

# ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

› MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY 🚂 › 32. ROČNÍK | SEPTEMBER 2024

DEŇ ŽELEZNIČIAROV 2024



## Obsah:

- 02 Septembrové dažde ohrozovali aj železničnú infraštruktúru
- 04 Zoznámte sa s pracoviskami: OR Trnava
- 07 Prilepši sebe, pomôž firme
- 08 Dlhodobý podstav zamestnancov OR Trnava
- 09 Futbalový turnaj ŽSR: Skvelá atmosféra a tímový duch
- 10 Zmena trakčnej elektrickej sústavy bez vedľajších účinkov
- 12 Deň železničiarov 2024
- 14 Reduta ožila oslavami Dňa železničiarov
- 15 Oslavy Dňa železničiarov VVÚŽ a Športový deň riaditeľa VVÚŽ v Žiari
- 16 Exkurzia Slovenskej vedecko-technickej spoločnosti dopravy na Ozubnicovú železnicu Tisovec — Zbojská
- 18 Relaxačný fit pobyt SIP Strečno 2024
- 19 Oslavy Dňa železničiarov v duchu fair play a dobrej nálady
- 20 Oznamy
- 22 Krížovka
- 23 Drezinový deň 2024



V polovici septembra sa železničná doprava na Slovensku musela vyrovnat' s extrémnym počasím, ktoré spôsobilo vážne komplikácie na viacerých úsekoch železničnej siete. Silné dažde, vietor a následné záplavy spôsobili poškodenia tratí, zatopenia výhybiek a spadnuté stromy na rôznych miestach, čo malo negatívny dosah na plynulosť dopravy.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

## Personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Alexander Sako:

1. 9. 2024 vymenoval do funkcie námestníčky generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje ŽSR Lindu Stoman.

**NA OBÁLKE:** Grafický dizajn vytvorený pri príležitosti Dňa železničiarov 2024. **TITULNÁ ILUSTRÁCIA:** Beáta Balga

**BRATISLAVA** — Železnice Slovenskej republiky okamžite reagovali na nepriaznivé predpovede Slovenského hydrometeorologického ústavu (SHMÚ) zvýšenými kontrolami tratí a infraštruktúry. Dispečeri nepretržite monitorovali meteorologické výstrahy a koordinovali zásahy v kritických oblastiach. Na západe Slovenska, kde bolo riziko najvyššie, sa vykonali mimoriadne kontroly železničného spodku a zvršku.

Zamestnanci sa sústredili na čistotu priepustov a mostov, aby predišli nahromadeniu vody či naplaveniu konárov, ktoré by mohli spôsobiť prekážky. Všetky dostupné sily a mechanizácia vrátane motorových píl a čerpadiel boli nasadené, aby sa čo najskôr odstránili vzniknuté mimoriadnosti. ŽSR taktiež spolupracovali so správcami vodných tokov, aby sa minimalizovalo riziko poškodenia objektov v správe železníc.

### ***Kritické udalosti na tratiach***

Počas obdobia nepriaznivého počasia došlo k viacerým mimoriadnym udalostiam. Najvýraznejším prípadom bola trať Zohor — Rohožník, ktorá bola silne poškodená výdatnými dažďami. Táto lokálna trať, na ktorej je prevádzkovaná len nákladná doprava pre cementáreň Rohožník, bola narušená na troch úsekoch. Ďalšou udalosťou bol incident na trati Tisovec — Hnúšťa, kde vlak musel zastaviť pred spadnutým stromom, ktorý čiastočne odstránila vlaková čata. Na tejto trati bola následne vyhlásená neplánovaná výluka.

Obec Chľaba pri Štúrove čelila vážnym následkom povodne, ktorá zatopila jedinou prístupovú cestu do obce. V reakcii na krízovú situáciu bolo rozhodnuté, že prístup do obce bude dočasne zabezpečený len prostredníctvom železničnej dopravy. Na základe dohody s krízovým štábom NSK sa začalo 18. septembra mimoriadne zastavovanie EC vlakov na bývalej zastávke Chľaba (km 201,572) pri Štúrove. Tieto opatrenia platili do odvolania.

Problémy boli aj na cezhraničných linkách s Českom, viaceré vlaky boli odrieknuté alebo mali výrazné meškania. Pre nepriaznivé počasie nepremávali ani vlaky z Bratislavy do Viedne, keďže bola osobná doprava medzi Bratislavou-Petržalkou a rakúskou hranicou prerušená pre záplavy na sieti rakúskych železníc ÖBB.

ŽSR museli odstraňovať popadané stromy, čo spôsobilo krátkodobé výluky na regionálnych tratiach v Bratislavskom, Trnavskom aj Trenčianskom kraji. Zastavená bola aj doprava v bratislavskom prístave. V Bratislave-Lamači boli zistené zatopené výhybky, ktoré boli uzamknuté pre bezpečnosť. Obmedzenia sa týkali aj nákladnej dopravy, ktorá bola dočasne zastavená na viacerých úsekoch vrátane Čadce, Kútov a Vrboviac pre záplavy na českej a slovenskej strane hranice.

Železnice Slovenskej republiky prijali všetky potrebné opatrenia na zvládnutie tejto krízovej situácie a zamerali sa na bezpečnosť a plynulosť prevádzky. Intenzívne kontroly infraštruktúry a rýchle reakcie zamestnancov pomohli minimalizovať škody a umožniť čo najskorší návrat k bežnej prevádzke. Napriek nepriaznivým podmienkam ŽSR preukázali schopnosť efektívne zvládať mimoriadne situácie a zabezpečovať ochranu svojich zamestnancov aj cestujúcich.

*Ďakujeme všetkým zamestnancom za nasadenie a obetavosť pri obnove žel. infraštruktúry po povodniach.*

V zmysle platnej Kolektívnej zmluvy ŽSR 2021 — 2023 v znení dodatkov č. 1 až č. 11 majú zamestnanci nárok požiadať si o Príspevok zo sociálneho fondu Železníc Slovenskej republiky z dôvodu mimoriadne ťaživej životnej situácie.

V prípade živelnej pohromy musí žiadateľ zdokladovať vzniknutú škodu „Kalkulácia ku škode“, ktorá ak presiahne sumu 3 320 eur, žiadateľ má nárok na jednorazovú sociálnu výpomoc až do výšky 996 eur.

Písomnú žiadosť o finančnú podporu je potrebné poslať na príslušné ÚS RP LZ.

Zamestnanci majú možnosť pri nepriaznivých životných situáciách požiadať o príspevok z neinvestičného fondu SOLIDARITA, z ktorého môže byť žiadateľovi poskytnutá jednorazová sociálna výpomoc až do výšky 1 000 eur.

Písomnú žiadosť o finančnú podporu je potrebné poslať mailom na [solidarita@zsr.sk](mailto:solidarita@zsr.sk).

(0510)



## Zoznámte sa s pracoviskami: **OR Trnava**

V septembrovom čísle Železničného Semaforu si predstavíme činnosť oblastného riaditeľstva Trnava, ktoré spadá pod úsek námestníka GR pre prevádzku, ktorým je Peter Blaho. Na otázky nám odpovedal riaditeľ OR Trnava.

AUTOR: OR Trnava, (red), SNÍMKA: Beáta Balga

### **OR Trnava**

Riaditeľom OR Trnava je Ivan Sovič. Predmet činnosti OR Trnava vo svojej vymedzenej územnej oblasti je uvedený v Organizačnom poriadku oblastných riaditeľstiev. Jednou vetou sa to dá vyjadriť tak, že Oblastné riaditeľstvo Trnava v pridelenom obvode zodpovedá za zabezpečenie prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry. Oblastné riaditeľstvo Trnava pokrýva západnú časť siete ŽSR, spravuje 1 015,696 km tratí, z toho elektrifikovaných 557,333 km, 541 železničných priecestí a priechodov a 2 701 výhybiek. V jeho obvode sa nachádza 499 mostov, 11 tunelov a 892 budov, ktoré spravuje Správa majetku ŽSR.

Riadenie dopravy sa na časti tratí — 290 km vykonáva z centier riadenia dopravy so sídlom v ŽST Trnava, Dunajská Streda, Jablonica, Bratislava východ, Nové Mesto nad Váhom. V OR Trnava je 16 samostatných ŽST, 109 nesamostatných dopravní pričlenených k samostatným ŽST a 111 zastávok. OR TT má 9 prechodových pohraničných staníc a 5 výmenných staníc so susednými oblastnými riaditeľstvami. Správu a údržbu infraštruktúry zabezpečuje 22 stredísk miestnej správy a údržby v odvetviach ŽTS, OZT a EE. OR Trnava disponuje špecializovaným pracoviskom TIP Lužianky, ako aj pracoviskom GSM-R, ktoré poskytuje služby pre celú sieť ŽSR.

## Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie spracovať?

Najviac nás zaťažuje nedostatok zamestnancov pre riadenie dopravy, ale aj pre správu a údržbu železničnej infraštruktúry (ŽI). K 1. septembru 2024 je v OR Trnava podstav 381 zamestnancov (174 na úseku riadenia dopravy, 189 na úseku ŽI a 18 zamestnancov v aparáte). Bežný úbytok neustále prevyšuje nábor. Daný stav spôsobuje, že pri niektorých profesiách viacerí zamestnanci majú naplnený limit povolenej nadčasovej práce za kalendárny rok (v zmysle Zákonníka práce max. 400 hodín) skôr ako až na konci roku. Potom vedúci zamestnanci na týchto pracoviskách sú nútení kombinovať rôzne práce tak, aby boli zabezpečené všetky činnosti a nebol prekročený daný limit. Je nevyhnutné zatriktívniť záujem o prácu v ŽSR. Nejde iba o finančné ohodnotenie zamestnancov, ale aj o pracovné prostredie a pracovné prostriedky používané v práci. Toto vybavenie by malo byť na úrovni 21. storočia. Vzhľadom na súčasný zastaraný stav infraštruktúry a množstvo pracovísk, ktorých sa to týka, a pri obmedzených finančných prostriedkoch, je veľmi zložitá až nemožná toto zabezpečiť alebo aspoň primerane napredovať v tejto agende.

Na úseku ŽI je veľmi náročné zabezpečovať údržbu a plánovať rozsiahlejšie výlukové práce s vlastnou mechanizáciou. Vzhľadom na jej vek nad 40, resp. pri niektoej aj 60 rokov, je bežným javom vysoká poruchovosť, ktorej sa len ťažko dá predchádzať. Aj keď na stroji niečo opravíme a chvíľu funguje, vzápätí sa pokazí zase niečo iné. Bez novej mechanizácie je tento plánovací proces prác zložitý. Obdobne je to so stavom našich tratí. Mnohé výhybky a koľaje dosahujú vek dvojnásobku svojej životnosti (cca 45 rokov). Aj keď na druhej strane môžeme povedať, že máme aj nové modernizované úseky koridoru v úseku Bratislava Rača — Nové Mesto nad Váhom. To však so sebou taktiež prináša určité problémy. Je potrebné na ňom udržať parametre pre rýchlosť 160 km/h. S našou mechanizáciou (ASP) je to nemožné.

## Aké sú ciele vášho odboru na najbližšie obdobie?

Zabezpečovať prevádzku podľa možností s čo najmenším obmedzovaním služieb z dôvodu nedostatku zamestnancov. Obmedzenia nastali v zabezpečovaní výkonu posunu v ŽST Bratislava hl. stanica i Bratislava východ. Pre nedostatok výpravcov sa

konajú výluky dopravnej služby a nepredpokladané výluky dopravnej služby v ŽST Bratislava východ, Lužianky TIP, Holíč nad Moravou, Rišňovce, Rohožník. Tieto opatrenia majú vplyv na ponúkané služby, ako aj na plnenie GVD. Je predpoklad rozširovania takýchto opatrení. Zložitou úlohou je spracovať a zabezpečiť opatrenia tak, aby dosahy nedostatku zamestnancov boli čo najmenšie.

Zložitý je problém platnej legislatívy. Obsadenie pracovísk a riadenie dopravy musí byť zabezpečované v zmysle platných predpisov, zákonov a noriem, ich zmena podlieha zložitému procesu s posúdením rizík. Neprípustná hodnota rizík je často odstrániteľná iba investičnou činnosťou.

Ďalším cieľom je stabilizovať personálne obsadenie kritických funkcií na všetkých úrovniach riadenia formou motivácie zamestnancov, v rámci vnútorných možností kariérne rásť a obsadiť tak voľné typové pozície. V oblasti ŽI sú to zabezpečenie predpísaných parametrov železničnej infraštruktúry na udržanie rýchlostných parametrov trate, zvýšenie komfortu pre cestujúcu verejnosť, zvýšenie komfortu pre užívateľov železničných priecestí, pokračovať v znižovaní POTR a predchádzať ich zavádzaniu, úspešne zrealizovať všetky stavby a činnosti naplánované v rámci hlavnej činnosti vrátane odloženej údržby, investičnej činnosti (KR HS) a akcie naplánované v rámci jednoduchej reprodukcie.

## Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

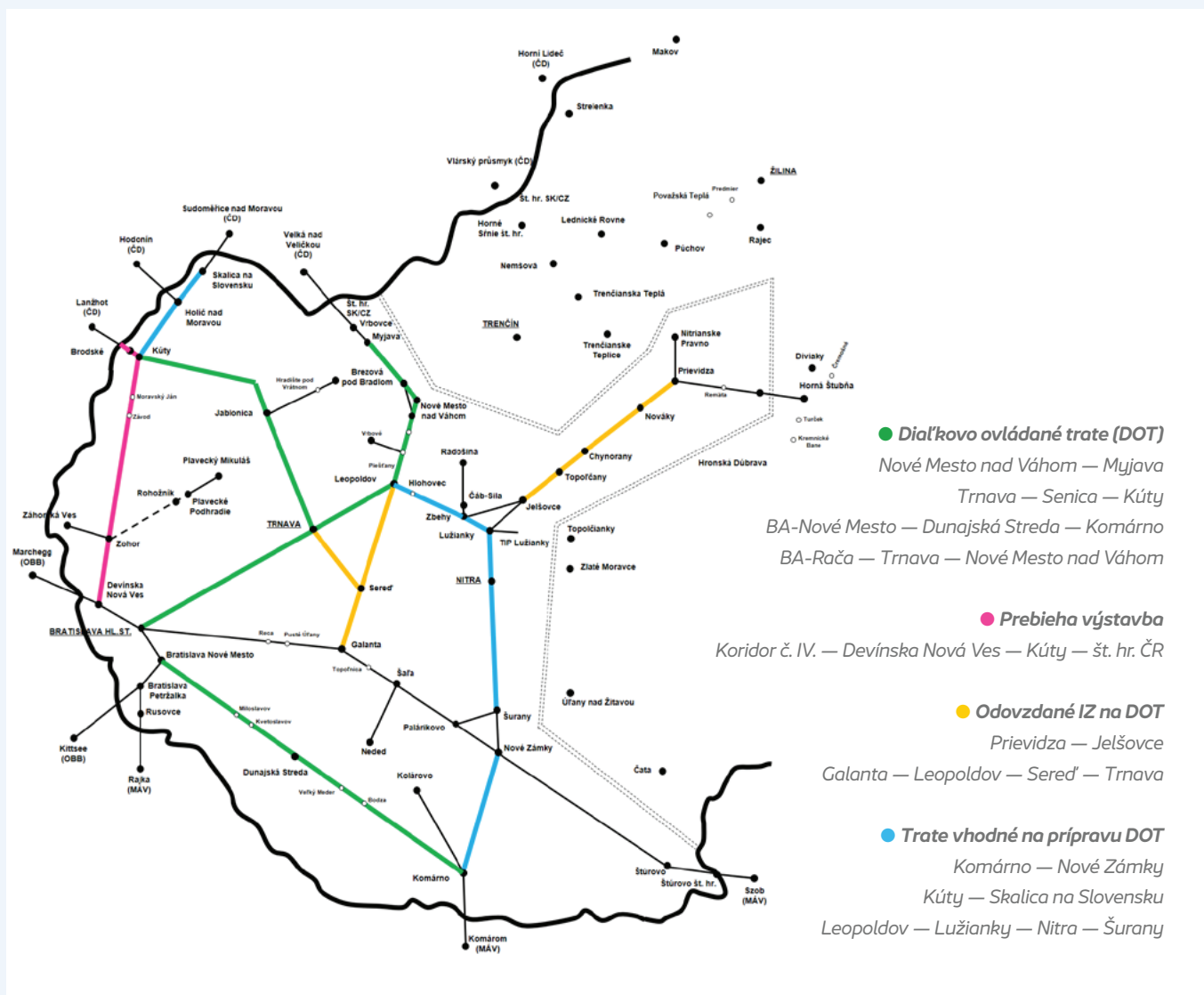
Budovanie diaľkovo obsluhovaných zabezpečovacích zariadení v zmysle spracovaných projektových dokumentácií (PD), resp. PD v príprave. V súčasnosti je realizovanie takýchto stavieb najschodnejším riešením nedostatku zamestnancov pre riadenie dopravy na dráhe.

Na úseku ŽTS sú prioritou stavby jednoduchej reprodukcie, komplexné rekonštrukcie hospodárskym spôsobom, akcie uvedené v zozname činností na zlepšenie ŽI a, samozrejme, naplnenie činností v odloženej údržbe. Za mnohé vyberiem úsek Devínska Nová Ves — Bratislava-Lamač, kde sa aktuálne rozbieha akcia jednoduchej reprodukcie, obdobne by sa mala realizovať aj komplexná rekonštrukcia výhybky č. 35ab v ŽST Galanta. Ďalej v tomto roku ešte chceme realizovať komplexnú rekonštrukciu železničného

priecestia v Kvetoslavove, úspešne dokončiť rekonštrukciu nástupišť v Podunajských Biskupiciach, či obnoviť úsek koľaje medzi ŽST Stará Turá a Vaďovce. Boli by sme veľmi radi, keby sa začala modernizácia trate od Devínskej Novej Vsi po Malacky, na ktorej začatie prác už bolo viackrát posunuté. V neposlednom rade odstraňovať vegetáciu v bezprostrednom okolí tratí, ktorá nás v tomto roku nadmerne sužuje, a následne predchádzať jej rozrastaniu. Všetko však závisí od vlastných kapacít, či už strojných alebo ľudských, možnosti využiť externé prostredie alebo spoluprácu s inými OR v zapožičaní mechanizácie (tzv. bobra), za čo sa chceme touto cestou aj poďakovať nielen vedeniu, ale aj samotným posádkam na oboch strojoch z OR Zvolen a OR Košice.

Na úseku Oznamovacej a zabezpečovacej techniky (OZT) ide o investičný projekt Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves — štátna hranica SR/ČR. Ďalej komplexne rekonštruovať morálne a technicky zastarané zariadenia infraštruktúry OZT. Investičný dlh na rekonštrukcie sa dlhodobo prejavuje na zlom technickom stave zariadení OZT, ktorý nie je možné vyriešiť v celom rozsahu pomocou finančných prostriedkov pridelených na odloženú údržbu.

Na úseku EE je najťažšou úlohou a zároveň prioritou obnova a modernizácia zastaraných zariadení v oblasti diaľkového riadenia a špeciálneho servisu v správe OR TT SEE, na čo je potrebné vyčleniť nemalé finančné prostriedky.



# Prilepši sebe, pomôž firme

Vedeli ste, že aj u nás vo firme, dokonca v prevádzke, môžete zarobiť viac ako 2 000 eur? Pozrime sa spoločne, aké podmienky musíte splniť a čo všetko treba pre to urobiť.

AUTOR: Lucia Lizáková

**BRATISLAVA** — V tabuľke sú uvedené všetky príplatky, ktoré vám môžu zvýšiť príjem o bonusy, ak splníte podmienky uvedené v Smernici na poskytovanie príspevkov na udržanie zamestnanosti. Každá typová pozícia môže mať inú tarifnú triedu, prémie či mzdové zvýhodnenia, preto sú uvedené príklady orientačné. Ukážeme si však princíp, ktorým si aj u nás môžete zarobiť viac.

Ak pracujete v OR Žilina a máte tarifnú triedu N10, základná mzda je 1 414 eur. K tejto sume si môžete vo svojom OR prirátat mzdové zvýhodnenia za prácu nadčas alebo počas víkendov, čo je v priemere 323 eur, a prémie priemerne vo výške 60 eur. Celkový príjem tak bude **1 797 eur**.

V OR Trnava, v tej istej tarifnej triede a s rovnakým počtom zmien, môže byť vaša mzda vyššia. K základnej mzde 1 414 eur vám v Trnave pribudne priemerná prémie v sume 90 eur a prémie, ktorá je určená len pre OR Trnava, výsledná mzda tak bude **1 902 eur** bez ďalších príspevkov.

Ak sa presuniete do OR Trnava formou služobnej cesty, odpracujete rovnaký počet zmien ako v predchádzajúcich prípadoch, môže vaša mzda dosiahnuť až **2 685,60 eura**. K základnej tarifnej triede, mzdovým zvýhodneniam a prémiami vám zamestnávateľ uhradí aj stravné a cestovné náhrady. Predstavujú približne 533,60 eura. Ak odpracujete aspoň 2 mesiace, aj kumulatívne, získate tiež nárok na migračný príspevok vo výške 500 eur.

Ak sa rozhodnete pre dočasné preloženie, k tarifnej triede sa pripočítajú mzdové zvýhodnenia, základná prémie a aj prémie určená pre OR TT. V tomto prípade máte tiež nárok na stabilizačný príspevok, ktorý predstavuje 15 % z vašej tarifnej mzdy — v našom príklade to je 212,10 eura. Okrem toho tiež získate migračný príspevok vo výške 500 eur (teda 250 eur za každý mesiac), rovnako ako v predchádzajúcom prípade. V tomto prípade tak vie váš príjem dosiahnuť mesačne **2 364,10 eura**. V oboch prípadoch, keď sa rozhodnete využiť migračný príspevok, vám zamestnávateľ bezplatne zabezpečí ubytovanie.

Riešenie ponúkame aj pre zamestnancov, ktorí už vlastní nehnuteľnosť (príspevok v priemere 272 eur) alebo bývajú v podnájme (príspevok v priemere 250 eur). K základnej mzde, mzdovým zvýhodneniam, základnej prémii a prémie na OR TT, máte po splnení podmienok nárok aj na stabilizačný príspevok a príspevok na ubytovanie alebo bývanie. Vďaka týmto benefitom si tak vo svojej výplatnej páske môžete prilepšiť na sumu **od 2 364,10 do 2 386,10 eura**.

*Vzor je pripravený s hodnotami zo 6/2024. Príspevok na ubytovanie a bývanie je vypočítaný ako priemerná výška príspevku za 1. polrok 2024, výška migračného príspevku 500 eur sa vypláca jednorazovo každé 2 mesiace (teda 250 eur za každý mesiac), náhrady sú v sume priemeru náhrad za 3 mesiace, prémie v OR Trnava sú vypočítané ako priemerné prémie všetkých zamestnancov.*

	TT	TMI	Mzdové zvýhod.	Prémie	Prémie OR TT (4007)	Náhrady	Stabilizačný	Ubytovanie	Bývanie	Migračný	SPOLU
OR ZA	N10	1 414	323	60							1 797,00
OR TT	N10	1 414	323	90	75						1 902,00
OR TT migr. (služobná cesta)	N10	1 414	323	90	75	533,6				250	2 685,60
OR TT migr. (dočasné preloženie)	N10	1 414	323	90	75		212,1			250	2 364,10
OR TT bývanie	N10	1 414	323	90	75		212,1		272		2 386,10
OR TT ubytovanie	N10	1 414	323	90	75		212,1	250			2 364,10



# Dlhodobý podstav zamestnancov OR Trnava

Oblasť riaditeľstvo Trnava z dôvodu dlhodobého nedostatku zamestnancov na kľúčových pracovných pozíciách čelí v súčasnosti ohrozeniu plynulosti železničnej prevádzky, dokonca až riziku zastavenia prevádzky v určitých lokalitách.

AUTOR: Marek Bovolár, OR Trnava, SNÍMKA: archív ŽSR

**TRNAVA** — OR Trnava pokrýva západnú časť siete ŽSR a jeho obvodom prechádzajú významné európske koridory IV a V. V obvode OR Trnava je najviac rozvinutý systém diaľkovo obsluhovaných zabezpečovacích zariadení v rámci ŽSR. Riadenie dopravy sa na časti tratí — 290 km vykonáva z centier riadenia dopravy v ŽST Trnava, Dunajská Streda, Jablonica, Bratislava východ, Nové Mesto nad Váhom. V intenzite vlkovej dopravy patrí OR Trnava k najvyťaženejším obvodom v rámci ŽSR napriek neustále klesajúcim výkonom v nákladnej doprave na sieti. Ako jediné OR má „Riadiace a Dohľadové centrum“, na ktorom je inštalovaná ústredňa GSM-R dimenzovaná pre celé ŽSR. Zároveň je na tomto pracovisku sústredený centrálny manažment prenosových, diagnostických a monitorovacích systémov.

V OR Trnava bol k 1. septembru 2024 podstav 381 zamestnancov, z toho na úseku riadenia dopravy 174 zamestnancov, na úseku železničnej infraštruktúry 189 zamestnancov a v aparáte OR 18 zamestnancov.

Najviac zamestnancov chýba v typových pozíciách: výpravca (72), dozorca výhybiek (54), vedúci posunu (12), návestný majster (35), elektromontér PTSZ (37),

rušňovodič-elektromontér (10), traťový robotník (31), traťmajster (16), kontrolór trate (14), rušňovodič TS (8).

Najväčší problém s nedostatkom zamestnancov je v uzloch Bratislava, Kúty a Trnava, kde:

- na úseku RD chýba v ŽST Bratislava hl. st. 6 výpravcov a 6 vedúcich posunu, v ŽST Bratislava-Petržalka 7 výpravcov a 7 dozorcov výhybiek, v ŽST Devínska Nová Ves 8 dozorcov výhybiek, v ŽST Kúty 13 výpravcov, v ŽST Trnava 10 výpravcov a v aparáte OR 3 prevádzkoví dispečeri,
- na úseku OZT chýba na SMSÚ OZT ZT Bratislava 6 návestných majstrov a 4 hlavní majstri OZT, na SMSÚ OZT ZT Nové Zámky 7 návestných majstrov, na SMSÚ OZT ZT Kúty 6 návestných majstrov a vedúci SMSÚ, na SMSÚ OZT ZT Galanta 6 návestných majstrov, na SMSÚ OZT OT Bratislava 6 návestných majstrov,
- na úseku EE chýba na SMSÚ EE TV Nové Zámky 10 elektromontérov PTSZ, na SMSÚ EE SZ Bratislava 9 elektromontérov PTSZ, na SMSÚ EE ŠpZ Bratislava 7 elektromontérov PTSZ, na SMSÚ EE TV Trnava 7 rušňovodičov-elektromontérov a v aparáte OR 3 elektrodispečeri,

- na úseku ŽTS chýba na SMSÚ ŽTS TO Bratislava 7 traťmajstrov a 3 hlavní majstri ŽTS, na SMSÚ ŽTS TO Trnava 9 traťmajstrov, 4 hlavní majstri ŽTS a 10 traťových robotníkov, na SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky 7 traťových robotníkov a 6 kontrolórov trate, na SMSÚ ŽTS TO Topoľčany 12 traťových robotníkov, na SMSÚ ŽTS MDS Bratislava 7 rušňovodičov-traťových strojníkov.

Doteraz navrhnuté riešenia na zlepšenie nepriaznivého stavu neprinesli potrebné výsledky.

Vzhľadom na pretrvávajúci vysoký počet odchádzajúcich zamestnancov a nedostatočný počet novoprijatých zamestnancov je situácia neúnosná a vedie k zastaveniu prevádzky v určitých lokalitách. Napr. v NŽST Sekule a Rišňovce sú zavedené neplánované výluky dopravnej služby (VDS) v noci, keď nie je obsadzovaný post

výpravcu. V NŽST Sekule z dôvodu bezpečnosti cestujúcich bolo zrušené zastavovanie osobných vlakov v smere do Kútov. Na úseku železničnej infraštruktúry boli zlúčené obvody pohotovosti.

Od roku 2022 sú zavedené benefity pre zamestnancov ŽSR, ako je príspevok na ubytovanie a bývanie, stabilizačný príspevok, príspevok na profesijný rast. OR TT zabezpečilo 8 izieb v ŽST Bratislava-Petržalka, ktoré sú určené pre zamestnancov z iných OR, ktorí prídu na výpomoc.

Týmto apelujeme na prevádzkových zamestnancov ostatných OR, aby zväžili a využili možnosť benefítov uvedených v Smernici na poskytovanie príspevkov na udržanie zamestnanosti, prišli vypomôcť kolegom na OR Trnava a zlepšili si finančný príjem. Stačí na začiatok len požiadať o informácie na príslušnom pracovisku ÚS RP LZ, kde vám budú poskytnuté podrobné informácie.

## Futbalový turnaj ŽSR: Skvelá atmosféra a tímový duch

Dňa 30. augusta 2024 sa na futbalovom ihrisku v Dohňanoch uskutočnil ďalší ročník v minifutbale o Putovný pohár T. O. Púchov.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: archív Vladimír Fojtek

**DOHŇANY** — Podujatie sa nieslo v znamení športovej súťaživosti, výbornej atmosféry a slnečného počasia, ktoré prispelo k skvelej nálade všetkých účastníkov. Na turnaji sa zúčastnilo 6 tímov: Zvárači Vrútky, Polícia Púchov, Tím Dohňany, CRD Púchov, Tím Tr. Teplá — depo a OR Žilina.

Turnaj sa konal systémom hry každý s každým. Po napínavých zápasoch si zaslúžené víťazstvo odniesol tím zváračov z Vrútok, ktorý preukázal výbornú tímovú hru a športového ducha. Na druhom mieste sa umiestnila Polícia Púchov a tretie miesto obsadili hráči z Dohňan. Ostatné tímy sa umiestnili nasledujúco: 4. miesto patrilo CRD Púchov, 5. miesto si vybojovali hráči z Tr. Teplej — depo a na šiestom mieste skončil tím OR Žilina.

Počas celého turnaja panovala príjemná atmosféra, ktorú dotvárali dobré pivo a chutný guláš pre všetkých zúčastnených. Podujatie bolo podporené aj významnými sponzormi, medzi ktorými nechýbali J. Miškovský,

Jaroslav Baška — župan Trenčianskeho kraja, Milan Panáček — starosta Dohňan, RONA Lednické Rovne a Jaroslav Drienik. Tešíme sa na ďalší ročník, ktorý sa bude konať v posledný augustový piatok budúceho roka. Veríme, že turnaj opäť prinesie množstvo športových zážitkov a príjemných chvíľ strávených s kolegami a priateľmi.





# Zmena trakčnej elektrickej sústavy bez vedľajších účinkov

V roku 2005 padlo na sieti ŽSR rozhodnutie o zjednotení trakčných elektrických sústav na Slovensku. Prednosť dostala jednofázová trakčná elektrická sústava 25kV, 50 Hz. Prvú zmenu trakčnej elektrickej sústavy sme zaznamenali v roku 2015, keď sa táto zmena urobila v ŽST Púchov. Tá ďalšia sa odohrala v júni roku 2024, keď sa prepnutie trakčnej elektrickej sústavy konalo v úseku Púchov — Bytča (mimo).

AUTOR: Vojtech Hlinka, O450, SNÍMKY: O450

**BRATISLAVA** — Zmena trakčnej elektrickej sústavy na prevádzkovej trati si však vyžaduje, aby celý úsek trate, v ktorom dochádza k zmene trakčnej elektrickej sústavy, bolo trakčné vedenie bez napätia. Samotné práce, ktoré si vyžadujú potrebné úpravy na trakčnom vedení, sa realizujú najprv na jednej koľaji, pričom po druhej sa jazdí vlakmi, ktoré sú ťahané rušňami nezávislej trakcie. Samozrejme, po úpravách na jednej koľaji sa celý proces zrkadlovo realizuje aj na druhej koľaji.

Nie všetky procesy vedúce k zmene trakčnej elektrickej sústavy sa realizujú len na trakčnom vedení, ktoré je nad našimi hlavami. Menej známa je spätná cesta trakčného prúdu, ktorú zabezpečuje vo väčšej časti koľaj. Kým spätná cesta striedavej trakčnej elektrickej sústavy (AC) je dobre spojená so zemou, koľajnice jednosmernej trakčnej elektrickej sústavy (DC) sú

plávajúce s dobrou izoláciou k zemi, aby sa zabránilo úniku bludných prúdov. Takéto miesto sa nazýva styk sústav a je potrebné prijať náležité technické opatrenia. Napríklad ak vlak prejde systémovým oddelením AC a DC sústavy, na okamih vytvorí skrat jednosmerného spätného systému k zemi striedavého systému. Potenciál koľajnice DC sústavy (ktorý môže byť typicky okolo 100 V pri vysokom zaťažení) znamená, že prúd tečie cez podvozok vlaku smerom k striedavému systému. Keď posledná náprava vlaku pretne izolovaný styk v koľajach, dochádza k intenzívnemu iskreniu, ktoré po niekoľkých mesiacoch prevádzky poškodí izolovaný styk (IS) do takej miery, že musí dôjsť k oprave IS, aby nedošlo k ohrozeniu bezpečnej prevádzky na trati.

Preto je potrebné eliminovať horenie izolovaných stykov na styku sústav. Klasickým riešením tohto



Horenie izolovaného styku



Napálený izolovaný styk



Skriňa s L-C filtrom



Separáčna zóna (vyznačená oranžovou farbou)

problému je úmyselné skratovanie systémov stýkačmi pred príchodom vlaku a vypnutie stýkačov potom, čo vlak prejde a oddelí sústavy. Pri zopnutí stýkačov sú vytvorené lepšie podmienky na prienik bludných prúdov do uzemnenej spätnej cesty striedavého systému. To môže spôsobiť zväčšenie rozsahu škôd elektrolyzou a jednosmerným sýtením striedavých elektrických strojov a prístrojov v blízkosti styku sústav.

Najnovším prvkom na ochranu IS je použitie filtra s L-C rezonančným obvodom, ktorý je naladený na 50 Hz. Daný filter je pasívny a pre svoju funkciu nevyžaduje žiadne pomocné napájanie, ani informáciu o polohe vlaku. Podobná konštrukcia bola roku 2021 prvýkrát nainštalovaná v separačnej zóne medzi Talianskom a Švajčiarskom (3kV DC a 15kV, 16,7Hz AC) pri obci Stabio.

Podobné riešenie bolo nainštalované aj v rámci zmeny trakčnej elektrickej sústavy v úseku Púchov — Bytča (mimo). Konceptia je založená na princípe poskytovať nízku impedanciu (takmer nula ohmov) pri 50 Hz a vysokú impedanciu pri jednosmernom prúde. Aby mohol filter spoľahlivo fungovať, bola v koľaji pri zastávke Predmier zriadená aj separačná zóna — izolovaná časť od priamo ukoľajnených neživých častí. Táto separačná zóna je zapojená do striedavej spätnej cesty cez filter.

Pre zriadenie separačnej AC zóny v spätnom koľajnicovom vedení platí nasledujúce — musí byť čo najlepšie odizolovaná od priamo uzemnených častí, to znamená od trakčných podpier. V separačnej zóne nie je možné priame ukoľajnenie, nepriame je prípustné. Pozornosť je potrebné venovať blízkosti zemničov prepojených na potenciál vzdalenej zeme — napr. uzemnenie tienenia káblov zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia.

Záverom je možné konštatovať, že riešenie na obmedzenie horenia izolovaných stykov existuje a pri dodržaní všetkých podmienok nebude mať styk sústav vedľajšie účinky ani na zariadenia ŽSR, ani na cudzích vlastníkov inžinierskych sietí.

Uvedené technické riešenie sa bude používať pri každej ďalšej zmene trakčnej elektrickej sústavy. V rámci ďalšieho „prepínania“, ako tomu familiárne medzi elektrikármi hovoríme, dôjde k jeho demontáži a opätovnej inštalácii v ďalšom mieste styku trakčných elektrických sústav.

# Deň železničiarov 2024

pocta   
titul   
uznanie 



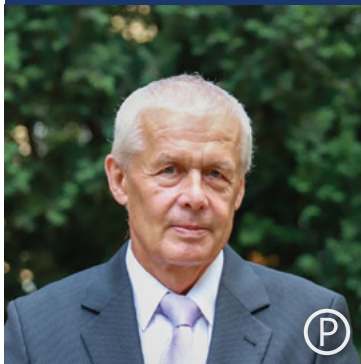
**Peter Novák**  
Manažér investorskej činnosti



**Juraj Snopek**  
Hlavný kontrolór dopravy (O410)



**Pavol Oravec**  
Rušňovodič – traťový strojník



**Jozef Hýsek**  
Majster Traťového obvodu



**Štefan Zboja**  
Výpravca,  
ŽST Vrútky



**Ladislav Kuhn**  
Vedúci oddelenia VOJ (ŽT)



**Vladimír Marcinek**  
Projektový manažér ÚIVP



**Dagmar Bieliková**  
Komandujúca,  
ŽST Kúty



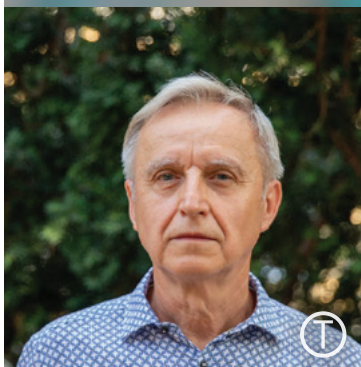
**Ján Ivančík**  
Špecialista Oznamovacej a zabezpečovacej techniky



**Miroslav Sporinský**  
Prednosta sekcie VOJ (EE)



**Jana Tuhárska**  
Samostatná špecialistka  
trati a stavieb (S ŽTS)



**Milan Baša**  
Manažér Oznamovacej  
a zabezpečovacej techniky (O410)



**Zoltán Kájel**  
Vedúci Strediska miestnej správy  
a údržby



**Ladislav Szerdi**  
Špecialista ekonomiky



**Daniel Belej**  
Technický námestník  
ŽST Košice



P

**Ján Ihnatco**

Zámočník kofajových konštrukcií



P

**Helena Jusková**

Samostatná technická zamestnankyňa EE



P

**Peter Ondrička**

Majster Mostného obvodu



P

**Ľubomír Dolniak**

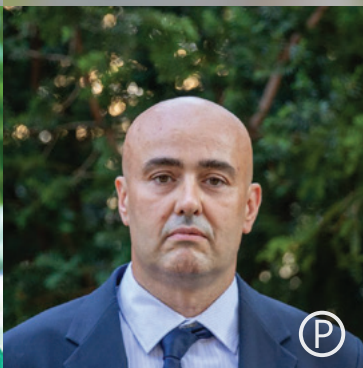
Elektromontér PETaSZ



P

**Valéria Ďuricová**

Centrum logistiky a obstarávania, Špecialistka marketingu a obchodu



P

**Daniel Behro**

Hlavný majster železničných tratí a stavieb



P

**Ján Fačkovec**

Hlavný majster železničných tratí a stavieb



T

**Štefan Čapkovič**

Vedúci oddelenia VOJ Oddelenie technologické



T

**Peter Baláž**

Vedúci prevádzky železničnej správy a údržby



T

**Vladimír Rubaninský**

Kontrolný dispečer (S RD)



T

**Andrej Marcinko**

Námestník riaditeľa OR Žilina



T

**Vladimír Opatík**

Hlavný majster Oznamovacej a zabezpečovacej techniky



T

**Bartolomej Battyányi**

Výpravca ŽST Čierna nad Tisou



T

**Robert Bálint**

Čatár, SMSÚ Železničné budovy Čierna nad Tisou



U

**Peter Wolzberger**

Dozorca dopravne na DOT (Pezinok)



U

**Monika Fedorová**

Operátorka (OR Trnava) Toho času dôchodkyňa



# Reduta ožila oslavami Dňa železničiarov

Dňa 20. septembra si 31 zamestnancov ŽSR prevzalo ocenenia za vynikajúce pracovné výsledky, mimoriadne schopnosti, prínos či záchranu života. Slávnostný ceremoniál sa uskutočnil v krásnych priestoroch Reduty v Spišskej Novej Vsi, kde spolu s hosťami oslávili Deň železničiarov.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: archív ŽSR

**SPIŠSKÁ NOVÁ VES** — Oslavy Dňa železničiarov, ktoré každoročne spájajú tri najväčšie železničné spoločnosti, Železnice Slovenskej republiky, Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia a Železničnú spoločnosť Slovensko, sa stali neoddeliteľnou súčasťou železničnej tradície. Tento rok podujatie otvoril generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh SR Filip Hlubocký, a za všetky tri spoločnosti sa k prítomným prihovril predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK Peter Helexa, ktorý

vyjadril vďaku železničiarom za ich tvrdú prácu a nasadenie.

Hlavným bodom programu bolo slávnostné odovzdávanie najvyšších rezortných ocenení. Tie si železničari prevzali z rúk Filipa Hlubockého (MD), Ivana Bednárika (ŽSR), Petra Helexu (ZSSK) a Jaroslava Danišku (ZSSK Cargo). Celý ceremoniál dotvárala dôstojná atmosféra v sprievode klavírnej hudby a hudobný program oživila legenda česko-slovenského popu Helena Vondráčková.



### ***Ladislav Kuhn***

Toto ocenenie vnímam ako uznanie za celoživotnú prácu a všetko, čo som pre ŽSR vykonal. Je to príjemný pocit. Vždy som pristupoval k práci zodpovedne a plnil očakávania, čo robím dodnes. Ďakujem všetkým, ktorí ma navrhli.



### ***Juraj Snopek***

Som prekvapený a zároveň potešený, že moja dlhoročná práca bola ocenená. Od skončenia školy som pôsobil na železnici v rôznych pozíciách, najmä v oblasti kontroly, a verím, že som prispel k jej rozvoju. Som rád, že si to firma, pre ktorú pracujem, váži.



### ***Valéria Ďuricová***

Bola som veľmi milo prekvapená a vďačná. Je to pre mňa pocit zadosťučinenia, že moja snaha a tvrdá práca za tie roky stáli za to.



### ***Peter Novák***

Ocenenie vnímam ako poďakovanie za moju 35-ročnú prácu na železnici. Nieкто si všimol aj moje úsilie a odporučil ma, za čo som veľmi vďačný.



### ***Štefan Čapkovič***

Bol som prekvapený, aj keď už mám šesťdesiatku za sebou. Železnice, najmä na západnom Slovensku, sú teraz v ťažkej situácii, máme s tým veľa práce a snažíme sa s ňou popasovať. Asi to bolo rozhodnutie mojich nadriadených, že si niečo také zaslúžim, za čo im ďakujem.



### ***Jana Tuhárska***

Veľmi si toto ocenenie vážim a vnímam ho ako uznanie za moju prácu. Na železnici pracujem od roku 1981, takže už to je pár rokov. Verím, že moju prácu robím dobre.

## **Oslavy Dňa železničiarov VVÚŽ a Športový deň riaditeľa VVÚŽ v Žiari**

V dňoch 12. a 13. septembra 2024 sa v rekreačnom stredisku Třineckých železniarní v Žiari uskutočnili tradičné oslavy Dňa železničiarov VVÚŽ, ktoré boli spojené so Športovým dňom riaditeľa VVÚŽ Jána Urdu. Na podujatí sa zišli zamestnanci VVÚŽ z celého Slovenska, čím sa táto udalosť stala výnimočnou príležitosťou na stretnutie a utuženie kolektívu.

AUTOR: (red)

**ŽIAR** — Počas spoločenského večera sa konalo oceňovanie víťazov športových disciplín ako volejbal, nohejbal, stolný tenis a tenis. Okrem športovcov boli ocenení aj jednotlivci v kategóriách „Nováčik roka VVÚŽ“, „Pochvala riaditeľa VVÚŽ“ a „Zaslúžilý

zamestnanec VVÚŽ“, čím sa vyzdvihla ich práca a prínos pre firmu. Táto udalosť nebola len oslavou športových výkonov, ale aj príležitosťou na ocenenie talentovaných a oddaných zamestnancov, ktorí prispievajú k úspechu VVÚŽ.



## Exkurzia Slovenskej vedecko-technickej spoločnosti dopravy na **Ozubnicovú železnicu Tisovec — Zbojská**

Prvý septembrový týždeň sa členovia Slovenskej vedecko-technickej spoločnosti dopravy zúčastnili na exkurzii na Ozubnicovú železnicu Tisovec — Zbojská.

AUTOR: Daša Krčová, Denis Dymo, SNÍMKY: Archív ŽSR

**TISOVEC** — Cieľom tejto návštevy bola prehliadka historických vozidiel v miestnom depe a cesta motorovým vláčikom z Tisovca do Zbojskej a späť. Na exkurzii bola prítomná aj naša kolegyňa z Archívu ŽSR Daša Krčová, ktorá vám v tomto článku priblíži zaujímavosti z histórie tejto unikátnej trate.

### ***História trate***

#### ***Tisovec — Pohronská Polhora***

Myšlienka prepojenia železniární v Hronci a Tisovci vznikla už v roku 1872, keď uhorský parlament schválil zákon o výstavbe spojovacej železnice. Napriek počiatočným snahám projekt zastavili technické problémy spôsobené náročným terénom a stúpaním trate až 50 ‰. Koncesia na výstavbu bola vydaná až v roku 1895, a to pre skupinu koncesionárov pod vedením Gejza Kubínyiho. Hlavným

cieľom bolo zlepšiť dopravu surového železa do kráľovských železiární v Podbrezovej.

### ***Technické výzvy a riešenia***

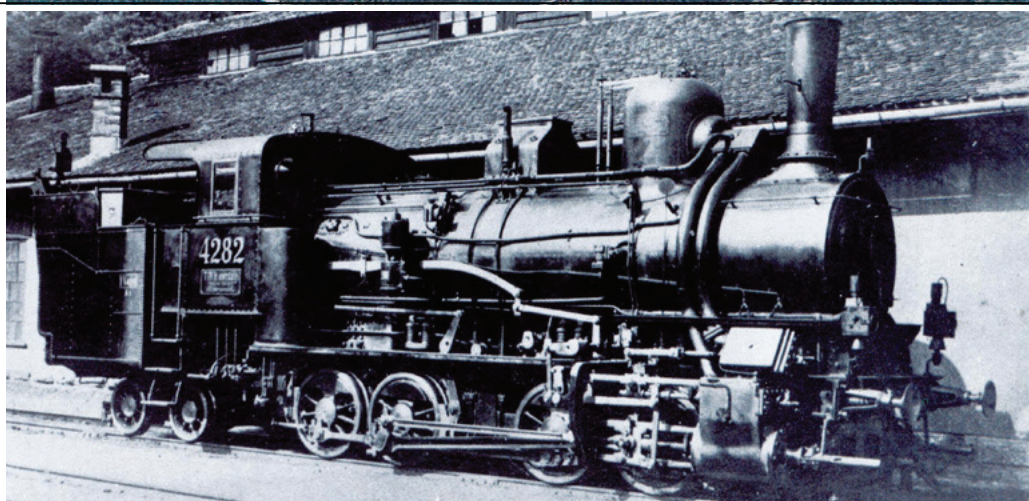
Výstavba trate prebiehala v dvoch etapách. Spočiatku bol problémom extrémny sklon trate až 50 ‰, čo si vyžiadalo využitie patentovaného ozubnicového systému Carla Romana Abta z roku 1882. Tento systém umožnil rušňom prekonať strmé úseky pomocou ozubeného hrebeňa umiestneného medzi koľajnicami. Na úseku Pohronská Polhora — Bánovo, dlhom 15,777 km, sa prvýkrát na Slovensku aplikoval tento inovatívny systém, ktorý výrazne zlepšil prevádzku trate.

Vďaka tomuto riešeniu sa podarilo trať dokončiť a už 30. novembra 1896 bola uvedená do prevádzky.

*Stanica Tisovec v prvých rokoch prevádzky (začiatok 20. stor.)*



*Parný rušeň TIVb inventárneho čísla 4282 pred remízou v Tisovci (koniec 19. stor.)*



V nasledujúcich rokoch sa ozubnicová trať stala neoddeliteľnou súčasťou dopravy v regióne, najmä pre ťažbu dreva a surového železa.

### ***Viadukty a mosty***

Jedným z najznámejších technických diel na trati je Čertov viadukt. Tento viadukt, postavený nad úzkou Čertovou dolinou, meria 105 metrov a siaha do výšky takmer 20 metrov. Bol zachovaný v pôvodnom stave z roku 1896. Ďalším významným dielom je viadukt „Pod Dielom“, ktorý nemecké vojská zničili počas druhej svetovej vojny. Po vojne bol na jeho mieste postavený drevený provizórny most. Napriek prísnemu sledovaniu tu prichádzalo k väčším či menším požiarom. Pri požiari 22. marca 1952 došlo k vážnemu poškodeniu medzi Bánovom a Zbojskou a z tohto dôvodu došlo k zastaveniu nákladnej a neskôr aj osobnej dopravy. Na drevené mosty nepriaznivo vplývalo aj počasie. Preto postavili na konci 50. rokov 20. storočia na jeho mieste pracovníci Vítkovických železiarní Klementa Gottwalda Ostrava a Mostný obvod Košice nový most, ktorý sa stal prvým celozváraným priehradovým mostom

v Československu, a ktorého konštrukcia bola unikátna svojou technologickou inováciou.

Tieto viadukty sú dnes nielen technickými pamiatkami, ale aj symbolmi inžinierskeho umu čias, v ktorých boli postavené. Exkurzia účastníkom priblížila ich význam nielen z pohľadu dopravy, ale aj ako dôležitého kultúrneho dedičstva.

### ***Prevádzka a súčasný stav trate***

Na trati Tisovec — Pohronská Polhora boli pôvodne využívané ozubnicovo-adhézne rušne, ktoré prekonávali strmé stúpania. Počas modernizácie v 60. rokoch bola trať kompletne rekonštruovaná, pričom došlo k výmene koľajníc a ozubnicových pásov. Trať bola opäť uvedená do prevádzky a stala sa obľúbenou medzi technickými nadšencami i turistami.

V roku 2008 bola trať spolu s výpravnými budovami vyhlásená za národnú kultúrnu pamiatku. Dnes táto trať slúži nielen ako turistická atrakcia, ale aj ako pripomienka inžinierskych úspechov a železničnej histórie Slovenska.



V dnešnom hektickom svete, v ktorom prevládajú stres a neustála zaneprázdnenosť, zorganizoval Odbor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR pre zamestnancov ŽSR Relaxačný fitpobyt. Pobyt prebiehal od 13. do 16. septembra 2024 v sympatickom prostredí SIP Strečno a prilákal železničných nadšencov zdravého životného štýlu, ktorých upútala kombinácia fyzickej aktivity a duševného pokoja.

AUTOR: Dominika Jemalová, (red), SNÍMKA: Dominika Jemalová

**STREČNO** — Pobyt bol navrhnutý tak, aby poskytol účastníkom vyvážený mix cvičenia a relaxácie. Cvičenia boli navrhnuté so zámerom, aby vyhovovali rôznym úrovniam zdatností a podporovali fyzickú kondíciu a flexibilitu. Každé ráno sa začínalo rannou jogou a záver dňa patril večernej joge, ktorá bola zameraná na lepší spánok. V rámci fyzických cvičení si účastníci vyskúšali hodiny zumbi, po ktorých nasledovali hodiny strečingu a súboru cvičení zameraných na zdravý chrbát. Okrem fyzických cvičení mali účastníci možnosť zúčastniť sa na workshope o správnych technikách dýchania.

Rovnako dôležitou súčasťou pobytu boli relaxačné cvičenia, na ktorých si účastníci vyskúšali meditáciu, hlboké dychové cvičenia, ako aj relaxačné techniky, ktoré pomáhajú znižovať stres, napätie a podporujú duševnú pohodu, kreativitu, ako aj obnovu vnútorného pokoja. Účastníci pobytu spoločne konštatovali, že napriek maximálne nepriaznivému počasiu prežili

víkend, ktorý bol naozaj pestrý a zostane pre nich prínosom na úpravu životného štýlu aj do budúcnosti.

### ***Viera Kacinová:***

Napriek nepriaznivému počasiu sa akcia vydarila na výbornú. Celá skupina pôsobila ako jednoliaty celok, nebolo vidieť rozdiely vo vekových kategóriách ani v pracovných pozíciách. Vďaka profesionálnej organizácii akcie sme mali program od 7.00 hod. do 21.00 hod. a napriek miernej, ale príjemnej únave po cvičení jogy, strečingu, zumbi, plávani v bazéne, saunovaní, maľovaní či súťažení v kvíze, z nás bolo cítiť veľa radosti, dobrej nálady, optimizmu a priateľstva. Tento relax nám pomohol zregenerovať a možno aj vyretušovať psychickú záťaž na pracoviskách, ale aj v súkromí. Všetci sme sa zhodli, že takýto relaxačný fitpobyt je potrebné zrealizovať aj v ďalších rokoch. Dominike a všetkým, ktorí sa nám ochotne a s humorom venovali, patrí naše veľké „Ďakujeme“ .

**Jarmila Tóthová:**

Zúčastnila som na fitpobyte. Páčil sa mi celý program. Naozaj som si psychicky oddýchla, aj keď nám po celý čas pršalo. Rada by som sa zúčastnila aj budúci rok.

**Ružena Rabatinová:**

Akcia bola perfektne zorganizovaná, veľmi sa mi to páčilo. Mali sme málo času rozmýšľať nad daždivým počasím. Len škoda, že sa nám kvôli počasiu nepodarila túra na hrad. Dominika bola výborná organizátorka, ďakujem za možnosť, že som sa na akcii mohla zúčastniť.

**Alica Knezovičová:**

Dovoľujem si povedať, že napriek hydrometeorologickej situácii a vlastnému riziku zo zúčastnenia sa na Relaxačnom fit pobyte, akcia bola veľmi dobre zorganizovaná. Cvičenia boli ozdravne zamerané, cvičitelia pripravení a vyzbierala sa skupina žien, ktoré si uvedomovali potrebu niečo so sebou ohľadom zdravia fyzicky robiť. Takto homogenizované prostredie pôsobilo relaxačne a príjemne. Ďakujem veľmi pekne za takúto možnosť a dúfam, že bude aj pokračovanie, na ktorom sa budem môcť zúčastniť.



## Oslavy Dňa železničiarov v duchu fair play a dobrej nálady

Vo štvrtok 5. 9. si zamestnanci OR Trnava formou športového dňa pripomenuli oslavy Dňa železničiarov. Túto tradíciu založili už v roku 2010, keď sa športový deň uskutočnil prvýkrát. Tento rok sa spoločné oslavy uskutočnili v priestoroch futbalového štadióna v Brestovanoch za účasti viac ako 70 zamestnancov OR a controllingu Trnava.

AUTOR: Marek Bavalár, SNÍMKA: OR Trnava

**BRESTOVANY** — Na pozvánke na tento športový deň bola ako povinná výbava uvedená „dobrá nálada“, ktorá sa udržiavala počas celého dňa. Súťaže prebiehali v streľbe zo vzduchovky, v stolnom tenise či šípkach. Najväčšia rivalita bola ako vždy v petangu, kde o víťazstvo bojovalo 14 trojčlenných družstiev.

Súťaže prebehli v duchu fair play, najlepšie tímy a jednotlivci boli za svoje výkony odmenení medailami, diplomami a cenami, ktoré im odovzdali námestník GR pre prevádzku Peter Blaho a riaditeľ OR Trnava Ivan Savič.

Všetci účastníci športového dňa boli nadmieru spokojní, a tým potvrdili, že osláviť sviatok železničiarov na športoviskách bol správny výber.

## Blahoželáme

[Redacted text block]



[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]



[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]



[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]



## Podakovanie

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Príspevky do októbrovej rubriky posielajte na [zsemafor@zsr.sk](mailto:zsemafor@zsr.sk) do 11. októbra 2024.

## Ďalší ročník fotosúťaže CER

Železnice spájajú nielen miesta, ale aj ľudí. Už od nepamäti sú preto fascinujúcou a inšpiratívnou témou pre umelcov.


AUTOR: CER, Denis Dymo

**BRUSEL** — Fotosúťaž Aline Bastin Photography Contest 2024 má za cieľ podporiť kreativitu a šíriť pozitívny a udržateľný obraz železníc v Európe. Ukazuje ich ako dôležitú súčasť čistejšieho, inteligentnejšieho a prepojeného dopravného systému. Tento každoročný projekt hľadá tri najlepšie fotografie, ktoré zdôrazňujú moderný, ekologický a ľudský rozmer železníc.

Súťaží sa v troch kategóriách: osobná železničná doprava, nákladná železničná doprava a železničná infraštruktúra (stanice, mosty atď.). Víhercovia získajú finančnú odmenu vo výške 200 eur a fotografie budú

propagované prostredníctvom komunikačných kanálov Spoločenstva európskych železníc (CER). Fotosúťaž sa organizuje od roku 2013 a v roku 2016 bola premenovaná na počesť tragicky zosnulej kolegyne Aline Bastin.

Ako sa zapojiť? Do súťaže sa môžu zapojiť amatérski aj profesionálni fotografi z 27 členských štátov EÚ a pridružených krajín vrátane Slovenska. Súťažné fotografie musia byť odoslané cez online formulár do 31. októbra 2024. Každý účastník môže poslať maximálne 5 fotografií. Nezabudnite si prečítať kompletné pravidlá súťaže na stránke CER.

- Prečo piješ to pivo cez slamku? - Pretože som slúbil manželke, že ...  <b>tajnička.</b>				<b>Pomôcky:</b> Aban, Aros, ebonit	domáce meno Anny	meno herečky Lollobrigidy	elektrokardio graf (skr.)	Národné divadlo (skr.)	katan, krutovládca	<b>Pomôcky:</b> abri, Akat, Lenk, Spa, tarok, Ur	kožušnícky podnik v Trutnove	alebo (bás.)	<b>2</b>	patriaca Avarovi		
				špión, vyzvedač							písmeno gréckej abecedy					
				<b>3</b>							hist.územie na Sloven. jedovatá rastlina					
				inžinier (skr.) kráča				haraburdy (hovor.pej.) školská miestnosť								
Jozef Vysočani	strach	<b>1</b>	Dietlova Tv postava spojka i častica			hmotnosť obalu prístrešok pračloveka					stotina hektára útok (kniž.)					
časť obce					dom.meno Arnolda primát					nemocnič. oddelenie štvorček (typ.)						
miesta kde sa ťaží uhlie					pás ku kimonu tlačí			nerozlavuj anglický šlach. titul								
prezývka amerického vojaka (amik)				podoprel značka pier na ozdobné písmo					veľké množstvo austrálsky papagáj							
predložka (v)			americium (zn.) rieka v Rusku		modla žiadnym smerom					kilopond (skr.) posadiť sa			podôstoj- níci, velitelia čiat			
tinktúra						mexická rieka druh hra- čích kariet					Inventárne číslo (skr.) tamtie					
 čierny kaučuk chobotna- nec							obuvnícka niť otec (nár.)									
belgické kúpele				thajské sídlo Komisia nemoc,poist.				slabomyseľ, človek Drob.krátk. predmety								
švajčiarske sídlo				rumunské mesto erbium (zn.)					nevlastní tu máš							
kypri zem pluhom			<b>4</b>								starobaby- lonské mesto					
New York (skr.)			do hĺbky skopať pôdu								prebývaj					

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.  
 Krížovka z minulého čísla: „... lebo babka dala včera do zvončeka gombík.“ Výhercovia: Jozef Ž., Beáta R., Ivan K.

Šéfredaktorka

Lucia Lizáková

T: 920/7801

E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo — dymo.denis@zsr.sk

Grafická úprava

Dávid Bozsaky — bozsaky.david@zsr.sk

Beáta Balga — balga.beata@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľka: Vladimíra Bahýľová

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





# Drezinový deň 2024

V sobotu 7. septembra 2024 sa v Železničnom múzeu SR v Bratislave uskutočnil Drezinový deň, ktorý sa opäť ukázal ako úspešný a atraktívny pre širokú verejnosť.

AUTOR & SNÍMKA: Denis Dymo

**BRATISLAVA** — Tento rok akcia prilákala množstvo nadšencov železníc aj rodín s deťmi, ktoré si prišli užiť posledný teplý a slnečný víkend pred nástupom jesene. Drezinový deň ponúkol návštevníkom jedinečnú príležitosť spoznať históriu a vývoj železničných drezín, ktoré zohrávali kľúčovú úlohu pri prevádzke železničnej dopravy v minulosti. Program zahŕňal zaujímavé prednášky, praktické ukážky a interaktívne aktivity, ktoré umožnili návštevníkom zažiť atmosféru starých čias železníc.

Jedným z hlavných lákadiel podujatia bola prehliadka historických drezín, ktoré boli zrekonštruované

do pôvodného stavu a vystavené v priestoroch múzea. Návštevníci mali možnosť vyskúšať si jazdu na drezinách a dozvedieť sa viac o ich funkcii a význame pre železničnú dopravu.

Akcia sa stretla s veľmi pozitívnym ohlasom a veľkým záujmom verejnosti. Vďaka skvelej organizácii Železničného múzea SR, rôznych klubov a združení a zaujímavému programu sa Drezinový deň stal nezabudnuteľným zážitkom pre všetkých zúčastnených. Prispeli sme ním k zachovávaniu a popularizovaniu železničnej histórie a kultúry.

medzinárodná konferencia o verejnej osobnej doprave

# VOD

## 2024



**14. – 15. október 2024**  
**Bratislava, Hotel Saffron\*\*\*\***

# Pozvánka