

ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ JÚN 2018

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIČNÍK SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Nové vlaky do Bratislavy

Východ potrápili záplavy

Deň bezpečnosti na priecestiach



Vyhodnotenie zimnej prevádzky, aktualizácia obstarávania, ukončené projekty aj analýza zamestnanosti



Vedenie ŽSR riešilo na svojich zasadnutiach od konca mája do polovice júna okrem pravidelných informácií o aktuálnej prevádzkovej a ekonomickej situácii, stavu aktuálnych investičných akcií aj aktualizáciu plánu verejného obstarávania. Členovia vedenia sa zaoberali aj správou o vyhodnotení prevádzky za uplynulú zimu, analýzou vývoja zamestnanosti, ako aj projektom controllingu (dočítate sa na strane 3).

Železnice Slovenskej republiky plnia GVD od začiatku roku v relatívnom vyjadrení na 98,64 %, tržby z úhrad za použitie železničnej infraštruktúry dosiahli 101,6 %, pričom po započítaní kompenzácií sme oproti plánu v pluse o 768 tisíc €. V 24. týždni ŽSR realizovali 231 plánovaných výluk, ktoré mali vplyv na 767 vlakov. Ďalších, neplánovaných 80 výluk ovplyvnilo jazdu 37 vlakov. Od začiatku roka sa stalo našim kolegom 20 registrovaných pracovných úrazov.

Námestník GR pre prevádzku Igor Polák informoval o vyhodnotení prevádzky v zimnom období 2017/2018, ktorá bola zabezpečená bez závažných nedostatkov. Zima bola v porovnaní s predošlými mierna a nenáročná. Prvé sneženie prišlo v druhej polovici novembra, výrazne nižšie teploty boli zaznamenané koncom februára, kedy v noci v horských oblastiach klesli až na mínus 20° C. V železničnej prevádzke nedošlo k situáciám, ktoré by mali výrazný dopad na jazdu vlakov, resp. dopad na organizovanie prác a bezpečnosť železničnej dopravy. Kontrolnou činnosťou, zameranou na plnenie opatrení súvisiacich so zimnou prevádzkou, neboli zistené nedostatky väčšieho rozsahu.

Riaditeľ Centra logistiky a obstarávania Branislav Vavrinčík informoval o prebiehajúcom stave obstarávania a tiež o aktualizácii plánu verejného obstarávania. Aktualizácia položiek za jednotlivé odbory a VOJ sa realizovala počas apríla a mája.

„Finančný rozdiel oproti pôvodnému

plánu VO je mínus 12 miliónov €. Okrem finančného poklesu interní žiadatelia upravili podľa reálnej potreby dátumy požadovaného dodania tovarov, služieb a stavebných prác, teraz je dôležité včasné zadanie požiadaviek na obstaranie,“ uviedol B. Vavrinčík. V súvislosti s obstarávaním generálny riaditeľ ŽSR uložil úlohu, do 1. októbra 2018 predložiť všetky požiadavky na obstaranie do plánu VO na rok 2019.

Námestník riaditeľa železničných telekomunikácií Michal Korauš informoval o plnení úlohy Poskytnutie údajov o cestovných poriadkoch a o aktuálnej polohe osobných vlakov zo strany ŽSR vo formáte GTFS. ŽSR boli oslovené externou spoločnosťou o posúdenie možnosti poskytnutia týchto údajov pre použitie v navigačnej aplikácii HERE. GTFS je medzinárodný for-



mát, vytvorený práve spoločnosťou Google. **„Uvedenú požiadavku zrealizovali zamestnanci ŽT bez potreby spolupráce s externou spoločnosťou, bez akýchkoľvek dodatočných finančných nákladov pre ŽSR a v skoršom termíne ako bol definovaný,**“ zhrnul úspešné zvládnutie úlohy M. Korauš. Uvedené dáta je možné voľne stiahnuť na www.zsr.sk.

(pav)

Analýza vývoja zamestnanosti 2018

S cieľom zabezpečenia efektívnosti práce a zvýšenia jej produktivity boli aj v roku 2018 na ŽSR realizované organizačné zmeny. Najvýznamnejšou zmenou bolo vytvorenie novej VOJ - Správa majetku ŽSR s účinnosťou od 1. januára 2018. VOJ bola vytvorená z odboru hospodárenia s majetkom GR ŽSR, oddelenia železničných budov GR ŽSR, VOJ - Správa hospodárenia s majetkom, OR SMSÚ Železničné budovy, ZSŽ - Prevádzkové stredisko Bratislava 2 a STOŽ Klemensova 8, Bratislava.

S účinnosťou od 1. mája 2018 bol zrušený Odbor telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti GR ŽSR, ktorého činnosti zabezpečujú Železničné telekomunikácie.

K 1. júnu 2018 bolo na ŽSR zrušených 23 plánovaných miest. Evidenčný počet zamestnancov sa znížil k rovnakému dátumu z 13 786 na 13 669, celkom o 117 zamestnancov, z tohto 71 kuričov, ktorým skončil pracovný pomer na dobu určitú. Z dôvodu organizačných zmien skončilo pracovný pomer na ŽSR 23 zamestnancov, z toho 14 dohodou. K 1. júnu bolo podľa rozpisu plánovaných miest 373 neobsadených typových pozícií, z toho na 159 je aktuálne rozpracovaný nábor a 214 ostáva stále neobsadených.

Personálne zmeny na Železničných telekomunikáciách

Generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy dňom 31. mája 2018 odvolal z funkcie riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava Michala Korauša na vlastnú žiadosť a zároveň ho zaradil do funkcie námestníka riaditeľa ŽT.

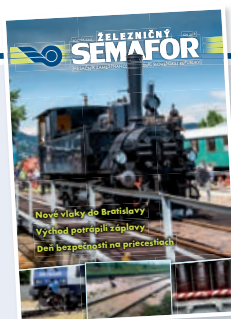
Od 1. júna 2018, na základe vymenovania generálnym riaditeľom ŽSR, vykonáva funkciu riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava Petr Pavella.

(pav)



NA OBÁLKE

Parný rušeň 310.433 zo zbierok Železničného múzea SR sa na Rendezi 2018 predstavil po náročnej rekonštrukcii. Má úctyhodných 122 rokov.



Druhá zmena GVD s výraznými zmenami Od júna premáva v okolí Bratislavy 15 nových vlakov

Výrazné posilnenie vlakovkej dopravy v okolí Bratislavy, nové vlaky vo Vysokých Tatrách aj v okolí Žiliny. Tieto pozitívne zmeny pre cestujúcich priniesla 2. zmena cestovného poriadku vlakov osobnej dopravy 2017/2018, ktorá začala platiť 10. júna.

ŽSR akceptovali požiadavku národného dopravcu na posilnenie vlakov do Bratislavy z blízkeho okolia. Na trati Senec – Bratislava – Nové Mesto je vedených 15 párov nových vlakov. Z toho 14 párov vlakov premáva až do/z Bratislavy – Petržalky. V ranných časoch je v smere do Bratislavy – Petržalky jeden vlak východiskový z Nových Zámok a jeden z Galanty. Posledný vlak z Bratislavy – Nového Mesta ide až do Galanty. Ďalších 14 párov nových vlakov už môžu cestujúci využívať na trati Trnava – Bratislava – Nové Mesto. Vlaky smeru Bratislava – Nové Mesto – Trnava, okrem dvoch vlakov, pokračujú ako priame vlaky až do Galanty, v smere opačnom je okrem 3 priamych vlakov v rannej dobe Galanta – Trnava – Bratislava – Nové Mesto potrebný prestup medzi vlakmi z Galanty do Bratislavy – Nového Mesta v Trnave. Ide o zásadné posilnenie vlako-

vej dopravy, ktoré hneď od prvého dňa prinieslo v rannej a popoludňajšej špičke aspoň čiastočné odľahčenie preplnených ciest, znásobených ešte rozsiahlymi rekonštrukciami na vjazde aj výjazde z hlavného mesta. Zahustenie vlakov pocítila aj cestujúci v oblasti Vysokých Tatier. V období školských prázdnin bude zavedených 5 párov osobných vlakov na trati Štrba – Štrbské Pleso, 2 páry vlakov na trati Poprad – Tatry – Štrbské Pleso a 2 páry vlakov na trati Starý Smokovec – Tatranská Lomnica. Poslednou zmenou je zavedenie jedného nového vlaku na trati Žilina – Čadca



v pracovných dňoch, v opačnom smere je posilnenie o dva vlaky. ŽSR aktuálne evidujú 4 aktívnych osobných a 30 nákladných dopravcov na tratiach v správe ŽSR.

(pav), foto: Ondrej Mlynka

Projekt centralizácie controllingových činností je úspešne ukončený Úspora ľudí, vyššia kvalita a efektivita

Koncom roka 2017 sme vám v Ž Semafore predstavili projekt Centralizácia controllingových činností. Realizovaný bol s cieľom zefektívnenia procesov a zníženia nákladov. V rámci tohto projektu bola urobená reorganizácia štruktúry zamestnancov vykonávajúcich controllingové činnosti do centralizovanej štruktúry Odboru controllingu.



„S ohľadom na rozsah procesov vykonávaných Odborom controllingu a potrebou efektívneho riadenia zamestnancov,

bola vytvorená organizačná štruktúra odboru, pozostávajúca zo štyroch oddelení, ktoré sú riadené maticovým spôsobom. Zároveň boli v rámci centralizovanej štruktúry zriadené vysunuté pracoviská v sídlach oblastných riaditeľstiev. Odbor controllingu má v súčasnosti 44 zamestnancov, ktorí zastrešujú výkon controllingových činností pre všetky úrovne manažmentu ŽSR a VOJ,“ vysvetľuje najzásadnejšie zmeny riaditeľka odboru controllingu Paulína Szentesi.

Odbor controllingu zabezpečuje pre manažment ŽSR a VOJ ŽSR pravidelné a ad-hoc reporty, finančné analýzy, rozbor, vyhodnotenie použitia dotačných zdrojov na prevádzku železničnej infraštruktúry, plánovací proces, proces vnútropodnikových uzávierok a pod. V rámci implementácie projektu bola časť činností vykonávaných na pravidelnej báze a v pevnej štruktúre zautomatizovaná generáciou zo systému SAP. Zvýšenie automatizácie procesov a zmena systému riadenia umožnili zníženie počtu

zamestnancov a zároveň zvýšenie kvality práce. „V rámci projektu sme znížili počet zamestnancov vykonávajúcich controllingové činnosti o 23 zamestnancov. Bola dosiahnutá úspora nákladov o viac ako 30 % z pôvodných nákladov,“ hovorí P. Szentesi. Hodnotiacia správa bola vypracovaná po ukončení 1. kvartálu 2018 a následne ju schválil generálny riaditeľ ŽSR. Na základe výstupov hodnotiacej správy konštatujeme, že boli splnené všetky merateľné ukazovatele projektu, projekt bol realizovaný v plnom rozsahu a bol vyhodnotený ako úspešný. Za úspešnú implementáciu projektu patrí vďaka a uznanie celému projektovému tímu a každému zamestnancovi Odboru controllingu. Všetci svojím úsilím, zručnosťami a skúsenosťami prispeli k vzniku „nového“ odboru. Implementáciou projektu sa začal nový proces, ktorý si vyžaduje neustále učiaci sa a rozvíjajúci odbor. Jeho cieľom je zdokonaľovanie procesov na základe spätných väzieb a zvyšovanie kvality a úrovne procesov.

(O 330, foto: Ondrej Mlynka)

Medzinárodný deň bezpečnosti na ž

Aj pri simulovanej zrážke vlaku s cyklistom naskakovali ľuďom zimomriavky



Rušen narazil do figuríny v rýchlosti 50 km/hod.



Figurína človeka aj bicykel sa ocitli v zlomku sekundy pod vlakom.

Je strašné si len predstaviť, že takéto nehody sa stávajú aj v reálnom živote.



Policajné pásky, ľudia vo výstražných vestách, policajti, železničiarci a otázka: „Čo sa tu dnes deje?“ charakterizovali dianie na železničnom priecestí v obci Lehnice neďaleko Bratislavy v štvrtý júnový deň. Krátko po 11. hodine sa na železničnom priecestí spustila výstražná svetelná a zvuková signalizácia, ohlasujúca prichádzajúci vlak. Priecestie bolo uzatvorené, pod kontrolou, v jeho strede však stál horský bicykel s figurínou muža. Simuloval reálneho človeka, nechýbali slúchadlá na ušiach, cyklistický odev ani prilba. S približujúcim sa vlakom a jeho trúbením stúpalo napätie. Hoci všetci vedeli, čo bude nasledovať, prítomní novinári, železničiarci, policajti, ale i deti z miestnej základnej školy mali po tele zimomriavky, keď obrovský kolos nárazom zdevastoval bicykel aj figurínu na nepoznanie.

Presne to však bolo cieľom. Zažiť zrážku na železničnom priecestí na vlastné oči, ale bez akýchkoľvek obetí na životoch, vidieť, ako to vyzerá v priamom prenose, uvedomiť si, že život je len jeden a v zlomku sekundy oň pri nezodpovednom správaní sa môžeme prísť. Desiaty ročník Medzinárodného dňa bezpečnosti na železničných priecestiach ILCAD 2018 bol zameraný na cyklistov. „To bola sila, strašné...“, musela som odvrátiť hlavu, hoci som vedela, že ide len o hranú zrážku,“ bolo to hrozné, človek tu nemá žiadnu šancu,“ zneli reakcie šokovaných prítomných.

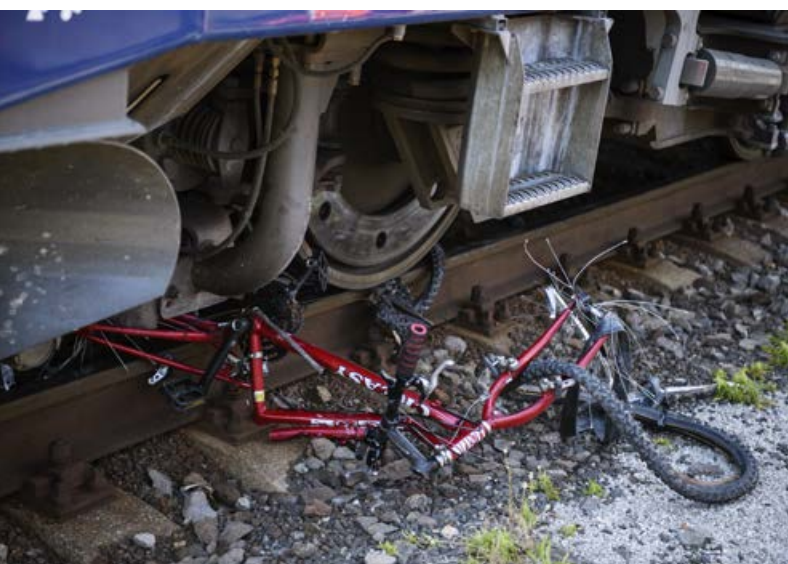
A presne to bolo cieľom ŽSR. Širokej verejnosti priblížiť, že súboj s vlakom na priecestí človek nikdy nemôže vyhrať, preto je nezmyselné sa o to čo i len pokúšať.

„Za ŽSR môžem uistiť, že všetky železničné priecestia na Slovensku, a je ich k dnešnému dňu 2092, sú bezpečné, vybudované podľa prísnych technických noriem, legislatívnych pravidiel a sú 24 hodín pod našou kontrolou. Jediné, čo bohužiaľ železnice nevedia ovplyvniť, je správanie sa vodičov. Tragédie na železničných priecestiach sú smutným dôsledkom nerešpektovania zákona a pravidiel cestnej premávky. Vodiči preceňujú svoje sily, zbytočne riskujú a snažia sa súperiť s vlakom. Výsledkom sú ťažké nehody s tragickými následkami. Od začiatku roka sa stalo na priecestiach 27 nehôd, všetky z viny účastníkov cestnej premávky. Bohužiaľ pri nich zahynulo 9 ľudí, vrátane jedného cyklistu,“ uviedol na mieste námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Igor Polák.

Železničných priecestiach ILCAD 2018



Kúsky figuríny a súčasti bicykla boli rozmetané popri trati.



Bicykel skončil pod vlakom, ktorý zastavil až po 130 metroch.



„Takéto zrážky sú na 99 % smrteľné. Našou úlohou je upozorňovať na následky,“ povedal po simulovanej zrážke minister dopravy a výstavby Árpád Érsek a dodal, že sa blížia prázdniny, ktoré sú najmä pre deti rizikové. „Pred nami je zložitá situácia na cestách, začína sa letná turistická sezóna. Navyše, cyklistov pribúda z roka na rok,“ upozornil minister.

(pav)

Železnice Slovenskej republiky evidujú k 1. 6. 2018 celkom 2092 železničných priecestí na území Slovenskej republiky.

Počet železničných priecestí spolu	2 092
priecestí aktívnych (zabezpečených)	1 073
priecestí pasívnych (nezabezpečených)	1 019

O priecestiach informuje aj aplikácia v mobiloch

Do projektu ILCAD 2018 sa aj tento rok pripojil už tradičný mediálny partner Zelená vlna RTVS. Vo svojej mobilnej aplikácii s dopravným spravodajstvom poskytuje k aktuálnym dopravným informáciám aj informáciu o železničných priecestiach.

Mobilná aplikácia hlasom i obrazovou ikonou upozorňuje používateľa mobilného telefónu na blížiacu sa železničnú priecestie v jeho okolí. Databáza obsahuje všetky železničné priecestia na cestách I. a II. triedy v správe ŽSR v rámci celého Slovenska. Aktu-

álne rozhlasové spravodajstvo Zelenéj vlny taktiež upozorňuje na priecestia, ktoré sú vypnuté z činnosti kvôli plánovaným opravám, alebo v prípade poškodenia pri nehodách a pod.

(pav)

Najťažšia stavba v histórii ŽSR hlási maximálne nasadenie ľudí aj strojov

Stavebné práce na modernizácii úseku medzi Púchovom a Považskou Teplou sú takmer v jednej tretine z celkového objemu rozostavanosti. Do júna zhotoviteľ Zdrúženie Nimnica z celkového objemu 364,9 milióna € prestaval už takmer 150 miliónov € a práce sa vzhľadom na vhodné poveternostné podmienky ešte zintenzívňujú. Najťažšia stavba v histórii ŽSR, ktorá začala v septembri 2016, má päť ucelených častí stavby, aktuálne sa pracuje na všetkých, čo dokumentujú aj nasledujúce fotografie od Zdrúženia Nimnica.

(pav)



Budovanie oporného múru



Nový železničný most nad nosickou priehradou



Nový železničný most nad nosickým kanálom



Tunel Miločov, tunelová rúra

ŽST Považská Teplá,
Železničný most

Zastávka Považská Teplá, protihlukové steny

Vagón z 2. svetovej vojny rekonštruujú na Slovensku

Je chvályhodné, že aj v tejto dobe sa nájde niekto, kto venuje svoj voľný čas na prvý pohľad neefektívnym aktivitám, ako je rekonštrukcia vozňa z obdobia 2. svetovej vojny. Je taktiež v dnešnej dobe akoby zázrakom, že sa ešte nájde nezreštaurované bojové vozidlo z obdobia 2. svetovej vojny, ktoré neskončilo niekde v šrote alebo v súkromnej zbierke zámožného zberateľa. Tieto obidve skutočnosti sa stretli, a tak partia nadšencov z Klubu vojenskej histórie CARPATHIA za pomoci Železničného múzea v Bratislave obnovila takýto nájdený nemecký železničný bojový vagón, ktorý tu ostal ako pamiatka na vojnu.

Vagón typu Kommandowagen, teda veliteľský typ, patril k štandardizovanej súprave BP42/44, konkrétne neskorší typ BP44. Kompletná železničná súprava BP42/BP44 bola zložená symetricky, v strede súpravy bola opancierovaná lokomotíva. Tento vagón, ktorý sa nachádza v správe klubu, slúžil v nemeckom Wehrmachte pravdepodobne od októbra 1944. Po skončení 2. svetovej vojny sa dostal do výzbroje Železničného vojska ako súčasť ČSLA. Podľa pamätníkov bol spolu s ešte jedným bojovým vagónom typu Kanonen und Flakwagen (protiletadlový typ) dlhé roky odstavený v Dubnici nad Váhom. Ten skončil kvôli poškodenému podvozku k veľkej škode v šrote.

K akej konkrétnej súprave tieto vozne patrili, sa zatiaľ nepodarilo zistiť. Buď išlo o vagóny z nemeckých pancierových vlakov, ktoré cez naše územie len prechádzali a boli napadnuté, alebo poškodené počas bojov so sovietskou armádou, alebo z niektorých nemeckých bojových súprav, operujúcich na území Bratislavy z apríla 1945.

Vagón sa podarilo zachrániť doslova na poslednú chvíľu. Od roku 2006 sa zrekonštruoval vonkajší vzhľad vrátane rámovej antény,



Vagón typu Kommandowagen po komplexnej vonkajšej rekonštrukcii.

vagón bol natretý do pôvodnej kamufláže z roku 1944. V súčasnej dobe klub Carpathia rekonštruuje interiér vagóna. Cieľom je dostať ho do podoby, v akej slúžil v období 2. svetovej vojny.

Klubu vojenskej histórie CARPATHIA sa podaril v roku 2016 zrekonštruovať aj ďalší vozeň - ide o plošinový vozeň typovej rady Stuttgart, ktorý sa využíval ako improvizovaný tankový vozeň. Bol na ňom umiestnený väčšinou nepojazdný tank napr. Pz. 38 (t).

Peter Veľčický, foto: archív KVH Carpathia



Takto prebiehala rekonštrukcia vagónu zvonka, momentálne sa rekonštruuje interiér.



Dobové fotografie, ktoré zachytávajú Kommandowagen počas 2. svetovej vojny.

DEŇ OTVORENÝCH DVERÍ ŽELEZNIČNÝCH TELEKOMUNIKÁCIÍ

Železničné telekomunikácie Bratislava opäť po roku pripravili pre študentov stredných škôl príležitosť, pri ktorej mohli nahliadnuť do priestorov pracoviska na Kováčskej ulici v Bratislave.

Vďaka veľkému záujmu zo strany študentov ŽT pripravili dva májové termíny, ktoré predstihli očakávania z minulého roka. Spolu sa Dňa otvorených dverí zúčastnilo 142 zvedavých študentov zo stredných škôl, ako napríklad Stredná priemyselná škola elektrotechnická - Bratislava, Stredná odborná škola elektrotechnická - Bratislava a Stredná priemyselná škola dopravná z Trnavy, ktorým ŽT s veľkou radosťou predstavili spoločnosť, jej technológie a prostredie,

spolu s absolventským programom ŽSR. Deň otvorených dverí sa začal klasicky, otvoril ho riaditeľ ŽT Michal Korauš, ktorý svojím príhovorom privítal študentov. Následne sa slova ujal Tomáš Slávik (ŽT), ktorý predniesol zúčastneným študentom základné informácie o Železničných telekomunikáciách a ich pôsobení. Nasledovali prehliadky dátového centra a technického zázemia, o ktoré sa postarali ďalší zamestnanci ŽT. Tí predstavili aj pracovnú náplň

technikov a priblížili, čím by sa mohli absolventi v budúcnosti na ŽT zaoberať. Ďalej sa pokračovalo prednáškou odboru riadenia ľudských zdrojov, ktorého zástupcovia informovali o absolventskom programe a benefitoch spoločnosti. Na záver programu Dňa otvorených dverí sa konala voľná diskusia, do ktorej sa mohli študenti zapájať a získať tak vecné ceny za správne odpovede.

(pop) , foto: David Kamenský



Vylúčenie železničnej prevádzky električky v Trenčianskej Teplej

Z dôvodu havarijnej situácie, ktorá má za následok narušenie stability zemného telesa a bezprostredné ohrozenie vlakovej dopravy, ŽSR od 12. júna vylúčili z prevádzky železničnú koľaj električky v úseku Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice.

Investor, obec Trenčianska Teplá, pristúpil z dôvodu havarijného stavu opory pri železničnej trati električky v Trenčianskej Teplej k zbúraní starej konštrukcie mosta ponad potok Teplička. Pri rekonštrukčných prácach na cestnom moste v správe obce Trenčianska Teplá však došlo k narušeniu stability zemného telesa. Pôvodný zámer rekonštrukcie podľa projektovej dokumentácie, odsúhlasenej jednotlivými zložkami ŽSR, nemal stavebne zasahovať do zemného telesa koľaje. Počas rekonštrukčných prác zhotoviteľ zistil narušenie statiky jednej z opôr mosta (tvoriacej zároveň oporný múr pod zemným telesom železničnej trate) a odo-

kryl teleso opory, čím odstránil časť zemného telesa aj štrkového lôžka koľaje a narušil tým ich stabilitu.

Zámer projektanta aj investora je odstrániť oporu a nahradiť ju novou, tieto práce však z dôvodu ohrozenia bezpečnosti železničnej prevádzky nie je možné vykonávať za prevádzky. Trať bude vylúčená až do obnovenia stability železničného spodku a zvršku.

(pav), foto: TT1, TT2



Transformačné stanice a transformátory v odvetví elektrotechniky a energetiky

Základnými prvkami v procese distribúcie elektrickej energie od výrobcu elektriny k odberateľovi sú okrem distribučných rozvodov aj transformačné stanice a transformátory. V sieti ŽSR je približne 300 transformačných staníc so zhruba 400 transformátormi s výkonom od 20 kVA (malé distribučné transformátory) až po 18 MVA (trakčné transformátory).

Transformačné stanice majú nezastupiteľné miesto v zabezpečení napájania zariadení železničnej infraštruktúry. Súčasťou týchto staníc sú transformátory, ktoré umožňujú transformáciu napätovej hladiny prenášanej elektrickej energie pomocou elektromagnetickej indukcie. Menia veľkosť striedavého napätia smerom nadol (znižovacie), alebo nahor (zvyšovacie) bez zmeny frekvencie prúdu.

Transformačné stanice sa vyhotovujú ako:

- murované, blokové či kioskové,
- stožiarové, stĺpové, mrežové.

Samotné transformátory, podľa spôsobu chladenia, môžeme rozdeliť na:

- olejové,
- suché so zaliatym vinutím alebo nezaliaté.

Výhody olejových transformátorov:

- vyššie prúdové zaťaženie/preťaženie,
- chladiacim médiom je zvyčajne minerálny olej, silikónový olej alebo ekologické dielektrikum, ktoré je možné nasadiť aj v environmentálne náročných podmienkach,
- olejový transformátor bežného vyhotovenia je investične lacnejší ako transformátor s liatou izoláciou, avšak jeho prevádzka je nákladnejšia.

Výhody suchých transformátorov:

- môžu sa na rozdiel od olejových transformátorov inštalovať všade tam, kde prevádzka z hľadiska nebezpečenstva výbuchu, vzniku požiaru alebo seizmickej odolnosti nepripúšťa žiadne kompromisy a aj tam, kde sa netoleruje riziko znečistenia životného prostredia. Použiteľné sú pre prevádzku vo vnútornom prostredí, ale aj pre vonkajšiu montáž.
- sú ekologické, recyklovateľné, jednoduchšie na údržbu, montáž, so zníženým rizikom vzniku požiaru.



Transformačné stanice murované, blokové či kioskové.



Transformačná stanica stožiarové, stĺpové, mrežové

Všetky tieto transformátory sa diagnostikujú, udržujú v predpísaných lehotách v zmysle predpisu ŽSR SR 11(E). ŽSR tiež disponujú pracoviskom Opravovne trakčných transformátorov v Košiciach pre opravy, renovácie distribučných a trakčných transformátorov.

V rámci modernizácie infraštruktúry spojené so znižovaním počtu zamestnancov dopravy a údržby, komplexných rekonštrukcií a plnenia štandardov jednotlivých ŽST dochádza k navyšovaniu požadovaného výkonu elektrickej energie na jednotlivých ŽST z titulu budovania nových elektrických ohrevov výhybiek, nárastu počtov technologických zariadení, budovania klimatizačných zariadení, budovania reštaurácií a rýchleho občerstvenia, zabezpečovania nabíjacích staníc pre elektromobilitu, e-bike, iné...). Uvedené trendy majú následok nutnej potreby postupnej rekonštrukcie existujúcich transformačných staníc.

Príkladom je rekonštrukcia transformátorov a náhradných zdrojov elektriny v ŽST Žiar nad Hronom a Kriváň v rokoch 2018 – 2019.

Vzhľadom na zvyšujúcu sa náročnosť napájania, zvyšujúce sa požiadavky na jeho bezpečnosť, spoľahlivosť, operatívnosť prevádzky sa ukazuje ako nevyhnutné zabezpečiť diaľkové riadenie trafostaníc kľúčového významu pre prevádzku dopravnej cesty, ako aj vybraných trafostaníc v objektoch bez miestnej obsluhy. Týmto spôsobom je naprojektovaná napríklad transformačná stanica v ŽST Žilina v rámci modernizácie V. koridoru.

(O 460, foto ŽSR)



Suché transformátory, ktoré sú ekologickjšie ako olejové.

Návšteva z Belgicka pomôže aj nášmu projektu

Projekt s názvom Objektivizácia spotreby elektrickej energie zákazníkov ŽSR prebieha od marca 2017. Jeho cieľom je, okrem toho, čo nám sám názov projektu napovedá, aj fakturovať spotrebu elektrickej energie na základe objektívnych meraní.

V rámci tohto projektu v súčasnosti okrem analýzy a návrhov na legislatívne zmeny vykonáva projektový tím aj medzinárodný benchmarking vlni navrhnutého modelu merania a určovania spotreby elektrickej energie HKV našich dopravcov. „Cieľom benchmarkingu je zistiť, či náš návrh je v súlade s trendami a aplikáciami u európskych manažérov železničnej infraštruktúry a či sa nám podarilo zabezpečiť interoperabilitu v našej predstave o technickom riešení. A to najmä v oblasti výpočtu spotreby, v zbere a v spracovaní údajov a v tvorbe ceny tejto služby. Projekt musí byť, samozrejme, realizovaný v súlade s našou a európskou legislatívou. Je to ešte pre viaceré krajiny novinka. Existuje viacero riešení a, zdá sa, že neexistujú vyšliapané chodníčky, ktoré sa dajú ľahko aplikovať v našich podmienkach,“ hovorí na úvod manažér projektu László Pomothy. V rámci benchmarkingu oslovili viac ako 20 európskych manažérov infraštruktúry, aby odpovedali na otázky, ktoré sú kľúčové v návrhu ŽSR. „Nakoľko belgický Infrabel šiel s odpoveďami až za

rámec našich otázok, bol ochotný nám poskytnúť aj ďalšie informácie a ich distribučná sieť je veľkou a aj inými parametrami veľmi podobná našej, pozvali sme ich na Slovensko, aby sme mohli diskutovať a porozumieť ich riešeniam. V tejto oblasti majú Belgičania skúsenosti a dobré výsledky,“ vysvetľuje L. Pomothy. Infrabel zastupoval Bart Van der Spiegel, vrcholový manažér predmetnej oblasti u Infrabelu. Ďalšími hosťami boli Dyre Martin, Gunn-Helene Krogstad, Clau-

dia van Diermen Jacobsen, ktorí zastupovali nórskeho manažéra infraštruktúry a spoločnosť Eress. „Nórsko má síce iný model riešenia, avšak s Belgickom majú spoločné to, že sú členmi a zároveň zakladateľmi neziskovej spoločnosti ERESS,“ hovorí manažér projektu. Jej členmi sú škandinávske krajiny Holandsko a Švajčiarsko. László Pomothy ďalej vysvetľuje: „Ide o elitný klub so skúsenosťami, ktoré sú pre nás veľmi cenné. Táto spoločnosť vykonáva pre správcov infraštruktúry služby vo výpočte spotreby elektrickej energie HKV, čo je dostatočne náročná úloha aj preto, že od roku 2020 sú krajiny po-

Čo je to benchmarking?

Nepretržitý a systematický proces porovnávaní a merania produktov, procesov a metód vlastnej organizácie s tými, ktorí boli uznaní ako vhodní pre toto meranie. Cieľom benchmarkingu je zlepšovanie vlastných aktivít a procesov.

vinné v zmysle európskej legislatívy si vzájomne vymieňať údaje o meraní spotreby. Eress v predmetnej oblasti zároveň zastupuje v EÚ svojich členov a má vplyv aj na vývoj legislatívy v tejto oblasti.“

Úlohou projektového tímu ŽSR bolo predložiť variantné riešenie v oblasti regulácie ceny týchto služieb pre dopravcov. Na riešenie sme sa tiež spýtali manažéra projektu. „Model, ktorý je pre jednoduchosť nazvaný model „E“, by znamenal, že sa



budeme opierať o našu energetickú legislatívu a boli by sme regulovaní prostredníctvom ÚRSO. Alternatívnou cestou by bol model „D“, čo by znamenalo, že by sme sa opierali o Zákon o dráhach, a teda táto činnosť by bola regulovaná Dopravným úradom. Obe cesty si však vyžadujú legislatívne zmeny, majú výhody aj nevýhody,“ hovorí L. Pomothy. Momentálne prebieha analýza oboch modelov. Belgický má charakteristické črty modelu

„D“, ktorý v slovenskom prostredí poznáme menej ako druhý model. Z toho dôvodu bola návšteva pre tento projekt veľkým prínosom. „Česká republika zavádza model, ktorý má k modelu D veľmi blízko, s nimi sme sa stretli v januári tohto roka. V mesiaci jún 2018 sa stretneme s Ignaciom Ballester Aliagom, zástupcom európskej železničnej agentúry. Týmto podujatím ukončíme sériu stretnutí so zástupcami zahraničných manažérov infraštruktúry a vyhodnotením odpovedí na naše otázky ukončíme benchmarking Projektu. Čaká nás spracovanie všetkých získaných informácií. Stretnutie nám zároveň otvorilo cesty k ďalšej komunikácii a máme možnosť premýšľať aj o tom, či by pre nás mohlo byť výhodné sa stať členom tejto elitnej skupiny, ktorá má na viaceré veci hotové riešenia,“ dodal na záver L. Pomothy.

(pop), foto – Ondrej Mlynka



Záplavy potrápili východné Slovensko

Sila nepriaznivého počasia a jeho vplyv na železničnú dopravu sa ukázal v druhej polovici mája. V dvadsiaty štvrtý deň v dopoludňajších hodinách sa pri Matejovciach pri Poprade strhla búrka a privalové dažde, ktoré mali za následok zaplavenie železničnej stanice. Krátko pred 17. hodinou musela byť vylúčená železničná prevádzka v úseku Poprad – Studený Potok.

Železničiarci okamžite nasadili svoje sily, traťováci odstraňovali nánosy bahna mechanizmami MDS Spišská Nová Ves. Krátko pred pol deviatou večer bola v stanici Matejovce pri Poprade daná do prevádzky. Koľaj č. 2 s obmedzením traťovej rýchlosti, koľaj č. 1 bola vylúčená až do popoludnia nasledujúceho dňa, následne sa po nej jazdilo tiež obmedzenou rýchlosťou.

Nepriaznivé počasia však pokračovalo a privalové dažde sa vrátili. O dva dni neskôr, znovu po poludní, došlo opäť k zaplaveniu stanice v Matejovciach pri Poprade, obe koľaje boli až do večera vylúčené. Prvá sa sprejzdnila koľaj č. 1 a keďže škody boli vysoké a odstraňovanie následkov záplav náročné, koľaj č. 2 bola daná do prevádzky 29. mája krátko pred poludním. Od toho

času je ale v uvedenom úseku zavedená prechodne obmedzená traťová rýchlosť, pretože na odstránenie škôd bude potrebná komplexná oprava koľají, ktorá je naplánovaná na jeseň. Na konečné odstránenie škôd po týchto privalových daždoch je potrebné vykonať aj celoprofilové prečistenie štrkového lôžka koľaje, demontáž a montáž nástupišta v celkovej dĺžke 80 metrov, oprava železničného priescestia v blízkosti stanice, odstránenie nánosov bahna v priekope a mnoho iných, s tým súvisiacich prác. Búrky a dažde pokračovali aj v júni, štrnásteho júna v úseku Spišské Vlaky – Spišské Podhradie došlo k podmytiu trate a na takmer 4 hodiny bola železničná doprava úplne prerušená.

(pop), foto: OR KE



Voda siahala až po nástupište.



Zaplavené koľaje spôsobili prerušenie železničnej dopravy na niekoľko hodín.



Búrky a dažde pokračovali aj v júni, 14.6. v úseku Spišské Vlaky – Spišské Podhradie došlo k podmytiu trate a na takmer 4 hodiny bola železničná doprava prerušená.

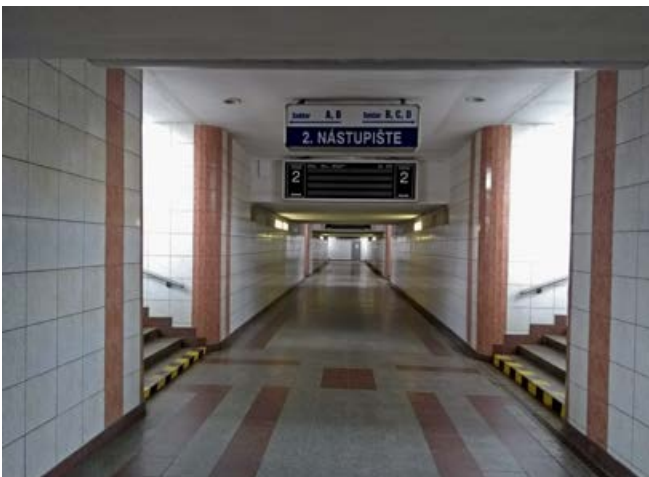
Stanica vo Zvolene dostane novú tvár

Na železničnej stanici bude čoskoro stavebný ruch, vestibul, podchody či nástupištia prejdú rekonštrukciou. Čo presne sa bude robiť, sme sa spýtali prednostu stanice Ota Getlera a v Ž Semafore budeme túto rekonštrukciu sledovať aj naďalej.



Takto vyzerá momentálne pohľad na vestibul. „Veľmi sa tešíme, že budú nefunkčné stánky odstránené a na stenu, ktorá je za nimi, sa presunú informačné tabule. Teraz sú v strede vestibulu na ‚šesťhrane‘, vytvorí sa teda informačná zóna pre cestujúcich,“ hovorí prednosta stanice Oto Getler. Týmto ale zmeny vo vestibule nekončia. Vybudujú sa tiež vodiace zóny pre zrakovo postihnutých, opraví sa fasády stien. Renováciou prejdú aj svetlá - vymení sa osvetlenie vo vnútri a vonku vestibulu.

Celkovo v stanici dôjde ku komplexným výmenám elektrických sietí, vybuduje sa internetové pripojenie pre cestujúcich a vymenia sa vstupné dvere do vestibulu. Rozsiahlou rekonštrukciou prejde aj administratívna časť budovy stanice, čo ocenia aj naši zamestnanci. „Cestujúcich sa najviac dotkne rekonštrukcia nástupíšť, ktoré musia byť budované v etapách, pretože sa bude rekonštruovať za prevádzky stanice, čo maximálne sťaží prácu výpravcom,“ vysvetľuje prednosta stanice. Zároveň dodáva, že ohľadne rekonštrukcie oslovil aj zástupcov mesta Zvolen a z tejto iniciatívy bude mesto s príspevkom z eurofondov prerábať predstaničný priestor. Stanica by tak mala dostať kompletne novú tvár, aj v priestoroch ŽSR, aj v priestoroch patriacich mestu.



V príchodovom podchode sa zruší jedno rameno schodiska a pribudne novovybudovaný výťah. Ten je potrebný kvôli bezbariérovému prístupu k nástupišťam.



Ďalšiu novinku cestujúci tiež určite ocenia - nad bezbariérovým prístupom do vestibulu a cyklostojanmi sa vybuduje prekrytie.



Jednotlivé nástupištia prejdú celkovou rekonštrukciou, od novej strechy, cez novú elektroinštaláciu, informačné tabule, až po povrchovú úpravu.

Kedy rekonštrukcia prebehne a koľko finančných prostriedkov si bude vyžadovať, ukáže výsledok práve realizovaného verejného obstarávania.

(pop), foto: O. Getler

Na Strečne „udrel“ Blesk

Májové počasie býva charakterizované prehánkami a búrkami, ktoré prinášajú tak potrebnú vlahu. Sem – tam sa pri nich aj poriadne blýska. Bolo tomu aj v dňoch 23. – 25. mája 2018, kedy sa v Stredisku internátnej prípravy ŽSR v Strečne uskutočnil v poradí už IV. ročník medzinárodnej odbornej konferencie s názvom *Súčasnosť a budúcnosť odvetvia elektrotechniky a energetiky* – BLESK 2018.

BLESK 2018 zorganizoval Odbor oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR, v úzkej spolupráci so Slovenskou vedecko-technickou spoločnosťou dopravy (S VTS D). Záštitu nad konferenciou prevzal generálny riaditeľ ŽSR. Podujatia sa zúčastnilo viac ako 150 odborníkov nielen zo Slovenska, ale aj zo zahraničia. Medzi prítomnými boli aj zástupcovia viac ako troch desiatok projekčných, výrobných, dodávateľských či montážnych firiem, ktoré svoje aktivity orientujú do oblasti železničnej infraštruktúry, špeciálne do odvetvia elektrotechniky a energetiky. Odborný program konferencie bol rozdelený do štyroch tematických okruhov. Účastníci konferencie si vypočuli 18 prednášok z oblasti prevádzky pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení, modernizácie železničnej infraštruktúry, nových trendov a technológií v odvetví elektrotechniky a energetiky, racionalizácie spotreby a energetickej efektívnosti.

Súčasťou programu konferencie bolo aj 8 firemných prezentácií a veľké množstvo exponátov, technických a technologických prvkov, zariadení, ktoré boli umiestnené v interiéroch a exteriéri SIP Strečno, ktoré sa tak dočasne premenilo na malé výstaviisko. Treba povedať, že o vystavované exponáty bol zo strany účastníkov konferencie záujem a zástupcovia zúčastnených firiem dlho a trpezlivo vysvetľovali prevádzkovo-technické parametre jednotlivých zariadení, možnosti aplikácie v podmienkach ŽSR, cenové relácie, dodávateľské a servisné podmienky.

Jubilejný V. ročník BLESK-u by sa mal uskutočniť v roku 2020.

Daniel Balucha, S VTS D

V rámci spoločenskej časti konferencie BLESK 2018 boli už po tretíkrát v histórii odovzdané ocenenia tým pracovníkom, ktorí sa svojou prácou významne zaslúžili o rozvoj odvetvia. Ocenenie *Zaslúžilý zamestnanec odvetvia elektrotechniky a energetiky 2018* prevzali **Janka Nováková** - Sekcia elektrotechniky a energetiky Oblastného riaditeľstva (SEE OR) Košice, **Jozef Lehocký** – SEE OR Zvolen, za ktorého prevzal ocenenie prednosta sekcie **Ján Ďuriš**, ďalej to bol **Anton Chabreček** – SEE OR Žilina a **Peter Gudába** - SEE OR Trnava. Ocenenie *Osobnosť odvetvia elektrotechniky a energetiky 2018* prevzali bývalí dlhoroční vedúci zamestnanci, ktorí si už v súčasnej dobe užívajú zaslúžený odдых - **Ivan Ďurkovič** a **Peter Broska**, ktorý sa aj prítomnému auditóriu prihovril a poďakoval za udelenie ocenení.



Účastníci konferencie BLESK 2018 pozorne sledujú každú prezentáciu.



Moderátor spoločenskej časti konferencie BLESK 2018 Daniel Balucha.



Konferenčná sála bola plná počas všetkých troch dní konferencie.

Študuj dopravu – druhý vydarený ročník

Pod záštitou Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky sa v dňoch 1. – 2. júna 2018 stretli vo Vrútkach zamestnávateľa zo sektoru dopravy a odborné stredné a vysoké školy, zamerané na oblasť dopravy na 2. ročníku podujatia Študuj dopravu, aby priblížili možnosti práce a štúdia dopravy žiakom a študentom, rodičom, ale aj starým rodičom a mladším deťom.

Počas celej akcie boli pripravené pre všetky deti súťaže a kvízy, ktoré boli doplnené ponukou kariérneho poradenstva v spolupráci s psychologmi z regionálnej pedagogicko-psychologickej poradne. Nadšenci a obdivovatelia železníc využili možnosť odviezť sa mimoriadnym vlakom, v ktorom dostali podrobný výklad o povolaniach na železnici. V kabíne rušňovodiča mali nádejní budúci železničiarci možnosť vyskúšať si prácu rušňovodiča. Propagovala sa aj cestná doprava, kde účastníci mohli nahliadnuť a preskúmať kabínu kamiónu, tí odvážnejší si dokonca vyskúšali simulátor prevrátenia auta. Nepríjemný pocit

stavu pod vplyvom omamných látok si bolo možné skúsiť so špeciálnymi „opileckými“ okuliarmi. Nechýbal ani parný rušeň, ktorý previezol záujemcov zo železničnej stanice Žilina do Vrútok alebo do Kremnice.

Svojou účasťou podporili myšlienku akcie aj významné osobnosti z regiónu Turca a, samozrejme, aj z oblasti dopravy. Za ŽSR vyzdvihol ako jednoznačný cieľ zamestnávateľa osloviť prichádzajúcu aktívnu, inovatívne mysliacu a tvorivú generáciu aj riaditeľ odboru riadenia ľudských zdrojov Mário Oleš. Veríme, že ŽSR oslovili nových mladých nadšencov, ktorí sa budú so záujmom pripravovať na profesionálnu drá-



hu v oblasti železničnej dopravy, nakoľko jej ekologická významnosť opäť výrazne v spoločnosti rezonuje.

O 510 GR ŽSR

Príspevok na ubytovanie sa zvýšil

V súvislosti s vývojom zamestnanosti v ŽSR a získavaním nových zamestnancov, najmä v obvode trnavského oblastného riaditeľstva, je snahou zamestnávateľa zapracovať do sociálneho programu dostupné nástroje a opatrenia, ktoré by boli zaujímavé najmä pre zamestnancov nedostatkových prevádzkových profesií, medzi ktoré v súčasnosti patria hlavne elektromontéri, návestní majstri a výpravcovia. Situáciu pri rozhodovaní zároveň vo vybraných regiónoch závažne ovplyvňuje veľká konkurencia zamestnávateľov a vysoké životné náklady.

S účinnosťou od júna minulého roka bola so zámerom podporiť v rámci ŽSR migráciu zamestnancov za prácou schválená možnosť poskytovania príspevku na ubytovanie v sume 200 € mesačne pre zamestnancov vybraných pozícií zo železničnej prevádzky. V minulom roku využilo túto možnosť deväť zamestnancov. Na základe týchto výsledkov, ako aj skúseností a poznatkov z náborovej činnosti, bola suma príspevku s účinnosťou od mája 2018 zvýšená na 250 €. Príspevok je možné poskytnúť pre novoprijatých zamestnancov, ale aj pre zamestnancov, ktorí sú ochotní presunúť sa za prácou do obvodu oblastného riaditeľstva, kde nové miesto výkonu práce je vzdialené viac ako 150 kilometrov od ich trvalého bydliska. Povinnosťou zamestnanca je dokladovať spôsob a cenu ubytovania. Príspevok na ubytovanie zamestnávateľ poskytuje maximálne po dobu 36 mesiacov.

Vybrané typové pozície pre poskytovanie príspevku na ubytovanie

DOZORCA DOPRAVNE NA DIAKOVU OVLÁDANEJ TRATI
DOZORCA VÝHYBIEK
ELEKTROMONTÉR PEVNÝCH TRAKČNÝCH A SILNOPRÚDOVÝCH ZARIADENÍ
KONTROLÓR
MONTÉR OCEĽOVÝCH KONŠTRUKCIÍ
NÁVESTNÝ MAJSTER
POSUNOVAČ
RUŠŇOVODIČ - ELEKTROMONTÉR
RUŠŇOVODIČ - TRAŤOVÝ STROJNÍK
SIGNALISTA
TRAŤOVÝ ROBOTNÍK
VÝHYBKÁR
VÝPRAVCA
ZÁMOČNÍK KOĽAJOVÝCH KONŠTRUKCIÍ

Nové sumy stravného pri pracovných cestách

S účinnosťou od 1. júna 2018 sa na základe Opatrenia Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky č. 148/2018 Z. z. a v súlade so zákonom 283/2002 Z. z. menia sumy stravného pri pracovných cestách. Pri spracovaní cestovných príkazov za mesiac jún sa suma stravného pre časové pásmo 5 až 12 hodín mení zo 4,50 € na sumu 4,80 €, pre časové pásmo nad 12 hodín až do 18 hodín sa suma 6,70 € mení na 7,10 € a pre časové pásmo nad 18 hodín sa suma 10,30 € zvyšuje na 10,90 €.

Pri preukázateľne zabezpečenom bezplatnom stravovaní sa ustanovené stravné kráti za raňajky o 2,725 €, za obed o 4,36 € a za večeru o 3,815 €. Zamestnancovi patrí stravné za každý kalendárny deň pracovnej cesty v závislosti od času jej trvania bez ohľadu na to, či ide o pracovný deň, alebo o deň pracovného pokoja.

O 510 GR ŽSR



Čelná zrážka vlakov v Pezinku – vinníkom rušňovodič

O mimoriadne vážnej nehode, ktorá sa stala 16. marca podvečer v Pezinku, sme vás v ŽSemafore už informovali. Aj táto nehoda bola predmetom podrobného vyšetrovania a skúmania toho, čo bolo príčinou zrážky.

V ten piatkový večer sa v blízkosti pezinskej železničnej stanice čelne zrazili dva vlaky – osobný vlak Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. a rušňovlak nákladného dopravcu spoločnosti Lokorail. Vlaky sa zrazili na výhybke č. 11 takou silou, že sa osobný vlak roztrhol a rušňovlak odrazilo späť na koľaj, z ktorej prichádzal. Oba rušne boli výrazne poškodené. Pri tejto, na prvý pohľad hrozivej udalosti, našťastie nedošlo k žiadnym stratám na ľudských životoch. Osemnásť ľudí bolo ale zranených, z toho traja ťažko. Železničná doprava bola približne na dve hodiny úplne prerušená, následne mohli vlaky premávať po susednej koľaji.



Podľa prvotných informácií nebola príčinou nehody infraštruktúra ŽSR, ani naši zamestnanci. Vyšetrovanie tieto hypotézy potvrdilo a komisia prijala jednoznačný záver: Nehodu zaviniel rušňovodič spoločnosti Lokorail, a to tým, že nezastavil pred odchodovým návěstidlom s návěstou Stoj.

(pop), foto: archív ŽSemaforu

Stretnutie bývalých prednostov staníc

V poradí už XIV. ročník stretnutia bývalých prednostov železničných staníc a prizvaných hostí v pôsobnosti Oblastného riaditeľstva Trnava a Oblastného riaditeľstva Žilina sa uskutočnil 1. júna v Bratislave. Celkovú organizačnú prípravu podujatia a realizáciu plánovanej akcie, ktorá v sebe zahŕňala privítanie účastníkov v salóniku, slávnostný príhovor, následnú plavbu loďou smer Čunovo a späť, obed a občerstvenie v Závode služieb železníc, mal na starosti výbor Stavovského združenia prednostov železničných staníc v úzkej spolupráci s riaditeľom OR Trnava Milanom Kubičkom a riaditeľom OR Žilina Andrejom Marcinkom. Účastníci, ktorých sa zišlo rekordných 90, si pripomenuli významné životné jubileá svojich bývalých kolegov i zaspomínali na tých, ktorí sa už stretnutia nemôžu zúčastniť. Porozprávali o svojich skúsenostiach a dlhoročnej práci na železnici v minulosti. Spoločne sa budeme tešiť na jubilejné XV. stretnutie v roku 2019.

Peter Rajčák



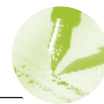
Ako žiadať o FIP po novom

V súvislosti s účinnosťou Nariadenia Európskeho parlamentu a rady (EÚ) 2016/679 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov (GDPR) a Zákona č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov došlo k zásadnej zmene tlačiva „Žiadanka o vydanie“ medzinárodného cestovného dokladu.

- tlačivo je nepredajné, pre zamestnancov ŽSR prístupné na Intranetovom portáli ŽSR v záložke „Formuláre a tlačivá – Žiadanka FIP“. Zároveň je k dispozícii u zodpovedných referentov LZ zabezpečujúcich agendu zamestnaneckých cestovných výhod,
- druhá strana tlačiva obsahuje novú časť „Súhlas dotknutej osoby so spracúvaním osobných údajov“ a stručné pokyny k žiadanke,
- tlačivo je možné vyplniť elektronicky alebo ručne čitateľne,

- vyplnené tlačivo je nutné vytlačiť obojstranne,
 - podpis žiadateľa je vždy na prvej a druhej strane tlačiva, aj v prípade žiadosti o lístok alebo preukaz pre rodinných príslušníkov,
 - pri žiadosti o lístok alebo preukaz pre manžela /-ku/ alebo dieťa nad 18 rokov sa vyžaduje ich podpis na druhej strane tlačiva, ako prejav súhlasu dotknutej osoby so spracúvaním osobných údajov,
 - na určenom mieste tlačiva musí byť čitateľný odtlačok pečiatky evidenčného útvaru LZ a taktiež aj na doklade o úhrade spisného.
- Od 18. júna 2018 Výdajňa FIP prijíma „Žiadanku o vydanie“ len na novom tlačive. Nové tlačivo „Žiadanka o vydanie“ medzinárodného cestovného dokladu bude pri najbližšej zmene zapracované do Predpisu Ok 12.

(pop)



Úspešná reprezentácia

Futbalový klub slovenských železničiarov, ktorý reprezentuje ŽSR v roku 2018, sa doposal' zúčastnil turnaja železničiarov v Pezinku (2. miesto), medzinárodného futbalového turnaja v Tišnove (2. miesto), v Ústi nad Labem (1. miesto), Praha (2. miesto) a dňa 18. 5. 2018 zabezpečil a zorganizoval 19. ročník Medzinárodného futbalového turnaja o Pohár FKSŽ v Ivánke pri Dunaji. Turnaja sa zúčastnili pracovníci železničných správ a spoločností z Česka: Ústi nad Labem, Jihlava, Tišnov, AWT Ostrava a zo Slovenska: FKSŽ (1. miesto), RCO Žilina, Metrans /Danubia/, ŽST Galanta, Bratislava hl. st. a ŽST Bratislava - Petržalka. Zúčastnené tímy považujú tieto turnaje za možnosť reprezentácie, príležitosť na priateľské stretnutia a výmenu skúseností z prevádzky. V tomto roku nás ešte čaká turnaj v Galante, prestížny medzinárodný turnaj vo Francúzsku (Montchanin) - turnaj Challenge Mastronardi, turnaj v Jihlave a mnohé iné.

Miroslav Capek, prezident FKSŽ

MSR Železničiarov
v MTB maratóné

Jaklofski BiciGel
2018

21.7.2018
Futbalový štadión
JAKLOVCE

Registrácia - do 13.7.2018 cez
www.cyklo.sao.tatry.sk/ / osobne v deň pretekov
od 07:00 hod.
Štartovné - 17 € - do 30.6.2018
20 € - do 13.7.2018
23 € - v deň preteku
Štart - **10:00 hod.** (stredná trať 45km)

ZSRK CARGO, ŽSRK REPUBLIKA, Margocany, ZSR

Nerozhodná zákazníčka: - Prosím Vás, naozaj sú tieto topánky moderné? - Nuž neviem, - hovori predavačka, - ale keď ste si ... tajnička.				Pomoc: Bíla, vše, Brekov, Elil, selo	lúka (bás.)	ozvena	severo- západ (skr.)	strašilo	vyučovalo	česká speváčka (Lucie)	osobné zámeno	voltampér (skr.)	francovka	nalieval
				nedával sľub										
				1										
				predložka (vnútri)			kilogram (hovor.)				zn. pascalu			
				rímskych 1500			opar				obec v okr. Humenné			
Jozef Vysočani	úkaz pri búrke	malá rana	EČV okr. Malacky v poriadku (z anglič.)			dvorana					zvinutá látka			
						pletivo s okami					vylučovacia spojka			
					dedina v rus- kom prostredí				argón (zn.)				chytla (zastar.)	
					veľké kladivo				zväzok ražďia				babylonsky boh búrky	
				dom.meno Miroslava					maszné tekutiny					
				stále (nár.)					10 x 10					
			lepením vloží					tiekol zhora nadol						
			končatina					štátny (skr.)						
				2										
frekventant dôstojníckej školy							sledoval stopovaním							

Prvé elektrické železnice

Na prelome 19. a 20. storočia dospela konštrukcia parných rušňov na svoj vrchol. V ďalšom období sa ich výkon zvyšoval prakticky iba zväčšovaním ich veľkosti a hmotnosti, pričom však ich tepelná účinnosť od zavedenia prehriatej pary už takmer vôbec nerástla. Celosvetová spotreba uhlia pre železničné účely dosiahla v tomto období približne 10 % ťažby, pričom dynamický nárast výkonov železničnej dopravy spôsoboval každoročný vzrast spotreby uhlia. Ten dosahoval napr. medzi rokmi 1906 – 1909 v rôznych európskych krajinách hodnotu od 3 do 22 %, podľa stupňa ich priemyselného rozvoja. Európa v tých časoch už považovala železničnú dopravu za samozrejmú a začínala čoraz negatívnejšie vnímať nepriaznivé dôsledky jej prevádzky, najmä všadeprítomný dym, zápach a špinu. Technici sa preto už dávnejšie usilovali hľadať adekvátnu náhradu za čoraz nenásytnéjšie parné rušne.

Najschodnejšou cestou sa ukazovala byť elektrická energia. Hoci pokusy využiť ju pre pohon železničného vozidla sa objavovali už od 40. rokov 19. storočia, boli neúspešné dovtedy, kým sa konštruktéri nedokázali odpútať od myšlienky používať ako zdroj energie veľmi ťažký galvanický článok s pomerne malou kapacitou a umiestňovať ho priamo na vozidle. Prvý úspešný pokus vykonal Werner von Siemens, ktorý svoj vynález s veľkým úspechom prezentoval na priemyselnej



Elektrický rušeň Siemens a Halske pre trať na Klippberg 1

výstave v Berlíne v roku 1879. Pre pohon prvého elektrického rušňa použil jednosmerný sériový motor, napájaný stabilným dynamom, umiestneným mimo vozidla. Tejto základnej koncepcii zodpovedá zariadenie elektrifikovaných železníc v podstate ešte i dnes.

Prvé skúsenosti s použitím elektrickej energie pre pohon dráhového vozidla boli na území Slovenska získané v roku 1895, kedy sa v Bratislave sprevádzkovala mestská elektrická železnica. Už krátko na to, v roku 1897, bola úradne schválená aj prvá priemyselná železnica,



Rušeň Ganz lesnej železnice Ľubochňa – Močidlá

používajúca elektrickú trakciu. Stala sa ňou priemyselná úzkorozchodka železniarní v Krompachoch, ktorá bola zriadená v štôlni rudnej bane Klippberg nad obcou Nižné Slovinky. Počas prvého desaťročia 20. storočia sa intenzita výstavby elektrických železníc významne zvýšila.

V roku 1902 bola elektrifikovaná ďalšia priemyselná železnica Bindt – Markušovce, spájajúca banský závod v banskom závode arcivojvodu Friedricha von Österreich - Teschen a v roku 1904 aj lesná železnica medzi Ľubochňou a Močidlami. Priaznivé skúsenosti viedli už krátko na to aj k prvým elektrifikovaným železniciam s verejnou dopravou osôb. Z nich najvýznamnejšou sa koncom roku 1908 stala Smokovecká miestna železnica medzi Popradom a Starým Smokovcom, ktorá sa neskôr rozšírila do podoby dnešnej Tatranskej elektrickej železnice. Jej príklad už v nasledujúcom roku nasledovala kúpeľná elektrická železnica medzi Trenčianskou teplou a Trenčianskymi Teplicami.

Vyvrcholením vývoja elektrifikovaných železníc na našom území sa v časoch pred prvou svetovou vojnou stala v roku 1914 prvá železnica s normálnym rozchodom a elektrickým pohonom, ktorá spájala Bratislavu a Viedeň, takzvaná viedenská električka.

Všetky spomenuté elektrické železnice boli napájané trolejovým jednosmerným napätím 550 - 750, iba prvá priemyselná železnica v Slovinkách pracovala s napätím iba 330 V. Energiu dodávala obvykle parná, vodná alebo i dieselová elektrárňa. Elektrickú výzbroj trakčných vozidiel týchto železníc (resp. celé vozidlá) i pevné trakčné zariadenia dodávali najčastejšie uhorské firmy Ganz a Co. Danubius Budapest, Siemens Schuckert Budapest, AEG a Únió Budapest.

Z pôvodných vozidiel našich prvých elektrifikovaných železníc sa až do dnešných dní dochoval na Slovensku motorový dvojnápravový vozeň Tatranskej elektrickej železnice z roku 1913, s ktorým sa môžu návštevníci Vysokých Tatier každoročne stretávať počas jeho víkendových turistických jász. Ďalším hodnotným vozidlom je rušeň Eg 6 tzv. viedenskej električky, ktorého záchranu a zreštaurovanie do vystavovateľného stavu iniciovali členovia Klubu priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy, o. z.

ŽM SR, foto: archív ŽM SR, zbierka Tomáš Haviar, internet



Zreštaurovaný rušeň viedenskej električky Eg 6 v roku 2015



Stanica Starý Smokovec železnice Poprad - Starý Smokovec

120-ročná jubilantka

Tohtoročný 11. jún bol dňom, kedy uplynulo presne 120 rokov od sprevádzkovania trate Trnava – Smolenice – Jablonica – Kúty v celej dĺžke. Pri tejto príležitosti zorganizoval 9. júna Klub priateľov železníc Trnavy a okolia (KPŽT) v spolupráci so ŽSR, ZSSK Slovensko a ďalšími partnermi mimoriadnu jazdu historického motorového vlaku na trase Trnava – Kúty a späť.

Vlak vyrazil po krátkom kultúrnom programe a príhovore predsedu KPŽT Miloslava Lužáka zo stanice Trnava po ôsmej hodine do stanice Kúty. Cestou sa zastavil v staniach Šelpice, Boleráz, Smolenice, Jablonica, Senica a Šaštín-Stráže. Mimoriadny motorový vlak zabezpečila Spoločnosť Považskej dráhy Žilina v zložení motorový vozeň M 131.1 (925628014433), prípojný vozeň Blm a motorový vozeň M 152.0 (955678101606). Po príchode slávnostného vlaku do Kútov, po krátkom kultúrnom programe a príhovoroch



Jednou zo zastávok bola aj Jablonica, vlak mal úspech aj tu...

pozaných hostí, zástupcov samospráv a železničných spoločností, odhalil riaditeľ OR Trnava Milan Kubiček a zástupca ZSSK Slovensko Jozef Schmidt slávnostne pamätnú tabuľu k 120. výročiu trate Trnava – Kúty, ktorá bude toto výročie pripomínať na fasáde stanice v Kútoch. Pri tejto príležitosti dal KPŽT vyrobiť aj pamätný odznak a pamätnú publikáciu so stručnou históriou trate Trnava – Kúty.

To, že história železnice je pre verejnosť zaujímavá a lákavá, dokázala aj jazda tohto mimoriadneho vlaku. Bol oň veľký záujem, súprava bola už pri odchode z Trnavy takmer naplnená a počas jazdy na každej stanici, kde mal vlak pobyt, bolo veľa zvedavcov,



Jazda mimoriadneho vlaku začínala v Trnave na 4. nástupišti.



...a na zastávke Šaštín – Stráže tomu nebolo inak.

ktorí prišli len preto, aby si mohli pozrieť a odfotiť tento historický motorový vlak. U starších ročníkov dokonca pohľad na súpravu vyvolával spomienky na mladé časy, keď ňou cestovali.

Marek Bavalár, OR Trnava, foto: KPŽT



Pamätnú tabuľu odhalil riaditeľ OR Trnava Milan Kubiček (vpravo) a zástupca ZSSK Slovensko Jozef Schmidt.

Jubilejný 20. Rendez bol veľkolepý



Tento rok Železničné múzeum Slovenskej republiky privítalo návštevníkov už na 20. ročníku podujatia Rendez a kto neprišiel, môže ľutovať. Na podujatí sa stretlo 10 funkčných parných rušňov a vyše dvojnásobný počet historických vozidiel motorovej a elektrickej trakcie, pričom väčšinu z nich mohli návštevníci vidieť aj na mimoriadnych vlakoch, ktoré boli počas podujatia vypravené. Tí návštevníci, ktorí sa už vláčikmi odviezli, si mohli vychutnať bohatý sprievodný program v samotnom areáli Železničného múzea. Obidva dni hral Cisársky a kráľovský komorný dychový orchester v dobových uniformách, skupina Funny Fellows nalaďila prítomných na swingovú nôtú zo začiatku minulého storočia. Keďže išlo o jubilejné podujatie, spojené aj s oslavou 35. výročia založenia Železničného múzea SR (predtým Múzejno-dokumentačného centra) a v roku 170. výročia železníc na území Slovenska, ŽSR sa snažili program obohatiť tak, aby tu mohli zaujímavu stráviť víkend celé rodiny bez rozdielu veku. V sobotu sa k hudobnej produkcii pripojil aj moderátor podujatia, herec Juraj Bača so skupinou Party Beat a v nedeľu pre deti zahral Miro Jaroš. Je to však len zlomok atrakcií železničných aj neželezničných, ktoré na návštevníkov čakali. To, že sa toto jedinečné podujatie podarilo, a že každý si mohol nájsť „to svoje“, svedčí aj návštevnosť. Atmosféru dávno minulých časov v príjemnom zajatí železničnej nostalgie si prišlo vychutnať bezmála 9400 ľudí. Pozitívny ohlas dáva jasne najavo, že historické železničné vozidlá majú svoje miesto v oblasti kultúry, dokážu pritiahnúť masy k železnici a ich zachovanie a obnova je mimoriadne dôležitá. Atmosféru Rendezu prinášame vo fotografiách.

Michal Tunega, foto: ŽSR

