

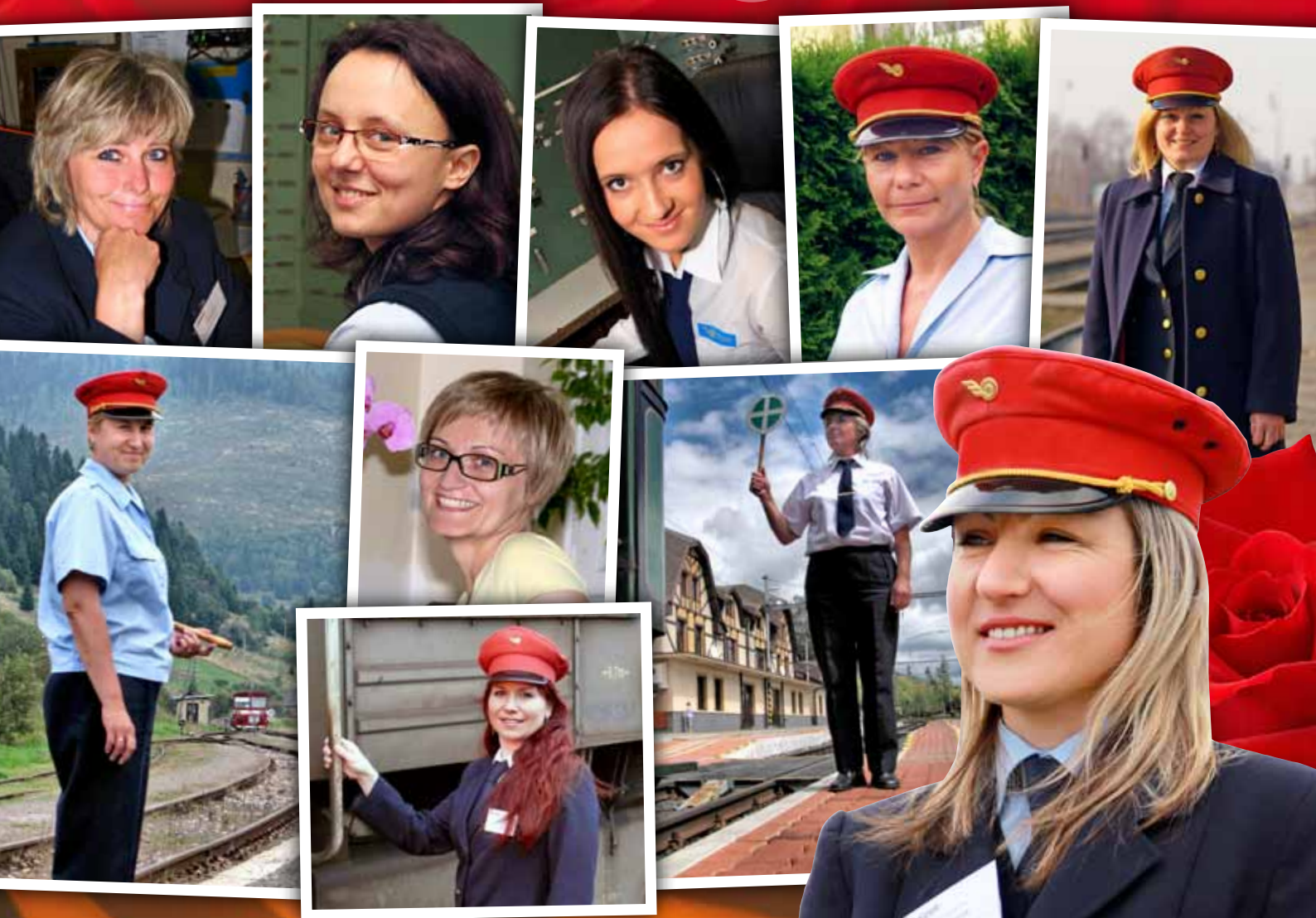
ŽELEZNIČNÝ **semafor**

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

MAREC 2013



**Rekonštrukcia
košickej stanice napreduje**

20. výročie ŽSR

Nový most vo Zvolene



EDITORIAL

Vážme si naše ženy...

Ale nám čas rýchlo plynie. Vo februárovom čísle sme sa vo veľkom venovali zime, kalamitnej snehovej nádielke, ktorá naplno ukazovala svoju silu po celom Slovensku. Stačilo len 28 dní a už podvedome cítime jar, spontánne hľadáme hrejivé lúče slnka, hypnotizujeme teplomer a ukazovateľ teploty vzduchu tlačíme do dvojciferných hodnôt. A taktiež sa mení aj psychika ľudí, pribúdajú úsmevy na ich tvárach.

Ženy ale majú dôvod na radosť už o niečo skôr. Akosi predzvestou nástupu jari je ich každoročný sviatok. Veď ktože by už nepoznal 8. marec a s ním spojený Medzinárodný deň žien? Zaužívaný sviatok, ktorého dôstojnosť ovplyvňoval politický režim v krajine. Pred rokom 1989 sa niesol najmä v znamení červených karafiátov a „spoločensky unavených“ mužov, po revolúcii na neho mnohí zanevreli, aby sa postupom času vrátili k jeho pôvodným hodnotám. Tie našťastie ostali stále rovnaké a tou je úcta k ženám. Minimálne v tento deň by si každá žena zaslúžila od mužov ocenenie aspoň v podobe kvietku, za ich obetavosť, láskavosť, oddanosť rodinám, ale i nenahraditeľný humor, ktorý rozdáva okolo seba. Nepochybujem, že mnohí muži tak aj urobili a ocenili svoje žienky nielen doma, ale aj na pracoviskách. Veď priznajme si, bez nich by bol náš život nudný. Napriek tomu sa medzi nami nájdu jedinci, ktorí na svoje nežejšie polovičky zabudli, neobdarovali ich aspoň malou kytičkou snežienok alebo ružičkou, ba dokonca prejavovali žiarlivosť pri darovaných kvetinách od iných mužov. Nuž, čo k tomu dodať, väčšina mužov nad takým správaním len nechápavo krúti hlavou...

Náš anketový prieskum našťastie ukázal, že pozornosti sa dočkali aj ženy – železničiarky. Pochopiteľne, veď medzi zamestnancami ŽSR prevažujú muži a ženy sú v menšine. A čoho máme málo, to je vzácne a treba si to vážiť. A nielen 8. marca.

V kútku duše si prajem, aby sa úcta k ženám preniesla z tohto sviatku aj do bežných dní, vmiešala sa i do medziludských a profesionálnych vzťahov. Tak čo, muži, budeme na to myslieť pri plnení svojich pracovných povinností?

Martin Balko

Pozitívny vývoj hospodárenia pokračuje

Z PORÁD VEDENIA



Predmetom februárových rokovaní vedenia ŽSR bolo predovšetkým ukončenie účtovného roku 2012, projektové riadenie v ŽSR. Členovia vedenia firmy venovali pozornosť aj prevádzkovej situácii na železničnej infraštruktúre počas zimného obdobia, rokovaniam správnej rady a schválili aktivity ŽSR k 165. výročiu železníc na území Slovenska.

Ekonomická situácia

Predmetom rokovania vedenia dňa 19. 2. boli aj prebiehajúce závierkové práce hospodárenia za rok 2012. Na základe predbežných neauditovaných výsledkov hospodárenia sa skonštatovalo, že ŽSR dosiahli kladný výsledok hospodárenia, ktorý je lepší ako predpokladal plán. Je to dôsledok najmä nižšieho čerpania nákupev a služieb, spotreby energií, opráv a udržiavania, doúčtovania výnosov z pohľadávky v zmysle vyhodnotenia Protokolu zo zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za rok 2011. Auditované výsledky hospodárenia za rok 2012 budú prerokované na marcovom rokovaní vedenia a po schválení SR ŽSR komplexne prezentované na rozšírenej porade vedenia v dňoch 4. a 5. 4. 2013 v SIP Strečno. O detailných schválených výsledkoch za rok 2012 bude podaná informácia v aprílovom vydaní Ž semaforu. Pozitívny vývoj hospodárenia pokračoval aj v priebehu januára 2013. Postupne v priebehu februára 2013 dochádza aj k miernemu nárastu dopravných výkonov. Vybrané ukazovatele k 28. 2. 2013 sú uvedené v tabuľke.

Projektové riadenie na ŽSR pokračuje

GR ŽSR rozhodnutím č. 08/2013 schválil hodnotiacu správu projektu č. 15/2011 **Balaced Scorecard (BSC) pre strategické ciele VOJ ŽSR**. BSC je vyvážený systém ukazovateľov výkonnosti a predstavuje ucelený pohľad na podnik. BSC vychádza z vízie a stratégie podniku. Hlavnými cieľmi projektu sú:

- rozšírenie manažérskeho nástroja BSC o ďalší stupeň, a to váhové kritériá vzájomného pôsobenia a vzťahov strategických cieľov ŽSR, ako aj rozšírenie funkcionality na webové rozhranie intranetu ŽSR;
- aktualizácia a doplnenie procesného modelu ŽSR aj na VOJ, ktoré predtým neboli procesne namodelované, vrátane spresnenia procesných modelov na všetky oblastné riaditeľstvá po rozsiahlej organizačnej zmene k 1. 7. 2011.

Súčasťou predloženého materiálu boli aj **výstupy v rámci riadenia rizík v ŽSR** s postupmi rozšírenia systému riadenia rizík, ako aj pripravenosť ŽSR rozšíriť tento systém o operatívne riziká jednotlivých organizačných zložiek (odborní GR ŽSR a VOJ ŽSR), vrátane rámcového návrhu premietnutia zodpovednosti za plnenie strategických cieľov ŽSR do ukazovateľov hmotnej zainteresovanosti

zodpovedných vedúcich zamestnancov ŽSR. Zároveň bolo konštatované, že úlohy a ciele stanovené plánom projektu boli splnené a GR **uložilo dopracovať výsledný návrh premietnutia zodpovednosti za plnenie strategických cieľov ŽSR do systému ukazovateľov hmotnej stimulácie vedúcich zamestnancov ŽSR**. Rozhodnutím GR ŽSR č. 09/2013 bol schválený **Plán projektu Redizajn Prevádzkového informačného systému (PIS) č. 01**.

Bezpečnosť železničnej dopravy

GR na rokovaní vedenia dňa 19. 2. zozbieral na vedomie Správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarom v sieti ŽSR. Správa obsahuje rozbor nehodovosti za rok 2012, nehodovosť na železničných priecestiach, stav bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v sledovanom období a rozbor ochrany pred požiarom. Daný materiál je k dispozícii na intranetovom portáli ŽSR.

Spoločné rokovanie

Dňa 20. februára sa uskutočnilo pracovné rokovanie zástupcov MDVRR SR a železničných spoločností. Obsahom rokovania boli nasledovné okruhy: analýza a návrh ďalšieho postupu pri málovýkonných železničných tratiach, korekcie rozdelenia majetku medzi štátne železničné spoločnosti, príprava uplatňovania jednotných štandardov tratí, vlakov a staníc, komplexné riešenie bezpečnosti na železničných priecestiach, tvorba komplexného strategického materiálu pre sektor železníc (Master Plan 2014 - 2020), koordinácia investičných plánov štátnych železničných spoločností a novelizácia železničnej legislatívy. Prijaté závery z porady boli premietnuté do úloh vecne príslušným útvarom ŽSR. O výstupoch uvedených aktivít budú zamestnanci ŽSR informovaní pribežne aj prostredníctvom Ž semaforu.

Aktivity k 165. výročiu železníc a 20. výročiu vzniku ŽSR

GR dňa 12. 2. odsúhlasil realizáciu plánovaných aktivít v súvislosti so 165. výročím železníc na území SR a 20. výročím vzniku ŽSR. Zároveň sa dohodlo, že tieto aktivity budú pribežne propagované aj prostredníctvom podnikového časopisu Ž semafor. Prehľad plánovaných akcií si prečítajte na strane 3.

Ing. Anton KUKUČKA

Ing. Stanislava FEJFAROVÁ, CSc.

Vybrané ukazovatele ŽSR za 1. - 2. 2013

UKAZOVATEL	1. - 2. 2012 skutočnosť	1. - 2. 2013 plán	1. - 2. 2013 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	5 117	5 117	5 139	100,43	100,44
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	1 949	2 003	2 016	100,61	103,43
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	1 365	1 311	1 365	104,16	100,03
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	2 440	2 575	2 488	96,62	101,96
Spolu dopravné výkony (OD+ND) v tis. vlkm	7 066	7 121	7 155	100,48	101,26
Spolu dopravné výkony (OD+ND) v mil. hrtkm	3 805	3 886	3 853	99,17	101,27

V tomto roku železnice na území Slovenska oslavujú 165. výročie svojho vzniku. Podľa historikov sa existencia železníc počíta od dátumu príchodu prvého „naozajstného“ vlaku, ako hovoria železničari, „železo na železo“. To sa udialo 20. augusta 1848, kedy na územie Slovenska vstúpil prvý parostrojný vlak na trati Marcegga – Devínska Nová Ves – Bratislava.

K tomuto jubileu pripravujú všetky tri železničné spoločnosti akcie počas celého roka. Sprievodcom podujatí je aj spoločné logo. Vytvorená bude aj web stránka, kde si okrem iného nájdete aj informácie a podrobnosti o jednotlivých pripravovaných akciách. Železnice SR pri tejto príležitosti naplánovali tieto akcie:

1. Nostalgické jazdy historických vlakov v rámci celého Slovenska
 2. Stretnutie so zaslúžilými železničiar-
mi a železničnými rodinami
 3. DVD o ŽSR k 165. výročiu
a 20. výročiu ŽSR
 4. Brožúra k 165. výročiu železníc
na území Slovenska
 5. Výstava k 165. výročiu železníc
na území Slovenska
 6. Tematický seriál v Ž semafore
 7. Ostatné, pravidelne organizované
akcie v gescii ŽSR
- * ŽSR v spolupráci s občianskymi zdru-
ženiami zrealizuje 12. nostalgických
járd v mesiacoch február až november
2013.

O prvej, ktorá sa už uskutočnila sa dočítate na strane 7. Kalendár týchto járd sme vám priniesli už v decembri 2012.



*** Stretnutie so zaslúžilými železničiar-
mi a železničnými rodinami.**

Pôjde o rodiny, kde celé generácie pracujú na železnici a stretnú sa v SIP Strečno, kde pre nich bude pripravený spoločný program. Stretnutie sa uskutoční na jeseň v tomto roku a naša redakcia pri tom nebude chýbať.

*** Výstava k 165. výročiu železníc**

Tematická výstava k výročiu bude v Múzeu dopravy, v Železničnom múzeu Bratislava východ a participovať na nej budú aj OZ Veterán klub v Poprade, Slovenské technické múzeum v Košiciach, Múzeum SNP v Banskej Bystrici a Železničné múzeum Stará Turá. Pre verejnosť bude sprístupnená od 1. mája do konca roka 2013.

*** Tematický seriál k 20. výročiu ŽSR
v Železničnom semafore**

V dvanástich číslach nášho časopisu budeme naďalej mapovať 20 rokov existencie ŽSR s originálnymi spomienkami ľudí, ktorí vtedy zastávali dôležité posty v rámci firemných aj štátnych inštitúcií a priamo sa na vzniku ŽSR podieľali. Dnes si prečítajte dvojstranu 10. a 11.

Ďalšie sprievodné akcie

* **ILCAD** 7. máj 2013 – Medzinárodný deň bezpečnosti na železničných priecestiach). Tento rok bude zameraný na chodcov na železničných priecestiach.

* **RENDEZ** 15. jún 2013 – Zraz parných rušňov v ŽST Bratislava východ bude dvoj-
dňová akcia so sprievodnými podujatiami.

(red)

Železničné telekomunikácie obhájili certifikát kvality

Železničné telekomunikácie opäť potvrdili kvalitu poskytovania svojich telekomunikačných a informatických služieb. Certifikačná autorita EUROCERT SK, s.r.o. vykonala 26. a 27. februára 3. etapu auditu z trojročného certifikačného cyklu, ktorá bola zameraná na posudzovanie procesu poskytovania telekomunikačných služieb, servis a prevádzku informačných technológií, vývoj a údržbu softvéru a manažérstvo informačnej bezpečnosti a kvality. Hodnotenie auditu bolo veľmi pozitívne. Audítori ocenili ďalšie zlepšenie a pokrok v celom systéme manažérstva kvality na ŽT od posledného vykonaného auditu. Železničné telekomunikácie udržiavajú a zlepšujú zavedený systém manažérstva kvality v zhode s normou STN EN ISO 9001:2009 už od roku 2003.

(ŽT)

Dokumenty na intranete prečítate aj z webu

Patrite k užívateľom, ktorí do svojej pracovnej pošty prístupujú cez internet? Ak áno, tak sa dostanete aj k dokumentom na našom intranetovom portáli.

Ak si potrebujete pozrieť pracovný dokument z intranetového portálu ŽSR, postačí, ak sa pripojíte k internetu. V prehliadači potom zadáte adresu <https://exchange.zsr.sk>, v systéme zabezpečenia si označíte súkromný počítač, vyplníte užívateľské meno, heslo a potvrdíte tlačidlo „Prihlásiť“. Zobrazí sa vám okno aplikácie a v zozname (v ľavom dolnom rohu okna) kliknete na záložku „Dokumenty“. Zostáva vám už iba zadať cestu k dokumentu, t. j. adresu príslušnej knižnice dokumentov a požadovaný výber potvrdiť tlačidlom „Otvoriť“.

Ako užívateľ môžete k interným dokumentom nielen pristupovať, ale ich aj poslať ďalším adresátom ako prílohy e-mailov bez toho, aby ste si ich museli stiahnuť do počítača. Dokumenty na intranete sú prístupné len na čítanie. Upravovať sa môžu až po uložení do počítača, cez ktorý je užívateľ intranetu práve pripojený.



Košickú stanicu v noci ovládajú stavbári

Mesto Košice, hrdiace sa titulom Európske hlavné mesto kultúry, pripravilo v tomto roku pre návštevníkov metropoly východu príťažlivé kultúrne podujatia. Tie sa konajú zvyčajne v centre mesta alebo v rôznych kultúrnych stánkoch. Na železničnej stanici nateraz žiadneho umenia niet. Z vestibulu sa stalo rozsiahle stavenisko, cestujúci prechádzajú bezpečnostnými koridorami. Pozitívom je, že na stavbe sa intenzívne pracuje a otvorené sú už aj nové prevádzky. A veru, radšej nech návštevníci vidia, že sa niečo robí, ako by ich, síce bez stavebného ruchu, ale poznačené zubom času, mali vítať staré priestory nehodné 21. storočia.

Rekonštrukcia železničnej stanice v Košiciach začala v januári 2012 a je rozdelená do troch etáp. V tej prvej boli zahrnuté najmä búracie a prípravné práce. Vykonali sa priestorové úpravy niektorých podlaží výškovej budovy aj objektu na Masarykovej ulici, zväčšila sa plocha obchodného reťazca. Nástup druhej etapy priniesol ešte väčšie obmedzenie pohybu cestujúcich v prevádzkovom priestore prijímacej haly. „Začalo sa s montážou ocelevej konštrukcie na 2. a 3. nadzemnom podlaží, na ktorých vznikne obchodná pasáž. Rekonštrukcia budovy pokračuje za plnej prevádzky stanice, preto najnáročnejšie práce vykonávame v nočných hodinách, aby sme čo najmenej obmedzovali cestujúcich,“ uviedla Ing. Helena Hrobáková, zástupkyňa spoločnosti ACHILES Slovakia s.r.o., ktorá prestavbu stanice finančne zastrešuje. Samozrejme, že so stavebnou činnosťou sa zvýšila aj prašnosť vo vestibule.



V druhej polovici minulého roka boli sprístupnené nové verejné toalety a úschovňa batožín.



Mnohých cestujúcich prekvapil vo vestibule autožeriav, nevyhnutný pri prenášaní oceľových nosníkov.



Od februára môžu cestujúci využiť aj moderne zariadené bistro s pestrou ponukou rýchleho občerstvenia.



Montované trapezové plechy sú základom podlahy budovaného podlažia.



Po polnoci, keď väčšina z nás spí, stavbári s milimetrovou presnosťou umiestňujú niekoľkotonový nosník na určené miesto.

Lenže toto nie je jediný problém, ktorý muselo riešiť vedenie stanice. „Zrušená bola pôvodná čakáreň pre cestujúcich, ktorú dočasne zastúpila reštaurácia na prvom poschodí. Cestujúci sa do nej môžu uchýliť aj po polnoci v prípade mimoriadností, aby nečakali na zmeškané vlaky osobnej dopravy v neútulnom prostredí v priestore staveniska a bez lavíčiek,“ povedal Ing. Ján Miženko, prednosta ŽST. Ešte dodal, že v tomto roku by sa mala uskutočniť opätovná rekonštrukcia plochy prvého nástupišťa, čo bude mať vplyv na preorganizovanie pristavovania vlakov osobnej dopravy. V druhej polovici roka by sa mal taktiež inštalovať nový hlasový a vizuálny informačný systém. Predpokladaný termín ukončenia druhej etapy prestavby vstupnej haly a nadzemných podlaží je plánovaný na december 2014. Následne bude pokračovať tretia etapa, zameraná na pristavbu stanice. Predpokladané celkové investičné náklady stavby dosahujú čiastku 2,8 milióna €.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Starý železničný most ustúpil novej ceste

Na hlavnom ťahu Zvolen - Košice je za ostatné týždne poriadne rušno. Kvôli výstavbe III. etapy nadúrovňovej križovatky I/50 Zvolen, Pustý hrad – Neresnica nedávno musel preč nad cestou v meste aj starý železničný most na trati Zvolen – Šahy. Nahradí ho však nový.

Dôvod odstránenia mosta bol jednoduchý – širšia cesta. No a keďže pre dodržanie parametrov vedenia trasy jednotlivých pruhov cesty I. triedy a sprejazdnenie križovatky obojsmerne v dvoch samostatných pruhoch bolo nutné získať väčšiu šírku pre cestu, aj v priestore jestvujúceho železničného mosta, padol „železný obor“ za obeť novodobej výstavby. Pôvodná dĺžka mosta bola 21,16 m, nový má 32,38 m. Funkčné parametre samotnej trate sa ale nezmenia. Pred odstránením starého mosta boli pre-



Starý železničný most skončil na šrotovisku. Predtým bol rozpálený na menšie kusy.



Všetko z mosta ustúpilo novej ceste a po jeho odstránení sa budovalo nanovo pre osadenie nového mosta.



sa nový železničný násyp. Pomocou žeriavu na opory a piliere osadili dva diely ocelevej konštrukcie mosta a následne ich zvarili. Ešte sa musia dokončiť násypy, osadí sa koľajový zvršok, vykonajú predpísané skúšky a ak sa nevyskytnú vážnejšie komplikácie, tak 3. apríla by sa na trati mala obnoviť premávka vlakov. Stavbu realizujú Stavby



...časť nového mosta. Pomocou žeriavu na opory a piliere osadili dva diely ocelevej konštrukcie mosta a následne ich zvarili.

mostov Slovakia, a. s.. „Práce na výstavbe komplikovalo hlavne to, že práce sa uskutočňovali pri maximálnom zachovaní dopravy na ceste I/50, úplná uzávierka cesty s obchádzkou cez obec Lieskovec bola len mimo pracovných dní. Zemné práce obmedzoval sťažený prístup v tomto dopravnom uzle a nutnosť koordinácie prác s ďalšími objektmi v dosahu mosta, ako je parovod, kanalizácia, prekládky elektro-sietí, verejné osvetlenie a samotná cesta I. triedy,“ povedala Mgr. Zuzana Hromcová zo Slovenskej správy ciest.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka, SSC

ložené diaľkové a zabezpečovacie káble do novej trasy. Od 1. februára bola výluka železničnej dopravy na trati Zvolen osobná stanica – Dobrá Niva. Taktiež boli odstránené koľajnice, podvaly a ostatné súčasti koľajiska, demontovali sa niektoré ocelové časti mosta a ocelová konštrukcia bola pomocou hydraulických zdvihákov mierne nadvihnutá – uvoľnená z opôr a most bol pomocou veľkého žeriavu preložený na predpripravené betónové podstavce. Následne pokračovali zemné a demolačné práce podľa projektu. Stará ocelová konštrukcia bola v priebehu dvoch dní rozpálená na menšie kusy a nákladným autom postupne odvezená ako ocelový šrot, čo zabezpečovali ŽSR. Podľa informácií zo Slovenskej správy ciest, osadeniu nového mosta predchádzala úplná demolácia jednej a zásadná úprava druhej krajnej opory. V strede medzi novými oporami boli navŕtané a zabetónované veľkoprofilové piloty a vybudované dva nosné piliere. Budovali sa bočné krídla pri oporách a robil



...krátko po zdvihnutí zo zeme. Nový železničný most bol nutnosťou kvôli širšej ceste. Parametre samotnej trate sa ale nezmenia.



Žilina – Teplička oslavuje svoje prvé narodeniny

O zriaďovacej stanici Žilina – Teplička sa uvažovalo už v roku 1964, vo svojej ére zažila aj 17 rokov chátrania a nekonečného rozkrádania. Po 2,5 roku intenzívnej výstavby sa predsa len dočkala svojho oživenia a od 4. marca minulého roka začala triediť prvé vozne. Vzrušenie z čohosi veľkolepého a nepoznaného, ale aj očakávanie z najmodernejších technológií postupne vystriedali prvé skúsenosti z prevádzky. Aký bol prvý rok činnosti našej najmladšej stanice?

Nespochybniteľným prínosom Žiliny – Tepličky je zjednotenie vlakov tvorby do jedného miesta v celej severozápadnej časti železničnej siete ŽSR. Prestoje vlakov sú menšie, keďže sa urýchlil pohyb vozňov v procese triedenia. Odbúral sa tiež zbytočný presun medzi viacerými zriaďovacími obvody. Avšak samotná obsluha takmer 7-kilometrovej stanice si vyžaduje aj patričné personálne obsadenie. „Pred 4. marcom tu pracovalo iba 11 zamestnancov, ale po spustení prevádzky ich počet narástol na 156. Od 1. septembra 2012 je toto číslo nižšie, ustáľilo sa na 135 osobách. K zníženiu počtu zamestnancov došlo z viacerých dôvodov, lenže ani jeden nesúvisel s priamou prevádzkou stanice, ale iba zabezpečením obslužných činností. Zamestnanosť ovplyvnilo najmä prehodnotenie objednávky posunu a prebratie činnosti spisovania vlakov železničnou spoločnosťou ZSSK CARGO,“ ozrejmil Ing. Luboš Polakovič, prednosta stanice. Ako takmer na každej novostavbe, aj v Žiline – Tepličke sa objavili tzv. „detské choroby“. Zabudlo sa napríklad na odvod dažďovej vody zo striech do kanalizácie, ktorá vyteká na prístupové komunikácie a najmä v zimnom období sa



Signalisti Martina Kočišová a Štefan Vahančík si pochvalujú obsluhu automatizovaného spádoviskového zariadenia.

stáva eventúalnym zdrojom úrazu. Hlbšie vrásky na tvárach kompetentných spôsobuje spádoviskové zariadenie. Počas prvého roka jeho overovacej prevádzky sa vyskytlo 27 prípadov, keď v režime plnoautomatického rozpúšťania odvesy neboli dostatočne ubrzdnené a prešli cez zaistovaciu brzdu mimo zberného pásma, až na smerovú koľaj. Pri celkovom množstve 134.754 roztriedených vozňov je to síce nepatrné číslo, ale predsa takéto situácie boli a nastali prevažne v prvých mesiacoch prevádzky spádoviska. „Tieto prípady špeciálne sledujeme, ale ich príčiny sa nezistujú ľahko. Ojedinele pochybila obsluha, ale väčšinou sa za nimi skrýva nedostatočné spolupôsobenie kolesa s brzdou, či už vplyvom mastnoty, farby na okoloch, alebo nerovnosti na bočnej hrane kolesa, tzv. prevalky. Chýba nám metodika na určovanie takýchto anomálií, ale aj garancia dodávateľa brzd, pri akých vlastnostiach kolies je brzda ešte účinná,“



Na spádovisku je až 126 brzd. Najmä v prvých mesiacoch prevádzky sa občas stávalo, že spúšťané odvesy dostatočne neubrzdili a vozne prešli až na relačnú koľaj.

vysvetlil Ing. Anton Danišek, prednosta Sekcie OZT OR Žilina. Podobným prípadom majú zamedziť prijaté dodatočné opatrenia v podobe ukladania zarážok na smerové koľaje, či obmedzená dĺžka spúšťaných odvesov limitovaná dĺžkou zberného pásma, ktoré je od 180 do 300 metrov. Plynulosť prevádzky a výkonnosť spádoviska znižuje aj pričastá nechcená zmena povolujúceho návěstného znaku na „Stoj“ na spádoviskovom návěstidle, ale aj obmedzené spúšťanie odvesov s jedným či dvoma výkričníkmi. Ich konštrukčné vlastnosti alebo tovar ložený na nich totiž nedovoľujú ich odrážanie a spúšťanie zo zvažného pahorka, a preto sa musia posunovať opatrne. Spomenuté problémy určite nie sú dôvodom na sklamanie a paniku. Stanica aj naďalej zostane v overovacej prevádzke, počas ktorej zhotoviteľ v súčinnosti s odbornými zložkami ŽSR rieši vzniknuté nedostatky. Po ich odstránení už bude zriaďovacia stanica v Žiline – Tepličke „šliapať“ ako spoľahlivé hodinky.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Pokles objemu prepravy tovaru nákladným dopravcom ZSSK CARGO sa prejavil aj v poklese výkonu zriaďovacej stanice.

Storočnica trate Prievidza - Handlová

V polovici februára si mesto Handlová a Prievidza, pripomenuli 100. výročie postavenia železničnej trate z Prievidze do Handlovej. Po roku 1909, krátko po spustení priemyselnej ťažby uhlia, museli totiž majitelia banského podniku vyriešiť problém prepravy vyťaženej suroviny a vozy ťahané koňmi už na to nestačili. Riešením bolo železničné spojenie z Prievidze do Handlovej.



Pamätná tabuľa, ktorá bude 100. výročie pripomínať aj nasledujúcich generáciám. Na tabuľi dominuje časť brzdy z parného rušňa 464.001 z roku 1933.

Realizácia začala pomerne rýchlo a aj realita železnice v Handlovej sa stávala skutočnosťou. Prvá jazda sa uskutočnila 15. februára 1913 a parný rušeň vyrazil na trať dlhú 19,2 km do Prievidze. Železničná trať z Prievidze prechádza smerom na juh v miernom stúpaní so zastávkami v Malá Čausa, Chrenovec, Jalovec, Ráztočno. Po prejazde Handlovským tunelom dlhým 132,6 metrov, celá trať začína prudko stúpať v sklone 15 % na Handlovský viadukt. Približne 200 m dlhý most, postavený v oblúku na šiestich andezitových



Parný rušeň Ušatá zaujal tak veľkých, ako aj malých. Toto bola pravdepodobne jeho posledná jazda pred náročnou revíziou a opravou kotla, ktorá tento majestátny stroj v tomto roku čaká.



Súčasťou celej akcie bola aj výstava výtvarných prác handlovských detí z materských a základných škôl, ktorú pripravila Karpaty Art Gallery.

pilieroch vo výške 20 m, prepojuje údolie Žiar a Vtáčnik. Konečnou stanicou až do 21. decembra 1931, kým nebola vybudovaná trať do Hornej Štubne, bola stanica v Handlovej. Storočná trať je neelektrifikovaná jednokofajná a stanička Handlová, leží v km 18,550 na trati Prievidza - Horná Štubňa. Je stanicou zmiešanou podľa povahy práce a medziľahlou po prevádzkovej stránke. K stanici je pridelená aj nesamostatná stanica Chrenovec. A tak, ako veľkolepo pred sto rokmi začala stavba tejto trate, začala aj jej oslava storočnice. Handlovčania, ľudia z blízkeho, ale aj ďalekého okolia, si túto akciu nenechali ujsť a aj vďaka celej organizácii mesta Handlová a Hornonitrianskeho múzea v Prievidzi preniesli aspoň na chvíľu v čase. Poďakovanie patrí členom Prievidzského parostrojného spolku, historikom a modelárom z Prievidze a Bojníc, ktorí pripravili množstvo sprievodných akcií. Veď, posúďte sami.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, Foto: Ivan WLACHOVSKÝ



Ludový spev v rámci programu nesmel chýbať.



Jazda s Ušatou cez Handlovský viadukt.



Krásna slečna v kostýme z 30. rokov minulého storočia.



Aj tí najmenší si prišli na svoje a nepohrdli ani omasteným chlebíkom.



Poradu zástupcov sekcií EE a vedúcich SMSÚ SZ viedol Ing. Ján Rohlíček (napravo), vedúci oddelenia elektrotechniky Odboru 460 GR ŽSR.

Zástupcovia odvetvia EE musia neustále vzdorovať krádežiam oddeľovacích transformátorov vonkajšieho osvetlenia. „Na krytoch stožiarových rozvodníc meníme klasické skrutky za bezpečnostné, montujeme antivandalské kryty, oddeľovacie transformátory umiestňujeme mimo stožiarové rozvodnice alebo ich meníme za tzv. prúdové chrániče. Pokles krádeží by určite docielila novela zákona o odpadoch, aby sa podľa vzoru iných krajín EÚ vykupovali farebné kovy len od právnických osôb. Pre zlodějov by už vybavenie JŽ stožiarov nebolo tak zaujímavé, ako je teraz,“ zhodnotil Ing. Ján Rohlíček. Avšak, stožiare so svetidlami budú elektromontérov zaujímať neustále. Stále platí zákaz výstupu na najrozšírenejšie stožiare typu JŽ,

Moderné lampy sa ušetrenou energiou splácajú samé

V zasadačke OR Žilina sa 13. februára stretli zástupcovia sekcií EE a vedúci stredísk miestnej správy a údržby silnoprúdových zariadení. Poradu viedol Ing. Ján Rohlíček z Odboru 460 GR ŽSR. Reč sa točila najmä okolo osvetlenia staníc a zastávok.

preto potrebujú vhodnú a spoľahlivú výškovú techniku. Plošinami, ktorými už disponujú v Bratislave a Košiciach, by chceli vybaviť každé OR-ko, aby sa bez potreby lankových mechanizmov dostali až hore k svetelným zdrojom. Aj tie si už vyžadujú postupnú ob-



Zástupcov odvetvia EE zaujal aj nový typ osvetľovacieho stožiara od seneckej firmy ELV PRODUKT a. s., neskôr skúšobne osadený v ŽST Žilina. Povrch má upravený žiarovým zincom a je vybavený stúpačkami, pričom údržbára počas výstupu na stožiar chráni protipádové zabezpečovacie zariadenie.

menu za úspornejšie typy s lepšou optikou a dlhšou životnosťou. Na základe overovacích prevádzok vznikne skupina svetidiel, ktoré ŽSR budú používať. Trebárs svetidlá v antivandalskom prevedení nahradia parkové lampy rozšírené po zastávkach, často poškodzované vandalmi. A komplexná obnova svetidiel v celej stanici zasa ŽSR ušetrí nemalé financie. „Moderné svetidlá usporia peniaze malou spotrebou elektrickej energie. Dokážu tak samé na seba zarábať a rokmi sa splácať. Za 4,5 roka sa investície vynaložené do ich výmeny vrátia,“ podotkol Ing. Ján Rohlíček. Účastníci porady sa venovali aj kontrolám a revíziám elektrických spotrebičov na pracoviskách. Pri náraste chladničiek, rýchlovarných kanvic či mikrovlniek už kontroly silnoprúdari fyzicky nestíhajú. Upozornili tiež na svojvoľné úpravy prívodných a predĺžovacích káblov, ktoré sú neprípustné.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Pripomínate si 8. marca sviatkov žien? Oslávili

Na železnici pracuje v súčasnosti 14.412 zamestnancov. Viete, koľko z tohto čísla patrí ženám? 3.265! Pracujú v rôznych funkciách nielen v administratíve, ale aj v prevádzke. Nočné zmeny sú pre výpravkyne, signalistky, dispečerky, dozorkyne výhybiek, ale aj ďalšie funkcie samozrejmosťou. Pracovité, usmievavé, múdre, krásne... Aj také sú železničiarke. Pekné a sympatické sú aj naše kolegyně, ktoré sa na vás pozerajú z marcovej obálky. Zastihli sme ich pri výkone náročnej práce a šarm ani úsmev im vôbec nechýbali. Ved' posúďte sami. Číslo však hovorí o značnej prevahe mužov na železnici a teda aj mužských kolektívov. My sme sa v našej ankete opýtali mužov aj žien, či si 8. marca pripomínajú MDŽ. Mužov sme vyspovedali ako oslavujú, a žien, či sú v tento deň obdarované.



Ing. Peter KADÁŠ, dopravný námestník, ŽST Banská Bystrica

Ženy vnášajú do života jemnosť, starostlivosť, mier, kultúru, krásu, dobro a eleganciu. Ochránajú rodinu, sú milujúce matky a manželky, sú plné pokory a ľudského dobra. Je preto dôležité zamyslieť sa nad ich úlohou a postavením v spoločnosti a samozrejme sa im za to poďakovať aj takouto formou. Preto si považujem za povinnosť poďakovať sa im v tento sviatočný deň a obdarovať ich kvetinou alebo zaujímavou pozornosťou, prípadne im napísať pár slov, ktoré ich potešia. Nie som ten človek, ktorý si na ne spomenie len v tento sviatok, pretože na ne myslím takýmto spôsobom aj vo všedný deň v priebehu celého roka. Viem, že je to len malá náplasť za ich starostlivosť, ktorú nám dávajú, ale som presvedčený, že im aj takáto maličkosť prináša radosť a uznanie. Za všetkých nás mužov vám ďakujeme.



Monika HORŇANSKÁ, výpravkyňa ŽST Vlkanová

Podľa môjho názoru si každá žena zaslúži, aby si ju muž vážil a tento sviatok by mal byť príležitosťou pre mužov dať to ženám najavo. Škoda, že sa tento sviatok nepropaguje viac, lebo žena má v podstate dve zamestnania - jedno doma a jedno to na pracovisku, kde zarába peniaze. Ja mám to šťastie, že nielen na MDŽ, ale aj na dátum zoznámenia s mojím priateľom vždy v 11. dni každého mesiaca dostanem lalie.



Ing. Martin ČECH, dopravný námestník, ŽST Poprad - Tatry

Každý dôvod na oslavu je dobrý, a keď je to s babami, tak ešte lepší ☺. Ved' čo by sme bez nich robili... Na MDŽ žiadna, ktorú stretnem, neodíde naprázdno. Minimálne venujem úsmev, podanie ruky, bozk na líčko so želaním samých príjemných vecí. V práci to „vybavíme“ zväčša dobrou čokoládou, a potom s kolegami škodoradostne pozorujeme, akú majú naše kolegyně pevnú vôľu. Tento rok som to však zanedbal, lebo som mal dovolenku. O to viac som sa venoval svojim najbližším ženám doma. U tých by som však s čokoládou nepochodil a tak používam osvedčené prostriedky – snežienky, tulipány, narcisy alebo inú flóru, čo je práve v rozpuku. No a ani moja najmladšia medzinárodnodňová žena – dcéra Zuzka neobišla naprázdno a potešila sa z kytičky z obľúbených lizaniček.



Plošina ovládaná priamo z pracovného koša elektromontérom Zoltánom Bujakim dosiahne až do výšky 17 metrov. Maximálna nosnosť koša je 200 kg, pri jej prekročení sa pohyb plošiny zablokuje.

Bližšie k svetlám v koľajisku aj halách

Skvelých pomocníkov získali elektromontéri silnoprúdových zariadení v Bratislave a Košiciach. Počas údržby ich do výšky, priamo až ku svetelným zdrojom na osvetľovacích stožiaroch, vynesie kĺbová pracovná plošina. Avšak tieto stroje na pásovom podvozku nájdú v ŽSR aj širšie uplatnenie.

Dve pracovné plošiny TRACCESS 170 od talianskeho výrobcu, ktoré získali SMSÚ EE SZ v Bratislave a Košiciach, sú skonštruované na pásovom podvozku so stabilizačnými podperami. Kĺbové rameno s pracovným košom sa dokáže otáčať v rozsahu 330° a dosiahne maximálnu pracovnú výšku 17 metrov. „Takáto výška úplne postačí, keďže štandardné osvetľovacie stožiare sú vysoké maximálne 14 metrov. Na prepravu tohto dvojtonového zariadenia je k dispozícii prívies, ktorý môže potiahnuť hociaký automobil ŽSR s ťažným zariadením. V prípade potreby ho tiež vieme prepraviť na železničnom vozni a zložiť medzi koľaje, trebárs niekde na výhybkovom zhlaví,“



Elektromontér Marián Horička z SMSÚ EE SZ Košice zabezpečuje pracovnú plošinu stabilizačnými podperami.

opisuje výhody modrého pomocníka Jaroslav Očvár, vedúci SMSÚ EE SZ Košice. Vďaka gumeným pásom sa plošiny môžu pohybovať nielen po koľajových podvaloch, ale dostanú sa aj do vestibulov staníc, v ktorých sú osvetľovacie telesá často v značnej výške. Uplatnia sa tiež aj pri údržbe bleskozvodov, trafostaníc, vn a nn prípojk, ako aj pri prerezávaní porastov v ich blízkosti. Budovné obvody ich môžu využívať pri opravách fasád a striech budov, ale i komínov.

(balky), foto: autor

ste MDŽ aj v tomto roku?

Naša anketa...



Martina KOČIŠOVÁ, signalistka ŽST Žilina – Teplička

MDŽ je milý sviatok a vždy ma poteší akákoľvek pozornosť od mužov. Z darovaných kvetov mám radosť, nemám vyhranený druh, poteší ma každý jeden a akejkolvek farbe. Kolegovia v práci sú tiež v pozorní. Hocikeď, nielen v tento deň, vedia byť milí a občas ma prekvapia koláčikom alebo kávičkou.



Ing. Peter NOVÁK, vedúci referent investorský O220, SPaR Žilina

Po rokoch útlmu znova tento sviatok nadväzuje na tradície. Môžeme sa v tento deň prejaviť aj my muži a ukázať, ako si vážime nežnejšie pohlavie. Veď ženy a kvety patria k sebe. Samozrejme, že s kolegami spoločne zagratulujeme kolegyniam v práci. V osobnom živote sa však viac orientujem na Deň matiek.



Enikő KREŠKOCIOVÁ, samostatná správna zamestnankyňa ŽST Slovenské Nové Mesto

Áno sviatok žien sa v mojom okolí oslavuje. Doma ma vždy čaká kytica červených ruží od manžela a pravidelne si zájdeme aj na spoločnú večeru do reštaurácie. Ale kvety dostávam aj od otca a švagra. Je to milý zvyk a vždy ma veľmi poteší. Tento rok nielen mňa, ale aj moje kolegyně na stanici milo prekvapil náš pán prednosta, ktorý nás nielen obdaroval kvietkom a zablahoželal, ale pozval nás aj na večeru. Tak sme mohli spolu osláviť MDŽ. Aj takýto prejav úcty je veľmi príjemným zážitkom a ja si ho vážim.



Ing. Martin LIČÁK, vedúci referent dopravy OR Košice

MDŽ si pripomínam veľmi rád, nakoľko je to nádherný sviatok, na ktorý by sme my muži nemali v žiadnom prípade zabudnúť. Pre mňa je 8. marec významným sviatkom prejaviť nežnejším polovičkám vďaka a úctu aj za to, ako sa o nás mužov a naše rodiny staráte. Milé naše ženy, prajem vám úsmev na tvári, aby ste sa medzi nami mužmi cítili dobre. Aj ja som sa pridal medzi mnohých našich kolegov a obdaroval naše kolegyně na pracovisku ružičkou a božtekom na líčka. Samozrejme, že som nezabudol ani na moju manželku, ktorá si okrem gratulácie k MDŽ a obdarovania kvetmi vypočula aj krátky „vinš“.

„Do ruky ti kvietok vkladám moja drahá ženička,
skloň sa ku mne, dám ti ešte veľký božtek na líčka.“



Ak niekto trikrát vstúpi do tej

S Ing. Antonom Kukučkom, riaditeľom kancelárie GR sme sa rozprávali o tom, ako si na obdobie vzniku ŽSR, ale aj na iné momenty z obdobia spred 20 rokov spomína dnes. Keďže v rokoch vzniku ŽSR pracoval ako vrchný riaditeľ sekcie železničnej a kombinovanej dopravy, na vtedajšom ministerstve dopravy bol pri zrode mnohých štartovacích dokumentov pre slovenské železnice. A nás zaujímalo, aké sú jeho spomienky na toto obdobie.



Začínal na železnici, vtedajšom ČSD vypravoval vlaky ako mladý absolvent Vysokej školy dopravnej v Žiline. Po 6 rokoch na železnici odišiel z funkcie námestníka náčelníka stanice na odbor dopravy na Slovenskú plánovaciu komisiu (SPK). Odbor dopravy sa po zániku SPK plynule presunul v roku 1990 na ministerstvo hospodárstva a po roku na ministerstvo dopravy. Od januára 1993 pôsobil Ing. Anton Kukučka ako riaditeľ dopravnej politiky na MD a v apríli sa stal vrchným riaditeľom sekcie železničnej a kombinovanej dopravy MD. V tom istom roku bol členom dozornej a správnej rady na železnici.

V máji 1995 sa Ing. Kukučka vrátil k ŽSR do funkcie riaditeľa odboru plánu rozborov a cien na GR ŽSR. Po roku sa však rozhodol opäť odísť zo ŽSR a v súkromnej firme vykonával štyri roky funkciu investičného riaditeľa a projektového manažéra. V roku 2000 by sa už pri kariére a železnici u Ing. Antona Kukučku mohlo rozprávať aj o osudovej predurčenosti, keďže sa tretíkrát vrátil na železniciu. Pôsobil odvtedy v rôznych funkciách, spomenieme zriadenie odboru controllingu a pôsobenie v riaditeľskej funkcii. Od roku 2008 je riaditeľom Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR.

Boli ste pri tvorbe a zrode nového zákona o železniciach.

Ako sa na to pozeráte s odstupom času a čo by ste dnes zmenili?

Cieľom zákona bolo vytvoriť pre nový podnik Železnice SR právne a ekonomické predpoklady na pretransformovanie štátnej organizácie na obchodno-podnikateľský subjekt, ktorého poslaním bolo zabezpečovať prepravné a dopravné služby zodpovedajúce trhovému hospodárstvu. Pripravoval sa koncom roka 1992 a aj pre časovú tieseň ho nebolo možné prijať ku dňu vzniku ŽSR. Aj preto ŽSR fungovali po svojom vzniku na základe uznesenia vlády SR a do septembra 1993 tu platili princípy štátneho podniku. Nová verzia návrhu zákona vychádzala z legislatívy a skúseností iných krajín a zákon bol zrejme celkom dobre sformulovaný, keďže prežil 20 rokov. Okrem inštitucionálnej funkcie priniesol aj ďalšie pozitívum, a to najmä zákonné zavedenie systému zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme. To sa plne odzrkadlilo v roku 2001 a najmä v roku 2003, kedy ŽSR mohli účtovať v pohľadávke za VVZ voči štátu a následne „započítavať“ vzájomné dlhy ŽSR a štátu v rámci procesu konsolidácie. S odstupom času za negatívum zákona považujem „slabé“ zadefinovanie povinností štátu na financovaní železníc, čo sa prejavovalo v podstate až do roku 2011. Z hľadiska dnešných podmienok si tento „bradatý“ zákon už zasluhuje novelizáciu.

Ako spomínate na del'bu majetku federácie?

Nebol som priamo zúčastnený na delbe majetku ČSD, ale klobúk dole pred kolegami, ktorí to mali vtedy na starosti. V iných oblastiach sa veľa vecí pri rozdeľovaní federácie podarilo vcelku dobre, ale myslím si, že zopár nazvime to predpisov mohlo byť aj iných. Nie najlepšie boli pripravené všeobecné platné predpisy pre delbu majetku federálnych podnikov s pôsobnosťou na celom území ČSFR, ktoré k 31. 12. 1992 už boli „deetatizované“ a ich zriaďovateľom bol napríklad Fond národného majetku (FNM) ČR. Niektoré firmy tak zostali bez delenia a na pôde ČR. Spomeniem ako príklad firmy Intrans a Čechofracht. Údajne sa mal problém takýchto prípadov riešiť na úrovni FNM ČR a SR.

Prvým ministrom dopravy bol po vzniku ŽSR Roman Hofbauer.

Pracovali ste v tom čase na ministerstve, ako si na neho spomínate?

Áno, v tom čase som pracoval na ministerstve a snažil som sa k šéfov stavať lojálne. Odhliadnuc od „politických povinností“ vtedajšieho ministra, hodnotím jeho prácu za dobrú a prínosnú. Rozumel problematike dopravy a harmonizácii podmienok na dopravnom trhu venoval patričnú pozornosť. Napríklad zaviedol inú sadzbu spotrebnej dane z PHM pre železnice. V tom čase to bola tzv. zelená nafta (pozn. časť spotrebnej dane bola vtedy príjmom štátneho fondu cestného hospodárstva) čo bolo pre firmu výhodné. Boli zavedené napríklad aj úľavy na cestnej dani pre podporu kombinovanej dopravy. Počas pôsobenia ministra Hofbauera sa pripravilo „zlegalizovanie“ železničného prechodu Skalité – Zwardoň a pripravila sa medzinárodná dohoda medzi SR a Rakúskom o novom železničnom prepojení Bratislava Petržalka – Parndorf. Notifikovali sa medzivládne dohody AGC, AGTC, prijal sa nový zákon o ŽSR a od roku 1994 bol zavedený nový systém vzťahov medzi štátom a ŽSR na báze zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave.

Kto bol prvým generálnym riaditeľom ŽSR a ako sa hospodáril vo firme počas prvých rokov?

V prvom roku samostatnej SR riadil ŽSR od 1. 1. 1993 Andrej Egyed, železničarska legenda. Od apríla 1993 ho vystriedal p. Vereš. Ich spomienky by boli tými na pravom mieste, žiaľ, už ani jeden nežije, ale verím, že sa na nás pozerajú zo železničarskeho neba. ŽSR začínali dňom vzniku s cudzími zdrojmi (dlhodobé a krátkodobé záväzky + bankové úvery) vo výške 2,5 mld. SKK. Do konca roka 2001 sa vyšplhali na závratných 55,7 mld. SKK. To znamená, že záväzky narástli celkom o + 53,2 mld. SKK (v tom bankové úvery + 38,2 mld. SKK). Do konca roka 2001 vygenerovali ŽSR kumulovanú stratu 23,8 mld. SKK (v tom nekrytá strata na výkonoch vo verejnom záujme 13,1 mld. SKK). V roku 1993 bolo na železnici takmer 60-tisíc

istej rieky...

ŽSR | 20 rokov

Zákon o Železničiach SR a jeho dosah na železnice

V záujme transparentnosti

Ing. ANTON KUKUČKA, vrchný riaditeľ sekcie železničnej a kombinovanej dopravy MDSaVP SR

Parlament na svojej 22. schôdzi 26. septembra 1993 schválil zákon o Železničiach Slovenskej republiky, ktorý realizuje dôsledok dlhoročného výberného výzvu vyplývajú z nového štruktúrného usporiadania a z potreby priradiť zodpovedajúce národnosti subjekt železničnej dopravy v Slovenskej republike po zániku štátnej organizácie Česko-slovenskej štátnej dráhy. Terasi štátnej podnik železničnej republiky bol ustanovený zákonom č. 173/1993 z 26. septembra 1993.

Cieľom zákona je vyvolať železničnou Slovenskej republiky prístup a ekonomické predpoklady na pretransformovanie štátnej organizácie na obchodno-podnikateľskú spoločnosť v zmysle noriem EÚ, ktoré budú zodpovedajúce vlastnej a prítomnej priradenosti a vplyvom v podmienkach svojho hospodárstva. Pri tvorbe zákona sa vychádzalo z nových trendov: sčadenie železničných podnikov so súvisiacimi podnikmi v rámci spoločného vlastníctva a v rámci spoločného vlastníctva štátnej organizácie a v rámci spoločného vlastníctva štátnej organizácie a v rámci spoločného vlastníctva štátnej organizácie.

Význam priradeného zákona je v:

- zriadení železničnej Slovenskej republiky ako organizácie svojho druhu, ktorých poslaním je zabezpečovať prevážanie a dopravné služby zodpovedajúce štátnej dopravnej politike aj princípom trhového hospodárstva;
- úprave majetkového postavenia ŽSR, ktorých výkonomi je práva hospodárenia a majetkové štátu a poskytnutím čiastočného odškodnenia formou privatizácie;
- určení svojich orgánov ŽSR a ich pôsobnosti;
- zrušení monopolu ŽSR v prevádzkovaní dopravy po železnici zavedením

novinami umožní využívať dopravnú sieť a iným dopravcom na základoch súťaže.

- osobitným spravovaním spoločne financovaním ŽSR, a to z vlastných finančných zdrojov (počasiek ziskov zo zameraného majetku a z podnikateľských aktivít) a zo zdrojov štátneho rozpočtu.

- povinnosti finančného a účtovného odškodnenia všetkých železničných dopravných úsekov od ktorých prepravých a zabezpečovacích úloh.

- zavedení individuálnej zmluvy a výpočtu vo verejnom záujme, ktoré si osobná ŽSR, alebo samostatná územná jednotka v prípade, že ide o spoločnosť a ekonomická politika štátu.

Zákonom sa zrušujú ŽSR ako právnická osoba svojho druhu (sú generáciou). Typ sa stáva právnickou osobou, ktorá sa zúčastňuje na spoločnosti, ktorá je v súlade s právami štátu. Často sa obchoduje, spoločnosť a časť štátneho podniku. Konzepcia zákona a návrh predložil Ministerstvo železničnej dopravy Slovenskej republiky, ktoré bolo v súlade s právami štátu a v súlade s právami štátu.



Ing. ANTON KUKUČKA, vrchný riaditeľ sekcie železničnej a kombinovanej dopravy MDSaVP SR

Právnym nástrojom pre transformáciu ŽSR je zákon o Železničiach Slovenskej republiky, ktorý realizuje dôsledok dlhoročného výberného výzvu vyplývajú z nového štruktúrného usporiadania a z potreby priradiť zodpovedajúce národnosti subjekt železničnej dopravy v Slovenskej republike po zániku štátnej dráhy. Terasi štátnej podnik železničnej republiky bol ustanovený zákonom č. 173/1993 z 26. septembra 1993.

Cieľom zákona je vyvolať železničnou Slovenskej republiky prístup a ekonomické predpoklady na pretransformovanie štátnej organizácie na obchodno-podnikateľskú spoločnosť v zmysle noriem EÚ, ktoré budú zodpovedajúce vlastnej a prítomnej priradenosti a vplyvom v podmienkach svojho hospodárstva. Pri tvorbe zákona sa vychádzalo z nových trendov: sčadenie železničných podnikov so súvisiacimi podnikmi v rámci spoločného vlastníctva a v rámci spoločného vlastníctva štátnej organizácie a v rámci spoločného vlastníctva štátnej organizácie.

Význam priradeného zákona je v:

- zriadení železničnej Slovenskej republiky ako organizácie svojho druhu, ktorých poslaním je zabezpečovať prevážanie a dopravné služby zodpovedajúce štátnej dopravnej politike aj princípom trhového hospodárstva;
- úprave majetkového postavenia ŽSR, ktorých výkonomi je práva hospodárenia a majetkové štátu a poskytnutím čiastočného odškodnenia formou privatizácie;
- určení svojich orgánov ŽSR a ich pôsobnosti;
- zrušení monopolu ŽSR v prevádzkovaní dopravy po železnici zavedením

Ing. Anton Kukučka v novembri 1993 zverejnil v Ž Semafore materiál vysvetľujúci nový zákon. V záujme transparentnosti – to bol titul článku, kde autor vysvetľujúcou formou predstavil nielen ciele, ale aj obsah a jednotlivé body nového Zákona o železničiach.

V záujme transparentnosti

(Dokončenie z 1. str.)

právy, finanční, hospodárstva. Správna táto nebude súpravy podnikový manažment, ale bude sa venovať základným strategickým otázkam rozvoja železníc. Cieľom štátnej politiky je zabezpečovať prevážanie a dopravné služby zodpovedajúce štátnej dopravnej politike aj princípom trhového hospodárstva.

Prijatý zákon má dosah na nové organizačné usporiadanie ŽSR, ktoré vyplýva z povinnosti zriaďovať dva zákonné, účelové a finančne oddelené územné jednotky a územné podnikateľské jednotky. Prechod na takúto usporiadanie organizačnej štruktúry znamená, že oba úseky sa chápu ako relatívne ekonomicky uzavreté podnikateľské subjekty, medzi ktorými existujú vzájomné ekonomické väzby, pričom jednotka ekonomicky nadväzuje, zameranom na dosiahnutie optimálnych ekonomických výsledkov. V súčasnosti železničnej ŽSR finančné pasáže na účelom novej organizačnej štruktúry, ale každého zúčastneného bude mať v súvislosti s tým, ktorá bude schválila organizačný poriadok železníc.

Podľa zákona ŽSR zostávajú prevádzkovateľom železničných dopravných úsekov a zároveň budú realizovať

základné železničné bude v súlade so zákonom v jednotlivých úsekových divíziách. V rámci železničnej dopravných úsekov sa rúta a účelovými dopravnými a na samostatnej úrovni v rámci dopravnej úseky. Úseky štátu na financovaní obchodno-podnikateľskej činnosti bude, okrem komponenty výkonov vo verejnom záujme, súmerením na poskytovanie ziskov na úroveň a príspevok na samostatnej úrovni.

V roku 1994 sa výrazne zmenilo usporiadanie ŽSR a cieľom dosiahnuť finančnú a technickú rovnováhu ŽSR v zmysle noriem EÚ.

Nové ekonomické pravidlá ŽSR by mali v prvom rade sledovať tieto hlavné zásady:

- Postupne znižovať náklady na štátne rozpočet a dosiahnuť transparentnosť jednotlivých produktov železníc.

- Privaťku, údržbu a opravy dopravných úsekov financovať z poplatkov za jej použitie od obchodno-podnikateľského úseku, od čisto dopravných jednotiek a z vlastných zdrojov z podnikateľskej činnosti.

- Privaťku nákladnej dopravy financovať z štátu, ktoré budú pokrývať náklady vrátane primeraného zisku, bez účasti štátneho rozpočtu.

meno	obdobie	minister
Andrej Egyed	ROR ČSD do 12/1992	Vladimír Pavle
	1993	Roman Hofbauer
Albert Vereš	1993 - 1995	Mikuláš Dzurinda
		Alexander Rezeš
Milan Chúpek	1995 - 1996	Alexander Rezeš
Bartolomej Sinai	1996 - 1997	
Michal Lazar	1997 - 1998	Ján Jasovský
Andrej Egyed	1998 - 2001	Gabriel Palacka
		Jozef Macejko
Ladislav Saxa	2002 - 2003	Ivan Mikloš
Štefan Hlinka	2003	Pavol Prokopovič
Roman Veselka	2003 - 2006	
Milan Solárik	2006	
Dalibor Zelený	2006 - 2008	Lubomír Vážny
Štefan Hlinka	2008 - 2010	
Vladimír Lupták	2010 - 2012	Ján Figel
Štefan Hlinka	2012 -	Ján Počiatek

Generálni riaditelia ŽSR, vrátane poverenia na zastupovanie GR

zamestnancov a v prvom roku fungovania hospodárili ŽSR so stratou 1,463 mld. SKK. Okrem rokov 1994 a 1995 boli v ďalšom období vykazované len straty. Dnes je pre porovnanie v troch nástupníckych firmách spolu vyše 27-tisíc železničiarov, ale dopravné výkony majú ziaľ klesajúcu tendenciu.

Čo bolo dôvodom nepriaznivého vývoja ŽSR v období 1993 - 2001?

O dôvodoch a o tom, prečo sa to celé udialo sa už napísalo mnoho oficiálnych analýz na úrovni vlády SR i podniku. Azda názor aj z iného uhla pohľadu. Len od 1. 1. 1993 do 31. 12. 2001 počas štyroch vlád SR sa na ŽSR vystriedalo celkom 6 generálnych riaditeľov ŽSR a na úrovni ministerstva celkom 7 ministrov dopravy (viac sa dočítate v tabuľke). Každé nové vedenie prišlo

Ukazovateľ	m.j.	1993	2012
Počet zamestnancov železníc	Ø zam.	58 161*	27 239*
Stavebná dĺžka tratí	km	3 662	3 623
Dopravné výkony osobnej dopravy	mil.vlkm	35,1	31,6
Dopravné výkony nákladnej dopravy	mil.vlkm	23,8	13,6
Dopravné výkony spolu	mil.vlkm	59,9	45,2

* 1993 - údaj za ŽSR; 2012 - údaj za ŽSR + ZSSK + ZSSK CARGO spolu

s vlastnými víziami na riešenie železníc, ktoré nie vždy kopirovali predchádzajúce, nápady na riešenie (aj tie dobré) sa jednoducho nestihli implementovať, alebo boli jednoducho zrušené a nahradili sa inou filozofiou. A základným problémom tým je nedofinancovanie železníc a ich postupný úpadok, čo sa v tom období reálne neriešilo.

(sch)



ÚIVP radí

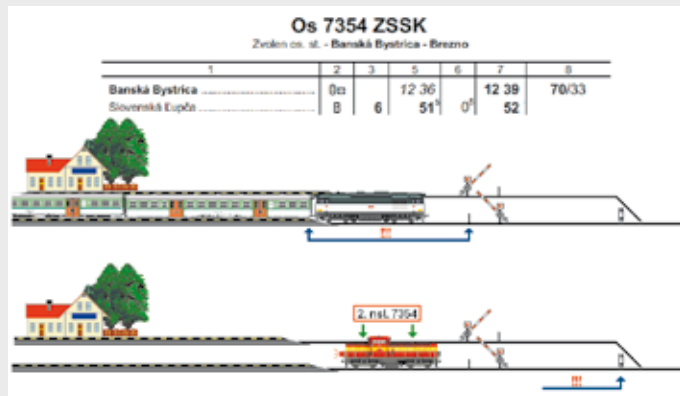
Komentár k článkom 869 a 889 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky **Obsluha PZZ priecestia nachádzajúceho sa vo vlakovej ceste**

(PZZ – priecestné zabezpečovacie zariadenie)

Problematike vlakovej cesty, kde začína a hlavne kde končí, sme sa venovali v januárovom vydaní Ž semaforu. Priecestia a zabezpečenie jász vlakov v určitej neštandardnej situácii cez tieto úrovňové krížovania pozemných komunikácií so železničnou traťou sme si zase opisali v minulom čísle. Dnes sa budeme venovať problému nutnosti uzatvorenia priecestia s mechanickým priecestným zabezpečovacím zariadením, ktoré sa nachádza vo vlakovej ceste pravidelne zastavujúceho vlaku.

Do železničnej stanice bez odchodových nástupidiel vchádza pravidelne zastavujúci vlak pre výstup a nástup cestujúcich. Asi 50 metrov za vyvýšeným nástupišťom sa nachádza priecestie, ktoré je vybavené mechanickým priecestným zabezpečovacím zariadením nezávislým od postavenej vlakovej cesty. Je potrebné obslúžiť priecestné zabezpečovacie zariadenie, a toto priecestie pri takto vchádzajúcom vlaku uzatvorí alebo nie?

V čl. 869 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky je uvedené, že vlaková cesta zastavujúceho vlaku je úsek koľaje od vchodového (cestového) nástupidla na vchodovej strane a v našom prípade až po prvý námedzník pri zbiehajúcich sa koľajach na strane odchodovej. V čl. 912 toho istého predpisu je zase uvedené, že vlak zastaví pred miestom ukončenia vlakovej cesty, resp. na vopred určenom alebo označenom mieste. Vlak zastavujúci pre výstup a nástup cestujúcich musí zastaviť pri nástupišti tak, aby podľa možnosti vozne určené na prepravu cestujúcich zastavili pri nástupišti (čl. 913 Z1). Z uvedeného vyplýva, že pokiaľ rušňovodič s vchádzajúcim vlakom dodrží všetky podmienky stanovené predpisom ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky a predpi-



so ŽSR Z17 Nehody a mimoriadne udalosti, nemôže sa stať, aby s vlakom prešiel cez otvorené priecestie. Lenže môže nastať situácia, že do čela vlaku budú mimoriadne pridané ďalšie hnacie vozidlá, resp. sa bude jednať o jazdu rušňového vlaku, ktorý pôjde ako násled pod číslom kmeňového osobného vlaku. A v tomto prípade už hrozí reálne nebezpečenstvo prejedenia čela vlaku cez otvorené priecestie a následnému vzniku nehody kategórie C3 – „Chyba signalizácie“.

Záver: Na základe prezentovaných skutočností je potrebné v záujme dodržania bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy vždy obslúžiť priecestné zabezpečovacie zariadenie, a priecestie aj pri vlaku, ktorý pravidelne zastavuje pri nástupišti pred ním uzatvorí.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

Ušporíte viac, získajte viac vernostných bodov a vyhrajte!

Ako sa dostať do hry?

Zvýšte si výšku Vášho individuálneho mesačného príspevku minimálne o **5 € alebo o 1%**. Kompletne vyplnené zmenové tlačivo doručte na príslušné kontaktné pracovisko **najneskôr do 28. marca 2013**. Podmienkou zaradenia do súťaže je, aby zmena výšky príspevku bola účinná najneskôr od 1. apríla 2013.

Zmenové tlačivá s emblémom súťaže nájdete na našej internetovej stránke a na každom kontaktnom pracovisku STABILITA, d.d.s.

Tak do toho! Žrebovanie už 5. apríla.

Pilier vášho dôchodku

www.stabilita.sk | bezplatná infolinka 0800 11 76 76

VYHRAJ
10x4dni

Žrebovanie výhier už **5.4. 2013**

SVK vs. RUS

v Helsinkách
so vstupenkou na dva zápasy MS v hokeji



STABILITA
doplnková dôchodková spoločnosť

Jedinečná hydraulika v koľajových brzdách

Nevedno, koľko vozňov roztriedilo košické spádovisko od roku 1966. S istotou ale možno povedať, že od uvedeného roku všetky odvesy prechádzali koľajovými brzdami, ktoré vďaka viacerým generálnym opravám slúžili až do novembra 2012. Rozsiahlou rekonštrukciou a automatizáciou získali nielen nový spôsob ovládania, ale i jedinečnosť v slovenskej aj českej železničnej sieti.

Ešte donedávna rýchlosť spúšťaných vozňov zo zvažného pahorku košického spádoviska závisela výlučne od subjektívneho posúdenia brzdára, ktorý manuálne a intuitívne nastavoval čas aj stupeň brzdenia odvesov. Pneumatické brzdy zasa ovládal stlačený vzduch, ktorý do rozvodov nafáhaných v koľajisku nepretržite dodávala centrálna kompresorovňa. V novembri 2012 sa ale takýto spôsob ovládania brzd zmenil po ich rekonštrukcii.

„Sedem dvojkolajnicových koľajových brzd s pneumatickým pohonom nahradili jednokolajnicové hydraulické brzdy s identickou konštrukciou, ale so zvýšeným účinkom a novými ovládacími súpravami umiestnenými priamo v koľajisku vedľa brzd. Stlačený vzduch tak v jednoduchších rozvodoch nahradil ekologický olej. Uvedený spôsob komplexnej implementácie hydraulického systému na takúto konštrukciu brzd sa nielen úspešne overoval, ale ako prvý na Slovensku aj v Čechách zabudoval práve na košickom spádovisku,“ vysvetľuje Ing. Ján Vojs zo Sekcie OZT OR Košice. Súčasne bol vybudovaný aj automatizovaný systém ovládania



Návěstní majstri, zľava Daniel Rabatin a Róbert Bálint z SMSÚ OZT ZT Košice doťahujú brzdové lišty na ťažovej hydraulickú brzdú - jedinej v Košiciach, ktorej brzdný účinok je závislý iba od rýchlosti a hmotnosti prechádzajúceho odvesu. Podobný typ brzd, ale s pneumatickým pohonom, je ešte vo Zvolene.



Pôvodné dvojkolajnicové brzdy na stlačený vzduch nahradili jednokolajnicové brzdy s hydraulickým ovládaním umiestneným priamo v koľajisku. Prídržnica prímontovaná na protiahej koľajnici zabraňuje vykoľajeniu voza pri brzdení.



Kontrast techniky v spádoviskovej veži. Signalista Peter Staňa sleduje na dotykovom monitore automatickú činnosť brzd, v pozadí Michal Ošínský obsluhuje triedenku vozňov.

rýchlosti odvesov s radarmi a tenzometrickými senzormi v koľajisku, ktorý umožňuje automatické nastavenie stupňa brzdenia v závislosti od rýchlosti a hmotnosti odvesov. Samozrejme, že brzdár môže stále manuálne korigovať silu brzdenia, aby vozeň bezpečne zastavili zarážkari na relačnej koľaji. Pôvodné brzdy boli zaslané na renováciu, aby ich ŽSR mohli opäť použiť, ostatné nepotrebné komponenty poputovali do šrotu.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Modernizácia železníc pokračuje

O modernizácii na železnici sa vás snažíme priebežne informovať. Aj keď sme o týchto staniách už písali, dnes vám prinášame stručné súhrnné informácie o tom, čo všetko sa už urobilo a kedy budú stavby dokončené.

SENICA - Na železničnej stanici v Senici naďalej pokračujú rekonštrukčné práce. Prestavba staničnej budovy je už ukončená a v súčasnosti ŽSR čakajú na výzvu zhotoviteľa na prevzatie stavby. Pre cestujúcu verejnosť by mala byť sprístupnená už v apríli. Kompletne sa zrekonštruovali služobné aj verejné priestory určené pre cestujúcich. Vynovená je čakáreň, osobné pokladnice, okná, dvere aj sociálne zariadenia. Boli tiež vybudované nové rozvody vody, kanalizácie, kúrenia, informačné a elektrické vedenia. Úprava vonkajšej časti budovy spočívala v jej zateplení a nanosení novej omietky. Nainštalovali sa osvetlené informačné tabule, na ktorých je logo ŽSR a názov stanice. Rekonštrukcia by mala ďalej pokračovať nástupišťami a koľajami, pričom koncom januára bolo stavenisko odovzdané zhotoviteľovi. Zmien bude niekoľko. Druhá koľaj bude smerom od Trnavy po 120 metroch ukončená, zvyšok sa kompletne odstráni. Na mieste odstránenej koľaje pribudne nástupište č. 1, nástupište č. 2 sa bude nachádzať medzi prvou a treťou koľajou. Obe nástupišťia sa posunú naľavo od stanice smerom na Trnavu a ich dĺžka bude 150 metrov. Nástupišťia aj verejné priestory budú bezbariérové a vybavené vodiacimi prvkami pre nevidiacich. Počas rekonštrukčných prác nebude obmedzená osobná doprava. Jedna koľaj bude vždy zjazdná a staré nástupišťia budú zdemontované až po uvedení nových do prevádzky. Ukončenie poslednej etapy rekonštrukcie koľajiska a nástupíšť predpokladáme v decembri 2013.

TVRDOŠOVCE - Aj v Trvrdošovciach modernizácia pokračuje a vynovená staničná budova ponúkne kvalitné zázemie, tak v služobných priestoroch pre železničiarov, ako aj úrovňou výrazne lepšie priestory určené pre cestujúcu verejnosť. Železničiarom dostanú novú dopravnú kanceláriu, miestnosti technického vybavenia, šatne a hygienické priestory. Cestujúcu verejnosť čakajú nové pokladnice, sociálne zariadenia aj pre imobilných cestujúcich a vynovená čakáreň. V rámci vonkajších plôch bude realizovaný bezbariérový prístup do budovy a k nástupišťiam do určitej vzdialenosti. Naplánovaná je tiež výstavba chodníka od staničnej budovy ku križovatke prístupovej cesty s miestnou komunikáciou. Súčasťou rekonštrukcie sú parkovacie miesta, prístrešok pre bicykle, vonkajšie osvetlenie, odstavné miesto pre zastavenie autobusu, ako aj nové informačné tabule pre lepšiu orientáciu cestujúcich. Rekonštrukcia železničnej stanice v Trvrdošovciach tiež zahŕňa nové zastreše-



Foto: Pavol FERANEC

nie budovy, výmenu okien a dverí a zateplenie objektov ústredne autobloku aj náhradného prúdového zdroja. Po inštalácii nového náhradného prúdového zdroja bude vedľa neho stáť aj nová trafostanica. Rekonštrukciu financujú ŽSR z vlastných zdrojov. Celkové náklady sú vo výške 1 891 683,70 €. Všetky práce by mali byť ukončené do mája 2013.

TRNAVA - V priestoroch stanice v Trnave naďalej prebiehajú rekonštrukčné práce, pričom sa nezabúda na cestujúcu verejnosť. Od 15. januára je pre cestujúcich sprístupnená zrekonštruovaná hala na druhom podlaží. Do prevádzky boli uvedené štyri pokladne slúžiace na zakúpenie lístkov, čakáreň pre cestujúcich s deťmi, lístkový automat a sociálne zariadenia. Pre jednoduchšie cestovanie boli zároveň sprevádzkované informačné systémy, teda elektronické informačné tabule, oznamovanie prostred-

níctvom rozhlasu a vystavené sú aj cestovné poriadky. Stavebné práce sa začali realizovať na prvom podlaží, ktoré sa pre cestujúcu verejnosť následne uzatvorilo od 16. januára. Vo februári začali stavebné práce na pôvodnom nákladnom tuneli, ktorý nebol prístupný verejnosti. Súčasťou rekonštrukcie bude aj výmena výťahov. Po skončení prác sa tunel aj výťahy sprístupnia pre cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu a nevidiacich. Rekonštruovať sa budú aj vonkajšie plochy – priestory medzi staničnou budovou a nástupišťami č. 3 a 4. Predmetom bude nielen úprava prístupovej cesty a vybudovanie dažďovej kanalizácie, ale aj vybudovanie bezbariérového prístupu a vodiacich prvkov pre nevidiacich. Predpokladá sa, že vlaková doprava nebude stavebnými prácami obmedzená, s určitými obmedzeniami sa počíta až pri rekonštrukcii šácht osobných výťahov na nástupišťiach.

Ivana STRMEŇOVÁ



Aby bol výsledok správny! Na železnici i na hokeji...

Ing. Miroslav Galád pracuje v ŽSR už 35 rokov, v súčasnosti na Sekcii OZT OR Zvolen ako vedúci oddelenia oznamovacej techniky a informačných technológií ŽI. Železničiar telom aj dušou má však mimo práce jednu veľkú záľubu – ľadový hokej. Nepredstavujte si ho však s prilbou na hlave a hokejkou v ruke. V jeho „rukách“ je hra jedného aj druhého mužstva a hlavne to, aby akákoľvek nezrovnalosť počas zápasu bola správne zachytená na videu.



...a mimo práce ako videotechnik na hokejovom zápase na zvolenskom štadióne.

Miroslav je videotechnik na hokejových zápasoch HKM Zvolen. Okrem toho je pravá ruka videobránkového rozhodcu, bez správne zachytených herných situácií a bezchybnej prípravy techniky by videotechnik nemohol veľakrát zachytiť to, čo nevidí hlavný rozhodca, a teda videobránkový rozhodca by nemal možnosť rozhodnúť správne v duchu Fair play. „Ak sa v priebehu hokejového zápasu vyskytne sporná situácia a hlavný rozhodca si vyžiada prezeranie videozáznamu, musím videobránkovému rozhodcovi nájsť sporný moment a následne ho niekoľkokrát prehrať na televíznych monitoroch,“ približuje nám situácie z ľadu pán Galád. Každý zápas je snímaný štyrmi stacionárnymi (bránkovými) a jednou pohyblivou (celoplošnou) kamerou a súčasne nahrávaný na digitálne záznamové zariadenia. Miroslav Galád sa venuje svojej záľube už 13 rokov a dostal sa k nej náhodou, keď jeho kolega, taktiež železničiar, odchádzal na dovolenku do Turecka a potreboval záskok na zápase. „Nejaké skúsenosti som už mal ešte predtým než ma oslovil kolega, toto bol však zlomový moment,“ ho-



Ing. Miroslav Galád v práci ako vedúci oddelenia oznamovacej techniky a informačných technológií ŽI na OR Zvolen.

vorí so širokým úsmevom náš kolega. Práca videotechnika však nie je len strohé nahrávanie videosekvencií. Pán Galád prichádza aj s novými nápadmi. Veď dva – tri zápasy do týždňa už za tie roky spravili svoje a svoju záľubu pozná vo všetkých detailoch. S kolegom, tiež dlhoročným videotechnikom, by chceli presadiť myšlienku, aby si hlavný rozhodca mohol sám pozrieť spornú situáciu na TV monitore v priestore časomeračov a následne o spornej situácii správne rozhodnúť, čím by funkcia hlavného rozhodcu a videobránkového rozhodcu bola zlúčená do jednej. Časy kedy o góloch rozhodovali len bránkoví rozhodcovia ovládajúci tlačidlá a rozsvetcovali tzv. červené a zelené svetlo, sú teda definitívne preč. Možno aj vďaka nášmu kolegovi budú rozhodcovia ešte presnejší a fanúšikovia spokojnejší. A čo hovoria na záľubu Mirka Galáda doma? „Deti študujú na vysokých školách, takže už ma až tak veľmi nepotrebujú a manželka si už zvykla,“ hodnotí s úsmevom svoju záľubu Miroslav, ktorého favoritom je hokejista Michal Handzuš a obľúbeným bol aj nebohý Pavol Demitra.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

Deň otvorených dverí Železničných telekomunikácií

Deň zamilovaných, 14. február, sa niesol nielen v znamení lásky, ale bol aj Dňom otvorených dverí Železničných telekomunikácií (DOD ŽT) pre kontaktné osoby VOJ ŽSR, úzko spolupracujúce so ŽT.

Pre hostí boli pripravené akcie, počnúc prezentáciami o produktovom portfóliu ŽT, o spôsobe objednávaní produktov

a služieb, o riešení porúch, ale aj o fungovaní a technológií Zákazníckeho centra – Call centra ŽT. Neskôr si mohol každý účastník



Počas DOD si pozvané osoby viacerých organizačných jednotiek ŽSR prezreli pracoviská ŽT.



Hostí privítal riaditeľ Železničných telekomunikácií Mgr. Peter Vavro.

prehliadnúť priestory ŽT, nazrieť do data-centra a pozrieť si, ako sa riešia poruchy na pracovisku Service desk, alebo sa zúčastniť predvážania videokonferencie. DOD ŽT sa niesol v skvelej nálade a nebolo tomu inak ani pri zberovaní tomboly. Každý účastník si od nás odniesol malý darček. Ďakujeme všetkým zúčastneným za ich aktívnu účasť na prezentáciách, za ich otázky, názory, pripomienky, a veríme, že aj táto akcia pomôže k zlepšeniu vzájomných vzťahov a spolupráce.

(ŽT)

FOTOHÁDANKA



Foto: Lubomír MOKRÝ

Dnes naša otázka znie: **Viete, kde a čo 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 februárovej fotohádanky je:

ŽST Kežmarok

Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava:

Tatiana KLEMBAROVÁ z Liptovskej Teplej.

GRATULUJEME!

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 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 nezelezničné témy
nebudeme reagovať.**

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

Príde na salaš doktor a vraví bačovi: - Máte tu strašný zápach. - A kde by sa tu vzal?! ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: Avala, kánon, Iora, SJ	vrch nad Belehra- dom	prikryvka	meno Andrey	železničná správa Švédska	zamlčo- vala	Pomoc: ADAST, Asa, Zola, bona	prírodná kvapalina	okres (skr.)	úsilie	súhrn zásad			
				Adamovské strojárne							produkt včiel						
				1							2						
				slovo úcty v Ázii exmetrop. Barmy				Jadranské more póza									
Jozef Vysočani	mäkký fažký kov	tým skôr	kridlo (odb.) Semiti				mesto so šikm.vežou opäť, zasa					holmium (zn.) podoby					
mláďza						francúzsky spisovateľ pestúnka (zastar.)					nitrid tantalu obyvateľ star. Trácie						
kartová hra					väzenie (hov.expr.) rímских 1101					EČV okr. Trebišov Okres. voj. správa			jelenica	lovkyňa perál			
obidva				stavba nad riekou elektrónvolt (zn.)					kyprila zem pluhom tam								
3																	
preberú k životu							dutý priestor v podzemí										

Košickí mostári na ľade



Hokejové odpoľudnie prežili košickí mostári prednedávnom na gelnickom zimnom štadióne. Akciu zorganizoval Ján Jakubišín, majster SMÚ Margecany aj s kolegami pre ďalších mostárov z Košíc a Prešova. Na ľade sa stretlo 26 aktívnych hokejistov, ktorí boli rozdelení do 2 mužstiev a podporovalo

ich asi 15 fanúšikov a členov realizačných tímov. Na obidvoch stranách hralo po 6 hráčov, dvakrát po jednej hodine a ostatní striedali. Výsledok turnaja nebol dôležitý, a tak si organizátori zapamätali aspoň počet gólov, puk sa v bránke ocitol 42-krát. Úroveň hry, atmosféra, prístup a ohľaduplnosť hráčov boli na vysokej športovej úrovni. Okrem modrín nedošlo k žiadnym úrazom. Akciu vyhodnotil pán Cibulák, ktorý odovzdal ceny najväčšiemu smoliarovi, najlepšiemu hráčovi, hráčovi za najlepšiu fintu a hlavnému organizátorovi podujatia. Po zápase sa mostári presunuli do cukrárne v Margecanoch, kde si doplnili energiu. Spokojnosť s akciou sa pretavila do priania v hokejových akciách pokračovať, a tak všetci veria, že tohtoročný ročník odštartoval novú mostársku tradíciu, tentoraz na ľade. (JC)

Výročný bowling vyhrala účasť

Pri príležitosti prvého roku prevádzky železničnej stanice Žilina – Teplička usporiadal jej prednosta Ing. Luboš Polakovič v spolupráci so ZV OZŽ 1. ročník bowlingového turnaja o Putovný pohár prednostu stanice. Zúčastnilo sa ho 21 zamestnancov zriaďovacej stanice. Krédom tohto turnaja, pripraveného v Strečne, nebolo vyhrať, ale zúčastniť sa, pretože väčšina osôb hrala bowling prvýkrát v živote. Zároveň je to výzva aj pre ostatných zamestnancov stanice, aby premošli ostych a zúčastnili sa ďalšieho ročníka. Poďakovanie za organizáciu turnaja patrí Eve Vlčkovej a Zite Verčíkovej, ktoré zabezpečili všetko potrebné pre zdarný priebeh turnaja. (LP)



Bývalí traťováci sa stretávajú viac ako 20 rokov

Pred viac ako 20. rokmi sa zrodila v hlavách dvoch traťovákov – Jara Loebľa a Viktora Deckého myšlienka založiť klub dôchodcov - vyslúžilých traťovákov. Tento nápad podnietila hlavne túžba po starom kolektíve, po problémoch s ktorými sa stretávali celý

pracovný život a najmä záujem stretávať aj naďalej svojich bývalých kolegov. Cieľom stretávok však nie sú len spomienky, ale aj oboznamovanie sa s dianím na železnici a zvlášť v traťovom hospodárstve. Bývalí traťováci sa veľmi radi stretávajú aj na rôz-

nych akciách, ktorých bolo usporiadaných celkom 64. Okrem odborných exkurzií, výletov a členských schôdzí to boli aj návštevy prírodných krás, kultúrnych pamiatok a kúpeľných miest. Nevynechali však ani zaujímavé technické zariadenia a stavby, ako aj modernizáciu železničnej dopravnej cesty. Rozhodujúcou bola výročná členská schôdza klubu 30. marca 2011 v Bratislave. Na tejto sa pripomenula 80-ka predsedu klubu Ing. Jaroslava Loebľa a došlo aj k výmene vedenia klubu. Zvolili si nový výbor a predsedom sa stal Ing. Tibor Karkuš. Ing. Loebľa sa stal čestným predsedom klubu. Pre členov klubu existuje aj časopis Spravodaj, ktorý informuje o činnosti, ale aj o témach z prostredia železníc. Doteraz bolo vydaných 46 čísel. Klub, ktorý založilo 20 členov, si od svojho vzniku vedie kroniku. Základňa sa postupne rozrastala a dnes má 65 členov. (TK)



Bývalí traťováci sa radi stretávajú na rôznych akciách. Nevynechajú ani zaujímavé technické zariadenia a stavby, ako aj modernizáciu železničnej dopravnej cesty.

Švejkov pohár

V sobotu 2. marca sa v nesamostatnej železničnej stanici Medzilaborce konal II. ročník stolnotenisového turnaja mužov – zamestnancov železničných spoločností, pripravený miestnym závodným výborom OZŽ v spolupráci s vedením ŽST Humenné. Organizátori si touto akciou pripomenuli putovanie slávneho literárneho hrdinu z Haškovo románu, ktorého socha víta cestujúcich v humenskej stanici. Účastníci sa pred začatím akcie poklonili pri pamätníku českej družiny bojujúcej s ruskými vojskami v 1. svetovej vojne, ktorý sa nachádza pri vstupe do mesta Medzilaborce. Na turnaj pricestovali aj kolegovia - poľskí železničiar z partnerského Zagorza. Ich reprezentant Jacek Dytke v napínavom finálovom zápase porazil nášho šampióna Eda Demčáka. Na treťom mieste sa umiestnil Patrik Štenko zo ZSSK. Účastníci chválili uvarený guláš i zručné prsty



nášho harmonikára - výpravcu Mariána Dobdu. Poďakovanie patrí všetkým, ktorí prispeli k tomu, že sa akcia vydarila.

(JĎ)

TELCO CUP vyhrali železničiar

Víťazom benefičného futbalového turnaja telekomunikačných a IT spoločností s názvom TELCO CUP sa prvýkrát v jeho histórii stalo mužstvo Železničných telekomunikácií. V 9. ročníku tohto prestížneho podujatia medzi sebou súperilo 20 firiem, ktoré boli rozdelené do 4 skupín. Tím ŽT postúpil do vyradovacích zápasov z prvého miesta, po jednej remíze a troch víťazstvách. V osemfinále, štvrtfinále aj semifinále nedovolil svojim súperom skórovať a zaslúžene postúpil do finále. V ťažkom a vyrovnanom zápase so spoločnosťou Sitel rozhodli o celkovom víťazovi turnaja až penaltové rozstrely, kde sa "naším" podarilo uspieť a zvíťaziť. Radosť z historického úspechu umocnilo aj individuálne ocenenie nášho Tomáša Mráza ako najlepšieho brankára turnaja. Gratulujeme a už teraz držíme palce pri obhajobe titulu v jubilejnom ročníku tohto turnaja.

(ŽT)



Víťazný tím ŽT, zľava: Miroslav Bujalka, Zdeněk Willmann, Tomáš Mráz, Marián Beber, Andrej Hlavatý, Marek Willmann, Viktor Takács, Peter Záhorák, Peter Žiačik

DVE PERCENTÁ pre SOLIDARITU znamenajú pomoc kolegom v núdzi

Stále váhate komu venujete sumu vo výške 2 % zo zaplatenej dane? V neinvestičnom fonde SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky v tom už majú jasno. Darované finančné čiastky poskytnú našim kolegom – železničiarom a ich rodinám, ktorí sa hrou osudu ocitli v núdzi. Vďaka ochotným finančným darcom mohol fond SOLIDARITA v roku 2012 prerozdeliť finančnú pomoc v sume 26 900 € medzi 38 železničiarov a ich rodiny, ktoré sa znenazdajky museli vyrovnávať s následkami pracovného úrazu alebo sa dostali do ťažkej životnej situácie. Naším kolegom v núdzi môžeme pomôcť všetci a navyše veľmi jednoducho. K tlačívu „POTVRDENIE O ZAPLATENÍ DANE z príjmov zo závislej činnosti“, ktoré na požiadanie vydávajú mzdové učtárne, je potrebné pridať tlačívo „VYHLASENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % zaplatenej dane z príjmov fyzickej osoby“, s doplnenou sumou 2 % zo zaplatenej dane, ktorá nesmie byť nižšia ako 3,32 eur, a tiež aj s vypísanými údajmi prijímateľa:

Názov: SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky „n.f.“
Adresa: Klemensova 8, 81361 Bratislava Právna forma: Neinvestičný fond IČO: 31749445

Obe tlačíva musia byť doručené najneskôr do 30. apríla 2013 miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska zamestnanca. Do 20. apríla 2013 ich možno zaslať aj služobnou poštou na adresu fondu: SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, Bratislava. V roku 2012 takúto možnosť využilo 432 zamestnancov železníc, fond v ňom za zdaňovacie obdobie roku 2011 celkovo vyzbieral sumu 16 673,38 eur. Podrobné informácie týkajúce sa fondu SOLIDARITA získate na e-mailovej adrese solidarita@zsr.sk, alebo na železničnom tlf. čísle 920 – 2490. Pripomíname, že neinvestičný fond železničiarov sa dá stále podporiť aj hodinovou mzdou. Vedenie fondu SOLIDARITA vopred ďakuje všetkým, ktorí neváhajú pomôcť svojim kolegom železničiarom!

(KB)

PRIPNITE SI NARCIS 12. APRÍL

V PIATOK, 12. APRÍLA 2013, SA USKUTOČNÍ 17. ROČNÍK JEDINEJ VEREJNOPROSPEŠNEJ FINANČNEJ ZBIERKY LIGY PROTI RAKOVINE - DEŇ NARCISOV.

Ak si v tento deň pripnete narcis, vyjadríte podporu onkologickým pacientom. Ak aj finančne prispějete, váš príspevok či zaslaná SMS umožnia Lige proti rakovine realizovať a financovať projekty a programy pre onkologických pacientov, pôsobiť v oblasti prevencie či podporovať klinické a výskumné projekty.

DEŇ NARCISOV MÔŽETE PODPORIŤ:

- ▶ darovaním dobrovoľného finančného príspevku do pokladničiek, s ktorými vás oslovia dobrovoľníci Ligy proti rakovine v deň zbierky – 12. apríla – v uliciach vášho mesta, či pred železničnými stanicami ŽSR a v ich okolí
- ▶ zaslaním SMS s ľubovoľným textom na číslo 848 v sieti všetkých mobilných operátorov v termíne od 1. do 20. apríla 2013
- ▶ na účet zbierky č. 2629740400/1100.

* Cena 1 SMS je 2 €. Operátor odvedie na zbierku celú túto sumu a samotné zaslanie SMS zákazníkovi nesploťňuje.

V deň konania zbierky sa bude na námestí pred Europeou v Bratislave konať Koncert vďaky.

PRÍĎTE, TEŠÍME SA NA VÁS!

www.lpr.sk

www.facebook.com/ligaprotirakovine



LIGA PROTI RAKOVINE



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

Dnes sú autormi traja naši kolegovia, ktorí svojimi fotoobjektívmi zachytili takmer v rovnakom čase rozdiely počasia. Kým **Marián Rajnoha** zvečnil prekrásny odraz vagónov v roztopenom snehu na Rendezi, **Ivan Hutlák** sa kochal ešte zasneženou krajinou vo Vysokých Tatrách. A v blízkosti železnice čakal na správnu chvíľu...

Do tretice zverejňujeme fotografiu **Zoltána Kollára**, ktorý momentku z Rendeza stihol ešte pred roztopením bielej prikrývky.



Marián RAJNOHA



Zoltán KOLLÁR



Ivan HUTLÁK