

ROČNÍK XVII.

Marec 2007



semafor

3



Foto: Vladimír SALZER

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ŽENÁM

Len tak, zo zvedavosti, som si v minulých dňoch prečítal niekoľko ankiet, venovaných Medzinárodnému dňu žien. Názory boli rôzne. Od kladných až po záporné. Nevie, ako sa pozeráte na oslavy MDŽ Vy, ale mne sa tento sviatok páči. I keď si myslím, že úcta ženám patrí po celý rok a nielen v jeden deň.

Zo štatistiky ŽSR vieme, že z počtu vyše osemnásťtisíc zamestnancov je iba jedna štvrtina žien. A tie pracujú v tých najrôznejších funkciách, nielen v kanceláriách, ale i priamo v prevádzke. Raz sa mi v našom časopise páčil titul: - Aj žena vie zastaviť vlak...aj preto, že i nežné pohlavie má svoje silné zastúpenie v akejkolvek práci. Každá z Vás, milé kolegyne, má svoje nezastupiteľné miesto. Moja profesia si vyžaduje i časté cestovanie. Keď tak vidím prácu žien v prevádzke, mnohokrát rozmýšľam, ako to všetko zvládajú. Denné, nočné zmeny, zodpovednosť a k tomu vo väčšine prípadov aj starostlivosť o rodinu. Musím úprimne povedať, obdivujem Vás. Keď som sa s niektorými z Vás rozprával, ani jedna nevravela o tom, že je unavená, alebo že si ide po práci oddychnúť. Najprv rodina a až potom, ak sa vôbec zvýši čas, i trocha relaxu.

Práca na železnici nie je prechádzka ružovou záhradou. Stačí i to najmenšie zaváhanie a nešťastie je na svete. Že to tak, našťastie nie je, vďačíme i Vám, milé kolegyne. A to bez ohľadu, ktorá v akej železničnej firme pracujete. Ťahať takto zodpovedne „šichty“, či už ako signalistky, sprievodkyne, výpravkyne, výhybkárky, operátorky, prednostky... to potrebuje naozajstnú lásku k svojmu povolaniu. I keď, dostal som aj odpoveď, že to už nie je láska, tá prešla, rovnako ako ilúzie... Chceme sa Vám poďakovať, a dúfam, že hovorím i za ostatných chlapov na železnici, za to, že ste. A aj preto, ako malé pripomenutie Vás a Vašej práce opäť organizujeme súťaž Tvar ŽSR. Verím, že po dvoch ročníkoch, i tento bude úspešný a aj Vy sa zapojíte.

Vladimír SALZER

Železnice proti rakovine

ŽELEZNIČIARI SVOJIM AKTÍVNYM POSTOJOM POMÔŽU ĽUĎOM S ONKOLOGICKÝM OCHORENÍM

Piatok, 13. apríla bude tento rok výnimočným dňom. Nielen svojou poverčivou trinástkou, ktorá, dúfajme, zostane nenaplnená, ale predovšetkým zmysluplnou akciou. Železnice SR sa totiž budú prvýkrát aktívne spolupodieľať na projekte Deň narcisov. Ten je už desaťročné známy tým, že ulice miest a obcí celého Slovenska zažiaria našlto vďaka tisícom mladých ľudí, dobrovoľníkov, ktorí v mene Ligy proti rakovine oslovujú občanov s prosbou o podporu boja proti rakovine a pomoc ľuďom, ktorých táto choroba postihla.

Vďaka podpore zo strany vedenia ŽSR, ako aj vďaka prednosťou 47 vybraných staníc, sa v tento deň od 8.00 až do 20.00 hodiny budú aj zo staničných rozhlasov ozývať pravidelné šoty s výzvou prispieť na pomoc tým, ktorých osud zasiahol veľmi ťažkou skúškou v podobe onkologického ochorenia. Zároveň budeme na staničiach stretávať dobrovoľníkov s pokladničkami. Je na každom z nás, či a akou sumou sa rozhodneme nezištne pomôcť stovkám neznámych ľudí, chorých na rakovinu. Dúfame, že darcov aj vďaka železnici a železničiarom bude tento rok opäť viac.

AKO PRISPIEŤ?

- dobrovoľným príspevkom 13. apríla 2007 t.j. v deň kona-



nia zbierky do pokladničky Ligy proti rakovine

- zaslanie ľubovoľného príspevku na číslo účtu zbierky: 2629740400/1100

- zaslanie ľubovoľnej sms na číslo 848 v sieti oboch mobilných operátorov v termíne do 2. 4. – 20. 4. 2007. Cena 1 SMS je 30,- Sk (obaja operátori odvedú na zbierku celú sumu a samotné zaslanie sms zákazníkom nesplopláňujú).

KOMU PRISPIEŤ A KOLKO?

Dobrovoľníkov Ligy proti rakovine ľahko rozpoznáte. V piatok, 13. apríla sa budú pohybovať v uliciach miest a obcí Slovenska. Každý bude označený identifikátorom dobrovoľníka – žltým kvetom narcisom na papierovej podložke s číslom dobrovoľníka, šiltom dobrovoľníka – žltým papierovým šiltom s modrým nápisom Deň narcisov 2007. Zbierať budú do originálnych modrých pokladničiek označených žltým narcisom, logom Ligy proti rakovine a s názvom zbierky Deň narcisov 2007.

Všetci dobrovoľníci boli Ligou proti rakovine poučení, že príspevok do zbierky je dobrovoľný, nie je ničím podmienený a limitovaný. Liga proti rakovine si váži akúkoľvek podporu každého prispievajúceho. Zdalo by sa, že minuloročný - výškou vyzbieranej sumy rekordný ročník - je neprekonateľný. Od sumy 18.373.517,- Sk je však už len krôčik k 20 miliónom.

Dosiahne podpora túto hodnotu aj vďaka železničiarom?

Martina PAVLIKOVÁ

Letný čas

Letný čas sa v tomto roku začína 25. marca. O druhej hodine stredo európskeho času sa posunú hodiny na tretiu hodinu letného času.

Pre zamestnancov, ktorým začiatok letného času prípadne na ich pracovnú zmenu a táto zmena sa v dôsledku zavedenia letného času skráti, sa mesačná kalendárna norma nezmení.

Letný čas sa v roku 2007 končí dňom 28. októbra. O tretej hodine letného času sa hodiny posunú na druhú hodinu stredo európskeho času. Zamestnancom, ktorým koniec letného času prípadne na ich pracovnú zmenu a táto zmena sa v dôsledku skončenia letného času predĺži, sa mesačná kalendárna norma nezmení.

HĽADÁME PAMÄTNÍKOV VLAKU
augustovej okupácie 1968

Počas prvých dní augustovej okupácie 1968, ktorú niektorí nazývali bratskou pomocou, bolo dôležité udržať slobodný rozhlas a jeho vysielanie o neskrivených informáciách, ktoré šíril, navzdor okupačným armádam. Aby Československý rozhlas umlčali, rozhodlo sa okupačné veliteľstvo tajne dopraviť do Prahy výkonné vysielacie – rušičky. Tie sa prevážali vlakom a už na druhý deň okupácie prekročili hranice v Čiernej nad Tisou.

Železničiar sa o akcii dozvedeli a snažili sa vlak zadržať, alebo aspoň jazdu spomaliť. Podarilo sa im to. Vlak pokračoval pomaly a mal niekoľko vynútených zastavení. Nakoniec sa jeho jazda skončila v mochovskej vlečke pri Prahe. Chceli by sme k augustovému výročiu získať o jazde tohto vlaku čo najviac údajov, preto sa obraciame na železničiarov - pamätníkov, ale i na tých, ktorí o vlaku len počuli. Prosíme Vás, poskytnite nám informácie prostredníctvom redakcie Železničiar (ČD - telefón +420 602 288 859, e-mail: stecha@gr.cd.cz, adresa: Nábřeží Svobody 12, Praha 1, 110 15, ČR) alebo kontaktujte redakciu Ž semafor. Pokiaľ máte informácie, fotografie, novinové články, kroniky a podobne poskytnite nám ich. Nepoškodené tlačoviny vrátime.

Vieme, že zdržiavať vojenský vlak so samopalníkmi nebolo práve jednoduché a bola k tomu potrebná aj osobná statočnosť. Preto by sme boli radi, aby táto epizóda neupadla do zabudnutia.

Václav VOKOUN,
Ivo ŠTECHA

Osobné ocenenie a poďakovanie je pre nás cťou

POVEDALI POPRADČANIA PO PRACOVNOM VÝJAZDE GENERÁLNEHO RIADITEĽA ŽSR ING. DALIBORA ZELENÉHO V TATRÁCH.

Cieľom pracovného výjazdu generálneho riaditeľa Železníc SR Ing. Dalibora Zeleného boli 27. februára Vysoké Tatry. Vedenie ŽSR začalo pracovný deň v Železničnej stanici Poprad - Tatry. Azda najvýstižnejšie pomenovanie popradskej železničnej stanice je - vstupná brána do Vysokých Tatier. Tak je mesto Poprad vnímané hlavne z pohľadu turistov. Od júna minulého roka je stanica Poprad - Tatry z pohľadu železničnej dopravy spolu s viacerými pracoviskami, kde sa modernizuje, azda najviac skloňovaným pracoviskom v rámci ŽSR. Aj to boli dôvody pracovného výjazdu Dalibora Zeleného, okrem možnosti stretnúť sa so zamestnancami, predstaviteľmi mesta i novinármi z regiónu. Dalibor Zelený plánuje, tak ako začal vlni, aj v priebehu tohto roka osobne navštevovať železničné pracoviská po celom Slovensku. Redaktori Ž semafor-u boli opäť pri tom.



12.00

V Starom Smokovci privítal generálneho riaditeľa Ing. Dalibora Zeleného prednosta stanice Ing. Ján Pavelka.



Je utorok 27. februára 10 hodín 30 minút.

Zvítanie na popradskej železničnej stanici.

Generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Dalibora Zeleného a vedenie ŽSR privítal prednosta popradskej stanice a vedenie Oblastného riaditeľstva v Košiciach.



V priestoroch stanice i v koľajisku je počas rekonštrukcie naozaj čo pozerat'. Tvár zmenili nielen nástupištia, ale pribudli i nadchody, podchody, eskalátory... Dopravná kancelária je pre železničiarov azda najväčším lákadlom a tá popradská je v súčasnosti na nepoznatie. Okrem „domácich“ tu pracujú odborníci, zabezpečujúci výmenu zabezpečovacieho zariadenia (od 9. marca je nové zariadenie v plnej prevádzke). Prednosta stanice Ing. Rastislav Slavkovský ukazuje nové elektronické zabezpečovacie zariadenie AŽD ESA© 11.

Stretnutie zamestnancov stanice s generálnym riaditeľom bolo príležitosťou pohovoriť si i o súčasnej situácii na popradskej stanici. Popradskí železničiarci by uvítali, ak by sa v priestoroch stanice vyriešilo reštauračné zariadenie, ktoré žiaľ už dlhší čas nefunguje. Generálny riadi-

teľ rozprával aj o plánovanom projekte. – **Keďže Poprad ma naozaj výnimočné postavenie, budeme hľadať zdroje aj na rekonštrukciu staničnej budovy.** V rámci pripravovaného projektu revitalizácie staníc je potrebné zaradiť Poprad do projektu, aby staničná budova v tomto dôležitom železničnom uzle bola dôstojným miestom pre cestujúcich, povedal Ing. Dalibor Zelený. Zároveň ocenil prácu železničiarov a poďakoval im za to, že aj napriek sťaženým podmienkam je bezpečnosť železničnej dopravy zabezpečená.



Briefing generálneho riaditeľa sa uskutočnil nielen v historickej Kométe na ceste z Popradu do Starého Smokovca, ale i na pôde stanice Starý Smokovec.

Okrem rekonštrukcie popradskej stanice sa tatranskí novinári zaujímali i o TEŽ-ku. Námetník generálneho riaditeľa pre prevádzku Ing. Jozef Antoš vysvetlil novinárom, okrem iného, aj prínos zastávky na znamenie pre dopravu na koľajniciach. - **Na miestach, kde ľudia nastupujú iba občas, veľmi pomôže, že vlak nemusí zastavovať neustále. Najväčšia spotreba paliva je práve pri zastavovaní a rozbiehaní rušňov. Tá je neraz väčšia aj o 70 percent,** vysvetlil Ing. Jozef Antoš na margo zastávky pri golfovom ihrisku vo Veľkej Lomnici.

Pri pohľade na okolitú krajinu sa hovorilo najmä o veternej smršti pred dvoch rokov, a o tom, v akom rekordnom čase zvládli železničiarci obnovu zničenej trate.



15.00

Ešte spoločné foto účastníkov pracovného stretnutia pred historickou Kométou a návratom do Popradu sa pracovný deň v popoludňajších hodinách končí.

Dana SCHWARTZOVÁ,
foto: Vladimír SALZER

Komunikačné technológie špeciálne pre železnice

ÚČASTNÍCI RIADENIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY BUDÚ V SPOJENÍ PROSTREDNÍCTVOM MOBILOV

Na železničných staniach Bratislava – Vinohrady a Bernolákovo – Senec, sa pár mesiacov v plnej kráse lesknú 30 metrové kovové stožiare, o ktorých sa dá azda len tušiť, čomu budú slúžiť. Zopár znalcov z radov železničiarov pozná funkcie týchto, do neba sa týčiacich monštier. Ich súčasťou sú i kontajnery, precízne prešpikované technické zariadenia, ktoré dodávajú „šťavu“.

Iste si teraz mnohí vzdychnú „aha, zasa ďalšia novinka, kto sa v tom všetkom má vyznať“. Veľmi jednoducho a laicky povedané ide o spôsob komunikácie, kde stačí vedieť tlačiť gombík na mobilnom aparáte, ktorý je od klasického iba ťažší a samozrejme finančne náročnejší. A práve spomínané stožiare informácie „posunú“ ďalej.

Ale podme po poriadku. V železničarskom slovníku sa udomácňuje pojem GSM-R. Tento globálny systém pre mobilnú komunikáciu železníc je digitálny systém rádiovkej komunikácie, ktorý stavia na celosvetovo osvedčenom verejnom systéme GSM, ktorý bol prispôbený špeciálne pre používanie v rámci železníc. Generálnym dodávateľom pilotného projektu je známa rakúska firma Kapsch CarrierCom AG.

Európski odborníci totiž usúdili, že na našom kontinente existuje vyše 25 rôznych komunikačných, zabezpečovacích a signalizačných systémov pre idúce vlaky, väčšinou založených na zastaranej analógovej technológii. Mnohé krajiny mali dokonca vlastné normy pre vlakovú rádiovú komunikáciu. Medzinárodný zväz železníc sa pred štrnástimi rokmi rozhodol zaviesť jednotný komunikačný systém. A tak po viacerých diskusiách, v roku 2000 padla

voľba na systém GSM – R. Jednak je určený pre komunikáciu s idúcim vlakom a zároveň slúži ako transportný systém pre prenos povelov a informácií systému ETCS. V praxi to znamená, že informácie si môžu odovzdávať naraz viacerí účast-



Riadiace pracovisko GSM-R systému sa nachádza v budove železničnej stanice Bratislava – Nové Mesto.

ní železničnej dopravy, takzvané skupinové volania. Ale čo je podstatné, GSM-R rozlišuje medzi volaniami vysokej, alebo nízkej priority. Ak je najvyššia núdza, tak ostatné volania sú prerušené. Ponúka aj spájanie účastníkov s osobami v určitej funkcii, napríklad s vodičom hnacieho dráhového vozidla (HDV). Volajúcejmu stačí poznať číslo vlaku a sieť spojí volajúceho automaticky s osobou, ktorá je v danom čase zaregistrovaná ako vodič HDV. Naopak, v určitom traťovom úseku je vodič HDV voľbou jednotného čísla alebo stlačením tlačidla spojený s príslušným dispečerom. Systém pri prechode do traťového úseku v obvode iného dispečera, tohto automaticky priradí. Pri miestnom adresovaní zastihne volajúci, službukonajúcich pracovníkov na určitom mieste ich pobytu, čo sa využíva napr. pri komunikácii s udržiavajúcimi zložkami.

Takto to bude aj u nás fungovať, dúfajme, že v dohľadom čase. Zatiaľ nás zaujíma, čo všetko ŽSR urobili, aby bol cieľ naplnený.

- Na Slovensku sa s plánovaním pilotného projektu začalo v roku 2002, k rokovaniam a uzatvoreniu zmluvy sa pristúpilo v roku 2005. O desať mesiacov neskôr dochádza k realizácii I. etapy pilotného projektu, ktorý pozostáva z vybudovania spojovacieho



V ústredni priestrannej budovy, ktorá prešla rekonštrukciou sme stretli operátorov Romana Šmida (v pokľaku) a Dušana Miklu.

centra mobilnej siete (MSC), operátorského a dohľadacieho centra siete a základňových staníc (BTS), od bratislavskej hlavnej železničnej stanice po Senec. Tento prvý úsek bude po ukončení testovania odovzdaný ŽSR do skúšobnej prevádzky.

Ďalšia II. etapa pilotného projektu pre európsky železničný koridor IV na území SR, je stanovená na ďalšie mesiace a celý úsek vedie z Devínskej Novej Vsi (štátna hranica s Rakúskom) cez Bratislavu do Nových Zámok (smer Maďarsko) a druhý úsek do Rusoviec. Zároveň bolo potrebné v dodávateľskej firme vyškoliť zamestnancov, ktorí budú vykonávať dohľad nad prevádzkou



Tieto mobilné aparáty dokážu „zázraky“ a preto majú aj vysokú cenu.



Procesný líder Ing. Jozef Novák (v bielej košeli) vedie malý tím operátorov. Za ním je spolupracovník Vladimír Teplan.

systemu, údržbu a operátorské činnosti. To už majú mnohí železničari za sebou a ich pracoviskom sa stala moderná ústredňa v železničnej stanici Bratislava – Nové Mesto, - predstavil projekt Ing. Ján Holý z Odboru 430 GR ŽSR.

Spomenutú partiu chlapov sme našli v pekne upravenom a novotou voňajúcom pracovisku stanice Bratislava – Nové Mesto. V riadiacom pracovisku je duša celého procesu. – Teraz sme vo fáze testovania systému. Skúšame hovory, robíme merania vo vlakoch, testujeme funkcionality systému prostredníctvom terminálov, - hovorí procesný líder Ing. Jozef Novák, ktorý riadi manšaft štyroch ľudí. – Analógové traťové rádio už bude končiť. Najskôr sa na koridoroch a dôležitých tratiach postupne prejde na systém GSM-R. To znamená, že všetci zamestnanci, zúčastnení na riadení železničnej dopravy budú spojení sieťou prostredníctvom týchto mobilov, - ukazuje tri mobilné prístroje, z ktorých dva sú robusnejšie ako tie klasické. Teda už

nie vysielačky, ale mobily, cez ktoré je možné vzájomné spojenie. Sú usposobené aj na zložité klimatické podmienky, aj na pády a údery. – Na stanici Bratislava – Východ sa práve skúša jeden z mobilov. Rádiová sieť je uložená práve v kontajneroch stožiarov, ktoré sú vybudované zatiaľ na štyroch miestach pozdĺž vytipovaných tratí. Tie sa budú postupne budovať vo vzdialenosti 8 – 10 kilometrov. Nemci už v celom štáte majú GSM-R systém, Česi si ho vybudovali od Dečína po Kolín, ale už sa chystajú na hlavný koridor, - charakterizuje funkcie systému i ich pôsobnosť v susedných krajinách Ing. Novák. Jeho kolegovia zároveň pripomenuli obtiažne a zdĺhavé rokovania okolo schvaľovacích procesov pre výstavbu stožiarov. Od mestských, pamiatkarských a ochranárskych inštitúcií, každý vyžadoval dodržanie určitých parametrov a postupov. Dlhé územné rozhodovanie je asi typické pre každý stavebný zákrok.

- Až do minulého roka som pracoval v analógovej ústredni a pamätám sa aj

na dial'nopis, komunikácia bola ťažkopádna a zdĺhavá. V oných časoch nám aj to pripadalo veľmi pokrokové. A dnes už len žasneme, že je to super. Momentálne ide o najpokrokovjšiu telekomunikačnú techniku. Som rád ponúknuť možnosti a ako vidíte, okrem mňa sú tu samí mladí muži, ktorí nemajú problém hovoriť po anglicky, ak si to práca vyžaduje a technicky sú dokonale zdatní. Ja som sa do spoznávania GSM systému priam „zažral“, tu je totiž nevyhnutné oboznámiť sa aj s podsystémami a detailne si predstaviť, ako to bude fungovať v praxi, - s nadšením prízvukuje Dušan Mikla, jeden z tímu technikov.

A my už iba dodávame, že zmysel zavedenia tejto technológie, stavia železnice do významnej konkurencieschopnej polohy voči cestnej a leteckej doprave. A z hľadiska bezpečnosti dokáže odbúrať ľudské zlyhanie, čo je najhlbší zmysel komunikačnej technológie.

Mária PALIČKOVÁ
Foto: autorka



Rádiová sieť je uložená v kontajneroch stožiarov, v súčasnosti sú vybudované na štyroch miestach pri vytipovaných tratiach.

Vytúžené elektronické stavadlo je už v Čadci

POHYB VLAKOV, STAV KOL'AJISKA, ČI PORUCHY UŽ SLEDUJÚ NA FAREBNÝCH MONITOROCH

Železničná stanica v Čadci bola pred pár rokmi v pozornosti riadiacich zložiek ŽSR, veď sa stala súčasťou VI. paneurópskeho koridoru. Modernizovalo sa, ale aktivovanie zabezpečovacieho zariadenia sa z rôznych dôvodov odsúvalo. „Lady sa však pohli“ a cieľ je už na dosah ruky.

- Práve skúšame stavanie dopravnej cesty na tomto novšom type zabezpečovacieho zariadenia, než aký nám bol pôvodne sľúbený, - ukazoval na celú zostavu monitorov na vynovenom pracovisku v železničnej stanici Čadca jeho prednosta Stanislav Králik. O aký typ ide, o tom nám bližšie porozprával Miroslav Zatrák z ÚS, Strediska prípravy a realizácie Žilina: - Ide o elektronické stavadlo EBILOCK 950, zhotoviteľ už

ukončil montážne práce vonkajšieho zabezpečovacieho zariadenia a tiež zostavy počítača. Vykonávajú sa kontrolné merania káblov, návěstidiel a počítačov osí. Dodávateľ, firma Bombardier zo Švédska sa zameriava na skúšky a testovanie počítačov. Aktivácia zabezpečovacieho zariadenia je podmienená predložením dokladov rozboru bezpečnosti, ktorý vypracuje Žilinská univerzita. S tým súvisí príprava



Prednosta železničnej stanice v Čadci Stanislav Králik (vpravo) spolu so zástupcom firmy Bombardier Romanom Czarnockim pred počítačovou zostavou.

obsluhy a zaškolenie zamestnancov.

Nové zabezpečovacie zariadenie – elektronické stavadlo EBILOCK 950 bude slúžiť na stavanie vlakových a posunových ciest, ovládanie výhybiek, zablokovanie určitej koľaje a pod. Pohyb vlakov, stav koľaj-

jiska, či poruchy, sa zobrazujú na farebných monitoroch. Po dobudovaní ramena Čadca - Skalité, výpravca dokáže ovládať toto zariadenie aj v staniciach Čierne a Skalité.

Text a foto:
Mária PALÍČKOVÁ

Z úcty k národným dejinám

Múzeum Slovenského národného povstania v spolupráci so ŽSR pripravili projekt VAGÓN, ktorý je zameraný na problematiku holocaustu a pripomenutie si 65. výročia začiatku deportácií slovenských Židov.

Dňa 25. marca 1942 odišiel zo železničnej stanice v Poprade transport 1000 židovských dievčat z východného Slovenska. Miesto určenia – Osvienčim. Kruté podmienky prepravy jedno z dievčat neprežilo a na väčšinu transportovaných čakala smrť v tábore..

Transport z Popradu patril vôbec k prvým transportom Židov do likvidačných táborov. Priblížiť túto smutnú skutočnosť aj dnešným mladým ľuďom sa autori projektu rozhodli formou púťovnej výstavy v železničných vozňoch. Expozícia bude situovaná do dvoch vozňov, identických s tými, ktoré sa používali pri deportáciách. Okrem židovského holocaustu tu bude dokumentovaný aj rómsky holocaust na Slovensku. Dobové fotografie, portréty, dokumenty a tlačoviny poskytnú komplexnú faktografickú informáciu o holocauste previazanú na konkrétne ľudské osudy. Druhý vozň bude pocitový – prázdny, zariadený tak ako počas deportácií.



Podlaha bude označená priestorom, ktorý mali osoby počas transportu. Išlo o 0,5 m2. Návštevníci budú môcť zažiť autenticitu na vlastnej koži – stlmené svetlo, figuríny a zvukové efekty by mali sprostredkovať individuálny pocit.

Na veľkoplášnej obrazovke budú prezentované výpovede ľudí, ktorí boli prenasledovaní.

Vozne sa vypraví 25. marca zo Železničnej stanice Poprad a ich cesta skončí 26. októbra v Čadci.

Harmonogram výstavy – projekt Vagón v jednotlivých železničných staniciach

Poprad	25. 3. – 30. 3.
Stará Ľubovňa	2. 4. – 6. 4.
Bardejov	10. 4. – 13. 4.
Vranov n/ T	16. 4. – 20. 4.
Michalovce	23. 4. – 27. 4.
Trebišov	30. 4. – 4. 5.
Prešov –	
Veľký Šariš	7. 5. – 11. 5.
Košice	14. 5. – 18. 5.
Rožňava	21. 5. – 25. 5.
Revúca	28. 5. – 1. 6.
Rimavská Sobota	4. 6. – 8. 6.
Lučenec	11. 6. – 15. 6.
Zvolen	18. 6. – 22. 6.
Žiar n/Hronom	25. 6. – 29. 6.
Nitra	2. 7. – 6. 7.
Bratislava	9. 7. – 13. 7.
Trnava	16. 7. – 20. 7.
Trnčín	23. 7. – 27. 7.
Žilina	30. 7. – 10. 8.
Vrútky	13. 8. – 17. 8.
Dolný Kubín	20. 8. – 24. 8.
Ružomberok	27. 8. – 31. 8.
Liptovský Mikuláš	3. 9. – 7. 9.
Banská Bystrica	10. 9. – 14. 9.
Brezno	17. 9. – 21. 9.
Žarnovica	24. 9. – 28. 9.
Nové Zámky	1. 10. – 5. 10.
Sereď	8. 10. – 12. 10.
Prievidza	15. 10. – 19. 10.
Čadca	22. 10. – 26. 10.

Nové zabezpečovacie zariadenie v plnom prúde

ZAPNUTÉ! ZAHLÁSILI V POPRADSKEJ STANICI POPOLUDNÍ V DEVIATY MARCOVÝ DEŇ

Prepínanie (vypnutie starého zabezpečovacieho zariadenia a zároveň zapnutie nového zabezpečovacieho zariadenia) trvalo pomerne krátko, o čom svedčia dátumy. Veď od pondelka 26. februára to trvalo len o nejakú hodinku viac ako jedenásť dní. Je to však výsledok niekoľkomesačnej poctivej prípravy všetkých zúčastnených zložiek a zdravého rozumu. - **Dnes, keď spätne vidíme tieto dátumy a spomenieme si na „nervy drásajúce“ situácie posledných dvoch týždňov, behá nám mráz po chrbte. Chodiť na kľúče pol roka by pri dnešnej zvyšujúcej sa preprave, mohlo znamenať okrem meškania a personálnych problémov, azda aj to najhoršie – nehodu,** - svorne sa zhodli Popradčania.

Prepínaniu zariadenia predchádzala dlhá a intenzívna príprava. Dlhá z pohľadu dopravy, z pohľadu dodávateľa však žalosťne krátka a aj preto sa termíny trochu posunuli. Veď zrealizovať projekt, stavbu, prípravu a zapnúť zariadenie za pol roka, to si žiada poriadne nasadenie. Najskôr bolo potrebné vykonať stavebné úpravy – v dopravnej kancelárii sa vybuďovala dvojitá podlaha pre pokládku kabeľáže (za plnej prevádzky starého zariadenia – pulty zabezpečovacích zariadení sa „nadvihli“),

- Tak sme si konečne vydýchli a môžeme spokojnejšie spať – povedali si popradskí železničiarri v piatok 9. marca. O 14. 15 hodine bolo v dopravnej kancelárii odovzdané do riadnej prevádzky staničné elektronické zabezpečovacie zariadenie AŽD ESA© 11, čím sa skončila takmer dvojtýždňová výluka zabezpečovacieho zariadenia (ROVZZ 412). Starý hybrid reléovkovo-elektromechanický, je konečne nenávratne preč a výpravcovia môžu „hrať gordikon“ so skutočnými vlakmi.



Staré zabezpečovacie zariadenie v dočasnej symbióze s novým.

upravili sa miestnosti pre ústrednú elektronického stavidla a napájacie zdroje, kde je zosilnená podlaha a klimatizácia. Vybuďoval sa tu hardvér a osadili sa stojany s technológiou. Po budove a v koľajisku sa natiahli desiatky kilometrov káblov, pripravili sa vonkajšie prvky – výhybky, návěstidlá.

Technologické požiadavky stanice, dočasne zriadené

(naši zabezpečováci a dopraváci) preverili tisícky možnosti správania sa zariadenia. Tesne pred prepínaním zariadenia sa „v pauzách“ osadili nové vchodové návěstidlá dočasne prepnuté na staré zariadenie.

Počas samotného prepínania sa vymieňali a zapájali prestavníky, robili sa úpravy a výmena všetkých príslušených prístrojov zabezpečovacích zariadení na všetky smery a ich napojenie na ESA, tak isto aj autobloky. Večer 8. marca bola začatá prevádzka v novom koľajisku na privolávačky a čakalo sa už len na zriadenie posledných izolovaných stykov (v piatkových výlukách) a verdikt odbornej komisie, ktorá v piatok popoludní „odklepla“ toto zariadenie, ktoré bude mať v popradskom uzle nesmierny význam pre bezpečnosť a plynulosť dopravy v nasledujúcich rokoch.



Posledné sekundy starých káblov.

Nové zariadenie má v dopravnej kancelárii 12 monitorov (6 je určených pre zabezpečovačku, 2 pre informačný systém, jeden monitor slúži pre elektronický denník, 1 PIS, 1 IRIS a v jednom je kamerový systém.)

prvky bočnej ochrany pre staré koľajisko, opravy ochranných dráh, atď. sa realizovali priamo online denne na stanici. Softvér sa upravoval niekoľkokrát. Zrušilo sa pomocné stavadlo a Panel núdzových obslúh sa komplet prerábalo. Pripravené zariadenie sa päť týždňov skúšalo na maketách koľajiska a návěstidiel. Boli preverené stovky vlakových a posunových ciest a činnosť zariadenia pri každej možnej poruche – skúšobní komisári

Veľké poďakovanie patrí AŽD - ákom, s ktorými bola príkladná a veľmi príjemná spolupráca, kolektívu železničiarov - zabezpečovákov (OZT) – správcov i údržbe a v neposlednom rade domácim výpravcom a výhybkárom, za to, že výluka prebehla rýchlo, bezpečne a s minimálnymi dopadmi na meškание vlakov.

Ing. Dušan SZABÓ,
foto: autor
a Ing. Martin ČECH



Prechodné „zátšie“ dispozičného výpravcu.

ÚIVP radí

Výprava vlaku

KOMENTÁR K ČLÁNKU 331 PREDPISU ŽSR Ž1- PRAVIDLÁ ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

V článku 323 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky sa uvádza, že žiadny vlak nesmie odísť z dopravne s koľajovým rozvetvením, okrem dopravne s výlukou dopravnej služby, bez návesti dovoľujúcej odchod alebo bez súhlasu, resp. rozkazu výpravcu.



Odpoveďou na túto otázku je článok 331 predpisu ŽSR Ž1, v ktorom sa uvádza postup pri výprave vlaku na základe povoľujúcej návesti hlavného návěstidla, písomného rozkazu, rozhlasu alebo telekomunikačného zariadenia. Keďže v uvedenej situácii hlavné návěstidlo návěstí návesť 1, 32 „Stoj“, čiže nedovoľuje odchod vlaku zo stanice, vlakový personál, ktorý na hlavné návěstidlo vidí, musí vyčkať pokiaľ sa na návěstidle nerozsvieti návesť dovoľujúca odchod vlaku zo stanice a až potom dať príslušné návesti pre výpravu vlaku.

V súvislosti s touto situáciou je nutné podotknúť, že výpravca sa nikdy nesmie spoľahnúť na to, že ak vlakový personál na návěstidlo s návesťou „Stoj“ vidí, tak sa z priestoru pre výstup a nástup cestujúcich s vlakom nepohne (napr. nevhodné poveternostné podmienky). A pokiaľ je potrebné, aby vlak zostal stáť v tomto priestore, musí postupovať podľa článkov 7 a 334 predpisu ŽSR Ž 1 - Pravidiel železničnej prevádzky a to tak, že je potrebné vyrozumieť vodiča.

Bc. Emil CHLEBNIČAN

Článok 332 spomenutého predpisu rieši postup vodiča vlaku pri výprave návěstidlom, ak nemôže z akýchkoľvek príčin pri odchode vlaku zistiť pohľadom, že príslušné návěstidlo dovoľuje jazdu. Z textu tohto článku vyplýva, že vodič v tomto prípade musí upraviť rýchlosť odchádzajúceho vlaku tak, aby mohol bezpečne zastaviť pred návesťou 1, 32, „Stoj“ návěstidla hlavného, alebo návesťou 152 „Stoj“ návěstidla vloženého.

Na povinných školeniach sa často krátko stretávame s otázkou – ako postupovať pri odchode vlaku, keď vodič na odchodové návěstidlo, ktoré návěstí návesť 1, 32, „Stoj“ vidí, ale je vzdialené od začiatku vlaku napríklad 300 metrov. Je možné v tomto prípade vlak s vlakovým personálom „vypraviť“ (použiť návesti pri výprave vlaku), potom popotiahnuť ku odchodovému návěstidlu a následne po zmene návesti 1, 32 „Stoj“ s vlakom z dopravne s koľajovým rozvetvením odísť?



Film musí mať dynamiku

HOVORÍ SCENÁRISTA, REŽISÉR, KAMERAMAN... V JEDNEJ OSOBE - EMIL CHLEBNIČAN INŠPEKTOR PRE ŠKOLENIE

S menom Bc. Emila Chlebničana, inšpektora pre školenie z Inštitútu vzdelávania a psychológie Košice, regionálneho pracoviska vo Zvolene sa pravidelne stretávame i na stránkach Ž semaforu už niekoľko rokov. Svojimi odbornými radami a príspevkami približuje našim čitateľom problematiku z odboru dopravy, s ktorou sa stretávajú nielen na školeniach, ale i v praktickom živote. Svojej profesii je verný už jedenásť rokov. I keď ho, najmä „žiaci“ poznajú predovšetkým z opačnej strany katedry, nie každý vie, že Emil Chlebničan má zaujímavého koníčka. Veľmi rád sa díva na svet spoza hľadáča kamery. Kto videl jeho filmy len potvrdí, že je dobre, že si ich neschováva iba v zásuvke, ale že sa s nimi môže oboznámiť aj široká verejnosť.



Bc. Emil Chlebničan, inšpektor pre školenie, ako ho poznajú železničari zo školení i skúšok.

- S videokamerou som sa vlastne zoznámil tu na inštitúte, - približuje začiatky svojej záľuby Emil Chlebničan. - Bol to ešte ten starší typ na veľké kazety, len o čosi odlišný od tých profesionálnych. Zodpovedala tomu i váha, pocítili to i plecia. Skúšal som filmovať všade a všetko. A postupne som prechádzal na určité oblasti. Prvou väčšou zdokumentovanou vecou, bola súťaž parných rušňov, v tom čase to bola rarita na Slovensku. Dnes už vďaka nadšeným organizátorom je to takmer samozrejmá, ktorá si však vyžadovala vytvoriť si svoj uhol pohľadu. Keďže súťaž je prakticky stále rovnaká, vymyslel som si dokument pohľadom rušňa, familiárne nazvaného Býček. Dokázal som aj sám sebe, že jedna a tá istá akcia, i keď sa opakuje, nemusí byť stereotypná, - hovorí s nadšením Emil.

No nie sú to len filmy, zamerané na železničiar-sku tematiku. Keďže Bc. Emil Chlebničan rád a často cestuje, díva sa na svet svojim pohľadom. Okrem dokumentov skúšal aj vážnejšie témy. - Mám veľa filmov, niektoré sú vydarené, niektoré menej. To už musí posúdiť divák. Za svoj jeden z najlepších však považujem film Čierna a biela. Je to vlastne pokus o znázornenie podoby ľudského bytia, existencie a smrti. Ale úplne najvydarenejší z môjho pohľadu je dokument Najvzácnejší Anjel - filmové zobrazenie najdrahšej osoby pre človeka, matky. Námetom a vzorom bola filozofická úvaha, ktorá ma oslovila a inšpirovala. Pomohla mi ho natočiť kolegyňa so svojou jednoročnou dcérkou, - prezentuje svoje diela náš kolega.

V bohatej zbierke filmov má čosi i s vlastnou rodinnou tematikou. Keďže ho humor neopúšťa, nazval ho výstižne - Čo spôsobilo boľavé koleno. Svojim stvárnením zabodoval i na minuloročnej filmovej prehliadke amatérskych filmov v Pírove. Musíme pripomenúť, že Emil Chlebničan naozaj netvorí len do „šuflika“. Svoje práce posielal na rôzne súťaže. Jeho filmy už videli diváci na video prehliadkach v rámci FISAIC, na CINE-



...a jeho druhá tvár, s kamerou, vždy pripravenou na kvalitné a pohotové zábery. Tento sme urobili vo Vysokých Tatrách, pri ceste historickou Kométou.



Na prehliadke amatérskych filmov a fotografií v rámci Fisaic-u v Strečne.

AMA, vlni sa zúčastnil i súťaže Tatranský kamzík. A koncom februára nechýbal na súťaži rodinných filmov v Liptovskom Hrádku. Bc. Emil Chlebničan nefilmuje iba pre svoje potešenie. Aktívny je aj v zamestnaní. V rámci vzdelávacieho programu sa mu darí tvoriť videonahrávky s výukovou tematikou. Praktické ukážky si pochvaľujú i poslucháči inštitútu, je to predsa len iné, ako

suchá teória. I to napomáha skvalitňovať vyučovací proces.

Vráťme sa ale k filmovaniu, ako k záľube. - Človek musí asi sám prísť na to, ako upútať. Mojim pravidlom je, že viac diváka upútajú skôr kratšie sekvencie, ako dlhé a potom i nudiace pohľady na to isté. Film musí mať dynamiku, stačia päť až sedem sekundové zábery a tak to ide ďalej. Šikovnosť sa ukáže pri zostrihu. Niekedy je ľúto človeku čosi vyhodit', ale keď to má mať výpovednú hodnotu, musí sa to urobiť, - vysvetľuje Emil.

Sám si robí nielen scenáre, zostrih, ale i režiruje svoje diela. Zabrať dá i výber dobrej hudby, ktorá film sprevádza. No nie je to len hudba, ktorá dodáva atmosféru. Neodmysliteľne k nemu patrí i hovorené slovo. Nie každý vie, že príjemný hlas, komentujúci videonahrávky, patrí jeho manželke Marcelle. Filmy sa zrejme páčia i jej, keď pre nahrávanie dokáže obetovať aj večerný seriál... Filmár Emil zmenil i techniku, od niekoľko kilogramov vážiacej kamery prešiel na menšiu, ľahšiu a na súčasnú dobu i modernú. I keď, ako poznamenal - je to drahá záľuba... Asi by sme nemali prezrádzať, no v súčasnosti pracuje Bc. Emil Chlebničan na novom diele. Keďže sme ho zastihli i vo Vysokých Tatrách, námet je zrejme jasný... Tešíme sa na jeho výsledok.

Vladimír SALZER, foto: autor



Na pracovisku vo Zvolene s kolegyňami, inšpektorkou Olgou Jedličkovou (vpravo) a požiarnou techničkou Emíliou Pírkrylovou.

Keď čas pred krutým okamžikom sa už nedá

PRE NAŠE ŤAŽKO SKÚŠANÉ KOLEGYNE JE SPOLUPATRIČNOSŤ AKO BALZAM NA DUŠU

Život vie pripraviť v zlomku sekundy nečakané zvraty a obrátiť všetko naruby. Rodinné i pracovné istoty sú nabúrané a nekonečné otázky „prečo sa TO stalo práve mne“, dokážu človeka zlomiť a dostať ho až na dno duševných síl. Takýmto zložitým obdobím prechádzajú aj naše dve kolegyně, ktorým osud pripravil tragické okamihy.

O obidvoch dramatických udalostiach sa vlni hovorilo medzi železničiarimi a najmä najbližšími spolupracovníkmi. Zvlášť medializovaný je prípad rodiny Ivety Šibíkovej zo Žiliny. Syn signalistky zo zriaďovacej stanice Žilina sa pred desiatimi mesiacmi bicykloval po poľnej ceste neďaleko sídliska Solinka, kde ho zrazilo nákladné auto, ktoré riadil opitý vodič. Doslova ho viackrát prešiel a boj medzi smrťou a životom tento, dnes už takmer trinásťročný Marek síce vyhral, ale to čo musel prežiť, bola a stále ešte je, jedna nekonečná anabáza. Najskôr záchrana života a neskôr dilema, amputovať mu nohu, či pokúšať sa ju zachrániť. Malý pacient striedal nemocnice, i chirurgov, ktorí sa o stave jeho končatiny vyjadrovali veľmi opatrne. Takáto devastácia kostí sa vraj v operačných sálach bežne nevidí.

- Istý čas bol Marek umiestnený v nemocniciach v Košiciach a Ban-



Pomoc od kolegov a Solidarity si signalistka Iveta Šibíková veľmi váži.

skej Bystrici, všade sme chodili za ním. Turnusová práca mi to umožňovala. Napriek ťažkému bôľu som mu musela byť oporou a neukázať Marekovi žiaľ. Verila som aj zdravotníkom v ich snahe zachrániť mu nohu. A po tieto marcové dni som zasa prežívala ďalší stres, lebo môj manžel podstúpil tiež operáciu, aby mu lekári vybrali trinásť centimetrovú kosť a vložili ju do predkolenia Marekovej nohy. Teraz nám už ostáva iba dúfať, že sa kosť ujme. Pekne sa zachovali moji kolegovia, vychádzali mi v ústrety pri zadelení do zmien, keď som musela do nemocnic. Stále sa vypytovali, podporovali ma po psychickej stránke, no ale keď raz došli aj s finančnou zbierkou, to som bola veľmi dojatá. Mimoriadne výdavky podnietili spolupracovníkov a priamych nadriadených, aby som sa obrátila aj na fond Solidarita o výpomoc. A to som nečakala, že tak rýchlo, aj s vyššou sumou, než akú som mohla očakávať, sa mi ozve správyňa fondu pani Katarína Bubánová, - s pohnutím rozpráva pani Iveta Šibíková, ktorá práve predpisovo „zdraví“ uhaňajúci vlak na stavadle 3.

Solidarita nie je iba fiktívnym fondom,

UŽ VYŠE DESAŤ ROKOV ŽELEZNIČIARI VEDIA, KDE NÁJDU POCHOPENIE

Ako už každoročne, aj na prvom tohtoročnom zasadnutí Správnej rady fondu SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky, bola rozhodujúca správa o finančnom hospodárení za rok 2006. Neinvestičný fond predložil aj výročnú správu o vlastnej činnosti.

Aby boli dodržané všetky regule fungovania, súčasťou správ je aj zoznam darcov za vlaňajší rok, výkazy o majetku a záväzkoch, ako aj o príjmoch a výdavkoch.

Celkové príjmy v roku 2006 boli v sume 636 730,92 Sk.

Ale, aby sme všetci zainteresovaní v rámci našich železničných pracovísk vedeli, ako sa tieto peniaze dostali na účet Solidarity, musíme poznať fakt, že tento právnický subjekt je odkázaný na peňažné dary od dobrovoľných darcov. Nimi sú v prvom rade zamestnanci všetkých troch železničných spoločností. Pravda, tých, ktorí sa aktívne zapojili ku Dňu železničiarov do akcie Podporme hodinovou mzdou Solidaritu, i do predvianočnej kampane.

Možností je viac

Výnos z realizovania prvej výzvy predstavoval 125 474 korún a bol pripísaný na účet fondu v roku 2006. Vianočná akcia z dobrej vôle železničiarov priniesla ďalších 85 261,30 Sk.

Odkedy je možné využiť zákon NR SR č.595/2003 Z.z. o dani z príjmov a poukázať dve percentá na charitatívnu a sociálne motivovanú pomoc, tak mnohí kolegovia radi prispievajú. Na účet z tohto titulu pribudlo 335 185,-Sk.

Positívne zareagovali aj samotné pracoviská : ZO OZŽ, Rušňové depo Plešivec venoval fondu peňažný dar v sume 1 000,- Sk podobne aj ZO OZŽ, Železničná stanica Leopoldov venoval fondu peňažný dar v sume 3 000,- Sk.

Kam všade smerovali peniaze

Výdavky na podpory podľa štatútu fondu boli vyplatené v roku 2006 v sume 439 000,-Sk. Žiadosti samozrejme boli rôzneho charakteru a poňali široké spektrum ťaživých udalostí. Od úrazov až po povodne. Fond posudzoval 30 žiadostí o finančnú podporu zo strany zamestnancov železníc. Správna rada vyhovel 22 žiadateľom. Ďalšie museli byť zamietnuté, lebo nespĺňali potrebné kritériá podľa Zásad poskytovania podpôr. A to buď neboli žiadatelia zamestnancami železníc, či už nepracovali a poberali dôchodok a niektorí nepochopili zmysel fondu a chceli pôžičku. Jednej žiadosti chýbali potrebné doklady a údaje a kým nebude kompletná, nie je možné sa ňou zaoberať. Dve mimoriadne výpomocce k Vianociam

vrátiť späť

Iná tragická udalosť zasiahla železničiarску rodinu Bednárových. Mladý pár s dvomi deťmi v útlom veku, dostal krutý úder. Manžel Miroslav, vozmajster v ZSSK Cargo pred vlnajšími Vianocami prišiel o život pri autonehode. Slávka Bednárová - samostatná operátorka zo Železničnej stanice Žilina sa ocitla v zložitej situácii. – **Človek je postihnutý hneď niekoľkými spôsobmi. Nielenže príde o najbližšieho partnera s ktorým zdieľal každodenné starosti, ale zostane sám s deťmi a nesplateným stavebným úverom. Dochádzam z Čiernej pri Čadci a do tohto osudného dňa sme striedavo robili v turnuse, aby sme starostlivosť o deti mali pokrytú. Do práce som sa už pol roka po materskej dovolenke vrátila späť, aby som mohla nastúpiť na pôvodné miesto. A naraz takáto rana. Teraz mi pomáhajú svokrovcia a môj otec,** - rekapituluje udalosti posledných mesiacov Slávka Bednárová v svojej miniatúrnej kancelárii, kde na monitore sleduje chod vlakov. Prvý šok z nešťastia prejde a je potrebné si ujasniť mnohé veci, mladá žena si uvedomila, že všetka ťarcha sa preniesla na jej plecia.



Slávke Bednárovej pomohla v ťažkej životnej situácii nielen rodina, ale i železničiarom prostredníctvom fondu Solidarita.

O fungovaní Solidarity nič podrobnejšie nevedela. – **Kým sa človek necitne v ťažkostiach, ani sa o takéto možnosti výpomocy nestará. Pomohol mi prednosta stanice a tak sme napísali žiadosť a pani Katarína Bubánová hneď zareagovala a vysvetlila postup pri schvaľovaní podpory. A po krátkom čase som peniaze dostala,** - hovorí Slávka Bednárová. Obidve ženy vyjadrujú svoju hlbokú vďaku Solidarite, a pravda aj železničiarom, lebo bez ich finančných príspevkov by tento fond nemohol

fungovať. Zvlášť oceňujú prístup správkyni, už spomínanej Ing. Kataríny Bubánovej. Prednosta železničnej stanice Ing. Adam Chmurčiak, ktorý mal najbližšie k týmto udalostiam, to vyjadril za všetkých slovami: **- Podmienky na získanie financií sú presne stanovené a po ich naplnení sa aj okamžite realizujú. Nepochybnujú zásluhu na tom má práve správkynia fondu, ktorá neotáľa, nehľadá administratívne prekážky, ako to neraz býva v takýchto prípadoch.**

Z mnohých dramatických príbehov, ktoré sa žiaľ denne odohrávajú okolo nás, sme vybrali iba dva. Ale práve rukami Ing. Kataríny Bubánovej prešli už tisíce žiadostí o podporu. S postihnutými súcíti a každého trpezlivo vypočuje. A pokiaľ výbor schváli finančnú pomoc, tak sa snaží ju dostať čo najskôr k adresátovi. A zároveň je neúnavnou propagátorkou výziev na darovanie dvoch percent z našich daní a ďalších dvoch akcií. Mimochodom, vlni v lete sa stala dôchodkyňou a aj teraz bez slušného technického vybavenia, často na úkor vlastných výdavkov, zo svojho bytu organizuje pomoc v núdzi... Ďakujeme!

Mária PALIČKOVÁ,
foto: autorka

ale rukolapnou pomocou železničiarom v núdzi

A FINANČNÚ PODPORU V ŤAŽKOM ŽIVOTNOM ROZPOLOŽENÍ

smerovali k trom obojstranným sirotám po bývalých zamestnancoch ŽSR v sume 16 tisíc korún a pri živelnéj pohrome poskytol fond 15 tisíc korún. Vedenie fondu vyšlo v ústrety aj v prípade dvoch ťažko postihnutých detí, ktoré prišli z detského domova a sú v opatere pracovníka ŽSR a jeho manželky. Dostali počítač, ktorý fondu darovala spoločnosť Danone.

Veľkorsý rozpočet

Správna rada schválila na februárovom zasadnutí rozpočet na tento rok, keď ráta s plánovanými príjmami vo výške 1 000 000 korún. Pomocť by mohla sumou 800 tisíc korún. Zároveň prerokovala 16 žiadostí o podporu, z nich odsúhlasila 248 000 tisíc Sk pre dvanásť ľudí.

Reagujte na výzvu

Podporte dvoma percentami z dane SOLIDARITU

A opäť je tu dobrá príležitosť prejavíť pochopenie a súciť s kolegami a ich rodinnými príslušníkmi v prípade životnej núdze. Veď nikdy nevieme, čo nás môže postihnúť. Iste z médií viete, že je možnosť už zo zaplatenej dane určiť podľa vlastného uváženia dve percentá na účty rôznych inštitúcií. Takých, ktoré viacerými formami poskytujú pomoc a ochranu. A práve náš neinvestičný fond Solidarita je zameraný na železničiarov, ktorí sa ocitli v zložitej situácii. Využite príležitosť a vypíšte tlačivo, ktoré

by každá učtáreň pri vašom pracovisku mala mať k dispozícii. Svojim podpisom potvrdzujete súhlas s prisúdením dvoch percent z dane na účet Solidarity. V polovici tohto roka by daňové úrady po zosumarizovaní potvrdených údajov mali informovať, koľko pribudlo na konto nášho fondu. Samozrejme zamestnanci troch železničných spoločností budú o výslednej sume informovaní. Za pozitívny prístup a dôveru ďakuje Správna rada a správkynia fondu Ing. Katarína Bubánová.

Plátené bábiky z rúk našej Kysučanky



Veronika Hrušková, tranzitérka-prípravárka z Čadce s krojovanými bábikami z vlastnej dielne.

ŽELEZNIČIARKA VERONIKA HRUŠKOVÁ ANI PRI TELEVÍZNEJ OBRAZOVKE NEZAHÁĽA

Slovenky majú chýr stále aktívnych žien, ktoré popri výchove detí i svojej profesii špekulujú, ako si vyzdobit' príbytok, či efektívne využiť voľný čas na potechu očiam, nielen vlastným, ale i cudzím. Aj v radoch železničiarov, aj keď je počet žien oveľa nižší ako mužov, je veľa šikovnic, ktoré si popri svojich pracovných a domácich povinnostiach nájdú čas i na koničky. Z dielne našich kolegyň sme už predstavili krásne kraslice, čipky, medovníčky, výšivky... a dnes sú to bábiky. Ľudové bábiky z dielne železničiarok z Kysúc – Veroniky Hruškovej.

Tranzitérka – pripravárka zo Železničnej stanice Čadca, Veronika Hrušková sa pred pár rokmi s vervou pustila do výroby i cifrovania krojovaných bábik. Chýr o jej šikovných prstoch sa rozniesol aj medzi železničiarimi a to nás podnietilo zájsť za ňou. Strohá kancelária, kde pracuje pani Veronika aj s kolegyňami, sa po vyložení obsahu veľkej krabice, naraz zmenila na malú výstavnú sieň. Bábiky z plátna v krojoch z jednotlivých lokalít Kysúc, akoby vábili na ľudovú veselicu. Aj miska z vytvrdenej, háčkovanej priadze a v nej pestrofarebné vajíčka z toho istého materiálu, predpovedali blížiacu sa Veľkú noc. Nevľúdne počasie za oknami hneď nabralo jamný nádych.

- Po troch odrastených deťoch, keď už mám menej povinností, som si pribrala ďalšiu záľubu. Po háčkovanej i paličkovanej čipke, či klasickej vyšivani, som sa dala na výrobu krojovaných bábik. Pani riaditeľka Kysuckého múzea mi pomohla dostať sa do archívu a pozrieť si detailnejšie vypracovanie takýchto bábik. Domov som si ich nemohla zobrať, ale odfotila som ich. Musela som sa oboznámiť aj s typickými prvkami nášho regiónu a tak som zistila, že takmer každá dedina má na kroji ozdôbku, či vestičku s detailom, ktorá im je vlastná a dedí sa z pokolenia na pokolenie. Aj moje návštevy u príbuzných, či známych sa zvyčajne končia otázkou, či náhodou nemajú odloženú nepotrebnú zásteru, alebo sukňu. Prachom zapadnuté, staré látky sú totiž pre mňa dôležité, ved' práve tie majú potrebnú tuhosť a kvalitu, -

vysvetľuje „finesy“ prístupu k šitiu, pani Veronika.

Predstava o výzore bábiky je jedna vec, ale dobrý materiál je určujúci pri zhotovení krojovaných postavičiek. Vhodný motív je možné objaviť v „bučoráku“, ako tunajšie ženy nazývajú predajne nosených vecí – second hand. Zásterka od babky, či spodnička od prababky, môže dostať historickú patinu, ak sa skombinuje s látkami, ako je ľan, či plátno. A tie už skôr dostať v obchodoch s obnoseným šatstvom, ako v predajniach s metrovým textilom.

- Keď sa vyberiem do supermarketov, tak každodenné potreby do domácnosti doplním i o handričku z jelenice, ktorú používajú motoristi. Alebo nájdem drevenú tyč, drôtky... A veru často až podľa toho, čo si zhromaždím doma, si viem zostaviť náčrt. Najskôr som začala s kaučukovými bábikami, ktoré už moje dcéry nepotrebovali. Obliekala som ich do krojov, ktoré šijem na stroji, alebo ručne. Viac sa mi však pozdávali handrové bábiky, ale to je pravdaže už náročnejšia práca. Pomocou vaty a handričiek si ich formujem. Manžel mi z drôtu vytvorí kosť a postupne podľa vzoru ich obliekam. Jedna dcéra, žijúca vo Francúzsku tam videla iba kaučukové, alebo gumené bábiky, ktoré tamojší umeleckí tvorcovia obliekali do vlastných krojov. Keď im ukázala moje plátené postavičky, boli prekvapení z tohto spôsobu techniky a veľmi sa im to páčilo. Pochvala sa mi ušla aj za háčkované veľkonočné vajíčka. Moje výrobky sa ocitli i na výstave európskej kultúry na severozápade Francúzska, - popisuje techniku výroby a i odozvu na umelecké dielka Veronika Hrušková.

Jej podporovateľkou je teta, ktorá ju inšpirovala v začiatkoch a zároveň Veroniku nahovorila na účasť v oblastnej súťaži tvorivosti amatérov. Organizátorkou bola Únia kysuckých žien a naša kolegyňa hneď aj zaujala, lebo dva krát za sebou sa s bábikami umiestnila na treťom mieste. Informačné stredisko v Čadci jej tvorbu umiestnilo do výkladu.

Veronika Hrušková pôsobí v rámci železnice už 22 rokov, ale ktovie, či vytrvá aj ďalej. Taká nenápadná správička z novin pred pár dňami priniesla informáciu o podobnej aktivite tvorcov takýchto bábik, ibaže z iného regiónu. A vraj je o bábiky veľký záujem z radov turistov, nakupujú si ich Američania, Japonci i Európania. Stali sa aj spestením folklórnych festivalov. Takže šikovné ruky sa nestratia ani vo veľkom svete. A možno keby Veronika „presedlala“ na iný džob, pri dobrej marketingovej ponuke by sa dokázala uživiť aj ako profesionálka vo fachu šitia krojovaných bábik.

Mária PALIČKOVÁ, foto: autorka



Aj spolupracovníčky sa tešia z Veronikíných šikovných rúk.

Netradične, rybím okom zachytené sekundy života

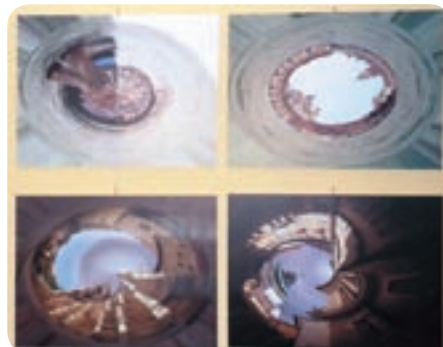
UMELECKÁ FOTOGRAFIA Z DIELNE ŽELEZNIČIARKY MILINY STRIHOVSKEJ IMRICHOVEJ

Neveľká, útulná miestnosť, bodové osvetlenie a žánrová pestrosť fotografií. To boli prvý vnemy návštevníka vernisáže v suteréne knižkupectva Karmelitánskeho nakladateľstva v Bratislave. Netradične, rybím okom zachytená architektúra Bratislavy a Benátok, drezúra Lipicanov či zátišia zo Šenkvic kontrovali studenému kovu zo železničného prostredia či nemému svetu rýb. Toto, námetovo rôznorodé zachytenie sekúnd života, spája – fotografka - železničiarica Milina Strihovská Imrichová, ktorá sa predstavila Výberom z tvorby.



Na vernisáž prišli aj kolegovia z práce. Zľava Ján Schmuck s manželkou Tamarou, Milina Strihovská Imrichová, Ľubica Budovičová, Mária Polačeková a Miloslava Šenkarčinová.

Určite mnohých prekvapí skutočnosť, že naša kolegyňa, zamestnankyňa Železničnej geodézie v Bratislave sa v takom rozmere venuje fototvorbe. Nebolo by na tom nič zvláštne, pretože dnes sa fotografovaniu venuje veľa ľudí aj z radov železničiarov, ale M. S. Imrichová ju robí na umeleckej báze. Stačí krátky pohľad do informačného letáku o autorke a jej tvorbe a je nám to jasné. Nielenže vyštudovala profesiu reprodukčný grafik, ale po absolvovaní SVŠT išla aj na doplnkové štúdium na vysokú školu výtvarných umení na katedru vizuálnych médií – umelecká fotografia. Toto sú paradoxy života. Stretávame kolegov, spolupracujeme na rôznych pracovných povinnostiach, prehodíme slovko-dve a ani nespoznáme ich inú, často veľmi zaujímavú tvár. Niekedy však všetko zmenia náhody. Mnohí ľudia tvrdia, že celý život je náhoda. Tým, však niekedy treba aj pomôcť. V prípade nášho spoznania fotografky, ktorá pracuje v radoch železničiarov, to bola snaha založiť sekciu FOTO FISAIC. Sen a plány sa stali skutočnosťou a v súčasnosti má už sekcia na svojom konte kalendár na rok 2007 a pravidelnú rubriku v Ž semafore. V kalendári má svoje snímky aj M. S. Imrichová. Bola medzi prvými, ktorí zareagovali na výzvu a prihlásila sa do sekcie, čo nás vôbec neprekva-



puje. „Súčasťou“ náhody bola aj jej výstava v Múzeu dopravy v Bratislave, ktorá bola monotematická – železničiarica.

Súhlasíme so slovami kurátora výstavy a šéfa združenia VILLA RUSTICA v Bratislave maliara Jána Feranca, jeho členkou je aj M. S. Imrichová, ktorý povedal: - ...z času na čas je potrebné predložiť diela na konfrontáciu s verejnosťou, aby sme zistili názor diváka. Je to akýsi nepriamy test, konfrontácia je vždy veľmi dôležitá a užitočná...

Veríme, že nielen návštevníci výstavy, ale aj autorka bude mať prínos z tejto konfrontácie a že po „odhalení“ jej osoby i tvorby sa častejšie budeme stretávať aj na stránkach Ž semaforu.

Mgr. Jozef LEHOCKÝ,
foto:autor

Kurátor výstavy, šéf združenia VILLA RUSTICA a maliar Ján Feranec s autorkou Milinou S. Imrichovou krátko pred otvorením výstavy.



ZAÚJÍMAVOSTI zo sveta

Z Paríža do Štrasburgu kratšie

Prvá časť vysokorýchlostného vlakového spojenia TGV, ktoré spája Paríž s východofrancúzskym Štrasburgom, je hotová. Trať, po ktorej bude vlak jazdiť rýchlosťou 320 kilometrov za hodinu, skráti cestu medzi dvoma metropolami zo súčasných 4 hodín na 2 hodiny a 20 minút.

Spojenie je súčasťou celoeurópskej magistraly, ktorá má do roku 2014 spojiť Paríž s Bratislavou.

Prvý vlak pre verejnosť vypraví 10. júna. Súčasťou osláv má byť aj najrýchlejší ohňostroj na svete, ktorý má prejsť 300 km trate rýchlosťou 5 400 km za hodinu.

Vietnamské železnice

Vietnam vybuduje medzi severom a juhom krajiny vysokorýchlostnú železnicu za 33 miliárd dolárov v spolupráci s japonskými expertmi. Čas jazdy sa vďaka novému spojeniu skráti o dve tretiny, uviedla vietnamská vláda. Trať dlhá 1630 kilometrov spojí Hanoj na severe s Ho Či Minovým mestom. Detailné investičné plány vykoná železničná firma v spolupráci s japonskými expertami. Trať medzi Hanojom a Ho Či Minovým mestom sa bude stavať šesť rokov. Po novej železnici nebude cesta trvať ani desať hodín, teraz je to viac než 30. Na trati budú jazdiť vlaky rýchlosťou až 350 kilometrov za hodinu.

Rýchlostná železnica do Afriky

Španielsky premiér José Luis Rodríguez Zapatero oznámil, že jeho vláda chce vybudovať rýchlostnú železnicu do Severnej Afriky cez tunel pod Gibraltárskym prielivom.

Zapatero to novinárom povedal začiatkom marca na návšteve Maroka po schôdzke s marockým premiérom Drissom Jettouom. Dodal, že tunel pomôže urýchliť rozvoj africkej strany Stredomoria a preto sa španielska vláda pevne rozhodla vybudovať tunel, zatiaľ bez uvedenia akýchkoľvek dátumov. Tunel by spojil marocké mesto Tangier so španielskym mestom Tarifa.

O železničnej doprave medzinárodne



Minulý mesiac sa v Liptovskom Jáne uskutočnila medzinárodná konferencia so zameraním na nákladnú dopravu pre grafikon vlakových dráh na roky 2007/2008, ktorú zorganizovali Želez-

nice Slovenskej republiky. Medzi expertmi na medzinárodnú železničnú nákladnú dopravu zo Slovenska, nechýbali ani zástupcovia z Česka, Bulharska, Rumunska, Maďarska, Poľska, pozorovatelia z Rakúska, Nemecka, Slovinska, Chorvátska, Srbska, Bosny a Hercegoviny, Grécka, súkromnej železnice GYSEV, súkromný dopravca CER a zástupca IFC. Na konferencii bolo prijatých 131 návrhov, pričom ŽSR sa priamo dotýkalo 39.

Text a foto:
Jozef PATHO

ERA o interoperabilite

O STRETNUTÍ ÚČELOVÝCH PRACOVNÝCH SKUPÍN EURÓPSKEJ ŽELEZNIČNEJ AGENTÚRY WP 1520 PRE OBLASTI INFRAŠTRUKTÚRY, DRÁHOVÝCH VOZIDIEL A PREVÁDZKY

Na prelome februára a marca sa počas troch pracovných dní stretli zástupcovia Európskej železničnej agentúry ERA v Bratislave. ERA na základe mandátu Európskej komisie pripravuje štúdiu efektívnosti týkajúcu sa uplatňovania technických špecifikácií interoperability (TSI) európskeho železničného systému na tratiach rozchodu 1520/1524 mm, čo bolo aj zámerom stretnutia.

Štúdia efektívnosti bude vychádzať z analýzy súčasného stavu interoperability v zúčastnených krajinách v nasledujúcich oblastiach:

- platná národná legislatíva
- platné technické predpisy a normy
- plánovaný spôsob a rozsah implementácie TSI.

ERA zároveň navrhuje oblasti a hľadiská analýzy súčasného stavu. Zástupcovia krajín prezentujú súčasný stav v danej krajine. Je vytvorený priestor pre porovnanie stavu v jednotlivých krajinách a na výmenu skúseností s implementáciou TSI v týchto krajinách. Prvoradým zámerom je určenie reálne existujúcich rozdielov základných požiadaviek pre zabezpečenie interoperability medzi systémami železníc Európskej únie rozchodu 1520/1524 mm.

Tiež je hodnotený stav interoperability medzi pobaltskými krajinami a Ruskom a prípadné ohrozenie interoperability po



zavedení TSI v pobaltských krajinách. Tu existujú záväzky pobaltských krajín vyplývajúce z členstva v Komisii železničnej dopravy štátov SNŠ. Na základe výsledkov analýzy ERA navrhne Európskej komisii spôsob

uplatňovania TSI pre trate rozchodu 1520/1524 mm. Predbežne sa uvažuje s možnosťou úpravy platných a navrhovaných TSI v potrebnom rozsahu pre pokrytie požiadaviek interoperability železničného systému rozchodu 1520/1524 mm alebo s vypracovaním samostatných TSI pre železničný systém rozchodu 1520/1524 mm.

Na pôde ŽSR sa stretli zástupcovia železníc z Estónska, Fínska, Lotyšska, Litvy, Poľska a Slovenska.

Ing. Ladislav LAUKO
Foto: Ing. Ľubomír MITAS

Ako železničiareri pretancovali fašiangy...

O tom, že lesk a noblesa pristane aj železničiarom, sme sa presvedčili počas tohtoročných fašiangov. Zamestnanci ŽSR mali možnosť zúčastniť sa na niekoľkých zaujímavých podujatiach. Redaktori Ž semafor-u boli pri tom...

Tvár ŽSR 2006 otvorila ples vo Zvolene

Akcie Domu kultúry ŽSR vo Zvolene už roky patria k vyhľadávaným nielen v samotnom meste, ale i jeho regióne. A keď sa dostala na svetlo sveta informácia o tradičnej fašiangovej zábave, zájemcovia sa hrnuli. Na Železničiarске fašiangy 2007 pripravili organizátori účastníkom prekvapenie. Ako hostia si pozvali víťazku súťaže Tvár ŽSR Ľudmilu Malíkovú, ktorá tanečnú zábavu otvorila úvodným valčíkom. Predtým sa však nevyhla zvedavým otázkam vedúceho DK ŽSR Mariána Kološtu na samotnú súťaž a jej priebeh. Po vystúpení Klubu spoločenských tancov ANGELICO sa tanečný parket zaplnil zábavy chtivými železničiareri a hosťami, ktorým do tanca vyhrávala hudobná skupina Rádus. Železničiarске fašiangy 2007 ukončila diskotéka, trvajúca takmer do skorého rána.

(al)



Náš fotograf Vlado Salzer využil túto príležitosť na odovzdanie malého darčeka za víťazstvo v súťaži.

Čertovský dobrý ples...



Už po jedenástykrát sa zišli zamestnanci, obchodní partneri a hostia Wagon Slovakia v Dome umenia, aby sa spoločne zabavili na „čertovský dobrý ples“. Tak znelo motto plesu, na ktorý prijalo pozvanie aj viacero známych osobností, medzi nimi aj železničiareri. Hostia mali možnosť obdivovať tanečný pár manželov Plačkovcov, či „čertovský rýchle“ nohy tanečnej skupiny írskoho tanca a stepu ROONAH.

O dobrú zábavu počas celého večera sa starali i Peter Stašák a Dušan Grúň. Pozvaní hostia sa dobre bavili a desiatim z nich spríjemnili cestu domov aj hodnotné ceny z čertovského bohatej tomboly...

(sch)

Výpravca odpískal zábavu...



Železničiarom v Prešove pomohol s vypravovaním plesu presne podľa grafikonu – výpravca z prešovskej železničiarске stanice Vincent Pavuk.

Výpravcovským gestom a pišťalkou uviedol do pohybu rušeň, ktorý ťahal nielen mažoretky, ale i celovečernú zábavu už siedmeho reprezentačného plesu. Slovenský Amstrong – Peter Ondria sa veselým moderovaním postaral o dobrú zábavu.

František LORKO

Návrat knihy

Marec je mesiac mnohých prívlastkov. Najviac v nás rezonuje prívlastok jarný, ale mnohí z nás, najmä starší, si dobre pamätajú aj na prívlastok – mesiac knihy.

Pamätáme si na mnohé prezentácie a výstavy, ktoré neboli samoúčelne. Najlepšie by o nich mohli hovoriť spisovatelia. Mali propagovať čítanie, ktoré úzko súvisí s jazykovou kultúrou národa, jeho vyjadrovacou pestrosťou v hovorovej alebo písomnej podobe. Jazykovedci bijú na poplach, že naše deti a vnúčence neovládajú jazyk a je chudobný na výrazy. A to aj napriek tomu, že slovenčina je veľmi bohatý a členitý jazyk. Niet sa čo diviť. Televízory a počítače sú veľkými zlodejmi času a iba silnejšie osobnosti sa dokážu od nich odpútať.

Našťastie, tak ako nezanikli divadlá po expanzii televízie do našich domácností, tak sa začínajú ľudia znovu vracajť aj ku knihe. Mnohí z nás ju nazývajú aj najlepším priateľom a preto sa tešíme návratu knihy medzi nás.

Osobne sa návratu knihy medzi nás teším nielen z toho dôvodu, že som nimi obklopený, ale aj preto, že po vzniku Železníc SR sa nám podarilo zopár titulov o železničiaroch na Slovensku zrealizovať. Boli väčšinou určené na propagačné účely, ale splnili aj svoju priekopnícku úlohu – zdokumentovali a zachytili množstvo informácií. Bude iba na ďalších generáciách železničiarov, aby ich dopracovali, opravili a v rozšírenom a opravenom vydaní ponúkli odbornej i laickej verejnosti.

Nepíšem iba o knihách vydaných pod gesciou generálneho riaditeľstva železníc, ale aj o knihách, ktoré vydali stanice, depá a rôzne záujmové združenia. Slovenské železnice môžu ponúknuť ešte ne jeden dobrý titul z ich prostredia. Tém je dosť, len publikačná činnosť viazne na podpore, či nepodpore kompetentných.

Zdá sa, že knižná tvorba na železničiaroch ožije, pretože k blížiacemu sa výročiu 160 rokov železníc na Slovensku, bude v roku 2008, sa pripravuje reedícia veľmi zháňanej knihy Dejiny železníc na území Slovenska. Tešíme sa tomuto projektu – návratu knihy a veríme, že nebude jediný.

Mgr. Jozef LEHOCKÝ

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

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!



Nočná snežná romantika

Autor: Jitka JIRKOVÁ
(Železničná stanica Hurbanovo)



Karneval v Benátkach

Autor: Iveta SVRČEKOVÁ
(ÚS, Stredisko prípravy a realizácie Žilina)



Súbežná jazda v nečase

Autorka: Bc. Pavol VEĽAS
(Železničná stanica Strážske)



Oddych počas jarnej lyžovačky

Autor: Ing. Štefan ŠELIGA
(ÚS, Stredisko prípravy a realizácie Žilina)



TVÁR ŽSR

VYHLASUJEME TRETÍ ROČNÍK SÚŤAŽE!

O čase sa hovorí ako o mocnom fenoméne a my v redakcii môžeme jeho silu len potvrdiť. Ž semafor v tomto roku začal písať už svoj sedemnásť ročník, čo je ale viac prekvapujúce, aj naša obľúbená súťaž Tvár ŽSR začína už svoj tretí ročník.

Po skončení prvého ročníka sme dostali množstvo ohlasov, v ktorých ste nám písali svoje názory, dojmy a postrehy. Druhý ročník bol zaujímavý aj tým, že ste nám hneď po jeho vyhlásení zasielali tipy na kolegyné, niektoré sme však už z dôvodu uzávierky súťaže nezradili. A aj to boli dôvody k vyhláseniu tretieho ročníka obľúbenej súťaže.

Milé kolegyné - neváhajte a prihláste sa!

Ak váhate, zalistujte si v minuloročných číslach Ž semaforu, kde sme jednotlivé súťažiacie predstavovali a priniesli aj fotografie z finále. Možno Vás ich odvaha, charizma či samotné zážitky z finále alebo fotografie premien presvedčia. Tešíme sa na Vás!

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegynú – ženu, ktorá sa vám zdá byť zaujímavá, sympatická, výnimočná, taká, ktorú by ste radi videli v časopise a predstavili ju aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na veku a funkcii nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnankynou ŽSR. Podrobnejšie informácie o priebehu súťaže aj v budúcom čísle Ž semaforu. Verím, že aj dnešné číslo a obálky, z ktorých sa na Vás usmievajú naše milé kolegyné, Vás presvedčia o správnosti nášho kroku, opäť niečo urobiť pre ženy. Zaslúžia si to!

Podmienky a pravidlá súťaže!

* Tvár ŽSR 2007 bude trvať od 1. apríla do 1. augusta!

Súťažiacie sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou sú: fotografia a odpovede na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Aké sú Vaše životné ciele?
3. Obľúbená farba a záľuby.
4. Máte svoj idol, prečo?