



# semator

2



*Ve februári sa viac ako inedy skloňuje slovo láska, zamilovanie, manželstvo. Od roku 1983 sa 11. februára oslavuje Svetový deň manželstva, 14. 2. je Svätok zamilovaných a v susednej Česku o tomto roku historicky prvýkrát oslávili i Následný týždeň manželstva. Aj na železnici sú dvojice, ktorí sú spolu desiatky rokov a nielen to. Veľa manželstiev práce železnica spojila. Rovnako, ako manželský pár Kuncovcov... viac na strane 17.*

## O komunikácii

Nemému dieťaťu ani vlastná mať nerozumie – toto staré známe príslovie výstižne charakterizuje kľúčovú úlohu komunikácie v kontexte fungovania firmy, či jednotlivca. Železnice SR sú najväčším zamestnávateľom na Slovensku a zamestnanci nepracujú v jednej či dvoch budovách, za jedným plotom alebo v jednom meste. Pracoviská sú roztrúsené po celom Slovensku a rozmanitosť funkcií, veľké množstvo rôznorodých činností i rozdielna vzdelanosť často vzájomnú komunikáciu sťažujú. Avšak používať podobné argumenty, ako výhovorky o neinformovanosti, by zrejme v dnešnom svete informačných technológií, a tak ani na železnici, neobstáli. Komunikácia je súčasťou riadenia ľudí, a preto by hlavne riadiaci zamestnanci, nemali zabúdať, že komunikácia so spolupracovníkmi patrí medzi základné povinnosti každého vedúceho. Nie iba v prípade vydávania príkazov, zákazov, ale aj pri bežných pracovných postupoch, zmenách či plánoch. A to všetko najmä preto, aby nevznikli zbytočné komunikačné šumy. Riadiaci zamestnanci by si závery z porád, či pracovných stretnutí nemali nechávať iba pre seba alebo pre svojich najbližších, pretože tak sa k tým ostatným, často potrebné informácie nedostanú vôbec, alebo neskoro. Nie je totiž nič horšie, ako keď sa zamestnanci o dianí vo vlastnej firme dozvedia z vonkajších zdrojov. Hovoriť sa, že čím je spoločnosť vyspelejšia, tým viac sa v nej komunikuje. Budme vyspelejší, snažme sa s ľuďmi okolo seba rozprávať ľudskou rečou. Pracovné stretnutia uzatvárajme až vtedy, ak sme presvedčení, že všetci pochopili svoje úlohy. Riadená komunikácia pomáha predchádzať problémom i nespokojnosti vo firme, a preto využívajme všetky jej nástroje.

Komunikujte aj s nami, v redakcii sa na vaše postrehy a námety tešíme. Píšte, mailujte, telefonujte.

**Dana SCHWARTZOVÁ**

P.S. Nezabúdajme, že ak človek chce zmeniť svet, musí začať od seba!

# Platí nová kolektívna zmluva

KOLEKTÍVNA ZMLUVA ŽSR 2007 V PLNOM ZNENÍ JE PRÍLOHOU ČÍSLA

**Kolektívna zmluva ŽSR 2007 bola síce podpísaná na sklonku januára 2007, ale na základe dohody zúčastnených strán nadobudla účinnosť dňom 1. januára 2007. Táto skutočnosť, rovnako ako ostatné záväzky zmluvy, dokumentuje tvorivú atmosféru kolektívnych vyjednávani a jej vplyv na posun sociálneho dialógu i konkrétnych vzťahov medzi zamestnávateľom a odborovými organizáciami na kvalitatívne vyššiu efektívnu úroveň.**

KZ ŽSR 2007 má svoje záväzky, tak ako po minulých rokoch, rozdelené do štyroch kapitol, ktoré sa okrem úvodných a záverečných ustanovení venujú aj všeobecným a osobitným ustanoveniam v druhej a tretej kapitole. Všeobecné ustanovenia rozoberajú vzťahy zmluvných strán, ktoré pri kolektívnom vyjednaní s ôsmimi odborovými organizáciami nie sú ani pri plnení a hodnotení záväzkov jednoduché a potrebujú jednoznačne zdefinovanie postupových krokov. Nová zmluva obsahuje aj z týchto dôvodov ustanovenie, ktoré definuje ŽSR a ich právnych predchodcov (v tomto prípade bývalé ČSD) vo vzťahu k počtu odpracovaných rokov v ŽSR pre účely uvedené v KZ.

V rámci osobitných ustanovení sú riešené oblasti zamestnanosti, organizácie práce, odmeňovania, ako aj kvality práce v súvislosti s pracovným prostredím a ochranou práce. Už klasicky najviac diskutovaným a očakávaným bodom v kolektívnej zmluve je mzdový nárast pre príslušný rok. Nová KZ garantuje zamestnancom ŽSR rast priemernej mzdy vo výške 5,8 percent oproti dosiahnutej priemernej mzde v roku 2006. V rámci dohodnutého objemu mzdových prostriedkov budú tarifné mzdy v jednotlivých pásmach zvýšené o štyri percentá. Výška nárastu priemernej mzdy teda zostala na úrovni minulého roka, na základe dohody sa v rámci dohodnutého objemu nárastu priemernej mzdy v porovnaní s minulým obdobím zvýšil

nárast tarifných miezd o jedno percento. V oblasti zamestnanosti je v KZ ponechané v rovnakom znení ako v minulých obdobiach poskytovanie odstupného pre zamestnancov, ktorí odpracovali v ŽSR desať a viac rokov. Zaujímavou časťou kolektívneho vyjednávania bola oblasť organizácie práce, ktorá sa zaoberala riešením fondu pracovného času a vývojom nadčasovej práce. Na základe požiadavky zmluvnej strany odborových organizácií sa do KZ zapracovalo nové ustanovenie, ktoré určuje postup pri prenose nadčasovej práce do nasledujúceho štvrťroka a podmieňuje ho v súlade so Zákonikom práce, súhlasom zamestnanca, ktorý podľa KZ musí byť písomný (bod 30). Zamestnávateľ sa ďalej dohodol s odborovými organizáciami na detailnejšom zedefinovaní krátkodobého uvoľňovania zamestnancov na výkon funkcie v odborovom orgáne (bod 36).

Treba upozorniť na skutočnosť, že v oblasti stravovania zamestnancov bola nárokovosť na poskytnutie druhého hlavného jedla doplnená aj pre zamestnancov, ktorých pracovná zmena trvá 12,00 hod. a teda nie len pre tých, ktorých zmena trvá viac ako 12 hodín. Poskytovanie odmiem pri odchode do dôchodku v čiastke 2 500,-Sk za odpracovaný rok v ŽSR bolo doplnené aj pre zamestnancov, ktorí odchádzajú do predčasného dôchodku, ale len v období dvanásť mesiacov pred splnením podmienky nároku na starobný dôchodok. Všetky uvedené doplnenia však na základe



výsledkov ekonomických rozborov, nepredstavujú v celkovom ponímaní výdavkov na sociálnu starostlivosť podstatné zvýšenie potrebného finančného objemu. Poskytovanie odchodného pri prvom skončení pracovného pomeru po nadobudnutí nároku na predčasný starobný dôchodok, starobný dôchodok a invalidný dôchodok je v súlade so Zákonikom práce definované v sume jedného priemerného mesačného zárobku zamestnanca rovnako, ako v roku 2006. Celý proces kolektívneho vyjednávania jeho účastníkov utvrdil v názore, že obidve zmluvné strany majú záujem v sociálnom dialógu, ktorý sa v tomto roku začal úspešne podpísanou kolektívnou zmluvou, ďalej pokračovať. Na základe dohody účastníkov týchto stretnutí sa v priebehu roka 2007 bude ďalej rokovať o možnostiach v oblasti systémového riešenia fondu pracovného času, poskytovania rekondičných pobytov, ako aj odmeňovania zamestnancov ŽSR.

(kub)

## Pod'akovanie

Pri príležitosti ukončenia mojej aktívnej práce na železnici by som chcel úprimne poďakovať všetkým spolupracovníkom, s ktorými som sa počas 39 odpracovaných rokov stretol pri riešení spoločných problémov na Slovensku i v zahraničí. Všetkým železničiarom zamestnancom ŽSR, ZSSK, ZSSK CARGO alebo inej organizácie pôsojacej na železnici, želim veľa zdravia, pevných nervov, pracovných úspechov a pohody v rodinnom živote.

**Ing. Jiří HANZAL,**  
do 31. 1. 2007 riaditeľ Odboru dopravy GR ŽSR

## Personálne zmeny

Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Dalibor Zelený menoval do funkcie riaditeľa Odboru železničného zdravotníctva Bratislava **Mgr. Petra ROZLOŽNIKA**.

**Ing. Adama DYGAŚIEWICZA** menoval do funkcie námestníka riaditeľa Železničných telekomunikácií.

K tomu istému dátumu bol do funkcie riaditeľa Strediska hospodárenia s majetkom menovaný **Ing. Juraj HOMOLA**.

**Mária LAUROVÁ** od 1. februára zastáva funkciu riaditeľky odboru financovania, účtovníctva a daní ( O 310) GR ŽSR.

Riaditeľom odboru dopravy ( O 410) GR ŽSR sa stal **Mgr. Emil ŠIMKO**.

# Kde sú a kam smerujú Železnice SR v rámci Európy?

ROZHOVOR S RIADITEĽKOU ODBORU MEDZINÁRODNÝCH VZŤAHOV GR ŽSR  
MGR. SILVIU ŠIMONOVU

**\*V závere januára ste sa spolu s generálnym riaditeľom ŽSR zúčastnili prvého rokovania Európskeho regionálneho zhromaždenia UIC v Bruseli. Ako hodnotíte jeho závery?**

Európske zhromaždenie UIC spája 104 európskych železničných spoločností. Toto regionálne zhromaždenie je zriadené ako časť novej riadiacej štruktúry celosvetovej železničnej asociácie, ktorej od januára 2007 predsedá Jay Praksh Batra, predseda predstaviteľstva Indických železníc. UIC plánuje do budúcnosti rozšíriť svoju činnosť na dvoch úrovniach: svetovej a regionálnej. Na svetovej úrovni pre projekty zahŕňajúce celkové členstvo UIC a na regionálnej úrovni pre spoločné projekty týkajúce sa železníc z daného geografického regiónu. Efektívne koordinovaná práca s partnermi povzbudí príležitosti na európskom trhu a aby nadviazali vzťah s ďalšími oblasťami sveta. Významným na tomto stretnutí bolo aj zvolenie generálneho riaditeľa ŽSR za člena európskeho riadiaceho výboru (EMC).

**\* Aké je súčasné postavenie Slovenska v rámci európskych a svetových železničných zoskupení?**

Po vstupe do EÚ je Slovensko vnímané inak ako predtým. Na jednej strane je objavované ako nie veľmi známe, na strane druhej príjemne prekvapuje svojim ekonomickým tempom rastu. Je to višačka, ktorá pozitívne vplyva i na vnímanie slovenských železničných podnikov v zahraničí a samozrejme najmä v príslušných medzinárodných organizáciách. V týchto má ŽSR už postavenie určitého priekopníka v strednej Európe v napĺňaní požiadaviek Európskej Komisie a Parlamentu, keď železničnú reformu plne aplikovalo inštitucionálnym rozdelením pôvodne integrovanej železnice na samostatné podniky - manažéra infraštruktúry a operátorov v nákladnej i osobnej preprave. Vôkol nás tento niekedy bolestivý proces ešte len prebieha. Týmto sa u nás vytvorili základné predpoklady na reformované prostredie prepravného trhu a predurčuje nás k tomu i geografická poloha Slovenska. Nachádzame sa v strede Európy a na rozhraní dvoch právnych a technických prepravných železničných systémov. Verejnosť zužuje toto rozhranie často iba na rozdielny rozchod kolají. Je to však oveľa komplexnejší problém. Veď táto hranica bude čoskoro i novou hranicou Schengenského priestoru. Úspešné napĺňanie našich cieľov vyžaduje mať v medzinárodných organizáciách, ako sú predovšetkým UIC, CER a OSŽD dostatok odborníkov, ktorí sú schopní v príslušných pracovných skupinách naše záujmy obhajovať, presadzovať a súčasne trvale prispievať k rozvoju danej oblasti v celoeurópskom meradle. Tieto aktivity musia byť vzájomne koordinované v súlade s cieľmi a úlohami



vedenia podniku a dopravnej politiky SR. Je želateľné mať svoje železnice v ohni taktiež priamo v týchto organizáciách, čo nesporne hlbšie prispieva k vážnejšiemu vnímaniu a postaveniu Slovenska. Je potrebné aplikovať a adaptovať sa na nové predpisy a zúčastňovať sa na pripomienkovaní pripravovanej legislatívy EÚ, technických noriem (CEN, CENELEC), vyhlášok a predpisov železničného sektora. Odborníci zo ŽSR sú na vysokej úrovni a dostávajú sa do najvyšších štruktúr v rámci týchto organizácií. Napríklad zástupca SR ako jedinej z krajín strednej a východnej Európy je v čele „Podsystemu energetika“ v rámci Európskej železničnej agentúry (ERA), ktorá pripravuje TSI pre konvenčné trate.

**\* Zmenou vedenia ŽSR i Vaším návratom do firmy sa zahraničné smerovanie pomerne zmenilo. Aké sú na poste medzinárodného odboru priority, a aké kroky sa najviac dotknú ŽSR?**

Nová situácia v Európe jednoznačne vyžaduje aj v železničnej oblasti oveľa hlbšiu a užšiu vzájomnú spoluprácu na medzinárodnej úrovni a to predovšetkým na pôde spomínaných medzinárodných organizácií. Táto oblasť bola donedávna v ŽSR podhodnotená. Slovensko má ako člen EÚ medzinárodné záväzky predovšetkým v oblasti interoperability a bezpečnosti železničnej dopravy a tieto sa musia realizovať v širokej miere vo všetkých železničných podnikoch, teda aj v infraštruktúre. Je preto našou prioritou pozdvihnúť aktivity ŽSR v zahraničí a hlavne cestou medzinárodných železničných organizácií. Je i našou morálnou povinnosťou voči občanom SR bezprostrednejšie sa zúčastňovať a ovplyvňovať dianie v európskom železničnom sektore, v záujme zvýšenia kvality cestovania a jeho trvalo udržateľného rastu. Že to myslíme vážne, potvrdzuje i úspešná kandidatura generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Dalibora Zeleného, ktorý bol pred pár dňami zvolený do Riadiaceho výboru UIC pre Európu. Tomuto kroku predchádzala in-

terná kompletná bilancia napĺňania európskej železničnej legislatívy a predpisov, predovšetkým smerníc Európskeho spoločenstva. Nie je však tajomstvom, že je veľa čo zlepšovať. Pripravujeme správu, v ktorých oblastiach ŽSR už konkrétnymi rozhodnutiami vytvára transeurópsky železničný systém, ako postupuje pri národnej aplikácii príslušných smerníc. Predovšetkým ide o spomínanú interoperabilitu a bezpečnosť. ŽSR sú klientom železničného priemyslu pre železničnú infraštruktúru a sú spoluzodpovedné za realizáciu výhradne takých systémových produktov, ktoré požiadavky interoperability a bezpečnosti rešpektujú. Železničná sieť SR musí byť postupne plne interoperabilná a zodpovedať požadovanej úrovni bezpečnosti. Inými slovami - treba zabezpečiť súlad so smernicami 2004/49/ES a 2004/50/ES na celý konvenčný železničný systém. Je to pre nás veľká výzva a nemusím snád zdôrazňovať, že je to zásadne pre prebiehajúcu modernizáciu železničných koridorov.

**\* O generálnom riaditeľovi ŽSR je známe, že v rámci medzinárodných železničných zoskupení je autoritou. Ako zahraniční partneri vnímajú, že je Dalibor Zelený generálnym riaditeľom Železníc SR?**

Dalibor Zelený je skutočne uznávanou osobnosťou v železničnom svete, k čomu ho predurčujú pozitívne výsledky z pôsobenia v ČD, či na rôznych postoch na medzinárodnej úrovni. Je pre mňa veľkou ctou a prínosom pracovať po boku medzinárodne uznávaného odborníka, akým je náš generálny riaditeľ. Počas svojho predchádzajúceho pôsobenia v oblasti železničnej dopravy už pôsobil v najvyšších orgánoch medzinárodných organizácií UIC a CER za ČR. Bol i prezidentom Misie Východ-Západ, ktorej hlavným poslaním bola integrácia železníc strednej a východnej Európy, kde spolupracoval i s J. Fázikom delegovaným zo Slovenska do štruktúry UIC. Pre mnohých našich partnerov bolo prekvapením, keď sa Dalibor Zelený na Valnom zhromaždení UIC minulý rok v decembri posadil za menovku ŽSR. Súčasne to však potvrdilo jeho medzinárodný manažérsky charakter. Som presvedčená, že po skúsenostiach z doterajšej vzájomnej spolupráce mu všetci fandia a držia palce, aby sa mu aj v ŽSR podarilo uskutočniť pozitívne zmeny. Odborné, manažérske, jazykové schopnosti ako aj spomínané medzinárodné uznanie predurčujú generálneho riaditeľa ŽSR k tomu, aby sa firma dostala do výraznejšieho medzinárodného povedomia. Aby tak Železnice SR v rozhodovacích procesoch medzinárodných železničných organizácií neboli iba štatistom, ale aktívne prispievali k celoeurópskemu rozvoju železničného systému.

**Ďakujem za rozhovor  
Martina PAVLIKOVÁ**

## Ked' Perinbaba nevedela, kedy prestať...

...ALEBO POSLEDNÝ JANUÁROVÝ VÍKEND SO ŽELEZNIČIARMÍ VO VYSOKÝCH TATRÁCH

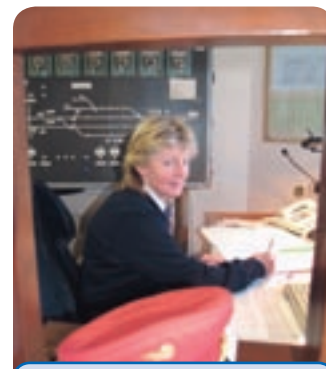
- Aké je to Slovensko malé a predsa toľko rozdielov... vzdychla si minule kolegyňa. Určite neuhádnete, pri akej príležitosti. Keď sme sa bavili o rozdielnosti počasia na našom území. Kým v posledný januárový víkend na prevažnej časti Slovenska prevládalo takmer jarné počasie, vo Vysokých Tatrách, kvôli neustále pribúdajúcej snehovej nádielke, sprevádzanej aj víchricou, nevedeli, čo skôr... Meteorologické správy zo spomínanej lokality neveštili žiadnu idylu, tak sme skúsili zmapovať (na vlastnej koži), ako to tam vyzeralo. Už z prvých informácií priamo z Vysokých Tatier to vyzeralo, akoby Perinbaba začala s veľkým upratovaním... Co nestihla od začiatku zimy, vynahradiť si to teraz.



Na prudký vietor, či dokonca víchricu vo vysokohorských oblastiach upozorňovali aj meteorológovia. Že sa tentoraz nemýlili, potvrdili priamo aj Tatraci. Už v piatok dopoludnia nás dispečeri z Úseku riadenia dopravy OR Košice upozornili na trvajúci prvý stupeň zimných opatrení na ozubnicovej železnici Štrba – Štrbské Pleso, trati Poprad – Štrba a na Tatranskej elektrickej železnici (TEŽ) Poprad Tatry – Štrbské Pleso a Starý Smokovec – Tatranská Lomnica. Následne už na druhý stupeň v Železničnej stanici Štrba. Z toho dôvodu bol od skorých ranných hodín na úseku TEŽ nasadený až do obeda snehový pluh. O nič lepšie to nebolo ani v noci.

Neustále návaly snehu, sprevádzané víchricou znemožňovali riadny chod električiek, preto od 23. hodiny na úseku z Popradu Tatier po Štrbské Pleso opäť nasadili pluh. Víkend, na ktorí sa tešili mnohí lyžiar, neskončil podľa ich predstáv. I keď sa počas soboty a nedele našli odvážlivci, ktorých sneh lákal. V druhý víkendový deň mal v Železničnej stanici Štrba službu výpravca Juraj Užík: - **Zasnežilo nám prvú a druhú koľaj, silný vietor poriadne znepriemňoval prácu. Vyvrcholilo to vyhlásením druhého stupňa zimných opatrení.** V dôsledku toho zabezpečil Atrakčný obvod zo Spišskej Novej Vsi ľudí, ktorí čistili výhybky a peróny až po Štrbu zastávku.

- **Premôžem aj túto obrovskú nádielku Perinbaby,- akoby bolo počuť pod tatranskými štítmi pri práci frézy s pluhom.**



Výpravkyňa Jana Jenčová zo Železničnej stanice Starý Smokovec.

So situáciou priamo na Štrbskom Plese nás oboznámil prednosta stanice Ing. Július Fabián. - **Zima ukázala svoju pravú tvár v podstate už v piatok. Napriek nadmernému sneženiu sme situáciu po dopravnej stránke zvládli. Všetky vlaky prechádzali s výnimkou pondelka, keď na úseku Vyšné Hágy – Štrbské Pleso bolo kvôli závejom a pre nezjazdnosť trate, odmietnutých šesť spojov. Posledný januárový víkend,**



Cesta za snehom, alebo traťováci z SMÚ Poprad smerujú na výpomoc pri odpratávaní zasneženej Železničnej stanice Štrba.



Počas našej návštevy Vysokých Tatier boli v službe na Železničnej stanici Štrba operátorka Miroslava Krajčová a výpravca Juraj Užík. Ten si „užil“ snehovej nádielky aj počas nedele.

ale i nasledujúci deň však dal poriadne zabrať každému, kto bol v službe. Pochvalu si zaslúži ozaj každý z nášho dvadsaťdva členného pracovného kolektívu, ktorí patria pod Železničnú stanicu Štrbské Pleso.

Akoby naschvál, víkend na stanici mali v službe ženy - výpravkyne Zlata Matušiková, Magda Müllerová, či Zdenka Otčenášová. Vo Vyšných Hágoch im „asistovali“ Richard Krystuf a Milan Jurtinus. Určite tak skoro na službu v dňoch, kým sme si my užívali voľné chvíle, nezabudnú. Ako sme sa však dozvedeli, takmer rovnaká situácia vo Vysokých Tatrách prevládala aj 23. a 24. januára... Časť víkendu v službe zastihol aj výpravkyňa v Starom Smokovci Janu Jenčová. – **Službu som mala zo soboty na nedeľu. Podvečer kvôli sprejazdneniu trate boli nasadené pluhy, ktoré premávali až kým sa situácia neukľudnila. Nadránom sa však všetko zopakovalo... Železničná doprava však bola riadne zabezpečená.** A aby sme nezabudli, tak, ako jej kolegyne z Plesa, i Jana Jenčová sa niekoľkokrát v službe zapotila, keď pomáhala s čistením perónov...

V posledný januárový utorok sme na Štrbskom Plese zastihli okrem domácich traťovákov aj zamestnancov z Atrakčného obvodu zo Spišskej Novej Vsi. Prácu pri odpratávaní snehu riadil odvetvový správca Róbert Novák. - **Ľudí a mechanizmy nasadzujeme vždy podľa požiadaviek na základe monitorovania situácie. Môže**

sa zdať, že niekedy nie sme tam, kde nás momentálne potrebujú, no je potrebné si uvedomiť, že náš úsek sú vlastne celé Tatry, ale aj trate z Margecian po Červenú Skalu, smer Margecany – Štrba a Poprad – Stará Ľubovňa, - vysvetľuje Róbert Novák. Medzitým sa okolie stanice v Štrbskom Plese menilo z hodiny na hodinu. Niekoľko metrové haldy snehu likvidovali ťažké mechanizmy, traťováci čistili výhybky, niektorí zhadzovali sneh z prístreškov na zastávke, či samotnej budove stanice. Perinbaba musela byť v tej chvíľke zúfalá a možno aj preto začalo opäť snežiť. No nebolo to už v takej intenzite, ako počas víkendu, dokonca sa umúdril aj vietor. Kým niekoľko hodín predtým, ako hovorili domáci, všade vládla „biela tma“, počasie, hoci iba na krátky čas, prišlo aj lyžiarmi. A tých ste nielen na Štrbskom Plese, ale i v Starom Smokovci, mohli vidieť neúrekom. Všade sa ozývala prevažne ruština, miestami i čeština. Iba slovenčinu ste mohli počuť poskromne. I to len vtedy, keď šli domáci do práce...

**Posledný januárový víkend si teda železničiar v Tatrách poriadne „užili...“ No na rozdiel od cestnej dopravy, železničná preprava cestujúcich bola zabezpečená. A i keď sa to v médiách neobjavilo, pretože každý sledoval predovšetkým cestov, opäť sa potvrdilo, že cestovanie železnicou je predsa len spoľahlivejšie.**

Vladimír SALZER,  
foto: autor



Výpravca zo Železničnej stanice Štrbské Pleso Mgr. Jozef Borzík s prednostom stanice Ing. Júliusom Fabiánom, ktorý tiež pomáhal počas voľných dní kolegom pri odpratávaní snehu.



Kde sa nedostane technika, to ostane na ľudskej sile...



Všade vládne „biela tma“. Mladé lyžiarky čakajú na zubačku a s nádielkou snehu sú veľmi spokojné.

## Aj napriek stavebnému ruchu a ťažším podmienkam

MODERNIZÁCIA V ŽELEZNIČNÉHO EUROKORIDORU POKRAČUJE V KÚPEĽNOM MESTE

Rozsiahla rekonštrukcia infraštruktúry železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom v praktickej podobe začala pred tromi rokmi. Vlani začali projekty naberat' reálne kontúry aj na takmer dvadsaťkilometrovom úseku Piešťany – Nové Mesto nad Váhom. Máj 2006 odštartoval práce priamo v stanici príjemného kúpeľného mesta, kde sa to hemží hosťami, kúpeľnými domami a hotelmi.

Kým v iných častiach Slovenska v čase našej návštevy „zúrila“ snehová metelica, tunajšia klíma akoby predznamenovala skorú jar. A to nahrávalo do karát aj dodávateľom modernizačných prác. Ako strapce hrozna chlapi viseli z oceľových konštrukcií strechy nad perónom, či z lešenia na stavbe budovy, kde bude sídliť dopravná kancelária a prednosť. V koľajach pribúdala štrk pre podbíjanie výhybiek. - **Sme tu trochu utisnutí, ale väčšina prác sa zatiaľ vykonáva mimo budovy. Hluk a mechanizmy prídu k nám bližšie až v tomto roku. Doteraz fungujeme v pohode. Som v kontakte s ľuďmi, ktorí vykonávajú stavebný dozor a oni presne vedia, čo je potrebné robiť. Ved' nie jeden vyšiel z nášho železničarskeho prostredia,** - hovorí v úvode predstavovania stavebného diela, piešťanský prednosta železničnej stanice Vladimír Arbet.

Vestibul pre cestujúcich od improvizovaných osobných pokladní oddeľuje gumový záves. Za závesom vidieť stavebný materiál, ktorý čaká na svoje využitie. Vedľajšia bývalá reštaurácia sa stala skladištom používaného nábytku, aby uvoľnila priestory na rekonštrukciu miestností v staničnej budove. - **Na tunajšej stanici som od roku 1991 a ešte nikdy som nebol postavený do úlohy riešiť každodennú dopravnú situáciu so zreteľom na terajší stav, keď je tu momentálne viac ľudí s odlišnými profesiami, ako našich dokopy. Pre nás je rozhodujúce, že od začiatku modernizačných prác nedošlo k nehodám a potom priznám sa, mám dobrý pocit, že za sebou zanechám dielo, ktoré**



Budova železničnej stanice v Piešťanoch výrazne zmení svoj vzhľad hlavne vo vnútorných priestoroch.



Prednosta piešťanskej stanice Vladimír Arbet.

bude slúžiť dlhé roky a zmení vzhľad stanice. Aj keď stanica bola preradená do nižšej kategórie, denne sa tu „premieľajú“ okolo 800 cestujúcich. Sme takým zberným miestom aj pre mestskú a prímestskú hromadnú dopravu, - konštatuje prednosta. Vlani viackrát fungovala časť stanice v núdzovom režime. Do 10. septembra trvala obnova prvej traťovej koľaje, potom nastúpila rekonštrukcia druhej traťovej koľaje a párna skupina koľají priamo v Piešťanoch prešla do núdzového stavu, ale kvôli chodu vlakov bolo vytvorené náhradné riešenie. Stavadlo č. 1 bolo zbúrané, čo iste poniektorí „pamätníci“ niesli ťažko. Náhradným riešením bola stavebná bunka s bubnovým prístrojom na stávanie dopravnej cesty. Dokončuje sa nepárna

skupina koľají na Brunovskom zhlaví a prvá traťová koľaj Brunovce – Piešťany. Keď počasie dovolí, jazda vlakov sa presunie na koľaje štyri a šesť, ktoré už majú dokončený perón. V rozpracovaní sú dva podchody pre cestujúcich. Výkopy zatiaľ vonku nevyúsťujú.

Na stavadle 2, ktoré ešte ostáva funkčné, sme našli signalistu Miroslava Krajičeka, ktorý to tu „ťahá“ už 33 rokov a čoskoro sa bude so starým elektromechanickým zariadením lúčiť. Ved' súčasťou modernizácie je aj

nový elektronický zabezpečovací systém Simis (jedna z verzií Siemensu). - **Aj napriek nezvratným technickým novinkám, ani generácia zo začiatku minulého storočia nebola zaostalá. Mali oni dobré hlavy, keď vymysleli mašinu, ktorá to „ťahá“ od roku 1938,** - ukazuje na svoj celoživotný pracovný nástroj signalista. A skutočne, už pri vstupe do kráľovstva signalistov, zvanie na človeka duch fortieľom podkutých predkov. Elektromechanické stavadlové zariadenie je pravidelne



Výpravca Ján Miklovič sa už teší na nové pracovné prostredie.

## sa nestážujú, pretože na modernizácii im záleží



V Piešťanoch na stavadle 2 funguje toto elektromechanické zariadenie od roku 1938.



Signalista Miroslav Krajčiek pozná stavadlové zariadenie ako svoju dľaň. Omedľho ho už vymení za modernejšie.

podrobované zreparovaniu, ale zvlášť náročný zásah ani nepotrebovalo. – **Vlani pri jeho otvorení, čo sa skutočne deje raz za čas, som sa poriadne pozrel do jeho útrobov. Taká pravítková skriňa, to je rarita. Údržbári to tu premastia, správne nastavia a už to opäť frčí. Takéto mašiny voľakedy vyrábali v škodovke Plzeň a jeho tvorcami boli Kolben a Daňek**, - rozmýšľali nad menami tvorcov, prednosta Vladimír Arbet a Miroslav Krajčiek. Nostalgiu však zamenili na povzbudivé rozjímanie o novom spôsobe navigovania dopravy. Aj keď neistota a kladenie otázok o budúcnosti určitých profesií zaznieva pri každej rekonštrukčionej stanici.

Keď sme sa vrátili do priestorov stanice, prednosta upresnil ešte ďalšie detaily zo zmien, ktoré už sú reálne, alebo v najbližších mesiacoch zmenia vizuálny vzhľad priestranstva. Napríklad vlečky na vykladanie a nakladanie tovaru sú úplne vylúčené z prevádzky, teraz ju využívajú iba dodávatelia stavby Združenie SK Nové Mesto, ktoré zastrešuje štyri firmy a tie ešte v tunajšom priestore zamestnávajú menších subdodávateľov. Momentálne je prerušená doprava na trati Piešťany – Vrbové. – **Každému z našich ľudí záleží na tejto stavbe, nikto sa necíti brzdený a nevyhovára sa na zložitú situáciu. Aj keď musím úprimne povedať, že aj také odstavenie sociálnych zariadení nie je dvakrát príjemné. Viac nás mrzí, že projekt neuvažuje aj o obnove vonkajšej fasády a výmene starých okien. Protihodnotou bude pekná budova**

**pre dopravnú kanceláriu a priestory pre prednostu** - ukázal prednosta na sivý pavilón, neďaleko hlavnej budovy. Ten dlhé roky slúžil ako staničný sklad a v súčasnosti ho už len na niektorých miestach obklopuje lešenie. Chlapi z Trnavskej stavebnej spoločnosti práve ťahali káble a upevňovali mreže na oknách, čo sa železničiarstvu osadenstvu nie veľmi pozdáva. Ale žijeme v takých časoch. – **Keď tu v noci slúžim a dokonca tu ostávam sám, viem, akí ľudia sa tu dobíjajú. V novej budove budem viac chránený pred opilcami a zlodejskými nájazdmi. Teraz mi prislúcha úloha, každú noc o jednej vyraziť okolo budovy a zatvárať vestibul. To už je taká dohoda so ZSSK, aby do štvrtej rána bola čakáreň uzamknutá. Ráno nastupujúce pokladníčky prichádzajú do zabezpečeného prostredia**, - hovorí výpravca Ján Miklovič, ktorý pri našej diskusii uteká k radiacemu prístroju a vzápätí si kladie na hlavu výpravcovskú čiapku, aby „pozdravil“ ďalší vlak.

V novej prevádzkovej budove budú umiestnené všetky technológie, centrála pre ústredné kúrenie a ďalšie technické riešenia, potrebné pre chod železničnej stanice. – **Všetko beží podľa projektov, prácami budú postupne viac zasiahnuté aj pracoviská mimo stanice, smerom na Nové Mesto nad Váhom. Uvidíme, čo skonštatuje neskôr, veď stavba je naplánovaná na dva a pol roka a z tohto obdobia uplynul necelý rok**, - lúči sa prednosta Vladimír Arbet.



Starý a už nevyužívaný staničný sklad dostal úplne novú podobu.

### Keď kronika je dušou histórie

Piešťanská stanica už má síce 135 rokov, ale ešte v roku 1918 ňou viac, ako cestujúci, prechádzali vlaky naložené poľnohospodárskymi produktmi a najmä slúžila na letné zväzanie úrody po žatve. Ale už prichádzali aj prví odvážlivci na novootvorené kúpalisko, ktoré sa stalo predzvesťou kúpeľníctva. Historická kronika zachytáva aj novinku z roku 1960, keď na peróne začalo fungovať neónové osvetlenie, čo v podstate pozostávalo z desiatich žiariviek. V tom čase sa v priestoroch budovy stanice otvára kultúrne stredisko, kde zvlášť na tento účel platený človek dohliadal na poriadok. Cestujúci si tu mohli prečítať dennú tlač a časopisy. Terajší prednosta stanice Vladimír Arbet, pri tejto informácii konštatoval, že takúto službu by privítali cestujúci aj teraz. A možno nielen cestujúci, veď čo tak vytvoriť malý barový pult s kávou a požičiavaním tlače aj pre verejnosť. Keď by si na to takí kúpeľní hostia medzi procedúrami zvykli, mohol by to byť celkom nápaditý marketingový ťah. A ak by sme chceli v snívaní pokračovať ďalej, museli by sme sa vrátiť do roku 1966, keď kvôli nárastu počtu hostí, boli zavedené osobné vlaky na trati Budapešť – Drážďany. Osemdesiate roky už takejto trase neboli naklonené. Takáto vízia do budúcnosti nemusí byť však celkom zatratená.

Mária PALIČKOVÁ  
Foto: autorka

## Dolaďovanie systému SAP pokračuje

1524 UŽÍVATEĽOV JE VYŠKOLENÝCH A NA ĎALŠÍCH ČAKÁ 171 ŠKOLIACICH DNÍ ŽSR spustili produktívnu prevádzku novej verzie ekonomického informačného systému SAP - ECC 5.0 prvého januára 2007. Ako sme už pisali v minuloročných článkoch, informačný systém SAP bol v rámci projektu Redizajn SAP na ŽSR rozšírený o nové oblasti.

Už nie je zameraný len na ekonomické a účtovne informácie, ale zabezpečuje evidenciu informácií potrebných pre technických pracovníkov (evidenciu údržby a opráv technických objektov, evidenciu nehnuteľností, odberných miest energií...)

K 31. januáru pracuje v informačnom systéme SAP 1 524 užívateľov. Títo užívatelia sa v období od septembra 2006 zúčastnili školení z jednotlivých modulov, ktoré sa konali v Bratislave, Žiline, Strečne, Zvolene, Košiciach. Školenia sa realizovali každý deň a v roku 2006 bolo spolu 480 školiacich dní. Na každom školení sa zúčastnilo po 10 užívateľov a mnohí z nich absolvovali školenia z viacerých modulov. V roku 2007 ostáva realizovať ešte ďalších 171 školiacich dní. Školiť sa budú najmä užívate-

lia nových modulov, ako je modul média (MD), operatívna evidencia (OE), modul nehnuteľnosti (RE), modul BW - výkazníctvo, resp. sa zrealizujú ďalšie pracovné stretnutia na prehĺbenie si znalostí systému. Školenia budú v Bratislave, Strečne, Košiciach.

**Spustením prevádzky informačného systému SAP sa však práca pre pracovné tímy, ktoré počas trvania projektu RED definovali požiadavky, procesy, navrhli metodiku a odskúšali nastavenie systému, nekončí. V nasledujúcom období nás čaká fáza dolaďovania, optimalizovania a kontroly procesov, tiež práce na rozširovaní možností modulov a riešenie úloh vyplývajúcich z prevádzky.**

*Ing. Jana KRUPCOVÁ,  
projektová manažérka*



## Do pozornosti!

Kniž so železničiarskou tematikou nie je na pultoch kníhkupectiev až tak veľa. Možno vás preto zaujme informácia, že začiatkom roka vyšla nová publikácia pod názvom **Železničná stanica Zvolen 1871 – 1959**, s podtitulom **Od vzniku do otvorenia osobnej stanice**.

Na vyše dvesto stranách v nej nájdete podrobné informácie o histórii mesta Zvolen, o doprave vo Zvolenskej kotline pred postavením železnice a následne i zaujímavosti o samotnej stanici. Viac informácií získate na tel. čísle 945 – 4102, Ing. Milan Pivka, technický námestník.

## Prolongácia železničných preukázok

ZSSK vydala na základe Tarify cestovného na rok 2007 schválenej ministrom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR opatrenie k prolongácii železničných preukázok (ďalej ŽP). V zmysle toho opatrenia sú platné tieto pokyny:

Výška cestovného na rok 2007 je pre zamestnancov 600,- Sk, manželov 1200,- Sk a pre deti 600,- Sk.

Prolongácia ŽP začala 13. februára a skončí 31. marca 2007. Realizuje sa prostredníctvom iKVC v:

- v budovách ŽSR, kde sú osobné pokladne (iKVC)

- v železničných staniách, dohromady v 160 pokladniach v rámci Slovenska.

O stanovení časových podmienok prolongácie ŽP sú žiadatelia informovaní výveskou priamo v príslušnom tarifnom bode. Žiadateľ o prolongáciu predloží v pokladnici iKVC železničný preukaz (BČK) a uhradí príslušnú výšku cestovného. Zamestnanec iKVC vydá doklad o zaplatení cestovného a zároveň mu vydá prolongovaný ŽP. Na každý ŽP bude vystavený samostatný doklad o zaplatení. **Tento doklad sa doporučuje mať k dispozícii aj pri cestovaní vo vlaku. Pri cestovaní vo vlakoch SC na území ČD je tento doklad povinný.**

## Brusel hlási

Nové členské krajiny by pritom mali dostať možnosť oddialiť uvedený termín o maximálne päť rokov. Súčasťou balíčku je tiež rozšírenie práv cestujúcich.

Poslanci EP odobrili liberalizáciu medzinárodných železničných služieb osobnej dopravy, no kvôli nedostatku hlasov neschválili pozmeňujúce návrhy, ktoré žiadali, aby sa liberalizácia týkala aj vnútroštátnych vlakových služieb. Tým, hoci nie zámerne, vyhovel Rade ministrov dopravy EU, ktorá s liberalizáciou vnútroštátnych železničných služieb nesúhlasí. Výsledok hlasovania bol dosť neočakávaný, keďže správa išla do pléna práve s požiadavkou zahrnúť do návrhu legislatívy aj vnútroštátnu železničnú dopravu.

### Práva cestujúcich

Súčasťou balíčka je aj návrh nariadenia o právach a povinnostiach vlakových cestujúcich, ktorý v druhom čítaní bol podporený. Poslanci dali tým jasne najavo, že práva občanov v železničnej doprave nemôžu ostať zabudnuté.

## Európsky parlament nastolil horúce témy

ČO NAJSKÔR DOKONČIŤ HARMONIZÁCIU MEDZI ŽELEZNIČNOU A CESTNOU DOPRAVOU

**Európsky parlament schválil v druhom čítaní „železničný balíček“, zameraný na rozvoj vlakovéj dopravy v EÚ, ktorý má okrem iného rozšíriť liberalizáciu železničných služieb aj na oblasť prepravy pasažierov. Pri medzinárodných železničných službách sa má tento zámer uskutočniť do roku 2010, no požiadavka na rozšírenie platnosti aj na vnútroštátnu osobnú dopravu, neprešla.**

Návrh zahŕňa lepšie informácie pre cestujúcich, zodpovednosť železnice za nimi zavinené zranenia či úmrtia pasažierov a asistenciu ľuďom s telesným postihnutím. Poslanci žiadajú aj kompenzačný systém pri meškaní vlakov, avšak jedine za podmienky, že daná železničná spoločnosť meškanie zaviniť. Cestujúci by v takom prípade mali mať podľa europoslancov nárok na vrátenie 25 percent z ceny cestovného pri meškaní, ktoré trvá viac než 60 minút a 50 percent z ceny cestovného pri 120 a viac min. meškaní.

Poslanci tiež požadujú, aby boli rešpektované práva cestujúcich so zníženou mobilitou. Železnice teda musia podľa nich zaručiť prístupnosť na stanicu, na nástupištia, aj do vlakových súprav, odstránením

akýchkoľvek prekážok. Okrem toho by podľa nich mali byť v budúcnosti všetky vlaky vybavené priestorom na odkladanie kočíkov, bicyklov a športového náradia.

### Certifikáty pre vlakový personál

Návrh smernice o certifikácii rušňovodičov, ktorý je taktiež súčasťou balíčka, poslanci podporili. Parlament žiada, aby smernica, ktorá pojednáva o systéme udeľovania certifikátov pre vlakový personál, sa nevzťahovala len na rušňovodičov, ale na celý vlakový personál. Cieľom je udeľovať certifikáty dokladujúce ich profesionálnu, zdravotnú a jazykovú spôsobilosť na vykonávanie tohto povolania.

Ďalším krokom v procese schvaľovania „železničného balíčka“ bude tzv. zmierovacie konanie

medzi EP a Radou, na ktorom sa budú obe inštitúcie snažiť nájsť kompromis.

Na tému železníc Spoločenstva hovoril aj slovenský europoslanec Vladimír Maňka. Na zlepšenie konkurencieschopnosti železníc voči cestnej doprave a na rovnoprávne zapojenie do delby dopravných aktivít, je podľa neho nutné najskôr dokončiť harmonizáciu podmienok medzi železničnou a cestnou dopravou. **- Rovnako, ako v energetike oddeľujeme prenosové systémy od dodávateľov médií, tak aj v železničnej doprave je potrebné dokončiť reformu tých štátnych železníc, ktoré ešte združujú dopravcov a prevádzkovateľov infraštruktúry pod jednu organizáciu-**, uviedol Vladimír Maňka. Skutočnosť, že cestná doprava je veľmi úspešná aj tam, kde je z ekologických dôvodov vhodnejšia železničná doprava, podľa jeho slov je daná nedostatočnou harmonizáciou, extemými nákladmi, nedoriešenou interoperabilitou, nedostatočnou transformáciou, a tiež nedostatočnou kvalitou železničnej dopravy.



## Z pracovných stolov vymiznú ceruzky a gumy

PIS VYTVORÍ PODMIENKY PRE OPERATÍVNE RIADENIE DOPRAVY V REÁLNOM ČASE

V súčasnosti prebieha implementácia tohto systému v prevádzke. PIS má tri podsystémy:

- Riadenie vlakovej dopravy
- Plánovanie vlakovej dopravy
- Fakturácia, analýza a vyhodnotenie vlakovej dopravy.

- Celý systém PIS slúži na plánovanie chodu vlakov, zabezpečenie požadovaných trás vlakov a následne vyhodnotenie, ako aj vyfakturovanie poplatku za použitie dopravnej cesty dopravcami, - vysvetlil základný princíp systému Ing. Ján Cenký, zástupca riaditeľa odboru dopravy GR ŽSR.

V rámci PIS-u sú v týchto dňoch v prevádzke budované aplikácie dopravného elektronického denníka a vlakového dispečera (VDS – vlakovo-dispečerský systém). Obe aplikácie medzi sebou úzko súvisia a dopravný denník bude nahradzovať všetky informácie, ktoré sa doteraz zadávali do informačných systémov osobitne. Zároveň budú informácie slúžiť aj pre susedné stanice pre zabezpečenie chodu vlakov, pre dispečerský aparát, ale aj ďalších riadiacich zamestnancov. Vytvorí sa tak podmienky pre operatívne riadenie v reálnom čase bez nutnosti overovania informácií telefonicky.

**Všetky dynamické informácie cez počítač**

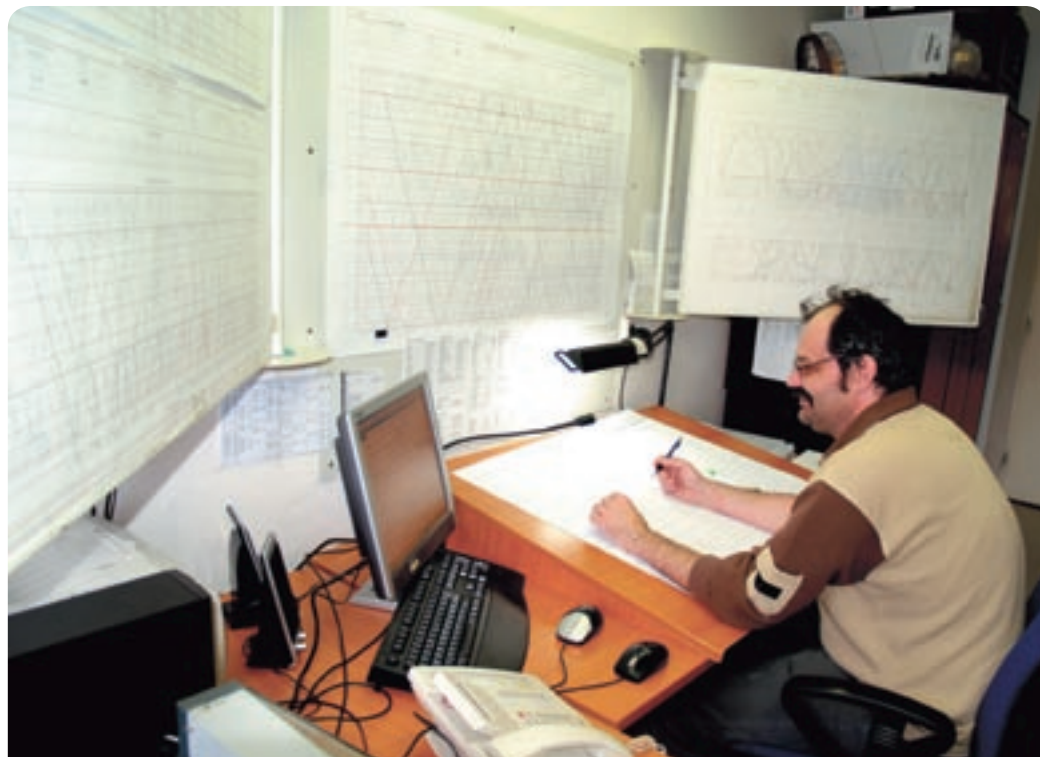
V dopravných kanceláriách sa bude menej písať i telefonovať. Je to síce veľmi jednoducho povedané, ale v podstate je to tak. Ak výpravca bude viesť dopravný denník v elektronickej podobe, nebude musieť následne zadávať informácie o príchode, prechode alebo odchode vlakov, systém ich „sám“ vydistribuuje na stanovené miesta. Tým, že dopravné denníky susedných staníc komunikujú medzi sebou elektronicky, čiastočne kontrolujú aj prácu výpravcu a upozorňujú ho na nesplnené predpísané úkony pre bezpečný chod vlakov.

**Dispečeri bez ceruziek a gúm**

Systém Vlakový dispečer bude napomáhať dispečerskému

**Z dôvodu potreby zavedenia legislatívnych zmien v účtovaní poplatkov za dopravnú cestu sú požadované racionalizačné zmeny postupov riadenia a organizovania vlakovej dopravy v ŽSR. Zabezpečí to prevádzkový informačný systém PIS. Je to systém podobný SAP-ke v ekonomike. Je zameraný na riadenie a zabezpečenie železničnej prevádzky. Rozsiahlosť a zložitosť systému si vyžaduje jeho postupné budovanie a realizáciu.**

čovaním a rozmiestňovaním výpočtovej techniky. Na železničných staniciach sa realizovali sieťové pripojenia priamo až k stolom výpravcov a dispečerov. Tieto činnosti boli rozdelené do štyroch etáp, tak aby sa v máji mohlo začať s ostrou prevádzkou, na všetkých hlav-



*Vlakový dispečer Ján Vresilovič má počas overovania systému viac práce, ale verí, že nový PIS prácu dispečerov skvalitní a zjednoduší.*

aparátu v ich riadiacej činnosti. Na monitore sa zobrazia možnosti, ktoré vzniknú pri rôznych prevádzkových situáciách ako sú výluky, poruchy, ale aj ďalšie mimoriadnosti. Systém ukáže ako optimálne riešiť vzniknutú situáciu pri minimalizácii dôsledkov na meškanie vlakov. Z pracovných stolov dispečerov vymizne „kreslenie“ skutočného plnenia GVD. Dispečerom sa tak umožní venovať sa organizácii chodu vlakov s miernym časovým predstihom. – **Zavedením PIS-u sa naša práca zrýchli a skvalitní a po vychytaní možných chýb aj zjednoduší. Z našich stolov vymiznú ceruzky, perá a gumy ako aj splnený grafikon,** - povedal na margo nového systému Ján Vresilovič, vlakový dispečer, z oddelenia riadenia dopravy OR Košice.

Keďže celý proces je pomerne náročný a komplikovaný, buduje a zavádza sa postupne v jednotlivých krokoch na pracoviská výpravcov, dispečerov, ale aj ďalších zamestnancov (analýza, plánovanie, konštrukcia GVD). Aj preto bol v minulom roku nariadením generálneho riaditeľa ŽSR stanovený pracovný tím, ktorý má za úlohu celú realizáciu PIS-u.

V týchto dňoch prebieha na tratiach Kúty - Štúrovo a Košice - Štrba, vrátane trate z Kysaku do Prešova, skúšobná prevádzka dopravného denníka v elektronickej podobe. Zatiaľ sa to robí podvojným spôsobom, to znamená aj v písanej, podobe aj elektronickej, aby sa vychytali chyby a aby sa zamestnanci naučili správne obsluhovať počítače. Predchádzalo tomu množstvo práce a činností spojené so zabezpe-

ných tratiach a do júna aj na ostatných tratiach siete ŽSR.

- **Z obsluhy dopravného denníka je potrebné vyškoliť okolo 2 400 zamestnancov, dopracovať predpisové ustanovenia, prevádzkové poriadky železničných staníc, čo je pomerne náročná činnosť,** - povedal Ing. Ján Cenký. Zároveň zdôraznil, že tento náročný proces zavádzania nového systému sa dá zvládnuť len za podpory všetkých zainteresovaných, ktorí často aj nad rámec svojich povinností doteraz prispeli k dielu.

O tom, čo všetko tento systém predstavuje a ako to vyzerá v praxi vám priblížime v nasledujúcej čísle Ž semaforu.

(sch)

Foto: Vladimír SALZER

# ÚIVP radí

## Odstavenie traťových strojov

KOMENTÁR K ČLÁNKU 1230 PREDPISU ŽSR Ž1

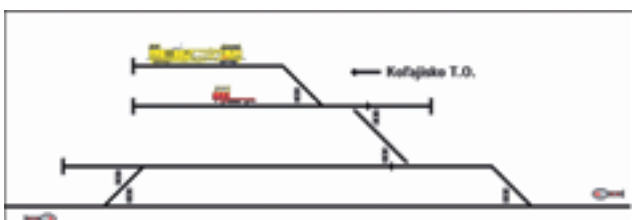
Pri vykonávaní prác súvisiacich s výstavbou a údržbou dráhy alebo prevádzkovaním dráhy sa využívajú traťové stroje, ktoré je potrebné po vykonaní určených činností odstaviť na staničných koľajach.



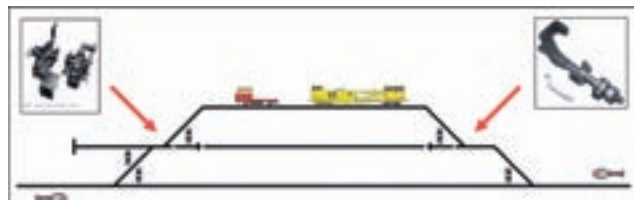
Obr. č.1



Obr. č.2



Obr. č.3



Obr. č.4

Na tento účel sa prednostne používajú slepé koľaje (obr. č.1), koľaje chránené výkoľajkou (obr. č.2) alebo odvratnou výhybkou (obr. č.3), prípadne koľajou, na ktorú je znemožnená jazda koľajových vozidiel uzamknutím príslušných výhybiek výmenovými, prípadne prenosnými zámkami (obr. č.4).

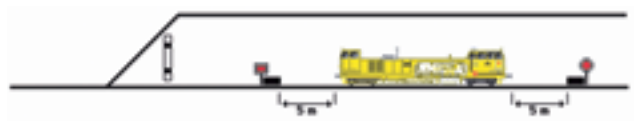
**Ak nie je možné výnimočne odstaviť traťové stroje podľa predchádzajúceho odseku, postupuje sa nasledovne:**

- Traťové stroje sa odstavajú na staničnú koľaj tak, že sú chránené z oboch strán vozňami zabezpečenými proti neúmyselnému pohybu utiahnutím ručných bŕzd (obr. č.5)

Ak to nie je možné, musí sa umiestniť z každého možného smeru jazdy vo vzdialenosti najmenej 5 metrov pred prvým dráhovým vozidlom prenosná výkoľajka, záchytný podval alebo iné podobné zariadenie. Pri tomto zariadení sa umiestni návesť 51a, Stoj (obr. č.6).



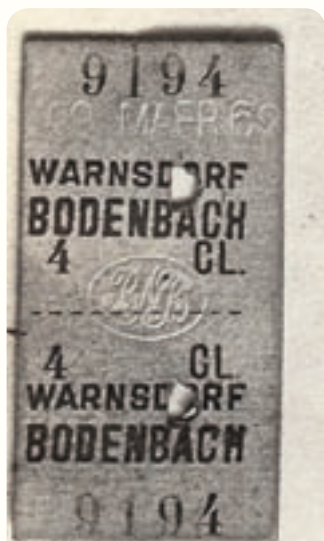
Obr. č.5



Obr. č.6

# Éra Edmondsonových lístkov je uzavretá

## O HISTÓRII MALÝCH KARTÓNOVÝCH CESTOVNÝCH LÍSTKOV



Edmondsonov lístok z roku 1862.

Prvé železničné lístky mali charakter pomerne veľkých, ručne vypisovaných kariet na mäkkom papieri. Rýchly nárast intenzity osobnej železničnej prepravy už v prvých rokoch prevádzky poukázal na neúnosnosť ručného vypisovania. Riešenie vzniklo v Anglicku, keď sa v roku 1836 otvorila trať Newcastle – Carlisle. Prednostom stanice Milton na tejto trati sa stal istý Thomas Edmondson. Bola to pomerne malá stanica a tak robil aj účtovníka. Po jednej z komplikovaných kontrol lístkov, prišiel na nápad vytvoriť nový lístkový systém. Jeho podstatou bola náhrada neskladných a krčiacich sa mäkkých a tenkých kariet nátlakami na malý tuhý kartón, ktoré boli číslované vzostupne od 0001 do 9999 pre každú reláciu, vozňovú triedu a typ lístka. Veľmi praktickou sa ukázala možnosť – vzhľadom na tuhosť a pomerne veľkú hrúbku lístkov – viazať ich do zväzkov, ktorých hrúbka sa dala prerátať na počet lístkov. K týmto lístkom Thomas Edmondson vyvinul i pomôcky, umožňujúce ich výrobu a vzostupné číslovanie, uskladňovanie a datovanie. Systém sa čoskoro ujal aj v ostatných staniách trate Newcastle - Carlisle. Pri ďalšom preverovaní sa ukázalo, že konštrukcia zásobníka na lístky a kompostera je prakticky dokonalá, iba stroj na tlač a vzostupné číslovanie lístkov sú trochu komplikované.

**Aktuálne ukončenie manuálneho predaja cestovných dokladov Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s. je príležitosťou pripomenúť si históriu charakteristických železničných cestovných lístkov, sprevádzajúcich naše železnice prakticky od ich vzniku a miznúcich práve teraz do nenávratna.**

Významný prínos k riešeniu jestvujúcich problémov priniesol neskôr anglický mechanik William Muir. V roku 1846 nový systém dorazil do Európy, kde bol iniciatívne prevzatý niektorými nemeckými železničnými správami. Po preukázaní jeho nespochybniteľných výhod sa otázka jednotného zavedenia Edmondsonových lístkov u členských železníc Spolku nemeckých železničných správ (VDEV, predchodca dnešného UIC) stala témou generálneho zhromaždenia združenia vo Viedni v októbri 1849, kde návrh prešiel. Zjednocovací proces prebiehal až v roku 1866.

Edmondsonove lístky mali v tom čase charakter kartónov s dĺžkou 55 – 60 mm a šírkou 30 mm, na ktorých bola okrem čísla uvedená východzia a konečná stanica, vozňová trieda a obvykle aj cena. Pre ľahšie rozlíšenie tam boli označené písmenami aj série, priečnymi, pozdĺžnymi a diagonálnymi pruhmi alebo inými ľahko rozoznateľnými znakmi. K rozlíšeniu tried boli lístky označené farbami (pre I. triedu žltá, pre II. zelená, pre III. hnedá



Kompostér zo začiatku 20. storočia.

a pre IV. modrá; po zrušení IV. vozňovej triedy na konci 19. stor. zdedili modrú farbu robotnícke lístky). Pri výdaji bol každý lístok označený špeciálnym dátumovým razidlom.

### Proti falšovaniu

Proti falšovaniu alebo zneužívaniu lístkov sa bojovalo viacerými opatreniami. Obvyklým bolo

do ktorej sa lístky ukladajú podľa relácií. Bývala obvykle nástenná, ale pre väčšie množstvo relácií existovali aj pomerne veľké konštrukcie, samostatne



Vzor cestovného lístka pred nástupom Edmondsonových lístkov.

suché opečiatkovanie každého vydaného lístka iniciálami železničnej spoločnosti, znehodnocovanie lístka zvyčajne jeho „preštiknutím“ a dôsledné odobranie precestovaného lístka po ukončení cesty – na rakúsko-uhorských železniciach bolo obvyklé, že cestujúcim sa umožnil otvorením zvláštnych zábran na nástupištiah, odchod zo stanice až po odovzdaní lístka. Vzhľadom na skutočnosť, že až do 90. rokov 19. storočia prevládali v osobných vlakoch ručne brzdené a nepriechodné vozne neznehodnocovali lístok pre svoje zaneprázdnenie brzďárskou službou a z bezpečnostných dôvodov vlakoví sprievodcovia počas jazdy vlaku. Robili to iba počas zastávok v staniách, alebo to prenechávali tzv. perónnym sprievodcom - vrátnikom, ktorí znehodnocovali lístky už vo chvíli, keď cestujúci prešli cez zábranu na nástupište. Dnes obvyklé znehodnocovanie lístkov vlakovými sprievodcami počas jazdy, umožnilo až plošné zavedenie priechných a priebežne brzdených vozňov. Perónne zábrany však na mnohých staniách môžeme nájsť dodnes.

### Ternióny, kompostéry, lizatká...

S používaním Edmondsonových lístkov neoddeliteľne súviseli viaceré charakteristické zariadenia. V priestoroch pokladníc v pohodlnom dosahu pokladníka bol vždy ternión a kompostér. Ternión je vlastne špeciálna uzamykateľná zásobná skriňa,



Ternion. Zásobná skriňa na lístky (forma z 80. rokov 19. stor.)

umiestnená na otočnom stojane. Podľa spôsobu vyberania lístkov zo zásobníka, sa v železničnom žargóne často nazývali „lizatkom“. Po vybratí lístka zvolenej relácie z terniónu ho pokladník označil dátumom. Na tento účel použil tzv. kompostér – pečiatkovací stroj, raziaci dátum v podobe suchej pečiatky.

Kompostéry mali rôznu formu, od najstarších zariadení s dvoma protiľahlými ramenami, cez masívne liatinové stojany so závesným ramenom až po moderné, pomere subtilné stroky, zakotvujúce výkonné rameno do jednoduchej platničky na stole pokladne.

Na znehodnocovanie Edmondsonových lístkov na peróne sa používali perforačné kliešte rôzneho druhu.

# Verejnosti sa najviac páčia výpravcovia

VYPLÝVA TO Z VÝSLEDKOV MARKETINGOVÉHO PRIESKUMU VEREJNEJ MIENKY

Odbor komunikácie GR ŽSR bol v decembri 2006 zadávateľom marketingového prieskumu „Imidž ŽSR u laickej verejnosti“. Prieskumu sa zúčastnilo 4 tisíc respondentov starších ako 18 rokov. Išlo o reprezentatívny výber populácie SR z hľadiska veku, pohlavia, vzdelania, veľkosti bydliska, regiónu. Zber dát sa uskutočnil v rozmedzí mesiacov december 2006 – január 2007 s cieľom zistiť ako ŽSR vnímajú ľudia. Formou kvantitatívneho prieskumu prostredníctvom anketárov a metódy „face to face“ boli predmetom prieskumu tieto okruhy:

- \* Súčasný imidž Železníc SR, silné a slabé stránky imidžu
- \* Význam Železníc SR
- \* Povedomie o činnosti, službách a spolupráci so ŽSR a spokojnosť s týmito atribútmi
- \* Povedomie o financovaní ŽSR
- \* Povedomie o rozdelení a kompetenciách ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO)
- \* Znalosť osoby riaditeľa ŽSR Dalibora Zeleného a názory verejnosti na jeho osobu
- \* Spokojnosť verejnosti so ŽSR a názor na ich ďalšie smerovanie
- \* Vnímanie najväčších problémov ŽSR, očakávané zmeny do budúcnosti
- \* Spokojnosť verejnosti s informovanosťou o činnosti ŽSR

desiatich činnostiach, o ktorých si respondenti myslia, že ich zabezpečujú ŽSR sú v percentuálnom rozmedzí 78,1 až 70percent:

1. koľaje
2. rampy na železničných priecestiach
3. výpravcovia
4. vlaky (rušne a vozne)
5. rušňovodiči
6. budovy železničných staníc
7. sprievodcovia vo vlakoch
8. údržba a oprava koľají
9. dispečing/riadenia železničnej dopravy
10. hygienické služby na staniciach



Občania sú podľa prieskumu najviac spokojní so vzhľadom výpravcov na staniciach, údržbou a opravami koľají. 71,2 percent respondentov je spokojných s množstvom a rozmiestnením závor na železničných priecestiach. Najviac nespokojní sú občania so vzhľadom, hygienou a čistotou železničných staníc, vrátane čakární.

## Vedenie ŽSR

V otázke o vedení ŽSR a generálnom riaditeľovi, až 58,6 % opýtaných nevie ŽSR spojiť so žiadnym menom. O súčasnom generálnom riaditeľovi vie 14 percent ľudí, čo je vzhľadom na jeho necelé štvormesačné pôsobenie dobrý východiskový stav. Až 11. percentám ľudí však napadne, keď sa povie ŽSR, meno bývalého hovorca Miloša Čikovského. Na konkrétnu otázku, kto je generálnym

riaditeľom ŽSR až 65,1% ľudí nevedelo odpovedať. Drvivá väčšina si však pri mene Dalibor Zelený myslí, že je odborníkom v oblasti železníc i v oblasti riadenia, vie vystupovať v médiách a na verejnosti. Až 81,3 % opýtaných si myslí, že pod jeho vedením budú ŽSR napredovať.

## Zamestnanosť a financovanie ŽSR

Čo sa týka počtu zamestnancov, ľudia nie sú správne informovaní, koľko ŽSR zamestnáva ľudí. Približne rovnaké percento ľudí si myslí, že máme 2500- 5000, 5000 – 10 000, 15 000 – 20 000 i viac ako 20 000 zamestnancov. Takmer 45 percent respondentov hodnotí ŽSR ako lepšieho zamestnávateľa v porovnaní s minulosťou a v porovnaní s inými firmami a inštitúciami je takmer polovica stotožnená s názorom, že ŽSR je lepší zamestnávateľ, ako ostatní. Čo sa týka financovania, takmer 60 % opýtaných uviedlo, že ŽSR sú financované zo štátneho rozpočtu aj z podnikania.

## Zmeny do budúcnosti

Pre budúcnosť by účastníci marketingového prieskumu najviac privítali v súvislosti so ŽSR väčšiu propagáciu činnosti v médiách, väčšiu informovanosť verejnosti o aktivitách ŽSR.

## ZÁVERY a odporúčania

Z realizovaného marketingového výskumu vyplýva, že ŽSR má dobrú východiskovú pozíciu v povedomí laickej verejnosti, avšak verejnú mienku je potrebné cieľnými kampaňami a premyslenou mediálnou a propagačnou stratégiou prehlbovať, rozvíjať a usmerňovať žiadaným smerom. Odbor komunikácie odporúča pri formovaní mediálnej stratégie a komunikačnej kampane zamerať sa na komunikáciu v nasledovných oblastiach:

### ŽELEZNIČNÉ STANICE

(ich revitalizácia, rekonštrukcie, zlepšenie vybavenia, podmienok pre cestujúcu verejnosť, všetko v spolupráci so ZSSK)

### BEZPEČNOSŤ ŽELEZNIČNÝCH PRIECESTÍ

(akcie zamerané na výchovu a prevenciu vodičov, ako aj širokej verejnosti)

### KOMUNIKÁCIA prostredníctvom GENERÁLNEHO RIADITEĽA

(čo najviac vyjadrení a rozhovorov pre médiá na aktuálne témy, pravidelné tlačové besedy a každomesačné výjazdy do regiónov Slovenska)

Všetky uvedené témy budú súčasťou propagačnej kampane ŽSR.

## RESPONDENTI

Na marketingovom prieskume sa zúčastnilo 4 000 respondentov, pričom 48% boli muži a 52% bolo žien. Vzdelanostne boli zastúpené všetky skupiny:

- a/ základné vzdelanie - 25%
- b/ stredné vzdelanie bez maturity - 31%
- c/ stredné vzdelanie s maturitou - 33%
- d/ vysokoškolské vzdelanie - 11%

## Prieskum napovedal o tom, že...

... pre 64, 7 % opýtaných sa ŽSR spájajú so všeobecnými informáciami o doprave. Až 74, 4 % ľudí pozná ŽSR, ak sa hovorí konkrétne o železničnej doprave.

... ŽSR majú dlhú tradíciu, majú aj perspektívu do budúcnosti.

...spoločnosť sa stará o svojich zamestnancov a títo sú odborne zdatní. Viac ako 60 % si myslí, že spoločnosť riadia odborníci. Názory respondentov 1:1 sa rozchádzajú v názore, či je spoločnosť transparentná a riadená efektívne,

... medzi verejnosťou sú pochybnosti o politickej nezávislosti ŽSR a technickej vybavenosti.

...väčšina verejnosti sa domnieva, že v ŽSR pracujú skôr starší ľudia a že spoločnosť je staromódna.

## Činnosť ŽSR

Z prieskumu verejnej mienky jasne vyplýva, že stále pretrvávajú nesprávne vedomosti o tom, čo ŽSR spravuje. V prvých

## SUPERMODELKY roztlieskali cestujúcich

MLADÉ MODELKY MALI PREMIÉRU NA MÓLE V BRATISLAVSKEJ ŽELEZNIČNEJ STANICI



Vážení cestujúci, zmeškaný vlak so supermodelkami v spodnej bielizni dorazil, - spokojne oznamoval príchod jedenástich dievčat na móle vo foyer hlavnej železničnej stanice v Bratislave, moderátor Michal Hudák.

**V predposlednú januárovú stredú cestujúci registrovali vo vestibule bratislavskej hlavnej stanice nezvyčajný ruch. Kamery, svetlá, štáb, prehlídkové mólo a... SUPERMODELKY.**

Azda ešte ani jedna z našich železničných staníc „nezažila“ módnú prehliadku a už vôbec nie prehliadku jedenástich supermodeliek v spodnom prádle. Prednosta bratislavskej hlavnej stanice Ing. Pavol Országh si už pomaly zvykol, že „jeho“ železničná stanica sa čoraz častejšie stáva dejiskom pre železnicu nezvyčajných aktivít a vedel by o tom veľa rozprávať. - **Pokiaľ je to v našich možnostiach, a neohrozí sa tým prevádzka, vždy radi za stanicu vyjdeme v ústrety. Akékoľvek takéto zviditeľnenie je pre železnicu určite prospešné a dobré,** - dodáva pán prednosta, ktorý na celú prehliadku dohliadal.

Ráz železničnej stanice sa po celodenných prípravách profesionálneho štábu pomaly menil a podvečer už cestujúci naozaj mohli nadobudnúť pocit, že sú na úplne inom mieste ako vo vestibule stanice. Ľudia zvedavo nakúkali, tipovali, čo sa bude diať. Záhadu rozlúskol až moderátor Michal Hudák, ktorý zo staničného rozhlasu zahlásil: - **Vážení cestujúci, zmeškaný vlak so supermodelkami v spodnej bielizni príde o 20 minút priamo k nám, do foyer hlavnej železničnej stanice v Bratislave.**

Bolo zábavné pozorovať, ako v tej chvíli pozornosť zbystrilo hlavne mužské osadenstvo. Ani malý Miško sa nedal odtiahnuť starou mamou, a napriek tomu, že má len 4 roky, nechcel si nechať ujst

príležitosť vidieť na vlastné oči supermodelky. Starká si však s úľavou po počiatkových obavách (veď modelky mali predvádzať spodnú bielizeň!) vydýchla, keď zistila, že pozornosť jej vnúčika počas prehliadky upúťali hlavne kameramani so svojou technikou. - **Na dievčatá má ešte čas,** - spokojne a s úsmevom skonštatovala sympatická stará mama. Prečo sa tvorcovia šou Hľadá sa supermodelka rozhodli pre prehliadku v netradičnom



S účasťou „dobrej víly“ či tútorky supermodeliek Simony Krainovej na módnú prehliadku výrobný štáb ani nepočítal. Dopoludnia mala odletieť do Prahy, avšak kvôli nepriaznivému počasiu vymenila lietadlo za vlak. I keď sa na hlavnej stanici iba „mihla“ našej pozornosti neušla....

priestore? - **Samozrejme v prvom rade preto, ako ste už povedali, lebo je to netypické, netradičné a v druhom rade preto, že chceme ľudí trochu šokovať. Šokovať tým, že predvádzame na rušnej železničnej stanici, ktorá je krásne**

HLÁDASA  
Supermodelka

nasvietená - spodné prádlo. Myslím, že toto je dosť atypické a je to veľmi dobrá skúsenosť aj pre modelky, - vysvetľuje režisér projektu Tomáš Eibner.

A čo na „výskyt“ supermodeliek v stanici hovorí výpravca, František Bednár?

- **Toľko pekných báb v spodnom prádle! Najdôležitejšie na tom ale je, že ja**



- **Tak to tu ešte nebolo,** - povedal výpravca František Bednár.

to neuvidím, lebo som v službe (smiech). A nakoľko začiatok sa predžuje a ja si musím plniť svoje povinnosti, tak z toho asi veľa nebudem mať. **Ale je dobré, že železnica sa prezentuje aj takýmito akciami, to je super,** - povedal výpravca.

Aj keď samotná prehliadka trvala len krátko, budúce supermodelky, ktoré do poslednej chvíle netušili, že budú predvádzať v priestoroch stanice, svoju železničnú premiéru aj napriek chladnému počasiu a „iba“ spodnému prádlu zvládli.

Železničná stanica v Bratislave v ten večer vďaka supermodelkám okúsila naozaj netradičnú atmosféru. **A vidieť toľko nadšených, dokonca tleskajúcich cestujúcich v priestoroch železničnej stanice, sa tak skoro (žiaľ!) asi nepodari.**

Dana FILOVÁ

Foto: Vladimír SALZER a TV JOJ



## Donovaly v zajatí psov a „psieho“ počasia

### MUSERI ŽELEZNICOU NECESTUJÚ

**Goo!Goo!Goo!** Tento typický pokrik sa už šestnásťkrát ozýval 2. až 4. februára na Donovaloch. Nepatril ľuďom, ale štvornohým krásavcom, ktorí sa vydávali za skutočne psieho počasia na trať pretekov psích záprahov. Tie už patria k Donovalom rovnako, ako k osadám na ďalekom severe.

Donovaly zachvátila pravá aljašská zima s víchricou a snežením, z čoho mali radosť najmä psy.

Psie záprahy vlastne nie sú „iba“ športom. Podľa mašérov sú životným štýlom, až neuveriteľnou ukážkou súhry človeka a zvieratá. Možno preto sa na preteky psích záprahov nedá pozeráť len ako na športové

zápolenie. V každom človeku sa pri pohľade na sánky ťahané psami zasneženou krajinou ožýva niečo z rozprávania Jacka Londona o treskúcej zime na Aljaške, keď psi záprah bežal opreťky s počasím. A častokrát bežal o život...

Oblíbeným príbehom všetkých, ktorí píšú o psích záprahoch je ten z mesta Nome na Aljaške.

V roku 1925 tu prepukla epidémia záškrtu a sérum proti tejto chorobe mali len v 700 míľ vzdialenom meste. Za päť dní prekonalí psie záprahy trať, ktorá sa bežne prekonávala takmer mesiac. A zachránili obyvateľov mesta. Práve preto sa tu od roku 1973 každý rok bežia najťažšie a najdlhšie preteky na svete Iditarod.

Na Donovaloch súťažia záprahy s čistokrvnými severskými plemenami: sibírsky husky, aljašský malamut, samojed a grónsky pes. Osobitnú kategóriu tvoria nečistokrvné plemená, tzv. alaskány. Trate okolo Donovalov sú vhodné pre preteky v šprinte, ktorý je divácky najzaujímavejší. Zvláštnu atmosféru s príchuťou dobrodružstva má vždy nočná etapa. Keďže počas týchto dní bola aj frekvencia cestujúcich o niečo

vyššia, zaujímali sme sa, či sa musheri dopravujú na tieto preteky aj po železnici. Ako nás informoval riaditeľ pretekov, tento druh dopravy vzhľadom na náročnosť psov a objemnú výbavu, železnicu na prepravu v rámci Slovenska nevyužívajú.

**Martina PAVLIKOVÁ,**  
foto René MIKO

**Cestujúci si môže vziať so sebou do vlaku bezplatne malého psa,** drobné domáce a iné malé zvieratá, ak sú umiestnené v kliečkach, košíkoch alebo iných uzatváracích schránkach s nepriepustným dnom. Pri preprave ich umiestni pod svojim sedadlom alebo ich preváža v lone. Preprava dravých vtákov je povolená iba v schránkach. Je zakázané brať so sebou do vozňa choré zvieratá.

Za voľne prepravovaného psa (bez kliečky, košíka, uzatváracie schránky s nepriepustným dnom) sa platí cestovné vo výške polovice obyčajného cestovného príslušnej vozňovej triedy a druhu vlaku. Miestenka pre psa sa nevydáva a pes v žiadnom prípade nesmie obsadiť miesto určené na sedenie pre cestujúcich.

Pes musí mať ochranný košík a musí byť držaný na vödzke. Ak sa prepravuje v kupé, musia s tým súhlasiť všetci cestujúci. V opačnom prípade je cestujúci povinný kupé so psom opustiť. Tak taketo sú prepravné predpisy a tak už vieme, prečo sa na psie záprahy necestuje vlakom. Teda aspoň nie na Slovensku. Na Aljaške sa vraj psy prepravujú bežne.

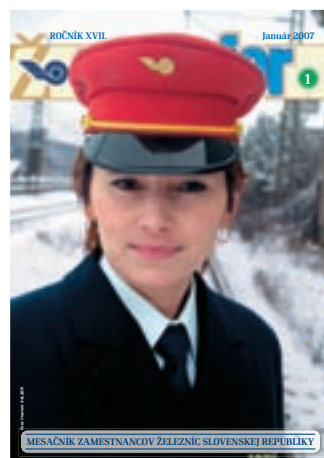
## Tváre z obálky



*Mladý výpravca Vladimír sa pred viac ako desiatimi rokmi na ceste z práce, vo vlaku, zahľadel do krásnej sprievodkyne Gabriely. Vladovi sa cestovanie vlakom v čase Gabikiných služieb veľmi zapáčilo... a tak sa už viac ako desať rokov stretávajú nielen vo vlaku, ale i v spoločnej domácnosti. A keďže nepretržitá prevádzka na železnici ich často aj stovky kilometrov oddiaľuje, občas si Vladko svoju Gabiku vypraví do služby sám. A sympatická manželka svojmu manželovi neostáva nič dlžná, pretože aj ona mu často robí sprievodkyňu (i šoférku) na ceste do práce z neďalekého domova.*

*Manželov Vladimíra a Gabriely Kuncových spojilo spoločné zamestnanie a preto sú nielen manželstvom, ale i železnici verní i naďalej...Prájeeme Vám, aby Vám to doma i v práci ešte dlho vydržalo.*

(sch)



*Spoznali ste tvár z obálky v januárovom čísle Ž semafor? Tipovali ste, že by to mohla byť víťazka čitateľskej súťaže Tvár ŽSR 2006 Slávka Kremenská? Ak áno, tipovali ste správne. Slávku - výpravkyňu z Ruskova, počas silvestrovskej služby zastihol náš fotograf Vlado Salzer.*

## Najkrajšia fotografia roka - fotografická súťaž železničiarov

Súťaž pokračuje! Zapojte sa aj vy!

Svoje fotografie (vo formáte jpg) so železničnou aj neželezničnou tematikou posielajte na adresu [lehocky.jozef@zsr.sk](mailto:lehocky.jozef@zsr.sk)

Prezrite si svoje archívy a ukážte nám svoju tvorbu. Niektoré zo súťažných fotografií budeme aj naďalej zverejňovať na tejto strane. Súťaž sa končí 1. októbra 2007.

**TEŠÍME SA NA VAŠE FOTOGRAFIE!**



*Cestou do práce*

Autor: Ivan ČMIKO  
(Železničná stanica Raslavice)



*Do oblakov...*

Autor: Jozef DOBROVSKÝ  
(Železničná stanica Štrba)



*Stojte!*

Autor: Štefan MORE  
(Železničná stanica Kostol'any nad Hornádóm)



*Ľadopád*

Autorka: Eva KIŠKOVÁ  
(Železničná stanica Liptovská Teplá)

# *Snehový výpravca*

Dobre vidíte...Je to prvý snehuliak v dopravnej kancelárii na Slovensku. Kde sa vzal, tu sa vzal, na dopravnom stole stál...

A i keď nepomohol výpravcom pri práci v novom elektronickom dopravnom denníku, urobil možno radosť kolegyniam na Štrbskom Plese.

Chudáčik, dlho nám však nevydržal. Keďže mu bolo horúco, presťahoval sa na vonkajšie okno dopravnej kancelárie. No odtiaľ ho neznáma ruka zlikvidovala...

