

ROČNÍK XXV ŽELEZNIČNÝ MAREC 2017



SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Naše prednostky

Kolektívna zmluva je podpísaná

Správa o stave bezpečnosti



Investičný plán a plán verejného obstarávania na rok 2017 sú schválené

Dva dôležité plány – investícií a verejného obstarávania na rok 2017 schválilo vedenie ŽSR na svojich troch rokovaníach od polovice februára do polovice marca. Členovia vedenia sa zaoberali aj aktuálnymi stavbami modernizácie, zhodnotením roku 2016 z pohľadu auditu, aj plnením Stratégie ŽSR v roku 2016.

Od začiatku roku 2017 ŽSR plnia grafikon verejnej dopravy v absolútnom vyjadrení na 94,19 % a v podielovom plnení 99,36 %. Železnice SR vzhľadom na priaznivé počasia už začali s výlukovými prácami, z tých najvýznamnejších sa realizujú práce na nepárnej skupine koľají na modernizácii trate Púchov – Považská Teplá. Výluky na modernizácii úseku Dolný Hričov - Žilina potrvávajú až do 14. júla.

Od začiatku roka sme zaznamenali 14 pracovných úrazov.

Námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku predložil vedeniu Investičný plán na rok 2017. Pre investície z vlastných zdrojov realizovaných dodávateľským spôsobom bol schválený limit 108 miliónov € a na investície realizované hospodárskym spôsobom objem 10 miliónov €. Plán obsahuje aj aktivity súvisiace so zvýšením bezpečnosti vlakovkej dopravy, rekonštrukciou prvkov železničnej infraštruktúry na

prihraničnom úseku. Tieto investície sú v predpokladanom objeme 17 miliónov €. Obsahuje aj návrh ďalších investičných aktivít v objeme 5,6 mil. EUR súvisiacich s obnovou železničnej siete. Generálny riaditeľ ŽSR schválil aj plán verejného obstarávania na rok 2017. Ten tvorí samostatne plán obstarávania služieb a prác a samostatne plán obstarávania tovarov. V roku 2017 je plánovaných celkovo 792 obstarávaní, 37 nadlimitných zákaziek zadávaných podľa ustanovení zákona, 2 nadlimitné koncesie zadávané podľa ustanovení zákona, 31 podlimitných zákaziek zadávaných podľa ustanovení zákona s predpokladom ich prefinancovania na základe kapitálových transferov z finančných prostriedkov z rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby SR a 722 zákaziek zadávaných podľa interného predpisu.

Vedenie ŽSR schválilo aj dodatky k zmluvám o nájme, ktorými sa prenájmajú zdra-

votnícke zariadenia Železničná nemocnica s poliklinikou Bratislava, Železničná poliklinika Zvolen, Železničná nemocnica s poliklinikou Košice a Železničná poliklinika Žilina.

Riaditeľ odboru interného auditu predložil hodnotenie plánu auditov a kontrol za rok 2016. V hodnotenom období bolo realizovaných 13 akcií, v ktorých bolo sformulovaných celkovo 45 opatrení a 40 odporúčaní. V roku 2016 sa uskutočnili na ŽSR aj externé audity a kontroly a tri vládne audity Úradu vládneho auditu Zvolen.

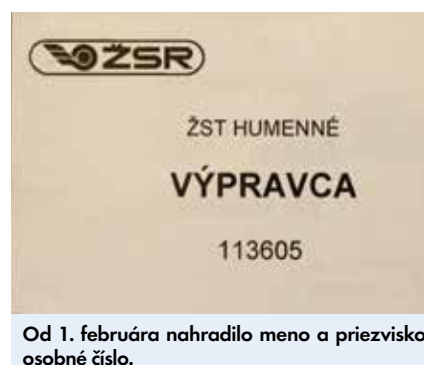
Vedenie schválilo aj návrh zámeru projektu – Objektivizácia spotreby elektrickej energie zákazníkov ŽSR. Cieľom projektu je objektivizácia spotreby elektrickej energie zákazníkov ŽSR v oblasti trakčnej energie a budov. O plnení Stratégie ŽSR za rok 2016, ktorú vedenie ŽSR schválilo 13. marca, sa bližšie dočítate v aprílovom vydaní nášho časopisu.

(pav)

Meno a priezvisko na identifikačných štítkoch nahradilo osobné číslo

Vizuál identifikačných štítkov zamestnancov ŽSR je od 1. februára zmenený. Namiesto mena a priezviska je na identifikačnom štítku uvedené osobné číslo. Ďalším údajom je pracovisko a funkcia, ako to bolo aj pôvodne.

Napriek tomu, že § 12 ods. 3 zákona č. 122/2013 Z.z. o ochrane osobných údajov v znení zákona č. 84/2014 Z. z. umožňuje zamestnávateľovi sprístupniť, poskytovať alebo zverejniť osobné údaje v rozsahu titul, meno, priezvisko, pracovné, služobné alebo funkčné zaradenie, odborný útvar, miesto výkonu práce, telefónne číslo, faxové číslo alebo elektronickú poštu na pracovisko a identifikačné údaje zamestnávateľa, vyšli ŽSR v ústrety zamestnancom a na základe ich požiadaviek zmenili vizuál identifikačných štítkov a nahradili meno a priezvisko zamestnanca osobným



čísлом. Označenie vybraného okruhu zamestnancov ŽSR identifikačnými štítkami je zapracované v predpisoch ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky a ŽSR Ok 3 Označenie zamestnancov ŽSR. Odbor riadenia ľudských zdrojov (O 510 GR ŽSR) vydal zmenu č. 2 do Predpisu Ok 3, ktorá nadobudla účinnosť 1. februára 2017 a zároveň upravil tlač štítkov vo formulároch SAP ECC. Pre zamestnancov, ktorí nemôžu identifikačné štítky tlačiť priamo z formulárov SAP ECC, boli na dokumentačnom serveri, v časti Predpisy ŽSR, spolu so zmenou Ok 3 zverejnené identifikačné štítky v súbore MS Word. Súčasne so zmenou Predpisu Ok 3 bolo vydané nariadenie generálneho riaditeľa ŽSR č. 6/2017 o zmene identifikačných štítkov, ktorým je táto zmena riešená v súvislosti s predpisom ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky do času jeho novelizácie.

Mária POLLÁGOVÁ, O510 GR



NA OBÁLKE

O prednostkách železničných staníc z obálky sa viac dočítate na dvojstrane 10 – 11.

Kolektívna zmluva ŽSR na roky 2017 a 2018 je podpísaná Každému zamestnancovi sa zvýši tarifná mzda o 35 €

Kolektívna zmluva ŽSR je podpísaná. Vedenie ŽSR a 11 odborových organizácií ŽSR svojim podpisom potvrdili znenie Kolektívnej zmluvy ŽSR na roky 2017 a 2018 v prvý marcový deň. Kolektívna zmluva prináša zvýšenie tarifných miezd všetkým zamestnancom ŽSR o 35 € a priemerné prémie, prepočítané na jedného zamestnanca, 1100 € za rok s platnosťou od 1. marca.



„Kolektívne vyjednávanie nebolo ani jednoduché, ani krátke, ale som rád, že na konci bolo úspešné, že sme dospeli k spoločnej dohode a prispeli k sociálnemu zmieru. Vedenie ŽSR na seba prevzalo záväzok zvýšiť mzdy všetkým zamestnancom, ale zároveň s tým aj zodpovednosť nájsť navyše takmer 9 miliónov € v osobných nákladoch. Nie je to ľahká úloha, budeme sa snažiť získať čo najviac v dotáciách od štátu, zvýšiť výnosy z tržieb, ale čaká nás aj optimalizácia vo vnútri firmy, hlavne v administratívnych činnostiach a pozíciách, kde naozaj máme rezervy, zdvojené činnosti. Dúfam, že táto naša spolupráca dňom podpisu nekončí, že aj naďalej bude aktívna obojstranná komunikácia a že sa nám podarí posunúť veci vpred aj počas trvania kolektívnej zmluvy,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.



Kolektívnu zmluvu ŽSR podpísal generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy (v strede). Vľavo: Mário Oleš, riaditeľ O 510 GR ŽSR a vpravo Pavol Hudák, námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje.



Zástupcovia 11 odborových centrál svojim podpisom potvrdili znenie Kolektívnej zmluvy ŽSR na roky 2017 a 2018 v prvý marcový deň.

„Rád by som poďakoval vedeniu ŽSR aj odborovým organizáciám za konštruktívne rokovanie. Proces bol dlhý a v jeho priebehu sa dokonca menil generálny riaditeľ ŽSR, ale rokovania boli v rámci možnosti na dobrej úrovni. Aj keď sme napokon rokovali pred sprostredkovateľom, obom stranám to niečo dalo. Do budúcnosti je na nás, aby sme v ďalšom kolektívnom vyjednávaní zväžili, či nehľadať možnosti dohodnúť sa skôr,“ uviedol v mene odborových organizácií František Zaparanik, predseda Odborového združenia železničiarov. ŽSR vo viacerých bodoch poskytujú svojim zamestnancom výhody nad rámec Zákonníka práce. Z vý-

hod, s ktorými vedenie ŽSR v novej kolektívnej zmluve súhlasilo, je to napríklad zachovanie zníženia týždenného fondu pracovného času na 36 hodín bez zníženia mzdy na pracoviskách s nepretržitým pracovným režimom pre vybrané typové pozície, uvedené v kolektívnej zmluve. Zamestnanci ŽSR budú mať naďalej nárok na 12 dní pracovného voľna s náhradou mzdy na vlastné vyšetrenie alebo vyšetrenie rodinného príslušníka v zdravotníckom zariadení. Pri odchode do dôchodku bude poskytovaná odmena 100 € za každý odpracovaný rok. Odmena bude poskytovaná aj každému zamestnancovi pri životnom jubileu 50 a 60 rokov. Novinkou pri tejto

odmene je, že pri odpracovaní 30 a 35 rokov dostane zamestnanec ŽSR jednorazovú odmenu vo výške 600 € a nad 35 rokov vo výške 700 €. ŽSR zvýšili aj sumy odmien pri pracovných výročiciach zo sociálneho fondu a majú naň nárok aj zamestnanci na materskej dovolenke. Zástupcovia zamestnancov pre BOZP dostanú odmenu vo výške 30 €. Poskytovanie rekondičných pobytov bolo rozšírené aj pre typovú pozíciu rušňovodiča – elektromontér.

ŽSR súhlasili aj s opätovným zavedením vyrovnávacieho príspevku pri strate zdravotnej a zmyslovej spôsobilosti. Ten bude poskytovaný zamestnancom, ktorí dosiahli vek najmenej 55 rokov pri splnení ďalších dohodnutých podmienok.

(pav) foto: autorka

Čo práve robí? Opýtali sme sa Igora Olexu, riaditeľa odboru telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti (O 210) GR ŽSR



Odvetvie informačných a komunikačných technológií, ktoré na ŽSR zastrešuje O 210, sa týka v podstate všetkých činností v rámci ŽSR. Morálne opotrebenie jednotlivých súčastí súvisiacej infraštruktúry a programového vybavenia je veľmi rýchle a udržať krok s novými technológiami je nutná súčasť našej práce. Obnova jednotlivých komponentov je nevyhnutná a finančne náročná. Jednou z novniiek je napríklad to, že v datacentrách na serveroch bol nahradený pôvodný, nedostatočne efektívny antivírusový systém novým antivírusovým systémom od spoločnosti Kaspersky Lab. s postupným celoplošným nasadením na všetky koncové zariadenia typu PC, notebooky, tablety a následne aj služobné mobilné telefóny. **V krátkej dobe bude realizovaný celoplošný prechod na jednotnú modernú platformu operačného systému na Windows 10**

a zavedenie nového kancelárskeho balíka MS Office 2016. Tento rok máme v pláne aj inú zmenu, ktorá sa dotkne množstva zamestnancov - zavedenie registratúrneho informačného systému na celé ŽSR, ktorý poskytne IT podporu v procese dodržiavania registratúrneho poriadku ŽSR a Zákona o registratúre SR. Pozitívnu správou z našej oblasti je tiež to, že momentálne prebieha implementácia GIS, teda geografického informačného systému na ŽSR, ktorý bude v grafickej podobe na základe mapových podkladov poskytovať informácie o jednotlivých objektoch a oblastiach železničnej infraštruktúry a jej prevádzky a údržby. Takisto plánujeme zahrnúť do GIS aj informácie z dopravnej oblasti ŽSR. GIS poskytne v budúcnosti efektívny nástroj v procesoch plánovania údržby, v procesoch manažérskych a ekonomického rozhodovania pre potreby riadenia firmy. Venujeme sa tiež ďalším projektom, ktoré sa týkajú oblasti rozvoja informačných a komunikačných technológií v ŽSR, napríklad je v realizácii modernizácia elektronickej komunikačnej siete (EKS) s cieľom zvýšiť kvalitu hlasových služieb ŽSR. Niektoré projekty sú v procese prípravy obstarania projektov s finančnou podporou EÚ fondov z operačného programu OPII, napríklad, môžem spomenúť realizáciu projektu Centralizácie riadenia systémov bezpečnosti objektov ŽSR a zabezpečenie štandardov železničných staníc s cieľom systémovo riešiť využitie jestvujúcich bezpečnostných systémov a zabezpečiť štandardy v tejto oblasti v objektoch ŽSR. Cieľom našej činnosti je okrem iného zabezpečiť primeranú technickú úroveň informačných a komunikačných technológií a vytvárať pre Železničné telekomunikácie optimálne podmienky na poskytovanie služieb.

(pop), foto: Dávid BOZSAKY

Aj dvoma percentami z dane pomôžete kolegovi v núdzi

Opäť nastáva obdobie, kedy sa rozhodujeme o tom, komu dobrovoľne poskytneme 2 % (prípadne 3 %) zo svojej zaplatenej dane. O túto formu finančnej podpory sa uchádza aj fond SOLIDARITA, ktorý pomáha od roku 1996 železničiarom a ich rodinám. Vyplnené tlačivá môžete zaslať aj služobnou poštou na adresu fondu, ktorý ich doručí na daňové úrady.

Zamestnanec, ktorý požiadal mzdovú účtáreň o vykonanie ročného zúčtovania a vyžiadal si aj tlačivo „**POTVRDENIE o zaplatení dane...**“, musí ho spoločne s vyplneným tlačivom „**VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % (3 %) zaplatenej dane z príjmov fyzickej osoby**“ doručiť od 1. apríla do 30. apríla 2017 miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého pobytu zamestnanca. Tlačivo „**VYHLÁSENIE**“ sa dá vyžiadať aj na e-mailovej adrese solidarita@zsr.sk, prípadne telefonicky na

čísle **920 - 2490**. Vyplnené tlačivá môžete do 24. apríla zaslať aj služobnou poštou na adresu: **Fond SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, Bratislava**. Fond už za vás doručí tlačivá na príslušný daňový úrad. Túto možnosť v minulom roku využilo 555 ľudí. Nezabudnite ale, že suma nesmie byť nižšia ako 3 € a môže byť poukázaná len v prospech jedného prijímateľa. V prípade poukázania 3 % zo zaplatenej dane je povinnou prílohou k obom tlačivám aj potvrdenie o odpracovaní minimálne 40 hodín dobrovoľníckej činnosti.

Uistujeme vás, že darovaním 2 % (3 %) zo zaplatenej dane z príjmov fyzických osôb fondu SOLIDARITA podporíte dobrú vec a toto rozhodnutie bude určite prospešné! Aj touto finančnou čiastkou pomôžete svojim kolegom železničiarom v ťažkých životných situáciách.

Vedenie fondu SOLIDARITA spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností vopred ďakuje všetkým, ktorí neváhajú fondu pomôcť!

(KB)

OPRAVA

Vo februárovom čísle sme nedopatrením na str. 4 uviedli nesprávne údaje o štandardoch ŽST.

Štandardy budú navýšené o tieto ŽST:

Od 1. apríla 2017:

- Moldava nad Bodvou TIOP
- Senica
- Skalité

Od 1. júla 2017:

- Cífer
- Žiar nad Hronom

Za chybu sa ospravedľujeme.

II. ODDIEL - ÚDAJE O PRÍJIMATEĽOVI

IČO/SID										Právna forma																			
15	3	1	7	4	9	4	4	5												16	neinvestičný fond								
Obchodné meno (názov)																													
17 SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky „a.s.“																													
Sídlo - Ulica										Štipné/ orientačné číslo																			
18 Klemensova										19 2 5 2 6 / 8																			
PSČ										Obec																			
20 8 1 3 6 1 21										Bratislava																			

Nové vlaky aj optimálnejšie prípoje

1. zmena cestovného poriadku

Časové úpravy niektorých vlakov, 6 prímestských vlakov nahradených autobusmi aj nové víkendové vlaky. Aj to priniesla 1. pravidelná zmena cestovného poriadku na železnici od 26. februára 2017.

Vlaky Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK) sa vrátia na dve trate, kde už dlho nejazdili. **Od konca apríla začnú po vyše štrnástich rokoch opäť premávať do záhorskej obce Plavecké Podhradie.** V lete sa vrátia na koľajnice aj už avizované vlaky medzi Medzilaborcami a poľským Łupkówom. V oboch prípadoch pôjde o sezónne víkendové spoje. Víkendové vlaky zo Zohora do Plaveckého Podhradia budú priamym pokračovaním osobných vlakov Záhorská Ves – Zohor, kde je už aj v súčasnosti zabezpečená osobná doprava. V Zohore bude možné prestúpiť na osobné vlaky z Bratislavy. Okrem miest na sedenie povezu vlaky aj cyklovozeň na prepravu bicyklov. Spoje budú zaradené do Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja, takže cestujúci v nich využijú aj prestupné lístky na prímestské autobusy a bratislavskú MHD. Zároveň v nich budú k dispozícii všetky zľavy ZSSK, vrátane bezplatnej prepravy. Prevádzka je naplánovaná v soboty a v nedele od 29. apríla do 1. októbra 2017.

Druhým regiónom, kam sa vracajú vlaky, je severovýchod Slovenska. Spojenie Medzilaborce – Łupków bude po siedmich rokoch opäť v prevádzke počas víkendov od 1. júla do 3. septembra 2017. Vlaky budú premávať priamo z poľských miest Sanok



a Rzeszów. Železničné spojenie medzi Slovenskom a Poľskom tak bude v lete bohatšie. V súčasnosti je možné cestovať len osobnými vlakmi z Kysúc (Čadca – Zwardoň). Dial'kové vlaky a priame nočné vozne spájajúce Maďarsko, Bratislavu a Poľsko premávajú cez Českú republiku. Cesta vlakom cez Lupkovský tunel je určená predovšetkým turistom s cieľom do turisticky atraktívneho poľského regiónu. Ceny lístkov v staronových vlakoch z Medzilaboriec do Poľska budú od 1 €. Vlaky budú vedené modernými súpravami poľských železníc s poľským personálom, na Slovensku však bude ich prevádzkovateľom ZSSK. Vlaky do Poľska budú v Medzilaborciach podľa možnosti nadväzovať na ďalšie spoje. Prvá pravidelná zmena cestovného poriadku od 26. februára 2017 prináša aj ďalšie úpravy. Z dôvodu modernizácie traťového úseku medzi Žilinou a Dolným Hričovom došlo k časo-

vým posunom dvoch rýchlikov (R) a ôsmich regionálnych rýchlikov (RR) na trase Žilina – Bratislava a späť. Odchádzajú zo Žiliny skôr a prichádzajú neskôr. Okrem toho šesť prímestských vlakov na trase Žilina – Púchov je nahradených autobusmi.

Súkromný dopravca RegioJet rozšíril od 26. februára počet spojov na trase medzi Prahou a Košicami. K existujúcim dvom párom vlakov pribudol ďalší pár vlakov. Na slovenskom území budú mať nové spoje zastávky okrem Košíc v Kysaku, Spišskej Novej Vsi, Poprade, Liptovskom Mikuláši, Ružomberku, vo Vrútkach, Žiline a Čadci. Od 10. marca RegioJet zvýšil kapacitu vlakov do Dunajskej Stredy a Komárna, kde nasadil do prevádzky ďalšie 4 motorové jednotky, vďaka ktorým sa výrazne zvýšila prepravná kapacita vo väčšine vlakov premávajúcich počas špičiek.

(red), foto: (balky)

Zastihne vás zmena času v práci?

Letný čas v tomto roku začína 26. marca. O druhej hodine stredo-európskeho času sa posunú hodiny na tretiu hodinu letného času. U zamestnancov, ktorým začiatok letného času pripadne na ich pracovnú zmenu a táto zmena sa v dôsledku zavedenia letného času skráti, sa mesačná kalendárna norma nezmení.

Tohtoročný letný čas končí 29. októbra. O tretej hodine letného času sa hodiny posunú na druhú hodinu stredo-európskeho času. U zamestnancov, ktorým koniec letného času pripadne na ich pracovnú zmenu a táto zmena sa v dôsledku skončenia letného času predĺži, sa mesačná kalendárna norma nezmení.

Nezabudnite na prolongáciu železničných preukazov

Držitelia železničných preukazov pozor! Ak chcete využívať ich výhody aj v roku 2017, nezabudnite na ich prolongáciu. Prolongačné obdobie potrvá do 31. marca. Výška cestovného pre zamestnanca ŽSR a ich rodinných príslušníkov sa oproti minulému roku nezmenila - za 2. vozňovú triedu sa platí 28 €, cestovné v „jednotke“ je vo výške 42 €. Prolongácia preukazov sa vybavuje iba v pokladniach iKVC.

V prolongačnom období sa vydávajú aj voľné cestovné lístky do 1. vozňovej triedy po odpracovaní 20 rokov na železnici nepretržite. Pri prolongácii preukazu dieťaťa študujúceho na vysokej škole musí zamestnanec najneskôr do 31. marca predložiť potvrdenie o jeho pokračovaní štúdia v letnom semestri. V prípade, že dieťa nepokračuje v štúdiu, železničný pre-

ukaz je nutné vrátiť okamžite, najneskôr do 7 pracovných dní po skončení nárokovosti na cestovné výhody. Dôchodcovia a študenti, ktorí sa rozhodnú v roku 2017 neprolongovať železničné preukazy z dôvodu využívania bezplatnej prepravy vlakmi ZSSK, musia ich odovzdať do úschovy vo svojej evidenčnej zložke najneskôr do 7. apríla. Ostatné neprolongované železničné

preukazy je potrebné odovzdať do úschovy najneskôr do 15. apríla, kde môžu zotrvať najviac 2 roky. Železničné preukazy vydané ZSSK neplatia u súkromných dopravcov zabezpečujúcich osobnú dopravu na tratiach ŽSR, cestovné výhody sú ale za konkrétnych podmienok uznávané Českými dráhami v Českej republike.

(red)

Správa o stave bezpečnosti za rok 2016 priniesla pozitívne výsledky

V roku 2016 bolo spolu zaevidovaných 496 sledovaných udalostí, z ktorých bolo 342 nehôd a 154 prevádzkových porúch. Z celkovej vzniknutej škody vyčíslenej vo výške 7 910 850 €, dosiahla škoda na zariadeniach ŽSR pri týchto udalostiach výšku 619 713 €.

Celkovo bolo v roku 2016 zaevidovaných 202 vážnych nehôd a menších nehôd, čo predstavuje v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2015, kedy bolo zaevidovaných 244 nehôd, pokles o 42 prípadov. Vážnych nehôd bolo 87, najviac v oblasti OR Trnava a v 94 % ich zavinili cudzie osoby. Čo sa týka incidentov, vo väčšine prípadov išlo pod vplyvom mrazivého počasia o lomy koľajníc, bolo ich 107. Je to o 9 viac ako v roku 2015. Ako sme už spomínali v januárovom čísle Ž semaforu, v bilancii nehôd na železničných priecestiach nastal v roku 2016 výrazný pokles, evidovali sme najnižší počet nehôd za posledných 16 rokov. V roku 2016 sa stalo 38 nehôd na priecestiach, pri ktorých zahynulo 6 ľudí a ťažko sa zranilo 10.

Smrteľné zranenie			
rok 2015		rok 2016	
počet	z toho samovrážd	počet	z toho samovrážd
102	65	81	61

Ťažké zranenie			
rok 2015		rok 2016	
počet	z toho pokusov o samovraždu	počet	z toho pokusov o samovraždu
27	3	28	5

(Tieto údaje nezahŕňajú počty usmrtených a ťažko zranených na železničných priecestiach.)

POČET POŽIAROV JE NAJNIŽŠÍ ZA POSLEDNÝCH 5 ROKOV

Vlani sme zaznamenali 86 požiarov, z toho bolo 62 vlastných požiarov ŽSR, čo predstavuje až o 41 vlastných požiarov menej ako v roku 2015. Pozitívnou správou je, že v päťročnom období za obdobie 2012 – 2016 došlo v roku 2016 k najnižšiemu počtu požiarov ŽSR. Z týchto vlastných požiarov vznikla škoda u 3 z nich, a to vo výške 180 666 € a uchránili sa hodnoty až vo výške 935 609 €. Pri všetkých druhoch požiarov došlo k medziročnému poklesu, s výnimkou požiarov budov, kde bol zaznamenaný nárast o 4 požiare. Ide najmä o požiare neprevádzkovaných budov, zo 7 požiarov budov bolo až 5 požiarov v neprevádzkovaných budovách. Tieto požiare spôsobujú najmä cudzie nepovolané osoby, najčastejšie bezdomovci, ktorí najmä v zimných mesiacoch takéto miesta vyhľadávajú. Najväčší podiel požiarov podľa druhu tvoria požiare suchých porastov v ochrannom pásme dráhy. V roku 2016 bolo spolu zaznamenaných 40 požiarov suchých porastov nachádzajúcich sa popri železničnej dopravnej ceste, pri ktorých u žiadneho z nich nevznikla škoda. V porovnaní s rokom 2015 je to o 33 požiarov suchých porastov menej. Uvedený počet požiarov suchých porastov predstavuje 64 % z počtu vlastných požiarov. Tieto požiare suchých porastov vznikali predovšetkým nepovoleným vypalovaním neznámymi osobami na pozemkoch vo vlastníctve súkromných osôb, ktoré sa preniesli na pozemky v správe ŽSR, prípadne od brzdenia nákladných vlakov. Požiar s najvyššou škodou vznikol dňa 25. júna 2016 v areáli Múzejno – dokumentačného centra v Bratislave

vo „Veľkej vodárni“. Pravdepodobnou príčinou požiaru bolo samovznietenie vplyvom horúceho letného počasia, nakoľko v čase požiaru bolo bezvetrie, slnečné počasie a v budove nebol zavedený elektrický prúd ani zemný plyn. Požiar vznikol v prístavbe veľkej vodárne a vzhľadom na vysoké teploty sa rozšíril aj do ďalších priestorov budovy vodárne. Pri požiaru bola poškodená strecha a výdrevá nižšej veže, strecha vysokej veže a interiér východného krídla, infraštruktúra ŽSR nebola poškodená. ŽSR vyčíslili škodu na 130 000 € a uchránená hodnota bola vyčíslená na 102 587 €.

KLESLA AJ ÚRAZOVOSŤ

V roku 2016 sme evidovali celkovo 43 registrovaných pracovných úrazov (PÚ), čo je až o 12 úrazov menej ako v predošlom roku 2015. Potešujúce je aj to, že sa znížil aj počet závažných PÚ o 4 prípady.

Predmet	Rok 2015	Rok 2016	Rozdiel
Pracovné úrazy celkom	55	43	-12
z toho závažné PÚ	smrteľné	0	0
	ťažká ujma na zdraví	4	0
Počet vymeškaných kalendárnych dní	4 007	3 605	-402
Priemerný počet zamestnancov	14 018,267	14 008,612	-9,655
Počet pracovných úrazov na 1000 zamestnancov	3,923	3,070	-0,853

Najčastejšími zraneniami, ktoré zamestnanci v roku 2016 utrpeli, boli rôzne poranenia horných a dolných končatín, ako napríklad udretia, povrchové poranenia, pricviknutia, natiahnutia alebo natrhnutia, pohmoždenia, vyklbeniny, vyvrtnutia či zlomeniny. Takisto sa nevyhli ani poraneniám v oblasti hlavy, tvárových častí alebo chrbtice.

Nepriaznivé počasie sa podpísalo aj pod pracovné úrazy. V roku 2016 vzniklo pošmyknutím a následným pádom na zasneženom, zľadovatenej a mokrom teréne 6 pracovných úrazov. Išlo napríklad o profesie ako vedúci posunu, dozorca výhybiek či robotník v doprave. Pri manipulácii s koľajnicami a podvalmi vzniklo šesť úrazov u profesií majster železničných tratí a stavieb (ŽTS), traťový robotník, zámočník koľajových konštrukcií.

Napriek pozitívnym výsledkom je potrebné, aby vedúci zamestnanci svojich zamestnancov opakovane upozorňovali na bezpečnosť pri práci, taktiež apelovali na zamestnancov, aby venovali dostatočnú pozornosť pri pohybe v prevádzkovom priestore a zvýšili ostražitosť a boli obzvlášť opatrní pri vykonávaní samotnej pracovnej činnosti. Vedúci i kontrolní zamestnanci kontrolujú dodržiavanie technologických, bezpečných pracovných postupov a taktiež apelujú aj na dodržiavanie pracovnej disciplíny.

Digitálna mobilná rádiová sieť GSM-R umožní ďalší spôsob komunikácie na vybraných tratiach ŽSR

Od marca je v prevádzke technológia, umožňujúca ďalší spôsob vzájomnej komunikácie pri zabezpečení železničnej prevádzky. Ide o sieť pre riadenie vlakovej prevádzky, a tak navzájom dokážu komunikovať dispečer, výpravca, rušňovodič, ale aj prevádzkové zložky infraštruktúry. Touto novinkou je digitálna mobilná rádiová sieť GSM-R SK na tratiach ŽSR v správe OR Trnava a OR Žilina.

Digitálny rádiový mobilný komunikačný systém pre potreby zabezpečenia prevádzky a riadenia železničnej dopravy GSM-R bol vytvorený na základe potreby zjednotenia rôznych rádiových komunikačných systémov, prevádzkovaných v jednotlivých krajinách. Vychádza zo štandardu verejného komunikačného systému GSM, rozšíreného o špeciálne funkcie a služby požadované k zabezpečeniu železničnej prevádzky. Ako napríklad núdzové volanie, prednosť hovoru, skupinové a konferenčné volania na definované skupiny účastníkov, volania pomocou funkčných čísel na konkrétne pracoviská a najmä pomocou štandardu typu volaní Call Type je využitie čísel rovnaké v celej Európe.

„Spustenie mobilnej siete GSM-R SK do prevádzky nemení doterajší spôsob a povinnosti pri riadení dopravy na dotknutých úsekoch tratí ŽSR, ale umožňuje ďalší spôsob vzájomnej komunikácie pri zabezpečení železničnej prevádzky. Na základe predpísaných prísnych kritérií sa štandard GSM-R odlišuje aj tým, že v každom mieste železničnej trate je zaručený dostupný signál v predpísanej úrovni a kvalite,“ vysvetľuje Vladimír Milošovič, manažér OZT z odboru 460 GR ŽSR.



Pre komunikáciu sa používajú vozidlové stanice CAB Radio a prenosné mobilné telefóny schválené O 460 GR ŽSR pre sieť GSM-R SK. Mobilné telefóny môžu byť v prevedení GPH pre všeobecné použitie, OPH so zvýšenou odolnosťou, pripomínajú klasické rádiostanice a OPS špeciálne určené pre posun, zatiaľ na ŽSR neprevádzkované.

Ide o trate v úseku Bratislava – Nové Zámky, Bratislava – Žilina – Čadca – štátna hranica s Českou republikou a samotný železničný uzol Bratislava, vrátane hraničných prechodov s Rakúskom (Devínska Nová Ves – Marchegg, Petržalka – Kittsee) a s Maďarskom (Rusovce – Rajka). V úseku Žilina – Čadca bol aktivovaný systém zabezpečenia dopravy úrovne ETCS Level 2 s prenosom informácií a povelov na vlak prostredníctvom GSM-R. Obnova stávajúcej a vybudovanie novej technológie siete GSM-R SK sa realizovala v rámci stavby zavedenia jednotného európskeho štandardu riadenia vlakov ERTMS na vybraných tratiach ŽSR. Mobilná sieť je tvorená jednou GSM-R ústredňou v ŽST Bratislava Nové Mesto, kde sa nachádza spojovacia časť tvorená ústredňou MSC (Mobile Switching Centre), riadením, inteligentnou sieťou, manažmentom účastníkov a i. Ako druhá časť je rádiový systém zložený z riadiacej jednotky BSC (Base Station Controller), do ktorej sú pripojené všetky základňové stanice BTS (Base Transceiver Station) zabezpečujúce rádiové pokrytie signálom GSM-R na tratiach ŽSR. „Zatiaľ je pre celú železničnú sieť ŽSR vybudovaná iba jedna GSM-R ústredňa. V budúcnosti však pri rozšírení moderného spôsobu riadenia vlakov prostredníctvom ETCS úrovne 2 bude nutné riešiť geo-redundanciu, čiže vybudovanie druhej ústredne, v inej lokalite, s funkciou možnosti vzájomného preberania prevádzky siete v prípade závažného výpadku technológie,“ dodáva Milošovič. Pre zabezpečenie interoperability riadenia železničnej dopravy v Európe bola vytvorená hierarchická štruktúra európskej siete GSM-R s nadnárodnými



Dohľad, administráciu a údržbu siete GSM-R SK nepretržite vykonávajú operátori na riadiacom a dohliadacom pracovisku RaDC GSM-R v ŽST Bratislava Nové Mesto (SMSÚ OZT GSM-R Bratislava). Prevádzku siete vrcholovo zabezpečujú ŽSR prostredníctvom OR Trnava, sekcie OZT Leopoldov.



Základňové stanice BTS zabezpečujúce pokrytie na trati signálom GSM-R.

hlavnými prepojovacími uzlami v Zürichu, Bazileji a Frankfurt nad Mohanom, ktoré zabezpečujú vzájomné prepojenie a komunikáciu národných mobilných sietí GSM-R. Roamingové prepojenie mobilnej siete GSM-R SK so susednými sieťami (SŽDC, OBB a MÁV) nie je ešte plnohodnotne realizované, na toto prepojenie je potrebné vykonať vzájomné akceptačné testy funkcionality a podpísať prepojovacie zmluvy.

Dávid BOZSAKY, foto: Ján NOVÁK

Moderný protipožiarny systém chráni košickú stanicu

Staničná budova v Košiciach sa po rozsiahlej komplexnej rekonštrukcii vyšvihla na špicu najkrajších slovenských železničných staníc. Cestujúcich očarí nielen po stránke architektonickej, ale predovšetkým vybavením a službami, ktoré ponúkajú komerčné obchodné priestory. Pribudli však aj moderné technológie, ktoré sú v správe ŽSR.

Azda každý cestujúci pri vstupe do haly budovy upriami pohľad na svetelnú informačnú tabuľu zobrazujúcu odchody vlakov. Je súčasťou komplexného hlasového a vizuálneho informačného systému, ktorý ŽSR inštalovali v období revitalizácie budovy. „Informácie o príchodoch a odchodoch vlakov, mimo-riadnostiach vo vlakovej doprave, ale aj o dodržiavaní bezpečnosti v priestoroch stanice, zobrazuje celkovo 75 informačných tabúl. Väčšina, až 64 tabúl, pracuje na technológii vysokosvietivých LED diód. Hlavné sú príchodové a odchodové v hale, ďalšie sú rozmiestnené v podcho-

doch a na nástupištiach. Zvyšok tvoria LCD monitory, ktoré sú namontované v čakárni, v zákazníckom centre ZSSK alebo v reštaurácii. Súčasťou systému je aj 221 reproduktorov staničného rozhlasu,“ hovorí Marcel Medvec, vedúci oddelenia oznamovacej techniky a informačných systémov sekcie OZT OR Košice. Celý systém je riadený poloautomaticky, operátorkou z dopravnej kancelárie prostredníctvom riadiacej jednotky. Odtiaľ je obsluhovaný aj rozhlas s informačnou tabuľou na železničnej zastávke Košice – predmestie. Ďalšou technológiou, síce skrytou pred zrakom verejnosti, ale o to významnejšou, je moderná elektrická požiarna signalizácia (EPS). „V systéme je v súčasnosti pripojených 313 samočinných požiarnych hlásičov. Pri vyhlásení všeobecného poplachu ústredňa elektrickej požiarnej signalizácie podľa vopred nastavených kritérií ovláda strešné svetlíky a spúšťa požiarne rolety umiestnené medzi požiarnymi úsekmi. Otvoria sa aj elektroventily, ktoré tieto rolety ostrekujú, aby zabezpečili ich požiaru odolnosť. Počas poplachu dochádza aj k automatickému uvoľneniu dverí, turniketov na toaletách a zastaveniu eskalátorov. Taktiež výtah zide do 1. nadzemného podlažia, kde ostane stáť s otvorenými dverami. Súčasne sa aktivuje domáci – evakuačný rozhlas, ktorý prostredníctvom 244 reproduktorov rozmiestnených v priestoroch prijímacej budovy stanice vyhlási evakuáciu objektu. Zároveň v budove dochádza k deaktivácii staničného rozhlasu pre cestujúcich, aby sa zamedzilo súbežnému hláseniu,“ vysvetľuje Marcel Medvec. Ústredne domáceho – evakuačného rozhlasu a EPS sú umiestnené



Dominik Timko, návestný majster z SMSÚ OZT OT Košice skúša jeden z 313 požiarnych hlásičov. Pri štvrtročnej kontrole sa musia všetky týmto spôsobom otestovať.



Dominik Timko v dopravnej kancelárii vykonáva funkčnú skúšku dopravných telefónnych okruhov na dispozičnom zapojovači MIKRO od firmy INOMA COMP s. r. o., ktorý je potrebný aj pre službukonajúceho výpravcu Radoslava Kišša (napravo). Umožňuje výpravcovi spojenie so signalistami, dispečermi a výpravcami v susedných dopravných priestoroch pri riadení vlakovej dopravy.

na dohľadovom pracovisku revitalizovanej časti prijímacej budovy. O údržbu uvedených zariadení sa starajú zamestnanci SMSÚ OZT OT Košice, dohľad však vykonávajú zamestnanci ŽST Košice, ktorí zároveň zabezpečujú aj bežnú údržbu a bezpečnosť v prijímacej budove stanice a avizujú tiež bezpečnostné, prípadne záchranné zložky podľa vzniknutej situácie. Počas revitalizácie sa vynovili aj dispozičné telefónne zapojovače u výpravcov, systém záznamu hovorov a rádiodstanice. V súčasnosti sa už rieši komplexné zvýšenie bezpečnosti a ochrany objektov a cestujúcich vo vybraných ŽST. Všetky prvky, ako kamerové systémy, elektrické zabezpečovacie systémy, varovné a výstražné systémy či tiesňové informačné systémy by už mali byť v budúcnosti vyvedené na diaľkové dohľadové centrá.

(balky), foto: autor



Marcel Medvec zo sekcie OZT OR Košice pri ústredni EPS vysvetľuje funkcie protipožiarného systému.



O pohybe vlakov v stanici dlhé roky informovali elektromechanické listové jednotky systému Pragotron. ŽSR ich vymenili za svetelné tabule.

Chlad pri zváraní eliminuje napínanie koľajníc

Mimoriadne chladné počasie, ktoré panovalo v prvých dvoch mesiacoch tohto roka, spôsobilo v sieti ŽSR až 69 lomov koľajníc. Takéto narušenia celistvosti koľajníc, častokrát ovplyvňujúce činnosť zabezpečovacích zariadení, znižujú bezpečnosť vlakovej dopravy. Zamestnanci traťového odvetvia síce poškodené miesta na tratiach predbežne odstraňovali aj v mrazoch, ale definitívne opravy začali až s nástupom jarných teplôt, ktoré už umožnili termitové zváranie koľajníc.

Dvojciferné vonkajšie teploty okamžite využili aj zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Margecany a zamerali sa na najzaťaženejší úsek na východnom Slovensku. Medzi železničnými stanicami Košice a Kysak sa podujali opraviť 6 lomov koľajníc a vymeniť 3 poškodené lepené izolované styky, aby zabezpečili požadovanú kvalitu zjazdnosti hlavných traťových koľají. V troch denných výlukách začiatkom marca postupovali štandardne - poškodené časti koľajníc vyrezali a nahradili kusmi potrebnej dĺžky, ktoré zamestnanci externej firmy následne zvarili. Aj keď termitové zváranie sa môže vykonávať už od minimálnej teploty koľajníc $-4\text{ }^{\circ}\text{C}$, pri tomto úkone museli použiť špeciálne zariadenie. „Napínacie zariadenie Geismar sa používa na napnutie koľajníc pri poslednom - závernom zvare, ak je teplota koľajníc pri upínaní nižšia ako rozsah dovolených upínacích teplôt na opravovanom mieste. Zariadenie umelo vyvinie silu, ktorá koľajnicu predĺži o dĺž-



Miloslav Záhumenský (v pozadí vľavo), koordinátor SMSÚ ŽTS TO Margecany, sleduje zamestnancov dodávateľa pri montáži napínacieho zariadenia pred vykonaním záverného zvaru.



Pri použití napínacieho zariadenia musí byť koľajnicový pás uvoľnený, aby sa mohol plynule predĺžovať.

ku zodpovedajúcej rozdielu okamžitej a požadovanej upínacej teploty. Správne dilatácie - teda dĺžky, ktoré je potrebné vyrezať z koľajníc a napínacím zariadením natiahnuť, sú uvedené v tabuľkách,“ uviedol Miloslav Záhumenský, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Margecany. Bez napínacieho zariadenia sa záverný zvar vykonáva len pri dovolenej upínacej teplote v intervale od $17\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $23\text{ }^{\circ}\text{C}$.

(balky), foto: autor

Zberači kovov zhasli návěstidla

Zlodeji, ktorí koncom februára v železničnej stanici Dlhé nad Cirochou ukradli kábel zavesený na drevených stĺpoch, narobili problémy sebe aj železničiarom. Po ich nájazde ostalo nefunkčné nočné osvetlenie vchodového mechanického návěstidla v smere od Sniny. Navyše, po záfahu dlhoprstých je od januára tmavá aj jeho svetelná predzvesť. Krádeže vyšetruje polícia.

Páchatelia využili nočnú výlukú dopravnej služby v stanici a odniesli si 500 metrov závesného kábla. „Slúžil ako prívod elektrickej energie na



Svetelná predzvesť v ŽST Dlhé nad Cirochou je atypická, skonštruovaná „na kolene“, na pôvodnom stĺpe mechanickej predzvesti. Závesný kábel, ktorý privádzal elektrickú energiu, v januári ukradli zlodeji. Odvtedy je ponorená v tme.

osvetlenie mechanického vchodového návěstidla, na návestenie nočných znakov. Našťastie, dopravné predpisy myslia aj na takúto situáciu. Ak je na mechanickom návěstidle zhasnuté osvetlenie, platí aj v noci denná návěst. V identickej trase však vedie aj indikácia samovratných výhybiek na sninskom zhlaví stanice. Ak by ju zlodeji poškodili, stanica by bola paralyzovaná. Od januára je už na tej istej strane tmavá aj svetelná predzvesť,“ povedal Igor Ilavský, prednosta sekcie OZT OR Košice. Aj zhasnutie predzvesti ide na vrub zberačov kovov. Úradovali dokonca dvakrát, pričom odcudzili dokopy 1700 metrov závesného kábla. Nepoužívali žiadnu sofistikovanú metódu, vystačili si s dlhou drevenou palicou, kombinovanými kliešťami a holými rukami. Palicou strhli kábel zo stĺpa, prestrihli a holými rukami zisťovali, či je pod elektrickým napätím. Keď ich nič „nekoplo“, pokračovali v strhávaní a strihaní kábla. Opálená med' skončila v zberni druhotných surovín. „Zhasnutú predzvesť aspoň provizórne prekryjeme terčom s reflexnou úpravou. Je to dočasné riešenie, kým opäť nenatiahneme kábel. Najefektívnejšou možnosťou je ale jeho zakopanie do zeme, pretože keď sa miestni rozhodnú kradnúť, nič ich nezastaví a rozoberú všetko,“ smutne skonštatuje prednosta a dokladá to aj príkladom z úseku medzi Podolíncom a Starou Ľubovňou.

V minulom roku na tejto trati až 15-krát odcudzili závesný kábel v celkovej dĺžke približne 1,7 kilometra. Na jeho opravu už padli všetky zásoby, pretože v trase je vedená traťová linka medzi výpravcami a závislosti reléového poloautomatického bloku. A tie sú podstatné pre bezpečnosť železničnej prevádzky v danom úseku.

(balky), foto: archív S OZT OR Košice



Zhasnutú predzvesť dočasne nahradil terč s reflexnou úpravou, znázorňujúci trvalú návěst „Výstraha“. Namontovali ho 9. marca zamestnanci SMSÚ OZT SO Spišská Nová Ves.

Prednostky železničných staníc Nekompromisné, ale so ženským šarmom

Aké by to bolo marcové číslo nášho časopisu, keby sme v ňom nevyhradili priestor našim ženám. Presnejšie, nespomenuli si na ne pri príležitosti Medzinárodného dňa žien (8. marec). Zvlášť, keď z vyše 300 železničných staníc sú v ôsmich z nich prednostkami ženy. A tak, aké jedinečné je ich zastúpenie v tejto pozícii, sú aj ony samy. Rozhodné, profesionálne, s množstvom pracovných skúseností, ale stále ženské, s iskrou v oku a úsmevom na perách. Skrátka, s trochou vtipu a výrokom veľikána Jana Wericha, ktorý raz povedal: „Ženy nemajú zmysel pre nezmysel,“ môžeme povedať, že aj preto si vedia hravo poradiť takmer s každým problémom a v mužskom kolektíve obhájiť svoju pozíciu. Ako sa im však pracuje s opačným pohlavím? Nie je ťažké byť šéfkou niekedy tvrdým železničiarom?

Jarmila KORNIEOVÁ, prednostka ŽST Banská Bystrica

V ŽST Banská Bystrica je prednostkou od marca 2007, na ŽSR pracuje od októbra 1981. Kým sa stala prednostkou, prešla naozaj úctyhodným množstvom pozícií. A ako prednostka vníma prácu s mužmi vo svojom tíme? „Ja osobne si myslím že ma mužskí kolegovia vnímajú celkom pozitívne, aj keď ženský názor nie je vždy s tým mužským totožný. Ale aj rozdielne názory môžu byť v prospech veci, ak si z nich vieme vybrať to dobré a použiť v prospech danej veci. Snažím sa počúvať, rozumieť, konzultovať, vyhodnocovať. A to je asi aj dôvod, prečo si myslím, že ma muži rešpektujú,“ prezradila banskobystričská prednostka. A aké je jej životné motto? „Tak asi, čo ťa nezabije, to ťa posilní a druhé, trpezlivosť a čas urobia viac ako hnev a sila,“ dodala. Prednostka Kornietová sa v súkromí venuje športu, turistike, lyžovaniu, plávaniu a v rámci relaxu rada aranžuje kvety a vyrába rôzne dekorácie.



Prednostka v dopravnej kancelárii s večne usmíatym výpravcom Ivanom Strungom.



V dopravnej kancelárii s výpravcom Róbertom Hlaváčom.

Ildikó CINGELOVÁ, prednostka ŽST Rožňava:

V ŽST Rožňava je prednostkou od februára 2015, na ŽSR pracuje od roku 1995. Jej predchádzajúce pracovné pozície boli tiež viaceré. Aj táto prednostka pracuje s mužmi. Aké sú jej skúsenosti? „Muži ma síce vnímajú ako ženu, ale ako svoju nadriadenú. Priznám sa, byť ženou má niekedy svoje výhody v riadiacej práci, ale aj svoje nevýhody. Náš pracovný kolektív je však natoľko uvedomelý a disciplinovaný, že s týmto nemáme žiadne problémy.“ Mottom rožňavskej prednostky je: „Život nevyžaduje, aby sme boli najlepší. Žiada, aby sme sa o to najlepšie usilovali. A pri tom úsilí sa snažme nestratiť svoju tvár, budme spravodliví a ľudskí.“ Mimo práce prednostka Cingelová rada a veľa číta, snaží sa čo najčastejšie byť so svojou rodinou, chodí do prírody a rekreačne sa venuje turistike.

Mária BALOGHOVÁ, prednostka ŽST Jesenské

V ŽST Jesenské je prednostkou od júla 1999, na ŽSR pracuje od roku 1985 a rovnako ako aj iné prednostky, aj ona prešla viacerými pracovnými pozíciami. Prácu s mužmi si pochvaľuje a, ako vraví: „Žiadne problémy s mužmi nemám, rešpektujú ma.“ Životnú filozofiu či motto prednostka v Jesenskom nemá. „Snažím sa každý deň spraviť niečo dobré, prioritou je, aby zamestnanci chodili do práce s chuťou,“ dodala prednostka Baloghová. Vo voľnom čase chodí do prírody, venuje sa ručným prácam, cudzím jazykom, ale na prvom mieste je pre ňu rodina.



S mužským kolegom, dopravným námestníkom Miroslavom Hukelom.



Monika SABOVÁ, prednostka ŽST Maťovce

V ŽST Maťovce je prednostkou od decembra 2001, na železnici pôsobí 34 rokov, takže predošlé pozície boli tiež rôzne. Prácu v mužskom kolektíve si pochvaľuje. „Myslím, že ma rešpektujú a dokážem si s nimi poradiť,“ doplní na margo mužských kolegov. Vo voľnom čase si prednostka z Maťoviec rada prečíta dobrú knihu, aktívne si niekedy zahrá volejbal a pasívne hlavne tenis a snooker (biliardová hra). Venuje sa tiež pestovaniu kvetín. A jej životné motto? „Žiť tak, aby som bola sama so sebou spokojná a neľutovala žiadny čin, ktorý som kedy vykonala.“



Mária MRVÁŇOVÁ, prednostka ŽST Hronská Dúbrava

V ŽST Hronská Dúbrava je prednostkou od marca 2011, na železnici pracuje od roku 1990. Taktiež prešla rôznymi pracovnými pozíciami a na prednostovskej stoličke sedela kedysi aj v ŽST Harmanec a v Diviakoch bola prednostkou 13 rokov. A ako ona vníma svoju prácu ako žena? „Či ma muži rešpektujú? Keby nie, asi by som už na tejto pozícii nepracovala. Myslím, že si vzájomne celkom dobre rozumieme,“ s úsmevom na perách konštatuje prednostka. A aké je jej životné a pracovné motto? „Ži a nechaj žiť. Týmto sa riadim, samozrejme, aj v práci. To však neznamená, že by to malo ísť na úkor kvality. Uprednostňujem prácu v kolektíve. Prijímam konštruktívnu kritiku a snažím sa, aby boli medziludské vzťahy, čo najlepšie. Je dôležité, keď do práce človek ide s radosťou a chuťou. Vtedy aj pracovné výsledky sú na požadovanej úrovni, čo je moja priorita.“ Prednostka z Hronskej Dúbravy sa vo svojom voľnom čase venuje svojej záhradke, ručným prácam a čítaniu.



Prednostka a s výpravcom Bohuslavom Kláčkom.



S výpravcom Gabrielom Nepkom.



Mária FÜHRICHOVÁ, prednostka ŽST Čaňa

V ŽST Čaňa je v pozícii prednostky od decembra 2005, na ŽSR pracuje od júna 1977 a okrem iných predošlých pozícií, tiež už bola prednostkou. V ŽST Jelšava a Lubeník. „Ako prednostka v Jelšave som sa naučila, aký je dôležitý vzájomný rešpekt, rýchle a správne rozhodovanie. Niektoré skúsenosti využívam dodnes a s mojimi zamestnancami si viem poradiť,“ hovorí prednostka z Čaňa. A chválou na mužských kolegov nešetrí. „Chlapov bolo nepomerne stále viac ako žien a že boli gavalieri, to sa musí uznať, ale, myslím, že sa nemôžeme sťažovať ani teraz. Berú nás za rovnocenných partnerov, kolegov, ale sú aj gavalieri.“ Prednostka má rada výzvy a zmeny a tie ju stále posúvajú dopredu. Keď nie je prednostkou, rada cestuje, venuje sa ručným prácam a za hobby považuje svoje vnútence.

Viera KUZMIŠINOVÁ, prednostka ŽST Trebišov:

Prednostkou železničnej stanice v Trebišove je 14 rokov a železničkarkou je od roku 1980. Doteraz bola stále súčasťou zmiešaného kolektívu. Otázka rešpektu je pre ňu záležitosťou oboch strán. „Snažím sa zo svojej strany rešpektovať každého zamestnanca, či už ide o muža alebo ženu a som toho názoru, že to platí aj opačne.“ Každý problém má riešenie – toto tvrdenie je akýmsi mottom tejto prednostky. „V práci je pre mňa najdôležitejšia prevádzka, aby všetko, takpovediac, klapalo ako má. Bez nedostatkov a bezpečne,“ dodáva. Mimo práce sa venuje domácnosti a rodine. Žije v rodinnom dome, takže činnosť v ňom a na záhrade je podľa nej neúrekom. Najväčší relax jej prináša pestovanie kvetov a jej dvaja vnuci, z ktorých sa vždy najviac teší. „Rada s nimi trávim čas počas víkendov a prázdnin. Okrem toho si nájdem čas aj na knihy, občas na nejakú turistiku a veľmi rada cestujem,“ povedala na záver prednostka z Trebišova.



V dopravnej kancelárii spolu s dopravným námestníkom Kamilom Kočíškom a výpravcom Jozefom Lenkom.



Spolu s dopravným námestníkom Milanom Andrejkom.



Mária NÉMETHOVÁ, prednostka ŽST Bánovce nad Ondavou

Prednostkou v ŽST Bánovce nad Ondavou je 15 rokov, zamestnankyňou ŽSR 32 rokov. „Nikdy som s opačným pohlavím nemala problémy, myslím, že sa u nás dá rozprávať o absolútnej rovnocennosti,“ hovorí otvorene prednostka Némethová, podľa ktorej je vzájomná komunikácia pri riešení problémov dôležitá všade a platí to aj na stanici, ktorú riadi. „Ak je niekto ku mne milý, som k nemu milá, ak mi je nepriateľom, som k nemu spravodlivá. Snažím sa toto motto od Konfucia uplatňovať, aj keď nie vždy to vychádza. Zrejme aj preto, lebo každý človek vníma spravodlivosť ináč, nie každý rovnako znáša kritiku, ale aj ďalšie životné situácie.“ Vo voľnom čase sa prednostka venuje rodine, najmä vnúčatkám, za ktorými často cestuje a čas vo vlaku si kráti čítaním kníh a ručnými prácami, ktoré považuje za výborný relax.

(ika), foto: ika, sch, balky

Ochrana podzemných vôd pod koľajiskom v Čiernej nad Tisou sa zvýšila

V Čiernej nad Tisou sa okrem iného vykonáva nakládka, vykládka a prekládka tovarov z vozňov širokého rozchodu do vozňov normálneho rozchodu a opačne. Veľké množstvo rudy, ropných látok a ďalších dovážaných a prekladaných špeciálnych substrátov pri ich manipulácii spôsobuje určité znečistenie prostredia, vodu nevytvárajúc. Najväčšie enviromentálne problémy spôsobuje záťaž ropných látok, ktoré prenikali do podzemia v minulosti. Ani doteraz vykonávané enviromentálne prieskumy situáciu nezmenili, a preto je dôležité podzemné vody ochraňovať pred týmto znečistením. Aj to bol dôvod vlnajšej rekonštrukcie stavby na odčerpávanie znečistených spodných vôd.

„Ochrana podzemných vôd (OPV) v Čiernej nad Tisou má charakter vodnej stavby, ktorá slúži na zabránenie šírenia kontaminovaných vôd z priestoru železničného uzla do jej širšieho okolia,“ vysvetlil Krzysztof Awsiukiewicz, riaditeľ OR Košice. Vybudovaním tejto stavby a udržiavaním v technicky dobrom stave sa predchádza ohrozeniu kvality podzemných vôd vo vodnom zdroji Boťany, ktorý slúži na hromadné zásobovanie obyvateľstva Medzibodrožia pitnou vodou. Ochrana podzemných vôd pozostáva z 12 ks čerpacích vrtov, zberného potrubia, akumulácie nádrže, čerpacej stanice, dvojčinky výtláčnych potrubí s 12 ks vzdušníkových a odkalovacích šachiet a výpustného objektu. „Dvanásť čerpacích vrtov a dve čerpadlá v každom vrte vytvárajú hydraulickú clonu, to znamená, že odčerpávajú podzemné vody od areálu prekládkovej stanice, aby zabránili kontaminácii podzemných vôd v Boťanoch ropnými látkami, ktoré sa do podlažia dostávajú prekládkovou činnosťou,“ priblížil systém fungovania vodohospodárskej stavby Csaba Širokman, vedúci SMSÚ ŽB Čierna nad Tisou. Odčerpávaná voda sa odvádza zberným

potrubím dlhým vyše 2,5 km, na ktorom je 5 vzdušníkových a 5 výpustných šácht do akumulácie nádrže, z ktorej sa prepádajú cez česlá na zachytávanie hrubých nečistôt a kanálovým zasúvadlom dostávajú do zbernej nádrže pod čerpacou stanicou. Odtiaľ sa vyčistená voda odvádza do hraničnej rieky Tisa vyše 5 km potrubím. V čerpacej stanici sa okrem technológií čerpania nachádza aj riadiaca jednotka a laboratórium na vyhodnocovanie odoberaných vzoriek vody. Táto vodná stavba sa nachádza na severnej strane železničného uzla Čierna nad Tisou a je situovaná medzi železničným prekladiskom a vodným zdrojom v Boťanoch. Hranicu tohto územia tvoria rieky Latorica, Tisa a štátna hranica s Ukrajinou. Vlnajšia rekonštrukcia riešila opravu 12-tich čerpacích studní a v decembri 2016 bolo vydané kolaudačné povolenie. Táto vodohospodárska stavba je zaujímavá nielen svojimi technológiami, ale aj faktom, že na Slovensku je jedinečná. Podobná je už iba jedna a nachádza sa neďaleko bratislavského Slovnaftu. Aby bola celá OPV v dobrom technickom stave, je potrebná ešte rekonštrukcia strojovne čerpacej stanice, ktorá je už naplánovaná v ďalšej etape a zavŕšila by



Ochrana podzemných vôd v Čiernej nad Tisou pozostáva z 12 ks čerpacích vrtov a ďalších súčastí, ktoré odčerpávajú znečistený podzemný vodu spod koľajiská.



Veľké množstvo rudy, ropných látok a ďalších dovážaných a prekladaných špeciálnych substrátov a manipulácia s nimi spôsobuje znečistenie prostredia a spodnej vody.

kompletnú ochranu podzemných vôd. Jej čo najrýchlejšia realizácia by potešila nielen životné prostredie, ale aj našich kolegov budovárov z čierňanskeho pracoviska SMSÚ ŽB. „Údržba vodohospodárskych stavieb totiž vo veľkej miere odčerpáva naše kapacity, ktoré následne chýbajú pri údržbe budov, zabezpečovaní štandardov staníc a ďalšej budovárskej činnosti,“ skonštatoval Csaba Širokman.

(sch), foto: archív SMSÚ ŽB Čierna nad Tisou

Radiácia z vagónov žiari z vodovodných rúr, ciferníkov alebo častí strojov

V železničnej stanici Bratislava východ odstavili 13. februára nákladný vozeň so zvýšenou radiáciou. Smeroval do Talianska, došiel však len po taliansko – rakúske hranice, odkiaľ ho vrátili späť na Slovensko. ŽSR zaznamenali podobné prípady aj v minulých rokoch. Aj keď žiadna radiácia nie je bez rizika, namerané hodnoty ionizujúceho žiarenia sú našťastie nízke. Väčšinou ide o umelé zdroje žiarenia v kovovom šrote.

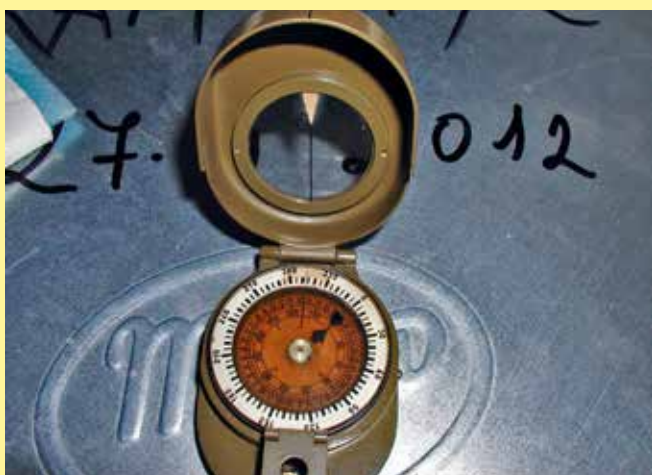
Každý prípad neohlásenej rádioaktivity sa rieši ako mimoriadna udalosť. Nikdy totiž nie je vopred isté, či ide „iba“ o prírodnú rádioaktivitu, alebo úmyselné zneužitie jadrových materiálov. „Nájdenej rádioaktívny materiál, ktorý vykazuje zvýšenú hodnotu dávkového príkonu, označujeme slovom „žiarič“. Najčastejšie je zamiešaný v prepravovanom kovovom šrote. V týchto prípadoch ide o prepravu nedeklarovaného rádioaktívneho materiálu, o ktorom prepravcovia ani nemusia vedieť. Na to, že ide o žiarič, sa najčastejšie príde až v stanici, kde si príjemca zásielky vykonáva kontrolu a merania,“ hovorí Miroslav Zeman, manažér civilnej ochrany z odboru krízového riadenia a ochrany GR ŽSR. Meranie sa istý čas vykonávalo aj na stacionárnej monitorovacej bráne, vybudovanej v roku 2011 na ŽST Bratislava východ. Nastavená hodnota hraničného – poplachového dávkového príkonu bola však vyššia ako je hodnota prírodného pozadia. A v praxi sa občas stalo, že vagón, ktorý prešiel cez túto bránu ako „čistý“, bol v zahraničí zachytený a vrátený späť na Slovensko. „Najčastejšie registrujeme prípady, kedy vagón s rádioaktívnym šrotom, naloženým na Slovensku, skončí na rakúsko - talianskej hranici v pohraničnej rakúskej stanici Villach. Celý vagón je potom poslaný späť na Slovensko, spravidla do ŽST Bratislava východ. Po príchode takéhoto vagóna sa avizuje dopravca, prepravca, Policajný zbor SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu MDV SR a organizácia zaoberajúca sa likvidáciou opustených žiaričov. Následne je vagón prestavený do ŽST Bratislava - Vajnory na určenú kolaj, kde sa obsah vagóna vyloží a práce sa premeria každý kus železa. Takmer vždy sa podarí žiarič nájsť,“ vysvetľuje Miroslav Zeman. Zdrojom ionizujúceho žiarenia sú zvyčajne rôzne časti strojov - najčastejšie poľnohospodárskych, šamotové výplne pecí, staré vodovodné potrubia, v ktorých sú nánosy prírodných rádionuklidov, meracie prístroje alebo ciferníky, ktorých čísla obsahujú rádioaktívnu farbu. Žiariče spôsobujú problémy v metalurgickom priemysle u spracovateľov kovového odpadu. Ich spracovaním sa totiž kontaminuje celá tavba. Z tohto dôvodu si spracovateľské organizácie, ako napríklad US Steel Košice a Železiarne Podbrezová, vykonávajú dôslednú kontrolu každého jedného kusu starého železa. Niekedy sa však podarí odchytiť takýto vagón so žiaričom aj na našich hraniciach s Ukrajinou alebo Poľskom. V takýchto



Zdrojom prírodnej rádioaktivity môžu byť meracie prístroje z leteckého priemyslu.

prípadoch sa tieto vagóny vracajú naspäť odosielajúcej železničnej spoločnosti. „So žiaričmi sa najčastejšie stretávame v ŽST Bratislava východ, nasledujú Maťovce, Haniska pri Košiciach, Čadca. Likvidáciu žiariča v ostatnom období zažili aj Šurany a Kozárovce. V minulosti to boli aj ŽST Podbrezová a Brezno,“ vymenúva Miroslav Zeman. V poslednom období, od roku 2014, je počet zaznamenaných žiaričov ustálený a pohybuje sa v rozmedzí od dvoch do piatich prípadov ročne. Dvojciferné počty prípadov ŽSR zaznamenali v rokoch 2008, 2009, 2012 a 2013. V jedinom tohtoročnom - februárovom prípade boli ako žiariče identifikované dve rúry s nánosom o celkovej hmotnosti 30 kg. Čo je však najdôležitejšie, od roku 1999, kedy ŽSR zaznamenávajú prvé prípady nálezov žiaričov v železničnej doprave, ani raz nameraná hodnota dávkového príkonu žiariča nepresiahla limitné hodnoty. V praxi to znamená, že nedošlo k žiadnemu ohrozeniu zdravia prítomných osôb, či už železničiarov, policajtov alebo iných náhodných okoloidúcich. Oveľa nebezpečnejšiemu žiareniu sme vystavení počas lekárskeho vyšetrení, na počítačovej tomografii alebo röntgene.

(balky), foto: archív MDV SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu



Žiaričom môže byť aj ciferník, ktorého čísla obsahujú rádioaktívnu farbu.



Aj bežne používané materiály, napríklad vodovodné potrubia, môžu mať zvýšenú radiáciu.

Stalo sa...

Poškodené priecestie v Galante bolo na niekoľko hodín vylúčené z prevádzky

Na úrovňovom železničnom priecestí medzistaničného úseku Galanta - Sládkovičovo bola 24. februára krátko po 6. hodine v km 102, 288 na koľaji č. 2 na vonkajšom koľajnicovom páse zistená smerová deformácia, ktorú nahlásil rušňovodič rýchliku.

Poškodenie vzniklo pravdepodobne násilnou činnosťou od nezisteného prechádzajúceho cestného motorového vozidla. Zisťovanie príčiny, ako aj identifikácia cestného motorového vozidla, je predmetom ďalšieho vyšetrovania. ŽSR museli po vyhodnotení rozsahu poškodenia uvedenú traťovú koľaj č. 2 o 6,47 hod. vylúčiť z prevádzky. Za spolupráce Policajného zboru SR bolo predmetné úrovňové priecestie uzatvorené a ŽSR pristúpili k rozobratiu celopryžovej konštrukcie výplne tohto priecestia typu STRAIL a výmene poškodenej koľajnice. Následne bola znovu vložená výplň konštrukcie priecestia. Na odstránení pracovali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky. V popoludňajších hodinách bolo priecestie znovu otvorené, poškodená časť koľajnice bola vymenená.

(pop), foto: OR Trnava



Dva vlaky oproti sebe

Dva vlaky delilo od nehody len 100 metrov. V obvode železničnej stanice Trenčín - Zlatovce sa 8. marca na jednej koľaji oproti sebe ocitol osobný vlak spoločnosti ZSSK a rušňový vlak ZSSK CARGO.



Prvotné zistenia naznačili, že súprava nákladného dopravcu, ktorá pozostávala z troch rušňov, z nezistených príčin prešla popri cestovom návěstidle s návěstou Stoj a vošla na koľaj pred približujúci sa osobný vlak. Vďaka bleskovej reakcii rušňovodičov sa incident neskončil tragicky. Došlo len k materiálnej škode na infraštruktúre v správe ŽSR a k prerušeniu dopravy. Udalosť sa stala v úseku, kde je traťová rýchlosť obmedzená na 50 km/h. Zabezpečovacie zariadenie v danom momente vykazovalo správnu činnosť. Presné príčiny incidentu stanoví až jeho dôkladné vyšetrovanie. ŽSR v predošlom roku zaznamenali 10 prípadov prejedenia návěstí Stoj na hlavnom návěstidle.

(red), foto: Radoslav ZAJAC

Nové koľajnice

V dňoch 8. a 9. marca vymenili traťováci z OR Trnava SMSÚ ŽTS TO Komárno koľajnice v medzistaničnom úseku Zlatná na Ostrove - Zemianska Olča. V rámci výluk sa v uvedenom medzistaničnom úseku zrealizovala výmena koľajníc s ich následným zvarom, aby sa odstránili defektoskopické poruchy.

Výmena koľajníc na trati Trnava - Šelpice

V úseku Trnava - Šelpice 1. marca traťováci z OR Trnava vymenili nevyhovujúce koľajnice. V rámci tejto výluky v uvedenom úseku zrealizovali všetky činnosti spojené s výmenou koľajníc z dôvodu odstránenia defektoskopických chýb na trati.

Trať Boleráz - Smolenice bez chýb

V rámci výluky v úseku Boleráz - Smolenice zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Trnava 2. marca v uvedenom úseku vymenili koľajnice z dôvodu odstránenia defektoskopických chýb na trati.

Kuriózna nehoda na ozubnicovej trati

V sobotu 4. marca zažili návštevníci železničnej stanice Štrbské Pleso nezvyčajný pohľad na osobné auto, ktoré sa dvomi kolesami nachádzalo priamo v koľajisku ozubnicovej trate.

V skorých ranných hodinách tu „zaparkovala“ čierna audi mladá česká vodička. Aby sa jej podaril tento husársky kúsok, musela porušiť niekoľko zákazov a predpisov, kým sa dostala na perón. Ani po ňom však neprešla hladko. Pravou stranou vozidla skončila v koľajisku. „Táto kuriózna nehoda neovplyvnila v tom čase dopravu, keďže zubačka ešte mala priestor na zastavenie pred autom. Cestujúci vystupovali a nastupovali iba prednými dverami. Táto situácia trvala približne od 5,30 do 8,30 hod., až kým vozidlo popradskí hasiči pomocou lán a pneumatických vankúšov nedostali mimo trať,“ informoval Ján Pavelka, prednosta ŽST Starý Smokovec. Pri nehode nedošlo k poškodeniu trate a, čo je zaujímavé, aj auto bolo pojazdné.

(sch)



Oprava výhybky v Komárne

Posledný februárový deň vymenili zamestnanci OR Trnava, SMSÚ ŽTS TO Komárno v železničnej stanici Komárno na výhybke číslo 18 opotrebované výhybkové súčiastky. V rámci tejto výluky sa v úseku ŽST Komárno – Komárno zriaďovacia stanica – ŽST Chotín vykonali ďalšie opravné práce na odstránení defektoskopických porúch koľají.



SBS vo vlakoch súkromných dopravcov

Cestujúcim vo vlakoch sa niekedy nepríjemné situácie nevyhýbajú, často majú zážitky s neprispôsobivými osobami alebo vandalmi. Súkromní osobní dopravcovia - LEO Express a RegioJet sú pripravení aj na takéto nepríjemnosti a rozhodli sa spolupracovať s profesionálnymi bezpečnostnými službami, ktoré zaisťujú bezpečnú a nikým nerušenú jazdu pre cestujúcich.

Podľa zástupcov LEO Express-u prítomnosť bezpečnostnej služby vo vlakoch funguje ako účinná prevencia, preto sú nepríjemnosti vo vlakoch veľmi ojedinelé. K incidentom dochádza veľmi sporadicky, práve vďaka skorým zásahom bezpečnostnej služby. Nielen táto služba, ale aj rezervácia miesta je v cene lístka, čím sa prakticky zabezpečuje, že na palubu vlaku sa nedostane cestujúci bez cestovného dokladu. Veľmi efektívnym spôsobom sa tak predchádza narušeniu pokoja pri cestovaní. Dopravca RegioJet podobne ako LEO Express spolupracuje s profesionálnou SBS, táto spolupráca trvá od samotného začiatku prevádzky nočných vlakov, spustených v roku 2015. ZSSK služby súkromných bezpečnostných služieb počas cesty vo vlakoch nevyužíva. Z hľadiska bezpečnosti cestujúcich a vlakového personálu je pre nich kľúčová spolupráca s políciou, ktorá denne v priemere aspoň na časti trasy sprevádza viac než 200 vlakov z 1445.

Dávid BOZSAKY

Smrteľná nehoda pri Holíči

Vážna dopravná nehoda s fatálnymi následkami sa odohrala 13. marca, 10 minút pred poľudníom, medzi mestom Holíč a obcou Kopčany. Motorové vozidlo vošlo na železničné priecestie, označené výstražným krížom a dopravnou značkou „Stoj, daj prednosť v jazde!“ akurát v momente, keď sa k nemu blížil osobný vlak. Došlo k nárazu, ktorý bol pre 38-ročného vodiča osobného auta Fiat Punto osudný. Muž ostal v havarovanom vraku zakliesnený. Boj záchranárov o jeho život bol márný, pretože rozsiahle devastačné zranenia boli nezlučiteľné so životom. Premávka na trati bola prerušená, dopravu cestujúcich na úseku Kúty - Holíč zabezpečovali autobusy. Príčina nehody sa vyšetruje.

(red)



Most nad Kysuckou ulicou v Žiline opravovali v noci

Od 6. marca vykonávali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina opravné práce na železničnom moste nad Kysuckou ulicou v Žiline.

Z dôvodu intenzívnej cestnej dopravy na pozemnej komunikácii a vysokej frekvencii prechádzajúcich vlakov v danom mieste bola pracovná činnosť naplánovaná v nočných hodinách. Práce sa realizovali v čase od 22.00 hod. do 4.00 hod. a skončili ráno 14. marca. Žilinskí traťováci opravili poškodenú izoláciu medzi koľajnicami a oceľovou konštrukciou mosta, ktorá vplýva na činnosť koľajových obvodov zabezpečovacieho zariadenia. Zároveň vymenili aj ďalšie opotrebované komponenty železničného zvršku.

(balky)



Sľubná budúcnosť železničnej dopravy...

...to bola téma fotografickej súťaže, ktorú koncom roka 2016 vyhlásilo spoločenstvo európskych železničných spoločností CER. Štvrtý ročník súťaže bol venovaný pamiatke Aline Bastin, zamestnankyni CER, ktorá tragicky zahynula pri teroristických útokoch v Bruseli v marci 2016. Súťaž prebiehala v mesiacoch november - december



Ivan HUTLÁK

2016 a prihlásených bolo 306 fotografií zo 14 krajín. Dvanásť víťazných fotografií vo veľkom formáte bolo vystavených na februárovom 10. spoločensko-politickom podujatí CER/UNIFE European Railway Award, ako aj počas

Valného zhromaždenia CER 8. februára 2017 v Bruseli. Medzi najfotografiami sú dve, ktorých autormi sú naši kolegovia. Martin Řepiš, odborný technický zamestnanec zo Železničných telekomunikácií, ktorý na vybranej fotografii zachytil špinavé rúčky svojej dcéry, ktorá nimi „skúmala“ vystavovaný rušeň vo Vrútkach. Výpravca Ivan Hutlák, ktorý vypravuje vlaky vo Veľkom Slavkove, svojím fotoobjektívom zvečnil posunovača počas snehovej metelice. Obom autorom vybraných fotografií gratulujeme. Víťazné fotografie nájdete na stránke CER <http://www.cer.be/publications/photography-contest>



Martin ŘEPIŠ

(sch)

fotohádanka



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Dnes naša otázka znie:

VIETE, KDE JE TO?

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania. Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

SPRÁVNA ODPOVEĎ FEBRUÁROVEJ FOTOHÁDANKY JE:
Mníšek nad Hnilcom.

VÍTAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:
Mária BERNÁTHOVÁ z Margecian.

BLAHOŽELÁME!

<p>- To je hrozné! - sťažuje sa malý Janko mame. - Nielenže mám malé ...</p> <p>tajnička.</p>				Pomoc: Alatyr, Lino, vier, Oita	druh Fatimy	zvinutá látka	rádium (zn.)	pomaly jedol, zajedal	drevina s kmeňom	poolamuj	vrenie	hoci, po česky	meno herca Venturu	oddelenie anesteziol. a intenzív. medicíny	
				brúsením vyhládzalo											
				2											
				arabský člen			štátny maje- tok (hovor.)							nikel (zn.)	
primát			ruské mesto							vodná nádrž na Slovensku					
Jozef Vysočani	obeť	varná nádoba	kypri zem pluhom obchodný dom (skr.)		osada pri Jordáne rev						budova perované vozy				
poľný úkryt vojaka					zdanie popolnica						knock out športový úbor		rumunská rieka (i Olt) štyri, po nemecky		
bezrozmerný geometrický útvár				ruské pohorie mytologický príbeh				domovina zvyšok po ohni							
elektrický telegraf (skr.)			obyvateľ Británie EČV okr. Partizánske					vyčnievali a iné (skr.)							
1															
stromo- radie					čilsky tenista (Marcelo)						orol, po nemecky				

145-ročná jubilantka

Trať Spišská Nová Ves - Kysak

O výstavbe Košicko – bohumínskej železnice (KBŽ), ktorej súčasťou je aj úsek trate Spišská Nová Ves – Kysak, sa začalo uvažovať najmä v súvislosti so zlacnením dopravy železnej rudy a železa. Železničná trať Spišská Nová Ves - Kysak oslavuje 18. marca svoje 145. výročie. V súčasnosti ide o 59-kilometrovú trať, na ktorej sa nachádza 17 železničných staníc a zastávok.

Z HISTÓRIE VÝSTAVBY KBŽ

Prvé úvahy o výstavbe železnice zo Slezska cez Žilinu, Spišskú Novú Ves pozdĺž Hornádu do Košíc študoval už koncom 50. rokov 19. storočia Ludwig Hohenegger, riaditeľ arcivojvodského komorného riaditeľstva v Těšíne s cieľom zlacniť výrobu železa voči železu z Pruska. Predpokladal tiež, že by železnica mohla výrazne zvýšiť produkciu a odbyt uhlia z Karvinej a Donbrave, zabezpečiť tranzitnú dopravu od Tiskej železnice a sprístupniť kúpele Smokovec vo Vysokých Tatrách. Pamätný spis z roku 1864 pridal k týmto argumentom ďalší, totiž, že KBŽ má zabezpečiť monarchii, najmä však Uhorsku a Sedmohradsku, podstatnú časť tranzitnej prepravy medzi Čiernym a Baltickým morom. Kalkulácia nákladov na výstavbu tejto horskej železnice však bola pomerne vysoká, a tak o jej výstavbu nebol veľký záujem. Najďalej sa dostala Spoločnosť Tiskej železnice. Tá vymeriavala po roku 1860 trať z Košíc údolím Hornádu do Popradu a z Obišoviec (Kysaku) až do Haliče.

Keď však o stavbu železnice prejavilo záujem belgické podnikateľstvo bratov Richeovcov, Tiská železnica sa svojho prednostného práva vzdala a projekty trate Košice – Poprad im poskytla k dispozícii. Bratia Richeovci získali povolenie na vykonanie prípravných prác v roku 1862. Výstavba však stále nezačínala pre nedostatok financií. Koncesionári napokon požiadali o pridelenie stavebného preddavku zo štátneho pokladu. Uhorská vláda 22. júna



Železničná stanica v Spišskej Novej Vsi je súčasťou jubilujúcej trate.

1867 schválila dodatok ku koncesii. Odtedy sa udiali ďalšie časovo náročné zmeny týkajúce sa odpredaja koncesii, ale aj zmien zhotoviteľov, termínov, dohôd. Ich výsledkom bolo prenesenie všetkých koncesných práv na Anglicko-rakúsku banku, odňatie stavby podnikateľstvu bratov Richeovcov a ustanovenie novej správnej rady KBŽ. Finančné problémy tak boli vyriešené a banka v nákladnej stavbe pokračovala.

Košicko-bohumínska železnica bola stavaná ako jednokoľajná. Náročný horský terén však kládol na staviteľov i tak vysoké nároky. Premiestňovala sa zemina, budovali násypy, zárezy. Na KBŽ sa vybuodovalo 869 mostov a priepustov a spolu 2200 m tunelov. Koľajnice boli z Těšína, Teplíc a Vítkovic, ale i z Belgicka a Anglicka. Mosty na slovenskom úseku mali byť pôvodne stavané ako drevené, stavebný riaditeľ Reuschler tu však presadil železné

mosty s mrežovými nosníkmi. Pri otvorení prevádzky na celej trati neboli ešte hotové všetky prijímacie budovy, ktoré sa dokončovali postupne. Na oneskorené dobudovanie staníc mala vplyv tiež zmena koncesných podmienok, ktorá spôsobila, že rozostavané drevené budovy museli byť nahradené murovanými.

Jednotlivé úseky sa otvárali postupne, pričom trať Spišská Nová Ves – Kysak sa uviedla do prevádzky 12. marca 1872.

„Významným železničným pracoviskom KBŽ sa stala výhrevňa v Spišskej Novej Vsi, kde boli dislokované najvýkonnejšie parné rušne pre obsluhu trakčne náročnej trate cez Štrbu. V medzivojnovom období sem boli postupne zo Zvolena premiestňované šesťnápravové parné rušne radu 636.0 s členým rámom sústavy Mallet, vtedy najväčšie parné rušne medzivojnových ČSD,“ spomenul zaujímavosť Jiří Kubáček z MDC Bratislava.

(sch), foto: autorka

Zdroj: Dejiny železníc na území Slovenska

145-ročná jubilantka svoju púť končí v malebnej obci Kysak, ktorá patrí medzi dôležité železničné uzly. Na budove stanice sa nachádza aj pamätná tabuľa.



Vo výhrevni v Spišskej Novej Vsi boli dislokované najvýkonnejšie parné rušne.

KAM NA STREDNÚ ŠKOLU?



Železnice Slovenskej republiky budú v školskom roku 2017/2018 úspešne pokračovať v systéme duálneho vzdelávania. K súčasným prvákovi, ktorých je 32, tak v septembri 2017 pribudnú ďalší žiaci, ktorí budú študovať s našou podporou.

Preto, milí kolegovia, ak ste rodičom, alebo máte v rodine a blízkom okolí dievčatka, ktorý sa práve v tomto období rozhoduje, kam na strednú školu, ponúkame vám možnosť prihlásiť ho do duálneho vzdelávania na niektorú z našich partnerských škôl v rámci celého Slovenska a využívať tak benefity, ktoré tento systém prináša.

Štúdium v Duálnom vzdelávaní s podporou ŽSR je určené chlapcom aj dievčatám so záujmom o železničnú dopravu, techniku a informačné technológie. V učebných alebo študijných odboroch:

3762 H železničiar

3758 K operátor prevádzky a ekonomiky dopravy

2683 H elektromechanik

2697 K mechanik – elektrotechnik

Žiakom ponúkame:

- finančnú podporu prostredníctvom prospechového štipendia (1. ročník 40 €, 2. ročník 60 €, 3. ročník 80 €, 4. ročník 100 €/mesiac),
- príspevok na stravu, internát, na cestu do školy a na prax
- začlenenie sa do budúceho pracovného kolektívu už počas štúdia
- garanciu STABILNÉHO PRACOVNÉHO MIESTA

Naše partnerské školy:

SOŠ železničná, Palackého 14, Košice

železničiar (3762 H)

mechanik - elektrotechnik (2697 K)

elektromechanik (2683 H)

SOŠ dopravná, Zelená 2, Martin - Priekopa

železničiar (3762 H)

operátor prevádzky a ekonomiky dopravy (3758 4K),

mechanik - elektrotechnik (2697 K)

elektromechanik (2683 H)

Dopravná akadémia, Školská 66, Trenčín

železničiar (3762 H)

operátor prevádzky a ekonomiky dopravy (3758 4K),

Stredná odborná škola technická, Nitrianska 61, Šurany

mechanik - elektrotechnik (2697 K)

Stredná odborná škola dopravná, Sklenárova 9, Bratislava

operátor prevádzky a ekonomiky dopravy (3758 4K)

Stredná odborná škola elektrotechnická, Rybníčná 59, Bratislava

mechanik - elektrotechnik (2697 K)

elektromechanik (2683 H 11)



Viac informácií sa dozviete na www.zsr.sk/dual

Otázky adresujte na dual@zsr.sk alebo na tel. číse 0904 746 551, 02/2029 2009