

ŽELEZNIČNÝ

Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

NOVEMBER 2019



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

*Archív ako súčasť
železníc*

*Z porad oblastných
riaditeľstiev*

Dispečer Ľubomír Tarr:

„Musíme byť neustále v strehu“

KLÚČOVÝMI SÚ DÔVERA A STABILITA



Vážené kolegyně, vážení kolegovia,

na železnici som strávil 35 rokov a prvýkrát sa vám prihovám z pozície generálneho riaditeľa. Je to pre mňa obrovskou ctou a zároveň si uvedomujem zodpovednosť v tejto funkcii. A to v prvom rade voči vám, všetkým spolupracovníkom zo ŽSR. Mnohých z vás poznám osobne a verím, že sa v krátkom čase zoznámim s mnohými ďalšími.

Prvú vec, ktorú zdôrazním hneď na začiatok, je dôvera. Na pracoviskách po celom Slovensku je nevyhnutné, aby sme sa vzájomne rešpektovali a dôverovali si. Za celý svoj profesný život som sa snažil, aby sa jednotlivé profesie považovali za rovnocenné. Nie je medzi nami nikto, kto je viac dôležitý alebo menej. Sme veľký orchester, ktorý jeden bez druhého a súhry vydáva falošné tóny. Ja považujem každého za kolegu, či je to dopravák, traťovák, elektrikár, zabezpečovák a veľa ďalších profesií, ktoré sa ani nedajú všetky vymenovať, aby som niekoho nevynechal, lebo každý je dôležitý tam, kde vykonáva svoju prácu.

Druhou vecou, ktorú považujem za kľúčovú, je stabilita. V našej firme vás pracuje skoro 14-tisíc. Sú medzi nami celé železničiarске rodiny, otcovia živitelia či matky živiteľky, preto staviam a budem stavať práve na stabilite.

Urobím všetko pre to, aby ste si dokázali svoju prácu vykonávať v dobrých podmienkach, bez riešenia nepodstatných vecí, konfliktov či intríg.

Som si vedomý toho, že ŽSR sa nenachádzajú v najlepšej kondícii už roky, mnohé možnosti sú limitované, viaceré zariadenia zastaralé a ťaží nás veľký investičný dlh z minulosti. Sami denne zažívate, že to prináša nepríjemné situácie a bohužiaľ, čarovným prútkom sa to nedá zmeniť. Na to je iný orchester, ktorý to môže zmeniť...

Čomu sa ale vyhnúť dá, je šírenie paniky. Rád by som do práce v našej firme vrátil atmosféru pokoja a istoty. To však, samozrejme, neznamená, že nebudem tlačiť na výsledky a kvalitnú prácu.

Práve za ňu sa chcem poďakovať všetkým zamestnancom ŽSR, zvlášť prevádzkovým, ktorí dennodenne zabezpečujú plynulosť a bezpečnosť na železnici. Sám som dlhé roky pracoval v prevádzke a k vašim problémom mám teda, dovoľím si smelo tvrdiť, blízko. A verím, že aj k hľadaniu návodov na ich riešenia.

Dôraz mienim, okrem spomenutej dôvery a stability, dávať aj na informovanosť zamestnancov. Aj preto odteraz v Semafore nájdete obnovenú rubriku „Z porad vedenia“ – vrátíme sa k forme, ktorá je o vás a pre vás. Generálne riaditeľstvo vám totiž nemá byť vzdialené bez ohľadu na to, v ktorom kúte Slovenska pracujete.

Teším sa na spoluprácu.

Igor Polák

SPOLUPRÁCA S BRATISLAVOU A BSK

Generálny riaditeľ Igor Polák si po nástupe do funkcie dal za cieľ štandardizovať situáciu na jednotlivých stupňoch riadenia a zvýšiť informovanosť zamestnancov o dianí vo firme. Na stránky nášho Semaforu sa tak vracia čitateľom známa rubrika Z porad vedenia ŽSR, kde budeme sumarizovať informácie, ktoré odzneli na každotýždenných poradách generálneho riaditeľa s námestníkmi a ďalšími členmi vedenia spoločnosti.

AUTOR: Michal Lukáč

BRATISLAVA – Vedenie ŽSR okrem prevádzkovej a ekonomickej situácie riešilo spoluprácu s hlavným mestom SR Bratislava a s Bratislavským samosprávnym krajom. V prvom polroku 2019 bola ŽSR predložená Štúdia realizovateľnosti dopravného uzla Bratislava. Tá definuje rôzne infraštruktúrne projekty na území hlavného mesta, s dopadom na

dopravu v celom Bratislavskom samosprávnom krají. Uvedené projekty sú v rôznom štádiu spracovania, pričom niektoré z nich sa už v súčasnosti pripravujú. V záujme koordinovať projekty ŽSR s projektami pod záštitou Magistrátu mesta Bratislava a Bratislavského samosprávneho kraja ŽSR zahájili spoluprácu so zástupcami týchto orgánov. Vedenie okrem ďalších otázok súvisiacich s chodom ŽSR riešilo aj otázky súvisiace s pôsobením ekologov, prerokovalo problematiku fondu pracovného času, postup v otázke možnosti implementovania niektorých záverov auditu ÚHP, ako aj otázok súvisiacich so zmenami organizačného poriadku.



Milí kolegovia,

železnica nikdy nespí a vy najlepšie viete, že aj napriek prichádzajúcej zime a čoraz tuhším mrazom musí fungovať nepretržite. Práca v tomto dynamickom kolose prináša denne mnohé úskalía a mimoriadne udalosti. A o tom, ako ich zvládajú napríklad tí, ktorí sú síce menej „viditeľní“, ale pre plynulý chod dopravy sú nevyhnutní – naši dispečeri, sme sa tento

mesiac porozprávali s jedným z nich. Pozreli sme sa aj na to, ako v železničnej stanici v Lučenci prebiehala zmena času a ako to ovplyvní prácu výpravcu.

V minulých číslach sme sa venovali dlhoročným zamestnancom a tentokrát sme sa pozreli na to, že ŽSR a železničná prevádzka sú lákadlom aj pre mladých ľudí. Čo ich k nám pritiahlo a aké sú ich plány naďalej, sa dočítate tiež v tomto čísle. Veríme, že sa vám tieto pestré témy budú páčiť a v redakcii radi privítame vaše tipy aj naďalej.

Ivana Popluhárová
Šéfredaktorka

PERSONÁLNE ZMENY

Minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky Arpád ÉRSEK:

28. 10. 2019 odvolal z funkcie generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky Juraja TKÁČA,

29. 10. 2019 vymenoval do funkcie generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky Igora POLÁKA.

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Igor POLÁK:

29. 10. 2019 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR Miloslava HAVRILU,

30. 10. 2019 vymenoval do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku Miloslava HAVRILU,

1. 11. 2019 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR Alexandra ČAPLU,

31. 10. 2019 odvolal z funkcie riaditeľky Odboru controllingu GR ŽSR Paulínu SZENTESI,

1. 11. 2019 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru controllingu GR ŽSR Jozefa OPÁLENÉHO,

31. 10. 2019 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru stratégie a zahraničnej spolupráce GR ŽSR Rastislava FARKAŠA,

1. 11. 2019 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru stratégie a zahraničnej spolupráce GR ŽSR Miroslava GARAJA.



Vľavo nová železobetónová a vpravo stará oceľová konštrukcia.



Pohľad na nový most, traťová koľaj č. 1.

MOST MEDZI GALANTOU A SLÁDKOVIČOVOM JE UPROSTRED REKONŠTRUKCIE

AUTOR: Ivana Popluhárová,
SNÍMKY: Peter Melicher

SLÁDKOVIČOVO/GALANTA – Železničný most ponad rieku Dudváh, ktorý sa nachádza na trati Devínska Nová Ves – Štúrovo, je dejiskom rekonštrukčných prác od marca tohto roku. Okrem zlého technického stavu mosta je dôvodom rekonštrukcie aj výhľadové zvýšenie traťovej rýchlosti až na 200 km/hod. Vybudovanie priebežného koľajového lôžka zvýši úroveň pohodlia cestujúcich a zároveň zníži hlukové emisie, čo bude mať priaznivý vplyv na životné prostredie. Prestavba mosta spočíva v odstránení pôvodnej a vybudovaní novej nosnej konštrukcie mosta s priebežným koľajovým lôžkom a komplexná rekonštrukcia sa realizuje vrátane zosilnenia spodnej stavby. S tým súvisí rekonštrukcia železničného spodku a zvršku príľahlých úsekov, preložky optických káblov, úpravy káblových vedení 6 kV a vybudovanie nových základov a stĺpov trakčného vedenia. Práce budú ukončené najneskôr v apríli 2020.



Oceľové nosníky pripravené na zabudovanie do koľaje č. 2.

NA ČO MÁTE NÁROK PRI RIZIKOVEJ PRÁCI

Aj v novembrovom čísle Semaforu sme sa pozreli na oblasť ľudských zdrojov, tento mesiac sa venujeme rizikovej práci a užitočným informáciám ohľadom zahraničných cestovných výhod.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA – Rizikovou prácou je práca zaradená do tretej a štvrtej kategórie. O zaradení práce do tretej kategórie a štvrtej kategórie rozhoduje Útvar vedúceho hygienika rezortu MVD SR na základe návrhu zamestnávateľa (predloženie posudku o riziku s kategorizáciou prác z hľadiska zdravotného rizika vypracovaný v spolupráci s pracovnou zdravotnou službou) alebo z vlastného podnetu.

Rizikové práce sú také práce, pri ktorých je zvýšené nebezpečenstvo vzniku pracovných úrazov, chorôb z povolania, profesionálnych otráv alebo iného poškodenia zdravia v súvislosti s prácou. Je to práca, pri ktorej sa môže predpokladať pri prekročení stanovených limitov pre jednotlivé faktory práce a pracovného prostredia riziko poškodenia zdravia zamestnanca.

Vykonávať prácu zaradenú do rizika môžu len zamestnanci zdravotne spôsobilí na výkon konkrétnej rizikovej práce. Zamestnanci absolvujú vstupné, periodické a výstupné prehliadky. Periodické rizikové lekárske prehliadky sa vykonávajú:

- jedenkrát za dva roky pri práci zaradenej do tretej kategórie;
- jedenkrát za rok pri práci zaradenej do štvrtej kategórie.

Náplň lekárskej preventívnej prehliadky (LPP) usmerňuje Ministerstvo zdravotníctva SR Odborným usmernením o náplni lekárske preventívnych prehliadok vo vzťahu k práci.

Rizikové LPP sa vykonávajú s dôrazom na vyšetrovanie orgánov, ktoré sú vystavené vplyvu pracovného prostredia – faktor hluk, vibrácie, prach, CO, aromáty. Najčastejším dôvodom skrátenej platnosti posudku alebo zdravotnej nespôsobilosti sú patologické hodnoty zistené v rámci pletyzmografického vyšetrenia. Ak zamestnanec vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobo stratil spôso-

bilosť vykonávať rizikovú prácu, zamestnávateľ ho nesmie zaradiť na výkon rizikovej práce.

Zamestnávateľ pre zamestnancov vykonávajúcich rizikovú prácu zabezpečuje:

- zdravotný dohľad nad pracovnými podmienkami cestou Pracovnej zdravotnej služby (PZS);
- LPP – posudzovanie zdravotnej spôsobilosti na rizikovú prácu cestou Pracovnej zdravotnej služby;
- OOPP;
- rekondičné pobyty;
- zvýšené príspevky zamestnávateľa na doplnkové dôchodkové sporenie;
- mzdovú kompenzáciu za sťažený výkon práce za skutočne odpracovaný čas.

Náklady spojené so zabezpečením rizikových LPP sú v prevažnej miere závislé od počtu zamestnancov vykonávajúcich rizikové práce, ktorý je v priebehu roka pohyblivý.

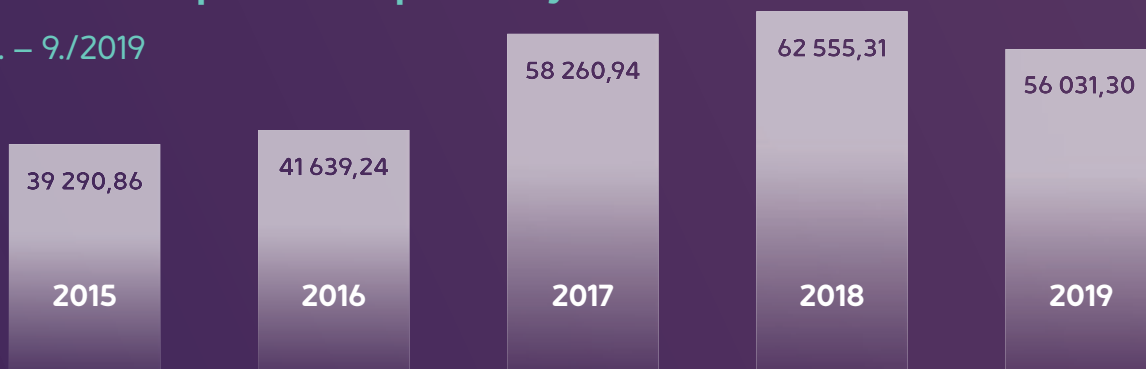
Pokles zdravotnej spôsobilosti (priama úmera medzi rastúcou dĺžkou záťaže na organizmus a vekom zamestnanca, prekročenými limitmi stanovenými pre hluk, vibrácie mechanizácie, zlozvyky – fajčenie, ako negatívny faktor pre práce v riziku hluk, vibrácie, prach) vedie k zvyšovaniu nákladov na zdravotný dohľad.

Odbor riadenia ľudských zdrojov za účelom optimalizácie nákladov na LPP od roku 2012 zaviedol opatrenie na zlučovanie všetkých LPP zamestnanca v priebehu roka do jedného spoločného termínu, čo sa premieta v minimalizácii duplicitných výkonov LPP.

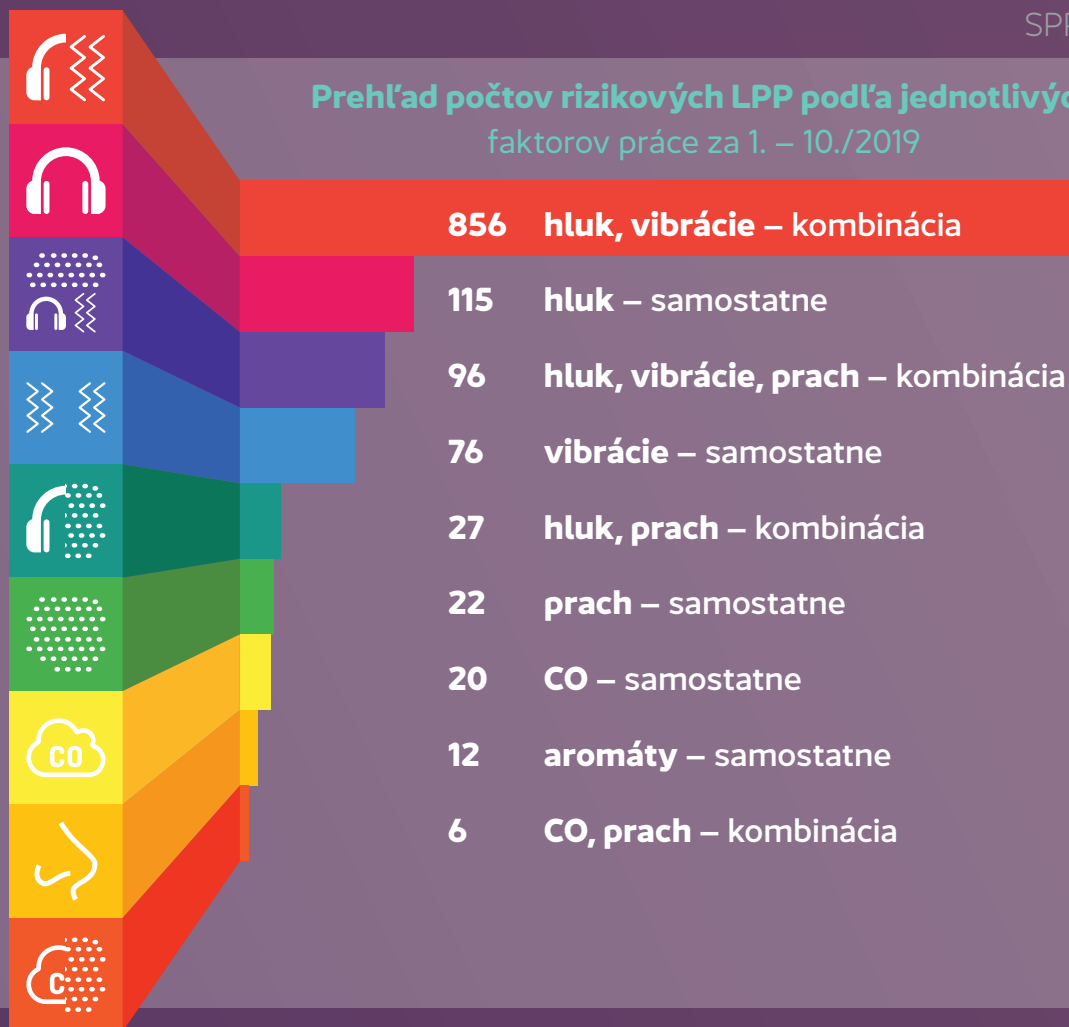
Rozsah rizikových prác je vo veľkej miere v rukách jednotlivých vedúcich zamestnancov, ktorí vhodnou organizáciou práce a správnou evidenciou výkonu môžu ovplyvniť vynaložené náklady.

Náklady na lekárske preventívne prehliadky v €

2015 až 1. – 9./2019



Prehľad počtov rizikových LPP podľa jednotlivých faktorov práce za 1. – 10./2019



ZAHRANIČNÉ CESTOVNÉ VÝHODY: ČO TREBA VEDIEŤ

Žiadanky o vydanie medzinárodných cestovných lístkov FIP môžete podať do 30. 11. 2019. Vzhľadom na stále opakujúci sa vysoký počet neprecestovaných voľných cestovných lístkov FIP pristupujte uvážene k požiadavkám o ich vydanie. Stránkové dni vo Výdajni FIP v mesiaci december sú zrušené a začínajú opäť 8. 1. 2020. Medzinárodné cestovné lístky FIP si môže prevziať len žiadateľ, nie rodinný príslušník, počas stránkových hodín vo Výdajni FIP.

Prolongácia medzinárodných preukazov na zľavu cestovného pre zamestnancov železníc (MP na 50 %-nú zľavu) bude vykonávaná od 8. 1. 2020 na jeden rok.

K žiadosti o prolongáciu je nutné priložiť aj MP na 50 %-nú zľavu. Poplatky na MP na 50 %-nú zľavu sú nezmenené a nasledovné:

- prolongácia na jeden rok 0,33 €;
- vydanie nového preukazu na jeden rok 0,66 €.

Prolongovaný ani vyhotovený MP na 50 %-nú zľavu nie je možné prevziať osobne vo Výdajni FIP.



V TRAKČNEJ MENIARNI PLAVEČ VYMENENILI VÝVODOVÉ POLIA

Tak ako po minulé roky, aj v roku 2019 bolo v odvetví EE OR Košice zrealizovaných niekoľko akcií, ktorými boli vymenené rizikové komponenty technologických častí, resp. zariadenia v poruchovom stave. Jednou z takýchto významných akcií bola výmena vývodových polí rozvodne 110 kV v trakčnej meniarni Plaveč po vzniku mimoriadností na vvn (veľmi vysoké napätie) vypínačoch v roku 2018.

AUTOR & SNÍMKA: Rastislav Tomáško

PLAVEČ – Trakčná meniareň (TM) Plaveč je situovaná ako koncová meniareň na trati Prešov – Plaveč, napájajúca aj časť elektrifikovanej trate smerom na Muszynu (PKP). Je napájaná z rozvodne VSD, a.s. dvomi vzdušnými vedeniami 110 kV: vedenie 6423 zo smeru Stará Ľubovňa a vedenie 6424 zo smeru Lipany. Rozvodňa 110kV je vonkajšieho vyhotovenia s jednoduchým systémom prípojnic, typu „H“ s dvomi poľami vývodu na vzdušné vedenie a s dvomi poľami transformátorov 110/22 kV.

V rámci plánovanej výluky trakčnej meniarne bola 10. mája 2018 zistená porucha vvn vypínača v poli vývodu linky 6423. Vypínač ostal v nekorektnom stave a mimo prevádzky a vzhľadom na charakter poruchy bol vypínač neopraviteľný. Na zabezpečenie prenosu distribučnej siete cez rozvodňu 110 kV v TM Plaveč bolo nutné zrealizovať núdzové priame prúdové premostenie vvn vypínača pomocou prúdových svoriek a AlFe lana. Tento vážny prevádzkový stav prepukol do havarijnej situácie 6. augusta, kedy sa situácia identicky zopakovala aj na vvn vypínači v poli vývodu linky 6424 a riešilo sa to tým istým spôsobom.

Po zrealizovaní núdzového prúdového premostenia oboch vvn vypínačov sa obnovilo napájanie, čím sa dosiahlo zokruhovanie distribučnej siete 110 kV VSD medzi rozvodňami Stará Ľubovňa (vedenie 6423) a Lipany (vedenie 6424).

Z dôvodu tohto havarijného stavu bola potrebná výmena pôvodných vypínačov typu SB6 145 za nové. Ako najrýchlejšie riešenie sa vykryštalizovala kombinácia

zabudovania vvn vypínača zo stálych záloh OR Trnava a dodávka rovnakého typu vypínača so zabudovaním vysúťažným zhotoviteľom. Výmena vypínačov po vypracovaní projektovej dokumentácie prebehla v dvoch etapách, a to v období od 26. marca 2019 do 20. augusta 2019.

Počas výmeny vývodových polí rozvodne 110 kV boli pôvodné výkonové vypínače QM, prístrojové transformátory prúdu TA a napätia TV nahradené novými. Zariadenia boli umiestnené na nových vysokých podperných oceľových konštrukciách. Do oboch vývodov boli inštalované zvodiče prepätia s počítadlom preskokov. Pre kabláž k jednotlivým prístrojom boli navrhnuté káblové chráničky, priamo nadväzujúce na jestvujúci káblový kanál zaústený do budovy trakčnej meniarne.

Do vývodových polí boli inštalované vypínače typu LTB 145 D1/B. Vypínač bol inštalovaný na pomocných oceľových konštrukciách kotvených na nových základoch. Silové napojenie vypínača na ostatnú technológiu bolo zrealizované AlFe lanom a skrutkovými prístrojovými svorkami. Signalizačné, napájacie a ovládacie obvody z pohonov jednotlivých fáz boli privedené do ovládacej skrine spoločnej pre všetky póly vypínača.

Celková výmena vývodových polí rozvodne 110 kV v trakčnej meniarni Plaveč bola ukončená dňa 20. augusta, kedy po vykonaní technických prehliadok, funkčných skúšok a vydaní východiskovej revíznej správy bolo zariadenie uvedené do prevádzky za účelom komplexného odskúšania pod záťažou.

PRÁCA VÝPRAVCU

ČO PRINÁŠA ZMENA ČASU

Dvakrát ročne sa v Európe posúva čas. Zmena času nastala aj 27. októbra zo soboty na nedeľu a prispôbiť sa jej museli aj Železnice Slovenskej republiky. O tom, že to nie je najľahšia služba a ako prebieha celý proces, nám hovoril výpravca zo železničnej stanice v Lučenci Peter Petráš.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Denis Dymo, unsplash.com

LUČENEC – Pracovná pozícia výpravcu je sama osebe náročná, no o to viac zodpovedne k nej treba pristupovať pri zmene času. Výpravcovia sú zodpovední za vypravovanie vlakov zo stanice, za riadenie, zabezpečovanie a kontrolu posunu či za riadenie práce prislúchajúcich zamestnancov. Výpravca Peter Petráš pracuje pre Železnice Slovenskej republiky už tridsiaty piaty rok, z toho na stanici v Lučenci už 30 rokov. Počas svojej práce zažil množstvo zaujímavých, kuriózných či náročných chvíľ, no nočná zmena pri posune času sa už pre neho stáva rutinou, aj keď dodáva, že nikdy netreba podceňiť situáciu. „Napriek tomu, že túto situáciu zažijeme dvakrát ročne, tak prednosta stanice vždy vydáva rozkaz o zmene prechodu na zimný alebo letný čas, podľa ktorého sa my, železničiari, musíme riadiť. Rozkaz musia podpísať zamestnanci, ktorých sa konkrétna služba týka,“ približuje situáciu výpravca z Lučenca.

Evidencia všetkých údajov musí byť presná a podlieha prísnyh pravidlám. Údaje výpravca musí zapísať do elektronického dopravného denníka (EDD), ktorým disponuje dopravná kancelária a ktorý nahradil papierovú dopravnú komunikáciu. EDD je kľúčovým pre riadenie vlakovej dopravy na miestnej úrovni. Je určený pre pracovisko výpravcu a tvorí primárny zdroj informácií o jazde vlakov. „Do EDD musíme vždy zapísať červeným písmom, že ide o zmenu času z letného na zimný alebo naopak,“ hovorí Petráš. Výpravca úzko spolupracuje aj so signalistami, ktorí si informáciu o zmene času taktiež musia zapísať do zápisníka voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty.

Zaujímalo nás, ako konkrétne postupuje výpravca pri vypravovaní vlakov v momente, keď prebieha zmena času. Výpravca vysvetľuje, že vypravovanie vlakov môže prebehnúť dvoma spôsobmi: „Častejším prípadom je, že ak sa má vlak vypraviť po tretej hodine v noci a čas sa opäť posunie na druhú hodinu, konkrétny vlak aj s cestujúcimi musí túto hodinu čakať vo vhodnej stanici. Tým menej častým prípadom je, že sa vlak vypravi o hodinu skôr. Ak sa čas posúva z druhej na tretiu hodinu, vlak automaticky nadobudne približne 60 minútové meškanie.“ Výpravca musí dohliadnuť aj na informačné tabule pre



Peter Petráš, výpravca zo železničnej stanice Lučenec.

cestujúcich na peróne železničnej stanice. V minulosti prestavoval čas na hodinách technik, v dnešnej technickej dobe sa už čas prestavuje automaticky.

Cestujúci sú o zmene času informovaní hlavne z médií, ale ak nastane situácia, že vlak pre posun času musí hodinu čakať na železničnej stanici, alebo je inak upravený jeho príchod a odchod, takúto skutočnosť by mal výpravca vyhlásiť zo staničného rozhlasu a cestujúcich o tom informuje aj vlakvedúci.

Výpravcovia majú dvanásťhodinovej služby, no pri zmene času sa ich pracovná doba skracuje či predlžuje, čo výpravca Peter Petráš komentuje s úsmevom: „Samo-zrejme, človek má radšej nočné zmeny pri posune zimného času na letný. Z klasickej dvanásťhodinovej služby je vtedy razom jedenásťhodinová. V opačnom prípade, keď sa naša služba predĺži na trinásť hodín, taktiež ne-namietam. Hodinu navyše máme riadne preplatenú.“

MLADÍ OCEŇUJÚ STABILITU PRÁCE NA ŽELEZNICI

Železnice Slovenskej republiky, ako jeden z najväčších zamestnávateľov na Slovensku, ponúkajú množstvo pracovných príležitostí a pozícií. Práca pre ŽSR je vhodná aj pre mladých záujemcov o zamestnanie a čerstvých absolventov v rôznych pracovných oblastiach. V novembrovom čísle sme vyspovedali tých najmladších z našich radov, absolventov, ktorí sa k našej železničnej rodine s radosťou pridali.

AUTOR: Lucia Lizáková, Denis Dymo

VLADIMÍRA JACKOVÁ, 21 ROKOV

Vladimíra Jacková má 21 rokov a na železnici pracuje ako dozorkyňa výhybiek v železničnej stanici Haniska pri Košiciach dva roky. Vyštudovala Strednú priemyselnú školu dopravnú v Košiciach, odbor prevádzka a ekonomika dopravy so zameraním na logistiku a zasielateľstvo. Náplňou jej práce je stavanie vlakových ciest pomocou ručného prestavovania výhybiek. „Staviam vlakové cesty, posunové cesty pomocou ručne prestavovaných výhybiek, pomocou kľúčov. Je to jeden zo spôsobov elektromechaniky – staničné zabezpečovacie zariadenie. Výhybky prestavujem do smeru, akým potrebujem postaviť vlakovú alebo posunovú cestu. Pri vlakovej ceste ich zamykám, potom pomocou kľúčov staviam vlakovú cestu a výsledný kľúč dám do elektromagnetickej zámky. Každú jednu výhybku prestavujem ručne do tej polohy, ktorú potrebujem na to, aby mi vláčik mohol prejsť cez danú koľaj,“ objasňuje náplň svojej práce Vladimíra. Ide o časovo náročnú prácu a všetky úkony, ktoré počas svojej zmeny vykoná, musí poriadne zapísať do prevádzkového zápisníka a do zápisníka voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty. Do prevádzkového zápisníka zaznamenáva, či jej vlak do stanice prišiel celý, na začiatku zmeny si skontroluje všetky výhybky a zapíše si, či sú všetky v poriadku. V rámci zachovania pravidiel BOZP si do prevádzkového zápisníka zapisuje aj štítky, keď prídu traťoví robotníci, aby informovala, že má niekoho v koľaji.

Zaujímalo nás, prečo si vybrala práve pozíciu dozorku výhybiek. „Práca dozorku výhybiek ma zaujala aj preto, že si myslím, že som technický typ. Zároveň vidím pozitívum v tom, že ide o turnusovú prácu a mám tak viac voľna, ako keby som pracovala každý deň osem hodín,“ vysvetľuje.

Žiadna práca nie je ľahká a nezaobíde sa občas bez komplikácií. Aj Vladimíra hodnotí práve stávanie

vlakových ciest a prehadzovanie výhybiek za jednu z najťažších činností svojej práce. „Keďže pracujem s ručne prestavovanými výhybkami, je to pre ženu ťažšie a náročnejšie. Aj z hľadiska toho, že pracujem v doprave, musím dávať veľký pozor a na 100 percent sa sústrediť na prácu,“ objasňuje dozorkyňa výhybiek Vladimíra Jacková.

Snom Vladimíry je spraviť si kurz výpravcu, pretože práca ju baví. „Výhybky sú pre ženu dosť ťažké, ale dostala som sa do toho a baví ma to. Ale láka ma práca výpravcu, to, ako zadáva pokyny. Vlastne on nás riadi a my sme taká jeho pravá ruka,“ zakončila rozprávanie o svojej práci.

PETER RÁBEK, 20 ROKOV

Pozitíva v práci pre Železnice Slovenskej republiky vidí aj 20-ročný absolvent Strednej odbornej školy železničnej v Košiciach, ktorý už ako dieťa túžil pracovať v podobnom odbore. „K železnici som sa dostal, ešte keď som bol malý. Od mala ma zaujímala električka a keď som si vyberal strednú školu, tak som sa rozhodol, že chcem študovať zabezpečovaciu techniku,“ tvrdí Peter Rábek. Nakoniec sa mu na železnici aj podarilo dostať, keď nastúpil ako absolvent na pozíciu návestný majster na oddelení zabezpečovacej techniky v Lipanoch. Hlavnou úlohou návestného majstra je vykonávať pravidelnú technickú údržbu a odstraňovať poruchy na zverenom železničnom zabezpečovacom zariadení a zúčastňovať sa na rekonštrukciách a budovaní nových zariadení.

Jedným z dôvodov, prečo sa rozhodol pracovať na železnici, je možnosť stabilného zamestnania. „V dnešnej dobe je veľký problém nájsť si stabilné zamestnanie. Na železnici mám isté pracovné miesto a možnosť kariérne rásť, preto som sa rozhodol zamestnať na železnici.“ Veľmi pozitívne vníma prácu v stabilnom kolektíve s kolega-

mi a s dlhodobými zamestnancami, ktorí ho ako absolventa môžu naučiť mnohým novým veciam v odvetví zabezpečovacej techniky.

Každá práca má svoje plusy aj mínusy, no pracovník zabezpečovacej techniky v Lipanoch sa nesťažuje a žiadne záporné stránky zatiaľ nenašiel. „Beriem svoju prácu ako koníčka, tak sa mi nezdá vôbec ťažká. Najviac ma baví robiť údržbu na zariadeniach a následne odstraňovať vzniknuté chyby.“ Pri výkone svojej práce zatiaľ nezažil nič netypické, s úsmevom však dodáva, že pri jeho kolegoch čoskoro niečo také očakáva.

Svoju budúcnosť vidí na železniciach, kde by rád ostal pracovať čo najdlhšie a postupne kariérne rástol. Práve Železnice Slovenskej republiky ponúkajú svojim zamestnancom rôzne cestovné výhody, príspevky či odmeny. A čo Peter Rábek odkazuje budúcim možným záujemcom o prácu pre ŽSR? „Budúcim absolventom by som odporučil zamestnať sa na železniciach, pretože je to zaujímavá a výnimočná práca. V železnici taktiež vidím obrovskú perspektívu do budúcnosti.“

Peter Rábek, návestný majster, si prácu v Železniciach Slovenskej republiky chváli a svoje zamestnanie berie ako koníčka. Železnica ho zaujímala od malička.



PROTIDROGOVÝ VLAK REVOLUTION TRAIN NA JESEŇ OPĀŤ ZAVÍTAL NA SLOVENSKO

Unikátny projekt protidrogového vlaku vznikol v hlavách jeho tvorcov z Českej republiky ešte v roku 2000. Odvtedy tento vlak prešiel stovky až tisíce kilometrov a dnes už brázdí koľaje v Čechách, na Slovensku a dokonca aj v Nemecku a Poľsku. Cieľom tohto projektu je rozšíriť základné vedomosti o protidrogovej prevencii.

AUTOR: Denis Dymo

BRATISLAVA – Organizátori protidrogového vlaku na Slovensko prinášajú novú formu preventívneho programu, ktorý mierí hlavne na žiakov a študentov všetkých typov škôl a ich učiteľov. Zapôsobíť chcú interaktivitou, unikátnym a efektívnym spracovaním či využitím moderných technológií. Súprava REVOLUTION TRAIN je 300-tonový a 165 metrov dlhý kolos. Tvorí ho šesť vagónov, ktoré sú rozdelené do troch sekcií, a to kinosála s projekciou, dialóg s výkladom a výstavný priestor. V nich sa pre návštevníkov odohráva príbeh o príčinách, vývoji a dôsledkoch drogovej

závislosti a vďaka použitým interaktívnym technológiám sa stávajú aj jeho súčasťou. Protidrogový vlak, ktorý na jar 2019 cestoval po Česku a Nemecku, na jeseň zavítal aj na Slovensko. Súčasťou projektu boli aj rôzne nadväzné programy v konkrétnych mestách a zber anonymných dát, ktoré potom môžu jednotlivé mestá použiť pre spracovanie ich vlastnej koncepcie protidrogovej prevencie. Slovenská časť turné ukončila svoju jazdu v Bratislave dňa 14. novembra. V Múzeu dopravy v Bratislave sa pri tejto príležitosti uskutočnila tlačová konferencia a workshop o prevencii.

Z PORÁD OR ŽILINA A OR ZVOLEN

O PRIEBEHU TOHTO ROKA, ALE AJ O POTREBE INVESTÍCIÍ ČI O NEHODOVOSTI

Jesenné mesiace sú už charakteristické tým, že sa na jednotlivých oblastných riaditeľstvách schádza s vedúcimi pracovníkmi širšie vedenie ŽSR. Inak tomu nebolo ani v novembri, v tomto čísle sa bližšie pozrieme na porady v Žiline a vo Zvolene.

AUTOR: Ivana Popluhárová, SNÍMKA: Autor, OR Zvolen



Porady OR Žilina sa zúčastnil (zľava) NGR pre ekonomiku Viliam Markócsy, generálny inšpektor SR ŽSR Branislav Škamla, GR ŽSR Igor Polák, riaditeľ OR Krzysztof Awsuikiewicz, NGR pre ľudské zdroje Pavol Hudák a NGR pre rozvoj a informatiku Jozef Veselka.

ŽILINA, ZVOLEN – Na porade Oblastného riaditeľstva Žilina, ktoré sa uskutočnilo na domácej pôde 7. novembra, sa zúčastnil aj generálny riaditeľ ŽSR Igor Polák, ktorý okrem iného zdôraznil, že prepúšťanie zamestnancov nie je plánované a neprichádza do úvahy. Viliam Markócsy, námestník GR ŽSR pre ekonomiku, informoval prítomných o hospodárení ŽSR v roku 2019. Priebeh roka následne zhodnotil aj Jozef Veselka, námestník GR ŽSR pre rozvoj a informatiku a námestník GR ŽSR pre ľudské zdroje Pavol Hudák, ktorý zhrnul tohtoročné kolektívne vyjednávanie, zaradenie nových tarifných miezd či hierarchizovanie jednotlivých profesií. Následne bolo počas diskusie odovzdané slovo ostatným vedúcim pracovníkom, ktorí využili prítomnosť vedenia a venovali sa problémom, ako napríklad chýbajúca pojazdová napájacia stanica či údržba modernizovaných úsekov.

Okrem výsledkov hospodárenia za prvé tri kvartály tohto roka bol témou porady aj vývoj zamestnanosti, miezd a sociálna starostlivosť. Riaditeľ OR Žilina Krzysztof Awsuikiewicz uviedol, že v spolupráci s úsekom ľudských zdrojov sa prehodnotí výkon rizikovej práce zamestnancov, zaradených do rizikových prác. Požiadal prednostov jednotlivých sekcií o analýzu databázy zamestnancov, zaradených v rizikových prácach a vylúčiť takých, ktorí túto prácu nevykonávajú.

Úrazovosti, nehodovosti, BOZP a ochrane pred požiarom sa venoval riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie Marián Bošňák. Informoval, že do 31. októbra sa v OR Žilina eviduje 11 registrovaných pracovných úrazov, z toho v 6 prípadoch išlo o zamestnancov ŽTS. Jeden úraz sa stal pri chôdzi alebo zlom dostúpení, zvyš-

ných desať pri pracovnej činnosti. Zároveň požiadal bezprostredne nadriadených, aby opakovane upozorňovali zamestnancov, aby pri práci dbali na bezpečnosť, boli ostražití a dodržiavali bezpečné pracovné postupy.

Ivan Ligday zo Sekcie elektrotechniky a energetiky upozornil na enormný nárast krádeží a vandalizmu, ktoré zdvíhajú nákladovosť na úkor plánovanej údržby. Prednosta Sekcie oznamovacej a zabezpečovacej techniky Anton Danišek informoval, že popri plánovanej a okamžitej údržbe sú neoddeliteľnou súčasťou hlavnej činnosti stredné opravy zariadení OZT, realizované vlastnými kapacitami, bez ktorých by nebolo možné udržať v prevádzkyschopnom stave tieto zariadenia, vrátane káblových vedení. Na tento rok bolo naplánovaných 58 akcií, zrealizovaných bolo 37. Generálny inšpektor Správnej rady ŽSR Branislav Škamla v závere porady hovoril o neohlásenej kontrole pri výluke, kedy boli naši zamestnanci bezchybne ustrojení v zmysle predpisov BOZP. V rámci porady vystúpil aj Michal Ďuriš, inšpektor Slovenskej inšpekcie životného prostredia v Žiline, s prednáškou Moderná a praktická arboristika v praxi, v ktorej oboznámil prítomných s technikou rezov stromov a základmi systematiky rezu drevín.

Porada Oblastného riaditeľstva Zvolen sa uskutočnila 13. novembra v Dome kultúry Zvolen. Taktiež sa jej zúčastnil generálny riaditeľ ŽSR Igor Polák, námestníci generálneho riaditeľa, generálny inšpektor SR ŽSR a riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie a Odboru dopravy.

V úvode porady informovali prítomných o aktuálnych témach a diani v ŽSR. Námestník GR pre prevádzku Miloslav Havrila informoval, že v obvode OR Zvolen

je evidovaných 20 prechodných obmedzení traťovej rýchlosti v dĺžke 19 kilometrov, čo je porovnateľné so stavom na začiatku roka. Zároveň prítomných oboznámil, že boli vydané opatrenia na prechod na nový grafikon. Riaditeľ OR Zvolen Marián Izakovič taktiež nadviazal na tému POTR, upozornil, že až 8 prechodných obmedzení traťovej rýchlosti je v úsekoch, kde je pripravovaná rekonštrukcia. Tieto POTR majú veľký vplyv na prevádzku a zdôraznil, že sa na týchto úsekoch vykonáva nutná údržba na zaistenie bezpečnosti. Zároveň informoval, že do konca roka sa odstráni POTR v úseku Beša – Podhájska.

Následne sa začala diskusia s vedením ŽSR. Účastníci porady sa venovali otázkam ako napríklad potrebe investícií do zastaranej infraštruktúry, či potrebe investícií za zabezpečenie prechodového prierezu v tuneloch na kremnickej trati. Veľká časť diskusie bola venovaná otázkam odmeňovania, najmä pridelovania prémie a otázkam zaradenia zamestnancov do tarifných tried. Marián Bošňák, riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie, aj na zvolenskej porade informoval o priaznivom vývoji nehôd v pôsobnosti tohto OR. Upozornil však na dôslednosť pri poskytovaní podkladov na objasňovanie nehôd, mimoriadnych udalostí a incidentov, pretože chybný údaj má za následok prehodnotenie záverov vyšetrovania. Na základe toho vyzval riaditeľ OR Marián Izakovič na dôslednú kontrolu na pracoviskách zameranú najmä na výkon dopravnej služby.

V ďalšom bode porady Monika Kvasnová oboznámila prítomných s hospodárskymi výsledkami OR Zvolen. O vývoji miezd a zamestnanosti hovorila Martina Brašňová z regionálneho pracoviska ľudských zdrojov. Zároveň požiadala prítomných, aby upozornili zamestnancov na povinnosť nahlasovať zmeny zdravotnej poisťovne a ohlasovanie osobných zmien.

Na zvolenskej porade oblastného riaditeľstva boli prítomní (zľava) NGR pre rozvoj a informatiku Jozef Veselka, riaditeľ kancelárie GR Pavol Bulla, generálny inšpektor SR ŽSR Branislav Škamla, GR ŽSR Igor Polák, riaditeľ OR Marián Izakovič, NGR pre prevádzku Miloslav Havrila, NGR pre ľudské zdroje Pavol Hudák a riaditeľ odboru dopravy Peter Šulko.





DISPEČER MUSÍ MYSLEŤ ASPOŇ HODINU DOPREDU

Železničná doprava sa radí medzi najrýchlejšie spôsoby prepravy vôbec, ovplyvniť ju však môžu aj rôzne negatívne faktory, napríklad sneh, kalamity, popadané stromy či nepovolené osoby na tratiach, ktoré vedú narušiť jej plynulú prevádzku. Vtedy na scénu nastupuje dispečer, ktorý pri riešení takýchto situácií zohráva veľkú rolu, hoci je z pohľadu bežného človeka tak trochu „neviditeľný“. Dispečer si musí zachovať chladnú hlavu, vedieť predvídať, ako sa situácia môže ďalej vyvíjať a hlavne rýchlo a promptne riešiť problém. O tom, čo všetko je náplňou ich práce, nám porozprával ústredný dispečer Ľubomír Tarr.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

Ako dispečer musíte určite ovládať mnohé odborné, technické či rôzne procesné postupy. Čo všetko teda musí dispečer pri svojej práci vedieť?

Rozsah znalostí a predpisov, ktoré musí dispečer ovládať, je široký. V prvom rade, ako každý prevádzkový zamestnanec, musí ovládať predpisy ŽSR na základe vykonanej odbornej skúšky. V našom prípade je to odborná skúška č. 19. Dispečeri sa pravidelne školia a zúčastňujú sa odborných kurzov a vzdelávania formou e-learningu a pravidelného preskúšania predpisov ŽSR. Zároveň musí dispečer

poznať grafikon vlakovej dopravy, obehú súprav, technológiu železničných staníc, čakacie časy vydané dopravcom, plán radenia nákladných vlakov či medzinárodné zmluvy so susednými manažermi infraštruktúry. V rámci svojej práce dispečer úzko spolupracuje s dopravcami, ktorí sú naši zákazníci a rovnako aj s dispečermi susedných infraštruktúr. Samozrejmosťou je aj ovládanie interných informačných systémov, ako napríklad VDS a PIS a tiež ovládanie súvisiacich programov, ako je Microsoft Outlook, Word a Excel.

Kol'ko dispečerov zabezpečuje železničnú prevádzku počas jednej služby?

Na generálnom riaditeľstve máme dvoch dispečerov, ústredného a hlavného dispečera. V rámci 4 oblastných riaditeľstiev (OR) máme ešte 4 kontrolných a 10 prevádzkových dispečerov. Na celej infraštruktúre teda máme v každej zmene 16 dispečerov.

Čo je náplňou práce jednotlivých dispečerov?

Ústredný dispečer komplexne riadi, koordinuje a kontroluje riadenie dopravy na dráhach v správe ŽSR prostredníctvom hlavného dispečera a dispečerských aparátov OR. Zodpovedný je za plnenie grafikonu vlakovej dopravy. Operatívne zabezpečuje styk s orgánmi štátnej správy, vedie konferenčné hovory s kontrolnými dispečermi OR a susednými manažermi infraštruktúry. Úlohou hlavného dispečera je najmä koordinácia železničnej prevádzky, ktorá nadväzuje na prácu manažérov infraštruktúr susedných štátov a železničných podnikov. Kontroluje prácu kontrolných a prevádzkových dispečerov OR so zameraním na optimálne riešenie dopravnej situácie, plnenie GVD v osobnej aj nákladnej doprave, príjem a odovzdávku vlakov medzi jednotlivými OR a medzi ŽSR a manažermi infraštruktúry v susedných štátoch, prácu PS a rozhodujúcich zriaďovacích staníc, prevádzku pri mimoriadnostiach.

Povedali sme si náplň práce hlavného a ústredného dispečera, čo je náplňou práce kontrolných a prevádzkových dispečerov?

Hlavnou úlohou kontrolného dispečera je komplexne riadiť a koordinovať vlakovú dopravu v obvode oblastného riaditeľstva s nadväznosťou na ostatné oblastné riaditeľstvá a susedných manažérov infraštruktúry. Zodpovedný je za bezchybnú prácu jemu podriadených prevádzkových dispečerov OR. A na záver prevádzkovi dispečeri, ktorí riadia, organizujú a koordinujú vlakovú dopravu, sledujú a vyhodnocujú vývoj dopravnej situácie v pridelenom obvode OR vrátane navrhovania opatrení. V spolupráci s príslušnými zamestnancami železničných staníc prijímajú opatrenia na zabezpečenie plnenia GVD, úplnosť a správnosť vstupných informácií zadávaných do PIS.

Ak sa na trati stane nehoda, akú úlohu v nej zohráva dispečer? Čo všetko musí vyriešiť? S kým každým pri nehode kooperuje?

Každý zamestnanec je povinný ihneď hlásiť každú nehodu, ktorá sa stane buď výpravcovi v danej stanici, alebo výpravcovi jednej zo susedných staníc a svojmu bezprostrednému nadriadenému. Nehodu musia zamestnanci nahlásiť, aj keď ju sami nezavi-

nili, ani sa na jej vzniku nepodieľali. Táto povinnosť sa vzťahuje aj na zamestnancov dopravcu. Prvordá je vždy bezpečnosť, ochrana životov a zdravie ľudí.

Keď vznikne nehoda, úloha dispečera je v čo najskoršom čase zabezpečiť obnovenie dopravy, v prípade ak prerušenie dopravy vznikne. V tomto prípade spolupracujeme s technickými zložkami ŽSR, sme povinní informovať cestujúcich o meškanií vlakov, prípadne o ich odrieknutí. Samozrejme, všetci zúčastnení zároveň spolupracujú so záchranými zložkami – políciou či hasičmi. Počas nehody náš ústredný dispečer komunikuje s ústredným dispečerom dopravcu, napríklad ZSSK, a v súčinnosti riešia danú situáciu, zabezpečujú náhradnú autobusovú dopravu pre ľudí, ak je doprava prerušená a dohliadajú na bezpečný prestup a odvoz cestujúcich.

Aká bola najnezvyčajnejšia situácia, s ktorou ste sa museli ako dispečer popasovať?

V mojom prípade to bola rozsiahla veterná kalamita v auguste 2017 hlavne na západnom Slovensku, čo malo za dôsledok prerušenie dopravy na viacerých úsekoch tratí. Žiaľ, mimoriadnosť takéhoto druhu sa opakuje každý rok a to niekoľkokrát, takže si to "užili" aj moji kolegovia. Touto cestou by som sa chcel poďakovať všetkým zamestnancom podieľajúcim sa na odstraňovaní vzniknutej situácie. Väčšinou pracujú v nepriaznivých poveternostných podmienkach s cieľom čo najskôr odstrániť prekážky a obnoviť prevádzku v dôsledku vplyvu počasia a nehôd.

Aké silné stránky by podľa vás mal mať dispečer?

Odolnosť voči stresu, rozhodnosť a ohľaduplnosť voči ostatným kolegom. Dispečer musí byť neustále v strehu. Musí byť vedomostne a informačne nastavený tak, aby bol minimálne jednu hodinu pred "situáciou" s možnosťou okamžitej reakcie na každú mimoriadnosť v prevádzke.

Máte za tie roky, čo robíte dispečera a riešite rôzne kalamitné situácie a nehody, aj nejakú príhodu, na ktorú spomínate pozitívne?

Žiaľ, nespomínam si na žiadnu pozitívnu príhodu. Väčšinou prichádzame do styku s menej príjemnými príhodami, ktoré dosť často končia tragicky, ako napríklad samovraždy (hlavne v tomto predvianočnom období), zrážky vlakov s užívateľmi priesecí a iné nehody, ktoré majú nepriaznivý vplyv na životy, zdravie ľudí a v konečnom dôsledku aj na vlakovú dopravu ako takú.

MOBBING, BOSSING A ŠIKANA. TU JE NÁVOD, AKO ICH RIEŠIŤ

Širia sa o vás zvláštne klebety, kolegovia náhle stíchnu, keď vstúpíte do miestnosti alebo sa vám zdá, že vám váš šéf prideliuje nezmyselné pracovné úlohy, za ktorými sa rafinovane skrýva útok proti vám? Možno aj vás zastihla šikana. Rozdiel je len v tom, že táto je oveľa rafinovanejšia než tá, s ktorou ste sa stretli v školskom prostredí. Priblížime vám základný rozdiel medzi mobbingom a bossingom a poradíme vám, čo v takomto prípade robiť.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: pixabay.com

BRATISLAVA – Obeťou šikanovania dnes môže byť každý. Bez ohľadu na pohlavie, vek či skúsenosti, ktoré máte. Dnešná zrýchlená doba si mnohokrát vyberá daň a vy si nestihnete uvedomiť, že pracujete pod tlakom a vaša psychika dostáva zabráť. Zamestnávateľia od svojich pracovníkov vyžadujú 100-percentné nasadenie, ktoré medzi kolegami môže prerásť do nezdravej rivality a súboja o to, kto je lepší. Zamestnávateľia to vítajú, hovoríme však o zdravom súperení, kde každý pozná svoje medze. Ak to však neostane len pri nevinnom súperení a prerastie to do mobbingu, máte problém a môže to negatívne ovplyvniť vašu psychiku.

Šikanovanie nabralo sofistikovanejší rozmer. Pod mobbingom chápeme šikanovanie zo strany rovnocenných kolegov a ľudí, s ktorými pracujete. Ak sa napríklad dvaja vaši kolegovia rozprávajú a po tom, ako vstúpíte do miestnosti stíchnu, pravdepodobne ste boli predmetom ich debaty vy. O mobbing ide aj v prípade, že vás kolega zosmiešňuje pred inými kolegami s výhovorkou, že ide o srandu. Pred ostatnými kolegami to síce môže vyznieť ako žart, ale ak sa podobné narážky opakujú často, nepomáha to vašej psychickej ani pracovnej pohode a mali by ste to začať riešiť.

Najhoršia alternatíva mobbingu môže vyústiť až do formy izolovania vás pred ostatnými. V praxi to vyzerá asi tak, že vás kolegovia prehliadajú, nerozprávajú sa s vami a celkovo vás náročky vylučujú z partie.

Rozdiel vnímame aj v iniciátoroch mobbingu. Zatiaľ čo ženy šikanujú pre nich typickými prejavmi na úrovni základnej školy, napríklad vysmievaním sa z účesu, oblečenia, ohováraním, nepravdivými chýrmi, izolovaním obeť od druhých či kritizovaním vašej práce, muži používajú otvorenejšie formy mobbingu ako urážky, vulgárne vtipy a nadávky, vyhrážanie sa či fyzické ohrozenie. Odborníci tvrdia, že mobbing môže zastaviť osoba, ktorá má vyššiu autoritu. Ak

teda bojujete s mobbingom, nebojte sa vyhľadať svojho nadriadeného a porozprávať sa s ním o tom medzi štyrmi očami.

Šikanovanie však v dnešnej dobe nemusí pochádzať len od vašich kolegov. Čoraz častejšie sa stretávame aj s rafinovaným bossingom – šikanovaním zo strany nadriadeného. Vo všeobecnosti chcete so svojim šéfom vychádzať dobre a väčšina zamestnancov sa o to snaží. Niekedy to však je o sympatiách a vy sa môžete aj „roztrhať“ a neoblúbi si vás. Pokiaľ si nie ste sympatická a vaše vzťahy ostanú v neutrálnej rovine, vyhrali ste. Nesympatia však môže prerásť aj do bossingu, kedy si váš šéf môže dokazovať svoje postavenie a vy budete jeho obeťou.

Zbystrite preto pozornosť, ak zaznamenáte, že sa váš nadriadený k vám správa inak než k ostatným kolegom. Všimajte si, či vás dlhodobo ponizuje, zbytočne vás stresuje, zhadzuje vás pred ostatnými kolegami alebo vám zadáva množstvo nezmyselných úloh a nikdy vás nepochváli.

Ak ste sa stali predmetom akejkoľvek formy šikanovania či už zo strany kolegov alebo vášho nadriadeného, zachovajte chladnú hlavu a najskôr sa to snažte vyriešiť medzi štyrmi očami s osobou, ktorá vás šikana. Upozornite ju, že takéto konanie považujete za šikanovanie. V prípade akejkoľvek ďalšej diskriminácie sa môžete obrátiť na personalistku alebo odborové organizácie, ktoré v práci máte a porozprávať sa s nimi.

Psychológovia medzi najznámejšie indikátory, že sa s vami niečo deje, radia poruchy spánku, koncentrácie alebo strach zo zlyhania či stratu sebaistoty. Začať u vás môžu prejavy bolesti hlavy, chronická únava, depresia či žalúdočné problémy. Myslite na to, že zdravie máte len jedno a najmä psychiku, ktorá v takýchto prípadoch utrpí väčšinou najviac.

NOVÉ PROJEKTY

SŽDC INVESTUJE DO KORIDOROV AJ OPRÁV BUDOV



Miliardy českých korun idú v súčasnej dobe do modernizácie železničnej infraštruktúry v Juhočeskom kraji. Väčšina finančných prostriedkov smeruje do prestavby dvoch úsekov tranzitného koridoru medzi Prahou a Českými Budějovicami. Správa železničnej dopravnej cesty (SŽDC) zároveň pripravuje rekonštrukciu posledného úseku tohto koridoru zo Ševětína na hranice juhočeskej metropoly. Značné finančné prostriedky sú určené tiež na opravu výpravných budov, v budúcom roku začnú stavebné práce napríklad na hlavnej českobudějovickej stanici, v Tábore či v meste Veselí nad Lužnicí.

Autor: SŽDC

PRAHA – Kľúčový význam pre Juhočeský kraj má hlavne modernizácia železničného spojenia Českých Budějovic s Prahou. V minulom roku začala prestavba úseku medzi Sudoměřicami a Voticami na hranici tohto kraja so susedným Stredočeským. Súčasný, doteraz jednokoľajový úsek tu vo veľkej časti nahradí novostavba dvojkolejovej trati, ktorá umožní zvýšenie rýchlosti vlakov na 160 km/h. To prinesie skrátenie jazdnej doby expresov medzi Prahou a Táborom na jednu hodinu. Najdôležitejšími stavbami sú dva tunely (Dobřeč a Mezno), zrušenú zastávku nahradí železničná stanica Červený Újezd. Stavebné práce skončia v roku 2022 a budú stáť 7,1 miliardy českých korun.

Modernizácia predposledného úseku uvedeného koridoru medzi Soběslavou a Doubím začala v septembri 2019 a ukončenie sa predpokladá v apríli 2023. Za 4,3 miliardy českých korun sa tu taktiež postaví takmer v celom úseku nová trať, vedená prevažne v súbehu s diaľnicou D3. To umožní zvýšenie traťovej rýchlosti na 160 km/h, výhľadovo až na 200 km/h. Pridanie druhej koľaje prinesie zvýšenie kapacity a odpadne tiež nutné križovanie vlakov v Soběslave a Roudnej.

Pokiaľ ide o opravy výpravných budov, prebieha momentálne za 52 miliónov českých korun rekonštrukcia výpravnej budovy v Strakoniciach. V rámci realizácie projektu dôjde ku kompletnej oprave objektu, kde sa okrem všetkých vnútorných inštalácií, nutných pre bezpečnú prevádzku stanice, inovuje tiež krov a vymení strešná krytina. Pre cestujú-

cích vznikne bezbariérová prístupná, priestorná a moderná odbavovacia a čakárenská hala, predajné priestory s novinami a rýchlym občerstvením, pokladne dopravcov a, v neposlednom rade, nové sociálne zázemie s bezbariérovými toaletami. Výpravná budova je súčasťou združeného prestupného terminálu, bude teda slúžiť cestujúcim z vlakov i autobusov.

V máji budúceho roku má takisto začať rekonštrukcia výpravnej budovy v hlavnej českobudějovickej železničnej stanici, ktorá potrvá približne 2,5 roka a bude stáť približne 580 miliónov českých korun. Pôjde o kompletnú rekonštrukciu pamiatkovo chráneného objektu, opraví sa celá výpravná budova vrátane nadväzujúcich prízemných krídel pod prvým nástupišťom, konkrétne fasáda, strecha, interiéry. Nový prístup do budovy bude smerom k Lannovej triede a bude nadväzovať na modernizované zázemie pre cestujúcich a komerčné priestory. Súčasne s rekonštrukciou výpravnej budovy sa uskutoční aj revitalizácia priľahlých vonkajších priestranstiev, kde vznikne parkovisko pre imobilných občanov, priestor pre zásobovanie alebo takisto aj cykloveža.

Počas budúceho roka sa začnú realizovať aj opravy ďalších výpravných budov a to konkrétne v juhočeských staniach, konkrétne vo Veselí nad Lužnicí, Písku či Tábore. V Písku sa ešte tento rok otvorí nová zastávka Písek-juh, ktorá zatraktívni cestovanie vlakom obyvateľom časti tohto juhočeského mesta.

ARCHÍV JE DÔLEŽITOU SÚČASŤOU ŽELEZNÍC. SLUŽI AJ VEREJNOSTI

Vďaka archivovaným dokumentom sa často dozvedáme o svojej minulosti, tvoríme si názory, spomíname a snažíme sa poučiť z histórie. Pre potreby archivácie dokumentov je súčasťou organizačnej štruktúry Železníc Slovenskej republiky aj ich vlastný archív.

AUTOR & SNÍMKY: Denis Dymo

BRATISLAVA – Archív ŽSR je veľmi dôležitým pracoviskom a slúži na zhromažďovanie a ochranu archívnych dokumentov a na spracovávanie archívnych fondov. Zhromaždené dokumenty sú širokej verejnosti sprístupňované pre bádateľskú činnosť, ktorá podlieha určitým pravidlám. Prístup k archívny dokumentom získa každý žiadateľ po splnení základných podmienok. „V archíve ŽSR ukladáme spisový materiál z činnosti ŽSR a jej právnych predchodcov. Archív spravuje archívne fondy za celé ŽSR a v súčasnosti ich je celkovo 42. Najstarším je archívny fond Riaditeľstva železníc Bratislava z roku 1919 a najrozsiahlejším je fond Správy Východnej dráhy,“ približuje detailné fungovanie Archívu ŽSR jeho zamestnankyňa, Daša Krčová.

Okrem spomínaného spisového materiálu sa v archíve nachádza aj archívna zbierka Pamätník ŽSR, ktorá obsahuje rôzne dokumenty ako napríklad mapy, plagáty, pohľadnice so železničiarskou tematikou či cestovné poriadky. Jeho dôležitou súčasťou je aj zbierka Pamätných kníh. Práve tie sú veľmi cenným historickým materiálom pre štúdium dejín železnice a dopravy na Slovensku, ale aj pre štúdium regionálnych dejín. Pamätné knihy ob-

sahujú písomné zápisy, ktoré dokumentujú významné udalosti na železnici. Prinášajú komplexný obraz o udalostiach na tratiach, ktoré spravuje konkrétna železničná stanica a za jej vedenie je zodpovedný prednosta ŽST.

Tradícia písania Pamätných kníh siaha až do roku 1923, kedy sa 17. októbra v Československej republike vydal príkaz na zber takýchto pamätí. V roku 2009 nadobudla účinnosť nová smernica o tvorbe, vedení a uchovávaní Pamätnej knihy, ktorá dáva za povinnosť odovzdávať opis Pamätnej knihy do Archívu ŽSR každý rok, a to vždy najneskôr do 15. marca. Ak sa železničná stanica stane nesamostatnou, prednosta zrušenej ŽST je povinný odovzdať originál Pamätnej knihy Archívu ŽSR. MDV SR a Slovenský národný archív má pri nedodržaní tejto povinnosti právo udeliť pokutu, keďže ide o archívny dokument. Podľa zákona o archívoch a registratúrach podlieha prísnyim pravidlám ukladania dokumentov, čo je zabezpečované práve v Archíve ŽSR.

„Žiaľ, veľa originálov pamätných kníh sa niekde stratilo. Niekedy to je z objektívnych príčin, ako napríklad II. svetová vojna, avšak najčastejšie sa tieto knihy stratia, keď si spracovateľ či zamestnanec dokumenty zoberie so sebou keď odchádza do dôchodku, aby sa zachovali a nezničili. Toto však má za následok to, že dokumenty sú síce zachránené u zamestnanca, ale stratené pre bádateľov a historikov,“ dodáva Krčová.

Ukladanie dokumentov do Archívu ŽSR podlieha prísnyim pravidlám, vďaka ktorým sa dokumenty uchovávajú v bezpečí a sú chránené pred akýmkoľvek poškodením. Jednou z foriem ochrany je aj digitalizácia. Dokumenty sa vďaka nej čo najmenej vyberajú z ochranných obalov, veľmi málo sa s nimi manipuluje, čím sa znižuje riziko ich znehodnotenia.

Na záver by sme vás chceli vyzvať, ak máte doma zabudnutú Pamätnú knihu ŽST, rôzne kroniky, pohľadnice či rôzne typy železničných preukazov, venujte ich Archívu ŽSR, aby ostali zachované aj pre budúce generácie.



PRESTUPNÝ DOPRAVNÝ TERMINÁL PRIBUDOL AJ V ŠENKVICIACH

Ako sme vás v predošlých číslach Semaforu informovali, projektov záchytných parkovísk na Slovensku pribúda. Po Malackách, Svätom Jure či Pezinku, ale aj začatej stavbe v Ivanke pri Dunaji, je tu ďalšie – v Šenkviaciach.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Ondrej Mlynka

ŠENKVICE – Obec Šenkvice požiadala ŽSR o možnosť prenájmu pozemkov za účelom vybudovania parkoviska a podpory cykloturistiky. Cieľom tohto projektu bolo vybudovanie parkovacích plôch, revitalizácia predstaničného priestoru a cykloterminálu pre modernejšie a efektívnejšie využívanie osobnej dopravy v prospech ekologických priaznivejších módov dopravy a podpora rozvíjania cykloturistiky. Následne nato bola doručená aj projektová dokumentácia „Prestupný dopravný terminál Šenkvice“, kde odborné zložky ŽSR posúdili tento projekt v rámci územného a stavebného konania. Pozemky, na ktorých bola stavba realizovaná, sú v správe ŽSR. Tieto pozemky ŽSR prenajali obci Šenkvice formou nájomnej zmluvy.



ŽSR SA STALI ČLENOM OBCHODNEJ KOMORY

Medzi členmi Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory sú mnohé významné firmy.

AUTOR: (fnk), TS

BRATISLAVA – Po niekoľkoročnej prestávke sa v októbri Železnice Slovenskej republiky opätovne stali členom Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory (SOPK). Členovia SOPK sa podieľajú na tvorbe hrubého domáceho produktu Slovenska 84 percentami.

Členmi SOPK sú subjekty naprieč celým slovenským hospodárstvom – od výrobných firiem až po stredné odborné školy. Podľa predsedu komory Petra Mihóka si SOPK vysoko cení členstvo Železníc Slovenskej republiky. „Hodnotíme pozitívne najmä to, že je to jeden z veľkých zamestnávateľov na Slovensku, ovplyvňuje, samozrejme, mnohé ďalšie ekonomické aktivity, ktoré sú viazané najmä na priemyselné a obchodné spoločnosti. Veríme, že táto symbióza nám vytvorí nové možnosti, tak z pohľadu Železníc SR, ako aj našej členskej základne,“ dodal Mihók.

SOPK je verejnoprávna inštitúcia, ktorá vznikla na základe zákona č. 9/1992 Zb. o obchodných a priemyselných komorách, pôvodne s povinným členstvom. Pôsobí na celom území Slovenska (v každom krajskom meste je zriadená regionálna komora SOPK) a je zameraná na ochranu a podporu podnikania a na koordináciu spoločných záujmov svojich členov v podnikateľskej činnosti v tuzemsku i v zahraničí.

Členmi SOPK sú právnické aj fyzické osoby, ktoré vykonávajú podnikateľskú činnosť v hospodárskych odvetviach alebo majú svojím zameraním vzťah k podnikateľskej činnosti. Od roku 1996 je členstvo dobrovoľné. SOPK má zastúpenie aj v medzinárodných komorách, a to v Združení európskych obchodných a priemyselných komôr Eurochambres so sídlom v Bruseli a v Medzinárodnej obchodnej komore so sídlom v Paríži.

KRÍŽOVKA A SUDOKU

Pán Šturbík nahnevane telefonuje na domovú správu: – Už trikrát som vám volal, že mi cez strechu prší do kuchyne. Dokedy to bude trvať?! – Ako to máme... – tajnička				Pomoc: ego, líra, Raba	neúspech (hovor.)	žrde	Rusian National Orchester	vajce, po nemecky	urobit' ťažším	Pomoc: arioso, kalfas, rotátor	kožušnícky podnik v Trutnove	Austria Presse Agency	1	štát v USA	
				stretnutie						polynézskej nápoj					
				2						apelácia					
				slovko pri stávke					spracovná schodza						
					čistiaci prostriedok			plemeno							
Jozef Vysočani	rozhovor o zisťovaní vedomostí	5	avšak Ostravsko Karvinske doly			slovná pomoc					MPZ Islandu				
						kovala					zjednotiteľ Slovanov				
bieda						kália					seknutie				
						hromná končatina					povrch piva				
škrabka pri pluhu					obyvatelia Ruska					dom.meno Patricie					
					ústretovej					hudobné značky					
plaz					mulica				nie, po maďarsky			3	Asking Silvers Kids		
					nanaplň liatim				za						
osobné zámeno					výklenok v stene				žaloba (zastar.)						
					beseda, diskusia				hĺbila						
vnímala zrakom									vojenský oddiel			Majstrovstvá sveta			
									časť tela v páse			viacej			
ohodnotí						kopanice					dĺžka života				
						bývalá talianska mena					meno Zátopka				
poľská rieka					sadenica révy					vajce, po nemecky			International Karate Association	šire pole	
					bočná strana					ja, po latinsky					
	rímskych 1005	jedinci bez pigmentu							smalt						
		španielsky člen							Obchodná tlač(skr.)						
4															
zástava pripiepená k žrdi												typ rus. lietadiel (Antonov)			

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

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

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

BLAHOŽELÁME

Významné životné jubileum 50 rokov oslávil 4. novembra náš kolega, signalista **Peter Uličný**. Na železnici pracuje od roku 1992. Pri tejto príležitosti mu v mene celého kolektívu želáme, nech sa mu splnia želania, nech ho ďalší život po šťastných cestách unáša a každý deň radosť a pohodu prináša. K tomu veľa lásky, zdravia, šťastia. **Prednosta ŽST Košice a kolektív zamestnancov**



Svoje životné jubileum 50 rokov oslávil 15. novembra aj naša kolegyňa **Michaela Molnárová**, dozorkyňa výhybiiek v železničnej stanici Nitra. Na krídlach motýľích prilietá priateľka, aby ti, Miška, svietilo slniečko. Slniečko šťastia, lásky a nádeje, nech sa tvoje srdiečko z radosti zasmee. Keď sa budeš aj naďalej tak pekne smiať, nikomu ani nena-padne, že ti je dnes päťdesiat. Všetko najlepšie! **Vedenie a kolektív zamestnancov železničnej stanice Nitra**



8. október je výnimočným dňom pre nášho spolupracovníka, návstevného majstra SMSÚ OZT ZT Košice **Františka Jakabčína**. Že ide o precízneho a svedomitého železničiara, vieme všetci. Pri tejto príležitosti mu kolegovia a priatelia želajú všetko najlepšie, najmä pevné zdravie, rodinnú pohodu a veľa optimizmu. Vyvaruj sa rán, ktoré sa dlho hoja, miluj ľudí, čo za to stoja, dosiahni v živote len to, čo chceš, ži svoj život tak, že nič neofutuješ. **Kolektív SMSÚ OZT ZT Košice a OZŽ**



Krásne životné jubileum 50 rokov oslávil 2. novembra náš kolega **Zdenko Sobol**, ktorý pracuje ako výpravca v ŽST Žilina-Teplička. Nadišiel deň tvojich krásnych narodenín, preto blahoželáme s veľkým potešením. Nech ti v ďalších rokoch plnie lásku, šťastie, radosť čistá, nech ti život neprichystá ani bóle, ani žiaľ, ale iba radosť stále. Prajeme ti veľa zdravia, ale aj osobných a pracovných úspechov. **Vedenie železničnej stanice a kolektív zamestnancov ŽST Žilina-Teplička**

Svoje životné jubileum 50 rokov oslávil 7. novembra aj náš kolega posunovač železničnej stanice Žilina-Teplička **Jaroslav Obuch**. Zo srdca prajeme všetko najlepšie, hlavne veľa zdravia, šťastia, rodinnú pohodu a optimizmus do ďalších rokov života. **Vedenie železničnej stanice a kolektív zamestnancov ŽST Žilina-Teplička**

22. novembra oslávi krásne životné jubileum 60 rokov dozorca dopravné v DOT Senica **Miroslav Hrozen**. Ku krásnemu jubileu mu prajeme všetko najlepšie, veľa zdravia, šťastia a do ďalšieho života veľa osobných a pracovných úspechov a rodinnej pohody. **Kolektív zamestnancov a vedenie ŽST Jablonica**

Okrúhle jubileum 50 rokov oslávil v novembri **Dušan Krasnický**, ktorý už vyše 30 rokov pracuje na železnici, v súčasnosti ako výpravca ŽST Trebišov. Dušan, k tvojmu sviatku ti chceme veľa dobrého zaželať, pográtulovať a ruku ti podať. Zdravie nech ti slúži, maj dobrý pocit na duši, na tvári nech ti úsmev žiarí, čo si praješ, nech sa ti zdari. V rodine veľká pohoda a poľovačka nech je ešte dlho tvoja záľuba. **Praje kolektív ŽST Trebišov**



Krásne životné jubileum koncom októbra oslávil naša **Ľubka Krasnická**. Na železnici má odpracovaných už 32 rokov ako dozorka výhybiiek. Pevné zdravie, veľa lásky, na tvári žiadne vrásky, len spokojnosť a pohodu a vždy dobrú náladu praje **kolektív ŽST Trebišov**.



Krásne životné jubileum 50. rokov oslávi v decembri náš kolega **Mikuláš Szeman**. Milý Miki, päťdesiat rokov a päťdesiat ruží, nech ti zdravie stále slúži, nech sa ti splní každé tvoje želanie, nech vypočuté je každé tvoje volanie. Keď sa ti život najsmutnejší bude zdať, keď more slz ťa každý deň bude stáť, keď nik nepochopí, čo je bolesť v srdci mať, útechou ti musí byť, že môžeš milovať. Nech láska a šťastie sprevádza ťa svetom, nech tvoj úsmev podobá sa na kvetinu, nech splnia sa ti najtajnejšie sny, to ti k narodeninám popriať chceme my. **Kolektív SMSÚ EE SZ Košice**



SPOMÍNAME

„Život je už taký, nevráti, čo vzal, zostal len spomienku a v srdci žiaľ. Kytičku na hrob môžeme už len dať, priat spokojný spánok a s úctou spomínať.“

Chceme vyjadriť poďakovanie vedeniu železničnej stanice Zvolen a najbližším spolupracovníkom za ústretovosť, podporu a pomoc počas, pre nás ťažkého obdobia, kedy náš najbližší, **Peter Plavec**, bojoval so zá-

kernou chorobou, s ktorou svoj boj, bohužiaľ, nakoniec prehral 25. septembra 2019. Naše poďakovanie patrí tiež všetkým spolupracovníkom, priateľom a známym za prejav sústrasti a slová útechy, ktoré ste vyjadрили položením kvetín na rakvu pri poslednej rozlúčke s našim drahým manželom, synom, otcom, starým otcom a bratom. **Smútiaca rodina Plavcová**

„Stíchol dvor, záhrada, dom, už nepočuť tvoje kroky v ňom. Smútok a žiaľ v srdci máme, na teba s láskou spomínáme.“

14. decembra 2019 si pripomenieme 6. výročie, odkedy nás navždy opustil môj drahý manžel, otec a deduško **Vladimír Klačanský**, rodák zo Solčian, dlhoročný výpravca v Topoľčanoch. S láskou spomínajú manželka Jana, synovia Vladimír s dcérou Natálkou, Jaroslav, Tomáš s manželkou Lenkou, vnúčatká Tominko a Adamko.



„Dotklo srdce šľachetné, keď najviac sa ti chcelo žiť, nezostala ti však ani chvíľka času, posledné z bohom nám dať a s nami sa rozlúčiť.“ 18. októbra nás navždy opustil železničiar **Jozef Rejdovian**. Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku. **BUDEŠ NÁM CHÝBAŤ! Kolegovia ŽST Mníšek nad Hnilcom, NŽST Dobšinská Ľadová Jaskyňa**



S hlbokým zármutkom oznamujeme všetkým kolegom, priateľom a známym, že 26. októbra vo veku nedožitých 50 rokov nás náhle opustil **Roman Hýravý**, ktorý pracoval v SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš, pracovisko Liptovská Teplá vo funkcii zámočník koľajových konštrukcií. V ŽSR pracoval od 3. mája 1995 a vy, kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku. **Priatelia a spolupracovníci TO Liptovský Mikuláš**



V dušičkových dňoch nás 31. októbra opustil v dožitých 72 rokoch **Ladislav Karakay**, bývalý zamestnanec právnických služieb na GR ŽSR odbor medzinárodných vzťahov a DDC Bratislava. **S Lacom sa, spoločne s manželkou Vierkou, lúčia bývalí spolupracovníci, ako aj spolužiaci IV. B v školskom roku 62/66 SPŠ Trnava. Česť tvojej pamiatke!**



BUFET NA KLEMENSOVEJ JE OPĀŤ V PREVÁDZKE

Vďaka podpore vedenia ŽSR a potrebe čo najintenzívnejšie využívať interné zdroje sa po dlhšej dobe vrátilo pod taktovku vnútornej organizačnej jednotky aj stravovanie v budove Generálneho riaditeľstva. Tou je dnes Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie.

BRATISLAVA – ŽSR prevádzkovali v uplynulých desať-ročiach vlastnými kapacitami ubytovacie, stravovacie a rekreačné zariadenia po celom Slovensku. Aj v Bratislave na Šancovej ulici, kde sa v máji po osemročnom útlme podarilo obnoviť kuchyňu a jedáleň. Táto skutočnosť výrazne napomohla spusteniu ďalšej vlastnej prevádzky, tentoraz na Klemensovej. Od konca septembra, kedy firma S&G po vypovedaní zmluvy skončila prevádzku, nemali zamestnanci možnosť stravovania.

O poskytovanie služieb požiadalo ÚIVP a pre zainteresovaných nasledovalo obdobie mimoriadne náročné. K spusteniu prevádzky potrebovali tesnú súčinnosť s kolegami z iných útvarov. Poďakovanie za otvorenie bufetu si zaslúžia všetci zúčastnení za maximálne úsilie pri zabezpečovaní personálnych, materiálo-technických, bezpečnostných aj hygienických podmienok. Ich úsilie ešte pokračuje, aby sa na Klemensovej mohlo začať od januára 2020 v kuchyni opäť variť. **(ÚIVP)**

Šéfredaktorka

Ivana Popluhárová
T: 920/2855,
E: popluharova.ivana@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: František Kvarda
Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk

Redakcia

Michal Lukáč - lukac.michal@zsr.sk
Lucia Lizáková - lizakova.lucia@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

SMUTNÉ 15. VÝROČIE

VIETOR V TATRÁCH POŠKODIL AJ INFRAŠTRUKTÚRU

Pred pätnástimi rokmi, 19. novembra 2004, sa Európou prehnal vietor so silou orkánu a stopu zanechal aj v našich veľhorách. Tatry prišli o 12-tisíc hektárov lesa a značné škody vietor napáchal aj v železničnej doprave.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Archív

VYSOKÉ TATRY – Následky jednej z najväčších ekologických katastrof na Slovensku sú viditeľné aj dnes. Vichrica dosahujúca rýchlosť až 170 km/h v osudný deň zrovnala so zemou 2,5 km široký a 50 km dlhý pás lesa a vyžiadala si aj jeden ľudský život. Poškodené boli domy, cesty aj železničné trate. Po kalamite v Tatranskom národnom parku ležalo toľko kubíkov dreva, koľko predstavuje 90 % jeho ročnej ťažby na Slovensku. Tatry, v podobe v akej ich poznali domáci dlhé desaťročia, boli za pár hodín preč.

Obrovský dopad mala kalamita aj na Tatranské električké železnice. Na viacerých traťových úsekoch bolo strhnuté trolejové vedenie a zničené boli aj desiatky stožiarov. Jeden z vozov pozemnej lanovej dráhy Starý Smokovec – Hrebienok dokonca zostal zakliesnený pod spadnutými stromami. Poškodených bolo niekoľko staničných budov a zastávok. Úseky najviac zasiahnuté kalamitou boli Poprad-Tatry – Starý Smokovec, Starý Smokovec – Tatranská Lomnica, Vyšné Hágy – Štrbské pleso, Starý Smokovec – Štrbské pleso a Starý Smokovec – Vyšné Hágy. Vo viacerých úsekoch ŽSR

na niekoľko týždňov zaistili pre cestujúcich náhradnú autobusovú dopravu. Škody vietor napáchal aj na neelektrifikovaných tratiach, kde však odstraňovacie práce prebehli rýchlejšie a jednoduchšie a železničná doprava bola obnovená do niekoľkých dní.

Takmer okamžite po víchrici, ráno 20. novembra 2004, začali odstraňovacie práce. Vedelo sa, že následky katastrofy sú obrovské a že potrvá niekoľko týždňov či mesiacov, kým sa poškodené trate vrátia do svojho pôvodného stavu. V období po víchrici mali pracovné nástroje, sekery a motorové píly cenu zlata, nehovoriac o dobrovoľníkoch a zamestnancoch železníc, ktorí veľakrát obetovali svoj voľný čas a komfort s úmyslom čo najrýchlejšie spojzdrniť pravidelnú železničnú dopravu, za čo im patrí obrovské uznanie.

Už je to 15 rokov od ničivej katastrofy, ktorá na niekoľko desaťročí pozmenila scenériu Tatranského národného parku. Naše veľhory sa však pomaly, ale isto dostávajú do podoby, na ktorú spomínajú domáci Tatranci, ale aj celé Slovensko.



NA SPIŠI SA KONALA VÝSTAVA O ŽELEZNICI

Galéria netradičných umení v Spišskej Novej Vsi pod vedením Juraja Beňu usporiadala netradičnú výstavu. V meste sa uskutočnila prvá výstava, ktorá bola venovaná železnici.

AUTOR: Denis Dymo

SPIŠSKÁ NOVÁ VES – Oficiálne zahájenie výstavy Spišská Nová Ves a železnica sa uskutočnilo 29. októbra 2019. Unikátna výstava bude Spiššiacom, ale aj ostatným návštevníkom prístupná až do 30. novembra 2019. Otvorenie výstavy spríjemnila aj účasť dychovej hudby Železničiar. Jej cieľom, ako sa už z názvu dá predpokladať, je pripomenúť starším, aký podiel mala železnica na rozvoji mesta a regiónu a najmä na rozvoji zamestnanosti, keďže svojho času vo všetkých výkonných jednotkách pracovalo približne 3 000 zamestnancov.

Mladá generácia si z tejto výstavy odnesie poznatky o vývoji železnice – od parných až po moderné elektrické rušne. Vďaka modelárom a zberateľom je vysta-

vené veľké množstvo modelov rušňov, či už parných, motorových, alebo elektrických. Súčasťou výstavy sú aj fotografie, ktoré dokumentujú vzácne historické udalosti. Napríklad príchod prezidenta Československej republiky Tomáša G. Masaryka do Spišskej Novej Vsi v roku 1920 či príchod 800 vojakov z Čiech v roku 1918 po vzniku ČSR. Na výstave môžete zahliadnuť aj rôzne dobové zbierky, pracovisko výpravcu, tablá železničnej dychovej hudby a iné zaujímavosti.

Výstava bola natoľko inšpiratívna a zaujímavá, že podnietila mnohých bývalých železničiarov zo Spiša, ako aj priaznivcov železnice, k spontánnemu nápadu, a to vytvoriť Klub železničiarov. Na čelo prípravného výboru bol poverený Ján Berčák.

NAŠI KOLEGOVIA ZÍSKALI VO FRANCÚZSKU BRONZOVÚ MEDAILU VO FUTBALE

Železničiar z deviatich krajín sa v prvej polovici októbra pod hlavičkou USIC (Medzinárodná asociácia železničných športov) pobili o titul z medzinárodných majstrovstiev železničiarov vo futbale. Naši reprezentanti splnili misiu a domov sa vrátili s cenným kovom.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Róbert Chalupka

SAINT MANDRIER – Po kvalitnej príprave na dvojdňovom sústreďení v Novom Tekove vycestovali slovenskí reprezentanti na pobrežie Stredozemného mora vo Francúzsku, kde sa v dňoch 5. – 13. októbra 2019 uskutočnili už 21. futbalové majstrovstvá železničiarov. To, že ich čaká neľahká cesta k titulu, zistili po vyžrebovaní základných skupín. „V skupine nás čakali silní Rusi a neznáma India. Cieľom bol postup zo skupiny. Hneď prvé dni dali jasne najavo, že nás čaká riadna fuška,“ hovorí najstarší člen tímu, Róbert Chalupka.

Vo štvrtfinále, kam slovenský tím, zložený zo zamestnancov železničných firiem ŽOS, ZSSK, Cargo a ŽSR, postúpil z druhého miesta, ich čakal nemecký káder. V zápase o všetko naši železničiar predviedli výborný výkon, čo znamenalo postup do finálovej skupiny s istotou medailového návratu. Tam sa stretli so známymi Rusmi a s obhajcami prvenstva z roku 2015, favorizovanými Bielorusmi. Vo finálovej skupine ťahali za kratší koniec, keď bez jediného streleného gólu obsadili krásnu bronzovú priečku. Víťazmi turnaja sa opäť stali futbalisti z Bieloruska.

Nálada v tíme vraj bola počas celého týždňa perfektná. „Tešili sme sa na každý zápas. Bojovnosť a oduševnenie boli pre nás samozrejmosťou, za čo patrí všetkým mojim spoluhráčom a vedeniu mužstva veľká vďaka. Pre nás chlapcov to bol a bude nezabudnuteľný zážitok. Poďakovanie patrí aj vedeniu OZŽ, železničným firmám a ŽOS Trnava za podporu futbalu v rámci medzinárodnej organizácie USIC,“ dodal Róbert Chalupka. Pre Slovensko náš tím získal medailu po dvanástich rokoch, čo je pri kvalite, akú ponúkol turnaj, veľký úspech.





Najlepší darček pod stromček
– knihy o železnici v našom e-shope

www.eshop.zsr.sk