



# semator

11

## PREŠOV

KOĽAJ TRACK	<b>PREŠOV</b>	<b>22 40</b>
7	DOCHOD DEPARTURE	DRUHI CATEGORY
	CIELOVÁ STANICA DESTINATION	
	DOPRAVCA OPERATOR	SMER JAZDY DIRECTION
		MEŠKA DELAY

KOĽAJ TRACK	<b>PREŠOV</b>	<b>22 40</b>
3	DOCHOD DEPARTURE	DRUHI CATEGORY
	CIELOVÁ STANICA DESTINATION	
	DOPRAVCA OPERATOR	SMER JAZDY DIRECTION
		MEŠKA DELAY

## Prešovskou železničnou stanicou zneli



*Nové podchody sú dôležité pre bezpečnosť cestujúcich.*

Slávnostné chvíle podčiarkla aj prítomnosť vzácnych hostí a to: eurokomisárky Danuty Hübner, ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomíra Vážneho, ministra výstavby a regionálneho rozvoja SR Mariána Januška, generálneho riaditeľa Železníc SR Dalibora Zeleného, ako aj zástupcov dodávateľov. Pred 19 mesiacmi sme písali o otvorení tejto stavby, pričom sme uviedli aj niekoľko prešovských paradoxov. Tak napríklad sme spomenuli, že kým interiér prešovskej stanice patrí k najmodernejším, v koľajisku chýbajú peróny a cestujúcim sa tak ťažko nastupuje a vystupuje z vlakov. Alebo, kým je v stanici umiestnené jedno z prvých moderných dispečerských pracovísk, odkiaľ vlaky ovládajú na trati Prešov – Plaveč na diaľku, tak v Prešove majú na stanici jedno z najstarších zabezpečovacích zariadení, kde ručne stavajú výhybky...

Dnes sú už tieto paradoxy minulosťou a prešovská stanica patrí ako celok k najmodernejším na Slovensku. - **Som veľmi rád a považujem to za česť, že sa dnes môžem všetkým, ktorí sa**

Vnútroň výpravca Anton Galeštok, vonkajší výpravca Ján Knapík a operátorka Terézia Adamkovičová – to je trojica dopravných zamestnancov, ktorá mala počas piatkovej služby, 26. októbra v prešovskej dopravnej kancelárii, poriadne rušno. Aj keď technické a stavebné vymoženosti už niekoľko týždňov v metropole Šariša „zabehávali“, prítomnosť vzácnych hostí a slávnostné fanfáry železničárskej dychovky počas odovzdávania stavby do prevádzky, dobré pocity z ukončenia stavby, ešte umocnili. Prijemná mimoriadnosť piatkového dňa však nielen spomínaných železničiarov, ale i všetkých zainteresovaných a cestujúcich, potešila. A niet sa čo čudovať, pretože po osemnástich mesiacoch Prešovčanom slávnostne odovzdal zhotoviteľ stavby okrem nového zabezpečovacieho zariadenia 5. generácie aj mnohé ďalšie stavebné i technické skvosty.

o toto dielo zaslúžili, poďakovať. Osobitne by som vyzdvihol pomoc Európskej únie, ktorá sa na financovaní prešovskej stanice podieľala troma štvrtinami. Poďakovanie patrí projektantovi stavby, firme Terraprojekt, a. s., zhotoviteľovi stavby Združeniu Prešov na čele s OHL ŽS Brno, pracovníkom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy za aktívnu pomoc pri realizácii a odovzdávaní stavby. A samozrejme moje veľké poďakovanie patrí zamestnancom stanice, - povedal v úvode slávnostného príhovoru Dalibor Zelený, generálny riaditeľ ŽSR. Okrem iného spomenul, že cestujúca verejnosť a hlavne imobilní spoluobčania zaiste najviac ocenia snaženie všetkých zainteresovaných na stavbe. Eurokomisárka Danut Hübner vyslovila spokojnosť s dobre investovanými prostriedkami z EÚ. Minister dopravy Ľubomír Vážny prejavil spokojnosť s dodržaním plánovaných nákladov a kvitoval, že zhotoviteľ dokázal odovzdať stavbu o mesiac skôr.

- **Obdobie výstavby bolo pre nás veľmi náročným a zložitým obdobím, pretože prebiehala rozsiahla výluková činnosť bez výrazného obmedzenia vlakovej dopravy a boli kladené zvýšené nároky na činnosť prevádzkových a riadiacich zamestnancov stanice Prešov,** - povedal Ing. Miroslav Čislikovský, prednosta stanice. Hlavným prínosom realizácie stavby je zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy vybudovaním nového zabezpečovacieho – elektronického stavadla

ESA 11, zvýšenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti zriadením dvoch nových ostrovných nástupišť a vykonaním komplexnej rekonštrukcie jednostranného nástupišťa pri koľaji číslo 9. Nové rozhlasové a vizuálne informačné zariadenie INISS, bezbariérový prístup imobilných cestujúcich k vlakom, kamerový systém, ktorý monitoruje celý vestibul a nástupišťa železničnej stanice, to sú technické vymoženosti, ktoré sú na radosť i osôb nielen železničiarom, ale i cestujúcim.

- **Môžeme povedať, že ukončením tejto stavby sa Železničná stanica Prešov preniesla z 19. do 21. storočia,** - poznamenal prednosta. - **Musím vysloviť pochvalu všetkým zamestnancom stanice, ale predovšetkým výpravcom a dozorcem výhybiek, ktorí aj napriek tomu, že si uvedomovali sprievodný jav modernizácie t.j. znižovanie počtu zamestnancov, vykonávali svoju prácu zodpovedne, bez vážnejších mimoriadností. Modernizácia nám priniesla zníženie počtu zamestnancov vo funkcii dozorca výhybiek a hlásničiar,** - dodal prednosta.

Cestujúca verejnosť privítala v Prešove zmenu veľmi pozitívne, a na adresu domácich železničiarov sú iba samé chvály. Žiaľ, železničiarci už majú negatívne postrehy práve zo správania sa cestujúcich. Cestujúci nie sú zvyknutí na podchody a tak sa stáva, že mnohí nerešpektujú zákaz prechodu cez koľajisko a zneužívajú služobné prechody určené pre zamestnancov, čím ohrozujú svoju vlastnú bezpečnosť.



*Celkovo boli vybudované v Prešove tri nástupišťa so zastrešením, z toho dve úplne nové a jedno (prvé nástupište) bolo kompletne zrekonštruované. Plocha nástupišť medzi hranami je vyplnená zámkovou dlažbou.*

## slávnostné fanfáry



Slávnostný okamih prestrihávania pásky...

Žiaľ, ani pravidelné upozornenia zo staničného rozhlasu a prítomnosť železničných policajtov, „nespratníkov“ neodradili. Nám ostáva veriť, že sa to čoskoro zmení a zmodernizovaná železničná stanica v metropole Šariša bude slúžila čo najdlhšie v bezchybnom stave.

**Dana SCHWARTZOVÁ,**  
foto: **Vladimír SALZER**  
a **Martin LIČÁK**

Vnútrošný výpravca **Anton Galeštok** a operátorka **Terézia Adamkovičová** mali počas piatkovej služby, 26. októbra v prešovskej dopravnej kancelárii, poriadne rušno.



Prešovská železničná stanica patrí k najmodernejším na Slovensku.

## Peronizácia a modernizácia Železničnej stanice PREŠOV

### Základné fakty o stavbe:

**Investor:** Železnice SR  
**Realizátor stavby:** „Združenie Prešov“ pozostávajúce z:  
OHL ŽS Brno a.s., AŽD Praha, s.r.o., BETAMONT, s.r.o. Zvolen a Železničné stavby Košice, a.s.  
**Generálny projektant stavby:** TER-RAPROJEKT, Bratislava  
**Náklady stavby:** 596 455 422 SK (75% EÚ štrukturálny fond, 25% štátny rozpočet)  
**Realizácia:** apríl 2006 - október 2007

### Charakteristika stavby

Celkovo boli vybudované tri nástupištia so zastrešením, z toho dve úplne nové a jedno (prvé nástupište) bolo kompletne zrekonštruované. Plocha nástupíšť medzi hranami je vyplnená zámkovou dlažbou. Všetky nástupištia sú prepojené novovybudovaným podchodom, ktorý je napojený na vestibul stanice.

Bolo vybudované aj nové staničné zabezpečovacie zariadenie typu ESA 11 (AŽD), so 47 prestavníkmi, 5 vykoľajníkmi, 3 stavadlami, 69 snímačmi osí a ďalšou technológiou. Rekonštruované bolo aj trakčné vedenie. Kompletne zrekonštruovaný bol aj železničný spodok a zvršok v celkovej dĺžke 3 057 m.

Nástupištia boli upravené aj pre občanov so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie - osadením schodiskových plošín. V kombinácii s výťahom pri prvom nástupišti sa stanica stala kompletne prístupná aj pre imobilných spoluobčanov.

Stavebné práce prebiehali plynulo podľa odsúhlasených harmonogramov postupov prác a boli realizované bez väčších problémov. Práce boli ukončené vo vzornej kvalite s mesačným predstihom v októbri 2007, s dodržaním schválených finančných nákladov.

### Prínosy prestavby Železničnej stanice Prešov:

- \* zvýšenie bezpečnosti dopravy a cestujúcich na železnici,
- \* zvýšenie kultúry cestovania zriadením nových nástupíšť s mimoúrovňovým prístupom,
- \* efektívnejšie riadenie dopravy a rýchlejšie vchody vlakov do stanice.

## Opýtali sme sa za vás

**Nastal čas prolongácie medzinárodných železničných preukazov FIP na 50 percentnú zľavu na rok 2008. Na jej podmienky sme sa spýtali Ing. Zuzany Gáletovej, riaditeľky odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR.**

**\* Aký je posledný termín žiadať preukaz FIP?**

Prolongáciu robíme od 2. novembra do 31. januára 2008. Všetci žiadatelia o tento preukaz musia žiadanky odoslať na výdajné miesto FIP (GR ŽSR Odbor 510 Klemensova 8 Bratislava), prostredníctvom svojho personálneho zamestnanca (evidenčnej zložky) najneskôr do 15. januára 2008. Takže polovica januára 2008 je posledným termínom.

**\* Ako žiadať preukaz pre rodinných príslušníkov?**

Žiadanka o predĺženie platnosti a o vydanie nového preukazu na ďalšie obdobie sa predkladá samostatne pre každú osobu okrem detí vo veku do 15. rokov. Tie sa uvedú na spoločnej žiadanke rodiča - žiadateľa (sú zapísané v preukaze rodiča). Deťom, ktoré v priebehu roku 2008 dovŕšia 15 rokov, treba požiadať o vystavenie nového preukazu. K žiadankám pre deti, ktoré v priebehu roku 2008

## Ako s FIP-kami na budúci rok?

dovŕšia 18 rokov života, resp. sú staršie, je potrebné priložiť originál potvrdenia o návšteve školy.

**\* Čo s preukazom FIP, ktorý si nepredĺžim na ďalší rok?**

Neprolongované preukazy sú ich držiteľia povinní bezodkladne po skončení ich platnosti odovzdať evidenčnej zložke do úschovy, do nasledujúceho prolongačného obdobia. Upozorňujem aj na povinnosť nahlasovania straty, či krádeže dokladov FIP. Rovnako to platí pre samotný preukaz ako aj pre kupónový lístok.

**Chcem poprosiť železničiarov o dodržanie prolongačného termínu, pretože po jeho uplynutí budú vydávané FIP-ky iba tým zamestnancom (rodinným príslušníkom), ktorým vznikol nárok počas roka.**

**Ďakujeme za rozhovor.**

(sch)



## Vykurovať sa začalo skôr ako po minulé roky

**Oblasť riaditeľstvá Košice a Trnava majú v svojej pôsobnosti 457 tepelno - technických zariadení, ktorých chod sa zabezpečuje vlastnými kapacitami i dodávateľským spôsobom.**

Samozrejme zvyčajný postup pre zvládnutie prevádzkyschopnosti kotolní na vykurovacie obdobie 2007/2008 začína odbornými prehliadkami a ich kontrolou. – **V júli a v auguste po sumarizovaní výsledkov a spísaní nedostatkov, boli do ich odstránenia zainteresované atrakčné obvody a vedúci stredísk miestnej údržby a údržby budov. Ich zodpovednosť sa sústreďuje na komplexné zabezpečenie pripravenosti. Vykurovanie objektov v obvode OR Košice je zabezpečená tromi spôsobmi a to : dodávateľsky, vlastnými kapacitami a nákupom tepla z externého prostredia. Obslužnú činnosť vykonáva pre 73 kotolní IRPS, s.r.o. Košice, o ďalších sedemnást kotolní sa stará Ikores Slovakia, s.r.o. Bratislava. Vlastnými kapacitami zabezpečujeme 117 kotolní, z nich je trinásť bez obsluhy, - charakterizujú súčasný stav Juraj Katocs a Milan Rabada z OR Košice, ktorí sú zodpovední za údržbu a technický stav železničnej infraštruktúry.**

Celkom sa v obvode OR Košice prevádzkuje 207 tepelno-

technických zariadení (TTZ), kde v 191 kotolniach je výroba tepla realizovaná z vlastných zdrojov a v 16 prípadoch je nákup tepla zabezpečený z externého prostredia. Do externého prostredia sa vyrába teplo v 140 kotolniach a do interného prostredia v 67 kotolniach. Z verejného obstarávania na dodávku tuhého paliva víťazne vyšla firma Investex Grop, s.r.o. Zvolen. Jednotlivé atrakčné obvody si zabezpečujú palivo prostredníctvom dotačných skladov. Vykurovacie obdobie 2007/2008 sa začalo 1. septembra v závislosti od denných teplôt v jednotlivých oblastiach v súlade s vyhláškou 152/2005 Z.z.. Podľa vyjadrenia kompetentných naštartovanie začalo bez vážnejších nedostatkov.

Situáciu vo vykurovaní za OR Trnava charakterizoval prednosta Sekcie železničných tratí a stavieb Bc. Milan Kubiček za porovnateľnú s inými rokmi. - **Zima k nám zavítala akosi skôr. Už v septembri bolo potrebné kúriť aj v takých lokalitách, kde sa v posledných rokoch začínalo kúriť až v októbri. Šťastím bolo to, že zmluvy na obslu-**

## ZODPOVEDNÍ SA STARALI O ŽELEZNIČNÉ KOTOLNE A ZARIADANIA UŽ POČAS HORÚCEHO LETA

**hu tepelno - technických zdrojov z externého prostredia boli tento rok k 1. septembru už podpísané. Taký skorý nástup zimy nám však spôsobil čiastočne problémy v niektorých objektoch, kde boli ešte naplánované opravy TTZ, alebo po prvom prikúrení sa vyskytli neočakávané poruchy. Na ich odstránení sa podieľali zamestnanci ÚŽI Žilina.**

Ako sme sa ďalej dozvedeli čiastočne pretrvávajú ešte problémy s vykurovaním železničných staníc Komárno - zriaďovacia stanica, Púchov, Topoľčany a na zastávke Partizánske, kde je ohrozená pravidelná dodávka tepla z externého prostredia. V rámci komplexných rekonštrukcií budov bola zrekonštruovaná kotolňa na tuhé palivo v stanici Bratislava Lamač, kde ako prvý v obvode OR Trnava zabudovali kotol na biomasu. Ďalej boli v rámci opráv vymenené kotly v Bratislave na hlavnej stanici – kotolňa K3, Bratislava východ, kotolňa na St.2, a v stanici Liptovský Hrádok.

- **Čo sa týka palív, v súčasnosti sú zabezpečované dodávky od dvoch exter-**

ných dodávateľov, pričom jeden dodáva koks a druhý hnedé uhlie. Centrum logistiky a obstarávania, na základe zmlúv a nových postupov v ekonomickom informačnom systéme SAP ECC 5.0 vo vyššej verzii, vyhotovilo kontrakt na koks a hnedé uhlie v polovici septembra tohto roku. Promptným zabezpečením v logistickom reťazci ŽSR, OR Trnava odovzdala objednávky na palivá zmluvným dodávateľom v prvých dňoch vyhlásenia kontraktu a to podľa požiadaviek z výkonných pracovísk. Palivo bolo dodané a najväčší odberatelia ho majú do konca roka, napr. Žilina, Kraľovany, Kúty, Prievidza, Štúrovo, - dodáva Bc. Milan Kubiček.

Zdá sa, že zima by nás nemala prekvapiť aspoň pri vykurovaní. Spomenieme azda iba problémy pri dodávke palív väčšími vozidlami na prístupové cesty, napríklad k výhybniam alebo stavadlám., ale na kvalitu paliva ako aj na jeho dodávky sa tento rok železničiar nestážujú.

(pal)

# Brúsením sa odstraňujú chyby povrchu a tvaru koľajníc

## KOĽAJNICE NA KYSUCIACH DOSIAHLI PO VYBRÚSENÍ OPTIMÁLNY PROFIL

Na trati Čadca – Skalité – štátna hranica s Poľskom, sa 16. októbra začalo brúsenie koľajníc - brúsiacou súpravou SPENO RR 32 M-3. Touto činnosťou sa odstraňujú chyby povrchu a tvaru koľajníc a zároveň brúsenie podstatne zamedzuje rozvoju chýb typu shelling a head checking. V konečnom dôsledku sa dosiahne optimálny profil koľajníc.



V Čiernom pri Čadci sa brúsilo aj vo večerných hodinách.

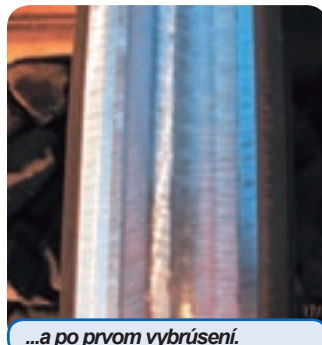
Faktory, ktoré vplývajú na poškodenie koľajníc na tejto trati sú okrem veľkého stúpania a klesania, ako aj malých oblúkov aj tie, že rušne PKP nepoužívajú mazanie okolesníkov na nákladných vlakoch (rušňoch). A práve tieto skutočnosti vplývajú na zvýšené namáhanie železničného zvršku, čo má za následok opotrebenie koľajníc v oblúkoch na vonkajších koľajnicových pásoch a vznik



Koľajnica pred brúsením...

vlnkovitosti na vnútorných koľajnicových pásoch. Včasným brúsením sa mnohým nedostatkom predchádza.

Pracovná rýchlosť brúsiaceho stroja sa počas takmer troch týždňov na Kysuciach pohybovala v rozmedzí 3,5 až 5,5 km/hod.. Posádka súpravy ju vždy zvolila tak, aby bola optimálna ako pre počet brúsiacich jazd, tak i pri výslednej kvalite brúsenia. Pričný profil hlavy koľajníc je snímaný laserovým zariadením umiestneným v brúsiacej súprave. Kontrola brúsenia sa vykonáva priebežne pri pracovných jazdách brúsiaceho vlaku podľa grafického záznamu priebehu krátkych a dlhých vín v príslušnom meradle vyhodnocovacieho elektronického systému, ktorý je v kontrolnej kabíne brúsiaceho vlaku. Výhybky sa touto súpravou nebrúsili.



...a po prvom vybrúsení.

– Prvé dni tejto akcie sa pracovalo medzi stanicou Čadca a Čierne pri Čadci a po traťovej výluke sa brúsila 1. staničná koľaj v stanici Čierne pri Čadci. Ďalšie dva dni sme mali brúsiacu súpravu v traťovom úseku Čierne pri Čadci - Skalité a brúsila sa 2. staničná koľaj v Čiernom. V nasledujúcich dňoch sa do parády dostali úseky Skalité – Zwardoň a postupne aj všetky dopravné koľaje v Skalitom, - informoval Stanislav Králik, prednosta Čadce, ktorý sa aktívne zúčastňoval a organizačne podieľal na celej akcii. Celú činnosť mal za správcu pod palcom Peter Kubica, koordinátor SMS Čadca a Pavol Prda, úsekový správca SMS Čadca. A ako všetci svome potvrdili: - **Bez dobrých organizačných schopností a operatívnych riešení výpravcov i dispečerov by brúsenie nemuselo mať taký hladký priebeh, ako malo.**

My sme radi, že doterajšie brúsenie koľajníc na Kysuciach bolo okrem iných okolností aj vďaka našim zamestnancom zvládnuté na jednotku, a že decembrové pokračovanie, ak dovoľí počasie, bude mať opäť hladký priebeh.

(SK, JG)

Foto: Stanislav KRÁLIK a Juraj GRÍČ

## Tunely „odchádzajú“ do histórie



Pohľad od hranice na tunely 17. novembra.

České dráhy 15. novembra aktivovali v km 287,919 trate Čadca ŽSR – Mosty u Jablunkova ČD, odbočku Šance. Kvôli prebudovaniu jednokoľajného tunela v km 288,726 až 289,290, v 2. traťovej koľaji na dvojkolejnosť, bude po dobu dvoch rokov tento úsek trate jednokoľajný. V sobotu 17. novembra od 9. 00 do 14.00 hod. umožnila Správa dopravnej cesty Ostrava verejnosti prehliadku už uzavretého jednokoľajného železničného tunela.

Doprava zo Železničnej stanice Mosty u Jablunkova pred sprístupnený tunel bola zabezpečená motorovým vozňom. Bola to jedinečná príležitosť pozrieť si peši celý tunel po prvý raz od roku 1917, kedy bol odovzdaný do užívania pre železničnú dopravu. Doteraz mali túto možnosť len železničari a firmy, vykonávajúce službu, opravy a údržbu. Tunel bol čiastočne osvetlený a už nasledujúci deň bol

odovzdaný zhotoviteľovi k začatiu prác na stavbe tretieho železničného koridoru – prestavbe na dvojkolejnosť. Druhý jednokoľajný tunel z roku 1870 bude ešte dva roky slúžiť železničnej doprave a potom bude jeho história ukončená. Zároveň, okrem prehliadky tunela, bola pripravená aj výstava k histórii a k projektu nového dvojkolejného tunela.

Stanislav KRÁLIK



Tak takto by mal vyzerat' nový Jablunkovský tunel...

## Na najvýchodnejšej ukrajinskej hranici

**V decembri „padnú“ hranice so susedmi z Európskej únie a Schengenský dohovor umožní prekračovať hranice bez colných kontrol. Východné hranice s Ukrajinou sú však špecifické a pravdepodobne ešte dlho sa tento náš sused nestane členským štátom EÚ. S našou republikou je spojený 87 km úsekom, čo aj pre železničnú pohraničnú priechodovú stanicu (PPS) Maťovce, znamená značný zásah do rokmi zabehaného rytmu.**

Približne tri kilometre od Veľkých Kapušian sídli pomerne rozsiahla budova PPS Maťovce, ktorá je od rovnomennej obce vzdialená dva kilometre. Lúky a rovinatá pláň zelene, už zmáčaná novembrovými prehánkami, spočiatku ani nenapovedá, že v blízkosti je stavenisko pre umiestnenie zabezpečovacích technológií na kontrolu vlakov prechádzajúcich hranicou. Tie budú slúžiť sprísnenému režimu na najvýchodnejšej hranici Schengenu. Inštalácia modernej techniky sa deje mimo prijímacej budovy na voľnom priestranstve, ale aj priamo v koľajisku, ktoré naväzuje na širokorozchodnú trať smerom na Užhorod. V presne vymezenom traťovom úseku stoja z oboch strán koľají 40 metrov dlhé tieniace steny vysoké šesť metrov. Stavbári ukončovali murárske práce a technici až z Číny upevňovali technologické zariadenia na oceľových stĺpoch. – Do celého projektu je zapojených viacero zahraničných i domácich dodávateľov a na základe požiadavky



Riadenie prevádzky v PPS Maťovce majú na starosti zľava: dozorca prevádzky Jozef Pástor, prednostka Ing. Monika Sabová a dopravný námestník Vojtech Sirový.

zujúcim zariadením, ktoré vykazuje nízke limity a kontrolný tunel je mimo zastavanej oblasti, čo ani pre našich železničiarov neznamená žiadnu hrozbu.

Železničná pohraničná priechodová stanica Maťovce bola vyše dvoch desiatok rokov

známa ako pracovisko s veľkými výkonmi v pomerne malom priestore. Stretávajú sa tu dva rôzne rozchody a nesamostatná železničná stanica Maťovce ŠR je na začiatku širokorozchodnej trate. Je pridelená k stanici Maťovce, ktorá je na normálnom rozcho-  
de. Patrí k nej aj nesamostatná stanica Veľké Kapušany.

- Voľakedy sme

tu fungovali v rámci východoslovenských prekladísk - Maťovce, Čierna nad Tisou, Haniska pri Košiciach. Vtedy nás bolo dohromady 400 a po rozdelení nás zostalo 128 zamestnancov ŽSR. Preto sme sa traťami nepotrebovali spájať. A akokoľvek vyzerá terajšia štruktúra železničných spoločností, stále sme úzko na seba naviazaní, najmä so ZSSK CARGO. Dbáme o prázdné vozne, ktoré podľa príkazových listov z Carga presúvame zo Železničnej stanice Veľké Kapušany na koľaje prekládkových rämp, naloží sa substrát zo širokorozchodného vozňa, ktorý sa pristavuje z Maťoviec ŠR, a tento kolobeh je tu pravidelný. Nehovoriac o tom, že tu fungujú aj cudzie firmy na vlastných a prenajatých koľajniciach pre nakladanie a vykladanie, - opisuje každodenný chod pracoviska dopravný námestník PPS Maťovce Vojtech Sirový.



Staničná budova slúži od roku 1984. Už od začiatku je považovaná za stavebný „nedorobok“.

investora - Colného riaditeľstva SR sa montuje zariadenie skeneru. Pri spomlenej jazde 5 km/hod. bude skener snímať vozne a počítač vyhodnotí uložený tovar, na ktorý budú dohliadať colníci. Pár metrov pod múrom sa nachádza obslužné pracovisko. Celá kontrola bude prebiehať asi 350 metrov pred vstupom na Ukrajinské územie, čím sa v zmysle Schengenského dohovoru posunula hranica až na Ukrajinu. Do 30. novembra

bude hotová stavebná časť a funkčné skúšky by sa mali ukončiť 6. decembra tohto roku, - objasňuje rozsah prác Ing. Pavol Danko, ktorý vykonáva stavebný dozor a inžiniersku činnosť pre investora.

Ako sme sa ďalej od neho dozvedeli, zdravotné obavy zo skenera, teda jeho prípadného škodlivého žiarenia sú úplne zbytočné. Prísna európska legislatíva dohliada na ochranu pred ioni-



Dozorca výhybiek Štefan Matyi pri svojej obvyklej činnosti.

## finišujú práce pre zvýšenie hraničnej kontroly

Aj keď tunajší pracovníci sú pripútaní k svojmu pôsobisku, veď veľký výber príležitostí v tomto regióne nie je, aj ich trpezlivosť v súvislosti s dochádzaním do práce, má svoje hranice. Viaceré spoje boli „zlikvidované“, služobný motorový vozeň im zrušili, a tak si vzájomne vypomáhajú súkromnými vozidlami. Hrozí, že aj jediný spoj, ktorý skôr vyhovuje traťovákovi, podľa nového grafikonu asi nebude premávať. - **Voľakedy sa tu veľa investovalo. Aj táto budova železničnej stanice bola síce**

Spolupráca s ukrajinskou stranou funguje na úrovni prednostov staníc, ako však zdôrazňuje prednostka stanice Ing. Monika Sabová, výčitky sú adresované ŽSR i na príjem vlakov a ich zdržiavanie, pritom v stanici Maťovce SR si vzájomne odovzdávajú a preberajú vlaky zamestnanci ZSSK CARGO a Ukrajinských železníc. Uvedené komplikácie majú značný vplyv pri riadení dopravy a tak je vždy čo riešiť. Samozrejme, železničnú stanicu v Užhorode zaujíma, ako budeme spoločne fungovať po vstupe do



Hala železničnej prevádzkovej vozňov, kde sa pristavujú vozne na výmenu podvozkov.

### SCHENGENSKÝ PRIESTOR PONÚKA SLOBODNÝ POHYB, ALE AJ POSILŇUJE KONTROLU

projektovaná a veľkoryso stavaná, ale terajším podmienkam už nevyhovuje. Značné úniky tepla, ale aj nekvalitná stavbárska robota z roku 1984, kedy za nadšených ovácií bol objekt odovzdaný, sa prejavuje najmä v posledných rokoch. I technologický proces prevádzky je čoraz komplikovanejší. Za 24 hodín obslúžime jedenásť párov vlakov, čo je približne 1081 vozňov, ale rozvetvenie koľajníc je nedostatočné, hlavne na širokom rozchode. Zdržuje sa prísun a odsun vlakov, je tu päť vchodových koľajníc z ukrajinskej strany, ale iba dve odchodové koľaje. Prekládková rampa má vybudovaných päť koľajníc, ale nemá odstavňové koľaje. Zišla by sa aj väčšia údrž-

Schengenského priestoru a tak hlavne toto sú témy spoločných stretnutí. Osobná doprava v Maťovciach po širokom rozchode nie je zriadená, čiže jedno podstatné bremeno dozoru a kontroly tu odpadá. - **Ale od 12. júna, ešte predtým ako začala už spomínaná výstavba pre skener, tu funguje nový režim zariadenie pohraničnou a cudzineckou políciou. Sústreďujú sa na nelegálne prevážanie tovarov, najmä cigariet,**



V dopravnej kancelárii, sme zastihli zľava: výpravcu Csaba Ivana a Editu Kalapošovú, tranzitérku – prípravárku. Prediskutovať aktuálne úlohy prišiel aj dopravný námestník Vojtech Sirový (v strede).



Zástupca zahraničnej firmy na stožiare umiestňuje technologické zariadenie na kontrolu vozňov.

ba koľají, 4 200 tonové vozne na širokom rozchode vytvárajú záťaž na osový tlak 24,5 tony, zatiaľ čo pri normálnom rozchode ide o 2 400 ton a osový tlak je 22 ton. To sú argumenty vysvetľujúce vyššie opotrebenie koľajníc na širokom rozchode, - konštatuje dozorca prevádzky PPS Maťovce Jozef Pástor.



Stavebné ukončovanie tieniaceho múru, kde sú umiestnené protiradiačné detektory.

v podstate ako predtým, ale teraz sa kontrola vysunula priamo na trať. Niektoré technologické postupy spôsobujú zdržanie, súkromní dopravcovia, aj U. S. Steel sa sťažujú na obmedzené možnosti dodržania zmluvných záväzkov preprav, - dodáva prednostka stanice. Sumár poznatkov iba dokazuje, že tento východný cíp republiky je z pohľadu Schen-

genského dohovoru skutočne najproblémovejší. Nasledujúce týždne si slovenské a ukrajinské železničné zložky stanovili cieľ - zosúladiť technologické postupy prác s režimovými opatreniami policajných a colných orgánov SR a Ukrajiny.

Mária PALIČKOVÁ,  
foto: autorka a pz

## ÚIVP radí

# Mimoriadny posun vlaku osobnej dopravy

KOMENTÁR K ČLÁNKOM 483, 486 a 540 PREDPISU ŽSR Ž1  
Pravidlá železničnej prevádzky

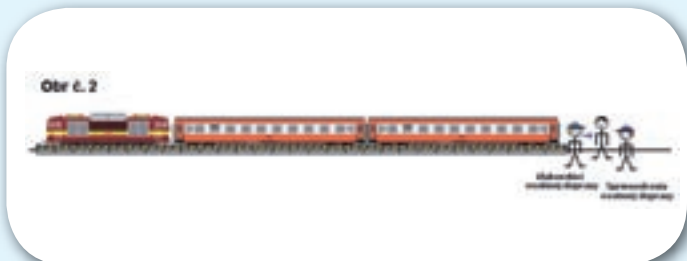
V letných vydaniach Ž semaforu sme si vysvetlili postup pri výprave vlaku po jeho mimoriadnom posunutí ku odchodovému návěstidlu.

Teraz si vysvetlíme, ako pri realizácii mimoriadneho posunu vlaku osobnej dopravy, napríklad ku odchodovému návěstidlu, musia postupovať jednotliví zamestnanci prevádzkovateľa dráhy - Železníc Slovenskej republiky a zamestnanci dopravcu, v našom prípade Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s.

Celkovú činnosť pri vykonávaní mimoriadneho posunu vlaku osobnej dopravy je možné chronologicky zhrnúť do nasledovných obrázkov.



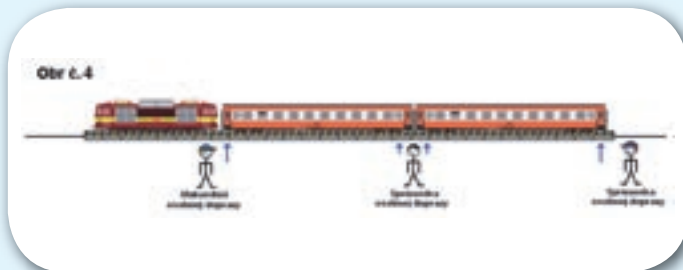
Keďže v našom prípade ide o posun mimoriadny, čiže vlakovému personálu nie sú úkony vopred známe, výpravca je povinný o potrebe vykonania mimoriadneho posunu vyzrozumieť vedúceho posunu (Ž1 čl. 483).



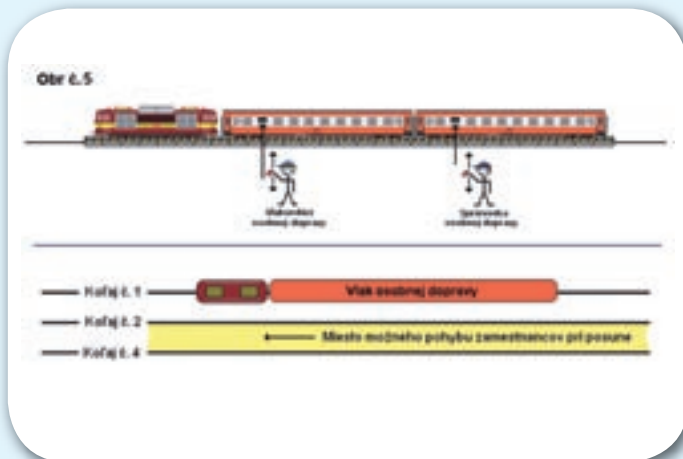
Vedúci posunu (vlakvedúci osobnej dopravy označený svetlomodrou páskou okolo rovnošatovej čiapky) o zamýšľanom posune vyzrozumie ostatných členov vlakového personálu (Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. - Opatrenie k uplatneniu predpisu ŽSR Pravidlá železničnej prevádzky Ž1 čl. 12).



Vedúci posunu (vlakvedúci osobnej dopravy) ešte pred začatím posunu vyzrozumie vodiča o spôsobe vykonania posunu. Dohodne s ním, na ktorej strane budú dávané návěsti a v prípade potreby určí zamestnanca na sprostredkovanie návěsti (Ž1 čl. 540).



Vedúci posunu je povinný zabezpečiť bočné dvere na vozňoch obsadených cestujúcimi, v prípade potreby zabezpečiť aj čelné dvere a cestujúcich vyzrozumieť o mimoriadnom pohybe vlaku. Vozne obsadené s cestujúcimi musí vždy sprevádzať určený zamestnanec (Ž1 čl. 486k).



Pokiaľ zamestnanci vykonávajúci tento mimoriadny posun, pri samotnom pohybe koľajových vozidiel nemajú na hlave nasadenú a riadne upevnenú ochrannú prilbu, môžu návěsti pre posun dávať z otvoreného okna železničného vozňa (nikdy nie zo schodíkov otvorených dverí). Môžu kráčať aj v koľajisku, ale nikdy nie v bezprostrednej blízkosti koľaje, po ktorej sa posunuje (Bz1 čl. 229 odst. a, b).



Ak by jazda posunujúceho dielu končila pri návěstidle platnom pre posun (v našom prípade by to mohlo byť odchodové návěstidlo za podmienky, že jeho návěsť „Stoj“ platí pre vlaky aj pre posun), môže vedúci posunu využiť možnosť ústneho príkazu vodičovi na vykonanie posunu ku odchodovému návěstidlu bez toho, aby pre tento posun boli dávané ručné návěsti (Ž1 čl. 232).

Bc. Emil CHLEBNIČAN



## V Barcelone: Na zaujímavom veľtrhu železničného priemyslu

Výrobcovia vozového parku, dodávatelia náhradných dielov a príslušenstva, stavebné spoločnosti, firmy pre elektrifikáciu trati, signalizáciu a telekomunikáciu, servisu, údržby a iné železničné spoločnosti sa stretli počas štyroch októbrových dní na medzinárodnom veľtrhu železničného priemyslu v Barcelone. Išlo o BcnRail - Salón Internacional de la Industria Ferroviaria, ktorý sa konal 2. - 5. októbra.

Železničná stanica Estació de Sants bola východiskovou stanicou pre Bcn Rail 2007. Je zaujímavá tým, že v tomto komplexe nájdete všetky služby, ktoré potrebuje cestujúca verejnosť. Našli sme tu východiskové stanice vlakovej dopravy, metra, auto-

na začiatku, tak ako všade, veľa reklamy a všadeprítomná výpočtová technika. Touto prezentovali vystavovatelia svoje výrobky, poradenstvo i simuláciu železničnej prevádzky. Tak, ako sme zvyknutí z iných veľtrhov so železničnou technikou, vojsť do vozidiel a vyskúšať si vnútorné a technické vybavenie, nebolo možné. Vysokorýchlostné jednotky, vlakové súpravy, hnacie vozidlá popredných európskych dodávateľov a iné nadrozmerne stroje sa tu totiž prezentovali len na maketách. Predpokladali sme, že vlakové súpravy z iných štátov nebolo možné, alebo efektívne sem dopraviť a vystaviť v skutočnej veľkosti, vzhľadom na

*Fira de Barcelona s viac ako 100 ročnou tradíciou usporadúva celkom 80 rôznych výstav a veľtrhov, ktorých sa zúčastňuje vyše 30 tisíc vystavovateľov a navštívi ich 3,5 milióna návštevníkov. Popularitu si spoločnosť získala aj tým, že organizuje 15 medzinárodných veľtrhov a s takmer 75 percentnou účasťou sa podieľa na organizácii všetkých španielskych veľtrhov a výstav.*

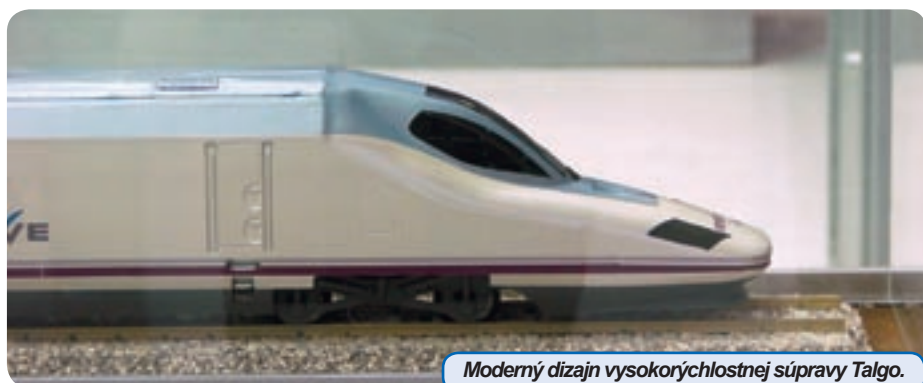
### VYSOKORÝCHLOSTNÉ JEDNOTKY, VLAKOVÉ SÚPRAVY, HNACIE VOZIDLÁ BOLI NA VÝSTAVE IBA AKO MAKETY



Moderné riadiace stanovište vlakového dispečera.

busovej dopravy a od najmenšej predajne až po hotelové ubytovanie. Aj v hotelovej hale rezonuje železnica. Vystaveným modelom parnej mašinky a všade prítomnými fotografiami zo železničnej prevádzky. Odtiaľto sa dá dostať rýchlo do mesta, na letisko, do prístavu, ale aj ktorejkoľvek časti krajiny, alebo do zahraničia. Na železničných staniciach v Španielsku vládol duch nedávneho teroristického útoku na železnici. Všade prítomné kamery, bezpečnostná služba, časté kontroly a ďalšie bezpečnostné opatrenia.

Zákupením cestovného lístka (aj zo Slovenska elektronickou poštou), ktorým sa prejde senzorom turniketu a pod dohľadom bezpečnostnej služby sa dá vojsť do dopravnej prevádzky. Inak sa na nástupištia nikto nedostane. Podzemná dráha zavezie záujemcov až pred výstavne brány. Opäť turniket, ktorý po vložení vstupenky prepustí do priestorov výstavných hál. Hneď



Moderný dizajn vysokorýchlostnej súpravy Talgo.

to, že Španielsko má iný rozchod ako ostatné európske štáty, alebo chýbal objednávatel?

V zadnej časti výstavnej haly sme však objavili vozidlá pre metro, v skutočnej veľkosti. Do týchto sa dalo vstúpiť, prehliadnuť

Porovnávajúc s inými európskymi železničnými výstavami síce malá, prevažná časť ukrytá a prezentovaná cez PC, ale bez pochýb zaujímavá.

**Rudolf KUKUČÍK,**  
foto: autor

## Európu zaplavili železničné štrajky

Paríž a ďalšie francúzske mestá ochromil už od začiatku novembra štrajk železničiarov, ktorí protestujú proti plánom prezidenta Nicolasa Sarkozyho na zrušenie výhody skoršieho odchodu do dôchodku pre niektoré povolania vo verejnom sektore. Zrušenie výsad skoršieho odchodu do dôchodku sľuboval prezident už vo svojom predvolebnom programe. Trvá na tom, že výsady, ktoré kedysi získali ľudia v niektorých povolaniach (železničiar, zamestnanci opery, baníci, zamestnanci v súdnicte a notárstve), sú zastarané a v terajšej situácii ekonomicky neudržateľné.

\* Na štrajk sa pripravujú aj ruskí železničiar. Časť odborárov tvrdí, že kolegovia k tomu nemajú dôvod. Medzi základné požiadavky vyše 10 tisíc zamestnancov patrí zvýšenie miezd a priznanie rôznych príplatkov. Vedenie si vraj vylepšuje finančnú situáciu na úkor zamestnancov, vydrží si futbalové kluby a prispieva na charitu. Do štrajku sa hlásia až zo sibírskeho Irkutsk a viacerých ruských miest.

\* Na celom území Nemecka tiež vypukol štrajk železničiarov. Podľa spoločnosti Deutsche Bahn ním bola postihnutá asi tretina všetkých medzinárodných a polovica vnútroštátnych spojov. Väčšie výpadky sa sústredili na východe krajiny, kde majú odborári medzi zamestnancami železníc väčšiu podporu. Železničiar, najmä rušňovodiči požadujú zvýšenie platov o 31 percent a skrátenie pracovného týždňa na 40 hodín týždenne. Vláda prisľúbila po rokovaníach s dvoma ďalšími železničiar-skými odborovými zväzmi plošné zvýšenie platov o 4,5 percenta, to sa však zdá rušňovodičom veľmi málo.

\* Už druhá vlna nespokojnosti počas tohto mesiaca sa prejavila aj v maďarských železničiach. Okrem zlepšenia pracovných a mzdových podmienok, zamestnanci MÁV protestujú proti pripravovanému rušeniu 38 vedľajších tratí a zníženiu počtu železničných spojov. Verejnosť je týmto názorom naklonená. Štrajk sa týkal vyše 600 osobných a nákladných vlakov. Zrušené boli aj vlaky, ktoré prechádzali Slovenskom.

## O pozemnej lanovke... Stará lanovka neskončí v šrote

Pozemnej lanovke v Tatrách, ktorá do-slúžila po 37 rokoch prevádzky medzi Starým Smokovcom a Hrebienkom, hrozilo zošrotovanie. Aspoň taká bola situácia v septembri, ale pred roztavením a zničením ju zachránili nadšenci z Veterán klubu železníc v Poprade. Pomohla finančná zbierka i skvelý postoj fanúšikov, ktorí rozhodli o jej uchovaní aj pre ďalšie generácie. Vyraďené vozne boli odkúpené za korunu a vyzbierané peniaze pomohli transportu. Vozne sa museli najskôr rozpíliť a tak po častiach presunúť do starého popradského depa. Jedna súprava váží 12 ton. Budúci rok v lete by vozne mali byť vystavené v priestoroch Železničnej stanice Poprad – Tatry.

**Vedeli ste, že aj v hlavnom meste máme pozemnú lanovku?**

Áno je to tak, vlastne iba bolo. Náš čitateľ a autor fotografie Rudolf Kukučik ju fotoobjektívom zachytil na jej púti po Slovensku, konkrétne počas zastávky na Zlatých Pieskoch. Na fotografii vidíte prvé



Nová lanovka ešte na kolesách nákladného auta.

zábery dvoch kabín pozemnej lanovky, ktorá je v súčasnosti už na Hrebienku. Nahradila tak starú a bude premávať na pôvodnej trati Starý Smokovec – Hrebienok. A ešte o tejto krásavici prezradíme, že v ISR (Internationale Seilbahn – Rundschau) o nej napísali, že jej krásna červená farba je farbou Ferrari. Táto elegantná kabína odvezie 160 cestujúcich a keďže po celej dĺžke má presklenú strechu, všetci budú môcť obdivovať tatranské štíty aj počas jazdy.

(sch)  
Foto: Iva DURKAČOVÁ  
a Rudolf KUKUČIK



Stará lanovka na trati Starý Smokovec Hrebienok.

## Spojí sa slovenská a česká nákladná železničná doprava?

O spojení slovenskej nákladnej železničnej dopravy s českou sa rokuje na úrovni ministerstiev dopravy SR i ČR. Obidvaja ministri už pripravili materiály pre jednotlivé vlády, vysvetľujúce dôvody, prečo by sa Cargá mali spojiť.

Minister dopravy SR Ľubomír Vážny povedal, že materiál sa už čoskoro dostane aj na verejnosť. Jeho predloženiu do vlády však budú predchádzať konzultácie s predsedom vlády. Minister predpokladá, že celý proces by mal byť do dvoch týždňov. Avšak, kým by sa celý proces spojenia začal riešiť na obidvoch stranách české Cargo, by sa muselo osamostatniť a to doteraz nie je.

Hovorca českých železníc Ondřej Kubala vie o plánoch prepojenia spoločnosti a podľa neho je to logický krok. Zdôvodňuje to tým, že slovenské a české podniky už spolu boli a tak majú výhodu kompatibilitnosti rušňov, vozňov i zamestnancov. V najbližších dňoch sa pravdepodobne budú riešiť najmä otázky majetkového podielu, sídla či výkonu akcionárskych práv.

## Usmialo sa na vás šťastie?

Tretí ročník súťaže Tvár ŽSR máme úspešne za sebou. Súťaže sa zúčastnilo 35 železničiarok z celého Slovenska. Nás, v redakcii potešil veľký záujem o hlasovanie, ktorý sa odrazil i v konečnom počte všetkých hlasov. Pri záverečnom sčítavaní sme dospeli k číslu 3 245. Zaujímavé bolo sledovať, ako sa z čísla na číslo menilo poradie jednotlivých súťažiacich. Dostávali sme hlasy od jednotlivcov, ale i od celých kolektívov. A každý samozrejme predpokladal, že víťazkou sa stane práve tá „jeho“. Čitateľskou tvárou, rovnako ako víťazkou sa však mohla stať iba jedna. Obidve sú už známe ako „titulové tváre“ októbrového čísla. Ako ste sa už mohli dočítať, Zlatica Mišeková z SMÚ OZT KT Spišská Nová Ves, zvíťazila v čitateľskej súťaži s počtom hlasov 537.

Zlatku sme v redakcii poverili dôležitou úlohou, aby zo všetkých došlých lístkov vyžrebovala troch z vás, ktorým pošleme darčeky. A na koho sa usmialo šťastie? Veríme, že potešíme **Ing. Imricha Antalu**, námestníka riaditeľa pre SZI z OR Trnava, **Jozefa Babinu** z SMÚ OZT ZT Galanta a **Jána Šmida** z SMÚ Margecany.

Foto: Vladimír SALZER



## Jubilanti z Kútov

Touto fotografiou sa vraciame k oslavám Dňa železničiarov. Sviatok modrej armády si pripomenuli aj v Železničnej stanici Kúty. Takmer stovka zamestnancov si pri spoločnom posedení nielen pospomínala a posedela pri hudbe, ale mnohých z nich aj ocenili pri príležitosti významných životných jubileí. Patril k nim aj čerstvý šesťdesiatnik, dopravný námestník zo Železničnej stanice Kúty Ferdinand Tóth, ktorému prednosta stanice Ing. Peter Rajčák zablahoželal a poďakoval za dlhoročnú prácu v doprave. Poďakovanie však patrilo aj všetkým železničiarom z obvodu stanice Kúty.

(PR)



## ZLATO patrí ženám i mužom zo ŽSR Memoriál Ľuda CAPA 1. ročník futbalového turnaja

Športová aréna Stredného odborného učilišťa železničného v Košiciach patrila futbalistom, futbalistkám a hosťom, ktorí si v sobotu 10. novembra zaspomínali na Ing. Ľudomíra Capa – vynikajúceho športovca, zakladateľa spoločnosti Wagon Slovakia Košice, a.s. úspešného podnikateľa.



V telocvični SOUŽ už v ranných hodinách nastúpilo 8 futbalových mužstiev. Okrem hostiteľov a organizátorov zo spoločnosti Wagon Slovakia Košice, a.s. sa turnaja zúčastnili futbalisti troch železničných spoločností – ŽSR, ZSSK a ZSSK Cargo. Dresy si obliekli aj železniční policajti a do Košíc prijali pozvanie aj dve zahraničné mužstvá z MÁV Start (Maďarsko) a ČD, a.s. O krásny športový a najmä nevšedný zážitok sa postarali aj dve ženské skupiny - futbalistky v dresoch ŽSR a Wagon Slovakia. Dievčatá v exhibičnom zápase ukázali, že ani v kopačkách im

nechýba šarm a krása. Železničiarke zvíťazili nad futbalistkami v dresoch Wagon Slovakia 2:0. A tak rovnako, ako muži zo ŽSR, si z turnaja odniesli zlato. Obidva železničarske tímy boli z Prešova a tak víťazné poháre poputovali do metropoly Šariša. Na druhom mieste skončili futbalisti z Wagon Slovakia Košice, a.s. a tretie miesto patrilo mužstvu ZSSK. Športový deň plný pekných futbalových akcií bol predovšetkým stretnutím športovcov, priateľov a tých, ktorí si okrem futbalu uctili spomienku na Ľuda Capa aj minútou ticha.

(sch)



## Futbalisti ŽT bronzoví

Bratislavská športová hala Mladost' bola miestom 4. ročníka benefičného turnaja v halovom futbale pod názvom TELCO CUP 2007. V dvadsiatke telekomunikačných spoločností nechýbali ani zástupcovia železníc zo Železničných telekomunikácií (ŽT).

Pred turnajom by účasť nášho kolektívu vo finále tipoval asi málokto, veď v skupine, v ktorej bojovali o postup bol aj obhajca titulu Orange. V prvom zápase s Tempestom, ktorý porazili 3:2 ukázali, že nie sú žiadne „béčka“. A keď v ďalších zápasoch doslova deklasovali UPC 4:1 a hladko porazili kolektív Orange, ako nováčikovia vzbudili poriadny rešpekt. Vo svojej skupine ešte zremizovali so Slovanetom 1:1, čím si zabezpečili postup do štvrtfinále. V dôležitom súboji porazili mužstvo T-Mobile 3:1, čím postúpili do boja o medaily. Semifinálovému súperovi T-Com ako jedinému v turnaji podľahli a v zápase o tretie miesto porazili Netlab 3:0. Premiérovu účasť ŽT okorenili krásnymi futbalovými akciami a celkový výkon korunovali bronzovou medailou.

(ŽT)



## Rosnička i Zamračená na oslave osemdesiatin

- **Tatinóóóóó už idéééééé**, - ozývalo sa na hrádzi myjavskej priehrady. Stáli sme tam nastúpení s kamerou a fotoaparátom tak, aby sme mali pred sebou celý Devánsky viadukt. Očakávali sme vlak z Veselí nad Moravou, ktorý ťahal parný rušeň. Charakteristický štekot „Rosničky“ (464.202), dopĺňaný burácajúcim zvukom „Zamračenéj“ (T478.1002) napíňal ovzdušie. Kamera bežala, fotoaparát cvakal. Konvoj „prebuchotal“ viaduktom a my sme naskákali do auta, aby sme sa premiestnili do Myjavy, kde sa konali oslavy 80. výročia prevádzky tejto skvostnej trate.

Nedá mi, aby som nesiahol do archívu, kde je pri stanici Myjava zaznamenané: Trať Veselí nad Moravou - Nové Mesto nad Váhom je stavebným klenotom, zasadeným

do krásneho horského prostredia. Celkom 42 % dĺžky je vedenej v oblúkoch, maximálnych sklonov 13,8 %. Na trati okrem 3 tunelov bolo potrebné vybudovať množstvo menších objektov a 5 veľkých viaduktov. Výstavba celej 67,9 km dlhej trate stála 283 miliónov Kč a bola najväčšou investíciou štátu v 20-tych rokoch v rámci výstavby železníc ČSR. Iste i táto skutočnosť i zložité terénne a geologické podmienky boli príčinou, že ďalší plánovaný úsek Myjava - Brezová pod Bradlom, ktorý mal z Myjavy vytvoriť železničný uzol, zostal len v projektoch.

Tolko malé odbočenie do histórie.



Rosnička na oslave

### TRÁŤ VESELÍ NAD MORAVOU - NOVÉ MESTO NAD VÁHOM JE STAVEBNÝM KLENOTOM UŽ OSEMDESIAT ROKOV



Myjavský viadukt

Myjavský viadukt

leží v oblúku s polomerom 400 m, má dĺžku 196,7 m. Jeho niveleta leží až 29 m nad údolím Žaboškrekov. Má 4 otvory s 3 železnými priehradovými konštrukciami v rozpätiach 48,3 m a jeden otvor v rozpätí 30 m.

Tento popis bol aj obsahom malej prednášky, ktorú som pod viaduktom predniesol záujemcom z radov mojej rodiny. Niekoľko cvaknutí spúšte na fotoaparátoch a čakal nás opätovný presun za Myjavu tam, kde sme ráno čakali na príchod vlaku. Pod



Mladý nadšenec železníc a autor fotiek – Peter Wlachovský.



Aj Devánský viadukt bol počas osláv v oblakoch pary...

Vráťme sa však do davu v Myjave, ktorý sledoval za zvukov historických rušňov ako ide Rosnička zbrojiť. Najprv do nej lejú vodu dobrovoľní hasiči z Myjavy – Turej Lúky a potom je na rade uhlie. Opäť nasleduje posun a všetko sa chystá na odchod do Česka.

Ako správni milovníci všetkého železničného sme sa urýchlene presunuli kúsok za Myjavu, aby sme si ešte stihli pozrieť ďalší stavebný skvost. Je ním Myjavský viadukt. Nedá mi, aby som sa opäť nepozrel do archívu, ktorý zaznamenáva:

Devánskym viaduktom bola v porovnaní s ránom tlačienca. Desiatka filmárov a fotografov nervózne prešľapovala a čakala na prechod vlaku. Ozvalo sa známe: - **Tatinóóóóó už idéééééé**. Nasledoval cvakot spúšte, urýchlený nástup do naštartovaných áut a presun cez hraničný prechod Vrbovce na druhú stranu hranice.

Ak chceme všetko stihnúť, musíme sa poponáhľať...ale stálo to za to. Veď kto vie, že kedy opäť do týchto končín zavíta parný vlak.

Ivan WLACHOVSKÝ,  
foto: autor a Peter WLACHOVSKÝ

## Byť modelkou bolo super

Rada jazdí na kolieskových korčuľiach, ale zbožňuje i „sladké ničnerobenie“. K železnici ju priviedla rodina a samozrejme príležitosť. Neodolá jahodovej Milke, nikdy neodmietne cesnačku ani brokolicu. Bývanie s výhľadom na Vysoké Tatry jej veľmi vyhovuje. Voľný čas najradšej trávi so svojim manželom Marekom a psom Maxom. Je absolventkou Obchodnej akadémie v Rožňave a v Stredisku miestnej údržby Spišská Nová Ves pracuje ako samostatná správna pracovníčka. Zlatica Mišeková, víťazka čitateľskej súťaže Tvár ŽSR.

### ZLATICA MIŠEKOVÁ JE VAŠOU VÍŤAZKOU!

Priblíž nám, čo je náplňou práce samostatného správneho pracovníka?

Všeličo... (smiech). Evidujem dochádzku zamestnancov, sledujem termíny rôznych skúšok, lekárske prehliadky... Zhrnula by som tieto úlohy a pomenovala ich, že ide o starostlivosť o zamestnancov. Zároveň mám v náplni práci i starostlivosť o skladové hospodárstvo, operatívnu evidenciu hmotného majetku a ešte rôzne ďalšie úlohy.

Prečo a čo najviac zlákal mladú stredoškolačku ísť pracovať na železniciu?

Dalo by sa povedať, že pochádzam z takmer čisto železničiarkej rodiny, keďže v modrej armáde pracovala už generácia mojich prarodičov, starých rodičov a tak isto i moji rodičia. Mohla som si vybrať niečo iné? Veď železniciu mám už v krvi.

Spomínala si zopár miest, v ktorých si už pracovala. Ako to bolo a odkedy si železničkarkou?

Mojím odrazovým mostíkom v ŽSR bolo pracovisko údržby budov v Poprade, kde bol a ešte stále je fantastický pracovný kolektív. Potom som chvíľu pôsobila v traťovom obvode Poprad, kde som zastupovala kolegyňu počas jej práceneschopnosti. A práve na týchto pracoviskách som sa toho veľa naučila a spoznala spôsob práce. Aj to bol dôvod, že sa mi pomerne ľahko prechádzalo na nové pracovné miesto v Spišskej Novej Vsi, kde pracujem dodnes. Moje pracovisko patrí pod ÚŽI Zvolen a ja pôsobím v odvetvi oznamovacej a zabezpečova-

cej techniky, konkrétne káblovej techniky. V ŽSR pracujem od augusta 2005.

Aké boli ohlasy tvojho okolia na pôsobenie v súťaži Tvár ŽSR?

Priznám sa, že ja som zachytila iba tie pozitívne, aj keď som to vôbec neočakávala. Dokonca mi po zhladnutí mojej fotografie v Ž semafore volali aj bývalí kolegovia a kamaráti, ktorí boli veľmi radi, že ma tam videli. Mnohí mi aj oznamovali, že s ich hlasom môžem počítať.

Ako si prijala správu o postupe do finále a následné pozvanie na víkend v Strečne?

Oznámila mi to Zuzka Melcerová telefonicky a moja prvá myšlienka smerovala k zamysleniu, či je to fakt pravda. V tej chvíli som nevedela ani reagovať a tak s mi zdá, že som ani nič nepovedala. Samozrejme, že som sa veľmi potešila a verila som, že to bude skvelá skúsenosť.

V Strečne ste boli skvelý tím. Aké sú tvoje dojmy z finále?

Veľmi som sa na to tešila a zároveň som cítila aj isté napätie podmienené očakávaním. Bolo to predsa len niečo, čo

ma najskôr prekvapilo a hlavne som nevedela, čo presne ma tam čaká. Dnes to môžem zhodnotiť tak, že počas celého víkendu prevyšovali pozitívne pocity. Bol to jeden z najkrajších zážitkov, ktoré som doteraz prežila. Musím povedať, že sme tam boli výborná partia, všetci sme si skvele rozumeli.

Možno by niekto očakával medzi súťažiacimi akúsi rivalitu, ale tá tam naozaj nebola. Všetky dievčatá boli skvelé a dá sa povedať, že už v úvode sme si padli do oka. Bolo to ako „rodinný výlet“. Plný pohody, zábavy, adrenalínu a skvelej nálady. Všetkým zúčastneným by som chcela povedať úprimne ďakujem!

Mali ste pomerne pestrý finálový víkend. Ktorý zážitok bol pre Teba najsilnejší?

Zážitkom bolo pre mňa profesionálne líčenie a fotenie. Zažila som to na vlastnej koži prvýkrát a musím sa priznať, veľmi sa mi to páčilo byť modelkou. Bolo to hlavne vďaka vizážistke Janke a skvelej fotografke Ivone, s ktorými sa super spolupracovalo. Najviac by som však ocenila a vyzdvihla „športový deň“. Aj keď bolo typické jesenné počasie, na dobrej nálade a športovom duchu to nikomu neubralo. Zašportovali sme si, zasúťažili a užili si kopec srandy, hlavne pri adrenalínových súťažných disciplínach. Pre mňa nezabudnuteľným zážitkom bola jazda na motorových štvorkolkách. Najviac nás však „vyšťavil“ paintball. Je to skvelá hra, jednoducho bolo super...

Opíš nám svoje pocity po vyhlásení Tvojho mena s titulom Čitateľská tvár ŽSR?

V prvom momente mi to ako keby vôbec nedochádzalo... (smiech). Tešila som sa z víťazstva Lívie a zrazu som začula svoje meno... Bola som milo prekvapená a veľmi ma to potešilo. Musím však povedať, že pri atmosfére, ktorá v Strečne vládla, keby bola víťazkou ktorákoľvek z finalistiek, tiež by som bola šťastná. Na ten skvelý víkend nikdy nezabudnem. Veľmi pekne ďakujem všetkým čitateľom, ktorí do súťaže posielali hlasy a samozrejme moje osobitné poďakovanie patrí tým „mojim“.

Ďakujeme za rozhovor.

(sch)

Foto: Ivona OREŠKOVÁ a Vladimír SALZER

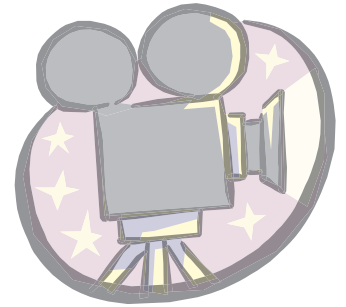


Zlatica s vizážistkou Jankou (v strede) a finalistkou Dankou Juskovou, s ktorou si dobre rozumeli nielen v Strečne, ale i v práci.

## Úspešná filmárska jeseň

Celý tento rok, už od jeho začiatku, bol pre členov slovenskej sekcie FILM A VIDEO FISAIC naplnený očakávaním a prípravami na medzinárodnú súťaž filmových amatérov z radov železničiarov FILM A VIDEO FISAIC 2007, v českom meste Kroměříž. Účastníci a ich filmové diela boli do medzinárodnej súťaže vybraní na základe výsledkov národného celoslovenského kola súťaže, ktorá sa uskutočnila v novembri 2007, už tradične v SIP Strečno. Zúčastnili sa na nej amatérski filmári zo všetkých troch železničných spoločností.

**VO „FILMÁRSKOM PRÍSTAVE“ SLOVENSKÝCH ŽELEZNIČIAROV VZNIKAJÚ ZAUJÍMAVÉ DIELA**



Slovenskí účastníci medzinárodnej súťaže FILM A VIDEO FISAIC v Kroměříži.

V priebehu roka 2007 zorganizovala sekcia FILM A VIDEO FISAIC pod vedením jej predsedu Bc. Pavla Pirohu a v spolupráci s Odborom riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR jamý odborný filmársky seminár a Letnú filmársku školu. Obidve tieto akcie sa uskutočnili v SIP Strečno, ktoré považujeme aj za akýsi „filmársky prístav“ v rámci slovenských železníc. Ústretový prístup všetkých zamestnancov tohto zariadenia, vždy spĺňa predstavy železničiarov – filmárov. Odborným garantom týchto akcií je už dlhoročne Mgr. Ladislav Munk, ktorý je nielen zárukou vysokej odbornej úrovne, ale zároveň dáva týmto stretnutiam aj hlboký ľudský rozmer. Najlepšie to dokumentuje aj rozrastajúca sa filmárska železničárska rodinka, kde počet členov vzrástol za posledné tri roky takmer dvojnásobne.

Medzinárodná súťaž FILM A VIDEO FISAIC 2007 sa začala v Kroměříži za zvukov slávnostných fanfár 20. septembra. Zúčastnili sa na nej zástupcovia železničných správ z Belgicka, Francúzska, Rakúska, Nemecka, Švajčiarska,

Rumunska, Česka a Slovenska. V priebehu troch súťažných dní mala odborná porota, ale aj zainteresovaná verejnosť, možnosť vidieť a posúdiť celkom 84 filmov. Tieto boli hodnotené v siedmich súťažných kategóriách:

železničné filmy, dokumentárne filmy, reportáže a filmy z ciest, jednominútové a trikové filmy, hrané filmy podľa scenára, filmy s ľubovoľným námetom a filmy mladých železničných tvorcov do 25 rokov.

Filmárska sekcia FISAIC Slovensko bola zastúpená 18 filmami deviatich autorov. Celý filmársky maratón bol svojím obsahom, ale aj kreatívnym prístupom, naozaj zaujímavý. Dôstojné priestory Domu kultúry v Kroměříži dokreslili výnimočnú atmosféru celého podujatia. Nezabudnuteľné pre všetkých bude určite aj malebné mestečko Kroměříž, ktoré hostilo účastníkov tejto medzinárodnej akcie. Nezná krása jeho kvetinových záhrad, bohaté kultúrne dedičstvo, ukryté v jeho historických pamiatkach a zároveň osobitý prístup pána starostu sú pre



Najvzácnejší anjel Emila Chlebníčana mal v Kroměříži úspech. Získal striebornú medailu a Mimoriadnu cenu českého zväzu pre film a video UNICA.

organizátorov tou najlepšou vizitkou. Spomínané podujatie po všetkých stránkach rozhodne prezentovalo České dráhy a ich pozitívny vzťah k akciám FISAIC v tom najlepšom svetle.

Pre nás, priateľov filmového umenia, má však najväčšiu cenu konštatovanie, ktoré bolo potvrdené záverečným vyhlásením výsledkov. Filmová ponuka slovenskej sekcie FILM A VIDEO FISAIC patrila v tomto ročníku medzinárodnej súťaže k najúspešnejším, čo sa týka počtu získaných diplomov a medailí. Chcela by som preto využiť príležitosť a poďakovať sa aj touto formou našim jedinečným a pritom skromným amatérskym autorom, ktorých filmové diela oslovili auditórium aj v európskom pohľade.

#### Diplomy Medzinárodnej súťaže FILM A VIDEO FISAIC 2007 získali:

- \* **Peter Leško** (RD Spišská Nová Ves) za filmy Studniari a Dominanty
- \* **Emil Chlebničian** (IVP Zvolen) za film Zvláštny vlak
- \* **Vladimír Olšavský** (RD Spišská Nová Ves) za film Zoskok z balóna
- \* **Miroslav Kalach** (ÚŽI RRP Zvolen) za film Cesta
- \* **Vojtech Balaško** (OR Košice) za film Smäd
- \* **Pavol Piroha** (O440 GR ŽSR) za filmy Galop, Otázky a Nepokoj

#### Bronzovú medailu získali:

- \* **Vojtech Balaško** (OR Košice) za film Pohľadnica z Maroka
- \* **Róbert Bíro** (ÚIVP Bratislava) za film Obed

#### Striebornú medailu získal:

Emil Chlebničian (IVP Zvolen) za film Najväčší anjel

#### Mimoriadne ocenenia Medzinárodnej súťaže FILM A VIDEO FISAIC 2007 získali:

- \* **Štefan Bartko** (SMÚ Spišská Nová Ves) za film Organ znovu ožil
- \* **Emil Chlebničian** (IVP Zvolen) za film Najväčší anjel

#### Všetkým oceneným srdečne gratulujeme!

Najbližšie stretnutie amatérskych železničiar-ských filmárov nás čaká už na konci novembra v SIP Strečno, kde sa uskutoční jesenný Festival FILM A VIDEO FISAIC za účasti slovenských a českých priaznivcov filmového plátna. Opäť teda bude priestor na načerpanie nových námetov, zdokonalenie sa vo filmárskom umení, ale aj hodnotenie vývoja filmovej tvorby z pohľadu tém, spracovaných v dielach zahraničných autorov a ich odkazu v našich podmienkach. A pre tých, ktorí by sa k filmárom chceli pridať, odporúčame kontakt na **Bc. Beatu Jurčovičovú z Odboru 510 GR ŽSR (tel. 920-7075)**, ktorá v ŽSR zabezpečuje kompletný servis, súvisiaci s filmárskou sekciou FISAIC.

**Ing. Soňa KUBINCOVÁ,**  
prezidentka FISAIC Slovensko

## Páchatel' sa vracia na miesto činu

**Žijeme a chodíme vedľa seba a často sa takmer vôbec nepoznáme. Čím väčšia firma či úrad, tým väčšia anonymita nás obklopuje. Nemusi to však byť vždy tak. Sú aj ľudia komunikatívni, takí, ktorí prehodia slovo – dve, len tak. Jednoducho povedané, sme rôzni. Je to tak v záľubách i v užívaní si daru, ktorý sa nazýva život.**

### NÁŠ KOLEGA JOZEF LEHOCKÝ SI ZATANCOVAL I ZAHRAL V INDIA SONG



Jozef a jeho partnerka Božka na medzinárodných tanečných súťažiach často siahajú po najvyšších priečkach.

Zažili to viacerí z nás, najmä starší spolupracovníci, keď po desiatkach rokov, po obligátnych konverzačných frázach sa zrazu dozvieme, že ten pán je dobrý maliar, kolegyňa má výstavu a spolupracovník z vedľajšej kancelárie zasa koncertuje so skupinou. Stretnutia po „prepuknutí“ týchto informácií už naberajú iné dimenzie. Pri najbližšom stretnutí sa už opýtate na konička a život má akýsi ľudskejší rozmer.

Tak dajako je to aj s našim dlhoročným kolegom, novinárom, Jozefom Lehockým. „Vypátral“ už nejedného železničiaru venujúceho sa tvorivej činnosti a nejedného umelca s koreňmi v železničiar-ských rodinách. V redakčnom archíve by sme od neho našli desiatky článkov s touto problematikou. Málokto však tuší, že aj on sám má pekného konička – spoločenský tanec. Nie je to síce jediný jeho koniček, ale tanec si vyžaduje najviac času a námahy. Ale ako povedal Jozef: - **tej príjemnej.** Už ako mladý zamestnanec ČSD-Správy Východnej dráhy, otváral predtancovaním plesy železničiarov v budove na Klemensovej ulici. Vtedy bol členom Tanečného klubu Internacionál Bratislava, pod vedením známeho tanečného páru Heleny a Milana Štiavnických. Keď po niekoľkých rokoch končil s aktívnym tancovaním, ani sa mu neprisnilo, že sa ešte raz súťažne postaví na parket. V tých rokoch



Zákulisie divadla Aréna krátko pred 2. premiérou India Song, kde si zahral aj režisér hry Hans Hollman (celý v bielom), ktorý alternoval J. Šimonoviča. Jozef Lehocký vpravo.

Hovorí sa, že páchatel' sa vracia na miesto činu a tak je to aj s Jozom Lehockým. Po rokoch, opäť svojím tancom otvára plesy (aj železničiar-ský vo Zvolene a ples ministra dopravy v Bratislave) a dokonca jeho klub je angažovaný aj v novej hre India Song, ktorá mala nedávno premiéru v divadle Aréna. Tam si tanečníci nielen zatancujú, ale aj zahrajú.

Ako vidno, život má mnohoraké podoby. Je dobré, keď si môžete vybrať jednu z nich a byť šťastný.

(sch)



Vyhodnotenie októbrovej ankety

Top rubrika (najviac sa mi páči...) **Aj toto sme my**

Prepadák (vôbec sa mi nepáči...) **Bez označenia**

Môj tip do ďalších čísel **Pracovné podmienky posunovačov v Devínskej Novej Vsi**

Aj v novembrovom čísle sa môžete zapojiť do ankety. Napíšte nám, ktoré rubriky, články či fotografie sa vám páčili najviac a ktoré najmenej alebo vôbec.

Deje sa na vašom pracovisku alebo v okolí niečo, na čo by bolo dobré poukázať aj prostredníctvom časopisu Ž semafor?

Napište nám! Vyplňte prosím, priložený anketový lístok a zašlite nám ho na adresu redakcie Ž semafor, Štefánikova 60, 040 01 Košice alebo zavolajte:

tel. číslo 910 – 3203, Email: zsemafor@zsr.sk.

Využite túto možnosť a prispejte k tomu, aby Ž semafor bol aj podľa vašich predstáv.

Tešíme sa na spoluprácu a spokojných čitateľov.



Top rubrika (najviac sa mi páči...)

Prepadák (vôbec sa mi nepáči...)

Môj tip do ďalších čísel

## FOTO hádanka

### Viete, kde je to? Viete, čo je to?

Správna odpoveď októbrovej fotohádky je:  
Pákový dotahovač drôtovodu.

Vítazom sa stal a vecnú cenu získava:  
Ivan CABAN zo Železničnej stanice Kraľovany

Blahoželáme!

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

**Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?**



Foto: Katarína Potpinková (MMS)

<b>DIALÓG DOPRAVNÉHO POLICAJTA A ŠOFÉRA:</b> - PREŠLI STE KRIŽOVATKU NA ČERVENÚ. VARI STE JU NEVIDELI ? - ČERVENÚ... (DOKONČENIE V TAJNIČKE)				POMOC: ASER, KONAK, LEPOK	HEBREJSKÝ KMEŇ	POVRCHOVÁ BAŇA	EČV OKR, KYŠUCKÉ NOVÉ MESTO	JUŽNÝ PLOD	POMOC: KALK, NINIVE, TIN	ELIPSOVITÁ PLOCHA	ETRUSKÝ BOH NEBA	ANNO DOMINI (SKR.)	MAJETOK NEVESTY	RUSKÝ FILMOVÝ REŽISÉR (ALEXAND.)	
				SEVERSKÝ MORSKÝ VTÁK					MLÁDZA						
				DRUHÁ ČASŤ TAJNIČKY											
				ŠTVORČEK (TYP)			SARMAT						CHEM. ZN. NOBELIA		
			SLOVENSKÁ RIEKA		SOŠKA BŮŽIKA LÁSKY					METROPOLA ASYRIE					
AUTOR JOZEF VYSOČÁNI	HORSKÉ JAZERO	BIELKOVINA V OBLÍ	SUMERSKÉ MESTO		LETOPIŠ					FÁZA MESIACA					
			DŮVTIP		VELKÁ MÚCHA					ŠKODLIVÉ MOTÝLE					
NÁRADIE NA ORANIE					ARABSKÝ SULTANÁT					3. SOLMIZ SLABKA		LISTNATÝ STROM	POKLADŇA		
					KÓPIA					DOSLOVNÝ PREKLAD					
OBRUBA ŠIAT				NENÁROČNÁ OBILNINA					BALKÁNSKY PALÁC						
				LATINSKÝ POZDRAV					NTRID TANTALLU						
EURÓPSKY PARLAMENT (SKR.)			DRUH PÁSOVCA					VOZÍK							
			MAJSTROVSTVÁ REPUBLIKY (SKR.)					CHEM. ZN. LANTANU							
PRVÁ ČASŤ TAJNIČKY															
ÚZEMNÝ CELOK						OBRNENÉ BOJOVÉ VOZIDLO				ZN. ELEKTRO-SPOTREBIČOV					



## Otvorené archívy nezatvárajte

Súťaž o najkrajšiu fotografiu roka sa skončila. Po roku od výzvy na otvorenie fotoarchívov a vyhlásenia súťaže môžeme skonštatovať, že po nesmelom začiatku nás zahrnula spŕška fotografií rôznych žánrov a námětov s problematikou železníc, ale i neželezničných.

Aj napriek krásnym záberom porote nebolo čo závidieť, pretože do súťaže bolo prihlásených 944 fotografií od 122 autorov.

**Porotcovia o výbere tých najkrajších alebo najzaujímavejších fotografií rozhodovali nezávisle na sebe. Porota pracovala v tomto zložení: Ing. Soňa Kubincová, odbor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR a prezidentka FISAIC Slovensko, Jozef Fašanga, fotograf, Pavol Mikulášek, fotograf a vydavateľ, Ivan Wlachovský, odbor dopravy GR ŽSR a Vladimír Salzer, fotograf - redaktor Ž semafor.**

Výsledky zverejníme v decembrovom čísle a predstavíme aj súťažiacich, ktorí sa umiestnili na prvých piatich miestach, v oboch kategóriách.

Archívy však ešte nezatvárajte, pretože v budúcom, jubilejnom roku 160. výročia od príchodu prvého parného vlaku na Slovensko, pripravujeme ďalšiu súťaž.

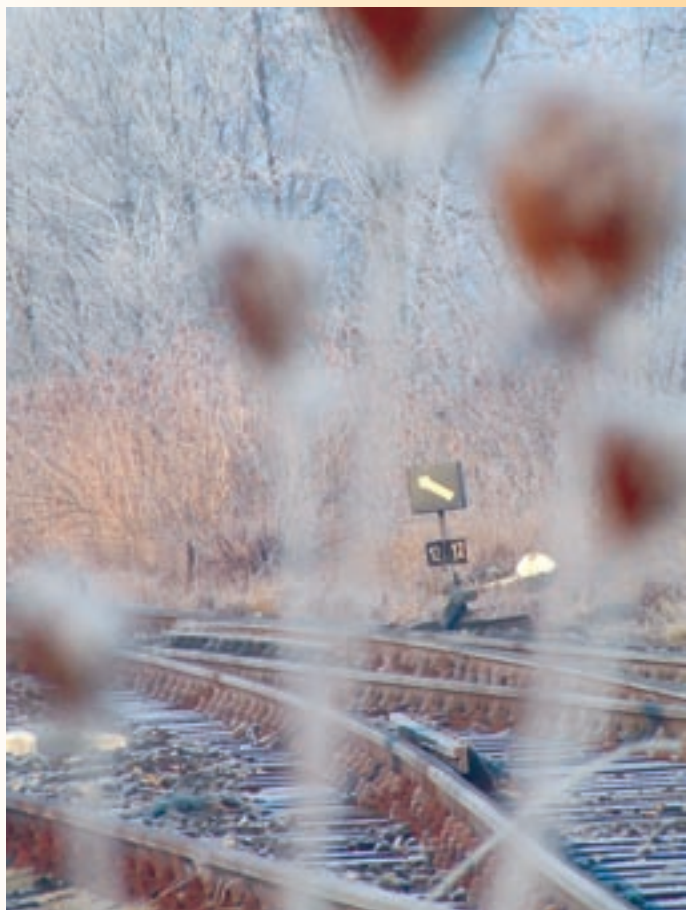
*Mgr. Jozef LEHOCKÝ*



*Jazerné kráľovné  
Peter JURČIAK (SO Zvolen)*



*Kriváň,  
Roman OZORÁK (Žst Chotín)*



*Bod mrazu  
Peter VARGA (Žst Lehnice)*



*Ranný mráz  
Júlia LEŠKOVÁ (Výhybňa Slančík SRT)*



**ZAPOJTE SA  
DO SÚŤAŽE!**

# ***Vianoce v železničných staniach***

***Redakcia vyhlasuje súťaž o najkrajšiu - vianočne  
vyzdobenú železničnú stanicu***

Keďže železničná prevádzka je nepretržitá, mnohí z vás prežívajú aj vianočné sviatky na pracoviskách. Je dobrým zvykom a zároveň aj spríjemnením sviatočných chvíľ prežitých v službe, že v tomto období si svoje pracoviská vyzdobujete. V železničných staniach nechýbajú rozsvietené stromčeky či iná vianočná výzdoba.

**Ak ste sa rozhodli, že vianočnej výzdobe na stanici budete venovať pozornosť aj v tomto roku, zapojte sa do súťaže!**

O tom, ako si stanicu či samotnú dopravnú kanceláriu alebo stavadlo vyzdobíte, nám napíšte, alebo pošlite fotografie. Tie budeme v decembrovom a januárovom čísle zverejňovať v Ž semafore a vo februári už uvidíte tú najkrajšiu - vianočne vyzdobenú stanicu, ktorú sme vybrali. Odmenou pre víťaza bude nielen reportáž z pracoviska, ale aj prekvapenie.

**redakcia**