

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

✧ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY ✧

✧ 31. ROČNÍK | MÁJ 2023



Zamestnancom sa zvýšia tarifné triedy

Vo štvrtok 20. apríla bol podpísaný Dodatok č. 8 Kolektívnej zmluvy ŽSR 2021 — 2023 (ďalej len Dodatok), ktorým došlo k dohode o zvýšení mzdy v každej tarifnej triede v jednotnej výške 100 eur mesačne s účinnosťou od 1. júla 2023. Okrem toho sa, tak ako minulý rok, ŽSR zaviazali, že v prípade nevyčerpania mzdových nákladov v rozsahu stanovenom v Rozpočte verejnej správy na rok 2023, bude zamestnancom vyplatená mimoriadna prémie najneskôr spolu so mzdou za mesiac december 2023.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: ŽSR

BRATISLAVA — Zároveň sa dopĺňajú podmienky na poskytnutie odchodného podľa bodu 79. kolektívnej zmluvy (ďalej len KZ) pri prvom skončení pracovného pomeru po nadobudnutí nároku na predčasný starobný dôchodok, starobný dôchodok a invalidný dôchodok.

Odchodné prináleží zamestnancovi pri prvom skončení pracovného pomeru po vzniku nároku na starobný dôchodok, predčasný starobný dôchodok alebo invalidný dôchodok (pokles pracovnej schopnosti viac ako 70 %), ak zamestnanec požiada o poskytnutie uvedeného dôchodku pred skončením pracovného pomeru alebo do desiatich pracovných dní po jeho skončení. Toto tzv. základné odchodné sa poskytuje v súlade s § 76a Zákonníka práce vo výške priemerného mesačného zárobku zamestnanca.

Zvýšené odchodné poskytujeme vo výške stanovenej podľa počtu odpracovaných rokov v ŽSR ku dňu nároku na starobný, predčasný starobný dôchodok alebo invalidný dôchodok v sume 100 eur za každý rok trvania pracovného pomeru v ŽSR. Zároveň musí byť splnená podmienka, že pracovný pomer zamestnanca trval nepretržite najmenej päť rokov ku dňu prvého skončenia pracovného pomeru po nadobudnutí nároku na starobný, predčasný starobný alebo invalidný dôchodok a zamestnanec pracovný pomer končí do 12 mesiacov od vzniku nároku na starobný alebo invalidný dôchodok.

Zamestnancovi pri skončení pracovného pomeru nemôže vzniknúť nárok na odstupné.

„Novinkou vyplývajúcou z Dodatku je zámer zamestnávateľa stabilizovať zamestnancov v nedostatkových typových pozíciách, a to poskytovaním zvýšeného odchodného zamestnancom zaradeným v nedostatkových typových pozíciách v dlhšej časovej lehote. Medzi nedostatkové typové pozície zaradíme signalistu, dozorcú výhybiek, elektromontéra PT a SZ, návestného majstra, rušňovodiča — elektromontéra, rušňovodiča — traťového strojníka, výpravcu, posunovača, vedúceho posunu a dozorcú spádoviska. U týchto zamestnancov platí, že aj pri skončení pracovného pomeru v lehote 36 mesiacov od vzniku nároku na starobný alebo invalidný dôchodok zamestnancovi vznikne nárok na vyplatenie zvýšeného odchodného,“ uviedol námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavol Komarňanský.

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila sa aj počas kolektívneho vyjednávania k Dodatku, ktoré prebiehalo so zástupcami Odborového združenia železničiarov, stretol so zástupcami ostatných odborových organizácií, ktoré o takéto stretnutie požiadali. Cieľom tohto stretnutia bolo vyjasnenie si možností na predĺženie platnosti v súčasnosti platnej KZ, resp. uzatvorenie novej. ŽSR považujú za dôležité, aby prostredníctvom KZ boli všetkým zamestnancom

garantované benefity, ktoré z nej vyplývajú. Tieto benefity sú rozmanité, sú poskytované dlhodobo a možno už aj preto ich väčšina zamestnancov berie ako samozrejmosť. Generálny riaditeľ zdôraznil, že zamestnávateľ má záujem na tom, aby naďalej platili a zamestnanci ich mohli naďalej využívať. Preto prišlo k dohode o záväzku, ktorý dáva možnosť v súlade so zákonom o kolektívnom vyjednávaní uzatvoriť dodatok k platnej KZ aj v prípade, že všetky pôsobiace odborové organizácie nebudú konať spoločne a v zhode. Týmto môže byť uzatvorený ďalší dodatok ku KZ na účely garancie všetkých výhod a benefitov z nej vyplývajúcich. Ak však odborové organizácie predložia nový návrh, resp. ak aj predložia viacero návrhov, a rokovanie bude smerovať k uzatvoreniu novej kolektívnej zmluvy, uvedený záväzok sa nebude uplatňovať. Ak všetky odborové organizácie

pôsobiace v ŽSR nebudú vystupovať a konať spoločne a vo vzájomnej zhode s právnymi dôsledkami pre všetkých zamestnancov v čase pred skončením platnosti tejto KZ, platnosť KZ sa predĺži osobitným dodatkom. Platnosť tohto dodatku bude signatármi tejto KZ predĺžená najmenej o 15, najviac o 18 mesiacov, pričom táto lehota sa bude počítať od podpisu tohto dodatku.

Upravená bola aj Príloha č. 2, ktorá rieši poskytovanie príspevkov zo Sociálneho fondu, ktorá sa zmenila v časti poskytovania rekreačného pobytu zamestnanca v zariadení SIP Strečno, kde z dôvodu znižovania energetickej náročnosti nie je prevádzkovaný bazén. Ostatné rekreačné pobyty zostali nezmenené. V prílohe rekreačných zariadení prevádzkovaných odborovými organizáciami boli zaktualizované niektoré kontaktné údaje.



Autobusová doprava v Trebišove už premáva cez novú stanicu

Za účasti štátneho tajomníka ministerstva dopravy Jaroslava Kmeťa, generálneho riaditeľa ŽSR Miloslava Havrilu, primátora mesta Trebišov Marka Čížmára, podpredsedu KSK Karola Patakého, prevádzkovateľa autobusovej dopravy Arriva a zhotoviteľov projektu TIOP Trebišov bola v stredu 19. apríla presmerovaná autobusová doprava cez novovybudovaný autobusový terminál v Trebišove. Predpokladané ukončenie stavebných prác je vo štvrtom kvartáli tohto roku.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

TREBIŠOV — Autobusová stanica je súčasťou projektu ŽSR „Terminál integrovanej osobnej prepravy (TIOP) Trebišov“, ktorá prinesie modernizáciu priestorov autobusovej a železničnej stanice. Projekt v hodnote viac ako desať miliónov eur zlepší kvalitu cestovania, umožní cestujúcim prestup medzi jednotlivými druhmi dopravy s ťažiskom na nosný systém železničnej dopravy.

„Dnes oficiálne vypravili prvé autobusy z novovybudovanej autobusovej stanice TIOP Trebišov. Obyvatelia regiónu sa môžu tešiť na pohodlný prestup medzi individuálnou (automobilová, cyklistická) a hromadnou dopravou, úložiská pre bicykle a parkovisko pre osobné autá. Celú stavbu odovzdáme do užívania koncom tohto leta,“ uviedol Kmeť.

Výstavba terminálu ráta s osvetleným parkoviskom pre osobné automobily aj so zastrešenými úložiskami pre bicykle v dosahu kamerového systému. „TIOP

Trebišov po dokončení bude slúžiť ako prestupné miesto medzi rôznymi druhmi dopravy. Kapacita terminálu počítá s kapacitou odbavenia 400 — 1 000 cestujúcich za hodinu vlakom. Pri diaľkovej, prímestskej a mestskej autobusovej doprave takmer 1 500 cestujúcich. Dúfam, že tak významne pomôžeme v meste Trebišov s presunom ľudí z áut na železnici,“ povedal Havrila.

Presmerovanie autobusovej dopravy cez nový terminál prinesie obyvateľom Trebišova zlepšenie podmienok na cestovanie. Spoluprácu na vybudovaní TIOP Trebišov chváli aj primátor mesta Trebišov Marek Čížmár. „Moderné nástupištia, chrániace cestujúceho pred negatívnymi vplyvmi počasia, nastupovanie suchou nohou a najmä lepšia prehľadnosť a dostatočne dimenzované čakacie priestory prinášajú do nášho okresného sídla, po dlhých rokoch chátrania, neskôr až havarijného stavu a takmer nepoužiteľnosti, jeden z najkrajších priestorov tohto typu na



Slovensku. Jedinečnosť blízkosti autobusovej a vlakovej stanice s postupne sa obnovujúcimi časťami a novými prvkami Terminálu integrovanej osobnej prepravy vytvára predpoklad modernej stavby 21. storočia, na ktorú budú môcť byť Trebišovčania právom hrdí, a aj preto patrí veľké poďakovanie všetkým participujúcim stranám, predovšetkým ŽSR a Ministerstvu dopravy a výstavby SR, keďže aj tento projekt je potvrdením ich intenzívneho záujmu o rozvoj okrajových regiónov Slovenska,” povedal Čižmár.

Presmerovanie autobusovej stanice umožní pokračovanie prác na ďalších objektoch v rámci projektu TIOP Trebišov. Momentálne na stavbe prišlo k montáži koľajových polí, rekonštrukcii ostrovného nástupišťa, na železničnej stanici v Trebišove v podchode pre cestujúcich a chodcov prišlo k vybudovaniu odvodňovacích a izolácií, zastrešenie výstupov z podchodu pre cestujúcich a chodcov. Pri budovaní parkovacích plôch pre osobné automobily prišlo k podkladu zo štrkodrviny, osadeniu cestného obrubníka, ku kladeniu zámkovej dlažby a k vybúraní kanalizačného rámu.

Predmetom projektu je výstavba nového Terminálu integrovanej osobnej prepravy Trebišov a bude slúžiť ako prestupné miesto medzi dopravnými druhmi a systémami s cieľom presmerovať cestujúcich z iných dopravných módov na železničnú dopravu. Cestné vozidlá (autobusy, osobné automobily) a bicykle dopravujú cestujúcich do terminálu,

odkiaľ budú pokračovať veľkokapacitnou dopravou, v tomto prípade železničnou dopravou. Predmetná stavba je svojím charakterom a umiestnením priamo nadviazaná na existujúcu železničnú a cestnú infraštruktúru. Rozhodujúcimi stavebnými objektmi terminálu sú — novovybudovaný podchod pre cestujúcich a chodcov spájajúci severozápadnú časť mesta s centrálnou a s vyústením na rekonštruované železničné ostrovné nástupište, ďalej prevádzkovo-technologická budova terminálu, zastrešené nástupiská a výstupiská autobusovej časti terminálu, odstavno-parkovacie plochy autobusov, parkovacie pozície pre osobné automobily, terminálové komunikácie. Technologickú časť stavby dopĺňajú informačné, kamerové, prenosové, oznamovacie a rozhlasové systémy tak v železničnej, ako aj autobusovej časti terminálu.

Výstavba TIOP Trebišov sa realizuje na mieste aktuálnej železničnej a autobusovej stanice Trebišov. Umiestnenie TIOP Trebišov je dané súčasnou lokalizáciou železničnej a autobusovej stanice Trebišov. Zo severu predmetné územie predstavuje územie ohraničené Železničnou stanicou Trebišov. Z východu a zo západu existujúcou komunikáciou na ulici Komenského, ktorá ohraničuje priestor existujúcej autobusovej stanice. Cieľom TIOP Trebišov je umožniť cestujúcim rýchly, bezpečný a pohodlný prestup medzi osobnou individuálnou (automobilová, cyklistická) a hromadnou (autobusová, železničná) dopravou.



Dve nové železničné trate v Bratislavskom kraji

Nárast výstavby v Bratislave a okolí vytvára veľký tlak na mobilitu obyvateľov. Dôsledkom toho stúpa v uliciach počet áut, pribúdajú zápchy a trpí aj životné prostredie. Riešením by mohla byť výstavba dvoch nových regionálnych železničných tratí — z Vajnôr do Pezinka a z Lamača do Lozorna. Memorandum o spolupráci na príprave týchto projektov podpísali štatutári ministerstva dopravy, Bratislavského samosprávneho kraja (BSK) a ŽSR.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA — „Takýto nápor cestná sieť už nedokáže ďalej zvládať. Vznikla preto potreba navrhnuť možnosti a posúdiť uskutočniteľnosť variantných riešení nových elektrifikovaných železničných tratí. Určené by boli predovšetkým na osobnú dopravu. Prepájali by centrum Bratislavy s obcami a mestami v okolí Bratislavy, kde v poslednom desaťročí sledujeme najväčší nárast počtu obyvateľov,“ vysvetlil minister dopravy SR Andrej Doležal. Konkrétne ide o výstavbu dvoch nových železničných tratí. Prvou by mala byť trať z mestskej časti Bratislava-Vajnory do Pezinka cez Chorvátsky a Slovenský Grob. V rámci toho by mala byť zrekonštruovaná aj železničná stanica Bratislava-Vajnory. Druhá nová železničná trať by mala viesť z Lamača cez Záhorskú Bystricu a Stupavu až do Lozorna.

„ŽSR už pripravujú štúdiu uskutočniteľnosti pre oba zmienené projekty. Cieľom štúdie je navrhnuť variantné riešenia výstavby a posúdiť ich uskutočniteľnosť. Od vzniku samostatnej Slovenskej republiky nevznikla žiadna nová železničná trať. Teším sa, že by sa to konečne mohlo zmeniť,“ vyhlásil generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila. Podľa predsedu BSK Juraja Drobu sú projekty v súlade s prijatými strategickými dokumentmi EÚ a Slovenskej republiky, ako aj

s Plánom udržateľnej mobility BSK, ktorý je kľúčovým strategickým dokumentom pre rozvoj dopravy na území BSK. „V Bratislavskom kraji pribudlo za uplynulých 10 rokov viac ako 100 000 obyvateľov. Veľké územia s novou výstavbou vznikajú bez adekvátneho napojenia na koľajovú dopravu. Z tohto dôvodu navrhujeme zapojenie železničnej dopravy do prímestskej dopravy v rámci IDS mesta Bratislava a Bratislavského samosprávneho kraja,“ uviedol Juraj Droba.

Zmienené projekty výstavby nových železničných tratí majú prispievať k rozvoju integrovaného dopravného systému. Navrhované projekty sú aj súčasťou Plánu udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja v sekcii „železničná doprava — časová úroveň do roku 2035“. Čo je veľkou výhodou, počítajú s nimi územné plány BSK, ako aj dotknutých miest a obcí.

Signatári memoranda Andrej Doležal, Juraj Droba a Miloslav Havrila sa zhodli, že je potrebné v čo najväčšej miere „zmierniť negatívne dôsledky súvisiace s kontinuálnym rastom populácie a dopravy a vyriešiť zložitú dopravnú situáciu na území Bratislavského kraja. Najekologickejším a najefektívnejším spôsobom prepravy osôb je železničná doprava.“



Financovanie bolo hlavnou témou stretnutia

V utorok, 18. apríla, sa na podnet Federácie strojvodcov Slovenskej republiky (FS) a Odborovej asociácie výpravcov a dispečerov (OAVD) uskutočnilo spoločné stretnutie za okrúhlym stolom za účasti ministerstva dopravy SR, ministerstva financií SR, Kancelárie prezidenta SR, ÚHP, GR ŽSR, GR ZSSK, GR ZSSK Cargo a AROS. Cieľom stretnutia bolo nájsť riešenie v otázke dostatočných finančných prostriedkov na opravy a údržbu železničnej infraštruktúry.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA — Okrem otázky finančných prostriedkov sa riešila aj pomoc v rozvoji nákladnej železničnej dopravy vzhľadom na fakt, že železničná infraštruktúra na Slovensku je v nevyhovujúcom stave. ŽSR sú si vedomé svojich povinností manažéra infraštruktúry v oblasti správy, údržby, opráv, rekonštrukcií železničnej infraštruktúry a riadenia dopravy. Žiaľ, sú pritom odkázané na prístup vlastníka dráhy — a tým je štát. Hlavný problém vidíme v zabezpečení dostatočného financovania zo strany štátu. To, že je to nedostatočné, svedčí už aj uvedený zastaraný a morálne opotrebovaný stav jednotlivých zariadení. Riešením stavu je dostatočné a včasné financovanie ŽSR zo strany štátu a na základe toho — plánovanie opravných prác v dostatočnom predstihu, realizácia líniových opravných prác v potrebnom rozsahu, rekonštrukcie dožitých koľají a výhybiek v rozsahu jednoduchej reprodukcie mimo modernizovaných úsekov tratí, postupné dofinancovanie a realizovanie odloženej údržby a pokračovanie modernizácie s čo najväčším využitím možností financovania z fondov EÚ ako doteraz.



Akčný plán pre koľajnice

Milé železničky, milí železničari, o nevyhovujúcom stave železničnej infraštruktúry na Slovensku sa v poslednom čase hovorilo na verejnosti veľa. Každá minca má však dve strany. Železnice Slovenskej republiky sa v spolupráci s rezortom dopravy dlhodobo zasadzujú o zlepšenie situácie, no kvalitnejšia železničná doprava pre nás všetkých je najmä otázkou pridelených financií na ich opravu či modernizáciu.

Spolu so ŽSR však nechceme čakať so založenými rukami. Spoločne sme pripravili rozsiahly akčný plán, ktorý identifikuje zoznam problémových bodov na viacerých traťových úsekoch. Dokument presne definuje problém, čas jeho vzniku, rozsah potrebných opráv, časový plán a odhad nákladov. Sú v ňom zahrnuté aj tie úseky, ktoré označovali nákladní a osobní dopravníci.

Ide o živý dokument, dostupný pre verejnosť, ktorý budeme priebežne aktualizovať. Som presvedčený, že materiál je dôležitým východiskovým bodom na dofinancovanie odloženej údržby železníc. Na základe spracovaných dát chceme jasne poukázať, že železničná infraštruktúra potrebuje akútnu a výraznú finančnú injekciu zo strany štátu. Tak, aby sme na Slovensku mali bezpečnú a kvalitnú železničnú dopravu.

Jaroslav Kmeť
Štátny tajomník MDV SR

DUÁLNE VZDELÁVANIE SO ŽSR

Zákon o odbornom vzdelávaní a príprave č. 61/2015 Z. z, ktorý stanovil právny rámec pre oblasť duálneho vzdelávania, nadobudol účinnosť 1. apríla 2015. V rámci neho žiak absolvuje teoretické vyučovanie v priestoroch školy a odborný výcvik prebieha na pracovisku zamestnávateľa.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, (red)

BRATISLAVA — Hlavným prínosom je príprava na výkon povolania v reálnych pracovných podmienkach budúceho zamestnávateľa. Zmluva o duálnom vzdelávaní upravuje vzájomné práva a povinnosti medzi ŽSR a strednou školou a Učebnou zmluvou medzi ŽSR a žiakom, resp. jeho rodičom. ŽSR sú zapojené v systéme duálneho vzdelávania od školského roka 2016/2017.

Medzi partnerské školy pre ŽSR v duálnom vzdelávaní patria:

-  Stredná odborná škola železničná, Palackého 14, Košice,
-  Stredná odborná škola dopravná, Zelená 2, Martin-Priekopa,
-  Stredná odborná škola dopravná, Školská 66, Trenčín,
-  Stredná odborná škola elektrotechnická, Rybníčná 59, Bratislava,
-  Stredná odborná škola technická, Nitrianska 61, Šurany.

Žiaci si môžu vybrať z trojročných učebných odborov (elektromechanik, železničiar a mechanik železničnej prevádzky), ktoré sa končia výučným listom. Štvorročné študijné odbory s maturitou ponúkajú odbory mechanik — elektrotechnik a operátor prevádzky a ekonomiky dopravy.

Ukončením učebného odboru elektromechanik sú absolventi škôl zaradení na pracovné pozície

elektromontér trakčného vedenia, elektromontér silnoprúdových zariadení, elektromontér trakčných napájacích staníc a špeciálnych zariadení alebo rušňovodič — elektromontér. „Počas teoretického vyučovania a odborného výcviku, ktorý prebieha aj na pracoviskách ŽSR pod vedením zamestnancov ŽSR, inštruktorov duálneho vzdelávania, sa žiaci naučia ako prebieha údržba, obsluha a oprava pevných elektrických trakčných, silnoprúdových zariadení a ostatnej mechanizácie určenej na stavbu, údržbu, opravu a rekonštrukciu zariadení elektrotechniky. Tiež sa oboznámia s riadením a obsluhou montážneho vozňa trakčného vedenia (MVTV), s riadením prác na úplných elektrických celkoch, ako aj s meraním pri výskume, vývoji a overovaní elektrotechnických prístrojov,“ priblížila riaditeľka Odboru Ľudských zdrojov Gabriela Gajdošová.

Po absolvovaní odboru železničiar sú žiaci vyučení pre pozície úseku riadenia, medzi ktoré patria signalista, dozorca výhybiek, dozorca dopravne na diaľkovo ovládanej trati, výhybkár či dozorca spádoviska. „Učebný odbor železničiar je zameraný na vzdelávanie v oblasti zabezpečovania vlakových ciest, obsluhy moderných oznamovacích a zabezpečovacích zariadení a spádovísk, na riadenie posunu, obsluhu prevádzkového informačného systému, vedenie dopravných záznamov a koordináciu činností pridelejších zamestnancov,“ vysvetlila Gajdošová.

S učebným odborom mechanik železničnej prevádzky sa môžu absolventi uchádzať o prácu zámočník koľajových vozidiel, zvärač,

rušňovodič — traťový strojník, montér oceľových konštrukcií či prevádzkový zámočník. V učebnom odbore sa žiak učí údržbe a opravám traťových strojov a zariadení, montáži a demontáži jednoduchých agregátov traťových strojov a mechanizácie, riadeniu a údržbe železničných koľajových vozidiel a iným prácam pri opravách a údržbe železničného zvršku a spodku.

Profesie, ktoré po absolvovaní študijného odboru mechanik elektrotechnik vykonávajú absolventi v oblasti oznamovacej a zabezpečovacej techniky, sú návestný majster a zabezpečovací a oznamovací elektromechanik. Počas štúdia, ale hlavne počas odborného výcviku, si žiak osvojí vedomosti a zručnosti z oblasti merania, nastavovania a regulácie elektrických veličín, z oblasti diagnostiky, vyhodnocovania stavu zariadení a odstraňovania porúch. Zároveň je oboznámený s riadením a organizáciou železničnej prevádzky pri zabezpečovaní technickej údržby zariadení oznamovacej a zabezpečovacej techniky a s koordináciou prác pri výlukách, opravách a montážach zariadení oznamovacej a zabezpečovacej techniky.

Ukončením študijného odboru operátor prevádzky a ekonomiky dopravy sú absolventi zaradení na pozície riadenia železničnej dopravy, ako sú výpravca, komandujúci či prevádzkový dispečer. Pod dohľadom inštruktorov duálneho vzdelávania sa žiaci oboznamujú a pripravujú na výkon riadenia a koordinácie vlakovkej dopravy v pridelenom obvode železničnej stanice alebo na diaľkovo obsluhovaných úsekoch tratí. Zároveň sa pripravujú na riadenie a koordinovanie prác zamestnancov v ŽST a vlakového personálu, na organizáciu prevádzkových činností, riadenie a kontrolu posunu, na koordináciu prevádzkových

systémov, obsluhu zabezpečovacích zariadení, prevádzkových a informačných systémov.

Podmienky vstupu do duálneho vzdelávania sú jednoduché. Žiak si môže podať prihlášku — žiadosť do duálneho vzdelávania už počas deviateho ročníka ZŠ, po prijatí na partnerskú školu ŽSR alebo kedykoľvek v priebehu celého prvého ročníka, až do 31. augusta. Prihláška je k dispozícii na našej webovej stránke zsr.sk/kariera. K prihláške je potrebné priložiť kópiu vysvedčení z 8. a 9. ročníka. Ak následne žiak úspešne absolvuje psychologický rozhovor a lekársku prehliadku, ŽSR s ním uzavrie učebnú zmluvu.

Dualistom prináleží mesačné štipendium od prvého ročníka vo výške 40 až 100 eur, pre štvrtákov s podmienkou, že nemajú neospravedlnené hodiny a ich študijný priemer z odborných predmetov je do hodnoty 2,5. Žiaci majú tiež nárok na **príspevok na internát, stravovanie, osobné ochranné pracovné prostriedky**. Od polovice štúdia prebieha odborný výcvik priamo na pracovisku ŽSR pod vedením inštruktora duálneho vzdelávania. Po úspešnom ukončení štúdia sa so žiakom uzatvára pracovný pomer na dobu neurčitú a žiak je povinný odpracovať minimálne tri roky.

Od začiatku spustenia duálneho vzdelávania sa celkovo zapojilo 194 žiakov. Aktuálne študuje v duálnom vzdelávaní so ŽSR 80 žiakov, z toho tento rok ukončí štúdium 25. Celkovo majú ŽSR najviac absolventov zo študijného odboru operátor prevádzky a ekonomiky dopravy.

V prípade záujmu o bližšie informácie o duálnom vzdelávaní so ŽSR neváhajte kontaktovať oddelenie vzdelávania GR ŽSR na t. č. 0904 756 553, 0904 898 750.

DEJINY KOŠICKO- BOHUMÍNSKEJ ŽELEZNICE

V ROKOCH 1918 AŽ 1945

ČASŤ II: BOJ O SLOVENSKO
I ŽELEZNICE V ROKU 1919



Obsadenie Košíc československým vojskom na konci roku 1918 a s tým spojené získanie kontroly nad celou KBŽ, sa o niekoľko mesiacov ukázalo ako dočasné. Mladá Československá republika musela znovu bojovať o svoju suverenitu s maďarskou Červenou armádou. Po skončení vojenského konfliktu sa museli nielen znovu obsadiť evakuované železničné trate, ale aj opravovať mosty, koľaje, výhybky, budovy, oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia.

AUTOR: JĎ, SNÍMKA: ŽM SR

BRATISLAVA — V januári 1919 prevádzkový inšpektorát Nová Žilina prostredníctvom troch obsadzovacích komisií dokončil prevzatie slovenských železníc do čsl. moci; komisia pre východné Slovensko sídlila v Košiciach. Vytvorenie riaditeľstiev štátnych železníc (RŠŽ) v Bratislave a Košiciach 5. februára bolo ďalším krokom na konsolidáciu prevádzky železníc a zabezpečenie dopravnej obslužnosti Slovenska. KBŽ spadala do riadiacej právomoci RŠŽ Košice. Keďže sa riaditeľstvo KBŽ zaručilo za normálnu a bezpečnú prevádzku, situácia na KBŽ sa na začiatku r. 1919 upokojila a väčšina železničiarov sa vrátila na svoje pracoviská. KBŽ ako súkromnej spoločnosti nemala politika brániť úspešnému podnikaniu. Napriek tomu a pre strategický význam KBŽ pre Slovensko — jediná trať spájajúca západ s východom — bola prevzatá 1. marca do správy vládneho komisára v Bratislave.

Dňa 2. februára sa prevádzkový inšpektorát osobitným vlakom presťahoval do Bratislavy a nasledujúci deň aj príslušníci dočasnej vlády. O týždeň sa začal štrajk železničiarov a ďalších profesií, ktorý mal politický charakter, pretože sa Maďarsko nechcelo vzdať územia Slovenska. K vzniku štrajku prispela aj nespokojnosť prevzatých maďarských železničiarov pre zvýšenie plátov o 100 % ich bývalých kolegov z MÁV, ktorí odmietli vstúpiť do služieb ČSD a zo Slovenska ešte neodišli. Zamestnanci ČSD presviedčali železničiarov KBŽ, aby prestali štrajkovať, a kde sa im to nepodarilo, prevzali sami službu, takže 19. februára sa štrajk na KBŽ skončil, ale na štátnych železničiach pokračoval ešte niekoľko dní. RŠŽ Košice pred ukončením štrajku vydalo vyhlášku pre zamestnancov KBŽ, aby sa do stanovenej lehoty prihlásili do služby. Mnohí však odišli do Budapešti, vrátili sa až po termíne, žiadali o prijatie do služby, ale až na malé výnimky im RŠŽ Košice nevyhovelo.

Po komunistickom prevrate vznikla Maďarská republika rád (21. 3. — 1. 8. 1919), ktorá získala podporu obyvateľstva prisľubom obnoviť Uhorsko v pôvodných hraniciach. Po mobilizácii 20. mája maďarskí vojaci s čiapkami označenými štítkami s nápisom v maďarčine Opätovné podmanenie Horného Uhorska vyrazili tromi smermi na sever, na slovenské územie. Smery postupu maďarskej armády viedli po železničných tratiach a na jej stranu sa pridávali aj maďarskí železničiar. RŠŽ Košice bolo presídlené do Žiliny a železničiar pomáhal pri evakuácii Košíc. Všetky rušne z košickej výhrevne a všetky vozne zo staníc sa odosielali po KBŽ na západ. Posunovači a výhybkári boli rozdelení do vlakových čiat a sprevádzali evakuačné vlaky do Žiliny. V staniách KBŽ sa stretávali s nepriateľstvom maďarského personálu a aj preto sa vozne v týchto staniách nesmeli odstavovať.

Najväčšie územné zisky Maďari dosiahli na východe Slovenska — 6. júna bez boja obsadili Košice, odkiaľ už tri dni predtým čsl. správa evakuovala úrady, vojsko a vojenské sklady. Dňa 8. júna obsadili Prešov (zo smeru od Obišoviec s podporou obrneného vlaku) a Michalovce, v nasledujúci deň Humenné, Vranov a 10. júna Bardejov. Po obsadení Prešova a príchode vodcu boľševickej revolúcie v Maďarsku Béla Kunu do Prešova bola v ňom 16. júna vyhlásená Slovenská republika rád, ktorá existovala len tri týždne. Oficiálne proklamovaná vláda proletariátu v skutočnosti znamenala vojenskú diktatúru. Čsl. vojsko postupne prešlo do úspešnej protiofenzívy, ale na základe intervencie dohodových mocností museli Maďari skončiť boje (24. 6.) a vyprázdniť územie Slovenska (6. 7.).

Ustupujúce maďarské vojsko z tratí a zo staníc odvlieklo alebo úmyselne zničilo množstvo zariadení a inventáru a poškodilo aj veľa budov; celkovú škodu odhadli na 70 mil. francúzskych frankov. Zo staníc asi najväčšie škody utrpeli Košice, ale zariadenia a vybavenie, ktoré patrili KBŽ v tejto spoločnej stanici, zostali nepoškodené. V dňoch 3. a 4. júla RŠŽ Košice znovu obsadilo stanice na KBŽ. Maďarský personál KBŽ sa počas bojov prejavil ako nespoľahlivý, sympatizoval so snahami o obnovenie Uhorska, staval sa na pasívny odpor, čím ohrozoval normálnu prevádzku na strategickú železnici. To viedlo k prebratiu správy KBŽ štátnymi železnicami (ČSD).

O tom si povieme v ďalšom pokračovaní...



Pamätná minca trate Bratislava — Trnava

Národná banka Slovenska a Mincovňa Kremnica pravidelne vydávajú pamätne mince pri príležitosti významných udalostí alebo výročí osobností. V tomto roku si pripomíname 150. výročie spustenia železničnej trate Bratislava — Trnava.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: STM-Múzeum dopravy v Bratislave

BRATISLAVA — Trať vznikla po rozsiahlej rekonštrukcii bývalej konskej železnice, ktorú nahradili parné rušne. Slávnostné otvorenie na novej trati sa konalo 1. mája 1873. Rekonštruovaná trať bola súčasťou tzv. Považskej železnice, ktorá smerovala do Žiliny, kde sa napájala na tzv. Košicko-bohumínsku trať.

Národná banka Slovenska a Mincovňa Kremnica vydali striebornú

zberateľskú mincu nominálnej hodnoty 10 eur s motívom „Spustenie parnej prevádzky na železničnej trati Bratislava — Trnava — 150. výročie“. Prezentácia sa konala 19. apríla v STM-Múzeu dopravy v Bratislave. Za Železnice Slovenskej republiky sa na podujatí zúčastnili Pavol Komarňanský, námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje, a riaditeľ Železničného múzea Slovenskej republiky Michal Tunega.



Zmodernizovaný
železničný úsek je
Stavbou roka 2022

Stavba roka je celoštátna verejná neanonymná súťaž a nad 28. ročníkom prevzali záštitu prezidentka Slovenskej republiky Zuzana Čaputová a minister dopravy SR Andrej Doležal. Vyhlasovateľom súťaže je Združenie pre rozvoj Slovenskej architektúry a stavebníctva — ABF Slovakia.

BRATISLAVA — Cieľom súťaže je podpora kvality stavebných diel realizovaných na Slovensku ako súčasť uceleného systému zabezpečovania kvality vo výstavbe a v stavebníctve.

Súťaž sa vyhlasuje v dvoch kategóriách, a to v kategórii Budovy — nová stavba, obnova či rekonštrukcia alebo v kategórii Inžinierske stavby — nová stavba, obnova, rekonštrukcia. Hlavnou podmienkou je, aby stavby boli realizované na území Slovenskej republiky bez ohľadu na štátnu príslušnosť fyzických osôb a krajinu registrácie právnických osôb zúčastnených na ich realizácii. Súčasťou súťaže je aj Cena verejnosti, ktorá je od roku 2009 udeľovaná širokou verejnosťou v internetovom hlasovaní. O túto cenu sa uchádzajú všetky prihlásené stavby.

Modernizácia Púchov — Žilina, I. etapa, si z galavečera odniesla dve ceny, a to Cenu ministerstva dopravy Slovenskej republiky za celospoločenský prínos v oblasti

architektúry a stavebníctva a Hlavnú cenu v kategórii inžinierske stavby. Hlavná cena bola udelená za vyriešenie problematickej dopravnej situácie na železnici v úseku Púchov — Považská Bystrica vznikajúcej v dôsledku náročných existujúcich smerových pomerov. Obidve ceny prevzal riaditeľ výstavby Vladimír Samek.

Ďalšie ocenenia tento rok odovzdávala aj Správna rada PSKD, hlavný organizátor medzinárodnej konferencie Fórum koľajovej dopravy. V spolupráci so ŽSR, ZSSK a ZSSK Cargo sa rozhodla vyzdvihnúť náročnosť, veľkosť, zmysluplnosť a krásu stavieb na železnici, a preto vytvorila nové ocenenie s názvom Železničná stavba desaťročia. V rámci nej sa udeľovali dve ceny, a to Hlavná cena Železničná stavba desaťročia 2012 — 2022 FKD, ktorú určila odborná porota, a druhú cenu určila verejnosť. V oboch kategóriách bodovala železničná Modernizácia trate Púchov — Žilina, úsek Púchov — Považská Teplá.



Andrej Doležal

Je to dôkaz, že vieme stavať

Železnica má aktuálne niekoľko rozbehnutých projektov nielen modernizácií. Žiadna stavba však za posledné obdobie nepozbierala toľko ocení ako modernizácia Púchov — Žilina, I. etapa. Oslovili sme preto ministra dopravy Slovenskej republiky Andreja Doležala, ako tento úspech hodnotí.

BRATISLAVA — Okrem ceny Stavba roka si z galavečera modernizácia Púchov — Žilina, I. etapa, odniesla aj cenu ministerstva dopravy. Minister to hodnotí ako dôkaz, že aj na Slovensku máme odborníkov, ktorí vedia stavať aj náročné projekty.

Pán minister, ako hodnotíte ocenenia, ktoré modernizácia Púchov — Žilina, I. etapa, získala za posledné obdobie?

Tieto ocenenia si veľmi vážime. Je to dôkaz toho, že na Slovensku vieme stavať projekty, ktoré nie sú len užitočné a prospešné pre ľudí, ale zároveň aj vizuálne a architektonicky veľmi zaujímavé. Myslím, že každý, kto sa týmto úsekom prevezie, mi dá za pravdu, že je to jeden z najkrajších úsekov na našich železničiach.

Pred začiatkom stavby sú vždy nejaké vízie a ciele, ktoré má stavba dosiahnuť. Dosiahla podľa vás stavba všetko, čo sa stanovilo?

Primárnym cieľom bolo modernizáciou, respektíve budovaním nových častí trate dosiahnuť, aby sa po nich dalo jazdiť

minimálne rýchlosťou 160 kilometrov za hodinu, čo sa, samozrejme, aj podarilo splniť. To, ako tento úsek vyzerá, je veľmi príjemný bonus, ktorý je daný nielen šikovnosťou projektantov, ale aj prírodnými podmienkami.

Stavba vyhrala dokonca aj ocenenie verejnosti. Ako hodnotíte to, že zo začiatku boli s obyvateľmi dotknutých obcí problémy a boli proti stavbe a po čase modernizácia vyhrá hlasovanie verejnosti? Čo sa podľa vás v občanoch zmenilo?

Pri množstve nových stavieb sa stretávame s tým, že verejnosť má pripomienky a je to úplne prirodzené, pretože ak bývajú v jej tesnej blízkosti, je to zásah do ich života. Verím však, že vo výsledku aj obyvatelia okolitých obcí pochopili, že táto stavba je potrebná a navyše sme sa im snažili ich diskomfort spôsobený výstavbou aj vykompenzovať, okrem iného napríklad aj novou cestou do Púchova, po ktorej roky volali. Na konci dňa teda majú niečo, z čoho profitujú a spolu s tým aj niečo, na čo môžu byť hrdí.



Vladimír Samek

Po ukončení stavby sa pohľad mení

Modernizáciu železničnej trate Púchov — Žilina, I. etapa, zrealizovalo Združenie Nimnica v zastúpení vedúcim členom spoločnosti Doprastav. Z pohľadu Železníc Slovenskej republiky išlo o technicky najnáročnejšiu stavbu od čias osamostatnenia.

PÚCHOV/ŽILINA — Každá stavba so sebou nesie náročné aj pekné momenty. Práve o nich, o získaných oceneniach, ale aj o tom, ako si spomína na roky modernizácie samotný riaditeľ výstavby Vladimír Samek, sme sa opýtali v rozhovore.

Modernizácia bola v poslednom čase ocenená niekoľkými cenami. Aký je to pocit, že stavba, ktorá sa konala pod vašou taktovkou, získala toľko cien? Čím to podľa vás je?

Samozrejme, všetky ocenenia, ktoré sme získali, si všetci nesmierne vážime. Je to vzácne ocenenie stovkám technikov, špecialistov a robotníkov všetkých profesií za neľahkú prácu, často v 24-hodinových zmenách a po víkendoch. Pre mňa osobne je to vrchol mojej profesijnej kariéry, za ktorý som veľmi vďačný. Poďakovanie patrí spoločnosti Doprastav, že som túto príležitosť dostal, a za dlhoročnú podporu. Myslím si, že spomínané ocenenia si táto stavba vyslúžila svojím značným rozsahom, inovatívnym poňatím, umiestnením v krajine, ako aj reálnym vyhotovením. Ako sme už spomínali, je to investične aj technicky najrozsiahlejšie dielo v histórii stavieb ŽSR. Počas realizácie sme spoločne s kolegami riešili mnoho komplikovaných problémov. Musím konštatovať, že spoločne s objednávateľom a projektantom sa nám to aj úspešne podarilo.

Počas výstavby sa riešili aj spory s obyvateľmi obcí. Ľudia vyjadrovali nesúhlas a bolo to značne medializované. Napriek tomu v internetovom hlasovaní vyhrala práve Modernizácia trate Púchov — Žilina aj Cenu verejnosti. Čím si stavba podľa vás získala nakoniec aj verejnosť?

Áno, určité problematické témy v Nosiciach nastali, ale myslím si, že v súčinnosti s investorským odborom na Generálnom riaditeľstve ŽSR sa nám ich podarilo vyriešiť. Spresnil by som však, že mnohé problematické témy sme dlhé roky riešili predovšetkým v Hornom aj Dolnom Milochove. Hneď v úvode stavby som požiadal o súčinnosť v riešení problémov prednostu OÚ v Považskej Bystrici Jozefa Smatanu. Kvartálne sme sa stretávali a riešili všetky požiadavky občanov a ich zástupcov z Petičného výboru na zmiernenie dosahov stavby na ich denný život. Musím priznať, že táto agenda bola veľmi náročná. Napriek všetkým benefitom, ktoré stavba obyvateľom priľahlých obcí priniesla, Petičný výbor neustále napádal zhotoviteľa aj objednávateľa. Po ukončení stavby zhotoviteľ vyrovnal všetky požiadavky obyvateľov Milochova, ktorí oznámili určité nároky či škody. To, že stavba získala aj Cenu verejnosti, svedčí o tom, že jej realizácia priniesla obyvateľom regiónu veľké benefity po viacerých stránkach. Nielen skrátenie časov jazd vlakov, ale aj zrušenie 4-úrovňových križaní s cestnými komunikáciami, realizáciou podchodov

a cestných nadjazdov. Taktiež zaujímavým benefitom je priame prepojenie Považskej Bystrice s Púchovom, čo značne šetrí čas, ale aj financie cestujúcej verejnosti.

S akými reakciami na túto stavbu sa stretávate vy?

Predovšetkým veľmi pozitívnymi. Je pochopiteľné, že obdobie počas výstavby diela takéhoto rozsahu prináša pre dotknuté obce a mestá značný diskomfort, ale v takých stiesnených lokalitách, ako bol Milochov, to inak ani nejde. Po ukončení stavby sa pohľad mení, a aj sťažovatelia ohodnotia benefity, ktoré im stavba prináša.

Čo tento projekt pre vás znamenal profesijne?

Musím sa priznať, že to je momentálne asi top mojej profesijnej kariéry. Podarilo sa mi zúročiť takmer 30-ročné skúsenosti z rôznych druhov stavieb. Počas vyše 5 rokov výstavby sme s kolegami riešili obrovské množstvo rôznych problémov. Pre celý kolektív Projektového tímu Nimnica to bola veľká škola, ktorá posunie kolegov na vyššiu úroveň. Je pre mňa veľkým ocenením, že som dostal dôveru byť pri tom.

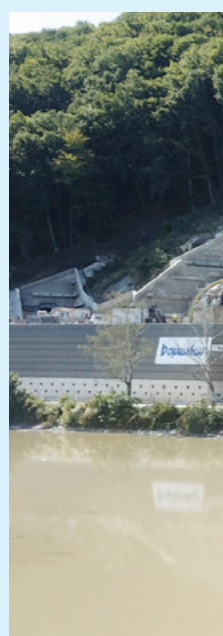
Stavba vyhrala Hlavnú cenu v kategórii inžinierske stavby a Cenu Ministerstva dopravy SR za celospoločenský prínos v oblasti architektúry a stavebníctva. Stavba niesla so sebou veľa unikátnych stavebných objektov. Čo by ste s odstupom času vybrali ako hlavné lákadlo? Čo na nej podľa vás všetkých zaujalo?

Myslím si, že v prvom rade je to jej značný rozsah, technická náročnosť, inovatívny návrh s množstvom jedinečných stavebných objektov, ako aj samotné začlenenie do okolitého prostredia. Myslím si, že nielen cestujúca verejnosť, ale aj obyvatelia priľahlých miest a obcí, turisti i cyklisti ocenia jej krásu a technické vyhotovenie. Spoločne s objednávateľom a projektantom môžeme byť právom hrdí, čo sa nám spoločne podarilo.

Keď sa s odstupom času pozriete na priebeh stavebných prác, postupovalo by sa rovnako alebo by sa niečo urobilo inak?

Ako sa s obľubou hovorí, po vojne je každý generál. Myslím si, že sme pri našich rozhodnutiach, ktoré často boli neľahké, neurobili zásadné chyby. Takže aj šťastie stálo pri nás, tak asi nie je nič zásadné, čo by sme dnes robili inak. Samozrejme, priestor na zlepšovanie sa vždy môže nájsť, a toto je práve to, čo nás s kolegami posúva ďalej.

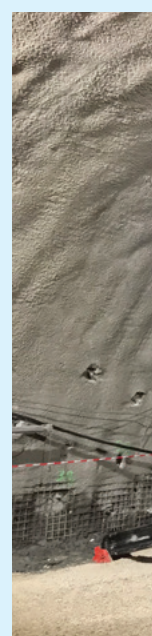
Som rád a veľmi si cením, že sa počas celej výstavby neudial žiadny vážny pracovný úraz, čo pri stavbách takéhoto rozsahu nebýva zvykom.





Fotografie na tejto dvojstrane ukazujú ako prebiehala výstavba nového železničného mosta nad Nosickou priehradou







Pohľad na most
vcelku od Nimnice



Prvá skúšobná jazda na zmodernizovanom úseku



Posledný dôležitý míľnik:
prerazenie tunela Milochovej



Snimky: ŽSR a Doprastav



Štefan Sedláček

Dielo od začiatku vzbudzovalo rešpekt a túžbu zúčastniť sa

Podľa slov riaditeľa odboru investorského Štefana Sedláčka už prvotné podmienky na výstavbu modernizácie poukazovali, že pri modernizácii pôjde o odvážne a náročné technické riešenia. V rozhovore pripomenul, s čím všetkým sa pri stavbe museli popasovať, ale aj to, že dielo takéhoto rozsahu je prácou mnohých ľudí.

PÚCHOV/ŽILINA — Modernizácia trate Púchov — Žilina, I. etapa, bola podľa mnohých investične a technicky najnáročnejšou stavbou ŽSR od ich samostatnosti.

1. Pamätáte si ešte na prvé dojmy pred samotnou realizáciou?

Treba povedať, že už z podmienok na výstavbu modernizácie železničnej infraštruktúry a dodržania platných podmienok (rýchlosť 160 km/h, mimoúrovňové kríženia pozemných komunikácií, nové objekty pre cestujúcich spĺňajúce prísne kritériá interoperability), predznamenovali náročnosť celého projektu už pred samotným začiatkom spracovania projektovej dokumentácie. Z podmienok bolo zrejmé, že je potrebné prijať a navrhnuť celkom nové riešenie výstavby modernizovanej trate a prijať návrhy na skutočne odvážne a náročné technické riešenia, ako je úplne nové smerovanie trate na väčšine úseku v novej polohe.

Z náročných stavebných objektov treba spomenúť oceľový Langerov most cez Nosický kanál, kde limitujúcim faktorom bola „Vážska vodná cesta“. Na ostrove medzi Nosickým kanálom a riekou Váh prechádza železničná trať na vysokých násypoch, v ktorých sú mostné objekty na prístup na obe strany násypu. Realizácia bola náročná z hľadiska presunu veľkého objemu zemného materiálu a zhutňovania na dosiahnutie požadovaných parametrov únosnosti železničného spodku. V pokračovaní trať prechádza cez riekou Váh klenbovým železobetónovým mostom, nasleduje tunel Diel v dĺžke 1 051 m a mostný objekt cez Nosickú priehradu s rešpektovaním plavebného gabaritu. Realizácia zakladania nosných pilierov mosta na dne Nosickej priehrady bola technicky náročná a treba aj povedať, že stavbu ovplyvnila aj povodeň na Váhu. Trať pokračuje ďalším tunelom Milochovej v dĺžke 1 861 m, pričom samotný tunel Milochovej sa čiastočne nachádza v zastavanej časti obce Milochovej, čo komplikovalo technické riešenia v súvislosti s poklesom hladiny

podzemnej vody v lokálnych studniach a doriešením rozšírenia vodovodnej siete v obci Milochovej.

Za železničnou stanicou Považská Bystrica bolo ďalšie technické nówum zasunutím trate do rybníkov, kde sa muselo vytvoriť nové podložie pre železničnú trať. Okrem spomenutých objektov boli i ďalšie technicky práce objekty ako cestný nadjazd do obce Nosice, nová lávka z obce Nosice na novú železničnú zastávku, nové podchody, vyvolané investície, ako napr. nová štátna cesta tretej triedy vybudovaná z obce Nosice až do Považskej Bystrice na mieste pôvodnej železničnej trate. Spomenuté objekty spolu vytvárali náročné technické dielo a od začiatku vzbudzovali rešpekt a taktiež túžbu zúčastniť sa na tvorbe diela a popasovať sa so všetkými nástrahami a problémami, ktoré sprevádzali realizáciu diela od začiatku až po spustenie do prevádzky.

2. Ako s odstupom času hodnotíte celkový priebeh výstavby? Mohlo sa niečo urobiť inak?

Všeobecne sa dá konštatovať, že s odstupom času sa nájdu veci, ktoré by sa mohli riešiť aj inak. Išlo by však skôr o čiastkové technické zmeny v objektoch a technológiách, než v samotnom celkovom zhotovení diela, jeho trasovaní a celkovej koncepcie výstavby. Treba však zobrať na zreteľ, že v investičnej výstavbe je každé dielo originál, pretože sa deje v danom čase, za daných podmienok a v konkrétnom priestore, ktorý sa časom mení.

Ak hodnotíme čas, v ktorom sa dielo uskutočňovalo, sú tu nové požiadavky najmä v rozvoji interoperability na podmienky Európskej únie, a to najmarkantnejšie, napr. v oblasti európskeho riadenia a zabezpečenia vlakov ETCS, kde sa zavádzajú viaceré úrovne od L1 po L3. Taktiež v tejto súvislosti môžeme hovoriť aj o zmenách legislatívy, technických noriem a ich požiadaviek, inovácie materiálov

a technologických procesov práve počas priebehu realizácie diela. Takéto zmeny a doplnky projektových riešení nezapríčených objednávatelom, zhotoviteľom následne v sebe nesú nárok zhotoviteľa a môžu vyvolať predĺženie lehoty výstavby a zvýšenie ceny diela.

Ak hodnotíme stav priestoru, v ktorom je realizovaná výstavba, možný dôvod zmien je na strane prípravy, ktorý sa pri veľkých inžinierskych stavbách opakuje, a to je časový odstup medzi projektovaním diela a samotnou výstavbou. Uvedené je spôsobené niekoľkostupňovým projektovaním, prerokovaním projektu s dotknutými organizáciami, časovou náročnosťou pri zabezpečovaní vyjadrení, rozhodnutí a povolení, ale aj zmenami v čase a priestore projektovania. Priestor je živým organizmom, ktorý sa mení činnosťou spoločnosti dynamicky s technickým pokrokom a rozvojom spoločnosti. To znamená, že oproti stavu priestoru v čase projektových riešení a v čase samotnej výstavby dochádza k zmenám priestoru, ktoré si často vyžadujú nové projektové riešenia. Nemalý dosah na výstavbu diela, lehotu výstavby a náklady mali aj výnimočné podmienky a skutočnosti, ktoré nastali v čase realizácie diela, hlavne pri výstavbe, keď svet zachvátili epidémia COVID-19, hospodárska kríza a na konci vypuknutie vojny napadnutím Ukrajiny Ruskom.

3. Železnice sú verejnosťou vnímané v negatívnom svetle. Napriek tomu stavba vyhrala v roku 2023 niekoľko ocenení: na Fóre koľajovej dopravy — Železničná stavba desaťročia získala nielen ocenenie poroty, ale aj verejnosti. Modernizácia trate Púchov — Poľovská Teplá získala na celoštátnej verejnej súťaži realizovaných stavieb na Slovensku hlavnú cenu „Stavba roka“ v kategórii Inžinierske stavby a cenu ministerstva dopravy SR za celospoločenský prínos v oblasti architektúry a stavebníctva. Čím si tento kontrast vysvetľujete?

Dovolím si v tomto priestore nekomentovať vyjadrenia niektorých osôb, ktoré v súčasnosti využívajú každý ponúkaný priestor na dehonestáciu a prezentovanie nepravdivých informácií k činnosti odboru ako takého a zároveň aj ŽSR. Myslím, že tieto osoby by si mali vstúpiť do svojho svedomia a zhodnotiť, akým spôsobom prispeli alebo neprispeli k zabezpečeniu prevádzky, údržby a v neposlednom rade aj k rozvoju železničnej infraštruktúry počas svojho pôsobenia aj v riadiacich pozíciách.

Dovolím si však spomenúť, že ŽSR sú verejnosťou vnímané viac ako zabezpečovateľ služby než ako stavebník,

pričom služby železničnej dopravy poskytujú iné železničné spoločnosti.

Každá nová stavba predstavuje pre užšiu verejnosť v priestore, v ktorom sa uskutočňuje, zmenu spôsobujúcu iné nároky obyvateľov (obmedzenia v doprave, v komforte cestovania), čím sa prejavujú nespokojnosť aj negatívny názor na dielo ako také. Zo skúseností realizácie iných stavieb vieme, že v konečnom dôsledku je stavba vnímaná pozitívne a kladne, najmä keď stavby regiónu po ukončení prinášajú benefity napr. v podobe skrátenia času jazdy, vybudovania doplnujúcej infraštruktúry, odstránenie kolíznych miest a čakania na priecestách.

To, že stavba modernizácie predmetného úseku trate získala niekoľko významných ocenení, nás, samozrejme, veľmi teší, ale zároveň zaväzuje k tomu, aby aj všetky ostatné stavby železničnej infraštruktúry boli realizované tak, aby si každé dielo zaslúžilo svoju pozornosť nielen odbornej, ale aj laickej verejnosti, aj keď nemusia byť všetky ocenené. Ocenenia tejto stavby prezentujú výsledok práce všetkých zainteresovaných na predmetnom diele o náročnosti takéhoto rozsiahleho diela, o kvalite vykonaných prác, za čo všetkým zainteresovaným patrí veľké poďakovanie.

4. Pri každej stavbe je témou aj rozpočet. Bolo financovanie stavby pre ŽSR veľkým stresom?

Financovanie pri takej veľkej a technicky náročnej stavbe by som nepovedal, že je stresom, ale potrebou spolupráce niekoľkých organizácií (EÚ, ŽSR, ND SR, MF SR). Základom je schválená žiadosť o nenávratný finančný príspevok EK a následne k nej prislúchajúca zmluva o NFP, spolufinancovanie štátneho rozpočtu k EÚ zdrojom, taktiež prostriedky kapitálového transferu.

Ako som uviedol v odpovedi na druhú otázku, sú to zmeny vyvolané v priebehu stavby, či už z dôvodov legislatívnych, normových, požiadaviek tretích strán, zmeny PD, covid, nárastu ceny materiálu.

Každá zmena a náklady, teda každé euro, sú predmetom posudzovania oprávnenosti financovania a taktiež posudzovania zdroja financovania. Pretože však stavba je vo vzťahu k zhotoviteľovi ukončená a z hľadiska vykonaných prác aj finančne vyrovnaná, otázka financovania stavby je uzatvorená. Na záver by som chcel spomenúť skutočnosť, že kvalitu, rýchlosť a cenu diela tvoria všetci účastníci investičnej výstavby. Preto veľký vplyv na úspešnosť diela vo všetkých jeho fázach je poctivá práca a uvedomovanie si pocitu zodpovednosti každého zúčastneného.



V úseku Kral'ovany — Párnica sa zrekonštruovalo priecestie

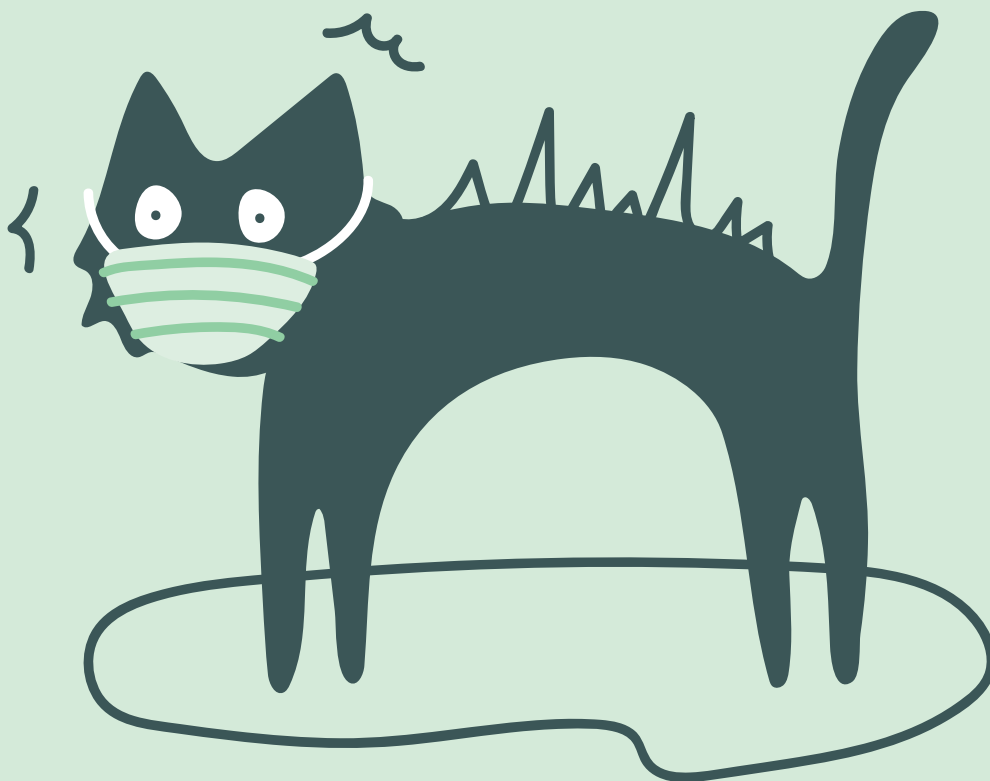
Počas víkendu 22. a 23. apríla sa v úseku Kral'ovany — Párnica opravilo železničné priecestie. Priecestie si vyžadovalo opravu pre vysokú opotrebovanosť konštrukčných prvkov priecestia. Ak by sa neopravili, časom by viedli k nedostatočnej bezpečnosti železničnej a cestnej premávky.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: ŽSR

KRALOVANY/PÁRNICA — Počas víkendových výlukových prác nepretržite premávala náhradná autobusová doprava, ktorá premávala po obchádzkovej trase cez Ružomberok do Dolného Kubína či Párnice. Práce na priecestí prebiehali od 7.00 hod. do 18.00 hod. nasledujúceho dňa. Pred samotným začiatkom prác sa vybudovalo dočasné náhradné železničné priecestie v km 7,800 a prístupovej cestnej konštrukcie zo sypaného štrku, ktorý bol len pre prípadnú potrebu záchranej zdravotnej služby. Po vypnutí priecestného zabezpečovacieho zariadenia

v km 7,814 z činnosti sa rozobrala gumo-kovová priecestná konštrukcia, vymenili sa poškodené betónové podvaly SB8 pod priecestnou konštrukciou, dosypal sa koľajový štrk, opravila sa geometrická poloha koľaje na priecestí pomocou ASP, namontovali sa diely priecestnej konštrukcie STRAIL. Po skončení prác sa demontovalo náhradné priecestie v km 7,800 a opravené priecestie v úseku Kral'ovany — Párnica sa opätovne spustilo do prevádzky.

Práce boli zabezpečované vlastnými kapacitami ŽSR.



Karanténa sa ruší,

s príznakmi však zostaňte doma

Zrušením vyhlášky Úradu verejného zdravotníctva Slovenskej republiky č. 33/2022 k povinnej izolácii osôb pozitívnych na COVID-19 a ku karanténe úzkych kontaktov došlo k zrušeniu povinnosti byť v izolácii a karanténe. COVID-19 sa tak z pohľadu povinnej izolácie dostalo na úroveň ostatných akútnych respiračných ochorení, pri ktorých sa ľudia chránia sami s ohľadom na vlastné zdravie, ale aj na ochranu zraniteľných skupín. V rozhovore sme sa opýtali riaditeľa odboru krízového riadenia a ochrany Ferdinanda Turiniča, čo upravuje vyhláška v rámci ŽSR a ako postupovať v prípade nakazenia sa koronavírusom.

AUTOR: (red), ILUSTRÁCIA: rawpixel.com

BRATISLAVA — Napriek tomu, že sa povinnosti zamestnancov v súvislosti s opatreniami na elimináciu šírenia COVID-19 zrušili, je potrebné naďalej zachovávať podmienky na dodržiavanie zvýšenej hygieny a na zachovanie návykov v záujme ochrany zdravia nás všetkých. Z toho dôvodu zostávajú na pracoviskách ŽSR naďalej k dispozícii dezinfekčné stojany na zabezpečenie hygieny rúk. Je to jeden z najefektívnejších spôsobov ako obmedziť šírenie vírusov.

Vyhláškou sa síce povinné nahlásovanie koronavírusu a karanténa rušia, ostáva však niečo naďalej v platnosti?

Poslednou vyhláškou, ktorá zostáva v platnosti, je opatrenie pre povinné riadne prekrytie horných dýchacích ciest (nos a ústa) respirátorom. Toto nariadenie platí pre personál zdravotníckych a sociálnych zariadení pri kontakte s klientmi a pacientmi (personál nemocníc, ambulancií a lekární), návštevníkov

zdravotníckych a sociálnych zariadení, pacientov v čakárňach a ambulanciách lekárov či zákazníkov lekární, a teda netýka sa pracovného prostredia ŽSR. Zároveň platia odporúčania hlavného hygienika k organizovaniu hromadných podujatí, ubytovacích a školiacich zariadení. Tieto opatrenia považujeme za vhodné uplatňovať aj v podmienkach ŽSR, nie sú však povinnosťou a informácie sú dostupné verejne na portáli ÚVZ SR.

Keďže je koronavírus aktuálne v kolónke respiračných ochorení, ako majú zamestnanci postupovať, ak sa nakazia?

Úrad verejného zdravotníctva SR (ÚVZ SR) pri respiračných ochoreniach (COVID-19, chrípka a podobné ochorenia) odporúča chorým, aby nechodili do práce a do školy a do iných verejných priestorov a zostali doma až do úplného vyliečenia sa.

Čo všetko sa zrušením vyhlášky pre zamestnancov mení?

Nadväzne na ukončenie platnosti vyhlášky ÚVZ SR č. 33/2022 bol zo strany Odboru KRaO GR ŽSR predložený návrh na zrušenie Metodického pokynu generálneho riaditeľa „Zásady a postupy na zamedzenie šírenia COVID-19 na pracoviskách ŽSR“ č. 29187/2021/O160-11 vedenia ŽSR.

Dňom 17. apríla 2023 bol rozhodnutím generálneho riaditeľa č. 28/2023 v celom rozsahu zrušený metodický pokyn generálneho riaditeľa, čím sa zároveň zrušilo nahlasovanie a sledovanie zamestnancov ŽSR v izolácii alebo v karanténe.

Ako sme podľa vás zvládli mimoriadnu situáciu s COVID-19?

Mimoriadna situácia vyhlásená v marci 2020 v súvislosti s pandémiou koronavírusu na celom území SR stále trvá. V oblasti krízového riadenia môžeme konštatovať, že epidemická situácia a v súvislosti s ňou vyhlásená mimoriadna situácia alebo aj núdzový stav preverila tak krízové riadenie, ako aj oblasť riadenia ľudských zdrojov.

Členovia Krízového štábu ŽSR, krízových štábov oblastných riaditeľstiev, ako aj manažmentu všetkých VOJ boli permanentne účastní v rozhodovacom procese a v prijímaní opatrení nevyhnutných na zabezpečenie plynulého fungovania spoločnosti.

Myslíme si, že zamestnanci krízového riadenia a ochrany všetkých zložiek VOJ urobili maximum, aby zamestnanci ŽSR boli informovaní o situácii veľmi pružne a komplexne, a to napriek vysokej frekvencii zmien opatrení vlády SR a usmernení ÚVZ a MZ SR.

Zamestnanci boli oboznamovaní o situácii počas pandémie prostredníctvom intranetového portálu, e-mailovou formou, telefonicky alebo osobným kontaktom. Bolo už len na rozhodnutí jednotlivcov, či sa budú správať zodpovedne a ohľaduplne ku kolegom a k spoločnosti ako takej. To však platí v každej situácii, nielen počas krízovej situácie.

Je možné konštatovať, že opatrenia v ŽSR boli účinné tak vo vzťahu k zamestnancom, ako i k externým organizáciám a fyzickým osobám ako verejnosti.

Odbor krízového riadenia a ochrany naďalej odporúča v záujme ochrany zdravia dodržiavať pravidlá obozretného správania sa zo strany zamestnancov ŽSR na pracoviskách.

- 🕒 Sledujte svoj zdravotný stav a v prípade objavenia sa príznakov akútneho respiračného ochorenia nechodte do práce.
- 🕒 Otestujte sa v prípade príznakov ochorenia samotestom, aj opakovane s rozstupom 1 až 2 dni a kontaktujte svojho všeobecného lekára.
- 🕒 Dbajte na dôkladnú hygienu rúk (umývanie mydlom a teplou vodou, použitie dezinfekčných prostriedkov na ruky na báze alkoholu).
- 🕒 Pravidelne a nárazovo (s oknami dokorán) vetrajte, dezinfikujte plochy, ktorých sa ľudia často dotýkajú.
- 🕒 Kašlite a kýchajte do jednorazovej hygienickej vreckovky, ktorú bezprostredne po použití zahodte do koša a umyte si ruky. Ak žiadnu vreckovku nemáte poruke, prekryte si ústa aspoň lakťovou jamkou.
- 🕒 Podporte svoju obranyschopnosť zvýšeným príjmom vitamínov A, C, E a vitamínov zo skupiny B, vitamínu D na podporu obranyschopnosti tela.
- 🕒 Obliekajte sa primerane počasiu.



Železničiar si zabehli Memoriál Jožka Okona

Po štvorročnej pauze sa 3. mája 2023 na jubilejnom 25. ročníku Memoriálu Jozefa Okona v Sade Janka Kráľa v bratislavskej Petržalke predstavilo 50 pretekárov.

AUTOR: Patrik Benka, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA — Prvýkrát všetky kategórie bez rozdielu bežali tri kolá, teda celých 5 km. V hlavnej kategórii muži do 39 rokov bol najrýchlejší Michael Vozárik časom 18:54 min., celkovým víťazom medzi mužmi bol však štyridsiatnik Peter Ambrus za 17:48 min. Medzi ženami bola podobná situácia, keď v hlavnej kategórii zvíťazila Kamila Chomaničová v čase 20:43 min. a najrýchlejšou bola víťazka spomedzi dám nad 40 rokov Diana Ambrusová vo výbornom čase 18:58 min. Z chlapcov do 15 rokov, ktorí prvýkrát bežali 5 km, zvíťazil Oliver Ambrus za 18:50 min., čím skompletizoval dominanciu rodiny Ambrusovcov. Medzi dievčatami tiež na 5 km zvíťazila Dominika Baráthová v čase 24:12 min. Najstaršími účastníkmi boli až traja páni ročníka 1942 — Vincent Bašista, Viliam Novák a Matej Holický (ktorý bol aj

najstarším železničiarom), takže pokojne sme pre nich mohli otvoriť aj samostatnú kategóriu. Najmladším pretekárom bol osemročný Richard Ambrus, štvrtý zástupca bežeckej rodiny Ambrusovcov. Oživením pretekov bola účasť troch zahraničných bežcov z Argentíny, Indie a zo Španielska.

Ďakujeme všetkým organizátorom a sponzorom, zvlášť popredným (súčasným aj bývalým) predstaviteľom Železníc Slovenskej republiky Pavlovi Komarňanskému, Soni Kubincovej, Ivanovi Wlachovskému a Rii Feik Achbergerovej a Danielovi Baluchovi, ktorí prišli pozdraviť bežcov osobne. ŽSR zároveň ďakujeme za finančnú podporu, Závodnému výboru OZŽ pri GR za logistiku a Slovenskej vedecko-technickej spoločnosti dopravy za zabezpečenie trofejí pre víťazov.



Naplno sa oddal železnici a futbalu

Alexander Marczell rád debatuje o železnici, lebo celý svoj pracovný život bol železničiarom a patril k modrej armáde. Medzi jeho vášeň patrí futbal a vášnivo o ňom debatuje, lebo kedysi futbal hrával. Rád spomína na futbalové zápasy, na ktorých pískal ako futbalový rozhodca. Celkom blízke sú mu aj debaty o pestovateľských úspechoch pri dome v záhrade v Ivanke pri Dunaji.

AUTOR: (red), SNÍMKA: archív Alexandra Marczeľa

BRATISLAVA — Podľa jeho slov je on sám veľmi svojrázna postava. Na železnici odpracoval 47 rokov ako traťovák, postupne prešiel viacerými funkciami — majster, hlavný majster, vrchný majster, vedúci traťového obvodu, a to stále na tej istej stanici Bratislava Východná. „V živote som mal šťastie v tom, že ma moje povolanie naplňalo,“ povedal Alexander Marczell. „A veľkú radosť mi prinášal aj šport.“

Po dobrej práci prichádzali aj ocenenia. Z dlhého zoznamu spomenieme len tie najmilšie alebo najcennejšie: Alexander Marczell bol zapísaný do Siene slávy v železničnej doprave. Poctu ministra dopravy prevzal z rúk slovenského ministra dopravy. Vo svojej vitríne má aj ocenenia z čias Československa: federálny minister dopravy mu odovzdal titul Najlepší pracovník Východnej dráhy a od predsedu federálnej vlády prevzal Čestné uznanie. Alexander Marczell nie je však len železničiarom, ale aj známym športovcom. Začínal ako futbalista v žiackom a dorasteneckom

družstve v Dunajskej Strede. Hrával tam aj za dospelých. Futbal mal rád, ale na celoživotnej hráčskej kariére nestaval. Očarila ho pozícia futbalového rozhodcu. Postupne sa z nižších súťaží prepískal až do prvej ligy. Na nominačnej listine rozhodcov prvej a druhej futbalovej ligy pôsobil 14 rokov. Pískal aj medzinárodné zápasy. Na futbalovom turnaji železničiarov (USIC) v roku 1999 vo Francúzsku ho vyhlásili za najlepšieho rozhodcu šampionátu a o štyri roky neskôr sa stal držiteľom Striebornej píšťalky na šampionáte železničných družstiev v Bulharsku.

Vrcholné ocenenie za činnosť v slovenskom futbale získal len nedávno. Prezident Slovenského futbalového zväzu Ján Kováčik mu vo februári tohto roku odovzdal najvyššie ocenenie — Zlatý odznak. Alexander Marczell sa s futbalom nelúči, prevzal na seba funkciu delegáta futbalového zväzu. Týždeň čo týždeň ho teda môžeme vidieť na niektorom futbalovom zápase.

Blahoželáme

[illegible]

[illegible]

Podakovanie

Spomíname

Vaše príspevky do júrovej
spoločenskej rubriky
môžete posilať na
adresu zsmafor@zsr.sk
do 13. júna 2023.

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

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

Blondínka sa vezie taxíkom. Pri vystúpení sa pýta: - Koľko platím? - 8 eur. - ... tajnička.				Pomôcky: aba, ars, elk, tela	literárne dielo vydané tlačou	oáza, po česky	London Symphony Orchestra	a podobne (skr.)	zadná časť chodidla	zoťala	Pomôcky: anker, avo, Ploc, toka	citoslovce beďákania	1	vyhynutý kočovník
				náhle ochabnutie organizmu							ťažné žrde na vozoch			
				4							úkaz			
				Imperial Ser- vice Order				tým spôsobom			ktorým smerom		EČV okr. Maľacky	
Jozef Vysočani	otáčal	3	citoslovce pochopenia chomíť useň				nádoba na atrament valcovitá nádoba							
písmeno gréckej abecedy						zvrtné zámeno minerál			prvý ďovek mongolský pastier					druh obilniny
trestala bitkou					žiadne množstvo mýtny poplatok					vládca emirátu neskrotene				
365 dní				muž.meno (8.6.) prijmaj tekutinu							beduínsky plášť počíta			
Adult Education			poľná burina pracovné rokovanie				francúz. šľachtic vznášal sa v povetrí					kým oráči (zastar.)		
cupotal								obličaj čes.skokan na lyžiach					časť mužského oblečenia	britská objemová jednotka
nemocnič. oddelenie				Jozef, po rusky športový úbor					mláďa prízvuk					
anglický šľachtický titul					riedke tkanivo Strana maď.koalície					sídlo v Bolívií mena Macao				
Pomôcky: akút, Aten, pair	EČV okr. Stropkov	umenie (kníž.) erbium (zn.)				dámsky klobúčik predložka (poza)					Access Se- curity Key arabský člen			
2														
pukal								stredoveká strieborná minca						

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnú odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
 Krížovka z minulého čísla: „... Ruženka, kam to pôjdeme na dovolenku?“ Výhercovia: Jana V., Marek Č., Beáta R.

Šéfredaktorka

Lucia Lizáková

T: 920/7801

E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo - dymo.denis@zsr.sk

Ria Feik Achbergerová -

feikachbergerova.ria@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: Ria Feik Achbergerová

Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk

Tlač a distribúcia: 2imPress, spol. s r. o., Vajnorská 135, 831 04 Bratislava





Železničná nehoda v blízkosti Haagu

Holandský osobný vlak narazil do údržbárskeho žeriava, ktorý stál na železničných koľajniciach v utorok 4. apríla 2023, krátko pred pol štvrtou hodinou ráno neďaleko Haagu. Náraz spôsobil smrť prevádzkovateľa žeriava a zranil desiatky cestujúcich.

ZDROJ: Reuters, The Guardian, CNN

HOLANDSKO — Podľa informácií išlo o štandardnú údržbu, ktorá bola plánovaná. „Nemáme poňatia, ako sa žeriav dostal na trať, ktorá bola v plnej prevádzke pre dopravu,“ povedal John Voppen, generálny riaditeľ železničnej spoločnosti ProRail na tlačovej konferencii.

Na jednej z najrušnejších tratí v Holandsku z Leiden City do Haagu narazil predný vagón nočného vlaku na žeriav, vykoľajil sa a zaorol sa do poľa vedľa dediny Voorschoten, informovali záchranári. Druhý vagón ležal na boku a mal rozbité okná. Požiar vypukol blízko vlaku, ale čoskoro ho uhasili. Nehoda sa udiala okolo 3.25 hod. ráno.

O príčine nehody boli rôzne protichodné správy. Podľa niektorých správ sa osobný vlak zrazil s nákladným vlakom. Hovorca holandských železníc Erik Kroeze povedal, že sa na nej

podieľal nákladný vlak, ale nemohol poskytnúť podrobnosti. Naopak, v tweete Holandské železnice uviedli, že vlaky medzi Leidenom a časťami Haagu boli pre nehodu zrušené.

„Vo vlaku vládla panika, našťastie, záchranné služby prišli rýchlo a evakuovali cestujúcich,“ povedala podľa Reuters Ingrid de Roos zo záchranných služieb Hollands Midden. Devätnásť zranených bolo odvezených do nemocnice, zatiaľ čo ostatní boli ošetrení na mieste alebo v neďalekých domoch.

„Žeriav bol súčasťou údržby dvoch koľají, ktoré boli uzatvorené pre dopravu, zatiaľ čo dve ďalšie zo štyroch koľají ostali sprístupnené pre vlakovú dopravu,“ povedal Voppen. Nehoda bude riadne prešetrená. Mark Rutte, premiér Holandska, a holandská kráľovská rodina vyjadrili sústrasť všetkým obetiam.

Štvorkolák bude opäť brázdiť slovenské železnice

Slovensko je bohatšie o ďalšiu funkčnú parnú lokomotívu. Po 46 rokoch sa v Haniske pri Košiciach rozhoreli prvé plamene pod kotlom historickej parnej lokomotívy, ktorú ešte v roku 1917 vyrobila 1. Českomoravská spoločnosť pre Rakúske štátne dráhy. Lokomotíva je vlastníctvom Železničného múzea Slovenskej republiky.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Klub historických koľajových vozidiel

HANISKA PRI KOŠICIACH — Lokomotíva, tzv. Štvorkolák, je vlastníctvom Železničného múzea SR, ktoré však nemá kapacity postarať sa o všetky historické unikáty. Mnohé exponáty sa tak vďaka slovenskému experimentu dostali do opatery rôznych železničných spolkov a v Košiciach je jeden z nich. Lokomotívu

s typovým označením 434.2338 majú vo svojej opatere železniční nadšenci z Klubu historických koľajových vozidiel (KHKV) pri rušňovom depe Haniska pri Košiciach. Reštaurátorské a opravárenské práce trvali takmer 20 rokov.

„Na oprave mašinky sme nepracovali intenzívnych 20 rokov, pretože sa vystriedali rôzne aj zložité obdobia, no dnes sme radi, že sme už iba kúsok od finále,“ povedal predseda OZ KHKV Peter Pajtáš.

„Oceňujem, že sa aj v takých ťažkých časoch pre železniciu nájde stále dosť nadšencov, ktorí sú ochotní obetovať svoj čas a energiu záchrane železničnej histórie. Myslím si, že je čas, aby sa pozornosť okrem stredovekých pamiatok konečne zamerala aj na dejiny železničnej dopravy a industriálne pamiatky na Slovensku,“ povedal Michal Tunega, riaditeľ Železničného múzea Slovenskej republiky, ktorý prišiel z Bratislavy osobne dozorovať prvé zakúrenie parného rušňa.

Po úspešných kotlových skúškach čaká lokomotívu ešte autorizačná jazda a technicko-bezpečnostná skúška, tzv. TéBéEška (TBS). Až po jej úspešnom zvládnutí bude môcť komisár vydať rozhodnutie o nasadení rušňa do prevádzky. Mašinka by následne mohla byť sporadicky nasadzovaná na mimoriadne nostalgické vlaky, alebo sa ukáže aj pri rôznych slávnostiach či výročiach.

Celá oprava rušňa stála viac ako 100-tisíc eur, pričom menšiu časť nákladov pokryli sponzorské dary, príspevky jednotlivcov alebo granty Karpatskej nadácie, USS Košice, ŽSR a ďalších partnerov. Čierne uhlie na prvé zakúrenie a prvú jazdu poskytla sesterská organizácia OZ Detská železnica Košice.





Prvý parný deň v Železničnom múzeu na Rendezi

Železničné múzeum SR Bratislava-východ pripravilo na sobotu 22. apríla 2023 tradičné podujatie Prvý parný deň, ktorým otvára svoju múzejnú sezónu. Tento rok bolo podujatie usporiadané v duchu 175. výročia železníc na Slovensku.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA — Je už dobrým zvykom v Železničnom múzeu Slovenskej republiky v starom rušňovom depe Bratislava-východ pripomenúť si začiatok sezóny úvodným podujatím — Prvým parným dňom, keď je v múzeu prvýkrát v sezóne prítomný aj fučiaci a dymiaci parný rušeň. Múzeum preto slnečného 22. apríla 2023 privítalo vo svojom areáli v starom rušňovom depe Bratislava-východ prvých návštevníkov v roku 2023. Prvý parný deň pre širokú verejnosť pripravili Železnice Slovenskej republiky — Železničné múzeum Slovenskej republiky v spolupráci s Klubom železničnej nostalgie Bratislava východ, Klubom priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava a Občianskym združením VLAKY.NET.

Pre návštevníkov bol, tak ako každý rok, pripravený bohatý program, ktorý okrem iného zahŕňal jazdy historických vlakov, návštevníci sa mohli pokochať aj stálou múzejnou expozíciou železničných zariadení, povozit' sa na stanovišti parného rušňa 310.433, na drezinách,

užiť si komentovanú prehliadku múzea, zúčastniť sa na prezentácii modelového koľajiska Občianskeho združenia Vláčikovo v obnovej Veľkej vodárni či na prezentácii modelového koľajiska v poštovom vozni Fa 5-2085 Klubu železničných modelárov Bratislava.

Jedným z najväčších lákadiel Prvého parného dňa bola jazda mimoriadneho historického vlaku s drevenými vozňami 3. triedy na trati Bratislava-Petržalka — Bratislava hl. st. — Modrý most — Bratislava-Vajnory — Železničné múzeum Bratislava-východ, ktorý ťahal historický motorový rušeň T 458.1079 Veľký Hektor, a v úseku Bratislava hlavná stanica — Bratislava-Vajnory — Železničné múzeum Bratislava-východ mu asistoval aj 127-ročný parný rušeň 310.433.

Železničná nostalgia opäť po roku prilákala množstvo malých aj veľkých návštevníkov a akcia dopadla na výbornú. Už teraz sa tešíme na Prvý parný deň opäť o rok.



**2 000 EUR
PRE NOVÝCH
ZAMESTNANCOV**

NÁBOROVÝ PRÍSPEVOK

**NOVOPRIJATÝM
ZAMESTNANCOM
V UVEDENÝCH PROFESIÁCH
NA VYBRANÝCH PRACOVISKÁCH**

- › výpravca
- › signalista
- › dozorca výhybiek
- › posunovač
- › vedúci posunu
- › dozorca spádoviska
- › elektromontér pevných trakčných a silnoprúdových zariadení
- › rušnovodič – elektromontér/traťový strojník
- › návestný majster



**MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY**

BLIŽŠIE INFORMÁCIE: Regionálne pracovisko LZ Trnava

0904 823 152

0911 113 755