

ŽELEZNIČNÝ Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

JÚN 2021



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY



TÉMOU ROKOVANÍ UŽ NIE JE PANDÉMIA

Potešujúcou správou je aktuálne veľmi nízke percento výskytu pozitívne testovaných zamestnancov a prípadov karantény z rôznych dôvodov.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – Chcem poďakovať všetkým zamestnancom ŽSR, že sa podarilo udržať plnú prevádzkyschopnosť infraštruktúry počas 1. aj 2. vlny pandémie. Porady Krízového štábu ŽSR sa nateraz prerušili do odvolania. Do porady vedenia bol zaradený materiál pod názvom Konceptia parkovísk na sieti ŽSR. Prínosy z projektu a komunikácia s potenciálnymi záujemcami o plochy ukázala, že veľké mestá (krajské, okresné) majú záujem skôr o úpravu predstaničných priestorov s cyklodopravou a parkovísk s presunom cestujúcej verejnosti na MHD a cyklodopravu. Naopak, obce v okolí týchto miest majú záujem o budovanie záchytných parkovísk



Milí kolegovia, železničiar,

leto klope na dvere a verím, že s uvoľňujúcou sa situáciou si ho užijeme o čosi pokojnejšie. Aj preto sme sa rozhodli urobiť výzvu o najzaujímavejšiu letnú fotku. Zdieľajte s nami vaše zážitky. Fotky nám môžete zasielať na zsemafor@zsr.sk a my ich radi uverejníme. O svoj príbeh sa s nami podelil aj železničiar Ivan Batory, ktorý sa päťkrát zúčastnil Zimných olympijských hier. Rozhovor s ním nájdete na dvojstrane 10 a 11. Na

typu TIOP a TIP. Vedenie ŽSR sa zhodlo na prehodnotení koncepcie parkovísk z roku 2017 z dôvodu opätovného posúdenia na základe aktuálnych strategických dokumentov (Stratégia ŽSR, Strategické dokumenty SR, Strategické dokumenty jednotlivých krajov) a posúdenie možností potenciálneho využitia týchto plôch v týchto lokalitách (teda implementáciu výsledkov pôvodného projektu), ako aj možnosti potenciálneho využitia plôch vo vytypovaných lokalitách, ktoré však nie je možné relevantne stanoviť bez analýz, ktoré aktuálne nie sú vypracované. Naďalej pokračujú rokovania so samosprávami a VÚC.

ŽSR tiež pripravujú verejné obstarávanie k upratovaniu objektov ŽSR. V rámci spracovaných štandardov upratovania je nevyhnutné zosúladiť používanú terminológiu a vylúčiť duplicitné úkony v rámci jednotlivých úrovní štandardu upratovania (administratíva, prevádzka, cestujúca verejnosť) a kategórií priestorov. O ďalších postupoch budeme informovať.

železnici opäť ožívajú aj železničné kluby, ktoré organizujú množstvo podujatí pre verejnosť. Prinášame vám report z Medzinárodného dňa detí, ktorý pripravil Spolok Výhrevne Vrútky v spolupráci so ŽSR a Železničným múzeom pri príležitosti 70. výročia parného rušňa Šľachtická. V minulých číslach sme avizovali, že Železničné múzeum chystá video prehliadky online formou a pozrieť si ich môžete na facebookovom profile Železničného múzea facebook.com/zeleznicne.muzeum. Viac zaujímavostí sa dočítate vo vnútri.

Prajem vám krásne leto a príjemné čítanie.

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

PERSONÁLNE ZMENY

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila:

31. 5. 2021 ukončil poverenie na výkon funkcie riaditeľa Centra logistiky a obstarávania Petra Krempaského,

1. 6. 2021 vymenoval do funkcie riaditeľa Centra logistiky a obstarávania Juraja Hrehončáka.

NA OBÁLKE Trať pri starom železničnom depe v Trnave. **TITULNÁ SNÍMKA** Dávid Bozsaky



NOVÝ PROTİKORUPČNÝ PROGRAM ŽELEZNÍC

Vláda Slovenskej republiky schválila 12. decembra 2018 Protikoru-
pčnú politiku SR na roky 2019 – 2023. Jej cieľom je zlepšenie
protikoru-
pčnej prevencie, boja proti korupcii a zvýšenie účinnosti
protikoru-
pčných opatrení. Na základe tohto uznesenia vypracovali
vlastný protikoru-
pčný program aj Železnice Slovenskej republiky,
ktorý nájdete v prílohe Nariadenia generálneho riaditeľa č. 21/2020.

AUTOR: (red), Odbor právnych vzťahov, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – Protikoru-
pčné opat-
renia útvarov ŽSR vyhodnocuje Odbor
interného auditu GR ŽSR. Predpokladom
vyhodnocovania je nastavenie základnej
komunikácie medzi Odborom interného
auditu a zložkami ŽSR, ktoré sú primárne
zodpovedné za nastavenie protikoru-
pčnej agendy a plnenie protikoru-
pčných opatrení. Ide najmä o Odbor právnych
vzťahov, Odbor komunikácie a marke-
tingu, Odbor investorský, Odbor riadenia
ľudských zdrojov, Centrum logistiky a ob-
starávania a Správu majetku ŽSR.

Protikoru-
pčný program ŽSR sa tak za-
meriava na implementáciu zmluvných
ustanovení umožňujúcich predchádzať
alebo identifikovať korupciu a korupč-
né riziká, na vzdelávaciu a odbornú
prípravu v oblasti prevencie korupcie
a jej odhaľovania, dôslednú analýzu
potenciálnych mediálnych partnerov,
resp. partnerov v oblasti PR, vybavova-
nie žiadostí o sprístupnenie informácií
podané podľa zákona č. 211/2000 Z. z.
o slobodnom prístupe k informáciám
v znení neskorších predpisov v súlade
s právnymi predpismi a internými ria-
diacimi aktmi ŽSR, striktné dodržiavanie

už prijatých interných predpisov upra-
vujúcich proces nakladania s majetkom
štátu či písanie odborných článkov
v časopise Železničný Semafor a i.

Protikoru-
pčný program ŽSR je preto
akousi nadstavbou už v praxi zavede-
ných inštitútov v boji proti korupčnému
správaniu v ŽSR (Etický kódex, Metodický
pokyn generálneho riaditeľa k sys-
tému vybavovania oznámení v zmysle
zákona č. 54/2019 Z. z. o ochrane ozna-
movateľov protispoločenskej činnosti
a o zmene a doplnení niektorých záko-
nov a Predpis R1 – Vnútorný kontrolný
systém, sťažnosti a petície v ŽSR).

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



OZUBNICOVÁ TRATĚ BUDE ČOSKORO HOTOVÁ

Koncom minulého roka sme vás v Železničnom Semafore informovali o tom, ako napredujú rekonštrukčné práce na ozubnicovej trati v úseku medzi Štrbou a Štrbským Plesom. Práce na projekte začali 6. júna 2020 a aktuálne sa projekt dokončenia rekonštrukcie ozubnicovej trate v úseku medzi Štrbou a Štrbským Plesom nezdramiteľne blíži ku koncu.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová, **SNÍMKY:** Odbor investorský

ŠTRBA/ŠTRBSKÉ PLESO – V Tatrách sa taví železo priamo v teréne a osádzajú sa posledné dieliky do skladačky na ozubnicovej železnici. V júni prebiehajú práce na spájaní nosných hrebeňov ozubnicovej železnice, ktoré majú dohromady približne šesťdesiat tisíc zubov. Ide o využitie unikátnej technológie aluminotermického zvarovania koľajníc na milimetre presne a bez akýchkoľvek štrbín. V miestach, kde hrebene zvarujú, musia technici osadiť jednorazové miniatúrne pece. Cez ne lejú tekuté železo. Ide o zvarovanie tepelnou technológiou až pri teplote dvetisíc stupňov Celzia. Zložitý technologický proces u nás používajú vôbec po prvý raz. Ide o jedinečné práce na trati, po ktorej budú jazdiť nové električkové zubačky zo Švajčiarska. Na celý proces dohliadajú dobrovoľní hasiči zo Štrby asistujúci pri každej partii zvaračov na zabezpečenie protipožiarnej asistencie.

Rekonštrukciou prešla ozubnicová trať v úseku Štrba – Štrbské Pleso vrátane železničnej stanice ozubnicovej železnice Štrba, Štrbské Pleso a zastávky Tatranský Lieskovec. Obnovené je aj

osvetlenie nástupíšť, podlaha v hale stanice Štrba, priechody pre chodcov či oporné múry. Práce pre ŽSR zabezpečuje Združenie ozubnica Štrba – Štrbské Pleso, ktoré je tvorené firmami Strabag a Swietelsky-Slovakia. Od 21. júna bude „zubačka“ v Tatrách v skúšobnej prevádzke. Nasledovať budú záťažové testy, skúšky ZSSK a povolenia od príslušných úradov. Následne bude ozubnicová železnica pripravená pre všetkých domácich aj návštevníkov Tatier.





OSLAVOVAL PARNÝ RUŠEŇ AJ DETI

V sobotu 29. mája vyrazil mimoriadny parný vlak pre širokú verejnosť a najmä deti na oslavu Medzinárodného dňa detí. Železnice Slovenskej republiky a Železničné múzeum Slovenskej republiky v spolupráci so Spolkom výhrevne Vrútky pri príležitosti 70. výročia uvedenia parného rušňa 475.196 – Šlachtičná do prevádzky pripravili jazdy mimoriadnych parných vlakov, ťahaných práve týmto vzácnym rušňom.

AUTOR: (red), SNÍMKY: Ria Feik Achbergerová

VRÚTKY – Po dlhom kultúrnom tichu, ktoré za posledný rok zažil ne jeden organizátor, sa Spolok výhrevne Vrútky tešil veľkému záujmu zo strany verejnosti. „Účasť bola veľká, vzhľadom na dlhodobú absenciu podobných podujatí. Aj keď bol vlak naplnený do posledného miesta, cestujúci sa správali zodpovedne, dodržiavali upozornenia vlakového personálu a opatrenia, ktoré boli vydané hygienikom a vo vlaku tak panovala výborná nálada,“ zhodnotil rušňovodič Peter Szépe.

Napriek výrazným obmedzeniam oproti minulým rokom si organizátori pre deti pripravili zvláštny parný vlak z Vrútok do Zvolena cez Kremnicu a späť. Sedemdesiatku rušňa Šlachtičná si tak deti užili jazdou cez tunely do Kremnice a Zvolena.

Parný rušeň 475.196 Šlachtičná bol zaradený do svojej pravidelnej prevádzky v rušňovom depe Žilina práve 29. mája v roku 1951. V rokoch 1947 – 1950 vyrobila lokomotívka Škoda Plzeň 172 elegantných univerzálnych parných rušňov označených radom 475.1, schopných rýchlosťami do 100 kilometrov za hodinu ťahať nielen rýchliky a osobné vlaky, ale aj ťažké nákladné vlaky. Jedným z nich bol práve rušeň 475.196, ktorý bol dokončený 28. decembra 1950 v Plzni. Najdlhšie súvisle prevádzkovaný muzeálny parný rušeň na Slovensku tak najazdil tisíce kilometrov nielen po Slovensku. Najďalej sa Šlachtičná previezla do slovinského Celje alebo poľského Wolsztyna. Vo svojej 70-tke dokazuje, že ide nielen o spoľahlivý parný rušeň, ale aj o najobľúbenejší a svoju prácu odvieďol aj tentokrát na jednotku.





ELEKTRIFIKÁCIA SPOJNICE BALATON – BUDAPEŠŤ

Od 25. mája tohto roku je pod napätím aj novoelektrifikovaný úsek železničnej trate Szabadbattyán – Balatonfüred. Táto trať znamená napojenie významného turistického centra na severnom brehu Balatonu na trať – spojniciu od južného brehu Balatonu na Budapešť.

AUTOR: Jozef Kemény, Ervin Siliga, **SNÍMKA:** unsplash.com

BUDAPEŠŤ – Pre mnohých odborníkov ide o zaujímavú správu najmä z dôvodu, že trať je elektrifikovaná systémom 2 x 25 kV striedavého prúdu. Príkaz o uvedení pod napätie uvádza popis nového trakčného vedenia nasledovne: „Na úseku Szabadbattyán – Balatonfüred bolo zhotovené 2 x 25 kV trolejové vedenie v dĺžke 55 km s dvoma prírodnými vedeniami. Pri 2 x 25 kV napájacom systéme, prevádzkové napätie je v symetrii voči zemi v protifáze dvoch 25 kV prírodných vodičov – medzi sebou v skutočnosti 50 kV tak, že hnacie koľajové vozidlá sú prevádzkované z 25 kV trolejového vedenia. S protifázovým 2 x 25 kV napätím tak vozidlá neprídu do styku, tá sa objaví v napájacích vodičoch.“

Kľúčovými prvkami sústavy sú na určité vzdialenosti umiestnené autotransformátorové (AT) stanice, u ktorých vývody koncov cielok sú pripojené na 2 x 25 kV napätie a stredový vývod je pripojený na sieť koľajníc. Prúd odobratý elektrickým hnacím vozidlom prúdi po koľajniciach naspäť k susedným AT (a za nimi sa nachádzajúcim AT). Z princípu funkcie AT prevažnú časť prúdu v koľajniciach „preložia“ na protifázový vodič

napájacieho vedenia, tým podstatne znížia prúdy v koľajniciach.

Tento 2 x 25 kV systém bol v Maďarsku prvýkrát vybudovaný na južnom brehu Balatonu, kde sa pred viac ako 20 rokmi vrhli železničiari s veľkým entuziazmom do problému elektrifikácie trate nachádzajúcej sa v úzkom, husto zastavanom koridore medzi jazerom a pahorkatinou pri južnom brehu. Problém bol s ochranou vlastných i cudzích zariadení a sietí od vplyvov striedavej trakcie. Vyriešili to s novým systémom 2 x 25 kV, kde zároveň museli spolu s vtedajším výrobcom transformátorov sledovať vývoj nových napájacích transformátorov a autotransformátorov. Odvaha sa vyplatila, systém funguje dodnes, spolu s novovyvinutými prvkami. Až tak sa osvedčil, že podmienka úradov na elektrifikáciu trate na severnom brehu bola povolená len s novým systémom, vzhľadom na dokázané minimálne environmentálne ovplyvnenie veľmi citlivého okolia a samotného jazera Balaton.

Pokračovanie elektrifikácie trate na severnom brehu Balatonu je v krátkodobých plánoch MÁV.

HĽADÁ SA NAJKRAJŠIA PAMÄTNÁ KNIHA

Vyhlasujeme súťaž o najkrajšiu pamätnú knihu v ŽSR.

AUTOR: Denis Dymo

BRATISLAVA – Tradícia písania pamätných kníh začína v železničných staniciach v roku 1923 a kontinuálne sa v ich písaní pokračuje dodnes. Už v začiatkoch písania bola kvalita pamätných kníh rôzna, najviac to záležalo najmä na spracovateľovi a jeho prístupe k spôsobu zápisu do pamätnej knihy či staničnej kroniky, ako ju zvykli na pracoviskách volať. Ani dnes to nie je inak.

Smernica o tvorbe, vedení a uchovávaní pamätnej knihy v ŽSR, ktorá nadobudla účinnosť 1. decembra 2009, rieši otázky vecnej štruktúry pamätnej knihy a rieši aj ochranu tohto cenného historického zdroja pre našich nasledovníkov.

Originály pamätných kníh sa nachádzajú priamo v železničných staniciach, ktorých dianie zachytávajú pre budúce pokolenia. A keďže dobre písaná pamätná kniha je výborným zdrojom poznania podmienok v určitej dobe a v určitej lokalite, pre zvýšenie kvality zápisov do pamätnej knihy sa Archív ŽSR v spolupráci s Odborom komunikácie a marketingu rozhodol po niekoľkých rokoch opäť vyhlásiť súťaž o najkrajšiu pamätnú knihu a odmeňiť spracovateľov za ich vynaložené úsilie.

Súťaž začína v roku 2022 a hodnotené budú zápisy za rok 2021. Posudzovať sa bude obsah, spôsob a najmä to, či zápis obsahuje len pamäti železničnej stanice, alebo aj jej pričlenených staníc, teda či sú zachytené udalosti za celú pridelenú trať. Hodnotiť sa bude aj estetická stránka pamätnej knihy.

Pravidlá súťaže, zloženie odbornej poroty a odmeny pre tri najkrajšie pamätne knihy vám predstavíme v novembrovom čísle Železničného Semaforu, preto buďte na pozore a pripravení. Budeme sa tešiť ak sa vás zapojí čo najviac.

JÚN 2021



KOĽAJ NIE JE IHRISKO

Oceňujem, že bezpečnosť na železnici je pre Železnice Slovenskej republiky dlhodobo jednou z priorít. Železnice apelujú najmä na zvýšenú opatrnosť a zodpovedné správanie, pretože nepozornosť a hazard sú dlhodobo najčastejšou príčinou ťažkých zranení a úmrtí na koľajniciach. Takýmto tragédiám musíme predchádzať, pretože, keď sa stanú, už je príliš neskoro... Nič nevráti vyhasnutý ľudský život, ani plné zdravie. Zostáva len ľútosť, smútok a bolesť.

Na zodpovedné správanie sa na koľajniciach, ale aj cestách, môžeme vplývať my všetci. Spoločne. Môžeme byť súčasťou celospoločenského dialógu, apelovať na členov našej rodiny, priateľov a známych, aby neriskovali a boli obozretní, pretože v hre je to najcennejšie čo máme. Najmä deti a mládež patria k rizikovým skupinám. Veľmi vítam, že Železnice Slovenskej republiky spustili kampaň „Koľaj nie je ihrisko“, ktorou chcú upozorniť na riziká pohybu po koľajniciach. Apelujú tak práve na nižšie ročníky, ktoré si za cieľ hry a zábavy vyberajú, bohužiaľ, práve železničné trate. Takáto „zábava“ musí byť tabu! Vlak je obrovský kolos, ktorý môže mať brzdnú dráhu aj viac ako kilometer a následky zrážky bývajú fatálne. Rodičia, školy, samosprávy a v neposlednom rade i štát musia spojiť svoje sily, aby deti dostatočne vystríhali a informovali o možných nebezpečenstvách.

Koľaj nie je ihrisko! Opakujme si to všetci dookola, až kým sa to nezakorení v každom jednom z nás.

Všetky železničiarke a železničiarov
zo srdca zdraví

štátny tajomník MDV SR
Jaroslav Kmeť

ĽUDSKÉ ZDROJE TROCHU INAK

Odbor riadenia ľudských zdrojov nám prináša každý mesiac nielen najnovšie informácie zo sveta personalistiky, ale aj novinky, ktoré sú dôležité pre nás zamestnancov. Tentokrát sa na Odbor riadenia ľudských zdrojov pozrieme z inej perspektívy. Mnohí kolegovia si len ťažko vedia predstaviť, čo všetko zabezpečuje referent na RP ĽZ, referent na výkonnom pracovisku a čo napríklad mzdová účtovníčka. V nasledujúcich riadkoch sa dočítate, čomu všetkému sa Odbor riadenia ľudských zdrojov venuje.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA – Takmer po štyroch rokoch od centralizácie ľudských zdrojov, ktorá znamenala pre zamestnancov Odboru riadenia ľudských zdrojov a vzniknutých Regionálnych pracovísk ľudských zdrojov (RP ĽZ) zmenu v realizácii pracovných procesov, sa môžeme spoločne zamyslieť nad jej efektívnosťou. Odbor riadenia ľudských zdrojov komplexne riadi a metodicky usmerňuje oblasť ľudských zdrojov, a to prostredníctvom oblastí:

- personálneho riadenia, evidencie personálnych údajov, vrátane overovania zdravotnej starostlivosti a nábora zamestnancov (odd. 511),
- vnútroštátnych a zahraničných cestovných výhod (odd. 511),
- sociálnej politiky zahŕňajúcej sociálny fond, rekreačné poukazy, rekondičné pobyty, vybavenosť zamestnancov rovnošatou a OOPP (odd. 512),
- odmeňovania zamestnancov, informačného systému SAP modul HR (odd. 512),
- kolektívneho vyjednávania a sociálneho dialógu s odborovými organizáciami (odd. 512),
- vzdelávania a rozvoja zamestnancov, získavanie odbornej spôsobilosti (odd. 513),
- duálne vzdelávanie a štipendijný program (odd. 513),
- pracovnoprávných vzťahov, riešenia právnych sporov, vrátane súdnych konaní (O 510),
- vrátane analýzy zamestnanosti a miezd (O 510).

BEZ SPOLUPRÁCE TO NEJDE

Pri zabezpečovaní týchto činností nám pomáhajú aj ďalší zamestnanci. Patria medzi nich najmä referenti prierezových činností na výkonnom pracovisku, ktorí od každého zamestnanca prijímajú základné podklady. To znamená zdokladovanie prekážok v práci, ktoré sa objavujú v evidencii pracovného času a následne sú z tohto systému pretransformované do modulu HR

SAP, čo v konečnom dôsledku mzdová účtovníčka prenesie do údajov uvedených vo výplatnej páske.

U mzdovej účtovníčky si zasa zamestnanci uzatvárajú napríklad dohody o zrážkach zo mzdy, vrátane zrážok príspevkov v prospech odborových organizácií. Často k nám smerujú aj podnety týkajúce sa návrhov na zmenu v Rozpise plánovaných miest. To však zabezpečuje Odbor organizácie a riadenia (O 530).

Odbor riadenia ľudských zdrojov uvedené oblasti metodicky riadi, kontroluje ich dodržiavanie a realizuje nápravu zistených nedostatkov. Zároveň zabezpečuje výkon týchto činností voči zamestnancom Generálneho riaditeľstva a Účelových stredísk. Odbor zároveň riadi Účelové strediská ŽSR – RP ĽZ Bratislava, Košice, Trnava, Zvolen a Žilina.

Práve zamestnanci RP ĽZ spolupracujú s vedúcimi zamestnancami VOJ a zamestnancami, ktorí sú zodpovední v týchto VOJ za oblasť personalistiky. Je to najmä vznik, zmena a skončenie pracovného pomeru, nábor zamestnancov, Absolventský program a úkony, týkajúce sa získavania a udržiavania odbornej a zdravotnej spôsobilosti. S uvedenými aktivitami súvisia práve tie, ktoré najviac ovplyvňujú spokojnosť zamestnanca, a to je oblasť odmeňovania a starostlivosti o zamestnancov.

Kvôli centralizácii sa počet zamestnancov znížil o 28. „Procesy, za ktoré zodpovedáme, sa snažíme zabezpečovať operatívne, k spokojnosti zamestnancov. Samozrejme radi uvítame aj podnety na zmeny a inovácie. Je to naša povinnosť a zároveň aj poslanie. Tak, ako je nevyhnutnou výbavou každého zamestnanca našich útvarov ochota a odborný prístup. Spoluprácu a pomoc zamestnancov uvítame aj v oblasti nábora. Sme perspektívna a stabilná firma. To sa prejavilo aj počas pandémie. Preto ďakujeme za doterajšiu spoluprácu a s dôverou s ňou počítame aj pre ďalšie obdobia,“ uzavrela riaditeľka Odboru ľudských zdrojov Gabriela Gajdošová.



V OKOLÍ BRATISLAVY CHÝBA PRACOVNÁ SILA

Náborová činnosť v roku 2021 je cieľená predovšetkým na oblasť Oblastného riaditeľstva Trnava, najmä región Bratislava a okolie, ktoré pociťuje najväčší nedostatok v obsadenosti pracovných miest. Ide predovšetkým o pozície výpravca, návestný majster, elektromontér pevných trakčných a silnoprúdových zariadení, posunovač, rušňovodič – traťový strojník, dozorca výhybiek. Dlhodobo neobsadené sú aj pozície vedúci posunu a dozorca spádoviska, ktoré si však vyžadujú prax v pozícii posunovač.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – Od začiatku roka 2021 sme využili možnosť inzercie v časopise, ktorý sa zameriava na študentov končiacich ročníkov stredných škôl s názvom Kam po strednej. Nasledovala inzercia v celoslovenskom vydaní špeciálov najčítanejších denníkov Nový Čas a Pravda, ktoré boli zamerané na ponuku práce a zamestnania. Regionálne zameraná inzercia bola uverejnená koncom februára pre regióny Trnava, Nitra a Topoľčany. Aktuálne prebieha regionálna inzercia na titulných stranách týždenníkov v regiónoch Bratislava, Trnava, Malacky, Senec, Pezinok, Šaľa, Galanta a Hlohovec.

Počas dvoch májových týždňov bola spustená bannerová reklamná kampaň na stránke Profesia.sk. Na kampaň zareagovali uchádzači najmä na pozície návestný majster, dozorca výhybiek či traťový robotník.

V spolupráci s Odborom komunikácie a marketingu sa aktuálne pripravujú hlasové nahrávky pre hlásenia v staničných rozhlasoch, príprava podkladov k rôznym

veľkostiam plagátov a reklamným plachtám, ktoré budú vyvesené na vybraných uzlových železničných staniách pre verejnosť. Zároveň budú prednostom vybraných staníc odovzdané nové vizitky s kontaktnými údajmi na náborárov RP LZ Trnava pre uchádzačov, ktorí sa dopytujú na prácu priamo na pracoviskách.

Na všetky stredné školy dopravného a technického zamerania, ktoré spadajú pod oblasť Oblastného riaditeľstva Trnava bola v marci tohto roka elektronicky poslaná všeobecná ponuka do Absolventského programu, s možnosťou prelinkovania na videá pracovných činností, ktoré sú dostupné na našej webovej stránke. Po schválení Absolventského programu sme oslovili s konkrétnymi ponukami aj vysoké školy technického zamerania. V nasledujúcich dňoch plánujeme umiestniť plagát s ponukou Absolventského programu ŽSR na Fakulte elektrotechniky a informatiky, Stavebnej fakulte a Strojnickej fakulte Slovenskej technickej univerzity v Bratislave, a tiež na Žilinskej univerzite.



MEDAILA MI OTVORILA DVERE

To, že medzi zamestnancami železníc je množstvo ľudí so zaujímavými koníčkami a životnými príbehmi, si takmer každý mesiac ukazujeme v rubrike Zo života železničára. Potvrdzuje to aj zamestnanec ŽSR OR Zvolen, SMSÚ ŽTS MDS Zvolen vo funkcii rušňovodič – traťový strojník, bývalý profesionálny bežec na lyžiach a okrem iného aj päťnásobný účastník zimných olympijských hier, Ivan Bátory.

AUTOR: Denis Dymo **SNÍMKY:** TASR, archív I. Bátoryho

Na začiatok rozhovoru klasická otázka. Ako ste sa dostali k bežeckému lyžovaniu a kedy nastal zlom, že sa mu budete venovať aj na profesionálnej úrovni? Aká bola vaša cesta?

Už na základnej škole som vynikal pohybovým talentom a zúčastňoval sa za školu rôznych športových aktivít, ako bola atletika – bežecké disciplíny, ale aj skok do diaľky. V piatom ročníku oslovila rodičov moja triedna učiteľka, či by ma nedali na nejaký šport. V tom čase môj ujo v neďalekej dedine trénoval deti v bežeckom lyžovaní, tak som to vyskúšal a ostalo mi to. 😊

Počas vašej kariéry ste štartovali na piatich zimných olympijských hrách a viacerých majstrovstvách sveta. Keď sa spätne pozriete na celú vašu športovú kariéru, ktoré momenty alebo milníky v nej považujete za najdôležitejšie a najkrajšie?

Rád spomínam na obdobie, keď som sa ešte za čias ČSFR v roku 1992 stal reprezentantom mužského B-tímu. Potom sme sa ako štáty rozdelili a bol som už reprezentant Slovenska. Najradšej však spomínam na obdobie, kedy som sa ako 17-ročný a jediný bežec v mužskej kategórii kvalifikoval na ZOH do Lillehammeru v roku 1994. Keďže moja profesionálna kariéra

trvala viac ako 20 rokov, bolo pekných momentov viac a, samozrejme, mali aj svoju postupnosť. Každý športovec prechádza tvrdou školou pri prechode do vyšších kategórií, napríklad prechod zo žiackej kategórie do dorasteneckej, a potom z dorastu do juniorov, kde sa podľa veku môžete trikrát zúčastniť na MS juniorov. Čakal som dva roky a nakoniec som to dokázal. Na posledných MS juniorov som získal striebornú medailu na 10 km klasickou technikou vo Švédskom Gallivare. Tak som si naštartoval svoju kariéru do najnáročnejšieho prechodu športovca od juniorov k mužom. Medaila mi otvorila dvere aj medzi firmy, ktoré ma začali sponzorovať materiálom, ako sú bežky, palice, bežecké topánky a oblečenie. Môžem povedať, že vďaka mojej striebornej medaile sa finančne odľahčil klub od nákupu športového materiálu a jedna z firiem sa stala aj oficiálnym partnerom Slovenského bežeckého lyžovania.

Čo považujete za svoje najväčšie športové úspechy? Naplnili sa vaše športové ambície?

Medzi moje najväčšie úspechy patrí strieborná medaila z MS juniorov a Univerzitné MS v Južnej Kórei, kde som získal štyri zlaté medaily. Radím sem aj to, že som niekoľkonásobným majstrom

Slovenska a dvojnásobným majstrom ČSFR, čo bolo v konkurencii s českými bežcami o to vážnejšie a náročnejšie. V rokoch 1997 – 1998 som skončil v celkovom hodnotení Svetového pohára na 15. mieste. Nebolo mi asi súdené vyhrať Svetový pohár, ale aspoň som stál trikrát na stupni víťazov, a to vždy na treťom mieste. Umiestnení do 10. miesta bolo tiež veľmi veľa. Som hrdý aj na 6. miesto na MS v talianskom Val di Fiemme a na 8. miesto v tímovom šprinte na ZOH 2006 v Turíne s kolegom Martinom Bajčičákom.

Ako sme už spomínali, máte za sebou viacero účasť na olympijských hrách, čo sa nepodarí každému športovcovi. Ktoré hry sa vám z hľadiska organizácie páčili najviac alebo vám prirástli k srdcu?

Jednoznačne to boli moje prvé ZOH v nórskom Lillehammeri v roku 1994. Tá atmosféra a nadšenie Nórov pre bežeké lyžovanie, na to sa nedá zabudnúť. Spomínam na ne aj pre jednu výnimočnosť, ktorá sa už na žiadnych ZOH nikdy neopakovala. Počas dvoch týždňov boli nádherné, mrazivé, ale stále pre šport priaznivé podmienky, krásna modrá obloha a 18 stupňov pod nulou. Boli to jediné z mojich piatich ZOH, kde sme ako športovci žili v jednej olympijskej dedine, na ďalších boli už olympijské dediny dve.

Momentálne pôsobíte ako zamestnanec ŽSR OR Zvolen, SMSÚ ŽTS MDS

Zvolen vo funkcii rušňovodič – traťový strojník. Inklinovali ste k železnici už počas vašej športovej kariéry? Ako ste sa vlastne dostali k práci, ktorá s bežekým lyžovaním nemá veľa spoločného?

Neinklinoval, ani v rodine sme nemali nikoho od železníc. K práci som sa dostal cez kamaráta, s ktorým som hrával v dedine florbal a pracoval na železnici vo Zvolene. Rozprávali sme sa o práci, a tak som sa prihlásil na kurz a úspešne som ho aj dokončil.

Momentálne ste už aktívnym železničiarom, hrá šport vo vašom živote ešte stále nejakú rolu? Venujete sa mu v nejakej forme?

Samozrejme. Myslím si, že sa nedá len tak skončiť so športom a nehýbať sa. Aj zo zdravotného hľadiska by mi to moje športové srdce asi neodpustilo sedieť doma bez pohybu. Pravidelne sa snažím hýbať. V lete behám alebo bicyklujem na horskom bicykli a v zime, samozrejme, bežky alebo skialp. Spoločnosť pri športe mi robí moja manželka aj deti.

Na záver, šport a železnica sú na pohľad dva rozdielne svety, viete medzi nimi nájsť nejaké spoločné prvky? Má kariéra úspešného športovca vplyv aj na momentálnu prácu na železnici?

Myslím si, že šport aj moja práca má veľmi veľa spoločného, keďže aj jedno aj druhé si vyžaduje maximálnu sústredenosť, koncentráciu a zodpovednosť.





175. VÝROČIE PRVEJ KONSKEJ ŽELEZNICE

Nástup priemyselnej revolúcie v Európe v prvej polovici 19. storočia značil súčasne aj revolúciu v komunikačných a dopravných prostriedkoch. V Anglicku znamenal vynález parného stroja revolúciu v doprave a zároveň bol podnetom aj k rozvoju ďalších odvetví priemyslu. Tieto podnety zasiahli aj habsburskú monarchiu a prinútili uhorský snem, aby v roku 1836 prijal prvý zákon o železniciach v Uhorsku.

AUTORI: Denis Dymo, Daša Krčová **SNÍMKY:** Archív ŽSR

BRATISLAVA – Na starom kontinente boli skúsenosti s výstavbou železníc v tej dobe malé. Iba štyri roky bola v prevádzke prvá konská železnica v monarchii medzi Českými Budějovicami a Linzom. Preto, keď sa v Bratislave stretli veľkostatkári a obchodníci a založili v novembri 1836 akciovú spoločnosť na výstavbu železnice medzi Bratislavou a Trnavou, poverili posúdením možnosti jej výstavby práve Mathiasa Schrönera, budovateľa Budějovickej konskej železnice. Náklady na výstavbu boli odhadnuté na pol milióna zlatých. Trať mala viesť z Bratislavy do Trnavy cez tri slobodné kráľovské mestá Svätý Jur, Pezinok a Modru.

Trasa železnice bola finálne vytýčená od Korunovačného pahorku (dnes námestie Ľudovíta Štúra v Bratislave), cez Svätý Jur, Pezinok, Modru až do

Trnavy. Magistrát Modry sa postavil proti vedeniu železnice cez mesto, preto sa projekt preplánoval a trať sa presmerovala náročnejším terénom na Šenkvice. Počas realizácie stavby si to mesto premyslelo a chcelo železnicu aj v Modre, avšak ich snahy už boli márne. Osadenie železnice je prakticky totožné s terajšou traťou od stanice Bratislava filiálka po Trnavu, s drobnými odchýlkami pred Šenkvicami.

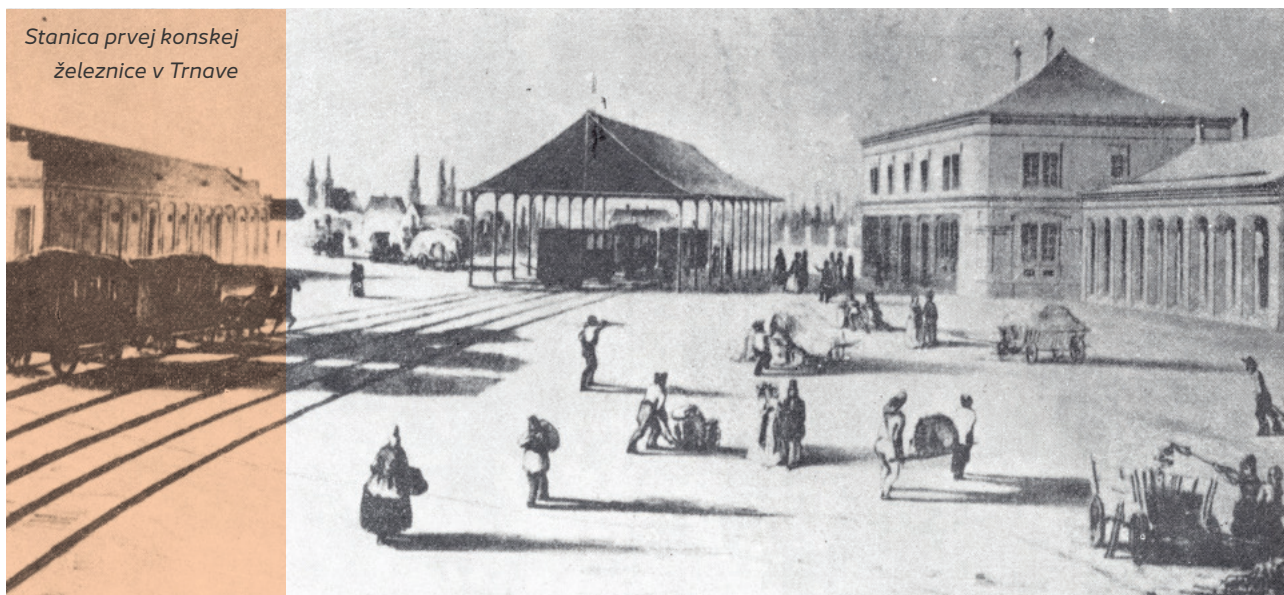
Pri stavbe trate sa počítalo s neskorším zavedením parostrojnej prevádzky, dôvodom boli financie, vraj v Uhorsku je krmivo pre kone lacnejšie, než uhlie.

Výstavba pôvodne mala trvať iba dva roky, no skutočnosť bola iná. Po dvoch rokoch bolo realizovaných, z projektovaných 49,5 km trate iba 15,2 km z Bratislavy do Svätého Jura a tento

Stanica prvej konskej
železnice v Bratislave



Stanica prvej konskej
železnice v Trnave

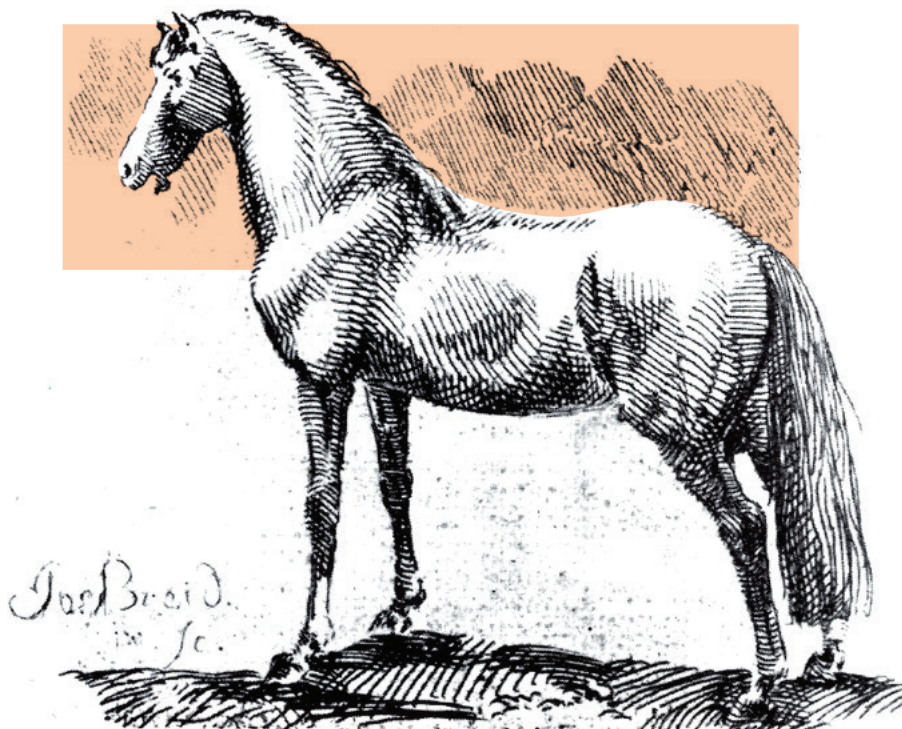


Stanica prvej konskej
železnice v Seredi



úsek dali do prevádzky 27. 9. 1840. Úsek do Pezinka dokončili 30. 6. 1841 a stavba pokračovala, avšak 17. 6. 1842 sa práce zastavili pre nedostatok peňazí. V priebehu roka 1841 vznikla myšlienka predĺžiť trať až do Serede a definitívne to bolo schválené v októbri 1841. V roku 1842 prišiel finančný krach a na dva roky boli práce zastavené, robotníci, technici aj hlavný inžinier boli prepustení. Keď sa

Pre zabezpečenie prevádzky sa zakúpilo 118 koní, z toho pre nákladnú dopravu 64 „štajerákov“, ťažkých ťažných koní. V roku 1863 mala železnica 22 osobných vozňov, 156 nákladných, 1 montážny a 2 snehové pluhy. Kone mali denne prebehnúť najviac 40 km a po dvoch dňoch služby mali tretí deň voľno. Vzdialenosť medzi Bratislavou a Trnavou mali prebehnúť za



po dvoch rokoch podarilo získať ďalšie financie na pokračovanie stavby, začalo sa pracovať na jar 1845 a 1. 6. 1846 už bola železnica v Trnave.

Stavba si vyžadovala nesmierne množstvo ručnej práce. Krompáč, lopata, fúrik a konský povoz boli slabými pomocníkmi. Trať sa mohla pochváliť aj výnimočnými mostnými objektmi. Báhoňský viadukt mal deväť mostných oblúkov, prostredné tri mali rozpätie 9,5 m, ostatné po 3 m. Najväčším bol však most na predĺženom úseku do Serede. Drevený most amerického systému Long mal dĺžku 150 m. Posledný úsek do Serede dali do prevádzky 1. 11. 1846, pričom do Križovian sa jazdilo už v priebehu augusta 1846.

3 hodiny. Skutočná dĺžka jazdy však závisela aj od počasia, záťaže a veku koní. V roku 1868 Bratislavsko-trnavská akciová železničná spoločnosť prepravila takmer 70 000 osôb a viac ako 80 000 ton tovaru.

Počas celého fungovania konskej železnice pretrvávali jej existenčné problémy. Výstavba trate stála namiesto plánovaného pol milióna zlatých viac ako 1,2 mil. zlatých.

Definitívny koniec konskej prevádzky medzi Bratislavou a Trnavou bol 10. 10. 1872, prevádzka po Sereď však pokračovala až do roku 1876. Prvý parný vlak na Považskú železnicu vyšiel po jej prestavbe v máji 1873.



UNIFORMY VYMENILI ZA FUTBALOVÉ DRESY

V piatok 28. mája sa v Devínskej Novej Vsi uskutočnil v poradí už druhý ročník futbalového turnaja železničiarov o pohár Stavovského združenia prednostov železničných staníc Oblastných riaditeľstiev Trnava a Žilina, do ktorého sa zapojilo 5 železničiarских mužstiev.

AUTOR: Peter Rajčák, (red), **SNÍMKA:** Ondrej Mlynka

DEVÍNSKA NOVÁ VES – Medzi účastníkov turnaja patrili hráči zo železničných staníc Košice, Poprad-Tatry, z generálneho riaditeľstva ŽSR a zúčastnil sa aj zástupca dopravcu RCO ŽILINA a domáci futbalisti SZP Bratislava. Zápasy sa odohrávali systémom každý s každým v duchu pravidiel fair play a víťazným mužstvom sa stala železničná stanica Košice, ktorá zaslúžene obhájila minuloročné prvenstvo. Na druhom mieste následne skončilo družstvo SZP Bratislava. Ako tretie bolo družstvo z generálneho riaditeľstva ŽSR a na štvrtom mieste sa umiestnilo družstvo RCO Žilina. Posledné miesto v turnaji obsadilo družstvo zo železničnej stanice Poprad-Tatry. Špeciálne ocenenia sa rozdeľovali aj najlepšiemu strelcovi turnaja, ktorým bol hráč družstva

SZP Bratislava Adrián Ōlvecký a najlepšiemu brankárovi zo ŽST Poprad-Tatry, ktorým bol Ján Šefčík. Akciu zorganizovali členovia vedenia Stavovského združenia prednostov v zložení Miroslav Capek, Pavol Országh, Miroslav Cingel, Pavol Feranec a Peter Rajčák. „Sme veľmi potešení, že po uvoľnení opatrení sa nám podarilo turnaj pre našich kolegov a priateľov zorganizovať a že sme sa všetci mohli opäť stretnúť a zašportovať si,“ uviedol za organizátorov turnaja Peter Rajčák. Na turnaj prišiel účastníkov osobne povzbudiť aj riaditeľ Oblastného riaditeľstva Trnava Ivan Sovič. Atmosféra počas stretnutia bola priateľská, čomu dopomohlo aj nádherné počasie počas celého turnaja. Organizátori sa už teraz tešia na tretí ročník, ktorý sa uskutoční v roku 2022.

ARCHÍV ŽSR OPÄŤ NA ARCHÍVNÝCH DŇOCH

BRATISLAVA – Archív ŽSR sa pravidelne zúčastňuje najvýznamnejšej odbornej konferencie z oblasti archívництва na Slovensku, Archívnych dní. Minulý rok boli Archívne dni zrušené pre pandemické opatrenia, tento rok už konferencia prebiehala v online priestore. Napriek tomu, bola účasť vysoká, pripojených bolo až 90 zariadení, pričom sledovateľov bolo podstatne viac, keďže viacerí sledovali konferenciu na jednom zariadení. Témou tohtoročných Archívnych dní boli „Archívy v dobe pandemickej“, kde si archivári nielen zo Slovenska, ale aj z Čiech a Maďarska vymieňali svoje skúsenosti a dojmy

z práce z domu. Pandémia ukázala potrebu digitalizácie archívnych dokumentov. Tejto téme sa venoval blok Archívy a verejnosť, zameraný na poskytovanie služieb verejnosti. Dôležitý nástroj poskytovania služieb archívov a ich prezentácie sú webové stránky archívov. Tomuto bodu sa venoval vo svojom príspevku Juraj Šedivý z Katedry archívnictva a PVH na Filozofickej fakulte UK, kde poukázal aj na web Archívu ŽSR, ako na jeden z dobrých príkladov prezentácie archívu. Takto sa náš archív objavil v spoločnosti iných významných archívov Slovenska.

Daša Krčová

KRÍŽOVKA A SUDOKU

V africkej osade bije čierny muž zúrivo do bubnov. – Čo sa deje? pýta sa turista. – Nie je voda, odvetí mu bubeník. – Privolávate teda dážď? – tajnička				Pomôcky: Adar, Aser, nu, salep	zobrala	kartová hra	približne	nie, po rumunsky	záruka	Pomôcky: alit, sak, araban, lora, Riva	nespí	dôrazný český zápor	zaujímala sedáciu polohu	ajaj
				minulý rok						väzenie (slang.) dom.meno Ernestíny				
				2										
				skr.súhvez. Aries				školská miestnosť						
				st. kanad. hokejista				jemný kvet, káľia						
Jozef Vysočani	mizol	3	dom.meno Olympie divoká zúrivosť				jazdecké zvieratá listnatý strom						citoslovce varovania rieka v Sudáne	
jedovatý had						úzka doska st. talian. futbalista					krídlo (odb.) urieknutie			
hebrejský kmeň					bulharské pohorie sochor					záznam historické územie na Slovensku				
cestovný preukaz				druh žaby metropola Peru					druh papagája ohmatanie (hovor.)				starostli- vosť	nachytal
a dato			sopečná vyvrelina gavalier (expr.)				Weberova opera rastlinný polysacharid							
lyrické dielo						chorobná zúrivosť súrodeneč							značka pascalu chemický prvok (Se)	
	zranené miesto	meno spev. Sumac portland. slinok				krmná ošpaná turecký hodnostár					nasával otec (hypok.)			
pomoc (hovor.)					vrhacia zbraň Slov.národ. povstanie					matkina sestra rybárska siet' (zast.)				
arabské mužské meno				značka švéd. áut prvá dvojhláska					suš. hľuzy vstavačov francúzsky člen					
1														
napodo- benina							nečinil, nerobil							

POZOR, SÚŤAŽ! Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.

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

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

BLAHOŽELÁME

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

POĎAKOVANIE

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

SPOMÍNANIE

[Redacted text block]

Vaše príspevky do júlovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsemafor@zsr.sk do 15. júla 2021.

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

Layout & 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: ZOOM Creative, s. r. o. Medená 10, BB

ZAČÍNÁ MODERNIZÁCIA TRATE MEDZI PARDUBICE – STÉBLOVÁ

Rekonštrukcia existujúcej a vybudovanie novej druhej koľaje, zvýšenie traťovej rýchlosti na 160 km/h a realizácia nových nástupíšť je cieľom modernizácie železničnej trate medzi Pardubicami – Rosicemi nad Labem a Stéblovou. Začína v týchto dňoch a za takmer 2,7 miliardy korún ju bude realizovať združenie firiem Skanska a Elektrizace železnic Praha.

AUTOR: Správa železníc

PARDUBICE – Pripravovaná akcia nadväzuje na prebiehajúcu prestavbu železničného uzla Pardubice a na už dokončenú modernizáciu trate medzi Stéblovou a Opatovicami nad Labem. Stavebné práce sa dotýkajú približne 7,5 km dlhého úseku. Pôvodný jednokoľajný most cez Labe nahradí nový, ktorý bude mať dve koľaje. V železničnej stanici Pardubice – Rosice nad Labem sa upraví koľajové rozvetvenie pre napojenie dvojkolajných traťových úsekov. Zmení sa aj konfigurácia koľajiska kvôli vzniku

nových nástupíšť. Prepojenie vnútorného a ostrovného nástupišťa bude mimoúrovňové novým podchodom.

Modernizáciou prejde aj zastávka Pardubice-Semtin, ktorá získa dve nové vnútorné nástupištia a prístrešok. Hlavnou zmenou bude zrušenie existujúceho prechodu a jeho náhrada podchodom. U železničného prejazdu v Stéblovej vznikne nová zastávka. Tá výrazne skráti dochádzkovú vzdialenosť na vlak.

SPRÁVA ŽELEZNÍC PODPÍSA LA ZMLUVU NA PREDPRÍPRAVU TERMINÁLU

Nový moderný termínal, ktorý vybudujú v Prahe východ, umožní cestujúcim pohodlný prestup medzi jednotlivými linkami systému VRT. Zároveň bude slúžiť tiež cestujúcim zo stredných Čiech a okolia.

AUTOR: Správa železníc

PRAHA – Predmetom zmluvy je dopravovanie súťažného návrhu, architektonická štúdia a dokumentácia pre územné konanie. Podpisu zmluvy predchádzala medzinárodná architektonická súťaž, v ktorej uspel návrh združenia MP+ov Nehvizdy 2020. Odborná porota ocenila návrh, ktorému dominuje trojcípa strecha budovy terminálu. Súčasťou areálu je aj parkovisko P + R či nástupné miesta pre autobusovú dopravu. Z pohľadu železníc je termínal naprojektovaný ako prestupný uzol, nie ako cieľová destinácia. Spoje z neho budú ďalej pokračovať na hlavnú stanicu v Prahe. Generálny riaditeľ Správy železníc Jiří Svoboda ocenil tempo príprav novej vysokorýchlostnej železnice:

„Verím, že sa nám túto pilotnú trať podarí sprevádzkovať už v roku 2028. Mimo iného totiž odľahčí dopravou veľmi zaťažený úsek medzi Poříčankami a Prahou. Mám radosť, že zároveň s tým budeme môcť cestujúcim ponúknuť moderný a vzdušný termínal, z ktorého sa dostanú do niekoľkých rôznych miest nielen u nás, ale aj v zahraničí.“ Dokumentáciu pre územné rozhodnutie vypracuje pre Správu železníc združenie MP+ov Nehvizdy 2020, zložené zo spoločnosti Metroprojekt Praha a architektonickej kancelárie ov architekti. Dokumentácia na vysokorýchlostný termínal bude následne zakomponovaná do dokumentácie pre územné rozhodnutie na traťový úsek VRT Polabí.



VLAKOM NA DOVOLENKU

Rok 2021 je v železničiarских kruhoch vnímaný aj ako Európsky rok železníc. Cestovanie vlakom využíva mnoho ľudí nielen na cestovanie doma, ale aj v zahraničí. V redakcii Železničného Semaforu sme si pripravili výzvu a hľadáme vaše najkreatívnejšie, najvtipnejšie či najkrajšie fotky z dovolení. Fantázii sa medze nekladú.

AUTOR: (red), SNÍMKA: unsplash.com

BRATISLAVA – Dovolenkovať sa dá rôznymi spôsobmi a vôbec nemusíte ísť ďaleko. Či už budete v letných mesiacoch spoznávať krásy nášho malebného Slovenska, alebo zákutia zahraničných miest, podelte sa s nami o váš zážitok a inšpirujme sa navzájom tipmi na výlet. Ak sa ešte vydáte na vašu dobrodružnú cestu vlakom, váš dobrý pocit z dovolenky sa hneď zdvojnásobí.

Cestovanie vlakom je totižto nielen bezpečné, ale aj dlhodobu udržateľné. Európsky rok železníc má za cieľ zvýšiť podiel železničnej dopravy, čím sa výrazne znížia emisie skleníkových plynov a znečistenie pochádzajúce z dopravy. Vaše najlepšie dovolenkové fotografie, ktoré nám zašlete na e-mailovú adresu zsmafor@zsr.sk s heslom dovolenka, uverejníme v letných číslach Semaforu.

BRIGÁDY NA ŽELEZNICI POKRAČUJÚ

Slnečné počasie a priaznivo sa vyvíjajúca epidemiologická situácia motivovala zamestnancov železničnej stanice Zlaté Moravce k zorganizovaniu prvej tohtoročnej brigády.

AUTOR: (red)

ZLATÉ MORAVCE – Priestory železničných staníc sú veľké a práce sa v nich vždy nájde viac než dosť. Zamestnanci ŽSR sa tentokrát rozhodli zamerať na exteriér železničnej stanice a zveľadili zábradlie okolo perónu. Výpravkyne a výhybkári tak vymenili pomôcky potrebné k zaisteniu dopravy za škrabky, štetce a farbu, ktorú im dodala správkyňa SMSÚ ŽB Levice. O občerstvenie sa postarali sami. Zatiaľ, čo pracovali,

kolega Meliška im varil guláš a výbornú štrúdlu s pralíkmi im pripravila manželka prednostu železničnej stanice. Táto brigáda nebola však len o práci, ale aj o dobrej nálade a radosť zo stretnutia. „Konečne sme sa, až na jedného kolegu, všetci stretli a mohli sa porozprávať aj o tom, že to nebola posledná akcia. Farba ešte ostala, dobrá nálada tiež, takže pokračovanie nabudúce,“ uzavrela jedna z účastníčok brigády.



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

**KOĽAJ
NIE JE
IHRISKO**