

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

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





Novým generálnym riaditeľom ŽSR je Alexander Sako

V utorok 7. 11. odvolal minister dopravy Slovenskej republiky Jozef Ráž generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky Radoslava Štefánka, ktorý bol do funkcie zvolený 18. septembra 2023. Do funkcie nového generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky vymenoval minister dopravy v stredu 8. novembra Alexandra Saka.



Nový dopravca na trati Bratislava – Komárno

Na trať Bratislava – Komárno prichádza nový český dopravca Leo Express, ktorého vlaky začnú premávať už 10. decembra. Dňa 7. novembra sa na bratislavskej Hlavnej stanici uskutočnilo podujatie, kde boli predstavené vlaky a služby, s ktorými dopravca na trať Bratislava – Komárno prichádza. Cieľom dopravcu je priniesť cestujúcim nový štandard služieb na železnici a spríjemniť im cestovanie.

Personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Radoslav Štefánek:

- 25. 10. 2023 odvolal z funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku ŽSR Petra Bagina,
- 26. 10. 2023 poveril výkonom funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku ŽSR Jozefa Opáleného,
- 25. 10. 2023 odvolal z funkcie riaditeľa Centra logistiky a obstarávania Juraja Hrehorčáka,
- 26. 10. 2023 dočasne vymenoval do funkcie riaditeľa Centra logistiky a obstarávania Branislava Chlebanu,
- 31. 10. 2023 skončila pracovný pomer dohodou vedúca Účelového strediska ŽSR – Regionálne pracovisko ľudských zdrojov Zvolen Martina Brašeňová,
- 01. 11. 2023 zaradil do funkcie vedúcej Účelového strediska ŽSR – Regionálne pracovisko ľudských zdrojov Zvolen Jarmilu Kapustovú.

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Alexander Sako:

- 10. 11. 2023 odvolal z funkcie riaditeľku Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR Danielu Kendiovú,
- 13. 11. 2023 vymenoval do funkcie riaditeľa Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR Martina Garaja.
- 14. 11. 2023 skončila pracovný pomer dohodou riaditeľka Odboru komunikácie a marketingu Ria Feik Achbergerová.

NA OBÁLKE: Nový most ponad rieku Morava, ktorý vznikol v rámci modernizácie. **TITULNÁ SNÍMKA:** Ondrej Mlynka

Eliminujeme výluky

Výsledok hospodárenia odráža súčasnú ekonomickú situáciu spoločnosti. Po dofinancovaní zo strany ministerstva dopravy a ministerstva financií ŽSR uskutočnili množstvo opráv, drobných rekonštrukcií a sanácií, ktoré sú mesačne zverejnené na webe zsr.sk.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA — Každý mesiac sa darí odstrániť aj poruchy mimo tabuľky, ktoré sú vyznačené červeným. Vďaka disponibilným finančným prostriedkom bolo možné aj vyplatenie mimoriadnej odmeny vo výške 250 eur, ktorá bola priznaná za mesiac október. Vedenie ŽSR sa okrem ekonomiky zaoberalo aj súčasným stavom zamestnancov, ktorí by mali odísť do riadnych alebo predčasných dôchodkov.

Aktuálna situácia umožňuje odchod zamestnancov po 40 odpracovaných rokoch. Táto možnosť výrazne zvýšila záujem o odchod do dôchodku. ŽSR podnikajú kroky na stabilizáciu súčasného stavu, ktoré povedú k zachovaniu prevádzky a bezpečnosti na infraštruktúre. V oblasti investícií ŽSR úspešne prezvali TIOP Trebišov a spustili výstavbu TIOP Vrakuňa v Bratislave. Práce naďalej pokračujú na významných projektoch modernizácie na

trase Devínska Nová Ves — Kúty — št. hr., uzol Žilina aj Poprad — Lučivná, rekonštrukcia prebieha aj v úseku Kúty — Šaštín Stráže a Tvrdošovce — Trnovec nad Váhom. Spolu s ostatnými modernizačnými a rekonštrukčnými prácami momentálne v sieti ŽSR prebieha spolu takmer 45 projektov, čo je najviac za posledné obdobie.

Vedenie sa zaoberalo aj problematikou ESG. ESG je skratka pre Environmental, Social and Governance, teda environmentálne, sociálne a riadiace kritériá, ktoré charakterizujú udržateľné, zodpovedné a etické podnikanie. ESG predstavuje súhrn rôznych environmentálnych a sociálnych noriem a zákonov, napr. environmentálnych, Zákonníka práce, etických zásad pri podnikaní. ŽSR sú v roku 2025 povinné odovzdať report za oblasť ESG za rok 2024. Vedenie podniká kroky na naplnenie povinnosti zriadením pracovnej skupiny.

Vianočný trh 2023

Odbor riadenia ľudských zdrojov organizuje 13. 12. v budove GR ŽSR v čase od 8.00 do 11.00 hod. akciu Náš vianočný trh.

AUTOR: Odbor ľudských zdrojov

BRATISLAVA — Trh je každý rok ukážkou tvorivosti zamestnancov ŽSR. Šikovní zamestnanci tak majú možnosť ponúknuť svoje vyrobené diela. V ponuke bývajú vianočné svietniky, adventné vence, obrazy a iné ručné práce, ktoré sú vhodné aj ako vianočný darček alebo vianočná ozdoba.

Odbor riadenia ľudských zdrojov žiada zamestnancov, ktorí by mali záujem o takúto možnosť prezentácie svojich výrobkov, aby sa prihlásili v termíne do 30. novembra 2023 na adrese GRO510@zsr.sk. Pri prihlásení je potrebné uviesť meno a priezvisko zamestnanca, pracovisko, telefónne číslo a druh ponúkaných výrobkov.



ŽSR prevzali TIOP Trebišov

Za účasti bývalého štátneho tajomníka ministerstva dopravy Jaroslava Kmeťa, primátora mesta Trebišov Mareka Čižmára, námestníka generálneho riaditeľa ŽSR Jozefa Veselku a zhotoviteľov projektu TIOP Trebišov bola dnes prevzatá stavba TIOP Trebišov.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Ondrej Mlynka

TREBIŠOV — Projekt ŽSR „Terminál integrovanej osobnej prepravy (TIOP) Trebišov“ priniesol 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.

TIOP slúži ako dopravný uzol prepájajúci rôzne druhy dopravy vrátane prechádzajúcej širokorozchodnej trate. „Železničné zastrešenie vlakového nástupišťa bolo realizované ako železobetónová monolitická konštrukcia. K existujúcej prevádzkovej budove bola z kapacitných dôvodov navrhnutá nová železobetónová prevádzkovo-technologická budova. Keďže ide o miesto verejného záujmu, okrem základných bezpečnostných a kapacitných požiadaviek na stavbu bolo potrebné splniť aj architektonické stvárnenie navrhovaných priestorov. Z toho dôvodu bol dôraz kladený na estetické spracovanie pripojovacích detailov, ktoré tak dotvárajú celkový dojem z priestorov železničnej stanice,“ uviedol Veselka.

Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov spája predovšetkým dopravu železničnú s dopravou autobusovou. Jeho účelom je podporiť prepravu občanov nielen v užšom okolí Trebišova, ale aj v širšom zmysle celého Košického kraja. Po prevzatí objektov na TIOP-e Trebišov pokračujú práce ŽSR na prevádzkovo-technologickej budove, montáži dopravného značenia a oznamovacích systémoch.

Stručný opis projektu: Predmetom projektu je výstavba nového terminálu integrovanej osobnej prepravy

(ďalej len „TIOP“) Trebišov. 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 dopravia 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 – novobudovaný podchod pre cestujúcich a chodcov spájajúci severozápadnú časť mesta s centrálnou 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.



Prvý TIOP v Bratislave

Za účasti bývalého štátneho tajomníka MD SR Jaroslava Kmeťa, bývalého generálneho riaditeľa ŽSR Radoslava Štefánka, starostu MČ Vrakuňa Martina Kuruca, podpredsedníčky BSK Alžbety Ožvaldovej, zástupcov Dopravného podniku Bratislava a zhotoviteľa, spoločnosti TSS Grade, sa 24. 10. začali práce na termináli integrovanej osobnej prepravy Vrakuňa.

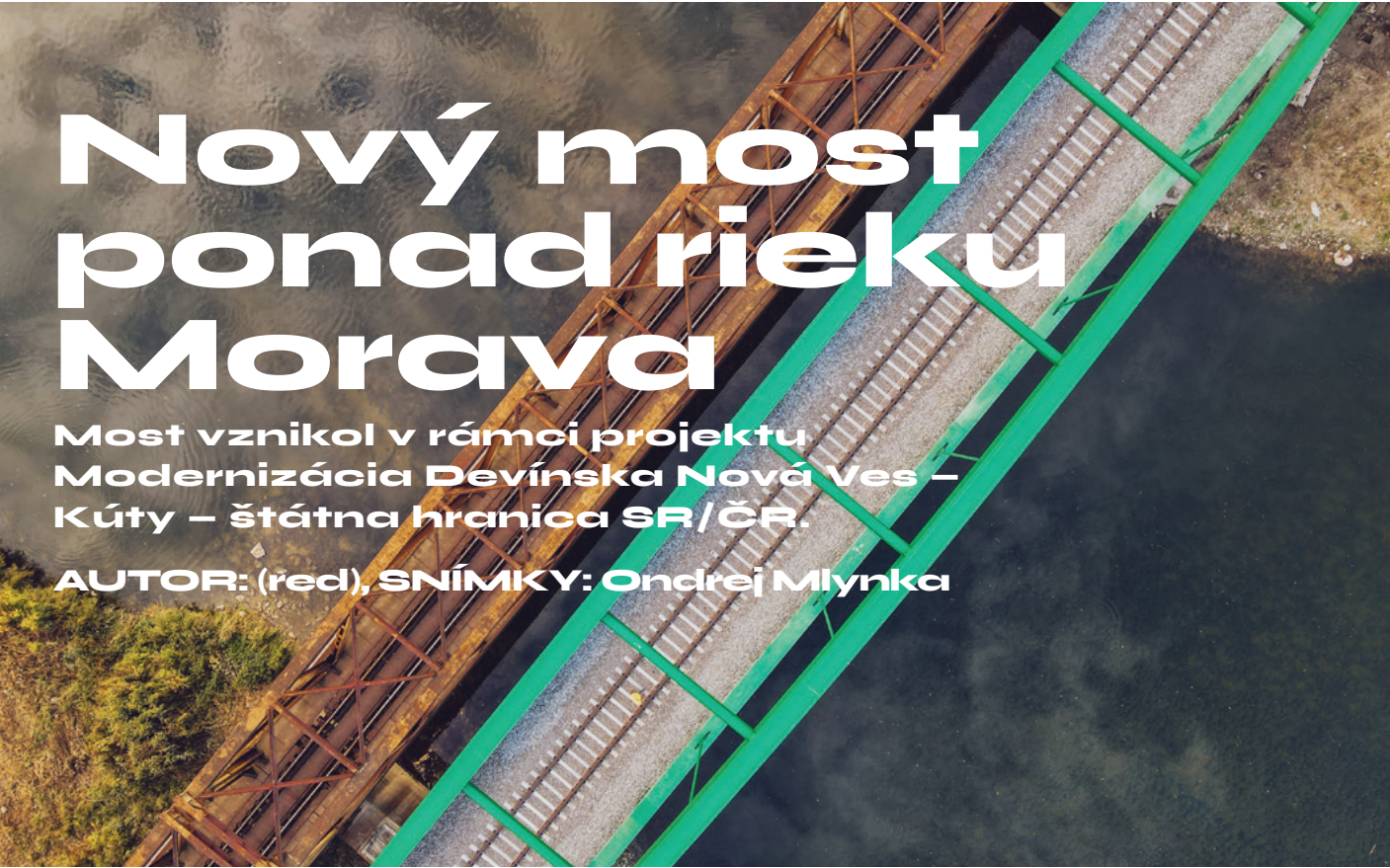
AUTOR: (red), SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA — TIOP Vrakuňa je prvým terminálom, ktorý ŽSR realizujú v Bratislave. Priniesť by mal zahustenie siete železničných zastávok, ktoré sa tak stanú dostupnejšími pre verejnosť. Cieľom projektu je zvýšenie atraktivity železničnej dopravy a vďaka jednoduchému prestupu na mestskú hromadnú dopravu aj zníženie individuálnej prepravy autami.

„V súčasnom období na Slovensku, v jeho hlavnom meste, ale aj v bratislavskom regióne, prudko rastie rozvoj automobilizmu. Z dôvodu kapacitnej, technickej, dopravnej i ekologickej výhodnosti bola ako nosný systém verejnej dopravy vybraná koľajová doprava – železničná a električková. Je preto záväzkom pre štát aj ŽSR vytvoriť pre cestujúcú verejnosť vhodné podmienky na komfortné cestovanie za prácou, školou či zábavou bez toho, aby museli využívať auto. Dnes štartujeme s lastovičkou, s prvým TIOP-om, za ktorým bude budúci rok nasledovať TIOP Lamačská brána a TIOP Ružinov,“ uviedol bývalý generálny riaditeľ ŽSR Radoslav Štefánek. Terminál integrovanej osobnej prepravy je situovaný na železničnej trati Bratislava – Komárno na rozhraní intravilánu mestskej časti Vrakuňa a extravilánu mestskej časti Bratislava – Ružinov, a to v priestore pri obratisku trolejbusov Dopravného podniku Bratislava (DPB), ktoré s traťou bezprostredne susedí, čo je z hľadiska polohy TIOP-u obrovskou výhodou.

Stavba TIOP Vrakuňa je realizovaná ako stavba na kľúč, čo znamená, že zhotoviteľ stavby má stavbu vyprojektovať a postaviť. Zhotoviteľom je TSS GRADE. Cena za dielo je 3,9 mil. eur. Nová železničná zastávka TIOP situačne pozostáva z krajného nástupištia v dĺžke 180 m s dvomi prístupovými komunikáciami s bezbariérovým prístupom. Nástupište bude vybavené imobiľmi (lavičky, smetné koše), informačnými zariadeniami ŽSR, ako aj bratislavskej integrovanej dopravy, čo umožní pre cestujúcich vizuálno-akustické zobrazovanie dopravných spojov vlakov a mestskej hromadnej dopravy.

Na ochranu cestujúcej verejnosti proti poveternostným vplyvom budú na nástupišti vybudované dva samostatne stojace prístrešky s približným rozmerom 8 x 21 m pre cestujúcich v tvare Y, pričom v menovaných prístreškoch bude vyhradené miesto aj pre stojany na bicykle (15 stojísk na bicykle). Samozrejmosťou je vybudovanie kamerového a poplachového systému narušenia, ktorý bude nepretržite sledovať priestory novovybudovanej železničnej zastávky. Výstavba TIOP Vrakuňa si vyžiada aj stavebnú úpravu Dvojkřížnej ulice, kde budú prebudované dve zastávky MHD. Ukončenie prác na diele predpokladáme v júli 2024. Omeškanie stavby cca 8 mesiacov je z dôvodu potreby majetkovoprávného vyrovnaní, ako aj povolenacích konaní tretích strán.



Nový most ponad rieku Morava

**Most vznikol v rámci projektu
Modernizácia Devínska Nová Ves –
Kúty – štátna hranica SR/ČR.**

AUTOR: (red), SNÍMKY: Ondrej Mlynka

KÚTY — Zmluva o dielo č. 01/2017 medzi ŽSR a zhotoviteľom stavby — združením JV ICM-VÁHOSTAV-SK, bola podpísaná 9. septembra 2020 s účinnosťou od 10. septembra 2020. Zmluva vychádza zo zmluvných podmienok pre technologické zariadenia a projektovanie — realizácia tzv. žltej knihy FIDIC, ktorej podstatou je požiadavka ŽSR na zhotoviteľa stavby, aby stavbu vyprojektoval a zrealizoval.

V stredu, 25. októbra v medzihraničnom úseku železničnej trate medzi železničnými stanicami Kúty (SR) a Lanžhot (ČR) sa skončila tzv. ničkoľajná prevádzka, čo znamenalo, že v uvedenom úseku bola zavedená výluka vlakovej dopravy bez jazdy vlakov. Výluka bola vyvolaná potrebou realizácie stavebných prác na železničnom zvršku, spodku, oznamovacím a zabezpečovacím zariadení, trakčnom vedení a dokončovacích prác na železničných mostných objektoch pri rieke Morave, aby mohla byť zavedená jazda vlakov po novom železničnom moste cez rieku Morava v druhej traťovej koľaji

menovaného úseku. K tejto pomerne dlhej ničkoľajnej výluka prišlo z dôvodu optimalizácie plánovaných prerušení vlakovej dopravy v súbehu s koordináciou s kolegami zo Správy železníc, pričom boli plánované celkovo tri ničkoľajné výluky v dĺžke 2 x 4 dni a 1 x 3 dni. Vzhľadom na technologické možnosti pri realizácii prác na mostných objektoch prišlo k zlúčeniu do jednej ucelenej ničkoľajky.

Predmetný železničný most sa nachádza v traťovom úseku dvojkľajnej elektrifikovanej trate medzi železničnou stanicou Kúty, ktorá sa nachádza na území Slovenskej republiky, a železničnou stanicou Lanžhot, ktorá leží na území Českej republiky. Železničný most nad riekou Morava je vo svojom strede pomyselné rozdelený štátnou hranicou Slovenskej a Českej republiky. V rámci stavby železníc SR s názvom „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves — štátna hranica SR/ČR“ sa uskutočňuje modernizácia železničného mosta cez rieku Morava, pretože je menovaný traťový úsek súčasťou

globálneho projektu prepojenia slovensko-českej hranice so slovensko-maďarskou hranicou cez Bratislavu. Cieľom modernizácie je zjednotenie so železničným systémom v EÚ, harmonizácia kvalitatívnych ukazovateľov a zvyšovanie výkonnostných parametrov železníc. Modernizácia trate spočíva v skvalitnení technických parametrov prostredníctvom zvýšenia jej technickej vybavenosti integráciou moderných a progresívnych prvkov so súbežnou inováciou zabezpečovacích systémov a systémov riadenia dopravy.

Spodná stavba pôvodného železničného mosta, ktorý je datovaný do roku 1926, nevyhovovala širkovým usporiadaním, polohou, zaťažiteľnosťou ani traťovou rýchlosťou, a preto bolo nutné existujúce teleso zmodernizovať. Modernizácia spočíva vo vybudovaní dvoch nových mostných pilierov a dvoch mostných opôr a súčasne vo výrobe, v montáži ocelevej mostovky, na ktorej je uložený železničný zvršok tvorený kamenivom, podvalmi a koľajnicami. Súčasťou je aj modernizácia trakčného vedenia, káblových vedení a oznamovacej a zabezpečovacej techniky, ktorá zabezpečuje bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky. Výška hlavných nosníkov mostovky je 15 m a šírka 7,90 m, dĺžka mosta činí 136 m. Tento druh ocelevej mostovky umožnil z technologického hľadiska možnosť jeho výsunu, čo znamená, že celá

oceľová konštrukcia bola skompletizovaná na slovenskej strane a následne bola vcelku vysunutá smerom k brehu v Českej republike. Pre potrebu železničného zvršku na moste a v jeho okolí bolo celkovo vysypaných 56 vozňov železničného kameniva s celkovou váhou 2 500 ton, pričom bolo položených spolu 650 m koľaje a 800 m trakčného vedenia.

Po ukončení stavebných prác na železničnom mostnom objekte cez rieku Morava v druhej traťovej koľaji budú nasledovať stavebné práce na železničnom mostnom objekte v prvej traťovej koľaji, a to demoláciou pôvodného mostného objektu tvoreného z mostovky a následne demoláciou mostných pilierov a výstavbou nových pilierov a montážou mostovky. Kontinuálne prebiehajú stavebné práce na železničnej zastávke Brodské, nachádzajúcej sa na slovenskej časti medzistaničného úseku Kúty (SR) — Lanžhot (ČR), kde sa budujú dve jednostranné nástupištia s podchodom pre cestujúcich a cestný podjazd pre motorové vozidlá, cyklistov a peších, ktorým sa nahrádza úrovňové železničné priecestie.

Práce na časti úseku od železničnej zastávky Brodské smerom k štátnej hranici, kde sa nachádzajú aj vyššie menované železničné mosty, budú pokračovať aj v roku 2024 s predpokladom ukončenia do konca roku 2024.



Prolongácia železničných preukazov na rok 2024

Staré železničné preukazy sa už nebudú prolongovať. Počas prolongačného obdobia bude umožnená výhradne prolongácia nových bezkontaktných čipových kariet (BČK). Pôvodné ŽP sa neodovzdávajú, zostávajú platné do výmeny za nové BČK, najneskôr do 30. 4. 2024.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA — Prolongačné obdobie železničných preukazov (ŽP) trvá od 15. 11. 2023 do 30. 4. 2024.

Výška cestovného je...

...pre zamestnancov ŽSR a ich rodinných príslušníkov

- na 2. vozňovú triedu vo výške 35,00 €
- na 1. vozňovú triedu vo výške 52,00 €

...pre dôchodcov, poberateľov starobného (nie výsluhového) dôchodku do dovŕšenia 70 rokov veku

- na 2. vozňovú triedu vo výške 20,00 € a
- na 1. vozňovú triedu vo výške 27,00 €

...pre dôchodcov, poberateľov starobného (nie výsluhového) dôchodku po dovŕšení 70 rokov veku

- cestovné na 2. vozňovú triedu vo výške 8,00 €
- cestovné na 1. vozňovú triedu vo výške 15,00 €

...pre rodinných príslušníkov dôchodcov

- cestovné na 2. vozňovú triedu vo výške 20,00 €
- cestovné na 1. vozňovú triedu vo výške 27,00 €

Centrálna výmena BČK bude prebiehať počas prolongačného obdobia nasledujúco:

Zamestnancom ŽSR a ich rodinným príslušníkom budú BČK distribuované na pracovisku zamestnanca prostredníctvom útvarov ľudských zdrojov (RP LZ) ŽSR. Individuálna výmena BČK v osobných pokladniciach so systémom pre komplexné vybavenie cestujúcich (KVC) pre zamestnancov ŽSR nie je možná. Upozorňujeme, že zamestnanci ŽSR budú môcť prolongovať nové BČK až po ich centrálnej výmene, ktorú predpokladáme začiatkom roka 2024. O ďalšom postupe centrálnej výmeny ŽP na BČK vás budeme včas informovať.

Ostatné oprávnené osoby (dôchodcovia, bývalí zamestnanci a ich rodinní príslušníci) požiadajú prostredníctvom ŽIADANKY o vydanie nového ŽP v osobných pokladniciach so zariadením KVC (nie vo výdajni ŽP). Oprávnená osoba žiada výmenu ŽP pre seba i pre rodinných príslušníkov, pretože rodinný príslušník nemôže požiadať o vydanie nového ŽP bez súhlasu zamestnanca.

Po úmrtí zamestnanca požiada o nové vydanie ŽP osoba na to oprávnená (vdova, vdovec, sirota), pre sirotu mladšiu ako 18 rokov požiada o nové vydanie oprávnený zástupca.

Prílohy k žiadanke:

- doklad o zaplatení poplatku „spisné“ v hodnote 7 € za jeden ŽP (zakúpite v pokladnici KVC),
- fotografia s rozmermi 3 x 3,5 cm označenú číslom ŽP (najčastejšie u detí), alebo zaslať fotografiu s uvedeným číslom ŽP elektronicky na zp@slovakrail.sk (veľkosť 15 — 25 kB, formát jpg, png). Ak žiadateľ nepožaduje výmenu fotografie, bude na novom BČK použitá fotografia ako na pôvodnom ŽP.

Náležitosti fotografie: aktuálna, nepoužitá, dostatočne jasná a zreteľná, vyobrazená z čelného pohľadu, bez pokrývky hlavy a bez pozadia. Pokiaľ fotografia nezodpovedá súčasnej podobe, ŽP je považovaný podľa predpisu Ok 10 za neplatný.

Žiadateľ o podaní žiadosti dostane potvrdenie, ktoré si uchová na účely vyzdvihnutia BČK. Nová BČK bude pripravená na vyzdvihnutie v rovnakej osobnej pokladnici, v ktorej žiadateľ podal ŽIADANKU – najskôr po 30 kalendárnych dňoch. Následne bude možné ŽP prolongovať.

Ak ešte nemáte vytvorené Zákaznícke konto (ZK), je nutné ho vytvoriť ešte pred prolongovaním ŽP (pred podaním ŽIADANKY o vydanie nového ŽP) v registračnom systéme ZSSK.

Registráciu ZK je možné realizovať:

- prostredníctvom webovej stránky ZSSK: [konto.zssk.sk/ca/pages/reg/registration-smart.xhtml](https://zssk.sk/ca/pages/reg/registration-smart.xhtml) — typ cestujúceho „obyčajný“,
- v pokladniciach KVC — je potrebné, aby držiteľ ŽP poskytol osobnému pokladníkovi na nahliadnutie občiansky preukaz, v prípade vytvárania Zákazníckeho konta pre dieťa, ktoré ešte nie je držiteľom občianskeho preukazu, je potrebné uviesť číslo občianskeho preukazu jedného z rodičov alebo zákonného zástupcu dieťaťa.

Telefonický kontakt v prípade otázok pri vytváraní Zákazníckeho konta: 18 188.

Podrobné informácie o výhodách ZK sú na webovej stránke ZSSK: zssk.sk/zssk-id/.

Prolongácia ŽP na rok 2024 bude možná v osobných pokladniciach so systémom KVC. Avšak začiatkom roka 2024 bude prolongácia nových ŽP dostupná aj online, prostredníctvom e-shopu ZSSK.

O sprístupnení online prolongácie bude ZSSK informovať na svojej webovej stránke a internými informačnými kanálmi.

Rodinný príslušník zamestnanca alebo bývalého zamestnanca môže prolongovať ŽP individuálne až po prolongácii ŽP zamestnanca alebo bývalého zamestnanca. Zamestnanec KVC (pokladník) vydá okrem prolongovaného ŽP aj doklad o úhrade cestovného pre každý ŽP samostatne.

Odporúčame držiteľom ŽP, aby doklad o úhrade cestovného na rok 2024 mali pri cestovaní vlakom k dispozícii na nahliadnutie vlakovému personálu.

Zamestnanci sú povinní neprolongované ŽP (aj ŽP svojich rodinných príslušníkov) odovzdať do úschovy vo svojej evidenčnej zložke najneskôr do 14. 5. 2024. ŽP môže byť v úschove najviac 2 roky, po tejto lehote sa zasiela na ORLZ ZSSK na zrušenie.

Predčasný starobný a starobný dôchodok

Zamestnanec, ktorý skončí pracovný pomer z dôvodu odchodu do predčasného starobného dôchodku a o jeho priznanie požiada do 10 kalendárnych dní od skončenia pracovného pomeru alebo z dôvodu odchodu do starobného dôchodku, predloží v evidenčnej zložke potvrdenie Sociálnej poisťovne o podaní žiadosti o priznanie dôchodku.

Na základe tejto žiadosti môže byť ŽP preukaz zamestnancovi (aj rodinnému príslušníkovi) ponechaný do priznania dôchodku, najdlhšie však do troch kalendárnych mesiacov od skončenia pracovného pomeru.

Ak zamestnanec nedostane rozhodnutie o priznaní dôchodku do troch kalendárnych mesiacov, je povinný odovzdať ŽP v evidenčnom útvare ZSSK.

Nový ŽP (dôchodcovský) bude žiadateľovi vystavený na pôvodných evidenčných miestach ZSSK (nie v KVC) až po doručení rozhodnutia Sociálnej poisťovne o priznaní dôchodku na príslušné oddelenie personalistiky, miezd a starostlivosti ORLZ ZSSK.

Kontakt na zamestnancov výdajní ŽP ZSSK:

- gabris.jan@slovakrail.sk, číslo tel.: 920-4437 (Bratislava),
- gajdacsova.denisa@slovakrail.sk, číslo tel.: 0947 773 418 (Bratislava),
- konecna.vera@slovakrail.sk, číslo tel.: 910-5027 (Košice),
- halaszova.noemi@slovakrail.sk, číslo tel.: 910-5032 (Košice).

Zamestnanec v období od skončenia pracovného pomeru do uskutočnenia výmeny ŽP nemôže požiadať o vydanie medzinárodného cestovného dokladu FIP.

Podrobné informácie o postupe prolongácie ŽP na rok 2024 a o centrálnej výmene ŽP na BČK nájdete na intranetovom portáli v záložke:

Informácie a služby/Zamestnanecké výhody/Informácia o postupe prolongácie železničných preukazov na rok 2024.

NOVÉ „REŽINKY“ V SKRATKE

ZAMESTNANCI



rodinný
príslušník

2. TRIEDA	35€	35€
1. TRIEDA	52€	52€

Nové režinky budú distribuované zamestnancom na pracovisku zamestnanca prostredníctvom útvarov ľudských zdrojov.

Prolongovať nové režinky bude možné až po ich centrálnej výmene, t. j. zrejme začiatkom roka 2024.

O ďalšom postupe centrálnej výmeny ŽP na BČK vás budeme včas informovať.

DŮCHODCOVIA (starobný dôchodok)

<70 rokov

≥70 rokov



rodinný
príslušník



20€	8€	20€
27€	15€	27€

Ak nemáte **Zákaznicke konto (ZK)**, je nutné vytvoriť ho pred podaním žiadanky o novú režinku. ZK si môžete vytvoriť na webstránke ZSSK alebo v pokladniciach KVC.

O nové režinky pre seba i pre rodinných príslušníkov je potrebné požiadať pomocou žiadanky v osobných pokladniciach KVC.

Prílohy k žiadanke:

Doklad o zaplatení poplatku „spisné“ v hodnote 7€ (zakúpite v pokladnici KVC).

Ak žiadateľ požaduje výmenu fotografie, tak: fotografia s rozmermi 3 x 3,5 cm označená číslom ŽP alebo zaslať fotografiu s číslom ŽP elektronicky na zp@slovakrail.sk (veľkosť 15 — 25 kB, formát .jpg, .png).

Nová BČK bude pripravená na vyzdvihnutie v rovnakej osobnej pokladnici — najskôr po 30 kalendárnych dňoch.

Prolongácia ŽP (trvá od 15. 11. 2023 do 30. 4. 2024) bude možná v osobných pokladniciach KVC. Začiatkom roka 2024 bude dostupná aj online, cez e-shop ZSSK.

Kontakt na zamestnancov výdajní ŽP ZSSK:

gabris.jan@slovakrail.sk, tel.: 920-4437 (Bratislava),

gajdacsova.denisa@slovakrail.sk, tel.: 0947 773 418 (Bratislava),

konecna.vera@slovakrail.sk, tel.: 910-5027 (Košice),

halaszova.noemi@slovakrail.sk, tel.: 910-5032 (Košice).

Podrobné informácie o postupe prolongácie ŽP na rok 2024 a o centrálnej výmene ŽP na BČK nájdete na intranetovom portáli v záložke Informácie a služby/Zamestnanecké výhody/Informácia o postupe prolongácie železničných preukazov na rok 2024.



Stretnutie česko-slovenských elektrikárov

Druhý septembrový týždeň 2023 sa niesol v znamení spoločného rokovania českých a slovenských prednostov odvetvia elektrotechniky a energetiky. Tradične sa na rokovaní zúčastnili zástupcovia Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR, Odboru elektrotechniky a energetiky GR Správy železníc (SŽ) a prednostovia sekcií, resp. správ elektrotechniky a energetiky zo ŽSR a SŽ oblastných riaditeľstiev, VVÚŽ a ich kolegami z Centra techniky a diagnostiky SŽ.

AUTORI: Miloš Šefčík, Ján Rohlíček

BRATISLAVA — Elektrotechnické zariadenia ŽSR a SŽ majú svoje korene ešte za fungovania ČSD. Preto aj rozvoj a prevádzkové problémy v oblasti elektrotechniky a energetiky majú veľa spoločných charakteristických znakov pre oboch železničných manažérov infraštruktúry. Na úvod stretnutia sa účastníci vzájomne informovali o aktuálnej situácii na ŽSR a SŽ v oblasti odvetvia elektrotechniky a energetiky.

Súčasnosť sa nesie v znamení zmeny trakčnej elektrickej sústavy a rozvíjajúcej sa elektrifikácie. Zástupcovia sa informovali o pripravovaných zmenách trakčnej elektrickej sústavy, a to najmä v pohraničných oblastiach. Taktiež boli predmetom rokovania aj skúsenosti z prebiehajúcich elektrifikačných prác.

Kolegovia so SŽ prezentovali doterajšie skúsenosti z prevádzky nových trakčných napájacích staníc, využívajúcich technológiu statického frekvenčného meniča (SFC). Keďže v súčasnosti sú zvyšujúce sa nároky na odoberanú elektrickú energiu, javí sa využitie tejto modernej technológie ako cesta budúcnosti na napájanie trakčných odberov. V súčasnosti je SFC technológia v prevádzke na TNS Nedakonice a Říkovice.

Blížiac sa zimné obdobie bolo témou o technických skúsenostiach s odstraňovaním ľadovky z trakčného

vedenia. ŽSR už niekoľko rokov využívajú systém elektrického ohrevu trakčného vedenia (EOTV) na úsekoch jednosmernej trakčnej prúdovej sústavy. Taktiež sa konali skúšky s elektrickým ohrevom trakčného vedenia na jednofázovej trakčnej elektrickej sústave. Postupne sa rozvíja automatizácia celého procesu EOTV, čo bude viesť nielen k zefektívneniu celého procesu, ale aj k úsporám na elektrickej energii.

Ďalšími témami bolo budovanie magistralného rozvodu 22 kV a siete nabíjacích staníc pre elektromobily v rámci odvetvia EE, resp. budovanie nabíjacích staníc pre dvojzdrojové akumulátorové vlaky (BEMU — battery electric multiple unit).

Na oboch stranách rieky Moravy rezonuje téma úspor elektrickej energie. Možnosti úspor smerujú do efektívnejšieho využívania elektrického ohrevu výhybiek, výmeny zastaraných zdrojov osvetlenia za moderné LED svietidlá a aj využívanie obnoviteľných zdrojov energie.

Tentoraz sa rokovanie uskutočnilo v obvode OR Zvolen a nadviazalo tak na tradíciu stretávania sa v rôznych lokalitách Česka a Slovenska. Rokovanie sa začalo ukázkou zapuzdrenej rozvodne 25 kV na trakčnej napájacej stanici v Banskej Bystrici a samotné rokovanie sa v ďalších dňoch konalo v lokalite Tále.

DEJINY KOŠICKO- BOHUMÍNSKEJ ŽELEZNICE

V rokoch 1918 až 1945

Časť VII V ohrození vojnou

Neúspech odzbrojovacej konferencie v Ženeve v roku 1932, na ktorej sa nepodarilo prinútiť Nemecko dodržiavať podmienky Versaillskej mierovej zmluvy obmedzujúce počet vojakov nemeckej armády, zbraní a brancov, viedol prezidenta Edvarda Beneša na presadzovanie opatrení na posilnenie obranyschopnosti Československa. Súčasne s plánovaním výstavby pohraničných pevností, vyzbrojovaním armády a mobilizačnými prípravami sa prijali opatrenia, ktoré mali zvýšiť výkonnosť železničnej infraštruktúry na dôležitých dopravných smeroch, teda aj na KBŽ.

AUTOR: JĎ, SNÍMKA: archív ŽSR



BRATISLAVA — Do konca roka 1936 sa z normálneho investičného programu na KBŽ realizovalo len niekoľko väčších stavieb – dielne na opravu rušňov v Košiciach, garáže pre cestné vozidlá ČSD v Košiciach a Štrbe, rekonštrukcia stanice v Liptovskom Mikuláši a rozšírenie dielni vo Vrútkach. Podobne to bolo na iných tratiach dôležitých na obranu republiky, a preto sa schválil rozšírený investičný program zameraný na železničnú infraštruktúru. Na KBŽ sa naplánovali rekonštrukcie na dvojkoľajnú trať v úsekoch Žilina – Vrútky (21 km) a Východná – Batizovce (24 km), stavby traťových spojok pri Margecanoch a Kysaku, stavby troch nových výhybní, rekonštrukcie a rozšírenie koľajísk v staniciach Kraľovany, Ružomberok, Východná, Štrba, Hrabušice (dn. Vydriňák), Batizovce (dn. Svit), Krompachy, Kluknava, Margecany, Košické Hámy, Malá Lodina, Kysak, Kostoľany nad Hornádom.

Výhybne boli stanice s dvomi koľajami a väčšinou len s dvomi výhybkami. Umožňovali riadiť dopravu vlakov tak, že sa v nich protismerné vlaky mohli križovať (vyhnúť) alebo rýchlejší vlak v nej predbehol pomalší. Umožnili zvýšiť výkonnosť jednokoľajnej trate – teda dopraviť viac vlakov za 24 hodín. Prvé tri výhybne na KBŽ sa postavili v trakčne náročnom úseku vedenom v prielome Hornádu medzi Margecanmi a Kysakom – Bujanov (km 39,3), Kunazov (km 30,6) a Sopotnica (km 20,7). RŠŽ Košice ich aktivovalo 15. septembra 1937 po dvoch rokoch stavby. V roku 1937 sa začali stavať ďalšie výhybne v úseku Ľubochňa – Spišské Vlachy: Hrboltová (km 196,5), Hybe (km 146,5), Gánovce kúpele (km 104,9), Spišské Tomášovce (km 90,7) a Vítkovce (km 68,4).

Na rozdiel od výhybní predstavovala prestavba trate na dvojkoľajku komplikovanejšiu investíciu. Aj preto sa do začiatku 2. svetovej vojny podarilo dokončiť len 11-kilometrový dvojkoľajný úsek Žilina – Strečno (15. 1. 1939), ktorý sa rekonštruoval od roku 1935. Ďalšie čiastkové úseky KBŽ sa odovzdávali postupne v obdobi Slovenských železníc (1939 – 1945).

Traťové spojky umožňovali vlakom prejsť z jednej trate na inú bez zachádzania do odbočnej stanice. Odstránila sa tým jazda úvratou v odbočnej stanici, pri ktorej musel obiehať rušeň zo začiatku na koniec vlaku. Spojka pri Margecanoch sa postavila na začiatku rekonštrukcie stanice (1935), pri ktorej sa predĺžili pôvodné koľaje a postavila nová výhrevňa (rušňové depo). Margecanská spojka prepájala traťové koľaje smer Košice so smerom do Zvolena. Východ Slovenska získal druhé

železničné spojenie so západom 26. júla 1936, keď sa začala doprava na celej novej trati Margecany – Červená Skala. V Kysaku sa postavili dve nové koľaje a spojka prepájajúca KBŽ s traťou do Prešova, ktorej koľaj križovala hlavnú trať mimoúrovňovo na moste.

V druhej polovici tridsiatych rokov 20. stor. sa v staniciach KBŽ, ktoré sme uviedli vyššie, postavili ďalšie dopravné koľaje, pôvodné sa predĺžili, vymieňali výhybky a koľaje za modernejšie, na trati sa demontoval koľajový zvršok s malou únosnosťou a kládol sa zvršok typu T, tiež sa vymenili niektoré mosty. Tieto rekonštrukcie umožnili zvýšiť traťovú rýchlosť a používať ťažšie rušne. Pre očakávaný nárast počtu vlakov počas vojenských mobilizácií sa investovalo do zvýšenia výkonnosti zariadení na zásobovanie rušňov vodou a uhlím.

Prebiehali stavby vojenských objektov a zariadení, napr. pozdĺž južnej štátnej hranice sa budovali obranné línie pozostávajúce zo železobetónových pevností. Na ich stavbu sa vlakmi prepravovalo množstvo materiálu a stavebných strojov. Na prevážanie vojenských transportov sa plánovali diaľkové nákladné vlaky, ich veľké množstvo malo prechádzať po KBŽ. Pre vojenské vlaky sa počítalo s najvýkonnejšími parnými rušňami – so štyrmi alebo s piatimi spriahnutými kolesami. Vozne do vlakových súprav pre záložníkov mali zaraďovať určené stanice. Diaľkové vlaky sa mali skladať z jedného služobného vozňa pre železničný personál, 1 vozňa 2. triedy pre dôstojníkov a 20 vozňov 3. triedy pre mužstvo. Pretože nebol dostatok osobných vozňov, na prepravu vojakov sa mali použiť nákladné vozne so strechou radu Z – v jednom vlaku ich mohlo byť 30. Prepravná kapacita pri týchto vlakoch mala dosiahnuť asi 1 300 miest.

Ohrozenie Československa Nemeckom sa v roku 1938 stupňovalo a viedlo k vyhláseniu mobilizácie vojakov v zálohe. Od prvého dňa mobilizácie nedele 25. septembra za 5 dní nastúpilo k vojenským útvarom viac ako milión mužov osemnástich ročníkov, takže spolu s dvomi ročníkmi základnej vojenskej služby a vojakmi z povolania dosiahol stav čs. armády takmer 1,5 milióna mužov. Na tratiach sa aktivoval vojnový (tzv. maximálny) cestovný poriadok, ktorý výrazne obmedzil verejnú dopravu, napr. na KBŽ zostali premávať pravidelné vlaky – 2 osobné a 2 rýchliky. Na tratiach premávali vojenské vlaky oboma smermi. Železnica tak prispela k tomu, že ozbrojené sily Československa stáli pri hraniciach pripravené brániť republiku.



150 rokov trate Michaľany — Košice

Klub priateľov železníc východného Slovenska, zastúpený výpravcom Jozefom Mačajom, prichystal pre verejnosť dve rozsiahle prednášky o 150-ročnej histórii trate Michaľany – Košice. Obyvatelia obcí Ruskov a Kuzmice sa tak mohli preniesť o desiatky rokov späť a spomínať na svojich blízkych, ktorí pomáhali históriu týchto staníc a trate tvoriť. Ohotne sa zapájali do diskusie a stali sa tak aktívnymi spolutvorcami týchto akcií.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: archív J. Mačaj

RUSKOV/KUZMICE — Doplnujúca tretia (detská) verzia prednášky bola venovaná žiakom, ktorých Základná škola v Ruskove vybrala pre ich blízky vzťah k železnici a pre ich záujem o štúdium na železničných stredných školách. Završená bola exkurziou v dopravnej kancelárii s ukážkou práce výpravcu i ďalších železničných profesií. Nechýbali drobné darčeky so železničnými motívami. Súčasťou podujatí bola komentovaná výstava historických fotografií práve z prostredia oboch spomínaných staníc.

Kde u vás skrsla myšlienka pripraviť takéto prednášky?

Prvotným zámerom bolo, aby 150. výročie trate Michaľany – Košice nezostalo nepovšimnuté. Preto som chcel týmto

„nízkonákladovým“ spôsobom záujemcom pripomenúť, ako veľmi železnica ovplyvnila civilizáciu, a že bola a je súčasťou našich životov viac, ako si vieme predstaviť. Návštevníkom som chcel chronologicky priblížiť históriu i zákulisie fungovania železnice, čo sa za tie roky zmenilo i s akými problémami museli železničari zápasiť. Aj preto som si na prezentáciu vybral stanice, ktoré poznám dokonale. V Kuzmiciach som vyrastal, v Ruskove žijem a pracujem.

Je toto váš prvý počín alebo ste niečo pripravovali už aj v minulosti?

Samotné prednášky sú mojou prvotinou. No v železničnej nostalgii sa angažujem už 30 rokov. Spolupracujem s klubmi spadajúcimi pod Železničné múzeum.

Venujem sa aj akejsi „železničnej archeológii“, ktorá spočíva v objavovaní zabudnutých fragmentov tratí, staníc i železničných artefaktov. Snažím sa ich význam vyzdvihnúť, oživiť ich zašlú slávu a zachovať ich pre nasledujúce generácie. V podstate robím to, čo Železničné múzeum, len v oveľa menšom meradle.

Aké máte reakcie okolia?

Prednášky akoby naschvál sprevádzali vietor a dážď. No potešilo ma, že napriek nepriazni počasia ľudia prišli. V spolupráci s miestnou umelkyňou Monikou Vitányi, pre ktorú je stanica Ruskov dlhoročnou inšpiráciou, sme nachystali výstavu obrazov v priestoroch starej čakárne. Tá sa stretla s obrovským ohlasom verejnosti. Výstava trvala 2 týždne, takže ju dodatočne navštívili aj tí, ktorí v deň prednášky prísť nemohli. Základná škola ma dokonca požiadala o opakovanú prednášku pre deti. Tie boli unesené z vystavených železničných artefaktov. Obyvatelia oboch obcí prejavili záujem aj o písomné a grafické spracovanie týchto prednášok.

Pripravujete niečo aj do budúcnosti?

V hlave mám niekoľko rozpracovaných ideí. S klubom priateľov železníc východného Slovenska by sme chceli zachrániť a zviditeľniť niektoré významné prvky tejto trate a naďalej pripravovať nostalgické jazdy, ktoré sa tešia veľkej obľube milovníkov železnice i verejnosti.



Cestujúcich potrápia výluky v Bratislave

Železničná stanica Bratislava Hlavná stanica sa nachádza vo veľmi stiesnených pomeroch, kde sú polomery oblúkov vo výhybkách veľmi malé a v súčinnosti s veľkou intenzitou dopravy dochádza k nadmernému opotrebeniu súčastí výhybiek oproti podobným staniciam.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA — V železničnej stanici Bratislava Hlavná stanica prebehla defektoskopická kontrola koľají a výhybiek a boli zistené chyby, ktoré si vyžiadali opatrenia vyplývajúce z príslušných predpisových opatrení. „Obmedzenie rýchlosti vlakov v železničnej stanici Bratislava Hlavná stanica na 10 km/h bolo zavedené 9. novembra 2023 o 12.00 h z dôvodu chýb na infraštruktúre. Chyby sa priebežne odstraňujú, čoho dôkazom je, že 14. novembra 2023 od 14.00 h bolo zhlavie smer Bratislava-Lamač bez obmedzenia. Obmedzenie jazdy v prípade nákladných vlakov spočíva v úprave sledu

vlakov podľa dôležitosti vlakov, prípadne zníženej kapacity. Pri riadení sledu je brané na zreteľ aj to, že vlaky nákladnej dopravy sú dlhšie a ťažšie ako vlaky osobnej dopravy, a tak by ich prípadná jazda nižšou rýchlosťou cez uvedený úsek obmedzovala vlaky osobnej dopravy,“ informoval Miroslav Ťažký z Odboru dopravy.

Snahou ŽSR je čo najskôr zabezpečiť, aby sa postupne odstraňovali prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti. Momentálne majú ŽSR v štádiu rozpracovanosti projekt Uzol Bratislava, ktorý výhľadovo zlepší situáciu na sieti.



Na 100. ročníku MMM 2023 železničiari bežali štafetu

Biele holubice mieru vzlietli už 100-krát nad Košicami 1. októbra 2023. Sto rokov ich nasledujú aj bežci, aby sa vrátili na maratón, druhého najstaršieho na svete po bostonskom a najstaršom v Európe. Práve tento rok oslavoval svoje 100. výročie.

AUTOR: Brunovský, (red), SNÍMKA: Brunovská R.

KOŠICE — Košické ulice opäť lemovali davy fanúšikov behu. A. Jung predstavil 30. septembra 2023 všetkých pozvaných bežcov z afrického kontinentu. Zo žien Margaret Agai z Kene, Ayantu Kumela, Maeregu Hayelomu z Etiópie. Z mužov sa zúčastnili Reuben Kerio Keňa, Kebebe Tulu Etiópia aj Berhane Tesfaj z Eritrey. Predstavili aj medzinárodnú olympijskú štafetu v zložení Anastazia Kuzminová, český bežec na lyžiach Martin Koukal, maďarská rýchlostná kanoistka Gabriela Szabóová a poľský chodec Robert Korzeniowski. Prihlasovanie pretekárov sa skončilo už v marci 2023 v dôsledku zaplnenej kapacity. V deň D odštartovalo 5 000 maratónco, takmer 600 štafiet, 6 000 polmaratónco a 500 online a handbike. Počasie bežcom prišlo.

Medzi štartujúcimi bola aj štafeta ZV OZŽ GR ŽSR, ktorú zostavili a sprevádzali behom manželia R. a F. Brunovský. Na štafete sa zúčastnili Martin Plačko, Roman Škerlík, Miroslav Pleceník a Miroslav Fuker. „Každá štafeta pozostávala zo štyroch bežcov, ktorí bežali po 12, 9, 12 a 9 kilometrov. Na prvom striedaní bolo veľa bežcov a fanúšikov, preto bolo ťažké striedanie našej štafety sledovať. Na druhom striedaní už bol prehľad. Čas mala naša štafeta 1:40 hod., čo signalizovalo celkový čas hlboko pod 4 hodiny. Tretie striedanie už predpoklad potvrdzovalo. Bežali sme cca 10 minút za olympijskou štafetou. V cieľi nám namerali čas 3:15 hod., čo bolo v konečnom účtovaní celkovo 10. miesto z 582 štafiet. Sami sme z toho boli prekvapení, ale bolo to tak,” zhodnotil Brunovský a my im z redakcie gratulujeme.

100 rokov písania pamätnej knihy

Často si pripomíname výročia výstavby železničných tratí či výročia ich sprevádzkovania. A pri spomínaní na udalosti či už pri výstavbe alebo zo života na železnici, čerpáme informácie z pamätných kníh železničných staníc.

AUTOR: Daša Krčová, SNÍMKA: Denis Dymo

BRATISLAVA — 17. októbra 1923, teda práve pred sto rokmi, vyšiel výnos ministerstva železníc – Pamětní knihy železničních úřadů. Sebrání pamětí na dobu převratu: „Aby zachovány byly důležité a pamětihodné události železniční, jež nebylo by lze v budoucnosti seznati z registratur a archivů železničních, dále aby i pro zpracování místní historie v obcích mohly býti poskytnuty příspěvky železničními úřady, jest u všech dopravních a staničních úřadů zříditi obligatorně ‚Pamětní knihu‘, do níž by se zapisovaly všechny důležité a pamětihodné události.“

Na základe výnosu bola každá železničná stanica povinná ihneď založiť pamätnú knihu. Výnos hovoril aj o tom, čo by mala pamätná kniha obsahovať. Odporúčalo sa k zápisom pripojiť aj rôzne originálne dokumenty a fotografie.

Za tých 100 rokov vyšlo viacero dokumentov ohľadom vedenia pamätných kníh, či už výnosov, rozkazov alebo obežníkov. Zaujímavým je výnos ministerstva železníc z roku 1953, v ktorom bolo vedenie pamätnej knihy formulované dosť nešťastne, a to na základe dobrovoľnosti, čo postupne viedlo k zániku tejto tradície v Česku. U nás na Slovensku v tom istom roku vyšiel obežník Správy bratislavskej dráhy, kde sa uvádzalo, že pamätná kniha sa musí písať dobrovoľne. Vďaka tejto formulácii sa dnes môžeme chváliť úžasnou zbierkou pamätných kníh, ktoré sa píše dodnes, a dúfajme, že sa budú písať ďalších sto rokov.

Na ochranu pamätných kníh sa už od začiatku posielali do železničného archívu tzv. opisy pamätných kníh. Tieto opisy sú však bez príloh. To, že zasielanie opisov pamätných kníh do archívu malo zmysel, ukázal čas, keďže mnoho originálov pamätných kníh sa nenávratne stratilo. V archíve je uložených iba 126 originálov pamätných kníh, kým opisov pamätných kníh máme až zo 441 železničných staníc.

V súčasnosti platí Smernica o tvorbe, vedení a uchovávaní pamätnej knihy na ŽSR, kde sa okrem iného spomína aj odovzdanie existujúcich originálov pamätných kníh do Archívu ŽSR. Na tomto mieste by sme chceli apelovať na tých prednostov staníc, ktorí ešte majú na stanici staršie originály pamätných kníh, aby ich odovzdali do Archívu ŽSR, aby tieto knihy ostali zachované aj do budúcnosti a nie nenávratne stratené. Momentálne prebieha aj digitalizácia opisov pamätných kníh. V súčasnosti je už kompletne zdigitalizovaných 164 pamätných kníh, zvyšok je zdigitalizovaný do roku 1955.

Tradícia písania pamätných kníh je u nás na železnici stále živá a momentálne pamätnú knihu píše 57 železničných staníc. Písanie pamätných kníh je aj oceňované, v niektorých rokoch bola aj prostredníctvom časopisu Železničný semafor organizovaná súťaž o najkrajšiu pamätnú knihu.



Pýtajú sa sochára: - Je ťažké vytesať leva? - Ani nie, zoberiete kus mramoru ... tajnička.				Pomôcky: aker, Ki, Che , Lol, Onan		stráň	orgány sluchu	prezývka Ernesta Guevaru	usmrtila jedom	Pomôcky: bard, etát, Ša, kach,Liba		vzťah	okúzli	pokolenie	súkaním zhotoví	kovový súd na naftu			
				suchota						banské pracovisko									
				2															
				a iné (skr.)				druh syra											
				typ rus. lietadiel				benátsky cestovateľ											
Jozef Vysočani	remeň	4	ampérho- dina (zn.)			rehoľný kňaz								EČV okr. Košice					
				astát (zn.)		holmium (zn.)								veľhad					
biblická postava					telefonát								zvinutá látko						
						obviňoval							st. kanad. hokejista						
remiza v šachu				odovzdá- val hlas							zn. kvality múky				3	korálový ostrov			
				kapustov. zelenina							tam (hovor.)								
arabský člen			Zem u Sumerov			Otravné látky			okraj predmetu										
				úradná kniha		poolepuj			obec pri Prievidzi										
zárodok rastliny						anglická ploš.miera							filmový mimozem.						
						talizman							konzervač. prostriedok						
tresla								osobné zámeno				filipínska sopka							
								žen.meno (26.9.)				mesto v Poľsku							
popravca				rezná časť pluhu							okolo (bás.)								
				keltský nár.spevák							Obmený transportér								
Pomôcky: akanit, Apo, Orr, porub	infekčná choroba koní	rubidium (zn.)			inštinkt				padanie (odb.)							šaty (zastar.)			
				ugrofínsky pojem duše		EČV okr. Levoča			seknutie										
zlorečil, hrešil						poštár (hovor.)													
						tibetský kmeň													
1											starší slovenský hokejista								
chladno					útok (kniž.)						výrubok (les.)								

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
 Krížovka z minulého čísla: „... prášil nohavice a zabudol, že ich mám na sebe.“ Výhercovia: Martin D., Erika B., Michal Ž.

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





Futbal v Dolomitoch

Talianske stredisko Selva di Val Gardena, ležiace pri Bolzane, je známe predovšetkým športovým fanúšikom vďaka pravidelným každoročným pretekom svetového pohára v zjazdovom lyžovaní. Toto nádherné miesto vybrali v druhý septembrový víkend talianski organizátori na usporiadanie tradičného medzinárodného turnaja železničiarov v malom futbale Challenge Mastronardi.

AUTOR a SNÍMKA: Radoslav Jurčina

TALIANSKO — Pozvanie na podujatie tentoraz prijali železničné spoločnosti z Anglicka, Francúzska, Belgicka, zo Švajčiarska, z Rakúska a Česka. Slovensko zastupoval Futbalový klub slovenských železničiarov, ktorý zoskupuje takmer výhradne prevádzkových zamestnancov ŽSR, a osmičku doplnilo domáce Taliansko. Na piatkovom večernom stretnutí vedúcich výprav nás žreb zaradil do „skupiny smrti“, z čoho bolo zrejmé, že od začiatku sa pôjde naplno a na šetrenie síl či taktizovanie nebude priestor.

Dedinka Selva di Val Gardena sa nachádza v nadmorskej výške 1563 m nad morom, čo je o vyše dvesto metrov vyššie ako Štrbské pleso, takže nás neprekvapilo, keď sme sa v sobotu zobudili do chladného rána, ktorého bezoblačnosť sľubovala slnečný deň. Po raňajkách nasledovala veľmi jednoduchá logistika, keďže futbalový štadión sa nachádzal sotva 50 metrov od hotela. ihrisko v krátkom čase hýrilo farbami ôsmich súprav dresov a ovzduším sa niesla vrava rozličných európskych jazykov.

Po slávnostnom otvorení turnaja sa na umelej trávě hrali zápasy v skupinách. Slovenský výber nezačal najšťastnejšie a s Rakúskom prehral 0:3. S domácimi Talianmi v napínavom zápase o udržanie nádejí na postup dlho vyhrával o jeden gól, no po spornom vylúčení a následnom inkasovanom góle uhrál remízu 2:2. V poslednom

zápase s Českom, v ktorom sa predviedli najmä strelci, Slováci rozhodli o svojom postupe po víťazstve 9:3.

V poobedňajších hodinách, keď nás okrem predváždanej hry hrialo aj septembrové slniečko, pokračoval turnaj zápasmi o umiestnenie. V semifinále s Francúzskom, víťazom skupiny B, boli Slováci lepším mužstvom, no doplatili na slabú efektivitu a po dvoch strelách zďiaľky nešťastne prehrali 1:2. Nečakaným bonusom pre náš tím bola v závere turnaja skupinka slovenských chlapcov, žijúcich so svojimi rodinami v Selve, ktorá nás povzbudzovala neustálym skandovaním a mávaním veľkej slovenskej vlajky. Náš tím sa im za povzbudzovanie odmenil v „malom finále“, ktoré s prehľadom vyhral nad Belgickom 6:0 a obsadil tak konečné 3. miesto. Turnaj vyhralo Rakúsko, ktoré si po penaltovom rozstrele poradilo s Francúzskom.

V podvečerných hodinách sa uskutočnilo vyhodnotenie a krátko sa odprezentovalo aj Rakúsko, organizátor turnaja Challenge Mastronardi 2024. V nedeľu doobeda sme pred obedom využili čas a vyviezli sme sa lanovkou na vrch Piza Pranseies (2 254 m), odkiaľ sme obdivovali čaro a krásu talianskych Dolomitov. Cestou späť sme sa po nákupe suvenírov prešli po miestnom chodníku slávy, pripomínajúcom mená všetkých víťazov alpských lyžiarskych súťaží, ktoré tento kraj tak preslávil.

Blahoželáme

[illegible]

[illegible][illegible][illegible]

[illegible][illegible][illegible][illegible]

[illegible]

Pod'akovanie

[illegible][illegible]

[REDACTED]

Spomíname



Vaše príspevky do decembrovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsemafor@zsr.sk do 10. decembra 2023.



Spomíname na železničiarov

Železničná doprava je považovaná za najbezpečnejšiu formu prepravy tovaru a osôb. Železničari však vo svojej profesii mnohokrát nasadzujú aj svoje životy. Aby sa na tieto obete nezabúdalo máme v exteriéri Železničného múzea v Bratislave pamätník na pamiatku železničiarov, ktorí prišli o život počas výkonu svojho povolania.

AUTOR: Lucia Lizáková, Denis Dymo
SNÍMKA: Cristalmedia

BRATISLAVA — Vo štvrtok 2. novembra sa preto pri príležitosti Pamiatky zosnulých uskutočnilo pietne a memoriálne stretnutie spojené s položením kytíc a vencov na Symbolickom cintoríne železničiarov v areáli Železničného múzea SR v Bratislave.



Pozdrav od žiakov ku Dňu železničiarov

V októbri nám do redakčnej pošty prišiel milý pozdrav od žiakov 4. A triedy zo ZŠ Pavla Marceľho, Bratislava. Deň železničiarov si pripomenuli projektovou hodinou o vláčikoch, našich železničiaroch a o ich dôležitej a neľahkej práci. Potešili nás pár fotografiami a básničkami.

VLÁČIK SLIMÁČIK

Červený je vláčik,
pomalý ako slimáčik.
Predbehne ho vtáčik,
ba aj ten čmeláček.

A tam je ďalší vlak,
ide akosi naopak, ako rak.

Aby sa nehneval, dám mu kvetinku
a mne dal rušňovodič sladučkú zmrzlinku.

— Janko Ploskuňák, 4. A

(red)

Vo Švédsku otvorili novú štvorkoľajovú železnicu medzi Malmö a Lundom

Medzi Malmö a Lundom premávajú vlaky po novej štvorkoľajovej železnici. Výrazne tak zvyšuje kapacitu dopravy a s prichádzajúcou zmenou cestovného poriadku to znamená viac vlakov na koľajniciach.

ZDROJ: railtech.com

ŠVÉDSKO — Medzi 22. septembrom a 8. októbrom bola úplne alebo čiastočne prerušená vlaková doprava medzi Malmö a Lundom, aby sa dokončili práce. Medzi Malmö a Lundom sa úsek Lund-Arlöv rozšíril z dvoch na štyri koľaje. Výstavba úseku

medzi Flackarpom a Arlövom sa začala na jeseň 2017 a na úseku medzi Flackarpom a Klostergårdenom v Lunde na jar 2020. Aktuálne sú úseky prepojené a v prevádzke. Železnica medzi Arlövom a železničnou stanicou Malmö už bola rozšírená na štyri koľaje.

DB pokračuje v pilotnom projekte opravy koridoru Riedbahn

Deutsche Bahn (DB) výrazne pokročili v prípravách na komplexnú rekonštrukciu Riedbahnu, kritického koridoru spájajúceho Frankfurt/Main a Mannheim. V dôsledku prísneho celoeurópskeho obstarávacieho procesu spoločnosť DB zadala stavebné zákazky na pilotný projekt zameraný na transformáciu tejto siete na vysokovýkonný systém.

ZDROJ: railtech.com

RAKÚSKO — Projekt zahŕňa spoluprácu štyroch skúsených spoločností, a to Leonhard Weiss, Spitzke, Swietelsky Baugesellschaft a Siemens Mobility, zodpovedných za riadiacu a bezpečnostnú techniku. Aby sa vyrovnali so značnými stavebnými požiadavkami

spojenými s päťmesačnou odstávkou rušného koridoru Riedbahn, DB rozdelila prácu na dva segmenty: prvý zahŕňa úsek medzi Frankfurtom nad Mohanom a Biblisom, zatiaľ čo druhý zahŕňa úsek Biblis do Mannheimu.

Uzávierka železníc Frejus medzi Francúzskom a Talianskom je predĺžená

Železnica Frejus, hlavný železničný hraničný priechod medzi Talianskom a Francúzskom, je po katastrofálnom zosuve pôdy uzavretá od 27. augusta. Podľa Oliviera Theveneta, viceprezidenta ministerstva zodpovedného za infraštruktúru, mobilitu a cestovanie, infraštruktúra nebude znovu otvorená pred koncom roka 2024.

ZDROJ: railtech.com

FRANCÚZSKO — To znamená, že vlaky budú musieť čakať ešte dlhšie, než sa pôvodne plánovalo, aby mohli opäť začať jazdiť po trati, keďže predchádzajúce odhady tvrdili, že tunel bude znovu otvorený v lete 2024.

Thevenet uviedol, že aj tento nový termín sa môže líšiť v dôsledku geologických a meteorologických podmienok, ako uviedli rôzne francúzske médiá vrátane verejnoprávnej televízie TV5Monde.



Podporte svojho zamestnávateľa



u ankete
NAJZAMESTNÁVATEĽ
roku 2023 u kategórii
Doprava a logistika

Svoj hlas môžete odovzdať
na: **najzamestnavatel.sk**

