

Ž E L E Z N I Č N Ý

# SEMAFOR

ŽSR MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXII

APRÍL 2012

**Hospodárske výsledky  
za rok 2011**

**Pobyty pri mori**

**Naši mostári napínali svaly,  
Rakúšania priviezli techniku**

## EDITORIAL



Aprílové číslo mám rada. Už niekoľko rokov ho veľmi rada aj s ostatnými redaktormi tvorím. Rozmýšľam, čím to je a presviedčam sa, že to nie je nielen tým, že mi v tom pomáhajú teplé a žiarivé lúče jarného slniečka. Samozrejme, ich energia, predierajúca sa cez žalúzie je silná, ale bola by nanič, ak by rozhodujúcimi neboli zaujímavé témy.

Časté cestovanie redakčného tímu naznačovalo, že apríl prináša množstvo akcií, o ktorých budeme môcť písať. Tie sa netýkali len rekonštrukčných a stavebných prác, ktoré sa vďaka počasiu mohli začať realizovať. Týkalo sa to aj množstva podujatí, ktorých hlavným prívlastkom bola odbornosť. Odborný seminár traťového hospodárstva bol už pätnásty a jeho priebeh tomu aj zodpovedal. Výborná organizácia, množstvo hostí a prezentácie na zaujímavé témy, to všetko sa udialo pod Tatrami počas dvoch dní.

Rovnaké hodnotenie si však zaslúži aj v poradí prvá celoslovenská konferencia odvetvia elektrotechniky a energetiky na železnici. Profesionálnu a schopnosť skvelých organizátorov ukázali chlapi z Odboru 460 GR ŽSR, a tak by iste mali v tomto trende pokračovať.

Myslím si, že apríl aj s pomenovaním bláznivý ešte prinesie prekvapenia, avšak dnes to uzatvárame s tým, že pre železnice bol úspešný. Známe výsledky hospodárenia firmy za rok 2011 sú tiež pozitívnou správou a aj ciele ekonómov na tento rok sú jasné a veľmi priaznivé.

Pri písaní niektorých materiálov som počúvala v redakcii CD-čko, ktoré sme dostali od výpravcu Laca Drugdu zo Stožku. Priznám sa, že radšej ako folklór si vypočujem modernú hudbu, ale pri počúvaní tohto, s názvom ...deti alebo krása v kroji rodená, som mala zimomriavky. A to nielen preto, že krásne ľudové pesničky spievajú desaťročné deti, ale aj preto, že z predaja týchto CD-čiek sa podporujú rodiny, ktoré majú ťažko choré deti. Ladislav, ktorý tam hrá na heligónke, je veľký človek a jeho nezištná pomoc z neho robí aj vzácneho človeka. Držime palce, aby sa predalo čo najviac kusov CD-čiek a pomohlo sa tak tým, ktorí to potrebujú.

Aj redakčný tím si niekoľko kusov veľmi rád kúpi.

**Príjemné čítanie a pekné dni prajem.**

*Dana Schwarzová*

# Výrazne lepší výsledok hospodárenia



**Železnice SR hospodáril v roku 2011 so stratou vo výške 31,78 mil. €. Oproti podnikateľskému plánu, schválenému v decembri 2010, ktorý počítal so stratou 193,19 mil. €, je to výrazne lepší výsledok. Hospodárenie ovplyvnilo niekoľko faktorov, z ktorých podstatný vplyv mala neplánovaná, dodatočná úhrada fixných nákladov vo výške 80 mil. €, na základe rozpočtového opatrenia MF SR č. 27/2011.**

Výnosy dosiahli 480,78 mil. €, čo predstavuje oproti plánu nárast o 127,14 mil. €. Tento rast súvisí s už spomínanou vyššou úhradou fixných nákladov a zaúčtovaním pohľadávky za neuhradenú časť fixných, ekonomicky oprávnených nákladov zo zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za rok 2011. Ďalším výrazným faktorom bolo úspešné znižovanie nákladov v súvislosti s realizáciou programu úspor a optimalizácie ŽSR, ktorý sa odvíjal z Programu revitalizácie železničných spoločností, schváleného vládou SR v marci 2011. Náklady za obdobie 12 mesiacov, končiacich 31. decembra 2011, dosiahli výšku 512,57 mil. €, čo predstavuje oproti plánu nižšie čerpanie o 34,15 mil. €. Jadro úspor bolo v spotrebovaných nákupoch a službách. Výsledok hospodárenia pozitívne ovplyvnil i vývoj zamestnanosti, kde optimalizáciou klesol medziročne evidenčný počet zamestnancov o 1 991, na stav 14 998 zamestnancov ku dňu 31. 12. 2011.

V roku 2012 plánujú ŽSR hospodáriť bez strát s vyrovnaným rozpočtom. Tento zámer naplňa ciele spomínaného Programu revitalizácie železničných spoločností a má oporu v schválenom rozpočte SR, v zmysle ktorého majú byť uhradené ekonomicky oprávnené fixné náklady, súvisiace s prevádzkovaním železničnej infraštruktúry, v plnej výške. Predpokladom naplnenia tohto cieľa sú prijaté interné opatrenia v oblasti optimalizácie nákladov spoločnosti. Vyrovnané hospodárenie ŽSR závisí tiež do určitej miery i od toho, ako sa bude dať dopravným spoločnostiam železničného sektoru, ktorým ŽSR poskytujú svoje služby. Rizikom, nielen pre hospodárenie ŽSR, je budúci vývoj na finančných trhoch a tiež na dopravnom trhu, ktorý úzko súvisí s vývojom hospodárstva SR ako i celosvetovej ekonomiky.

(red)

## Na Žitnom ostrove vyčíňali sprejeri

**S výtormi sprejerov bojuje celé Slovensko. Často sú to len čarbanice, prípadne vulgarizmy, ktoré len hyzdia cudzí majetok, objekty ŽSR nevynímajúc. Sprejerskí vandali na Žitnom ostrove ale vyznávajú iný – miestny „folklór“. Neznámy jedinec asi potreboval verejne vyznať svoj vzťah k maďarskému jazyku a pred voľbami nastriekal na fasády staníc názvy obcí v maďarčine.**



Vynovená fasáda stanice v Kvetoslavove neostala dlho čistá.



Sprejeri v Lehniciach nešetřili, fasáde dopriali viacero farieb.



Výtvor sprejera odstraňovali v Dunajskej Stredě chemickými prostriedkami.

V jeden deň takto poškodil viacero staničných budov. Príležitostí mal dostatok, keďže v staničiach slúžia dopravní dozorcovia len v denných zmenách. Podobne vyčíňali vandali aj počas minuloročných Vianoc.

Zatieranie nápisov fasádnou farbou a čistenie sklenených prístreškov chemickým čistidlom stálo našu firmu 700 €. A podobnú sumu na nákup fasádnej farby a čistiacich prostriedkov si môže SMSÚ ŽTS ÚB Bratislava pripraviť aj tentoraz. Možno by sa podobným útokom dalo predísť inštaláciou kamier, ktoré by snímali koľajiská aj budovy staníc.

(balky)

# Vedenie ŽSR na prehliadke Žiliny - Tepličky

Najvýznamnejšia stanica, vybudovaná za ostatné roky, zriaďovacia stanica Žilina – Teplička, je natoľko špecifická, že si ju 2. apríla, mesiac po sprevádzkovaní, prezreli zástupcovia vedenia Generálneho riaditeľstva ŽSR v spoločnosti riaditeľov oblastných riaditeľstiev. Oboznámili sa s jej históriou, modernými technológiami, rozpisom plánovaných miest, dopravnou obsluhou, ale aj s prevádzkovou činnosťou na spádovisku.

„V sieti ŽSR nie je nikde pokope zavedená takáto moderná technológia, na Slovensku sa ešte nikde neodskúšala. Ľudia zvyknutí na číslíkovku a tlačidlá pultu reléovky zrazu všetko sledujú na monitoroch a ovládajú pomocou myši,“ takto opísal modernú stanicu prítomným hosťom Ing. Jozef Dudák, zástupca riaditeľa Odboru dopravy GR ŽSR. Ako manažér spustenia novej zriaďovacej stanice do prevádzky ich fundovane zasvätil do genézy a prvoplánových, ale nenaplnených vízií rozvoja stanice. Odborne zhodnotil súčasný projekt dostavby stanice, jej sprevádzkovanie a vplyv na vlakovú činnosť susedných staníc.

Zmienil sa aj o personálnej optimalizácii pracovných miest, načrtnul aj prípadné možnosti navýšenia výkonov spádoviska. Po týchto informáciách sa hostia stretli s vedením stanice a spoločne navštívili riadiace dispečerské pracovisko stanice v centrálnej prijímacej budove. Pozornosť v ňom pújala dominantná veľkoplošná zobrazovacia jednotka, ako aj spracovanie informácií prostredníctvom moderných informačných technológií. V budove spádoviska zasa prítomných zaujalo automatické triedenie vozňov. Osobne sa mohli presvedčiť, že otvorenie zriaďovacej stanice Žilina - Teplička je v podmienkach ŽSR naozaj milý krok vpred.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Symbolického aktu – prestrihnutia pásky sa zúčastnili: zľava Ing. Ján Žačko - námestník GR pre ľudské zdroje, Ing. Ľuboš Polakovič - prednosta ŽST Žilina - Teplička, Ing. Milan Solárik - riaditeľ OR Žilina, Ing. Ján Zachar - námestník GR pre prevádzku, Ing. Silvia Némethová - námestníčka GR pre ekonomiku a Ing. Jozef Lamprecht - námestník GR pre rozvoj a informatiku.



Signalista Jozef Škulavík (v oranžovom) a dozorca spádoviska Miroslav Varinčák (v modrom) riadili posun na spádovisku s prehľadom a bez známok nervozity, aj keď ich prácu sledovalo vedenie z GR ŽSR aj nadriadení z OR Žilina a domovskej stanice.

## Kyselina a snečnicový olej vystrašili Trnavčanov

Horiace auto s nákladom kyseliny dusičnej zastavilo dopravu na trnavskej železničnej stanici, cestujúci museli byť evakuovaní pred nebezpečnými splodinami. O niekoľko dní vyvolal rozruch vykoľajený cisternový vozeň, z ktorého unikala neznáma látka.

Osobné auto naložené 250 kilogramami kyseliny dusičnej horelo 4. apríla na Dohnányho ulici v Trnave, približne 100 metrov od 2. nástupišťa. Pri požiari unikali do ovzdušia nebezpečné látky ohrozujúce životy ľudí, preto polícia o 13:40 hod. nariadila zastaviť železničnú dopravu a vyprázdniť stanicu. „Staničným rozhlasom sme vyhlásili evakuáciu nástupíšť, podchodu pre cestujúcich a vonkajších priestorov medzi výpravou budovou a koľajiskom. Kvôli zadymeniu podchodu pre cestujúcich nebezpečnými splodinami bol vyprázdnený aj vestibul výpravnej budovy. Cestujúci sa sústreďovali pred výpravou budovou na Kollárovej ulici, zamestnanci v prevádzkovej časti budovy uzatvorili od koľajiska všetky okná a zostali v budove,“ opisuje situáciu Ing. Roman Remenár, prednosta ŽST Trnava. Po uhasení požiariu a dvoch meraniach koncentrácie nebezpečných látok v priestoroch stanice, podchodu a nástupíšť, bola vlaková doprava obnovená o 16:57 hod. Počas mimoriadnej udalosti boli 4 vlaky medzi Bratislavou a Leopoldovom vedené odklonom



Naložený cisternový vozeň, ktorý prerazil betónové zarážadlo, znepokojoval Trnavčanov. Z unikajúcej neznámej kvapaliny sa nakoniec vykoľajil snečnicový olej. Foto: Pavol POKRÝVKA

cez Galantu, ostatné vlaky stáli. Celkovo bolo zmeškaných 18 vlakov o 1291 minút. Trnavčanom nebolo do smiechu ani v piatok trinásteho. Poobede pri štvrtom nástupíšti, počas posunu nákladnej súpravy, posledný cisternový vozeň prerazil betónové zarážadlo na konci koľaje. Cestujúcim síce zabraňoval príchodu na nástupište, ale po nedávnej skúsenosti s kyselinou ich viac znepokojovala neznáma látka unikajúca z poškodeného ventila na vozni. Nad koľajou bolo vypnuté napätie v troleji, hasiči

zberali tekutinu do nádob. Až neskôr vysvitlo, že vozeň viezol snečnicový olej. Poškodené vozne po nakoľajení nehodovým žeriavom odsunuli do areálu neďalekých opravovní.

(balky)



Evakuácia cestujúcich pred nebezpečnými splodinami kyseliny dusičnej.

# „Díky Broňa“ na Klemensovej

Bláznivý piatok 13. apríla mal v budove na Klemensovej ulici v Bratislave ako si nezvyčajne rušný priebeh. Hore – dolu pobehovalo viac ľudí, nosili sa svetlá, stojany, fotoaparáty a rôzna technika. Všetko smerovalo na 3. poschodie, priamo k paternosteru.



Paternoster zastal, „Pat a Mat“ idú do akcie.

Pýtate sa, čo sa dialo? Paternoster, ako jeden z mála jedinečných a funkčných výťahov svojho druhu nielen v Bratislave, ale aj na Slovensku, opäť zaujal. Tentokrát produkčný tím agentúry Promea Communication, ktorých klientom je aj VÚB banka. V poslednom období určite mnohých pobavili aj sympatické a vtipné reklamné spoty na produkty tejto banky. A tak sa dvaja dobre známi „lepiči Pat a Mat“, aj s ich obľúbenými slovnými sloganmi ako „sánka dolu, šéfe“ a „díky Broňa“, na chvíľu ocitli v železničiarском prostredí, zaseknutí priamo v našom výťahu. Ale nebojte sa, náš paternoster nezlyhal. To sa len fotili materiály pre ďalšiu sériu billboardov, plagátov a reklám tejto populárnej dvojice. A ani za fotoaparátom nestál len tak hocikto, ale rovno popredný slovenský fotograf Jakub Klimo.

Zuzana CHALUPOVÁ, foto: autorka



Pri pohľade na túto podarenú reklamnú dvojicu si mnohí v budove na Klemensovej okamžite spomenuli na „díky Broňa“ alebo „sánka dolu, šéfe“.

## Naši mostári napínali svaly, Rakúšania priviezli techniku

Pohraničný most, preklenujúci rieku Morava na trati medzi Devínskou Novou Vsou a Marcheggom, má nové mostnice. Na slovenskej strane ich vymenili bratislavskí mostári, sledujúc pritom prácu rakúskych kolegov za hraničnou čiarou. A poniektorí si zaspomínali aj na obdobnú činnosť spred dvadsiatich rokov, ešte za prítomnosti ozbrojených zložiek.

Vo výške, nad kalnou hladinou rieky, kde by mnohí len nespomali, zamestnanci Mostného obvodu Bratislava s istým krokom menili polovicu zo všetkých 144 mostníc železničného mosta. Druhú polovicu, už za štátnou hranicou, súčasne obmieňali aj Rakúšania. Tí však na rozdiel od Slovákov nahradili manuálnu drinu ľudí pásovým strojom, ktorý s ľahkosťou

prenášal a ukladal ťažké drevené mostnice. Čulý ruch v lokalite, ktorá bola kedysi ostro strážená, evokoval spomienky Dušanovi Fraňovi, majstrovi MO Bratislava: „**Pri predošlej výmene mostníc pred 20 rokmi tu bola taká hustá doprava, že sme ich menili na etapy, ale len od polnoci do piatej rána, aj to za prítomnosti vojakov a policajtov, ktorí nás neustále legitimovali.**“ Tentoraz sa mu z prác, realizovaných medzi 16. až 21. aprílom, vryje do pamäti náročná oprava pohyblivých ložísk v stiesnených priestoroch na vysokých pilieroch. „**Vplyvom vonkajších teplôt sa mení aj dĺžka ocelevej konštrukcie mosta, preto je položená na ložiskových valcoch. Tie ale boli spriechenené a zablokované. Kvôli ich odľahčeniu bolo potrebné 185-tonový most nadvihnúť a až posunutím ložiskových platní sme ich dostali do správnej polohy,**“ dodáva Fraňo.



Detail nesprávne nakloneného pohyblivého dvojvalcového ložiska na opore mosta. Mostári ho vyrovnali do správnej polohy posunutím ložiskovej platne.

V rámci výluky ešte traťoví robotníci zo SMSÚ ŽTS TO Bratislava upravili dilatačné zariadenia a nábehy v 200-metrovom príľahlom úseku podľa zameranej nivelety.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor, archív MO



Rakúšania na manipulácii s mostnicami použili hydraulickú ruku pásového stroja. Kvôli ochrane prírody nesmú na mostoch používať impregnované mostnice, ale len z prírodného dreva.



Mostári pod vedením majstra Dušana Fraňa musia využívať silu svojich svalov, aby dostali ťažké mostnice na určené miesta.

# Kráľovu Lehotu osvetľujú perspektívne LED svietidlá

Elektromontéri silnoprúdových zariadení SMSÚ EE SZ Vrútky namontovali začiatkom apríla v železničnej stanici Kráľova Lehota inovatívne osvetlenie. Namiesto klasických výbojkových telies skúšobne osadili na 4 stožiare svietidlá s vysokosvietivými LED diódami. Výhody LED osvetlenia ho totiž predurčujú za svetelný zdroj budúcnosti.



Elektromontéri z SMSÚ EE SZ Vrútky (zľava Pavol Groma a Jaroslav Chmúri) pripravujú LED svietidlo pred jeho montážou na osvetľovací stožiar.

V svietidlách osvetľujúcich železničné priestranstvá prevažujú najmä svetelné zdroje s vysokotlakovými sodíkovými výbojkami. Tie moderné už majú nízku cenu a životnosť približne 32-tisíc hodín. Čoraz viac im ale konkurujú LED svietidlá. „Usporia viac ako 50 percent nákladov na elektrickú energiu, ich priemerná životnosť je približne 80 000 hodín. Neprodujú UV žiarenie ani škodlivé plyny a látky, sú rozmerovo aj tvarovo variabilné. Po zapnutí dávajú okamžite maximálny výkon, čo je výhoda oproti výbojkám, ktoré majú dlhší čas nábehu a vyznačujú sa poruchovosťou pri spínanom prevádzkovaní. Nevýhodou LED osvetlenia je ale dlhšia návratnosť investície, vzhľadom na vyššiu obstarávaciu cenu,“ ozrejmjuje Ing. Ján Rohlíček, vedúci oddelenia ET z Odboru označovacej a zabezpečovacej techniky a elektro-techniky GR ŽSR. Trend je však optimistický, s nárastom svetelnotechnických parametrov LED svietidiel súčasne klesá ich cena. Per-



Ešte pred montážou svietidla elektromontéri Petr Vajda a Miroslav Handrk fahajú v stožiare nový prírodný kábel. Inovatívne svietidlo tvoria 4 LED segmenty, ktoré sú samostatne napájané. Ich selektívnym vypnutím, napríklad v dopravných prestávkach, sa zníži intenzita osvetlenia aj odber elektrickej energie.

spektívne svetelné zdroje sa takto stávajú zaujímavým aj pre osvetlenie priestranstiev ŽSR. Okrem Kráľovej Lehoty bolo už 7 kusov namontovaných aj na nástupišti v Košiciach. Zatiaľ sú všetky LED svietidlá iba v skúšobnej prevádzke, ale plánujú sa umiestniť aj ďalšie, od iných výrobcov. Najskôr sa však musí overiť, ako sa uplatnia v podmienkach železničnej dopravy.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

## Trakčné vedenie napína nový systém bez závaží

Trakčné vedenie v železničnej stanici Spišská Nová Ves napínajú od 3. apríla dve nové, v sieti ŽSR zatiaľ unikátne napínacie zariadenia. Klasický kladkostroj s ťažkými závažiami nahradil kotevný systém od firmy PFISTERER. Takéto zariadenia sa už bežne používajú vo viacerých štátoch Európy, niekoľko kusov je namontovaných aj v susednom Česku a Maďarsku.

Jedným z podstatných faktorov bezpečnej a spoľahlivej železničnej dopravy na elektrifikovaných tratiach je aj správna vzájomná spolupráca zberačov hnacích vozidiel a trakčného vedenia. O to sa pričiňujú aj napínacie zariadenia, ktoré udržujú drôty trakčného napätia s vysokou teplotnou rozťažnosťou neustále napnuté. Klasický systém napínania predstavuje určitý počet závaží, ktoré vyvírajú požadovanú silu a pomocou kladky napínajú trakčné vedenie, aby nedošlo k jeho zvlhnutiu a poklesu. „Kotevný systém Tensorex od firmy PFISTERER, namontovaný v Spišskej Novej Vsi, pracuje na princípe napnutej pružiny, podobne, ako pružiny klasických hodín. Nie je potrebné závažie, čo je jeho veľká výhoda v stiesnených priestoroch tunelov, ale aj na nástupištiach. Pri roztrhnutí lana už nehrozí následný pád záva-



Pokiaľ elektromontéri Marián Smotrila a Vladimír Hricko pripeňovali kotevný systém Tensorex, elektromontér Milan Rožár (dole) demontoval nepotrebné závažie pôvodného napínacieho zariadenia.

žia, ktoré by eventúálne mohlo ohroziť cestujúcich. Jeho životnosť je stanovená na 30 rokov,“ opisuje nový systém Ing. Vladimír Oravec, manažér ET z Odboru označovacej a zabezpečovacej techniky a elektro-techniky GR ŽSR.

Výber stanice v Spišskej Novej Vsi tiež nebol náhodný. Zariadenie musí spoľahlivo fungovať pri teplote od  $-30$  do  $+40$  °C a táto stanica je typická pomerne veľkým rozdielom teplôt. Činnosť nového systému bude sledovaná v polročnej skúšobnej prevádzke. Až po jej kladnom zhodnotení získa povoľovací list a zariadenie bude možné používať v podmienkach ŽSR.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Bezúdržbový kotevný systém Tensorex od firmy PFISTERER upeňovali elektromontéri Marián Smotrila a Vladimír Hricko z SMSÚ EE TV Poprad. Na správnu montáž aj nastavenie dozeral zástupca dodávateľa, ktorý pricestoval až z Milána.

# Odborníci traťového hospodárstva sa stretli v Poprade

## STRAHOS 2012



Dva aprílové dni venovali železniční odborníci traťovému hospodárstvu. V Poprade v hoteli Satel zorganizovala Žilinská univerzita v Žiline, Stavebná fakulta, Katedra železničného staviteľstva a traťového hospodárstva a ŽSR, VVÚŽ a Odbor železničných tratí a stavieb GR ŽSR, už 15. seminár traťového hospodárstva STRAHOS 2012. Seminár niesol aj prívlastok medzinárodný, keďže nechýbali odborníci z Čiech a Maďarska.



Ing. Vladimír Kačmarčík z VVÚŽ odprezentoval na seminári diagnostiku dopravnej cesty moderným mobilným diagnostickým prostriedkom.

Program seminára bol náročný, vzhľadom k veľkému množstvu prednášok a prezentácií. Organizátori to však zvládli výborne, takže priestor bol stopercentne využitý. Účastníci akcie mali čas nielen na vypočutie odborných prednášok a prezentácií, ale aj na osobné diskusie a stretnutia.

Najviac skloňovaným slovom bola údržba tratí a modernizácia. Svedčí to o tom, že kvôli bezpečnosti a plynulosti železničnej prevádzky sa týmto oblastiam musí venovať neustále veľká pozornosť. Ing. Vladimír Kačmarčík z VVÚŽ prezentoval diagnostiku dopravnej cesty moderným mobilným diagnostickým prostriedkom. Ide o štúdiu, ktorá by bola pre ŽSR veľkým prínosom a úsporou, ak by firma tento prostriedok vlastnila.

Českí kolegovia priblížili modernizáciu a nové systémy na diagnostiku železničnej dopravnej cesty v ČD. O obnove expertného systému pri rozhodovaní v oblasti údržby a obnovy želez-

ničných tratí rozprávali maďarskí kolegovia z MÁV.

Prezentácie sa týkali aj nových predpisov na ŽSR, ale aj novodobého hospodárenia na dráhe. Svoju činnosť a dosiahnuté výsledky aj postupy prác prezentovali naši kolegovia z jednotlivých sekcií železničných tratí a stavieb



štyroch oblastných riaditeľstiev. Ing. Andrej Zitrický z MO Košice účastníkom seminára priblížil obnovovacie práce na železničnom moste v Spišských Vlachoch, ktorý bol zničený povodňou. Zaujímavé boli aj novinky na koridoroch, lepenie štrkového lôžka, moderné technológie ochrany životného prostredia na železnici, ale aj ďalšie témy. O vzdelávaní odborníkov pre železničné staviteľstvo a traťové hospodárstvo, hovorili členovia akademickej pôdy Žilinskej univerzity v Žiline.

Strahos 2012 bol stretnutím odborníkov traťového hospodárstva, ktorý má nielen informačný charakter, ale predovšetkým dáva priestor odborným diskusiám a ďalším možnostiam spolupráce v oblasti traťového hospodárstva.

(sch)

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



# Súčasnosť a budúcnosť odvetvia elektrotechniky a energetiky ŽSR

## CELOSLOVENSKÁ KONFERENCIA

Počas dvoch aprílových dní sa v SIP Strečno stretli odborníci z odvetvia elektrotechniky a energetiky, pôsobiaci v železničnom sektore. Cieľom bolo vytvoriť priestor na stretnutie, diskusiu a vzájomnú výmenu informácií odborníkov z odvetvia elektrotechniky a energetiky ŽSR, zástupcov rezortného výskumu a vývoja, obchodných partnerov zo Slovenska i zo zahraničia, zástupcov stredných odborných škôl a technických univerzít. Konferenciu organizačne pripravili zamestnanci Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR v spolupráci so Slovenskou vedecko-technickou spoločnosťou dopravy. Záštitu nad konferenciou prevzal generálny riaditeľ ŽSR.

„Radi by sme týmto projektom položili základy novej tradície a vytvorili podmienky na to, aby sa konferencia takéhoto zamerania stala pravidelným miestom stretávania sa odborníkov, ktorí majú veľmi blízky pracovný vzťah k problematike železničnej elektrotechniky a energetike,“ uviedol v úvode konferencie Ing. Daniel Balucha, riaditeľ odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR. Okrem privítania účastníkov vyslovil aj poďakovanie zamestnancom odboru pri príprave a organizovaní podujatia.

Konferencia prebiehala podľa programu, pričom najväčšia časť bola venovaná prednáškam rozdeleným do štyroch blokov. Prvý blok s názvom Súčasný technický stav a ďalšie smerovanie odvetvia EE ŽSR začal zaujímavou prednáškou Ing. Miloš Šefčík z Odboru 460 GR ŽSR. V prezentácii priblížil históriu elektrifikácie, ale aj súčasnosť a plány do budúcnosti na železničných tratiach na Slovensku. Prítomní sa dozvedeli okrem iného aj to, že v súčasnosti ŽSR spravujú 3 623 kilometrov (km) tratí, t. j. 6 881 km koľajú normálneho, širokého a úzkeho rozchodu tratí a 1 923 km tratí so zabezpečovacím zariadením rôznych kategórií. ŽSR prevádzkujú celkovo 1 537 km elektrifikovaných tratí.

Veľké množstvo prednášok sa nachádza v zborníku, ktorý dostal každý účastník konferencie. Zborník prezentuje priestor pre tvorivú diskusiu i prezentáciu navzájom protichodných prístupov, teórií a názorov z oblasti elektrotechniky a energetiky, o čom sa môže čitateľ presvedčiť.

„Príspevky sú zoradené chronologicky tak, ako boli prednášané, resp. zaradené do pôvodného programu. Verím, že vzhľadom k rozsahu sa čitateľ nepochybne dokáže zorientovať v jednotlivých témach,“ informoval Ing. Daniel Balucha a zaželel všetkým, aby poznatky a informácie, ktoré v rámci jednotlivých vystúpení boli prezentované, mohli aplikovať vo svojej každodennej práci, pri príprave nových riešení a nových projektov.

Okrem zaujímavých odborných prednášok a prezentácií bol v Strečne priestor aj na tému Technika verzus ľudské zdroje, ktoré odzneli v treťom bloku. Ing. Katarína Tóthová z O 510 GR ŽSR hovorila o súčasnom stave zamestnanosti, a samozrejme, o aktuálnej situácii v odvetví EE. Prítomní mali možnosť získať informácie o očakávaných trendoch v tomto období, ale aj o požiadavkách na zdravotnú a odbornú spôsobilosť. Ing. Ján Rohlíček z O 460 odprezentoval v tomto bloku zase



Organizátorom z Odboru 460 GR ŽSR patrí poďakovanie a pochvala za výbornú organizáciu konferencie. Veríme, že úspešný prvý ročník bude výborným štartom aj do budúcnosti. Poďakovanie patrí samozrejme aj obchodným partnerom. Vďaka ich podpore sa konferenciu podarilo zorganizovať.



Prvý blok prednášok s názvom Súčasný technický stav a ďalšie smerovanie odvetvia EE ŽSR začal zaujímavou prednáškou Ing. Miloš Šefčík z Odboru 460 GR ŽSR.

prednáškou o spolupráci ŽSR so školami. Nové metódy vzdelávania na železnici, e-learning a ďalšie plány v tejto oblasti predstavil Ing. Dušan Dundek z Odboru 510. Priestor dostali takmer všetci účastníci konferencie, nielen na predstavenie svojich činností a plánov, ale aj na prezentáciu vlastnej firmy.



Konferencie sa zúčastnili okrem železničiarov aj odborníci z odvetvia elektrotechniky a energetiky z rôznych firiem, škôl. Konferencie sa zúčastnili aj zástupcovia obchodných partnerov z Čiech.

Konferencia sa niesla vo vysoko odbornom duchu a nasadila vysokú úroveň, nielen prípravou a výberu tém, ale aj organizácii akcie. Organizátorom tak právom patrí pochvala.

(sch)

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

# O stratégii a rozvoji koľajovej dopravy

Ocenenie získal Igor Reiprich

Je železnica drahšia ako cesta? Aký osud čaká veľké železničné projekty na Slovensku? Stane sa systém mestskej koľajovej dopravy reálnou alternatívou k individuálnej automobilovej doprave v meste? Na tieto a na množstvo ďalších zaujímavých a aktuálnych otázok sa pokúsili odpovedať účastníci 8. ročníka Fóra koľajovej dopravy. Ten sa konal v kongresových priestoroch hotela Double Tree by Hilton v Bratislave v dňoch 13. až 14. marca.



Viac ako dve stovky špičkových odborníkov zo súkromného aj verejného sektora dva dni diskutovali o stratégii a rozvoji železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku.



Slávnostný večer moderovala opäť Vera Wisterová.

Viac ako dve stovky špičkových odborníkov zo súkromného aj verejného sektora dva dni diskutovali o stratégii a rozvoji železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku a ich mieste a úlohe v rámci priestoru Európskej únie a ďalších okolitých krajín. Konferenciu otvorili úvodné príspevky tých najpopulárnejších. Vystúpil primátor Bratislavy, riadiaci pracovníci európskych inštitúcií DG MOVE, JASPERS, Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, najvyšší predstavitelia technických

univerzít na Slovensku a zástupcovia železničných spoločností.

Celé fórum sa nieslo v atmosfére pretrvávajúcej ekonomickej krízy v eurozóne, ktorá výrazne ovplyvňuje rozvoj koľajovej dopravy, ale zároveň bolo z väčšiny príspevkov cítiť nádej, že pokiaľ sa kompetentní odborníci k tejto situácii postavia ako k príležitosti na zefektívnenie systému, konkurencieschopnosť a ekonomická výhodnosť tohto druhu dopravy, ktorá je preferovaná najmä z pohľadu ekológie a komfortu, porastie veľmi rýchlo.

V rámci spoločenského večera 8. Fóra koľajovej dopravy bol vyhodnotený už druhý ročník prestížneho ocenenia Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku pre rok 2012. Laureátom tohtoročného ocenenia sa stal Ing. Igor Reiprich, CSc. dlhoročný pracovník Dopravného podniku mesta Košice a predseda Združenia prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR. Medzi nominantmi na ocenenie bol aj Ing. Ján Juriga, riaditeľ OR Košice.

„Prevádzka a stavby koľajovej dopravy ako aj jej odborní garanti veria, že 9. ročník, ktorý sa uskutoční 19. až 20. marca 2013, nadviaže na doterajšiu vysokú úroveň a spolu s novými témami ju ešte o niečo zvýši,“ povedal hlavný organizátor konferencie zo Spoločnosti PSKD.

„Prevádzka a stavby koľajovej dopravy ako aj jej odborní garanti veria, že 9. ročník, ktorý sa uskutoční 19. až 20. marca 2013, nadviaže na doterajšiu vysokú úroveň a spolu s novými témami ju ešte o niečo zvýši,“ povedal hlavný organizátor konferencie zo Spoločnosti PSKD.

Ing. Slavomír PODMANICKÝ

## Jarné upratovanie na stanici

Občianske združenie Štokovec prispôbilo svoje aktivity tentoraz aj ročnému obdobiu a s prvými lúčmi sa pustili do jarného upratovania. Do prác v okolí stanice sa zapojili nielen členovia združenia, ale aj dobrovoľníci, ktorí pomáhajú pri rekonštrukcii banskoštiavnickej kalvárie. Súčasťou uprataného parku pri stanici je po novom aj kompostovisko a koše na separovaný odpad. „Čaká nás ešte maľovanie plotov,“ povedala Zuzana Bodnárová z OZ Štokovec. OZ sa angažuje aj v projekte o krajšie cestovné lístky, ktoré predáva a v blízkej budúcnosti budú zrejme farebnejšie, pútavejšie, ale hlavne iné, na aké sme doteraz boli zvyknutí. Všetko je, ale ešte malým tajomstvom, ktoré naša redakcia samozrejme včas odhalí.

(iva)



OZ Štokovec a dobrovoľníci v akcii. Okolie banskoštiavnickej stanice malo po ich zásahu hneď iný šat.



O historickej železničnej stanici na úpätí vrchu Kamenica sa v poslednom čase hovorí viac ako inokedy. Predovšetkým preto, že historická budova dopravné z roku 1872 neúprosne chátra, podlieha času a v ďalšom rade preto, že výhybňa Stará Kremnička bola prebudovaná na automatické hradlo a výhybky č. 1 až 3 a koľaj č. 2 a 2a stratili pre ŽSR význam. Dlhodobu sú nepoužívané, a tak by mali byť zrušené. To sa ale nepáči občianskemu združeniu Kamenica, ktoré chce na spomínanom mieste vybudovať kultúrno - turistické centrum.

Vo všeobecnosti platí, že ŽSR nemajú finančné prostriedky na starostlivosť, udržiavanie a zabezpečovanie starých a nepotrebných neprevádzkovaných tratí, rovnako aj budovy. ŽSR totiž nedisponujú finančnými prostriedkami na tento účel. Sú zbytočnou finančnou záťažou kvôli údržbe a prehliadkam a predstavujú potenciálne nebezpečenstvo ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy, pretože v tejto súvislosti zaznamenali železnice aj rozkrádanie súčastí výhybiek. Na základe toho sa pri príprave plánu komplexných rekonštrukcií zaradilo do plánu na rok 2012 zrušenie výhybiek a koľají aj v spomínanom úseku. Záujem o zachovanie výhybiek a koľaje zo strany OZ Kamenica však

nechal celú vec ešte neistou a ŽSR pristúpili k prehodnoteniu ich zrušenia. Je potrebné, aby zodpovedné odborné útvary ŽSR ešte túto situáciu prehodnotili. A ak budú súhlasíť, je možné v zmysle zákona o dráhach, aby sa OZ Kamenica stalo prevádzkovateľom dráhy (zmenenej koľaje) ako jej vlastníkom, alebo na základe zmluvy o prenájme, za podmienok stanovených zákonom, ako ostatní prevádzkovatelia dráh. Budú znášať finančné náklady na spomínanú údržbu.

Objekt na Starej Kremničke sa skladal z dvoch častí, bytovky a budovy bývalej železničnej stanice. Bytovka bola zdevastovaná natoľko, že hrozilo jej zrútenie. SHM tak na základe povo-



Vnútro stanice je v zúfalom stave.

lenia na odstránenie stavby ruiny nechalo zbúrať. Budova železničnej stanice je v majetku OR Zvolen a s jej zbúraním sa zatiaľ nepočíta. ŽSR sa však nebránia snahám aj spomínaného OZ na odkúpenie alebo prenájom.

Stanica v Starej Kremničke patrila k najkrajšie riešeným stanicám v železničnej spojnici Zvolen – Vrútky, ktorú kvôli prechodu horskými hrebeňmi nazývali aj slovenským Semmeringom. Jej história je spojená so SNP. Bola svedkom intenzívnych bojov a bol tu nasadený aj pancierový vlak Štefánik. Podľa zachovaných historických údajov sa tu dokonca vykoľajil nemecký vlak, naplnený muníciou.

Pri tragédii malo zahynúť viac ako tristo nemeckých vojakov. Išlo o druhú najvýznamnejšiu trať Uhorska.

(iva)



Ani vonkajšie priestory nie sú vo vyhovujúcom stave. Stanicu nahlodol zub času a vandalov.



## BEZPEČNOSŤ NA ŽELEZNICI OČAMI DETÍ

### SÚŤAŽ V KRESLENÍ

Spoločenstvo európskych železníc (UIC) vyhlasuje 2. ročník súťaže v kreslení pre deti pri príležitosti Medzinárodného dňa bezpečnosti na železničných priestech (ILCAD), ktorý sa tento rok uskutoční 7. júna.

Témou súťaže je:

#### BEZPEČNÉ PRECHÁDZANIE CEZ ŽELEZNIČNÉ PRIECESTIA.

Aj Železnice SR sa zapájajú do tohto projektu, a preto prostredníctvom časopisu Ž semafor vyzývame deti zamestnancov ŽSR na zasielanie svojich kresieb. Súťaž je určená pre deti v dvoch vekových kategóriách: 4 - 7 rokov a 8 - 12 rokov. Víťazi súťaže spomedzi detí zo všetkých zapojených krajín budú známi koncom mája. **Kresby s údajmi o mene a veku dieťaťa, spolu s informáciou o mene a pracovisku matky/otca – zamestnanca ŽSR, posielajte do 4. mája 2012 na adresu: GR ŽSR**

Odbor komunikácie  
Klemensova 8  
813 61 Bratislava

UIC  
INTERNATIONAL UNION  
OF RAILWAYS

ILCAD  
Železničné priestechie – správaj sa bezpečne

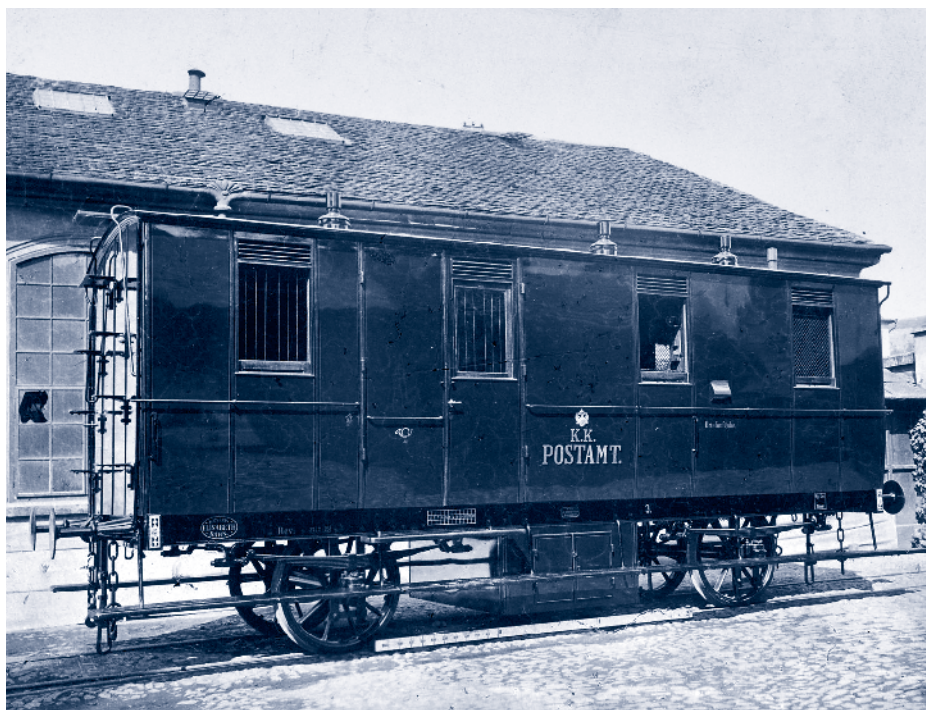
## Všetko je na webe...

### ...aj ukradnuté predmety ŽSR

Zloději, ktorí sa obohacujú na majetku železníc, by sa mali mať na pozore. Nový katalóg ukradnutých predmetov, zverejnený na webe, im totiž môže klepnúť po prstoch. V zberniach by ich nemali prevziať, pretože kradnutý materiál sa na 99 % používa iba na dráhe (celošťátne, vlečky a pod.), a preto po nájdení v zberných surovinách nie je problém určiť, že je to materiál z „dráhy“. Ak sa podarí polícii preukázať krádež, ŽSR si uvedenú škodu vymáhajú aj súdnou cestou. Spôsobené škody spojené s identifikáciou a samotným odstránením vzniknutej poruchy sú, žiaľ, niekoľkokrát vyššie ako materiálové, teda zisk zlodějov z odcudzeného a odovzdaného materiálu. Zloději sa zameriavajú predovšetkým na: koľajnicové spojky, prepójky, medené laná pre koľajové obvody, drôty zo vzdušných vedení, káblové vedenia, liatinové a železné kryty elektrických stožiarov, osvetlenia, rozvádzačov, železné súčasti výhybiek (koľajové spojky, závažia výhybiek) a zabezpečovacieho zariadenia ako napr. koľajové skrinky, závažia brvíen na priestechiach, zabezpečovacie zariadenie umiestnené v skrinách a domčekoch (napájacie transformátory, usmerňovače, meniče napätia), brzdné klátiky. Stránka, na ktorej môžete nájsť súhrn odcudzených vecí je: [http://www.zsr.sk/buxus/docs/obrazkovy\\_katalog/Obrazovy\\_katalog\\_sucasti\\_2012.pdf](http://www.zsr.sk/buxus/docs/obrazkovy_katalog/Obrazovy_katalog_sucasti_2012.pdf)

# Listy, balíky a poštové úrady na koľajniciach...

Pred nástupom železničnej dopravy bola monopolným dopravcom osôb, listov i menších nákladných zásielok pošta. Nositeľom výhradného práva na poštové služby bol štát na základe tzv. poštového regálu. Dopravu zásielok zabezpečoval vlastným vozidlovým parkom. Keď sa objavili prvé železnice, vznikol v tomto tradičnom štátnom odvetví menší „rozruch“ – nový dopravný prostriedok dokázal realizovať poštové výkony s oveľa menšími nákladmi, čím významne ohrozil príjmy poštového regálu. Hroziaci konflikt medzi poštou a železnicou sa napokon vyriešil tak, že pošta prenechala železnici prepravu osôb a ťažších zásielok, čo na oplátku železnica kompenzovala významnými ústupkami vo finančnej i prevádzkovej oblasti pri preprave listových zásielok a balíkov.



Poštový vozeň z polovice 70. rokov 19. storočia

Tento princíp našiel svoje vyjadrenie už v železničnom prevádzkovom poriadku zo 16. 11. 1851, ktorý v spojení so železničným koncesným zákonom zo 14. 9. 1854 nariaďoval železnici povinnosť bezplatnej prepravy pošty. V praxi tieto zákony oprávňovali poštu zaradiť do každého vlaku jeden poštový vozeň (druhý už bol za odplatu) a dopravovať ho vrátane obsluhy zdarma. Železnice poskytovali poštu na staniciach zdarma aj priestory pre poštové úrady.

Každý poštový vozeň bol už od čias prvých železníc samostatne fungujúcim poštovým úradom. Keďže poštovní úradníci aj počas jazdy vlaku triedili zásielky, za ktoré niesli zodpovednosť, neboli vozne takmer nikdy priechodné a vo vlaku boli radené buď hneď za rušňom, alebo až na jeho konci. Vo vnútri bývali rozdelené na časť pre listové zásielky (výpravňa uzáverov), charakteristickú množstvom priehradiek a pre balíky (výpravňa záverov). S týmito rozde-

lením vozňa súvisela technická zaujímavosť konštrukcie ich spodku v podobe „tvrdšieho“ vypruženia pod výpravňou balíkov, keďže zaťaženie tejto časti vozňa bolo väčšie. Charakteristickou súčasťou výpravne uzáverov každého poštového vozňa bola poštová schránka, do ktorej bolo možné priamo z nástupišťa vhodiť listovú zásielku. Súčasťou vybavenia interiéru vozňa bol záchod, šatníková skriňa a individuálne vykurovanie, keďže poštovní úradníci pracovali vo svojom mobilnom poštovom úrade i dlho potom, čo sa od vlaku odvesil rušeň a vystúpili všetci cestujúci. Častým charakteristickým znakom poštových vozňov bol svetlík (u starších vozňov) alebo aspoň strešné okná, ktoré mali zabezpečiť dostatok denného svetla, potrebného pre prácu pri triedení zásielok. Pre problémy s tesnosťou boli však neskôr často odstraňované.

## ZACHOVALI SA TRI VOZNE

V zbierkach železničného múzea sa zachovali tri poštové vozne. Najstarší z nich reprezentuje jeden z prvých typov štvornápravového poštového vozňa pre rýchliky. Hoci tento výrobok známej pražskej vagónky Ringhoffer pochádza z roku 1934, je vyvrcholením konštrukcie podvozkových poštových vozňov, ktoré boli stavané pre rakúske cisárske a kráľovské štátne železnice už od roku 1894. Je charakteristický zmiešanou stavbou s oceľovým nitovaným rámom, nesúcim drevenú kostru skrine s vonkajším plechovým obkladom. Jeho reštaurovanie do stavu z konca prevádzky vozňa na prelome



Výpravňa záverov vo štvornápravovom poštovom vozni.



Poštový vozeň F 9-2318 slúži ako sprievodný pri jazdách nostalgických vlakov.

60. a 70. rokov 20. storočia bolo ukončené v roku 2008. Dnes sa nachádza v expozícii múzea Bratislava východ.

#### DOLÁROVÉ VOZNE A RYBÁK

O málo mladší, ale konštrukčne omnoho pokročilejší je ďalší železničný exponát – štvornápravový poštový vozeň, vyrobený v brnianskej Královopolskej strojárni roku 1937. Jeho konštrukcia nadväzuje na prvé celokovové nitované vozne zo začiatku 30. rokov. V roku 1970 bol tento vozeň podrobený rozsiahlej rekonštrukcii vo vtedajšej Juhoslávii v závode Janko Gredelji. Istou zaujímavosťou je, že za tieto práce bolo treba zaplatiť v americkej mene. Rekonštruované vozne potom obdržali prezývku "dolarové vozne". Vozeň udržiava klub bratislavských železničných modelárov v priestoroch Múzea dopravy Bratislava.

Posledným a najnovším poštovým vozňom dnešného rozprávania je dvojnápravový poštový vozeň typu „Rybák“, vyrobený vagonkou Tatara Smíchov v roku 1955. Vozeň so zvarovanou skriňou je modifikáciou celokovových osobných vozňov radov Ce a Be, produkovaných českými vagonkami od roku 1938. Zachováva ich spodok s dvojitým vypružením a rázvorom 9,4 m i rozmery a členenie skrine. Bez problémov bol zaraďovaný i do rýchlíkov s rýchlosťou 100 km/hod. Dva pekne zreštaurované vozne tohto radu môžeme stretnúť ako sprievodné vozne parných rušňov, prevádzkovaných klubmi, pôsobiacimi v depách Bratislava hl. a Bratislava východ.

MDC, foto archív MDC



Na stenách výpravne uzáverov boli listové priehradky.



Zachovaný poštový vozeň Fa 9110 niesol pôvodne označenie Fa 5-2084.

# Prekročenie pravidelného pobytu vlaku s prepravou cestujúcich na železničnej zastávke

Železničná zastávka je v zmysle predpisu ŽSR Z1, Pravidiel železničnej prevádzky, označené prevádzkovateľom dráhy miesto na širšej trati alebo v obvode stanice, ktoré je určené pre výstup a nástup cestujúcich. Toto, tak dôležité miesto pre cestujúceho, ako aj železničiara v službe, sa môže nachádzať v stanici ako aj na širšej trati, v priestore medzi pevnými zariadeniami železničnej siete, ako sú návěstidlá a železničné priecestia (zastávka Hronsek). V prípade, ak by v tejto situácii bola vytvorená technická závislosť medzi stavom priecestného zabezpečovacieho zariadenia a návseu návěstidla alebo priecestníka, článok 687 odst. a predpisu ŽSR Z1 presne popisuje, ako má rušňovodič postupovať v určitých tzv. neštandardných situáciách.

Toľko úvod a teraz otázka, ktorá zarezonovala na poslednom povinnom školení prevádzkových zamestnancov: „Ako má postupovať rušňovodič pri jazde vlaku, keď na železničnú zastávku, na ktorej má vlak zastaviť pre výstup a nástup cestujúcich, a ktorá je umiestnená medzi návěstidlom s priecestným upozorňovadlom a priecestím, príde s vlakom o niečo skôr (povedzme dve minúty) a potom určitý

čas čaká na určený pravidelný čas odchodu, čím vlastne prekročí čas pravidelného pobytu? Musí v tomto prípade rušňovodič dodržať podmienky uvedené v článku 702 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky, v ktorom sa uvádza, že v prípade poruchy PZZ musí ísť faháný vlak alebo posunujúci diel od tabuľky pred priecestím po priecestie rýchlosťou najviac 10 km.h<sup>-1</sup>, kým čelo vlaku alebo posunujúci diel neminie priecestie?

Po konzultáciách s garantom predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky na uvedenú

otázku možno dať nasledovnú odpoveď. V uvedenom článku sa neudáva, z akého dôvodu stojí vlak na inkriminovanom mieste (skorší príchod alebo predĺženie pobytu na zastávke pre technickú poruchu koľajového vozidla), ale udáva sa čas, ktorý je dôležitý pre správnu činnosť priecestného zabezpečovacieho zariadenia. Preto aj v situácii, ktorá je nakreslená na obrázku, je povinný rušňovodič dodržať podmienky článku 687 odst. a a článku 702.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

**Os 6269 ZSSK**

HDV r.810. Normatív hmotnosti: Lučenec - Fíľakovo M 44 ton  
Brzdilacie percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 20 náprav

	1	2	3	5	6	7	8
Lučenec .....		0::				14 44	80/40
Výh Holíša .....		0	5 <sup>5</sup>			49 <sup>5</sup>	
Holíša z .....			0 <sup>5</sup>	14 50	1	51	
Výh Prša z .....		0	3	54	1	55	



Skutočný čas prichodu = 14:48 hod.

## SOLIDARITA bilancovala a pomáhať bude aj naďalej ♥

**Správna rada neinvestičného fondu SOLIDARITA zamestnancov ŽSR prerokovala 13. marca na svojom prvom tohtoročnom zasadnutí činnosť a finančné hospodárenie za rok 2011. Zhodnotila aj pretrvávajúcu akciu „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“, v ktorej stále môžete finančne prispieť. Fondu môžete darovať aj 2 percentá zo zaplatenej dane za rok 2011.**

Celkový príjem fondu SOLIDARITA dosiahol v roku 2011 sumu 32 643,78 € a z týchto finančných prostriedkov bolo vyplatených 40 podpôr vo výške 26 350 €. Jedna podpora v hodnote 1000 € bola vyplatená pozostalým po zamestnancovi ŽSR, ktorý utrpel smrteľný pracovný úraz, ďalšia podpora v sume 700 € bola odsúhlasená zamestnancovi ZSSK CAR-GO, ktorý utrpel závažný pracovný úraz s ťažkou ujmom na zdraví. Šesť podpôr v celkovej sume 2 550 € bolo vyplatených zamestnancom, ktorých postihla živelná pohroma. Správna rada schválila poskytnutie finančnej podpory vo výške 21 500 € pre 29 zamestnancov (ich pozostalých, pre ŽP deti zamestnancov na ich

liečbu a zdravotné pomôcky, prípadne úpravu bezbariérového bytu). Tri mimoriadne podpory v celkovej sume 600 € spríjemnili Vianoce trom obojstranným nezaopatreným sirotám po bývalých železničiaroch.

Správna rada sa zaoberala aj vyhodnotením vianočnej akcie „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“. V novembri a decembri 2011, v januári a februári 2012 pribudlo na účet fondu 12 305,41 €. Za túto sumu patrí vďaka všetkým železničiarom, ktorí ochotne prispeli hodinovou čiastkou zo svojej mzdy. **Akcia naďalej trvá a ak ste sa do nej ešte nezapojili, stále máte možnosť darovať hodinovú mzdu na účet fondu prostredníctvom mzdovej učtárne, a to až**

**do konca októbra 2012.**

**Svoju humánnosť voči kolegom v núdzi môžete prejavíť aj poukázaním 2 percent zo zaplatenej dane za rok 2011. Postačí tak málo, príslušnému daňovému úradu doručiť do 30. apríla tlačivo „VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % zaplatenej dane z príjmov fyzickej osoby“ spoločne s tlačivom „POTVRDENIE O ZAPLATENÍ DANE z príjmov zo závislej činnosti“, vydané mzdovou učtárňou.**

Vďaka vašej dobročinnosti môže SOLIDARITA pokračovať vo svojej činnosti a pomáhať zamestnancom a ich rodinám formou finančnej pomoci pri riešení problémov i v ďalšom období.

♥ SRDEČNE ĎAKUJEME ♥

(KB)

# Súpravy zo Škodovky potešia na Ukrajine fanúšikov futbalu

Na poschodové vlaky, premávajúce na našich tratiach sme si už zvykli, napriek tomu dve takéto súpravy v marci a apríli viac priťahovali pozornosť. Smerovali z Čiech, od výrobcu – holdingu ŠKODA Transportation a. s., naprieč Slovenskom až na Ukrajinu, so zastávkou v Haniske pri Košiciach. Okrem prevládajúceho modro-bieleho zovňajšku mali od našich jednotiek radu 671 aj ďalšie odlišnosti.

Dve dvojsystémové poschodové jednotky radu 675 vyrobil tradičný český výrobca koľajových vozidiel ŠKODA Transportation a.s. na objednávku Ukrajinských železníc. Sú určené pre regionálnu dopravu na elektrifikovaných tratiach s jednosmerným napätím 3 kV, ale aj striedavým 25 kV. Súprava zaujme aj svojou dĺžkou, je zložená z dvoch motorových a štyroch vložených vozov. Počas presunu zo skúšobného okruhu vo Velimi na východ sa jednotky na niekoľko dní zdržali v Haniske pri Košiciach. Po previazaní podvozkov v miestnej dielenskej hale ZSSK CARGO pokračovala prvá súprava 22. marca, druhá 18. apríla, po širokorozchodnej trati do ukrajinského Charkova. Tam absolujú požadované homologizačné skúšky, aby počas júnových Majstrovstiev Európy vo futbale mohli prevážať fanúšikov medzi Kyjevom a Charkovom. Po šampionáte sa ráta s ich využitím aj na tratiach do Donecka a Dnepropetrovska. Moderné vlaky s kapacitou 636 miest na sedenie budú využívané na trasách do 700 kilometrov, čomu zodpovedá aj ich komfort a pohodlné sedadlá. V klimatizovanej súprave je 1. trieda aj bar, k dispozícii sú monitory na sledovanie videoprogramov, ale aj pripojenie k internetu. Pre prevádzku na Ukrajine sú vlaky osadené zabezpečovačom Klub a ukrajinskými rádiodanicami, doplnené sú tiež o interný komunikačný systém a oddiely pre sprievodcov. Zaujímavosťou sú aj vyklonené a fixované stúpačky pri nástupných dverách, keďže jednotky sú prispôbené priechodovému profilu UIC, ktorý je užší ako ukrajinský profil GOST. Po tejto dvojici možno očakávať ďalšie dodávky vlakov, pretože Ukrajina potrebuje 50 až 60 takýchto súprav, tiež minimálne 100 vlakov pre diaľkovú dopravu a cez 600 prímestských elektrických jednotiek.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor, ŠKODA Transportation a. s.



Skríňa motorového vozňa poschodovej jednotky, vyrobená z veľkoplošných hliníkových profilov v ostravskej spoločnosti ŠKODA Vagónka, je v hale plzenskej Škodovky kompletizovaná o elektroinštaláciu, výzbroj a interiér.



V dielenskej hale ZSSK CARGO v Haniske pri Košiciach dostali súpravy širokorozchodné podvozky, aby mohli ďalej pokračovať do ukrajinského Charkova.



Montážne haly plzenskej Škodovky produkujú okrem motorových vozov poschodových jednotiek, elektrických rušňov radu 380 a 381, rôznych typov elektríciek aj elektrické jednotky radu 650. Jedna z rozpracovaných 19 jednotiek RegioPanter pre České dráhy.



# NOVINKA V INVESTOVANÍ AJ PRE ŽELEZNIČIAROV

## Oslávte 15. narodeniny so Stabilitou v Londýne!

Doplňková dôchodková spoločnosť STABILITA, ako jediná na trhu, prišla vo februári s absolútnou novinkou. Každý sporiteľ môže vďaka nej sporiť ešte výhodnejšie a nasporiť na svoj budúci dôchodok ešte viac.

**Priemerný čistý ročný výnos, počas doterajšej histórie predstavoval 4,8 %.** Aj keď je toto zhodnotenie vysoko nadštandardné a výrazne prevyšuje úspory formou termínovaných vkladov v bankách, mnohí klienti, predovšetkým v mladšom a strednom veku, hľadajú možnosti, ako dosiahnuť ešte vyššie zhodnotenie.

Samozrejme, zhodnocovanie vo fondoch je vždy spojené s istou mierou rizika. Výška tohto rizika závisí od investičnej stratégie fondu, v ktorom sa úspory klienta zhodnocujú. STABILITA spravovala donedávna jediný príspevkový fond, v ktorom si sporiť všetci jej klienti. Tento „dlhopisový“ fond pracuje s vyváženou stratégiou, strednou mierou rizika, a tomu zodpovedá aj jeho výnosnosť. Ťažko však možno očakávať, aby z dlhodobého hľadiska boli výnosy v tomto fonde ešte lukratívnejšie než doteraz. Skôr naopak. Kto má záujem zhodnocovať výhodnejšie, mal by investovať do akciových fondov. Tieto fondy nesú síce so sebou vyššie riziko prechodných či dlhodobých výkyvov, ale pri dlhšom investičnom horizonte (minimálne 7 a viac rokov) sú schopné sporiteľovi priniesť oveľa vyšší výnos. Od 1. februára otvorila preto STABILITA pre klientov aj úplne nový **akciový príspevkový fond**. Je určený predovšetkým mladším sporiteľom, ktorí si sporia menšie sumy, avšak majú pred sebou 25 – 30-ročný horizont sporenia, vďaka čomu si stihnú, za výdatného príspevia zamestnávateľa a dlhodobého zhodnotenia, na svoj budúci dôchodok nasporiť skutočne zaujímavé finančné zdroje.

**Priemerný vek súčasných sporiteľov je v STABILITE 44,5 roka. Ako teda môže prevažná časť súčasných klientov využiť výhody nového fondu?**

Novinka, s ktorou spoločnosť prišla na trh, spočíva v tom, že otvára úplne nové možnosti investovania práve pre týchto klientov. Je celkom logické, čo potvrdzujú aj mnohé prieskumy, že s narastajúcim vekom sa „odvaha“ či chuť „riskovať“ významne znižuje. Jednoducho povedané, títo klienti sú pri investovaní oveľa opatrnejší ako ich mladší kolegovia. Nemožno preto ani očakávať, že by všetky svoje doterajšie úspory previedli do nového fondu. Môžu sa však rozhodnúť, že si do akciového fondu prenású len časť úspor.

### JE POTREBNÁ NOVÁ ZMLUVA?

Nie je nutné, aby si kvôli tomu uzatvárali novú účastnícku zmluvu. Uzatvorená zmluva ostáva naďalej v platnosti, klientovi stačí podpísať dodatok a žiadosť o prevod časti nasporeného konta. Je len na ňom, či sa rozhodne previesť 50, 30 alebo napr. 22 %. Výšku percent si klient stanoví

sám, ľubovoľne, podľa vlastného uváženia a prevod časti konta sa uskutoční bezplatne. Ide o jednoduchý administratívny úkon prostredníctvom predpísaných tlačív, ktoré nie je potrebné potvrdzovať zamestnávateľom. Sporiteľ sa pritom môže rozhodnúť, či si „iba“ prevedie časť konta, alebo si bude do budúcnosti aj svoje pravidelné mesačné príspevky. Každý klient, ktorý sa rozhodne využiť túto príležitosť, tak získa možnosť sporiť na jednu existujúcu zmluvu v dvoch fondoch súčasne, využívať výhody oboch fondov, optimalizovať svoje riziká aj výnosy a zároveň si výrazne môže aj znížiť výšku poplatku za správu úspor. Poplatok za správu úspor v novom fonde je totiž výrazne nižší ako v dlhopisovom fonde. Pre túto zmenu

sa sporitelia môžu rozhodnúť kedykoľvek, svoje kontá alebo ich zvolenú časť môžu bezplatne prevádzať medzi fondami neobmedzene. Vytvárajú a riadia si tak vlastnú investičnú stratégiu, ktorá zodpovedá ich potrebám, ich záujmom, cieľom, situácii na finančnom trhu a pod. **Ak sa klienti rozhodnú využiť túto novinku medzi prvými a prevedú si do nového fondu časť z doterajších úspor vo výške aspoň 400 €, budú automaticky zaradení do žrebovania o 15 exkluzívnych zájazdov na Olympijské hry v Londýne už v júli 2012.**

**15. narodeniny spoločnosti STABILITA môžete aj vy oslavovať v Londýne!**

Viac informácií na [www.stabilita.sk](http://www.stabilita.sk) alebo bezplatnej infolinke 0800 11 76 76.

Bezplatná infolinka  
**0800 11 76 76**

www.stabilita.sk

**NOVINKA**  
**Pre tých, ktorí sa rozhodujú sami.**

U nás máte jedinečnú možnosť sporiť na jednu zmluvu v dvoch fondoch súčasne. Len vy rozhodnete ako a kedy si deliť, presúvať alebo kombinovať vaše úspory.

**VYHRAJ 15x 4dni**  
Žrebovanie o 15.5. 2012  
**v Londýne**  
so vstupenkou na LOH 2012

**STABILITA**  
DOPLNKOVÁ DŮCHODKOVÁ SPOLOČNOSŤ, S.R.O.

Pilier vášho dôchodku

# Pomôžte pomáhať ľuďom v núdzi

## Výpravcu Laco Drugdu inšpiroval František z Assisi

**OZ František finančne a materiálne pomáha ľuďom v núdzi. Nie vyhlasovaním zbierok, ale inou tvorbou a organizovaním rôznych akcií a podujatí, ktoré pripravuje vo svojej réžii alebo v kooperácii s inou organizáciou, ktorá sleduje podobný cieľ. Zisk z akcie je vždy venovaný priamo rodinám podľa potreby.**

Takto by sa dala v krátkosti charakterizovať nezištná pomoc nášho kolegu, železničiara – výpravcu, Ladislava Drugdu zo Stožku. Samozrejme, iba veľmi oficiálne a stručne. Na začiatku bola chuť pomáhať a byť užitočným aj pre tých, ktorí to sami nevládajú. A tak sa v novembri 2010 Laco rozhodol založiť Občianske združenie František, aby tak svoje myšlienky prejavil do činov a mohol pomáhať rodinám, v ktorých majú zdravotne postihnutého člena.

Laco Drugda je nielen dobrý a veľmi veľkorysý človek, ale aj zanešený folklorista a skvelý hudobník. Svojou hrou na heligóne už potešil a postaral sa o zábavu na rôznych akciách nielen v rodine, ale aj vo svojom okolí. A tak spojil príjemné s užitočným a začal pod hlavičkou združenia konať. Organizovať kultúrne akcie, podujatia, kde využíva aj svoj hudobný talent, ale aj iné, ako napríklad hromadné darovanie krvi.

**„Žiadnu z benefičných akcií OZ František by nebolo možné uskutočniť a následne poskytnúť pomocnú ruku rodine v núdzi bez ochoty dobrých a zdravo uvažujúcich ľudí,“** hovorí Ladislav Drugda. Ďakovnými slovami nešetří ani na adresu svojich nápomocných kolegov. Veď napríklad na jednom úspešnom heligónovom detskom koncerte v kostole v Detve, túto akciu natočil na video nosič Štefan Bákoš, výpravca z Vígľaša. Naši kolegovia sa tak podpísali pod finančnú pomoc pre rodinu 6-ročného dievčatka s nádorom v hlave. Aj my vám ďakujeme kolegovia a sme na vás veľmi hrdí.

Myšlienok a plánov, ako pomôcť má Laco ešte veľa, ale ako povedal: **“Nebudem o nich hovoriť dopredu, aby to neboli iba prázdne sľuby.”**

Splnené je už však vydanie CD, ktoré OZ František, v spolupráci s talentovanými deťmi, ich rodičmi, učiteľmi a vďaka úžasným ľuďom, vytvorili pod názvom **“...deti, alebo krása v kroji rodená”**, z ktorého celý zisk bude venovaný rodinám, ktoré majú dieťa postihnuté ochorením alebo poškodením mozgu. Viac sa môžete dozvedieť aj na webovej stránke [www.ozfrantisek.sk](http://www.ozfrantisek.sk) Účinkujú tam deti z Detvy, Hriňovej, Čierneho Balogu a Brezna, s priemerným vekom 10 rokov. Deti spievajú, ale aj hrajú a nechýba tam ani plieskanie dvoma bičmi do hudby. Nie sú to iba detské pesničky, ale pravý folklór, s ktorým sa deti veľmi dobre popasovali a ich kvalitu vysoko ohodnotili aj odborníci.

Kúpou tohto pekného diela prispějete na dobrú vec. Objednať si ho môžete priamo na stránke [www.ozfrantisek.sk](http://www.ozfrantisek.sk), alebo v Stožku na stanici, ale aj v rôznych obchodoch s CD. Jeho cena je 6 €, avšak ozajstná hodnota je oveľa väčšia.

(sch)



## RESIDENCE SOLEMARE, CALABRIA, ITALIA

Záruka slnečného počasia a čisté more

**APARTMÁNY PRI MORI UŽ OD 125 €**  
za apartmán pre 4 osoby na týždeň

Tel.: 0903 311 652

e-mail: [solemarepost@gmail.com](mailto:solemarepost@gmail.com)

[www.solemare.szm.sk](http://www.solemare.szm.sk)

Ž 1/2012

**CK Kysuca Tour, spol. s. r. o. ponúka letné dovolenky so ZĽAVOU 10 € pre deti do 12 r. z ceny ubytovania v sezónnych pobytoch + deti do 3 r. ZDARMA**

**13 a 14-dňové zájazdy do BULHARSKA – Pomorie**  
v ležadlovom vozni do Burgasu

**Privátne ubytovanie** v izbách s vl. príslušenstvom a balkónom a možnosť varenia, 300 m od mora. Cena 2-postelovej izby **300 €**, 3-postelovej izby **435 €**, 4-postelovej izby **580 €**

**Ubytovanie hotel ALCIONA BEACH\*\*\*** v klimatizovaných izbách s príslušenstvom, balkónom, TV, priamo na pláži. Cena 2-postelovej izby **370 €**, 3-postelovej izby **555 €**, možnosť prístelky.

**10-dňový zájazd do ČIERNEJ HORY – Sutomore**  
v ležadlovom vozni do Sutomore/Bar

**Privátne ubytovanie: vila Vera/Julija** v izbách s vlastným príslušenstvom, klíma, balkón a možnosť varenia, 200 m od pieskovej pláže. Cena 2-postelovej izby **280 €**, 3-postelovej izby **390 €**, 4-postelovej izby **508 €**

**Ubytovanie hotel Carski Konak\*\*\*** v klimatizovaných izbách s príslušenstvom, balkónom, TV, internet 250 m od pieskovej pláže. Cena 2-postelovej **300 €**, 3-postelovej izby **405 €**, apartmán **600 €**

**VŠETKY CENY SÚ BEZ CENY ZA DOPRAVU. POBYT JE MOŽNÉ PREDĹŽIŤ.**

**Bližšie informácie na web.stránke: [www.ck-kysucatur.sk](http://www.ck-kysucatur.sk) alebo želez. telefón 930/831/57 príp. 041/4211620 alebo emailom: [ckkt@stonline.sk](mailto:ckkt@stonline.sk)**

Ž 2/2012



*Milá moja rodina,  
Oznamujem Vám, že guláš,  
ktorý máte tak radi,  
v sobotu 30.6.2012  
varim v Strečne.*

**PRIHLÁŠKU A PROPOZÍCIE SÚŤAŽE NÁJDETE NA [www.sipstrecno.sk](http://www.sipstrecno.sk)**



# 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 jednu z otázok, ktoré sme doteraz dostali,  
odpovedáme na strane 13. Na ostatné bude-  
me odpovedať po získaní všetkých potreb-  
ných 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 fotohádanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania. Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

**Správna odpoveď marcovej foto hádanky je:**

ŽST RASLAVICE, smer Bardejov.

**Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:**

Jozef MAČO zo Šarišských Lúk.



### BLAHOŽELÁME!

Pri bare sedí chlapík a po tvári mu tečú slzy. Barman sa ho pýta: - Čo sa stalo?  - Lekár mi dnes povedal, že budem musieť užívať lieky do konca života.  - No a? Koľko je takých ľudí, čo užívajú lieky?  - ... <b>(dokončenie v tajničke).</b>				<b>Pomoc: Ažen, eben, MAV</b>	osud	spoločen. hmyzu	značka kozmetiky	prezradil	<b>Pomoc: melasa, Olav, Ops, Oparin</b>	ruský režisér	hurhaj, krik	EČV okr. Bánovce nad Bebravou	sídlo v Kazachstane	zdobí tepaním	
				poranenie					moskovský bulvár čierna drevo						
				<b>1</b>											
				citovosť varovania ad acta			hist. územie na Sloven. ruský biológ							Európsky parlament odpad pri výrob. cukru	
<b>Jozef Vysočani</b>	postrčil, posunul	obluda, monštrum	arabský člen sulfid vanádnatý		oblečenie oxid kremnatý					<b>2</b>					
										navrchu					
nočný vták					rotač. pohyb elektrónov meno Valérie					EČV okr. Humenné v ktorom čase		nórske muž. meno	meno Kataríny		
starorím. bohyňa úrody				dul maďarská žel. správa				cenina prehra v šachu							
tam			praobyvateľ N. Zélandu doktor (skr.)				zistovala veľkosť lebo (básn.)								
<b>3</b>															
						<b>4</b>									
štádium vývoja hmyzu						hudobné značky				exmetro- pola Barmy					



**ŽSR - ZÁVOD SLUŽIEB ŽELEZNÍC  
BRATISLAVA PONÚKA**

**NIELEN PRE ŽELEZNIČIAROV**

# POBYTY PRI MORI V PODOBE LETNEJ RODINNEJ DOVOLENKY

## ČIERNA HORA – SUTOMORE – PENZIÓN SMILJA \*\*\*



**POLOHA:** Stredomorské letovisko Sutomore známe prieračným morom a pôvabnými plážami je obklopené citrusovými a olivovými hájmi. Neodmysliteľnou súčasťou letoviska je rušná plážová promenáda, plná obchodíkov, kaviarní, barov a reštaurácií.

**UBYTOVANIE:** Štúdiá pre 2, 3 alebo 4 osoby sú vybavené malým kuchynským kútom s chladničkou, dvojplatičkou, vlastným sociálnym zariadením. Každé štúdio má vlastnú terasu alebo balkón.

**PLÁŽ:** 1300 m dlhá sutomorská pláž s postupným klesaním do mora je vzdialená cca 500 m. Ležadlá a slnečníky za poplatok.

**STRAVOVANIE:** Polpenzia - raňajky kontinentálne, večere formou výberu z dvoch jedál + polievka, šalát, reštaurácia vzdialená 200 m.

**DOPRAVA:** Zabezpečená priamym vlakovým spojením ležadlovým vozňom alebo individuálna.

**UPOZORNENIE:** Miesto pre batožinu v kupé je veľmi obmedzené. Za kvalitu cestovania zodpovedá v plnej miere dopravca, preto akékoľvek výhrady je potrebné adresovať dopravcovi.

**CENA ZAHŔŇUJE:** 7x ubytovanie, služby delegáta, upratovanie, čisté posteľné prádlo, poistenie CK proti insolventnosti. V deň odchodu možnosť sprchovania, uchovania batožiny a trávenia voľného času v objekte.

**CENA NEZAHŔŇUJE:** 7x polpenziu, ležadlo BA – Bar a späť, spiatočný autobusový transfer zo žst. Sutomore až k penziónu a pre cestu späť z penziónu na žst. Bar. Pobytová taxa: dospelá osoba 1 €/deň, deti od 12 do 18 rokov 0,50 €/deň, deti do 12 rokov bez pobytovej taxy. Klimatizácia: 2 €/deň. Komplexné cestovné poistenie, fakultatívne výlety (možnosť zakúpenia priamo u delegáta).

**CENA:** dospelá osoba od 89 – 110 € / pobyt dieťa do 12 r. od 75 – 96 € / pobyt

**POVINNÝ PRÍPLATOK - POLPENZIA:** dospelá osoba: 55 €, dieťa od 3 do 12 r.: 41 €

**NADŠTANDARDNÉ SLUŽBY ZA DOPLATOK, ZABEZPEČENIE ZA VÁS:** Cena na osobu za spiatočné ležadlo BA – Bar a autobusový transfer: Sutomore – penzión, penzión – Bar je 30 €.

**VOĽNÉ LÍSTKY:** Zamestnanci, rodinní príslušníci – FIP: MÁV, ŽS, ŽPCG.

**VÝHODY DOVOLENKY V ČIERNEJ HORE:**

- spoločná menová jednotka: €
- cestovanie na občiansky preukaz
- využijete výhodného cestovného lístka aj pre nezelezníčov: 75 €/dospelý  
40 €/dieťa do 13,99 r.
- doprava možná aj v trojmiestnom lôžkovom klimatizovanom vozni

### VLAKOVÉ SPOJENIE PRE CESTUJÚCICH ZO ZÁPADNÉHO SLOVENSKA:

Bratislava hl. st. prích. 09:51 – odch. 09:54 (EC 271 Avala, ležadlový vozeň č. 378) príchod do Sutomore v nasledujúci deň o 10:17  
Bar odch. 17:00 – (R 1136 Panonija/ 270 Avala, ležadlový vozeň č. 378) – príchod do žst. Bratislava hl. st. v nasledujúci deň o 18:06

### VLAKOVÉ SPOJENIE PRE CESTUJÚCICH Z VÝCHODNÉHO SLOVENSKA:

Košice odch. 06:10 (EC 537 Hornád, vozne na sedenie) – Budapešť Keleti P.U. prích. 09:30  
– prestup do ležadlového vozňa, na EC 271 (Avala) v Budapešti Keleti P.U. prích. 12:35, odch. 13:00 – príchod do Sutomore v nasledujúci deň o 10:17  
Bar odch. 17:00 – (R 1136 Panonija/ 270 Avala, ležadlový vozeň č. 378) – príchod do žst. Budapešť Keleti P.U. v nasledujúci deň o 14:54  
– prestup na EC 536 (Hornád) v Budapešti Keleti P.U. odch. 18:30 – príchod do Košíc 21:51



## ZELENÝ OSTROV ISCHIA - HOTEL SAN LEONARD \*\*\*\* S POLPENZIOM

**POLOHA:** Hotel sa nachádza na pokojnom mieste na skalnatom výbežku nad morom a zálivom Scannela. Je obklopený zelenou a vhodný pre kompletný relax duše. Z hotelového objektu sa ponúkajú neuveriteľné výhľady na otvorené more a západ slnka. Má súkromný zostup k moru - cca 250 m, potom 250 - 300 schodov, kde je prírodný skalnatý priestor a mólo do mora. Nachádza sa tu reštaurácia, ktorá umožňuje kúpanie sa v prírodnom bazéne a požičanie ležadliet za 8 €. Inak sa tam dá voľne kúpať v krásnom a čistom mori.

**UBYTOVANIE:** Dvojposteľové izby vybavené klimatizáciou, sociálnym zariadením, SAT TV, telefónom, minibarom a fénom. Majú balkón alebo terasu, väčšinou s výhľadom na more.

**ZARIADENIE A SLUŽBY:** Hotelová recepcia, úschovňa, wi-fi v spoločenskej miestnosti, bar, vonkajší bazén s morskou vodou, vnútorný termálny bazén, termálne centrum, slnečníkmi a ležadlami vybavená slnečná terasa s výhľadom na more. Hotel zabezpečuje dopravu zdarma každú hodinu od 09:00 do 01:00 do centra mestečka Panza, vzdialeného 2 km a niekoľkokrát za deň za menší poplatok 1,5 €/os./cestu do Sant Angela a na pláž k Poseidonovým záhradám.

**STRAVOVANIE:** Polpenzia: raňajky formou bufetu, večere – výber z dvoch druhov menu a zeleninový tanier.

**CENA ZAHŔŇUJE:** 9x ubytovanie v 4\* hoteli v dvojposteľových izbách, 9x polpenziu, vstup do hotelových bazénov, 2x miestenky, trajekt Neapol – ostrov Ischia a späť, autobusový transfer: prístav na Ischii - hotel a späť, služby technického sprievodu zjazdu, poistenie CK proti insolventnosti, český a taliansky hovoriaci delegát na mieste

**TERMÍN A CENA:** 18. 7. – 29. 7. 2012 = 409 € / dosp. os. 275 € / dieťa do 12 r. na prístelke.

**PROGRAM:** 1. deň: Večerný odchod vlakom z Bratislavy cez Viedeň a nočným vlakom do Talianska (miestienka). 2. deň: Príchod do Neapola, loďou na ostrov Ischia, presun objednaným autobusom na hotel, ubytovanie a večera. 3. – 10. deň: Pobyt pri mori s polpenziou. Český delegát organizuje fakultatívne výlety (viac info v CK). 11. deň: Po raňajkách presun autobusom do prístavu a loďou do Neapola, nočným vlakom do Rakúska (miestienka). 12. deň: Dopoludňajší príchod do Bratislavy.

**NADŠTANDARDNÉ SLUŽBY (ZA DOPLATOK), ZABEZPEČENIE ZA VÁS:** Ležadlo Viedeň – Rím (T6 = 18 €, T4 = 28 €), ležadlo Rím - Viedeň (T6 = 18 €, T4 = 28 €). Nutné uviesť pri prihlásení na zjazd.

**VOĽNÉ LÍSTKY:** Zamestnanci, rodinní príslušníci – FIP: OBB, FS.



VIAC INFORMÁCIÍ O ZÁJAZDOCH SA DOZVIETE:

[www.zajazdyzsr.esranky.sk](http://www.zajazdyzsr.esranky.sk)

Kontakt – Peter Ďurčák, mobil: 0911 988 792  
žel. tel.: 910 - 2336, 2333, 2337 (0552292336,  
0552292333, 0552292337)  
e-mail: Durcak.Peter@zsr.sk

# 8. ročník súťaže



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

Ak uvažujete nad svojou účasťou v súťaži a neviete sa rozhodnúť, prelistujte si minuloročné čísla Ž semaforu. Predstavovali sme jednotlivých súťažiacich,

zverejnili ich fotografie vo finálovej premene vizáže. Možno vás ich odvaha a zážitky z finále a ďalších stretnutí presvedčia. S finalistami jednotlivých ročníkov sme v pravidelnom kontakte. Organizujeme rôzne stretnutia. Mnohí s redakciou spolupracujú aj pri tvorbe čísel Ž semaforu.

Súťaž je určená pre všetkých zamestnancov, pre ženy aj mužov a jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR.

## V MINULOM ČÍSLE SME VÁM PREDSTAVILI ŠTVORICU SYMPATICKÝCH ŽELEZNIČAROV, DNES POKRAČUJEME V ROVNAKOM DUCHU, NO TENTOKRÁT PRIŠLI NA RAD PÁNI. ŽE BY MALI VIAC ODVAHY? ČO POVIETE DÁMY? NEVÁHAJTE A PRIHLÁSTE SA!

**Ing. Emil  
KIČURA**



7

1. V ŽSR pracujem od roku 2002. V súčasnosti ako dopravný námestník ŽST Kysak.
2. Viac – menej som železničiarom od detstva, po vzore otca.
3. Pri dvoch deťoch a manželke sa voľný čas hľadá ťažko, ale mojou záľubou sú manuálne práce okolo rodinného domu.
4. Očakávania nemám, skôr túžbu poznať nových ľudí.

**Oto  
REPPER**



8

1. Na železnici pracujem od roku 2001, začínal som ako skladník v Kežmarku. V súčasnosti pracujem na SMSÚ ŽTS TO Margecany v Košiciach ako IŽD.
2. K železnici som mal blízko už od malička, dedo bol rušňovodič a mama bola dispečerka. Obaja pracovali vo skvelých kolektívach, a tak, keď sa mi naskytla príležitosť nastúpiť na ŽSR, neváhal som.
3. Vo voľnom čase sa venujem najmä rodine, ale aj historickému šermu a delostreľbe.
4. Očakávam, že spoznám nových skvelých ľudí zo železničarskej rodiny. ☺

**Stanislav  
BÖHM**



9

1. V ŽSR pracujem od 1. mája 2008. V súčasnosti ako elektromontér na OR Zvolen, SMSÚ EE TV Zvolen.
2. Rodinná tradícia, zaujímavá práca.
3. K mojim naj záľubám patrí divadlo, šerm, knihy. Som členom ochotníckeho divadla Ľuda Zelenku pri DK ŽSR Zvolen a tiež klubu historického šermu RIKASSO – šermiari z juhovýchodnej bašty Zvolen.
4. Dobrodružstvo, nové priateľstvá.

**Róbert  
CHALUPKA**



10

1. Práca na železnici ma začala živíť od roku 2003, v súčasnosti som hlavným majstrom oznamovacej techniky SMSÚ OZT OT Košice.
2. Pokračujem v krokoch rodiny so železničarskou tradíciou. Navyše som v tejto profesii videl aj uplatnenie po škole, so svojim technickým vzdelaním.
3. Venujem sa najmä športu, poloprofesionálne hrám futbal. Takmer celý voľný čas mi teraz vyplňa najčerstvejší prírastok v rodinke, malý Samko.
4. Nemám konkrétne očakávania, ale rád by som spoznal iné železničarske profesie a kontakty v podobe príjemných ľudí.

Prihláste sa do súťaže alebo prihláste svojich spolupracovníkov. Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu alebo kolegu, ktorí sú sympatickí, zaujímaví, možno 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.

# Velkonočná krása na stanici

O aktivitách, záujmoch a zručnostiach našich zamestnancov, vás v našom mesačníku informujeme už takmer pravidelne. Ani Veľká noc pre nás teda nie je výnimkou a ponúkame vám pastvu pre oči priamo od našich zamestnancov a vašich kolegov. Pán Reinald Kuna, hlavný dispečer z GR ŽSR a výpravkyňa Beata Jobbová zo ŽST Považská Bystrica nám opäť dokázali, že železnica zamestnáva naozaj aj výnimočných ľudí s rôznymi záujmami a talentom.

Na výstave kraslíc v železničnej stanici Považská Bystrica totiž títo naši dvaja kolegovia ukázali nielen fantáziu, ale aj šikovnosť svojich rúk a neskutočnú trpezlivosť. Beata predviedla kraslice, ozdobené paličkovanou čipkou či formou patchworku, teda zdobením polystyrénových kraslíc stužkami, ktoré sa do polystyrénu zapichujú špendlíkmi a vytvárajú tým obrazce.

Pán Kuna sa zase mohol pochváliť kraslicami, ozdobenými známou drôtkovou metódou. Spod jeho rúk vyšlo aj množstvo maľovaných vajčiek, a také, ktoré sa ozdobujú jemným vrтанím.

Výstava na stanici mala veľký úspech a my dúfame, že spod šikovných rúk Beáty Jobbovej aj Reinalda Kuna ešte vyjde množstvo krásnych výtvorov. (iva)



Výpravkyňa Beata Jobbová. Krásne vajčká, ozdobené paličkovou čipkou, vytvorila vlastnoručne.



Maľované farebné, drôtkované, paličkované a ďalšie zaujímavé kraslice v považskobystrickej stanici boli z dielne dvoch šikovných železničiarov.



Dispečer Reinald Kuna a jeho zaujímavé kraslice.