

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

✧ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽSR



✧ 29. ROČNÍK | DECEMBER 2021



Pozitívne prípady klesajú

Rokovanie krízového štábu je aktivované pre pôsobenie v súvislosti s prípravou na elimináciu dosahov 3. vlny pandémie COVID-19. Veľmi potešujúcou správou je, že týždeň od týždňa evidujeme výrazné poklesy pozitívnych zamestnancov.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – Pri porovnaní vývoja a priebehu COVID-19 v podmienkach ŽSR s vývojom v rámci SR podľa jednotlivých mesiacov možno konštatovať, že situácia na ŽSR kopíruje celoslovenskú úroveň. Mesiac december je zatiaľ v našich podmienkach lepší. Čo sa týka prevádzky, tá beží na všetkých pracoviskách a zabezpečujeme všetky dopravné body. Epidemická situácia priniesla aj novú vyhlášku k testovaniu nezaočkovaných zamestnancov. Vedenie ŽSR s Centrom logistiky a obstarávania promptne zabezpečilo 30 000 ks antigénových samotestov a v priebehu týždňa ich distribuovalo na pracoviská po celom Slovensku. Využívame všetky spôsoby

testovania zamestnancov, ktoré máme uvedené v Nariadení generálneho riaditeľa ŽSR č. 15/2021 na zabezpečenie kontroly režimu OTP a testovania zamestnancov. Zatiaľ neevidujeme problémy v súvislosti s kontrolovaním zamestnancov v režime OTP, za čo ďakujeme všetkým dotknutým zamestnancom aj autorizovaným osobám. Krízový štáb tiež rozhodol o vyskladnení respirátorov FFP2 a ich vyskladnení pre výpravcov v počte 5 ks a ostatných zamestnancov po 2 ks. Dodávku zabezpečí CLaO cez svoje dotačné sklady. V prípade potreby dezinfekcie pracovísk a majetku v správe ŽSR môžu riadiaci pracovníci zabezpečiť dezinfekciu bezodkladne a nie až po rozhodnutí oblastného hygienika. V mene Krízového štábu apelujeme na zamestnancov, aby dodržiavali všetky hygienické opatrenia a znižovali tak riziko nákazy. Dúfame, že sa nám tak spoločne podarí ukončiť náročný rok 2021 a do nového roka vstúpiť s nádejou na príjemný rok 2022.



Milí kolegovia, železničiari,

opäť tu máme čas Vianoc. Každý bilancuje uplynulých 12 mesiacov. Do tohto roka mnohí vkladali veľké nádeje, a predsa pre nikoho nebol najľahší. Napriek tomu verím, že sa vám v ňom udialo aj veľa pekného. Dovoľte mi, aby som vám za celý Odbor komunikácie a marketingu popriala pokojné, zdravé a pohodové sviatky. Niektorí z vás budú sviatky tráviť v práci,

pretože bez vás by železnica nefungovala. Verím, že nech už budete na Štedrý deň kdekoľvek, aspoň na chvíľu zabudnete na starosti bežných dní. Vianočnú tematiku sme pretavili aj do Semaforu, a tak si môžete prečítať o úprave drezinového zákona, o tom, ako zima kedysi dokázala potrápiť železnice, či o 14-ročnom chlapcovi, ktorý dobrovoľne vypomáha na stanici v Revúcej. Pre toto číslo sme vyspovedali aj Mareka Ušiaka, ktorý má ako svoj koníček včelárčenie a med je na Vianoce neodmysliteľnou súčasťou každej domácnosti. Prajeme krásne Vianoce a šťastný nový rok.

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

NA OBÁLKE Redakcia Železničného Semaforu vám praje pokojné, šťastné, ale najmä bezpečné vianočné sviatky.
TITULNÁ ILUSTRÁCIA Ondrej Mlynka

Simulátor zabezpečovacích zariadení

V súvislosti so zvýšením bezpečnosti železničnej prevádzky a bezpečného riešenia mimoriadnych situácií prevádzkovými zamestnancami ŽSR, bola pri poslednej aktualizácii predpisu ŽSR Z 3 „Odborná spôsobilosť zamestnancov ŽSR“ zavedená nová forma zdokonaľovania odbornej spôsobilosti na ŽSR. Ide o určené cvičenie na „simulátore zabezpečovacích zariadení“ (ďalej simulátor) prostredníctvom výpočtovej techniky. Tento simulačný program obsahuje všetky typy používaných staničných a aj traťových zabezpečovacích zariadení, ktoré sa na Slovensku používajú. Nejde iba o najmodernejšie zariadenia, ale aj o také, ktoré už majú svoju niekoľkoročnú históriu (20, 30, 50 rokov).

AUTOR: ÚIVP

BRATISLAVA – Simulátor svojou funkčnosťou slúži ako trenažér na prípravu žiakov, študentov, novo prijímaných, ale aj pre vybrané odborné spôsobilosti zamestnancov ŽSR, ktorí sa pripravujú alebo už sú na pozíciách: výpravca, výhybkár, signalista, dozorca dopravne na diaľkovo obsluhovanej trati, návestný dozorca, návestný majster, kontrolór dopravy a iné pracovné pozície. Splňa vlastnosti a podmienky potrebné na zabezpečenie reálnej prípravy vlakových ciest, posunujúcich dielov a obsluhy staničných, traťových a priecestných zabezpečovacích zariadení pri riadnej obsluhu a pri mimoriadnej obsluhu. Ak sa zamestnanci stretnú s poruchami v prevádzke, veľakrát konajú skratovo a ich činnosť má za následok zavinenie alebo spoluzavinenie nehodovej udalosti. Preto je kvalitná príprava veľmi dôležitá. Vytvorený programový produkt je priestorovo začlenený do objektov ÚIVP - IV Košice, Žilina, Zvolen a Bratislava prostredníctvom špeciálnych učební.

Simulátor obsahuje nasledujúce staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia: elektromechanické zabezpečovacie zariadenie, elektronické stavadlo ESA 11, elektronické stavadlo SIMIS W, reléové zabezpečovacie zariadenie AŽD71, reléové zabezpečovacie zariadenie AŽD71 s číslicovou voľbou, TEST typové elektrické stavadlo 11 alebo 14, výhybky bez zabezpečenia, automatický blok SSSR, univerzálny automatický blok, automatické hradlo, elektronický traťový blok, hradlový poloautomatický blok, reléový poloautomatický blok, reléový poloautomatický blok s voľnosťou trate, telefonické dorozumievanie.

Účelom cvičení je možnosť simulácie organizovania a riadenia vlakovej dopravy na rôznych pracovných pozíciách zamestnancov železničnej dopravnej prevádzky, mimoriadnych udalostí spôsobených pri riadení železničnej dopravy, simulácie porúch staničných, traťových, priecestných zabezpečovacích zariadení a riešenie týchto situácií bez ovplyvňovania prevádzky železničnej siete ŽSR. Cvičenie na simulátore spočíva v tom, že obsluhujúcemu zamestnancovi sú počas simulovanej dopravy vlakov zo strany lektora navodzované rôzne reálne situácie a poruchové stavy na rôznych zabezpečovacích zariadeniach, ktoré zamestnanec rieši, ako by mohli nastať v skutočnej prevádzke. Cvičenia na simulátore vedie lektor. Je potrebné brať zreteľ na to, že za normálnej obsluhy sa poruchy a mimoriadnosti stávajú na ŽSR sporadicky a cieľom cvičení na simulátore je práve zníženie ich prípadných negatívnych následkov.

Na povinnom cvičení na simulátore sa zúčastňujú zamestnanci vykonávajúci pracovné činnosti v rozsahu hodín uvedených v Prílohe č. 7 predpisu ŽSR Z 3 „Odborná spôsobilosť na ŽSR“ a tiež aj žiaci a študenti, ktorí majú vykonanú len teoretickú časť odbornej skúšky. Stanovený rozsah pravidelného školenia je záväzný. Účasť na cvičení na simulátore je povinná a započítava sa do pracovného času. Očakávaným prínosom novej formy zdokonaľovania odbornej spôsobilosti je kvalitnejšia a zodpovednejšia príprava obsluhujúcich a udržiavajúcich pracovníkov s následným vplyvom na bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy.

Naše vianočné prania...

Vianoce sa blížia a mnohí z nás si predstavovali, že sviatky radosti a pokoja budú iné ako minulý rok. Pandemická situácia nás však opäť dostihla. Preto sme si s vami zaspomínali na Vianoce v detstve a porovnali ich so súčasnosťou. Oslovili sme viacerých z vás s otázkou: Spomínate si, po akom vianočnom darčeku ste túžili ako dieťa? A aké sú vaše najväčšie vianočné prania dnes, už ako dospelý/á? Ako sa zmenili vaše priority?

AUTOR: (red), SNÍMKY: archívy respondentov



Stela Barkászová ekologička, OR Košice

Nespomínam si, po akom darčeku som túžila najviac, ale pamätám si na písanie listov Ježiškovi a na tú neskutočnú radosť, keď sa pod stromčekom objavili darčeka. Pamätám si aj to, ako sme sa každý rok s mojimi mladšími sestrami tešili zo živého kapra, ktorý si pár hodín poplával vo vani a my sme ho sledovali a spievali si pritom vianočné pesničky. Dnes, keď už spoločne s manželom vychovávame naše krásne dcéry, je mojou prioritou predovšetkým ich zdravie a zdravie mojich najbližších. Prajem si zdravú, šťastnú, spokojnú a milujúcu rodinu! A to isté prajem všetkým mojim priateľom a známym. Nech všetkých sprevádzajú len radosť, šťastie a spokojnosť, a to nielen v tento nadchádzajúci vianočný čas, ale po celý ich život!



Roman Dymo výpravca, ŽST Lučenec

Ako dieťa som žil v rodine, kde môj otec nie vždy sedel s nami pri vianočnom stole. Dôvody boli rôzne. Preto som najviac, viac ako po hmotnom darčeku, túžil po tom, aby sme ako rodina boli pri štedrovečernom stole všetci spolu. A ostalo mi to. Viac ako to, čo je pod stromčekom, dávam prednosť tomu, s kým som pri stromčeku. A hlavne v tejto súčasnej celosvetovej situácii si človek uvedomuje tie pravé hodnoty a užíva si prítomnosť svojich najbližších predsa len o čosi viac.



Daša Krčová archivárka, GR ŽSR

Ako dieťa som sa vždy tešila na Vianoce, ale nemala som vyslovene vytúžený darček. Vždy som sa tešila na prekvapenie od Ježiška. Raz to boli bábiky, inokedy domček pre ne. Keď som bola väčšia, tešila som sa na spoločenské hry, ktoré sme hrávali spolu celá rodina. Ani dnes nemám veľké vianočné prania. Najviac sa teším na obdobie adventu, keď vyzdobíme byt, pečieme koláče a takisto veľmi rada navštevujem vianočné trhy a stretávam sa s priateľmi a rodinou. Takže vlastne stále čakám na taký malý vianočný zážitek, že nám to bude umožnené aj tento rok. Taktiež si Vianoce neviem predstaviť bez dobrej knihy.

ŽST Revúca

má svojho dobrovoľníka

Železnica má množstvo svojich nadšencov a podporovateľov. Dokonca má aj svojich dobrovoľníkov, o ktorých mnohokrát nevieme, kým nám niekto nenapíše. Jedným z nich je aj Roman Gažúr, ktorý má len 14 rokov a už približne tri roky z času načas trávi svoj voľný čas vypo- máhaním v železničnej stanici Revúca.

AUTOR: (red)

REVÚCA – Mladému dobrovoľníkovi na železnici nepracuje nikto z rodiny. Železničná technika ho vraj baví od detstva. „Ako trojročnému mi rodičia kúpili prvú drevenú súpravu vláčikov a koľajníc, ktoré som si nosieval aj do školy. Dnes už mám doma modelovú železnicu vo veľkosti H0,“ opisuje svoj vzťah k železnici žiak základnej školy. Mladý študent sa zvykol bicyklovať v blízkosti stanice a skamarátil sa so zamestnankyňou, ktorá tam pracuje. „Navrhol som jej, že by sme ju mohli cez prázdniny skrásliť,“ opisuje svoje dobrovoľnícke pohnútky. Podľa prednosta sú to približne tri roky, odkedy sa mladý žiak zapája do skrášľovania stanice. „Predtým som už bol s otcom vymaľovať lavičky a návestidlo na Červenej Skale v rámci akcie Vlakové upratovanie,“ zaspomínal si na spoločné dobrovoľníctvo s otcom. Možno aj to ho inšpirovalo a počas letných prázdnin nakúpil za vlastné peniaze materiál a pustil sa do čistenia zábradlia, ktoré bolo od hrdze a starej farby, do maľovania zábradlia a čiastočného maľovania fasády, ktorým sa odstránili grafity na budove. „Je mi ľúto, že tu pravidelne nejazdia osobné vlaky, a tým pádom aj železničné stanice chátrajú,“ zakončil mladý dobrovoľník. Aj prednosta hodnotí jeho iniciatívu kladne. „Chcem sa mu za jeho prácu poďakovať a hlavne za nápad a chuť niečo zmeniť, aj keď osobne som s ním ešte do kontaktu neprišiel. Chvália ho však moje dámy-závorárky, ktoré v dopravni Revúca slúžia. Je veľkou škodou, že na takej peknej trati ako je Plešivec – Muráň sa už osobná doprava neprevádzkuje. Výpravné budovy tak chátrajú, a, žiaľ, asi aj chátrať budú,“ zakončil melancholicky prednosta ŽST Plešivec.

DECEMBER 2021



Milé železničky, milí železničiari,

dovoľte mi v tento predvianočný čas zaželať vám a vašim blízkym tie najkrajšie sviatky, plné pokoja a Božej milosti. Aj pre pandémiu je koniec tohto roka náročnejší, dáva nám zabráť v pracovnej aj osobnej rovine. Som však presvedčený, že sa za každých okolností treba sústrediť na to pozitívne. Nový rok s dvoma dvojkami na konci prinesie železnicám mnohé investície a verím, že bude zas o niečo lepší ako ten odchádzajúci.

Som veľmi rád, že sa nám podarilo splniť záväzok dofinancovania Železníc Slovenskej republiky. Boli to dlhé a náročné rokovania, no aj vďaka kolegom z ministerstva financií, ktorým chcem touto cestou veľmi pekne poďakovať, sa podarilo pre ŽSR vyčleniť 57 miliónov eur. Spoločnosť tak mohla pristúpiť k rozsiahlym opravným prácam, ktoré prebiehajú na území celého Slovenska. Doteraz sa podarilo odstrániť 54 prechodných obmedzení traťovej rýchlosti a prišlo k realizácii mnohých úkonov. Po dlhých rokoch začíname s pomocou pre prevádzku, ale nezabúdame ani na ostatné zložky železníc. A tak ako po celý rok, aj ten nasledujúci sa budeme zasadzovať o to, aby na železnice poputovali potrebné finančné prostriedky.

Nech je rok 2022 lepší aj pre vás, plný nových výziev a šťastných návratov domov. Tie najkrajšie Vianoce a príchod nového roka vám želá

Jaroslav Kmeť
Štátny tajomník MDV SR

Ako zima dokáže potrápiť železnice

Zima už na Slovensku začína pomaly ukazovať svoju silu. V tomto období môžu voda, vietor, ľad a sneh spôsobovať vážne prevádzkové a technické problémy ohrozujúce plynulosť a bezpečnosť železničnej prevádzky a inak tomu nebolo ani v minulosti. Snež neberie ohľad na nikoho a následkom tuhých mrazov a snehu niekedy dochádzalo aj k tomu najhoršiemu, k úmrtiam. V pamätných knihách železničných staníc sa vyskytujú mnohé zaujímavé historické zápisy, ktoré autenticky opisujú vyčíňanie prírodných živlov na železnici. Niektoré z nich vám ponúkame v tomto článku.

AUTORI: Denis Dymo, Daša Krčová, SNÍMKA: unsplash.com/@nibra

Bratislava Lamač

„V prvých dňoch mesiaca január bola abnormálne tuhá zima a snehové fuja-vice. Dopravu sa podarilo úsilím udržať, ale následkom krajne nepriaznivých pomerov a obmedzenia rozhľadu boli usmrtení na trati traja železniční zamestnanci od vlaku 8610 dňa 8. januára 1938. Boli zachytení vlakom 305.“

Kralovany

„Dňa 2. januára 1941 pri vchode do stanice od Šútova zastal vlak 660 v závejoch. Zadná časť ostala zaviata na trati. Dva vrútocké pomocné rušne, ktoré mali túto časť vytlačiť do stanice, vrazili do nej tak prudko, že sa rozbili štyri vozne a jeden rušeň bol vážne poškodený. Doprava bola udržiavaná do 15 hod. 3. januára prestupovaním.“

Cífer

„Rok 1940 sa začína tuhými mrazmi, začiatkom februára sa vyskytujú snehové záveje. Dňa 13. 2. o 9.43 prešiel posledný vlak č. 803. Ostatné vlaky sú postupne odvolávané. O 15.26 hod. osobná a nákladná doprava na trati Pezinok - Leopoldov sa zastavuje. Snehové pluhy a robot pracujú. Je snaha ešte rýchlovlak č. 96 prebiť závejmi. No nepodarilo sa. Do Cífera prišiel o 15. hod., ale ďalej už nemohol byť vypravený. Rýchlik je preplnený cestujúcimi. Na odstraňovanie snehu pracuje vo dne v noci 350 robotníkov a neskoršie ešte 70 poľských zajatcov. Cestujúci z rýchlovl. ostávajú netrpezliví a pociťujú hlad. Prinesené pečivo sa minie úchvatkom, nepostačuje. Zamestnanci bývajúci na stanici ochotne dávajú zo svojich zásob. V noci zo 14. na 15. zomrel vo vlaku jeden cestujúci. Až 15. prestáva víchrica a rýchlovlak odchádza pod číslom 186 o 13.40 hod. a začína sa premávka.“

1938

1940

1941

1956

• V pamätnej knihe Správy bratislavskej dráhy sa píše:

„Dňa 10. februára 1956 sa začali mimoriadne silné mrazy a snehová fujavica, ktorá vyvrcholila v nedeľu 12. februára 1956. V tento deň boli osobitnými poslami vyzvaní všetci zamestnanci bývajúci pod Hlavnou stanicou, aby sa neodkladne zúčastnili na odpratávaní snehu na hlavnom nádraží a hlavne východnom nádraží v Bratislave. Počnúc od pondelka 13. februára 1956 boli zo zamestnancov aparátu SD utvorené snehové brigády v počte asi 100 zamestnancov denne, ktorí sa zúčastňovali na odpratávaní snehu hlavne na východnom nádraží. V dôsledku tejto nepriaznivej situácie pre železničnú dopravu bola odvolaná aj výročná celozávodná členská schôdza, ktorá sa mala konať dňa 15. 2. 1956. Brigády trvali až do 21. 2. 1956 a zamestnanci i zamestnankyne sa na nich zúčastňovali v mimoriadne hojnom počte a vykonali pre železničnú dopravu veľký kus užitočnej práce.“

1958

• Bánovce nad Ondavou

„V noci z 27. 2. na 28. 2. nastala silná búrka so snehom a s dažďom, z čoho nastala námraza na telefónnom vedení, ktorá prerušila dorozumievanie a to tým, že polámala telefónne stĺpy, ktoré ležali po trati medzi stanicami Michalovce - Bánovce nad Ondavou - Trebišov. Na tomto úseku bolo zlomených asi 150 stĺpov, trať bola zatarasená. V stanici Bánovce n/Ond. zabezpečovacie zariadenie bolo vyradené z činnosti a s výhybkármi sa nebolo možné dorozumieť. Z tohto dôvodu vlaky meškali až 500 minút. Nemožné dorozumievanie trvalo 24 hodín.“

1969

1970

• Uľanka

„Dňa 4. marca 1970 v dôsledku zosunutia snehovej lavíny v km 16.670 medzi stanicami Uľanka - Dolný Harmanec došlo k vykoľajeniu vlaku Mos 1946. Snehová lavína bola vysoká 2,50 m a široká 15 m, ktorá sa zosunula v tesnej blízkosti prichádzajúceho vlaku Mos 1946 o 13.41 hod. Následkom nárazu sa vykoľajil motorový vozeň jedným podvozkom. Vlak bol obsadený 156 cestujúcimi. Pri nehode nedošlo k žiadnemu zraneniu osôb cestujúcich vo vlaku. Doprava bola prerušená do 18.00 hod. toho dňa. Cestujúci z trati zišli svahom peši do Harmaneckých papierní, odkiaľ boli prevezení do Banskej Bystrice autobusmi ČSAD.“

• Trebišov

„Dňa 6. 12. 1969 nastal taký silný vietor, že na trati Trebišov - Bánovce nad Ondavou bolo vyvalených asi 140 telefónnych stĺpov a nastalo nemožné dorozumievanie a značná škoda podniku ČSD.“

• Zlatná na Ostrove

„Rok 1987 sa začal snehovou kalamiťou 12. januára. Osobný vlak 2301 nám uviazol v záreze pri vlečke Banské Stavby a s pomocou cestujúcich, ktorí naň čakali, bol zo záplavy snehu vykovaný a po dvoch hodinách pokračoval v jazde.“

1987



Albatros navštívil kolosústruh

Historický parný rušeň 498.104 Albatros vyrazil v nedeľu 21. novembra 2021 o 11.30 hod. z bratislavskej Hlavnej stanice. Jeho cieľovou stanicou bolo Stredisko údržby Českých dráh v Prahe Juh, kde ho čakalo opracovanie všetkých kolies na rušni aj tender na modernom podúrovňovom sústruhu v Českej republike.

AUTOR: František Šiller, SNÍMKA: Albatros klub

PRAHA – Moderný podúrovňový sústruh Českých dráh je v Českej republike jediný svojho druhu. Obrába tandemovo, a je tak podstatne rýchlejší ako iné obdobné zariadenia. „Železničné dvojkoľesia sústruží priamo na vozidlách bez toho, aby sa akékoľvek komponenty museli odmontovať, navyše je možné k sústruženiu pristiaviť aj ucelené jednotky bez nutnosti rozpojenia,“ uviedol český národný dopravca.

„Albatros je prvým parným rušňom, ktorý sme sústružili, preto si prípravy vyžiadali pomerne veľké množstvo času. Občas sa k nám dostanú vozidlá, ktoré ešte nie sú v bežnom režime na tratiach, ale zatiaľ sa testujú vo VUZ. Medzi iné zaujímavé kusy, ktoré sme sústružili, patrili napríklad podbijačky. Sústruh pracuje každý deň na dennej a obdeň na nočnej zmene. Od začiatku používania tento stroj osústružil už celkovo 14 976 náprav,“ popísal František Kozel, riaditeľ Oblastného centra údržby Stred Českých dráh. Parný rušeň 498.104 Albatros

bol vyrobený 24. decembra 1954 ako štvrtý z pätnástkusovej série. Je to najväčší, najťažší a najrýchlejší parný rušeň vyrobený v Československu. V starostlivosti ALBATROS klubu je od roku 1990. Odvtedy členovia klubu uskutočnili na rušni dve generálne opravy a množstvo menších aj väčších opráv, aby bol rušeň neustále v prevádzkyschopnom stave.

„České dráhy majú najmodernejší sústruh a príjemné pracovisko. Malé bežné kolesá vám osústružia kdekoľvek, ale s tými obrovskými je problém, preto sme si objednali službu v Českých dráhach. Na to, aby sme mohli sústruženie vykonať, bolo potrebné naprojektovať a vyrobiť prípravky na upnutie dvojkoľies medzi hrotmi,“ hovorí predseda ALBATROS klubu Ing. Jaroslav Vereš. Rušňovodič ALBATROS klubu a ZSSK Milan Bauer dodal: „Keď kolesá osústružite, máte ich ako nové a na jazde je to poznať. Dynamika je oveľa lepšia a rušeň lepšie sedí na koľajniciach.“



Úprava zákona o drezinách

Čo je to vlastne drezina? Mnohé mladšie ročníky už možno ani netušia, ale dreziny sú ľahké koľajové vozidlá, ktoré slúžia na dopravu niekoľkých pasažierov, väčšinou na služobné účely. Môžu byť poháňané mechanicky, silou svalov alebo sú vybavené motorom. Nedávno vyšiel novelizovaný zákon o dráhach o ich prevádzkovaní.

AUTOR: Odbor expertízy, Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

BRATISLAVA – Dňom 1. decembra 2020 nadobudol účinnosť zákon č. 311/2020 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Novelizácia zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach sa týkala predovšetkým stanovenia podmienok pre dreziny a ich prevádzkovanie, ktoré sú stanovené najmä v § 21 predmetného zákona. Prostredníctvom úpravy § 20 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach bola drezina zaradená medzi koľajové vozidlá. Účelom týchto úprav, aj v kontexte s už existujúcimi ustanoveniami uvedenými v § 28 zákona o dráhach, bolo vytvorenie podmienok na zjednodušenie procesu prevádzkovania drezín poháňaných ľudskou silou.

Na plnenie viacerých úloh vyplývajúcich zo zmeny uvedeného zákona bola v Železničiach Slovenskej republiky vytvorená pracovná skupina, ktorá vypracovala metodický pokyn generálneho riaditeľa – „Postupy ŽSR

pri žiadosti o prevádzkovanie drezín na železničných tratiach v správe ŽSR“. Metodický pokyn obsahuje šesť dokumentov (z toho dva vzory), ktoré stanovujú podmienky a postupy týkajúce sa uzavretia zmluvy o prenájme trate na prevádzkovanie nemotorovej koľajovej dopravy prostredníctvom drezín medzi Železnicami Slovenskej republiky a prevádzkovateľom drezín.

Metodický pokyn generálneho riaditeľa – „Postupy ŽSR pri žiadosti o prevádzkovanie drezín na železničných tratiach v správe ŽSR“ je dostupný na intranete ŽSR.

Postupy pre žiadateľov o prevádzkovanie drezín na železničných tratiach v správe ŽSR sú dostupné aj vo webovom sídle ŽSR: www.zsr.sk v časti „Dopravcovia/Ine Služby/Prevádzkovanie drezín“, kde je uvedený aj zoznam vybraných traťových úsekov, ktoré vyhovujú na prevádzkovanie koľajovej nemotorovej dopravy – drezín.

Aj lokálka môže byť na úrovni (III. časť)

V minulých častiach trakčnej elektrickej siete sme si predstavili prvú trolejbusovú trasu či výstavbu tatranskej elektrickej vicinálnej železnice.

AUTOR: Jozef Aluščík, SNÍMKA: archív ŽSR

BRATISLAVA – Tatranské elektrické železnice (TEŽ) sú miestnymi úzkorozchodnými jednokoľajnými železničnými traťami s elektrickou prevádzkou. Napriek tomuto konštatovaniu sa počas svojej histórie neraz ocitli na popredných miestach v pomyselnom rebríčku trakčných elektrických sietí z pohľadu zavádzania technických a technologických novín. Pri príležitosti tej aktuálnej, ktorou je začiatok prevádzky nových hybridných elektrických jednotiek 495.95 schopných zabezpečiť dopravu tak na tratiach TEŽ, ako aj na ozubnicovej elektrickej železnici Štrba – Štrbské Pleso (OŽ), je v článku priblížená súčasnosť a budúcnosť podtatranskej trakčnej elektrickej siete 1,5 kV DC.

PREVÁDZKOVÉ PARAMETRE TEŽ A OŽ V SÚČASNOSTI

Napájanie jednosmernej trakčnej elektrickej siete 1,5 kV je zabezpečené z troch napájacích staníc: Veľký Slavkov, Starý Smokovec a Vyšné Hágy. Pre napájanie OŽ je v prevádzke napájacia stanica v Štrbe, ktorá cez spíniaciu stanicu Štrbské Pleso napája aj TEŽ. V každej napájacej stanici sú inštalované po dve usmerňovačové jednotky s výkonom 1,25 MVA, každá s menovitým jednosmerným prúdom 750 A. Dovoľené preťaženie usmerňovačovej jednotky je 150 % po obdobie 2 hodín a 200 % po obdobie jednej minúty. Obe jednotky sú prevádzkované v automatickom režime, t. j. zapnutá je vždy len jedna jednotka a ďalšia sa automaticky pripája pri prekročení trvalého dovoľeného zaťaženia alebo 90 % oteplenia usmerňovačového transformátora prevádzkovej jednotky. Pri modernizácii TEŽ na konci 60. rokov minulého

storočia bola síce za základnú zostavu trolejového vedenia zvolená zostava TD:150 Cu, NL:70 Fe(Zn), vedenie však bolo rôznorodé. Na širšej trati bolo použitých až 6 rôznych zostáv trolejového vedenia. V súčasnosti je zámer postupne zjednotiť zostavy a prevádzkovať ich ako základnú zostavu typu J s TD:150 Cu, NL:120 Cu. ŽSR k tomuto cieľu vykročili rázne a len v posledných troch rokoch sa podiel tejto zostavy zvýšil z 23 % na 65 %.

Trojčlánkové elektrické jednotky 420.95 boli vybavené elektrodynamickou brzdou, t. j. brzdou, v ktorej sa pohybová energia električky mení v motore (pracujúcom ako dynamo) na elektrickú energiu. Tento spôsob brzdenia je výhodný z hľadiska šetrenia mechanických brzd, keďže elektrická jednotka 420.95 mala všetky nápravy hnacie a tým aj dostatočný brzdný výkon elektrodynamickej brzdy. Vyrobená elektrická energia pri brzdení bola pritom zmarená v brzdových odporníkoch, v ktorých sa premenila na teplo. Nasadením električiek 425.95 došlo k výraznej technologickej zmene – pohon na báze IGBT meniča s asynchrónnymi motormi je energeticky efektívnejší a má nižšie straty než dovtedy používaný jednosmerný sériový motor s odporovou reguláciou. Navyše má možnosť rekuperácie, t. j. pohon je schopný pri brzdení elektrodynamickou brzdou dodávať elektrickú energiu späť do trakčnej elektrickej siete. Keďže trakčná elektrická sieť TEŽ bola samostatnou sieťou, v ktorej sa okrem jednotiek 425.95 prevádzkovali už len vozidlá ozubnicovej železnice 405.95 a tu a tam staršie jednotky 420.95, bola v nej rekuperácia umožnená omnoho skôr. (Celý článok si prečítate na webe ŽSR v sekcii pre cestujúcich v záložke ŽSemafor – články.)



Hodinová mzda pre solidaritu

Vedenie neinvestičného fondu SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností organizuje už tradične aj k Viano-
ciam 2021 akciu, ktorá bude prebiehať až do konca novembra
2022 pod názvom Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!

AUTOR: Anna Feherpatakyová, SNÍMKA: unsplash.com/@shoeibabhn

BRATISLAVA – V predvianočnom období, keď sa blíži koniec roka, je čas rozmýšľať o tom, čo nám tento rok priniesol, vzal, aké prekážky sme prežili a ako sme ich zvládli. Tak ako predchádzajúci rok aj rok 2021 priniesol veľa starostí a prekážok, ktoré by boli pre niektorých našich kolegov bez pomoci fondu SOLIDARITA ťažko riešiteľné. Sme radi, že existuje veľa príbehov, ktoré aj vašim pričinením mali šťastnejší koniec. Človek v ťažkej životnej situácii vždy ľahšie všetko znáša, ak cíti, že na svoje trápenie nie je celkom sám.

Nie každý má to šťastie prežiť pokojné Vianoce. Nehoda, úraz, choroba alebo iné nešťastie v rodine dokážu vniesť smútok aj do obdobia najkrajších sviatkov v roku. Akciu fond SOLIDARITA organizujeme pravidelne už od roku 2000 a vždy sa stretáva s pochopením zo strany železničiarov, ktorí svojimi príspevkami dokazujú, že ich osud kolegov nenecháva ľahostajných.

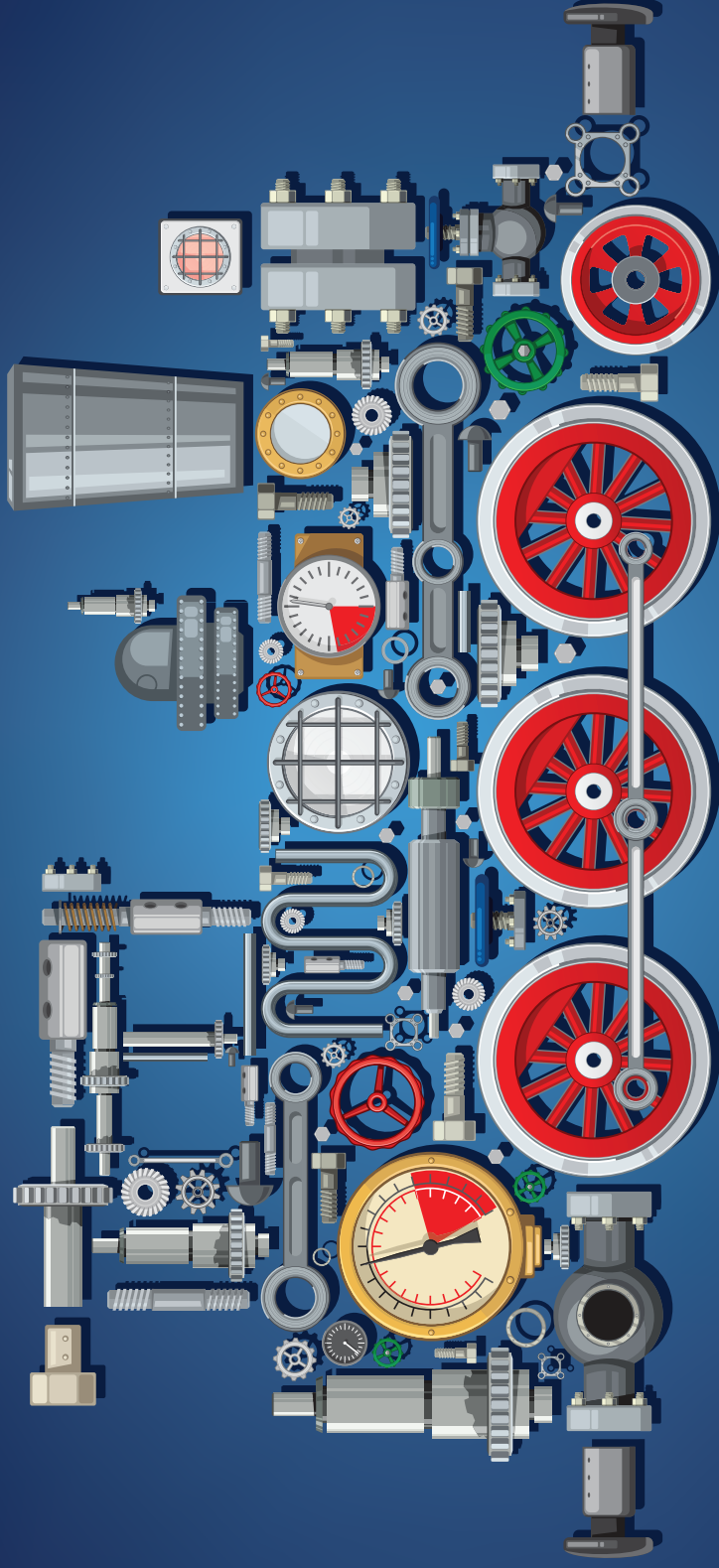
Finančným príspevkom na účet fondu SOLIDARITA máme príležitosť zase dokázať, že nám na osudoch kolegov

naozaj záleží. Práve za tento kúsok spolupatričnosti ďakujeme všetkým železničiarom, ktorí sú priaznivcami fondu SOLIDARITA. Je to pre nás všetkých jeden z tých najkrajších vianočných darčiekov.

Veríme, že aj v tomto roku zamestnanci železníc nezostanú k tejto výzve ľahostajní a rozhodnú sa prejaviť spolupatričnosť poukázaním svojej hodinovej mzdy na účet fondu. Veľmi si vážime všetkých tých, ktorí prispeli svojou hodinovou mzdou. Na účet fondu bolo za 11 mesiacov roku 2021 poukázaných z akcie „Vianoce 2020“ 10 593,06 €. Tieto prostriedky boli spolu s prostriedkami poukázanými z podielu zo zaplatenej dane z príjmov použité na poskytnutie finančnej podpory 17 zamestnancom a ich rodinám.

Vedenie fondu SOLIDARITA spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností vopred ďakuje všetkým, ktorých táto výzva nenechá ľahostajných. Prajeme vám, aby boli sviatky pokoja a mieru šťastné a radosné v neľahkom období roka 2021.

KALENDÁR 2022



Január

Február

Marec

Apríl

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

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

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



Kedysi dualistom, dnes zamestnancom

V roku 2016 sa Železnice Slovenskej republiky ako jeden z prvých zamestnávateľov na Slovensku zapojili do systému duálneho vzdelávania. Prednosťou tohto systému je využitie teoretických vedomostí získaných v škole a ich praktická aplikácia priamo v prevádzkových pracoviskách u budúceho zamestnávateľa. Vyškolení inštruktori v prevádzke pripravujú, vzdelávajú, hodnotia a vychovávajú mladých ľudí, svojich budúcich kolegov. Žiaci so zamestnávateľom podpíšu v prvom ročníku SŠ učebnú zmluvu s garanciou pracovného miesta a počas celého štúdia sú podporovaní mesačným štipendiom. Jedným zo žiakov, ktorí absolvovali duálne vzdelávanie, bol aj Matej Hurný.

AUTOR & SNÍMKA: Odbor riadenia ľudských zdrojov

PREŠOV – Jedným z bývalých železničných učilíšť ŽSR bola aj Stredná odborná škola železničná v Košiciach, ktorá si ako jediná na Slovensku zachovala svoj prívlastok „železničná“. Jasnou voľbou pre ŽSR bolo preto uzavrieť spoluprácu práve s touto školou. Jedným z prvých záujemcov o novinku v škole, ktorou bolo duálne vzdelávanie so ŽSR, bol práve Matej Hurný. Dnes je úspešným absolventom duálneho vzdelávania a už dva

roky pracuje ako elektromontér na pracovisku SMSÚ v Prešove.

Matej, si jeden z prvých dualistov, ktorý uzavrel učebnú zmluvu so ŽSR. Čím si ťa železnice získali?

Železnice ma bavili od malička, dostal som prvý vláčik a už to išlo samo. Voľba školy bola jasná. Bavili ma električka a doprava, tak som si vybral učebný odbor elektromechanik, a keď prišla ponuka duálneho vzdelávania

s následnou prácou na železnici, vôbec som neváhal. V našej rodine pracoval na železnici už môj pradedko, a pre mňa to bolo rovnako správne rozhodnutie.

Ako sa ti študovalo v systéme duálneho vzdelávania so ŽSR a v čom vidíš najväčší prínos?

Bolo to úplne super, pretože ako dualisti sme dostali hneď na začiatku montérky, čo ostatní spolužiaci nedostali. Mali sme prax na reálnom pracovisku, videli sme pracovné návyky kolegov-železničiarov, dozvedeli sme sa, ako fungujú technické zariadenia. Spoznal som tak svoje budúce pracovisko veľmi dôkladne. Zamestnanci na ŽSR ma veľmi dobre prijali, ľudia boli úplne úžasní, všetko bolo pokojné a pohodové. Kolegovia si tu vzájomne radi pomôžu a poradia. Môjmu inštruktorovi Jozefovi Strakovi ďakujem za všetko, čo ma naučil. Za veci, ktoré mi dovolil vyskúšať, aj za rady nielen v pracovnom, ale aj v súkromnom živote. Najväčším prínosom pre mňa bola garantovaná práca po ukončení štúdia, keď som mohol deň po mojich osemnástych narodeninách nastúpiť do práce ako hotový zamestnanec oproti niektorým kamarátom a spolužiakom, ktorí sa stále nevedia zamestnať. Navyše mi železnice posielali na účet mesačné stipendium, hradili mi internát a polovicu nákladov na stravné, čo odbremenilo moju mamku, keďže sme traja bratia.

Ako vnímaš ŽSR ako zamestnávateľa?

Pre mňa predstavujú železnice stabilnú firmu, stabilný príjem, dobrý kolektív, pravidelné školenia a lekárske prehliadky, kde si zamestnanci overia, či sú natoľko zdraví, ako sa cítia.

Na druhej strane sú železnice dlhodobo podfinancované, čo je však otázka

na MDaV SR. Nutne by potrebovali financie na prevádzku, údržbu a zriadenie nových zariadení. Najviac asi na údržbu, pretože sa to už dá len veľmi ťažko zvládať. Je smutné vidieť na lokomotívach čierne stužky a aj ja preto nosím malú čiernu stužku v práci.

Počas návštevy generálneho riaditeľa na vašom pracovisku si mal možnosť porozprávať sa s ním. Chcel by si mu ešte niečo odkázať?

Som veľmi rád, že som ho mohol stretnúť a porozprávať sa s ním, aj keď iba na chvíľu. Rovnako som rád, že je generálnym riaditeľom človek z odboru, ktorý vie, ako funguje prevádzka a problematike sa rozumie.

Aký benefit by si uvítal ako zamestnanec ŽSR?

Za všetkých zaniatených železničiarov, medzi ktorých, ako môžem skromne povedať, patrím aj ja, chcem spomenúť železničnú mapu SR, ktorá je neverejná a služobná. Prístup k nej je len pre výpravcov a ďalšie poverené osoby. Sú v nej uvedené všetky vlaky, nielen osobné, ale aj nákladné a služobné. Bol by som rád, ak by ju mohli vidieť aj vybraní záujemcovia. Ja osobne hlavne trať 192, aby som si mohol pozrieť a odfotiť rôzne vlaky, keďže je to moja srdcová záležitosť. To by bol pre mňa veľký benefit. 😊

Čo dôležité do tvojho života prinieslo duálne vzdelávanie?

Duálne vzdelávanie so ŽSR je výhodou, pretože človek sa naučí veci, ktoré využije nielen v pracovnom živote. Za mňa to bola napríklad elektrika. Je to super spolupráca, ktorú som neoľutoval, výborný kolektív a nič nie je také, čo by sa nedalo zvládnuť. Ďakujem všetkým železničiarom za prácu, ktorú robia pre železnice, vďaka čomu robia železnicu takou, akou je, pretože ich mám veľmi rád.



Svet detských ilustrácií je späť

Medzinárodná súťažná prehliadka originálov ilustrácií kníh pre deti Bienále ilustrácií Bratislava otvorila tento rok už svoj 28. ročník a jej tradícia sa začala v roku 1967. Hlavným organizátorom podujatia je BIBIANA, medzinárodný dom umenia pre deti a koná sa pod záštitou UNESCO a Medzinárodnej únie pre detskú knihu (IBBY) s podporou Ministerstva kultúry SR. Záštitu nad BIB 2021 prevzala prezidentka SR Zuzana Čaputová a prezrieť si ju môžete od 15. októbra 2021 do 9. januára 2022 v priestoroch Bratislavského hradu.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: BIBIANA

BRATISLAVA – Tento rok sa ako partner zapojili aj ŽSR, ktoré sa rozhodli projekt podporiť a propagovať v rámci Bratislavského kraja. Do aktuálneho ročníka sa zapojilo 42 krajín, 379 ilustrátorov a 2 768 ilustrácií zo 487 kníh. Podľa pravidiel sa z jednej krajiny môže zapojiť maximálne 15 ilustrátorov maximálne s desiatimi ilustráciami, a to maximálne z dvoch kníh. Za Slovensko bolo preto podľa štatútu vybraných 15 ilustrátorov z 37 prihlásených.

Ilustrácie nielen pekne vizuálne dopĺňajú akúkoľvek knihu, ale sú aj najdôležitejším prvkom knihy a rozvíjajú detskú fantáziu.

Spolu s ňou tak prinášajú najrôznejšie emócie. S ilustráciami sa aj my dospeli vraciame do detstva a prinášajú nám neopakovateľné spomienky. „S ilustráciami všetci vyrastáme od detstva a sú dôležité, aby sme si vedeli vybudovať vzťah k výtvarnému umeniu, ktoré potom navštívime aj v galériách,“ povedala Viera Anoškinová z BIBIANY, medzinárodného domu umenia pre deti. Ilustrácie musia byť z publikovanej knihy, aby si návštevníci okrem originálov ilustrácií mohli pozrieť priamo na mieste aj knihu.

Pre návštevníkov boli pripravené okrem ilustrácií aj tvorivé dielne,



besedy s tvorcami, ilustrátormi a so spisovateľmi, inscenované čítania či premietanie filmov z Bienále animácií Bratislava a rôzne aktivity pre najmenších. K animačnému programu sa pripojili aj samotní organizátori a v BI-BIANE, medzinárodnom dome umenia pre deti, mali pripravené divadelné predstavenia, tvorivé dielne a veľa aktivít, ktoré potešili detskú dušičku.

Medzinárodná porota zložená z odborníkov z oblasti knižnej kultúry udeľuje 11 cien a najvýznamnejšou je Grand Prix, ktorú v tomto roku dostala španielska

ilustrátorka Elena Odrjózola. Ďalej sa udeľuje 5 zlatých jablák a 5 plakiet. Okrem toho sa môže udeliť aj Čestné uznanie za mimoriadny vydavateľský počin, Cena detskej poroty, Cena primátora Bratislavy a Cena Poštovej banky.

V roku 2019 malo podujatie návštevnosť viac ako 45-tisíc návštevníkov. V tomto roku organizátori dúfajú, že ešte budú môcť otvoriť brány výstavných priestorov na Bratislavskom hrade. „Po dohode s vystavujúcimi sa nám podarilo BIB predĺžiť do konca februára 2022,“ zakončila Anoškinová.

Nie je včela ako včela

S Vianocami sa nám spájajú vône ako škorica, pomaranče, varené víno, medovníky či med. Med je neodmysliteľnou súčasťou Vianoc. Je základom mnohých koláčov, potierame ním vianočné oblátky alebo dávame krížik na čelo. O včelách, mede a celom procese sme sa rozprávali s Marekom Ušiakom, ktorý pracuje v Odbore organizácie a riadenia ako manažér hlavného produktu.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Marek Ušiak, ILUSTRÁCIE: freepik.com/macrovector

BRATISLAVA – Hoci nepochádza zo včelárskej rodiny, pamätá si, že v detstve mal jeho starký niekoľko úľov v záhrade. Už vtedy ho fascinovali, no tradícia sa v ich rodine nezachovala. Včely a ich chov si ho opäť našli až v dospelosti.

Ako ste sa ku včelárstvu po rokoch dostali?

K včelárčeniu ma priviedla manželka, keďže som sa do včelárskej rodiny priženil. Svokor včelári skoro 50 rokov a túto záľubu odovzdáva svojim dcéram, zaťom aj vnúčatám.

Čo vás na včelárstve najviac fascinuje?

Celkový život včiel, ich fungovanie v spoločenstve, harmónia, v akej žijú, ako sa dokážu zastúpiť, prispôbiť rôznym situáciám, či to, že si počas svojho života v úli vyskúšajú každú rolu. Mám k nim prirodzenú pokoru a úctu, človek pri nich vníma pokoj.

Včely majú svojich milovníkov alebo odporcov. Niektorí sa ich boja, iní ich milujú. Treba sa včiel naozaj báť?

Ak človek netrpí alergiou na včelie bodnutie, dôvod na strach nie je. Na druhej strane chápem, že sa ľudia boja uštipnutia. Osobne už často ani nevnímam, že dostanem žihadlo. 😊 Mnoho ľudí nevie, že nie všetky včely štípu. Včely môžeme rozdeliť na dve skupiny – samotárske a medonosné (žijúce v spoločenstvách). Samotárske nie sú útočné. Žihadlo využijú len pri ohrození života. Medonosná včela je ich opakom. Robotnice použijú žihadlo hlavne na obranu úľa v prípade ohrozenia. Ak sú vzdialené od úľa a hľadajú nektár alebo peľ, žihadlo používajú zriedkavo.

Vinári sa celý rok starajú o vinice, ako to je so včelami a s medom počas roka?

Dalo by sa povedať, že u včiel ide skôr o kratšie obdobie, ale o to intenzívnejšie. Aktuálne je obdobie zimného

pokoja. Trvá zhruba od októbra do februára. Nasledovať bude obdobie jarného rastu (marec, apríl). S postupným otepľovaním prichádza zvýšené kladenie vajíčok matkou. Po prvom jarnom prelete urobím prehliadku včelstiev, aby som podrobne poznal stav prezimovaného včelstva. V rámci jarného rastu sú pravidelné prehliadky veľmi dôležité. V ďalších 3 mesiacoch nastáva produkčné obdobie. Kvitne väčšina rastlín, prebieha zber nektáru, peľu. Včelstvá sú na vrchole svojho rozvoja a dochádza k rojeniu včelstiev. Včely sa zameriavajú na zachovanie rodu a zhromažďovanie zásob. Ak sa znáška vydarila a v medníkoch je zrelý med, začnem vytáčať med. Po produkčnom období prichádza najdôležitejšie obdobie, zazimovávanie (august, september), keď prichádza k výmene krátkovekých letných včiel za dlhoveké včely. Ich poslaním je úspešné prezimovanie a výchova jarnej generácie. Včely vyliahnuté v tomto období väčšinou prežijú celú zimu.

O koľko včelích rodín sa aktuálne staráte?

Aktuálne mám 10 rodín a do budúcnosti plánujem zvýšiť počet maximálne na 25.

Čo všetko si práca okolo včiel vyžaduje?

Čas, trpezlivosť, vzťah k prírode a k včelám. Veľkou pomocou je skúsený včelár, ktorý pomôže. Chýbať by nemala ani chuť učiť sa nové veci. Keďže pre väčšinu je včelárenie skôr koníček, včelár si musí vedieť poradiť v každej oblasti, či už pri výrobe vlastných úľov, rámkov, príprave medzistienok a všetkých drobných, prípadne aj väčších prácach na včelnici.

Nebojíte sa uštipnutia?

Nie. 😊 Uštipnutie síce býva spočiatku bolestivé, ale neskôr si telo na včelí jed zvykne a reakcia po bodnutí nemusí byť bolestivá, väčšinou mi už vznikne len mierne opuch. Paradoxne, po niekoľkých rokoch včelárenia som sám dostal anafylaktický šok po uštipnutí včelami

(pár včiel z roja). Časom som zistil, že sused chemicky ošetroval stromy a včely pri zbere peľu a nektáru doniesli so sebou aj škodlivé látky z postreku.

Vedeli by ste poradiť, čo robiť, keď nás včela uštipne?

Ak v mieste bodnutia ostalo zapichnuté žihadlo, odstránime ho jemným vyškrabnutím pomocou nechta alebo hranou ostrejšieho predmetu. Overené mám napríklad ihneď na miesto uštipnutia priložiť hlinu, prípadne potrieť octom (octový obklad). Ak už je opuch, pomôže krúžiť ľadovou kockou po uštipnutom mieste.

Včely si väčšinou spájame s pohárom medu. Je proces výroby medu zdĺhavý?

Povedal by som, že áno. Začína sa letom včiel, takzvaných lietaviek za potravou, teda nektárom, prípadne medovicou, ktoré sa spoločne nazývajú sladina. Tú po návrate do úľa odovzdávajú včelám-staviteľkám. V úli tento nazbieraný nektár slúži ako potrava pre včely, pričom ju ukladajú do voľných buniek na plástoch a odparujú z nej prebytočnú vodu. Včely sladinu viackrát kontrolujú

a odovzdávajú ďalej. Týmto procesom sa v sladine štiepia cukry, teda hustne. Hneď ako je med správne zahustený, plnia ním včely bunky plástov až po povrch a zaviečkujú ho včelím voskom. Ak sú takto naplnené aj ostatné plásty, príde včelár a tieto im z úľa vyberie a vytočí. Následne med precedí cez sito, kde sa zachytia kúsky vosku, prípadne drobné nečistoty. Takto hotový med je pripravený na konzumovanie.

Chovateľstvo včiel je v dnešnom svete celkom veľkou témou, ako môžu obyčajní ľudia, ktorí sa nechcú venovať ich chovu, pomôcť?

Možností je viacero, napr. sadením ovocných stromov, zväčšovaním plôch zelene (výsadbou lúčnych kvetov, trvaliek, kríkov) a pestovaním medonosných rastlín rôzneho druhu. V neposlednom rade aj znížením používania postrekov v záhradách. Určite aj podporiť domáceho včelára z obce tým, že si nakúpите výrobky priamo u neho. Niektorí včelári dokonca ponúkajú možnosť adoptovania si úľa, čo v praxi znamená úžitok pre obe strany, včelár dostane podporu na nákup liečiv, úľov či pomôcok a druhá strana včelie produkty.



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]

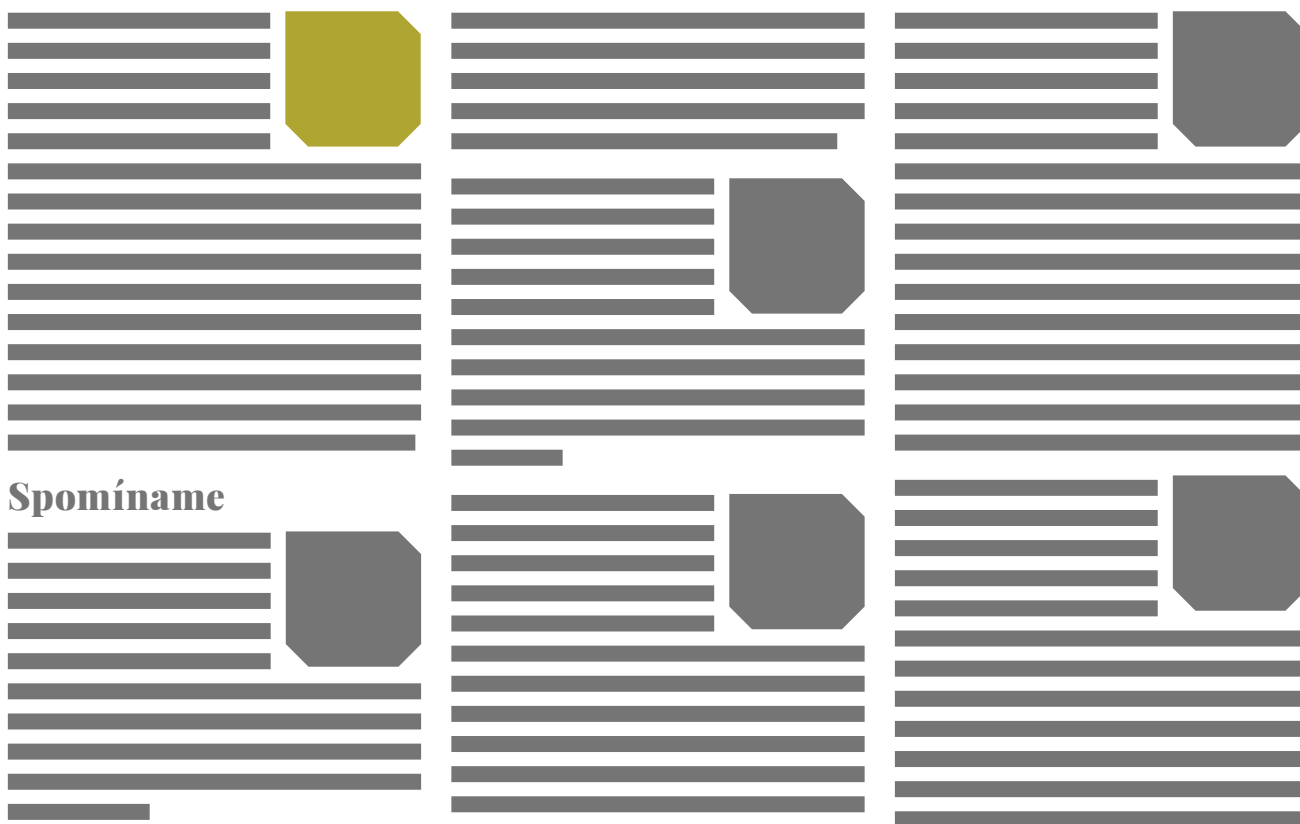
Podakovanie

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



Vaše príspevky do januárovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsmafor@zsr.sk do 14. januára 2021.

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

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

– Miško, čo by si povedal, keby predĺžili zimné prázdniny? – Čo ja, bol... – tajnička				Pomôcky: akút, lobe, asot, Nat, kris, Oles	titan	obydlie	znižený tón "E"	poskytoval dotácie	Pomôcky: alea, Amina, etnos	hodvábna alebo vlnená látka	počítal	vynálezca žiarovky	osobné zámeno	log, po česky
				poludnie					človek tmavšej pleti					
				1					Magnetic. rezonancia					
				Obrený transportér			žiak tretej triedy							
				masťná zemina			vodič tepla a elektriny							
Jozef Vydroš	Chaplinova manželka	3	obyvateľ ľsra ozn.kvality múky			knock out			cestovný preukaz				2	súhrnný názov pre národ
						nekýva			prvý človek					
somár					premenná hviezda					lalok, po anglicky				
vokalizovaná predložka "od"				federálny štát USA	úrad USA pre vesmír					starogréč. zhýralec				
				telúr (zn.)						rieka v Thajsku				
neón (zn.)			na tom mieste				povraz so slučkou					EČV okr. Bánovce n/B		
			prívrženec rasizmu				1000 kg					liehovina z ryže		
prijímateľ								európske kniežatstvo						
								nahromadí kopaním						
	EČV okr. Krupina			značka kozmetiky					meno Ševčenka					
	rádium (zn.)			býv.názov obce Sv.Anton					zhoda, harmónia					
ranná vlaha					Mohamedov radca					tu máš			polia	malajská dýka
					zlato (zn.)					rúbe				
matka Mohameda						prízvuk					šija			
						choroba klbov					jeden z Vikolinských			
	lebo (bás.)	hanblivosť (kniž.)					zohne					kypri zem pluhom		
		yterbium (zn.)					španielsky člen					typ rus. lietadiel		
4						5								
ochranná vrstva tovaru					kocka, po latinsky					meno spisovateľa Hončara				

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

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: ŽimPress, spol. s r. o., Vajnorská 135, 831 04 Bratislava



SŽ začala s rekonštrukciou stanice Vsetín

Presne mesiac pred Vianocami sa začala slávnostným ceremoniálom kompletná rekonštrukcia stanice Vsetín. Stavbu s celkovými nákladmi vyše tri miliardy korún bude realizovať združenie spoločností OHLA ŽS, STRABAG Rail a AŽD.

AUTOR: Správa železníc

VSETÍN – Počas nasledujúcich mesiacov dôjde k redukcii súčasného koľajiska, k jeho novému dispozičnému usporiadaniu a k smerovej úprave vedenia koľaj tak, aby mohlo byť zriadené nástupište s hranou vo výške 550 mm nad koľajou s mimoúrovňovým prístupom pre cestujúcich. Nová výpravná budova, ktorá nahradí súčasnú, bude slúžiť ako spoločný odbavovací terminál pre železnicu aj autobusy. „Hlavným cieľom tejto investičnej akcie je zaistenie bezbariérového prístupu na nové nástupištia, zvýšenie rýchlosti prechádzajúcich vlakov a súčasne aj vyššia bezpečnosť,“ povedal generálny riaditeľ Správy železníc Jiří Svoboda. Z dôvodu zmeny celkového koľajového riešenia v stanici Vsetín bude výpravná budova nahradená novým dopravným terminálom. Ten bude slúžiť pre potreby cestujúcich. Terminál bude mať dve nadzemné a jedno pozemné

podlažie, to bude komunikačne prepojené s nadväzujúcim podchodom. Hlavné čakacie plochy pre cestujúcich budú umiestnené v odjazdovej hale v prvom podlaží. Nadväzovať budú priamo na pokladnice. V najväčšom podlaží nad pokladnicami vznikne zázemie pre zamestnancov. V suteréne objektu budú umiestnené technologické miestnosti a toalety pre cestujúcich. Priestory budú prepojené otvoreným schodiskom s výťahom a eskalátormi. V spolupráci s mestom taktiež dôjde k výstavbe parkovacieho domu, ktorý bude slúžiť nielen pre cestujúcich, ale zároveň bude riešiť aj parkovanie v centre Vsetína. Predpokladané celkové investičné náklady stavby sú 3 376 329 987 Kč bez DPH. Projekt je navrhnutý na spolufinancovanie Európskou úniou z Nástrojov na prepájanie Európy (CEF). Národné financovanie zaistuje Státní fond dopravní infrastruktúry.



ecoterra & bibis

AKCIA PLATÍ OD 16. 12. 2021
DO UKONČENIA SPOLUPRÁCE.

Využívajte dlhodobú zamestnaneckú zľavu 20 % na nákup drogérie a kozmetiky, s ktorou šetríte prírodu, svoju peňaženku a zdravie.

Stačí, ak sa v predajni preukázete zamestnaneckou kartou ŽSR Trnava.

Predajňu nájdete na **Ul. L. Podjavorinskej 22 v Trnave**, predajňa Ecoterra.

Kalendár výročí železničných tratí na Slovensku v roku 2022

V roku 2022 uplynie už poldruha storočia od začiatku prevádzky piatich významných tratí. Po trati smerom do Kittsee v Rakúsku bola 15. 12. 1998 slávnostne znovu otvorená prevádzka, prerušená 2. apríla 1945.

Výročie	Dátum	Trat'
130.	1. 1.	Bratislava-Nivy – Bratislava juh
150.	7. 1.	Michalany – Slovenské Nové Mesto
130.	11. 2.	Marchegg ÖBB – Devínske jazero
150.	18. 3.	Spišská Nová Ves – Kysak
85.	2. 5.	Púchov – Horní Lideč ČD
130.	25. 7.	Kežmarok – Spišská Belá horná stanica
150.	12. 8.	Zvolen – Hronská Dúbrava – Vrútky
110.	13. 8.	Starý Smokovec – Štrbské Pleso
150.	25. 8.	Slovenské Nové Mesto – Čop UZ
135.	18. 9.	Čata – Levice
130.	8. 11.	Spišská Nová Ves – Levoča
150.	4. 12.	Slovenské Nové Mesto – spojka
95.	8. 12.	Veselí nad Moravou – Myjava
125.	14. 12.	Jablonica – Kúty
125.	14. 12.	Trnava – Smolenice
110.	14. 12.	Kozárovce – Zlaté Moravce
125.	18. 12.	Lužianky – Hlohovec
125.	18. 12.	Bratislava-Petržalka – Kittsee ÖBB