

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

✧ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY ✧ 31. ROČNÍK | DECEMBER 2023





Milé kolegyně a kolegovia,

pred nami sú posledné dni pred príchodom najkrajšieho obdobia v roku, Vianoc. Je to obdobie bilancovania a spomínania na uplynulý rok. Dovoľte mi preto pár slov. Od môjho nástupu do funkcie generálneho riaditeľa som mal možnosť niektorých z vás stretnúť. Pozitívne ma prekvapili vaša zaoberanosť, odbornosť a profesionalita pre železničarské povolanie. Železnica by bez vás nebola železnicou. Mojou ambíciou v roku 2024 je pokračovať v modernizácii železničnej infraštruktúry, revitalizovaní železničných staníc, zefektívnení vnútropodnikových procesov, ale najmä sa budem snažiť zlepšovať pracovné a finančné podmienky pre vás zamestnancov.

Rok 2023 bol v oblasti dopravy najťažším za uplynulú dekádu. Išlo o prvý rok, v ktorom sa cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy realizoval na základe Plánu dopravnej obslužnosti MD SR. Do grafikonu vlakovej dopravy boli počas roka priebežne zapracovávané mimoriadne zmeny vyplývajúce z rozsiahlej výlukovej činnosti. Pozitívnym parametrom, ktorý vďaka tomu vnímame, je pokles počtu a dĺžky prechodných obmedzení traťovej rýchlosti pred koncom roka 2023 na hlavných koľajach v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2022.

V júli sa podarilo zvýšenie tarifnej mzdy všetkých zamestnancov o 100 eur. O zvyšovanie a zlepšovanie finančných prostriedkov sa chcem naďalej snažiť aj ja. Uvedomujem si, že zvyšovaním inflácie vám rastú životné náklady, a preto sa pokúsime zapracovať na odmeňovaní a vytvoriť tak podmienky s poskytnutím primeranej mzdy, ktorá bude konkurencieschopná. V decembrovom čísle Železničného Semaforu sa dočítate aj o uzatvorení Dodatku č. 9, ktorým došlo k predĺženiu platnosti kolektívnej zmluvy na ďalších 15 mesiacov, a spolu s tým sa začalo aj kolektívne vyjednávanie o mzdovom náraste na rok 2024.

V tento predvianočný čas mi dovoľte, nielen za seba, ale aj mojich najbližších kolegov, poďakovať vám za vašu trpezlivosť, zodpovednosť a chuť pracovať, ktorá vás sprevádza každý jeden deň. Ďakujem vám za vašu obetavosť v práci, svedčia o tom aj tohtoročné odchody do dôchodkov. Mnohí ste železnici obetovali celý svoj profesijný život, a to je obdivuhodné. Vaším odchodom prichádzame o kvalifikovanú a skúsenú pracovnú silu, ktorú je, ako už dnes vieme, náročné nahradiť. Preto mi dovoľte poďakovať sa vám všetkým za vašu vieru v železniciu a v železničné povolanie, za zvládanie náročných situácií, s ktorými na pracovisku prichádzate do kontaktu, ale zároveň poďakovať sa aj vašim blízkym, pretože s rešpektom pristupujú k železničarskému povolaniu.

Prajem vám príjemné a pokojné prežitie vianočných sviatkov, pohodu v rodine, načerpanie nových síl a naplnenie vašich očakávaní v nadchádzajúcom roku. Aby ste tieto dni prežívali v zdraví, šťastí, s pokojom na duši, láske a obklopení svojimi blízkymi.

Šťastné a veselé!

*Generálny riaditeľ ŽSR
Alexander Sako*



Vianočná atmosféra na generálnom riaditeľstve

Na generálne riaditeľstvo sa 13. decembra vrátila akcia Náš vianočný trh, ktorá sa uskutočnila v zasadačke č. 5 od 8. do 11. hod.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Denis Dymo

BRATISLAVA — Vianočné trhy neodmysliteľne patria k Vianociam a najmä k predvianočnému adventnému času. Túto komornú tradíciu dodržiavame aj u nás na generálnom riaditeľstve. Hoci u nás na trhoch nepodávame varený punč, aj tak si každý prišiel na svoje.

Vybraní zamestnanci z celého GR ponúkali ostatným kolegom svoje domáce diela a výrobky, ktoré vyrábali postupne počas celého roka. Vybrať sa tak dalo z pestrej škály od náušnic, domáceho medu, vianočných oblátok, vaječného likéru, hačkovaných či štrikovaných výrobkov, adventných vencov či svietnikov až po domáce koláče či medovníky.

Všetci si trhy užili v pokojnej vianočnej atmosfére a my sa tešíme, čo naši zamestnanci predstavujú o rok.

Personálne zmeny

30. 11. 2023 Branislav Chlebana, riaditeľ Centra logistiky a obstarávania, skončil pracovný pomer dohodou.

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Alexander Sako:

30. 11. 2023 odvolal z funkcie riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava Michala Korauša,
 01. 12. 2023 vymenoval do funkcie riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava Igora Siberta,
 30. 11. 2023 odvolal z funkcie riaditeľa Správy majetku ŽSR Bratislava Dušana Šefčíka,
 01. 12. 2023 vymenoval do funkcie riaditeľa Správy majetku ŽSR Bratislava Maroša Karšňáka,
 01. 12. 2023 vymenoval do funkcie riaditeľky Odboru Controllingu GR ŽSR Katarínu Zapletalovú,
 01. 12. 2023 poveril výkonom funkcie riaditeľa Ústredného inštitútu vzdelávania a psychológie Vladimíra Krištofíka,
 05. 12. 2023 vymenoval do funkcie riaditeľky Odboru komunikácie a marketingu GR ŽSR Vladimíru Bahýlovú.
 08. 12. 2023 vymenoval do funkcie riaditeľa Centra logistiky a obstarávania Branislava Vavrinčíka.
 14. 12. 2023 odvolal z funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Žilina Krzysztofa Awsukiewiczza,
 15. 12. 2023 vymenoval do funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Žilina Martina Križana,
 15. 12. 2023 zaradil do funkcie námestníka riaditeľa Oblastného riaditeľstva Žilina Andreja Marcinka.

NA OBÁLKE: Zimná námraza na železnici. **TITULNÁ SNÍMKA:** archív ŽSR



Porada OR Košice

Vo štvrtok 23. novembra sa uskutočnila pracovná porada Oblastného riaditeľstva Košice v SIP Strečno. Na porade sa zúčastnil aj generálny riaditeľ ŽSR Alexander Sako za účasti širšieho vedenia ŽSR. Prítomní zamestnanci otvorili v diskusii témy chýbajúceho počtu zamestnancov, školení, materiálov, parkovaciu politiku či problémy so zostavovaním turnusov pre zamestnancov.

AUTOR: Lucia Lizáková, **SNÍMKA:** Ondrej Mlynka

STREČNO — Po úvodnom predstavení vedenia odovzdal námestník riaditeľa Oblastného riaditeľstva Košice Peter Majer slovo novému generálnemu riaditeľovi Alexandrovi Sakovi. Generálny riaditeľ ŽSR sa poďakoval za pozvanie a v krátkosti informoval o jeho predstavách napredovania firmy, ako napríklad o posilnení mzdovej politiky či refinancovaní niektorých akcií, kde by finančné prostriedky mohli byť použité pre potreby ŽSR.

Námestník GR pre prevádzku Milan Kubiček informoval o prevádzkovej situácii, prechodných obmedzeniach traťovej rýchlosti, nehodovosti, úrazovosti a požiarovosti. Zároveň upozornil, že k piatemu dňu v mesiaci sú pravidelne aktualizované zrealizované činnosti na stránke ŽSR, ktoré sú každému voľne prístupné na nahliadnutie. Poverený námestník GR pre ekonomiku Jozef Opálený informoval o rozpočte, hospodárení, finančnej situácii ŽSR a rozpočte na rok 2024. Námestník GR pre rozvoj a informatiku Jozef Veselka zhodnotil končiac sa obdobie Operačného

programu integrovanej infraštruktúry k 31. decembru 2023. Zároveň informoval o realizovaných investičných akciách v roku 2023. Námestník GR pre ľudské zdroje Pavol Komarňanský informoval prítomných o stave zamestnanosti k 31. októbru 2023 za Oblastné riaditeľstvo Košice. Podľa jeho slov sa im zamestnanosť darí držať v aktuálnych číslach, problém vidí pri odchodoch zamestnancov do predčasného starobného dôchodku a starobného dôchodku, keď počas novembra a decembra očakáva nástup na dôchodok u 175 zamestnancov.

Následne sa prítomní zamestnanci presunuli do diskusie s vedením ŽSR. Účastníci porady sa venovali otázkam parkovacej politiky, potrebe záchranných parkovísk, objednaní materiálu, chýbajúcich školení či problémom so zostavovaním turnusov po odchode zamestnancov do dôchodku. Vedenie ŽSR prijalo pripomienky zamestnancov a opäť prisľúbilo rokovať s kompetentnými orgánmi a podnety riešiť.



Do platnosti vstúpil nový grafikon

Dňa 10. 12. sa opäť menil grafikon vlakovej dopravy. Počíta sa v ňom s nástupom nového dopravcu na trati Bratislava — Komárno, ale pribudne aj viacero zmien v zastavení vlakov kategórie IC. O ostatných zmenách na najbližšie obdobie sa dočítate v článku.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: unsplash.com/@alex_rainer

BRATISLAVA — Jednou z najväčších zmien v grafiko-
ne vlakovej dopravy je, že na trať 131 Bratislava hl. st. —
Komárno nastúpil nový dopravca LeoExpress Slove-
nsko, ktorý do cestovného poriadku 2023/2024 objednal
96 vlakov, z toho 26 vlakov kategórie REX (Regional
Expres) a 70 vlakov kategórie Os (osobný vlak).

V novom grafikone sa uskutočnili aj zmeny v zastavovaní
vlakov. Táto zmena sa dotkla vlakov kategórie IC (SXX),
ktoré budú podľa nového grafikonu navyše zastavovať
v staniciach Bratislava Vinohrady, Trnava, Liptovský
Mikuláš, Spišská Nová Ves. Zmeny nastali aj pri vlakoch
kategórie IC (44, 45), ktoré po novom nezastavujú v sta-
nici Bratislava hl. stanica (budú vedené mimo uvedenú
stanicu) a zastavujú navyše v staniciach Liptovský Miku-
láš, Spišská Nová Ves. Rýchliky na trati Vrútky — Zvolen
budú navyše oproti minulému grafikonu zastavovať na
zastávke Horná Štubňa obec z. a rýchliky na trati Zvolen
— Košice budú navyše zastavovať aj v stanici Turňa nad
Bodvou. Pri ostatných vlakoch nedošlo k zmenám v za-
stavovaní a zostávajú rovnaké ako v grafikone 2022/2023.

Na linke Prešov — Kysak — Košice bude zavedených
6 nových vlakov kategórie REX. Nočný vlak R 615

ZEMPLÍN bude odchádzať z Bratislavy o 22.27 h, teda
o 30 minút skôr. Ďalšou zmenou je aj hodinový in-
terval jazdy vlakov na linke Bratislava — Kúty. Vlaky
vloženého taktu Bratislava — Malacky nebudú vede-
né. Dôvodom sú výlukové práce na úseku Devínska
Nová Ves — Malacky a výstavba TIOP Lamačská
brána — Bory.

Vlaky R 8xx Bratislava hl. st. — Zvolen — Banská
Bystrica budú z Bratislavy odchádzať o 12 minút
skôr a prichádzať o 10 minút neskôr (touto zmenou
sa stratia prípoje linky na vlaky kategórie EC linky
Budapešť — Praha). Dôvodom sú výlukové práce
na úseku Devínska Nová Ves — Malacky a Hronský
Beňadik — Nová Baňa.

Pri vybraných spojoch je v novom grafikone
2023/2024 predĺžená linka Bratislava Petržalka —
Hegyeshalom až z/do stanice Bratislava Nové Mesto.
Vlaky na linke Skalité — Čadca budú premávať ako
priame do Žiliny/Martina/Liptovského Mikuláša. Medzi
Skalitým a Čadcou je rozšírená doprava v pracovných
dňoch. Pri ceste z Čadce do Zwardóna bude potrebné
počas pracovných dní prestúpiť v stanici Skalité.



TEŽ-ku paralyzoval mráz

Z dôvodu poveternostnej situácie, ktorou bola tvorba námrazy na trakčnom vedení, bola začiatkom decembra prerušená doprava na tratiach Tatranskej elektrickej železnice (TEŽ).

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: OR Košice

TATRY — Doprava bola prerušená v úsekoch TEŽ Štrbské Pleso — Poprad-Tatry, Starý Smokovec — Tatranská Lomnica a v úseku ozubnicovej železnice Štrba — Štrbské Pleso. Cestujúci boli prepravovaní náhradnou autobusovou dopravou v prípade zjazdnych cestných komunikácií. Nepriaznivá situácia nastala, keď sa teplota vzduchu pohybovala v rozmedzí -4°C až -7°C , čo v spojení s vysokou vlhkosťou spôsobilo neustálu tvorbu námrazy jednak na trakčnom vedení, ako aj na samotných koľajniciach.

Pokusy s odstraňovaním námrazy na báze elektrického ohrevu trolejového drôtu za vtedajšej poveternostnej situácie, žiaľ, neboli úspešné. Električka na ozubnicovej trati sa po uskutočnení ohrevu dostala približne 2 km v smere na Štrbské Pleso, avšak pre pretrvávajúce zlé podmienky sa musela vrátiť späť do Štrby.

Úsek Starý Smokovec — T. Lomnica bol síce bez námrazy, ale spadol tam strom brániaci doprave. Po jeho odstránení a kontrole zjazdnosti bolo možné obnoviť prevádzku v tomto úseku. Z dôvodov extrémne nepriaznivého počasia mali električky, odstavené v staniciach a na zastávkach TEŽ, obalené zberače ľadom, čo vylučovalo ich prevádzku.

V takýchto prípadoch je potrebné zo zberačov mechanicky odstrániť námrazu zamestnancami dopravcu v spolupráci so zamestnancami ŽSR za výluky trakčného vedenia. Navyše sa na koľajniciach, výhybkách a priecestíach miestami vyskytovala až 5 cm hrubá vrstva ľadu, rovnako brániaca prevádzke električiek. Ľad z koľajníc mechanicky odstraňovali zamestnanci železničných tratí a stavieb. Po odstránení námrazy zo zberačov električiek a konsolidácii stavu koľajníc bol znovu vykonaný elektrický ohrev trolejového drôtu a bolo možné obnoviť prevádzku električiek v celom rozsahu TEŽ a OŽ.

Takáto situácia na železniciach sa môže opakovať a nie je v silách zamestnancov ŽSR takýmto udalosťami predchádzať. V technických možnostiach ŽSR je schopnosť vykonávať opatrenia na odstránenie námrazy na trakčnom vedení a koľajach len obmedzená. V prípade extrémnych poveternostných podmienok, keď podmienky tvorby námrazy neustále pretrvávajú, sú tieto opatrenia v podstate neúčinné až do času zlepšenia počasia. Obdobné skúsenosti majú aj manažéri infraštruktúry v susedných štátoch EÚ.

Cez tunely Veľkej Fatry

V stredu 22. novembra sa na Žilinskej univerzite v Žiline (UNIZA) uskutočnilo slávnostné predstavenie novej knihy „Cez tunely Veľkej Fatry: Pohľad do histórie výstavby a prevádzky železničnej trate Banská Bystrica — odbočka Dolná Štubňa“. Autorom je Dušan Lichner.

AUTOR: (red)

ŽILINA — Železničná trať Banská Bystrica — odbočka Dolná Štubňa je jedinečným dokladom stavebného majstrovstva našich predkov. Postavili ju v neuveriteľne krátkom čase od roku 1936 do roku 1940. Knihu pokrstili rektor UNIZA Ján Čelko, riaditeľka univerzitného vydavateľstva EDIS Alena Micháľková, recenzenti Eva Nedeliaková z Katedry železničnej dopravy Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov UNIZA (KŽD FPEDAS UNIZA) a Libor Ižvolt z Katedry železničného staviteľstva a traťového hospodárstva Stavebnej fakulty UNIZA.

Kniha je nielen dôkladným prieskumom histórie železničnej trate, ale aj pohľadom do zákutí Veľkej Fatry. Železničná trať s dĺžkou 12 km

sa tiahne cez 22 tunelov a 112 mostov, viaduktov a priepustov. Prekonáva horské údolia a odvážne skonštruované viadukty. Najdlhší Čremošiansky tunel — dodnes najdlhší železničný tunel na Slovensku — a unikátny viadukt Na vode boli vyhlásené za národné kultúrne pamiatky.

Dušan Lichner podáva v knihe podrobný pohľad na výstavbu a prevádzku železničnej trate, infraštruktúru a dopravný systém, ktorý spája Banskú Bystricu s odbočkou Dolná Štubňa. Knihu dopĺňajú aj vizuálne atraktívne historické fotografie a dokumenty. Publikácia je výsledkom 30-ročného zberu materiálov a je dostupná v predajniach a e-shope vydavateľstva EDIS na UNIZA a vo vybraných kníhkupectvách.

Stretnutie

Koncom mesiaca október sa podarilo zorganizovať stretnutie aktívnych a bývalých prednostov a priateľov horehronských železničných staníc.

AUTOR: (red)

BANSKÁ BYSTRICA — Hlavnú zásluhu na stretnutí prevzali na seba p. Mrváňová a p. Ryšavý. Stretnutie sa uskutočnilo v zariadení Olivo na Námestí SNP v Banskej Bystrici. Prítomní si zaspomínali na časy, keď sa oni aktívne podieľali na prevádzke. Mladší

pripomenuli, čo sa zmenilo v súčasnej prevádzke. Prítomní boli informovaní o knihe Cez tunely Veľkej Fatry, ktorá mapuje výstavbu trate Banská Bystrica, odbočka Dolná Štubňa. Stretnutie sa skončilo konštatovaním, že by bolo vhodné sa stretnúť opäť aj o rok.

Cestovanie vlakmi MÁV a GYSEV

Pre medzinárodné železničné cestovné lístky vydané zahraničnými dopravcami do Maďarska a pre medzinárodné železničné cestovné lístky vydané v Maďarsku rovnako pre linky MÁV aj GYSEV platia Osobitné podmienky MÁV-START pre medzinárodné cestovanie, platné od 10. decembra 2023.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, ILUSTRÁCIA: rawpixel.com

MAĎARSKO — V prípade cestovania s dokladmi FIP platia rovnaké podmienky ako v prípade medzinárodných cestovných lístkov.

Cestovanie v rámci medzinárodného styku

Držiteľ voľného zošitového cestovného lístka FIP na súkromné cestovanie musí zaplatiť povinné príplatky vrátane miestenky. Medzinárodný preukaz na zľavu cestovného pre zamestnancov železníc (ďalej len „MP 50 %“) oprávňuje držiteľa na 50-percentnú zľavu z plnej ceny tarify (NRT). Táto zľava sa nedá kombinovať s inými zľavami, napríklad zľava pre deti, seniorov atď. Pri kontrole lístkov sprievodca môže požadovať doklad totožnosti.

Cestovanie v rámci maďarského vnútroštátneho styku

MP 50 % oprávňuje držiteľa na 50-percentnú zľavu z plnej ceny lístka zakúpeného v domovskej krajine. Táto zľava sa nedá kombinovať s inými zľavami. Obdobie vnútroštátneho predpredaja je 60 dní.

Rezervácia miesta a príplatky

V prípade cestovania vo vlaku s povinnou rezerváciou cestujúci musí mať platný cestovný lístok aj miestenku. Pre vnútroštátne vlaky s povinnou rezerváciou môže byť z medzinárodného rezervačného systému

vystavený aj príplatok, ktorý zahŕňa miestenku. V Maďarsku sa platí príplatok za InterCity, rýchliky a iné vlaky, ktoré sú v cestovnom poriadku označené ako vlak s povinným príplatkom.

Cestovanie detí

Deti do 6 rokov cestujú zadarmo. Deti staršie ako 6 rokov, ale mladšie ako 14 rokov, vo vnútroštátnej doprave, 15 rokov v medzinárodnej doprave, musia mať zľavnený cestovný lístok. Pri cestovaní vlakom s povinnou miestenkou sú povinné mať miestenku aj deti rovnako ako dospelí. V medzinárodnej doprave nemôžu deti mladšie ako 10 rokov cestovať bez sprievodu dospeljej osoby. Deti staršie ako 10 rokov, ktoré cestujú bez sprievodu, musia mať vyhlásenie rodiča, ktoré si môže sprievodca vyžiadať na overenie.

Cestovanie skupín

Skupinový lístok je dostupný pre skupiny platiacich cestujúcich s počtom od 6 osôb. Všeobecná zľava pre skupiny je 30 % z plného cestovného. V prípade skupiny nad 10 osôb je potrebné skupinovú cestu nahlásiť vopred.

Osobitné podmienky on-line predaja

On-line lístky sú personifikované a môžu ich používať len osoba/y uvedené na lístku. Pri kontrole lístkov sprievodca môže požadovať doklad totožnosti.



Zmeny kolektívnej zmluvy

Keď bol v apríli podpísaný Dodatok č. 8 Kolektívnej zmluvy ŽSR 2021 — 2023, ktorý zabezpečil pre všetkých zamestnancov zvýšenie tarifnej mzdy o 100 eur s účinnosťou od 1. júla 2023, nebolo jednoduché predpokladať, aký bude ďalší postup v kolektívnom vyjednávaní.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, ILUSTRÁCIA: rawpixel.com

BRATISLAVA — Na základe prijatých legislatívnych zmien bola zároveň od 1. júna 2023 navýšená mzda a mzdové zvýhodnenia za nočnú prácu, za prácu v sobotu a v nedeľu, ako aj mzda a náhrada mzdy za pracovnú pohotovosť. Výška uvedených nákladov vzrástla o 12,5 %.

Sociálny dialóg pokračoval ďalej vzájomnou komunikáciou zmluvných strán so snahou dospieť k dohode v otázke vyriešenia ďalšieho rastu mzdy, ako aj platnosti kolektívnej zmluvy na budúci rok. Na základe definovania objemu mzdových nákladov v rozpočte verejnej správy na rok 2023 však dohoda o ďalšom zvyšovaní miezd nebola možná. Zamestnávateľ nemôže prijať záväzok, ktorý by nemohol reálne zabezpečiť. V týchto zložitých podmienkach sa začalo kolektívne vyjednávanie aj v mesiaci november.

Vzhľadom na to, že sa odborové organizácie pôsobiace v ŽSR nedohodli na spoločnom postupe v kolektívnom vyjednávaní, navrhlo OZŽ predĺžiť Dodatok č. 9 platnosť KZ ŽSR 2021 — 2023 do 31. marca 2025. Tento návrh bol zamestnávateľom

prijatý. Rovnako ako dohoda, že o mzdovom náraste na roky 2024 — 2025 budú oprávnené zmluvné strany tejto kolektívnej zmluvy vyjednávať.

Dodatok č. 9 KZ ŽSR bol podpísaný 23. novembra 2023. Obsahuje aj aktualizáciu zvýšenia mzdových príplatkov a mzdových zvýhodnení v Smernici na odmeňovanie zamestnancov, ktorá tvorí Prílohu č. 1 KZ, s účinnosťou od 1. januára 2024 v súlade s legislatívou. Doplnený je nový spôsob poskytovania osobitného príplatku pre inštruktorov duálneho vzdelávania.

Kolektívne vyjednávanie k mzdovému nárastu na rok 2024 sa začalo predložením Dodatku č. 10 a na rok 2025 sa môže začať najskôr dva mesiace pred koncom roku 2024. OZŽ na konci novembra 2023 predložilo návrh na uzavretie Dodatku č. 10 KZ ŽSR 2021 — 2023, ktorým by došlo k zvýšeniu miezd v roku 2024. Bez schváleného rozpočtu verejnej správy však nie je možné rozhodnúť o zvýšení miezd. Kolektívne vyjednávanie bude pokračovať, o čom vás budeme priebežne informovať.



Kamarátom sa snažím ukázať, že železnica má svoje čaro

Železnice Slovenskej republiky už tento rok negatívne pociťujú odchody dlhoročných zamestnancov do starobného a predčasného dôchodku, a preto stále hľadajú spôsob ako získať nových zamestnancov. Jedným z nich je aj systém duálneho vzdelávania. Práve o ňom a jeho výhodách sme sa porozprávali so Sebastiónom Ryšavým, dualistom zo Strednej odbornej školy dopravnej v Trenčíne.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

Sebastián, ako hodnotíš duálne vzdelávanie ŽSR?

Ide o zaujímavý systém, ktorý dáva možnosť spojiť školu so skúsenosťami na prevádzkovom pracovisku. Ak sa doladia určité detaily, bude to skvelý projekt aj do budúcnosti.

Spomenul si určité detaily, môžeš byť konkrétnejší?

Na niektorých pracoviskách to z môjho pohľadu nie je dostatočne podchytené. Z toho, čo sme sa rozprávali so spolužiakmi, nám chýbajú presné pravidlá, ktoré by určili čo môžeme robiť a čo nie.

camspiderAký je prístup kolektívu zamestnancov k Vám dualistom?

Záleží to od konkrétneho zamestnanca. Ja chodím na prax do ŽST Bratislava - Petržalka a tam je výborný kolektív ľudí a veľmi dobre si s nimi rozumieme. Keď nám niečo chýba alebo potrebujeme navyše vysvetliť učivo, všetci nám ochotne pomáhajú a usmerňujú nás.

Skús konkrétnejšie načrtnúť tvoj „duálny“ pracovný deň. Čo je náplňou tvojej práce?

Ráno vstanem a presuniem sa z Trnavy do Petržalky. Môj deň začína u prednostu, kde si rozdelíme prácu a povieme si čo bude našou náplňou v ten deň. Niekedy sa presunieme do NŽST Rusovce na stavadlo alebo na Ústrednú nákladnú stanicu. Prípadne som v Petržalke pri výpravcovi alebo dozorcovi výhybiek. Pri takejto práci si zároveň prekonzultujeme otázky, ktoré potrebujem do školy. Napríklad, keď sa učíme o nehodových udalostiach preberieme to z pohľadu prevádzky, keďže je to ich denná náplň práce. Takýchto sedem až osem hodín mi rýchlo ubehne. Niekedy som tam aj dlhšie, lebo naozaj v Petržalke je príjemný kolektív a rozumiem si s nimi a komunikácia s nimi ma ľudsky a odborne posúva.

Ako často si tam počas týždňa?

My to máme nastavené tak, že týždeň mám školu, týždeň prax.

Vybral si si duálne vzdelávanie sám?

Áno, ja som sa prihlásil na Strednú odbornú školu dopravnú v Trenčíne a tam mi majster pán Macháč odprezentoval ponuku duálneho vzdelávania so ŽSR. Zapáčilo sa mi to a rozhodol som sa prihlásiť.

Ako na takúto formu štúdia reagujú tvoji rodičia alebo kamaráti?

Rodičom sa to osobne veľmi páči, pretože oni také možnosti nemali ako stredoškoláci. Kamarátom sa snažím ukázať, že železnica má svoje čaro a s dosiahnutým vzdelaním a praxou sa určite ihneď po skončení školy uplatním.

Si zo železničarskej rodiny?

Práveže vôbec. Z rodiny nikto na železnici nepracoval. K železnici ma priviedol dedko, ktorý ma takmer každý deň bral na železničnú stanicu, tam sme si sadli na lavičku a pozerali sa na vlaky. Nejak mi to zostalo v pamäti. Takže som sa rozhodol, že budem železničiarom a vlaky budem vypravovať a nie len pozorovať.

Aké sú podľa teba výhody a nevýhody duálneho vzdelávania Železníc Slovenskej republiky?

Myslím si, že najväčšia výhoda je, že už počas školy získavam skúsenosti na reálnom pracovisku, na ktorom budem po škole pracovať. Druhou výhodou je finančná odmena, ktorou je štipendium. Ako nevýhodu vidím, možno pre tých, ktorí nie sú ešte rozhodnutí, čo chcú v živote robiť, podmienku záväzku voči Železniciam Slovenskej republiky odpracovať tri roky. To však vidím ako nevýhodu len u študentov, ktorí nie sú rozhodnutí a nevedia či ich práca na železnici bude baviť.

JANUÁR

1 2 3 4 5 **6** **7**
 8 9 10 11 12 13 **14**
 15 16 17 18 19 20 **21**
 22 23 24 25 26 27 **28**
 29 30 31

FEBRUÁR

1 2 3 **4**
 5 6 7 8 9 10 **11**
 12 13 14 15 16 17 **18**
 19 20 21 22 23 24 **25**
 26 27 28 29

MAREC

1 2 **3**
 4 5 6 7 8 9 **10**
 11 12 13 14 15 16 **17**
 18 19 20 21 22 23 **24**
 25 26 27 28 **29** 30 **31**

APRÍL

1 2 3 4 5 6 **7**
 8 9 10 11 12 13 **14**
 15 16 17 18 19 20 **21**
 22 23 24 25 26 27 **28**
 29 30

MÁJ

1 2 3 4 **5**
 6 7 **8** 9 10 11 **12**
 13 14 15 16 17 18 **19**
 20 21 22 23 24 25 **26**
 27 28 29 30 31

JÚN

1 **2**
 3 4 5 6 7 8 **9**
 10 11 12 13 14 15 **16**
 17 18 19 20 21 22 **23**
 24 25 26 27 28 29 **30**

JÚL

1 2 3 4 **5** 6 **7**
 8 9 10 11 12 13 **14**
 15 16 17 18 19 20 **21**
 22 23 24 25 26 27 **28**
 29 30 31

AUGUST

1 2 3 **4**
 5 6 7 8 9 10 **11**
 12 13 14 15 16 17 **18**
 19 20 21 22 23 24 **25**
 26 27 28 **29** 30 31

SEPTEMBER

1 2 3 4 5 6 7 **8**

OKTÓBER

1 2 3 4 5 **6**
 7 8 9 10 11 12 **13**

NOVEMBER

1 2 **3**
 4 5 6 7 8 9 **10**

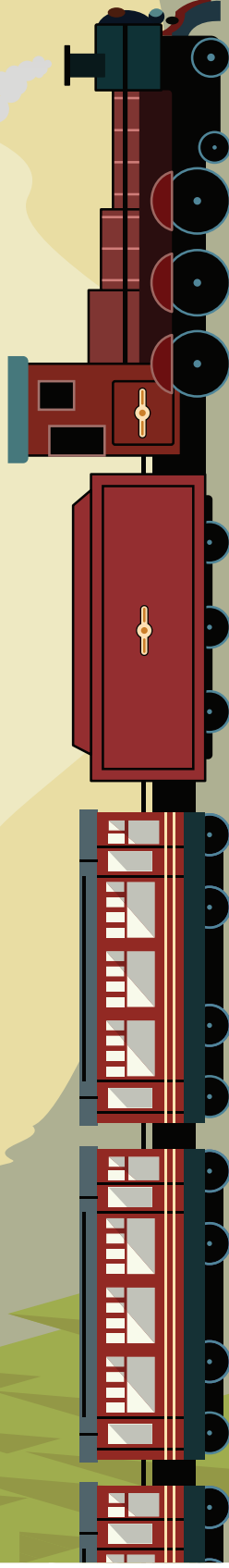
DECEMBER

1
 2 3 4 5 6 7 **8**

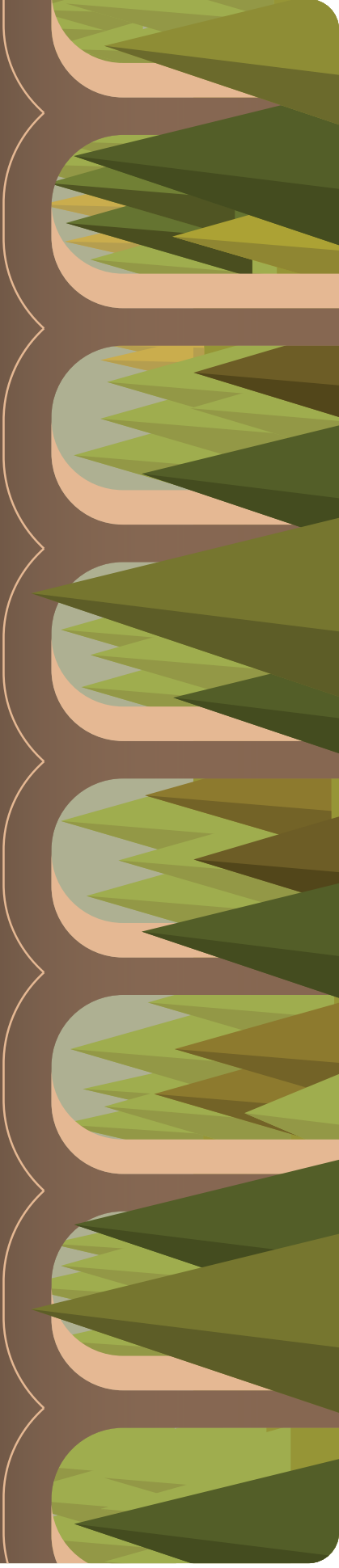
9 10 11 12 13 14 **15** 14 15 16 17 18 19 **20** 11 12 13 14 15 16 **17** 9 10 11 12 13 14 **15**
16 17 18 19 20 21 **22** 21 22 23 24 25 26 **27** 18 19 20 21 22 23 **24** 16 17 18 19 20 21 **22**
23 24 25 26 **27** 28 **29** 28 29 30 31 25 26 27 28 29 30 23 **24 25 26** 27 28 **29**
30

30

30 31



KALENDÁR 2024



DEJINY KOŠICKO- BOHUMÍNSKEJ ŽELEZNICE

V rokoch 1918 až 1945 Časť IX V druhej svetovej vojne

V určitých obdobiach 2. sv. vojny prechádzalo po KBŽ dovedy nevídané množstvo vlakov, ktoré sa dodnes nezopakovalo. KBŽ bola súčasťou najdôležitejšej železničnej trasy na území Slovenska využívannej na dopravu nemeckej armády do východiskových postavení pred napadnutím Sovietskeho zväzu v júni 1941. Rovnako ako ďalšie slovenské železnice, aj KBŽ poznamenali vojnové udalosti – jej prevádzku, rozvoj i zánik.

AUTOR: JĎ, SNÍMKA: archív ŽSR

BRATISLAVA — Strategický význam KBŽ naznačili už mobilizácie československej armády v roku 1938. Pri septembrovej sa v prvý mobilizačný deň (25. 9. 1938 0.00 h.) aktivoval maximálny cestovný poriadok (MCP). Jeho účelom bolo zabezpečiť čo najväčšiu vojenskú dopravu, a preto počas jeho platnosti zostali ako pravidelné len 2 osobné vlaky a 2 rýchliky. Všetky ostatné vojenské vlaky išli podľa potreby a preprava vojakov v zálohe sa konala oboma smermi.

Mníchovská dohoda a Viedenská arbitráž spôsobili stratu pohraničných oblastí Československa. Železnice zabezpečovali evakuáciu úradov, inštitúcií, ľudí a ich vecí z južných oblastí odstúpených Maďarsku. Najväčšia organizačná zmena na slovenských železničiach sa spája s odstúpením Košíc Maďarsku. V období od 3. do 11. novembra 1938 bolo z Košíc do Prešova evakuovaných 12 štátnych úradov a inštitúcií a počas 7 dní sa vysťahovalo asi 41 000 osôb. Riaditeľstvo št. železníc (RŠŽ) Košice sa vysťahovalo do Tatranskej Lomnice. Zrušené bolo 1. 1. 1939 a ním spravované železničné trate a pracoviská prešli do pôsobnosti RŠŽ Bratislava vrátane časti zamestnancov košického riaditeľstva. Z RŠŽ sa neskôr vytvoril železničný rezort, ktorý bol súčasťou Ministerstva dopravy a verejných prác (MDaVP) Bratislava.

Strata Košíc spôsobila prerušenie železničného spojenia s východom, preto náhradnú nákladnú dopravu zabezpečovali autá medzi Prešovom a oblasťami ďalej na východ až na Podkarpatskú Rus. Autá nestíhali odvážať zásielky, a tak sa v decembri 1938 nahromadili stovky vozňov v staniciach od Prešova po Spišskú N. Ves. Nákladné vlaky odstavené v staniciach 6 až 8 dní sa stali predmetom rozkrádania. Vznikli veľké škody, zavlečenia naložených vozňov a straty, ktorým sa nepodarilo zabrániť. Po rozpade Československa a vzniku Slovenskej republiky (14. 3. 1939) nastal pokles dopravy na KBŽ.

Územie Slovenska využila nemecká armáda na prípravu útoku na Poľsko a Slovenské železnice jej pri tom pomáhali. Na zvládnutie vojenskej dopravy sa zaviedol MCP 28. 8. 1939, po KBŽ išli ložené transporty do rôznych staníc na východe. Po vystúpení vojakov, vyložení áut, koní, zbraní, munície, materiálu a proviantu sa prázdne vlakové súpravy vracali späť do Nemecka na trase Margecany — Červená Skala — Kozárovce — Leopoldov — Bratislava — Engerau (Petržalka). Verejný cestovný poriadok bol obnovený 15. 10. 1939.

Pred útokom na Sovietsky zväz sa na zvýšenie priepustnej výkonnosti pre očakávaný veľký nárast vojenskej

dopravy v r. 1941 urýchlene — od marca do mája — na slovenských tratiach postavilo 17 nových výhybní, z toho 5 na KBŽ. Nachádzali sa v úseku Ľubochňa — Markušovce (dlhom asi 130 km) — Lieskovany (km 78,6 — 79,6), Hôrka (km 100,9 — 101,9), Ráztoky (km 172,3 — 173,1), Lazy (km 187,0 — 188,0) a Švošov (km 200,5 — 201,5). Slúžili v nich výpravca a výhybkár pri zvýšenej vojenskej doprave, väčšinou však boli neobsadené. Z 2 slovenských nástupných železníc nemeckého vojska v operácii Barbarossa bol najdôležitejší úsek Horní Lideč — Žilina — Kysak — Prešov. Na Slovenských železniciach sa MCP zaviedol od 24. 5. do 21. 6. a od 27. 6. do 3. 7. 1941 a len samotná výhrevňa (Spišská Nová Ves) vykonala 213 presunov rušňov pre transporty nemeckého a maďarského vojska. Takú rušnú dopravu si na KBŽ dovtedy nikto nepamätal.

Zvýšenú dopravu vojenských transportov bolo možné zabezpečiť výrazným obmedzením verejnej dopravy, pričom uvoľnené rušne a vozne sa použili na vojenských vlakoch. Nedostatok nákladných vozňov pre civilnú dopravu bol spôsobený ich používaním pre vojenské transporty. V rokoch 1941/42 vzrástla nákladná preprava rôzneho tovaru a surovín, predovšetkým dreva. Na zmiernenie nedostatku vozňov bolo povolené nakladať do vozňov o 1 — 3 tony nad únosnosť. V r. 1943 sa zaznamenal pokles v preprave nákladov. Zvýšená zamestnanosť, ale aj cestovanie pri zháňaní nedostatkových tovarov spôsobili nárast prepravených cestujúcich. KBŽ v r. 1942 prispela k holokaustu prepravou transportov deportovaných Židov z východného Slovenska do koncentračných táborov v Generálnom gouvèrnerate.

Slovenské železnice pokračovali v rekonštrukcii trate KBŽ na 2 koľaje. Súčasne sa pracovalo na niekoľkých úsekoch a po dokončení prestavby sa dvojkolejná trať medzi stanicami (výhybnami) postupne uvádzala do prevádzky. V decembri 1942 mal ucelený dvojkolejný úsek KBŽ Poprad-Tatry — Hybe dĺžku 36 km. Stavebné práce až do začiatku SNP prebiehali v ďalších úsekoch medzi Popradom a Spišskou N. Vsou, medzi Hybe a Kráľovou Lehotou a Kraľovanmi a výhybnou Šútovo. Slovenské železnice pripravovali elektrifikáciu dôležitých tratí, medzi nimi bol úsek Spišská N. Ves — Žilina, pre ktorý nemecká firma AEG (Allgemeine Elektrizitäts — Gesellschaft) vypracovala prípravnú štúdiu na elektrifikáciu trate. V marci 1944 sa začali prípravné práce medzi stanicami Liptovský Svätý Mikuláš a Spišská N. Ves.

Vojna priniesla do prevádzky množstvo komplikácií — úplné zatemnenie staníc, budov, vlakov, návestidiel, výhybkových telies a návestných lúčov vlakov ako ochranu pri leteckých náletoch. Posuňovalo sa v úplnej tme, čo komplikovalo nákladnú dopravu a spôsobovalo meškánie vlakov. Osobná doprava sa obmedzovala nielen pre vojenské transporty, ale aj pre nedostatok uhlia, benzínu a mazacieho oleja. Menší počet vlakov znamenal, že často sa v nich cestujúci tlačili. Po otvorení novej trate Strážske — Prešov v septembri 1943 sa na KBŽ zvýšila doprava asi o 70 %. Všetky diaľkové nákladné vlaky, osobné vlaky (okrem 614) a rýchliky (okrem R 4) idúce do a z Prešova prechádzali po kysackej spojkke.

V druhej polovici roka 1944 vzrástlo partizánske hnutie a diverzné útoky na železnice — vybuchovali nálože nastražené na koľajach a na mostoch — najviac na KBŽ. Päť dní pred začiatkom SNP (24. 8.) bol kraľoviansky tunel zatarasený vlakom vezúcim železnú rudu, keď sa po výbuchu míny vykoľajil rušeň a 26 vozňov. Nákladná doprava bola v úseku Vrútky — Kysak prerušená, len osobná doprava bola udržiavaná prestupovaním. Aby sa chránili rušne pred nabehnutím na mínu, na čelo vlakov sa pripájali ochranné vozne. Stanice obsadili nemeckí vojaci, aby dozerali na našich železničiarov pri doprave nemeckých transportov a v niektorých stanicach po priblížení frontu prevzali službu.

Prechod frontu cez územie Slovenska priniesol budovanie nemeckej obrany, prepravy veľkého množstva ľudí na opevňovacie práce (kopanie zákopov), letecké bombardovanie a ostreľovanie staníc a vlakov. Po KBŽ prechádzalo množstvo vlakov s ľuďmi a vecami z území evakuovaných pred ústupom nemeckého vojska. A evakuácia zasiahla aj inventár staníc a železničiarov. Tí však väčšinou neuposlúchli príkaz na evakuáciu, utiekli alebo sa ukryli, aby mohli zostať so svojimi rodinami.

Od 19. 1. 1945 fungovala verejná doprava už len v smere Kysak — Spišská N. Ves. A odvtedy sa trať a zariadenia KBŽ menili na ruiny a kopy šrotu postupne od východu na západ, ako postupoval front. Po ústupe vojska ako posledný išiel nemecký špeciálny vlak so zariadením na ničenie koľaje — veľkým hákom lámal podvaly, za ním nemecké deštrukčné oddiely výbušnami ničili železničné teleso, tunely, mosty, výhybky, zariadenia. Koľajnice boli roztrhnuté aj na troch miestach, budovy posýpané fosforom a zapálené, iné podmínované a odpálené. A rovnaký osud postihol väčšinu tratí na Slovensku.

Protikorupčný program Železníc Slovenskej republiky

Vláda Slovenskej republiky schválila 12. decembra 2018 Protikorupčnú politiku SR na roky 2019 — 2023. Jej cieľom je zlepšenie protikorupčnej prevencie, boja proti korupcii a zvýšenie účinnosti protikorupčných opatrení. Na základe tohto uznesenia vypracovali vlastný protikorupčný program aj Železnice Slovenskej republiky, ktorý nájdete v prílohe Nariadenia generálneho riaditeľa č. 21/2020 v znení Zmeny č. 1.

AUTOR: Lucia Lizáková, ILUSTRÁCIA: rawpixel.com

BRATISLAVA — Protikorupčné opatrenia útvarov ŽSR vyhodnocuje Odbor interného auditu GR ŽSR. Prostriedkom vyhodnocovania je nastavenie základného komunikačného rámca medzi Odborom interného auditu, zodpovedného za vyhodnocovanie plnenia protikorupčných opatrení ŽSR, a zložkami ŽSR, ktoré sú primárne zodpovedné za nastavenie a dodržiavanie protikorupčnej agendy. Ide najmä o Odbor právnych vzťahov, Odbor komunikácie a marketingu, Odbor investorský, Odbor riadenia ľudských zdrojov, Centrum logistiky a obstarávania a Správu majetku ŽSR.

Protikorupčný program ŽSR sa tak zameriava na implementáciu zmluvných ustanovení umožňujúcich predchádzať alebo identifikovať korupciu a korupčné riziká, na vzdelávaciu a odbornú prípravu v oblasti prevencie korupcie a jej odhaľovania, dôslednú analýzu každého potenciálneho mediálneho partnera pred dohodnutím spolupráce v mediálnej oblasti, vybavovanie žiadostí o sprístupnenie informácií podaných podľa zákona č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám v znení neskorších predpisov v súlade s právnymi predpismi a internými riadiacimi aktmi ŽSR, striktné dodržiavanie už prijatých interných predpisov upravujúcich proces nakladania s majetkom štátu či písanie odborných článkov v časopise Železničný Semafor a i.

Protikorupčný program ŽSR je nadstavbou už v praxi zavedených inštitútov v boji proti korupčnému správaniu v ŽSR (Etický kódex, Metodický pokyn generálneho riaditeľa k systému vybavovania oznámení v zmysle zákona č. 54/2019 Z. z. o ochrane oznamovateľov protispoločenskej činnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov a Predpis R1 — Vnútný kontrolný systém, sťažnosti a petície v ŽSR).

Hodnotenie jeho účinnosti a efektívnosti je zamerané najmä na zhodnotenie prijatých protikorupčných opatrení. V Protikorupčnom programe ŽSR je uvedené, že v prípade, ak nedôjde k splneniu niektorého opatrenia v plánovanom termíne, resp. pri vyhodnotení priebežného termínu sa zistí neplnenie opatrenia, je gestor opatrenia povinný analyzovať príčiny neplnenia. Jednotlivé útvary ŽSR predkladajú spracované súbory elektronicky Odboru interného auditu GR ŽSR pravidelne do 15. januára nasledujúceho roka.

V súčasnosti Odbor právnych vzťahov v spolupráci s Odborom komunikácie a marketingu a Odborom riadenia ľudských zdrojov pripravujú nové školenie, ktoré by mali zamestnanci ŽSR absolvovať v priebehu budúceho roka, a ktorého cieľom bude zvýšiť protikorupčné povedomie zamestnancov ŽSR.



V Palárikove sa vykoľajil vlak

V utorok 28. novembra ráno o 9.35 h v ŽST Palárikovo pri posune dopravcom NZ Rail z koľaje č. 5 smer Tvrdošovce na 1. traťovú koľaj prišlo k vykoľajeniu vozňa radeného ako prvý za rušňom na výhybke č. 24.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: ŽSR

PALÁRIKOVÉ — Vozeň po vykoľajení zostal naklonený do priechodného prierezu 2. traťovej koľaje. V úseku bola dočasne zavedená náhradná autobusová doprava a prerušením dopravy v tomto úseku došlo k meškaniu viacerých vlakov. Súkromný dopravca zabezpečil ťažkú techniku, pomocou ktorej sa naklonený vozeň podarilo vrátiť na 1. traťovú koľaj, čím sa uvoľnila priechodnosť 2. traťovej koľaje, na ktorej bola od 15.10 obnovená doprava rýchlosťou 50 km/h. Následne po nakoľajení vozňa bola od 17.20 h obnovená jazda vlakov aj po 1. traťovej koľaji v úseku Tvrdošovce — Palárikovo.



Dražba na stanici v Trnave

Každoročne ľudia vo vlakoch, v staniciach či v úschovni batožín zabudnú stovky vecí. Tie, ktoré nikomu nechýbajú, sa vydražia. V Trnave sa 21. 11. takáto dražba konala, podobné dražby sa konajú aj v Košiciach.

AUTOR & SNÍMKA: Dávid Bozsaky

TRNAVA — Výber vecí, ktoré sa dražili, bol naozaj rozmanitý, od tašiek na nákup, dáždnikov, okuliarov, šálov, rukavíc, čiapok a iného oblečenia, o ktoré mali záujem hlavne seniori, až po pomerne zaujímavé kúsky ako napríklad tlačiareň, horský bicykel, digitálny fotoaparát, ale aj mnoho tabletov, notebookov, mobilov či iná elektronika. Na dvojhodinovej dražbe sa zúčastnilo asi 100 ľudí a okrem 2 vecí sa predalo všetko za naozaj ľudové ceny. Po dražbe nám niečo viac povedal aj organizátor ZSSK. „Predmety, ktoré sa dražia, sú najprv uschované a ak nikomu nechýbajú ani po pol roku, idú do dražby. Keď sa nazbiera zhruba 100 vecí, zorganizuje sa dražba, čo znamená asi 4-krát ročne,“ vysvetlila Blažena Kyseliová zo ZSSK, vedúca centra predaja Trnava.

Blahoželáme

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

Podakovanie



[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



Spomíname

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Vaše príspevky do
januárovej spoločenskej
rubriky môžete posilať na
adresu zsmafor@zsr.sk
do 10. januára 2024.

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Po Silvestri sa nadránom stretnú dvaja na úzkom chodníku. -Dovoliťte, aby som pomedzi vás prešiel? -Nech ... tajnička.				Pomôcky: ambo, kilt, aven, obi, kant	ľudská bytosť	oslovenie vydatej ženy	Austria Presse Agentur	poskytne, daruje	uchvátil	jednotka objemu	Pomôcky: akropola, Olib, peso, opart	tým spôsobom	Staro- germán	zamieňala
				poopa- dával							na tom mieste			
				1							2			
				osobné zámeno zlato, po španielsky				vrchný karbón prezývka am. vojaka			Obrnený transportér			
Jozef Vysočani	optické umenie	3	pás ku kimonu bodavý hmyz				zatykač (zastar.) výstredný účes					EČV okr. Michalovce kúpacie nádobý		
záštita, pomoc						vládca emirátu býv.český hádzanár					zemná hrádza Verneho kapitán			
mexická mena					meno Zátopka ľahký nákl. automobil					Zolov román dvorana				
slovko úcty v Ázii				liehovina z ryže výhra dvoch čísel					tamto (nár.) škótska sukňa			vitamín "A"	štát v USA	
radón (zn.)			zvislá jaskyňa zvinutý pokrm				snímací prístroj tropický ker							
všežravý hmyz						vlúčne juhoamer. opica						španielsky člen prospech		
Pomôcky: aka, Anet, maniok, retinol	spletaním spája	obidva pseudonym Schopfera			vlastnila predložka (k)						Best Time Available zbav ostria			
Valentín (dom.)					hrana (nár.) choroba klbov					chorvátsky ostrov firemná skratka				
druhá				viali, vanuli Európsky parlament					Stanislava (dom.) doktor (skr.)					
4						5								
časť pretekov						opevnená vyvýšenina								

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
 Krížovka z minulého čísla: „... a okrešete všetko, čo sa nepodobá na leva.“ Výhercovia: Zuzana R., Pavel Z., Juraj R.



Šéfredaktorka
 Lucia Lizáková
 T: 920/7801
 E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia
 Denis Dymo — dymo.denis@zsr.sk
 Vladimíra Bahýlová —
 bahylova.vladimira@zsr.sk

Grafická úprava
 Dávid Bozsaky — bozsaky.david@zsr.sk
 Ondrej Mlynka — mlynka.ondrej@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor
 Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: Vladimíra Bahýlová
 Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk
 Tlač a distribúcia: ZimPress, spol. s r. o., Vajnorská 135, 831 04 Bratislava

Z redakčnej pošty

Dobrý deň, chcem zverejniť v decembrovom čísle toto moje vianočné venovanie všetkým elektromontérom. Chcel by som sa s čitateľmi Železničného Semaforu podeliť o moje vianočné spomienky. Keď som ako mladý chlapec nastúpil do práce v Starom Smokovci, na zdobenie vianočného stromčeka v novom kolektíve nebol čas a ani financie. Vtedy sme si s kolegami vyzdobili náš vianočný stromček vecami, ktoré sme mali na pracovisku. Aj toto sa nám zdalo ako vhodné a zábavné, keďže sme nemali klasické vianočné dekorácie. Čas uplynul a my sme si ako spomienku na tieto staré časy vytvorili takýto moderný vianočný stromček, na ktorom sú zavesené sklenené technické ozdoby v tvare kladiva, metra a vŕtačky. Kto by povedal, že aj týmto spôsobom

si človek môže ozdobiť vianočný stromček a bude to tak dobre vyzeráť. Je to stromček, pri ktorom žiadne oko elektromontéra nezostane suché! V minulosti sme nemali toľko prostriedkov, no mali sme veľa zábavných zážitkov s kolegami. A napriek tomu, že teraz tieto prostriedky máme, už tu niektorí kolegovia možno medzi nami nie sú. Preto tento vianočný čas by mal byť príležitosťou zastaviť sa a uvedomiť si priority a dôležité veci v našom živote.

Nech sú pre vás Vianoce rozprávkové, dary srdečné, šťastie neodbytné, láska nekonečná, problémy vzdialené a budúcnosť skvelá s osobnými i pracovnými úspechmi nielen v novom roku 2024. To vám prajem ja Martin a kolektív trakčnej meniarne Smokovec.



Železničarska púť v Hrboltovej

Na Sviatok sv. Kataríny Alexandrijskej, patrónky železničiarov, sa v Hrboltovej slávila svätá omša za účasti železničiarov zo Slovenska a z Poľska. Slúžil ju emeritný spišský biskup Andrej Imrich v kostole, ktorý je historicky zasvätený práve Kataríne Alexandrijskej.

AUTOR a SNÍMKA: Ľubomír Lehotský

RUŽOMBEROK — Biskup vo svojom príhovore železničiarom, ktorých reprezentovali najmä pracovníci Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Slovensko, Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia a Detskej železnice Košice, pripomenul ich veľkú zodpovednosť a vernosť službe. Počas slávnostných bohoslužieb, sprevádzanými železničarskými štandardami, odznali prosby veriacich nielen v slovenskom, ale aj v poľskom a maďarskom jazyku. Na záver železničarskej

púte bolo prostredníctvom pátra Tadeáša, známeho železničného mnícha, prednesené zasvätenie slovenských železničiarov ich patrónke sv. Kataríne Alexandrijskej.

Organizátor Jozef Šmigala sa poďakoval poľským kolegom, že v roku 2008 ukázali železničiarom na Slovensku cestu k ich patrónke. Zároveň oznámili aj budúročné miesto konania tradičnej púte železničiarov, ktoré sa uskutoční v Bratislave.



Ruky, ktoré chránili

Atmosféra podvečera 22. 11. vo Valčíku sa niesla v ovzduší nostalgie. Okrem predvianočného ducha Vianoc bolo viac v ovzduší cítiť všetko to prežité, čo spájalo ľudí z celého Slovenska, ktorí pracovali v Správe ochrany železníc (SOŽ). Hoci je organizačná jednotka železníc minulosťou, nie je to definitívny zánik. Aj tento rok sa stretávajú vo Valčíku na podnet Jirka Šrota, bývalého veliteľa Hasičského útvaru Bratislava, bývalí železniční hasiči s bývalými „osožákmi“. Je to stretnutie spomienok, nostalgie a pripomienok prežitého.

AUTOR: Jozef Prillinger

BRATISLAVA — Správa ochrany železníc existovala viac ako 70 rokov. Jej začiatky siahajú do roku 1937, kedy bol prijatý železničný zákon, kde bola definovaná možnosť vytvárať z radov železničiarov ozbrojené strážne oddiely. O 20 rokov neskôr bol prijatý zákon č. 18/1958 o požiarnej ochrane, vďaka ktorému začala byť oficiálne formovaná druhá časť výkonnej jednotky — útvary požiarnej ochrany železníc. V tom období niesla názov „Ozbrojená a požiarne ochrana železníc“, v skratke OPOŽ a názov ich sprevádzal až do konca deväťdesiatych rokov. Pojem „opožáci“ alebo „osožáci“ (nesprávny pojem „ozbrojená stráž železníc“) bol všeobecne používaný železničiarmi i cestujúcimi. V rámci Ozbrojenej ochrany železníc pracovala aj jej ďalšia zložka — „Pátracia služba“. Jej úlohou bolo chrániť bezpečnosť

a plynulosť železničnej dopravy, chrániť železničný majetok a majetok železnici zverený na prepravu a, samozrejme, ochrana života a zdravia osôb.

Po roku 1989 nastali aj v Správe ochrany železníc výrazné zmeny. Časť ozbrojenej ochrany sa pretransformovala na Železničnú políciu SR, ktorá spadala priamo pod ministerstvo dopravy a nie pod riaditeľstvo železníc. V roku 2009 železničná polícia prešla do pôsobnosti ministerstva vnútra a z Ozbrojenej ochrany železníc sa stali oddelenia v rámci policajných zložiek. Závod protipožiarnej ochrany železníc pôsobil so svojimi základnými organizačnými zložkami — s hasičskými útvarmi ešte do roku 2014, kedy táto výkonná jednotka definitívne zanikla.

Sociálny fond myslí aj na darcov krvi

Darovanie krvi je na GR ŽSR skvelou príležitosťou nielen pre pravidelných darcov, ale aj pre tých, ktorí sa odhodlávajú darovať krv prvýkrát. V piatok 24. 11. sa v priestoroch zasadačky č. 5 uskutočnilo tohtoročné 3. darovanie krvi. Na odber sa zaregistrovalo 32 darcov.

AUTOR: Lucia Lizáková

BRATISLAVA — Odber prebehol štandardne v spolupráci s Národnou transfúznou službou SR a z 32 prihlásených darcov mohlo po vstupnom teste darovať krv až 25 darcov. Z tohto počtu darcov sa podarilo získať približne 11 litrov krvi a pomôcť môže približne 75 pacientom. Najčastejším dôvodom, prečo boli darcovia z odberu vylúčení, bola znížená hodnota hemoglobínu. Veríme, že ich to neodradilo a zúčastnia sa na najbližšom odbere.

Do pozornosti vám dávame aj možnosť uplatniť si peňažný dar v zmysle platnej KZ ŽSR 2021 — 2023. Peňažný dar sa zamestnancovi poskytne na základe predloženého písomného osvedčenia.

ako na to:

1. vyplňte formulár — Požiadavka na príspevok zo SF ŽSR,
2. formulár potvrdený vedúcim zamestnancom, odošlite príslušnému zamestnancovi RP LZ ŽSR alebo na O510,
3. po odsúhlasení dostanete vyplatený peňažný dar.

plaketa

	odbery		dar
	muži	ženy	
Kňazovického	100×	80×	664 €
Diamantová	80×	60×	465 €
Zlatá	40×	30×	332 €
Strieborná	20×	20×	233 €
Bronzová	10×	10×	133 €

Kalendár výročí tratí v roku 2024

Január

- Palárikovo 15. 1. 150 rokov
- Šurany
- Bratislava-Rača 30. 1. 150 rokov
- Bratislava-Vajnory

Február

- Bratislava 5. 2. 110 rokov
- Berg štátna hranica

Marec

Apríl

- Šahy 7. 4. 125 rokov
- Krupina

Máj

- Rožňava 1. 5. 150 rokov
- Bánréve MÁV
- Palota 1. 5. 150 rokov
- Lupków PKP (bez tunela)

Jún

- Plaveč (otvorenie novej stanice) 1. 6. 55 rokov
- Oravský Podzámok 18. 6. 125 rokov
- Tvrdošín 30. 6. 55 rokov
- Lupkowsky tunel

Júl

- Moldava nad Bodvou 1. 7. 130 rokov
- Medzev
- Počkaj 1. 7. 130 rokov
- Baňa Lucia
- Čadca 9. 7. 110 rokov
- Makov
- Rožňava 20. 7. 150 rokov
- Dobšiná
- Banská Bystrica 26. 7. 140 rokov
- Podbrezová
- Trenčianska Teplá 27. 7. 115 rokov
- Trenčianske Teplice

August

- Topoľčany 19. 8. 140 rokov
- Veľké Bielice

September

- Myjava 1. 9. 95 rokov
- Nové Mesto nad Váhom
- Jesenské 5. 9. 150 rokov
- Tisovec
- Jablonica 6. 9. 125 rokov
- Brezová pod Bradlom
- Šurany 7. 9. 130 rokov
- Zlaté Moravce
- Levice 26. 9. 110 rokov
- Úľany nad Žitavou
- Telgárt 28. 9. 90 rokov
- Dobšinská Ľadová jaskyňa

Október

- Žilina 10. 10. 125 rokov
- Rajec
- Spišské Vlachy 15. 10. 130 rokov
- Spišské Podhradie
- Šaľa 17. 10. 115 rokov
- Neded
- Hronská Dúbrava 30. 10. 75 rokov
- Banská Štiavnica (n. rozch.)
- Prievidza 31. 10. 115 rokov
- Nitrianske Pravno

November

- Bratislava hl. stanica 1. 11. 130 rokov
- Bratislava-východ
- Komárom MÁV 2. 11. 115 rokov
- Komárno (most cez Dunaj)
- Čadca 3. 11. 140 rokov
- Zwardoň PKP
- Komárno 8. 11. 110 rokov
- Kolárovo
- Plešivec 12. 11. 130 rokov
- Slavošovce
- Zbehy 26. 11. 115 rokov
- Radošina
- Humenné 30. 11. 115 rokov
- Stakčín

December

- Poprad 18. 12. 135 rokov
- Kežmarok
- Tvrdošín 21. 12. 125 rokov
- Suchá Hora
- Margecany 27. 12. 140 rokov
- Smolník (úzký rozchod)