

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

✧ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY 

✧ 31. ROČNÍK | JÚN 2023



Z júnových porad vedenia

V rámci pravidelných rokovaní Vedenia ŽSR sú prerokovávané informácie o prevádzkovej situácii na sieti, plnení GVD, stave bezpečnosti, konaných výlukách aj registrovaných pracovných úrazoch. Od začiatku roka do konca mája 2023 evidujeme 20 takýchto úrazov.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA — V rámci porady bola prednesená Správa Odboru interného auditu o Audite koľajovej mechanizácie v ŽSR s identifikáciou nedostatkov a návrhom riešení. Počas rokovania bol predstavený Plán projektu Prechod IS SAP na SAP HANA 4/2019. Plán projektu bol pripomienkovaný a odsúhlasený projektovým tímom a riadiacim tímom a následne schválený generálnym riaditeľom. Vedenie bolo podrobne informované o výsledku hospodárnia ŽSR za ostatné obdobie, kedy ŽSR hospodárili so ziskom. Vývoj výnosov je oproti roku 2022 pozitívny. Osobné náklady a náklady za nákup energií sú oproti roku 2022 vyššie. Informácia o implementácii opatrení projektu Lepšie fungovanie železníc ku 31. marcu 2023 pojednáva o vyčíslení realizovaných úspor a prognózu úspor v budúcom období

v jednotlivých opatreniach. Vedenie sa oboznámilo aj s Návrhom riešenia odstraňovania nedostatkov zistených pri komplexných previerkach na pracoviskách zamestnancov ŽSR.

Z aktuálnych aktivít NGRP informoval o požiadavke SSC o stanovisko k projektovej dokumentácii k opravným prácam na moste ponad železničnú trať v Seredi, ktorý musel byť pre havarijný stav vo štvrtok 11. mája uzatvorený pre dopravu i peších.

Vedenie sa oboznámilo s aktuálnym stavom prevodu vlastníctva zdravotníckych zariadení v správe ŽSR a priebehu rokovaní o predĺžení doby nájmu. Doteraz nebola predložená žiadna ponuka v rámci ponukového konania na žiadnu z polikliník.

Prerušenie práce z domácnosti v mesiacoch júl a august

Metodický pokyn GR k uplatneniu práce z domácnosti z 1. februára končí platnosť 30. júna. Z dôvodu nastavenia ďalšieho postupu a podmienok uplatnenia práce z domácnosti sa na porade Vedenia ŽSR prehodnocovalo súčasné využívanie práce z domácnosti a zvažovali sa možnosti predĺženia alebo zmeny podmienok využívania.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA — Rozhodnutím Generálneho riaditeľa ŽSR sa prerušuje poskytovanie práce z domácnosti v mesiacoch júl a august, ktoré sú primárne určené k čerpaniu dovolení. Opätovne sa umožní poskytovanie práce z domácnosti od septembra do decembra 2023 ako benefit minimálne za nezmenných podmienok.

Práca z domácnosti je pozitívne hodnotená v prípadoch, kde zamestnanci majú primerané technické vybavenie.

Obmedzene sa využíva na niektorých pracoviskách kvôli chýbajúcemu technickému vybaveniu, charakteru práce a zabezpečeniu funkčnosti pracovísk.

ŽSR na seminári Koľajová technika a infraštruktúra

V utorok 16. mája sa v Bratislave uskutočnil seminár Koľajová technika a infraštruktúra, ktorého súčasťou boli aj zástupcovia Železníc Slovenskej republiky.

AUTOR: Denis Dymo

BRATISLAVA — Nosnou témou seminára Koľajová technika a infraštruktúra bola „Výzva pre budúcnosť železničného sektora a implementácia nových technológií pre dopravu“. Rakúsko je globálnym lídrom v patentoch železničnej dopravy, 70 % produktov sa vyváža. Produkty pokrývajú plnú škálu – od koľajnicových nosičov k tratiam, bezpečnostné a kontrolné technológie a ľahké železničné systémy ako električky a systémy metra pre urbárne oblasti. Rakúsky železničný priemysel je v medzinárodnom porovnaní obzvlášť silný a inovatívny. Čo sa týka počtu vynálezov, Rakúsko je v tejto oblasti na poprednom mieste a vykazuje vysoké investície do výskumu a vývoja pre oblasť koľajových vozidiel pre železničnú dopravu v pomere na obyvateľa. Investuje sa do zabezpečenia najvyššej kvality a do technológií budúcnosti. Ďalšou „hnacou“ témou tohto odvetvia je autonómne jazdenie. Aj tu kráča rakúsky priemysel železničnej dopravy so súčasnosťou. A digitalizácia riadenia je ďalšou oblasťou vývoja v budúcnosti.

Za ŽSR odzneli 3 prezentácie. V časti Stratégia ŽSR riaditeľ odboru stratégie a zahraničnej spolupráce Miroslav Garaj predstavil ŽSR v úlohe manažéra železničnej infraštruktúry, ozrejmil naše základné úlohy, našu víziu a misiu na smerovanie rozvoja, základné údaje o železničnej infraštruktúre, výkonnosti dopravcov, čo všetko ovplyvňuje smerovanie ŽSR (vplyv EÚ — legislatíva, národné záujmy vlastníka, ktorým je Slovenská republika, a vlastné potreby a záujmy ŽSR). V časti železničných tratí a stavieb Ján Uhnávy, riaditeľ odboru železničných tratí a stavieb, ozrejmil aktuálny stav našich mobilných prostriedkov, koľajovej mechanizácie a potrebu investícií do oblasti údržby. Posledným príspevkom bola problematika oznamovacej a zabezpečovacej techniky, energetiky a elektrotechniky, kde Radoslav Bartovič, vedúci oddelenia GR O 460 a Ján

Rohlíček, vedúci oddelenia GR O 460, detailne analyzovali stav zariadení a zhodli sa na potrebe investícií aj do tejto oblasti.

„Účast zástupcov ŽSR na takomto type seminárov je žiaduca, pretože seminár je okrem nadviazania osobných pracovných kontaktov aj o možnosti dozvedieť sa z prvej ruky o nových trendoch a technológiách, ktoré môžu byť buď priamo, alebo po modifikácii použité v budúcnosti aj na železničnej infraštruktúre SR,“ uviedol riaditeľ Garaj. Ako príklady z mnohých uviedol — Optické senzory na sledovanie vlakov a monitorovanie infraštruktúry, ktoré dokážu vytvoriť senzorový systém založený na infraštruktúre využívajúcej existujúcu sieť optických káblov ako distribuovaný senzor. Nie je potrebné žiadne ďalšie vybavenie na trati. V praxi to znamená bezproblémové, nepretržité a presné sledovanie jazdy vlaku, poskytujúce údaje o jeho polohe, funkčnosti vlaku a rýchlosti v reálnom čase. Upozornenia na nebezpečenstvo prichádzajú v reálnom čase, čo umožňuje okamžitú reakciu na defekty kolies a koľajníc, vykoľajenie a „stratené“ vagóny. Systémy na sledovanie hluku a vibrácií, ktoré používa generátor ťažkých vibrácií, ktorý sa dá optimálne prispôbiť podmienkam podložia na simuláciu vibrácií v pomere 1:1. Cieľom je vývoj vhodných ochranných opatrení a optimalizácia nákladov (systémy hmota-pružina, podložky pod podvaly, balastové rohože a podobne).

„S rakúskymi zástupcami firiem a odborníkmi bola v rámci diskusie nadviazaná spolupráca a bolo dohodnuté, že v tomto type seminárov budeme pokračovať. Záštitu nad seminármi bude naďalej zabezpečovať obchodné oddelenie rakúskeho veľvyslanectva a osobne ho podporuje veľvyslankyňa Rakúska Margit Bruck-Friedrich, ktorá sa aj osobne na seminári zúčastnila,“ informoval riaditeľ Garaj.



Elektrifikácia nahradí motorovú trakciu elektrickou

Za účasti bývalého ministra dopravy Andreja Doležala, štátneho tajomníka ministerstva dopravy Jaroslava Kmeťa, generálneho riaditeľa ŽSR Miloslava Havrilu a zhotoviteľov zo spoločnosti ELTRA, bola v máji podpísaná zmluva na Elektrifikáciu a súvisiace rekonštrukcie na úseku trate Bánovce nad Ondavou – Humenné.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Ondej Mlynka

BRATISLAVA — Neelektrifikovaný úsek Bánovce nad Ondavou – Humenné bráni jazde vlakov osobnej dopravy v elektrickej trakkii na celej trase Košice – Humenné. V súčasnosti jazdia diaľkové a medziregionálne vlaky v motorovej trakkii aj na elektrifikovanom úseku Košice – Bánovce nad Ondavou. Elektrifikácia 33,5 km umožní náhradu motorových vozidiel za elektrické na celej 97-kilometrovej trati.

„Veľmi sa teším, že v čerpaní Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky sme premianti, darí sa nám spĺňať míľniky a toto je jedna z jeho vlajkových lodí. Podpisom zmluvy sa nám podarila veľká vec, investícia totiž v sebe zahŕňa modernizáciu, elektrifikáciu aj dispečerizáciu, čiže plníme komponenty ‚green‘ a ‚digital‘ z Plánu obnovy,“ vyzdvihol bývalý minister dopravy Andrej Doležal.

Cieľom projektu je zníženie negatívnych dosahov železničnej dopravy na životné prostredie a zlepšenie stavu železničnej infraštruktúry na trati. Okrem zníženia emisií skleníkových plynov povedie elektrifikácia aj k skráteniu jazdných časov vďaka lepšej dynamike jazdy elektrických vozidiel. Komplexná rekonštrukcia a modernizácia železničnej infraštruktúry zlepšia bezpečnosť prevádzky, umožnia zvýšiť maximálnu rýchlosť v závislosti od zvolenej alternatívy, povedú k ďalším časovým úsporám a znížia prevádzkové náklady ŽSR.

„Elektrifikácia trate je za dlhé obdobie najvýznamnejší projekt na ekologizáciu železničnej dopravy. Prinesie zlepšenie dopravnej obsluhy veľkej časti východného Slovenska. Po jeho realizácii budú medzi Košicami a Humenným jazdiť elektrické súpravy. Projekt umožní spojiť Humenné, Michalovce, Trebišov a Košice expresmi každých 60 minút oproti súčasnemu intervalu 120 minút, čo zlepší spojenie horného i dolného Zemplína s metropolou východu Košicami,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila.

Súčasťou projektu je okrem elektrifikácie aj rekonštrukcia trate a modernizácia zabezpečovacieho zariadenia. To umožní zvýšiť traťovú rýchlosť zo 100 na 120 km/h. Spolu s väčšou dynamikou elektrických vlakov to skráti cestovný čas o niekoľko minút.

Dielo „ŽSR, Elektrifikácia a súvisiace rekonštrukcie na úseku trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“ pozostáva z 3 častí diela (3 stavieb) nasledujúco:

Stavba A „ŽST Bánovce nad Ondavou (mimo) – ŽST Strážske (vrátane), KRŽŽ, koľ. č. 1“

Účelom stavby je komplexná rekonštrukcia železničného zvršku

a rekonštrukcia železničného spodku koľaje č. 1 v úseku Bánovce nad Ondavou – Strážske. Ide o trať s priaznivými smerovými pomermi, preto je vhodná na zvýšenie rýchlosti zo 100 km/h na 120 km/h. Stavba bude mať pozitívny prínos vo zvýšení traťovej rýchlosti, v zlepšení parametrov dopravnej cesty, znížení nákladov na údržbu, zlepší sa plynulosť jazdy a zvýši sa bezpečnosť.

Stavba B „ŽST Michalovce – staničné zabezpečovacie zariadenie“

Ide o integráciu technológií, a s tým súvisiacimi stavebnými prácami, ktoré vyplynuli z požiadaviek na ich implementáciu v rámci riadnej, bezpečnej a správnej funkcie staničného zabezpečovacieho zariadenia v ŽST Michalovce. Súčasťou rekonštrukcie SZZ je aj zrušenie stavadiel na obidvoch zhlaviach, elektrický ohrev výhybiek, demontáž izolovaných stykov a stavebné úpravy technologickej miestnosti vo výpravnej budove na osadenie nového zariadenia SZZ. Realizáciou stavby B sa výrazne prispeje k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy a budú vytvorené podmienky na dispečerizáciu trate v budúcnosti.

Stavba C „ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“

Účelom stavby je elektrifikácia existujúcej jednokoľajnej železničnej trate v úseku Bánovce nad Ondavou – Humenné, vykonanie ďalších požadovaných predelektrifikačných prác a zrealizovanie súvisiacej rekonštrukcie na tomto úseku železničnej trate. V stavbe ide predovšetkým o vybudovanie trakčného systému jednosmernej trakčnej sústavy 3 kV na izolačnú hladinu 25kV AC. Hodnota zákazky bola vysúťažená v sume 216 070 505,52 eura bez DPH. Lehota výstavby je 810 dní odo dňa odovzdania prvého staveniska.



Počas víkendu 10. a 11. júna 2023 sa uskutočnili významné oslavy dvoch železničných tratí v srdci Slovenska. Oslavami si železničari pripomenuli 150. výročie trate Zvolen - Banská Bystrica a rovnako 150. výročie úzkorozchodnej trate Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica.

AUTOR: Michal Tunega, SNÍMKY: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA — História prvej jubilujúcej trate sa začala písať už v 60. rokoch 19. storočia. Zvýšená potreba uhlia v uhorskom priemysle viedla k snahe využiť uhoľné zásoby šalgótarjánskeho revíru. Pridanou hodnotou mala byť možnosť pokračovať železnicou ďalej ku stredoslovenským banským mestám. Prvotné plány boli postaviť do roku 1866 železnicu Pešť – Lučenec a do roku 1870 železnicu Lučenec – Banská Bystrica. Výstavbu železnice však sprevádzali finančné problémy, pre ktoré sa vôbec nedarilo plniť plány. Pre Uhorsko však mala plánovaná železnica veľký význam, preto najskôr poskytlo štátnu podporu a neskôr celú železnicu odkúpilo. Úsek do Zvolena bol dokončený v júni 1871 a pokračovanie zo Zvolena do Banskej Bystrice bolo sprevádzkované 3. septembra 1873. Jubilujúca trať dnes tvorí súčasť dôležitého železničného spojenia.

Súčasne s vytyčovaním hlavnej Uhorskej centrálnej železnice prebehlo aj vymieravanie ďalšej trate – úzkorozchodnej železnice Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica. Na nej sa pôvodne plánovala animálna trakcia, ale nakoniec padlo rozhodnutie o parnej traktcii. Prevádzka železnice začala 10. augusta 1873 a trvala až do 27. októbra 1947, kedy bola zastavená z dôvodu prestavby na normálny rozchod 1435 mm.

Keďže sa na dobudovaní podieľala aj mládež, nová trať získala pomenovanie Trať mládeže.

Železnice Slovenskej republiky sa preto rozhodli v spolupráci s partnermi - Klubom historickej techniky pri rušňovom depe Zvolen, Spolkom Výhrevne Vrútky, Klubom železničných historických vozidiel Poprad, Železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia a Banskobystrickým samosprávnym krajom pripomenúť si tieto dve významné výročia jazdami historických vlakov a výstavou historických železničných vozidiel v rušňovom depe Zvolen. Sobota patrila šiestim historickým vlakom medzi Zvolenom a Banskou Bystricou, na ktorých sa vystriedali železničné ikony ako napríklad parné rušne 486.007 Zelený Anton, 477.013 Papagáj, 475.196 Šľachtická a motorové rušne T 678.0012 Pomaranč, T 478.2011 Zamračená a Okuliarniky T 478.3109 a T 478.3300. Súbežne od 9:00 do 19:00 prebiehala výstava historických železničných vozidiel v rušňovom depe Zvolen, kde bolo možné okrem vyššie spomínaných rušňov vidieť množstvo ďalších zaujímavých železničných vozidiel. Nedeľa bola venovaná jubilujúcej úzkorozchodnej trati. Pri tejto príležitosti bol vypravený historický motorový vlak zo Zvolena do Banskej Štiavnice a späť ťahaný motorovými vozňami M 131.1053 Hurvínek a M 262.0128 Dvašesťdvojka.



Témou stretnutia boli neprispôsobiví občania

Vo štvrtok 25. mája 2023 sa uskutočnilo stretnutie zástupcov samosprávy, mestských polícií a odborov železničnej polície PZ SR v Žiline a v Trenčíne. Témou pracovného stretnutia bolo zjednotenie postupov a prehĺbenie spolupráce pri riešení problémov s občanmi bez domova v priestoroch železničných staníc. Za generálne riaditeľstvo ŽSR bol prítomný generálny inšpektor Správnej rady ŽSR Branislav Škamla.

AUTOR: (red), SNÍMKA: ŽSR

BRATISLAVA — Rokovanie otvoril a viedol riaditeľ Oblastného riaditeľstva Žilina Krzysztof Awsiukiewicz. Prítomným predstavil obvod OR Žilina, legislatívny rámec, ktorý tvorí základ ŽSR a rovnako aj poslanie ŽSR. Zároveň na stretnutí identifikoval negatívne javy z pohľadu ŽSR, ako napríklad narastajúce problémy súvisiace so správaním ľudí bez domova v priestoroch železničných staníc, nedostatočné legislatívne zakotvenie tejto problematiky v zákone o dráhach, nárast sťažností od cestujúcich a mnohé iné problémy súvisiace s ľuďmi bez domova. Prezentoval ako ŽSR postupuje pri minimalizácii negatívnych javov s neprispôsobivými občanmi. ŽSR uzatvárajú čakárne, na staniciach sú lavičky so sektorovým sedením, pravidelné a mimoriadne upratovanie priestorov, trvalé hliadky SBS. Možnosti zlepšenia vidí Awsiukiewicz v lepšej koordinácii spolupráce v regiónoch, presnejšom vymedzení kompetencií PZ SR, MsP, vzájomnej informovanosti o prijatých opatreniach, preventívnej činnosti v priestoroch železničných staníc či hľadaní finančných zdrojov na širšie využitie SBS v staniciach.

Zástupcovia samospráv deklarovali vysoko kvalifikovanú odbornú prácu v integrácii osôb bez domova späť

do normálneho života. Tiež informovali o množstve finančných prostriedkov, ktoré ročne investujú do tejto oblasti, či už ide o nocľahárne, prezliekarne, krízové centrá a podobne. Samosprávy vyzdvihli aj prácu mestských polícií v tejto oblasti, ich terénnu dennodennú prácu s problémovými občanmi, ich monitoring, preventívnu činnosť, rozhovory. Deklarovali, že bez tejto činnosti by bezdomovcov v železničných staniciach bolo oveľa viac. Poukázali na fakt, že mestské polície, ako súčasť samosprávy, nemôžu nahrádzať činnosť štátu a nepretržite strážiť priestory železničných staníc.

Všetci prítomní sa zhodli na tom, že bezdomovectvo je extrémna forma sociálnej exkurzie, že ide o celospoločenský problém a nie je možné ho úplne odstrániť. Situáciu by pomohlo vyriešiť zavedenie kamerových systémov s monitoringom štátnej, prípadne mestskej polície, zavedenie strážnych služieb v železničných staniciach, rovnako tiež legislatívne ukotvenie tejto problematiky v zákone. Prítomní poukázali na potrebu opätovného zriadenia zachytných staníc, ktoré by vytvorili priestor pre odvedenie osôb, ktoré vykonalí priestupok. Za dôležité považujú aj väčšie zainteresovanie 3. sektora do riešenia problematiky.



Absolventský program ako príležitosť pre mladých

Absolventský program ŽSR je plán zameraný na tohtoročné absolventky a absolventov stredných a vysokých škôl, ktorí majú záujem pracovať v našej spoločnosti. Môžu sa tak stať súčasťou tímu, v ktorom pracujú skúsení odborníci, majú možnosť spoznať jednotlivé činnosti a oboznámiť sa s prebiehajúcimi procesmi.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA — Aj tento rok, znovu prostredníctvom absolventského programu, umožňujeme mladým študentkám a študentom jednoduchšie sa zaradiť do pracovného procesu, naštartovať svoju kariéru a podieľať sa na bezpečnom chode železničnej prevádzky. Po ukončení štúdia je o niečo náročnejšie plynulo prejsť z bezstarostných chvíľ do plného nasadenia pracovného života. Preto je absolventský program vytvorený so zámerom, aby pomohol budúcim odborníkom adaptovať sa na nové prostredie a získať potrebné skúsenosti.

V stredu, 26. apríla 2023 sa ŽSR zúčastnili na podujatí Interview Day 2023 v Trnave, kde sa absolventom stredných odborných škôl predstavovali pracovné príležitosti v ŽSR, najmä pre prevádzkové profesie. Pre prevádzkové pozície je vhodné najmä dopravné, elektrotechnické, stavebné alebo strojnícke vzdelanie, vyučenie alebo úplné stredné vzdelanie. Budúci výpravca alebo signalista však nemusí mať nutne ukončené vzdelanie dopravného alebo technického

zamerania, ale môže mať aj gymnázium alebo obchodnú akadémiu. Samozrejme, privítame aj vysokoškolsky vzdelaných absolventov.

Absolventský program prebieha v rámci jedného roka, počas ktorého si absolvent môže zlepšiť odborné schopnosti a rozvinúť osobný potenciál.

Ak poznáte vo svojom okolí aktuálne končiaceho študenta alebo máte doma čerstvého absolventa strednej, ale aj vysokej školy s adekvátnym vzdelaním, ktorý by rád pracoval v kolektíve ŽSR, neváhajte im o absolventskom programe porozprávať a motivovať ich na ďalšiu spoluprácu s nami.

Veríme, že mladí nováčikovia dokážu oživiť aj váš pracovný kolektív. Vzájomne sa dokážeme učiť jeden od druhého, preto ak aj na vaše pracovisko pribudne takýto nový kolega, uvítajte ho a so železničarskou hrdosťou mu odovzdávajte svoje skúsenosti.

LETNÁ TURISTICKÁ SEZÓNA

S príchodom leta by sme vám chceli pripomenúť aj možnosť využívania zahraničných cestovných výhod. O tieto výhody môžu požiadať zamestnanci, ktorí majú platný železničný preukaz a odpracovali na železnici jeden rok. Zamestnanci môžu požiadať o cestovné výhody aj pre rodinných príslušníkov podľa nárokovosti v jednotlivých železničných spoločnostiach.

Baltské more

Poľská spoločnosť Koleje Doł-
nośląskie (KD) bude od 24. 6. do
27. 8. na prepravu využívať komerč-
ný spoj KD Premium (KD-P) na trase
Wrocław Gł. – Świnoujście.

Platné budú iba lístky, ktoré boli za-
kúpené v súlade so samostatnými
tarifnými podmienkami.

Baltské more
KD Premium
Wrocław Gł.
Świnoujście

24. 6. — 27. 8.

Tabuľka nárokovosti na voľné
lístky FIP je uverejnená na
intranetovom portáli ŽSR
v časti „Informácie a služby/
zamestnanecké výhody“.

Pred cestou
odporúčame informovať
sa na konkrétne spoje
a možné príplatky na
stránkach jednotlivých
železničných spoločností.

Chrovátsko

K moru môžete ísť pohodlne a pritom
ekologicky. Od 3. mája do 7. októbra
je možné zakúpiť si lístky na Autovlak
z Bratislavy do Splitu, ktorý odchá-
dza z Hlavnej stanice každú stredu,
piatok a nedeľu o 15.53 hod.

Bližšie informácie sú dostupné
na stránke ZSSK.

Chrovátsko
ZSSK
Bratislava
Split

3. 5. — 7. 10.

Konferencia Moderná elektrická trakcia 2023

V polovici apríla sa vo varšavskom Dome techniky uskutočnila medzinárodná vedecko-technická konferencia Moderná elektrická trakcia. Zatiaľ čo v minulosti bola jej organizácia celá na pleciach Technickej univerzity vo Varšave (Politechnika Warszawska), v tomto roku ju pripravilo Združenie poľských dopravných inžinierov a technikov (Stowaryszenie inżynierów i techników komunikacji rzeczpospolitej polskiej).

AUTOR: Ján Rohlíček, SNÍMKA: sitkrp.com

VARŠAVA — Témou konferencie boli výzvy a príležitosti v súvislosti s pripravovanou prevádzkou striedavej elektrickej trakčnej siete na poľských železničiach. Od toho sa odvíjalo zloženie účastníkov, ktorými boli nielen domáci inžinieri a vedecí pracovníci, ale aj odborníci z krajín, v ktorých je trakčná sieť striedavého prúdu frekvencie 50 Hz a menovitého napätia 25 kV (ACETS) v prevádzke, alebo jej prevádzku pripravujú. Vďaka dobrým kontaktom O 460 GR ŽSR s našimi technickými partnermi zo zahraničia preto na konferencii nechýbala ani delegácia ŽSR.

V rámci Iniciatívy troch morí sa na kostre koridorov TEN-T tvorí sieť vysokorýchlostných železničných prepojení (VRT) dvanástich východo- a stredoeurópskych krajín. Vysokorýchlostná železnica musí v novovybudovaných úsekoch umožňovať dopravu vlakov rýchlosťou aspoň 250 km/h, čo predstavuje výzvu z pohľadu napájania hnacích jednotiek elektrickou energiou. Vzhľadom na nízku výkonnosť jednosmernej

trakčnej siete 3 kV (DCETS) je jej využitie na napájanie VRT prakticky nevhodné. Preto sa ACETS pripravuje aj v krajinách, v ktorých s ňou doteraz nemali žiadne skúsenosti, akými sú Poľsko, Lotyšsko či Estónsko. Technickým partnerom na vypracovanie projektov napájania pre VRT sú francúzske železnice, ktoré majú s vysokorýchlostnými vlakmi (vlakmi TGV) viac ako 40 rokov skúseností. Z tohto dôvodu sa pri napájaní zvyčajne uvažuje s výkonnejším variantom ACETS 2 x 25 kV, 50 Hz.

Sieť VRT v rámci Iniciatívy troch morí je vo vysokom štádiu projektovej prípravy v Pobaltí a Česku, ako aj v Poľsku. V rámci Rail Baltica sa plánuje vystať 870 km úplne novej železničnej trate normálneho rozchodu, na ktorej sa cestovný čas z Tallinu do Vilnius skráti na 3 a 3/4 hodiny. V Poľsku (projekt Centralny punkt komunikacyjny) plánujú 12 tratí, v rámci ktorých sa okrem prebudovania existujúcich spojení postaví 2 000 km nových železničných tratí prepájajúcich nové hlavné letisko so všetkými krajskými

centrami v čase neprevyšujúcom 2,5 hodiny. V Česku projektované rýchle spojenie Prahy a Brna skráti vzdialenosť medzi týmito mestami na hodinu a bude súčasťou prepojenia Berlína s Viedňou a Rímom.

Okrem problémov a príležitostí v oblasti technológie napájacích staníc a trakčného vedenia sa na konferencii diskutovalo o spôsobe plánovania, projektovania a optimalizácie návrhov všetkých častí trakčnej elektrickej siete využívaním výsledkov pokročilých simulácií správania sa elektrických sietí a mechanických systémov. Skúsenosti zúčastnených organizácií poukazovali na platnosť príslovia o potrebe dvakrát merať a raz rezať, čo síce predlžuje prípravu investície, zvyšuje náklady na projekciu, avšak v konečnom dôsledku zlacňuje prevádzku celého systému napájania v budúcnosti. Podstatou návrhu trakčných sietí je poznanie prevádzkových požiadaviek, t. j. odpoveď na otázku, čo chceme napájať a aké sú požiadavky dopravného systému. Veľkou témou bolo taktiež využívanie výkonovej elektroniky pri napájaní ACETS. Napájacie stanice na báze statických frekvenčných meničov sú už

v prevádzke v Správe železníc v Českej republike a naprojektované v rámci siete Rail Baltica či elektrifikácie konvenčnej trate litovských železníc medzi Vilniusom a Klaipėdou. Z uvedeného dôvodu sa toto technické riešenie dostalo aj do technických špecifikácií pre VRT v Poľsku, keďže má potenciál optimalizovať prevádzku trakčnej siete a zjednodušovať ich integráciu do verejnej napájacej siete. V celej Európe totiž verejné rozvodné siete prechádzajú prestavbou smerujúcou k inteligentným napájacím sieťam.

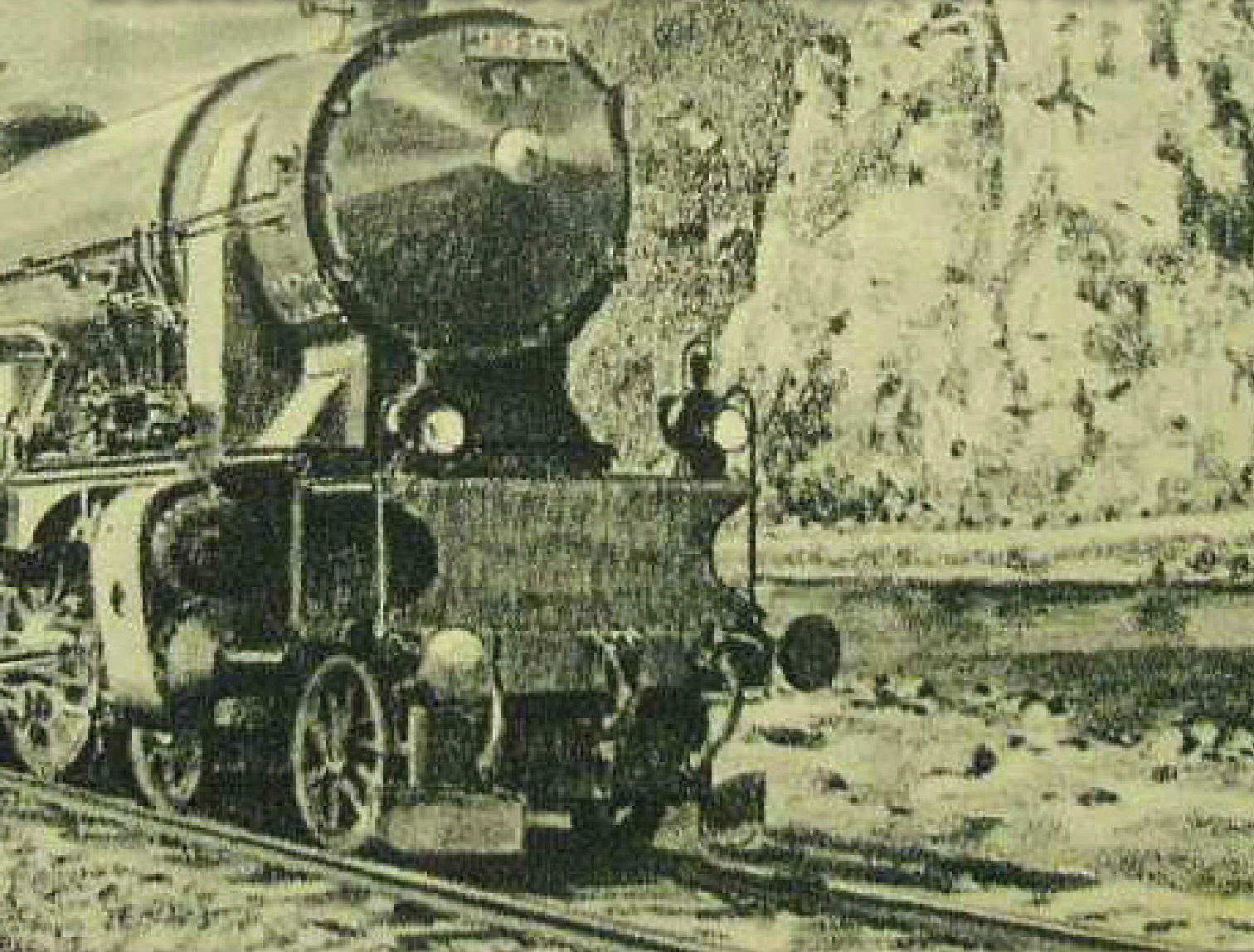
Delegácia ŽSR na konferencii prezentovala naše 60-ročné skúsenosti s prevádzkou ACETS. Vysvetľovala príčiny našej snahy zjednotiť trakčné siete práve v prospech ACETS. Priblížila pripravovaný návrh postupov pri príprave systému napájania, ktorým chce ŽSR zlepšiť kvalitu vstupov pre projektantov trakčných sietí a vypracovať zoznam požadovaných výstupov, ktoré potom bude železnica vedieť využiť pri prevádzke trakčnej siete. Je potrebné definovať podklady od jednotlivých zložiek železnice. Zdôrazňovali sme našu snahu o jednoduché riešenia, keďže technická jednoduchosť je práve veľkou výhodou ACETS.



DEJINY KOŠICKO- BOHUMÍNSKEJ ŽELEZNICE

V ROKOCH 1918 AŽ 1945

ČASŤ III: PREVZATIE
KOŠICKO-BOHUMÍNSKEJ
ŽELEZNICE DO ŠTÁTNEJ SPRÁVY



Prvé roky existencie Československej republiky (ČSR) sú poznamenané obhajovaním územných nárokov voči Maďarsku po rozpade Rakúsko-Uhorska a uplatňovaním práva nového štátu na jeho spravovanie pre dobro všetkých obyvateľov.

AUTOR: JĎ, SNÍMKA: archiv ŽSR

BRATISLAVA — Začiatky boli ťažké vo všetkých oblastiach spoločnosti, keďže 1. svetová vojna prehĺbila nedostatok potravín, spotrebného tovaru a paliva (hlavne uhlia na vykurovanie a chod priemyslu). Konsolidáciu pomerov skomplikovali veľké politické zmeny v Európe v závere vojny, ktoré spôsobili rozpad tradičných ekonomických vzťahov. Všetci sa spoliehali na vlakovú dopravu, ktorá mala prepravovať osoby a dovážať životne dôležité tovary, ale aj železnice museli riešiť množstvo organizačných, technických, personálnych a paradoxne aj politických problémov.

Na rozdiel od Slovenska sa prevzatie železníc v českých krajinách do správy Československých dráh (ČSD) konalo v podstate bez problémov. Negatívny postoj maďarských železničiarov k ČSR a jej inštitúciám komplikoval prevádzku. Na KBŽ, kde maďarskí zamestnanci tvorili asi 90 % personálu, sa agitovalo proti železničiarom z českých krajín, ktorí obsadili pracovné pozície po odídených maďarských železničiaroch, a vyskytovali sa prípady, keď Maďari šikanovali svojich slovenských kolegov. Viacero malých štrajkov v druhej polovici roka 1919 – zámienkami na ich konanie boli malé prídely potravín, ale pohnútky mali aj politické príčiny – prispelo k tomu vydanie nariadenia vlády ČSR 6. októbra 1919 o prevzatí riadenia prevádzky na KBŽ a jej vedľajších tratí Riaditeľstvom štátnych železníc (RŠŽ) v Košiciach. Úsek trate KBŽ, ležiaci na tzv. plebiscitnom území Sliezska, nemohol byť prevzatý, pretože sa ešte nevedelo, či toto územie prípadne ČSR alebo Poľsku. Nakoniec v júli 1920 pripadlo sliezske územie ČSR na základe rozhodnutia veľvyslaneckej komisie v Paríži, ktorá tak urobila aj s ohľadom na dôležitosť KBŽ pre Československo.

Akciovej spoločnosti KBŽ zostalo vlastnícke právo, možnosť disponovať s prevádzkovými prostriedkami, určovať tarify a schvaľovať výdavky týkajúce sa stavebných záležitostí železnice. RŠŽ Košice malo za úlohu prijímať opatrenia na zabezpečenie poriadku a bezpečnosti prevádzky. Slávnostné prevzatie KBŽ sa uskutočnilo 18. marca 1920 a postupne sa vykonali opatrenia

na účelné riadenie KBŽ. Bývalý maďarský správca prevádzky KBŽ zorganizoval protestnú akciu v Košiciach za účasti 24 dôverníkov z pracovísk a viac ako 200 zriadencov prevádzkového riaditeľstva KBŽ, ktorou sa demonštroval nesúhlas personálu KBŽ s prevzatím železnice štátom. Spísal sa majetok KBŽ – budovy, vozidlá, zariadenia, zásoby, peňažná hotovosť so stavom k 1. 1. 1920. Prevádzkové riaditeľstvo KBŽ bolo zlúčené s RŠŽ Košice tak, že personál jednotlivých oddelení bol pridelený k príslušným oddeleniam RŠŽ Košice. RŠŽ Košice malo právomoc použiť personál KBŽ aj na iných tratiach spravovaných ČSD, ak to bolo hospodárne.

ČSR musela legislatívne zasiahnuť do riadenia súkromných podnikov, aby zabezpečila strategické záujmy štátu v dopravnom sektore. Na základe výnosu zo dňa 26. 1. 1921 v zmysle zákona č. 690 Zb. z. zo dňa 22. 1. 1920 o prevzatí súkromných železníc do štátnej správy bola KBŽ spolu s vedľajšími traťami prevzatá do štátnej správy. A tak od 1. 2. 1921 riadenie KBŽ prevzalo Ministerstvo železníc ČSR a týmto dňom je aj datované oficiálne prevzatie prevádzky, ale s finančnou účinnosťou od 1. 1. 1921.

Hoci sa hneď po vzniku ČSR (r. 1918) zaviedol československý jazyk ako služobný, na pracoviskách sa hovorilo po maďarsky ešte v r. 1920 a úradné listy vydávané riaditeľstvami ČSD sa prekladali do maďarčiny. Na stanice a pracoviská prišiel v marci 1920 telegrafický obežník nariaďujúci výhradné používanie služobného jazyka. Zamestnanci KBŽ dostali lehotu na osvojenie si služobného jazyka a dovtedy sa mohla používať nemčina ako pomocný jazyk. Ďalší telegrafický obežník umožnil zriadencom KBŽ vystúpiť zo služieb ČSD s vyplatením odchodného. Pretože to využili viacerí vyššie postavení úradníci a tiež ďalší zamestnanci sympatizujúci a podporujúci iredentistické hnutie, prinieslo to upokojenie pomerov na KBŽ. Aj tak sa ešte vyskytli menšie narušenia prevádzky na KBŽ. Ako napr. v júli 1920 štrajk vo Vrútkach, ktorý sa po piatich 12-hodinových zmenách skončil, pričom počas štrajku personál KBŽ nahradili zamestnanci ČSD. V polovici decembra 1920 sa robotníci hlavných dielní vo Vrútkach pokúsili o prevrat (označovaný ako komunistický puč), obsadili výhrevňu i dopravnú kanceláriu, ale privolané vojsko nastolilo poriadok, vzbúrencov zatklo a dvadsiatim siedmim komunistom súd vymeral nepodmienečné tresty. Nasledujúci rok už priniesol väčší pokoj a poriadok, o čom si povieme v ďalšom pokračovaní.



ŽSR na stretnutí členov nákladného koridoru RFC Amber

Vo štvrtok 18. mája 2023 sa v priestoroch terminálu METRANS (Danubia) v Dunajskej Strede uskutočnilo stretnutie vedúcich orgánov nákladného koridoru RFC Amber so zástupcami dopravcov a terminálov.

AUTOR: Odbor 210, SNÍMKY: VPE

DUNAJSKÁ STREDA — Železničný koridor nákladnej dopravy RFC Amber začal svoju činnosť v roku 2019. Združuje päť manažérov infraštruktúry (PKP-PLK, ŽSR, MÁV, Gysev a SŽ-I) a jedného prideľovateľa kapacity infraštruktúry (VPE). Hlavným cieľom koridoru je zvýšenie konkurencieschopnosti medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy spojením dôležitých priemyselných centier s intermodálnymi terminálmi Poľska, Slovenska, Maďarska a Slovinska vrátane prepojenia prístavov Baltského a Jadranského mora,

ako aj zabezpečenie efektívneho prepojenia na euroázijské železničné trate a smerom na juhovýchod Európy do Srbska.

Stretnutia s poradnými skupinami koridorov (RAG&TAG) sa konajú na koridoroch RFC pravidelne, najmenej raz ročne. Dávajú priestor a príležitosť na výmenu názorov a praktických skúseností s využívaním koridorov. S cieľom zatraktívniť tieto stretnutia vznikla iniciatíva, aby sa (pokiaľ je to možné) stretnutia konali v niektorom z terminálov intermodálnej

dopravy, využívajúcom trate začlenené do siete RFC. Majiteľ alebo prevádzkovateľ terminálu týmto dostáva možnosť odprezentovať zúčastneným oblasť svojej činnosti a posilniť medzinárodnú spoluprácu v oblasti preprav v koridore RFC.

Spoločnosť METRANS (Danubia), v spolupráci so ŽSR organizovala stretnutie v priestoroch intermodálneho terminálu v Dunajskej Strede. Zúčastnilo sa na ňom 20 účastníkov zo všetkých štyroch krajín koridoru vrátane zástupcov ministerstiev dopravy Slovenska a Maďarska. Po úvodných príhovoroch vystúpil so zaujímavou prezentáciou M. Franc, riaditeľ železničnej dopravy a prepravy METRANS Danubia, ktorý informoval o profile METRANS GROUP, o prevádzke a službách siete terminálov a o budúcich rozvojových plánoch spoločnosti, čo okrem iného zahŕňa aj modernizáciu a zriadenie nového terminálu v maďarskom Zalaegerszeg v roku 2024.

Zástupcovia koridoru Troche, Hány (Gy-sev) a Stanczak (PKP-PLK) odprezentovali informácie a novinky súvisiace s RFC Amber. Okrem nových cieľov koridoru bol predstavený aj nový IT nástroj RNE na poskytovanie informácií o dočasných obmedzeniach kapacity (TCR), ktorý bude postupne zavádzaný v celej sieti koridorov RFC vrátane RFC Amber. Diskutovalo

sa o zlepšení frekvencie zverejňovania obmedzení kapacity, ako aj o príčinách stagnujúceho dopytu po trasách ponúkaných koridorovým OSS. Zo strany dopravcov bola vznesená požiadavka na rozpracovanie možných postupov na koordináciu dopravy medzi manažermi infraštruktúry a terminálmi.

Hovorca RAG-TAG András Nyíri vo svojej prezentácii informoval o výzvach a ťažkostiach, s ktorými sa stretávajú zákazníci pri využívaní koridoru. Zdôraznil napríklad problémy s formálnymi požiadavkami kladenými na dopravcov pri prekračovaní slovensko-maďarskej hranice, problémy pri presmerovaní vlakov počas výluky trate Budapešť - Kelebia a nedostatky v návrhu budúcej siete TEN-T, pokiaľ ide o spojenie s terminálom Malaszewicze na poľskej východnej hranici.

Posledná časť stretnutia bola venovaná prehliadke intermodálneho terminálu, jedného z najväčších uzlových terminálov spoločnosti METRANS. Prevádzkový riaditeľ Mezey ukázal prítomným terminál a jeho zariadenia vrátane opravovne rušňov a vozňov. Výsledky prehliadky a podnetnej diskusie budú určite dobrým podnetom na pokračovanie medzinárodnej spolupráce a koordinácie v rámci RFC Amber, ako aj celej siete RFC.



Nový grafikon zlepši vlakové spoje v regiónoch

Nová, druhá zmena grafikonu, ktorá vstúpila do platnosti v nedeľu 11. júna 2023 priniesla niekoľko pozitívnych správ pre cestujúcich. Železničné spoje sa zlepšia na Kysuciach, v Tatrách, v okolí Nitry či v Šuranoch.

AUTOR: (red), Zdroj: ZSSK

BRATISLAVA — Najdôležitejšou zmenou v rámci Grafikonu vlakovej dopravy 2022/2023 je pridanie zastávok v Trnave a Liptovskom Mikuláši pre ranné a večerné IC vlaky. Zlepší sa aj prípoj v Košiciach. Vlak R 931 bude vedený v predĺženom úseku, teda už od Žiliny až do Zvolena a pôjde denne, vlak R 946 zo Zvolena do Vrútok bude rovnako premávať na dennej báze.

Regionálna a prímestská doprava sa zlepší nielen v okolí Nitry, ale aj v Šuranoch a Tatrách. Os 5101 (Leopoldov 4:19 — Nitra 5:09) a Os 5146 (Nitra 21:17 — Leopoldov 22:07) budú premávať denne. Návoz posledným vlakom z Nitry do Leopoldova bude zabezpečený aj v sobotu a návoz s prvým vlakom z Leopoldova do Nitry bude zabezpečený aj v nedeľu. Posledný REX 1817 (Trnava 21:07 — Nitra 21:54) bude zrušený, nahradí ho Os 5147 (Trnava 21:07 — Nitra 22:13), ktorý bude zastavovať na každej zastávke na tomto úseku, okrem Brestovian.

Na trati Šurany — Zlaté Moravce pribudne spojenie v stanici Šurany zo smeru Zlaté Moravce a späť na rýchliky v smere do Bratislavy a na osobné vlaky smerom na Nové Zámky predpoludním aj počas pracovných dní. V úseku Poprad-Tatry — Kežmarok — Stará Ľubovňa sa doprava trochu zahusťí. Počas pracovných dní v špičke dôjde k predĺženiu 2 párov vlakov vedených doposiaľ len po Kežmarok aj na úsek Kežmarok — Stará Ľubovňa.

Počas hlavnej letnej turistickej sezóny, teda od 1. júla do 3. septembra sa na trati Starý Smokovec — Tatranská Lomnica navýšia vlakové spoje v najviac vyťažených časoch. Na východe Slovenska pribudne na trati Prešov — Kysak nočný rýchlik R 614 Zemplín do Kysaku, ktorý bude premávať počas nedeľí. Na

trati Prešov — Humenné sa navýši počet vlakov cez pracovné dni v najviac vyťažených časoch.

Grafikon myslí aj na ľudí, ktorí cestujú vlakom na Mariánsku púť. Na trati Spišská Nová Ves — Levoča preto vypraví v dňoch 1. - 2. júla vlaky určené na presun veriacich do a z Levoče v rámci podujatí súvisiacich s Mariánskou púťou.

Na linkách Vrútky — Prievidza a Horná Štubňa — Zvolen čakajú cestujúcich úpravy časových polôh všetkých vlakov regionálnej dopravy z dôvodu eliminácie meškaní. Trasy viacerých vlakov, ktoré premávali na úseku Horná Štubňa — Hronská Dúbrava, budú predĺžené do a zo Zvolena.

Zlepšenie čaká aj región Kysuce na severozápade Slovenska. Na linkách Čadca — Makov a Čadca — Zwardoň dôjde k zmenám vo vedení vlakov v čase rannej dopravnej špičky. Vyhovelo sa tak požiadavke samosprávy na zlepšenie spojenia do zamestnania v Kysuckom Novom Meste.

Nové vlaky pribudnú aj na linke Tisovec — Brezno a zavedené budú dva vlaky v pracovné dni okrem letných školských prázdnin (vtedy budú premávať sezónne spojenia). Na linke Lučenec — Fiľakovo budú denne zavedené dva večerné vlaky pre zlepšenie dopravnej obsluhy úseku vo večerných hodinách.

V grafikone pribudol aj nový prípoj v Hronskej Dúbrave na nedeľný vlak R 17840 URPÍN do Bratislavy. Z Banskej Štiavnice pôjde Os 5758 o 10 minút skôr, teda 15:15, aby v stanici Hronská Dúbrava zabezpečoval v nedeľu prípoj pre cestujúcich do Bratislavy na rýchlik R 17840.



Stretnutie po 60 rokoch

V sobotu 17. mája sa v Piešťanoch po šesťdesiatich rokoch stretli maturanti Strednej ekonomickej školy (SEŠ) v Trnave.

AUTOR: Denis Dymo,

SNÍMKA: archív L. Martinkovič

PIEŠŤANY — Ako už býva zvykom, v tradičných 5-ročných intervaloch sa na Slovensku organizujú stretnutia bývalých spolužiakov, najmä zo stredných škôl. Inak tomu nebolo ani v prípade maturantov zo Strednej ekonomickej školy (SEŠ) v Trnave, ktorí sa stretli už na úctyhodnom 60. výročí od ukončenia ich štúdia na SEŠ. Účastníci výročného stretnutia sa zišli v reštaurácii Semafor v Piešťanoch a viedli zaujímavé rozhovory o tom, ako sa zmenil ich život od r. 1963 a v dobrej atmosfére zaspomínali na časy minulé. Stretnutia sa zúčastnili Vojtech Benko, Marián Filo, Božena Gajdová, Štefan Jurák, Ladislav Martinkovič, Karol Miko, Elena Hrnčárová, Eva Čerňanská, Mária Benkovská, Miroslav Vrždíak, Jozef Strišš a zo zdravotných dôvodov sa nezúčastnili Ľubica Jančová, František Kráľ, Ján Orechovský, Miroslav Ridzoň a Ivan Satury. My z redakcie Železničného Semaforu im želáme, aby sa takto stretli v zdraví aj o ďalších 5 rokov.



Elektrifikácia Bánovce nad Ondavou — Humenné

Od môjho detstva ma sprevádza hvizd píšťalky vypraveného vlaku a koľaje, ktoré sa skrúcajú do neznáma. Vyrastal som v Humennom, neďaleko železničnej trate. Vždy som sa tešil na výlet vlakom. Mal som ho za odmenu. Neskôr som vlakom cestoval ako študent vysokej školy, potom som sa ním vracal z Bratislavy domov. Dúfal som, že sa raz Zemplínčania dočkajú moderných elektrických vlakov. Dnes sa sen stáva realitou. Na konci mája odštartoval projekt elektrifikácie úseku trate Bánovce nad Ondavou – Humenné.

Modernizácia pozostáva z elektrifikácie a obnovy 33,6 km železničnej trate a povedie k zvýšeniu maximálnej rýchlosti na 120 km/h. Využívanie elektrických vlakov zabezpečí skrátenie cestovnej doby. Na trati sa budú využívať najnovšie vlakové súpravy a vozne, čo uvítajú najmä cestujúci.

Frekvencia vlakových spojení sa navýši na hodinové intervaly a cesta do Košíc sa tak pre obyvateľov Horného a Dolného Zemplína stane dostupnejšia. Východ Slovenska potrebuje investície do zelenej dopravnej infraštruktúry. Ak chceme, aby ľudia cestovali vlakmi a využívali zelenú dopravu, musíme pre nich budovať a modernizovať železničnú sieť. Presne ako v Humennom.

Jaroslav Kmeť
Štátny tajomník MDV SR

Blahoželáme





Poďakovanie

Spomíname

Vaše príspevky do júlovej spoločenskej rubriky môžete posilať
na adresu zsemafor@zsr.sk do 12. júla 2023.

Manželia sa ráno pohádali. On povedal, že sa ide za dedinou hodiť pod vlak a odišiel. Lahol si na koľajnice a čakal. Na obed ho tam našla manželka s obedárom a hovorí mu: - Ty budeš určite hladný. Ja som ti zabudla ... tajnička .				Pomôcky: ADAST, Papua, Rakov	skratka strojárskoho podniku v Adamove	zaťov otec	usadenina	štvorček (typ.)	krájala	Pomôcky: ELAL, lept, Tibava	tlač, po česky	ľavo- stranný prítok Hrona	Inter City	EČV okr. Košice
				po európsky vycvičený africký vojak						úskok, lešť kremík (zn.)				
				3										
				úhor, po nemecky starogréc. boh lesov				peňažný prospech les					5	plošné miery
Jozef Vydroš	značka traktorov vyrábaných v Brne	4	výzva k tichu obruba obrazu				značka hektára ťažobné miesto			číní ruský prozaik (Konstantín)				
náhla zmena						alkoholický nápoj vlastnila					dôveruj časť čížmy			
odušev- nenie					francúz. herec majetok nevesty							prezývka Ernesta Guevaru popevok		
na tom mieste				nádoba na kúpanie biograf					minimum, neveľa prijímal tekutinu					lopta za čiarou ihriska (šport.)
v poriadku (z anglič.)			egyptská obj. jednot. obec v okr. Sobrance					pracovné rokovanie francúz. tenista						
obraz vyrytý do dosky						žen.meno (12.7.) Zlatica (domác.)						tretia dvojhláska Indonézska provincia		
Pomôcky: etol, Ino, Noah, Simonov	grafická technika hlbkovej tlače	dcéra kráľa Kadma pohonná zmes			Zoltán (domác.) let.spoloč. Izraela						remíza v šachu býv. český futbalista			
pretože				žen. meno (24.5.) nespi				Voice Risk Analysis Jozef (domác.)					kaukazská horská osada, ail	klamstvá
značka elektro- spotrebi- čov			pocit šťastia, Evidenčné číslo						páľava (bás.) znížený tón "E"					
1								2						
tiskala								zostali						

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnú odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
 Krížovka z minulého čísla: „Ja mám iba sedem, začúvajte mi o euro naspäť.“ Výhercovia: Jozef Ž., Jana V., Darina C.

Šéfredaktorka

Lucia Lizáková
 T: 920/7801
 E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo - dymo.denis@zsr.sk
 Ria Feik Achbergerová -
 feikachbergerova.ria@zsr.sk

Grafická úprava

Dávid Bozsaky - bozsaky.david@zsr.sk
 Ondrej Mlynka - mlynka.ondrej@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: Ria Feik Achbergerová
 Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk
 Tlač a distribúcia: 2imPress, spol. s r. o., Vajnorská 135, 831 04 Bratislava





XVII. ročník stretnutia bývalých prednostov ŽST

V piatok 2. júna 2023 sa v Bratislave uskutočnil v poradí už XVII. ročník stretnutia bývalých prednostov železničných staníc v obvode oblastných riaditeľstiev Trnava a Žilina.

AUTOR & SNÍMKA: Denis Dymo

BRATISLAVA — Pre takmer 50 účastníkov stretnutia bol v tento deň pripravený bohatý program. Po úvodnom stretnutí na hlavnej stanici v Bratislave sa následne presunuli historickým vlakom po bratislavských spojkách (železničná stanica Bratislava východ, Bratislava Nové Mesto, Bratislava ústredná nakladná stanica, Bratislava Petržalka), čo účastníci využili na intenzívne rozhovory a spomienky na svoje zväčša celoživotné pôsobenie na železnici.

Pamätník obetí železničných nešťastí v obvode ŽST Bratislava — východ si bývalí železničiarri pripomenuli položením vencov po prihovore riaditeľa Železničného múzea Slovenskej republiky Michala Tunegu. Ten ich následne previedol aj rôznymi expozíciami múzea.

Po ukončení jazdy sa všetci presunuli do jedálne Závodu služieb železníc, kde bol podaný obed, odovzdané reklamné predmety a minútou ticha si železničiarri pripomenuli všetkých bývalých kolegov, ktorí nás za ostatné roky opustili. Organizáciu tradičného podujatia pripravili členovia výboru Stavovské združenie prednostov (SZP) — Pavol Orzságh, Miroslav Capek, Miroslav Cingel, Pavol Feranec a Peter Rajčák. Účastníkov stretnutia prišli priamo do priestorov jedálne závodu služieb osobne pozdraviť a prihovoriť sa námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku Milan Kubiček, riaditeľ OR Žilina Krzysztof Awsiekiewicz a bývalý riaditeľ OR Trnava Ján Uhnávy. Atmosféra stretnutia bola veľmi priateľská, čomu dopomohlo i nádherné slnečné počasie počas celého podujatia.



Počas Noci múzeí a galérií otvorili veľkú vodáreň

Železničné múzeum Slovenskej republiky sa každoročne pripája pri príležitosti Medzinárodného dňa múzeí k celoslovenskému podujatiu Noc múzeí a galérií. Tento rok sa obľúbené podujatie v starom rušňovom depe Bratislava východ uskutočnilo v sobotu 13. mája 2023 a súčasťou neho bolo aj otvorenie veľkej vodárne.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Michal Feik

BRATISLAVA — Podujatie s názvom Noc múzeí (resp. Noc múzeí a galérií) je tradícia, ktorú založila francúzska iniciatíva s cieľom podporiť význam Medzinárodného dňa múzeí. K podujatiu sa neodmysliteľne pripája aj Slovenská republika s celoslovenským programom, ktorého súčasťou je aj

Železničné múzeum Slovenskej republiky v starom rušňovom depe Bratislava východ. Návštevníci múzeí po celom Slovensku majú možnosť v tento deň prezrieť si expozície a výstavy a zúčastniť sa na bohatom sprievodnom programe, ktorý spravidla trvá do neskorých večerných hodín.

Podujatie funguje na princípe zakúpenia si všeobecnej vstupenky v prvom múzeu, ktoré v ten deň navštívite, a potom počas zvyšku dňa má daný návštevník možnosť so zakúpenou vstupenkou navštíviť akékoľvek ďalšie múzeum alebo galériu, ktoré sú zapojené do podujatia Noc múzeí a galérií. Tým si môže vybrať, ktoré múzeum alebo galériu finančne podporí zakúpením si lístka. „Tešíme sa z vysokej návštevnosti nášho podujatia a milo nás prekvapil najmä fakt, že väčšina návštevníkov sa rozhodla si zakúpiť prvý lístok práve u nás, a tým aj takouto formou finančne podporiť práve naše Železničné múzeum,“ vyjadril sa k návštevnosti riaditeľ Železničného múzea SR Michal Tunega.

Súčasťou bohatého programu bolo okrem iného aj slávnostné otvorenie expozície vo veľkej vodárni. Tento objekt bol obnovený po smutnom dátume v histórii veľkej vodárne 25. júna 2016, keď došlo k rozsiahlemu požiaru budovy. Požiar vznikol v strešnej časti východnej prístavby, odkiaľ sa rozšíril na nízku vežu a následne aj na vysokú vežu. Okrem poškodenia budovy došlo aj k poškodeniu vecí, ktoré sa v budove nachádzali, pretože najmä východná prístavba slúžila ako depozitár múzea. Pozitívom bolo, že požiar ani následné čakanie na realizáciu opravy nespôsobili narušenie statiky budovy a tiež fakt, že požiar nezasiahol západnú prístavbu vodárne, ktorú pár rokov predtým zrenovovali a slúžila ako dôstojný depozitár pre najcennejšie a najzachovalejšie predmety zo zbierok múzea.

Obnova veľkej vodárne znamenala nielen prinavrátenie pôvodného stavu pred požiarom, ale aj výrazné zlepšenie. Okrem opravy striech a vonkajšej fasády boli doplnené viaceré ozdobné prvky na fasáde, ktoré na nej neboli ani pred požiarom a bol zjednotený náter celej budovy podľa objavených fragmentov pôvodnej fasády z konca 19. storočia. Zrevitalizovali interiér nízkej aj vysokej veže, povrchovo ošetrované boli pozostatky technológie na úpravu vody, obnovili rebríky k obidvom vodojemom a celý priestor bol osvetlený. Najviac zmien dostal interiér východnej prístavby — dvere do jednotlivých miestností sa vytvorili podľa zachovalých klenieb v stenách, doplnili sa podlahy, stropy, omietky, do miestností sa zaviedli elektrické rozvody a vykurovacie telesá.

Obnova vodárne prebiehala počas roku 2022, práce boli odovzdané v decembri 2022 a stavbu úrady skolaudovali v marci 2023. Obnova veľkej vodárne bola zrekonštruovaná v sume 704 839,71 eura

a financovaná bola z rozpočtu ŽSR. Obnovou vodárne došlo k vytvoreniu nielen nových expozíčných priestorov a dôstojného depozitára, ale hlavne k predĺženiu životnosti tejto železničarskej dominy Východného a cennej kultúrnej pamiatky.

História vodární na Rendezi sa začala písať s výstavbou samotnej stanice Bratislava východ. Pri budovaní stanice bola vybudovaná a do prevádzky uvedená v rokoch 1893 – 1894 aj jedna vodáreň s vodojemom s objemom 120 m³, ktorá dnes tvorí malú vežu tzv. veľkej vodárne. Až s vybudovaním rušňového depa okolo roku 1900, a teda s nárastom potreby zásob vody bola dobudovaná druhá, rovnako veľká vodáreň, ktorá dnes tvorí nižšiu vežu tzv. malej vodárne. Spolu s druhou vodárňou boli vybudované aj prízemné prístavby k obidvom vodárňam.

Ďalšia požiadavka na zvýšenie výkonnosti už jestvujúcich vodární súvisela s rozrastajúcou sa železničarskou kolóniou pri rušňovom depe. Preto bola medzi rokmi 1910 až 1920 vybudovaná vysoká veža malej vodárne. Vďaka jej vodojemu sa kapacita vodární rozrástla na 360 m³. Pravdepodobne z dôvodu nedostatočného tlaku vody bola v roku 1925 vybudovaná vysoká veža veľkej vodárne a do nej bol presunutý vodojem z vysokej veže malej vodárne. Čerpanie vody v oboch vodárňach pôvodne zabezpečovali parné stroje. Počas 2. svetovej vojny bol parný stroj vo veľkej vodárni nahradený vodným čerpadlom s elektrickým pohonom. Po zavedení mestského vodovodu na Východné odpadla potreba zásobovať pitnou vodou železničarsku kolóniu a príslušná nádrž sa prepojila na potreby železničnej prevádzky. Obe vodárne sa používali až do roku 1973, keď sa v miestnom depe skončila parná prevádzka. Následne budovy začali chátrať a technológia v interiéri miznúť.

Zásadným krokom na záchranu vodární bolo ich vyhlásenie za národné kultúrne pamiatky. Malá vodáreň sa ňou stala v roku 1986, veľká vodáreň nasledovala v roku 1990. K prvej oprave budov došlo v roku 1998 v súvislosti s prípravami 150. výročia príchodu prvého parného vlaku na územie Slovenskej republiky. Vtedy sa však obnovil len exteriér budov – strechy a fasády, interiér zostal v zdevastovanom stave.

Tešíme sa na vašu návštevu zrekonštruovanej vodárne v budúcnosti.



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

Platí od 01.07.2023

Ubytuj sa výhodne s režinkou

**PRE ZAMESTNANCOV ŽSR a ich
rodinných príslušníkov ponúkame
výhodnú zľavu vo výške 15% z ceny ubytovania v ubytovacích
zariadeniach ÚIVP, po predložení železničného preukazu (režinky).**

PODMIENKY:

**počet objednaných nocí – pre
ÚZ Starý Smokovec je minimálne
2 noci, ostatné ubytovacie zariadenie od 1 noci.**

**Zľava platí do 31.12.2023 a zamestnanec
ju môže využiť vo všetkých ubytovacích
zariadeniach ÚIVP viackrát.**

Zľava vo výške 15%

sa vzťahuje výlučne na služby
ubytovania a za ostatné
služby sa platí v zmysle
platného cenníka služieb.

Bližšie informácie
o kompletnej ponuke služieb:
ubytujsavevyhodne.sk



Strečno

+421 903 282 816
repcia.sipstrecno@zsr.sk

Košice

+421 911 533 458
ubytovnakosice@zsr.sk

Bratislava

+421 2 2029 4181
ubytovnasancova@zsr.sk

Starý Smokovec

+421 911 643 680
repcia.starysmokovec@zsr.sk