

ŽELEZNIČNÝ **semafor**

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXII

JÚN 2012



Rekonštrukcia trate v Čiernej nad Tisou

Deň bezpečnosti na železničných priecestiach

Oprava mosta nad Torysou





EDITORIAL

Jún začína milým sviatkom detí, je letným, a tak sa očakáva, že aj slnečnejším mesiacom. Deti sa tešia aj preto, že je posledným školským, pred letnými prázdninami. Slnečné počasie, ktoré sa od júna očakáva, uvítajú okrem detí aj júnoví dovolenkári, záhradkári, ale aj stavbári na železnici.

Konečne! Tak takto zareagovali domáci železničiar pri mojej návšteve v Čiernej nad Tisou. Tešili sa tomu, že sa dostala pozornosť tomuto významnému železničnému uzlu na východnej hranici. Veď rekonštrukcia koľají a obnova výhybiek sa už pýtala niekoľko rokov. Aj napriek veľkému množstvu práce, ktoré ich čaká počas letných mesiacov, je radosť železničiarov naozaj veľká a úprimná. Veď iba veľký železničný neprajník by chcel, aby miesta, kde funguje železničná preprava azda najlepšie na Slovensku museli svoje výkony obmedziť pre zlý technický stav infraštruktúry. A v Čiernej nad Tisou hrozia obmedzenia často nielen na normálnom, ale aj na širokom rozchode. A tak bola táto rekonštrukcia veľmi očakávaná.

Siedmy júnový deň v tomto roku patrilo opäť bezpečnosti. Tak, ako po uplynulých rokoch, naša firma sa opäť zapojila do projektu ILCAD – Európsky deň bezpečnosti na železničných priecestiach. Nielen obálkové strany, ale aj strany 4 a 5 vám priblížia akcie, ktoré ŽSR pripravilo, aby opäť upozornili všetkých nepozorných vodičov, ako sa majú správať pri prechádzaní železničným priecestím.

Maskot ŽSR, tejto preventívno – bezpečnostnej akcie ježko Želko, poteší aj deti v škôlkach a na prvom stupni základných škôl, kde odbor komunikácie spolu s inšpektormi rozprávali deťom o tom, ako sa správať v blízkosti železnice. Nápomocná je aj krásne ilustrovaná knižka Ježkova škôlka, ktorá potešila nielen deti, ale aj učiteľky, ktoré boli pri jednotlivých prednáškach nápomocné.

Jún pomaly končí, ale na okno klope leto a s ním prázdninové a dovolenkové obdobie. Nezabudnite, že aj my v redakcii sa tešíme na vaše letné zážitky a fotografie.

Prijemné čítanie.

Zlepšenie vzťahov železničných spoločností

V uplynulom mesiaci sa vedenie ŽSR stretlo niekoľkokrát a spolu prerokovali aktuálne témy a problémy firmy. Dôležitou kapitolou nielen v našej spoločnosti, ale aj v ďalších dvoch železničných firmách ZSSK a ZSSK CARGO, bolo prerokovanie okruhov problémov na riešenie a zlepšenie vzťahov medzi železničnými spoločnosťami.

Nemenej dôležitou témou, ktorej sa vedenie firmy venovalo, boli hospodárske výsledky ŽSR za obdobie 1-4/2012. Lepší výsledok hospodárenia bol ovplyvnený najmä nižším čerpaním nákladov. Osobitná pozornosť bola venovaná poklesu dopravných výkonov najmä v nákladnej doprave a riešeniu problémov v obstaraniach tovarov, služieb a prác v súvislosti s reguláciou obstarávania na základe príkazu ministra DVRR SR č.1/2012 zo dňa 5. 4. 2012. Vybrané súhrnné ukazovatele za ŽSR sú uvedené v priloženej tabuľke. **Výroba o dodávka tepla v podmienkach ŽSR je projekt, o ktorom rokovali členovia vedenia našej spoločnosti v uplynulých dňoch.** Generálny riaditeľ ŽSR uložil rozpracovať variant obsluhy tepelných zariadení vlastnými kapacitami ŽSR a k tomu dopracovať návrh efektívneho postupu prípravy vykurovacej sezóny 2012/2013. Výsledné rozhodnutie o spôsobe zabezpečenia vykurovania v nasledujúcej sezóne bude prijaté do konca júna. Generálny riaditeľ ŽSR odsúhlasil pokračovanie projektu **Optimalizácia správy a údržby budov** v časti „hodnotenie budov“ podľa upraveného harmonogramu. K otázke ďalšieho pokračovania projektu v časti „outsourcing údržby“ generálny riaditeľ ŽSR uložil prehodnotiť možnosti využitia kapacít ŽSR a zvýšenia ich produktivity,

dôsledne pripraviť pilotné overovanie outsourcingu údržby budov. Na základe uvedeného bude spracovaný nový harmonogram postupu prípravy a realizácie tohto projektu. Vedenie ŽSR sa dohodlo, že do konca júna bude podľa jednotlivých úsekov námestníkov GR posúdená aktuálnosť všetkých projektov, rozpracovaných v minulom období (vrátane projektov Programu úspor a optimalizácie ŽSR) z hľadiska obsahu, rozsahu a cieľov a na základe tohto hodnotenia sa rozhodne o ich ďalšom pokračovaní.

V jednom z mnohých bodov venovalo vedenie pozornosť aj vývoju a postupu riešenia dvoch VOJ, **Závodu služieb železníc a Závodu protipožiarinej ochrany železníc**. Pôvodné zámery v transformácii uvedených VOJ sa nenaplnili, preto vedenie ŽSR rozhodlo, že najneskôr do 31. 7. 2012 bude spracovaná nová koncepcia ďalšieho fungovania ZŠZ v štruktúrach ŽSR. V prípade ZPOŽ bude rozhodnuté o ďalšom postupe až na základe analýzy možností fungovania a financovania tejto organizačnej jednotky. Vedenie ŽSR riešilo aj **Návrh východísk rozpočtu verejnej správy na roky 2013 – 2015**. Pri tomto návrhu vychádza z programu revitalizácie železničnej dopravy s tým, aby bolo zabezpečené krytie základných činností ŽSR ako manažéra infraštruktúry.

(AK)

ŽSR - Vybrané ukazovatele za 1-4/2012

UKAZOVATEL	1. - 4. 2011 skutočnosť	1. - 4. 2012 plán	1. - 4. 2012 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia mediročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	122 407	161 590	162 276	100,42	132,57
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	73 515	67 541	69 308	102,62	94,28
- v tom úhrada za prístup k ŽI	31 944	31 818	30 399	95,54	95,16
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	47 799	90 000	90 000	100,00	188,29
Náklady celkom	184 368	160 073	151 874	94,88	82,38
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	-59 214	2 685	12 265	456,80	-20,71
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-2 747	-1 168	-1 863	159,50	67,82
Výsledok hospodárenia za obdobie celkom	-61 961	1 517	10 402	685,70	-16,79
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	10 620	10 395	10 402	100,07	97,95
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	4 686	4 780	4 359	91,19	93,02
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	2 763	2 684	2 769	103,17	100,22
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	5 886	6 030	5 567	92,32	94,58
Spolu dopravné výkony (OD+ND) v tis. vlkm	15 306	15 175	14 761	97,27	96,44
Spolu dopravné výkony (OD+ND) v mil. hrtkm	8 649	8 714	8 336	95,66	96,38
ZAMESTNANCÍ					
Priemerný prepočítaný stav	16 590	14 794	14 661	99,10	88,37
Evidenčný počet k 30. 04.	16 363	-	14 505	xx	88,65

O správe a údržbe budov, ale aj o ich vykurovaní

Počas dvojdnovej porady v SIP Strečno, kde sa stretlo vyše 50 železničiarov z celého Slovenska, sa diskutovalo o príprave implementácie projektu č. 14/2011 Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku ŽSR. Ďalšou témou bolo zabezpečenie výroby a dodávky tepla v podmienkach ŽSR. Pracovné stretnutie sa konalo v dňoch 31. 5. a 1. 6. 2012.

Poradu otvoril a zúčastnených privítal Ing. Miloslav Havrila, riaditeľ O 430. Vysvetlil, že takéto stretnutie je šancou formulovať stanoviská všetkých zúčastnených a prijať opatrenia k optimalizácii správy, údržby budov, ale aj k výrobe a dodávke tepla v podmienkach ŽSR. „**Metodické porady v tomto odvetví je potrebné organizovať pravidelne. Posledná celoslovenská porada pracovníkov z oblasti pozemných stavieb sa uskutočnila pred 23 rokmi. Je nutné nájsť efektívne nástroje pri správe, údržbe budov, ale aj pri ich vykurovaní, pri výrobe a dodávke tepla v podmienkach ŽSR,**“ povedal Ing. Ján Juriga, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku. Ďalej zdôraznil potrebu zefektívniť nakla-

V ďalšom bode programu Ing. Michal Kemka z O 430 prezentoval výrobu a dodávky tepla v podmienkach ŽSR, kde informoval o rozložení správy TZ, rozdelení TZ podľa palív. Odznala aj informácia o rozhodnutí vedenia k smerovaniu zabezpečenia prevádzky TZ vlastnými zamestnancami, vrátane revízných činností (VVÚŽ). Ako o dôležitej potrebe hovoril o jednotnej evidencii objektov vyžadujúcich si revidovanie, spomenul aj čiastočný prenos zodpovednosti v tejto oblasti zo správcov na VVÚŽ. Prítomní sa oboznámili aj s informáciou o 2. etape a pilotnom projekte spoločnosti KOOR. Zástupcovia firmy informovali prítomných o novej účinnej technológii výroby tepla, pričom zaručujú významné zníženie nákladov



Ing. Pavol Pažitnaj (vpravo) vedúci oddelenia pozemných stavieb O430 vo svojej prezentácii informoval aj o súčasnom stave správy a údržby budov. Vľavo: Ing. Ján Juriga, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku.

na energie (plyn) oproti súčasnému zastaranému zdroju tepelnej energie. Ing. Pavol Pažitnaj, vedúci oddelenia pozemných stavieb O430 vo svojej prezentácii informoval o súčasnom stave správy a údržby budov, ale aj o požiadavke generálneho riaditeľa ŽSR prehodnotiť možnosti využitia vlastných kapacít ŽSR a zvýšenia ich produktivity. Zreálníť postupové termíny a na základe toho navrhnúť zmenu projektu č. 14/2011 Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku ŽSR, vrátane návrhu pilotného overovania outsourcingu. Zvýrazil cieľ projektu, v ktorom sa očakáva zníženie nákladov v oblasti PS o 1,0 – 1,3 mil €. Zástupcovia jednotlivých OR-iek predniesli vlastné predstavy a názory. Zhodli sa na tom, že ak sa bude údržba vykonávať vlastnými silami a pritom sa má ušetriť, musia sa prijať opatrenia v mobilite jednotlivých pracovníkov, v ich vybavení, ale aj v zväčšení finančnej samostatnosti. Zástupcovia jednotlivých oblastných riaditeľstiev navrhujú odskúšať na OR Košice a OR Zvolen pilotné projekty v rámci tohto projektu, kde budú sledovať náklady na činnosti údržby vykonávané vlastnými kapacitami a v druhej časti využitím externých firiem. O ďalšom vývoji tohto projektu vás budeme naďalej informovať aj prostredníctvom Ž semaforu.

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Ing. Dušan Šefčík, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre ekonomiku hovoril o potrebe efektívnejšieho riadenia všetkých činností v rámci správy a údržby majetku ŽSR.

danie s prebytočným majetkom železníc. Ing. Dušan Šefčík, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre ekonomiku hovoril o potrebe efektívnejšieho riadenia všetkých činností. „**Budovy v správe ŽSR sú málo bonitné, je nedostatočná kvalita služieb v oblasti nakladania s majetkom a preto som presvedčený, že v spravovaní majetku musí prísť zmena,**“ povedal. Zdôraznil, že zamestnancov ŽSR je potrebné sústrediť do objektov tak, aby bolo možné s uvoľnenými objektmi nakladať v súlade s platnou legislatívou. Zároveň prisľúbil, že sa sústredí aj na komunikáciu, aby sa jej úroveň zvýšila a prenos informácií bol čo najlepší.



V Strečno sa stretlo vyše 50 železničiarov, ktorí diskutovali o ďalšom spravovaní a údržbe železničných budov.

Ide o život! Neriskuj

7. JÚN - DEŇ BEZPEČNOSTI NA ŽELEZNIČNÝCH PRIECESTIACH

ILCAD 2012

Ak dvaja robia to isté, nie je to vždy to isté

Nehoda na železničnom priecestí: V aute bola tehotná žena!

Na železničnom priecestí vyhlasol život mladej Bratislavčanky († 16)

Ďalšia smrť na priecestí: Rýchlik narazil do auta, Filip († 23) zahynul...

Pri Polomke sa zrazila lokálka s autobusom. Dvanásť mŕtvych.

Toto je len pár titulkov z mnohých, ktoré zaplnili, a žiaľ, stále zaplňajú stránky novín a časopisov. A to aj napriek výstrahám, že vlak je vždy silnejší.



Generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Štefana Hlinku sprevádzal po Žiline - Tepličke Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Žilina.



Generálny riaditeľ ŽSR, Ing. Štefan Hlinka pri rozhovore pre médiá. Apeloval na vodičov a pozornosť, ktorú majú venovať jazde a nerozptyľovať sa inými vecami.

Európsky deň bezpečnosti na železničných priecestiach bol aj tento rok venovaný predovšetkým vodičom áut. Zastaviť ozrutný rušeň nie je totiž to isté ako zastaviť automobil. Ak by sme chceli situáciu trochu odľahčiť a možno skôr ilustračne opísať to, čo sa 7. júna dialo v Tepličke pri Žiline, kde sa preventívno-bezpečnostná akcia konala, mohli by sme povedať aj staré známe: „Ak dvaja robia to isté, nie je to vždy to isté“. Rušeň a cestné vozidlo totiž pri rovnakej rýchlosti a stanovenom bode brzdenia nezastavia na rovnakom mieste. A to bolo aj cieľom Európskeho dňa bezpečnosti na železničných priecestiach 2012, reálne ukázať súbežnú jazdu rušňa (Rad: HDV 110, tzv. Žehlička) a auta pri 30-, 50- a 80-kilometrovej rýchlosti a rozdiel v brzdných dráhach dvoch nerovných súperov.

A rozdiely boli teda radikálne, hlavne v najvyššej testovanej rýchlosti 80 km/h. Kým auto zabrzdilo na 18 metroch, 72-tonový rušeň potreboval až 236 metrov. Pri nižšej, 50-kilometrovej rýchlosti to zvládlo auto na 10 a rušeň na 94 metroch. No a pri 30-kilometrovej rýchlosti zabrzdilo auto na 5 metroch a rušeň na 40 metroch. Brzdná dráha s pripojenými vagónmi je, samozrejme, ešte dlhšia. Táto ukážka mala apelovať hlavne na vodičov áut. Obrovský vlak nedokáže rušňovodič zastaviť ani v okamihu rýchleho zaregistrovania vozidla na priecestí ani po použití všetkých dostupných prostriedkov. Vlak sa jednoducho na pár metroch zastaviť nedá a následne zabrániť zrážke už vôbec nie, pokiaľ vodič auta riskuje prechod už zaregistrovaného vozidla na trati. Reálne fakty však zrejme stále nedokážu presvedčiť všetkých a nehody sa budú diať, žiaľ, zrejme stále. Aj po prevencii, ktorou Európsky deň bezpečnosti určite je, sa nehoda na priecestí stala len dva dni po týchto meraniach a veľkej medializácii. Len o vlások unikla smrť okrem muža aj tehotná žena v Hronskom Beňadiku (okr. Žarnovica). Súbežnej jazdy a meraní sa v Žiline – Tepličke zúčastnil aj generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka a riaditeľ OR Žilina Ing. Milan Solárik. Generálny riaditeľ upozornil na dôležitosť tejto akcie. „**Pri strete motorového vozidla a vlaku v roku 2011 sa na železničných priecestiach stalo 50 dopravných nehôd, pri ktorých, žiaľ, bolo 12 mŕtvych a 14 ťažko zranených.**

Chceme apelovať na vodičov, aby venovali jazde väčšiu pozornosť,“ zhodnotil generálny riaditeľ. Riaditeľ OR Žilina Ing. Solárik tiež zdôraznil, že súboj vlaku a auta je nerovný a viacerí naň doplatili životom. Železnice SR pripravili tohtoročný Európsky deň bezpečnosti v spolupráci s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Policajným zborom SR, ZSSK CARGO a mediálnym partnerom projektu Zelenou vlnou RTVS. ŽSR sa k Európskemu dňu bezpečnosti na železničných priecestiach pridali už po štvrtýkrát. Z akcie v Žiline – Tepličke bude spracovaný aj krátky náučný videofilm, ktorý bude dostupný na web stránke a vysielaný bude na obrazovkách v 23 železničných staniách. Materiál sa poskytne na voľné šírenie médiám, autoškolám a pod. Kampaň za bezpečné priecestia podporuje aj ZSSK CARGO.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka



Po každej jazde bola zameraná brzdňá dráha cestného vozidla a dráhového vozidla.



Pracovník SBI Žilina, Ing. Radoslav Zajac oznamuje do vysielacky dĺžku brzdnej dráhy rušňa.



Riaditeľka odboru komunikácie Mgr. Martina Pavlíková v akcii.



Kvôli dobrému záberu bolo treba vyliezť aj trochu vyššie.



:ZELENÁ VLNA
0800 900 800



Zástupcovia médií čakajúci na ceste, kde sa diala súbežná jazda auta a rušňa a následné meranie brzdnej dráhy vozidiel. O akciu bol z radov novinárov veľký záujem, čo samozrejme potešilo organizátorov. Veríme, že aj propagácia prostredníctvom médií prispeje k zvýšeniu opatrnosti vodičov na priecestiach.





Železničná stanica v Senici prechádza komplexnou obnovou.

Stanica v Senici poskytne kultúrnejšie priestory

Stavebný materiál, hluk, prach a lešenie – tak toto musia od 7. marca strpieť nielen cestujúci, ale aj železničiar v železničnej stanici v Senici. Dôvodom je rekonštrukcia staničnej budovy.



Zmien sa dočkajú aj vnútorné priestory budovy, stavbári neobišli ani čakáreň stanice.

Stavebné úpravy realizuje firma TEXO PARTNER a. s.. Podľa Ing. Pavla Feraneca, prednostu ŽST Jablonica, pod ktorého spadá aj senická stanica, stavebné práce momentálne najviac obmedzujú cestujúcu verejnosť: „V rekonštrukcii sú verejné toalety, čulý ruch badať v staničnej hale aj

na peróne. Vymieňajú sa okná aj strešná krytina, obvodové steny budú zateplené. Dočasne sa musel vystahovať aj nájomca služobného bytu na poschodí, návstní majstri boli tiež premiestnení do náhradných priestorov. Presun do náhradných priestorov čaká aj osobnú pokladňu.“

Súčasťou stavby je aj zmena dispozičného riešenia prevádzkových priestorov, výmena podláh, nové budú rozvody ústredného kúrenia, plynu a elektroinštalácie. Stavebné práce za pol milióna eur by mali byť ukončené do konca tohto roku.

(balky), foto: autor

Prezentácia budúceho Predstaničného námestia neohúrila

Verejná prezentácia megaprojektu prestavby Predstaničného námestia v Bratislave, ktorú 28. mája pripravila radnica hlavného mesta v Primáciálnom paláci, skončila s rozpačitými pocitmi a sklamaním. Občania neboli spokojní s podanými argumentmi investora ani s chabou vizualizáciou celého projektu.



Vizualizáciu projektu so záujmom sledoval aj primátor Bratislavy Milan Ftáčnik (v strede).

Investorská firma Transprojekt vynaložila do tohto veľkolepého projektu doteraz viac ako 16 miliónov eur. Jej zástupca spoločne s pozvanými architektmi argumentovali, že verejnú súťaž vyhrali vďaka neobvyklému dopravnému riešeniu. To spočíva najmä v zaústení električkovej trate do podzemia, jej vedenia cez tunel až do centrálného terminálového bodu vo vnútri objektu v blízkosti stanice. Ten bude mimoúrovňový, pretože nad električkovým obratiskom budú koncipované zastávky autobusov a trolejbusov. Ďalšie podlažia budú slúžiť individuálnej doprave. Ľudia sa teda dostanú čo najbližšie k železničnej stanici. Súčasná cesta na Predstaničné námestie zanikne, nahradí ich vjazd z Pražskej a výjazd do Žabotovej ulice, ktorá sa bude mimoúrovňovo križovať so Šancovou ulicou. Voči takému riešeniu mali výhrady najmä obyvatelia z okolitých obytných domov. Znepokojovali sa nad

dopravným zatažením ulíc, najmä bezprostredne susediaca Žabotová ulica bude neúmerne vyťažená presmerovaním všetkej dopravy počas výstavby objektu, poukázali na paralyzovanie tejto časti mesta. Investorovi vytýkali aj výrub bohatej zelene, prílišnú výšku múru novostavby a malú svetlosť v danej ulici. Zámerom investora je upraviť aj výzor historickej staničnej budovy. Chce opraviť jej fasádu, zlikvidovať súčasnú plechovú prístavbu a v jej mieste vybudovať veľkolepý vstupný priestor, ktorý integruje všetky dopravné systémy a pojme vyše 60 tisíc ľudí, ktorí denne prejdú stanicou. Verejnosť ale vyslovila obavy, že odkrytá stanica aj tak nebude dominantou nového Predstaničného námestia, keďže ju prekryjú nové budovy. Tiež sa zamysleli aj nad samotným názvom námestia, ktoré zastavaním verejného priest



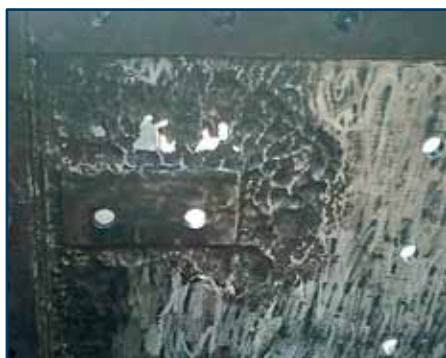
O verejnú prezentáciu v Primáciálnom paláci mali ľudia záujem, prišli najmä obyvatelia z okolitých domov na Žabotovej ulici.

transtva prakticky zanikne. Sťažené to budú mať aj cestujúci, prichádzajúci na železničnú stanicu peši od Šancovej ulice. Síce elegantne prekonajú súčasný 14-metrový výškový rozdiel, negatívum bude ich presun obchodnou pasážou. Architekti zároveň priznali, že náklady na infraštruktúru budú zaplatené práve prevádzkou týchto komerčných priestorov. Projekt, ktorý sa vyvíja už 12 rokov a podieľali sa na ňom aj renomované zahraničné firmy, je síce výsledkom širokého konsenzu, ale zatiaľ neohúrila. Investor nevyužil túto verejnú prezentáciu ako príležitosť na spropagovanie svojho zámeru, hoci ho na to vyzýval aj primátor mesta Milan Ftáčnik.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Takto by podľa investora malo vyzerať Predstaničné námestie.



Detail ocelového priečnika, na ktorom badať diery spôsobené koróziou.

Koróziou vytvorené diery sťažili výluku, urýchlil ju pásový stroj

Len pred dvomi mesiacmi sme písali o oprave mosta na slovensko-rakúskom pohraničí. Naši mostári vtedy vyčerpane závideli susedom spoza rieky Morava, ktorí si pri výmene mostníc vypomáhali pásovým minibagrom. Tento dobrý nápad sa až prekvapivo rýchlo podarilo pretaviť do slovenskej železničarskej reality. Podobný stroj už odbremenil košických mostárov od fyzicky náročného nosenia mostníc a zracionalizoval technológiu opravy mosta nad riekou Torysa.

Mostári sú na fyzickú záťaž pri opravách mostných konštrukcií viac – menej zvyknutí. Aj výmena 196 mostníc a poškodených ocelových dielov na vyše 60-ročnom železničnom moste nad riekou Torysa na východe Slovenska, medzi stanicami Krásna nad Hornádom a Nižnou Myšlou, mala byť pre košických mostárov rutinnou záležitosťou. Práce na trojpólovom moste si systematicky rozvrhli do troch 5-dňových výluk. Po odstrojení mosta ich však čakalo nepríjemné zistenie. „Po demontáži mostníc, očistení mostovky a odstránení hrdze sme zistili závažné korózne poškodenie troch priečnikov na miestach, ktoré boli ťažko prístupné a pôvodne neboli ani odhalené pri revízii mosta,“ opisuje komplikácie Ing. Ján Seman, riaditeľ MO Košice. V miestach napojenia priečnikov a pozdĺžnikov hĺbková korózia naplno ukázala svoju nebezpečnú zákernosť až do takej miery, že skrz – naskrz



Na tvárach košických mostárov sa zrači úsmev. Nečudo, pásový minibager ich odbremenil od namáhavého nosenia ťažkých mostníc.

prehrýzla diery do steny ocelových priečnikov. Opravy týchto poškodených miest narušili plánovaný výlukový harmonogram a mostári v predĺžených zmenách počas víkendu nitovali na poškodené miesta nové výstuhy z ocelových plátov. Napriek mimoriadnosti a náročnosti prác ale končili svoju činnosť v predstihu, ešte pred plánovaným ukončením výluky. Veľkú zásluhu na tom má práve nasadenie pásového minibagra, ktorý urýchlil technologický postup prác a odbremenil ľudí od namáhavej práce pri manipulácii s ťažkými mostnicami. „Jeho použitie potvrdilo náš predpoklad, že zvýši výkonnosť zamestnancov a zracionalizuje postup prác. Kým predtým sme vymenili za deň len 20 mostníc a chlapi už boli unavení, vysilení, z čoho pramenilo aj riziko úrazu, tentoraz sme za deň vymenili vyše 50 mostníc a ľudskú prácu sme ušetrili na vylepšenie technického stavu mostnej konštrukcie,“ ocenil prínos pásového stroja Ján Seman, ktorý je zároveň presvedčený, že po tomto „pilotnom“ projekte sa takéto stroje stanú aj v našich podmienkach bežnou súčasťou namáhavej činnosti na mostných objektoch.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor, archív MO



Uťahovanie mostnicových skrutiek s novou akumulátorovou uťahovačkou si pochvaľuje aj Martin Raduly (v popredí). Výrazne mu urýchlí prácu, je nezávislá od elektrickej siete a batérie ju udržia funkčnú celý deň.



Jedna z namáhavých činností je aj upevňovanie prídržných uholníkov ku koľajnici.



Pri nitovaní hrá čas proti mostárom. Nit sa musí do pripraveného otvoru v mostnej konštrukcii zasunúť ešte riadne rozžeravený.



Menšia priepustnosť trate nesmie zdržať certifikované vlaky

Stres z mimoriadností a dlhodobých výluk dáva zabráť nielen dopravným zamestnancom na práve budovanom železničnom koridore. Riadnou dávkou ostražitosti, sústredenosti a správnej reakcie musia byť momentálne vyzbrojení aj výpravcovia v Devínskej Novej Vsi a Zohore. Dôvodom je dlhodobá rekonštrukcia trate medzi týmito dopravňami.

Z pomerne exponovanej dvojkolajnej trate medzi Devínskou Novou Vsou a Zohorom sa na niekoľko mesiacov stala jednokolajka. Od 20. marca tu zamestnanci stavebných firiem menili koľajový rošt, zriaďovali a čistili odvodňovacie priekopy, jednoducho - podieľali sa na komplexnej rekonštrukcii takmer 2,2-kilometrového úseku v 1. traťovej koľaji. V tejto fáze bolo najzložitejšie zapáženie susednej traťovej koľaje aj súběžnej trate vedúcej z Devínskej Novej Vsi do rakúskeho Marchegg. Prevládali totiž obavy z vysokej hladiny podzemnej vody aj možných prívalových dažďov, ktoré by mohli narušiť prevádzkované koľaje. Našťastie stavebníkom prišlo počasie a po úspešnej dvojmesačnej práci sa od 25. mája pustili do obnovy takmer 3,6-kilometrovej časti susednej koľaje. Samozrejme, že zhoršená priepustnosť trate má vplyv aj na vlakovú dopravu. Ako si so sťaženou situáciou poradili v dopravnej kancelárii v Devínskej Novej Vsi, prezrádza Mgr. Ladislav Rigáň, dopravný námestník tejto stanice: „Ráno a poobede je doprava zhustená. Okrem prechádzajúcich rýchlikov a vlakov kategórie IC a EC máme za deň 76 pravidelne zastavujúcich osobných vlakov. V niektorých fázach výluky sme pre ne mali k dispozícii len dve koľaje s nástupišťami, dochádzalo tiež k prípustným meškaniam. Musíme dbať aj na bezpečnosť cestujúcich, nakoľko v priebehu dňa sa po koľajach popri staničnej budove intenzívne obsluhuje neďaleká vlečka. Súčasne je potrebné sledovať a nezmeškávať certifikované Nex vlaky pre blízky automobilový koncern, inak by hrozilo zastavenie výroby. Výpravcovia si určite zaslúžia pochvalu, pretože zvládajú výlukový stres a nevyskytli sa ani komplikácie s cestujúcimi.“

Súčasťou komplexnej obnovy úseku v 2. traťovej koľaji, ktorá potrvá do 10. augusta, je aj rekonštrukcia nástupištia na zastávke Devínske jazero a kompletná výmena trakčných podpier.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Okrem koľajového roštu sú menené aj trakčné podpery.



Počas rekonštrukcie prechádzajú vlaky zastávkou Devínske jazero iba po jednej koľaji. Voľakedy to bola odbočka, z ktorej smerovala trať do Stupavy.



Na priebeh prác dozerá za ŽSR Milan Mráz (napravo), správca železničnej infraštruktúry SMSÚ ŽTS TO Bratislava, z pracoviska v Devínskej Novej Vsi



Aj keď stavba bude ukončená až v auguste, za prvé 3 mesiace bolo vytrhaných takmer 6 kilometrov koľajových polí.

KONEČNE!

Rekonštrukcia v Čiernej nad Tisou v plnom prúde

Aj napriek náročnému a veľkému množstvu práce sa takmer všetci zainteresovaní tešia čulému stavebnému ruchu na železnici v blízkosti ukrajinskej hranice. Železničiar v Čiernej nad Tisou sa dočkali pozornosti, akú si náš najväčší suchozemský prístav pýtal už niekoľko rokov, doslova trúbil na poplach a volal po obnove. Rekonštrukcia koľají a výhybiek spádoviska v železničnej stanici na východnej hranici na normálnom rozchode je už viac ako desať dní v plnom prúde. Výluka je naplánovaná na 48 dní a hlavným dodávateľom prác sú Železničné stavby Košice, a.s..

Po rozsiahlom železničnom areáli v Čiernej nad Tisou sme sa prešli v čase, keď sa konali prípravné práce na túto veľkú 48-dňovú výluku a so zodpovednými za rekonštrukciu sme sa dohodli, že koncom júna sa sem opäť vrátíme a prinesieme rozsiahlejšiu fotoreportáž z jednotlivých činností. Stavba je rozdelená do štyroch základných etáp A,B,C,D, ktoré majú ešte svoje „podetapy“. Dôvodom je náročnosť prevádzkových aj stavebných činností a zainteresovanosť viace-



Pri kontrole zvarov koľají sme zastihli Ing. Milana Krendželáka zo SŽTS OR Košice a Bc. Ludovíta Tótha, správcu ŽI v Čiernej nad Tisou.

rých zložiek. Počas jednotlivých etáp sa vykonáva trhanie výhybiek a koľajových polí, odťaženie a odvoz materiálu zo štrkového lôžka, urovnávanie pláne so zhutnením. V ďalšom kroku sa rozprestierajú vystužené geokompozity, zriaďuje sa sanačná vrstva a urovnáva štrková vrstva. Nasleduje pokládka výhybiek a koľajových polí, dopĺňa sa štrkové lôžko. Vyrovna sa koľaj aj výhybky a upravuje sa koľajové lôžko do profilu. V záverečnej fáze sa montujú čelustové uzávery. Všetky práce sa vykonávajú samozrejme podľa schváleného a odsúhlaseného technologického postupu prác. Viac konkrétnejších informácií prinesieme v nasledujúcom čísle.

(sch)

Vynovené priecestie v Nitre



V rámci plánovaných opravných prác OR Trnava, SMSÚ ŽTS TO Topoľčany v spolupráci s dodávateľom zosilnenej priecestnej konštrukcie STRAIL

firmou Dopravné a inžinierske stavby, a.s. Bratislava úspešne zrekonštruovali železničné priecestie medzi Nitrou a Lužiankami, v km 36,435. Priecestie slávnostne uviedli do prevádzky 7. júna za účasti Ing. Jána Uhnavého, riaditeľa OR Trnava a zástupcu primátora Nitry Štefana Štefeka a poslancov mestského zastupiteľstva. Štefan Štefek vyzdvihol význam zrekonštruovaného priecestia z hľadiska skvalitnenia dopravnej infraštruktúry v meste Nitra.

(red)



Železničné priecestie slávnostne uviedli do prevádzky 7. júna za účasti Ing. Jána Uhnavého (vpravo), riaditeľa OR Trnava a zástupcu primátora Nitry Štefana Štefeka (druhý sprava).



„Hitláky“ alebo služobné vozne aj so schránkou pre psa

Cestovanie v časoch prvých železníc považovali ľudia za oveľa významnejšiu záležitosť než je tomu v dnešnej dobe globálnej mobility. Charakteristickým sprievodným znakom bolo veľké množstvo batožiny. Pre jej dopravu slúžili už na prvých železničiach batožinové vozne, ktoré sa tak spočiatku aj nazývali a až neskôr (koncom 19. storočia) sa premenovali na služobné, keďže v nich mal svoje pracovisko vlakvedúci.



Tento služobný vozeň vyrobený v prvých rokoch po 1. svetovej vojne reprezentuje konštrukciu z roku 1912.

Vo vlaku sa služobné vozne zaraďovali za rušeň

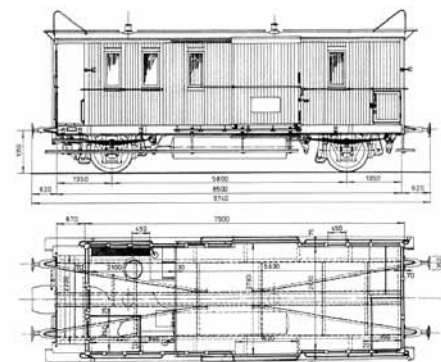
Z nemeckého „Dienstwagen“ pochádza aj písmeno „D“, ktorým sa tento typ dodnes identifikuje v radovom označení vozňa. I dnes bežné ľudové označenie „hitlák“ sa zrejme odvodilo tiež od nemeckého „Hüttelwagen“, ako sa služobný vozeň v nemecky hovoriacich krajinách takisto často označoval. Vo vlakoch sa služobné vozne zaraďovali vždy hneď za rušeň, čo vyplývalo z ustanovenia § 27 železničného prevádzkového poriadku, vydaného už roku 1852. Ten stanovil, že medzi rušňom a prvým osobným vozňom musí byť vždy zaradený aspoň jeden vozeň bez cestujúcich, pričom platilo, že železničiar, poštár a colníci v službe nie sú považovaní za cestujúcich.



Kombinovaný služobný a poštový vozeň z roku 1902 bol určený pre lokálky.

Prvé služobné vozne boli vlastne krytými nákladnými vozňami, doplnenými o jednoduché pracovisko vlakvedúceho. Ich konštrukcia sa však pomerne rýchlo vyvíjala, takže už v 70. rokoch 19. stor. bol štandardný služobný vozeň charakterizovaný batožinovým

priestorom, vybaveným obvykle aj policou pre uloženie menších predmetov, od ktorého bola medzistenou oddelená malá úradovňa vlakvedúceho so stolom, stoličkou, stenovým regálom a skrinkami na umiestnenie návestných pomôcok či zdravotného materiálu. Pre vozne používané v prímestskej doprave alebo na miestnych železničiach, býval batožinový priestor doplnený aj núdzovými sklopnými sedačkami pre prípad zvýšeného záujmu o cestovanie počas dopravných špičiek. Zvláštny vstup z plošiny služobného vozňa viedol do oddelenej toalety, ktorá bývala až do 90. rokov 19. storočia jediným zariadením tohto druhu v celom vlaku. Charakteristickou súčasťou služobného vozňa bola aj schránka na psa, ktorá sa umiestňovala v batožinovom oddiele na jeho konci a bola prístupná z vonkajšej stany malými dvierkami v spodnom rohu skrine vozňa. Zvonku sa služobný vozeň dal identifikovať veľkými posuvnými dverami, podobnými dverám krytých nákladných vozňov, tiež pomerne riedko rozmiestnenými úzkymi oknami, ktoré bývali na batožinovom oddiele zamrežované. Problém spoluzodpovednosti vlakvedúceho za sledovanie návěstí sa riešil v čase ručne brzdených osobných vlakov obvykle vyvýšením jeho pracoviska do vežičky nad úroveň striech ostatných vozňov vlaku. Neskôr, najmä v období po prvej svetovej vojne, prevládli bočné výhľadové okná, umiestnené v charakteristickom „arkieri“ v služobnom oddiele vozňa.



Typový výkres zobrazuje aj u nás rozšírený jednotný typ služobného vozňa pre c. a k. rakúske štátne dráhy, vyrábaný v rokoch 1895 – 1909.

Jednotné služobné vozne

Po ukončení masívneho zoštátnenia väčšiny súkromných železníc na konci 19. storočia dospela aj forma služobného vozňa k pomerne jednotnému typu, tak v rakúskej, ako i v uhorskej časti monarchie. Rakúsky typ, vyrábaný od roku 1895 mal rázvor 5,8 m, drevenú kostru skrine i jej vonkajší obklad a len málo vyklenutú strechu. V našich múzejných zbierkach ho reprezentuje dosiaľ nezreštaurovaný vozeň Ddk 6-3719 (obrázok – typový list vozňa z Dráhy 4/2003), vyrobený pred rokom 1909. Dnes je deponovaný v Tisovci. Podobnú koncepciu reprezentuje v expozícii železničného múzea Bratislava východ kombinovaný služobný a poštový vozeň radu DF z roku 1902, ktorý sa vo svojom zovňajšku odlišuje od štandardnej konštrukcie jednotného služobného vozňa dvojkridlovými bočnými vstupnými dverami do poštového oddielu. Takéto vozne boli charakteristické najmä pre miestne železnice s nižším objemom batožinovej i poštovej prepravy, kde bolo účelné zlúčiť obe tieto funkcie do jediného vozidla.

S predĺženým rázvorom

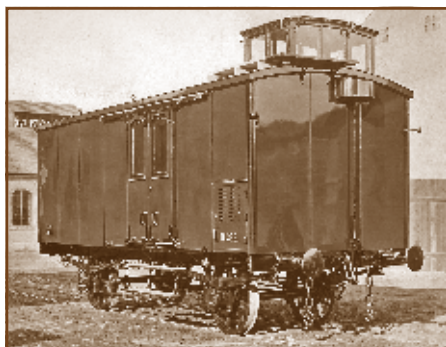
Zdokonalením jednotných dvojnápravových služobných vozňov z prelomu 19. a 20. storočia vznikol v roku 1912 výrazne dlhší



Charakteristický interiér služobného vozňa krátko po 1. svetovej vojne.



Povojnový celozváraný služobný vozeň nepoprie svoju príbuznosť k rozšíreným osobným vozňom typu „Rybák“.



Forma služobného vozňa sa vyvíja – pravdepodobne začiatok poslednej tretiny 19. stor.



Takto vyzerali rakúske služobné vozne začiatkom 90. rokov 19. stor. – veľký nápis ABORT hlása, že vo vozni majú cestujúci k dispozícii toaletu.

vozeň s rázvorom 7,5 m a viac vyklenutou strechou, čo mu prepožičiavalo modernejší výzor. Vozne tohto typu sa potom vyrábali až do roku 1931, s rázvorom predĺženým na 8 m dokonca až do roku 1936. Jeden z nich dnes môžeme stretnúť v parných vlakoch, vedených rušňom 422.0108, udržiavaným zvolenským Klubom historickej techniky. Konečnú podobu dvojnápravového služobného vozňa, tzv. „rybák“ s celokovovou zváranou skriňou a rázvorom 9,4 m, ktorý je odvodený od rovnomenného a v povojnovom období veľmi rozšíreného osobného vozňa, reprezentuje dnes na Slovensku vozeň Dsd 6-6370, pochádzajúci z roku 1947. Možno ho nájsť v Prievidzi, kde ho spravuje Prievidzský parostrojní spolok.

Skrine služobných vozňov boli umiestňované na podvozkoch štandardných, teda obyčajne dvoj-, nanajvýš trojnápravových osobných vozňov. S nástupom štvornápravových rýchlikových vozňov sa objavili na začiatku 20. storočia aj prvé štvornápravové služobné vozne. Keďže takéto vozne často pôsobili v medzinárodnej prevádzke, býval súčasťou ich batožinového oddielu aj oddelený priestor pod colným uzáverom.

Najstarším zachovaným štvornápravovým služobným vozňom je u nás celokovový vozeň s nitovanou konštrukciou Da 6-5030 z roku 1936, vyrobený Kráľovopoľskou strojárňou v Brne, ktorý vzorne reštauroval Klub železničných modelárov Vrútky. Donedávna veľmi rozšírenú konštrukciu jednotného služobného vozňa s celozvarovanou konštrukciou skrine zo začiatku 60. rokov 20. stor. reprezentuje vozeň Da 7522, umiestnený v Prievidzi.

Akokoľvek sa nám to dnes môže zdať nepredstaviteľné, bol služobný vozeň až do konca druhej tretiny 20. storočia súčasťou každého nákladného vlaku. Pre tento účel sa vyrábali služobné vozne s pomerne malým batožinovým priestorom, ktoré slúžili predovšetkým ako útočisko pre pomerne silné vlakové čaty takých vlakov (najmä v čase ručne brzdených nákladných vlakov).

Príkladom jednotného typu služobného vozňa pre nákladné vlaky zo začiatku 20. storočia



Služobný vozeň pre nákladné vlaky z roku 1921.

s kovovou kostrou skrine a rázvorom 4,2 m je vozeň D 6-0497, vyrobený roku 1921 Kráľovopoľskou strojárňou v Brne a umiestnený vo Vrútkach. Podobnú koncepciu má aj o tri desaťročia mladší vozeň Ds 6-2129 (Vagónka Tatra Česká Lípa, rok výroby 1955). Nájsť ho dnes možno nielen v železničnom múzeu Bratislava Východ, ale občas ešte i v bežnej prevádzke, ako súčasť niektorých manipulačných vlakov.

MDC, Foto: archív MDC



Celokovový nitovaný služobný vozeň pre rýchliky z roku 1936.



Služobný vozeň pre rýchliky zo začiatku 60. rokov 20. stor.



Služobný vozeň pre nákladné vlaky z roku 1955, jeho konštrukcia pochádza z roku 1948.



ÚIVP radí

Komentár k článku 157 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky **Krytie vylúčenej traťovej koľaje**

Dráha je v zmysle Dopravného slovníka Prof. Dr. Alexandra Petrovského komunikácia so smerovo viazaným pohybom dopravného prostriedku pomocou upraveného pruhu zeme, koľajnice, koľaje, troleje, lana alebo kynety. Železničné dráhy sú podľa predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej dopravy železničné trate a vlečky.

V prípade nových zariadení býva spravidla z pohľadu prevádzky všetko v poriadku, ale nič netrvá večne. Po určitom čase používania pevného zariadenia železničnej siete (napr. traťová koľaj), môže dôjsť k jeho opotrebovaniu alebo poškodeniu. Preto sa z tohto dôvodu realizuje činnosť, ktorej odborné hovoríme „výluka koľaje“.

Pojem „výluka koľaje“ predstavuje prerušenie vlakovej dopravy a posunu na koľaji širšie trate alebo v stanici na určitý čas za účelom uskutočnenia potrebných opráv alebo iných činností súvisiacich s obnovou alebo rekonštrukciou pevných zariadení železničnej siete. V prípade, ak dôjde k výluka traťovej koľaje, článok 157 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky presne definuje podmien-

ky, ktoré je potrebné splniť, aby táto koľaj bola zo strany dopravne s koľajovým rozvetvením predpísaným spôsobom krytá. V tomto článku je mimo iného uvedená skutočnosť, že ak vylúčená traťová koľaj alebo nezjazdne miesto na zhlaví nie je kryté hlavným návestidlom, kryje sa návestiou 51a, Stoj, v priestore od krajnej výhybky po vchodové návestidlo (obr. 1).

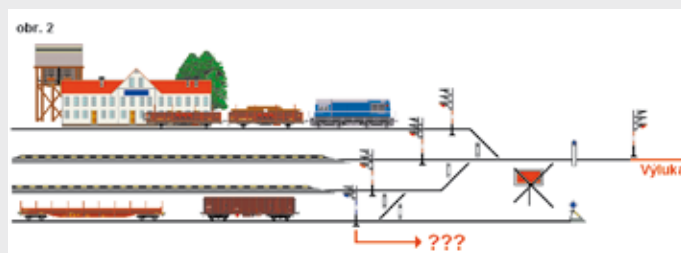
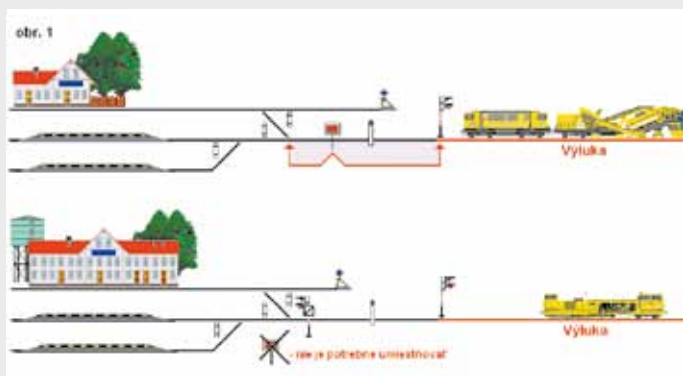
Otázka:

Je možné túto skutočnosť aplikovať v praxi aj v tom prípade, keď traťová koľaj zo strany manipulačnej koľaje hlavným návestidlom krytá nie je? (obr. 2).

Odpoveď:

Áno. Postupy a činnosť pri vylúčených traťových koľajach podľa článku 157 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky je možné použiť v prevádzkovej praxi aj v tomto prípade, pretože hlavným zmyslom a účelom je zabrániť hlavne odchodu vlaku na vylúčenú koľaj. Preto v staniciach, ktoré sú vybavené odchodovými návestidlami umiestnenými priamo vpravo vedľa dopravnej koľaje aj napriek tomu, že manipulačné koľaje hlavné návestidlá nemajú, nie je potrebné umiestňovať v priestore medzi krajnou odchodovou výhybkou a vchodovým návestidlom návest 51a, Stoj.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



Nové Zákaznícke centrum Železničných telekomunikácií má číslo 920/2000

Od 2. 5. 2012 Železničné telekomunikácie rozšírili svoje služby o nové Zákaznícke centrum ŽT s technológiou Call centra. Jeho hlavnou úlohou je prijímať, evidovať a spracovávať všetky hovory a požiadavky zákazníkov prostredníctvom jedného telefónneho čísla 920/2000 (z verejnej telefónnej siete 02/2029 2000).

Železničné telekomunikácie (ŽT) už skoro 3 roky úspešne prevádzkujú technológiu Call centra na oddelení Servicedesk ŽT, kde zákazníci nahlasujú poruchy. Identická technológia je od 2. 5. 2012 v prevádzke aj v novom Zákazníckom centre ŽT. Zákazníci sa do neho dovolávajú prostredníctvom telefónneho čísla **02/2029 2000 alebo 920/2000**, kde ich na úvod privíta vstupná hláška automatizovaného telefónneho operátora IVR. Ten účastníkov automaticky eviduje a zoraďuje do poradia. Dovolateľnosť Zákazníckeho centra ŽT je možná zo všetkých typov telefónnych aparátov, výhody IVR ale môžu používať len telefóny s možnosťou vysielania DTMF (Dual-tone multi-frequency) voľby - laicky telefóny s tónovou voľbou. Ostatní musia čakať na spojenie s voľným operátorom. Tí budú zákazníkom nonstop poskytovať informácie o telefónnych číslach účastníkov ŽT, spájať hovory a zostavovať konferenčné volania účastníkov hlasovej služby ŽT. Okrem klasických „spojovateľských činností“ budú poskytovať aj základné informácie o produktovom portfóliu ŽT, overovať stav objednávok a realizovať telefonické prieskumy spokojnosti. Zároveň sa na nich môžu zákazníci obracať so sťažnosťami a reklamáciami. Hlásenie porúch a incidentov na te-

lefónnom čísle **920/2727 (02/2029 2727)** pracoviska Servicedesk ŽT zostáva zachované, aj keď túto možnosť ponúka i Zákaznícke centrum ŽT. Po zvolení príslušnej voľby „3“ bude hovor automaticky presmerovaný na pracovisko Servicedesk. V činnosti ostávajú aj doteraz zaužívané telefónne čísla známe ako „spojovateľky, resp. ústredne“, t. j. 920/1111 a 910/1111, resp. ich ekvivalenty, ibaže hovory sú už presmerované do Zákazníckeho centra ŽT. Rozšírením Call centra sa tiež zvýši kvalita poskytovaných služieb aj pre Prevádzkový informačný systém ŽSR. Pre tento účel boli aktivované a technologicky zapojené dve agentské pracoviská v Čiernej nad Tisou v nepretržitej 24-hodinovej prevádzke. Pracoviská budú poskytovať expertnú podporu nosnému informačnému systému.

Na záver dodajme, že zákazníci ŽT v sieti ŽSR majú služby Zákazníckeho centra ŽT zahrnuté v mesačnom paušálnom poplatku za hlasovú službu ŽT Phone.

(ŽT)



Železničné telekomunikácie Bratislava

Stál som pri zrode elektrifikácie železníc

Sadnúť si do parného vlaku je v súčasnosti pre niekoho už len milá atrakcia. Na časy, keď ale para opúšťala naše trate a striedali ju vlaky poháňané elektrinou, si pamätá už len málokto. Nám sa podarilo zaspomínať si práve na začiatky elektrifikácie s človekom najpopolanejším. Pán Miroslav Hodul bol nielen pri jej zrode, ale aj pri jej budovaní a neskoršom zavedení do prevádzky.



Miroslav Hodul stál v začiatkoch elektrifikácie.

a robiť všetko. Stavali dielne, budovali ubytovne, robili inštalácie, pripravovali pôdu pre montážnikov vo Varíne, Vrútkach, Sučanoch, Važci, Žiline, Poprade a v Spišskej Novej Vsi. Museli vedieť pripraviť základy pre stožiare, zaarmovať, postaviť ich, potom v sklade spoznávali materiál, dostali sa do dielni a až napokon, akoby za odmenu, na samotnú montáž trakčných vedení. Prežili všetky organizačné zmeny až po vytvorenie energoušek.

„Dedo bol železničiar, otec bol železničiar i mňa priťahovala táto profesia, ale zároveň aj elektrotechnika,“ začína svoje rozprávanie 81-ročný pán Miroslav Hodul. A keďže sa to dalo zlúčiť, vyučil sa v hlavných dielňach vo Vrútkach, a potom, keď na elektrotechnickej priemyselovke na Zochovej ulici v Bratislave zriadili prvú špeciálnu triedu elektrotechnikov – železničiarov, neváhal a prihlásil sa. V päťdesiatom prvom roku spoločne s ďalšími dvadsiatimi chlapcami odišiel do Ružomberka, kde bola výkonná jednotka, ktorú tam zriadili ako prvú na Slovensku, aby začala plniť rozhodnutie ministra z roku 1946 o elektrifikácii tzv. prvého hlavného ťahu jednosmernou prúdovou sústavou o napätí 3000 V. Z dopravných a vozebných dôvodov sa ako prvá mala elektrifikovať trať medzi Žilinou a Spišskou Novou Vsou. „Prednostom bol vtedy v Ružomberku Alexander Slaný,“ spomína pán Hodul. Z dvadsiatich mladíkov, ale ostali traja a ružové okuliare museli veľmi rýchlo zložiť

Až potom sa začala výstavba, budovalo sa napr. osem meniarňí, bolo treba koordinovať rôzne dodávateľské podniky. Elektrifikácia, ktorú dnes už berieme celkom automaticky, bola v rokoch jej budovania absolútnou novinkou. Vlaky prechádzali, z dnes už takmer historickej pary, na niečo moderné, no hlavne ekologickejšie. „Skúsenosti naši odborníci zozbierali aj v zahraničí, no budovanie bolo čisto v našej rézii. Celkom na začiatku robili problémy elektrifikácii napríklad ešte premávajúce parné vlaky, robili starosti trakcii a korodovali vedenia. Pri budovaní sa rozhodovalo medzi tromi druhmi trakcie. Nakoniec „vyhrala“ jednosmerná, ku ktorej neskôr pribudla aj striedavá“ dodáva. M. Hodul už vtedy pôsobil ako technik stavebného dozoru. Spolu s ostatnými si s „pôrodnými bolesťami“ elektrifikácie užil až – až. Napokon však prišiel slávny 25. február 1956, koniec výstavby úseku Žilina – Spišská Nová Ves. Podľa slov pána Hodula, menšie či väčšie chyby sa objavovali priebežne. „Vtedy horelo hocikedy. Vypínače, deliče, odpojovače. Transformátory neznášali skraty, najmä od spätných zápalov, často nevydržali káble. Keď bolo za deň 5 porúch, mädlili sme si ruky, že to bola ľahká služba. Dnes je tých porúch 5 za rok,“ zhodnotil pán Hodul, ktorý si na tieto časy pamätá ako elektrodíspečer. Celý prvý úsek elektrifikácie bolo vlastne cvičisko. A to doslova. Nielen



Fotografia z čias začiatkov elektrifikácie...

chyby, ale aj s nimi spojené úrazy, neraz smrteľné, si vyžiadala nová, moderná elektrifikácia. Učili sa tu projektanti, výskumníci, výrobné závody, odtiaľto odchádzali „pionieri“ elektrifikácie na ostatné úseky na Slovensku. Školili sa tu rušňovodiči, učili traťových pracovníkov začínať a končiť výluky a organizovať prácu počas nich. Napriek tomu, že elektrifikácia bola takpovediac v našich podmienkach jednou veľkou skúškou, ktorú sa mnohým železničiarom podarilo zvládnuť, súčasnosť jej veľmi nepomáha. Podľa najnovších informácií totiž viaceré rušne opäť nahradili tie s dieslovým pohonom, ktoré životnému prostrediu, tak ako kedysi uhlie, veľmi neprospieva.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka a archív M. Hodula



Chlapi pri oprave trakčného transformátora.



Ešte premávajúce parné rušne robili starosti trakcii. Vedenia nemilosrdne korodovali.



DDS STABILITA oslavuje 15. narodeniny

Ďalší atraktívny darček pre klientov

15
ROKOV

Doplnkovú dôchodkovú spoločnosť STABILITA netreba špeciálne predstavovať. Prostredníctvom nej si na svoj budúci doplnkový dôchodok šporí viac ako 185-tisíc zamestnancov, ktorým na ich účty pravidelne každý mesiac prispieva aj zamestnávateľ. STABILITA v tomto roku oslavuje už 15 výročie svojho založenia, a to je v „mladých“ slovenských podmienkach určite dôvod na príjemnú oslavu a milé prekvapenia. O darčeky naozaj nebude núdza. S tým prvým prišla spoločnosť už vo februári, kedy predstavila absolútnu novinku na slovenskom trhu doplnkového dôchodkového sporenia. Ako jediná totiž ponúka možnosť šporiť na jednu zmluvu súčasne v dvoch fondoch. Každý šporiteľ tak má možnosť rozložiť riziko a kombinovať svoje úspory tak, aby výsledný efekt tohto sporenia bol čo najzaujímavejší. Darí sa aj v zhodnocovaní úspor. Účty šporiteľov vzrástli od začiatku roka o takmer 4,5% a tí klienti, ktorí sa rozhodli čas svojich úspor presunúť do nového akciového fondu, získali spolu ešte viac. Významne viac však môžu získať všetci šporitelia! Spoločnosť práve v týchto dňoch predstavuje ďalšiu novinku, vernostný program. Ide o komplexný a ucelený program pre všetkých verných šporiteľov, ktorí vďaka nemu môžu získať ďalší hodnotný benefit, ktorý je úplne nezávislý od vývoja na finančných trhoch a o ktorého výške rozhoduje klient sám.

VERNOSŤ SA S NAMI VYPLÁCA !

Predstavujeme nový vernostný program len pre klientov DDS STABILITA.

Účastníkom vernostného programu sa šporiteľ stáva automaticky, uzatvorením zmluvy o doplnkovom dôchodkovom sporení. Do programu sú zaradení všetci šporitelia, ktorí už majú uzatvorenú účastnícku zmluvu so STABILITA, d.d.s., a.s. alebo takúto zmluvu uzatvorí v tomto roku.

Zbierajte vernostné body – sami rozhodnite o výške vernostného bonusu !

Za každé vami zaplatené euro vám pridáme body!

Hodnota bodu závisí od počtu doteraz zaplatených príspevkových mesiacov. Celkový počet príspevkových mesiacov sa hodnotí vždy k 31. 12. kalendárneho roka a šporiteľ je na základe tohto počtu zaradený do niektorej z nasledujúcich kategórií. Súčasnne sa spočítajú všetky príspevky účastníka, ktoré boli v danom roku (v čase od 1. 1. – 31. 12.) pripísané na osobný účet a ich súčet sa vynásobí bodovou hodnotou, platnou pre dané pásmo.

1 - 36 príspevkových mesiacov za každé zaplatené euro 1 bod

37 – 120 p.m.	1,2 bodu
121 – 240 p.m.	1,5 bodu
241 a viac p.m.	2 body

Body sa budú pridávať raz ročne, vždy k 31. decembru kalendárneho roka, späťne za celý kalendárny rok. Prehľad o počte bodov na vašom vernostnom konte bude zobrazený každoročne na výpise z vášho individuálneho účtu.

PRVÉ BODY VÁM PRIPÍŠEME K 31. 12. 2012. VY ICH VŠAK ZBIERATE UŽ DNES !

Už dnes teda môžete rozhodovať o tom, koľko bodov získate na svojom vernostnom konte v tomto roku. Záleží iba na vás, koľko usporíte v danom roku a ako dlho budete šporiť.

Premieňajte body na peniaze. Jeden bod – jeden cent !

Váš vernostný bonus bude prepočítaný na peniaze a vyplatený naraz, v termíne výplaty prvej dôchodkovej dávky.

Všetky podrobnosti o vernostnom programe sa dočítate na internetovej stránke www.stabilita.sk. Na prípadné otázky radi zodpovieme na infolinke **0800 11 76 76**.

Bezplatná infolinka

0800 11 76 76

www.stabilita.sk

Vernosť sa s nami vypláca!

15
ROKOV

Pilier vášho dôchodku

STABILITA
DOPLNKOVÁ DÔCHODKOVÁ SPOLOČNOSŤ, a.s.



Ž semafor CUP 2012

Najuniverzálnejším hráčom V. ročníka medzinárodného volejbalového turnaja Ž semafor CUP 2012 sa stal Milošlav Šmid z tímu SZDC z Havlíčkovho Brodu. Titul Najlepší smečiar získal Michal Kuraš ml. zo ŽSR. Ocenenie Najlepšia nahrávačka si z Humenného odniesla Mária Bryndza z PKP.

V Mestskej športovej hale v Humennom si už piatykrát zmeralo šesť družstiev svoje sily pod volejbalovou sieťou. Hralo sa na dvoch ihriskách v dvoch skupinách. Zaujímavosťou na našom turnaji je to, že každé družstvo je pomešované, čo sa týka žien a mužov. Pravidlom je, že na ihrisku musí byť na každej strane minimálne jedna žena. Hralo sa podľa pravidiel na dva sety. V nerozhodnom výsledku sa hral ešte jeden skrútený set. Volejbalisti zo všetkých troch železničných spoločností a hostia z Čiech a Poľska si zmerali svoje sily v humenskej mestskej športovej hale.

V Humennom preto, že práve naši kolegovia zo železničnej stanice v čele s prednostom Mgr. Dušanom Chudinom akciu pred piatimi rokmi vymysleli. Naša redakcia túto myšlienku podporila a prevzala záštitu nad turnajom. Už tretíkrát sa nám podarilo vďaka Ing. Michalovi Gufrovičovi, prednostovi SE OR Košice, postaviť aj redakčný tím, ktorý zastupovali naši skvelí kolegovia z rôznych železničných pracovísk a pod Mišovou taktovkou sme bojovali o tretie miesto. Nakoniec sa nám ušla zemiaková medaila, keďže nás poľskí kolegovia v rozhodujúcom sete, síce tesne, ale predsa porazili. O tom, že medzi železničiarimi sú aj výborní volejbalisti sa presvedčili všetci tí, ktorí v piatok 15. júna prišli do Humenného povzbudiť svoj tím. Ceny najlepším športovcom odovzdala šéfredaktorka Ž semaforu Dana Schwartzová spolu s Dušanom Chudinom, Ing. Krzysztofom Awsiukiewiczem, námestníkom OR Košice pre infraštruktúru a Ing. Jozefom Horváthom, námestníkom OR Košice pre riadenie dopravy.

Aj piaty ročník bol v znamení fair play a prvenstvo v turnaji si vybojovalo družstvo z Česka, druhé miesto patrilo nášmu domácomu tímu ŽSR. Tretia priečka V. ročníka

ka Ž semafor CUP 2012 patrila tímu PKP. Zemiakovú medailu sme si už po druhýkrát priviezli do redakcie. Kolegovia zo ZSSK CARGO sa umiestnili na piatom mieste a na čestnom šiestom skončili volejbalisti zo ZSSK. Naozaj skvelým zážitkom bolo finále, kde naši kolegovia predviedli fantastickú hru a aj keď bol výsledok veľmi tesný, víťaz bol jasný a putovný pohár tak pocestoval za hranice s našimi českými kolegami. Víťazovi gratulujeme, všetkým volejbalistom i hosťom ďakujeme za účasť a veríme, že sa stretne o rok opäť. **Volejbalu zdar!**

(sch), Foto: balky a STV



Bolo o čo hrať, ceny boli tento rok naozaj krásne.



V zápasoch vládli aj emócie - český tím sa po úspešnom finále oprávnene radoval.



Tím Ž semaforu v boji o bronz s poľskými kolegami vo vyrovnanom zápase prehral a obsadil nepopulárne 4. miesto. Peťo, Mišo a vy ste kde boli?



Putovný pohár prvýkrát opúšťa hranice Slovenska. Zaslúžene si ho odviezli českí volejbalisti.



Na záver nechýbala ani spoločná fotka.



Na turnaji nebola núdza o skvelé príhrávky, bloky aj smeče.

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

www.solemare.szm.sk



FOTOHÁDANKA



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

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 májovej fotohádanky je:

ŽST Leopoldov – zarážadlo na koľaji č. 11

Víťazom sa stala a vecnú cenu získava:

Martin HANZLÍK z SMSÚ OZT ZT Leopoldov.

BLAHOŽELÁME!

VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

**DEJE SA NA VAŠOM PRACOVISKU
ALEBO V OKOLÍ NIEČO,
NA ČO BY BOLO DOBRÉ
UPOZORNIŤ ALEBO POUKÁZAŤ
AJ PROSTREDNÍCTVOM
ČASOPISU Ž SEMAFOR?**

Napíšte nám na adresu redakcie:

Ž semafor

Štefánikova 60, Košice

alebo zavolajte

tel.: 910 - 3203

e-mail: zsemafor@zsr.sk

**Kontakty na jednotlivých redaktorov
nájdete v tiráži.**

Na vaše otázky budeme odpovedať prostredníctvom časopisu po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel. Napíšte nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

**Na anonymné otázky a neželezničné témy
nebudeme reagovať.**

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

Z dovolenkovej cesty: - Nemáš pocit, že sme zabľúdili? - pýta sa žena manžela, ktorý riadi.				Pomoc: Amaru, koel, LSD, Staša	ustielal	čierny austrálsky vták	jednotka elektric- kého odporu	MPZ Rumunská	poľské mesto	Pomoc: APA, RO, aport, Ka, bon, Rios	staro- egyptský pojem duše	druh drogy	staroindický básnik	nekráľaj
- Prečo myslíš?				takmer						pokolenie				
- Mám dojem, že ...				1						čes.motocyk. pretekár				
(dokončenie v tajničke).				obruba šiat				pretlač na známkach			podarúnok			
Jozef Vysočani	rýchlosť	povel pre psa	zvinutá látko	sulfid bizmutnatý			súkvetie obilnín	džbán			podarúnok		rénium (zn.)	
			žolík				drahokam				osladzoval		pravosláv. obraz	
utajoval						2								
						čilský tenista								
hrdinská báseň						prejav, vrava			čln na Rýne				bývalá tuzexová poukážka	zámedzie
						Rakúska tlač. agent.			fáza Mesiaca					
lahodný nápoj				kyslé mlieko						čas				
				rímskych 501						1.solmiz. slabika				
3														
striasa, trasie								riadiace koleso automo- bilu						



Úspešná Norika!

BEZPEČNOSŤ NA ŽELEZNICI OČAMI DETÍ SÚŤAŽ V KRESLENÍ

V aprílovom Ž semafore bola uverejnená výzva na zapojenie detí do súťaže UIC v kreslení na tému – Bezpečnosť na železničných priestech. Súťažilo sa vo vekových kategóriách 4 – 7 a 8 – 12 rokov. Najúspešnejšou s pomedzi našich detí bola sedemročná Nora Pilková z Martina, ktorá pre seba a svoju školu získala vecné ceny (knihu Želkova škôlka). Norika vo svojom voľnom čase navštevuje umeleckú školu, kde sa venuje tancu a kresleniu.

GRATULUJEME!



Norikina kresba, ktorá dostala ocenenie.

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

Ak uvažujete nad svojou účasťou v súťaži je najvyšší čas. Súťaž uzatvárame 1. augusta. Súťaž je určená pre všetkých zamestnancov, pre ženy aj mužov a jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR. **Prihláste sa do súťaže alebo prihláste svojich spolupracovníkov. Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyňu 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.

PODMIENKY A PRAVIDLÁ SÚŤAŽE!

Tvár ŽSR 2012 bude trvať
do 1. 8. 2012!

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

Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslať svoju
fotografiu a odpovede na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Čo vás viedlo k tomu stať sa železničiarom/-kou?
3. Ako trávite svoj voľný čas? Vaše záľuby?
4. Čo očakávate od svojej účasti v súťaži?

HLASUJTE ZA SVOJHO FAVORITA A ZVOĽTE SI SVOJHO VÍŤAZA!

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

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

NA TOTO STE ČAKALI

REKREÁCIA V UBYTOVAČOM ZARIADENÍ SÍP STREČNO

- * 2 krát ubytovanie.
- * 2 krát polpenzia.
- * v cene služby relax do hodnoty 10 EUR.



PLATÍ V MESIACOCH
Júl - August 2012



**35,00 €
osoba**

Preto neváhajte a rezervujte si pobyt už teraz.

www.sipstrecno.sk * Tel: 041 229 5348 * Mob: 0903 283 816

8. ročník súťaže



**Luboš
MATULA**



21

1. Na železnici pracujem od roku 2001. Začal som ako posunovač na ŽST Ružomberok. Teraz pracujem ako dozorca výhybiiek v tej istej stanici.
2. Odmalička mám rád vlaky aj túto prácu, čo dnes vykonávam, ale aj starý otec aj môj otec pracovali na železnici.
3. Svoj voľný čas venujem počúvaniu hudby, rád varím aj sem – tam pečiem, rád tancujem a v mladosti som hral stolný tenis. Rád sledujem športové prenosy a čítam kuchárske knihy a recepty.
4. Som skromný človek ku šťastiu mi netreba veľa, ale ak vás čo len trochu poteším, to je pre mňa víťazstvo ☺

**Peter
FAKTOR**



23

1. Železničiarom som 2 roky a ako kontrolóra trati SMSÚ ŽTS TO Bratislava ma môžete stretnúť na úseku medzi Lamačom, Devínskou Novou Vsou až po štátnu hranicu s Rakúskom.
2. Do ŽSR ma nepritiahla žiadna závislosť k železnici, ani rodinná tradícia. Za mojím terajším pôsobením sa skrýva kamarátsky tip na voľné pracovné miesto. Vyskúšal som to, uspel som a som tu až dodnes.
3. Voľakedy bol pre mňa dominantný futbal, ktorý mi prinášal radosť z gólov, dnes je to najmä relax pri rybačke – špeciálne pri chytaní sumcov a potešenie z veľkých úlovkov.
4. Neočakávam nič konkrétne, som za každú srandu a prekvapenie. Rád spoznávam nových ľudí - najmä baby ☺

**Alena
PIŠKIOVÁ**



25

1. Na železnici pracujem od roku 1985. Hneď po škole som nastúpila ako tranzitérka v Banskej Bystrici. Výpravkyňu robím 25 rokov, 15 rokov v Čremošnom.
2. Jednoznačne otec, ktorý bol posunovač a aj maminka pracovala na železnici – bola tranzitérka.
3. Venujem sa všetkým rekreačným športom, letným aj zimným. Často trávim svoj voľný čas v záhrade a čítaním kníh.
4. Nemám veľké očakávania, beriem od života všetko čo prináša.

**Ján
PUŠKÁR**



27

1. Na železnici pracujem od roku 2003. V súčasnosti ako elektromontér, PTSZ – OR Zvolen.
2. Skončil som dopravnú školu a ďalšie moje pôsobenie na ŽSR prirodzene vyplynulo z týchto dôvodov.
3. Mojmimi najväčšími záľubami sú stolové hry. Súťažne sa venujem šachu a rekreačne pokru a biliardu.
4. Očakávam, že spoznám nových ľudí a získam nové kontakty.

**Viera
LUČANSKÁ**



19

1. V ŽSR pracujem od roku 1993, začínala som ako samostatná operátorka v ŽST Bratislava hlavná stanica, v súčasnosti pracujem ako výpravkyňa v ŽST Devínska Nová Ves.
2. Vyrastala som na kolajach a od detstva ma zaujímala doprava. O inom povolani som ani neuvažovala.
3. Mojou záľubou je moje zamestnanie, voľný čas venujem rodine a deťom.
4. Očakávam len, že stretnem zaujímavých a dobrých ľudí, nové zážitky...

**Miroslav
HLAVÁČ**



20

1. Na železnici pracujem od roku 1996 – najskôr ako signálista na Kremnických Baniach a od roku 1998 ako výpravca v Kremnici, teraz v Bartošovej Lehôtke.
2. Mal som vzor v starom otcovi, ktorý bol tiež železničiar a postupne som išiel v jeho šlapajach.
3. Aktívne futbal a cyklistika.
4. Od účasti v súťaži očakávam, že spoznám nových ľudí a zažijem „kopec“ zábavy.

**Ludmila
RUČEKOVÁ**



22

1. Na železnici pracujem od roku 1994 ako výpravkyňa, v súčasnosti v ŽST Komárno.
2. Rodinná tradícia.
3. V mojom voľnom čase sa venujem turistike ale hlavne mojej dcérke.
4. Od súťaže očakávam, že spoznám nových ľudí a získam kopec zážitkov.

**Eva
KIŠKOVÁ**



24

1. Na železnici pracujem od roku 1992. Začínala som ako samostatná komerčná pracovníčka pre ŽST Turany. Po roku som nastúpila do kurzu výpravcov a ako výpravkyňa pracujem dodnes. Momentálne v NŽST Liptovská Teplá.
2. Myslím, že železnicu mám v krvi, a samozrejme, aj v srdci. Vzom mi bola nielen mama, ale celá ŽST Kraľovany, kde pracovala.
3. Najradšej mám cestovanie, s ktorým je spojené spoznávanie nových krajín v príjemnej spoločnosti priateľov (pozdravujem všetkých spolocestovateľov), zábava, fotografovanie, turistika, hory, more a veľa neopakovateľných zážitkov. Rada trávim čas v prírode, pri dobrej knihe, s priateľmi alebo pri prírodopisnom dokumente.
4. Chcela by som zažiť tú atmosféru vizážistiek a kaderníkov ako z nás formujú nové kšichtíky.

**Alena
VARGOVÁ**



26

1. Na železnici pracujem od roku 1997, v súčasnosti ako výpravkyňa v ŽST Bratislava Vajnory.
2. Ani neviem.
3. Čas trávim najviac s dcérkou a ak mi popri povinnostiach ostane ešte voľno, tak si rada prečítam dobrú knihu.
4. Čo očakávam? Asi tie zážitky a show, o ktorej sa píše vždy po finále ☺

**Marcela
PSICOVÁ**



28

1. Na železnici som začala pracovať v roku 2007 ako dozorkyňa výhybiiek v ŽST Veľké Uherce.
2. Pochádzam zo železničiarkej rodiny, na železnici pracuje môj otec a brat, takže keď sa mi naskytla príležitosť, neváhala som ani chvíľu.
3. Svoj voľný čas venujem predovšetkým svojim trom deťom a domácnosti a pokiaľ sa mi podarí ukradnúť si trošku času aj pre seba, tak s kamarátkou na korčuľiach, alebo na káve ☺
4. Nemám konkrétne očakávania, nechám sa prekvapiť.

Ježko Želko potešil aj malých železničiarov v Čermeli

Ježko Želko – maskot ŽSR pre bezpečnosť na železničných priestech potešil už veľa detí po celom Slovensku nielen tento, ale aj minulý rok. V rámci Európskeho dňa bezpečnosti na železnici, ŽSR nezabúdajú ani na preventívno-výchovné aktivity pre deti, a tak pri tejto príležitosti pribudla k milému plyšovému ježkovi aj publikácia určená pre deti materských škôl a prvého stupňa základných škôl s názvom Želkova škôlka.

Želko zavítal prostredníctvom našej redakcie aj na Detskú železnici v Košiciach, kde potešil deti, ktoré sa v Čermeli hrajú na „veľkých“ železničiarov.

Výber miesta nebol náhodný, veď kde inde, ako priamo medzi malými železničiarimi v Čermel'skom údolí, sme najlepšie mohli hovoriť o bezpečnom správaní sa v blízkosti koľají. Malí chalani nielenže so záujmom počúvali, ale neraz svojimi otázkami zaskočili aj skúsených železničiarov. Počas ich zanieteneho listovania v starších číslach Ž semaforu sme mali príjemný pocit. Železnica sa zrejme o svoju budúcnosť nemusí báť, pre mladšie generácie je stále atraktívna.

Foto: balky, Slavomír KONTŮR

