

ŽELEZNIČNÝ

Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

MÁJ 2020



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY



PORADY VEDENIA SA ZAOBERALI AJ BUDÚCNOSŤOU ZDRAVOTNÍCKYCH ZARIADENÍ V SPRÁVE ŽSR

Plnenie a zmeny grafikonu verejnej dopravy, situácia v prevádzke, správa majetku a ekonomická situácia boli spolu s opatreniami zameranými na spomalenie a elimináciu COVID-19 hlavnými témami porad generálneho riaditeľa v uplynulom mesiaci.

AUTOR: Michal Lukáč

BRATISLAVA – Generálny riaditeľ okrem týchto tém informoval o požiadavkách dopravcov v nákladnej železničnej doprave na zavedenie opatrení na jej podporu v období pandémie COVID-19 na území SR. Žiadajú dočasné zníženie poplatnenia železničnej siete, predĺženie splatnosti faktúr za použitie železničnej infraštruktúry, zníženie cien za silovú časť elektriny. ŽSR budú o týchto požiadavkách rokovať s rezortom dopravy.

Vedenie manažéra infraštruktúry sa zaoberalo aj budúcnosťou zdravotníckych zariadení. ŽSR majú v správe štyri zdravotnícke zariadenia (Bratislava, Košice, Žilina a Zvolen), ktoré sú v režime nájmu. Všetky uvedené

zdravotnícke zariadenia sú klasifikované ako nepotrebný majetok ŽSR a sú v režime nájmu už od roku 2005 na základe nájomných zmlúv z uskutočnených ponukových konaní. Majetok zdravotníckych zariadení v správe ŽSR bol na základe stanovísk VOJ ŽSR z rokov 2017 a 2018 definovaný ako trvalo nepotrebný majetok. Odpredaju nehnuteľného majetku predchádzal v roku 2014 odpredaj hnuteľných vecí v železničných nemocniciach s poliklinikou v Bratislave, Žiline a Zvolene.

Pri košickom zariadení zatiaľ v minulosti nedošlo k odpredaju hnuteľných vecí, tie sú pripravené k odpredaju spolu s nehnuteľnosťami. Predaj polikliník vo Zvolene a v Žiline bol napokon zrušený.

V prípade súhlasu vedenia ŽSR na opätovné vyhlásenie ponukových konaní pripraví Správa majetku aktualizáciu návrhov vyvolávacích cien do ponukových konaní a budú predložené vedeniu ŽSR na schválenie.



Milí železničiar,

aj keď ešte stále musíme nosiť rúška a pravdepodobne ešte dlho budeme, verím, že viacerých z nás tento mesiac potešilo uvoľňovanie opatrení. Jedným z týchto pozitívnych opatrení je napríklad od 10. mája 2020 upravený grafikon verejnej dopravy v rámci vnútroštátnych spojov. Svoju sezónu otvorila napríklad aj Detská železnica Košice, aj keď tentokrát bez návštevníkov. Potešujúcou správou je aj to,

že študentov duálneho vzdelávania čakajú maturity a čoskoro sa zaradia do prevádzky a rozšíria rady železničiarov. Nasledujúce letné mesiace nás budú lákať ísť von. Čo takto nájsť si zaujímavého koníčka, o ktorom nás môžete informovať a možno práve s vami urobíme rozhovor v nasledujúcom Semafore. V májovom čísle si predstavíme Jána Stanka, železničiara, ktorého záľubou je modelovanie vláčikov už od strednej školy. Na stranách 16 až 18 si môžete prečítať, z čoho tvorí, ako sa ku svojmu koníčku dostal, ale aj o jeho úspechoch na domácich či medzinárodných súťažiach. Prajem vám príjemné čítanie!

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

PERSONÁLNE ZMENY

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila:

30. 4. 2020 odvolal z funkcie riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava Petra Pavellu,

1. 5. 2020 vymenoval do funkcie riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava Michala Korauša.

NA OBÁLKE Nástupište železničnej stanice Bratislava-Petržalka.

TITULNÁ SNÍMKA Tomáš Szócs



ŽELEZNICE UPRAVILI GRAFIKON VEREJNEJ DOPRAVY

Kvôli zavádzaniu opatrení súvisiacich so zamedzením šírenia pandémie COVID-19 pristúpili Železnice Slovenskej republiky 14. marca 2020 k mimoriadnej zmene grafikonu verejnej dopravy na území Slovenska. Na základe uznesenia vlády bola vtedy vyhlásená mimoriadna situácia za účelom eliminácie prenosu koronavírusu. Zrušila sa medzinárodná preprava a upravili sa vnútroštátne spoje. S uvoľňovaním opatrení sa v máji grafikon verejnej dopravy čiastočne opäť upravil.

AUTOR: (red), SNÍMKA: unsplash.com

BRATISLAVA – V súčasnosti platný grafikon, ktorého podoba je takmer identická so sobotňajším grafikonom bol rozšírený o ďalšie spoje vnútroštátnej osobnej prepravy. Krízová situácia skomplikovala aj presun cestujúcich do či z práce. Od 10. mája 2020 jazdí väčšina vnútroštátnych vlakov podľa pôvodného grafikonu verejnej dopravy 2019/2020 spred krízovej situácie.

Zmeny v grafikone sa momentálne týkajú len vnútroštátnej osobnej dopravy, medzinárodná osobná doprava so všetkými susednými krajinami ostáva aj naďalej zastavená.

Súčasný grafikon verejnej dopravy môžete nájsť vo forme PDF na webovej stránke ŽSR www.zsr.sk.

PLATNOSŤ PREUKAZOV DO 16 ROKOV SA PREDĹŽILA

V apríli sme vás informovali, že kvôli pretrvávajúcej pandémie a zároveň minimalizovaniu zbytočného cestovania žiakov a študentov, pozastavila vláda SR bezplatnú prepravu pre deti, žiakov a študentov. Ak ste však rodič dieťaťa, ktorému končila v tomto období platnosť preukazu do 16 rokov, Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) informuje ako postupovať pri uplatňovaní zľavy pre túto skupinu žiakov.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA – Žiaci a deti, ktoré dovŕšili 16 rokov v čase, kedy bola pozastavená registrácia na bezplatnú prepravu pre žiakov a študentov sa nemusia obávať. Preukaz do 16 rokov Železničná spoločnosť Slovensko aj naďalej uznáva ako platný doklad. „Táto skupina cestujúcich môže využívať zľavnené cestovné pre žiakov a študentov do 30. júna 2020, respektíve do odvolania aktuálneho stavu,“ infor-

muje vo svojej tlačovej správe Železničná spoločnosť Slovensko.

Zrušená bezplatná preprava ostáva aj naďalej v platnosti. Žiaci a študenti sa môžu prepravovať vo vlakoch národného dopravcu za cenu príslušného zľavneného cestovného na základe platného preukazu ZSSK na bezplatnú prepravu.

PODVALY A KOĽAJNICE

NAHRADÍ CYKLOTRASA

Železničná doprava na trati Piešťany – Vrbové sa pravidelne neprevádzkuje už niekoľko desiatok rokov. Záujem o túto nepoužívanú trať prejavilo združenie obcí Zelená cesta (v zložení mesto Piešťany, obec Trebatice, obec Krakovany a mesto Vrbové), ktoré chce v tomto úseku vybudovať cyklotrasu. Železnice Slovenskej republiky a združenie obcí Zelená cesta sa dohodli na 10-ročnom nájme s možnosťou predĺženia o ďalších 10 rokov.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: pixabay.com

PIEŠŤANY/VRBOVÉ – Zmluva o prenájme bola podpísaná 16. marca 2020. ŽSR v súčasnosti čakajú na predloženie projektovej dokumentácie od nájomcu a následne začne schvaľovací proces projektovej dokumentácie na budovanie cyklotrasy.

Podľa zmluvy sa prenajímateľ cyklotrasy bude starať o všetky prenajaté pozemky na tejto trati a spravovať a udržiavať ich na vlastné náklady. Pozemky zároveň ostávajú majetkom štátu a aj keď Železnice Slovenskej republiky momentálne neplánujú obnoviť túto trať, v prípade potreby na nich v budúcnosti môže vzniknúť železnica. „Základnou podmienkou v zmysle novely zákona o dráhach je, aby cyklotrasa bola vybudovaná tak, že v prípade obnovenia železničnej dopravy na tejto trati, bude asfaltový povrch cyklotrasy slúžiť ako konštrukčná vrstva podvalového podlažia,” informuje riaditeľ Oblastného riaditeľstva Trnava Milan Kubiček.

Pred samotným začatím budovania cyklotrasy potrebuje nájomca právoplatné stavebné povolenie, ktoré môže Železnicami Slovenskej republiky doručiť najneskôr do dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti zmluvy. Až na základe právoplatného stavebného povolenia môže Združenie obcí Zelená cesta začať s odstránením časti dráhy.

Aj nakladanie s vyzískaným materiálom musí byť riešené v rámci projektovej dokumentácie cyklotrasy. V zmysle schválenej projektovej dokumentácie

nájomca na vlastné náklady v plnom rozsahu zabezpečí odstránenie častí dráhy a je povinný nakladať s vyzískaným materiálom v zmysle schválenej projektovej dokumentácie a platnej legislatívy SR o odpadoch, čo je uvedené v nájomnej zmluve. Po odstránení starej infraštruktúry a podvalov môže prísť na rad asfalt.

Začiatok cyklotrasy je plánový v Piešťanoch pri mestskom skleníkovom hospodárstve a končiť by mal vo Vrbovom na železničnej stanici a celkové náklady budú známe po spracovaní a odsúhlasení projektovej dokumentácie.



V ÚSEKU TURZOVKA – MAKOV OPRAVILI ŽSR DVE PRIECESTIA

Napriek momentálnej zložitejšej situácii na Slovensku a rôznym bezpečnostným opatreniam, Železnice Slovenskej republiky, ako manažér železničnej infraštruktúry, naďalej pokračujú v opravách a rekonštrukciách na tratiach ŽSR, aby skvalitnili plynulosť železničnej prevádzky a zvýšili bezpečnosť na železničných priecestiach.

AUTOR: Denis Dymo

TURZOVKA/MAKOV – Oprava priecestia s jedinečným identifikačným číslom (JIČ) SP0101, nachádzajúcim sa v obci Vysoká nad Kysucou, zahŕňala demontáž starej konštrukcie železničného priecestia a železničného zvršku a následnú montáž koľaje a výmenu podvalov, ako aj doplnenie a úpravu štrkového lôžka do profilu koľaje. Počas rekonštrukcie sa osadili konštrukčné prvky

nového železničného priecestia STRIAL a v záverečnej fáze sa vybudoval nový asfalt vozovky.

Výluka železničného priecestia zahŕňala úplnú uzávierku pre cestnú dopravu od prvého dňa až do posledného dňa nepretržitej výluky. Práce na oprave železničného priecestia vykonala externá firma.

OBNOVOU PREŠLI AJ PRIECESTIA V ÚSEKU PREŠOV – VEĽKÝ ŠARIŠ

Koncom apríla sa zrekonštruovali aj dve priecestia v úseku Prešov – Veľký Šariš. Opravu železničného priecestia v km 22,945 medzi DOD Veľký Šariš – ŽST Prešov vykonala externá firma, opravu železničného priecestia v km 25,065 v DOD Veľký Šariš vykonali zamestnanci ŽSR – SMSÚ ŽST TO Prešov.

Autor: Denis Dymo, **SNÍMKA:** Marek Sviatko

PREŠOV/VEĽKÝ ŠARIŠ – V rámci aprílovej rekonštrukcie sa uskutočnilo odstránenie asfaltu, výdrevy a starej priecestnej konštrukcie, vytrhlo sa koľajové pole, zriadilo sa podvalové podložie a vykonala sa montáž nového koľajového poľa. Ďalej sa zrealizovala smerová a výšková úprava koľaje na traťovú rýchlosť, zhutnilo sa štrkové lôžko a vykonalo sa zváranie koľajníc. Následne sa zabezpečila montáž novej priecestnej konštrukcie STRAIL,

asfaltovali sa príslušné úseky cestnej komunikácie na priecestí a doplnilo a upravilo sa štrkové lôžko do profilu. Nakoniec sa vykonala montáž zabezpečovacieho zariadenia s výstražníkmi a úprava zosilovacieho vedenia. Cestná uzávierka priecestí trvala v dňoch od 25. apríla 2020 v čase od 6.00 hod. nepretržite do 27. apríla 2020 do 20.00 hod. Obchádzka viedla po komunikáciách, ktoré boli označené dočasným dopravným značením.



AKTUALITY Z ODBORU RIADENIA ĽUDSKÝCH ZDROJOV

Tradične vám každý mesiac prinášame novinky, zaujímavosti či aktuality z oblasti personalistiky. Tento mesiac sme sa s Odborom riadenia ľudských zdrojov pozreli na vývoj zamestnanosti a miezd za I. štvrťrok 2020, ale aj na to, koľko absolventov pribudne do našich radov po maturitách.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA – Vývoj zamestnanosti a miezd za I. štvrťrok 2020:

- Evidenčný počet zamestnancov k 31. marcu 2020 bol 13 650, čo je o 66 zamestnancov menej ako k 31. decembru 2019.
- Celkovo bolo prijatých 169 zamestnancov, a to 51 traťových robotníkov, 14 návestných majstrov, 14 dozorcov výhybiek a 13 signalistov.
- Pracovný pomer skončilo 208 zamestnancov, z toho 96 odchodom do dôchodku, 48 dohodou bez udania dôvodu a 21 z dôvodu straty zdravotnej spôsobilosti.
- Skladba zamestnancov tvorí 47,93 % robotníkov, 44,37 % prevádzkových TH zamestnancov a 7,69 % administratívnych zamestnancov.
- Z hľadiska vzdelanostnej štruktúry má 18,54 % zamestnancov vysokoškolské vzdelanie, 54,54 % zamestnancov úplné stredné vzdelanie, 24,80 % zamestnancov stredné vzdelanie a 2,12 % zamestnancov základné vzdelanie.
- Veková štruktúra – 8,70 % do 29 rokov, 14,29 % je 30 – 39 rokov, 29,54 % je 40 – 49 rokov, 38,51 % je 50 – 59 rokov a 8,97 % nad 60 rokov.
- Priemerný vek zamestnancov je 47,52 rokov.
- Z celkového počtu zamestnancov je 76 % mužov a 24 % žien.
- Priemerná mzda za I. štvrťrok dosiahla sumu 1 139,28 €.
- Z celkových mzdových nákladov predstavuje objem tarifnej mzdy 68,54 %, príplatky a mzdové zvýhodnenie tvoria 6,55 % a prémie 8,43 %.
- Z prevádzkových profesií najvyššie priemerné mzdy dosiahli výpravca, rušňovodič-elektromontér a vedúci posunu.
- Počet hodín nadčasovej práce sa oproti rovnakému obdobiu roku 2019 znížil o 37 435 hodín.

PREVÁDZKU POSILNÍ 27 ABSOLVENTOV DUÁLNEHO VZDELÁVANIA

V najbližších dňoch dostanú maturitné vysvedčenia prví absolventi študijných odborov v systéme duálneho vzdelávania pre ŽSR. V priebehu júna po absolvovaní lekárskej prehliadky a psychologického vyšetrenia uzatvorí pracovnú zmluvu 27 žiakov.

Počas svojho štúdia sa 12 žiakov pripravovalo na profesiu výpravca a 11 žiakov na profesiu návestný majster na štyroch partnerských školách v rámci Slovenska. Po získaní odbornej spôsobilosti budú

zaradení na samostatný výkon práce na prevádzkových pracoviskách oblastných riaditeľstiev, 17 z nich na Oblastnom riaditeľstve Trnava. V priebehu prázdninových mesiacov sa k nim pridajú ďalší štyria absolventi učebných odborov, ktorí by mali nájsť svoje budúce pracovné uplatnenie v profesiách výhybkár, signalista (dva žiaci) a elektromontér (dva žiaci). Celkovo by tak malo posilniť v tomto roku rady zamestnancov ŽSR v nosných prevádzkových profesiách 27 absolventov systému duálneho vzdelávania.

ŽSR BUDÚ AJ V TOMTO ROKU PRIJÍMAŤ ČERSTVÝCH ABSOLVENTOV

Absolventský program realizuje Odbor riadenia ľudských zdrojov od roku 2000. Jeho cieľom je systematické zabezpečovanie získavania zamestnancov a skvalitňovanie ich skladby vzhľadom na vzdelanie a vek.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, **SNÍMKA:** archív ŽSR

Absolventov je možné prijať do pracovného pomeru na organizačné jednotky ŽSR v súlade s prevádzkovými potrebami a plánovaním zamestnanosti. Po predložení požiadaviek jednotlivých VOJ na Odbor riadenia ľudských zdrojov schvaľuje Absolventský program generálny riaditeľ ŽSR. Po schválení počtu prijatých absolventov nasleduje proces náboru. Uchádzači môžu svoje životopisy so žiadosťami o prijatie adresovať na Odbor riadenia ľudských zdrojov. Na základe ich vzdelanostného a osobnostného profilu sú oslovení a pozvaní na pohovor. Podmienkou ŽSR je predovšetkým požadované vzdelanie s dopravným, stavebným, elektrotechnickým alebo iným technickým zameraním.

Uchádzačmi do Absolventského programu môžu byť študenti, ktorí skončili svoje štúdium na strednej alebo vysokej škole a zatiaľ nemali uzatvorený trvalý

pracovný pomer. Absolventi sa prijímajú do evidenčného stavu príslušnej organizačnej jednotky na dobu určitú. Základnou adaptačnou dobou, počas ktorej nie je absolvent zaradený na samostatný výkon príslušnej pracovnej činnosti, je maximálne jeden rok. Nakoľko absolvent nevykonáva samostatný výkon, je počas tejto doby odmeňovaný nižšou tarifnou mzdou bez nároku na prémie. Po splnení požiadaviek na psychickú a zdravotnú spôsobilosť a po získaní odbornej spôsobilosti je absolvent zaradený na samostatný výkon práce s možnosťou pracovného pomeru na dobu neurčitú.

Ak poznáte vo svojom okolí šikovného absolventa, poraďte mu možnosť stať sa zamestnancom stabilnej firmy. Stačí poslať prihlášku do Absolventského programu na Odbor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR.





TELGÁRTSKA SLUČKA KLENOT NAŠICH ŽELEZNÍC

„Tato nová dráha není stavbou běžnou, není dílem obvyklým. Nebyla postavena snadno, nýbrž pracně, neboť vede územím horským. Na její vybudování byl věnován veliký stavební náklad, protože dráha má širší úkoly než jako pouhý další článek ČSD; má velké poslání hospodářské, sociální a kulturní, které bohdá splní,“ toto sú slová z úvodu do Pamätného spisu z výstavby trate Červená Skala – Margecany, ktorej súčasťou je aj Telgártська slučka, ktorá je mnohými považovaná za klenot na železničných tratiach na Slovensku.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Archív Železničného múzea SR, Matej Pakanec



TELGÁRT – Trať Červená Skala – Margecany prechádza náročným terénom Spišsko-gemerského rudohoria a bola jednou z najnáročnejších technických železničných stavieb na Slovensku. Jej súčasťou je aj Telgártska slučka, nachádzajúca sa pod Kráľovou Hoľou, ktorú tvoria dva železničné mosty – Chmarošský viadukt a Telgártsky viadukt a Telgártsky tunel, známy aj ako tunel Kornela Stodolu.

Po rozpade Rakúsko-Uhorska bola železničná sieť na Slovensku, v porovnaní s českými krajinami a Moravou, na nedostatočnej úrovni. Jediným železničným spojením západu s východom bola Košicko-bohumínska železnica, ktorú otvorili v roku 1872. Južný ťah cez Zvolen do Košíc ešte neexistoval v celej dĺžke (bol kompletne sprevádzkovaný až po 2. sv. vojne v roku 1955) a práve úsek Červená Skala – Margecany mal byť súčasťou druhého budovaného spojenia západu s východom – stredoslovenskej transversálnej železnice. Táto situácia podnietila výstavbu mnohých ďalších železničných tratí, medzi ktorými bola práve aj trať z Červenej Skaly do Margecian.

Dňa 30. marca 1920 bol podľa návrhu ministerstva železníc uzákonený prvý program na stavbu nových dráh. Súčasťou tohto zákona bola uvedená aj stavba dráhy Červená Skala – Margecany s dĺžkou 108 km a nákladom na výstavbu 176 mil. Kč. Skutočná dĺžka prevádzkovej dráhy bola napokon iba 93,8 km a stavebný náklad bol vyčíslený približne na 256 mil. Kč. Výstavba železnice mala pre okolité obce veľký význam, najmä z hľadiska rýchleho rozvíjania priemyslu a obchodu, no v neposlednom rade aj turistiky. Na stavbe pracovalo v obdobiach najvyššieho pracovného ruchu až 10-tisíc robotníkov. Stavba trate sa však nezaobišla bez viacerých štrajkov, kedy robotníci požadovali vyššie platy. Celá výstavba trate bola rozdelená na tri hlavné úseky.

Najzložitejším bol úsek výstavby medzi Červenou Skalou a Dobšinskou ťadovou jaskyňou, kde trať prekonáva veľké prevýšenie, čo si vyžadovalo jej umelé predĺženie. Stavba tohto úseku bola slávnostne zahájená ministrom železníc R. Mlčochom 31. mája 1931 pri tuneli Telgárt za

veľkej účasti verejných činiteľov, zástupcov úradov a obyvateľstva. Celý úsek bol odovzdaný do prevádzky 28. septembra 1934 za prítomnosti ministra železníc R. Bechyně, poslancov, senátorov, zástupcov úradov a verejnosti. Napokon, celá trať bola otvorená 26. júla 1936 slávnostným otváracím vlakom vypraveným z Margecian.

Ak sa vydáte na cestu vlakom po tejto trati, čaká vás 9 tunelov, 271 mostov a mostíkov a 60 cestných nadjazdov či podjazdov. Všetky úseky trate sa spolu stavali takmer šesť rokov. Ako sme už spomínali, najznámejšia a najkrajšia časť trate je práve Telgártska slučka s dĺžkou 2,3 kilometra, tvorená dvoma viaduktami a tunelom.

Chmarošský viadukt je azda najslávnejší železničný most na Slovensku a nachádza sa v hľadáčiku mnohých fotografií. Viadukt ležiaci v oblúku prekonáva Gregorovu dolinu. Má 9 otvorov a celý je postavený z kameňa. Dlhý je 113,6 m a v najvyššom bode dosahuje 18 metrov nad zemou. Jeho vybudovanie v tom čase vyšlo približne na 1 945 000 Kč. Jeho menej známejší brat nesie názov Telgártsky viadukt. Je 86,2 m dlhý a uprostred sa týči až do výšky 22 m nad zemou. Stredný diel mosta má jediný oblúk so šírkou 31,88 m zo železobetónu a krajné diely pozostávajú každý z dvoch kamenných klenutých otvorov. Ide vlastne o prvý prípad využitia železobetónu vo forme členenej oblúkovej konštrukcie na Československých štátnych dráhach. Jeho výstavba stála približne 1 525 000 Kč. Súčasťou je aj najdlhší tunel tejto trate, dlhý 1 239 m s názvom Telgártsky tunel. Na výstavbu tunela sa použila žula z blízkeho lomu v Tresníku. Počas výstavby robotníci narazili na menšiu jaskyňu, ktorá bola pri stavbe vyplnená kameňom. Cena výstavby tunela sa zaokrúhlene pohybovala vo výške 23 mil. Kč.

Železnica medzi Červenou Skalou a Margecanmi je dnes využívaná najmä turistami, čomu je prispôsobený aj cestovný poriadok. Okrem regionálnych expresov tu premávajú denne už len osobné vlaky a občasné historické vláčiky. Dodnes však zastavujú takmer v každej stanici a zastávke.



PANDÉMIA PRESUNULA AJ TOHTOROČNÚ KONFERENCIU BLESK

História medzinárodnej odbornej konferencie Blesk sa začala písať v roku 2012. Počas dvoch aprílových dní roku 2012 sa v SIP Strečno prvýkrát stretli odborníci z odvetvia elektrotechniky a energetiky pôsobiaci v železničnom sektore.

AUTOR: Ján Rohlíček, SNÍMKY: ŽSR

STREČNO – Hlavným cieľom vzniku konferencie bola potreba vytvoriť priestor na stretnutie, diskusiu a vzájomnú výmenu informácií odborníkov z odvetvia elektrotechniky a energetiky ŽSR, zástupcov rezortného výskumu a vývoja, obchodných partnerov zo Slovenska i zo zahraničia, zástupcov stredných odborných škôl, technických univerzít a manažérov infraštruktúry iných krajín. Organizačne sa prípravy všetkých ročníkov konferencie Blesk zhostili zamestnanci Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR v spolupráci so Slovenskou vedecko-technickou spoločnosťou dopravy.

Organizáciu ročníka Blesk 2012 boli položené základy novej tradície a vytvorili sa podmienky na to, aby sa konferencia takéhoto zamerania stala pravidelným miestom stretávania sa odborníkov, ktorí majú veľmi blízky pracovný vzťah k problematike železničnej elektrotechniky a energetiky. V snahe morálne oceniť prácu v prospech odvetvia EE, ale zároveň motivovať všetkých zamestnancov odvetvia k dosahovaniu vynikajúcich pracovných výsledkov sa organizátori konferencie Blesk v roku 2014 rozhodli odštartovať aj ďalšiu tradíciu udeľovania ocenení „Osobnosť odvetvia elektrotechniky a energetiky“ a „Zaslúžilý zamestnanec odvetvia elektrotechniky a energetiky“.

Ocenenie „Osobnosť odvetvia elektrotechniky a energetiky“ sa udeľuje jednotlivcovi, pracovníkovi odvetvia alebo zamestnancovi externej organizácie za celoživotné dielo, za výnimočný podiel a prínos na rozvoji

odvetvia. Ocenenie „Zaslúžilý zamestnanec odvetvia elektrotechniky a energetiky“ sa udeľuje zamestnancovi ŽSR za dlhoročné vynikajúce pracovné výsledky.

V STREČNE MAL „UDRIEŤ“ BLESK AJ V TIETO MÁJOVÉ DNI

Žiaľ, tohtoročnú konferenciu Blesk 2020, ktorá sa mala uskutočniť v dňoch 20. – 22. mája 2020 v Stredisku internátnej prípravy (SIP) Strečno, boli organizátori nútení presunúť na rok 2021 kvôli aktuálnej situácii ohľadom šírenia pandémie COVID-19. Ochrana zdravia všetkých účastníkov konferencie je pre nás absolútnou prioritou. Aj napriek týmto nečakaným zmenám, ktoré nám priniesli tieto dni sa tešíme na prípravu a organizáciu V. ročníka medzinárodnej odbornej konferencie BLESK 2021. Dúfame, že táto akcia bude úspešná a prospešná minimálne v rovnakej miere, ako predchádzajúce akcie.





DETSKÁ ŽELEZNICA OTVORILA SEZÓNU BEZ VEREJNOSTI

Košická detská historická železnica mala pôvodne začať premávať 18. apríla. Kvôli opatreniam súvisiacimi s pandémiou však železnička otvorila svoju jubilejnú 65. sezónu slávnostnou jazdou, avšak bez cestujúcich.

AUTOR: Denis Dymo,
SNÍMKY: Detská železnica Košice, o. z.

KOŠICE – Nadšenci železnice vypravili na 4-kilometrovú trať historickú súpravu vozňov spolu s najstaršou 136-ročnou parnou lokomotívou Katkou v sobotu 18. apríla. „Jazdou chceme povzbudiť našich priaznivcov a povedať im, že sme na sezónu pripravení. Veríme, že dostatočné kapacity otvorených vozňov a čerstvý vzduch košického lesoparku budú faktory, ktoré rozhodnú, že podobné atrakcie nebudú otvorené až posledné v reťazci. Práve naopak. Sme pripravení aj na rôzne opatrenia tak, aby sme deťom a ich rodičom po dlhých týždňoch doma spríjemnili pobyt v prírode čo najbezpečnejšie. Sme atrakcia, ktorá je priamo ekonomicky závislá od niekoľkých mesiacov letnej sezóny. Ak by zostala železnička zatvorená aj počas leta, bez pomoci mesta a štátu reálne hrozí jej zánik!“ upozorňuje Ľubomír Lehotský, predseda občianskeho združenia Detská železnica Košice.

Počas zimnej prestávky investovali železniční nadšenci všetky finančné prostriedky do úpravy areálov, opravy koľajiska, prípravy stanice pre výstavbu cyklochodníka, ale aj do údržby a záchran historických vozňov. Preto vedenie železničky dúfalo v uvoľnenie opatrení a fungovanie železničky aspoň v obmedzenom režime. Kým však dlhé týždne železnička nebola otvorená pre verejnosť, členovia občianskeho združenia nezaháľali. Svoje

kapacity ponúkli vedeniu mesta, seniorom či ľuďom v karanténe, ktorým zabezpečujú bezplatný roznos nákupov potravín či liekov.

Ako upozorňoval Ľubomír Lehotský, reálne otvorenie železničky aj pre návštevníkov bolo dlho v nedohľadne. Momentálna situácia na Slovensku ohľadom pandémie COVID-19 však dovolila uvoľniť viaceré vládne opatrenia, a tým aj dať priestor k otvoreniu železnice aj pre verejnosť. To sa uskutočnilo počas štátneho sviatku 8. mája 2020, avšak s istými obmedzeniami a za dodržania prísnych hygienických opatrení, akými sú povinné rúško, dezinfekcia rúk, rozostupy minimálne 2 metre a regulovaná obsadenosť vo vozňoch. „Tak, ako si ľudia nedokážu predstaviť Košice bez detskej železničky, ani my – železniční nadšenci – nedokážeme žiť a prežiť bez našich návštevníkov. Ďakujeme všetkým, ktorí sa rozhodli podporiť železničku zakúpením cestovného lístka alebo online návštevou, prípadne iným darom“ dodal Lehotský.

Vzhľadom na to, že väčšina detí momentálne trávi čas doma so svojimi rodičmi sa vedenie železničky rozhodlo premávať mimoriadne vlaky aj počas týždňa, vždy v utorok a vo štvrtok. Ak bude o mimoriadne vlaky záujem, uvažuje sa aj o premávaní vlakov denne.



CESTOVNÉ LÍSTKY SÚVISIA SO ŽELEZNICOU UŽ OD JEJ VZNIKU

V Semafore vám postupne predstavujeme rôzne druhy dokumentov, ktoré ukrýva Archív ŽSR. V tomto čísle dostanú priestor cestovné lístky a ich história. Ich vydávanie bolo potrebné už od vzniku samotnej železnice. Postupom času aj tieto doklady menili svoju formu. Okrem jednorazových cestovných lístkov sa používali aj rôzne preukazy na cestovanie. Sú to, napríklad pre nás, železničiarov, známe „režijky“ alebo rôzne preukazy na zľavu.

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

BRATISLAVA – V začiatkoch železnice boli cestovné lístky písané. Vypisovanie takýchto cestovných lístkov však bolo zdĺhavé, preto pokladník Thomas Edmondson v Lancasteri vynášiel nový typ cestovných lístkov, a to tlačené lepenkové cestovné lístky. Tento typ lístkov sa vo svete začal používať už v roku 1838. V Archíve ŽSR máme uloženú vzorkovnicu lepenkových cestovných lístkov ešte z čias Rakúsko-Uhorska, konkrétne z rokov 1890 a 1892. Už v tomto období na železnici fungovali rôzne typy lístkov. Okrem cestovných lístkov na rýchlik či osobný vlak sa využívali lístky spiatocné, zľavnené, režijné či zvláštne, ako napríklad spiatocný lístok na svätajánske zábavné vlaky a podobne. Na železnici sa tiež využívali pásmové blokové lístky alebo staničné blokové lístky.

Pre nás, železničiarov, sú s cestovaním úzko spojené najmä takzvané „režijky“. Tento názov je odvodený z pôvodného názvu týchto preukazov, a to „Preukaz na jazdu za cenu režijnú“. V ročenkách, o ktorých sme písali v minulých číslach, nájdeme aj režijné ceny cestovných lístkov. Režijky tiež prešli určitým vývojom. Na začiatku zamestnanci železníc nemali jeden univerzálny preukaz na cestovanie, tak ako to je dnes, ale existovalo viac typov preukazov, ktoré oprávňovali držiteľa na zľavu.

V našom archíve sa zachovalo niekoľko typov takýchto preukazov. Využívali sa preukazy na jazdu za cenu režijnú pre železničných zamestnancov, preukazy pre manželky a deti železničných zamestnancov a pre zamestnancov vo výslužbe. Zamestnancom sa poskytovali

aj ďalšie zľavy a voľné lístky. Napríklad rodinné cestovné lístky alebo preukaz na 12 voľných ciest vlakom pre činných železničných zamestnancov, avšak aj tento preukaz mal svoje obmedzenia. Mohol sa použiť iba na vzdialenosť väčšiu ako 50 km bez prerušenia a pokiaľ chcel zamestnanec využiť rýchlovlak, potreboval iný preukaz. Ďalším zaujímavým typom zľavneného preukazu bol preukaz na voľnú jazdu na nákup potravín. Tento preukaz bol platný na dve jazdy mesačne. V preukaze sa museli tieto cesty vyznačiť staničnou pečiatkou a taktiež sa vyznačovalo číslo podacieho lístka a váha batožiny. Všetky spomínané preukazy sú z obdobia prvej republiky.

Československé štátne dráhy poskytovali zľavy nielen svojim zamestnancom a ich rodinným príslušníkom, ale aj žiakom, študentom, učiteľom či štátnym zamestnancom. Aj v Archíve ŽSR sa nám zachovali preukazy na zľavu z rôznych období, napríklad voľný lístok pre člena národného zhromaždenia z roku 1924. Z obdobia Slovenských železníc a z povojnového obdobia sa v našom archíve zachovali preukazy na zľavu pre učiteľov. V období Slovenského štátu sa zľava poskytovala vo výške 50 % a v povojnovom období vo výške 33 % z ceny cestovného. Na získanie preukazu bolo potrebné uhradiť poplatok

30 Kč a oprávňoval držiteľa na spomínanú zľavu 33 % do všetkých typov vlakov – osobných, rýchlikov a spešných. Ďalší typ zľavy, ktorú poskytovali Česko-slovenské štátne dráhy, bola zľava pre účastníkov krátkodobých kurzov. Z dokumentov vieme, že tieto zľavy sa poskytovali už v období prvej republiky, ale u nás v archíve máme najstarší takýto preukaz až z roku 1948. Tieto preukazy sme do archívu ŽSR získali darom od rodinných príslušníkov držiteľky týchto preukazov.

A keďže na železnici máme na všetko predpis, tak aj cestovné lístky a preukazy sa vydávali podľa určitých predpisov. Najstarší predpis, ktorý máme uložený v archíve a týka sa cestovného, je z roku 1937. Vydali ho Česko-slovenské štátne dráhy s názvom Mimotarifné cestovné výhody. Významným je predpis z roku 1960 ČSD KC I/II (Predpis pre prepravu cestujúcich – tarifné a mimotarifné podmienky), ktorý zavádzal stály cestovný lístok na bezplatnú prepravu pre zamestnancov železníc. Bohužiaľ, tento konkrétny predpis sa v našom archíve nenachádza.

Ak aj vy máte v domácnosti ukryté nejaké archívne železničné preukazy, lístky alebo predpisy a chceli by ste pomôcť ich zachovať aj pre ďalšie generácie, budeme radi, ak nám ich odovzdáte do Archívu ŽSR.

Na snímkach môžete vidieť dokumenty ukryté v našom archíve (zľava): vzorkovnica lepenkových cestovných lístkov, preukazy pre železničiarov, preukaz na 33 % zľavu, predpis Mimotarifné cestovné výhody.



II. SVETOVÁ VOJNA ZDEVASTOVALA ŽELEZNICE 2

*V noci z 27. na 28. januára 1945
ustupujúca nemecká armáda zničila most
Pod dielom na ozubnicovej trati medzi
Zbojskou a Tisovcom.*

Vo februárovom čísle nášho časopisu sme vám niekoľkými fotografiami priblížili následky 2. svetovej vojny na našich tratiach. Keďže takýchto fotografií vzniklo tisíce, prinášame vám voľné pokračovanie zachytávajúce ďalšie zničené železničné objekty. Tento rok sme si pripomenuli 75. výročie od skončenia 2. svetovej vojny, ktorého následkom boli nevyčísliteľné škody na majetkoch a ľudských životoch

AUTOR: Michal Tunega,
SNÍMKY: Archív ŽSR

BRATISLAVA – Železnica, ako dôležitý pilier národného hospodárstva, utráčila následkami druhej svetovej vojny obrovské škody. Mnohé z nich paradoxne nevznikli počas najväčších bojov, ale ako následok zámerného pustošenia železnice ustupujúcimi vojskami.

Zachované fotografie pravdepodobne zachytil zamestnanec vtedajšieho Povereníctva dopravy, v čase keď sa spolu s komisiou pokúšali dokumentovať vzniknuté vojnové škody.

Vo februárovom Semafore sme si pomocou fotiek pripomenuli aké škody napáchala 2. svetová vojna na železnici. Zničené ostali nielen mosty, tunely alebo úseky tratí,

ale dokonca aj výpravné budovy a jednotlivé zariadenia.

V nasledujúcich obrázkoch nájdete aj fotografiu poškodeného oceľového mosta, ktorý sa nachádza na neznámom mieste. Miesto, z ktorého táto fotografia pochádza nám nie je známe. Preto, ak viete identifikovať, kde sa most nachádza, neváhajte nám do redakcie napísať. Všetky tieto fotografie, ktoré obsahujú približne 5 000 negatívov sa zachovali do dnešných dní a sú súčasťou zbierok Železničného múzea Slovenskej republiky.

Preto nech je nám tento článok aj mementom, aby sme viac nedopusili takéto zničujúce udalosti.



Poškodený oceľový most na neznámom mieste, pravdepodobne na niektorej horskej trati na strednom Slovensku. *Ak niekto vie identifikovať miesto, napíšte nám!*



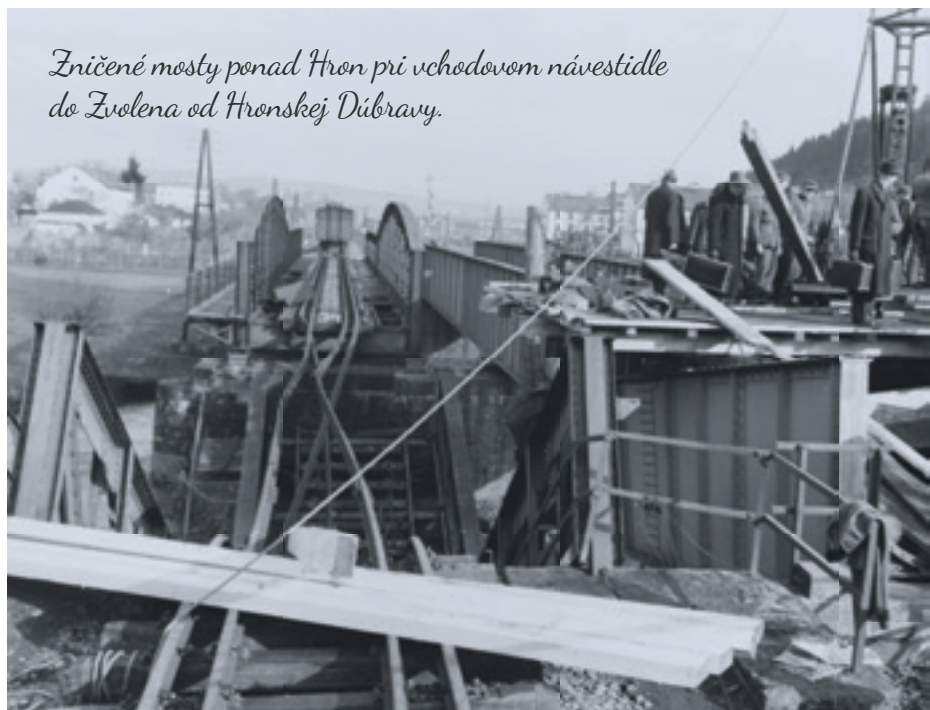
Ustupujúca nemecká armáda zničila aj zaujímavý oblúkový most pri Hanušovciach nad Topľou na trati Prešov – Strážske. Padajúce kusy mosta zničili aj niekoľko budov, ktoré stáli neďaleko mosta.



Napriek tomu, že Medzilaborce boli oslobodené ešte v septembri 1944, železničnej stanici sa poškodenie nevyhlo.



Budovu Generálneho riaditeľstva ŽSR (vtedy Ministerstvo dopravy a verejných prác) v Bratislave zasiahli 16. júna 1944 bomby náletu, ktoré boli smerované hlavne na rafinériu Apollo.



Zničené mosty ponad Hron pri vchodovom návěstidle do Zvolena od Hronskej Dúbravy.

VLAKY SÚ SÚČASŤOU JEHO PRÁCE AJ VOĽNÉHO ČASU

Železničiar Ján Stanko sa modelovaniu vláčikov venuje už 11 rokov a svoje prvé dielo zostrojil ešte počas svojho štúdia na strednej škole. Spočiatku si kupoval modely zo študentských úspor a doma si ich „preháňal“ na malom koľajisku s krajinkou. Keďže do mašíniek vtedy vkladal väčšinu svojich úspor, s experimentami bol opatrný a strach, že si ich zničí, mu nedovoľoval skúšať techniky, ktoré by chcel.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: archív J. Stanko, unsplash.com

ZVOLEN – Po krátkej pauze sa v roku 2001 k modelovaniu vrátil virtuálne pomocou programu Microsoft Train Simulator. Jeho virtuálnou prvotinou bola trať ŽSR 150 Zvolen – Nové Zámky. Neuspokojil ho však ani tento spôsob modelovania. Začal hľadať ďalšie možnosti ako si svojpomocne postaviť model vo väčšej mierke. Začínal s plastovými modelmi vlakov, ktoré na našich tratiach nejazdia. Jeho prvým dielom s touto technikou bol model americkej lokomotívy Big Boy v mierke 1:87 od fy Revell, na ktorom si vyskúšal aj patinu (prevádzkové zašpinenie, pozn. red.), ktorú sa neodvážil skúšať na modeloch, ktoré si kupoval ešte ako študent. Nakoniec si ale svoju cestičku v modelovaní predsa len našiel.

Z akého materiálu ste sa rozhodli tvoriť svoje diela?
Najčastejšie tvorím z papiera. Je ľahko tvarovateľný a jednoducho si dokážem upraviť akýkoľvek model

a prekresliť ho do mierky, ktorú potrebujem. Kedysi vychádzali v časopise ABC papierové modely, tak som si povedal, že by stálo za pokus vyskúšať to ešte s papierom. Stále som však nebol spokojný. Niečo tomu chýbalo. Začal som znovu hľadať na internete a našiel mnoho modelov lokomotív od poľských vydavateľov a vo veľkých mierkach 1:25 a 1:45 s veľmi prepracovanými detailmi. Našli sa aj lokomotívy rovnakej rady ako chodia u nás, len na nich bolo potrebné urobiť nejaké kozmetické úpravy, hlavne odstránenie veľkých poľských svetiel. Takže bolo jasné, z čoho budú moje modely.

V akej mierke teda tvoríte svoje modely vy?

Používam mierku 1:45. Ide o taký zlatý stred. Dĺžka lokomotívy je približne 40 cm, čo napríklad v mierke 1:25 je asi 70 cm. Napr. taká „Mazutka“ 555.3008 z MDC by mala v tejto mierke dĺžku





Model, ktorý Jána Stanka potrápil najviac bola lokomotíva 750.300-6.

takmer 1 meter, a to už je do panelákového bytu „kus nábytku“ (smiech).

Na svoju prvotinu býva väčšinou človek najviac hrdý. Pamätáte si tú vašu?

Môj prvý model bol model poľského „Sergeja“ ST44 z vydavateľstva Zetka v mierke 1:87, preto padlo rozhodnutie na stavbu modelu lokomotívy T679.1168 z výhrevne Vrútky v mierke 1:45 v stave okolo roku 2008. Model som oskenoval, zväčšil do mierky 1:45 a vytlačil. Najťažšia bola pre mňa výroba vlastných detailov na lokomotíve, keďže pôvodný model ich až toľko neobsahoval, navyše poľské veci museli ísť preč. Všetky trúbky či madlá som vyrábala podľa typových výkresov a podrobných fotiek. Keďže patinu som mal vyskúšanú na predchádzajúcich modeloch, skúsil som ju aj na tejto mašinke.

Model lokomotívy T679.1168 inšpirovaný poľským „Sergejom“ a zostrojený v roku 2014.



Máte modely, o ktorých snívate, že raz im urobíte zmenšeninu, ale bojíte sa ich realizácie?

Samozrejme, mám aj také modely, väčšinou sú to parné lokomotívy a jedným z nich je už aj spomínaná „Mazutka“ 555.3008 z MDC Bratislava. Papierový model poľskej lokomotívy Ty2, z ktorej chcem realizovať stavbu Mazutky, bol jedným z prvých modelov, ktoré som si kúpil. Nie, že by som sa bál realizácie, skôr ide o rešpekt pred tak rozsiahlym modelom.

Kde beriete inšpiráciu?

Inšpiráciou pre moje modely sú lokomotívy, ktoré sú dislokované alebo boli dislokované v RD Zvolen, poprípade aj naše muzeálne lokomotívy. Aj momentálne prebieha stavba bývalého zvolenského „Čmeliaka“ 770 095-8.

Existuje vo vašej tvorbe aj model, ktorý vás poriadne potrápil?

Najviac ma zatiaľ potrápil model lokomotívy 750.300-6 z RD Zvolen v stave z roku okolo 2010. Ako základ stavby modelu mi poslužil model lokomotívy 754 od Sléšku, ktorý vyšiel v minulosti aj v časopise ABC v mierke 1:87. Najskôr som si to musel skenovať a zväčšiť do mierky 1:45. Pri niektorých podlepených častiach som zrecykloval kartóny zo starých kalendárov v hrúbke 0,5 mm. Následne som kreslil všetky detaily, ktoré sa dali urobiť na začiatku stavby a ostatné dokresľoval za pochodu. Ak mi niečo chýbalo, chodil som to merať do depa. Asi najťažšia bola pre mňa stavba riadiacich pultov, ale zabrať mi dala aj výroba betónových podvalov z kartónu starých kalendárov a hlavne výroba podkladníc a vrtúl na prichytenie koľaje na podval. Bolo to veľmi veľa rovnakých a drobných častí.

Viete odhadnúť ako dlho vám približne trvá zostrojiť jeden model od základných meraní, nákreso až po finálny výtvor?

K stavbe modelov sa dostanem tak zhruba na tri až štyri dni v týždni,



väčšinou po večeroch. Keby som to mal spriemero-
vať, tak napríklad stavba lokomotívy 750.300-6 mi
trvala približne 3 a pol roka.

**Váš kolega na vás prezradil, že modelovanie nie
je už len váš koníček, ale venujete sa tomu už aj
súťažne. Kedy ste si povedali, že sa rozhodnete
svoje modely ukázať aj odbornej porote?**

Pôvodne som s modelmi vôbec neplánoval chodiť
na modelárske súťaže. Modely som si robil len tak
pre seba, pre moju radosť a nemyslel som si, že sú
až tak kvalitne postavené, aby boli hodné súťaže-
nia. Jedného dňa ale „zasadla rodinná rada“ a pove-
dali sme si, že aj keď nič nevyhrám, aspoň budeme
mať rodinný výlet a spoznáme aj iné mestá a kraje.
Veľké prekvapenie však priniesla hneď moja prvá
modelárska súťaž v Rimavskej Sobote, kde lokomo-
tíva T679.1168 dostala ocenenie v kategórii papie-
rových modelov – dopravná technika a zároveň
aj pohár za najlepší papierový model. Bolo to pre
mňa veľké povzbudenie do ďalšej tvorby a odvte-
dy sme pochodili súťaže nielen na Slovensku, ale
aj v Česku, Poľsku a Maďarsku s celkom slušnými
úspechmi. Na každej súťaži si moje mašinky od-
niesli ocenenia za 1., 2. aj 3. miesta.

**Pár ocenení, ktoré ste už získali ste už spomenuli,
ale na ktoré z nich ste takpovediac najviac hrdý?**

Samozrejme, najviac ma potešili ocenenia z veľ-
kých súťaží ako napr. v maďarskom Mosonmagya-
róvári, kde sa koná jedna z najväčších modelár-
skych súťaží v Európe a kde sa model lokomotívy

750 300-6 umiestnil na prvom mieste vo svojej
kategórii. Na peknom treťom mieste sa umiestnila
aj lokomotíva T679.1168 na veľkej súťaži papiero-
vých modelov v poľskom Przeciszóve. Na domácej
pôde ma veľmi potešilo druhé miesto, na ktorom
sa umiestnil model lokomotívy 750.300-6 na
Majstrovstvách Slovenska v papierovom modelár-
stve v Nitre v roku 2018. Ale vážim si každú jednu
cenu, lebo je pre mňa veľkou inšpiráciou po-
kračovať v tvorbe.

**Ako prebieha taká modelárska súťaž, čo všetko
sa na mašinkách hodnotí?**

Modelárska súťaž začína registráciou modelov do
súťaže a samotná súťaž prebieha tak, že po prijatí
všetkých modelov začnú rozhodcovia s hodnotením
a pre súťažiacich bývajú pripravené rôzne worksho-
py, na ktorých sa môžu priučiť rôznym technikám
pri stavbe a povrchových úpravách rôznych mode-
lov lietadiel, bojovej techniky, dopravnej techniky
a podobne. Veľké súťaže v zahraničí, kde sa vysta-
vuje a hodnotí viac modelov (približne 2000 a viac),
bývajú dvojdnové, aby sa stihli vyhodnotiť modely
vo všetkých kategóriách. Pri papierových modeloch
sa hodnotí celkový dojem, strih a ohyb papiera,
lepenie, retuš, geometria modelu, členitosť modelu,
náročnosť a prepracovanosť modelu, poprípade sa
modely hodnotia systémom páči sa mi/nepáči sa
mi, ale v niektorých kategóriách je potrebná aj foto-
dokumentácia k modelu a predlohy modelu. Vtedy
sa hodnotí celkové spracovanie predlohy, patina
a ďalšie veci, hlavne pri plastových modeloch."

SPRÁVA ŽELEZNÍC TENTO ROK ZVÝŠÍ ZABEZPEČENIE ĎALŠEJ DESIATKY PREJAZDOV

Správa železníc zvyšuje stupeň zabezpečenia na priecestiach, ktoré vytypovala ako potenciálne rizikové z hľadiska možného stretnutia automobilov s dráhovými vozidlami, po celej republike. Ide o doplnenie výstražných svetiel, inštaláciu závorových brvíen a taktiež o nové technológie kompozitových brvíen s LED diódami.

AUTOR: SŽ

PRAHA – „Správa železníc každý rok investuje približne jednu miliardu korún do zvýšenia zabezpečenia na prejazdoch. Inštalácia najvyššieho stupňa zabezpečenia prebehne tento rok na desiatkach prejazdoch po celej železničnej sieti. V rámci skúšobnej prevádzky zvýšime tiež počet kompozitových brvíen s LED technológiou, od ktorej očakávame výraznejšie zníženie nehodovosti na dotknutých priecestiach,“ konštatuje generálny riaditeľ Správy železníc Jiří Svoboda.

V tomto roku Správa železníc doplní závorami 52 priecestí, kde doteraz boli len výstražné svetlá, a zároveň zvýši zabezpečenie viac než 70 priecestí s výstražnými krížmi, a to inštaláciou výstražných svetiel alebo závorami. V 42 prípadoch pôjde o inštaláciu LED osvetlením závor.

BRVNÁ S LED DIÓDAMI

Blikajúce brvná závor budia pozornosť u vodičov najmä za zníženej viditeľnosti, kedy je doplnková signalizácia na brvne zvlášť výrazná. Ide o LED diódy, ktoré sa spustia súbežne so svetelným zabezpečovacím zariadením daného priecestia. V skú-

šobnej prevádzke budú LED technológiou vybavené nasledujúce priecestia: Jeden u Dolnej Lutyně na trati medzi Bumínom a Dětmovicami a ďalšie dva pri Jistebníku a Polanky nad Odrou v úseku medzi Studénkou a Ostravou. Ďalšie brvná s „ledkovými“ diódami budú upevnené napríklad na 3 úrovňových kríženíach železničnej trate Blatná – Strakonice s cestou I/20 a na 4 železničných priecestiach v Prahe, napríklad na Bubenskej ulici s traťou do Kladna.

Brvná môžu na prvý pohľad niektorých vodičov zaskočiť svojou mohutnosťou, avšak, sú konštruované z dutého kompozitu tak, aby boli ľahko prelomiteľné, pokiaľ zostane vozidlo uviaznuté medzi závorami. Pri nutnosti opustiť priechod naviac vozidlo dokáže obľý tvar brvna ľahšie nadvihnúť. Po vyhodnotení skúšobnej prevádzky rozhodne Správa železníc o ich prípadnom masívnejšom rozšírení na českej železnici.

Zvýšenie bezpečnosti na priecestiach patrí k prioritám Správy železníc. Na ich sieti sa nachádza viac ako 7 800 krížení tratí s cestnými komunikáciami s rôznym stupňom zabezpečenia, ktoré manažér infraštruktúry postupne modernizuje, a tým zvyšuje bezpečnosť.

ZAČÍNA SA REKONŠTRUKCIA VÝPRAVNEJ BUDOVY V ČESKÝCH BUDĚJOVICIACH

Celková renovácia pamiatkovo chráneného objektu, ktorému sa aj po dokončení prác zachová historický ráz a bude dôstojnou vstupnou bránou do juhočeskej metropoly, bude stáť 689 485 000 českých korún bez DPH.

AUTOR: SŽ

ČESKÉ BUDĚJOVICE – Stavebné práce začnú na prelome mája a júna a potrvajú do konca roka 2022. Zamerajú sa aj na nadväzujúce krídla na prízemí pod 1. nástupišťom na severnej a južnej strane budovy. Vymení sa obvodový plášť, okná a dvere, strechy, interiéru a technické zázemie, oživia sa taktiež nevyužívané priestory. Súčasne s rekonštrukciou výpravnej budovy sa predpokladá revitalizácia priľahlého vonkajšieho priestranstva, kde vzniknú nové parkovacie miesta pre imobilných cestujúcich. Na severnej ploche sa vytvorí

oddychová zóna. Účelom projektu je celkovo objekt revitalizovať, optimalizovať prevádzkové priestory a ostatné plochy upraviť pre komerčné využitie, zmodernizovať všetky priestory pre verejnosť a vytvoriť administratívne priestory pre zamestnancov Správy železníc. Na najfrekventovanejších miestach vzniknú obchody. Bezpečnosť cestujúcich sa zvýši vytvorením hlavného vchodu do výpravnej budovy priamo z Lannovej triedy. Celá trasa od podchodov pod nástupišťami cez budovu až na Lannovu triedu bude úplne bezbariérová.

KRÍŽOVKA A SUDOKU

Na polícii: – Hovoríte, že vás vykradli pred troma dňami... A prečo ste to prišli ohlásiť až teraz? – (... tajnička)				Pomôcky: apanáže, koma, naja	druh Fatimy	príbytok	EČV okr. Rimavská Sobota	inými slovami	aromatická zelenina	arabský člen	lesklý náter	Pomôcky: Alov, Karosa, pant	3	vložia na miesto
				prevracal								Železničný odbor (skr.)		
				2								znížený tón "E" Olympijské hry (skr.)		
				astát (zn.)			MPZ Islandu			kmotor (zastar.)				
Jozef Vysočani	liehovina z ryže	4	obyvateľ Írska	masťná zemina		druh trávy	rezali pílou			nápor				
			citostovce varovania			mestský sad					plaz			
apelo- vanie					zaznamená- vala pismom								nikel (zn.)	
					hlas kravy								vampír	
spoločen- stvo lieťavého hmyzu					vlastnil			mláka,						
					peňažná sústava			školenie						
typ rus. lieťadiel (Antonov)			kamenná ohrada						udiera nohou					panovnícke dôchodky
			neón (zn.)						súhrrn vkladov					
ťažné zvieratá					spolok, združenie					lesná žienka				
					beduínsky plášť					zn. českých autobusov				
	manželka					ázijský štát						Rural Hospital Program		
	starorím. minca					mihalnica						chytil		
akže			alebo (bás.)				poznal (zastar.)						hľa, aha	
			kobra indická				obyvateľ Saska						moja osoba	
potomok								rodák						
				apríl (skr.)				vodič tepla a elektriny						
	Nová scéna (skr.)	ad acta			riečny kôrovec				poopadáva					
		a podobne (skr.)			rádio-telefón (skr.)				EČV ok. Michalovce					
1												podra- dovacia spojka		
staroveký štát na Pelopo- néze							vanul, dul					francúzsky člen		

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

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

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

BLAHOŽELÁME

V uplynulých dňoch oslávili svoje životné jubileá, 40 rokov naša kolegyňa **Mariana Jergová**, dozorca výhybiek NŽST Lipovník, 50 rokov **Róbert Adók**, výpravca ŽST Rožňava a 60 rokov **Vierka Kaduková**, výpravkyňa NŽST Turňa nad Bodvou, ktorým zo srdca želáme všetko najlepšie. Ku krásnemu jubileu vám v mene celého kolektívu prajeme pevné zdravie, veľa lásky, spokojnosť a pohodu v kruhu rodiny, ale aj na pracovisku. **Vedenie ŽST Rožňava a kolektív zamestnancov**



Významné životné jubileum 50 rokov oslávili 24. apríla 2020 náš kolega, posunovač **Marek Baboľ**. Na železnici pracuje od roku 1994. Pri tejto príležitosti ti v mene celého kolektívu k tvojmu krásnemu jubileu želáme nech sa ti splnia želania, nešťastia nech ťa nerania, v zdraví a stálej mladosti ži v šťastí, radosti, v pohode s mysľou veselou s dobrými priateľmi a rodinou. K tomu veľa lásky, spokojnosti v celej ďalšej budúcnosti.

Významné životné jubileum 50 rokov oslávili 11. mája 2020 náš kolega, výpravca **Peter Novák**. Na železnici pracuje od roku 1988. V deň krásnych narodenín želáme ti, nech si zdravý a plný sily. K tomu veľa lásky, spokojnosti v celej ďalšej budúcnosti. Nech sa z kotlíka na teba šťastie leje a na tvojej tvári nech vždy úsmev je. Ži život v šťastí, v pohode s mysľou veselou s dobrými priateľmi a rodinou. **Kolektív ŽST Košice**

Životné jubileum 60 rokov oslávila 5. mája naša kolegyňa **Božena Zichová**, ktorá pracuje ako tranzitérka v ŽST Žilina-Teplička. Len to najkrajšie, čo život môže dať, chceme ti pri tvojom 60-ročnom jubileu priať. Nech slza bolesti ti tvár nikdy nezmáča, nech len zdravie, šťastie, láska a dobrota sú náplňou do ďalších rokov života. **Vedenie ŽST a kolektív zamestnancov ŽST Žilina-Teplička a Varín**

Krásne jubileum 30 rokov oslávili 4. mája náš kolega a priateľ **Pavol Klímo** – technický zamestnanec riadenia dopravy v ŽST Zvolen, ktorému chceme popriať všetko najlepšie, hlavne veľa zdravia, šťastia, lásky, rodinnej pohody a veľa úspechov v práci. Tichučký a skromný, nikdy neodvráva, taký je náš Paľko, kučeravá, hnedá hlava. Hoci život priniesol mu dobrého i zlého dosiaľ dost, ďalšie roky v jeho žiti, nech má už len pre radosť. V máji slávi tridsať rokov, to my dobre vieme, preto mu ku krásnemu sviatku zo srdca vinšujeme všetko, čo sa zvykne želať, lásky, zdravia, šťastia veľa. **Kolegovia, spolupracovníci a vedenie ŽST Zvolen**



V mesiaci máj oslávili krásne okružle životné jubileá naši kolegovia, 60 rokov **Vladimír Zvara**, vedúci posunu NŽST Zvolen nákladná stanica a 50 rokov **Dušan Malatínek**, posunovač NŽST Zvolen nákladná stanica, ktorým želáme všetko najlepšie, veľa zdravia, spokojnosti, pohody a radosti v ďalších rokoch života. Je nám veľkým potešením, zaželať vám v deň narodenín. Zdravia, šťastia veľa, všetko čo si vaše srdce želá. Veľa lásky, spokojnosti, v celej ďalšej budúcnosti. Aby sa vám dobre žilo, po čom túžite sa vyplnilo. To vám z celého srdca prajú **spolupracovníci a vedenie ŽST Zvolen**

V mesiaci máj 2020 sa dožíva významného životného jubilea 60 rokov dozorca výhybiek v NŽST Holíč nad Moravou **Pavol Pavlík**. Za vedenie stanice Kúty srdečne blahoželáme a prajeme jubilantovi veľa zdravia, pohody a spokojnosti do ďalších dní. **Peter Rajčák, prednosta ŽST Kúty, v.r.**

Významné životné jubileum 60 rokov oslávili 12. júna 2020 náš kolega a priateľ, zamestnanec ŽST Haniska pri Košiciach, výpravca **Igor Harich**. Pri tejto príležitosti mu srdečne gratulujeme a do ďalšieho života prajeme pevné zdravie, veľa osobných a pracovných úspechov, spokojnosť doma aj na pracovisku a veľa optimizmu do ďalších rokov života a, samozrejme, množstvo zaujímavých kilometrov v sedle obľúbeného bicykla. **Vedenie ŽST Haniska pri Košiciach a kolegovia**



Dni sa mihajú, striedajú sa lepšie aj horšie, všedné i sviatočné. Prišlo obdobie, keď sa osobne stretávame oveľa menej. Služnosť však káže aspoň symbolicky zaželať všetko dobré k sviatku či výročiu, ktoré si pripomínajú niektorí naši spolupracovníci. V apríli sa okružleho veku dožil vedúci posunu **Ján Mičík**. V máji to boli signalisti **Peter Mičica**, **Pavol Kluzák** a **Ján Hodoň**, výpravca **Jozef Sklenář** a tiež komandujúca **Soňa Mikšíková**. Všetkým prajeme veľa síl pri zdoľávaní životných prekážok i pracovných problémov. Želáme im veľa radosti zo života, veľa zdravia, veľa úspechov a životnej pohody.

Krásne životné jubileum 60 rokov oslávili dňa 7. mája 2020 náš dlhoročný kolega a priateľ **Pavol Točík**. Milý Paľko, k jubileu ti prajeme zdravie, pohodu i spokojnosti veľa, nech úsmev na tvojej tvári neustále žiari. Život je zložitý, no vie ti veľa dať, nech ťa hreje skvelý pocit, že ťa má každý rád. Pesničku si zaspievaj, s veselou náladou na svet pozeraj. Nech teda úsmev z tváre nikdy ti neschádza a láska celým ďalším životom ťa sprevádza. Srdečne blahoželá **kolektív spolupracovníkov SMSÚ OZT ZT Košice – Juh**.



Významné životné jubileum 60 rokov oslávili 20. mája 2020 náš kolega, tranzitér **Dénes Tárczy**. Na železnici pracuje od roku 1981. Pri tejto príležitosti ti v mene celého kolektívu k tvojmu krásnemu jubileu želáme, nech sa ti splnia želania, nešťastia nech ťa nerania, v zdraví a stálej mladosti ži v šťastí, radosti, v pohode s mysľou veselou, s dobrými priateľmi a rodinou. Nech ti slnko stále žiari, nech máš iba úsmev v tvári. K tomu veľa lásky, spokojnosti v celej ďalšej budúcnosti. Maj pevný krok, aby sme sa stretávali rok, čo rok. **Kolektív ŽST Košice**

Významné životné jubileum 60 rokov oslávili 20. apríla 2020 náš kolega, dozorca spádoviska **Ján Brada**. Na železnici pracuje od roku 1983. Pri tejto príležitosti ti v mene celého kolektívu k tvojmu krásnemu jubileu želáme, nech sa ti splnia želania, nešťastia nech ťa nerania, v zdraví a stálej mladosti ži v šťastí, radosti, v pohode s mysľou veselou, s dobrými priateľmi a rodinou. Nech ti slnko stále žiari, nech máš iba úsmev v tvári. K tomu veľa lásky, spokojnosti v celej ďalšej budúcnosti. Maj pevný krok, aby sme sa stretávali rok, čo rok. **Kolektív ŽST Košice**

Svoje krásne životné jubileum 50 rokov oslávili v mesiaci máj náš kolega a priateľ, prednosta ŽST Čadca **Rastislav Čerňanský**. Život plný radostí, bez nervov a starostí, žiadny čas otrávený nudou, všetko najlepšie nech máš ešte len pred sebou. Všetko dobré k tvojmu sviatku, prijmi naše želanie, nech ti šťastie, zdravie, láska nablízku vždy zostane! V mene celého kolektívu ti zo srdca prajeme pevné zdravie, veľa lásky, spokojnosti a pohodu v kruhu rodiny i na pracovisku. **Kolegovia z Kysúc**



Krásne životné jubileum 60 rokov oslávili 1. marca náš kolega, člen ZOOŽŽ **Jozef Dzurenda**. Milý Jozef, rok s rokom sa musel stretnúť, ťažko sa je tomu vyhnúť. Priniesol ti rokov pár, ber to, prosím, ako dar. Tvoj okružlý sviatok nech je najprv našim poďakovaním za všetko úsilie a svedomitú prácu v tvojej doterajšej pracovnej činnosti. Želáme ti pre budúce roky pevné zdravie, životného optimizmu a lásku v kruhu rodiny. **ZOOŽŽ pri TO Hnilce, kolektív zamestnancov SMSÚ ŽTS MDS Štrba**

V mesiaci apríl oslávila okružle životné jubileum 50 rokov naša milá kolegyňa, výpravkyňa zo ŽST Medzibrodie nad Oravou **Magdaléna Martinkovičová**. Pri tejto výnimočnej príležitosti jej prajeme veľa šťastia, zdravia, pokoja a spokojnosti v osobnom a aj pracovnom živote. **Kolektív zamestnancov ŽST Kľačany a pridelených nesamostatných staníc**

POĎAKOVANIE

V máji a júni sa rozhodli ukončiť svoje aktívne pôsobenie a odísť od dôchodku naši dlhoroční kolegovia, vedúci posunu **Ladislav Melišek**, operátorka **Alena Smidová** a signalisti **František Šeliga**, **Stanislav Legerský** a **Mária Papučíková**. Za mnoho železničarských rokov im patrí úprimné poďakovanie. Želáme im veľa šťastných rokov oslobodených od pracovných povinností. Prajeme mnoho zdravia, radosti a chuti do aktívneho oddychovania. **Spolu-pracovníci ŽST Žilina a pridelených dopravní**

Posledný aprílový deň bol zároveň aj posledným pracovným dňom **Dušana Michalka**, vedúceho SMSÚ EE TV Liptovský Mikuláš. Drahý Dušan, ďakujeme ti za zodpovedný, odborný a ústretový prístup nielen k práci, odvetviu EE, ale aj k ľuďom, ktorí mali tú česť ťa poznať a spolupracovať s tebou. Do ďalších rokov ti zo srdca želáme pevné zdravie a veľa krásnych dní plných pohody a radosti zo všetkého, čo máš rád. **Kolektív zamestnancov O460**



SPOMÍNAME

Na Veľký piatok 10. 4. 2020 vo veku 52 rokov náhle a nečakane opustila rodinu, priateľov a spolupracovníkov **Janka Halušková**, ktorá dlhé roky pracovala v administratíve v ŽST Liptovský Mikuláš. Kto ste ju poznali, venujte jej spolu s nami tichú spomienku. **Kolektív zamestnancov obvodu ŽST Liptovský Mikuláš**



V mesiaci apríl (17. 4.) nás opustil celoživotný železničiar **Ján Kuriatko**, vo svojich nedeňoch 83 rokov. Pracoval v poslednej funkcii ako prednosta Inštitútu vzdelávania Zvolen do odchodu na zaslúžený odpočinok. Okrem práce sme ho poznali ako hudobníka, klarinetistu v dychovke. S Jankom sa rozlúčila v tejto dobe len najbližšia rodina. Tak aspoň touto cestou sa chceme rozlúčiť s Jankom za **bývalých spolupracovníkov, spolužiakov z dopravných školy vo Valticiach a celú rodinu železničiarov**. Kto ste ho poznali venujte mu tichú spomienku.



Dňa 5. apríla 2020 nás vo veku 81 rokov navždy opustil bývalý kolega a priateľ **Dušan Čupka**. Veľkú časť svojho pracovného života venoval Elektroúseku Poprad a Košice. Tí, ktorí ste ho poznali, prosím, venujte mu tichú spomienku.



Šéfredaktorka

Lucia Lizáková
T: 920/7801,
E: lizakova.lucia@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: Michal Lukáč

Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk

Redakcia

Michal Lukáč - lukac.michal@zsr.sk
Denis Dymo - dymo.denis@zsr.sk

Layout & grafická úprava

Ondrej Mlynka - mlynka.ondrej@zsr.sk
Dávid Bozsaky - bozsaky.david@zsr.sk
Alexander Turanský - turansky.alexander@zsr.sk

Tlač a distribúcia: ZOOM Creative, s.r.o. Medená 10, BB

TRAŤ KOMÁRNO – NOVÉ ZÁMKY OSLAVUJE

Pred 110 rokmi, 10. mája 1910, bola do prevádzky uvedená železničná trať Komárno – Nové Zámky. Na jej výstavbe sa podieľala firma bratov Grünwaldovcov, ktorá budovala veľké mosty cez rieky Dunaj a Váh s celkovou dĺžkou 760 m a firma Eugena Kissa. Napriek svojej dĺžke (len 35,4 km) bola trať dôležitou súčasťou trate Budapešť – Komárom – Komárno – Nové Zámky – Nitra – Topoľčany – Trenčín, kde sa potom napojila na už hotovú Považskú železnicu.

AUTOR: Denis Dymo, **SNÍMKA:** Archív Železničného múzea SR

KOMÁRNO/NOVÉ ZÁMKY – Začiatok trate je na pravom brehu Dunaja v maďarskom meste Komárom, následne pokračuje cez rieku Dunaj po moste. Uprostred mosta v km 3,0 prechádza štátnu hranicu medzi Slovenskom a Maďarskom. Postupne sa stretáva s traťou z Dunajskej Stredy a ústi do železničnej stanice Komárno. Z Komárna následne trať pokračuje severným smerom cez zriaďovaciu stanicu Komárno do železničnej stanice Chotín. Severnejšie prichádza do mesta Hurbanovo, ktoré je známe silnou pivovárničkou, ale aj astronomickou tradíciou. Trať pokračuje do železničnej stanice Bajč a ďalej už končí v uzlovej železničnej stanici Nové Zámky, kde sa napája na hlavnú trať Štúrovo – Bratislava a aj na trať do Šurian.

História trate je veľmi bohatá a poznačená najmä 2. svetovou vojnou. Keď boli v roku 1938, aj počas 2. svetovej vojny, vtedajšej Československej republiky zabrané pohraničné oblasti, trať sa stala súčasťou správy Maďarských štátnych železníc (MÁV). S traťou bolo protifašistickými spojencami zaobchádzané ako s traťou patriacou Hitlerovým spojencom. To dokazuje aj osud novozámockej železničnej stanice ako dôležitého železničného uzla.

Od jesene roku 1944 sa Nové Zámky stali terčom častých náletov protifašistických spojencov. Počas náletu 14. októbra 1944 priletelo 27 lietadiel, ktoré zničili veľkú časť mesta ako aj železničnej stanice. Nálet zničil

40 rušňov a 1370 vozňov. Tesne pred oslobodením, 14. marca 1945, priletelo 19 lietadiel, ktoré zničili takmer všetko, čo z mesta, vrátane železničnej stanice, zostalo. Už na druhý deň po oslobodení mesta nastúpilo približne 400 železničiarov, ktorí sa obdivuhodným tempom pustili do obnovy stanice. Odmenou za ich úsilie bolo po 32 dňoch obnovenie osobnej železničnej dopravy.

Elektrifikácia na trati Štúrovo – Bratislava bola zavedená od 31. januára 1969. Následne sa začalo aj s elektrifikáciou trate Komárno – Nové Zámky, ktorú dokončili 24. mája 1972. Prvý elektrický vlak prišiel do Komárna 27. septembra 1969. V novej príjímacej budove železničnej stanice Nové Zámky bol v septembri roku 1973 inštalovaný informačný a orientačný systém Pragotron, ako v prvej stanici na Slovensku.

Už od sprevádzkovania mala trať Komárno – Nové Zámky, aj napriek svojej dĺžke, veľký význam, a to najmä z hľadiska zabezpečovania medzištátnej prepravy v smere juhovýchod – severozápad Európy. V roku 1910 bol na trati Komárno – Komárom vybudovaný železničný most cez Dunaj s celkovou dĺžkou 488,64 m, ktorý mal päť otvorov a kozákové nosníky, charakteristické parabolickým zakrivením horného a spodného mostného poľa. Na konci 2. svetovej vojny bol most zničený. Po zničení trosky mosta vyčnievali z vody a znemožňovali plavbu po Dunaji. Červená armáda preto odstránila časť konštrukcie tým, že ju rozstrieľala

a nechala ju klesnúť na dno rieky. Ešte aj dlho po tom z Dunaja vyčnievali len piliere. Nový železničný most pre prevádzku otvorili v roku 1955 a slúžil nepretržite až do roku 1978, kedy absolvoval svoju prvú opravu.

V roku 1998 sa dočkal svojej druhej veľkej opravy. V sobotu 10. októbra 1998 železničný most, spájajúci slovenské mesto Komárno s maďarským mestom Komárom, znovu uviedli do prevádzky. Rekonštrukcia mosta stála slovenské železnice približne 12 miliónov korún a maďarské železnice investovali do opravy 20 miliónov forintov.





Tomáš Szócs nám do redakcie zaslal fotografie, ktoré vznikli v okolí železničnej stanice Bratislava-Petržalka.

AJ TVOJA FOTKA MOŽE TVORIŤ TITULKU SEMAFORU :)

„preto si vždy ponechaj originál v plnej kvalite“



Neváhaj
a pridaj
sa k nám



Instagram

zeleznice_slovenskej_republiky