

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

▼ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



▼ 29. ROČNÍK | NOVEMBER 2021



Počet nakazených zamestnancov narastá

So zhoršujúcou sa situáciou v období 3. vlny pandémie šírenia COVID-19 pre prijímanie opatrení na elimináciu a čo najefektívnejšie spomaľovanie šírenia ochorenia, sa pravidelne v utorok konajú zasadnutia Krízového štábu ŽSR.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – Situácia k 16. 11. hovorí o týždennom náraste infikovaných zamestnancov a zamestnancov nachádzajúcich sa v karanténe. Rozdiel s predchádzajúcim týždňom vyskočil až o 1 % na 3,56 %. Situáciu priebežne monitoruje Krízový štáb spolu s riaditeľmi VOJ a OR



Milí kolegovia, železničiar,

máme tu november. Dni sú kratšie, pochmúrnejšie, stresovejšie a ani na našich pracoviskách to nevyzerá inak. Počet nakazených a ľudí v karanténe rastie aj u nás v ŽSR. Dbajte na svoje zdravie, doprajte si oddych aj prechádzky. Rovnako si do prírody chodí vyventilovať hlavu aj náš kolega Jozef Ostřanský, ktorý sa vo svojom voľnom čase venuje ferratám. Viac o jeho záľube nájdete na stranách 14 a 15. Odbor ľudských zdrojov vo svojom príspevku avizuje

a prostredníctvom online nástrojov zisťuje stav pozitívnych a karanténnych prípadov na zabezpečenie prevádzky. Rovnako podľa harmonogramu prebiehajú aj práce na modernizačných projektoch ŽSR a zatiaľ nie sú pre pandémiu ohrozené termíny realizačných prác. Krízový štáb ŽSR vyzýva všetkých zamestnancov, aby situáciu súvisiacu s ochorením COVID-19 neľahčovali a nosením ochranných rúšok, dezinfekciou rúk a priestorov staníc, ale aj svojich pracovísk predchádzali šíreniu tohto nebezpečného ochorenia. Ešte raz ďakujeme všetkým zamestnancom za príkladné dodržiavanie opatrení.

aj zmeny, ktoré nastanú od januára 2022 v stravovaní. Podrobnosti nájdete v ich pravidelnej rubrike. V Semafore sme zaradili novú rubriku Na návšteve. Budeme radi, ak predstavíme viac zaujímavých a výnimočných staníc. Ak je práve tá vaša niečím výnimočná, dajte nám vedieť. Obnovili sme aj v minulosti veľmi obľúbenú rubriku ÚIVP radi, preto ak budete mať akékoľvek otázky, s ktorými si v prevádzke neviete rady, napíšte nám e-mail na adresu zsemafor@zsr.sk a do predmetu napíšte uivpradi. My následne otázky posunieme kompetentným a oni vám v ďalších číslach vaše otázky radi zodpovedajú. Prajem vám príjemné čítanie!

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

PERSONÁLNE ZMENY

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila:

1. 11. 2021 zaradil do funkcie vedúcej oddelenia programov EÚ v Odbore investorskem GR ŽSR Beátu Hermanskú.

NA OBÁLKE Železničná infraštruktúra v pozadí s Bratislavským hradom. **TITULNÁ SNÍMKA** Maroš Stacho

V grafikone pribudnú nové trasy

Cestujúci aj železničiari sú pripravení, že s decembrom prichádza železničarsky „Nový rok“, ktorým sa zmení aktuálny grafikon za nový. Tentoraz bude platný od 12. decembra 2021. Prípravy prebiehali pre covidové opatrenia online a aj tohtoročný grafikon vlakovej dopravy prinesie niekoľko zaujímavých zmien a noviniek pre cestujúcich.

AUTOR: Lucia Lizáková

BRATISLAVA – Pri tvorbe aktuálneho grafikonu vlakovej dopravy vznikla na konci júla pracovná skupina, za účasti Ministerstva financií SR, Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvaru hodnoty za peniaze (ÚHP), ZSSK Slovensko a ŽSR, ktorá mala prehodnotiť finančnú efektívnosť pripravovaného GVD. Tentoraz vznikol GVD v dvoch variantoch. „Jeden, ktorý bol v rámci prípravy prerokovaný so všetkými zainteresovanými stranami a zverejnený 31. augusta 2021 ako konečný návrh a jeden tzv. reformný, ktorý vznikol na základe výstupov pracovnej skupiny. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky objednalo práve nový reformný grafikon a ŽSR dostali 27. októbra 2021 zmenenú objednávku od ZSSK Slovensko,“ vysvetlil Florián Ferdinand, vedúci oddelenia tvorby GVD. Celkovo si v novom grafikone vlakovej dopravy 2021/2022 objednali traja dopravcovia 2 158 trás vlakov v osobnej doprave a dvadsať dopravcov si objednalo 843 trás nákladnej dopravy. Navýšenie objednávky reformného GVD oproti aktuálne platnému GVD predstavuje viac ako 1,145 mil. vlkm.

Nový grafikon zmení v rámci diaľkovej dopravy vedenie vlakov na trase

Bratislava – Zvolen – Košice. Znamená to, že od platnosti nového GVD bude priame spojenie medzi Bratislavou a Banskou Bystricou a súčasne vznikne nadväzujúce spojenie Zvolen – Košice. S tým súvisí aj navýšenie počtu vlakov medzi Zvolenom a Košicami. S prichádzajúcim GVD vznikne aj nové priame spojenie Prešov – Košice – Budapešť. Počet vlakov sa navýši v úsekoch Košice – Budapešť, Bratislava – Prievidza a Levice – Banská Bystrica.

V rámci prímestskej dopravy sa v novom GVD navýši počet vlakov v úsekoch Galanta – Bratislava, Trnava – Bratislava, úsek Zvolen – Banská Bystrica, Košice – Humenné, Žilina – Čadca – Skalité, Čadca – Makov, Žilina – Vrútky. Navýšený počet vlakov sa prejaví aj medzi Košicami a Moldavou nad Bodvou spolu so zavedením dvojhodinového taktu. V úsekoch Banská Bystrica – Brezno a Banská Bystrica – Margecany a späť sa zjednotí takt odchodov vlakov a v úseku Tisovec – Brezno s vlakmi Banská Bystrica – Margecany a späť čakajú nové prípoje. Mnohých cestujúcich určite poteší, že sa v novom grafikone zároveň myslelo aj na vytvorenie nového priameho spojenia medzi Trnavou, Hlohovcom a Nitrou.

Grafikon vlakovej dopravy je zároveň pripravený aj na rozsiahle prebiehajúce výlukové práce v úseku Žilina, v úseku trate Svit – Poprad, ako aj pre nové plánované výluky na trati Lanžhot – Kútly a Zohor – Malacky.

Výluky budú vďaka novej mape prehľadnejšie

V priebehu mesiaca november uzrela svetlo sveta nová interaktívna mapa výluk, ktorá intenzívne vznikala od marca do novembra 2021 za účasti zamestnancov Odboru komunikácie a marketingu, Odboru dopravy, Železničných komunikácií a OLTIS Slovakia.

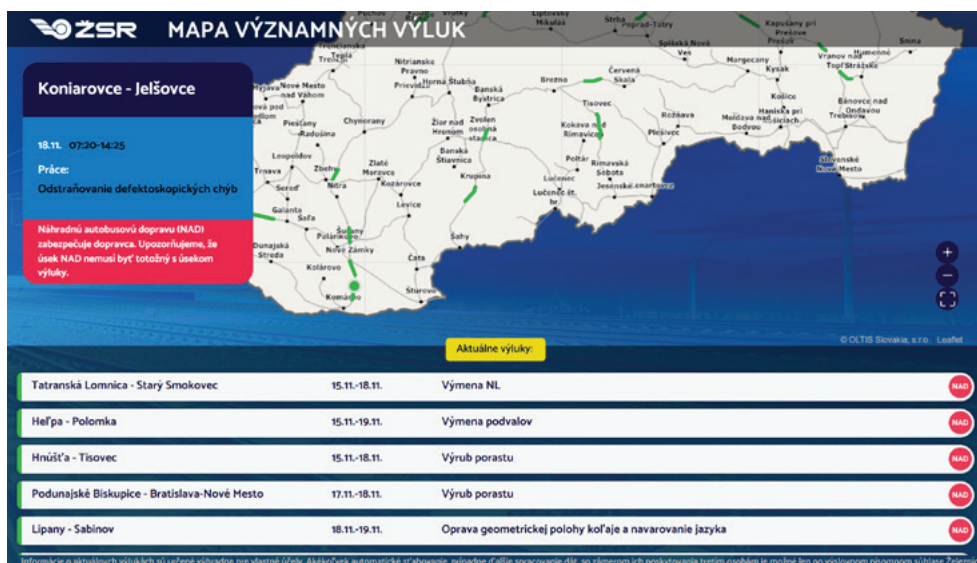
AUTOR: (red)

BRATISLAVA – Nová mapa výluk zobrazuje vybrané významné výluky s priamym vplyvom na cestujúcu verejnosť, ktoré sa budú na týždennej báze dopĺňať o nové výluky.

Nová mapa výluk je interaktívne prispôbena cestujúcemu, ktorý si ju vie nielen priblížiť, ale aj zistiť všetky dôležité informácie na jednom mieste. „S príslušným priblížením mapy sa zobrazujú jednotlivé dopravné body. Grafické symboly výluk sa automaticky prispôbujú priblíženiu mapy,“ opisuje Jana Bujalková zo Železničných telekomunikácií.

Cestujúcim sa po kliknutí na výluky zobrazí aj detail konkrétnej výluky, ktorá ho bude zaujímať.

Každá výluka obsahuje názov dopravného bodu (v prípade výluky dopravného bodu), označenie úseku začiatku a koncového bodu, informácie o dátume a čase realizácie výluky s dostatočnými informáciami o prácach a realizátorovi výluky a informácie o náhradnej autobusovej doprave. Mapu si vedia cestujúci veľmi jednoducho dohľadať na webe Železníc Slovenskej republiky v sekcii Pre cestujúcich v záložke Mapa významných výluk.



Najkrajšia pamätaná kniha

Redakcia Železničného Semaforu v spolupráci s Archívom ŽSR vyhlasuje súťaž o najkrajšiu pamätanú knihu v ŽSR.

AUTOR: Denis Dymo

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

Smernica o tvorbe, vedení a uchovávaní pamätnej knihy v ŽSR, ktorá nadobudla účinnosť 1. decembra 2009, rieši otázky vecnej štruktúry pamätnej knihy aj ochranu tohto cenného zdroja pre našich nasledovníkov. Originály pamätných kníh sa nachádzajú priamo v železničných staniciach, ktorých dianie zachytávajú pre budúce pokolenia. A keďže dobre písaná pamätaná kniha je výborným zdrojom poznania podmienok v určitom období a v určitej lokalite, na zvýšenie kvality zápisov do pamätnej knihy sa Archív Železníc Slovenskej republiky v spolupráci s Odborom komunikácie a marketingu rozhodol po niekoľkých rokoch opäť vyhlásiť súťaž o najkrajšiu pamätanú knihu a odmeniť spracovateľov za ich vynaložené úsilie.

Hodnotené budú zápisy za rok 2021. Posudzovať sa bude obsah, spôsob a najmä to, či zápis obsahuje len pamäti železničnej stanice alebo aj jej pričlenených staníc, teda či sú zachytené udalosti za celú pridelenú trať. Hodnotiť sa bude aj estetická stránka. Do súťaže zaradíme knihy zaslané do Archívu ŽSR na Klemensovú ulicu č. 8 v Bratislave do 15. marca 2022. O výsledkoch súťaže rozhodne porota zložená zo zamestnancov archívu a Odboru komunikácie a marketingu.

Ocenené budú tri najkrajšie pamätané knihy. Darčekom odmeníme spracovateľov a pracovisko víťaznej kroniky navštívi vedenie ŽSR. Redakcia Železničného Semaforu bude, samozrejme, pri tom a z celého dňa uverejníme v nasledovnom čísle reportáž. O výsledkoch súťaže sa dozvieme v májovom čísle Železničného Semaforu.

NOVEMBER 2021



Potenciál nákladnej dopravy

Každoročne sa medzi Čínou a EÚ vypraví tisíce vlakov. Slovensko má veľký záujem, aby tieto vlaky prechádzali aj cez naše územie. Vlaky prechádzajúce cez Slovensko predstavujú príjmy, nielen z poplatku za železničnú dopravnú cestu, ale aj z prekládky kontajnerov.

Pred pár dňami bol vypravený prvý kontajnerový vlak zo Slovenska do Číny, tento úspech je výsledkom aj dlhoročnej práce pracovnej skupiny na ministerstve dopravy a výstavby. Pre zvyšovanie objemov vlakov cez Slovensko je veľmi dôležité, aby tieto vlaky chodili obojsmerne.

Slovensko má obrovskú príležitosť byť dôležitou súčasťou Hodvábnej cesty. Za obdobie piatich rokov stúpil počet nákladných vlakov smerujúcich z Číny takmer o polovicu. Našou snahou je, aby tieto vlaky využívali aj trasu cez Ukrajinu a Slovensko a čo najviac nákladných vlakov sa preložilo v intermodálnom termináli Dobrá na hranici s naším východným susedom.

Aj Železnice Slovenskej republiky zaznamenali nárast objednávok nákladnej dopravy. Nákladnej doprave sa darí lepšie ako osobnej, v prípade osobnej dopravy predstavujú tržby približne 90 % z plánu, pri doprave nákladnej 103 % plánovaných tržieb. Aj tieto ukazovatele hovoria jasnou rečou – s nákladnou dopravou treba rátať.

Jaroslav Kmeť
Štátny tajomník MDV SR

Vzdelávanie rozvíja osobnosť

Profesijné vzdelávanie je jedným z hlavných subsystémov výchovy a vzdelávania, ktoré je orientované a zamerané na oblasť hľadania a utvárania profesie, t. j. povolania alebo pracovnej činnosti človeka ako jednej zo základných potrieb rozvoja osobnosti a rozvoja na zabezpečenie ďalších potrieb.

AUTOR: Anna Tatranská

BRATISLAVA – ÚIVP ako organizácia pristupuje od samého začiatku k profesijnému vzdelávaniu systémovo a strategicky.

Ako sa vyvíjala koncepcia a systémový prístup k profesijnému vzdelávaniu na ŽSR?

Rezortné vzdelávanie na železničiach po nežnej revolúcii r. 1989 ostávalo na úrovni dlhoročnej a zaužívanej koncepcie. Po rozdelení Českej a Slovenskej federatívnej republiky, vzniku dvoch samostatných štátov Česka a Slovenska, došlo aj k rozdeleniu ČSD. Historickým medzníkom týchto udalostí bol 1. január 1993, keď vznikla SR, a tým aj ŽSR. V nových podmienkach bola vypracovaná Koncepcia vzdelávania pracovníkov ŽSR schválená riaditeľom ŽSR 9. 8. 1993. Zámerom bolo zavedenie optimálneho systému vzdelávania, ktorý by zodpovedal bežnej úrovni vyspelých železníc a požiadavkám ŽSR na kvalifikáciu a motiváciu pracovníkov na sebazvzdělávanie. V súlade s prijatou koncepciou a prebiehajúcou reštrukturalizáciou ŽSR boli 31. 3. 1994 formálne zrušené Ústavy podnikovej výchovy Čierna nad Tisou, Košice, Žilina, Zvolen, Nové Zámky a Bratislava a od 1. 4. 1994 boli konštituované Inštitúty vzdelávania. Od 1. 7. 1998 bola zriadená nová účelová organizačná jednotka Ústredný

inštitút vzdelávania a psychológie so sídlom v Bratislave. ÚIVP vznikol spojením dovtedajších IVP, ktoré boli týmto začlenené do štruktúry ÚIVP ako základné pracoviská. Konštituovaním ÚIVP sa vytvoril dôstojný rámec novej vzdelávacej inštitúcie podnikového charakteru, ktorého hlavným poslaním ÚIVP je v plnom rozsahu realizovať podnikové vzdelávanie. V záujme neustáleho zvyšovania kvality poskytovaných služieb pre našich zákazníkov sa vedenie ÚIVP rozhodlo zaviesť systém manažérstva kvality podľa normy ISO 9001. Certifikát ÚIVP získalo v roku 2003.

Aké je členenie ÚIVP v rámci organizačnej štruktúry?

ÚIVP je priamo podriadený GR ŽSR a metodicky riadený námestníkom GR pre ľudské zdroje prostredníctvom Odboru riadenia ľudských zdrojov. Vrcholovú pozíciu v organizačnej štruktúre zastáva riaditeľ ÚIVP. Je zároveň koncepcným pracovníkom vo vzdelávaní dospelých a zodpovedá za proces tvorby a strategických rozhodnutí. Do aparátu ÚIVP sú začlenení: procesný manažér, manažér pre e-learning a projekty multimediálnych aplikácií, oddelenie podporných činností a technickej správy a oddelenie vzdelávania a marketingu. Vo funkcii manažérov vzdelávania stoja prednostovia

jednotlivých Inštitútov vzdelávania, ktorí organizujú, riadia a vyhodnocujú vzdelávacie procesy na jednotlivých regionálnych úrovniach. Úzko spolupracujú s vedením ÚIVP a komplexne zodpovedajú za činnosť základného pracoviska ÚIVP.

Akú činnosť realizuje ÚIVP?

V súčasnosti realizuje základné oboznamovanie s BOZP u novoprijatých zamestnancov a opakované oboznamovanie s BOZP zamestnancov a vedúcich zamestnancov, pravidelné školenie, prípravu na odborné skúšky zamestnancov ŽSR, interaktívne mimoriadne školenia k zmenám v predpisových ustanoveniach, e-learningové vzdelávanie, mimoriadne školenia k novozavedenej technike v rámci modernizácie železničnej infraštruktúry, odborné, periodické a mimoriadne skúšky v rámci predpisu ŽSR Z 3 Odborná spôsobilosť na ŽSR, vedie o nich evidenciu v systéme CEŠaS (Centrálna evidencia školenia a skúšok) a vydáva duplikáty osvedčení o vykonaní týchto skúšok, rekvalifikácie zamestnancov ŽSR v súlade s potrebami organizácie vyplývajúce z programu zamestnanosti, resp. z požiadaviek úseku ľudských zdrojov, vzdelávanie líniového manažmentu ŽSR, posudzovanie

psychickej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľa dráhy, dopravcov na dráhe a vodičov v zmysle príslušných platných všeobecne záväzných právnych predpisov, psychologické poradenstvo a poradenskú činnosť so zameraním na špecifickú starostlivosť o zamestnancov, rekvalifikácie zamestnancov ŽSR v súlade s potrebami organizácie vyplývajúce z programu zamestnanosti, špecializovanú prípravu v oblasti určených technických zariadení na základe poverení vydaných príslušnými inštitúciami.

V prípade podnetných návrhov, pripomienok a vyjadrenia svojho názoru na služby, ktoré poskytuje ÚIVP, je možné reagovať na internetovej stránke www.uivp.sk v sekcii „Kniha návštev“. Všetky podnetné návrhy a pripomienky budeme analyzovať, tie dobré sa budeme snažiť zapracovať do praxe a zároveň sa tešíme, že nás na tejto stránke navštívite.

Ak máte otázku z prevádzky, s ktorou potrebujete poradiť, neváhajte sa (pokoje aj anonymne) na nás s otázkou obrátiť a zamestnanci z ÚIVP vám radi odpovedia. Svoje otázky môžete poslať na email: zsemafor@zsr.sk a do predmetu správy dajte UIVPRADI.

V Žarnovici bodli výpravcu v službe

Pondelková pracovná zmena sa 8. novembra zmenila pre výpravcu zo Žarnovice na absolútne nečakanú. Výpravca bol krátko pred ôsmou hodinou večer napadnutý cestujúcim v čakárni a bodnutý nožom do ľavého stehna. Na miesto bola privolaná polícia aj sanitka, ktorá výpravcu odviezla na ďalšie ošetrovanie do nemocnice.



Na návštevu v tlačiarňi

V októbrovom čísle sme vám predstavili novú ekologickú víziu nášho časopisu Železničný Semafor a zároveň aj firmu, ktorá nám aktuálne tlačí a distribuuje náš podnikový Železničný Semafor. V rámci tvorivého procesu sme sa s kolegami zašli pozrieť priamo do diania tlačiarne ZimPress počas toho, ako vznikalo posledné číslo Železničného Semaforu. Nahliadnite spolu s nami do procesu tlače aj vy.

V úseku Dolný Štál – Dunajská Streda vymenili mostnice

Koncom októbra v dňoch 23. a 24. októbra 2021 sa v úseku Komárno – Dunajská Streda uskutočnila výluka na moste v žkm 48,036.

AUTOR: Denis Dymo

DOLNÝ ŠTÁL/DUNAJSKÁ STREDA – Práce realizoval majster Jozef Dénes so svojou čatou a pozostávali z demonťáže podláh a mostníc a z následného osadenia nových mostníc: 30 kusov mostníc a 2 kusy pomúrníc, doopracovanie mostníc a pomúrníc na mieste,

vítanie dier do mostníc na upevnenie ku konštrukcii mosta, drobné opravy ocelevej konštrukcie. Následne traťováci pokračovali na ďalších prácach. Z dôvodu zdvihnutia nivelety koľaje bolo potrebné upraviť výšku nivelety na príľahlých traťových úsekoch.

Aj lokálka môže byť na úrovni (II. časť)

V minulom čísle Železničného Semaforu vyšla prvá časť článku o Tatranských elektrických železničiach (TEŽ), v ktorom ste sa dočítali o prvej trolejbusovej trase v Uhorsku, výstavbe Tatranskej elektrickej vicinálnej železnici či o histórii napájania trakčnej elektrickej siete a v nasledujúcich riadkoch si môžete prečítať jej pokračovanie.

AUTOR: Ján Rohlíček

BRATISLAVA – Ďalšou významnou technologickou inováciou v trakčnej elektrickej sieti TEŽ bola inštalácia šesťanódového priamo šesťfázovo zapojeného ortuťového usmerňovača v roku 1937.

STO ROKOV VZOSTUPOV A PÁDOV

Prvý usmerňovač v smokoveckej meniarni mal výkon 415 kW. Kým účinnosť rotačných meničov s Piraniho agregátom dosahovala približne 55 %, účinnosť nového usmerňovača bola 70 %, čím sa zabezpečila ekonomická návratnosť investície. Problémom však bolo, že spočiatku prevádzka usmerňovača silne rušila štátne telefónne vedenie a preto až do roku 1940 mohol byť prevádzkovaný len v nočných hodinách. A to napriek tomu, že filter znižujúci rušenie bol inštalovaný už od októbra 1937. Riaditeľstvo štátnej pošty a telegrafu však tvrdošijne odmietalo dať súhlas na prevádzku usmerňovača napriek vykonaným meraniam, ktoré preukazovali, že jeho prevádzka nemá na telefónne vedenie vplyv. Dva a pol roka tak bola prevádzka TEŽ v núdzovom režime, keďže v čase inštalácie usmerňovača sa pokazil jeden z rotačných meničov a Smokovecká

meničová stanica tak počas dňa pracovala len na polovičný výkon.

Keď v päťdesiatych rokoch došlo k opätovnému oživeniu turizmu, ČSD investovali do nového vozňového parku (5 nových motorových vozňov s prívesnými vozňami s výkonom 200 kW). Výkonnosť trakčnej siete vylepšila v roku 1954 vystavaná a spreádzkovaná druhá meniareň TEŽ vo Vyšných Hágoch s dvoma ortuťovými usmerňovačmi. Tým sa umožnilo konečne zdemontovať Piraniho agregát zo smokoveckej meniarne. V rovnakom čase sa posudzovala efektívnosť TEŽ k autobusovej doprave a rozhodlo sa o ďalšej budúcnosti TEŽ. Ako alternatíva sa údajne uvažovalo s vybudovaním štvorprúdovej cesty medzi Popradom a Štrbským Plesom, čo sa logicky nestretlo s pochopením na strane správy Tatranského národného parku. Vládnym uznesením č. 188/1959 sa napokon rozhodlo, že z pohľadu verejnej osobnej dopravy bude TEŽ nosným systémom vo Vysokých Tatrách.

Stav trolejového vedenia TEŽ bol v tom čase katastrofálny. Na niektorých miestach bolo konštatované opotrebenie trolejového drôtu na úrovni 70 % (!) a dochádzalo tam

*Autori čerpali
z nasledujúcej literatúry:
Szojka L. – Dejiny
Tatranskej elektrickej
železnice
a Michelko P., Handzuš M.
– Volali ho omnibus.*

k odieraniu šmýkadiel pantografov závesnými svorkami... Pri skúškach prototypu novej trojčlánkovej elektrickej jednotky (neskôr označenej 420.95) s výkonom 320 kW (maximálne dokonca 384 kW), klesalo napätie v trolejovom vedení pod 1 kV, počas skúšobných jázd pravidelne vypadávala nadprúdová ochrana meniarní a jednotka nemohla ani vyskúšať svoju konštrukčnú rýchlosť 50 km/h z dôvodu stavu železničného zvršku a obmedzenia traťovej rýchlosti. Novovytvorené vysunuté pracovisko Elektroúseku Košice v Poprade (dovtedy spadali zamestnanci údržby a správy meniarní a trolejového vedenia pod vozovú správu rušňového depa v Poprade) pripravilo na rok 1964 núdzovú rekonštrukciu trolejového vedenia. Využitie boli jestvujúce podpory, len na niektorých miestach boli osadené nové konzoly na vedenie zostavy „30“. Natiahnutý bol nový TD:150 Cu s NL:50 Fe(Zn). Práce v úsekoch Polianka – Štrbské Pleso a Smokovec – Pod Lesom boli komplikované skutočnosťou, že na stožiaroch trolejového vedenia bolo stále v prevádzke vedenie distribučnej siete 22 kV a v prípade jeho vypnutia zostala celá oblasť Štrbského Plesa bez elektrickej energie...

V súvislosti s tlakom verejnej mienky spojeným s nebývalou otvorenou diskusiou a dokonca ľudovou zbierkou na výstavbu visutej železnice typu Alweg vo Vysokých Tatrách, ako aj blížiacimi sa majstrovstvami sveta v lyžovaní musela vtedajšia vláda konať. Bola preto pripravená mohutná modernizácia celej železničnej trate v rokoch 1969 – 1970, ktorá podstatným spôsobom zvýšila dopravnú výkonnosť TEŽ, no vyžadovala si, aby aj trakčná elektrická sieť poriadne nabrala na „svalovej hmote“. V podstate zo starej siete nezostal kameň na kameni – vo Vyšných Hágoch bola postavená nová trakčná meniareň v blízkosti prevádzkovej a podľa rovnakého projektu bola postavená nová trakčná meniareň vo Vyšnom Slavkove. Meniareň v Smokovci zostala v historickej budove, avšak bola vybavená modernými kremíkovými usmerňovačmi. K tomu bolo potrebné prirátat aj ďalšiu novú meniareň OŽ Štrba pre novobudovanú ozubnicovú železnicu Štrba – Štrbské Pleso a spíniaciu stanicu na Štrbskom Plese.

Vysunuté pracovisko elektroúseku v Poprade sa zmenilo na samostatné. V rámci neho sa rýchlo vybudovalo riadiace stanovisko obsadené elektrodispečermi (RSE) v priestoroch meniarne Poprad.

Čoskoro na to bolo zriadené zjednodušené diaľkové ovládanie trakčných meniarní Veľký Slavkov (zo Starého Smokovca) a OŽ Štrba (z Vyšných Hágov), kde bola zrušená stála obsluha. Pokračovali snahy o prechod na plné diaľkové riadenie prevádzky z RSE v Poprade. V roku 1986 bol daný do prevádzky prvý miestny riadiaci systém na báze 8-bitového procesora v trakčnej meniarni Smokovec a súčasne sa začala skúšobná prevádzka ovládania ďalších trakčných meniarní TEŽ z ovládacieho stanovišta v Smokovci.

Po ukončení skúšobnej prevádzky bol riadiaci systém inštalovaný na RSE Poprad, z ktorého bola od roku 1987 na diaľku riadená prevádzka trakčných meniarní. Práve zamestnanci Elektroúseku Poprad pracovali na dopĺňaní a zdokonaľovaní komponentov riadiaceho systému a riadenej sústavy, vďaka čomu mnohé novinky boli inštalované ako prvé práve v trakčnej elektrickej sieti TEŽ.

Ďalšia modernizácia bola vyvolaná snahou nasadiť nové dopravné prostriedky – v rokoch 2000 a 2001 boli skúšané nové elektrické jednotky s označením 425.95. Elektrické jednotky majú trvalý výkon 320 kW a sú poháňané asynchrónnymi motormi s výkonovým meničom, ktorý umožnil využitie rekuperačnej elektrodynamической brzdy. Práve požiadavka na zníženie spotreby elektriny využívaním rekuperácie bola jednou z podstatných požiadaviek pri dodávke elektrických jednotiek.

Pri skúškach sa objavili problémy – meniarne TEŽ boli po modernizácii v roku 1969 prevádzkované s napätím 1 650 V pri menovitom odbere, v stave naprázdno (bez zaťaženia dopravou) dosahovalo napätie v troleji aj 1 900 V. Z tohto dôvodu dochádzalo k zhadzovaniu zberača novej jednotky 425.95 nadpätovou ochranou pohonu hneď po jeho zdvihnutí. Aby bolo možné nové jednotky vôbec prevádzkovať, bola potrebná modernizácia usmerňovačových jednotiek.

Po znížení napätia v trakčnej sieti paradoxne utrpela prevádzka jednotiek 420.95, ktorým sa z toho dôvodu znížila cestovná rýchlosť a oproti platnému grafikonu naberali na trase z Popradu do Štrbského Plesa meškanie 10 minút. Z tohto dôvodu bolo napokon nastavené také výstupné napätie meniarní, ktoré bolo kompromisom na prevádzku tak nových, ako aj pôvodných elektrických jednotiek.



Železničiari opäť pomáhali

Na generálnom riaditeľstve je už zvykom, že minimálne dva-krát do roka sa uskutoční darovanie krvi v spolupráci s Národnou transfúznou službou Slovenskej republiky. Takmer po dvojročnej pauze prišlo urobiť dobrý skutok v piatok 29. októbra 2021 medzi 8.00 až 11.30 hod. celkovo 37 darcov.

AUTOR & SNÍMKA: Lucia Lizáková

BRATISLAVA – Darovanie krvi bolo z dôvodu ešte stále aktuálnej pandemickej situácie realizované za prísnejších hygienických opatrení než sú zamestnanci bežne zvyknutí. „Z dôvodu predchádzania zvýšenej koncentrácie osôb sme na akcii Darovania krvi prvýkrát uprednostnili časový harmonogram, podľa ktorého prichádzali zamestnanci ŽSR na miesto, kde sa odber krvi realizoval,“ opísala Linda Szabová, jedna z organizátorov Darovania krvi v ŽSR. Na darovaní sa mohli zúčastniť zamestnanci s miestom výkonu práce v Bratislavskom a Trnavskom kraji, a tak sa nazbierali darcovia z Oblastného riaditeľstva Trnava, ÚIVP, SM ŽSR, CLaO, ÚS, jeden zamestnanec zo Železničnej spoločnosti Slovensko a najväčší počet bol z Generálneho riaditeľstva ŽSR. Zavedenie časového harmonogramu si organizátori pochvaľovali a do budúcnosti ho plánujú ponechať. „V miestnosti sa pri odbere nachádzal len

personál NTS BA Ružinov a postupne do miestnosti vstupovali už len konkrétni darcovia,“ opísala Szabová. Medzi darcami sme stretli aj námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavla Komarňanského, ktorý krv darováva pravidelne. „Už je to pre mňa štandard, a keď sa po roku naskytla opäť príležitosť, idem hneď prvý, keď sa dá. Ide o najjednoduchšiu formu charitatívnej aktivity, takže kedykoľvek sa dá, rád sa zúčastním,“ zhrnul. Národnej transfúznej stanici sa podarilo zrealizovať 30 úspešných odberov a medzi vykonanými odbermi bol aj jeden prvodarca. Najbližšie darovanie krvi je naplánované na 11. február 2022 a Odbor ľudských zdrojov vás bude včas informovať. „Ďakujeme darcom za pomoc pri záchrane života pacientov v SR a veríme, že podobnými humánnymi aktivitami sa nám podarí motivovať na tento ušľachtilý čin do budúcnosti ešte viac našich zamestnancov,“ zakončila Szabová.

V Železničnom múzeu zrekonštruujú vodáreň

Veľká vodáreň, ktorá spolu so staršou tzv. malou vodárňou zásobovala vodou železničnú stanicu a rušňové depo, ale aj príľahlú obytnú oblasť zvanú Východné, prejde v najbližšom čase rekonštrukciou.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – „Vodáreň prestala slúžiť svojmu pôvodnému účelu už krátko po skončení parnej prevádzky v rušňovom depe Bratislava východ zhruba v polovici 70. rokov 20. storočia. Následne chátrala až do 90. rokov 20. storočia. Neskôr bola stavebne obnovená, a to pri príležitosti 150. výročia železníc na Slovensku. Po obnove vodáreň slúžila najmä ako depozitár pre zbierky podnikového múzea, ale zároveň tvorila zapamätateľnú dominantu celého areálu rušňového depa a stala sa akýmsi symbolom Východného. Toto platilo až do 25. júna 2016, keď ničivý požiar zachvátil okrem západného krídla celý objekt vrátane predmetov v ňom

uložených,” hovorí riaditeľ Železničného múzea Michal Tunega.

Momentálne v múzeu prebiehajú práce na vypratávaní rozmernejších vecí, ktoré sa ešte nachádzali pod vodojemami, aby mohla byť budova odovzdaná zhotoviteľovi rekonštrukcie. Rekonštrukcia by mala zahrnúť obnovu všetkých troch zhorených častí – východného krídla, nízkej veže a vysokej veže, pričom sa budova obnoví zvnútra aj zvonka. Následne by mala slúžiť ako expozícia, kde bude primárne vystavená zachovaná technológia vodárne a čiastočne ako depozitár pre citlivejšie predmety zo zbierok múzea.

Rekondičné pobyty sú opäť dostupné

Rekondičné pobyty sú poskytované zamestnancom ŽSR pracujúcim vo vybraných povolaniach v zmysle zákona č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a v súlade s Predpisom ŽSR Ok 4 Rekondičné pobyty.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: unsplash.com/@eberhardgross

BRATISLAVA – Medzi vybrané povolanie patrí povolanie, v ktorom sa vykonáva práca zaradená orgánom štátnej správy na úseku verejného zdravotníctva do 3. alebo 4. kategórie – tzv. rizikové práce alebo patrí typovým pozíciám dohodnutým v článku 67 Kolektívnej zmluvy ŽSR (výpravca, signalista, výhybkár, dozorca výhybiek, dozorca dopravy na DOT, posunovač, vedúci posunu, rušňovodič – traťový strojník, traťový robotník, kontrolór (pochôdzkar), zámočník koľajových konštrukcií, elektromechanik elektrických a elektronických zariadení, rušňovodič – elektromontér, montér oceľových konštrukcií, tunelár, nádražný, tranzitér, váhar).

Kvôli pandemickým opatreniam nebolo možné v roku 2020 zrealizovať 10 turnusov RP z plánovaných 18. Na pobytoch sa plánovalo s účasťou 553 zamestnancov. V roku 2021 vznikol nárok na RP ďalším 592 zamestnancom. Pre pretrvávajúcu pandemickú situáciu, ako aj z dôvodu neukončenia verejného obstarávania sa neposkytovali ani v roku 2021, následkom čoho vzrástol počet zamestnancov s nárokom na RP na 1 145 (z toho 227 rizikových).

V snahe zabezpečiť viacero poskytovateľov RP bola súťaž pripravená pre tri regióny Slovenska – región východ, stred a západ. Úspešným uchádzačom pre región západ sú Slovenské liečebné kúpele Piešťany, s ktorými bola uzatvorená zmluva 30. 9. 2021. Úspešným uchádzačom pre región východ sú kúpele Vyšné Ružbachy, kde je v procese podpisovanie zmluvy a pre región stred súťaž pokračuje. Územné rozdelenie na regióny neznamena, že pobyty sú určené len pre zamestnancov príslušného regiónu. Poukazy zo všetkých troch regiónov sú rozdelené medzi VOJ pomerne k nahlásenému počtu zamestnancov so splnenými podmienkami. Vzhľadom na dátum uzatvorenia zmluvy sme začali poskytovanie RP v Kúpeľoch Piešťany

s nástupom 17. 10. 2021. Prioritne sa na rekondičných pobytoch zúčastňujú zamestnanci s povinnou účasťou, teda vykonávajúci tzv. rizikové práce.

Neprítomnosť zamestnancov v prevádzke z dôvodu pandémie (DPN a OČR), ako aj zvýšeného počtu zamestnancov, ktorí by mali nastúpiť na RP, sa zamestnávateľ snažil eliminovať v návrhu Dodatku č. 3 KZ ŽSR 2021 – 2023. Pre zamestnancov vo vybraných typových pozíciách, ktorí sa zúčastňujú na RP podľa dohody v kolektívnej zmluve, navrhol na prevenciu poškodenia zdravia náhradné riešenie na roky 2020 a 2021. Návrhom bola buď účasť na RP, alebo finančný príspevok na RP v sume 700 eur bez dokladovania využitia.

OZŽ návrh neakceptovalo a prišlo s protinávrhom kombinácie finančného príspevku a poskytnutia pracovného voľna. Na kolektívnom vyjednávaní 15. 11. 2021 sa zmluvné strany dohodli, že uvedeným zamestnancom bude poskytnutá buď účasť na RP podľa bodu 67. KZ do konca roku 2022, alebo poskytnutie jedného týždňa pracovného voľna vcelku do 30. 6. 2022 a príspevku na RP v sume 350 eur s tým, že pracovné voľno môže byť poskytnuté na základe súhlasu nadriadeného zamestnanca a čerpané vcelku s podmienkou, že tomu nebránia vážne prevádzkové dôvody. Pôvodná periodicita RP v rokoch 2020 a 2021 bude zachovaná. Finančný príspevok bude zahrnutý so mzdou za november.

Zamestnanec vykonávajúci prácu zaradenú do tretej alebo štvrtej kategórie (riziková) má povinnosť zúčastniť sa na rekondičnom pobyte a na príspevok za rekondičný pobyt mu nevzniká nárok. Nárok na poskytnutie finančného príspevku za rekondičný pobyt nevzniká ani zamestnancovi, ktorý v zmysle článku 19 predpisu Ok 4 bol na vlastnú žiadosť zo zoznamu nárokovosti na roky 2020 a 2021 vyradený.

Príspevok na stravovanie

V súvislosti s novelizáciou Zákonníka práce zákonom č. 76/2021 Z. z. môže v zmysle ustanovenia § 152 odsek (6) až (8) zamestnávateľ poskytnúť zamestnancovi za stanovených podmienok ako formu zabezpečenia stravovania aj finančný príspevok na stravovanie. Zamestnanci ŽSR majú možnosť vybrať si spôsob zabezpečenia stravovania buď elektronickou kartou Callio, alebo finančným príspevkom. Rozhodnutie zamestnanca bude platné najskôr od 1. 1. 2022 a zamestnanec je týmto rozhodnutím viazaný 12 mesiacov.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: unsplash.com/@milada_vigerova

BRATISLAVA – V súlade s Nariadením GR č. 8/2021 o stravovaní zamestnancov ŽSR je suma nároku na stravovanie 4 eurá zložená z nasledujúcich častí:

- príspevok zamestnávateľa 2,20 eura,
- príspevok zamestnávateľa zo sociálneho fondu 0,35 eura,
- zamestnanec hradí 1,45 eura.

Pri využití elektronickej karty Callio zostáva v platnosti súčasný zaužívaný postup. To znamená, že zamestnanec dostane na začiatku mesiaca na kartu Callio sumu zodpovedajúcu zákonnému nároku na stravovanie (4 eurá × počet nárokov na stravovanie). Zároveň je zamestnancovi realizovaná zrážka zo mzdy podľa počtu nárokov na stravovanie (1,45 eura × počet nárokov).

V prípade finančného príspevku na stravovanie bude mesačná suma príspevkov zamestnávateľa (2,20 + 0,35 = 2,55 eura) podľa zákonného nároku zasielaná na účty zamestnancov v peňažných ústavoch (2,55 eura × počet nárokov).

Dôležité je upozorniť na zásadný rozdiel medzi formami zabezpečenia stravovania pri rovnakom počte 20 nárokov na stravovanie:

- pri karte Callio zamestnanec dostane na kartu mesačnú sumu nárokov (20 × 4 eurá = 80 eur) a príspevok zamestnanca na stravovanie (20 × 1,45 = 29 eur) sa následne zrazí zo mzdy zamestnanca,
- pri finančnom príspevku na stravovanie zamestnanec dostane mesačnú sumu príspevkov zamestnávateľa na stravovanie (20 × 2,55 eura = 51 eur), pričom táto suma predstavuje príspevok zamestnávateľa v sume 2,20 eura a príspevok zo SF v sume 0,35 eura na jedno hlavné jedlo. V zmysle zákona o dani z príjmov je tento príspevok oslobodený od dane.

Postup spracovania podkladov pre VOJ prostredníctvom jednotlivých RP LZ zostáva zachovaný. Zamestnanec sa musí v najbližších dňoch rozhodnúť pre jeden zo spôsobov zabezpečenia stravovania. RP LZ spracujú zvlášť tabuľku nárokov na stravovanie pre kartu Callio a zvlášť pre finančný príspevok. Zamestnanec svojím podpisom potvrdí výber pre jednu z foriem stravovania. Rozhodnutie zamestnanca bude podkladom na zabezpečenie stravovania prostredníctvom elektronickej karty Callio alebo prostredníctvom finančného príspevku na bankový účet zamestnanca.

Finančný príspevok:



Callio karta:



A person is seen crossing a rope bridge over a deep mountain valley. The bridge is made of two parallel ropes with loops for feet. The person is in the middle of the bridge, silhouetted against the bright sky. The background shows rugged mountain peaks and a valley with some vegetation. The sky is a clear, deep blue.

Každá ferrata má svoju DNA

Jozef Ostřanský pracuje v ŽSR ako správca systémov a po dňoch stresu v kancelárii si rád vyčistí hlavu v prírode zdolávaním ferrát. O tom, ako sa týmto športom dajú doplniť endorfíny, si prečítate v nasledujúcich riadkoch.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Jozef Ostřanský

BRATISLAVA – Keď rodina Jozefa Ostřanského videla prvé videá z jeho výletov na ferraty na jeho YouTube kanáli, až vtedy si uvedomila, o aký náročný koníček ide. Občas sa dostane do hôr, kde nie je signál, nikomu sa nevie dovolať a rodina už raz chystala aj záchrannú akciu.

Ako ste sa k ferratám dostali?

Moje prvé stretnutie s ferratou bolo pred desiatimi rokmi, keď som s dcérou (vtedy 25 rokov) išiel Slovinsko Julské Alpy. Keď sme išli na Mangárt, akosi som si neuvedomil, že je tam aj normálna, aj ferratová cesta. Čo čert nechcel, išiel som práve ferratou v domnienke, že idem normálnou cestou (smiech). Potom som si spravil ferratový kurz, lebo sa mi to zapáčilo a kurzy nie sú drahé. Väčšinou sú to dvojdnové kurzy.

Ako taký kurz prebieha?

Mal som taký dobrý kurz, že ešte v prvý deň sme mali zácvik na C-čkovú ferratu a hneď poobede E-čkovú. Druhý deň sme išli D-čkovú 500-metrovú. Samozrejme, ferraty majú rôznu náročnosť, rôznu

dĺžku a bonusom je prostredie, v ktorom ste. Všetko vám na kurze vysvetlia, kde sa máte zacvknúť.

Aký je rozdiel medzi označením ferrát? Ide sa klasicky od najľahšej po najťažšiu?

Bežne sa ferraty klasifikujú od A po E. Samozrejme, potom sú aj také extrémne ako F a G a tam už je to o extrémnom lezení. V podstate A, B sú niečo ako naše tatranské reťaze, C to už je kolmá stena, D je už trochu odklonená, no a tie najťažšie E, tam idete trochu do previsu, no a na F to je už previs. Tam sa už šplháte rukami a človek musí mať silu v rukách.

Predpokladám, že máte svoju partiu, s ktorou tieto výlety zažívate.

S dobrou partiou z ferratového kurzu sme si sadli. Vždy máme jedno auto, 5 ľudí a buď sa ide na oťocku, alebo na dva dni.

Myslíte si, že sú ferraty pre každého?

Ferraty môžete ísť v každom veku, ale to, či je pre každého, záleží na ňom. Ak idete pod dozorom, že si netrúfate ísť



*Ferrata Eggishorn
pri ľadovci Aletsch
vo Švajčiarsku.*

sám, tak kolektív vás povzbudí, je to trochu davová vec. Ja na ferraty zásadne nechodím sám, aj keď viem, že by som ich zvládol. Takže pokiaľ sa dá a kamarát si prizve kamaráta, je to lepšie.

Báli ste sa na niektorej z ferrát?

Áno. V Rakúsku, na ferrate Königsjodler. Páčilo sa mi tam, že na jednom mieste bola ceduľa s nápisom: „Ak ste k tomu- to miestu prišli po 11.00 hod., ani ďalej nechod'te.“ To už hovorilo za všetko. Bol tam jeden úsek, kde som sa prvýkrát stretol s flyingfox (lanové premostenia na ferratách, kde máte lano a pod sebou nič). Samozrejme, vždy je nejaká náhradná cesta a dá sa to obísť. Tam sa mi stalo, že v podstate celé to musíte prerúčkovať, aj keď ste všetci istení. Kolegovia mi vtedy zabudli dať radu, ktorú im dal predchádzajúci turista, že si mám skrátiť odsedák a v podstate som visel na rukách. Nebolo mi všetko jedno. Pre mňa je to nezabudnuteľný zážitok, že tam si človek siahol až na dno svojich síl, a to som bol ešte len v polovici ferraty.

Ktorá ferrata vám učarovala najviac?

Ťažko povedať, že ferrata, ono to je sústava ferrát, ale zatiaľ asi v skupine vrchov nazývaných Brenta v Taliansku. A naozaj na to veľmi rád spomínam,

lebo to pohorie je význačné aj tým, že veľmi často je tam hmlisté počasie a my sme mali nádherné počasie. Už prvý deň sme boli spálení, pritom v sedlách bol sneh a ľad. Brenta bola význačná tým, že vojaci mali v stenách vysekané tunely alebo chodby. Takže idete a vedľa vás je 300 metrov kolmá stena. Každá ferrata má svoju DNA, je niečím špecifická. Nedá sa povedať, že niektorá je škaredá, iná pekná. Na každej nechá- te minimálne kvapku potu. Zvyknem hovoriť, že najškaredšia ferrata je ísť po hromozvode na budovu (smiech).

Čo sa vám najviac páči na ferratách?

Kontakt s prírodou, lebo prírodu okolo v tých extrémnych podmienkach, takú na bežnej lúke neuvidíte. Spoznávate kvety, ktoré ste v živote nevideli. Ja to beriem ako relax. Väčšinou je to tak robené, že k ferrate ide normálny turistický chodník, potom je ferrata, a keď dosiahnete cieľ alebo vrchol, je vždy zostupová cesta. Tá zostupová cesta zodpovedá normálnej turistickej, samozrejme, môžu tam byť nejaké podporné prvky, 20 metrov lana, to, čo vlastne zažívame v Tatrách, takže je tam tá možnosť. Ostatní, čo si netrúfajú na ferratu, sa dostanú normálnou cestou, a tí, čo chcú mať adrenalínový zážitok, tak idú ferratou.



*Jarný výstup na najvyšší
vrchol Rakúska –
Grossglockner.*

Vývoj rovnošiat modrej armády

Svojimi odevmi sa od seba líšia vojaci, policajti, hasiči, poštári, lekári či lesníci. Rovnošatu preto nosia aj železničiari. Už takmer dvestoročná história železnice na našom území je zároveň aj rovnako dlhou históriou vývinu oblečenia jej zamestnancov.

AUTOR: Denis Dymo, ILUSTRÁCIE: Archív ŽSR

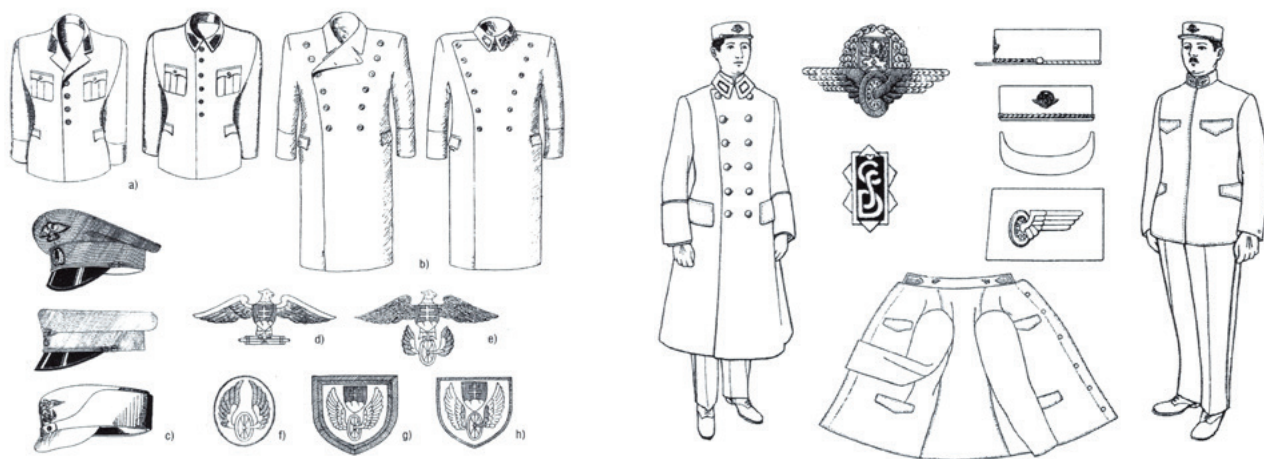
BRATISLAVA – Zmyslom rovnošaty zamestnancov železnice je odlíšiť sa od ostatných osôb pre prípad dávania príkazov alebo informácií verejnosti. Tak ako sa menia trendy v každodennej móde, tak sa menia aj pri rovnošatách zamestnancov, no, pochopiteľne, oveľa pomalším tempom. Vyzerá to tak, že železničné rovnošaty skôr ako módnym trendom podliehajú zmenám v politike. Ich strihy, farby a látky sa menili súčasne so spoločenskými prevratmi: pád monarchie, vznik prvej

Slovenskej republiky, obnova ČSR či vznik druhej Slovenskej republiky.

Prvá železničná rovnošata na Slovensku patrila železničiarom konskej železnice z Bratislavy do Trnavy a Serede. Pozostávala z čiernych nohavíc, hnedého kabáta a čiapky v tvare zrezaného kužela. Začiatkom roku 1857 bol cisárovi predložený návrh nových jednotných železničných rovnošiat. Ten ho schválil a 3. apríla 1857 ministerstvo obchodu vydalo „Predpis o rovnošatách úradníkov a služobnom



Vypracovanie konečného návrhu rovnošaty zadalo ministerstvo obchodu kostýmovému riaditeľovi Viedenskej opery Girolamovi Franceschinimu.



Vľavo: Od roku 1941 zaviedli Slovenské železnice novú rovnošatu inšpirovanú nemeckým vzorom.

Vpravo: Železničná rovnošata ČSD z medzivojnového obdobia.

odeve zriadencov súkromných železničných spoločností a koncesovaných prevádzkových podnikov štátnych dráh". Rovnošaty pozostávali z rôznych odtieňov modrej, u úradníkov tmavomodrá, u zriadencov bleďomodrá. Zaujímavé boli aj hodnotné označenia na golieroch kabátov, ktoré tvorili okrídlené kolesá s ratolesťami a so striebornými portami.

Po vzniku Československej republiky v roku 1918 sa ešte niekoľko rokov museli používať rovnošaty železničiarov z monarchie, z ktorých odstránili všetky znaky monarchie, iné neboli. Vládne nariadenie o služobnom odeve železničných zamestnancov štátnych a súkromných dráh bolo účinné až od 23. februára 1922. Súčasťou uniformy sa stala tmavomodrá blúza, úradníci mali čierne nohavice, podúradníci a zriadenci tmavomodré. Nosili sa čierne nízke čiapky valcového tvaru, u výpravcov červené. Po vzniku Slovenskej republiky v r. 1939 sa opäť istý čas používali upravené uniformy z Československej republiky. Vládne nariadenie o rovnošatách zamestnancov Slovenských železníc vyšlo 10. 9. 1941 a rovnošaty boli inšpirované nemeckým vzorom. Základnými farbami boli čierna a tmavomodrá, zaviedli sa nové formy čiapok a označenia formou farebného odlíšenia.

Rok 1945 priniesol znovuzjednotenie ČSD a tým aj diskusiu o nových železničných rovnošatách. Rovnošata z roku 1954 bola tmavomodrá a skladala sa z jednoradového saka, ku ktorému sa nosila sivá košeľa s modrou viažankou, z dlhých alebo jazdeckých nohavíc, plášťa alebo trojštvrťového kabáta a čiapky vojenského tvaru. Charakteristikou tejto uniformy boli náplecníky podľa sovietskeho vzoru. V roku 1966 nastúpil nový vzor železničnej rovnošaty. Farba a materiál zostali rovnaké, no mala sako voľnejšej línie, užšie chlopne a na hornom vrecku vľavo bol umiestnený kovový odznak ČSD, ktorý bol neskôr nahradený vyšitým. Neoblúbené náplecníky boli zrušené.

Po vzniku Slovenskej republiky v roku 1993 nastala aj ďalšia výrazná zmena železničnej rovnošaty. Odstránil sa štátny znak Českej a Slovenskej Federatívnej Republiky a nahradilo ho logo ŽSR. Farby aj strih zostali rovnaké. Po rozdelení železníc na samostatné podniky v roku 2002 si Železničná spoločnosť zaviedla vlastné rovnošaty s mierne odlišným strihom, s čiapkami v podobe lodičiek a so šatkami pastelových farieb pri dámskych uniformách. V roku 2011 zaviedli úplne nový vzor železničnej rovnošaty aj Železnice Slovenskej republiky.

Autor čerpal z knihy:
Železnica v kocke
(Kolektív autorov).

Túto knihu je možné si zakúpiť aj na eshope ŽSR.



Staničný život kedysi

Nové Zámky sú dôležitým železničným uzlom a preto naša prvá voľba na návštevu padla práve na túto stanicu. S prednostom stanice Vojtechom Šebeňom sme si spoločne prešli stanicu a niečo nám o nej porozprával.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Denis Dymo

NOVÉ ZÁMKY – Po príchode nášho vlaku do Nových Zámkov sme sa vybrali priamo k prednostovi stanice. Cestou do jeho kancelárie sme zvolili smer cez nový batožinový podchod, ktorý aktuálne funguje ako bezbariérový a podľa prednostových slov si ho ľudia naozaj pochvaľujú. „Cestujúci si rýchlo zvykli. Vidieť to najmä vo vestibule, kde starší človek hneď po príchode do vestibulu zamieri priamo k výťahom, pretože donedávna používali len schody,“ vysvetľuje. V aktuálnej covidovej situácii, keď sa všetci držíme hesla čistota pol života, nás na prvý pohľad a prvé pričuchnutie opantala vôňa dezinfekcie. Zamestnanci sa o priestory železničnej stanice príkladne starajú a dezinfikujú ich. Batožinový podchod mal však v minulosti iné využitie, než má dnes. „Ja si ho pamätám ako podchod, ktorý bol výlučne služobný pre vozíky na batožinu, spešniny a poštu. Toto fungovalo za socialistickej republiky, pretože susedná budova s našou stanicou je pošta a týmto podchodom

je prepojená so železničnou stanicou,“ vysvetľuje Šebeň. Železnice kedysi zabezpečovali prepravu veľkých batožín a spešnín v časoch, keď neboli výdobytky dnešných čias, ako sú kuriéri či zásielkovne, a tak všetko išlo po železnici. „Naši zamestnanci mali akumulátorové vozíky, ktoré sa prepravovali týmto služobným podchodom a služobnými výťahmi,“ spomína na staré časy prednosta. Spešninami si ľudia kedysi posielali napríklad ovocie či tovary z domácich zabíjačiek, ale slúžili aj podnikateľom, ktorí posielali svojim zákazníkom tovar. Budova železničnej stanice v Nových Zámkoch si pamätá dokonca ešte rušnejšie časy. Boli tu čakárne či služobné byty. „Pamätám si tu kultúrne stredisko, dokonca aj reštauráciu. Na dolnom poschodí sme ju volali Dvojka a na poschodí hore zasa Jednotka. V Jednotke v 80. rokoch boli čašníci oblečení normálne vo frakoch, s motýlikom, všade bolo biele prestieranie. Bola to na tie časy taká drahšia reštaurácia,“ spomína Vojtech Šebeň. V minulosti počas meškania



vlakom mohli cestujúci dokonca vybehnúť ku kaderníčke. Všetko našli na stanici. „Vtedy bolo normálne, že keď ľudia čakali na vlak, skočili si k holičovi či ku kaderníčke. Neexistovala väčšia stanica, kde by nebol holič. Dnes to nejde, ale nejde to ani na iných staniaciach,” dodáva. Počas našej spoločnej prechádzky stanicou sa dostávame do vstupnej haly, v ktorej boli odstránené odkladacie miesta na batožinu a zredukované miesta na sedenie nielen pre covidovú situáciu, ale aj kvôli neprispôsobivým občanom, s ktorými sa stretávajú dennodenne. Novozámocká železničná stanica je, vzhľadom na časy, v ktorých bola postavená, krásna stavba. Dominantou hlavného vestibulu je veľké točité schodisko, ktoré vedie na poschodie, kde to v minulosti žilo kultúrnym životom. Schodisko je lemované mosadzným zábradlím a nad ním sa týčia vysunuté lustre v tvare medených gúľ, ktoré sa na

pôvodné miesto vrátia aj po plánovanej rekonštrukcii stanice. Stanicu projektoval a navrhol architekt V. Fifík. Prednosta nás upozorňuje aj na koľajový reliéf, ktorý je na stene nad hlavným vstupom do budovy, ktorý symbolizuje bombardovanie. Prechádzame na poschodie, ktoré je momentálne pre verejnosť uzatvorené, a presúvame sa na perón, kde si pozrieme poslednú pamiatku, ktorá prežila bombardovanie stanice – vodárenskú vežu.

Nové Zámky boli na železnici napojené v roku 1850, keď bola sprevádzkovaná trať medzi Bratislavou a Štúrovom. Vybudovaním tratí do Komárna, Prievidze, Zvolena a Zlatých Moraviec vznikol dôležitý dopravný uzol, ktorým smeruje doprava až do Budapešti. Postupne sa tu vybudovalo pre vlaky osobnej dopravy 10 koľají, 4 nástupištia a technické a personálne zázemie pre železničný uzol nadregionálneho významu.

Pôvodné vysunuté lustre v tvare medených gúľ sú dominantou Novozámockej železničnej stanice spolu s veľkým točitým schodiskom.



Blahoželáme



Podakovanie



Spomíname



Vaše príspevky do decembrovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsemafor@zsr.sk do 8. decembra 2021.

Sú to iba železnice?

Väčšinou nám v redakčnej pošte pristanú fotografie infraštruktúry. Tentokrát sme vybrali text, ktorý reflektuje ako železniciu vnímajú teenageri svojimi očami.

AUTOR: Viktória Sedláčková

Čo si predstavíte pod slovom „železnice“? Mnohým z nás ako prvé napadnú novovybudované železničné trate či stanice, vlaky, dlhé mosty, priecestia a niektorým z nás aj reštauračný vagón. Železnice nespájajú len mestá, ale spájajú predovšetkým ľudí. Veľa ľudí cestuje z jedného mesta do druhého, aby si uľahčili cestu a spoznali nových ľudí. Pre každého jednotlivca je cesta vlakom obrovským zážitkom. Prečo by aj nie? Spozná nespoznané mestá nášho krásneho Slovenska, stretne nových ľudí, vytvorí si nové a nové spomienky, ktoré si zapamätá naveky vekov. Najkrajšie na tom je to, že ľudia pracujúci na železniciach sú ako jedna veľká rodina. Výpravcovia, ktorých symbolizuje červená čiapka a výpravka, dávajú pozor na vlaky a odprevádzajú ich z nástupištia. Rušňovodiči cestujú s ľuďmi, aby ich zaviedli tam, kam majú namierené, aby im uľahčili cestu. Dispečer zas zabezpečuje monitorovanie vlakov... je to len jedna z mála profesií, ktoré sú pre Železnice Slovenskej republiky potrebné. Každý robí síce inú prácu, no predovšetkým ich spájajú železnice.

Pohľad na železnice? Určite sa vám aspoň raz stalo, že ste šli na vlak a práve na tej veľkej tabuli, kde svietil váš vlak, bolo napísané meškanie. Najprv zahlásil hlas z rozhlasu 5 minút meškania, neskôr sa to predĺžilo na 10 a rovno to skončilo na 20 minút meškania vlaku. Nehovorím, že je to zlé, ale každý si nad tým aspoň pozvychne a povie si symbolicky smutné „ach“.

Niektoré stanice treba zmodernizovať či prerobiť úplne celé, ako napríklad bratislavskú Hlavnú železničnú stanicu, keď v roku 2019 pre hokejové majstrovstvá sveta otapetovali vonkajšie steny stanice, vytvoril sa výťah s podchodom, ktorý bol veľmi dobrý nápad pre ľudí s veľkými batožinami, kočíkmi či pre nevládných ľudí. Taktiež sa tam spravila pekná nová čakáreň. Zmeny nastali aj v Trnave, kde sa prerobili nástupištia, a v iných mestách či dedinách. Išli ste vlakom. Pili ste vodu alebo ste sa snažili odpočinúť si a „hups“, tu sa vynorili tie naše známe hrbole na koľajach. Drgá to s vami zo strany na stranu a vy už sa modlíte, kedy sa to skončí. V minulosti, keď som bola v zahraničí, ma až prekvapilo, ako sú vlaky tiché a akoby stáli stále na jednom mieste, lebo sa vôbec nemykali. Nehovorím, že všetky koľaje sú zlé, práve naopak, myslím si, že sú vo veľmi dobrom stave, len napríklad medzi malými dedinami je to už horšie.

Budúcnosť železníc je samozrejmalá. Koľko velikanov využívalo železnice v minulosti a koľko ľudí využíva železnice teraz. Včera, zajtra, o týždeň, o mesiac, o rok, stále tu budú ľudia, ktorí využijú práve železničnú dopravu a vy ste tí, ktorí im to umožnia. Každý jeden z vás má veľký podiel na tom, v akom stave sú železnice. Práve tie nové trate, stanice, mosty ba i viadukty sú zásluhou našich predkov železničiarov a vás. Verím, že takto to bude pokračovať ďalej a potom sa vytvoria nové generácie, ktoré budú spomínať na to, o čo ste sa zaslúžili.

– Mali by ste sa občas aj umývať – hovorí lekár pacientovi. – Ale veď ja sa umývam každý deň! – V tom... – tajnička				Pomôcky: Ajas, nok, arap, tatami	otáčavý rám na vagóne	jednotka chôdze	talianska metropola	Európsky parlament (skr.)	autor satiry	Adela (dom.)	ročné obdobie	Pomôcky: Aso, kava, kokus, obida	2	zavolať, povolal
				otesal								EČV okr. Stropkov		
				1								iridium (zn.)		
				povrchová baňa				zápasnícka žinenka				beduínsky plášť		
				krútiava				zemná hrádza						
Jozef Vysočani	larva	3	dĺžka života				spletaním spájaj			topánky				
			hora				utajovala			druh Fatímy				
mesto v Čechách						tropická hľuza					býv.jednot. obchod			
						súprava					zatykač (zastar.)			
odober, zníž					potravínár. výstava							masťná zemina		
					rubídium (zn.)							drevo z ebenovníka		
skratka našej býv. federálnej meny				eden				obrovská korytnačka						
				bodavý hmyz				možno, snáď						
poprevok			veľké uznanie						burič					
			akým spôsobom						gumipuška (nár.)					
dvakrát znížený tón "A"					ázijský sokolík					telúr (zn.)			mrzutosť (expr.)	guľovitá baktéria, kok
					papuľa zvierat					remíza v šachu				
Pomôcky: asas, raja, kareta, parita	turistický prístrešok	popravca				černoch, po rusky (zast.)						knedlíček, po česky		
		plochá morská ryba				poradie						polnáz. opoj.nápoj		
firemná skratka				ozn.miesta pečiatky			ázijský štát					lebo (bás.)		
				zavýjal			Anna (dom.)					tuk		
tam			Valéria (dom.)					Indoeurópan						
			EČV okr. V. Krtíš					typ rus. lietadiel						
4										5				
ukladala na dopravný prostriedok										syn kráľa Telamóna				

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



Plnou parou vpřed!

Významné 150. výročie začiatku prevádzky na trati Michal'any – Humenné sa oslávilo veľkolepo, ako sa na železničiarov patrí – parou. Slávnostné jazdy zdôraznili jej bohatú históriu i súčasný strategický význam. Návštevníkom pripomenuli, že parné krásavice boli kedysi neoddeliteľnou súčasťou železníc.

AUTOR: Barbora Šugárová, SNÍMKA: Kamil Kočiško

MICHAL'ANY – O 8.30 v sobotu ráno 16. októbra bol vypravený zo stanice v Michal'anoch slávnostný parný vlak ťahaný historickým parným rušňom s aristokratickou prezývkou Šlachtičná. Na konci vlaku bol radený historický motorový vozeň známy ako Hurvínek. O ôsmej hodine rannej bol z humenskej železničnej stanice vypravený aj návozný parný vlak ťahaný historickým parným rušňom Papagáj. Parné vlaky sa stretli na stanici Trebišov, kde do Papagája doplnili vodu, súpravy obidvoch parných vlakov sa spojili a vyrazili smerom na Humenné. Za parným vlakom z Michal'ian do Humenného bola vypravená súprava s historickým motorovým rušňom Sergej.

„Trať Michal'any – Humenné tvorí pilier dopravnej infraštruktúry regiónu dolného a stredného Zemplína, spája najľudnatejšie mestá Humenné, Michalovce, Trebišov a napája sa priamym spojením na Košice

a Prešov. Je to dôležitý železničný uzol, ktorého nemenej významnú históriu sme si pripomenuli aj v kontexte Európskeho roku železníc,“ uviedol štátny tajomník Ministerstva dopravy a výstavby SR Jaroslav Kmeť, ktorý podujatiu udelil záštitu a na oslavách nemohol chýbať.

Na staniciach a zastávkach vypravených vlakov prebehlo privítanie osadenstva vlakov a samosprávy zabezpečili miestny kultúrny program; široká verejnosť si mohla prezrieť parné rušne, čo bolo hlavne pre najmenších nezabudnuteľným zážitkom. „V povedomí ľudí stále ostáva, že symbol železníc je parný rušeň. Spolupracujeme s úžasnými ľuďmi, ktorí sa o také rušne starajú, vzkriesili ich zo zabudnutia a vďaka nim parná trakcia u nás, ako verím, úplne nezanikne,“ uviedol hlavný organizátor Kamil Kočiško, predseda Klubu priateľov železníc východného Slovenska a dopravný námestník ŽST Trebišov.



28. BIENÁLE ILUSTRÁCIÍ BRATISLAVA

BIB 2021



Biennial of Illustrations Bratislava | Slovakia

Biennale der Illustrationen Bratislava | Slowakei

Bienal de Ilustraciones Bratislava | Eslovaquia

Biennale d'illustrations Bratislava | Slovaquie

Бъеннале илюстраций Братислава | Словакия



15. 10. 2021 – 9. 1. 2022

**Bratislavský hrad, druhé poschodie
Bratislava Castle, second floor**

Illustration: Matúš Matátko
contact: matus@matatko.eu