nového elektronic-



Centrálna prevádzková budova kedysi a dnes. Odtiaľ bude riadená prevádzka stanice.



Namontované sú už aj koľajové brzdy, ktoré sú neodmysliteľnou súčasťou spádoviska.

triediť prvé vlaky

kého stavadla ESA 11, ktoré bude zároveň riadiť aj spomínanú vchodovú skupinu. Ešte predtým sa však musia namontovať a oživiť všetky vonkajšie prvky zabezpečovacieho zariadenia. Cestou k triediacej skupine nazeráme aj do centrálnej prijímacej budovy, do budúceho mozgu stanice. Odtiaľ bude riadená činnosť stanice a prevádzkovú situáciu budú zobrazovať veľkoplošné monitory. – **Osadené sú už trakčné podpery a osvetľovacie stožiare, dokončujú sa zemné práce a montáž koľajových polí a výhybiek. Na pozemných objektoch pokračovali práce na vnútorných a vonkajších omietkach aj náteroch, inštaluje sa zdravotnícka a elektroinštalácia,** – tvrdí Ing. Peter Novák cestou k spádovisku a čochvíľa sa presvedčame o jeho pravdivých slovách. Namontované sú aj koľajové brzdy, ktoré budú obsluhované elektronickým spádoviskovým zariadením od spoločností Funkwerk IT a Procesná automatizácia a.s. Košice. Prezrieme si rozpracovaný interier novej stavadlovej veže a pozdĺž 18 smerových koľají mierime k odchodovej skupine. Montážnici pohybujúci sa v koľajisku napovedajú, že gro prác sa realizuje práve v tejto časti. Nemýlili sme sa, chýbajúce koľaje a neomietnutá prevádzková budova sú toho jasným dôkazom. – **Okrem týchto 5 odchodových koľají sa pracuje aj na pripojení spojovacích koľají do Odbočky Váh, do ktorej ústi aj vlečka z automobilky KIA. Skrytou, ale významnou stavbou je aj kanalizačný zberač, ktorý je už takmer ukončený,** – spomenie na záver Ing. Peter Novák. Už teraz vieme, že najbližšie sa stretne v lete, pri zapájaní a oživovaní zabezpečovacieho zariadenia.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Stavadlová veža spádoviska kedysi a dnes, odtiaľ sa budú triediť prichádzajúce súpravy.



Návestidlá vo vchodovej skupine pripájajú Stanislav Hodina a Erik Hužvár z AŽD Bratislava, a.s.



Vďaka Jozefovi Čečotkovi z firmy ELZA, a.s., sme nazreli aj do útrob rozvodnej trafostanice 22/0,42 kV pre napájanie odchodovej skupiny.



Pracovníkov firmy ADOTEL – HEX s.r.o. sme zastihli v koľajisku pri zapájaní a meraní káblov od návestidiel a výhybiek.



Zaujímavosťou prevádzkovej budovy pri odchodovej skupine je podzemná garáž pre službukonajúcich železničiarov.

Šesť tratí bez osobných vlakov,

Cestovanie po slovenských železničných tratiach je opäť o čosi komplikovanejšie. Cestujúci sa od 1. mája musia prispôbiť zmenenému cestovnému poriadku, ktorý je dôsledkom úsporných opatrení nášho národného osobného prepravcu. Železničná spoločnosť Slovensko zredukovala najmä regionálnu dopravu, na šiestich tratiach úplne zrušila prevádzku osobných súprav. Celkovo sa zmena dotkla 339 vlakov, ktoré ročne najazdili viac ako 1,1 milióna kilometrov. Až 272 spojov bolo zrušených úplne, 67 má časové alebo úsekové obmedzenia. Zrušené vlaky však chýbajú nielen cestujúcim, ale podľa vyjadrení prednostov staníc aj železničiarom komplikujú dopravu do služieb a striedanie turnusových zmien. A ako sa zoškrtané spoje odzrkadlili v obslužnosti regiónov?

Do 118-ročnej trati sa Muránska strela naposledy zviezla 30. apríla.
Foto: Igor MOLNÁR



len medzinárodné rýchliky. Obmedzenie dopravy neobišlo ani pohraničie s Českou republikou. Na vynútený pokles dopravy si musia cestujúci zvykať od Nového Mesta nad Váhom po Myjavu a Vrbovce až k štátnej hranici. Ak nerátame jeden nedeľný spoj pre študentov, tak o úplnom zastavení medzištátnej dopravy môžeme hovoriť aj v prípade Vlárkeho priesmyku. Dochádzku obyvateľov Horného Sŕnia a Nemšovej pracujúcich v poobedňajších a nočných zmenách komplikujú zrušené vnútroštátne večerné vlaky, pretože do Trenčianskej Teplej neexistuje súbežné autobusové spojenie. Na autobusy sa taktiež nemôžu spoliehať ani ľudia žijúci medzi Lúkami nad Makytou po český Horní Lideč. Zrušenie dvoch párov vlakov z Púchova na tejto hlavnej trati vytvorilo dopoludnia vyše 6-hodinovú a večer 4-hodinovú pauzu, ktorá zhoršila verejnú dopravu miestnym obyvateľom. Okresalo sa aj spojenie

Hranice sú otvorené, ale doprava je obmedzená

Po dvoch tratiach v prihraničných oblastiach sa už od 1. mája vôbec nezvezieme vlakom. Zastavenie dopravy medzi Filakovom a maďarskou obcou Somoskőújfalu má jednoznačne negatívny dopad na turizmus tohto mikroregiónu. Najmä cez víkendy vlaky využívali návštevníci hradu Šomoška pri Šiatorskej Bukovinke. Železnicou sa už vôbec neprevezíeme ani z Medzilaboriec do poľského Lupkówa. Miestnych obyvateľov však viac trápia vlaky, ktoré končia iba v stanici a nezachádzajú na zastávku v centre Medzilaboriec. V meste absentuje mestská doprava aj taxislužba a stanica je umiestnená až na jeho okraji. Cestujúci teraz musia šliapať, neraz aj s ťažkou batožinou, viac ako 1,5 kilometra. Pritom „motorák“ pri obehu súpravy zastavuje za krajnou výhybkou stanice, len 800 metrov od zastávky Medzilaborce mesto. Naozaj „malá“ vzdialenosť, ktorá by prepravcu finančne nezruinovala. Osobná doprava bola zoškrtaná aj medzi Košicami, Čaňou a maďarským Hidasnémeti a tiež medzi Štúrovom a Szobom. Na týchto úsekoch jazdia už



Elektrickú odstavili v Trenčianskych Tepličiach budú už kúpeľní hostia podávať za raritu.

redukciu pocítili aj železničari

s Poľskom, vlaky ubudli aj medzi Čadcou a Skalitým, do Zwardoňa zachádzajú už len 2 osobné súpravy.

Turisti aj kúpeľní hostia sa už na vlaky nespoliehajú

Po 1. máji sú pre turistov nedostupnejšie aj krásy slovenskej prírody a atraktívne rekreačné oblasti. Na Muránsku planinu už nie je možný prístup vlakom. Všetky spoje na 42-kilometrovej trati z Plešivca do Muráňa boli zrušené, a ak chcú napríklad obyvatelia Revúcej cestovať vlakom, musia sa individuálne dopraviť do Plešivca alebo Tornale. Zrušením dvoch vlakov medzi Nálepkovom a Červenou Skalou, vyťažených najmä v turistickú sezónu, sa zhoršila aj dostupnosť vyhľadávaných oblastí Slovenského raja – Dobšinskej ľadovej jaskyne, Dedíniek a Palcmanskej Maše. Trpko znie informácia, ak učiteľka zruší školákovi výlet práve pre žalosťné spojenie. S redukciami dopravy si potykalo aj rekreačné stredisko Remäta nachádzajúce sa na jednej z najkrajších tratí z Prievidze do Hornej Štubne. Výletníci musia na tejto trati, ktorá nemá súbežnú komunikáciu, oželeť 7 vlakových spojov. Preriedené časy odchodov si musia pamätať aj návštevníci kúpeľných miest. Na trati Žilina – Rajec boli zrušené 2 páry vlakov, a ak dopoludnia chcete cestovať z Rajca, na stanicu musíte dôjsť do 7.38 hod., pretože ďalší vlak ide až o 6 hodín neskôr. Ešte horšie to vyzerá s električkou do Trenčianskych Teplíc. Zrušených je 9 spojov, 4 sú vedené v pracovné dni a 6 len do konca letnej sezóny, do 30. septembra. Potom počas víkendov, až do konca platnosti GVD 2010/2011, nič nejazdí. A ak ako turista obdivujete mesto UNESCO – Banskú Štiavnicu, riadne si nastavte hodinky! Posledný vlak do Hronskej Dúbravy odchádza už pred 17. hodinou. Zámerne sme však nespomenuli štátnu prírodnú rezerváciu – Zádielsku dolinu. Prečo?

Pracujúcim aj študentom vlaky chýbajú

Do najväčšieho krasového územia na Slovensku sa dalo dostať z tzv. „Južného ťahu“ medzi Košicami a Zvolenom, kde už železničari otvorene hovoria o likvidácii osobnej dopravy. Veď posúďte, ponechaním len 2 (!) párov

vlakov jazdiacich ráno a popoludní na 50-kilometrovom úseku od Jesenského po Turňu nad Bodvou sa už absolútne nedá hovoriť o dopravnej obslužnosti Gemera. Už teraz tieto spoje vyznievajú ako labutia pieseň trate a od budúceho GVD budú najskôr zrušené, keďže ich odchody sa, žiaľ, neprispôsobili potrebám cestujúcich a aj po redukcii jazdia poloprázdne. Z drastického vyše 50-percentného zhoršenia regionálnej obslužnosti sú zúfalí aj ľudia v okolí Plavča. Ak sa pracujúci potrebuje dostať ráno do krajských miest – Prešova alebo Košíc, tak jedine autom. Železničná doprava medzi Starou Ľubovňou a Lipanmi doplatila na zlú koncepciu dopravy a dlhé prestupné časy v Plavči. Nad nezmyselným rušením spojov už dlhšie krúčia hlavami ľudia aj od Bánoviec n a d

mi a Trenčínom, Tisovcom a Breznom, v okolí Trebišova, jednoducho na celom Slovensku.

Májová redukcia vlakov ešte viac prehĺbila rozdiely regiónov, pretože ju pocítili najmä oblasti s vysokou nezamestnanosťou. A ak už aj železničari chodiaci do pravidelných zmien, najmä v noci a počas voľných dní, musia využívať „konkurenčnú“ autobusovú alebo individuálnu dopravu, mnohí sa pýtajú, kam vlastne železničná doprava smeruje. So zlosťou, ale aj bezmocnosťou už upriamujú pozornosť na ďalšie zmeny



Zo Starovej Ľubovne do Plavče pred 1. májom jazdilo 9 vlakov. Po redukcii ostali štyri.

Ondavou po Maťovce. Aj tu je železnica chrbtovou kosťou dopravy pre pracujúcich a školákov. Využívané vlaky sa zrušili, poloprázdne ostali. Na „osobák“ už zbytočne budeme čakať na trati Galanta – Nedež, robotnícke vlaky boli zrušené medzi Senicou a Kútmi, Chynoran-

v grafiko-
ne, ktoré pri-
nesie 12. jún.
Pritom prednos-
tovia staníc po-
znajú recept, ako do-
stať ľudí späť do vlakov.
Jednoznačne sa musia
zlepšiť prípoje vlakov a ces-
tujúcich odrádzajú i neustále
zmeny grafikonu. Plusom je
tiež taktová doprava. Aj skúsenosť
z trate Zvolen – Banská Bystrica do-
kazuje, že ak je väčšia frekvencia spo-
jov, tak ich aj viac cestujúcich využíva.
A v neposlednom rade treba viac využí-
vať marketingové nástroje na prilákanie
cestujúcich do vlakov. Pretože tak, ako
malé potôčiky napájajú rieku, tak je od
regionálnej dopravy závislá aj diaľková.
Ak sa prítoky stratia, vyschne aj rieka...

Martin BALKOVSKÝ
Ďakujem prednostom železničných staníc
za informácie a spoluprácu.

Ponuka majetku železníc cez realitný portál

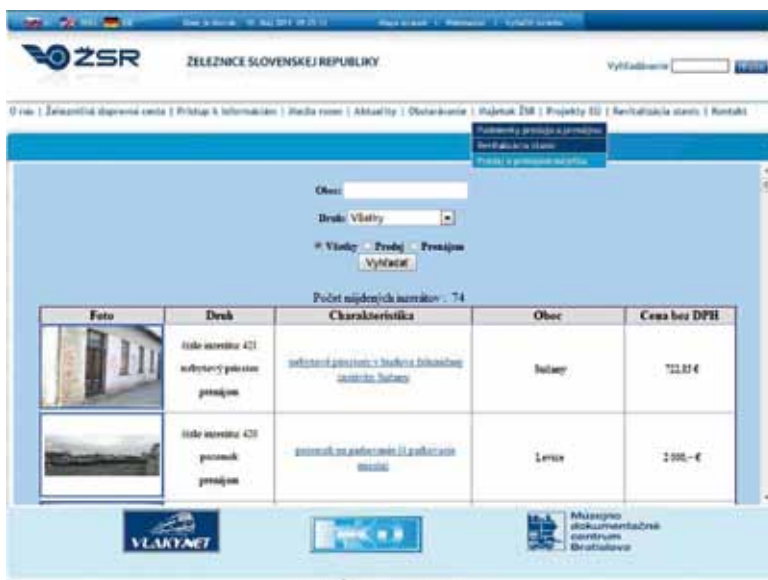
Informácie o predaji alebo prenájme pozemkov, stavieb či zariadení ŽSR boli v minulosti dostupné iba v redakčnom systéme Buxus, v zozname súborov programu Word. Záujemcom o majetok ŽSR takýto spôsob zobrazovania neumožňoval funkcionality klasických realitných portálov a ani administrátor nedisponoval centralizovanou správou ponúkaného majetku. Preto Železničné telekomunikácie v spolupráci s Odborom 320 GR ŽSR vytvorili moderný predajný portál s novou funkcionalitou pre užívateľa, ako aj pre administrátora ponuky.

Nový portál umožňuje záujemcovi o majetok ŽSR efektívne vyhľadávanie podľa vopred definovaných kritérií. Zadaním lokality v kolónke „Obec“ aplikácia zobrazí aktuálnu ponuku v požadovanej obci. Užívateľ si tiež môže podrobnejšie špecifikovať požadovaný majetok v časti „Druh“, ktorá mu ponúka 7 možností, napr. byt, nebytový priestor, strojové zariadenia a pod. Kliknutím na hypertextový odkaz sa zobrazí bližšia špecifikácia majetku s fotogalériou. Aktualizáciu ponuky a údajov na portáli zabezpečuje administrátor Strediska hospodárenia s majetkom, ktorý tak získal moderný nástroj na efektívnejšiu prácu pri ponúkaní prenájmu a predaja prebytočného majetku štátu v správe ŽSR.

Portál „Predaj a prenájom majetku“ je prispôbený a upravený zákazníkovi na mieru. Riešenie je postavené na univerzálnom inzertnom systéme pre predaj tovarov alebo služieb, ktorý sa

mení a prispôbuje podľa požiadaviek zákazníkov. Uvedené riešenie nájde uplatnenie aj v ďalších organizáciách a zložkách ŽSR, ktoré sa zaoberajú predajom služieb alebo tovarov. Portál je dostupný na stránke www.zsr.sk, a to kliknutím na „Majetok ŽSR“ a výberom „Predaj a prenájom majetku“.

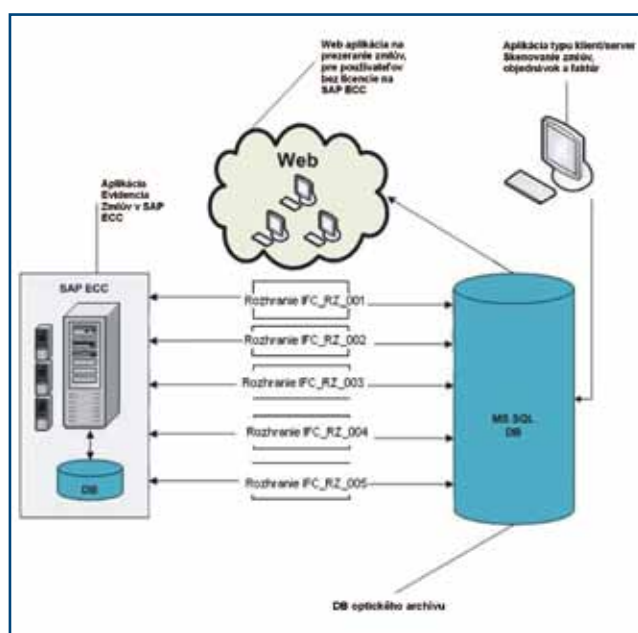
(ŽT)



Aktuálnu ponuku prebytočného majetku ŽSR nájdete na webovej stránke ŽSR.

Optický archív zmlúv vo vylepšenej aplikácii

V súčasnom vysokodynamickom období je nevyhnutné, aby informácie a dáta, ktoré sú v rôznej forme distribuované v rámci organizácie, boli konsolidované a efektívne prístupné pre potreby rozhodovania na rôznych stupňoch riadenia. Na tento účel Železničné telekomunikácie v rámci projektu „Evidencia a správa zmlúv“ vyvinuli aplikáciu „Optický archív zmlúv“.



K zmluve, objednávke či faktúre zaevidovanej prostredníctvom SAP-u sa môžu doplniť skenované prílohy, ktoré sú prístupné na webovej stránke ŽSR.

Komplexná aplikácia pre centrálnu spracovanie a evidenciu zmlúv sa začala tvoriť ešte v roku 2009. Realizačný tím musel riešiť viaceré požiadavky na funkčnosť a možnosti aplikácie, medzi ktorými bola aj potreba dohrávania skenovaných dokumentov k zmluvám a ich vyhodnotenie prostredníctvom IP portálu.

Optický archív zmlúv (OAZ) ako súčasť projektu „Evidencia a správa zmlúv“ bol vyvinutý v programovacom jazyku Visual Basic v prostredí .NET. K zmluve, ktorá bola zaevidovaná v SAP ECC a transportovaná do aplikácie OAZ online systémom, umožňuje uložiť

prílohu buď v podobe skenu (formát pdf), alebo dokumentu (doc, xls, a pod.). Taktiež umožňuje vyhľadávanie zmlúv a ich zobrazenie, vytlačenie, modifikovanie (pridanie, rušenie) obsahu zoznamu príloh alebo ich prekopírovanie a stiahnutie do určeného adresára. Prístup do aplikácie je na základe prístupových práv a pridelených rolí.

V súvislosti s vydaním zákona NR SR č. 546/2010, ktorý nariaďuje povinné zverejňovanie zmlúv, objednávok a faktúr od 1. januára 2011, bola aplikácia rozšírená o funkciu pridávania zmlúv, objednávok, faktúr a príloh k faktúram. Doplnené bolo aj automatické zobrazovanie verejných skenovaných dokumentov pridávaných k zmluvám na webovej stránke ŽSR. Rieši sa ešte prístup k zmluvám, ich vyhodnoteniu a plneniu prostredníctvom IP portálu.

Cieľom webovej aplikácie je sprístupnenie zmlúv pre zamestnancov ŽSR v rámci vnútropodnikovej siete. Užívateľia s vyššou úrovňou budú mať umožnený prístup k vyhodnocovacím zostavám a budú môcť sledovať plnenie jednotlivých zmlúv na základe vygenerovaných výstupov z Centrálny evidencie zmlúv v SAP.

V prípade problémov pri používaní OAZ môžu používatelia telefonicky kontaktovať service desk - 920/2727.

(ŽT)

Zlodeji majú najradšej kovy, ale aj drevo i zámkovú dlažbu

Krádeže sú aj na železnici veľmi vážnym problémom, ktorý spôsobuje značné majetkové a celospoločenské škody, ohrozuje bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy. Často sa terčom útoku dlhoprstých stavajú zariadenia na železničných priecestiach, čo spôsobuje ich poruchy a ohrozuje bezpečnosť. V mnohých prípadoch tieto počiny zapríčiňujú aj nehody, ktoré dopravu odstavia a následné meškania vlakov majú samozrejme negatívny vplyv na spokojnosť cestujúcich.

Železničiarom spôsobujú vrásky na čele početné krádeže, ktoré, žiaľ, majú stúpajúcu tendenciu, akoby sa kradnutie na železnici stalo „celonárodným športom“. Kradne sa takmer v každom regióne, ale štatistiky ukazujú, že v prvej desiatke vedie oblasť Záhoria. V popredí sú Markušovce, Krompachy, Lipany, Čierna nad Tisou, Maťovce, Plešivec, ale aj úsek trate Medzibrod - Červená Skala. Príležitosť zlodejom poskytlo aj zrušenie trate Poltár - Rimavská Sobota, kde sa rozkradlo takmer všetko. Odcudzené veci končia zvyčajne tam, kde sa dajú speňažiť, najčastejšie v zberných surovinách. - **Zo skúseností z posledných rokov máme pocit, že kedysi sa kradlo príležitostne a až následne ľudia rozmýšľali, na čo im to bude. Dnes sa kradne predovšetkým cielene a zištne. Najviac to, čo sa dá rýchlo speňažiť. Nepredpokladáme, že ide o príležitostných zlodejov alebo že by kradli turisti, pretože „akcie“ sú väčšinou pripravované, zlodeji musia byť riadne vybavení rôznym náradím,** - konštatuje Ing. Daniel Balucha, riaditeľ odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR (O 460).

Na Slovensku sa kradne takmer všetko, no predovšetkým kovový materiál (farebný kov z elektrických zariadení, upevňovadlá, časti výhybiek, zábradlia, podlahy na mostoch a pod.), v menšej miere drevený materiál (podvaly, drevo z výrubov). K najčastejším krádežiam môžeme zaradiť krádeže oddeľovacích transformátorov z rozvodníc osvetľovacích stožiarov, krádeže tzv. pevných bo-

dov - čo je časť trolejového vedenia pod napätím. Miznú závažia na závorách priecestí, kradne sa plech z mostov, napr. v úseku trate Banská Bystrica - Kostivárska sa zaznamenali väčšie krádeže. Často dochádza k odcudzeniu medených prepojok a prepojovacích káblov (aj káble uložené v zemi), poklopov zo šacht, traťových značiek. Ale rozoberá sa a mizne zámková dlažba či armatúry z WC.

Krádeže na železnici spôsobujú vážne poruchy i nehody

Za kurióznu krádež môžeme označiť krádež kábla 6 kV pod napätím, keď sa zlodejom pri tejto činnosti (našťastie pre nich) nič nestalo. Alebo vykradnutie celej technológie priecestného zabezpečovacieho zariadenia priamo z reléového domčeka umiestneného vedľa priecestia. Stalo sa to v roku 2007 na južnom Slovensku na priecestí, ktoré bolo pripravované na generálnu opravu. Opraviť, žiaľ, už nebolo čo.

Vo všeobecnosti však každé znefunkčnenie zabezpečovacích zariadení znižuje bezpečnosť dopravy. Takáto krádež súčiastok zabezpečovacích zariadení na dopravnej ceste sa v roku 1992 v značnej miere podieľala na veľkej železničnej nehode v Budkovciach, kde pri zrážke dvoch nákladných vlakov došlo k usmrteniu 6 zamestnancov ŽSR.

Aby sme predchádzali krádežiam tam, kde je to možné a bezpečné, nahrádzajú sa súčiastky z medi súčiastkami vyrobenými z iných materiálov alebo sa používajú iné technológie. Napríklad medené prepojky sa nahrádzajú tvorbou bez-

stykových koľajníc, resp. 25 m koľajnice sa nahrádzajú 100 m koľajnícami, kde je potrebný nižší počet prepojok a podobne.

Aby sa predchádzalo krádežiam

Odbor OZT a ET GR ŽSR pripravil návrh nariadenia GR ŽSR o predchádzaní krádežiam súčastí pochádzajúcich zo železničných zariadení. Okrem iného sa v ňom kladie dôraz na preventívne, technické a legislatívne opatrenia a zároveň sa apeluje na železničiarov, aby boli všímavější a každé podozrenie hlásili nariadenému alebo policajtom. Zástupcovia odboru navrhujú aj zmenu v trestnom zákone, aby boli za krádeže prísnejšie postihy.

Je potrebné poukázať na skutočnosť, že samotná hodnota odcudzeného materiálu predstavuje len časť spôsobenej škody, tá je následne zvýšená o náklady potrebné na výkon okamžitých opráv a náklady súvisiace s obnovením plynulosti a bezpečnosti dopravy a v niektorých prípadoch aj o náklady súvisiace s poškodením majetku (vozidiel) dopravcov využívajúcich infraštruktúru ŽSR (poškodené zberače prúdu, rozbité okná koľajových vozidiel, atď.).

ŽSR je štátny podnik financovaný zo štátneho rozpočtu a z toho vyplýva, že všetky spôsobené škody na majetku ŽSR idú z vreciek daňových poplatníkov. Tieto prostriedky vkladajú do opätovného zabezpečenia prevádzkového stavu by vedeli železnice využiť na technický rozvoj a modernizáciu iných dôležitejších zariadení.

[sch]



Aby dobrých správ pre železnice bolo čo najviac

Ako o malom železničnom zázraku, ktorý môžeme sledovať od 17. marca, by sme mohli hovoriť o železničnej preprave na východe Slovenska. V čase, keď je trendom presun nákladnej prepravy z koľajníc na cesty a udržanie si zákazníkov na železnici býva veľmi namáhavé, je opačný akt pre železnice veľmi dobrou správou. Spoločnosť SKANSKA, zhotoviteľ rýchlostnej cesty R4 z Košíc po hranicu s Maďarskom, realizuje takmer dve tretiny všetkých prepráv práve prostredníctvom železničnej dopravy. Prepravovanou surovinou je vysokokvalitná lomová drvina z Ruskova. Nakládka do vagónov sa vykonáva priamo na vlečke kameňolomu. Cieľovou stanicou ucelených vlakov je Haniska pri Košiciach.



Kameň na výstavbu rýchlostnej cesty R4 z Košíc na maďarskú hranicu sa voží po koľajniciach. Nielen na radosť železničiarov, ale aj obyvateľov obcí, cez ktoré predtým jazdilo denne takmer 300 nákladných áut a kamiónov.

V Haniske pri Košiciach si po vykládke kameňov v areáli stanice firma ďalej dopravuje náklad na cieľové miesto vlastnými mechanizmami. Po začatí stavby sa všetko zásobovanie vykonávalo cestnou dopravou. Denne brázdilo cesty dotknutých obcí 250 – 300 kamiónov a nákladných áut. Obyvateľom výrazne zhoršovali kvalitu bývania hlučnosťou, otrasmi, prachom a splodinami. O zničených cestách nehovoriac. Práve obce Ruskov sa tento problém týkal najviac. Na podnet obecného zastupiteľstva bolo zvolané stretnutie s dodávateľom stavby, na ktorom boli dohodnuté

podmienky presunu prepravy z ciest na železniciu.

Stavbári sa zaviazali prepraviť 2-tisíc ton, čiže 2 ucelené vlaky denne. Ich podmienkam vyhovovali špeciálne výsypné vozne typu Dumpcar, ktoré sa nachádzajú vo vozňovom parku Železničných stavieb Košice. Miesta nakládky i vykládky si vyžadovali nenáročné technické úpravy a technologické opatrenia. Ako sa vyjadrili zástupcovia dodávateľa, veľmi oceňujú prístup a flexibilitu prednostov staníc Slanec a Haniska pri Košiciach, v ktorých obvodoch sa spomínané strediská mechanizácie nachádzajú.

Z predchádzajúcich riadkov sa dá vyčítať, že tento počín dodávateľskej firmy nevyplýval z jej vlastného presvedčenia, bol skôr výsledkom nátlaku verejnosti. No niekoľkotýždňové skúsenosti s prepravou po železnici, bezproblémové a spoľahlivé dodávky kameňa ich utvrdili, že tento spôsob prepravy má naozaj pozitívny efekt. A nie iba ekonomický.

Kiežby tento príklad „návratu ku koľajniciam“ bol spúšťačom ďalších, podobných. Dobré správy potrebujeme v tomto období na železnici viac ako keďkoľvek predtým.

Jozef MAČAJ, foto: autor, IGOR MOLNÁR, balky



Dvetisíc ton. 2 ucelené vlaky denne vozia kameň v týchto špeciálnych výsypných vagónoch typu Dumpcar.



V Haniske pri Košiciach sa kameň vysype neďaleko stanice a na stavbu sa voží autami, avšak už iba na krátke vzdialenosti.

RENDEZ 2011

Pozývame
Vás na 13.
celoslovenský
zraz historických
železničných
vozidiel.

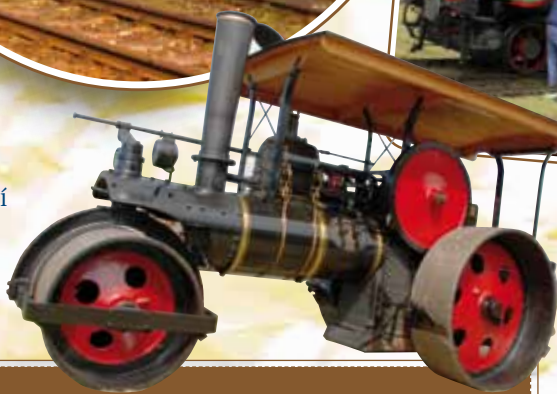
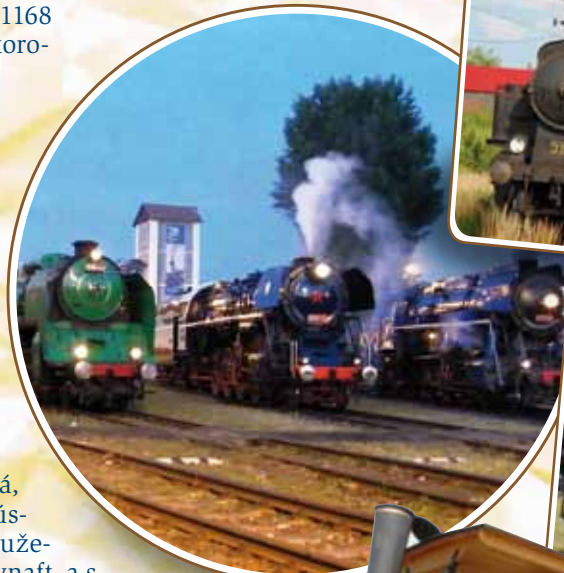
V dňoch 25. a 26. júna sa v priestoroch Rušňového depa Bratislava východ (staré depo) uskutoční 13. celoslovenský zraz historických železničných vozidiel Rendez 2011. Podujatie organizujú Železnice SR v spolupráci so ZSSK a ZSSK CARGO a so slovenskými klubmi železničnej nostalgie za významnej podpory ďalších subjektov.

Kluby železničnej nostalgie z celého Slovenska na podujatie vyšlú 6 prevádzkyschopných parných rušňov (331.037 a 498.104 z Bratislavy, 464.001 z Prievidze, 486.007 z Vrútok, 477.013 z Popradu, 422.0108 zo Zvolena), 9 historických motorových rušňov (T 444.0055 z Prievidze, T 444.0060, T478.1201 a T 679.019 z Bratislavy, T 444.1082 z Hanisky pri Košiciach, T 466.0253 a T 478.3109 zo Zvolena, T 466.0254 z Popradu, T 679.1168 z Vrútok) a 5 motorových vozňov (M 131.1053 zo Zvolena, M 131.1125 z Hanisky pri Košiciach, M 131.1443 z Púchova, M 240.039 z Tisovca, M 262.007 z Bratislavy). Do Bratislavy zavítajú aj ďalšie zaujímavé vozidlá, tie predvedú rakúske občianske združenie 1. ÖSEK a Zdrnaft, a.s. Podujatie navštívia tiež dva mimoriadne vlaky z Českej republiky. V rámci programu sa uskutoční defilé rušňov, prezentácia modelových koľajísk a záhradnej železnice, vyhlídkové jazdy parnými vlakmi, ale

aj predaj suvenírov a železničných modelov. Návštevníci budú mať možnosť odviezť sa na stanovišti parného alebo motorového rušňa a na motorovej drezine. V sobotu 25. júna je pripravené nočné fotografovanie vystavených vozidiel. Súčasťou doplnkového programu bude koncert C. a k. komorného dychového orchestra, prezentácia rôznych



historických strojov a premietanie filmov so železničnou tematikou. Dopravu na výstavnisko zabezpečia historické motorové vlaky z bratislavskej hlavnej stanice a historické električky



z centra mesta. Historické vlaky budú voziť po oba dni návštevníkov aj z Bratislavy - Petržalky a Leopoldova. Z Petržalky vyrazí v sobotu 25. 6. historický motorový vlak o 8.55, v nedeľu 26. 6. to bude v rovnakom čase parný vlak. Z Leopoldova vyrazí v sobotu o 8.00 parný vlak, ktorý ďalej zastaví v Trnave a v Pezinku. V nedeľu pôjde z Leopoldova v nezmenenom čase vlak ťahaný historickým motorovým vozňom.

Bližšie informácie o podujatí a cestovné poriadky historických vlakov nájdete aj na stránkach www.mdc.sk a www.vlaky.net.

PROGRAM PODUJATIA

9.00	otvorenie výstavniska
10.00 - 11.30	prezentácia historických rušňov
12.00 - 13.00	koncert C. a k. komorného dychového orchestra
12.00 - 17.00	jazdy na stanovišti rušňovodiča parného alebo motorového rušňa a na motorovej drezine
13.15 - 15.00	jazda parného vlaku do Bratislavy - Nového Mesta
16.15 - 18.00	jazda parného vlaku do Bratislavy-Petržalky

ÚIVP radí

Chyba signalizácie na vylúčenej koľaji NU C3

Komentár k článku 577, 689, 690, 701 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky a k článku 62 a 64 predpisu ŽSR Z 17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti

V bežnej prevádzke sa stretávame nielen s klasickou jazdou vlaku na prevádzkovej koľaji, ale aj s pohybmi koľajových vozidiel, ktoré sú vyšpecifikované ako posun medzi dopravňami alebo posun na koľaji prevádzkovej, resp. vylúčenej. V súvislosti s každým uvedeným pohybom koľajových vozidiel je dôležitá otázka priecestí a následnej obsluhy priecestných zabezpečovacích zariadení, ktoré svojou činnosťou upozornia užívateľa pozemnej komunikácie na stav železničnej prevádzky na priecestí.

Ako sa postupuje pri obsluhu priecestného zabezpečovacieho zariadenia v bežnej prevádzke, ako aj pri jeho poruchách na prevádzkovej koľaji počas jazdy vlaku, sa dočítame v kapitole XXI. predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky. V kapitole XVII. je v článkoch 577 – 579 popísaný postup pri obsluhu priecestných zabezpečovacích zariadení pri vykonávaní posunu na koľaji prevádzkovej.

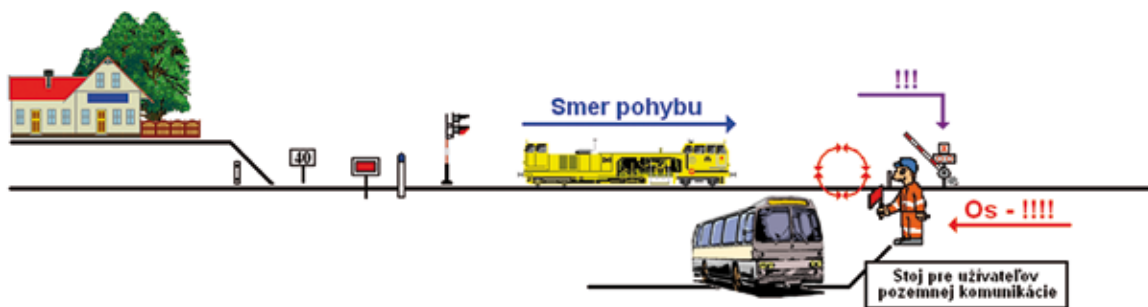
Ako ale postupovať v prípade, keď je

potrebné zrealizovať posun pracovného vlaku cez zabezpečené priecestie na vylúčenej koľaji v prípade, že svetelné priecestné zabezpečovacie zariadenie tohto priecestia je z činnosti vypnuté?

V súvislosti s touto skutočnosťou sa v predpise ŽSR Z 17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti v článku 64 mimo iného uvádza, že nespustenie alebo prerušenie svetelnej výstrahy, ako aj dávanie svetelnej výstrahy nezodpovedajúcim spôsobom hoci len na jednom výstraž-

níku v čase, keď má byť PZZ vo výstražnom stave (nekonkretizuje sa, aká koľaj, či prevádzkovaná, alebo vylúčená), sa považuje za menej obmedzujúci stav, čo má v konečnom dôsledku vplyv na vznik nehody C3 – Chyba signalizácie. Z uvedeného vyplýva, že ak išiel cez takéto priecestie vodič pracovného vlaku, ktorý nebol vyrozumiený o tejto skutočnosti predpísaným spôsobom, alebo vodič cestného vozidla, ktorý nebol upozornený vhodným spôsobom (napr. strážením priecestia), výsledok by bol považovaný za nehodu C3 – Chyba signalizácie. Aby sa predišlo tejto situácii, je vedúci prác povinný vyrozumieť vodiča predpísaným spôsobom o nefunkčnosti priecestného zabezpečovacieho zariadenia a zabezpečiť stráženie takéhoto priecestia. Stráženie musí byť zabezpečené osobou odborne spôsobilou (zákon 513 o dráhach §32 čl. 2 odst. e - Predpoklady odbornej spôsobilosti musia spĺňať zamestnanci vykonávajúci činnosti, ktoré majú bezprostredný vplyv na bezpečnosť dopravy na dráhe), s príslušnou skúškou, ktorá ju na túto činnosť oprávňuje.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



Stalo sa 1. apríla pred rokom...

Vo štvrtok 1. apríla 2010 došlo v priestoroch železničnej stanice v Spišskej Novej Vsi k zrážke rušňa s osobným vlakom. Emil Baláž, výpravca, bol v dennej zmene.

Vyšetrovaním ŽSR sa nepreukázalo pochybenie zo strany výpravcu. Trváme na tom, že postup výpravcu pri zabezpečovaní pohybu uvedeného rušňa v obvode ŽST Spišská Nová Ves bol plne v súlade s príslušnými platnými predpismi pre takýto druh pohybu – posun. Emil Baláž naďalej pracuje vo funkcii výpravcu v železničnej stanici Spišská Nová Ves, keďže platí prezumpcia nevinu.

Srdečná vďaka za podporu

Dovoľte mi, aby som sa aj touto cestou úprimne poďakoval generálnemu riaditeľovi ŽSR, Odborovej asociácii výpravcov a dispečerov, kolegyniam a kolegom za morálnu i sociálnu podporu v mojom neľahkom boji proti neustálym útokom voči mojej osobe zo strany bulvárnych médií a určitej skupine ľudí, ktorí sa všemožne usilujú spochybnit predpisy a normy, platné na ŽSR. Moje poďakovanie patrí všetkým, ktorí mi pomohli a naďalej pomáhajú očistiť moje meno od zavádzajúcich lží aj vďaka mediálne vykonštruovaným kauzám, z ktorých ani jedna sa nezakladá na faktoch a záväzných zneniach predpisových ustanovení ŽSR.

Pevne verím, že sa nám to spoločnými silami podarí a nedáme tak ani v budúcnosti príležitosť nekalým praktikám haniť profesiu výpravcu a taktiež železničiarstvu česť. Usudzujem tak na základe vašej výraznej podpory. S vďakou môžem konštatovať, že som v tomto neľahkom boji nezostal osamotený.

Emil BALÁŽ, výpravca ŽST Spišská Nová Ves

Ďakujeme vám za nášho kolegu

Ďakujeme Odborovej asociácii výpravcov a dispečerov, z ktorej podnetu vzišla iniciatíva pomôcť kolegovi, zástupcom GR ŽSR za sprostredkovanie a podporu tejto akcie a všetkým vám, kolegyniam a kolegom, za vyjadrenie podpory. Výrazná väčšina svojím prístupom dokázala, že osud nášho nespravodlivo obvineného kolegu nám nie je ľahostajný. Všetci sme v rovnakej pozícii náročných profesií a takáto nepríjemnosť sa môže prihodiť každému z nás – to by si mali uvedomiť aj tí, ktorí si myslia, že ich sa to netýka. Zároveň chceme pripomenúť tým, ktorí nemali možnosť a ešte by chceli vyjadriť solidaritu s naším kolegom, že na tento účel je vystavený účet 2857089453/0200, ktorého platnosť končí 31. mája.

O poukázanych prostriedkoch a ich použití sa môžete informovať aj prostredníctvom webovej stránky OAVD- www.oavd.sk

Kolegovia z uzla Spišská Nová Ves

Ďakujeme, že pomáhate chrániť našu históriu

Príbehy železničiarov sú zvyčajne pútavé, zaujímavé a vypovedajú nielen o dejinách železnice, ale poskytujú obraz o celej spoločnosti v určitom období. Veľmi radi aj touto cestou ďakujeme všetkým prednostom železničných staníc a ďalším kolegom, ktorí pochopili význam a dôležitosť odovzdávania pamätných kníh do Archívu ŽSR. Pomáhajú tak chrániť naše historické a kultúrne dedičstvo pre budúce generácie.

Smelo a bez zaváhania môžeme napísať, že železnica je jediným dopravným odvetvím, ktoré malo a má smerodajný vplyv na vývoj našej spoločnosti, nielen hospodársky, ale aj sociálny a kultúrny. Mnohé historické udalosti zachytené v pamätných knihách sú dôležitými čriepkami v mozaike našej histórie. Nielen histórie ŽSR, ale histórie celého nášho mladého štátu. Zaujímavý kus histórie minulého storočia sa nám prihovára práve z pamätných kníh železničných staníc, ktoré sú mnohokrát dôležitou súčasťou života mesta či obce. Výstavba železnice veľakrát pozdvihla životnú úroveň obyvateľstva a rozvoj regiónu. Čítaním pamätných kníh vidíme dejiny optikou obyčajných ľudí. Tú istú historickú udalosť môžeme vidieť z rôznych uhlov pohľadu, a to v kontexte životných skúseností a postoja konkrétnych pisateľov.

Aby sme zachránili originály

V záujme zachovania kontinuity tejto ušľachtilej činnosti bola spracovaná a 1. decembra 2009 nadobudla účinnosť Smernica o tvorbe, vedení a uchovávaní pamätnej knihy v ŽSR. Jej základným cieľom je zbierať informácie prostredníctvom opisov pamätných kníh samostatných železničných staníc a získavať do Archívu ŽSR originály

Naša redakcia ďakuje Daši Velikovej a Jozefovi Prillingerovi (na fotografii) za spoluprácu pri naplňaní rubriky Z archívu ŽSR. Autentickými opismi nám tak približujú často veľmi zaujímavé historické momenty predchádzajúcich generácií železničiarov. Vďaka.

pamätných kníh nesamostatných staníc, aby boli uchované pre budúce generácie.

V súčasnosti zbierka opisov pamätných kníh nie je kompletná, pretože v minulosti nie každá stanica poslala opis pamätnej knihy do archívu. A výraznou mierou sa pod toto negatívum podpísali aj zrealizované reorganizácie. Žiaľ, v niektorých prípadoch nám chýba nielen originál pamätnej knihy už neaktívnej stanice, ale aj jej opisy. Smernica sa snaží predísť podobnej situácii tým, že ukladá povinnosť odovzdávať originály pamätných kníh do archívu.

V archíve sú v bezpečí

Archív ŽSR primeranou mierou prispieva k ochrane významných dokumentov a disponuje modernými technickými prostriedkami na ochranu zverených archívnych dokumentov. Priestory archívu vyhovujú vysokým nárokom, ktoré



Poklady histórie železníc našli miesto v Archíve ŽSR, ktorý sa nachádza v budove GR ŽSR na Klemensovej 8 v Bratislave.

sú kladené na uchovávanie vzácne dokumenty. Originály pamätných kníh sú ukladané v špeciálnych škatuliach, ktoré ich chránia pred degradačnými činiteľmi a výrazne im predlžujú život o celé desaťročia.

Samozrejme, že pamätná kniha, jeden z pokladov histórie ŽSR i štátu, je prístupná všetkým zamestnancom ŽSR a širokej bádateľskej obci. V prípade potreby ju možno za vopred dohodnutých podmienok zapožičať stanici, alebo aj poskytnúť informácie z nej v elektronickej podobe.

Vďaka pochopeniu dobrej myšlienky a vynaloženému úsiliu bola zveľadená jedna časť historického bohatstva ŽSR a ešte raz ďakujeme všetkým tým, ktorí boli zúčastnení na tejto aktivite. Zároveň chceme požiadať o spoluprácu aj tých kolegov, ktorí zaváhali a ešte sa nestihli pridať. Chceme poprosiť kolegov železničiarov, že ak nájdu dokumenty dokresľujúce činnosť železnice, nech sa v rámci spolupráce obrátia na Archív ŽSR. My i ďalšie generácie vám budeme vďační.



Mgr. Daša VELIKOVÁ

Výstavba R1 už železniciu neobmedzuje

Od začiatku výstavby rýchlostnej cesty R1 (severný obchvat) v Banskej Bystrici sme vás informovali o tom, ako táto stavba zasahuje aj do železnice a koľko námahy a úsilia priniesla aj železničiarom. Naposledy sme sa tejto téme venovali v januárovom čísle nášho mesačníka. Dnes je po oprave 350-metrového tunela a vybudovaní dvoch mostov najviac skúšaná trať medzi stanicami Banská Bystrica – Kostiviarska spojzdená a vlaky jazdia pôvodnou rýchlosťou 75 km/h.



Presne pred rokom bol jeden z mostov v takomto stave.

Všetko sa udialo v dvoch väčších výlukách. Jedna bola v prvých mesiacoch minulého roka a tá druhá zasa v jeho závere. Najskôr podstúpil rozsiahlu rekonštrukciu tunel medzi Banskou Bystricou a Diviakmi v časti Kostiviarska v kilometri 4, 166 a neskôr sa vybudovali dva celkom nové mosty. Most na trati v kilometri 3,262 a klenbový most pod traťou v kilometri 3,691. Práce na mostoch, vrátane trate, mala na starosti košická firma D&D Košice a AO v Banskej Bystrici zabezpečoval úkony súvisiace s ich sprevádzkovaním. Po úspešne vykonaných kon-

trolných meraniach a skúškach bola najskôr nepretržitá výluka na týchto mostoch skončená a vlaky začali jazdiť obmedzenou rýchlosťou 50 km/h. Na pôvodných 75km/h bola potrebná konsolidácia, ktorej koniec sa datoval na prvé teplejšie dni. Obmedzenie bolo zrušené 21. apríla - **Bola vykonaná definitívna oprava geometrickej polohy koľaje a taktiež podbitie automatickou strojnou podbijačkou**, - povedala Ing. Helena Budzová, vedúca AO Banská Bystrica.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka

A ten istý most dnes.



Vlaky v tomto úseku po konsolidácii jazdia pôvodnou rýchlosťou 75 km/h.

Slovensko sme reprezentovali aj my

Aj Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., počas Majstrovstiev sveta v hokeji pripravila pre fanúšikov presúvajúcich sa na šampionát sieťový cestovný

lístok ICE HOCKEY 2011, s ktorým mohli záujemcovia brázdíť celé Slovensko a spoznávať tak náš kraj, kultúru, prírodu.

Lístok sa dal kúpiť v pokladniach, vlakoch, ale aj pohodlne doma na internete. Vytvorili aj pamätnú formu, ktorú predávali zamestnanci železníc v mestských info stánkoch, Fan zónach, na letiskách Viedeň – Schwechat, Bratislava a Košice a na železničných staniach.

Vo všetkých týchto priestoroch boli zabezpečené propagačné materiály, vydané v rézii ZSSK alebo v spolupráci s partnermi. Pre pre-



dajcov si dali vyrobiť aj elegantné dresy na túto príležitosť. Vo vybraných dňoch bolo zabezpečené posilnenie vlakov a z Bratislavy do Žiliny a Prahy boli v určitých dňoch vedené posilňovacie vlaky po večerných zápasoch.

Ing. Roman TICHÝ



Rýchliku sa postavil do cesty kamión

Vážne vyzerajúca nehoda, našťastie bez zranenia osôb, sa udiala v posledný aprílový deň na železničnom priecestí v Poprade. Ráno po deviatej hodine sa na ňom zrazil medzištátny rýchlik Excelsior s kamiónom, ktorý na priecestí ostal stáť pre technickú poruchu. Vodič auta ešte stihol



pred rútiacim sa vlakom opustiť kabínu, zrážka si však vyžiadala materiálne škody na železničnej infraštruktúre. Poškodené bolo priecestné zabezpečovacie zariadenie aj trakčné vedenie na prvej traťovej koľaji. Keďže vrak kamióna zasahoval aj do druhej koľaje, traťový úsek medzi Popradom a Svitom ostal neprejazdný. Dopravu na nepoškodenej koľaji obnovili až po 18-tej hodine, dovtedy cestujúcich prevádzkali autobusy. Dopravu sa na poškodenej prvej traťovej koľaji podarilo obnoviť až o 21.40 hod.



(balky)

Vyrovnanie dlhu

Štát si so Železnicami SR vyrovná vzájomný dlh v objeme 75,55 milióna eur. Rozhodli o tom na májovom stretnutí vládni ministri, a to na základe návrhu na zníženie štátnych finančných aktív z dôvodu vzájomného započítania pohľadávok štátu z poskytnutej návratnej finančnej výpomoci ŽSR s časťou nevysporiadaných strát vzniknutých ŽSR v minulých obdobiach.

Štát dlhuje správcovi slovenskej železničnej siete financie za prevádzkovanie dráh z rokov 2004, 2006, 2008 a 2009. Naopak, štát poskytol ŽSR návratnú finančnú výpomoc na zmiernenie dopadov globálnej a hospodárskej krízy. Pôvodne išlo o sumu 69,91 milióna eur, spolu s úrokmi však ku koncu mája predstavoval tento záväzok 75,55 milióna eur.

Vzájomné započítanie pohľadávok zmluvných strán bude znamenať zníženie štátnych finančných aktív a súčasne zníženie pasív na strane štátu. Podľa zákona o rozpočtových pravidlách je však možné znížiť štátne pohľadávky len na základe rozhodnutia vlády.

(tasr)



chru niekdajších rekreácií ROH pod názvom „Dovolená v Tatrách jako tenkrát...“

Na miesto osláv, do Nového Smokovca, priviezla účastníkov sprievodu historická tatranská električka Kométa, samozrejme prvomájovo vyzdobená.

Ivan HUTLÁK

Naše prvé máje

Pod tatranskými končiarimi 1. mája zavial červené zástavy a Starým a Novým Smokovcom prešiel prvomájový sprievod. Pionieri, zväzáci, heslá, príslušníci ľudových milícií, VB a dokonca nechýbal ani sám súdruh Lenin.

Išlo, samozrejme, o recesistickú akciu, ktorá má čoraz viac priaznivcov. Dokonca z Čiech sa do našich veľhôr kvôli nej organizujú zájazdy v duchu niekdajších rekreácií ROH pod názvom „Dovolená v Tatrách jako tenkrát...“

Nebeské divadlo

V stredu 11. mája v čase medzi 19.30 hod. a 20.00 hod. obyvatelia pod Tatrami mohli pozorovať úžasné nebeské divadlo. Na oblohe sa vytvoril zaujímavý oblak, ktorý sa v priebehu niekoľkých desiatok minút menil do rôznych podôb a pripomínal scény ako vystrihnuté z filmu Hviezdy vojny. Náš kolega Ivan Hutlák tento úkaz zachytil svojím fotoobjektívom na železničnej stanici vo Veľkom Slavkove.



Vy sa pýtate, my odpovedáme

O novom stupni riadenia

Prinášame vám odpoveď na vybranú časť listu nášho čitateľa:

... v rámci pripravovaných organizačných zmien na oblastných riaditeľstvách vzniká nová sekcia riadenia dopravy. V prevádzke sa prepúšťa, výkony klesajú. Rušia sa funkcie operátoriek, dozorcov výhybiek, posunovačov, dozorcov prevádzky a ďalšie. Odôvodnenie je to, že sú nižšie výkony v doprave. Je potrebné práve v tomto období zriadiť nový stupeň riadenia v oblasti prevádzky, keď to niekoľko rokov fungovalo bez tejto sekcie? Veríme aspoň, že na miesto prednostov budú menovaní mladí, šikovní manažéri, ktorí zvýšia úroveň riadenia...

Odpoveď:

Organizačná štruktúra oblastných riaditeľstiev je členená štandardne tak, ako sú členené aj ďalšie vnútorné organizačné jednotky (VOJ) ŽSR, tzn. na úseky, sekcie a oddelenia. Každý stupeň riadenia má svoju dôležitú úlohu, ktorá je určená organizačným poriadkom. Pri oblastných riaditeľstvách je uvedené členenie o to potrebnéjšie, že ide čo do počtu zamestnancov o najväčšie VOJ. Je potrebné si uvedomiť, že v súčasnej štruktúre OR existujú prierezové sekcie (ekonomika, ľudské zdroje) a odvetvové sekcie (ŽTS, EE, OZT). Už z tohto pohľadu je zrejmé, že ide o nevyváženosť v riadení, keďže v úseku riadenia dopra-

vy uvedený stupeň riadenia v súčasnosti neexistuje.

Pre Železnice SR práve riadenie dopravy predstavuje tzv. core biznis, teda to, čo ponúka železnica svojim zákazníkom. Preto je potrebné ku kvalite tohto „finálneho produktu“ ŽSR pristupovať s maximálnou zodpovednosťou, čo zabezpečí práve posilnenie riadenia tohto odvetvia. Taktiež je potrebné dodať, že v rámci optimalizácie dochádza k redukcii jedného stupňa dispečerizácie (zrušená funkcia vlakového dispečera), čím opäť len stúpajú nároky na riadenie v tomto odvetví. Z uvedených dôvodov je zriadenie sekcie riadenia dopravy na oblastných riaditeľstvách opodstatnené.

Opravená Danka sa predstavila v depe, Katka až v Čermeli

História akcií v košickom rušňovom depe s názvom „Prebúdzanie Katky“ začala 16. a 17. apríla rátať už druhú desiatku podujatí. Ako zvyčajne, aj tohtoročný 11. ročník pritiahol počas víkendových dní množstvo návštevníkov. Jedinečnú mašinku Katku však tentoraz v hlavnej úlohe nevideli.



Pred akciou Danku opravovali v Poprade, aj preto v košickom depe absolvovala krátky kurz lietania.
Foto: balky



Kým sa Katka uložila vo svojom údolí, aj si zalietala.
Foto: Igor MOLNÁR

O krom výstavy rušňov, jász mimoriadnych vlakov a klasických sprievodných podujatí v podobe výstavy obrazov Emiliána Cvangroša, netradičných rušňov od Jána Nováka, automobilových veteránov či železničných modelov malo byť ťahákom akcie predovšetkým sláv-



Parná mašinka Katka si svoje tohtoročné predstavenie v košickom depe neužila, ale vynahradiť si to 1. mája na úzkorozchodnej čermeľskej trati. Po slávnostnom otvorení tohtoročnej sezóny Košickej detskej železnice odvážala stovky cestujúcich do 4,2 kilometra vzdialenej rekreačnej lokality Alpinka. V čermeľskom údolí si bude jazdiť do 30. septembra.
Foto: Michal SALZER

nostné zakúrenie pod kotlom hlavnej hviezdy akcie - čermeľskej Katky. Tentoraz však najstaršia prevádzkyschopná parná mašinka sklamala najmä detských návštevníkov, pretože sa zdržala na generálnej opravu v českom Kolíne. V depe ju musela zastúpiť jej mladšia kolegyňa z Čermeľského údolia, 51-ročná dízlová Danka, ktorá pred akciou tiež podstúpila opravu v popradskom depe a verejnosť prekvapila v novom modrobielom laku.

Katka si ale všetko vynahradiť 1. mája na úzkorozchodnej čermeľskej trati. Po slávnostnom otvorení tohtoročnej sezóny Košickej detskej železnice, úvodných príhovoroch a po prestrihnutí pásky odvážala stovky cestujúcich do 4,2 kilometra vzdialenej rekreačnej lokality Alpinka.

Košická detská železnica premáva až do 30. septembra každý víkend a všetky dni pracovného voľna, ale tiež počas všetkých júlových piatkov či počas vybraných pracovných dní, napríklad keď sa budú konať v Košiciach kultúrne či spoločenské podujatia. Vlaky jazdia v dvojhodinových intervaloch, prvá súprava odchádza z Čermeľe o 9.37, posledná 17.37 hod. (v júni až auguste aj o 19.37 hod.). Podrobnejšie informácie o prevádzke železnice sú k dispozícii na www.detskazeleznica.sk.

Martin BALKOVSKÝ

Trať mládeže oživil mladí študenti

Ošumelý názov historickej trate znovu ožil. Trať pred desiatkami rokov stavali stredoškóľáci a vysokoškóľáci nielen zo Slovenska a Čiech. Jej symbol v súčasnosti obnovili taktiež mladí ľudia. Študenti z Vysokej školy výtvarných umení v Bratislave, Katedry vizuálnej komunikácie.

Okolie betónových platní vyčistili a návoz natreli bielou farbou. Aj v tejto aktivite malo, ako inak, „prsty“ už dobre známe občianske združenie Štokovec, ktoré pôsobí v Banskej Štiavnici a jeho aktivity na stránkach nášho časopisu len málokedy chýbajú. Nápis pripomínajúci túto udalosť si môžu všimnúť hlavne vodiči, ktorí prechádzajú po hlavnej ceste zo Zvolena v smere do Žiaru nad Hronom, pretože je na kopci za obcou Hronská Breznica. Naposledy názov obnovili členovia Klubu historickej techniky pri rušňovom depe vo Zvolene v roku 2008.

Trať mládeže viedla z Hronskej Dúbravy do Banskej Štiavnice a oficiálne ju

začali stavať študenti v roku 1948. Zúčastnilo sa jej 47-tisíc brigádnikov. Je to typická horská železnica a v zložitých terénnych podmienkach museli vybudovať 49 železničných a 32 cestných objektov. Aj napriek tomu, že ju mladí ľudia stavali len za stravu a dobrý pocit, v súčasnosti na toto obdobie pamätníci spomínajú s úctou a obdivom.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ,
foto: OZ Štokovec



Súčasťou Michalovej zbierky je aj hasičská trúbka od Juraja Jakubiska

Kus hasičskej histórie na pomerne malom priestore mali možnosť vidieť účastníci odborného seminára na pôde Vysokej školy bezpečnostného manažérstva v Košiciach ešte vo februári tohto roku. Veliteľ košického železničného hasičského útvaru Ing. Michal Leško pripravil na túto akciu doslova „lahôdku“ v podobe exponátov úzko súvisiacich s požiarnou ochranou.



Na malom kúsku veľká časť hasičskej histórie. Aj tak by sa dala nazvať výstava exponátov súvisiacich s požiarnou ochranou od minulosti po dnešok, ktorú pripravil pre účastníkov odborného seminára veliteľ košických železničných hasičov Ing. Michal Leško (na fotografii tretí sprava).



Túto hasičskú trúbku dostal Ing. Michal Leško darom od svojho rodáka, režiséra Juraja Jakubiska. Na fotografii vpravo môžete vidieť aj ďalší zaujímavý exponát, fotografiu hasiča v životnej veľkosti, ktorá je replikou obrazu z roku 1937.

A bolo sa veru na čo pozeráť. Od predmetov, ktoré niekdajší hasiči používali už od roku 1880, po najnovšie pomôcky. Vedeli ste, že hasičské ochranné prilby boli kedysi dávno kožené? Na výstave si obdiv zaslúžili veliteľské, ale i tie pre radových členov. Odlišovali sa od seba počtom mosadzných doplnkov. Čím ich bolo viac, tým väčšiu hodnotu hasič zastával. Ing. Michal Leško tu predstavil prilby používané od vzniku Zemskej hasičskej jednoty, od roku 1922. Pozornosť vzbudzovali i hasičské označenia, medaily, odznaky, doplnky označení či hasičské odznaky z Podkarpatskej Rusi, Moravsko

Sliezkej hasičskej jednoty a hlavného mesta Prahy.

Najväčšiu časť exponátov tvorili hasičské modely autíčok, ktorých má Michal päťtisíc! K unikátnym patrí napríklad jediný prototyp vozidla DENNIS, ktorý mu daroval s venovaním majiteľa firmy výrobca týchto hasičských vozidiel. Bolo sa na čo dívať i pri rôznych druhoch sekeriek, opaskov, hasičských ručných striekačiek, pričom najstaršia pochádzala z roku 1860.

Ako vlastne vzniká takáto vzácna zbierka? Ing. Michal Leško: - **Postupne... Začínal som v roku 1976, základom boli veci, ktoré som mal od otca, ktorý**

bol dlhoročným hasičom. Som vášnivý zberateľ, ktorý vie, že treba mať otvorené oči, všímať si veci okolo seba, navštevovať burzy starožitností. Množstvo exponátov som dostal aj darom. Medzi významné patrí napríklad aj tabuľka s ručne maľovaným textom - Pohotovosť požiarnych koní. A medzi priority mojej zbierky patria vyznamenania Zemskej hasičskej jednoty ako Samariťán. No a k raritám patrí napríklad hasičská trúbka, ktorú mi daroval režisér Juraj Jakubisko pri významnom výročí dobrovoľného hasičského zboru v Kojšove, kde sme sa obdivjajú narodili.

Vladimír SALZER, foto: autor

Zaostrené na ženy

Žien je na železnici v porovnaní s mužmi o dosť menej. Ale ich práca si zaslúži pozornosť. Vedia o tom aj v Novákoch, kde si „svoje“ ženy naozaj vážia.

„Žena je živel ovládaný vierou, nádejou a láskou“.

Takto znela pozvánka na oslavu Medzinárodného dňa žien, ktorú usporiadala Základná organizácia OZZ pri ŽST Nováky. Pekným kvietkom a v dobrej nálade sme si uctili v histórii už sté výročie sviatku našich žien a kolegýň, i keď v našej organizácii to bolo po prvýkrát.

Karol ŠKOPEC





FOTO HÁDANKA



Ing. Vladimír KRIŠTOFÍK

Správna odpoveď aprílovej fotohádky je:
Premostený izolovaný styk (v blízkosti ŽST Kysak).

Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava:
Alena Sedláková z Drienovskej Novej Vsi. **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**?

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

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

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

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

<p>- To sú dnes časy, - sťažuje sa kolega kolegovi na dovolenke v zahraničí, - dal som si obyčajné raňajky a celodenné diéty sú fuč.</p> <p>- A čo si si dal?</p> <p>- Jeden slaný rožok ...</p> <p>(dokončenie v tajničke).</p>				Pomoc: Ana, SIT, enolát, ljar		ôsmy židovský mesiac	časť zápasu	Traťová dišťancia (skr.)	soľ enolov	Pomoc: kastel, opal, UCI, posed	posvätný býk Egyptanov	zvýšený tón "D"	zn. elektrón-voltu	lovecké stanovište	zn. nákladných áut			
				skutočne, určite							začiatoč-ník							
				1.časť tajničky														
				starojapon. boh zeme				duplikát, kópia								ozn. seniora		
MPZ Ukrajiny				slovenská obec								stredoveká pevnosť						
Jozef Vysočani	telesná stráž	syр v slanom náleve	sumerské mesto			zvuk						bezkmén. drevina						
			babylon. boh. zeme			nástenný gobelín						niekde						
3.grécke písmeno					letopis						pestúnka (zastar.)							
					zámer						starozákon. nábož. spev							
slovo úcty v Ázii				tenký konár					úžas (bás.)				medzinár. cyklistická únia	kód bývalej slovenskej meny				
				írska boh. blahobytu					múčka z kurkumy									
MPZ Argentíny			rascový likér					pichľavá rastlina										
			argón (zn.)					EČV okr. Prievidza										
2.časť tajničky																		
druh kyslého mlieka						prechodná hornina medzi žulou a grandioritom												



13.

Ing. Anna SLIVKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od októbra 2007 ako inžinier železničnej dopravy na ÚŽI Zvolen.
2. Chcem mať odvahu meniť veci, ktoré zmeniť môžem.
3. Vo voľnom čase sa venujem ručnej výrobe šperkov, štúdiu anglického jazyka, zumba a samozrejme aj milovanému manželovi.
4. Keďže ma vyslal kolektív, rada by som bola ich úspešnou reprezentantkou.



14.

Mgr. Marcela Holingová

1. V ŽSR pracujem od roku 2010 ako samostatný správny zamestnanec na Atrakčnom obvode Košice.
2. Nikdy nerob iným to, čo nechceš, aby oni robili tebe.
3. V lete si voľný čas krátim na kolieskových korčuľiach, milujem voľu a slnko, naopak v zime „brázdím“ tatranské svahy na snowboarde.
4. Novú skúsenosť, nové priateľstvá.

TVÁR ŽSR

7. ročník
súťaže

**MILÉ KOLEGYNE, KOLEGOVIA, NEVÁHAJTE A PRIHLÁSTE SA!**

Dnes prinášame ďalšiu skupinu štyroch súťažiacich. Do redakcie sme dostali veľa tipov a aj prihlášok, avšak zaslali ste nám fotografie, ktoré nevyhovujú parametrom tlače. Preto sa všetkým, ktorí ste sa prihlásili a ešte ste neboli uverejnení, ozveme a dohodneme sa na stretnutí, aby sme vás z redakcie prišli odфотографovať.

Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a nevíete sa rozhodnúť, zalistujte si 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 a ďalších stretnutí alebo fotografie premiery presvedčia.

Alebo vás presvedčia naši dnešní kandidáti a nabudúce to bude práve vaša fotografia, ktorá posmelí ďalších.

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyňu – ženu, kolegu – muža, ktorí sú zaujímaví, sympatickí, možno aj niečím výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na vekú a funkciu nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR.

HLASUJTE ZA SVOJHO FAVORITA!**ZVOĽTE SI SVOJHO VÍŤAZA! HLASOVANIE POKRAČUJE!**

Poslíte 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, ktorú vám predstavíme v niektorom z nasledujúcich čísel.

Hlasovať môžete na adresu redakcie písomne, mailom alebo telefonicky. Uveďte svoje meno, priezvisko, pracovisko a meno súťažiaceho, ktorému posielate svoj hlas.



15.

Michal SOKOLOVSKÝ

1. Od roku 2007 pracujem ako šéfkuchár v SIP Strečno.
2. Rád pomáham slabším, tým, čo to potrebujú, a snažím sa nevšímať si ľudskú hlúposť.
3. Rád sa stretávam s priateľmi, najradšej v prírode, ktorú milujem. Venujem sa aj pestovaniu kvetov.
4. Očakávam, že spoznám nových ľudí, získam priateľov. Lákajú ma aj nové zážitky a kopec zábavy.



16.

Karol PUKLUŠ

1. V roku 2010 som nastúpil na úctovné centrum v Košiciach a od 1. januára 2011 pracujem na Atrakčnom obvode Košice ako odborný referent.
2. Každá prekážka je pre mňa nová výzva.
3. Posilňovňa, bicyklovanie.
4. Spoznanie nových ľudí.

**Podmienky a pravidlá súťaže!**

Prihlášky a tipy posielajte do 1. augusta!

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži) do 1. augusta, kedy sa súťaž končí. Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslať fotografiu a odpovedať 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 očakávate od svojej účasti v súťaži?

FOTO mesiaca

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

Dnes sú autormi:

Michal REPKO, ktorý pohľadom cez koľajnicový pás zachytil Spišský hrad.

Vojtech BALASKO na dvoch fotografiách zachytil májové rozkvitnuté koľajisko.



Poézia koľajníc

„Žltáčka“
v koľajisku



Koľajnice
až na hrad...

