

Ž E L E Ž N I Č N Ý

SEMAFOR

 MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXI JÚL 2011

Obdobie veľkých zmien

**Efektívnejšia logistika
na železnici!**

Cestujte s nami

Rendez 2011

Leto plné zmien

Pri tvorbe júlového čísla sme sa riadne zapotili. Myslím to doslova. Nehýbajúci sa teplý vzduch a dusno v redakcii sa striedali s prítmím a prievanom, ale aj ťukaním veľkých dažďových kvapiek na okná... Padajúca omietka z budovy a piesok na redakčnej parapete boli predzvesťou zmeny počasia. Je potrebné konať, chytré pozatvárať okná, vypnúť ventilátor, zasvietiť svetlá... Jednoduché úkony, aby sme predišli skaze. Zmeny počasia vedia narobiť riadne šarapaty. Ale ak ste na ne pripravení, keď napríklad zatvoríte okno, zabránite jeho rozbitiu. Nielen na zmeny počasia je dobre byť pripravený, ale aj na akékoľvek zmeny v živote. Na železnici ich príchodom leta máme neúrekom. Kým prázdninové mesiace sú pre deti a študentov zvyčajne bezstarostným obdobím, pre železničiarov je toto leto nielen zvláštne, ako sme o ňom písali v minulom čísle, ale aj veľmi ťažké, plné vážnych zmien. Počasie je však v tomto akési ľudskejšie, ako sú často samotní ľudia k sebe navzájom. Opäť sme sa totiž stretli s mnohými kolegami, ktorým zmeny neboli vysvetlené, majú málo informácií, nevedia ako ďalej a iba neisto stoja pri okne – zatvorí ho, či ešte nie? O čo by to bolo jednoduchšie, keby fungovala hierarchia vedenia v našej firme aj v komunikácii. Keby priamy nadriadený vždy vedel informovať svojho podriadeného, či sa na zatvorenie okna pripraví už dnes, alebo ho môžete celé leto pokojne nechať otvorené. Do redakcie sme dostali k téme zmien i prepúšťania množstvo sťažností, žiaľ anonymných, a tak im nevenujeme pozornosť. Ale musím povedať, že niekedy by som sa pod ktorúkoľvek mohla podpísať aj ja. Nie sú to totiž iba emotívne výlevy a ohovárania, ale aj jasné reakcie a konkrétne argumenty. Mnohé končia tým, že nie všetky zmeny vedú k lepšiemu. Zatvoríte si snáď okno, keď tým zabránite prístupu čerstvého vzduchu? Na konkrétne prípady tu niet priestoru. Chcela som iba poukázať na leto plné zmien, a to nielen zmien počasia. Ak ste nestihli pred búrkou zatvoriť okno a prvého júla ste sa ocitli na novom pracovisku, alebo dokonca mimo železníc, skúste si očistiť aspoň parapetu od piesku a začnite odznova. Možno je to štart do lepšej budúcnosti. Prajem vám veľa síl, samé pozitívne zmeny a krásne leto!

Dana Šeková



Generálni riaditelia železníc V4 v Bratislave

Hlavnou témou stretnutia generálnych riaditeľov železníc V4 bolo smerovanie železničného sektora v jednotlivých krajinách, ich prepojenie i ďalšie smerovanie. Rokovanie sa uskutočnilo 23. júna v Bratislave za účasti 1. podpredsedu vlády SR a ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Jána Figeľa.



Na stretnutí odznali aj informácie o najvýznamnejších trasách železníc v krajinách V4, ich prepojenie a vybavovanie interoperabilnými parametrami. Je nutné dobudovať konkurencieschopnú železničnú sieť ako možnú náhradu a pomôcť preťaženým cestným a diaľničným ťahom najmä na dlhé vzdialenosti tak, ako je to aj uvedené v Bielej knihe dopravy. Účastníci sa však zhodli, že pokiaľ majú byť tieto ciele naplnené, je potrebné na jednej strane bojovať o dostatočné a plynulé finančné zdroje, ale na druhej strane stále zlepšovať efektivitu, rýchlosť, spoľahlivosť a celkovú kvalitu poskytovaných služieb.

V závere pracovného rokovania bolo podpísané Memorandum o porozumení, v ktorom sa signatári zaviazali k efektívnej spolupráci na projektoch smerujúcich k vzájomnému prepojeniu železničných systémov v Európe s dôrazom na rýchle zavádzanie interoperability, k aktívnej spolupráci súvisiacej s plnením

úloh v oblasti zvyšovania konkurencieschopnosti nákladnej železničnej dopravy v rámci európskej železničnej siete - nákladné koridory - v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady č. 913/2010 (EÚ). Ďalej sa svojím podpisom zaviazali k posilneniu spolupráce v rámci implementácie európskej legislatívy pre osobnú železničnú dopravu s cieľom zvýšiť počet cestujúcich v diaľkovej osobnej doprave a k implementácii a uplatňovaniu právnych noriem a predpisov EÚ do národných a interných predpisov. Zástupcovia Českých dráh (ČD), ČD Carga, Správy železničnej dopravnej cesty (SŽDC), Poľských železníc (PKP), Maďarských železníc (MÁV), Rail Carga Hungaria (RCH), ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO si vymenili skúsenosti súvisiace s liberalizáciou železničnej osobnej a nákladnej dopravy a so systémom poplatkov za prístup na železničnú dopravnú cestu v jednotlivých krajinách.

(O150)

O najnovšom vývoji železníc medzinárodne

Spoločnosti ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO prevzali záštitu a organizačnú podporu nad rokovaním asistentov Spoločenstva európskych železničných spoločností a infraštruktúrnych manažérov, ktoré organizovalo Spoločenstvo európskych železníc v spolupráci so slovenskými železničnými spoločnosťami v dňoch 20. - 21. júna v Bratislave.



Na úvod rokovania generálny riaditeľ ŽSR Vladimír Lupták predniesol príhovor za prítomnosti výkonného riaditeľa CER Johannesena Ludewiga, reprezentantov členských železníc

a ďalších reprezentantov CER, ktorí prezentovali najnovší vývoj v rámci sektoru železníc na úrovni EÚ a zároveň informovali o aktuálnych a plánovaných aktivitách CER pri pres-

dzovaní záujmov členských železníc v rámci európskych inštitúcií. Na rokovaní sa, okrem iného, prediskutovali záležitosti súvisiace s legislatívou EÚ, napr. prepracovanie Prvého železničného balíčka, pripravovaná revízia v oblasti Celoeurópskych dopravných sietí TEN-T ako aj Smernica o koľajových údržbových vozidlách. Ďalej sa diskusia zamerala na pripravované vytvorenie nových ekonomických pracovných skupín v rámci CER, na navrhovanú novú metódu výpočtu členských poplatkov CER, úpravu Stanov CER, ako aj na iniciatívu k projektu Európska charta pre rozvoj sociálnych iniciatív v staniach.

(O150)

Ukázali sme meranie svetelných tunelových profilov

V dňoch 8. – 9. júna sa v SIP Strečno konalo medzinárodné stretnutie expertov krajín V4 (PKP, MÁV, ŽSR). Hlavnou témou stretnutia bol systém správy a diagnostiky priestorovej priechodnosti železničných tratí a meranie svetelných tunelových prierezov (STP) železničných tunelov na Slovensku.

Diskutovanými témami boli aj skúsenosti s využívaním meracieho laserového skenera GRP 5000 pri meraní STP tunelov, ako aj pri meraní priestorovej priechodnosti v oblasti nástupišť, v dopravných a v medzistaničných úsekoch. Stretnutie organizačne zastreš-

oval O 430 GR ŽSR – oddelenie stavieb železničného spodku v súčinnosti so SŽG Bratislava, pracovisko Vrútky. Odborné prednášky boli najmä v prvý deň. Prednášalo a diskutovalo sa na rôzne témy aj o systéme správy a diagnostiky priestorovej priechodnosti tratí a STP tunelov na ŽSR, o meracom laserovom skeneri GRP 5000, technických údajoch, meraniach, vyhodnocovaní aj o distribúcii a archivácii. V rámci rokovania sa na druhý deň uskutočnila praktická ukážka merania svetelných tunelových profilov skenerom GRP 5000 v Oravskom tuneli na trati Kral'ovany - Trstená.



Praktická ukážka merania STP v Oravskom tuneli

Ing. Róbert RÝCHLIK

(KB)

SOLIDARITA sumarizovala

Na druhom riadnom zasadnutí Správnej rady fondu SOLIDARITA, ktoré sa konalo 30. júna, bolo prerokovaných a schválených 10 žiadostí o podporu v celkovej sume 6 600 EUR. Z vyčlenených financií podporili aj rodiny 4 zamestnancov ŽSR, ktorí sa stratou alebo dlhodobou chorobou živiť rodiny dostali do ťaživej životnej situácie. Od začiatku roka 2011 bolo z fondu vyplatených 22 podpôr v celkovej sume 14 200 EUR. Správna rada sa zaoberala aj vyhodnotením vianočnej akcie „Podporíme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“. Jej výnos predstavuje sumu 14 200,04 EUR, ktorá je oproti minulému roku menšia o 2 228,16 EUR. Akcia však stále trvá až do konca októbra. V rámci akcie Darujme 2 % zo zaplatenej dane za rok 2010 bolo na adresu fondu zaslaných 511 vyhlásení, ktoré predstavovali sumu 9 699,31 EUR. Výsledná cifra bude známa až koncom júla, keď daňové úrady poukážu všetky podiely zo zaplatených daní. Šľachetným zamestnancom ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK, ktorí podporili solidárne akcie fondu SOLIDARITA, vyjadruje vedenie fondu úprimné poďakovanie.

Zvýšenie efektívnosti logistiky

V predchádzajúcom čísle ste sa v rozhovore s námestníčkou GR pre ekonomiku Ing. Silviou Némethovou mohli dočítať o Programe úspor a optimalizácie ŽSR, ktorý sa v súčasnosti skladá z takmer 40 iniciatív. Jednou z týchto iniciatív je aj projekt o logistike na železnici. Jeho názov je Optimalizácia logistických činností. S cieľom získať bližšie informácie k tejto téme sme sa obrátili na manažéra projektu Ing. Petra Guttmana.

► Čo je cieľom projektu?

Cieľom projektu Optimalizácie logistických činností na ŽSR je zníženie nákladov, zabezpečenie efektívneho riadenia logistických činností a zároveň dosiahnutie spokojnosti interných zákazníkov so službami logistiky.

► Znie to pomerne jednoducho a tak „poučkovite“, priblížte nám kroky, akými chcete plánovaný stav dosiahnuť.

V oblasti logistiky mám 28-ročné skúsenosti zo všetkých troch železničných spoločností. Bol som pri všetkých významných zmenách, ktoré sa v tejto oblasti realizovali, čo považujem za výbornú skúsenosť, ktorú rád využijem aj v tomto procese. Mám jasné predstavy budúceho usporiadania logistiky, ktoré by mali zabezpečiť dosiahnutie spomenutých cieľov. Uvedené predstavy sa už pretavili do formy zámeru projektu, s ktorým sa stotožnilo aj vedenie ŽSR, a som rád, že ho podporuje. Podpora vyústila do nariadenia generálneho riaditeľa ŽSR číslo 19, ktorým boli menovaní vedúci a aj ďalší členovia jednotlivých tímov. Jednotlivé kroky, ktorými sa plánovaný stav dá dosiahnuť, sú uvedené v rozpracovanom pláne projektu. Realizáciou všetkých plánovaných úloh v jednotlivých častiach projektu by sme sa mali postupne približovať k cieľu.

► V akom štádiu sa dnes projekt nachádza?

V súčasnosti sme v procese analýzy a návrhu projektu, konkrétnejšie, analýzu súčasného stavu logistických činností už máme hotovú. Tejto časti projektu sme venovali mimoriadne veľkú pozornosť, nakoľko som presvedčený, že správna analýza a reálne poznanie je podmienkou správnych návrhov. Za týmto účelom sme s kolegami z CLaO navštívili takmer všetky pracoviská a sklady ŽSR po celom Slovensku. Mali sme možnosť osobne vidieť, v akom stave je súčasné skladové hospodárstvo, priamo na pracoviskách sme sa stretli a rozprávali s ľuďmi zodpovednými za logistiku. Komunikovali sme o jej súčasnom usporiadaní, o ich spokojnosti, resp. nespokojnosti a tiež sme mali možnosť hovoriť s nimi aj o našich predstavách. Informácie a poznanie získané z návštev týchto pracovísk považujem za veľmi užitočné a kľúčové pri ďalšej práci.

► Spomeňte aspoň niektoré poznatky z vašej návštevy jednotlivých železničných skladov na Slovensku. Čo vás najviac zaujalo, prekvapilo?

V ŽSR máme 319 skladov, väčšinu z nich sme aj fyzicky videli a mnohé aj fotograficky zdokumentovali. Nemáme taký veľký priestor, aby som mohol detailne popísať všetky poznatky, a tak

sa to pokúsím zhrnúť a aspoň niektoré spomenúť. Najprv však musím uviesť, že logistické činnosti sú na železnici roztrieštené a každá VOJ si rieši skladové hospodárstvo samostatne. Toto spôsobilo aj súčasný stav, kedy sa môže stať, že na jednom dvore či v jednej budove je viacero skladov rôznych pracovísk. Paradoxom je aj to, a reálne sa to vyskytuje, že v jednej budove je viacero skladov tej istej VOJ, jednotlivých sekcií, mnohokrát aj s tým istým sortimentom zásob. Všimli sme si, že každý sa stará len o seba a často nie je ochotný pomôcť s materiálom iným kolegom. Optimálne to nie je ani z hľadiska využitia skladových priestorov. Niektorí mali veľké nevyužité priestory, iní zase malé a nevyhovujúce sklady. Našou ďalšou skúsenosťou bolo poznanie, že na mnohých pracoviskách, najmä bývalého ÚŽI, sú veľké a nevyužité skladové priestory plné skladových regálov.

► S čím ste sa mali možnosť stretnúť počas návštev na jednotlivých pracoviskách? Mali ste nejakú skúsenosť aj z hľadiska skladovania zásob a organizácie logistických činností?

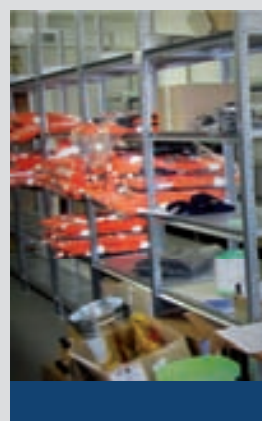
Počas našej cesty sme sa stretli naozaj s rôznymi situáciami. Napríklad v jednom sklade sa nám zamestnanci sťažovali na nedostatok farieb, a pritom v sklade vzdialenom iba 50 m mali rovnaké farby v pomerne veľkom



V sklade v Nových Zámkoch police „živali“ prázdnotou.



Aj vo Vrútkach bolo viac prázdnych políc, ako tých s materiálom.



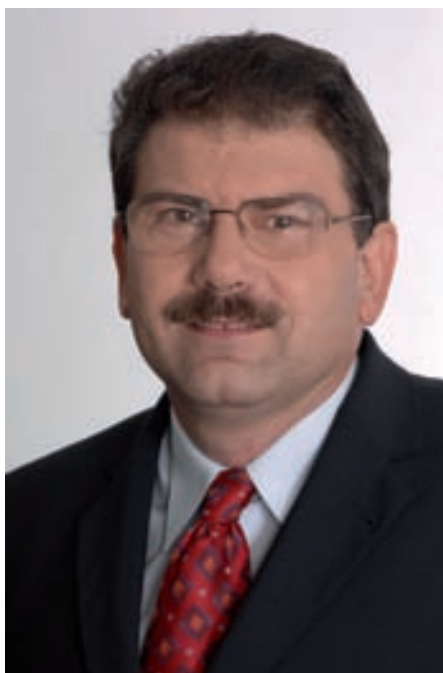
prinesie úspory a spokojnosť

množstve zaradené ako nepotrebné. V sklade na jednom pracovisku ÚŽI sme našli veľké množstvo kvalitných dosiek. Na našu otázku o ich využití a dôvodoch skladovania sme dostali odpoveď, že sú potrebné na šalung pri betónovaní pätiek na stožiare. Našou ďalšou komunikáciou sme sa však dostali k informáciám, že tento počet dosiek je podľa doterajších skúseností využiteľný po období 10 rokov, avšak ich dodávka bola možná iba vagónmi, a tak sa objednávka prispôbila zásielke. Môj osobný názor k tomuto príkladu je ten, že na šalung by sa mohli využiť aj úplne iné dosky - staré, lebo tých kvalitných je predsa škoda. Doma by to zrejme nikto z nás neriešil takto. Prekvapením bolo v jednom prípade aj niekoľkoročné skladovanie novej zabalenej chladničky v jednom z našich skladov, kde sme dostali o dôvodoch jej skladovania prekvapujúcu odpoveď. Mali ju preto, ak by sa niektorá z doteraz používaných pokazila. Nebudem už konkretizovať ďalšie skutočnosti, ale spomeniem ešte jednu, ktorú mnohí z vás poznajú, a to pri dodávkach tovarov do distribučných stredísk v Trnave a Košiciach a potom ich rozvoz, žiaľ mnohokrát aj protismerný. Príkladov mnohých paradoxných a neekonomických situácií je ešte omnoho viac. Je to pre nás poznanie, že je skutočne čo zlepšovať a zaviesť systém pohľadu dobrého hospodára.

► **Rozprávate o negatívnych skúsenostiach, stretli ste sa na niektorom pracovisku aj s príkladnou organizáciou logistických činností?**

Samozrejme, že sme mali aj pozitívne skúsenosti. Medzi takéto by som za-

radil zriadenie viacerých dotačných skladov doterajších oblastných riaditeľstiev, v ktorých vytvorili primerané skladové a pracovné podmienky, ktoré využijeme aj naďalej v našom návrhu. Veľmi pozitívnou skúsenosťou bolo poznanie získané na základe rozhovorov s mnohými zamestnancami, ktorí konštatovali, že pripravované zmeny v logistike sa mali urobiť už dávno. Otvorene sa tešili, keď sme im vysvetlili, že zo svojho pracoviska už nebudú musieť po OOPP, hygienické a čistiace potreby, kancelárske potreby a podobne



chodiť ďaleko do svojho ústredného skladu sekcie, ale že ich dostanú priamo v najbližšom dotačnom sklade.

► **Priblížte nám, ako by mal vyzeráť cieľový stav projektu.**

Naším zámerom je, aby všetky logistické činnosti na ŽSR boli riade-

né a vykonávané jedným útvarom logistiky. Zásoby a zodpovednosť za ne bude mať len uvedený útvar logistiky. Všeobecné druhy materiálov by mali byť sústredené len v dotačných skladoch a materiál z nich bude vydávaný priamo do spotreby. Špecializované sklady - zásobovacie a prevádzkové - budú slúžiť pre materiál traťového hospodárstva, energetiky, či OZT. Momentálne pracujeme na detailnom návrhu. Keď bude hotový a schválený, rád budem o tom všetkých železničiarov, aj prostredníctvom časopisu, informovať.

► **Je zrejmé, že plánované kroky prinesú úsporu a vyššiu efektívnosť logistických činností. Ako chcete dosiahnuť spokojnosť zamestnancov s logistikou? Predpokladám, že nebude stačiť len zmena jej organizačného usporiadania.**

Súhlasím s vami. S pripravovanými zmenami musí ísť aj zmena v obstarávaní tovarov a služieb. Určité zmeny sa už začali realizovať. Výsledkom by mali byť uzatvorené zmluvy na všetky dôležité tovary a služby na dlhšie obdobie. Taktiež sa začali realizovať elektronické aukcie, ktoré zabezpečujú vyššiu transparentnosť a elektronicky vysúťažené ceny. V oblasti obstarávania nás čakajú zmeny smerujúce k zjednodušeniu a zrýchleniu procesu. Výsledkom všetkých týchto zmien by mali byť zmluvy a na ich základe dodávky, ktoré zabezpečia potreby našich interných zákazníkov, a tým aj ich spokojnosť.

Ďakujem za rozhovor.

(sch)



Tieto bratislavské skladové priestory môžu byť príkladom.

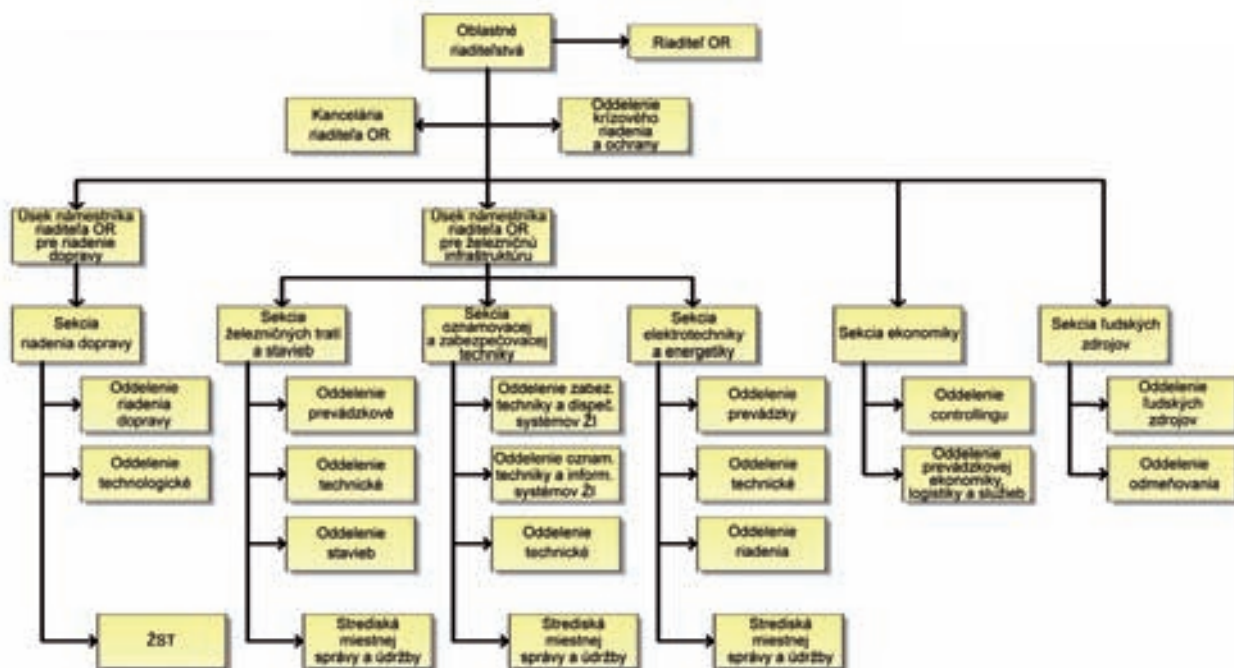


V Žiline sú káble na zničených káblových bubnoch pod holým nebom, pričom len pár desiatok metrov od tohto miesta je na stanici nevyužitý krytý sklad s rampou.

Začiatok leta bol pre železničiarov

Zamestnanci ŽSR si zvykajú na novú štruktúru riadenia. Od 1. júla nadobudli účinnosť organizačné zmeny, v rámci ktorých boli zrušené pôvodné Oblastné riaditeľstvá Košice a Trnava spolu s atrakčnými obvodymi a strediskami miestnej správy. K tomuto dátumu zanikli aj Regionálne riaditeľstvá Údržby železničnej infraštruktúry Zvolen a Žilina spolu s ich výkonnými pracoviskami – strediskami miestnej údržby. Vznikli nové Oblastné riaditeľstvá Košice, Trnava, Zvolen, Žilina, ktoré vo svojich vymedzených hraniciach zodpovedajú za zabezpečenie prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry, vrátane dopravnej činnosti. Vyžadovalo si to nielen zmeny v aparátoch odborných a prierezových sekcií, zriaďovanie výkonových pracovísk - stredísk miestnej správy a údržby, ale aj prerozdelenie železničných staníc z pôvodných dvoch oblastných riaditeľstiev na 4 novovzniknuté. Cieľom tejto významnej reorganizácie je optimalizácia stavu zamestnancov v aparátoch a na výkonných pracoviskách a racionalizácia činností spojená so zvýšením efektivity práce.

Schéma organizačnej štruktúry oblastných riaditeľstiev platná od 1. júla



Oblastné riaditeľstvo KOŠICE



Ing. Ján JURIGA,
riaditeľ



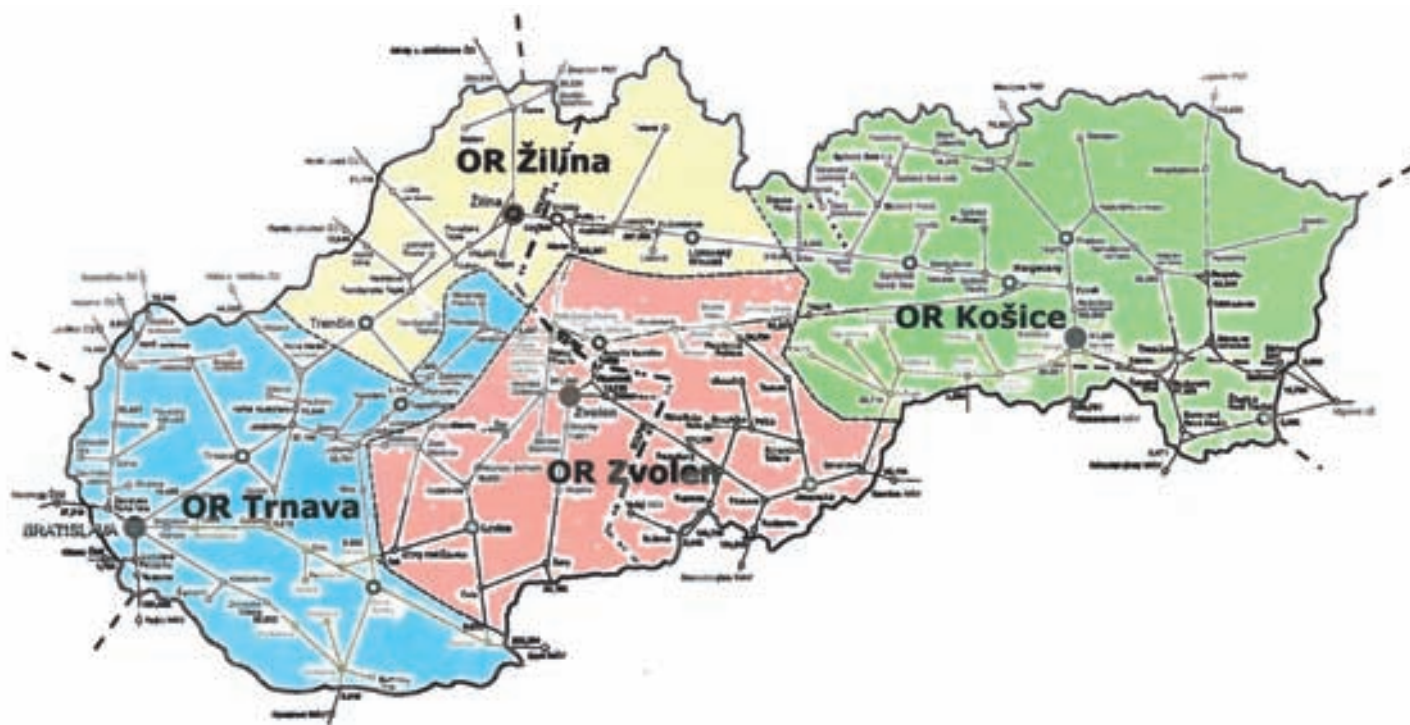
Ing. Jozef HORVÁTH,
námestník riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy



Ing. Krzysztof AWSIUKIEWICZ,
námestník riaditeľa OR Košice pre železničnú infraštruktúru

obdobím veľkých zmien

Hranice oblastných riaditeľstiev



Hranica medzi OR Trnava a OR Zvolen je tvorená vchodovým návěstidlom do:

- NŽST Sklené pri Handlovej v smere od ŽST Handlová
- ŽST Štúrovo v smere od NŽST Čata
- ŽST Šurany v smere od ŽST Úľany nad Žitavou
- ŽST Lužianky v smere od NŽST Žirany

Hranica medzi OR Trnava a OR Žilina je tvorená vchodovým návěstidlom do:

- ŽST Chynorany v smere od ŽST Trenčín
- ŽST Nové Mesto nad Váhom v smere od ŽST Trenčín

Hranica medzi OR Zvolen a OR Žilina je tvorená vchodovým návěstidlom do:

- ŽST Martin v smere od NŽST Příbovce

Hranica medzi OR Zvolen a OR Košice je tvorená vchodovým návěstidlom do:

- NŽST Červená Skala v smere od ŽST Dobšinská Ľadová Jaskyňa
- ŽST Plešivec v smere od NŽST Gemerská Hôrka

Hranica medzi OR Košice a OR Žilina je tvorená vchodovým návěstidlom do:

- ŽST Štrba v smere od ŽST Liptovský Mikuláš

Oblasťné riaditeľstvo TRNAVA



Ing. Milan SOLÁRIK,
riaditeľ



Ing. Tibor KUČERA,
námestník riaditeľa OR Trnava
pre riadenie dopravy



Ing. Ján UHNAVÝ,
námestník riaditeľa OR Trnava
pre železničnú infraštruktúru

Musíme si osvojiť nové organizačné usporiadanie

O tom, ako prebiehali prípravy, čo všetko sa muselo riešiť, aké boli prvé kroky poverených zamestnancov pri zmenách, ktoré platia od 1. júla, sme sa opýtali štyroch riaditeľov jednotlivých oblastných riaditeľstiev. Keďže sa spojila správa a údržba, tí ktorí doteraz iba spravovali, musia riešiť a vykonávať aj údržbu železničnej infraštruktúry a naopak doterajší zamestnanci údržby si musia osvojiť aj správcovstvo. Zmeny nastali aj na úsekoch riadenia dopravy. Aj preto nás zaujímalo, ako sa na jednotlivých pracoviskách s týmito zmenami popasovali. Riaditeľom OR sme položili tri rovnaké otázky a v nasledujúcich riadkoch si môžete prečítať ich odpovede.

Naše otázky zneli:

1. Ako prebiehali prípravy na tieto zmeny, ktoré kroky ste riešili ako prvý?
2. S akými najzávažnejšími alebo pre váš obvod najtypickejšími problémami ste sa museli vysporiadať?
3. Ako prijali túto zmenu zamestnanci na pracoviskách vášho OR?

OR TRNAVA

odpovedá Ing. Milan Solárik:

1. - Pri organizovaní novej štruktúry na trnavskom oblastnom riaditeľstve sme sa stretli s bývalým riaditeľstvom ÚŽI v Žiline a dohodli sme sa na určitých pravidlách. Následne sme ako prvý riešili počet jednotlivých pracovísk. Okrem ich počtu išlo aj o ich umiestnenie a pôsobenie. V ďalšom kroku bolo stanovenie systemizácií sekcií, výkonných pracovísk, personálne riešenie, určovanie konkrétnych ľudí a ich menovanie na obsadenie vedúcich pozícií. Riešili sme rôzne varianty počtu výkonných pracovísk a hľadali sme najoptimálnejšie možnosti.

Verím, že sa nám to podarilo a tento systém bude fungovať bez väčších problémov, ak mu bude vytvorený časový priestor. Celý tento proces sa udial v pomerne krátkom čase, v čase dovolenkového obdobia, a preto sa chcem všetkým spolupracovníkom poďakovať za zvládnuté úlohy.

2. - Ako špecifikum u nás môžeme spomenúť rôzne situácie pri pohovoroch s uvoľňovanými zamestnancami. V mnohých prípadoch sme museli skôr presvedčať ľudí, aby prijali ponúkanú pozíciu. Išlo najmä o zamestnancov OZT a EaE. Nezaobišlo sa to však ani bez pocitov sklamaní,

že po desiatkach rokov odrobených na železnici musia odísť a tu už boli často slzy na krajíčku. Boli ale aj prípady solidarity, keď starší zamestnanci ponúkli svoje miesto mladším.

3. - Zmeny sú vo všeobecnosti prijímané rôzne. Niektorí s nimi nemá žiaden problém, iný zase prijíma nové veci s nevoľou. Aj na OR Trnava sú ľudia, ktorí nemajú problém s prijatím nového, ale mnohí, ktorých sa zmena dotkla tak, že sa dostal do nižšej tarifnej triedy a jeho náplň práce sa ešte rozšírila, sa prirodzene nemôže tešiť. Najväčšia nespokojnosť je naozaj v oblasti odmeňovania, keďže platy železničiarov sa už niekoľko rokov nezvyšili.

OR Košice

Ing. Ján Juriga

1. - Pri odpovedi na túto otázku si musíme uvedomiť, že od 1. júla nedošlo len k rozsiahlym zmenám v organizačnej štruktúre, ale zároveň sa riešil aj program revitalizácie ŽSR, v zmysle uznesenia vlády č. 188. To znamená, že úlohou bolo vytvoriť čo najoptimálnejšiu organizačnú štruktúru pri zachovaní bezpečnosti a plynulosti vlakovej dopravy. V prvej fáze prípravy sme v úseku riadenia dopravy prešli všetky funkcie, ktoré sa posudzovali z pohľadu podielu pri organizácii železničnej do-

pravy a technologických postupoch práce, ich nutnosti a rozsahu pre zabezpečenie dopravy.

Bolo nám známe, že pre zachovanie plynulosti vlakovej dopravy v naplánovanom rozsahu niektoré funkcie, ako napríklad výpravca, signalista, dozorca výhybiek pri ručne prestavovaných výmenách a ďalšie, teda zamestnancov, ktorí bezprostredne zabezpečujú dopravu, nie je možné racionalizovať. Nasledovali rokovania na všetkých úrovniach, veľa sa riešilo s prednostami staníc. Vznikom nových OR nastali aj zmeny v počtoch železničných staníc priradených k OR Košice. Z celkového počtu 48 bolo 18 presunutých pod obvod OR Zvolen. Zlúčenie správy a údržby tiež prinieslo nemalé zmeny, a tak sa v úseku železničnej infraštruktúry menili názvy, umiestnenia, ale aj funkcie a náplne práce.

2. - Východoslovenský región sa vyznačuje morálnym zastaraním a opotrebením technickej základne železníc, predovšetkým v zabezpečovacej technike. Pri zmenách organizačnej štruktúry a racionalizácie zamestnancov sme práve na túto oblasť zamerali svoju pozornosť, a to pri správe a údržbe ako aj u obsluhujúcich zamestnancov. Technologické postupy prác a prevádzkové poriadky sme v týchto prípadoch riešili tak, aby

Oblastné riaditeľstvo ŽILINA



Ing. Lubomír TKÁČ,
riaditeľ



Bc. Pavol ORAVEC,
námestník riaditeľa OR Žilina pre
riadenie dopravy



Ing. Ivan ĐURKOVIČ
námestník riaditeľa OR Žilina pre
železničnú infraštruktúru

aj zmenené pracovné náplne

bola bezpečnosť a plynulosť vlakovej dopravy zabezpečená.

3. - Zmeny boli zamestnancami prijímané rôzne. Nezamestnanosť v našom regióne je vysoká, práca železničiarov špecifická, a tak najmä starší železničiar, ktorých sa zmena organizačnej štruktúry alebo racionalizácia dotýkala, to znášali veľmi ťažko. V maximálnej miere sa využili odchody do starobného i predčasného dôchodku, ale boli mnohé prípady, keď, žiaľ, bez práce ostali aj živitelia rodín. Zaznamenali sme aj niekoľko sťažností od našich zamestnancov, ktorí sa domáhali pôvodne zrušených funkcií, ale tiež sme riešili aj vzťahové pomery medzi podriadenými a nadriadenými. Na východnom Slovensku sú mnohé oblasti, kde jediným zamestnávateľom sú železnice a v prípade straty zamestnania nie je možné nájsť si prácu v blízkosti trvalého bydliska. To sú dôvody, prečo sa s týmito krokmi zamestnanci nedokážu vyrovnáť bez problémov.

OR Žilina

Ing. Ľubomír Tkáč

1. - Prechod na novú organizačnú štruktúru nebol jednoduchý. Reorganizáciou zaniklo regionálne riaditeľstvo ÚŽI so sídlom v Žiline, ktoré prioritne vykonávalo servisné a údržbárske činnosti železničných tratí a stavieb, zariadení oznamovacej, rádiokomunikačnej, zabezpečovacej techniky, pevných elektrických trakčných zariadení, sínoprúdových a ostatných špeciálnych elektrotechnických zariadení. Od 1. júla sme prebrali správčovskú činnosť ako i riadenie, organizovanie a koordinovanie dopravnej činnosti od niekdajšieho Oblastného riaditeľstva Trnava. V jeho novom obvode sme mu odovzdali časť údržbárskej a servisnej činnosti našich bývalých pracovísk SMÚ. Zlučovaním pracovísk správcu a údržby do novovytvorených stredísk miestnej správy a údržby sa riešilo umiestnenie pracovísk, sťahovanie potrebnej dokumentácie, delimitácie majetku, nové pravidlá zabezpečenia prevádzky. Procesu reorganizácie predchádzala aj niekoľko-

mesačná náročná príprava spojená aj so znížením stavu zamestnancov na všetkých stupňoch riadenia ako i na základných pracoviskách jednotlivých sekcií.

2. - Jednou zo závažných úloh, s ktorou sme sa museli od prvého dňa popasovať, bolo kontinuálne prevzatie správčovskej činnosti na modernizovaných koridorových úsekoch Trenčianske Bohuslavice – výhybňa Nivy a tiež aj medzi Iľavou a Ladcami. Denne riešime spoluprácu medzi zhotoviteľom a prevádzkovými zložkami ŽSR a zabezpečujeme výlukové práce. V daných úsekoch musíme byť pripravení na výskyt porúch a ich následnú likvidáciu s čo najmenším dosahom na plynulosť GVD. Pred dokončením je aj modernizovaný úsek trate Žilina – Kysucké Nové Mesto – Krásno nad Kysucou a jedna z najväčších zriaďovacích staníc Žilina - Teplička, vybavená najmodernejšou technikou. Pripravujeme sa na jej plynulé preberanie od zhotoviteľa a zabezpečenie bezproblémovej prevádzky.

3. - Veľká časť železničiarov prijala zmenu organizačnej štruktúry s nevlôou. Mnohí museli opustiť naše rady a odišli k novým zamestnávateľom, niektorí sa zaevidovali na úradoch práce. Našli sa i takí, ktorí zmenu funkcie, ponuku novej činnosti alebo preradenie na iné pracovisko odmietli a ukončili svoje pôsobenie v ŽSR. Každá organizačná zmena však prináša nové pracovné vzťahy nielen medzi pracoviskami, ale najmä medzi samotnými železničiarimi. Mnohým sa zmenou činnosti narušil systém práce alebo navýšil objem výkonu, čo tiež vyvoláva negatívne ohlasy. Proces reorganizácie však stále nie je ukončený a všetci si musíme uvedomiť, že medzi základné predpoklady jeho úspešného zavŕšenia je aj vhodné personálne obsadenie pracovísk.

OR Zvolen

Ing. Marián Izakovič:

1. - Po schválení organizačnej zmeny správnou radou prebiehali prípravy na jej realizáciu veľmi intenzívne. Prvoradé bolo naplnenie schválenej

novej personálnej potreby budúcich pracovísk OR, keďže dochádzalo k spájaniu zamestnancov z VOJ RR ÚŽI Zvolen a OR Košice. Po uskutočnení výberu zamestnancov na nové pracovné pozície sme identifikovali zamestnancov, ktorí sa stali nadbytočnými, aby bolo možné realizovať jednotlivé úkony v pracovnoprávných vzťahoch. Prakticky súbežne bolo potrebné riešiť všetky úlohy vyplývajúce z nariadenia GR ŽSR č.15/2011 nielen v oblasti technickej a organizačnej, ale aj v oblasti ekonomickej a oblasti informačných a komunikačných technológií.

2. - Najzávažnejšie problémy samozrejme vznikali v oblasti ľudských zdrojov. Špecifickým problémom bolo, že časť zamestnancov RR ÚŽI Zvolen v košickej oblasti zaraďovalo do nových funkcií OR Košice, ktoré vykonávalo výber zamestnancov na nové pracovné pozície. Všetky úkony v pracovnoprávných vzťahoch s nezariadenými zamestnancami výkonných pracovísk v pôvodnej štruktúre prislúchajúcejmi k ÚŽI aj v košickej oblasti sme však vykonávali zo Zvolena. Samozrejme, obdobne to platilo aj v opačnom garde. Určite najťažšie a emocionálne najvypätejšie situácie vznikali pri pohovoroch so zamestnancami, ktorí v novej organizačnej štruktúre nenašli uplatnenie.

3. - Zmenu prijali zamestnanci v štádiu jej schvaľovania a prípravy v prevažnej miere pozitívne. Samozrejme zamestnanci, ktorých sa zmena dotkla v ich pracovnom zaradení v negatívnom smere, prejavovali nespokojnosť rôznymi formami. Snažili sme sa riešiť jednotlivé prípady individuálne a citlivo. Okrem oficiálnych pohovorov sme absolvovali aj množstvo neformálnych rozhovorov, pričom sme sa usilovali zamestnancom vysvetliť náš postoj a predstavy a zároveň aj vypočuť ich pohľad na problém. V mnohých prípadoch to účel splnilo, ale, samozrejme, vyskytlo sa aj niekoľko prípadov, v ktorých sme sa dohodnúť nedokázali a museli sme ďalej postupovať v zmysle platných predpisov a nariadení.

(sch, ika, balky)

Oblastné riaditeľstvo ZVOLEN



Ing. Marián IZAKOVIČ,
riaditeľ



Ing. Milan MAJER
námestník riaditeľa OR Zvolen pre riadenie dopravy



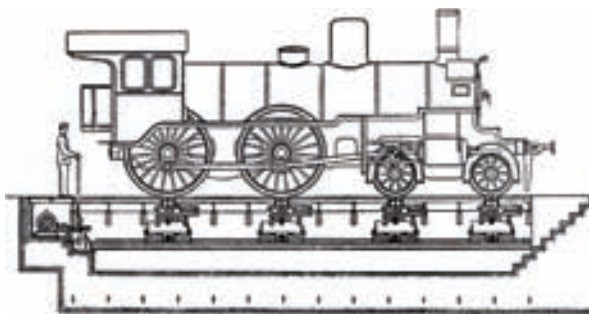
Ing. Ľubomír KAŠIAR
námestník riaditeľa OR Žilina pre železničnú infraštruktúru

Váhy a váženie na železnici

Zisťovanie hmotnosti na železnici je veľmi dôležitá úloha. Z pohľadu bezpečnosti prevádzky železničných vozidiel, najmä ich bezpečnosti proti vykoľajeniu, je dôležitým predpokladom správne rozloženie ich hmotnosti na jednotlivé nápravy. Pre každý rušeň a špeciálne vozidlo (snehový pluh, žerjav...) stanovuje konštrukčné rozdelenie hmotnosti na jednotlivé nápravy predpis, u vozňov obvyklej stavby má toto rozdelenie byť rovnomerné. Dodržanie tohto rozdelenia v rámci príslušných tolerancií sa skúša na rušňových váhach. Z pohľadu prepravnej prevádzky je potrebné poznať hmotnosť naloženého tvaru, resp. hmotnosť naloženého vozňa. Na základe zistených údajov sa vypočíta dovozný, prípadne sa zisťuje, či nie je naložený vozeň preťažený.

RUŠŇOVÉ VÁHY

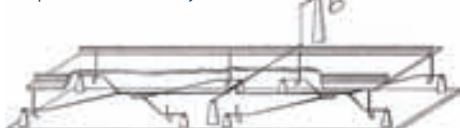
Váženie rušňov na rušňových váhach si môžeme predstaviť tak, akoby sa každé koleso váženého vozidla odvážilo na svojej vlastnej váhe. Aby výsledky váženia boli



Dobový náčrtok rušňovej váhy typu Schenk

neskreslené, musia všetky dvojkolia váženého vozidla byť počas váženia v takej polohe, akoby toto vozidlo stálo na dokonale

Znázornenie princípu mostovej váhy s prerušenou koľajou

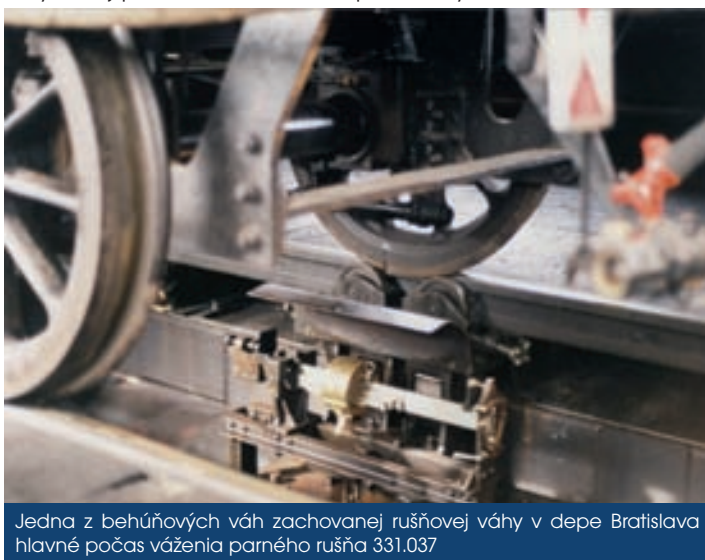


priamej koľaji bez akýchkoľvek nerovností, pretože aj pomerne malá odchýlka vo výškovej polohe kolesa môže spôsobiť vý-

znamnú odchýlku v nameranej hmotnosti. U starších typov váh pre váženie kolesových tlakov najmä parných rušňov je vlastné vážiace zariadenie umiestnené v období prehladkového kanála s veľmi presne vyrovnanou koľajou. Pri každej koľajnici z vnútornej strany koľaje je rad veľmi presných mechanických behúňových váh (s posuvnými závažiami), každá s výškovo vysúvateľnou snímacou ploškou v podobe dvoch kotúčov, umiestnených tesne vedľa hlavy koľajnice tak, aby sa mohli oprieť o okolesník kolesa váženého rušňa. Týchto váh je toľko, koľko najviac môže

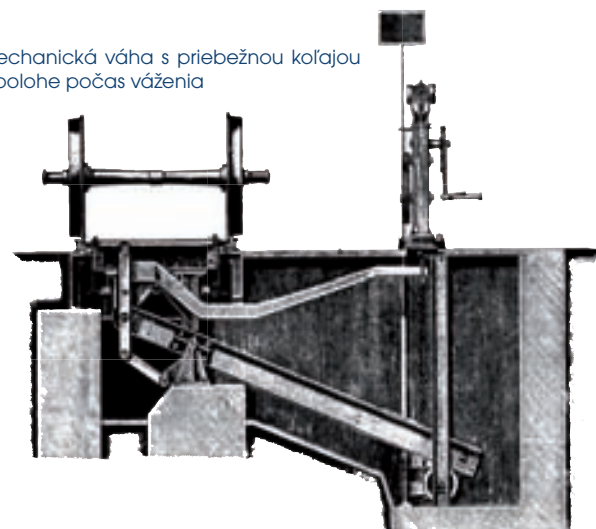
byť kolies na najväčšom rušni (obvykle 7 + 7) a každá z nich je uložená na úzkom vozíku, posúvateľnom pozdĺž steny kanála na svojej vlastnej koľaji, uloženej na dne kanála. Medzi vozíkmi s váhami je priechod pre obsluhu váhy. Po pristení rušňa na takúto váhu sa vozíky s váhami porozostavujú pod jednotlivé kolesá rušňa, zašifujú sa a snímacie plošky váh sa vysunú tak, aby sa opreli o ich okolesníky. Potom nastane rozhodujúci moment – centrálnou ovládaným špeciálnym zdvíhacím zariadením v každom váhovom

vozíku sa všetky decimálne váhy a s nimi samozrejme i všetky vážené kolesá rušňa zdvihnú o niekoľko milimetrov. Tým sa celý rušeň „odlepí“ od koľaje a všetkými svojimi kolesami spočíva už len na snímacích ploškách váh. Potom sa už len posúvaním závaží na ramenách váh vyvážia ich jazýčky a odčítajú namerané hodnoty. Ak tieto hodnoty nezodpovedajú predpísaným (samozrejme v rámci povolených tolerancií), musia sa upraviť predpätia jednotlivých pružníc. Váženie sa opakuje tak dlho, dokiaľ rušeň nie je správne vyvážený, t. j. zaťaženie jednotlivých kolies nie je v súlade s predpisom. Posledný reprezentant tohto typu váhy sa ešte i dnes používa v rušňovom depe Bratislava hl. stanica na váženie historických parných rušňov. Na rozdiel od parných rušňov sú nápravy motorových a elektrických rušňov obvykle umiestňované v podvozkoch, pričom rázvor ich náprav v nich sú i na rušňoch rôznych typov navzájom podobné. Váhy pre ich váženie preto netreba prácne prestavovať. Nie sú už ani niekdajšími mechanickými váhami s posuvnými závažiami, ale využívajú tenzometrický princíp, t. j. zmenu elektrického odporu špeciálneho drôtu v závislosti na jeho mechanickej deformácii.



Jedna z behúňových váh zachovanej rušňovej váhy v depe Bratislava hlavné počas váženia parného rušňa 331.037

Mechanická váha s priebežnou koľajou v polohe počas váženia



HMOTNOSŤ VOZŇA I NÁKLADU

Inou situáciou, kde je potrebné vážiť železničné vozidlá, v tomto prípade nákladné vozne, je zisťovanie hmotnosti ich nákladu. Na rozdiel od rušňových váh v tomto prípade nie je potrebné presne zisťovať zaťaženie každého kolesa vozňa zvlášť, ale len jeho celkovú hmotnosť. V časoch využitia len čisto mechanických prostriedkov sa na tento účel používali tzv. mostné váhy. Ako ich názov naznačuje, išlo vlastne o oceľový železničný most, s dĺžkou prispôbenu dĺžke najdlhšieho váženého vozňa, umiestnený v niektorej staničnej manipulačnej koľaji v blízkosti nákladiska. Most sa na všetkých svojich štyroch

Tárovací vozeň kkStB z roku 1902



rohoch opieral o vlastné vážiace ústrojenstvo, umiestnené vo vymurovanej alebo vybetónovanej a dobre odvodnenej jame pod týmto mostom. Vážiace ústrojenstvo pozostávalo zo sústavy mohutných prevodových pák uložených na presných a veľmi tvrdých britoch – to preto, aby sa tieto brity neopotrebúvali, keďže to by mohlo znížiť presnosť merania. Výsledná snímaná sila sa v strede dĺžky mosta prenášala priečnou pákou do vlastného vážiaceho stojanu vedľa koľaje, kde sa vyvažovala posuvným závažím na kyvnom ramene so stupnicou. Na nej sa potom odčítala hmotnosť váženého vozňa.

Popísaná váha sa označuje aj ako váha s prerušenou koľajou. Jej nevýhodou bolo, že pri zachádzaní vozňa na váhu boli všetky citlivé zariadenia váhy poškodzované nárazmi jeho kolies na medzerách medzi staničnou koľajou a koľajou na vážiacom moste. Na takéto váhy rušne nesmeli vchádzať vôbec. Určitým zlepšením bolo zavedenie aretácie váhy. Jej podstatou bolo, že most váhy sa v čase, keď sa nevážilo, opieral špeciálnymi, na to určenými opierkami v blízkosti svojich rohov nie o vlastné citlivé meracie zariadenie, ale o pevnú podložku. Až po prístavení a zaistení váženého vozidla na váhe sa zvláštnym zdvíhacím zariadením, pôsobiacim na pevný oporný bod priečnej páky vážiaceho mecha-

nizmu, zdvihli všetky štyri snímacie body pákového mechanizmu v rohoch mosta o niekoľko milimetrov, zdvihli o túto mieru celý most z pevných podpier a prevzali na seba celú jeho hmotnosť i hmotnosť váženého vozňa. Tento princíp napokon umožnil zaviesť dodnes používané mechanické váhy s priebežnou koľajou, ktoré môžu byť – na rozdiel od doteraz popisovaných zariadení s prerušenou koľajou – prechodené i ťažkými rušňami a bez obmedzenia rýchlosti. Koľaj váhy sa v tomto prípade neumiestňuje na vlastný most váhy, ale je normálnym spôsobom uložená na podklad – podobne, ako je to u prehladkového kanála. Pohyblivý most váhy je uložený medzi pevnými koľajnicami. Pri jeho zdvíhaní do pracovnej, odistenej polohy sa horná plocha mostu oprie o okolesníky váženého vozňa a nadvihne ho o niekoľko milimetrov nad koľaj.

Najnovšie vozňové váhy sú umiestňované najčastejšie na spádoviskách, nemajú pohyblivé časti a vážia jednotlivé vozne počas ich pohybu. Ich snímacie zariadenie pracuje na tenzometrickom princípe.

CIACHOVANIE VÁH

Vozňové váhy sú prostriedkom, ktorý železnica používa v obchodnom styku so zákazníkom. Musia sa preto pravidelne úradne preskúšavať – ciachovať. Pri ciachovaní váh sa používajú ciachovacie, alebo tiež tárovacie vozne. Slúžia na prepravu úradne ciachovaných závaží, ktorými sa pri skúšaní postupne zaťažuje mostová váha a porovnáva sa, či údaje, ktoré váha ukazuje, s dostatočnou presnosťou zodpovedajú hmotnosti závaží uložených na nej. Skúša sa v celom rozsahu váhy a zisťuje sa

odstránení závaží z váhy ako závažie používa aj samotný vozeň, a ten sa ďalej zaťažuje závažiami.

Ciachovací vozeň musí, oproti bežným nákladným vozňom, ku ktorým má najbližšie, spĺňať niektoré kritériá. Musí byť krátky, aby sa zmestil aj na najmenšie váhy, pri-



Zachovaný tárovací vozeň č. 401 ČSD po oprave

tom však musí uniesť závažia, ktoré majú nemalú hmotnosť. Podmienkou je aj to, že musí mať nízke nápravové tlaky, aby mohol byť dopravovaný aj po tratiach s nízkou únosnosťou koľajového zvršku. Preto sa hmotnosť rozdeľovala na viacero náprav. V minulosti boli obvyklé tri, neskôr štyri nápravy. Aby mohol ciachovací vozeň slúžiť aj ako závažie s nemennou hmotnosťou, nesmie byť vybavený brzdou, pretože brzdové klátiky sa v prevádzke opotrebovávajú, a tým sa mení ich hmotnosť.

Vozne sa spočiatku vyrábali ako trojosové s celkovou hmotnosťou tridsať ton (hmotnosť vozňa so závažiami), neskôr v 20. rokoch 20. storočia pribudli aj štyridsaťtonové vozne. Až v 60. rokoch 20. storočia bola vyrobená séria štvornápravových vozňov s celkovou hmotnosťou 70 aj viac ton. Niekoľko ciachovacích vozňov si železnica vyrobila aj svojpomocne v dielňach na pojazde zrušených nákladných vozňov. Jeden štyridsaťtonový trojnápravový ciachovací vozeň, aj keď bez vybave-

nia, sa podarilo na Slovensku uchovať do dnešných dní. Pochádza z roku 1928, vyrobila ho brnianska Kráľovopolská továrna na stroje a vagony a pôvodne bol označený číslom 401. Naposledy ho používal Mostný obvod Bratislava a v roku 2005 ho do zbierok získalo múzeum. Na jar tohto roku bola na ňom ukončená oprava potrebná k možnosti vystavenia a záujemcovia ho môžu vidieť v Železničnom múzeu Bratislava východ.



V súčasnosti sa používajú takéto štvornápravové ciachovacie vozne

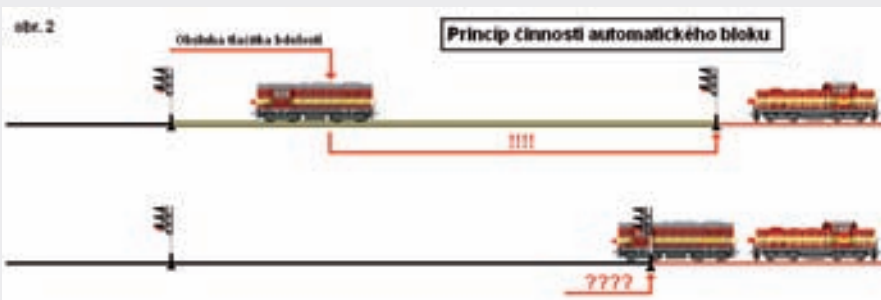
aj citlivosť váhy na excentrické zaťaženie. Rozsah váhy však väčšinou nie je možné pokryť iba hmotnosťou závaží. Preto sa po

Určite ste mnohí z vás postrehli, či už z médií alebo aj v samotnej praxi, že na určitých úsekoch trate Bratislava – Žilina jazdia niektoré vlaky rýchlosťou až 160 km h⁻¹. Poviete si – je tam toho, však v iných európskych krajinách jazdia niektoré vlaky rýchlosťou ešte vyššou. Je to tak, ale je dobré si uvedomiť, že Slovensko je rozlohou pomerne malá krajina a medzi stanicami, v ktorých pravidelne zastavujú dôležité vlaky osobnej dopravy, sú krátke vzdialenosti, preto rýchlosť vyššia ako 160 km h⁻¹ nie je ani veľmi potrebná. Túto vysokú rýchlosť nám umožňuje dosiahnuť moderné traťové zabezpečovacie zariadenie ETCS, ktoré je nielen obyčajnou inováciou dosiaľ používaného technického riešenia (autoblok), ale ide v rámci EU o jednotne koordinovaný generačný skok vo vývoji zariadenia, ktoré zaisťuje bezpečnú jazdu vlaku.



ETCS je v podstate systém riadenia jazdy vlaku s prenosom riadiacich informácií priamo na stanovište rušňovodiča, ktoré sú jednotne definované a zobrazujú sa jednotným spôsobom. Informácie sa prenášajú bodovým prenosom z konkrétnej balízy v koľajisku, ktorá je napájaná z mobilnej časti ETCS hnacieho vozidla. Z tohto dôvodu pevné balízy nevyžadujú žiadne prírodné napájacie káble. Prepínateľné balízy majú iba prírodný kábel pre dátové informácie z traťovej elektronickej jednotky (obr. 1). Na niektorých tratiach sa ešte stále stretávame so starším traťovým zabezpečovacím zariadením typu automatické-

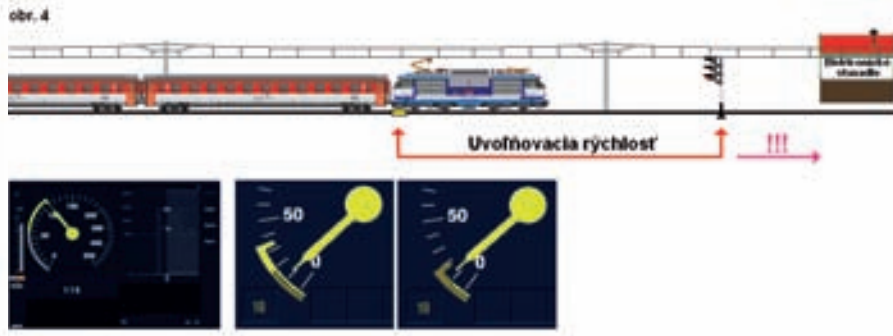
ho bloku, ktoré pracuje na princípe obsadzovania koľajových obvodov s fázovo citlivým koľajovým prijímačom. Kód vlakového zabezpečovača je vysielaný do



tohto obvodu až po jeho obsadení koľajovým vozidlom proti smeru jeho jazdy (t.j. kód môže byť snímaný len vedúcim HDV) po celú dobu pobytu v konkrétnom koľajovom obvode. Z uvedeného vyplýva, že vodič idúceho HDV na trati vybave-

nej automatickým blokom má neustále okamžité informácie, aké návesti bude návestiť nasledujúce návestidlo (líniový vlakový —zabezpečovač). Nevýhodou tohto zariadenia je to, že ak bude vodič obsluhovať tlačidlo bdelosti, v prípade informácie o návesti hlavného návestidla, ktorá zakazuje ďalšiu jazdu, prejde idúce HDV popri takomto návestidle bez akýchkoľvek obmedzujúcich opatrení (obr. 2). V prípade trate vybavenej ETCS v rovnakej situácii nie je toto možné, pretože ak vodič idúceho HDV prekročí rýchlosť danú intervenčnou brzdnou krivkou, nastane automaticky brzdenie vlaku (obr. 3). Pokiaľ vodič dodrží podmienku rýchlosti, ktorá je daná varovnou krivkou prevádzkového brzdzenia, tzv. uvoľňovacia rýchlosť mu umožní prejsť cez balízu na konci úseku dovolenej jazdy. Hodnota uvoľňovacej rýchlosti je závislá od dĺžky úseku, v ktorom je jazda vlaku za nasledujúcim návestidlom dovolená (obr. 4). Ďalšie výhody a špecifiká ETCS si popíšeme v niektorom z nasledujúcich vydaní Ž semaforu.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



Stretnutie na Rendezi v oblakoch pary

Množstvo železničných nadšencov, spokojní rodičia so svojimi ratolesťami, ale najmä nablýskané historické exponáty – takouto jedinečnou atmosférou ožil Rendez počas dvoch dní - 25. a 26. júna. V areáli Múzejno-dokumentačného centra ŽSR sa konal už 13. ročník celoslovenského stretnutia historických železničných vozidiel, ktorého popularita už prekročila aj hranice Slovenska. Ved' okrem členov domácich klubov železničných veteránov zavítali na Rendez aj hostia z Čiech, Rakúska a Maďarska. Historické a mnohokrát aj jedinečné vozidlá sa návštevníkom predstavovali nielen na točni, ale aj v čele mimoriadnych vlakov. Atmosféru podujatia spestrila aj hudba C. a k. orchestra, malé modely vlakov a ďalšie sprievodné akcie.



Tohto roku Rendez ovládla flotila parných rušňov. Návštevníkov očarila nielen Uhranka (331.037), ale premiérová aj Mazutka (555.3008).

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Členovia klubov historických vozidiel sa už o svojich zverencov patrične postarali. Parné mašiny nielen nablýskali...



...ale aj riadne zakúrili.



Malé vláčiky príťahovali najmä malých návštevníkov.

ZAUJALO NÁS



Elektrickú trakciu zastupovala Laminátka v retro nátere, ukázal sa aj legendárny motorový vozeň Arpád z Maďarska, u nás známy ako Tatranský expres, ktorý jazdil vo vojnovom období medzi Bratislavou a Košicami.



Výbornú atmosféru podujatia dotvárala aj dobová hudba C. a k. dychového komorného orchestra.

Slovenskí železničiarri pomáhali na púti

Piaty májový deň sa o 12.30 hodine z košickej železničnej stanice vydal na svoju viac ako 2600-kilometrovú cestu 14-vozňový mimoriadny ležadlový vlak do Francúzska. Viezol pútnikov – účastníkov už 12. Celoslovenskej púte nemocných a telesne postihnutých do Lourdes. Tohoročnú púť, tak isto ako tie predošlé, organizovala pre slovenských nemocných Kongregácia Rodina Nepoškvrnenej so sídlom vo Vrúcku za aktívnej pomoci slovenských železničiarov.

Púte sa zúčastnilo celkom 651 nemocných z celého Slovenska, o ktorých sa po zdravotnej stránke staralo 10 leká-



Časť slovenskej výpravy vo Francúzsku

rov, pomáhalo im 10 zdravotných sestier, 5 ošetrovateľov a 16 dobrovoľníkov. Po duchovnej stránke zase 14 kňazov a 47

rehoľných sestier. O pohodlie pútnikov sa počas cesty tam i späť, ale aj počas pobytu v Lourdes staralo 28 zamestnancov a bývalých zamestnancov železničných spoločností (dvaja v každom vozni). Krásnych päť dní, vyšperkovaných nádherným počasím, utieklo ako bystrá voda v rieke Gáve a bol čas na cestu domov. Keď pútnici postupne v jednotlivých železničných staniách vystupovali z vlaku, všetci si veľmi pochvaľovali perfektnú organizáciu púte, nevšednú ochotu a obetavosť tých, ktorí sa o nich starali.

Ing. Marián NEUWIRTH, foto: autor



Búrka unášala strechy

V minulom roku bojovali železničiarri s rozsiahlymi živelnými pohromami a ani toto leto nie sú vrtošivé privalové dažde ničím výnimočným. Ani čierňava, ktorá sa 23. júna hodinu popoludní sústredila nad Košicami, nevesťila nič dobré. Polhodinové vyčíňanie silného lejaku spojeného s krupobitím a silným vetrom napáchalo rozsiahle materiálne škody na 5 budovách Mostného obvodu Košice. Vietor z nich strhol strechy, 2 z nich sa dokonca vznášali desiatky metrov a pristáli až na staničných koľajach. Počas leteckého manévru poškodili aj trolejové vedenie. Ešte v ten istý deň začali železničiarri s odstraňovaním vzniknutých škôd na budovách a s obnovením dopravy.



ANKETA

Od 1. júla nemajú prednostovia staníc nárok na rovnošatu. Čo vy na to?



Ing. Peter LISOŇ
prednosta ŽST
Vrútky

Novelizovaný predpis Ok 3 prednostom staníc vyslovene nezakazuje nosenie uniforiem. Zo zotrvačnosti a reprezentatívnych dôvodov, ale aj z hrdosti na profesiu ju preto budem nosiť až dovtedy, pokiaľ sa úplne nezničí. Človek v modrej rovnošate taktiež vzbudzoval ešte aký-taký rešpekt aj pred problémovými „tiežcestujúcimi“.



Anton BEBJAK
prednosta ŽST
Nové Mesto nad Váhom

Od vzniku železníc nosila „hlava stanice“ uniformu, vďaka ktorej bola na verejnosti neprehliadnuteľná. So zabezpečovaním rovnošiat boli výdaje, preto je logické, že ich zrušením sa čosi ušetrí. Otázne je, či to bude pokrok alebo krok späť. Snáď nám neskôr na civilnom oblečení pre lepšiu identifikáciu prídajú aspoň menovky.



Ing. Jarmila KORNIEVÁ,
prednostka ŽST
Banská Bystrica

Pre mňa bola uniforma súčasťou každodenného pracovného dňa. Takže teraz akoby mi niečo chýbalo. Praktická pri kontrolnej činnosti, reprezentatívna, autoritatívna navonok, jednoznačne identifikovala prednostu stanice, bola tu vždy. Na uniformu som bola vždy hrdá, reprezentovala firmu ŽSR.



Ing. Ján MIŽENKO
prednosta ŽST
Košice

Prednosta stanice je človek 1. kontaktu, reprezentuje ŽSR a v prípade mimoriadnosti môže zastúpiť dopravného zamestnanca. Preto by okrem kvalifikačných predpokladov mal byť aj ustrojený. Uniforma bola náš pracovný odev, neviem si predstaviť pohyb v koľajisku v obleku a lakovkách. Skôr sa mohla upraviť nárokovosť na rovnošatové súčasti vyjadrená bodmi, alebo časovým obdobím.

Záhrada Európy otvorená aj pre železničiarov

Sopečný ostrov Ischia leží v Tyrhénskom mori na severnom konci Neapolského zálivu, asi 33 km od Neapola. Žije na ňom 60 000 obyvateľov, v priebehu roka ho však zaplaví 6 miliónov návštevníkov. Podivuhodnú krásu tohto najväčšieho ostrova v Neapolskom zálive dokazujú už jeho historické označenia – Záhrada Európy či neskôr Zelený ostrov. Hlavným dôvodom je bujná celoročná vegetácia, ktorú dokonale zvýrazňuje krištáľovo priehľadná azúrová voda Tyrhénskeho mora, ktoré radi navštevujú aj slovenskí železničiar.

Vnútrozemiu Ischie dominuje dnes už nečinná sopka Monte Epomeo (789 m). Z jej vrcholu sa otvárajú fantastické pohľady nielen na mestečko dole na pobreží, ale i na celý Neapolský záliv. Prechádzka po obvode ostrova ponúka úchvatné výhľady na more i pobrežné zátoky, pre poznávanie je lepšie využiť okružné autobusové linky. Prvou na okružnej ceste je Barano, dedinka asi 200 m nad morom, z ktorej je krásny výhľad na 2,5 km dlhú pláž Maronti, vôbec najdlhšiu na ostrove. Cesta ďalej pokračuje do Serrary Fontany, ale oplatí sa urobiť malú odbočku k rybárskej osade Sant Angelo, ktorá je úzkou piesočnou šíjou spojená s mohutnou skalou prerastenou zeleňou. Za Fontanou sa pri pobreží rozkladajú svetoznáme Poseidonove záhrady, jeden zo siedmich termálnych parkov na ostrove. Na brehu romantickej zátoky Baia di Citara je rozmiestnených 22 bazénov zásobených termálnou vodou rôznej teploty od 15 do 40 °C.

Walton, autor korunovačného pochodu pre kráľovnú Alžbetu II. Po jednej z erupcií Monte Epomea využil pre ojedinelú sústavu jazierok, gejzírov, fontán, sôch, pavilónov a terás pre viac než 180 druhov rastlín z celého sveta. V súčasnosti spravuje záhradu nadácia Williama Waltona, ktorej čestným predsedom je princ Charles.

z mora – Aragónsky hrad. Veľkým zážitkom je zúčastniť sa procesie na sviatok sv. Michala (29. 9.) v rybárskej osade Sant Angelo.



Aragónsky hrad je neoddeliteľným symbolom ostrova.

CESTUJTE S NAMI!



Slovenskí železničiar si vychutnávajú výhľad z najvyššieho vrchu Ischie - sopky Monte Epomeo.

Snehobiely

kostolík i botanická záhrada sú lákadlom

Za návštevu stojí aj snehobiely kostolík Santa Maria del Soccorso z roku 1350 nachádzajúci sa vo Foriu, ktorý v čarovnej filmovej komédii „Nebožtíci prajú láske“ predstavoval mánicu. Zo severnej strany uzatvára obec Forio nádherná botanická záhrada La Mortella, otvorená pre verejnosť v roku 1991. Založil ju v roku 1956 anglický skladateľ sir William

za v obci Lacco Ameno a zbadáte ju len kúsok od brehu - asi 10 m vysokú skalú Il Fungo (Huba). Blok vulkanickej horniny vyvrhnutý pri dávnej erupcii Monte Epomea opravovali vetry a slané vlny do súčasnej podoby. V najstaršej časti, predtým nazývanej Borgo di Celsa, vyniká Museo del Mare (Námorné múzeum) a tiež katedrála a biskupstvo. Dominantou nielen Ischia Ponte, ale aj celého ostrova je mohutná pevnosť týčiaca sa strmou

Kúpanie

v mori po celý rok

V zátok Sorgeto vyvierajú zo skál pri brehu priamo do mora termálne pramene s teplotou až 80 °C. Skaliská v mori uzatvárajú akési vane, v nich sa morská voda mieša s termálnou. Teplota mora vďaka tomu dosahuje až 35 °C, a tak si ostrovania užívajú zdravé kúpele celoročne. Ďalšia zaujímavosť ostrova sa nachádza

Práve v termíne

23. 9. - 2. 10. Závod služieb železníc organizuje aj v tomto roku vlakový pobytový zájazd pre železničiarov s využitím voňných lístkov FIP pre zamestnancov a ich rodinných príslušníkov. Prihláste sa, máme ešte voľné miesta.

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

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

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

E-mail: Durcak.Peter@zsr.sk

FOTO HÁDANKA



FOTO: Martin BALKOVSKÝ

RELAX

Dnes naša otázka znie: Viete, kde to je?

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

Správna odpoveď júrovej fotohádanky je: ŽST Podhájska
Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava: Božena HRUBÁ zo Žiliny
Blahoželáme!

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

tel.: **910 – 3203**

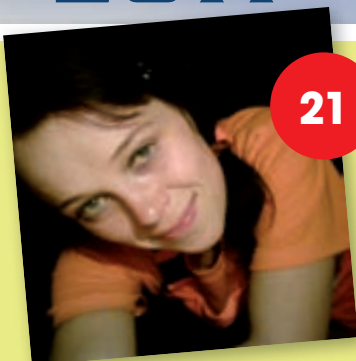
e-mail: **zsemafor@zsr.sk**

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 neželezničné témy
nebudeme reagovať.

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

Na brehu ostrova stojí zarastený muž a máva rukami na výletnú loď plávajúcu okolo neho. - Kto je to? - pýta sa jeden dovolenkár kapitána. - Nevie, ale vždy sa ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: Aton, Rona, de, Keres, milu, salep	veľký čínsky jeleň	meno Adely	EČV okr. Senica	talizman	bývalý ruský šachista	škótsky ostrov	ruská rieka, prítok Volgy	predložka (vnútri)	poplach (zastar.)	športová potreba	
				hromadne vraždil											
				2. časť tajničky											
				6. solmiz. slabika			popolnica						tlač. agent. USA		
starorím. peniaz			kozácky náčelník							mrzák					
Jozef Vysočani	výkvet	rádio- lokátor	zlato (zn.) v poriadku (z anglič.)		kocka (latinsky) február (česky)					druh hmyzožravca suš. hľuzy vstavačov					
starogrécky boh lásky				bralo, skala					opustená, samotná						
				staroegyp. boh Slnka					privlast. zámeno						
lesklý náter				kananej. boh. úrody				vlastnil				kapustovitá zelenina	meno Andrey		
				čistiaci prostriedok				citoslovce pozerania							
rímskych 499			atóm (česky) EČV okr. Kežmarok				prudké bolesti brucha								
							kód nemčiny								
1. časť tajničky															
ruská dĺžková miera (25,6m)					nemizla										



21

Viera GAJDOŠÍKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 2010 ako dozorca výhybiiek v ŽST Komjatice.
2. Chcem pomáhať ľuďom vo svojom okolí a prinášať im do života radosť a šťastie, čím vlastne robím šťastnou aj samu seba.
3. Rada cestujem a spoznávam nové miesta, rada tiež čítam a pozriem si dobrý film.
4. Očakávam nové skúsenosti, zážitky, skvelých ľudí okolo seba, atmosféru a skrátka všetko, čo s tým súvisí.



22

Peter MARKO

1. V roku 2001 som nastúpil na pozíciu posunovač v ŽST Topoľčany, postupne som sa od dozorca výhybiiek v Chynoranech prepracoval v roku 2008 na pozíciu výpravca v železničnej stanici Bošany.
2. Ži a nechaj žiť.
3. Vo voľnom čase sa venujem „kutilstvu“, rád majstrujem na rôznych vylepšeniach do domácnosti či záhradky. V lete odдых pri grilovačke a v zime leňošenie v posteli pri dobrom filme.
4. Neočakávam nič, a preto sa nechám príjemne prekvapiť.



23

Monika HORŇANSKÁ

1. Na železnici pracujem od roku 1986 ako výpravca vlakov.
2. Nerob iným to, čo nechceš, aby robili tebe.
3. Venujem sa rodine a vnukovi Nicolasovi. Rada športujem a obľubujem cykloturistiku s priateľmi.
4. Nové priateľstvá a skúsenosti.



24

Mária HUĎECOVÁ

1. V ŽSR pracujem od augusta 1993. Najskôr som pracovala ako sprievodkyňa osobných vlakov a v súčasnosti som referentkou skladového hospodárstva na ŽST Banská Bystrica.
2. Snažím sa byť vždy veselá, pretože smiech je korením života.
3. Svoj voľný čas najradšej trávim prechádzkami v prírode s rodinou a našim psíkom. Medzi moje záľuby patrí cestovanie, turistika, bicyklovanie.
4. Nové skúsenosti, zážitky a spoznanie nových ľudí.

Milé kolegyně, kolegovia, neváhajte a prihláste sa!

Dnes prinášame ďalších štyroch súťažiacich. Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a neviete 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 premien presvedčia.

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu – ženu, kolegu – muža, ktorí sú zaujímaví, sympatickí, možno aj niečím výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na veku a funkcii nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR. Máte posledné dni na prihlásenie, keďže poslednú skupinu súťažiacich zverejníme v augustovom čísle.

HLASUJTE ZA SVOJHO FAVORITA!

Zvoľte si svojho víťaza!

Hlasovanie pokračuje!

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, ktorú vám predstavíme v nasledujúcom čísle.

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



Podmienky a pravidlá súťaže!

* **Prihlášky a tipy posielajte do 10. augusta!**

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tíráži) do 10. augusta, kedy súťaž končí. 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 očakávate od svojej účasti v súťaži?

FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor. Dnes sú autormi Martin Balkovský a Daniel Zajko, ktorí svojimi fotoobjektívmi zachytili vlaky a vláčiky.



Martin BALKOVSKÝ



Martin BALKOVSKÝ



Daniel ZAJKO