

ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ AUGUST 2018

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



**Stanice v Martine a Spišskej Novej Vsi
dostanú novú tvár**

Zmeny v odstávkach intranetu

Prezidenti vo vlaku do Topolčianok

Foto: Ondrej MLYNKA



Širokorozchodná trať vyžaduje zásadné investície



Okrem aktuálnych čísel plnenia grafikonu verejnej dopravy od začiatku roku sa vedenie ŽSR na svojich júlových a augustových zasadaniach zaoberalo stavom a perspektívou tratí širokého rozchodu, ako aj harmonogramami pri plánovaných aj realizovaných modernizačných stavbách (viac sa dočítate aj v článku na str. 12).

ŽSR zaznamenali od začiatku roku k 19. augustu plnenie GVD na 90,64 %, pričom v relatívnom plnení je to 98,48 %. Aj napriek extrémnym horúčavám, tam, kde je to možné, pokračovala aj intenzívna výluková činnosť. Plánovaných výluk sa zrealizovalo v 33. týždni 227, čo malo vplyv na 963 osobných vlakov. Ďalších 86 výluk bolo neplánovaných s vplyvom na 41 osobných vlakov. Tržby z úhrady za použitie železničnej infraštruktúry v sledovanom období dosiahli 48,712 miliónov €. Plnenie tržieb celkom so započítanými kompenzáciami voči plánu dosiahlo 101,9 %. Od začiatku roka evidujú

ŽSR 27 registrovaných pracovných úrazov. Vedenie ŽSR sa podrobne zaoberalo aj analýzou technického stavu tratí širokého rozchodu. Vzhľadom na vek, technický stav a stupeň opotrebovania na väčšine z jednotlivých úsekov širokého rozchodu analýza navrhla v najbližších 5 rokoch investície v objeme minimálne 20 miliónov € ročne, s podmienkou ich komplexnej realizácie (železničný zvršok, spodok, rekonštrukcie TV, PZZ priecestí a SZZ a TZZ). Generálny riaditeľ ŽSR vzal analýzu na vedomie a uložil zapracovať do pripravovanej predštúdie realizovateľnosti ďalšie

možnosti úpravy trate Matovce - Haniska pri Košiciach.

ŽSR majú poistený dlhodobý majetok a zodpovednosť za škodu od roku 2008. V súčasnosti je platná poisťovná zmluva od 1. mája 2017. Ročné poisťné je 2,299 milióna €, z toho majetok je 1,939 milióna € a zodpovednosť za škodu 0,36 milióna €. K 30. júnu 2018 ŽSR evidujú 473 poisťných udalostí za 6,2 milióna €. Vedenie ŽSR schválilo aj správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy, ktorú podrobne rozoberieme v septembrovom čísle ŽSemaforu.

(pav)

Personálna výmena na ľudských zdrojoch

Generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy dňom 30. júla 2018 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR Mária Oleša. Od 31. júla je výkonom funkcie riaditeľky Odboru riadenia ľudských zdrojov poverená Gabriela Gajdošová.

(pav)

Intranetový portál ŽSR - zmena termínu pravidelných odstávok služby

Železničné telekomunikácie vydali formou hromadného e-mailu ŽSR oznam o zmene termínu pravidelných odstávok intranetového portálu ŽSR. **Pôvodne vyhradený podvečer prvého piatku v mesiaci sa počnúc mesiacom 8/2018 nahrádza každou tretou stredu v mesiaci, v zhruba rovnakom čase, teda od 15:30 hod. do 18:00 hod.**

Tolko z textu pomerne strohej e-mailovej správy, podme sa však na jej obsah pozrieť detailnejšie a trochu odhaliť „zákulisie“ súvisiacej problematiky. Týchto 150 minút, pravidelne alokovaných v každom mesiaci, dávajú ŽT potrebný časový priestor na naplnenie jednej z kľúčových činností servisu/údržby softvéru, a to realizáciu inštalácie aktualizácií. Vyhradený časový rámec, tzv. servisné okno, bolo pôvodne alokované v piatkovom termíne. Nebola to najvhodnejšia časová poloha (z pohľadu bežných používateľov áno). Veď kto by už chcel pred víkendom zasahovať do niečoho, čo rutinne funguje a vedeme si zvýšiť riziko problémov a ak sa niečo nebudaj pokazí, nenájsť pomoc inde, kde sa už personálne zdroje „rozbehli“ za víkendom. Preto tento avizovaný posun do stredu týždňa. A zároveň aj inam v rámci mesiaca tak, aby sa vedelo v logickom časovom slede reagovať na vžitý interval publikovania nových aktualizácií. A tým je každý druhý utorok v mesiaci, tzv. Patch Tuesday.

Tento výraz, ktorý je už aj samostatným encyklopedickým heslom (článkom) na populárnej wikipédii, je pre odbornú IT komunitu známy už dávnejšie. Je to už skoro 15 rokov, čo Microsoft začal s pravidelnosťou vydávať záplaty a aktualizácie každý druhý utorok v mesiaci.

Presne v utorok 14. októbra 2003 vydal Microsoft prvé pravidelné utorkové záplaty pre produkty Windows XP a Windows Server 2003. Dnes sa tento utorok nazýva Patch Tuesday, po slovensky „záplatovací“ utorok.

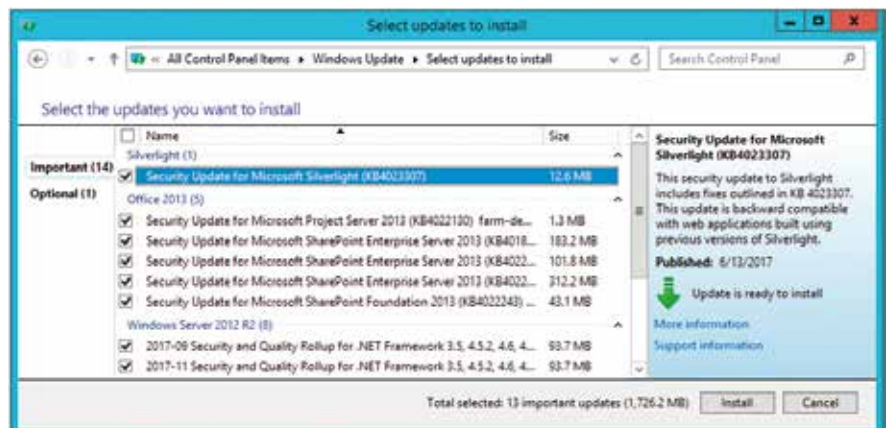
V súčasnosti takto Microsoft distribuuje záplaty a aktualizácie nielen pre operačné systémy Windows, ale aj pre balík Office, prehliadač Internet Explorer a ďalšie svoje produkty a technológie. Predtým bývali záplaty vydávané nárazovo, čo bolo prínosné pre možnosť okamžitej inštalácie, užitočnej typicky u domácich PC

>>>



NA OBÁLKE

V rámci plánovaných výluk, ktoré sa realizovali vo veľkých horúčavách, bolo potrebné dočasne odstrániť koľajové pole v ŽST Dobšiná.



»» staníc. Táto náhodnosť vydávania záplat však často sťažovala ich inštaláciu na podnikové servery, kde je nutné vopred plánovať reštart a prípadne ďalšie podmienky k inštalácii. Preto vznik tejto pravidelnosti. A keďže máločo na svete je len čierno-biele, aj tu platí, že v súčasnosti to už nie sú len každé druhé utorky, ale v extra prípadoch aj štvrté utorky a niekedy sú aktualizácie vydané v ľubovoľnom dni podľa potreby.

AKTUALIZÁCIE

Každý počítačový užívateľ sa s nimi stretol. Drvivá väčšina z nás ich nemá rada, nakoľko málokedy prinášajú „viditeľné“ vylepšenia a skôr otravujú a zdržujú, či už pri rannom spúšťaní počítača, či jeho popoludňajšom vypínaní pred odchodom z práce za ďalšími aktivitami. Z pohľadu prevádzkovateľa IT infraštruktúry sú však dôležitou disciplínou, ktorej musia venovať náležitú pozornosť. Inak sa to môže vypomstiť. Pozrime sa však detailnejšie na jednotlivé jej aspekty. Ako to má prevádzkovateľ voči zákazníkovi ošetrené legislatívne, teda na zmluvnej úrovni? Čo sa aktualizuje a aké druhy aktualizácií existujú? Čo taká aktualizácia obnáša, čo sa pri nich zohľadňuje a čo sa môže stať, ak sa aktualizácie zanedbajú? Z pohľadu zmluvného vzťahu prevádzkovateľa a odberateľa IT služieb býva spravidla účinná tzv. SLA (Service Level Agreement), teda Dohoda o úrovni poskytovaných služieb, ktorej predmetom je záväzok Poskytovateľa poskytovať za podmienok stanovených Dohodou definované služby informačných technológií ŽSR. Existencia servisného okna je zohľadnená prostredníctvom ustanovení v kapitole „Prerušenie prevádzky“. **Rozlišujú sa plánované odstávky služieb pravidelné a mimoriadne, prvé menované sa stanovujú vopred, a to zvyčajne v prílohe samotnej Dohody. U mimoriadnych odstávok, teda prípadov realizácie činností „podľa potreby“, sa ich termín a rozsah určí na základe dodatočnej dohody medzi zúčastnenými stranami. Povoľuje sa po vzájomnej dohode, podmienkou býva vhodné a včasné informovanie dotknutých používateľov.**

Aktualizácie sa týkajú SW produktov, teda jednak samotných operačných systémov počítačov a serverov, ale aj aplikačných serverov, databázových serverov, behových prostredí, webových prehliadačov atď. Spoločnosť Microsoft k nim zaviedla vlastnú terminológiu, ktorá rozlišuje niekoľko druhov aktualizácií. Kritické aktualizácie sú bežne dostupné opravy pre kritické chyby produktov nesúvisiace so zabezpečením. Aktualizácie zabezpečenia sú bežne dostupné opravy pre slabé miesta v zabezpečení.

Aktualizácie SW zahŕňajú ďalšie podtypy ako servisné balíčky (service packs), hotfixy, kumulatívne aktualizácie, bezpečnostné aktualizácie, balíčky funkcií (feature packs) atď. Servisné balíčky sú bežne dostupné súpravy opráv a vylepšení funkcií. Bývajú kumulatívne, teda združujúce aj predtým publikované servisné balíčky. Opravy typu hotfix sú určené len pre určitý problém a sú dostupné len na vyžiadanie cez komunikačné kanály technickej podpory.

Rádové aktualizácie sú bežne dostupné opravy pre určitý nekritický problém nesúvisiaci so zabezpečením. Existuje aj zovšeobecňujúce členenie aktualizácií na dôležité a voliteľné.

U všetkých typov aktualizácií vydáva spoločnosť Microsoft na svojich webových stránkach podrobné technické informácie, či už vo forme sprievodných článkov vedomostnej databázy, alebo informačných bulletinov.

Aktualizácie majú svoj životný cyklus, v rámci ktorého správcovia systémov musia aktualizácie najprv identifikovať (vyhľadať a určiť, či je dôležitá pre ich IT prostredie), potom stiahnuť zo známych a dôveryhodných internetových zdrojov, otestovať ich inštaláciu a účinnosť v testovacích prostrediach (ak sú k dispozícii a pokiaľ je to možné) a podľa výsledku následne nasadiť do produkčných prostredí s rutinnou prevádzkou. Ako už bolo naznačené, aktualizácie vznikajú v podstate z dvoch dôvodov. Opravujú známe chyby a rozširujú funkcionálnosť softvéru. Najrôznejšie funkčné

vylepšovania, ktoré sa pravdepodobne ani nemusia nikdy použiť, nie sú dostatočnou motiváciou k ich inštalácii. Ak teda odhliadneme od tohto faktu a sústredíme sa len na chyby softvéru, tak tieto chyby môžu byť dvojakého druhu: bezpečnostné alebo funkčné.

Funkčné chyby spôsobujú, že softvér nerobí to, čo by normálne robiť mal. Je síce dobré, že ho výrobca dokáže opraviť, ale tento fakt nie je až tak významný. Samozrejme okrem situácií, keď nám takáto chyba bráni v práci či obchodných činnostiach. Bezpečnostné chyby sú v podstate existujúce diery v softvéri, prostredníctvom ktorých môže byť napadnutý počítač užívateľa, prípadne celá podniková sieť. A to už je oveľa vážnejšie. Ignorovanie opráv bezpečnostných chýb môže spôsobiť ohrozenie ochrany vlastného informačného systému.

Stačí si spomenúť na rôzne vlny výskytu malvéru a škodlivých kódov typu Blaster, Nimda či WannaCry, využívajúce nedostatočne záplatované systémy, ktorým chýbala špecifická aktualizácia zabezpečenia. Je snahou tieto bezpečnostné trhliny čo najskôr zacelovať, aby sa predišlo problémom.

Niekedy je dôvodom na aktualizáciu skutočnosť, že v dôsledku inej aktualizácie došlo k znefunkčneniu dovtedy fungujúcej aplikácie, či programu. Možno si spomínate na vlnu mimoriadnych odstávok rôznych informačných systémov ŽSR v máji tohto roku, ktorých cieľom boli aktualizácie operačných systémov Windows Server tak, aby bola obnovená funkčnosť tzv. vzdialených prístupov. Povinná inštalácia definovaného aktualizáčného balíčka býva niekedy podmienkou pre ďalšie poskytovanie podpory zo strany jeho dodávateľa. Stáva sa to pri prechode produktu do ďalšej fázy svojho podporného cyklu. Tie bývajú definované dve: hlavná (mainstream) a rozšírená (extended). Počas hlavnej fázy podpory vydáva spoločnosť Microsoft pravidelne (každý mesiac) aktualizácie, ktoré zahŕňajú najnovšiu funkcionálnosť, ako aj výkonné a stabilizačné vylepšenia daného produktu. Táto fáza trvá 5 rokov. Po nej produkt prejde do fázy rozšírenej podpory, ktorá trvá ďalších 5 rokov, počas ktorých dodávateľ zredukuje rozsah dodávaných aktualizácií a spravidla sa zameria len na publikovanie bezpečnostných opráv, tzv. security fixes. Keď skončí aj táto doba, produkt samozrejme neprestane zo dňa na deň fungovať, vychádzať však už nebudú pre neho žiadne aktualizácie a záplaty. To znamená, že pokiaľ sa v systéme objaví nejaká bezpečnostná trhlinka, kybernetickí útočníci ju budú môcť ľahko zneužiť na preniknutie do systému. Prípadná záplata totiž nikdy nebude publikovaná. Pre prevádzkovateľa je to najvyšší čas na zváženie prechodu na vyššiu verziu produktu.

V prípade IP ŽSR, v pozadí ktorého stojí aplikačná platforma (SW produkt) SharePoint Server 2013, nastal prechod do rozšírenej fázy podpory v apríli tohto roku. V tom čase spoločnosť Microsoft upravila servisnú politiku pre toto prostredie a stanovila tzv. minimálny build, teda minimálne číslo verzie, ktorej bude naďalej poskytovať prípadnú podporu. Prevádzkovateľ produktu tak musí zabezpečiť inštaláciu daného aktualizáčného balíčka a z toho plynúce „navýšenie“ aktuálnej verzie produktu na takú, ktorá je zo strany dodávateľa vyžadovaná na ďalšie obdobie/fázu podpory. Konkrétne tu dňa 10. apríla 2018 začalo platiť, že minimálne na ďalší rok sú podporovanými verziami nasadené kumulatívne aktualizácie z mesiacov 4/2017 až 3/2018, novšie aktualizácie počnúc 4/2018 budú podporované až doby ukončenia rozšírenej podpory, teda do apríla 2023.

Ako vidno z predošlých riadkov, problematika aktualizácií počítačových systémov je zaujímavou oblasťou, takže ak sa váženi užívateľa telekomunikačných služieb ŽT nabudúce stretnete s informáciou o odstávke systému, či už pravidelnej alebo mimoriadnej, nevnímajte to ako mrzutosť, ale spomeňte si na špecialistov v úzadí, ktorých snahou je udržiavať informačné služby a technológie ŽSR čo najviac aktualizované, v záujme zvýšenia ich kvality a bezpečnosti.

Prezidenti Česka a Slovenska po stopách T. G. Masaryka Na čele unikátneho Prezidentského vlaku spoľahlivý a vynovený Zelený Anton

Rovnaký deň, rovnaký cieľ, rovnaký historický salónny vozeň. Len rozdiel presne 95 rokov a namiesto jedného československého, dvaja prezidenti – český a slovenský. Unikátny Prezidentský vlak hneď s tromi historickými salónnymi vozňami prezidentov sa vydal v nedeľu 29. júla na vyše štvorhodinovú jazdu z Hodonína do Topoľčianok. Akcia, ktorú sprevádzala extrémna horúčava a aj prísne bezpečnostné opatrenia, bola originálnym pripomenutím si 100. výročia založenia prvej Československej republiky.

Trasa vlaku, ktorý po koľajach v takejto podobe išiel prvýkrát, bola tiež vybraná symbolicky – T. G. Masaryk, ktorý sa v Hodoníne narodil, využíval zámok v Topoľčiankach ako svoje letné sídlo, odkiaľ aj riadil republiku. Súčasťou súpravy bol aj historický vozeň Aza 80 vyrobený v roku 1930 práve pre prvého československého prezidenta. Jedinečnú slávnostnú jazdu sa podarilo zrealizovať vďaka vynikajúcej

spolupráci Národného technického múzea v Prahe, Českých dráh, ŽSR a spolku Výhrevne Vrútky, ktorý v priebehu krátkeho času kompletne zrenovoval prvý rušeň československej výroby – Zeleného Antona. Obdiv si zaslúžia všetci, obetavý personál v rušňoch, organizátori, ale aj samotní prezidenti, ktorí si jazdu napriek úmornej horúčave užívali v priateľskej atmosfére so spomienkami na lepšie i horšie časy našej

spoločnej histórie. „**Najsmutnejšie bolo rozdelenie a existencia slovenského štátu,**“ okomentoval prezident Andrej Kiska situáciu počas 2. svetovej vojny a dodal, že pekných momentov bolo rozhodne viac. „**Prežili sme toho veľa a nepoznám dva štáty, ktoré by mali na svete k sebe tak blízko,**“ dodal slovenský prezident.

(pav, foto Martin Harák a Ondrej Mlynka)



Počas štyroch hodín vo vlaku vládla neformálna a priateľská atmosféra, prezidentov si popri trati, kadiaľ vlak prechádzal, prišli pozrieť stovky obyvateľov.



Pri nástupe do vlaku prezidentov vítali generálni riaditelia všetkých troch slovenských železničných spoločností – ŽSR, ZSSK aj ZSSK Cargo spolu s českými kolegami.



Český a slovenský prezident nastúpili do historického Prezidentského vlaku v rodisku T. G. Masaryka v Hodoníne.



Zrenovaný parný rušeň Zelený Anton absolútne spoľahlivo priviezol prezidentov z Hodonína do Topoľčianok.

Technika Železničných telekomunikácií už roznáte jednoduchšie

Železničné telekomunikácie zavádzajú nový pracovný odev pre svojich technikov, táto novinka prichádza už v týchto dňoch. Tech-

nici budú rozpoznateľní na základe nápisu TECHNIK ICT na chrbte a loga ŽT vpredu. Každý technik bude mať k dispozícii modré

tričko a bielu polokošeľu s viditeľným označením. Pre chladnejšie obdobie budú nosiť modré „mikiny“ s rovnakou grafikou.

(pop), foto: ŽT



Priecestie v Handlovej vyžaduje dvojnásobnú pozornosť vodičov

Železničné priecestie s jedinečným identifikačným číslom SP 2392 v Handlovej, na trati Horná Štubňa – Prievidza, je svojim spôsobom výnimočné. Skôr, než sa k nemu vodiči v autách dostanú, musia si dať dvojnásobný pozor, to znamená, že musia zároveň sledovať dianie na ceste aj na železnici.

Ide o výnimočný prípad na celej železničnej sieti v správe ŽSR. Napriek uvedenému sa vodiči na uvedenom železničnom priecestí správajú zodpovedne a aj celkové konštruovanie neštandardného spojenia hlavnej a vedľajšej cesty so železničným priecestím však umožňuje bezpečne riešiť aj takéto situácie. Chce to však rozvahu a poznať presne zákon o cestnej premávke. Hoci na oveľa prehľadnejších priecestiach ŽSR evidujú veľa úplne nepochopiteľných a zbytočných nehôd, tu zatiaľ nedošlo k žiadnej kolízii či nehode. Priecestné zabezpečovacie zariadenie bolo vybudované v zmysle vypracovanej a schválenej projektovej dokumentácie. Navrhnuté umiestnenie závorových stojanov a výstražníkov bolo vykonané v zmysle vyjadrenia Okresného dopravného inšpektorátu v Prievidzi na miestnom šetrení za účelom určenia spôsobu zabezpečenia priecestia ešte v roku 2001.



Na tomto železničnom priecestí musia vodiči dávať dvojnásobný pozor a prednosť zároveň autám aj vlakom.

Vzhľadom na vyššie uvedené a fakt, že zariadenie bolo vybudované podľa schvále-

ného projektu, ŽSR neplánujú nateraz na uvedenom železničnom priecestí zmenu.

(pav, foto archív)

Začiatky motorizácie železničnej dopravy

Vynález spaľovacieho motora viedol na začiatku 20. storočia k pomerne dynamickému rozvoju nových dopravných odvetví, najmä cestnej a leteckej dopravy, ktoré začali už krátko po I. svetovej vojne viditeľne ohrozovať dovtedy neotrastiteľnú pozíciu železničnej dopravy. Je preto len samozrejme, že tá sa pod tlakom okolností začala tiež pokúšať „skrotiť si“ novú pohonnú jednotku. Zariadila to tak, že do pojazdu železničného vozidla, prevzatého z obyčajného osobného vozňa, uložila spaľovací motor s ústrojenstvom, zabezpečujúcim prenos výkonu zo spaľovacieho motora na hnacie kolesá vozidla. Vznikol tak nový typ hnacieho dráhového vozidla – motorový vozeň.

Nebolo to však úplne jednoduché, hlavným problémom bola nepriaznivá charakteristika spaľovacieho motora, ktorý, na rozdiel od parného stroja, nedokáže pri nulových otáčkach poskytovať žiaden krútiaci moment. Neoddeliteľnou súčasťou reťazca prenosu výkonu od spaľovacieho motora na kolesá preto muselo byť zariadenie, umožňujúce preniesť počas rozjazdu krútiaci moment aj pri pomerne veľkom sklze otáčok a počas jazdy udržiavať otáčky spaľovacieho motora v optimálnom rozsahu otáčok od najnižšej až po maximálnu rýchlosť jazdy vozidla.



Motorový vozeň radu M 122.0 s elektrickým prenosom Gebus z roku 1930.

Klasická tretia spojka a jednoduchá mechanická prevodovka automobilového typu s ručným alebo pneumatickým radením mohla byť s ohľadom na veľmi obmedzenú zatažiteľnosť tohto typu spojky použitá len pre najľahšie železničné motorové vozne. Typickým príkladom takéhoto vozidla „prvej generácie“ boli motorové vozne M 120.1, ktoré vznikli vlastne iba úpravou

cestného autobusu Škoda 550 pre prevádzku na železničných koľajach. Nevyhnutným predpokladom využitia vozidla takejto koncepcie pre železničné účely sa stala do jeho konštrukcie integrovaná točnica, ktorá umožnila nezávisle od stabilných zariadení v rámci 10 minút otočiť celé vozidlo pre žiadaný smer jazdy. Prvé koľajové autobusy tohto typu sa objavili na Slovensku v roku 1928, pravdepodobne na trati Poprad – Tatranská Lomnica. Uspokojivé riešenie problému ťažších motorových vozňov napokon priniesol na prelome 20. a 30. rokov elektrický prenos výkonu. V tomto prípade sú nápravy poháňané tzv. trakčnými elektrickými motormi, umiestnenými priamo pri samotných nápravách. Elektrický prúd pre ich pohon produkuje elektrický generátor, poháňaný priamo spaľovacím motorom. Na prvých vozidlách tohto typu dominoval prenos typu Gebus – jeho základom bol jednoduchý derivačný generátor s predradeným odporom, riadeným spolu so škrtia-



Lahký motorový vozeň radu M 120.1 z roku 1927 počas otáčania na vlastnej točnici.

cou klapkou, resp. vstrekovacím čerpadlom motora. Pracoval s potlačením obrátok. Rozvoj elektrického prenosu výkonu dovolil v polovici 30. rokov reálne uvažovať o motorizácii dopravy i na hlavných tratiach. Do prevádzky na železničiach Slovenska zasiahli motorové vozne M 264.0 a najmä známe „Modré šípky“ M 274.0. Na rozdiel od predchádzajúcich motorových vozňov s motormi pod podlahou mali tieto stroje umiestnené mohutné šesťvalcové vznetrové motory s hlavným generátorom v samostatnej strojovni, dva tlapové trakčné motory poháňali dvojkolesia podvozku pod oddielom cestujúcich. Tieto stroje obstarávali na Slovensku najmä vnútroštátne rýchliky. Mimoriadne zaujímavým vozidlom, pre-



Motorový vozeň z roku 1934 pre diaľkovú dopravu radu M 274.0 - Modrý šíp.

vádzkovaným na železničiach Slovenska, sa stali dva motorové vozne radu M 290.0 „Slovenská strela“, vyrobené v kopřivnickom závode Tatra v roku 1936. Svojím základným usporiadaním trochu pripomínali prvú generáciu štvornápravových vozňov z konca 20. rokov (M 251.0 a M 251.1, ktoré mali v každom dvojnápravovom podvozku jeden hnací agregát, poháňajúci jednu jeho nápravu), zásadne sa však od nich líšili zvláštnym elektromechanickým prenosom výkonu sústavy Sousedík. Rozjazd vozidla sa uskutočnil pomocou zvláštne usporiadaného elektrického generátora trakčných motorov, avšak pri rýchlosti 85 km/h sa elektromagnetickou spojkou mechanicke prepojil výstupný hriadeľ od motora s kolesami motorového vozňa. Oba vozne boli pridelené až do konca medzivojnového obdobia do výhrevne Bratislava hl., ktorá s nimi zabezpečovala exkluzívne spojenie Bratislavy a Prahy. Túto trasu zdolávali za 4 hodiny a 51 minút, pričom dosahovali rýchlosť až 130 km/h.

ŽM SR

Dobová pohľadnica k zavedeniu motorového vlaku Slovenská strela z roku 1936.



Motorový vozeň pre regionálne trate BMB M 133.0.

Železničné mosty minulosti

Ako sme už viackrát spomínali, železnice majú tento rok výnimočné výročie, už 170-te. Plný histórie bol aj list, ktorý sme do redakcie dostali od Denisy Babušákovéj, písala ho so svojou mamou Helenou a keď že autenticky hovorí o stavbe železničných mostov v minulom storočí, uverejňujeme ho celý. Veď čítajte sami...

Každý z nás asi videl nejaký film z obdobia, keď sa budovali prvé železničné trate. Ľudia boli rozdelení na dva tábory. Boli nadšenci, ktorí myšlienku podporovali, ale boli aj skeptici, ktorí neverili v úspech. Určite boli aj takí, ktorí sa báli a boli nedôverčiví. Myslím, že dnes niet človeka, ktorý by mohol poprieť prínos železničnej dopravy, či už osobnej, alebo nákladnej. A ako sa tešia malé deti z prvej jazdy vlakom! V členitom teréne Slovenska bolo mnoho prekážok, ktoré spomaľovali výstavbu železničných tratí. Boli to lesy, pohoria, skalné bralá, rieky. Nad riekami bolo potrebné vybudovať mosty, po ktorých budú môcť prechádzať aj ťažké nákladné vlaky. Niekto musel vypracovať projekty a niekto ich zas musel zrealizovať. Jedným z tých, ktorí takéto mosty stavali, bol aj môj starý otec - Geza Villiger. Narodil sa v roku 1902 na Bystrej a zomrel v roku 1984. Ja som bola ešte malá, preto všetko, čo dnes o ňom viem, som sa dozvedela z rozprávania mojej mamy a jej brata. On mal fotografie, o ktoré sa s Vami chceme podeliť.

Detstvo môjho starého otca nebolo veľmi radostné. Mal deväť rokov, keď mu zomrel otec. Ako dvanásťročný a najstarší zo šiestich detí chodil pešo z Bystrej do fabriky v Podbrezovej, kde pracoval, aby materiálne zabezpečil rodinu. Hoci ho stroje veľmi zaujímali, nemal možnosť študovať. Dospelý sa zamestnal v Ocelostavbách Brno a na toto obdobie svojho života stále spomínal. Bol ešte slobodný a chodil na montáže po celom Slovensku. Staval viadukty a mosty, napríklad v Čremošnom, Diviakoch, Harmanci, Hornej Štubni, Chvatimechu, Hanušovciach nad Topľou, Tlmačoch a budoval aj prvú Trať mládeže z Hronskej Dúbravy do Banskej Štiavnice. Mohlo ich byť aj viac, ale spomienky už odviaľ čas. Ako strojník obsluhoval aj kompresory. Oženil sa a so svojou rodinou žil v Brezne, kde pracoval v Mostárni Brezno ako vedúci zámočníckej dielne. Ešte aj na dôchodku obsluhoval brigádnicke kompresor. Ale to už je iný príbeh.

Môj starý otec dávno nežije, ale mosty stále stoja a slúžia železničnej doprave, už viac ako sedemdesiat rokov. Spomenie si ešte niekto na tých, ktorí ich stavali? A ja sa seba pýtam, či sa on sám previezol po všetkých „svojich“ mostoch. Už sa to však nedozviem...

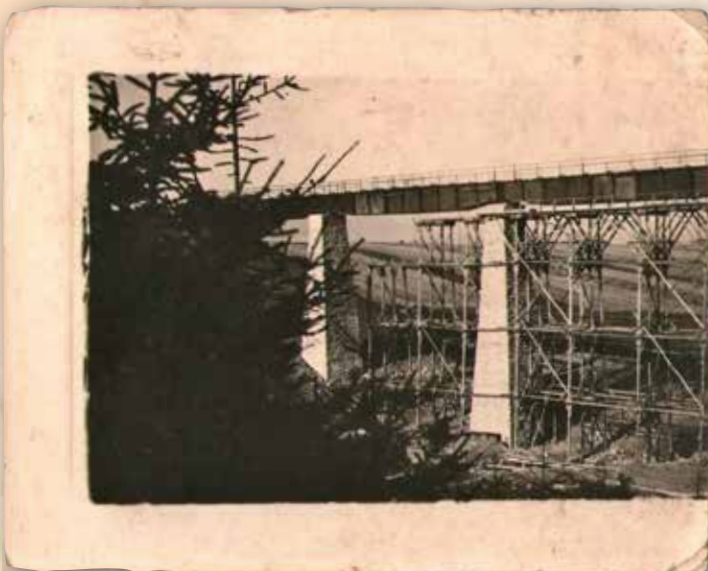
Helena a Denisa Babušákové



Pracovná skupina na železnej konštrukcii mosta, miesto neznáme.



Takto vyzerala stavba železničného mosta v Chvatimechu.



Železničný most, ktorý bol súčasťou Trate mládeže, na historickej fotografii.

Rozsiahle výluky zvládli aj v horúčavách



Dočasne odstránené koľajové pole v ŽST Dobšiná.

Pomocou stroja PUŠL sa zrealizovala úprava profilu štrkového lôžka, v pozadí môžete vidieť strojnú podbijačku pri úprave geometrickej polohy koľaje.

Naši zamestnanci ukázali svoje umenie. V horúčavách, v ťažkých podmienkach, ale svoju prácu poctivo dokončili.

Dňa 25. júla sa začali výluky na trati Margecany – Červená Skala, cieľom týchto prác bola oprava a údržba mostných objektov. V júli a v auguste sa zrealizovali aj opravy hydroizolácie v úseku Švedlár – Nálepko, Mlynky – Dobšinská Ľadová Jaskyňa – Telgárt a tiež Telgárt – Červená Skala. Pre možnosť urobiť tieto práce, museli byť zavedené nepretržité výluky maximálne 5 dní, v rámci ktorých bol demontovaný železničný zvršok na mostných objektoch, zároveň sa v traťových úsekoch vykonávali doplňujúce práce ako čistenie štrkového lôžka koľaje a oprava geometrickej polohy koľaje. Práce boli vykonané zamestnancami SMSÚ ŽTS TO Margecany, v spolupráci Mostným obvodom Košice. Výluky si vyžiadali náhradnú autobusovú dopravu a ukončené boli 10. augusta. Z redakcie sme sa išli pozrieť, ako výluka prebiehala.

(pop), foto: Ondrej Mlynka, ŽTS OR Košice



Očistenie železobetónovej dosky mosta pred nanosením hydroizolácie a príprava na oddrenávanie opôr.



Zváranie hydroizolačnej fólie.



Nanesenie vrchnej ochranej vrstvy geotextílie a vytmelenie škár proti zatekaniu vody.



Finálny pohľad na trať v úseku ŽST Dobšinská Ľadová Jaskyňa – ŽST Telgárt.



Na tejto fotografii je možné vidieť nielen úpravu štrkového lôžka, ale v pozadí aj vrch Ostrá Skala.



Pred čistením koľajového lôžka bolo potrebné upraviť aj nástupište.



Pohľad na zastávku Dedinky pred vykonaním prác...



...a po vyczistení štrkového lôžka.

Komplexná rekonštrukcia trakčnej napájacej stanice v Galante

Pokračujúci ekonomický rozvoj Slovenska a okolitých krajín je sprevádzaný neustále stúpajúcimi požiadavkami na výkony železničnej dopravy. Každoročne dochádza k zvyšovaniu požiadaviek na objem prepravných kapacít z dôvodu rastúceho počtu cestujúcich a požiadaviek na zefektívnenie času prepravy tovaru a s tým spojené prepravovanie ťažkých vlakov.

Zvyšovanie prepravných kapacít je sprevádzané obnovou a postupným rozširovaním vozového parku, vrátane zavádzania moderných, vysokovýkonných rušňov s možnosťou rekuperácie elektrickej energie využitím brzdného výkonu vlaku. Toto všetko si vyžaduje zvýšené nároky na kvalitu a spoľahlivosť jednotlivých prvkov železničnej infraštruktúry - na trakčné vedenie, ako aj samotné trakčné napájacie stanice.

Aj preto je v prostredí ŽSR snaha nasaďovať do prevádzky zariadenia, ktoré si vyžadujú menšiu potrebu údržby, resp. nasadzovanie tzv. bezúdržbových zariadení. Jedným z posledných prípadov takého riešenia je aj trakčná napájacia stanica



Namontované zariadenie PASS rozvodne 110 kV v TNS Galanta pred zavedením do skúšobnej prevádzky.



Zariadenie PASS vo výrobnom závode, pripravené na mechanické a elektrické skúšky.

(TNS) Galanta, kde sa v rámci akcií investičného plánu dodávateľským spôsobom realizuje stavba „TNS Galanta, komplexná rekonštrukcia rozvodne 110 kV“. Realizátorom stavby je firma ELTRA s. r. o. s dobou výstavby do konca r. 2018. Staré prvky rozvodne 110 kV sú nahradzované kompaktnou rozvodňou PASS, ktorá v sebe obsahuje okrem vypínačov aj odpájače so zemničmi či prístrojovými transformátormi prúdu a napätia. Použitie tejto rozvodne so sebou prináša aj minimalizovanie potrebného miesta pre jej inštaláciu. Minimalizovanie a zapúzdrenie so sebou prináša aj zvýšené nároky na kvalitu jednotlivých prvkov použitých v takomto zariadení. Aj preto boli vykonané za prítomnosti zamestnancov ŽSR vo výrobnom závode prísne skúšky, ktoré preukázali jej pripravenosť na nasadenie v prostredí ŽSR.

O 460 GR ŽSR

ŽST Nitra predmetom štúdie

ŽSR v rámci naplňovania úloh Memoranda o spolupráci medzi ŽSR a Mestom Nitra z roku 2016 vyhlásili verejnú súťaž na dodávateľa štúdie realizovateľnosti s názvom „Obnova železničnej stanice Nitra a jej okolia“. Prvá verejná súťaž však bola vyhodnotená ako neúspešná, z dôvodu prekročenia cenovej ponuky uchádzačmi a v apríli 2018 bola zrušená. Druhé kolo verejnej súťaže však bolo úspešné a ŽSR podpísali dňa 26. júla 2018 zmluvu s dodávateľom IZOLSTAV-ZA, s.r.o. na dodanie vyššie spomenutej štúdie.

Predmetom spracovania štúdie realizovateľnosti bude:

1. Analyzovať súčasný stav budovy železničnej stanice v meste Nitra a využitie osobnej železničnej dopravy v meste Nitra
2. Analyzovať súčasný stav využívania verejnej osobnej dopravy, mestskej hromadnej dopravy v meste Nitra v nadväz-

nosti na dopravnú obsluhu – mobilitu obyvateľstva v Nitrianskom samosprávnom kraji.

3. Návrh budúceho stavu po rekonštrukcii alebo po výstavbe novej budovy stanice, v nasledovných variantných riešeniach:
 - a) Rekonštrukcia existujúcej budovy železničnej stanice.
 - b) Výstavba novej budovy železničnej

stanice na voľných pozemkoch ŽSR.

- c) Výstavba Terminálu integrovanej osobnej prepravy (TIOP).
- d) Revitalizácia budovy ŽSR a jej okolia formou PPP projektu.

Cena za vypracovanie a dodanie štúdie je 123 000 € bez DPH v termíne do 6 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti zmluvy.

(pop)

Rekonštruovať sa bude stanica v Martine...



Samotná budova stanice Martin je postavená v slohu MÁV a jej odovzdanie bolo 12. 8. 1872, kedy bol sprevádzkovaný celý úsek trate Zvolen – Vrútky.

Podľa uvedenej zmluvy sa rekonštrukcia železničnej stanice Martin bude vykonávať najneskôr do 12 mesiacov odo dňa odovzdania staveniska, ktoré je naplánované na III. kvartál 2018. Podľa projektovej dokumentácie rekonštrukciou prejde výpravná budova železničnej stanice, zastrešenie nástupištia pri výpravnej budove, útulok traťového obvodu. Rekonštruovať sa bude

ŽSR pripravujú komplexnú rekonštrukciu železničnej stanice v Martine, ktorá dnes v mnohých aspektoch nespĺňa štandardné podmienky modernej stanice. Prvým krokom bolo 10. júla podpísanie zmluvy o dielo v celkovej výške 2 947 936,11 € bez DPH. Zhotoviteľom, ktorý bol vybraný na základe verejnej súťaže, bude firma Adifex, a. s. Bziny.

aj železničný zvršok koľaje č. 1, 2 a nástupište č. 1, 2, 3, následne spevnené plochy a komunikácie. Pre cestujúcich sa vybuduje hlasový a vizuálny informačný systém, novú podobu získa aj elektroinštalácia vo výpravnej budove, bleskozvod a elektrický ohrev s prípojkou na verejnej budove, prípojka pre HAVIS, ale aj vonkajšie osvetlenie nástupíšť. Projekt rieši aj pohyb imobilných cestujúcich v stanici, vybuduje sa bezbarierový prístup z predstaničného priestoru od mesta pasážou k WC a na kryté nástupište, z krytého nástupíštia do vestibulu k pokladniam a z krytého nástupíštia ku koľaji. Upraví sa WC pre imobilných cestujúcich podľa platnej legislatívy. Stanica bude obsahovať prvky pre navádzanie slabozrakých a nevidiacich. Súčasťou rekonštrukcie je aj



Takto vyzerá železničná stanica v súčasnosti, o priebehu rekonštrukcie vás budeme informovať aj v ďalších číslach.

výmena okien a dverí, dažďových žlabov a zvodov a obnova náterov fasády.

...aj v Spišskej Novej Vsi

Železničná stanica v Spišskej Novej Vsi dostane tiež novú tvár, jej priestory boli 9. augusta odovzdané zhotoviteľovi. Rekonštrukciou železničnej stanice prijímacej budovy a budovy dopravnej kancelárie sa vylepšia parametre po stránke stavebno – technickej pre zamestnancov železničnej stanice, cestujúcej verejnosti, zamestnancov ŽSR a ZSSK. Stanica sa vylepší aj z estetického a bezpečnostného hľadiska.

Rekonštrukcia sa bude týkať zateplenia objektu, výmeny strešnej krytiny, žlabov, zvodov, výmeny zostávajúcich okien, dverí

vonkajších a vnútorných so zárubňami, odizolovania celého objektu, výmeny rozvodov vody, kanalizácie a úpravy všetkých



Stanica Spišská Nová Ves bola postavená spoločnosťou Košicko-bohumínskej dráhy. Jej termín dokončenia bol naplánovaný na deň sprevádzkovania úseku trate Poprad – Kysak, a to 26. júna 1872. Reálne však bola stanica pre verejnosť otvorená už 12. decembra 1871, kedy sa dal do prevádzky úsek trate Poprad – Spišská Nová Ves.

vnútorných stien a stropov novou omietkou a výmeny všetkých podláh v objekte. V rámci elektroinštalácie budú kompletne vymenené rozvody a zariadenia, ako aj bleskozvod na streche. Súčasťou prestavby je aj rekonštrukcia sociálno - hygienických priestorov pre zamestnancov. Na perónovom prístrešku sa vykoná výmena plechovej skorodovanej krytiny, drevených prvkov, zábradlia, dlažby a náter drevených a klampiarskych konštrukcií. Pre cestujúcich sa vybuduje informačný systém pre informáciu o chodoch či meškaniach vlakov HAVIS. V rámci prestavby budú zrekonštruované spevnené plochy pred a okolo železničnej stanice. Vybuduje sa tiež oceľový prístrešok na skladisku kontajnerových nádob. Stavba sa bude realizovať počas plnej prevádzky stanice.



Zrekonštruovaná stanica bude pre cestujúcich, ale aj pre zamestnancov komfortnejšia.

Modernizácia železnice Púchov – Považská Teplá Vybudujú sa nové cesty, nadjazdy, protihlukové steny

Rovnako dôležité, ako samotná výstavba modernej železničnej trate na úseku Púchov – Považská Teplá, sú aj ďalšie vyvolané investície - protihlukové steny, cesty, nadjazdy, kadiaľ nebudú premávať vlaky, ale široká verejnosť zásadným spôsobom tieto novinky pocíti. Ako teda pokračuje výstavba súvisiacich objektov?



V rámci modernizácie Púchov – Považská Bystrica sa buduje aj oporný múr k tamojšej komunikácii III. triedy. Pokladajú sa tvárnice, prebieha uloženie geomreže, napínanie a pokládka drenážnej vrstvy.



Takto vyzerá armovanie, debnenie a betonáž základu opory O6.



Súčasnou modernizáciou je aj vybudovanie protihlukových stien, kde sa práve realizuje osadzovanie soklových panelov a panelov NOBA po celej trase A, osadzovanie ocelových stĺpov a vrátenie pilót.



Rušno je aj na stavbe nového cestného nadjazdu, kde zhotoviteľ vykonáva debnenie a betonáž piliera P4.



V úseku Považská Bystrica – Považská Teplá sa tiež realizuje nový cestný nadjazd. Fotografie dokumentujú debnenie a armovanie krajných priečnikov...



...a armovanie spriahajúcej dosky.



V železničnej stanici Považská Teplá bude cestujúcim slúžiť nový železničný podchod. Zhotoviteľ už vybudoval jeho základy a je vo fáze armovania, debnenia a betonáže steny.

(pav, foto Združenie Nimnica)

Nebezpečná zrážka nákladného auta a osobného vlaku



23. júla krátko pred 10.00 hod. sa na úseku Nováky – Zemianske Kostolány stala ďalšia nehoda, ktorú s najväčšou pravdepodobnosťou spôsobil profesionálny vodič. Na zabezpečenom priestreší do nákladného auta narazil idúci osobný vlak ZSSK, vplyvom nárazu sa zranil nielen vodič auta, ale aj traja cestujúci. Došlo tiež k vykoľajeniu motorovej jednotky a k poškodeniu železničného zvršku. Všetky následky sa podarilo odstrániť večer o 20.20 hod.

(pop, foto: ŽSR)

Vlak vrazil do zlomeného rahna závor

V Turanoch sa posledný júlový deň o 7.00 hod. stala taktiež šokujúca udalosť. Vodič nákladného auta nerespektoval výstražnú signalizáciu a vošiel na železničné priestrešie, kde zostal stáť medzi zatvorenými rahňami. Keď zistil, že sa k nemu blíži rýchlik, pokračoval v ďalšej jazde cez priestrešie v snahe preraziť zatvorené rahno závor. Nárazom ho ale otočil na stĺpiku výstražníka. Rušňovodič použitím rýchločinného brzdzenia vlak zastavil, avšak čelo rušňa narazilo do rahna otočeného na priestrešie, pričom došlo k jeho poškodeniu.

(pop)



Zrekonštruované priestrešie na Vrakunskej ceste v Bratislave

V mesiaci júl pracovníci OR Trnava, SMSÚ ŽTS TO Bratislava, vykonali komplexnú rekonštrukciu dvojkoľajného priestrešia v Bratislave na Vrakunskej ceste, ktoré sa nachádza v úseku trate Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS. Starú gumokovovú konštrukciu, ktorá už nevyhovovala silnému zaťaženiu od cestnej dopravy, nahradila nová konštrukcia typu pontiSTRAIL. „Táto konštrukcia je špeciálne vyvinutá pre priestrešia s hustou premávkou ťažkých nákladných áut. Systém vonkajších panelov sa skladá z dvoch častí, ktoré

garantujú optimálne rozloženie zaťaženia. Ide o doplnenie gumového panela o ľahký, proti korózií odolný hliníkový nosič,“ vysvetľuje Ján Bínovský, prednosta Sekcie ŽTS. V mieste železničného priestrešia bol obnovený aj železničný zvršok a spodok. K zvýšeniu komfortu a bezpečnosti prejazdu cestných vozidiel cez železničné priestrešie prispela aj obnova asfaltových nábehov a prilahlého úseku vykonaná v spolupráci s magistrátom mesta Bratislava. Výluky sa konali od 10. do 20. júla.

(pop, foto: OR Trnava)



Chcete vedieť, kde sa nachádza váš vlak? Kliknite si na mapu pohybu vlakov

Jednu z najčastejšie využívaných aplikácií na oficiálnej internetovej stránke ŽSR www.zsr.sk, je mapa pohybu vlakov. Každý, kto potrebuje vedieť, kde sa ten „jeho vlak“ nachádza, stačí, aby klikol na túto mapu a okamžite získa aktuálne a komplexné informácie o jeho polohe, ako aj aktuálnom prevádzkovom stave.

„Základným zdrojom pre túto aplikáciu sú údaje z Prevádzkového informačného systému PIS, ktorý je centrálnym zdrojom všetkých informácií o vlakoch a ich pohybe na železničnej infraštruktúre. Z tohto informačného systému sú pre zobrazenie polohy vlaku a stavu vlaku využité údaje o grafikone vlakovej dopravy a informácie o dynamike jazdy vlaku,“ hovorí Ivana Makarová z oddelenia IT projektov Železničných telekomunikácií Bratislava. Podľa ohlasov z externého prostredia si aplikáciu pochvalujú predovšetkým študenti, železničari a železniční nadšenci. „Zobrazená dopravná sieť ŽSR

je vytvorená dopravnými bodmi s GPS súradnicami a dopravnými úsekmi, ktoré ich spájajú. Nad takto situovanou železničnou sieťou sa zobrazuje aktuálna poloha vlakov v jednotlivom dopravnom bode – stanici. Zdrojom informácií o dopravnej sieti je Centrálny sklad kmeňových dát (CSKMD). Aplikácia prispôsobí zobrazený obsah a objekty stránky veľkosti výstupného zariadenia – monitora, notebooku, tabletu či mobilného telefónu. Ovládanie aplikácie je veľmi jednoduché a intuitívne,“ objasňuje I. Makarová princíp fungovania aplikácie.

V pravom dolnom rohu je umiestnená le-

- Meškanie < 5 min.
- Meškanie >= 5 a < 30 min.
- Meškanie >= 30 min.
- Náhradná autobusová doprava
- Plánovaná trasa vlaku
- Realizovaná trasa vlaku
- Plánovaná náhradná autobusová doprava
- Realizovaná náhradná autobusová doprava

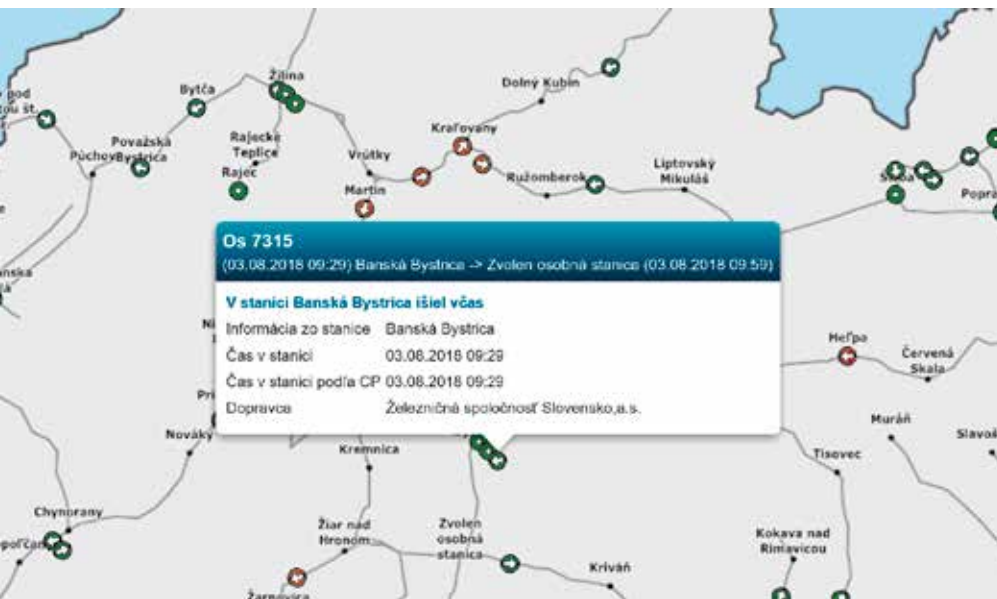
Verzia: 1.3

Ak vlak mešká, každý je presne informovaný aký dlhý čas.

genda, ktorá popisuje význam farieb vybraných objektov, a to výšku meškania, plánovanú trasu vlaku, realizovanú trasu vlaku, plánovanú náhradnú autobusovú dopravu a realizovanú náhradnú autobusovú dopravu v prípade realizácie výluk vlakovej dopravy. Meškanie je zvýraznené farebne, čo umožňuje rýchlu orientáciu cestujúceho. Poloha vlaku je na mape zobrazená farebným bodom podľa meškania so šípku orientovanou v smere jazdy vlaku.

Po umiestnení kurzora na konkrétny vybraný vlak sa zobrazí okno s informáciami konkrétneho vlaku, a to druh vlaku, východisková a cieľová stanica s časom odchodu a príchodu vlaku podľa grafikonu vlakovej dopravy, aktuálnu informácia o meškani s názvom dopravcu. V prípade, že sa v danom bode nachádza viac vlakov, zobrazujú sa tieto informácie pod sebou.

(pav, foto ŽT)



Takéto komplexné informácie poskytuje aplikácia o konkrétnom vlaku.

Zranená vodička po zrážke s vlakom



Dňa 16. augusta o 15:54 hod. sme evidovali ďalšiu nehodu na železničnom priecestí, stala sa v úseku Makov - Turzovka. Na priecestí so svetelnou signalizáciou v činnosti došlo k nárazu osobného vlaku ZSSK do osobného automobilu, pričom vodička, ktorá bola v aute sama, bola odvezená s ľahkými zraneniami do nemocnice. Doprava v tomto úseku bola prerušená do 18:56 hod. a vplyvom nehody meškali 3 vlaky celkovo 219 minút.

(pop), foto: Peter Babušik

Komplexné previerky na pracoviskách zamestnancov ŽSR

Stav pracovného prostredia a pracovných podmienok z pohľadu bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci (BOZP) sa zisťuje v rámci komplexných previerok na pracoviskách zamestnancov ŽSR. Na základe povinností, vyplývajúcich z § 5, 6 a 9 Zákona NR SR č. 124/2006 Z. z. o BOZP a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ako aj článku 3.4. Kvalita práce, pracovné prostredie a ochrana práce platnej Kolektívnej zmluvy ŽSR, sa aj v tomto roku vykonávajú komplexné previerky na pracoviskách zamestnancov ŽSR.

Pri výkone previerok sa postupovalo v súlade s Nariadením generálneho riaditeľa č. 9/2016 o zabezpečení a postupe vykonania komplexných previerok na pracoviskách zamestnancov ŽSR, vydaným pod č. 19729/2016/O440 a podľa vlastných harmonogramov, vypracovaných jednotlivými VOJ. Previerky sú vykonávané v súlade s uvedeným nariadením v termíne do 30. septembra v kalendárnom roku. Vzhľadom na skutočnosť, že od vydania nariadenia sa udiali opakované zmeny v organizačnej štruktúre ŽSR, z ktorých tiež vyplynuli nezanedbateľné zmeny kompetenčné, došlo k jeho aktualizácii. Z tohto dôvodu bolo vydané nové Nariadenie generálneho riaditeľa č. 10/2018 o zabezpečení a postupe vykonania komplexných

previerok na pracoviskách zamestnancov ŽSR, vydané pod č. 25739/2018/O440. Procesná podstata (postupy) nového nariadenia zostala nezmenená.

V rámci previerok sa za účasti zástupcov zamestnancov, príslušných odborových orgánov, zamestnancov bezpečnostno-technickej služby, Pracovnej zdravotnej služby, inšpektorov BOZP z príslušných Stredísk bezpečnosti a inšpekcie, správcov príslušných objektov a zariadení, zamestnancov Správy majetku ŽSR Bratislava a kompetentných vedúcich pracovísk preveruje stav pracovísk, zariadení, pracovných prostriedkov, štandardného i bezpečnostno-technického vybavenia pracovísk, hygienických a sociálnych zariadení, poskytovania

osobných ochranných pracovných prostriedkov a iné. Po ukončení previerok kompetentní zamestnanci všetkých VOJ zabezpečia spracovanie súhrnných správ, s uvedením zistených nedostatkov podľa ich závažnosti a možného dopadu na BOZP, ako aj nedostatkov navrhnutých na zaradenie do plánu investičnej výstavby alebo komplexných rekonštrukcií. Zo súhrnných správ bude spracovaný komplexný materiál, ktorý bude prerokovaný na zasadnutí Ústrednej komisie BOZP a následne bude predložený do vedenia ŽSR a generálnemu inšpektorovi Správnej rady ŽSR. Zodpovednosť za odstránenie nedostatkov zostáva v pôsobnosti zodpovedných vedúcich zamestnancov jednotlivých pracovísk.

© 440 GR ŽSR

Vinník požiaru nie je známy, polícia trestné stíhanie prerušila

Vedia, kde požiar asi vznikol, stanovili pravdepodobnú príčinu, meno vinníka zatiaľ nepoznáme. Také je uznesenie Odboru kriminálnej polície Okresného riaditeľstva polície v Košiciach z 31. júla 2018.

Podľa správy kriminalistických expertov, obrovský požiar na rekonštruovanej budove ŽSR na Železničnej ulici v Košiciach vznikol vo februári 2018 na treťom poscho-

dí v oblasti priečky medzi dvomi miestnosťami alebo pod podlahou tejto steny. Ako jeho najpravdepodobnejšiu príčinu vzniku kriminalisti stanovili zapadnutie žeravého predmetu na horľavý materiál. Podľa správy hasičov pravdepodobne išlo o „konanie osoby, resp. osôb, ktoré vykonávali rekonštrukčné práce, kedy dochádzalo k úletom žeravých častíc vytvorených pri tepelnom delení kovov rezaním alebo pri zvráňaní“. Keďže však polícia nezistila osobu, ktorá je za uvedené zodpovedná, trestné stíhanie vo veci trestného činu všeobecného ohrozenia nateraz prerušila. ŽSR aj firma, ktorá vykonávala na budove rekonštrukčné práce, sú poistené, ŽSR si budú uplatňovať náhradu škody. Fyzická obhliadka zhoreniska bola vykonaná ešte v marci.

Budova medzičasom dostala nové dočasné prestrešenie, priestory, zasiahnuté požiarom boli prekryté systémovými debnicami prvkami Doka a fóliou. V máji bola vypracovaná projektová dokumentácia novej konštrukcie krovu aj so statickým výpočtom, ktorá bola odsúhlasená KPÚ Košice. Buduje sa aj vodorovná podporná konštrukcia krovu z drevených trámov, pripravuje sa zadanie na presnú výrobu ostatnej časti dreveného krovu špeciál-



Obrovský požiar vystrašil vo februári železničiarov aj obyvateľov Košíc.



Bezprostredne po obrovskom požiari začali práce na provizórnom prestrešení strechy.



Robilo sa v silných mrazoch.

nym drevospracujúcim zariadením CNC. Potrebné je ešte postaviť novú konštrukciu krovu od ul. Hviezdoslavovej a časti ul. Železničnej, previesť plné debnenie pre montáž krytiny a klampiarskych výrobkov z medených plechov, realizovať obnovu konštrukcií a rozvodov na 4. nadzemnom podlaží. Doposiaľ si opravné práce vyžiadali investície vo výške 146 244,62 € bez DPH zo zdrojov ŽSR. Všetky práce by mali byť kompletne ukončené najneskôr do 16. marca 2019 v celkovom objeme takmer 750 tisíc €.

(pav, foto ŽSR)

Druhé zasadnutie správnej rady SOLIDARITY prinieslo aj personálne zmeny

Na druhom riadnom zasadnutí Správnej rady fondu SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, ktoré sa uskutočnilo 11. júla, správna rada prerokovala Správu o finančnom hospodárení fondu za 1. polrok 2018. Celkové príjmy za 1. polrok 2018 z akcie Vianoce 2017 „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“ a akcie „Darujme 2 % (3 %) zo zaplatenej dane za rok 2017 pre SOLIDARITU“, peňažného daru od Občianskeho združenia Jeden23223 Bratislava, vrátane úrokov z peňažných vkladov, boli v sume 13 540,31 €. Výdavky na podporu podľa štatútu fondu boli vyplatené železničiarom alebo ich pozostalým v celkovej sume 10 800 €.

Na zasadnutí bolo prerokovaných a schválených 8 žiadostí o podporu pri ťaživej životnej situácii v celkovej sume 6 600 € pre zamestnancov - železničiarov a ich rodiny, ktoré sa stratou alebo dlhodobou chorobou živila rodiny, dostali do ťaživej životnej situácie nasledovne:

- 6 podpôr pre zamestnancov ŽSR (1 podpora pri náhlom úmrtí zamestnanca, 4 podpory pri onkologickom ochorení zamestnancov, 1 podpora pri dlhobodej práceneschopnosti z dôvodu operácie kolenného kĺbu) v sume 5 100 €,
 - 1 podpora pre zamestnankyňu ZSSK pri úmrtí manžela v sume 500 €,
 - 1 podpora pre zamestnankyňu ZSSK CARGO pri ťažkom infarkte v sume 1 000 €.
- Od začiatku roka 2018 bolo vyplatených z fondu 21 podpôr v celkovej sume 17 400 €.


Správna rada sa zaoberala aj vyhodnotením akcie vyhlásenej k Vianociam 2017 pod názvom „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“. Výnos z akcie za obdobie december 2017 a január až jún 2018 predstavuje sumu 15 580,20 €. Zamestnanci ŽSR prispeli sumou 10 781,97 €, zamestnanci ZSSK CARGO sumou 2 910,67 € a zamestnanci ZSSK sumou 1 887,56 €. Oproti výnosu z akcie Vianoce 2016 pribudlo na účet fondu za to isté obdobie z akcie Vianoce 2017 viac o 928,37 €.

Akcia ešte prebieha do konca októbra 2018. Ak ste sa doteraz do akcie nezapojili a chcete pomôcť fondu, môžete tak urobiť prostredníctvom mzdovej účtarne, aby fond mohol podať pomocnú ruku v roku 2018 všetkým zamestnancom, ktorí sú na podporu z fondu odkázaní.

Správna rada vyhodnotila aj priebeh akcie „Darujme 2 % (3 %) zo zaplatenej dane za rok 2017 pre SOLIDARITU“. Podiely zo zaplatenej dane poukazujú daňové úrady na bežný účet fondu v priebehu mesiaca máj, jún, júl a august. V mesiaci máj 2018 bola na bežný účet fondu z uvedenej akcie pripísaná suma 5,46 €, v mesiaci jún 2018 suma 1 565,01 €. O celkovej výške sumy z 2 % (3 %) podielu zo zaplatenej dane vás budeme informovať prostredníctvom časopisu.

Novinkou je, že správkynia fondu Katarína Bubánová požiadala o uvoľnenie z funkcie, nahradí ju Anna Feherpatakyová, ktorá preberie funkciu v priebehu septembra.

(pop)

Išiel som na pohovor do práce. Manažér obchodnej firmy skúšal moje obchodné zručnosti. Podal mi svoj notebook a hovorí: - Vyjdite na chodbu, zaklopte a skúste mi predať tento notebook. Zobrať som notebook, vyšiel von, až na ulicu a zrazu mi zvoní telefón. Bol to ten manažér. - Okamžite sa vráťte aj s mojím notebookom! - Ja mu hovorím: ... tajnička.				Pomoc: Inuk, roi	úkaz, jav	jazyk	básnický zápor	zohrial		výhrevne	domáce meno Adriany	kilovolt (skr.)	údaje	hliníková súprava na obed (hovor.)	
				plod obilnín					niekde						
				3											
				hoci, po česky v poriadku (z anglič.)			krmna plodina						na tomto mieste		
Jozef Vysočani	spevavý vták	rádio- lokátor	okresný výbor (skr.) akže		osirelá (poet.)	konflikt			cestovný preukaz						
šarkan				situácia postavenie					rádium (zn.)			eskimácky lovec v Grónsku	rímsky krutovládca		
riečny kôrovec				nebdel					patriaci Zore						
				existujete					otázka 1. pádu						
obchodný dom (skr.)			zviň				stlačí tlačidlo na myši (infor.)								
			pracuj s ihlou				starší (skr.)								
1										2					
pás					atóm, po česky					tuhý komunálny odpad (skr.)					

ŽSR podporujú inovatívne projekty

1. augusta bola uzatvorená Zmluva o spolupráci medzi ŽSR a Strednou priemyselnou školou dopravnou (SPŠD) v Trnave, ktorej predmetom je záväzok našej partnerskej školy zabezpečiť propagáciu ŽSR formou umiestnenia obchodného mena alebo loga ŽSR aj na inovatívnom žiackom projekte elektromobilu. Zostrojený elektromobil bude efektívnym spôsobom propagovať záujem ŽSR o perspektívne projekty na medzinárodných podujatiach.



Tím SPŠD v tomto roku úspešne reprezentoval Slovensko na súťaži Shell Eco Marathon v Londýne, na ktorej sa v dňoch 5. - 8. júla zúčastnilo 143 študentských súťažných tímov z 24 krajín. Cieľom súťaže bolo vyhodnotenie projektov s dosiahnutím čo najvyššej energetickej účinnosti v automobilovej technike. V kategórii elektromobilov sa tím SPŠD s názvom DOPRAVÁCI (Martin Szitkey,

Na škole je tiež úspešne zavedený Štipendijný program ŽSR, v ktorom môžu žiaci študovať s podporou ŽSR už od 1. ročníka. Poskytovanie štipendia je podmienené záväzkom štipendistu po ukončení štúdia vykonávať prácu pre ŽSR v príslušnej profesii zodpovedajúcej získanému vzdelaniu. Bližšie podrobnosti o výhodnosti štipendijného programu a jeho podmienkach nájdete na www.zsr.sk/stipendium. Okrem denného štúdia škola ponúka štúdiá v študijnom odbore 3739 M elektrotechnika v doprave a telekomunikáciách formou externého jednoročného štúdia, na základe ktorého je možné získať elektrotechnické vzdelanie v zmysle platných právnych predpisov, a tým rozšíriť možnosti uchádzačov na trhu práce. Toto externé štúdium je možné absolvovať aj s pomocou ŽSR ako zamestnávateľa. Prostredníctvom účelových stredísk regionálnych pracovísk ľudských zdrojov ŽSR môže zamestnanec uzatvoriť dohodu o zvyšovaní kvalifikácie, čo mu zabezpečí poskytovanie pracovného voľna s náhradou mzdy na štúdium a skúšky. Na druhej strane bude študent - zamestnanec povinný zotrvať v pracovnom pomere po dobu troch rokov. Ponuka všetkých vzdelávacích programov a odborov je na www.spsdt.sk. V ďalších vydaniach Semaforu Vám prinesieme informácie o spolupráci s ďalšími školami zapojenými do duálneho vzdelávania a štipendijného programu ŽSR.

O 510 GR ŽSR



Tím, ktorý na súťaži v Londýne reprezentoval aj pod logom ŽSR.

Sebastian Szabo, Darina Nádaská, Andrej Karaba a Milan Eliáš kvalifikoval do hlavnej súťaže a s výsledkom 153 km/kWh sa umiestnil na 27. - 28. mieste. Oproti minulému roku je to výrazné zlepšenie v prekonanej vzdialenosti, čo umožnilo dostať sa so získaným časom do hodnoteného poradia. V uvedenej kategórii súťažilo celkom 36 súťažiacich.

V tomto prípade nejde medzi uvedenými partnermi o prvú spoluprácu, Stredná priemyselná škola dopravná v Trnave je zmluvný partner ŽSR v oblasti vzdelávania a pripravuje absolventov v odboroch:

- 3739 M elektrotechnika v doprave a telekomunikáciách
- 3760 M prevádzka a ekonomika dopravy
- 3767 M dopravná prevádzka
- 3765 M technika a prevádzka dopravy
- 2675 M elektrotechnika



Na podpise zmluvy o spolupráci sa zúčastnil generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdőssy (vľavo), Gabriela Gajdošová, poverená riadením O 510 a Peter Papík (vpravo), riaditeľ školy.

Železničné telekomunikácie opäť varujú

Železničné telekomunikácie prijali od partnerov v oblasti informačnej bezpečnosti viaceré upozornenia na aktívne prebiehajúce kampane zamerané na zasielanie podvodných emailov (phishing).

Podvodné emaily sa môžu snažiť útočiť na používateľa nasledovne:

- pripojením škodlivej prílohy v správe,
 - presmerovaním používateľa na falošnú alebo infikovanú webovú stránku,
 - vyžiadaním citlivých údajov - osobných, prihlasovacích alebo platobných informácií (meno, heslo, číslo platobnej karty, atď.),
- Nakoľko nie všetky podvodné emaily sú detegovateľné a vyžadujú si vašu používateľskú interakciu, odporúčame nasledovné:
- pozorne skontrolovať odosielateľa e-mailovej správy a jej formálnu a obsahovú bezchybnosť,
 - neotvárať neznáme odkazy a prílohy e-mailovej správy,

- postupovať pozorne pri každej podozrivej korešpondencii týkajúcej sa poskytovania údajov, v prípade pochybností nevypisujte na stránke žiadne svoje údaje, ako je prihlasovacie meno a heslo,
 - v prípade, že ste sa stali obeťou phishingového emailu a poskytli ste citlivé údaje, zmeňte si prihlasovacie údaje (ak používate rovnaké heslo na viaceré účty, zmeňte si všetky, ktoré mohli byť dotknuté),
 - preposielať nevyžiadajúcu poštu na adresu spam@zsr.sk
- V prípade doplňujúcich informácií kontaktujte ServiceDesk ŽT (920-2727, service@zsr.sk).

(pop)

Známy Radošinec sprevádzal železničných cestovateľov



Klub železničných cestovateľov (KŽČ) pri DK ŽSR vo Zvolene zaradil v roku 2018 turistiku z Radošiny cez Marhát do Piešťan.

O čo bolo väčšie prekvapenie pre nás účastníkov, keď nás v Radošine očakával Stanislav Štepka, žiaľ nie na stanici, ako by sa na železničných turistov patrilo, ale na autobusovej zastávke. Princípál Radošinského naivného divadla - Stanislav Štepka spolu s ochotníčkou Máriou Escherovou sa stali našimi sprievodcami po rodnej Radošine. Najskôr sme si uctili položením kytice zosnulú Katarínu Kolníkovú. Okolo stanice, ktorá vystupovala v hre Konečná stanica,

sme sa dostali k pôvodnému RND, v ktorom teraz pôsobia ochotníci z Hlaviny. Tu nám priblížil začiatky svojej divadelnej cesty až k súčasnému RND, ktoré sídli v Bratislave a opäť pred plnou sálou. Našu cestu po Radošine sme ukončili pri Biskupskej obilnej sýpke, ktorá sa stáva ďalším kultúrnym pojmom v obci. Ako správni turisti sme sa vybrali už skrátenou trasou cez Čertovu Pec a Havran do Piešťan. Radošinci, ďakujeme!

Peter Szetei, predseda KŽČ

Zastávku Gelnica Mesto skrášlila výstava



Táto zastávka je špecifická svojou architektúrou a vzhľadom, preto si ju vybrali z občianskeho združenia Zapadnutý Kút, ktorá sa venuje organizovaniu výstav a kultúrnych akcií s cieľom pozdvihnúť región. ŽSR, samozrejme, prisľúbili spoluprácu, výstava pozostávala z inštalácie ilustrácií, ktoré spestrili cestujúcim čakanie na vlak. Žiaľ, niektoré z nich zničili vandali.

(pop)



Majstri sveta v ryžovaní zlata pracujú na železnici

V dňoch 6. - 11. augusta 2018 sa v banskej obci Hodruša - Hámre konali Majstrovstvá sveta v ryžovaní zlata s medzinárodnou účasťou približne 450 súťažiacich z celého sveta.

Zo 16 súťažných disciplín sa Slovensko z titulu Majstra sveta radovalo iba jedenkrát, a to v kategórii päťčlenných tímov. Súťažný tím 5-Coly tvorili Mária Kollárová, Jan Kořenář, Radek Chlad a naši kolegovia **Ján Džugan (SMSÚ EE TV Trebišov)** a **Jozef Kollár (SMSÚ ŽTS MDS Trebišov)**. Por-

zili viacnásobných majstrov sveta z Juhoafrickej republiky - 2. miesto a Švédska - 3. miesto.

Účasťou v ďalších kategóriách potešili aj rodinní príslušníci. Mária Džuganová obsadila v kategórii Amatéri 10. miesto. Matúš Kollár sa v kategórii Deti prebojoval do



finále, kde skončil na 20. mieste. Súťažné zlatinky boli privezené z Kalifornie. V rámci súťaže dostane každý súťažiaci do rúk vedro s pieskom, do ktorého sú vložené kúsky zlata približne s veľkosťou jedného milimetra. Ich počet je rôzny v závislosti od súťažnej kategórie. Súťažiaci vopred nevie, koľko zlatiniek má vo svojom vedre s pieskom hľadať. Okrem množstva vyrýžovaných zlatiniek je potrebné dbať aj na rýchlosť. Ak súťažiaci zlatinku stratí, rozhodcovia mu za každú stratenú udelia tri trestné minúty.

Podujatie bolo organizované v rámci Svetovej asociácie zlatokopov - WGA, ktorá prideluje organizovanie majstrovstiev vždy jednej z členských krajín, ktorou je aj Slovensko. História aj súčasnosť obce Hodruša - Hámre sa spája práve s ťažbou zlata.

(pop)



Jozef Kolár (vľavo) a Ján Džugan počas súťaže.

Železničná stanica v Banskej Bystrici je národnou kultúrnou pamiatkou



Aj dve sochy pred stanicou – robotník a drevorubač sú významné z historického aj umeleckého pohľadu.

„Staničné budovy na Slovensku vo väčšine prípadov do dnešnej doby zostali zachované tak, ako boli vybudované v dobe najväčšieho rozvoja železníc. Zaslúžia si našu pozornosť, keďže veľká časť z nich sa v súčasnosti považuje za cenné architektonické diela. Železničná stanica v Banskej Bystrici si do dnešnej doby zachovala svoje monumentálne pôsobenie v rámci urbanizmu časti mesta a nadčasovo pôsobiace architektonické a výtvarné hodnoty. Predstavuje kvalitné architektonické dielo v rámci dodnes zachovaných verejných stavieb, ale najmä v rámci zachovaných príkladov realizácií železničných stavieb

História banskobystrickej výpravnej budovy železničnej stanice sa začala písať počas druhej svetovej vojny. Jej autorom je významný slovenský architekt Ján Štefanec a vo funkcionalistickom štýle s prvkami klasicizujúcej moderny s obdĺžnikovým pôdorysom ju postavili v rokoch 1941 – 1945, verejnosti začala slúžiť v roku 1951. Dvojpodlažná budova prešla v rokoch 1959, 1998, 2000 - 2006 a naposledy vlni čiastočnými rekonštrukciami. Rok 2018 a konkrétne 4. júl sa do historických prameňov zapíše ako deň, kedy sa železničná stanica v Banskej Bystrici oficiálne stala národnou kultúrnou pamiatkou.

40. rokov 20. storočia. Súbor objektov je nositeľom historickej, spoločenskej, architektonickej a výtvarnej pamiatkovej hodnoty,“ uvádza sa v stanovisku Pamiatkového úradu SR.

Okrem samotnej výpravnej budovy železničnej stanice sú z historického aj umeleckého pohľadu významné aj socha robotníka a drevorubača pred stanicou od akademického sochára Fraňa Gibalu. Cestujúci obdivujú aj vitrážové okenné výplne v hlavnej budove.

Železničná stanica Banská Bystrica je súčasťou projektu Štandardov železničných staníc. Na objekte boli už vymenené okná, očistená vitráž, náter a oprava nosnej konštrukcie vitráže, doplnenie a oprava poškodeného travertínového obkladu. V súčasnosti je podpísaná zmluva na osadenie vstupných posuvných dverí a tiež na očistenie umeleckých diel.

Zápis železničnej stanice do zoznamu národných kultúrnych pamiatok však z pohľadu ŽSR znamená aj to, že sa tým zásadne mení realizácia akýchkoľvek stavebných úprav. Všetky zámery, vrátane už podpísaných zmlúv na realizáciu opravných, reštaurátorských prác či iných stavebných činností bude musieť odsúhlasiť Krajský pamiatkový úrad v Banskej Bystrici.

(pav, foto ŽSR a PUSR)



Jednou z najobdivovanejších súčastí bystrickej stanice sú vitrážové výplne okien.



Takto vyzeral pôvodný návrh architekta Jána Štefancu na stavbu budovy železničnej stanice v Banskej Bystrici.