

Ž E L E Z N I Č N Ý

SEMAFOR

ZSR MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXI NOVEMBER 2011

Máme kvalitnú ročnú správu

Tváre z októbrovej obálky

Optimalizácia logistiky pokračuje

Z Čiech na Slovensko po nových mostniciach

Začarovaný kruh



Zakaždým, keď píšeme o rôznych zmenách vo firme, natrafíme na problém v komunikácii. Tá často viazne. Priznám sa, že pre mňa je to trochu nepochopiteľné. Najmä preto, že v našej firme stále funguje hierarchia vedenia. Je teda jasné, alebo by malo byť, kto je komu nadriadený, kto na čom pracuje, kto má akú pracovnú náplň, kto komu dáva úlohy a podobne. Z tohto hľadiska by to malo byť v poriadku, a preto sú komunikačné problémy takmer vylúčené. Aj keď priznávam, že systém je daný a ďalej je to už na jednotlivcoch. Teda, ak šéf informuje napríklad o zmenách v organizácii iba úzky okruh svojich ľudí, zvyčajne tiež v riadiacich funkciách, a tí z nejakých dôvodov „zabudnú“ alebo neposunú informácie ďalej, tak je problém na svete. A keďže nemému dieťaťu ani vlastná mať nerozumie, tak fažko zamestnanec pochopí, čo od neho nadriadený chce, ak mu to nepovie. Nuž a o tom, že to povedať alebo vysvetliť nevie, lebo sám tomu nerozumie, o tom by sme azda vo vyspelej spoločnosti nemali hovoriť ani okrajovo. Mnohí by však práve tu mali čo povedať. Často je to však na škodu vecí, pretože aj ten najlepší projekt, zmena či proces, ak nie je predkladaný a vysvetľovaný správne, tak ostáva iba dobrým projektom. Teda načas, kým si na jeho implementáciu či samotné fungovanie jeho užívateľia nezvyknú, resp. sa to akýmsi samospádcom dostane do reálnej podoby. Ak je naštartovaný nový projekt, ktorý kompetentní schvália, na ktorom pracuje množstvo ľudí, stretávajú sa, diskutujú, potom nerozumiem tomu, prečo o týchto postupoch nevedia aj tí ďalší. Zvyčajne sú to tí, ktorí projekt musia uviesť do reálneho života, a teda je logické, že by mali mať čo najviac informácií. Stretla som sa však s tým, že opak je pravdou. Opäť však poznamenávam, že komunikácia je v prvom rade na ľuďoch, a tak by vedúci zamestnanci nemali zabúdať, že nevypovedané, aj keď dobré, myšlienky akoby neboli. Komunikácia je tak samozrejmosťou, že je často podceňovaná. Presvedčila som sa o tom pri mnohých rozhovoroch so železničiarimi. Pri jednom takom, ktorý ma fakt zarazil, bolo, že vedúci pracoviska nemá komu ten svoj problém povedať a riešiť ho aj napriek tomu, že má nad sebou ešte ďalších minimálne troch ľudí. A keď vám prezradím jeho argumenty prečo, tak sa skúste zamyslieť, či sa vás to netýka. Prvý bol zarážajúci – lebo on nerozumie, čo mu vravím, a tak je to zbytočné, druhý má zase toľko iných starostí, že na tento môj problém nemá priestor a je pre neho nepodstatný. A ten tretí nadriadený mu povie, aby dodržiaval hierarchiu vedenia a išiel za prvým. Že začarovaný kruh? A nie ste v ňom?

Príjemné čítanie

Dana Števovalová

O železničnej infraštruktúre na rokovaní V4

Viac ako štyri desiatky odborníkov zo ŽSR, SŽDC, MÁV a PKP prezentovalo svoje poznatky a skúsenosti z oblasti správy a údržby zariadení železničnej infraštruktúry, diagnostiky železničnej dopravnej cesty, problematiky interakcie koleso – koľajnica a bezpečnosti na železničných priecestiach. Bolo to na desiatom rokovaní vedúcich zamestnancov železničnej infraštruktúry krajín Vyšegrádskej štvorky (V4) v poľskom Krakove. Stretnutia sa v dňoch 8. – 10. novembra zúčastnili aj odborníci zo ŽSR.

Členovia slovenskej delegácie ŽSR, ktorú viedol Ing. Daniel Balucha, riaditeľ odboru 460 GR ŽSR, sa vo svojich prednáškach podrobne zaoberali projektom Stratégie údržby železničnej infraštruktúry, ktorý bol v ŽSR implementovaný k 1. júlu, oboznámili prítomných s prístupom ŽSR k riešeniu diagnostiky zariadení železničnej infraštruktúry, informovali o postupe budovania systému GSM – R. Naši kolegovia odprezentovali aj technické, organizačné a legislatívne opatrenia ŽSR, súvisiace s krádežami komponentov zariadení železničnej infraštruktúry a pripravili prednášku k nosnej téme tohtoročného stretnutia, ktorou bola bezpečnosť na železničných priecestiach. Všetky príspevky budú sprístupnené na intra-

netovom portáli železníc. Účastníci rokovania potvrdili užitočnosť vzájomnej výmeny informácií a deklarovali dôležitosť stretávania sa odborníkov z oblasti železničnej infraštruktúry na takomto fóre aj v budúcnosti.

Na spoločnom stretnutí sa prerokovali a protokolárne odsúhlasili aj okruhy tém pre rok 2012, kedy budú na programe rokovania prístupy manažérov infraštruktúry k riešeniu údržby zariadení odvetví železničných tratí a stavieb, oznamovacej a zabezpečovacej techniky, elektrotechniky a energetiky, ako aj výmena poznatkov a skúseností z oblasti pevnej jazdnej dráhy. Nasledujúce stretnutie zamestnancov železničnej infraštruktúry krajín V4 zorganizuje Česká republika.

Ing. Daniel BALUCHA

ŽSR v desiatke najlepších ročných správ

Železnice SR patria medzi tie spoločnosti, ktoré majú jednu z najkvalitnejších ročných správ za rok 2010 v Slovenskej republike. Rozhodol o tom vyhlasovateľ súťaže o najlepšiu elektronickú správu INEKO – Inštitút pre ekonomické a sociálne reformy. ŽSR sa umiestnili na 4. až 10. mieste.

Cieľom súťaže je podporiť podnikateľské subjekty v lepšej transparentnej prezentácii svojej obchodnej činnosti a dosiahnutých výsledkov prostredníctvom ročných správ. Na vyhodnocovaní jednotlivých parametrov ročných správ sa podieľajú odborné komisie zložené z delegovaných zástupcov patróna a garantov súťaže. Prvenstvo v súťaži získala spoločnosť Asseco Central Europe, a.s. Naše umiestnenie je potešujúce a zároveň nás inšpiruje, motivuje k tomu dostať sa minimálne do prvej trojky. V tejto súvislosti sa vyjadrila aj Ing. Silvia Némethová, námestníčka GR ŽSR pre ekonomiku.

- Ďakujem všetkým, čo sa podieľali na tvorbe, úpravách, koordinácii výsledného diela a verím, že sa nám spoločným úsilím podarí to, že výročná správa 2011 to dotiahne do prvej trojky. Tento výsledok odráža aj to, že nie je vždy rozhodujúce iba koľko zdrojov sa investuje, ale hlavne s akým nasadením a zápalom pre dobrú vec sa dielo podarilo.

(red)



Aj vďaka železničiarom majú novú cestu

Po niekoľkodňových lejakoch sa nad železničnou staničkou v Malej Lodine nečakane odtrhol strmý svah. Bolo to druhého júna minulého roku, kedy tony blata a zeminy zavalili koľaje. Škody mohli byť obrovské. Nielen materiálne. Miestni obyvatelia spolu so železničiarimi v poslednej chvíli zastavili rýchlik do Bratislavy. Po zrealizovaní sanačných prác a odstránení havarijného stavu Železnice SR vo štvrtok 27. októbra slávnostne ukončili realizáciu stavby s názvom ŽSR, Košice - Žilina, sanácia zemného telesa km 124,0 - 124,1 (Malá Lodina - cintorín) - zosuv svahu. Výsledkom je okrem zabezpečenia plynulosti a bezpečnosti železničnej dopravy aj nová prístupová cesta k cintorínu.

Júnový zosuv svahu spreď minulého roku mal za následok nepriechodnosť železničnej trate a poškodenie trakčných podpier. Pre obec Malá Lodina zosuv znamenal celkové znefunkčnenie príjazdovej komunikácie k miestnemu cintorínu a poškodenie časti cintorína ako pietneho miesta. V dôsledku vzniknutej havarijnej situácie sa rokovalo medzi obcou a ŽSR o náprave. Operačné opatrenia však nestačili, a tak sa v septembri 2011 pristúpilo ku komplexnejšiemu riešeniu.

V rámci investícií dodávateľským spôsobom zhotoviteľ Kolajové a dopravné stavby, s. r. o., Košice postavil kofevnú pilotnú stenu, upravil svah a postavil aj novú príjazdovú cestu na cintorín. Práce sa uskutočnili do 20. októbra, aby obyvatelia Malej Lodiny mohli na pietne miesto počas novembrových sviatkov prísť po novej ceste. - **Na rozdiel od iných železničných stavieb má táto aj ďalší rozmer, nielen zabezpečenie trate. Chceli sme zachovať pietne miesto, kde sú pochova-**

ní aj naši bývalí kolegovia, železničiar a ľudia z dediny, ktorá je so železnicou spojená. Pani starostka tu pochovala pred rokom oboch rodičov a musela ich pozostatky exhumovať. Vtedy som jej sľúbil, že do najbližšieho Sviatku všetkých svätých stavbu ukončíme. Dnes som rád, že sa to podarilo, - povedal Ján Zachar, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku.

(sch)

Foto: balky



Pred vstupom na cintorín, na mieste, kde doteraz bola značka - Zákaz vjazdu, starostka obce Adriana Fečková spolu s Jánom Zacharom, námestníkom generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku (vpravo) a Milanom Šimoňakom, generálnym riaditeľom KDS, s.r.o Košice (vľavo) slávnostne prestrihli pásku a uviedli cestu do prevádzky.



V tomto opornom múre je zabudovaných 40 železobetónových pilôf. Upravil sa svah, kde je stabilizačný násyp, geotextília i geomreža. KDS, s.r.o. Košice v rámci stavby zrealizovali aj novú prístupovú cestu k cintorínu.

Žilina - Teplička si ešte chvíľu počká

Termín ukončenia výstavby zriaďovacej stanice Žilina - Teplička, ktorú buduje Združenie Teplička vedené spoločnosťou Eurovia CS, a.s., sa posúva. Pôvodne malo byť dielo v celkovej sume takmer 128 miliónov eur, financované z kohézneho fondu EÚ v rámci operačného programu Doprava 2007 - 2013 a zdrojov štátu, hotové 31. októbra 2011. Objekty sú už stavebne ukončené, ale ich prevádzku oddiaľujú legislatívne úkony pri kolaudácii. Nie sú vyriešené niektoré majetkovoprávne vzťahy, ale ani zriadenie vecných bremien na pozemkoch, cez ktoré je vedené potrubie odpadových vôd do rieky Váh. Nový termín ukončenia tejto rozsiahlej stavby bol stanovený na 30. december 2011. Dvojmesačný sklz nebude mať vplyv na veľké sťahovanie železničných prevádzok ešte pred prvou zmenou GVD.

(balky)



Koľajniciam v Hnileckej doline robí „garde“ kábel

Mnohé naše, najmä regionálne trate stále lemujú stĺpy a drôty nadzemných telefónnych vedení. Drvivá väčšina z nich už poriadne nadsluhuje a ich oprava je finančne aj technicky náročná. Jednou z efektívnych a rýchlych možností, čím tieto zastarané trasy nadzemných vedení nahradíť, je kladenie kábla k päte koľajnice.

Sedemkilometrový úsek medzi Gelnicou a Prakovcami, kde bol v roku 2005 prvýkrát položený kábel na päť koľajnice, nebol vybraný náhodou. Trať prechádza 220-metrovým tunelom aj členitým terénom, v ktorom je obnova nadzemného vedenia mimoriadne náročná a kamenistá pôda by komplikovala uloženie káblov do zeme. Jediným riešením, ako zabezpečiť metalické spojenie pre oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia medzi dopravnami, bolo uchytenie kábla k päte koľajnice pomocou oceľových spôn. Tento spôsob sa už bežne používal u kódovacích slučiek líniového vlakového zabezpečovača alebo pri indukčných sluč-

kách priecestných zabezpečovacích zariadení. V súčasnosti je už medzi Margecanmi a Červenou Skalou natiiahnutých pozadí koľajnic 40 kilometrov kábla, ďalších 9 kilometrov pribudlo v novembri medzi Švedlárom a Nálepkovom. – **Kábel neprekáža pri podbíjaní koľaje ani čistení štrkového lôžka. Spolupráca odvetvia OZT a ŽTS je potrebná len pri výmene koľajnice. Napriek svojej polohe a ľahkému prístupu si zloději kábel veľmi nevšímajú. Je tenký a navyše sa časom stane nenápadný, pretože farebne splynie s koľajnicou. Každý úsek je ešte elektricky kontrolovaný, v dopravnách je pri krádeži aktivovaná akustická aj svetel-**



Aj Patrik Rybár sa musel popasovať s desiatkami oceľových spôn, ktoré na mieru vyrobili v SMSÚ ŽTS MDS Štrba.

ná signalizácia. Výpravcovia môžu okamžite zalarmovať políciu, ktorá má väčšiu šancu zadržat páchatel'a, - hovorí Ing. Pavel Jakubišin, prednosta Sekcie OZT OR Košice. V tomto roku by „ozeľáci“ chceli stihnúť ešte jeden úsek, kábel by mal robiť „garde“ koľajniciam aj medzi Strážskym a Nižným Hrabovcom.

Martin BALKOVSKÝ
Foto: autor



Kábel sa pri pokladaní odvíjal z bubna umiestnenom na vozíku.



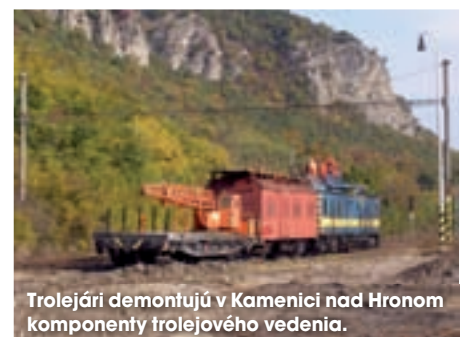
Jednoduchosť uchytenia kábla pomocou oceľových spôn predviedli Miroslav Melega a Štefan Šmida z SMSÚ OZT SO Spišská Nová Ves. Ich tempo bolo naozaj rýchle.

Kamenica nad Hronom mieri do železničnej histórie

V marci sme vás informovali o zrušení dopravnej služby v stanici Kamenica nad Hronom. Od 4. novembra sa táto doprava medzi Štúrovom a maďarským Szobom natrvalo uberá do železničných dejín. Odstraňujú sa staničné koľaje aj výhybky, ktoré v hlavných priebežných koľajach nahradili koľajové polia. Miznú budovy sta-

vadiel aj trafostanice, nakladacia rampa, likvidácia neminie ani staničnú budovu. Demontáž neobišla vonkajšie osvetlenie, trakčné vedenie v koľajisku, ani prvky zabezpečovacieho zariadenia. Po 20. decembri ostane z niekdajšej stanice už len šíra trať.

(balky), foto: Bc. Jozef GULÍK



Trolejáři demontujú v Kamenici nad Hronom komponenty trolejového vedenia.

Z Čiech na Slovensko po nových mostniciach

Tohtoročná jeseň bola naozaj nádherná. Prijemne teplá, slnečná, bez vetra, ideálna na turistické túry, práce v záhradke, alebo len tak na chvíľkový relax počas prechádzky po napadanom a šuštiacom lístí. Ideálne počasie bolo nápomocné aj bratislavským mostárom pri výmene mostníc na česko – slovenskom pohraničí.

Mosty na trati medzi Kútmi a Břeclavou, pri obci Brodské, akoby symbolicky spájajú bratské národy. A nie je to len tým, že stoja pri sebe tak, ako vedľa seba nežijú Slováci aj Česi. Ich 11 oceľových polí premostujú tok aj inundačné pásmo rieky Morava, ktorej stredom sa ťahne hraničná čiara. Pokiaľ jeden koniec mosta je na našom území, druhý je už v Českej republike. Výmenu 362 mostníc a poškodených nitov na moste v 1. traťovej koľaji ale kompletne realizovali čaty z bratislavského a žilinského strediska MO Bratislava. - **Po odstránení všetkých starých mostníc sme zvarili prípadné praskliny na pásnici, skodorované nity prenitovali. Do nových mostníc, ktoré boli ešte pred výlukou opracované na požadovanú výšku, sa priamo na moste vrtali diery pre mostnicové skrutky, frézovali otvory na hlavy nitov. Hlavy skrutiek sme po upevnení mostníc ešte zalievali gumoasfaltom,** - opisuje pracovný postup Ing. Anton Šoška z oddelenia výroby MO Bratislava. Nuž, manipulácia s ťažkými mostnicami bola aj pre chlapov náročná drina. Demontáž aj montáž koľaje, podbitie príľahlých úsekov vykonali traťováci z SMSÚ ŽTS TO Trnava. Výmena všetkých mostníc na takmer

225 metrovom moste potešila aj dopravákov, keďže následne bolo na moste zrušené aj obmedzenie traťovej rýchlosti.

Martin BALKOVSKÝ

Foto: autor



Milan Lackovič (v popredí) a Juraj Kurdi frézujú do mostníc otvory pre hlavy nitov.



Čata majstra Dušana Fraňa a Ľudovíta Križana nad riekou Moravou vymenila 362 mostníc.



Zváračov (zľava) Dušana Khulu a Igora Demoviča sme vyrušili pri zvarení pásnic.

Senecké peróny bezpečnejšie



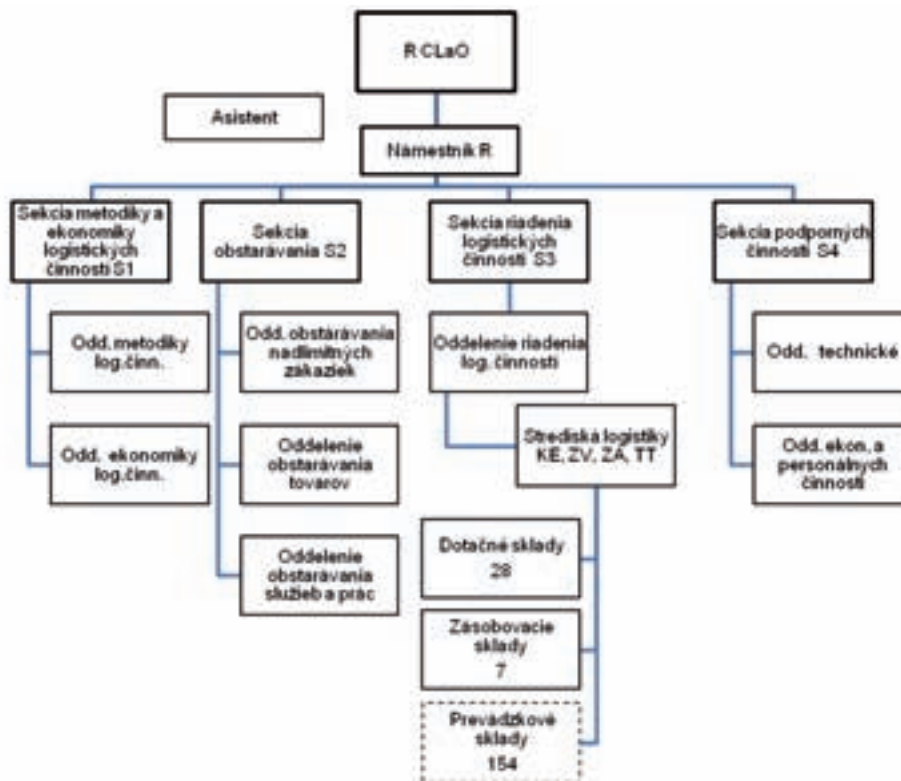
Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky vymenili na seneckých perónoch 50 poškodených betónových panelov.

Cestujúci na seneckej stanici sa ponosovali na betónové panely nástupišť plné dier. Oprávnené. Chôdza po drobiacich sa doskách stále hrozila prinajmenšom zakopnutím, v horšom prípade aj vážnym ublížením na zdraví. Závažnosť situácie si uvedomoval aj správca nástupišť – Sekcia ŽTS OR Trnava. Ešte pred nadchádzajúcim zimným obdobím nahradil vyše 50 najkritičnejších panelov inými, ktoré vyzískal z výstavby koridorovej trate. Tieto betónové dosky síce neboli nové, avšak určite boli kvalitnejšie ako tie pôvodné v seneckom koľajisku. Napriek výmene poškodených panelov a zlepšeniu neľahotivého stavu sú peróny v Senci naďalej súčasťou komplexnej rekonštrukcie.

(balky)

Optimalizáciou logistických činností sa získa

Nariadením generálneho riaditeľa ŽSR 5/2011 zo dňa 17. 2. 2011 ŽSR bol prijatý Program úspor a optimalizácie ŽSR, ktorý sa v súčasnosti skladá z takmer 40 iniciatív. Jednou z nich je Projekt optimalizácie logistických činností na ŽSR. V súlade s plánom projektu bola 3. októbra prerokovaná a rozhodnutím č. 32/2011 schválená Analýza súčasného stavu a Návrh budúceho stavu logistických činností a následne detailný plán úloh implementácie projektu dňa 17. októbra rozhodnutím č.38/2011. Vzhľadom k tomu, že projekt sa dotýka takmer všetkých VOJ, prinášame základné informácie o pripravovaných zmenách. Najvýznamnejšou zmenou, ktorej dopady sa týkajú všetkých VOJ, je skutočnosť, že všetky logistické činnosti budú realizované len prostredníctvom CLaO. Z toho vyplýva, že obstarávanie, vystavovanie objednávok na tovary, služby a práce, činnosti spojené s manipuláciou, evidenciou a účtovaním zásob budú vykonávané len CLaO.



V tohtoročnom júlovom vydaní časopisu Ž semafor ste mali možnosť prečítať si rozhovor s Ing. Petrom Guttmanom o projekte optimalizácie logistických činností, v ktorom odpovedal na otázky týkajúce sa najmä cieľov a analýzy projektu. Odvtedy uplynulo zopár mesiacov, a tak prinášame ďalšie informácie o logistike, jej smerovaní a o prebiehajúcej implementácii projektu a o novom organizačnom usporiadaní. Schváleniu projektu predchádzala analýza a vyhodnotenie súčasného stavu. Získané poznatky sa využili pri tvorbe návrhu budúceho stavu a zároveň sa rešpektovala koncepcia vyplývajúca z už schváleného zámeru projektu.

Za účelom návrhu logistických procesov, popisu činností, návrhu racionalizácie skladového hospodárstva sme s viacerými členmi projektového tímu strávili niekoľko dní intenzívnej a náročnej práce v SIP Strečno. Náročnosť spočívala predovšetkým vo vysvetľovaní a v prelomení nedôvery k novým postupom aj napriek nespokojnosti so súčasne zabezpečenými postupmi, - hovorí Ing. Peter Gutt-

man. Výsledkom stretnutí a rokovaní bol návrh organizačného usporiadania budúceho CLaO stavený na základe činností, teda procesov, ktoré bude zabezpečovať.

Organizačné schéma budúceho CLaO

Prevádzkové sklady sú orámované čiarkovane, nakoľko zamestnanci v prevádzkových skladoch budú vykonávať logistické činnosti v kumulácii s inými činnosťami a budú kmeňovými zamestnancami príslušnej VOJ.

Najvýraznejšie zmeny

Zmeny sú vo viacerých oblastiach logistických činností a sú popísané v prijatých princípoch. V nasledujúcich riadkoch sú tie zásadné: Logistické činnosti budú zabezpečované jedinou organizačnou zložkou - CLaO. Zodpovednosť a kompetenciu za fyzický stav a skladbu zásob, ako aj za skladové hospodárstvo, bude mať len CLaO. Objednávky na tovar, služby a práce bude vystavovať výlučne CLaO.

Materiály všeobecného charakteru (čistiace, hygienické, kancelárske potreby, osobné ochranné a pracovné pomôcky a pod.) budú zabezpečované a vydávané pre pracoviská všetkých VOJ v príslušnom obvode dotačným skladoch. Pre vzdialené pracoviská bude zabezpečený rozvoz materiálu podľa dohodnutého distribučného plánu.

Materiály špecifického charakteru určené pre pracoviská ŽTS, OZT, EE a iné budú skladované v siedmich zásobovacích skladoch a odtiaľ distribuované do prevádzkových skladov. Pôjde o tri strediská zvrškového materiálu a štyri ďalšie, ktoré sa budú nachádzať v Bratislave, Žiline, vo Zvolene a v Košiciach. Zodpovednosť za spotrebu materiálu z hľadiska vecnej správnosti, množstva a teda aj výšky nákladov má organizačná zložka, ktorej zamestnanec schválil odber zo skladu alebo žiadali objednať príslušný materiál pri priamych dodávkach.

vyššia kvalita a nový zákaznícky prístup

Ako budú zabezpečené potreby interných zákazníkov dnešných žiadateľov?

Materiály špecifického charakteru určené pre pracoviská ŽTS, OZT, EE, MDS a iné budú v primeranom množstve a sortimente skladované v prevádzkových skladoch (PS) a odtiaľ vydávané na príslušný nákladový objekt účtovania. Okrem predajní rovnôšiat bude od nového roka aj 154 prevádzkových skladov.

Materiály všeobecného charakteru budú tak, ako je už vyššie uvedené, vydávané pre všetky VOJ z 28 dotačných skladov s tým, že každé pracovisko bude mať pridelený svoj príslušný dotačný sklad.

ŽSR smeruje k tomu, že na väčšinu materiálov a služieb bude mať uzatvorené zmluvy s viacročnou platnosťou so snahou, aby potreby interných zákazníkov boli zabezpečované riadne a včas. Pre mimoriadnosti bude slúžiť v elektronickej pošte adresa – Hotline CLaO, na ktorú budú VOJ zasielať svoje požiadavky. Tie budú operatívne riešiť jednotlivé organizačné útvary CLaO, pričom interní zákazníci budú o posune vo vybavovaní požiadavky priebežne informovaní. K vystavovaniu požiadaviek na výdaj materiálu z dotačného skladu bude slúžiť pre IZ nová pomôcka, tzv. E-shop. Podobne, ako sú na internete obchody – E-shopy, tak aj pre nás na intranete pripravuje ŽT webovú stránku, na ktorej budú fotografie a popisy materiálov všeobecného charakteru. IZ si budú vkladať do košíka jednotlivé položky a následne si budú môcť vytlačiť požiadavku na výdaj z dotačné-

ho skladu. S akými odozvami sa stretol návrh nového usporiadania logistiky, sme sa spýtali manažéra projektu Ing. Petra Guttmana. - **Odozvy boli rôzne a objektívne musíme povedať, že zmiešané. Väčšina zainteresovaných vníma potrebu optimalizácie logistických činností ako nevyhnutný krok a pozitívne hodnotila návrh v oblasti riadenia logistických činností, racionalizácie skladového hospodárstva a aj obstarávania. Na druhej strane mnohí vyjadrili obavu a poukázali na riziká z titulu centralizácie nákupu tovarov a služieb v jednotlivých strediskách logistiky, ktoré doposiaľ boli vykonávané na VOJ. Na základe ich doterajšej skúsenosti so službami logistiky plne chápem ich obavu. Pri tejto príležitosti chcem zopakovať, že cieľom projektu okrem dosiahnutia efektívnosti pri realizovaní logistických činností, ktoré sa prejavia v úspore nákladov, je aj cieľ - dosiahnuť spokojnosť interných zákazníkov. Pevne verím, že ho nezaujatým a profesionálnym prístupom dosiahneme. Je potrebné poukazovať na možné oblasti rizík, aby sme sa ich mohli vopred vyvarovať a prísť aj s racionálnym návrhom riešenia, ktorý stále bude spĺňať základný cieľ úspory nákladov v rámci logistických činností.**

Oblasti, ktorých sa zmeny v logistike dotknú najviac

Projekt bude mať dopad v oblasti počtu skladov, kde príde k ich zníženiu o 37%. Najväčší význam z hľadiska úspor nákladov prináša

zrušenie skladov distribučných stredísk Trnava a z väčšej časti aj Košice. Zmeny prinesú aj úsporu počtu zamestnancov. Presný počet zamestnancov, ktorí budú predmetom racionalizácie v rámci projektu, ešte nie je známy, ale očakáva sa úspora. Okrem zníženia administratív, racionálnejšej distribúcie, projekt vytvára lepšie podmienky pre lepšiu štruktúru a obrat zásob a celkovú profesionalizáciu činností. **Významný dopad projektu je okrem iného aj v tom, že prináša vyššiu kvalitu a nové vzťahy vo forme tzv. zákazníckeho prístupu, v ktorom sú jasnejšie definované povinnosti, kompetencie a aj zodpovednosť za vykonávané činnosti zo strany interných zákazníkov a CLaO.**

Súčasný stav projektu

Implementácia podľa tvorcov projektu prebieha úspešne. Dôležité úlohy týkajúce sa definovania zmien nastavenia EIS SAP sú splnené. V súčasnosti sa intenzívne pracuje na ďalších úlohách implementácie v zmysle schváleného aktualizovaného plánu projektu tak, aby bol termín 1.1.2012 dodržaný. Ide o úlohy týkajúce sa organizačných, personálnych a procesných zmien, zmien predpisov, úlohy týkajúce sa skladov a kancelárskych priestorov, úlohy fyzického presunu zásob a aj ich delimitácie, úlohy týkajúce sa platných a budúcich zmlúv a budúcej distribúcie zásob a podobne.

(sch)



Koľajovým brzdám ubudli čeluste, účinnosť zostala

Zo zväžného pahorku spádoviska sa pozvoľna spúšťa vozeň a za prenikavého pískania pomaly prichádza na jednu z relačných koľají. Na ďalšiu koľaj zasa za hlasného kvílenia smeruje skupina vagónov. Obsluha spádoviska práve roztrieduje súpravu nákladných vozňov pre určené cieľové stanice a zdrojom hluku sú koľajové brzdy. Tie košické regulujú rýchlosti jazdy odvesov už od roku 1966.

Neustála činnosť pri spomaľovaní odvesov sa odzrkadlila aj na technickom stave dvojkoľajnicových koľajových brzd košického spádoviska. O ich výmene sa uvažovalo už pred 10 rokmi, keď klasické čeluste jednej brzdy nahradili špirály. Overovacia prevádzka ale nedopadla úspešne a na väčšiu obnovu sa muselo počkať až do tohtoročného novembra. V koľajisku sa zaskvela dvojica nových jednokoľajnicových koľajových brzd, ktoré svoje čeluste síce priťláčajú len o kolesá na jednej strane vozňa, ale so zvýšenou účinnosťou. Tretia brzda je ťažová s hydraulickým pohonom a brzdnu silu vyvoláva samotná hmotnosť prechádzajúceho odvesu. – **Súčasne je inštalovaný aj automatický systém riadenia brzd s dotykovým monitorom, ktorý nahradí mechanický ovládací pult s radičmi. Zabudova-**



Montáž čelustí jednokoľajnicových koľajových brzd už bola v réžii zamestnancov dodávateľskej firmy Betamat a.s.



Na demontáži koľajových brzd sa podieľali aj návestní majstri SMSÚ OZT ZT Košice, zľava Branislav Ondrejček, Ľuboš Paľša a Daniel Rabatín.

nie meračov hmotnosti a radarov umožní automatické alebo aj manuálne ovládanie nielen všetkých brzd súčasne, ale aj jednotlivo, - hovorí Ing. Pavel Jakubišin, prednosta Sekcie OZT OR Košice a pokračuje: - **Naším zámerom je náhrada pneumatických pohonov týchto nových brzd za hydraulické.** – Brzdy sú totiž ovládané vzduchom, s neustálym tlakom v rozvodoch, ktorý je vyrábaný v kompresorovni a udržiavaný vo veľkých tlakových nádobách. Ak by overovacia prevádzka dopadla úspešne, pri následných rekonštrukciách budú aj ostatné 4 koľajové brzdy vybavené hydraulickým pohonom a nebude už potrebné rekonštruovať súčasnú kompresorovú stanicu ani zastarané vzduchové rozvody.

Martin BALKOVSKÝ
Foto: autor

Most zaťažili po dvadsiatich rokoch

Železničný most ponad rieku Váh pri Žiline - Tepličke míkvo, bez využitia postával vyše 20 rokov. Doteraz nesprevádzkovaný objekt na spojovacej koľaji A2 medzi žilinskou stanicou a dlhodobou rozostavanou odchodovou skupinou koľají zriaďovacej stanice sa až teraz, 8. novembra, podrobil zaťažovacej skúške.

Mostný objekt bol postavený v rokoch 1985 až 1990 v rámci výstavby zriaďovacej stanice Žilina – Teplička. Stavba bola na dlhé desaťročia pozastavená a, žiaľ, ani most sa nepodarilo definitívne dokončiť a uviesť do prevádzky. Okrem iného mu totiž chýbali aj najdôležitejšie časti – koľajnice. V roku 2005 pri spracovaní nových projektov ale už oceľová konštrukcia nevyhovovala platnému zaťažovaciemu modelu UIC 71. Pre zvýšenie zaťažiteľnosti a eliminácie dynamických účinkov bola znížená traťová rýchlosť na moste z 80 km/h na šesťdesiatku a pôvodné drevené mostnice nahradili oceľové typu SBS od spoločnosti ThyssenKrupp s upevnením koľajnic na rebrových podkladniciach s elastomernou podložkou. Po týchto úpravách bol most 8. novembra podrobený zaťažovacej skúške. Odborníci zo Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity merali zvislé priehyby v strede rozpätia každého poľa spolu s poklesmi

hlavných nosníkov v mieste ich uloženia na oporách a pilieroch. Súčasne sledovali sadanie existujúcich opôr a pilierov. Výsledok skúšky potvrdil správnosť vykonaných úprav, keďže most už vyhovuje požadovanému prevádzkovému zaťaženiu.

(balky),
foto: autor



Počas statickej zaťažovacej skúšky postávali dve dvojice hnacích vozidiel radu 771 a 183 desiatky minút nad hladinou Váhu.



Z dôvodu zníženia dynamických účinkov pôvodné drevené mostnice nahradili kovové mostnice SBS s oceľových profilov HEA.

KONEČNÁ! Vystupovať!



Železnice v súčasnosti prežívajú pomerne ťažké obdobie, avšak aj napriek všetkému stále zostávajú fenoménom v mysliach mnohých ľudí. Pozitívom je aj to, že nielen starším ľuďom železnica učarovala, ale získava si aj deti a mládež. Generáciu, ktorá vlaky a rôzne trakcie nezažila, a napriek tomu ich má v láske. Je to zaujímavý poznatok, ktorý dáva železničiarom šancu aj s ich ekologickým rozmerom. Fanúškovia železníc už iste zaregistrovali, že na modrom železničiarstve nebi zažiarila nová fan hviezda železníc v podobe klubu Modrý horizont v Topoľčanoch.

Zapálila ju skupinka fanúšikov, ktorá sa za celý rok rozrástla na 26 členov a už sa môže pochváliť rôznymi aktivitami. Najnovšie to bolo 8. novembra otvorenie výstavy „Konečná! Vystupovať!“ v Trábečskom múzeu v Topoľčanoch pri príležitosti príchodu prvého parného vlaku do Topoľčian pred 130 rokmi. Výstavu spolu s múzeom pripravil Štátny archív v Nitre - pobočka Topoľčany a klub Modrý horizont. Po 10 rokoch, keď sa v múzeu konala výstava pri príležitosti

celoslovenských osláv Dňa železničiarov, je to ďalšia prezentácia železníc a ich bohatej histórie. Ak vydrží entuziazmus členov klubu Modrý horizont, tak onedlho sa z bývalého Rušňového depa Topoľčany stane pekný skanzen a oddychová zóna pre obyvateľov. Držíme im palce pri chránení dedičstva otcov a veríme, že raz budú dedičia chrániť aj výsledky ich práce. Vernisáže sa zúčastnili prednosta OÚ v Topoľčanoch Ing. Karol Zaňko, prednosta MÚ v Topoľčanoch

JUDr. Edita Brösztlová, riaditeľka štátneho archívu v Topoľčanoch PhDr. Oľga Kvasnicová, z odboru komunikácie GR ŽSR Mgr. Jozef Lehocký, nestor železničnej histórie Jozef Petrínek z Prievidze a ďalší hostia, ktorých privítala riaditeľka múzea PhDr. Blažena Šmotlákova. Krátky exkurz do histórie povedal predseda klubu Modrý horizont Ing. Peter Boris.

Jozef LEHOCKÝ
Foto: autor



Dopravná kancelária na výstave bola ako skutočná.



Počas vernisáže sme v rozhovore o ďalších aktivitách klubu zastihli prednostu OÚ Ing. Karla Zaňka (vpravo) s predsedom klubu a výpravcom v ŽST Topoľčany Ing. Petrom Borisom a s ďalším členom klubu Karolom Kaňkom (vpravo).

Štiavnická Anča už ako minerál

Motorka, nazývaná aj Štiavnická Anča, ktorá premáva na tratiach Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica a Zvolen – Kremnica – Vrútky už nebude mať ošumelú farbu, na ktorú sú cestujúci zvyknutí. Od 13. novembra sa zmenila na jeden veľký minerál. Pýtate sa ako?

Odpoveď je veľmi jednoduchá. Postaral sa o to mladý umelec Ondrej Gavalda, ktorý sa stal víťazom súťaže na exteriérovú maľbu vlaku, ktorú spolu so ZSSK vyhlásilo občianske združenie Štokovec. Nápad mladého slovenského grafického dizajnéra zmeniť vlak na podobu minerálu vychádzal z histórie ťažby striebra v Banskej Štiavnici a Kremnici. Preto aj zvolená farebná stupnica v bielych a sivých farbách bola doplnená ešte o striebornú a odtiene perleť. Odborná porota pri výbere víťazného návrhu ocenila autorov nápad spracovať tému, ktorá vychádzala z daného prostredia a ktorou bola v tomto prípade banská história mesta. Vlak sa pod rukami mladého umelca menil prostredníctvom spreja, ktorý sa požíva aj na maľbu grafitov. Autorovi vytvorenie striekanej maľby trvalo ani nie tri dni a minulo na to 52 sprejov.

(lka)



Mladý umelec Ondrej Gavalda pri práci.



Štiavnická Anča mení sa na minerál.

Viedenská električka opäť oživa

Viedenská električka ožila. Aj takto možno nazvať projekt, ktorý má za cieľ zachrániť a zreštaurovať do pôvodného stavu elektrický rušeň označený Eg 6, ktorý kedysi ťahal diaľkové osobné vozne smerujúce z Bratislavy do Viedne. Iniciátorom projektu záchrany rušňa je občianske združenie Klub priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy v Bratislave podporované hlavnými partnermi: Bratislavským okrásľovacím spolkom a Bratislavským samosprávnym krajom. Do podpory projektu sa zapojilo aj Múzejno-dokumentačné centrum ŽSR VVÚŽ, ktoré odborne napomohlo tak pri samotnom nakladaní a prevoze, ako aj pri vykladaní rušňa a odtiahnutí do priestorov Železničného múzea v starom rušňovom depe Bratislava východ.

História železničného spojenia Viedne s Bratislavou siaha do obdobia Rakúsko-uhorskej monarchie. S prvotným nápadom spojiť tieto dve významné mestá prišiel v roku 1898 Ing. Josef Tauber. Jeho vízia bola viesť elektrickú trať z Viedne cez Schwechat, Fischamend,



Prvý návrh vedenia elektrickej trate z Viedne do Bratislavy od Ing. Josefa Taubera.

Hainburg a zemskú hranicu do Bratislavy. Spôčiatku bol tento zámer podporovaný aj zo strany armády Rakúska-Uhorska za účelom využitia železnice pri nožnej mobilizácii. Plán sa však rozplynul, keď návrh o výstavbe tejto železnice bol 17. novembra 1899 radikálne zamietnutý Dolnorakúskym snemom. Výstavba trate bola viackrát predkladaná na schválenie, avšak neúspešne. Hlavným problémom bolo jej negatívne vnímanie z pohľadu možného ovplyvnenia prepravy tovaru a osôb existujúcimi Rakúskymi štátnymi železnicami, Prvou Dunajskou paroplavebnou spoločnosťou, ale i niektorými živnostníkmi. Aj strach z konkurencie, oslabenie uhorského trhu



Elektrický rušeň Eg 6 počas prevádzky v roku 1917.

a nie veľmi priaznivá politická nálada medzi Budapešťou a Viedňou vplývali na samotné schválenie výstavby tohto železničného spojenia. Oživenie do projektu výstavby elektrickej železnice Bratislava – krajinská hranica vnieslo až udelenie koncesie uhorským snemom na základe zákonného článku XIX. z 1. apríla 1909.

Koncesiu Ministerstva obchodu č. 47947/909. VI.5 dostalo mesto ako koncesionár 14. júna 1909. Následne bola 23. decembra 1909 v Budapešti zvolaná zakladajúca parlamentná schôdza spoločnosti Miestna elektrická železnica Bratislava – krajinská hranica uvádzaná pod skratkou (P.O.H.É.V. – Pozsony Országhatárszé-li Helyiérdekű Villamos Vasút), pričom zaujímavosťou je, že mesto ako koncesionár nebolo na túto schôdzu prizvané. Jedným z dôvodov bola obava Budapešti z príliš blízkeho spojenia Bratislavy s Viedňou tak po politickej, ako aj po hospodárskej stránke. Koncesia pre výstavbu železnice na rakúskom území bola vydaná až 24. júna 1912. Výstavbu trate na rakúskom území zabezpečovala akciová spoločnosť AG Elektrische Lokalbahn Wien – Landesgrenze nächst Hainburg (elektrická miestna železnica Viedeň – zemská hranica – Bratislava zabezpečovala bratislavská



Technický výkres elektrického rušňa Eg 6.

firma Kőzmunka és közlekedésügyi részvénytársaság (účastinná spoločnosť verejných prác a dopravy). Elektrické komponenty pre trolejové vedenie na uhorskej strane zabezpečovala budapeštianska firma Ganz a na rakúskej strane spoločnosť AEG – Union Elektrizitätsgesellschaft Wien.

Problémy počas výstavby trate

Počas výstavby elektrickej železnice sa vyskytlo niekoľko problémov. Jedným bola aj skutočnosť zistená pri plánovanom osadení železničných koľají na most cez Dunaj. Zmena predpisov o mostoch v r. 1910 na rozdiel od prvej pochôdzky z r. 1899 znamenala vysporiadať sa so slabou nosnosťou Bratislavského mosta. Samotné zosilnenie mosta však nepomohlo dosiahnuť požadovanú nosnosť. K vyriešeniu problému bol do Bratislavy povolán samotný generálny riaditeľ firmy Ganz, ktorý tvrdil, že firma vyrobí také rušne, že zosilnenie mosta

nebude vôbec potrebné. Realita však ukázala, že aj po zosilnení mosta bol prípustný tlak na nápravu železničného vozidla len 6,5 tony



Železničná stanica Kopčany a železničný personál pózujúci pred diaľkovým vozňom.

a celková hmotnosť vozidla nesmela prekročiť 26 ton. Novopostavená trať sa delila na tri úseky. Prvý úsek Viedeň - Gross Schwechat bol dlhý 12,5 km, mal rozchod koľajnic 1435 mm a bol napájaný napätím 600 V, pričom napájacia sústava bola totožná s napájaním viedenskej mestskej dopravy. Druhý úsek pokračoval zo stanice Gross Schwechat do Kittsee. Jeho dĺž-



Diaľkový vlak na zastávke Petržalka východ smerujúci z Viedne do Bratislavy okolo roku 1915.

ka bola 50,5 km. Napájanie sa však na tomto úseku zmenilo na striedavé 15 kV, 16 2/3 Hz. Tretí úsek viedol zo stanice Kittsee do Bratislavy a celková dĺžka trate bola 6,86 km. Tento úsek

sa delil na dve časti, a to na úsek od Kittsee po ľavostrannú hranicu mosta a samotnú trať od hranice mosta po dnešné Námestie Ľudovíta Štúra, kde bola vybudovaná zastávka s jednou odstavňou koľajou a tiež staničná a výpravňá budova. Druhá, tzv. mestská časť bola dlhá 1,63 km. Trať viedla v trase bratislavskej



Elektrický rušeň Eg 6 počas nakladania na návesovú súpravu v Eferdingu.



Prevoz rušňa cez Rakúsko.

električky s rozchodom 1000 mm, pričom do električkového telesa bola dorábaná tretia koľaj. Toto technické riešenie tak svojím prevedením vnieslo pomenovanie pre elektrický vlak s rozchodom 1435 mm Viedenská električka. Napájacie napätie 550 V bolo vhodné s napájaním bratislavskej mestskej dopravy, čo uľahčilo technické prevedenie napájania elektrických rušňov Eg 5 a 6. Samotná trať viedla od hranice mosta po nábregí k hotelu Savoy (dnes Carlton), mihala staré divadlo na Jesenského ulici, odbočila na dnešné Šafárikovo námestie a späť na most. Pre dielenské ošetrovanie bolo v Kopčanoch vybudované depo s 5 koľajami, pričom elektrická trať sa napájala na trať Uhorských štátnych železníc v stanici Petržalka. Prevádzku zabezpečovali elektrické rušne Eg 5 a 6 s dvoma diaľkovými vozňami.

Po ukončení stavebných prác bola celá trať podrobená technicko-polícajnej skúške, ktorá sa konala 9. januára 1914. Zástupcovia uhorského Ministerstva obchodu, Hlavného inšpektorátu železníc a plavby, riaditeľstva MÁV, akcionári spoločností elektrickej železnice Viedeň – zemská hranica a Bratislava – zemská hranica si prehliadli depo v Kopčanoch a rušne Eg s inventárnym číslom 5 a 6 určené pre prevádzku trate medzi Bratislavou a Kopčanmi a rušeň Ewp s inventárnym číslom 6, ktorý mal zabezpečovať dopravu medzi Kopčanmi a krajinou hranicou. Po prehliadke nasledovala samotná jazda po celej trati. Záver skúšky dopadol dobre, pričom v meste bola stanovená rýchlosť vlaku na 18 km/h a pri prejazde výhybkami bola rýchlosť stanovená na 6 km/h.

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

Električkové spojenie Bratislavy s Viedňou trvalo 21 rokov

Slávnostné otvorenie elektrickej železnice bolo 1. februára 1914 a pravidelná prevádzka podľa zošitového cestovného poriadku začala 5. februára 1914. Výkony elektrickej železnice vzrástli hlavne počas 1. svetovej vojny. Neblahý dopad na jej prevádzku mal vznik prvej ČSR. Medzinárodné rokovania o obnovení prevádzky však nedopadli dobre, čo malo za následok aj úpadok jej využitia. Konečným prerušením spojenia Bratislavy s Viedňou bol rok 1935, kedy bolo dokončené prestavanie trate z rozchodu 1435 mm na 1000 mm, čím bola prevádzka po štátnu hranicu zabezpečovaná len električkami mestského podniku.

Záchrana elektrického rušňa Eg 6 a jeho návrat domov

Samotný projekt sa zrodil, keď si Ing. Roman Delikát prezeral na internete staré fotografie Bratislavy. Vznikla otázka, či ešte existuje rušeň alebo vozeň, ktorý premával po Bratislave a ťahal diaľkové vozne do Viedne. Po následnom pátraní v dostupnej literatúre a na internete vzbĺkla iskrička nádeje. Elektrický rušeň Eg 6 bol ešte stále nažive.



Vykladanie elektrického rušňa Eg 6 v železničnej stanici Bratislava Vajnory.

História rušňa Eg 6 sa začala písať v roku 1913 kedy bol vyrobený firmou Ganz a Co. Danubius v Budapešti. Jeho konštrukcia bola upravená tak, aby vážil len 26 t. Domovským sídlom bolo depo v Kopčanoch, kde chodieval na prevádzkové ošetrovanie, až kým sa trať v roku 1935 ne-

prestavala na rozchod 1000 mm. Po roku 1938 bola Petržalka pripojená k Nemeckej ríši, čím sa aj všetky vozidlá Miestnej elektrickej železnice Bratislava – zemská hranica dostali do majetku Nemeckých ríšskych dráh. Vozový park bol predaný v rokoch 1941/1942 firme Stern und Hafferl do Rakúska. Tam bol vedený pod evidenčným číslom E 20. 004, neskôr prečíslovaný na E 22.004. Rušeň, u nás známy pod názvom Viedenská električka, zabezpečoval prevádzku na miestnej železnici v okolí Eferdingu až do konca roku 2010, kedy bolo rozhodnuté o jeho likvidácii.



Ukladanie Eg 6 na koľaj.

Viedenskú električku vykúpili za 30 ton šrotu

Po zistení tejto skutočnosti sa začal boj s časom. Za rušeň bolo nutné vyplatiť hodnotu 30 ton šrotu a zorganizovať naloženie, prevoz a jeho vyloženie. Vďaka propagácii a množstvu dobrovoľníckej práce všetkých zainteresovaných, a takisto vďaka finančnej podpore od množstva subjektov i jednotlivcov sa sen o zachránenom rušni mohol splniť. Po vybavení všetkých právnych a finančných formalít sa 25. októbra 2011 uskutočnil prevoz historického rušňa Eg 6 z Eferdingu na Slovensko do Bratislavy. Akcia na záchranu elektrického rušňa tak zožala pochvalu od širokej verejnosti. Ďalšia cesta elektrického rušňa Eg 6 bude smerovať do reštaurátorských dielni, kde by mal nadobudnúť pôvodný stav, aký mal počas prevádzky v roku 1914.

Mgr. Peter KALLO

Foto: archív Ing. Roman DELIKÁT



Odstavený elektrický rušeň Eg 6 v Železničnom múzeu v starom rušňovom depe Bratislava východ.

Komentár k článku 328 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky

V článku 328 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky sa uvádza nasledovné:

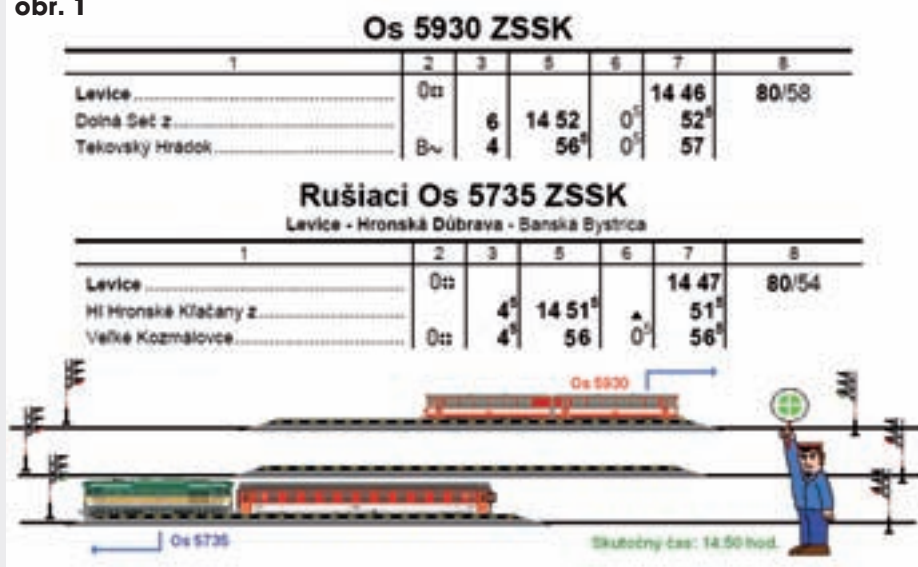
- Výpravca dáva návesť 115 ODCHOD stojac pri koľaji, z ktorej je postavená vlaková cesta, alebo ide smerom k vedúcemu hnaciemu vozidlu tak, aby bola dobre viditeľná.

Na povinnom školení výpravcov sme sa už niekoľkokrát stretli s otázkou: **- Prečo musí výpravca stáť vedľa koľaje, z ktorej je postavená vlaková cesta aj v tom prípade, keď jedným smerom je na odchod pripravený len jeden vlak?** Odpoveď na túto otázku nám vysvetľujú situácie nakreslené na obrázkoch č. 1 a 2.

Podobný prípad môže nastať aj vtedy, keď je realizovaná výprava vlaku zo stanice bez odchodových návestidiel alebo zo stanice so skupinovým odchodovým návestidlom (obr. 3). Tu rušňovodiči naozaj nevedia, o koho výpravu ide, preto dodržanie článku 328 zo strany zamestnanca prevádzkovateľa dráhy je nutné a potrebné.

Bc. Emil CHLEBNIČAN

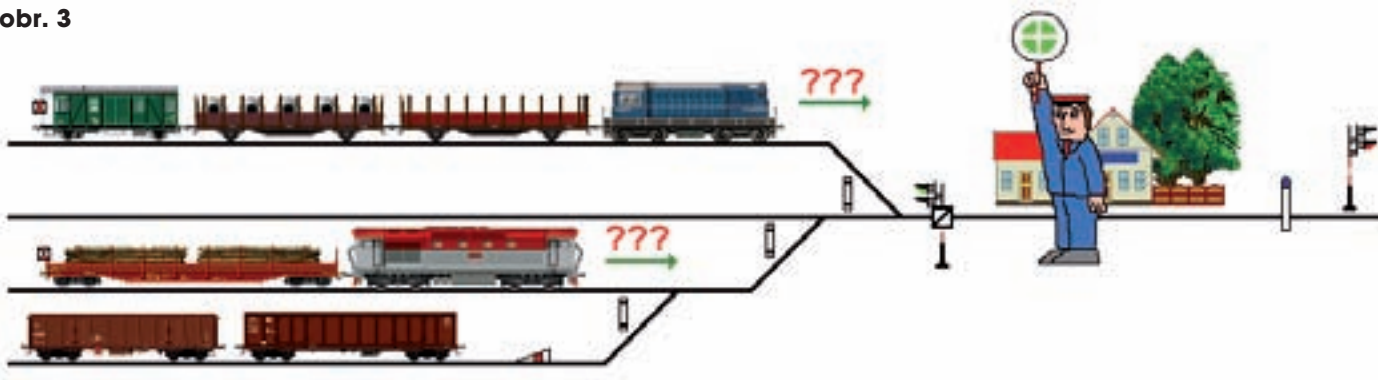
obr. 1



obr. 2



obr. 3



V Lisabone o bezpečnosti na priecestiach

V dňoch 20. - 21. októbra sa v hlavnom meste Portugalska, Lisabone, v historických priestoroch železničnej stanice Rossio Central Station, konalo plenárne zasadnutie ELCF (European Level Crossing Forum) a zároveň zasadnutie k projektu ILCAD (International Level Crossing Awareness Day), ktorého hlavným cieľom bolo zhodnotenie komunikačných aktivít jednotlivých európskych krajín v oblasti bezpečnosti na železničných priecestiach.

Keďže aj Železnice SR sa 9. júna tohto roku už po tretíkrát aktívne zapojili do kampane Deň bezpečnosti na železničných priecestiach a sú stálym prispievateľom v tejto oblasti, boli aj naše aktivity odprezentované v Lisabone. O kampani sme písali aj v júnovom čísle Ž semaforu, na pripomenutie spomenieme simulovanú zrážku osobného auta s vlakom na priecestí so zásahom všetkých záchranárskych zložiek a monitorovanie vybraných 18 železničných priecestí po celom území Slovenska zamestnancami Odboru inšpekcie a bezpečnosti GR ŽSR, polície a niekde aj za asistencie detí zo škôl, ktoré vodičom

rozdávali maskota – ježka Želka a informačné brožúry o bezpečnom prechádzaní cez železničné priecestia.

Aj skúseností a štatistiky iných krajín, ako napríklad Litva, Chorvátsko, Estónsko, Veľká Británia, Taliansko, Portugalsko, Holandsko, Poľsko a iných, hovoria o tom, že komunikácie v tejto oblasti nie je nikdy dosť. Preto sa už v Lisabone hovorilo o príprave krokov v oblasti komunikácie preventívno-bezpečnostných aktivít na rok 2012. Budúci rok sa bude Deň bezpečnosti na železničných priecestiach konať 7. júna.

Mgr. Dana HURTOVÁ



Plenárne zasadnutie ELCF sa konalo v historických priestoroch železničnej stanice Rossio Central Station.

Veľký projekt azerbajdžanských železníc

Položením prvého kilometra nových koľajových polí sa na úseku Tatly – Agstafa začal 10. júna 2011 realizovať veľký projekt obnovy azerbajdžanských železníc. V priebehu najbližších necelých 4 rokov plánujú obnoviť 317 km železničnej trate na hlavnom železničnom ťahu Baku – Bojuk Kjesik.

Cieľom tejto veľkej investície je dosiahnuť väčšiu priepustnosť trate spájajúcej Azerbajdžan s Gruzínskom. Na tomto medzinárodnom projekte sa podieľa aj slovenská firma SUDOP Trade Košice, ktorá zabezpečuje stavebný dozor. A tak vám prostredníctvom bývalého slovenského železničiara a nášho

pravidelného čitateľa Ing. Františka Murára, ktorý v Azerbajdžane pôsobí, budeme prinášať informácie o železnici aj z tohto kúta sveta.

(FM)

Foto: František MURÁR



Trnavská stanica plná zelene

O tom, že novodobá mládež smeruje správnym smerom, sa v ostatných dňoch presvedčili cestujúci na trnavskej železničnej stanici. Dvadsať študentov stredných a vysokých škôl z Trnavy sa totiž zapojilo do pilotného projektu Green Urban Intervention v jej priestoroch. Dobrovoľníci vysadili v okolí stanice približne sto nových stromov a kríkov v snahe obnoviť verejný priestor a zároveň motivovať mladých ľudí dbať o svoje okolie, v ktorom žijú. Rovnako sa tak stalo aj v samotných priestoroch stanice. Inciátorkou a organizátorkou projektu je Andrea Pallang z AP Gallery,

ktorá o projekte povedala. - **Podporujeme, aby sa jedinečný kultúrny potenciál mladých ľudí presunul z periferie komunity do jej zdrojového centra, aby mladí ľudia vnímali verejný priestor ako prirodzené, bezpečné a stimulujúce prostredie. Podporujeme ochotu mladých ľudí zapojiť sa, prispieť, či individuálne sa prejaviť.**

Aj naša redakcia takýmto projektom fandi a drží palce každému, kto sa snaží o krajšie prostredie na železničných staniciach.

(Ika)

Foto: AP Gallery



Košické OR ocenilo svojich ľudí

Na tohtoročných celoslovenských oslavách Dňa železničiarov v Strečne získalo najvyššie rezortné vyznamenania 24 zamestnancov ŽSR, ale svedomitých „pracantov“ je medzi nimi oveľa viac. Uvedomuje si to aj vedenie OR Košice, ktoré pri príležitosti železničarskeho sviatku v sláv-

nostnej atmosfére a pred zrakmi najbližších kolegov ocenilo 33 ľudí z aparátu OR a podliehajúcich výkonných pracovísk. Riaditeľ košického oblastného riaditeľstva Ing. Ján Juriga sa s námestníkmi Ing. Jozefom Horváthom a Ing. Krzysztofom Awsiukiewiczom spoločne poda-

kovali oceneným za dlhodobu aktívny a zodpovedný prístup k plneniu pracovných povinností. Po oficiálnej časti už mohli oslavy pokračovať nespútanou zábavou a tanečnými krokmi všetkých prítomných hostí.

(balky)



Skvelí športovci z OR Trnava

V minulom čísle sme priniesli informácie z októbrovej porady OR Trnava. V závere článku sme sľúbili, že zopár informácií vám prezradíme aj z voľnejšieho pokračovania porady. Druhý deň popoludní si po pracovnej porade naši kolegovia v Častej - Papierničke aj zašportovali.

Chlapi si svoje sily zmerali na ihrisku v minifutbalovom turnaji. Vytvorili tri družstvá – aparát OR Trnava, družstvo infraštruktúry a tretie družstvo tvorili prednostovia staníc. Sily si zmerali aj v bowlingu, kde sa rozdelili na mužské a ženské skupiny. Vo futbale zvíťazili prednostovia. Zlato v bowlingu získala Ing. Barbara Kramárová a medzi mužmi zvíťazil Mgr. Ivan Sovič.



Víťazi v minifutbale. Zľava: Ján Kassás, Peter Rajčák, Róman Medovič, Miroslav Páleník, Miroslav Capek.

TELCO CUP úspešný pre futbalistov ŽT

Futbalisti Železničných telekomunikácií nechýbali 12. novembra v športovej hale Elán na 8. ročníku benefičného turnaja telekomunikačných a IT spoločností v halovom futbale TELCO CUP 2011. A rozhodne sa medzi tridsiatkou firiem, rozdelených do 6 skupín, nestratili. Mužstvo ŽT, v zložení Peter Žiačík, Marek Brna, Andrej Hlavatý, Peter Záhorák, Marián Mančuška, Miroslav Bujalka, Viktor Takács, Tomáš Mráz, Zdeněk Willmann a Marián Beber, vybojovalo v skupine E postupové druhé miesto po dvoch víťazstvách a dvoch remízach. V osemfinále zdolali Telekom v bezgólovom zápase až na pokutové

kopy, čo ich posunulo do štvrtfinále, kde s prehľadom porazili zástupcov spoločnosti Tempest. V semifinále chlapi podľahli neskoršiemu víťazovi turnaja DIGI. V súboji o tretie miesto s firmou ORACLE v riadnom hracom čase remizovali 1:1. V následnom penaltovom rozstrele boli hráči ŽT úspešní a v silnej konkurencii obsadili výborné 3. miesto. Na striebornej pričke skončila spoločnosť SITEL. Okrem bohatého sprievodného programu výťažok z akcie poputuje s ušľachtilým cieľom pomôcť ľuďom v ťažkej situácii na účet relácie Modré z neba.

(ŽT)



Tváre z októbrovej obálky

Tohtoročný titul Tvár ŽSR získali mladí, veľmi sympatickí a zaujímaví ľudia. Obidvaja pochádzajú z východného Slovenska. Ona – výpravkyňa, on – technický zamestnanec. Sú železničiarimi a radi by nimi zostali aj napriek tomu, že mali v živote aj iné možnosti uplatnenia. Doteraz ich spájala iba spoločný zamestnávateľ a od súťaže aj priateľstvo a spoločná titulka v našom časopise. **Antónia KOBZOŠOVÁ** a **Karol PUKLUŠ** – víťazi súťaže Tvár ŽSR 2011.



• Kde pracujete a ako dlho ste v ŽSR?

Antónia: Pracujem v domovskej stanici Slanec ako výpravkyňa v zálohe a na železnici som 4 roky.

Karol: Pracujem na OR KE, SMSÚ ŽTS TO Margecany ako odborný technický zamestnanec približne rok.

• Kto alebo čo vás priviedlo na súťaž Tvár ŽSR?

Antónia: Minuloročný víťaz Jožko Mačaj mi hovoril o súťaži a aj o tom, že by som to mala skúsiť, že určite neoľutujem, mal pravdu. Som rada, že som ho poslúchla.

Karol: Raz som otvoril Železničný semafor a videl som tam reportáž o Tvári ŽSR, celkom sa mi to páčilo, tak sme sa aj s kolegynou prihlásili.

• S akými očakávaniami ste do súťaže išli?

Antónia: Čakala som, že tu stretnem super ľudí a možno sa porozprávam s kolegami, ktorí sú aj zo vzdialenejších pracovísk.

Karol: Nemal som nejakú konkrétnu predstavu, ale vedel som, že spoznám nových ľudí, možno zažijem veľa zaujímavého.

• A predstavy sa naplnili?

Antónia: Do poslednej bodky. Keby som vedela, čo ma tu čaká, tak by som sa prihlásila už skôr.

Karol: Určite. Spoznal som vynikajúcich ľudí a v tom je pre mňa táto súťaž výnimočná.

• Viete opísať svoje prvé pocity bezprostredne po vyhlásení výsledkov?

Antónia: Môj prvý dojem bol, či som dobre počula a či naozaj Maťka (hovorkyňa ŽSR) pozerá na mňa... a potom to vystriedal pocit šťastia a dojatia.

Karol: Bol som veľmi prekvapený, ale šťastný zároveň. Je to príjemný pocit získať titul Tvár ŽSR.

• Ešte niečo pre našich čitateľov: čomu sa venujete mimo práce?

Antónia: Voľný čas zvyknem tráviť s priateľmi a rada športujem.

Karol: Vo voľnom čase sa venujem najmä posilňovaniu a rád chodievam do kina.

Ďakujem za rozhovor.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

Foto: EDO

Tváre ŽSR





FOTO HÁDANKA

RELAX



Vy sa pýtate, my odpovedáme



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

Napište nám na adresu redakcie:

Ž semafor
Štefánikova 60
Košice

alebo zavolajte

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.

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

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.

Správna odpoveď októbrovej fotohádky je: Železničná stanica Lehnice

Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava: Ing. Alžbeta Gyurkovicsová z Bratislavy.

Blahoželáme!

				Pomoc: ab ovo, arban, Žitava	ruský sociálny revolu- cionár	na tom mieste	americium (zn.)	slovenská rieka	Pomoc: ayl, eser, kin,ut	japonská abeceda	pestrofar. papagáj	rubídium (zn.)	4.časť tajničky	celebský byvol		
-Čo povedala tvoja žena, keď ťa zbadala, ako sa bozkávaš so susedou? - Predstav si, že nič. A tie dva... (dokončenie v tajničke).				pracovná plošina v lome					pohľadnica (hovor.)							
				2.časť tajničky						oddiel mon. jazdcov osobné zámeno						
				štvorček (typ.)			hmotnosť, jednotka			knock out (skr.)						
				tiež			infekcia			trocha (hovor.)						
Jozef Vysočani	ušliape	jas	argón (zn.) starorím. peniaz			Zolov román určené					slovo úcty v Ázii beduínsky plášť					
3.časť tajničky					poskytuje nemecké mesto					opytovacie zámeno jednoväz. radikál			biblická postava			
zvýšený tón "D"				obec pri D. Strede vokalizov. predložka					od začiatku (pren.) alebo (bás.)							
MPZ Ukrajiny			Chaplinova manželka filmový mimozem.					Staroger- mán latinská spojka								
1.časť tajničky											kridlo (odb.)					
americký ekonóm (Cyrus Stephan)							koralový ostrov					značka kancelár. potrieb				

Mikuláš

príde do SIP Strečno

3. DECEMBER 2011

Pozývame Vás na víkendový pobyt spojený s návštevou Mikuláša

10:00 hod. Spoločná príprava sály

☉ výroba vianočných ozdôb



☉ kreslenie, modelovanie, šantenie, hry, súťaže
☉ zdobenie perníčkov

12:00 hod. Obed

☉ minikino

☉ maľovanie na tvár

☉ tanečná škola a hry s animátormi

☉ karneval, detská disco

☉ tvorba pieskových obrázkov

16:00 hod. Privítanie Mikuláša

☉ mikulášske darčeky

☉ súťaž Mikuláš hľadá talenty

☉ tombola

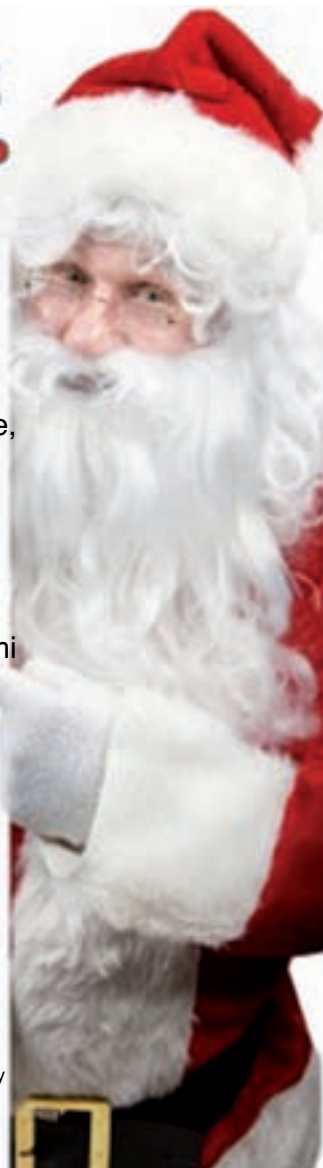
☉ popoludnie plné zábavy, prekvapení a sladkostí

Občerstvenie:

Vianočný punč pre deti aj dospelých a iné dobroty

Využite čerpanie sociálneho fondu podľa Kolektívnej zmluvy

Viac informácií a rezervácií:
041/229 5348; 930 5348; 0903 283 816



Historické fotografie putujú po staniach

Jedinečné historické fotografie z výstavby Košicko – Bohumínskej železnice si už v priebehu 2 mesiacov mohli pozrieť cestujúci vo vestibuloch staníc v Žiline, Čadci aj Vrútkach. Putovnú výstavu unikátnych záberov pripravilo Považské múzeum v Žiline pri príležitosti 140. výročia tejto najdlhšej trate na Slovensku. Snímky, ktoré sú archivované vo viacerých slovenských múzeách, pochádzajú od dvoch peštianskych fotografov z roku 1871 a zachytávajú počiatky tejto trate. Výstavu ešte možno zhladať v Kraľovanoch, ale len do 19. decembra. Potom sa historická zbierka presunie do Liptovského Mikuláša, kde bude prístupná do 16. januára 2012.

(balky)



Podporme hodinovou mzdou kolegov v núdzi

Blíži sa obdobie vianočných sviatkov a pre väčšinu z nás sa tento čas spája s predstavou sviatočných chvíľ v kruhu svojich najbližších. Nie každý má ale to šťastie prežiť atmosféru pokojných Vianoc. Nehoda, úraz, choroba alebo iné nešťastie v rodine dokážu vniesť smútok aj do obdobia najkrajších sviatkov v roku. Preto neinvestičný fond **SOLIDARITA** zamestnancov ŽSR spoločne s vedeniami všetkých troch železničných spoločností aj počas týchto Vianoc organizuje akciu pod názvom **Hodinová mzda pre SOLIDARITU**. V novembri, decembri, ale tiež aj v januári a februári môžu železničiar venovať hodinovú mzdu prostredníctvom mzdovej učtárne na účet fondu, aby prejavili spolupatričnosť s kolegami, ktorí sa náhle ocitli v nepriazni osudu. Vďaka takýmto peňažným darom zamestnancov železníc mohla SOLIDARITA za vyše 15 rokov svojej existencie pomôcť 616 železničiarom a ich rodinám v celkovej hodnote 360 077,88 EUR. Poukázanie finančného príspevku na účet fondu SOLIDARITA je príležitosťou dokázať, že nám na osudoch kolegov naozaj záleží. Určite aj toto rozhodnutie mnohých v núdzi poteší, že vo svojom smútku nezostanú opustení a bezradní.

(KB)



Fotoreportáž z finálového víkendu

V minulom čísle sme vám priniesli zopár postrehov a fotografií z finálovej premeny našich tohtoročných finalistov. Dva dni navštevovali spoločenské tance, aby sa počas slávnostnej večere predstavili v tom najlepšom tanečnom „svete“. Avšak ani sobota nebola žiadnym zaháľaním. Kým pred rokom finalisti dobyli hrad Strečno, tí tohtoroční preukázali svoje zručnosti, zdatnosť i logické myslenie pri rôznych športových disciplínach pod hradom. Rozdelení do troch družstiev si spolu s porotcami zasúťažili. Krátkou fotoreportážou vám priblížime atmosféru finálovej soboty. Na záver azda iba spomenieme, že vyhrali KuriaDka. Nie, toto nie je preklep. Katka, Anka, Dana, Mirko a Karol súťažili v tíme pod týmto názvom...



Ideme do finále... možno aj po tomto moste, ktorý si jednotlivé družstvá sami poskladali...



Podarilo sa to všetkým, avšak s rozdielnym časom.



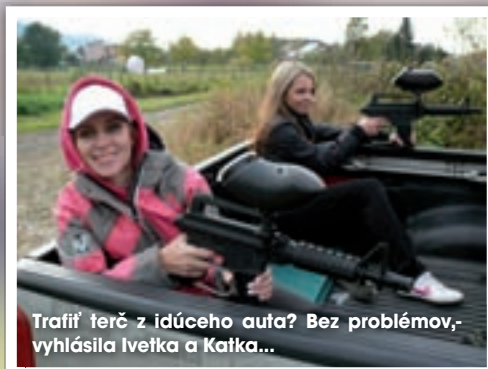
Števo a Michal sa pri „výrobe iskry“ poriadne zapoili, ale zvládli to... založili oheň bez zápalek.



Postaviť stan a navariť chuťnú polievku sa KuriaDkam podarilo v skvelom čase...



Peťo sa osvedčil aj ako skvelý navigátor...



Traťiť terč z idúceho auta? Bez problémov, vyhlásila Ivetka a Katka...



Ešte zorbing a adrenalinové aktivity sú v závere...



Štvorkolky a jazdy na nich sa páčili chlapom, ale aj dievčatám...



A po vyhlásení výsledkov už iba tradičné spoločné foto na záver...

FOTO mesiaca

Zašlite nám do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor. Dnes je autorom Ervin HILLER, výpravca zo železničnej stanice Kalná nad Hronom. Zapózoval mu netradičný kolega - dvojročný Alan. Zvláda to nielen ako vonkajší, ale tiež aj ako dispozičný výpravca. Dôstojný „pán železničiar“!

