



Byť prvou voľbou

VAGONÁR

5/6
máj/jún
2022

Dvojmesačník zamestnancov spoločnosti TATRAVAGÓNKA Poprad • Ročník XXI. • vagonar@tatravagonka.sk



- 60 ROKOV VLASTNÉHO VÝVOJA PRODUKCIE
- 3-NÁPRAVOVÉ PODVOZKY OPĀŤ VO VÝROBE
- VAGONÁR VAGONÁROM
- ČRIEPKY NAŠEJ HISTÓRIE ČASŤ III.



tlačíme
na ekologický
papier

UKONČENIE PROJEKTU PRE POLSKÉHO ZÁKAZNÍKA PKP. ĎAKUJEME!

Prostredníctvom Vagonára sme v minulom období viackrát informovali o úspešnom tendri, ako aj začiatku výroby pre poľského národného prepravcu PKP. Napriek tomu, že šlo o rozsiahly projekt na dodávku takmer 1000 vozňov, naša spoločnosť si s ich výrobou poradila veľmi dobre a v pomerne krátkom čase.



Foto z poslednej prebiehajúcej vozňov

V období mája 2022 sme mohli konštatovať, že všetky vozne boli úspešne expedované a v súčasnosti už prepravujú tovar na európskych tratiach. Na oficiálnom ukončení projektu sa zúčastnili viacerí zástupcovia manažmentu spoločnosti na čele s členom predstavenstva PKP p. Marekom Olkiewiczom, ktorí rozhodne nešetřili slovami chvály na

spoluprácu s našou spoločnosťou a hladký priebeh celého projektu, aj napriek nepriaznivým okolnostiam v podobe pandémie. V novodobej histórii TATRAVAGÓNKY ide o najväčšiu jednorázovú zákazku na dodávku vozňov. Pozostávala z výroby troch typov vozňov – 468 ks 6-osových kĺbových kontajnerových vozňov

Sggrss s dĺžkou 80', 324 ks 40' vozňov typu Sgmmnss a ako tretí – 90' vozňov typu Sgmmrss. Na ich výrobe sa podieľali prevádzky v Poprade a Trebišove. Jej načasovanie súviselo s využívaním európskych fondov EÚ, ktorými sú prepravné firmy v Poľsku štedro dotované. Vzhľadom na výborné referencie od tohto

zákazníka veríme, že naša spolupráca v budúcnosti bude pokračovať. Priebeh spoločných rokovaní tomu taktiež nasvedčuje. Všetkým zúčastneným business unitom vyslovujeme touto formou vďaku za výborne odvedenú prácu a prajeme stále viac pracovného elánu a nasadenia.

Ing. Branislav Toporcer
úsek predaja

SPOKOJNOSŤ ZÁKAZNÍKOV 2021

Po roku bolo opäť realizované hodnotenie našej spoločnosti prostredníctvom toho najdôležitejšieho zrkadla – očami našich zákazníkov. Tí na prelome rokov vyplnili dotazníky spokojnosti, kde sa sledujú viaceré indikátory. Hodnotený je prístup našej spoločnosti

v procese uzatvárania zákazky a následný priebeh projektu. Najzásadnejšie ukazovatele sú v tomto ohľade proaktívny prístup, flexibilita konštrukčných a technologických zmien, dodržiavanie harmonogramu dodávok, kvalita finálneho prevedenia vozňa, výskyt a následné

riešenie prípadných reklamácií. Každé kritérium má svoju váhu, na základe ktorej sa vypočítava jeho finálny koeficient. Zákazník vyjadruje svoju spokojnosť prostredníctvom percentuálnych bodov. V našom záujme je mať ich vo všetkých sledovaných indikátoroch čo

najviac, v ideálnom prípade 100 %. Nesmierne nás teší, že si naša spoločnosť polepšila hlavne v ohľade dodržiavania zmluvných termínov a samozrejme v kvalite prevedenia finálneho výrobku. Cieľom na rok 2021 bolo dosiahnuť zákaznícku spokojnosť na úrovni

NÁVRAT 3-NÁPRAVOVÝCH PODVOZKOV

S plánovaným nábehom výroby nového 6-nápravového plošinového vozňa Sagmmss 490 pre nášho dlhoročného zákazníka Deutsche Bahn sa na BU 09 znovu rozbieha výroba 3-nápravových podvozkov.
Vozeň je určený na prepravu:

- ťažkých pasových a kolesových vojenských vozidiel,
- ťažkého priemyselného tovaru (oceľových polotovarov, valcovaných profilov, koľajníc, tyčí, rúr, plechov a pod.),
- ISO kontajnerov (20' a 40') a výmenných nadstavieb.

Pre zohratý tím Vagonárov to nie je žiadna novinka, veď našu výrobnú linku od roku 2007 počas výroby vozňov Samms 489, krátky Samms. Falrrs 152 alebo BraCoil už opustilo viac než 2000 ks takýchto podvozkov. Na fotke je rám 3-nápravového podvozka z roku 2005

- počas životnostnej skúšky vo VUKV. Tak zaželajme novej generácii podvozkov BA 714.4 dobrý štart do novej dvestokusovej série a veľa bezporuchových kilometrov počas náročnej prevádzky pod vozňami s logom DB.

Pavel Schütz
úsek predaja



3-nápravový podvozek na skúškach



83,5 %. Tento cieľ sa nám podarilo nielen naplniť,

ale dokonca o niečo prekonať. Ako je vidieť

z uvedeného grafu, od roku 2018 zaznamenávame nepretržitý nárast v ukazovateli zákazníckej spokojnosti, a to aj napriek tomu, že roky 2020 a 2021 zásadným spôsobom ovplyvnila pandémia ochorenia Covid-19. Tá poznačila hlavne plynulý tok dodávateľských reťazcov a spôsob finálnej prebiehajúcej.

Na rok 2022 sme latku

spokojnosti posunuli opäť o niečo vyššie, a to na úroveň 84%. Všetkým zamestnancom spoločnosti, ktorí pozitívnym spôsobom priložili ruku k dielu, patrí veľká poklona a poďakovanie. Veríme, že takáto motivácia vo forme reflexie zo strany našich zákazníkov bude tou správnou motiváciou do ďalších období.

Ing. Branislav TOPORCER
úsek predaja

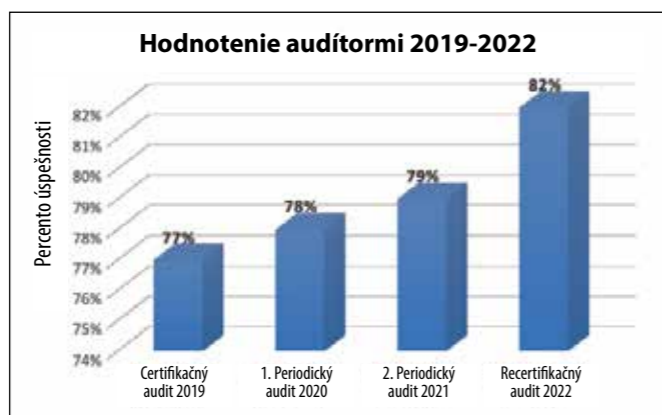
ÚSPEŠNE SME ABSOLVOVALI RECERTIFIKAČNÝ AUDIT ISO/TS 22163:2017 (IRIS)



Súčasná doba kladie vysoké nároky na kvalitu produktov a procesov, aby bolo zo strany spoločnosti možné uspokojovať rastúce požiadavky zákazníkov. Za jeden zo základných nástrojov na dosiahnutie a trvalé zabezpečenie kvality sa zvyčajne považuje vybudovanie efektívneho systému manažérstva kvality (ďalej tiež SMK), ktorý je možné s ohľadom na odvetvie pôsobenia certifikovať podľa rôznych noriem ISO. Medzinárodná organizácia pre štandardizáciu (ISO) vydala celosvetovo uznávanú normu ISO 9001 (v Slovenskej republike STN EN ISO 9001:2016), ktorá je v železničnom priemysle

špecificky rozšírená do podoby ISO/TS 22163:2017 a jej účelom je stanoviť jednotné požiadavky na systém manažérstva kvality.

(pôvodne IRIS rev.2) a súčasne aj recertifikačný audit podľa normy **EN ISO 9001:2015**. Audítori p. Ervín Matirko, p. Claudio Maida a p. Jaroslav Malý



V dňoch 9. 5. 2022 až 13. 5. 2022 bol v našej spoločnosti spoločnosťou DNV GL vykonaný recertifikačný audit podľa normy **ISO/TS 22163:2017**

počas týchto dní preverili náš systém manažérstva kvality pre dva rozsahy – Vehicle body (Telo vozidla) a Rolling stock (Železničné koľajové vozidlá) a v zmys-

le požiadaviek uvedených v noriem konštatovali, že systém kvality je v našej spoločnosti zavedený efektívne. Na základe výsledkov auditu je možné nové certifikáty na ďalšie trojročné obdobie.

Dobrou správou je, že sme potvrdili smerovanie nastavené pri predchádzajúcich periodických auditoch a naďalej udržiavame a neustále zlepšujeme efektívnosť nášho systému manažérstva kvality. Informáciu doplníme prehľadom hodnotení audítorov počas rokov 2019 až 2022, teda od začiatku certifikácie nášho systému podľa normy IRIS.

Posledné hodnotenie nášho SMK počas recertifikačného auditu v tomto roku (82 %) ukázalo trend neustáleho zlepšovania, pričom výsledok auditu je zároveň vstupenkou k vyššej – striebornej – úrovni výkonnosti, ktorú sme preukázali. Úroveň výkonnosti zaviedla UNIFE (Asociácia Európskeho železničného priemyslu) s cieľom zvýšiť celkovú kvalitu v železničnom priemysle so zameraním na výkonnosť podnikov v tomto sektore. Existujú tri úrovne výkonnosti – bronzová, strieborná a zlatá, pričom od 1. septembra 2021 sú pre certifikované organizácie dostupné všetky tri úrovne. Tatravagónka, a. s. po úspešnom certifikačnom audite v roku 2019 získala najprv bronzovú úroveň, no v tomto roku sa naša úroveň výkonnosti zvýšila na striebornú. Úroveň výkonnosti pritom nepreukazujú iba efektívnu implementáciu systému manažérstva kvality, ale tiež merateľných výsledkov pre zainteresované strany. Naša úroveň výkonnosti je zobrazená i v databáze certifikovaných spoločností na portáli iris-rail.org.

Je potešujúce, že celoročné úsilie všetkých zamestnancov spoločnosti neustále zvyšovať kvalitu produktov a procesov prináša viditeľné výsledky. Efektívny systém mana-

žerstva kvality prináša k nami vyrábaným produktom a poskytovaným službám pridanú hodnotu, ktorú v konečnom dôsledku vnímajú nielen koncoví zákazníci v podobe plnenia či prekročovania ich očakávaní a požiadaviek a spoľahlivosti produktov, ale aj zamestnanci, majitelia či naši ostatní partneri (dodávatelia, región, ale aj spoločnosť ako celok).

Hodnotenie audítormi na striebornej úrovni nie je len výsledok objektívnej analýzy počas auditov, nesie so sebou najmä rastúcu zodpovednosť, motiváciu a záväzok všetkých zamestnancov spoločnosti do budúcnosti. V prípade neplnenia požiadaviek kladených na spoločnosť zo strany certifikačnej organizácie a normy ISO/TS 22163:2017 môže byť úroveň výkonnosti prehodnotená negatívnym smerom a znížená na pôvodnú úroveň – bronzovú.

Je preto vhodné, aby zamestnanci našej spoločnosti pochopili všetkých 7 princípov manažérstva kvality, medzi ktoré patrí 1. orientácia na zákazníka, 2. vodcovstvo, 3. zaangažovanosť ľudí, 4. procesný prístup, 5. zlepšovanie, 6. rozhodovanie založené na dôkazoch a 7. manažérstvo vzťahov.

Jednotlivé princípy sa vzájomne prelínajú, je však

nevyhnutné zdôrazniť zaangažovanosť každého zamestnanca spoločnosti pri zvyšovaní našej výkonnosti. To predpokladá diskusie na všetkých úrovniach riadenia tak, aby boli všetky požiadavky oboch noriem pochopené naprieč celou našou spoločnosťou a aby mohli byť postupne zefektívňované všetky naše procesy. Kompetentní, oprávnení a angažovaní ľudia na všetkých úrovniach sú základom pre zvýšenie našej schopnosti tvoriť a dodávať hodnotu. Zapojenie zamestnancov umožňuje našej spoločnosti dosahovať vytýčené ciele. Prínosom je najmä zlepšenie pochopenia podnikových cieľov zamestnancami a zvýšená motivácia k ich dosahovaniu, zvýšenie motivácie podávať podnety na zlepšenie, väčšia snaha o osobný rozvoj, iniciatívu a kreativitu, v nemalej miere tiež podpora dôvery a schopnosti spolupracovať naprieč spoločnosťou, ako aj podpora záujmu o zdieľané hodnoty a našu podnikovú kultúru. Je na nás, aby sme žili hodnotami, ktoré sú piliermi našej podnikovej kultúry, najmä podporovali vzájomnú spoluprácu, otvorenú diskusiu a zdieľanie vedomostí a znalostí, ale tiež oceňovali jeden druhého, učili a zlepšovali sa navzájom.

Čaká nás ďalšia etapa

vývoja, ďalšie trojročné obdobie, počas ktorého musíme nielen udržať a obhájiť striebornú úroveň výkonnosti, ale najmä ďalej pracovať na zefektívňovaní všetkých našich procesov a celého systému kvality, aby zvýšená motivácia a záujem zamestnancov o zlepšovanie neutíchal a dodával tzv. vietor do plachiet ďalšiemu zvyšovaniu výkonnosti celej našej spoločnosti.

Za tvrdú prácu a získané výsledky si vedenie spoločnosti dovoľuje poďakovať všetkým zamestnancom, ktorí sa tejto úspešnej preverky systému manažérstva kvality zúčastnili a zúčastňujú.

Veríme, že všetky poznatky získané pri príprave na recertifikáciu a zdokonalenie systému riadenia kvality prinesie vyššiu kvalitu v procesoch zabezpečovaných odbornými útvarmi spoločnosti a v neposlednej miere vyššiu spokojnosť našich zákazníkov.

Ing. Vladimír Lisoň
koordinátor SMK



NÁKLADNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA PRE VYŠŠIE RÝCHLOSTI?

O potrebe rýchlej prepravy tovarov niet pochýb. Ale o akom druhu tovarov tu hovoríme?

Tovar je hlavným z faktorov, od ktorého závisí voľba druhu dopravy. Nákladná železničná doprava je vhodná pre rôzne druhy tovaru, od objemného, ťažkého či ľahkého, citlivého na vlhkosť až po tovary s vysokou či nízkou cenou. S prepravou tovaru sa viaže aj riziko straty a poškodenia a tieto faktory majú tendenciu stúpať s dlhším prepravným časom. Preto napríklad pre

hodnotnejší tovar sa volí rýchlejší spôsob prepravy v menšom objeme. Dnes ale železničná nákladná preprava stráca konkurencieschopnosť z hľadiska rýchlosti a kvality služieb, preto sa uprednostňuje u tovarov s najnižšou hodnotou ako sú štrk, ruda, šrot, drevo, uhlie a pod.

Aký druh tovaru teda potrebuje prepraviť rýchlo? Ide o rýchlo sa kaziaci tovar, kde logika tejto potreby je viac ako jasná alebo o dopravu napríklad poštových

zásielok, kde je rýchlosť tiež dôležitá. Rozdiel medzi tovarom, ktorý je časovo náchylný, a tým, ktorý nepodlieha skaze spočíva v dôležitosti dopravných nákladov a doby prepravy od dverí k dverám, tzv. "door-to-door". Časť nákladov na rýchlo sa kaziaci tovar súvisí s časovo závislou hodnotou tovaru. Čím dlhší čas tovaru na ceste, tým vyššie náklady. Napríklad oneskorenie prepravy o 48 hodín spôsobí zníženie cien čerstvých rýb až o 25 %. Popularita nákladnej dopravy

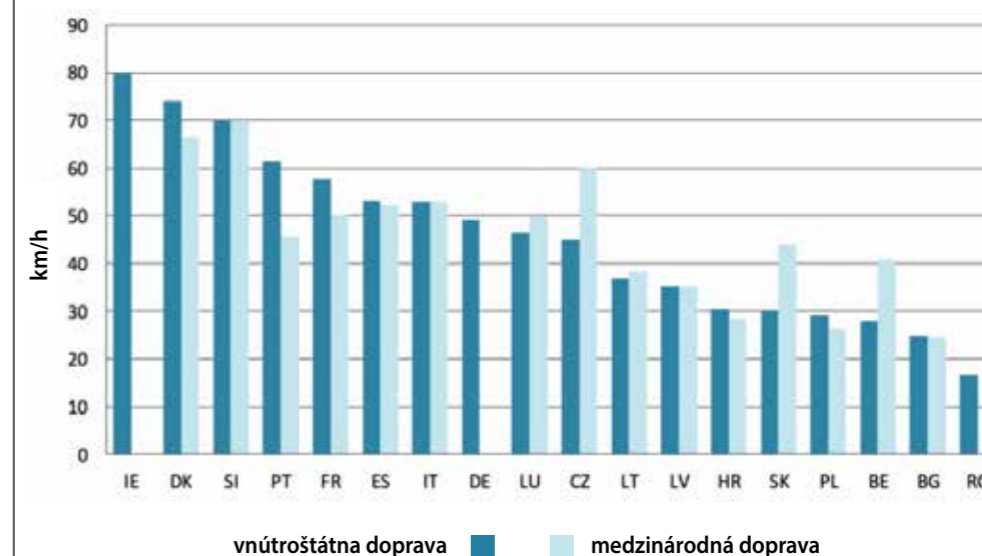
pre rýchlo sa kaziaci tovar vyplýva teda predovšetkým z vysokej rýchlosti, sieťového pripojenia, pohodlia a flexibility. Na trhu s tovarom o veľkých objemoch majú náklady na prepravu absolútne najvyššiu prioritu.

Aké rýchlosti teda potrebujeme? U osobnej dopravy pojem vysokorýchlostná doprava zahŕňa rýchlosti vyššie ako 250 km/h.

Ale potrebujeme skutočne až takéto rýchlosti? Výsledná rýchlosť náklad-

ných vlakov je závislá aj od takých faktorov ako je zaťaženie siete či uprednostňovanie osobnej železničnej dopravy, čo spôsobuje zdržanie nákladných vlakov, a tým zníženie ich priemernej rýchlosti. Výsledkom je, že doba jazdy nákladných vlakov je podstatne pomalšia ako sú technické možnosti pohybujúce sa dnes na úrovni 100 km/h, resp. 120 km/h. Namiesto teoretickej priemernej rýchlosti 70 až 80 km/h sa priemerná rýchlosť nákladných vlakov v Európe pohybuje len okolo 33 km/h. Na koridorových tratiach je rýchlosť mierne vyššia, cca 60 km/h, avšak aj tu existujú miesta, kde dochádza k zníženiu rýchlosti. V zásade nie je dôležitá len priemerná rýchlosť, ale aj doba spojenia medzi dvoma miestami. Odkiaľ a kam, a tiež za aký čas má byť tovar doručený. Na tomto princípe je postavená aj obchodná stratégia nášho zákazníka u vozňa určeného na vyššie rýchlosti, až do 140 km/h. Dve súpravy idú v rovnakom čase opačným smerom. Odchod je o 20:00 h a príchod ráno o 4:00 h. Pri rýchlosti 120 km/h by sa nedal dodržať požadovaný čas raňajšieho príchodu. Ten je dôležitý z dôvodu logistiky vykládky tovarov a ich expedície tak, aby bol „na pultoch“ ešte pred ranným otvorením obchodov. Tento druh prepravy je rýchlejší a stabilnejší ako preprava kamióňmi. Veď posúďte. Pri vlaku o dĺžke 730 m bez lokomotívy by

Priemerná rýchlosť nákladnej železničnej dopravy v roku 2018 (European Commission)



bolo potrebné na prepravu rovnakého počtu kontajnerov použiť 48 kamióňov, a to iba jedným smerom! Keďže dnešný trh si vyžaduje neustále nové riešenia a zo všetkých strán je vnímaný tlak na ekologickejší spôsob prepravy, sú železnica a vozne s rýchlosťou 140 km/h jednoznačne lepším riešením. Dopyt po vyššej prevádzkovej rýchlosti registrujeme v našej spoločnosti už dlhšie. Väčšinou ide o prípady, kde sú konečným užívateľom kuriérske spoločnosti alebo poštové služby. Pripravovaný projekt vozňa Sggmrs 92' bude skvelou príležitosťou na aplikovanie našich poznatkov a vývoja do praxe. V minulosti už došlo k vývoju podvozkov s kotúčovou brzdou, ktorý bol schopný rýchlosti 140 km/h a dokonca aj 160 km/h, avšak k ich

reálnemu použitiu na vozni zatiaľ nedošlo. Vozeň je charakteristický mierne atypickou dĺžkou 92', ktorej podstatu sme rozoberali v predošlých číslach Vagonára. Ide hlavne o prispôbenie sa požiadavkám pre špeciálne typy kontajnerov – vhodné na prepravu mrazených resp. chladených tovarov. Ložná schéma tohto dvojčlánkového vozňa umožňuje prepravu dvoch 46' kontajnerov Ct46', ktoré budú kľúčovým prepravným portfóliom budúceho zákazníka. Jeho dominantou, a viac-menej najpodstatnejšou časťou, je podvozok s kotúčovou brzdou RC25NT-D-140, ktorý už podľa názvu umožňuje vyššie prevádzkové rýchlosti. Preprava po železnici pri vyššej rýchlosti, či už osobnej alebo nákladnej, má svoje opodstatnenie najmä

v krajinách s väčšou geografickou rozlohou. Keďže vlaky majú v porovnaní s automobilmi neporovnateľne vyššiu hmotnosť, hodnoty ich zrýchlenia a následnej brzdné dráhy sú násobne vyššie. Tomuto faktu sú prispôbované železničné koridory a trate. Ak by sme to povedali veľmi jednoducho rečou – v krajine akou je Slovensko, ak by sa vlak konečne rozbehol, po chvíli by už musel opäť brzdiť, takže jeho teoretický rýchlostný potenciál by ostal nevyužitý. K väčším krajinám Európy patrí napríklad Francúzsko, ktoré je práve krajinou budúcej prevádzky týchto vozňov. Naš produkt bude teda predstavovať konkurencieschopnú alternatívu k súčasným riešeniam.

Ing. Marián Moravčík, PhD.
hlavný konštruktér a.s.
Ing. Branislav Toporcer
úsek predaja



NÁVRAT ŠTUDENTOV DO NAŠEJ SPOLOČNOSTI

Školský rok 2021/2022 sa niesol v postupnom návrate študentov do školských lavíc, a tým aj do našej spoločnosti.

Ako sme si už zvykli, súčasťou spoločnosti sú aj „naši“ študenti zapojení do systému duálneho vzdelávania. V tomto roku ich bolo celkovo 72 v týchto odboroch:

- 17 obrábačov kovov;
- 35 programátorov CNC strojov;
- 1 mechanik počítačových sietí;
- 3 mechanici elektrotechnici;
- 2 elektromechanici;
- v závode v Trebišove to boli 14 strojní mechanici.

Po 2 rokoch sme mohli zorganizovať maturitné a záverečné skúšky

v priestoroch našej spoločnosti. Skúšku dospelosti vykonal 7 študentov odboru Programátor obrábacích a zväracích strojov a zariadení. Záverečné skúšky absolvovali 2 študenti odboru Elektromechanik a 8 študentov odboru Obrábač kovov. Prajeme im veľa úspechov v ich ďalšom pracovnom živote.

V rámci spolupráce so školami bola spoločnosť zapojená aj do:

- konzultácie záverečných prác – 9 študentov;
- poskytovania praxe pre vysokoškolských študentov – 3 študenti.

V apríli sme otvorili brány pre exkurzie a 2-týždňové stredoškolské praxe. O exkurziu prejavilo záujem 6 škôl a prax sme poskytli 13 stredoškolským študentom. Prax, ktorú naši dualisti absolvujú v našej firme a čas, ktorý ich príprave venujú naši kolegovia, sa zúročí nielen po ich nástupe do zamestnania, ale aj počas školskej dochádzky účasťou na rôznych súťažiach a podujatiach. Veľkým úspechom našej zväračskej školy, inštruktora Jána Galoviča a nášho dualistu Patrika Kubusa zo SOŠ technickej Poprad,

je aj vynikajúci výsledok v celoslovenskej súťaži Mladý zvärač. 13. ročníka tejto súťaže sa v priestoroch zväračej školy Tatravagónky Tlmače 14. júna zúčastnilo 22 študentov z 11 škôl. Popradskú SOŠ-ku reprezentoval len jeden študent, ktorý zároveň suverénne vyhral súťaž v kategórii zvärania metódou 135 MIG (CO₂). Anonymnú súťaž, kedy si súťažiaci prevzali rovnaké prípravky a v limite do 1,5 h vykonali rôzne kútové a tupé zvary, vyhodnocovala porota, ktorej predsedom bol náš zvärací inžinier Ing. Pavol Mlynár. V súťaži sa v metóde 11 MMA (elektrický oblúk) a metóde 141 TIG (argón) umiestnili na prvých miestach žiaci SOŠ technickej v Tlmačoch, kto-



1 x vidieť je lepšie ako 100 x počuť



Prvé maturitné skúšky v novodobej histórii spoločnosti



Výherca súťaže "Mladý zvärač".

rí, dúfame, raz rozšíria rady našich kolegov v Tlmačoch. Patrikovi Kubusovi sme sa poďakovali za úspešnú reprezentáciu školy aj našej firmy a odovzdali sme mu malý darček.

Zároveň sme sa na pozvanie Strojníckej fakulty STU v Bratislave a Fakulty výrobných technológií TUKE v Prešove zúčastnili pracovných veľtrhov, na ktorých sme bližšie predstavili našu spoločnosť a možnosti spolupráce. Záujem o spoluprácu prejavilo množstvo študentov.

Spoločnosť je tiež zapojená do Národného projektu „Zlepšenie stredného

odborného školstva v PSK“, v rámci ktorého sa zúčastnila 1. sektorovej konferencie s názvom „Nové trendy vo zväraní a spájaní materiálov v strojárstve“ v Kaštieli Hanušovce. Súčasťou konferencie bolo aj rokovanie zástupcov PSK a Republikovej únie zamestnávateľov, ktorí rokovali o ciele a ambícií priblíženia učebných osnov viac praxi a trendom vo firmách.

Samotná implementácia projektu prebieha od októbra 2021 do júna 2022 v 5 okresoch Prešovského kraja: Prešov, Poprad, Kežmarok, Stará Ľubovňa, Medzilaborce a zapojených

je 5 stredných škôl. Dôležitým aspektom v rámci všetkých aktivít národného projektu je spolupráca malých a stredných podnikateľov so strednými odbornými školami, čím sa zabezpečuje väčšia previazanosť odborného vzdelávania a prípravy v školách s potrebami zamestnávateľov. Cieľom projektu je identifikovanie nesúladu medzi zručnosťami absolventov a potrebami trhu, a následné spracovanie návrhov na inovácie vzdelávacích programov, ktoré budú viesť k zvyšovaniu kvality stredného odborného školstva.

Súčasťou tohto projektu je aj pilotný predmet na SOŠ elektrotechnickej – Svet práce. Záštitu nad výučbou tohto predmetu má nielen škola, ale tiež personalisti z rôznych spoločností.

Našu spoločnosť v tomto zastupuje personálna manažérka, Ing. Lívia Chovancová. Ako sama hovorí: „Bola to výzva skúsiť niečo nové, ale ten pocit, keď sa študenti na Vás tešia, že im poviete niečo nové, z praxe, je na nezaplatenie. Určite stojí za to, nájsť si v množstve mojich pracovných činností priestor na to, aby som praktické skúsenosti predniesla niekomu, komu to pomôže naštartovať svoj pracovný život.“

Spoluprácu so školami nezastrešuje len oddelenie vzdelávania, ale aj kolegovia z iných úsekov. Preto by sme týmto chceli vyjadriť poďakovanie majstrom odborného výcviku, inštruktorm duálneho vzdelávania a ďalším kolegom, ktorí venujú svoj čas aktivitám vyčleneným pre študentov.

Oddelenie vzdelávania



Naša prezentácia

KAŽDÉHO Z NÁS DOMA NIEKTO ČAKÁ

AKCIOVÁ SPOLOČNOSŤ AKO ZAMESTNÁVATEĽ MÁ ZÁKONNÚ POVINNOSŤ CHRÁNIŤ SVOJICH PRACOVNÍKOV PRED RIZIKAMI V OBLASTI BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVIA PRI PRÁCI.

Pri BOZP však nejde len o dodržiavanie práva, je to viac než len administratívna povinnosť. Je to jednoducho veľmi dôležitá súčasť dobrého riadenia činnosti podniku. Úspech podniku je úspechom všetkých zamestnancov - ich spoločných zručností, nadania, angažovanosti a usilovnosti. Preto je stálou snahou pritiahnúť a zamestnať tých najlepších, investujeme do ich odbornej prípravy a aj kariérneho rastu. A aj bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci je takouto investíciou. Prostredníctvom dobrej BOZP znižujeme pravdepodobnosť vzniku vážneho pracovného úrazu, niekoľkotýždňovej práceneschopnosti alebo vzniku profesionálnych chorôb z práce.

Aktívna účasť zamestnancov na riešení otázok bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci je dôležitým prvkom pri vytváraní bezpečných pracovných podmienok na pracovisku. Spolupodieľanie sa na tvorbe „politiky BOZP“, ktorej cieľom je vytvoriť bezpečné a vyrovnané pracovné prostredie pre zamestnancov nás posúva ďalej. Vieme však, že ochota

zamestnancov spolupracovať a podieľať sa na programoch súvisiacich s bezpečnosťou či ochranou pred požiarmi stojí, ale aj padá na komunikácii a prístupe. Prístupe ma-

lémov a uvoľnenie potrebných zdrojov na ich včasné a efektívne odstraňovanie. Zo skúseností vyplýva, že každé euro, ktoré zamestnávateľ investuje do BOZP, sa vráti, a to najmä zabráne-

Bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci často veľmi pomôžu malé zlepšenia a vo väčšine prípadov nie sú potrebné osobitné odborné znalosti na identifikovanie možných rizík a prijímanie rozhodnutí na ich riešenie. Väčšinou stačí poobzerať sa po pracovisku, popremýšľať nad nehodami, ktoré sa stali v minulosti, a porozprávať sa so zamestnancami. Následne je možné určiť, čo by mohlo byť nebezpečné, čo môže spôsobovať zlý zdravotný stav a čo možno zlepšiť.

Už dlhší čas sa snažíme ísť cestou vízie nulovej nehodovosti, ktorá vychádza z predpokladu, že všetkým nehodám sa dá predísť. Nulová nehodovosť je filozofia a nie vyčísliteľný cieľ. Opiera sa o predpoklad, že pri nehode by nemal byť nikto zranený ani usmrtený. Ľudia sú omylní, ale chyby by nemali mať za následok úrazy. Aj preto by mala byť pri plánovaní každého prostredia, ktoré slúži ľuďom, či už pracovného alebo domáceho, na prvom mieste bezpečnosť.

„Ved' predsa každého z nás doma niekto čaká“.

Ing. Milan Handzuš
manažér bezpečnosti a služieb



nažmentu spoločnosti, vedúcich zamestnancov, ktorí sú v dennom kontakte so zamestnancami. Jedným z pozitívnych ukazovateľov je ich proaktívny prístup pri riešení nedostatkov a prob-

ním vzniku výrobných strát, narušení výroby, práceneschopnosti, poškodenia zariadení a imidžu podniku. Dobrá BOZP má zmysel a riadenie BOZP pritom vôbec nemusí byť zložité.

V OBLASTI BEZPEČNOSTI NA PRACOVISKU NEPOZNÁME KOMPROMISY, NO PRI ODMEŇOVANÍ TÝCH NAJLEPŠÍCH V TEJTO OBLASTI SME NA KOMPROMIS RADI PRISTÚPILI.

Netradičná exkurzia v liehovárničke a ľudových remeslách v Nestville Distillery bola príjemným poďakovaním stredisku, ktoré malo v roku 2021 nulovú úrazovosť. Kolegovia si prezreli expozíciu, vlastnoručne naplnili svoju jedinečnú fľašu whisky, vychutnali si skvelú večeru a pri degustácii whisky si pripili NA ZDRAVIE! Veríme, že tento symbolický prítok neostane len vypovedanou frázou, ale naplneným mementom v ďalšom súťažnom ročníku NAJBEZPEČNEJŠIE PRACOVISKO 2022.

„Ved' predsa každého z nás doma niekto čaká“.



Po zaujímavom programe nechýbala večera



BU 05 - Výherný kolektív súťaže NAJBEZPEČNEJŠIE PRACOVISKO 2021

60 ROKOV

VLASTNÉHO VÝVOJA PRODUKCIE I. ČASŤ

Rok 2022 je mimoriadne významným rokom aj pre náš Úsek vývoja. Základy dnešného vývoja koľajových vozidiel v Poprade sú datované do roku 1952, pričom táto myšlienka sa rodila už koncom roka 1951. K reálnemu vývoju vozňov sa však firma dostáva až v šesťdesiatych rokoch. Pri tejto vzácnej príležitosti sme sa rozhodli v troch vydaniach osloviť kľúčové osobnosti, ktoré stáli pri zrode a formovaní dnešného Úseku vývoja. V tomto čísle sme si dovolili osloviť bývalého riaditeľa technického úseku Ing. Emila Buca, ktorý si s nami zaspomínal na začiatky zrodu konštrukčnej a vývojovej základne spoločnosti Tatravagónka.

1948

Do roku 1948 sa spoločnosť venovala prevažne oprave vagónov, kde boli od majiteľov dodávané dispozície pre výrobné prevedenie. Aj nové zákazky boli vyrábané na základe dodanej konštrukčnej dokumentácie,

po r. 1948 od ČSD. Tá bola pripravovaná v Ústrednej konštrukčnej kancelárii v Prahe, ktorá bola začlenená do tzv. evidenčnej kancelárie, skrátene EVIKA, kde sa sústreďovali a spracovávali objednávky na konštrukčné riešenia pre

všetky závody. Jej vznik úzko súvisí s továrňou F. Ringhoffer v Smíchove pri Prahe (niekdajšia Vagónka Tatra Smíchov). Technická úroveň týchto pracovníkov bola na tak vysokej úrovni, že ČSD prenechalo vývoj koľajových vozidiel priamo

vagonárskemu priemyslu. Jej pokračovateľom bol od roku 1958 Výskumný ústav koľajových vozidiel (VUKV), ktorý v spoločnej organizácii československých vagóniek zabezpečoval potrebnú konštrukčnú dokumentáciu.

1951/1952

Základy dnešného vývoja koľajových vozidiel v Poprade sa tvorili už na prelome rokov 1951/1952. Konštruktéri na vývoji boli len dvaja alebo traja a s technikmi tvorili skupinu technikov. Výkresy a pevnostné výpočty prichádzali až do roku 1962 – 1963 z kancelárie EVIKA Praha, dnešné VUKV Praha.

1953

PRELOMOVÝ MOMENT - VZNIK ŽILINSKEJ UNIVERZITY

Zásadným míľnikom, bez ktorého by zrejme dnešný vývoj v našej spoločnosti neexistoval, predstavuje vyčlenenie Vysokej školy železničnej z Českého vysokého učení technického v Prahe, čím vznikla 1. septembra 1953 Vysoká škola dopravná s fakultami: Prevádzka a ekonomika dopravy, Strojnícka, Elektrotechnická a Vojenská. V roku 1960 ju nasledovala Vysoká škola dopravná, ktorá bola premiestnená z Prahy do Žiliny. „Po absolvovaní štúdia dostávali absolventi tzv. „umiestnenky“. Presunom Vysokej školy dopravnej na Slovensko bola vytvorená šanca, že odborníci zo Žiliny by mohli v budúcnosti konečne zostať na Slovensku, v Poprade,“ spomína na neprajné časy pre kariérne rozhodnutia Ing. Buc, ktorému sa „pošťastilo“ získať umiestnenku do ZTS Prakovce, kam nakoniec nenastúpil.

1961

FORMUJE SA ODBORNÝ PRACOVNÝ KOLEKTÍV

Malé konštrukčné oddelenie spoločnosti sídlilo v kasárňach v susedstve areálu podniku. Až v roku 1961 sa presťahovali do sociálneho prístavku haly IV, kde dodnes sídli konštrukcia prípravkov. „Po maturite na Košickej priemyslovke som 1. 7. 1961 nastúpil do Vagónky Tatra Poprad ako konštruktér mostových žeriavov,“ začína svoje roz-

právania Ing. Buc. „Málokto však vie, že Vagónka vtedy mala dve rôzne konštrukčné oddelenia. Približne 16 konštruktérov pracovalo na konštrukcii koľajových vozidiel, ďalších 5 na konštrukcii mostových žeriavov. Československo vtedy zažívalo

industriálny boom a my sme preberali konštrukčnú dokumentáciu z Uherského Brodu, kde bola fabrika na stavbu mostových žeriavov, ktorá ich nestíhala vyrábať. Podľa ich dokumentácie sme parametricky prispôbovali mostové žeriavy pre

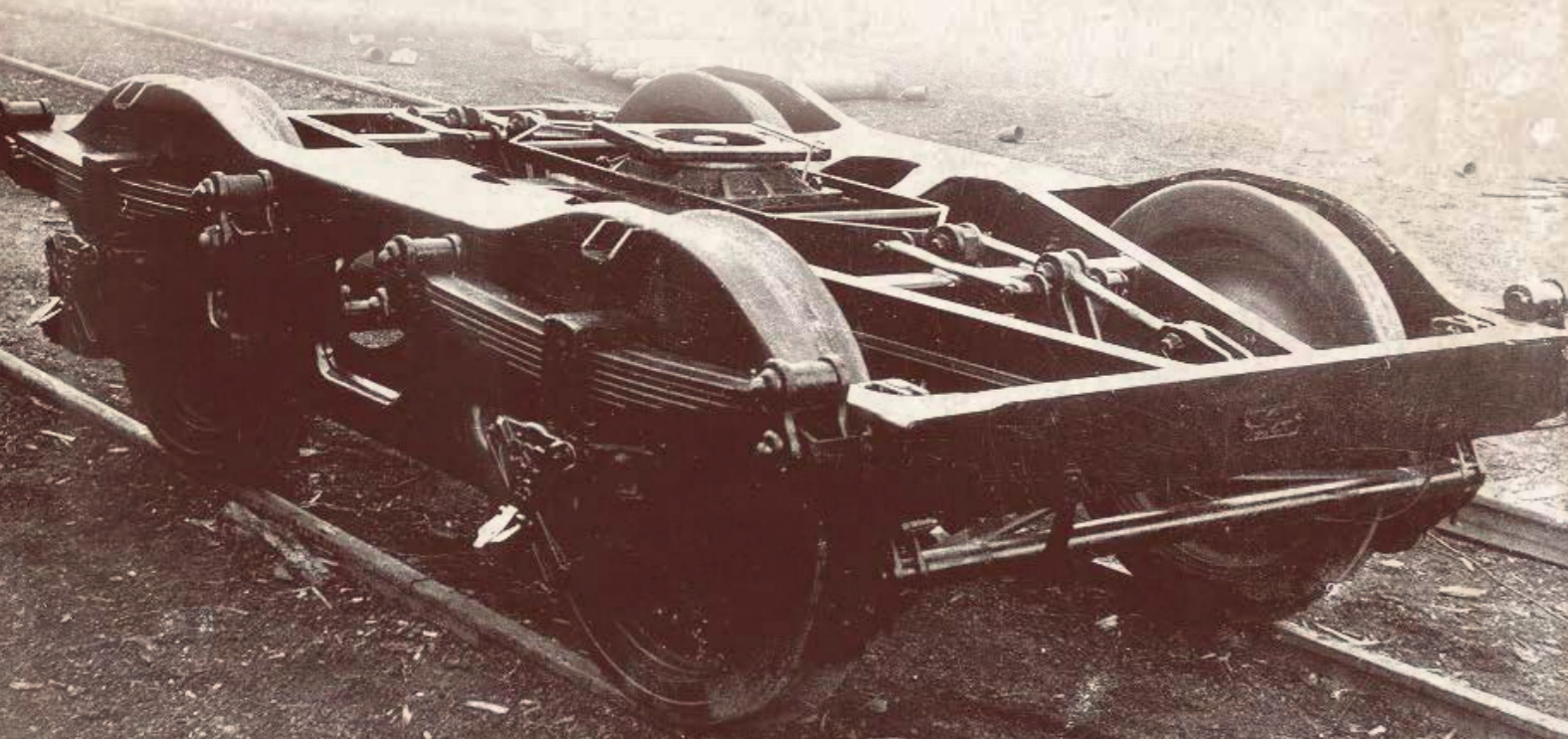
podmienky konkrétnych výrobných podnikov.“ Zásluhou Ing. Františka Fundju vznikla v roku 1962 aj výrobná konštrukcia, ktorá mala 5 konštruktérov. To bol ďalší dôležitý článok, ktorý zabezpečil tesnejšie prepojenie konštrukcie, techno-



VAR - Prvý vyvinutý vagón v TVP



Vozeň VASE na strojárskom veľtrhu v Brne 1965





Večerná škola



Porada pod vedením Ing. Emila Buca (prvý z prava)



Vyvoj - konštrukcia 1973 hala1



Vyvoj - konštrukcia 1973

lógie a výroby. „Vzdelanie technológa nebolo také dostupné, takže základná technológovia vznikala primárne z robotníkov, ktorí mali chuť sa učiť a chodiť do večernej priemyselnej školy. Tým, že boli priamo vo výrobe a komunikovali s výrobnou konštrukciou, sa z nich stali veľmi kvalitní technológovia. Kolega p. Gavlák, ktorý bol sám výrobný robotník absolvoval večernú priemyslovku a popri svojej práci večer hodinu-dve doučoval robotníkov, ktorí mali záujem, v závodnej škole práce. Vzdelanie v odbore koľajových vozidiel nebolo také dostupné, preto pomohol, kto mohol.“

Určite je potrebné spomenúť mená ako Ing. Hlaváčik, Ing. Dvořák, Ing. Nováček a Ing. Košík, ktorý bol prvým Slovákom - absolventom VŠ Železničnej a koľajových vozidiel v Prahe. Všetci títo páni sa postupne podieľali na vytvorení a vedení kolektívu, ktorý dnes nazývame Úsek vývoja. V roku 1963 zaniká oddelenie konštrukcie mostových

žeriavov a oddelenie konštrukcie vtedajšej Vagónky Tatra ešte stále len prispôbuje výkresy konštrukcií na výrobnú technológiu v Poprade. Onedlho sa však situácia zásadne zmení a konštrukciu koľajových vozidiel v Poprade čaká obdobie raketového rastu.

1965 KAPACITY VÚKV NEPOSTAČUJÚ A POPRADSKÝ FRANCÚZŠTINÁR „OBRÁTI KARTY“

Konjunkúra výroby koľajových vozidiel vytvára tlak na VÚKV, ktorý so svojimi kapacitami nedokáže zastrešiť vývoj koľajových vozidiel. Ako jediné východisko sa javí posilnenie vývoja v Poprade, ktorý už zaznamenáva prílev prvých kvalitných absolventov Žilinskej univerzity. Už v roku 1965 oddelenie tvorí 32 konštruktérov, 4 pracovníci zaoberajúci sa pevnosťou vozidiel, pracovníci zabezpečujúci odbornú literatúru a normy. „Nedostupnosť UIC vyhlášok nám v tých časoch spôsobovala pri konštruovaní najväčšie problémy.

Nemali sme sa o čo oprieť. Originály týchto vyhlášok boli vo francúzštine a boli veľmi nedostupné. Kopírovať sa dalo len v Prahe. Dôležitý obrat nastal v roku 1968, keď kolega p. Bednár, zdatný francúzštinár, začal vyhľadávať a prekladať vyhlášky UIC. Z nedostatku sa vytvoril prebytok a vďaka nemu nakoniec vtedajšia Vagónka Tatra Poprad predávala preklady UIC vyhlášok v slovenskom jazyku do celého Československa.“ Pozn. red.: UIC – Medzinárodná železničná únia, ktorá koordinovala rozvoj a fungovanie železničnej dopravy vo všetkých členských štátoch. Dnes túto úlohu prevzala ERA – Európska železničná agentúra.

1965 PRVÝ VLASTNÝ VÝVOJ NA STROJÁRSKOM VEĽTRHU V BRNE

„Kedysi sa súčasne pracovalo na maximálne dvoch vagónoch a vývoj trval 2,5 roka. Organizácia práce bola - kreslič, konštruktér, pomocný konštruktér.

a samostatný konštruktér. Pracovné pomôcky boli lievikové pero pre náplň tušu, ceruza „Versatil“, rôzne šablóny pre oblúky, písmo, kružidlo, vyťahovátka pre tenké čiary. Nosili sme modré plášte a vo vrecku vždy mali biele logaritmické pravítko. Kúpili sme si prvú kalkulačku o veľkosti písacieho stroja a ja som mal za úlohu do večera zabezpečiť na jej uskladnenie drevenú debnu a dva visiace zámky. Túto debnu sme ešte uzamkli do skrine. Kalkulačka ráta funkcie plus, mínus, násobenie, delenie a druhú odmocninu a predstavovala veľkú úsporu času,“ pokračuje v svedení Ing. Buc.

„Úplne prvý vagón vyvinutý v spoločnosti niesol názov Var, ktorý bol stavaný ako vagón na čelný a rotačný výklopník pre VSŽ (Východoslovenské železiarne) a Ostravsko. Skriňa bola v spodných častiach oblá, aby sa ruda dobre vysýpala. Vyrobito sa 5 prototypov, ale sériová výroba sa nerozbehla. Paralelne s vývojom Var prebiehal vývoj vagóna

Vase, ktorý mal byť univerzálnejší. Tento vagón sme slávnostne predstavili na strojárskom veľtrhu v Brne v roku 1965 ako jediný široko-ďaleko mal už zabudovaný priestor pre budúce automatické spriahadlo.“ Pozn. autora - ktoré sa však do dnešnej doby hromadne nenasadilo.

1970 VZNIKÁ PROTOTYPOVÁ DIELŇA, PREHLBUJE SA SPOLUPRÁCA S VÚKV A VÚŽ

Založením dielne kusovej výroby (dnešná prototypová dielňa) došlo k priamemu prepojeniu vývoja a výroby, čo malo za dôsledok zvýšenie kvality vývoja a skrátenie jeho trvania. Dobrou spolupracou s VÚKV sa zrealizovalo niekoľko zdarných projektov. Prototypy sa pevnostne a funkčne skúšali pracovníkmi VÚKV, najprv vo Vagónke Studénka a neskôr bol skúšobný stav pre statické skúšky premiestnený na Železničný okruh v Cerhnicach pri Kolíne v Českej republike, kde prototypy skúšame dodnes. Vagóny

však museli absolvovať aj ročnú skúšobnú prevádzku. V sedemdesiatych rokoch dostali československé vagónky úlohu vyrábať prečerpávacie stanice ropy do ZSSR (Zväz sovietskych...), čo znamenalo presun niekoľkých vývojových konštruktérov do novozriadenej konštrukcie pre prečerpávacie stanice ropy. VÚKV a vagónky sú začlenené do koncernu československých vagóniek so sídlom v Studénke, neskôr v Prahe a v Poprade. V tomto období sa postupne vo výrobe mení resp. zavádza do praxe nová technológia zvarovania, ktorá predstavuje veľkú zmenu aj pre konštruktérov.

„Nitovanie a zvarovanie obalenou elektródou vo veľkej miere nahradilo zvarovanie v ochrannej atmosfére CO₂. Pre konštrukciu to predstavovalo veľký nápor prác, pretože tento spôsob zvarovania mení konštrukciu a pevnostné parametre vagónov,“ zaspomínal Ing. Buc. Dôležité je spomenúť aj priekopníkov zavádzania týchto technológií v našej spoločnosti - Ing. Fabian

a Ing. Neustadt, CSc.“ K úplnému prechodu na novú metódu zvarovania sa prešlo postupne až v roku 1978. Na začiatku sedemdesiatych rokov vznikla nová požiadavka na vývoj cisternových vagónov, ktoré sa doposiaľ v Poprade nerobili. Vzniklo oddelenie vývoja pre cisternové vagóny. V areáli podniku neboli priestory, preto toto oddelenie bolo umiestnené na starom zimnom štadióne. To trvalo až do jesene roku 1973, kedy už bola dostavaná dnešná AB a celý vývoj bol tu presťahovaný.

1975 ŠTARTUJE ÉRA VÝPOČTOVEJ TECHNIKY

Do roku 1975 bol pracovníkom vývoja k dispozícii spomínaný kalkulátor o váhe 20 kg, ktorý bol uzamykaný každý deň na 3 zámky. O rok neskôr však prišiel už programovateľný kalkulátor HP9810A, ktorý mal 110 pamätí pre hodnoty, triviálne programovanie, spočítal elementárne matice tuhosti, zvislé zaťaženie analyticky a mal naprogra-

mované veľké množstvo analytických výpočtov ako nosníky, prierezové charakteristiky a obrisy. Technické vybavenie sa rokmi zlepšovalo, no na dnešné pomery nepredstaviteľné výkony výpočtovej techniky (rozmenej: kalkulačky) tej doby, boli pre oddelenie pevnosti veľkým zázrakom.

1978 VÝROBA PODVOZKOV 26-2.

Výrobný podnik v Poprade vyrábala podvozky 26-2. už od roku 1952, ktorej dokumentáciu sme prevzali z Vagónky Studénka. Centrálny plán riadenia však počítal s výrobou a vývojom podvozkov 26-2. vo Vagónke Studénka, ktorá to ale nepovažovala za svoje priority. „Považovali to trochu za podradnú záležitosť, keďže sa chceli venovať viac výrobe osobných vagónov, a tak sme postupne začali stupňovať vývoj a aj v spolupráci s VÚKV výrobu podvozkov u nás.“ Postavením podvozkarne s najmodernejšou technológiou v Európe v roku 1986 sme zaviedli výrobu podvozkov

Y 25 Rs na 20 ton na nápravu pre všetky Vagónky, čo predstavovalo „čerešničku na torte“ výrobného portfólia Popradskej Vagónky (pozn. autora: podvozky Y25 sú nástupníckym podvozkom podvozkov Z6-2.). Zaujímavosťou doby bolo aj presunutie generálneho riaditeľstva koncernu Československej vagónky do Popradu v roku 1983.

1988

ČEREŠNIČKA NA TORTE

„Veľkou výzvou vývoja aj za spolupráce s VÚKV bolo uskutočniť novú konštrukciu s vývojom podvozka Y 25 Ls pre zvýšenú hmotnosť na nápravu z 20 t na 22,5 t.

Prototypová dielňa vyrobila podvozky pre prevádzkové skúšky, a tiež rámy pre dynamické skúšky v skúšobni ŠKODA Plzeň.

Po kladných skúškach, a príslušnom schvaľovaní bol podvozok pripravený pre výrobu práve vtedy, keď to všetci odberatelia zo západu požadovali. Bola to veľká vec a ostáva to ako "čerešnička na torte" pre Tatravagónku, ktorá disponovala veľkými výrobnými kapacitami a modernou technológiou a zaručenou kvalitou. To predurčilo Tatravagónku aj pre sólo dodávky do Poľska, Česka a Nemecka. Bola to existenčná záchrana Tatravagónky," spomína p. Buc na osudové časy spoločnosti.

1989

NEŽNÁ REVOLÚCIA = DRASTICKÉ ZMENY

„Vagónka musí postupne obmedziť výrobu zo 4 500 vagónov ročne až na 800 kusov pri úplnom zruše-

ní výroby pre ČSD. Počas krátkeho obdobia zvärači aj natierali plot okolo podniku. Firma sa začala mobilizovať. Každý, kto ovládal cudzí jazyk bol presunutý, či chcel, či nechcel na oddelenie obchodu a marketingu. Ing. Karol Košík, CSc., bývalý technický riaditeľ, vycestoval do švajčiarskej spoločnosti AAE, kde ponúkol neplánované skladové zásoby vagónov Eas s Dako brzdou a takto sa uskutočnil prvý obchod východ - západ." Technický úsek však čaká veľká úloha, všetky vagóny, ktoré dovtedy boli stavané na

20 ton na nápravu prekonštruovať a schvaľovať na vagóny s nápravovým zaťažením 22,5tony.

„Veľké problémy nastali po rozdelení Československa a vzniku ŽSR a štátnych schvaľovacích orgánov. Nebolo dostatočne kvalifikovaných pracovníkov v týchto orgánoch a vyvojárí museli zaškoliť budúcich schvaľovateľov," spomína s úsmevom Ing. Buc. Od polovice roku 1990 bolo generálne riaditeľstvo Československých vagóniek, ktoré riadilo obchodnú činnosť, zrušené.

.....
Náša veľká vďaka za tieto cenné poznatky a 45-ročnú prácu pre firmu patrí Ing. Emilovi Bucovi. Tento príbeh však nekončí. V budúcom čísle nám priblíži dianie po roku 1990 p. Ing. Ján Valigurský, ktorý je nepochybne ďalšou osobnosťou, ktorá ovplyvnila smerovanie úseku vývoja.



Eaos-protypova komisia-cca1980

ČRIEPKY Z NAŠEJ HISTÓRIE III.

1946-1949

POVOJNOVÉ OBDOBIE

VAGÓNKA

Tatra

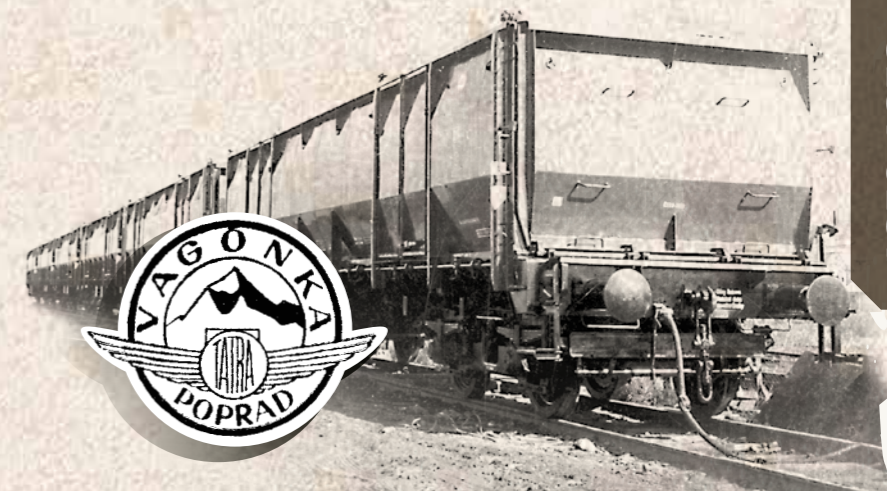
n. p. ZÁVOD POPRAD



Roháčkove kovopriemyselné závody VAGÓNKA TATRA

Posledný „Haláthov“ tím

Aj napriek obsadeniu Haláthovho podniku Červenou armádou vo februári 1945 sa darí čiastočne obnoviť výrobu. Niekoľko mesiacov podnik v centre mesta produkuje hlavne autodiely, vozy pre kónský poľah a podkovy pre osloboditeľov, avšak pomaly zaniká. Tradíciu výroby nákladných vozňov v Poprade však preberajú **ROHÁČKOVE KOVOPRIEMYSELNÉ ZÁVODY** (založené 1942), ktorých sídlo je na území dnešnej Tatravagónky a zakladateľom je bývalý technický riaditeľ Haláthovej firmy, **JAROSLAV ROHÁČEK**. Haláth s ním krátku dobu ešte spolupracuje, avšak zdravotné problémy ho prinútili opustiť železničný priemysel v Poprade a presťahovať sa najprv do Stropkova a neskôr do Šiah, neďaleko liečebných kúpeľov Dudince. Zo svojho úspechu sa Roháček neteší dlho. Znárodnením vzniká v roku 1948 **VAGÓNKA TATRA POPRAD** a podnik začlení do skupiny podnikov **VAGÓNKA TATRA SMÍCHOV**, neskôr patriaci pod **VAGÓNKA TATRA STUDÉNKA**.



1950-1959



V tejto dekáde dochádza k prvej významnej vlne investícií - podnik výrazne napreduje aj za pomoci výstavby hál a rozvoja infraštruktúry.

STÁVA SA DOMINANTNÝM VÝROBCOM PODVOZKOV PRE VŠETKY VAGÓNKY NA ÚZEMÍ ČESKOSLOVENSKA.

Čoraz viac sa do popredia dostáva potreba dôležitosti vlastného vývoja železničných vozňov a podvozkov, preto sa v roku 1952 pomaly začína tvoriť **ODDELENIE VÝVOJA PRODUKCIE**.

O dva roky neskôr už podnik vyrába **4-NÁPRAVOVÉ A 6-NÁPRAVOVÉ VOZNE**.

TVÁR SPOLOČNOSTI

ĽUDIA SÚ MIMORIADNE DÔLEŽITÝM A SILNÝM PILIEROM NAŠEJ SPOLOČNOSTI, A PRETO SA CHCEME POĎAKOVAŤ, POBLAHOŽELAŤ, VYJADRIŤ UZNANIE, NO AJ VYVOLAŤ SPOMIENKU NA ĽUDÍ, KTORÍ TVORIA(-LI) SÚČASŤ SPOLOČNOSTI TATRAVAGÓNKA.

Uverejnenie týchto osôb je podmienené predošlým súhlasom vyjadreným v osobnej karte zamestnanca, prípadne súhlasom od rodiny pozostalej osoby.

PRACOVNÉ JUBILEUM

Je to pre nás pocta, oceniť Vás pri významnom okrúhlym jubileu práce pre našu spoločnosť TATRAVAGÓNKA a poďakovať sa za zodpovedne odvedenú prácu počas uplynulých rokov. Bez ohľadu na pozíciu je aj tá Vaša základom úspechu celej spoločnosti.

ZASLŮŽITE SI TO!

MÁJ

Meno a priezvisko	NS	Roky
Mikula Marcel Ing.	20120	10
Kafka Daniel	21110	15
Ščuka Koloman	41112	15
Závacký Ján	41120	15
Zubal Róbert	41214	25
Kurilovský Vladislav	41214	10
Jurko Pavol	42212	20
Kromka František	42230	25
Krupinská Anna Bc.	42910	25
Šefčík Milan	43630	25
Gabrik Robert	43890	10
Sebeš František	44220	25
Hromníková Eva	44910	25
Mlynský Vladimír	45150	10
Lukáč Jozef	80130	25
Karabin Marián	80140	15
Galovič Ján	91110	25
Neupauer Štefan	93110	30
Pichnarčíková Petra Mgr.	12110	10

JÚN

Meno a priezvisko	NS	Roky
Sakalik Viliam Ing.	20120	10
Rimský Miloš Mgr.	20120	15
Petrík Daniel	24110	30
Švajka Marián	41114	15
Holub František	41130	10
Hadidom Marcel	41162	10

Krišák René	41214	10
Vodehnal Eugen	41214	20
Kšenzakovič Juraj	41910	20
Suchý Andrej	42130	10
Dorová Daniela	42910	30
Mesarčík Jozef	43110	20
Petruľa Ján	43210	10
Bobovský Ľubomír	43520	30
Čupka Jozef	43520	10
Fujdiar Lukáš	43530	10
Majer Marek	43540	10
Michalík Marián	43840	20
Biskup Jozef	45130	25
Blahut Jozef	47140	25
Monka Pavel	49910	25
Dvorský Leo	49910	10
Kocsis Pavol	52110	15
Durkotová Adriana	90110	30
Telepovský Rudolf	25110	20

UZNANIE

Mimoriadne radi vyjadrujeme uznanie osobám, ktoré nezištne pomohli darovaním krvi.

Kamenický Peter	43110	10 odberov
Tetemonda Štefan	43720	90 odberov
Kormaňoš Milan	45110	10 odberov
Kormaňoš Miroslav	45110	10 odberov
Štieber Adam	43710	10 odberov
Jurčo Tomáš	43710	10 odberov
Orolín Rudolf	43430	50 odberov
Janečko Matej Ing.	20120	10 odberov
Kikta Marián	41111	10 odberov
Šavel Milan	21110	40 odberov
Kaňa Karol	80130	10 odberov
Sitariik Miroslav	45150	10 odberov
Kubovová Renáta	41910	20 odberov

ŽIVOTNÉ JUBILEUM

Aj Vaše okrúhle narodeniny sú pre nás príležitosťou k tomu, aby sme Vám úprimne poblahoželali. Šťastie, zdravie, láska je niečo čo Vám nemôžeme dať, ale môžeme Vám to srdečne priať.

MÁJ

Meno a priezvisko	NS	Vek
Pach Patrik	10140	50
Lenčes Slavomír	41214	50
Svoboda Karol	42216	60
Michalík Marián	43840	50
Turan Karol	44221	50
Šoltes Marián	44250	50
Jarabák Roman	44910	50
Ferenczi Andrej	46340	55
Budinský Peter	47140	65
Hurčík Miloš MGr.	52110	60
Janoščíková Janka	80110	55
Krakovská Jana MGr.	80110	50
Kanaloš Ján	46420	50
Fedič Ján Ing.	46490	60

JÚN

Meno a priezvisko	NS	Vek
Pitoňáková Viera Ing.	20120	60
Tužák Miroslav Ing.	21310	65
Jančuška Ľuboslav	45170	55
Novotný Pavol	45170	55
Schütz Pavel Ing.	70110	60
Mochňacký Peter	25110	50
Haško Jozef	46210	50
Bodák Alexander	46340	55

TATRAVAGÓNKA

REKREAČNÉ POUKAZY

Máme za sebou náročné obdobie plné opatrení, zákazov a odporúčaní, o ktoré sa postaral koronavírus COVID-19. Napriek zlepšujúcej sa situácii budú mnohí z nás prehodnocovať cestovanie do zahraničia počas letných mesiacov. Ak si však zvolíme dovolenku na Slovensku, budeme mimoriadne prospešní pre našu oslabenú ekonomiku.

Práve príspevok na rekreáciu od zamestnávateľa je zaujímavým krokom na podporu tuzemského cestovného ruchu, preto ho neváhajme využiť. Príspevok je možné využiť aj na preplatenie pomernej časti nákladov na detské športové tábory.

AKO NA TO?

Pokiaľ som si príspevok neuplatnil v celej výške, môžem si ho v tomto roku ešte dočerpať.

Počkám na vyplatenie príspevku vo výške 55% mojich oprávnených výdavkov, najviac však do výšky 275 €.

Vypíšem Žiadosť o poskytnutie príspevku na rekreáciu.

PRÍSPEVOK NA REKREÁCIU

Som zamestnancom spoločnosti TATRAVAGÓNKA najmenej 2 roky ku dňu rekreácie.

Vyberiem si víkendový/ dovolenkový pobyt/detský tábor, najmenej na dve prenocovania.

Zúčastním sa pobytu a zaplatím zaň.

Faktúru a doklad o zaplatení prinesiem do 30 dní odo dňa ukončenia rekreácie do mzdovej účtarne.





ABECEDA BEZPEČNOSTNÉHO POVEDOMIA

A

AKTUALIZUJTE A PLÁTAJTE

Váš počítač, smartfón, wifi router a všetky IT zariadenia musia mať vždy nainštalované posledné verzie aktualizácií a záplat operačného systému. Týka sa to aj internetového prehliadača a všetkých aplikácií. Hackeri ako prvé hľadajú známe zraniteľnosti v neaktualizovaných systémoch, čiže bezpečnostné diery, a tie treba plátať.



B

BUĎTE OSTRÁŽITÍ

Pred kliknutím na akýkoľvek odkaz v správe elektronickej pošty si overte, kam tento odkaz naozaj smeruje.



C

COOKIES PATRIA DO KOŠA

Pravidelne vymazávajte cookies a vymažte históriu internetového prehliadača. Aj keď je technológia „cookies“ regulovaná európskym právom, mnohí prevádzkovatelia svoje povinnosti nedodržiavajú.



D

DODRŽUJTE PRAVIDLÁ

Bezpečnostné politiky vašej organizácie a odporúčania informatikov a „bezpečákov“ nie sú samoučelné. Obchádzanie pravidiel vám možno zvýši používateľský komfort, avšak pravidlá vám zaručia súkromie a bezpečnosť vašich cenných údajov.



E

E-MAIL NIE JE BEZPEČNÝ

Správa elektronickej pošty je ako korešpondenčný listok. Nikdy nemáte istotu, že odosielateľom je ten, za koho sa vydáva. Obsah správy môže prečítať množstvo neznámych ľudí. Pokiaľ nepoužívate šifrovaný e-mail, vážte informácie, ktoré odosielate.



F

FILTRUJTE SPAM

Nástroje na „odchytávanie“ nevyžiadanych a škodlivých správ elektronickej pošty znižujú riziko infiltrácie a ohrozenia vášho systému.



G

GROOMING

Chráňte sa pred groomingom. Výraz „groom“ znamená „pripraviť na špecifickú pozíciu alebo účel“ či „pripraviť na budúcu rolu alebo funkciu“. Groomingom si útočník „pripravuje“ dieťa, rodinu, komunitu tak, aby mohol neskôr realizovať sexuálne zneužívanie. Inými slovami je to pestovanie si vzťahu a budovanie dôvery medzi sexuálnym predátorom a jeho obeťou.



H

HESLÁ A HESLOVÉ VETY

Silné heslá sú tie, ktoré nikto neuhádne a zároveň si ich pamätáte. Vytvorte heslá, ktoré majú aspoň 15 znakov a obsahujú kombináciu veľkých a malých písmen, čísiel a symbolov, ak to aplikácia umožňuje. Heslovou vetou môže byť napríklad citát, alebo text skladby, kde nahradíte aspoň jedno písmeno špeciálnym znakom a pridáte číslice.



CH

CHRÁŇTE SÚKROMIE

Sociálne siete navádzajú k tomu, aby ste prezradili o sebe čo najviac. Výsledkom bývajú vykradnuté domácnosti počas dovolenky, odcudzené peniaze z bankových účtov, ale aj sexuálne vydlievanie či ujma na duševnom zdraví dieťaťa, napríklad prostredníctvom kyberšikany. Rešpektujte zároveň právo na súkromie iných ľudí.



J

INŠTALUJTE SI ANTIVÍRUS

Voči útoku škodlivým kódom vás obráňa najmä antivírusové aplikácie. Nainštalujte si niektorú z nich a nastavte ju tak, aby automaticky kontrolovala prístupy na webové stránky, sťahované súbory, prílohy e-mailov a pamäťové médiá.



J

JE TO PRAVDA?

Hoax je podvodná správa, zámerne konštruovaná tak, aby pôsobila ako dôveryhodná a objektívna pravda. Táto technika využíva manipuláciu na zneužitie vlastností ľudského rozhodovania.



K

KONTROLUJTE ADRESY

Pred otvorením webovej stránky vždy najprv skontrolujte adresu. Nespúšťajte neznáme odkazy. Podhodenie adresy a presmerovanie na nebezpečnú webstránku je typickým spôsobom prípravy útoku. Neotvárajte neznáme prílohy a linky v správach, väčšinou je ich obsahom škodlivý kód.



POZVÁNKA OD KOLEGU..

Náš kolega, p. Slavomír Kyselä je nadšenec, ktorého sme vo Vagonári predstavili už niekoľkokrát. Jeho láska k prírode a baníctvu ho inšpiruje k mnohým dobrovoľníckym aktivitám. Tentokrát Vás vie previesť tajmi a krásami Banského náučného chodníka na Kvetnici. 3200 m dlhý chodník ponúka 7 zastavení, ktoré zaberú približne dve hodiny Vášho času.

1. Zastavenie Banský svietnik – vstupná brána do prímestských, rekreačných lesov Mesta Poprad.
2. Zastavenie lom Kvetnica – ukážky hornín a minerálov nachádzajúcich sa v skalných stenách.
3. Zastavenie štôlna Svätá Helena – pôvod štôlny je z roku 1308.
4. Zastavenie banské pingy – netušíte čo to je? P. Kyselä Vám to rád vysvetlí.
5. Zastavenie štôlna Strieborná z roku 1562 so vstupom
6. Zastavenie tabuľa mineralógia Kvetnice
7. Zastavenie geológia Kvetnice a okolia



Mapa banského náučného chodníka v Kvetnici



Štôlna Svätá Helena v Kvetnici



Štôlna Strieborná v Kvetnici je už bez vody



Banský svietnik v Kvetnici



Lom v Kvetnici

ČO TAK SPRAVIŠ SI SPOLOČNÝ VÝLET A NAUČIŠ SA VIAC O NAŠOM OKOLÍ?

Vezmite kolegov, rodinu, deti, do batoha baterky, čelovku, pevnú obuv, staršie oblečenie a vyrazte za tajomstvami našej nádhernej prírody. Registrácia a objednanie si sprievodcu sa koná denne od pondelka do piatku na tel. čísle 052/7721876 v čase od 8:00 - 14:30 hod.

S radosťou vyhlasujeme
SÚŤAŽ O NAJORIGINALNEJŠIU FOTOGRAFIU V TRIČKU S LOGOM 100 ROČNICE.

Nech už tričko využivate v práci, doma, vo voľnom čase alebo na dovolenke,
pochváľte sa nám a možno práve vy **ZÍSKATE MIKINU Z LIMITOVANEJ EDÍCIE 100.**



BU 06 pri práci

Kam sa pozrieš, tam je TVP 100

Čas na zábavu

Aj konštrukcia si obľúbila tričká

Súťaž

FOTOGRAFIE S KRÁTKYM POPISOM (napr. TVP 100 na dovolenke v Chorvátsku)

zasielajte na vagonar@tatravagonka.sk, alebo pošlite na fcb Messenger

spoločnosti Tatravagónka **NAJNESKÔR DO 31. 8. 2022.**

Zaslaním fotografie do súťaže súhlasíte s uverejnením v internom časopise Vagonár
a na sociálnych sieťach spoločnosti.



TVP 100 na najvyššom bode
Popradu - Zámčisko



TVP 100 na vrchole
Východná Vysoká

Tešíme sa na Vaše príspevky!

100 TATRAVAGÓNKA
POPRADE

Vagonár
50 rokov

Spájajú nás dejiny, ľudia aj názov. Hrdo a s úctou vzhliadame ku mnohým
generáciám, ktoré s nami budovali dedičstvo našich detí.



VAGONÁR VAGONÁROM



Pozývame Vás,
bývalých aj súčasných Vagonárov,
na premiéru gala programu
FS Vagonár Poprad

OŽIVENÍ

16. 9. o 17:00 hod.
V DOME KULTÚRY
v POPRADE

Pri príležitosti stého výročia výroby
a opráv vagónov a podvozkov v Poprade
a 50. výročia založenia FS Vagonár
si môžeme dovoliť trochu nostalgie
a pri príjemnom stretnutí
si spoločne zaspomínať.

Ľudová pieseň a tanec je nositeľom
našej minulosti, preto nie je lepší spôsob,
ako sa stretnúť práve pri ich umeleckom
stvárnení folklórnym súborom Vagonár Poprad.

Bezplatné lístky na podujatie sú určené iba pre bývalých a súčasných zamestnancov
spoločnosti Tatravagónka a členov FS Vagonár Poprad.

Lístky si môžete rezervovať IBA na telefónnom čísle: 0918 183 306
v čase od 9:00 - 14:00 hod.

Tešíme sa na Vás!



Pod záštitou primátora mesta Poprad Antona Danka.



KRÍŽOVKA

Tajnička z minulého čísla... **S NEDELOU VĎAKY PRE NAŠE LÁSKAVÉ MATKY.**
16 € ziskava: **Michal Vaščura** 24110; **9 €** ziskava: **Karol Svoboda** 42216.

RELAX

Autor: František Cvevngroš	obnovoval: zavádzal niečo nové	vlásočnica, úzka rúročka	vlastné osiam	New Tram System	ktorá (bás.)	univerzálny merací prístroj	Nápoved': alone, ariete, nepo, UPS	ruská kapustová polievka	Pavol (dom.)	zaspáva	portugalská futbalová hviezda	tohto dňa (skr.)	vokalizovaná predložka	odstránim klopaním	polodrahokam	starý škandin. dychový nástroj
symbol na obrazovke počítača							finišoval (do cieľa) sám, po angl.									
1																
charakteristika, vykreslenie					olivovozelelý nerast namrznený, nahnevany							druh pytiaka hl. mesto Bieloruska				
ovláda, pozná				prací prášok melanz, miešanka				inde severský vták					Lawn Tennis Ass. umelý jazyk			
otravné látky (skr.)		Zdenka (dom.) vhodne, vkusne						Aladár (dom.) kuriérska spoloč.							ozveny	Čapkova dráma
2										ukrajinská rieka Rhode Island						
baran, po špan. (stav.)							3									
prehľadlo, laxatív							od oka, približne				dotieravý hmyz					



DARČEKOVÉ KOŠE

ACEM spomedzi svojich pravidelných stravníkov opäť žreboval výhercov atraktívneho darčkového koša. **Výhercom srdečne blahoželáme!**



APRÍL
Andrej ŠIMKO



MÁJ
Miroslav JANKURA



VEDELI STE, ŽE...

Otázka z minulého čísla: **Nájdete v pozadí fotografie detail, vďaka ktorému si aj dnes pripomínáme začiatky našej spoločnosti?** Správna odpoveď: **Pamätnú bránu, ktorá sa aj dnes nachádza pri Tatranskej galérii.**

Mikinu z limitovanej edície s logom storočnice získava: **Ján Benko** zo strediska 21210.



VÝHERCA
Ján BENKO

NOVÁ OTÁZKA:

Aký bol názov prvého vozňa vyvinutého v našej spoločnosti?



TAJNIČKA KRÍŽOVKY:

MENO:

STREDISKO: tel. č.:



VEDELI STE, ŽE... ODPOVEĎ:

MENO:

STREDISKO: tel. č.:

Zapojením sa do súťaže vyjadrujete súhlas s uverejnením Vašich údajov vo Vagonári, ktoré budú zverejnené iba v prípade výhry. Odpoveď na otázku vhadzujte do schránok, ktoré nájdete na všetkých vrátniciach spoločnosti TATRAVAGÓNKA.

Vydáva: TATRAVAGÓNKA, a. s. Poprad, Štefánikova 887/53, 058 01 Poprad | Náklad: 2400 ks | Šéfredaktorka: Bc. Zuzana DOMANICKÁ, jazyková korektúra: Ing. Marcela VILKOVSKÁ
Redakcia: Štefánikova 887/53, 058 01 Poprad, tel.: +421 52 711 2339, vagonar@tatravagonka.sk | Nakladateľ, prepress a tlač: PROGRUP SK, s. r. o., Zvonárska 30 A, Spišská Nová Ves