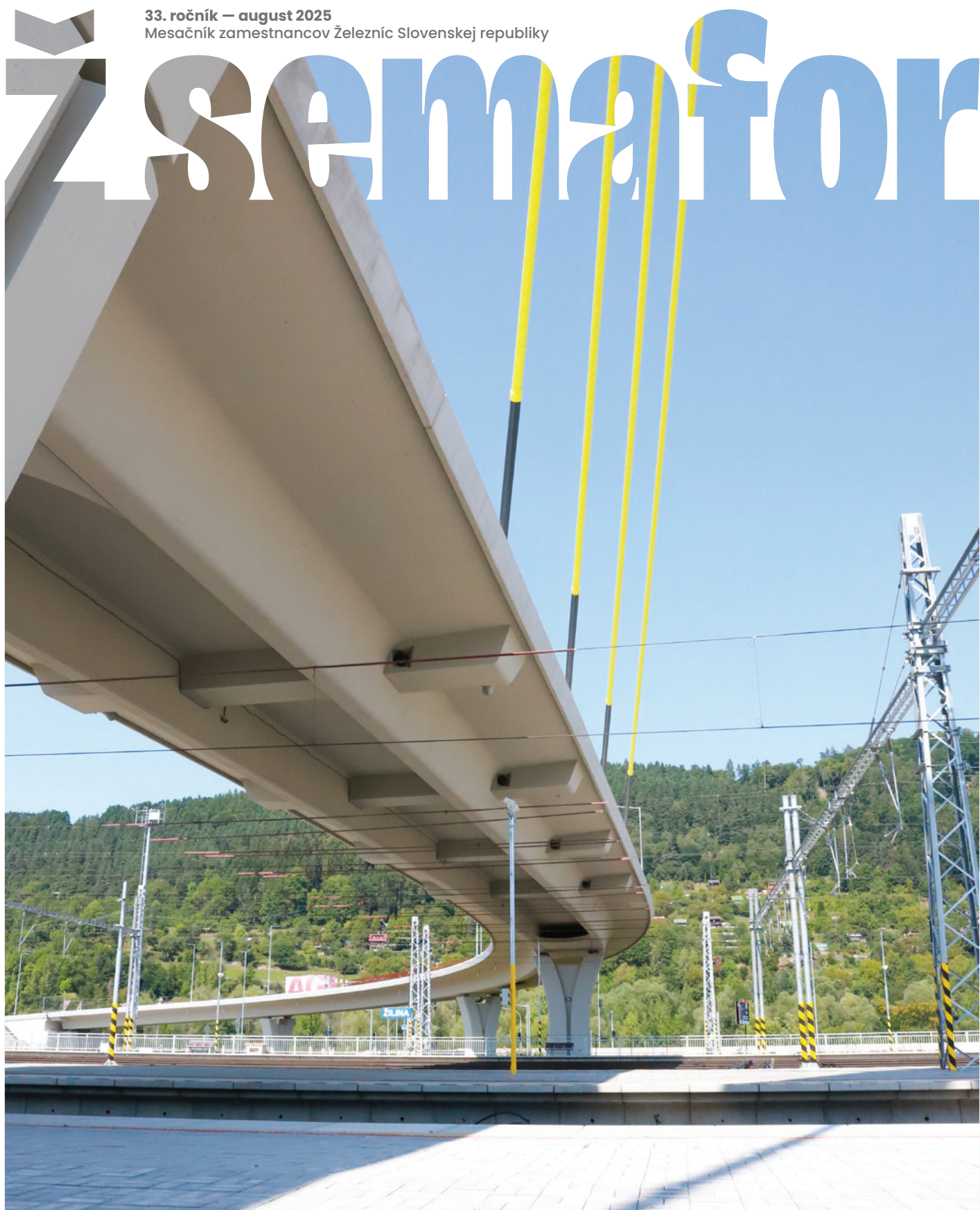


33. ročník — august 2025
Mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ŽSemafor



Šéfredaktorka

Lucia Lizáková

T: 920/7801

E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo — dymo.denis@zsr.sk

Grafická úprava

Dávid Bozsaky — bozsaky.david@zsr.sk

Beáta Balga — balga.beata@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľka: Petra Lániková

Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk

Tlač a distribúcia: ZimPress, spol. s r. o., Vajnorská 135, 831 04 Bratislava

NA OBÁLKE: Aktuálna situácia na Uzle Žilina.

TITULNÁ SNÍMKA: Klára Pešková



Obsah

- 3 Vážené kolegyne, vážení kolegovia,
- 4 Modernizácia trate
Kľúčový tunel na východe začali raziť
- 6 Pri Leviciach prebieha modernizácia
železnice z Plánu obnovy
- 7 ŽSR a OZŽ sa dohodli
- 8 V srdci severu začína pulzovať
nová dopravná infraštruktúra
- 11 Spoločnými silami
pre mladú generáciu železničiarov
- 12 Z histórie tatranských železníc (2. časť)
Z Popradu do Podolínca
a zubačkou na Štrbské Pleso
- 14 Letný parný deň 2025
priniesol novinku aj vysokú návštevnosť
- 15 Životný projekt výpravcu z Ruskova
- 16 Snažím sa byť vedúci, ktorý počúva, ale
rozumie aj potrebám zamestnávateľa
- 18 ŽSR dosiahli historické minimum v počte POTR
- 19 Pomoc tam, kde ide o život
- 20 Oznamy
- 21 Krížovka
- 22 Aj koľajnice potrebujú ochranu pred slnkom

Personálne zmeny

Generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík:

- 31. 7. odvolal z funkcie riaditeľa Odboru interného auditu Dominika Šteffka,
- 1. 8. vymenoval do funkcie riaditeľky Odboru interného auditu Vieru Friedmanovú.
- 31. 7. odvolal z funkcie riaditeľa Odboru nadlimitných zákaziek a koncesí Martina Raučinu.
- 1. 8. vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru riadenia ľudských zdrojov Miroslava Šimka.



**Vážené kolegyne,
vážení kolegovia,**

pokúsím sa zbilancovať mojich prvých sto dní generálovania. V prvom rade si všetci zaslúžite pochvalu. Všetci ste súčasťou celku a bez každého jedného z vás by Železnice Slovenskej republiky nemohli fungovať, takže ďakujem, že ste takí, akí ste, že máte radi svoju prácu a ste na ňu patrične hrdí.

Podme k tej bilancii. Som sklamaný z poukazovania na nedostatky iných a veľakrát ma prekvapuje nedostatok sebareflexie alebo to, že sa neberie do úvahy záujem celku len, aby bolo lepšie jednotlivcovi, prípadne skupine jednotlivcov. A toto je to, čo sa mi darí meniť pomalšie ako som si predstavoval. Bojujem s tým každý jeden deň. Ubíja ma forma daj, daj a nič za to alebo vyjadrenia typu „*takto to je normálne, veď nie sme v korporáte*“ či „*takto sa to robilo vždy*“.

A to je len vzorka. Pokiaľ nebudeme brať do úvahy záujem celku, ale budeme presadzovať záujmy jednotlivca, profesie alebo organizačnej zložky, vždy to bude na úkor niekoho iného z toho celku. Potom tu bude nespravodlivý odmeňovací systém, nespravodlivo rozdeľované benefity, nespravodlivo pridelované finančné zdroje, jednoducho vždy bude v pozadí nespravodlivosť. Verím, že ani vy nechcete takto pracovať, lebo ja určite nechcem.

Nemienim vás agitáciou presvedčať, jednoducho bilancujem. Mám na to právo rovnako, ako má každý z vás právo čítať toto bez pochopenia alebo snahy niečo zmeniť, lebo viac práce za tú istú plácu je pre niekoho jedna z foriem nespravodlivosti tak, ako pre mňa viac pláce za menej práce. Našťastie, je vás drvivá väčšina, ktorí si mali prečítať len bod č. 1, zvyšok je povzdych, želanie, aby množina, ktorú popisujem nižšie bola menšia a jedného dňa, dúfam, verím, a preto som tu... bude nulová. Železnici zdar!

Ivan Bednárík
Generálny riaditeľ ŽSR



ŽSR OPĀŤ BEŽIA

Po úspešnej účasti na ČSOB maratóne sa ŽSR 5. októbra zúčastnia aj na Medzinárodnom maratóne mieru v Košiciach. Na štart sa postaví vyše 40 bežcov, a to v maratóne, polmaratóne aj štafetách. Príďte povzbudiť kolegov a podporiť športového ducha našej železnice!



MINI KNIŽNICE NA STANICIACH

Na vybraných staniach pribudnú knižné stojany v rámci kampane Začni čítať. Cestujúci si môžu počas čakania na vlak zdarma požičať knihu a spríjemniť si chvíle na stanici. Projekt vznikol v spolupráci ŽSR so Združením vydavateľstiev a kníhkcpcov Slovenska. Knižnice nájdete od konca augusta na 15 staniach po celom Slovensku — v Bratislave, Košiciach, Žiline, Poprade, Trnave, Prešove, Zvolene, Banskej Bystrici, Nových Zámkoch, Leviciach, Martine, Liptovskom Mikuláši, Spišskej Novej Vsi, Púchove a Štúrove.



Modernizácia trate Kľúčový tunel na východe začali raziť

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) oficiálne odštartovali razenie železničného tunela Španí Háj, ktorý je dominantným stavebným objektom modernizácie trate Poprad-Tatry — Vydrník. Slávnostné spustenie prác sa uskutočnilo 22. júla za účasti ministra dopravy SR, vedenia ŽSR, zhotoviteľa a ďalších hostí.

AUTOR: (red), SNÍMKY: Klára Pešková

AUGUST 2025

POPRAD — Súčasťou podujatia bolo aj požehnanie sochy svätej Barbory, patrónky baníkov a tunelárov, ktorá bude počas celej výstavby symbolicky ochraňovať pracovníkov.

Tunel Španí Háj bude jednorúrovňový dvojkoľajný tunel s dĺžkou 711 metrov, z ktorých 692 metrov sa bude raziť a zvyšok bude budovaný ako otvorený výkop. Na razienie sa použije tzv. nová rakúska tunelová metóda (NRTM), pričom sa očakáva výrub 41-tisíc m³ horniny a zabudovanie tisícok kubíkov betónovej zmesi do primárneho a sekundárneho ostenia. Práce budú prebiehať z východného portálu a majú trvať približne 18 mesiacov.

Modernizácia tohto úseku prinesie zvýšenie traťovej rýchlosti až na 160 km/h, vyššiu bezpečnosť a ekologickosť železničnej dopravy. Okrem tunela sa pripravujú aj nové trakčné vedenie, modernizácia staníc, výstavba bezbarierových prístupov, protihlukových opatrení a nových dopravných objektov.

„Mňa osobne teší nielen fakt, že vidím pokrok na tejto stavbe, ale

aj to, že si tradície neuctievajú len železničari, ale aj profesia stavbárov. A preto aj ja prosím: Svätá Barbora, ochraňuj tento železničný tunel, aby sa mu vyhýbali mimoriadne udalosti,“ vyslovil na podujatí prosbu generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík.

Pred samotným razením tunela sa uskutočnil rozsiahly geologický prieskum, ktorý preveril podložie, hydrologické pomery aj inžinierske siete v okolí. V rámci archeologických výskumov boli objavené nálezy z mladšej doby bronzovej a obdobia sťahovania národov.

Na stavbe sa využíva aj špičková technológia georeferencovaného 3D skenovania v kombinácii s VIS a SLAM systémami. Tie umožňujú presne mapovať priestor bez nutnosti vonkajšieho merania, čo je kľúčové najmä pri výstavbe v blízkosti historických banských diel.

Modernizácia úseku Poprad-Tatry — Vydrník je súčasťou širšieho projektu „Modernizácia železničnej trate Žilina — Košice“. Jeho cieľom je zabezpečiť efektívnejšiu, rýchlejšiu a ekologickjšiu železničnú dopravu naprieč Slovenskom.



KEĎ SA KOLEGOVIA SPOJA

V auguste sme odovzdali Občianskemu združeniu VŔBY škatule plné čajov a instantnej kávy, ktoré darovali pre onkologických pacientov a pacientky kolegovia a kolegyně z generálneho riaditeľstva ŽSR. Ďakujeme všetkým, ktorí sa do zbierky zapojili. Opäť sme tým potvrdili, že sme spolu na jednej koľaji!



SERIÁLOVÝ MOMENT V SÍDLE ŽSR

Priestory Železníc Slovenskej republiky opäť zaujali filmárov. V auguste sa štáb seriálu Dunaj, k vašim službám po viacerých návštevách Železničného múzea SR presunul priamo do budovy Generálneho riaditeľstva Železníc Slovenskej republiky v Bratislave. Natáčalo sa priamo v zasadačke generálneho riaditeľa a pred kamerou sa tu objavili aj známe tváre — Nela Pocisková a Adam Bárdy.





Pri Leviciach prebieha modernizácia železnice z Plánu obnovy

V okolí Levíc prebieha rozsiahla modernizácia železničnej trate, ktorá má zlepšiť bezpečnosť, technický stav železničného zvršku a efektívnosť údržby železničnej infraštruktúry a zosúladiť technických parametrov dráhy s aktuálnymi požiadavkami na bezpečnú a plynulú prevádzku. Projekt je financovaný z Plánu obnovy a odolnosti a jeho hodnota presahuje 40 miliónov eur a je rozdelená do dvoch hlavných častí.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Klára Pešková

LEVICE — Obnova sa zameriava najmä na výhybky, staničné zabezpečovacie zariadenia a ďalšie objekty v staniách Levice a Veľké Kozmálovce. Súčasťou projektu je aj vybudovanie diaľkového ovládania zabezpečovacieho zariadenia v železničnej stanici Veľké Kozmálovce.

Modernizáciu priamo na mieste skontrolovala štátna tajomníčka ministerstva dopravy Denisa Žiláková spolu s generálnym riaditeľom ŽSR Ivanom Bednárikom. Obaja zdôraznili význam investície na zlepšenie železničnej infraštruktúry, zvýšenie komfortu cestovania a priblíženie sa k štandardom vyspelých krajín. „Každý železničiar, či už patrí k dopravcom alebo správcovi infraštruktúry, musí mať radosť z toho, že sa nám postupne darí skvalitňovať trate. Je to niečo, čo v minulosti nebolo bežné. Sú to drobné kroky, ktoré verejnosť nevníma, ale bez tých drobných krokov a skvalitnených úsekov nadväzujúcich na už dokončené úseky, by sme sa nedostali do cieľa. Vieme, že dočasne komplikujeme cestovanie vlakom, ale už sa teším na hmatateľný výsledok na Pohroní,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárik.

Práce napredujú podľa aktuálneho harmonogramu a predpokladané ukončenie celého projektu je naplánované na január 2026.

ŽSR a OZŽ sa dohodli

V pondelok 21. júla 2025 bolo po náročnom, zdĺhavom a ťažkom kolektívnom vyjednávaní, ktoré prebiehalo niekoľko mesiacov, ukončené kolektívne vyjednávanie v Železničiach Slovenskej republiky dohodou.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Klára Pešková

BRATISLAVA — Dohoda, pri ktorej museli všetky strany vyjednávania ustúpiť a nemožno povedať, že by niekto odchádzal od stola po podpise dodatku ku kolektívnej zmluve skutočne spokojný. „Potrebujeme pokoj pri práci, nie ľudí vyhecovaných na štrajk. Aj preto sme nakoniec ustúpili približne na úroveň deklarovanej inflácie, čo považujeme za férovú a opodstatnenú požiadavku zamestnancov,“ vyjadril sa generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Ivan Bednárík.

Zároveň bol podpísaný aj dodatok o mimoriadnej prémii ku Dňu železničiarov, teda za mesiac september, 400 eur podľa dohodnutých kritérií.

Podpísaním dodatku kolektívnej zmluvy sa od 1. júla 2025 zvyšujú tarifné mzdy o 4,8 % po tarifnú triedu 12 vrátane, a o 45 eur mesačne od tarifnej triedy 13 vrátane až po zmluvné mzdy. Zároveň bol podpísaný aj dodatok o mimoriadnej prémii ku Dňu železničiarov, teda za mesiac september, 400 eur podľa dohodnutých kritérií.

„Nebolo to jednoduché, vždy zastupujeme a budeme zastupovať všetkých zamestnancov spravodlivo a rovnako razantne. Reálnym variantom počas vyjednávania bola aj nedohoda, ktorú sme zvažovali. Zároveň sme však museli brať do úvahy aj možnosti ŽSR,“ vyjadril sa predseda Odborového združenia železničiarov pri ŽSR Peter Hoffman.





V srdci severu začína pulzovať nová dopravná infraštruktúra

Železničný uzol Žilina prechádza najväčšou modernizačnou premenou vo svojej histórii. Projekt, ktorého cieľom je zvýšiť bezpečnosť, plynulosť a komfort železničnej dopravy v regióne, narazil na niekoľko významných momentov. Aktuálne sa stavba, ktorá zlepší dopravnú infraštruktúru mesta, ale aj celej oblasti, blíži do finále a koncom roka 2025 sa predpokladá kompletne ukončenie výluk a sprevádzkovanie všetkých koľají.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Klára Pešková

ŽILINA — V novembri 2020 Železnice Slovenskej republiky podpísali zmluvu so združením Pod Dubňom, ktoré založili firmy STRABAG, Eurovia, Subterra a AŽD Praha, na realizáciu projektu približne za 401 miliónov. „S veľkým potešením a hrdosťou vnímam, že som súčasťou tímu stavbárov a technológov, ktorí sa podieľajú na modernizácii železničného uzla Žilina. Práve v tomto meste som v roku 1989 ukončil vysokoškolské štúdium na VŠDS Žilina a už o rok neskôr som tu začal svoju profesionálnu dráhu na železnici, konkrétne na Traťovej

dištancii Žilina pod ČSD. Moje profesijné korene sú teda úzko späté so Žilinou,“ uviedol Ľubomír Goňo, riaditeľ stavby za Združenie pod Dubňom.

Práce odštartovali prakticky okamžite po odovzdaní staveniska a už v januári 2021 sa Žilinčania mohli stať svedkami prvých výrazných zmien, keď sa začala demontáž koľajiska niekdajšej zriaďovacej stanice v Strážove. Práve na tomto mieste dnes stojí moderná zastávka Žilina-predmestie doplnená o praktické

„park and ride“ parkovisko, ktoré uľahčuje dochádzanie do centra mesta.

Výzvy v priebehu výstavby

Už v úvodných fázach sa projekt musel vyrovať s viacerými komplikáciami. Medzi najvýraznejšie patrila potreba zabezpečiť plynulú železničnú dopravu počas výstavby, keďže ide o jeden z najvyťaženejších železničných uzlov na Slovensku a práce prebiehali a prebiehajú v intraviláne mesta Žilina, čo ešte viac komplikuje realizáciu diela aj z dôvodu zabezpečenia dopravnej potreby v meste. Každá výluka si preto vyžiadala precízne plánovanie a dočasné riešenia.

Práce komplikovala aj nejednoznačná infraštruktúra z minulosti, ktorá si vyžiadala dodatočné geotechnické prieskumy a úpravy pôvodného projektu. V niektorých prípadoch muselo dôjsť k čiastočným prestavbám súvisiacich objektov, aby sa vyhovelo aktuálnym normám a bezpečnostným štandardom.

Prvé viditeľné výsledky modernizácie

V apríli 2022 bol dokončený železničný most vo Varíne pod koľajou č. 2, ktorý prešiel úspešnými statickými skúškami a už v marci 2023 bol ukončený most cez Varínku pod koľajou č. 1, ktorý bol uvedený do užívania pre nákladnú a osobnú dopravu. Súbežne sa zrealizovala aj modernizácia časti koľají a trakčného vedenia v ŽST Varín.

Jedným z prvých viditeľných výsledkov projektu bol aj nový cestný nadjazd pri Tepličke nad Váhom, ktorý bol sprístupnený 15. decembra 2022. Nahradil dovtedy problematické úrovňové železničné priecestie na prístupovej ceste k Priemyselnému parku TIP Žilina. Tento krok výrazne zlepšil plynulosť aj bezpečnosť cestnej premávky a odľahčil dopravnú situáciu v okolí.

Tieto stavby patria medzi kľúčové objekty, ktoré umožnili ďalší postup prác bez výrazného obmedzovania prevádzky. Ich skoré dokončenie bolo základom na preložky trás, spustenie výluk a ďalšie technologické etapy modernizácie.

Výluka koľají a dočasné riešenia

Modernizácia uzla Žilina prebieha v plnej prevádzke, čo predstavuje jednu z najväčších výziev tohto rozsiahleho

projektu. Aby sa minimalizovalo obmedzenie cestujúcich aj nákladnej dopravy, musel byť priebeh výluk starostlivo naplánovaný a rozdelený do etáp.

V prvej etape sa realizovali práce na tzv. párnej skupine koľají, ktoré boli dočasne vyradené z prevádzky a doprava bola presmerovaná na nepárnu skupinu. Po ich úspešnej prestavbe sa v lete 2024 výluka presunula na nepárnu skupinu koľají v železničnej stanici Žilina, kde bude prebiehať až do polovice decembra 2025.

Na zabezpečenie plynulej prevádzky počas tejto fázy bolo vybudované dočasné nástupište označené ako „U“. Slúži predovšetkým rýchlikom smerujúcim na Bratislavu, čím sa výrazne znížilo riziko meškaní a preťaženia zostávajúcich koľají. Okrem toho boli zavedené aj dočasné informačné systémy a upravená organizácia pohybu cestujúcich na stanici. *„Nútnosť zriadenia dočasného nástupišťa vyplynula zo zvýšenia intenzity vlakovej osobnej dopravy a pribudnutím súkromných dopravcov v smeroch na Bratislavu, Košice a Čadcu,“* vysvetlil riaditeľ odboru investorského GR ŽSR Štefan Sedláček. Tieto riešenia ukazujú, že aj počas rozsiahlej infraštruktúrnej modernizácie je možné zabezpečiť komfort a bezpečnosť pre verejnosť bez úplného prerušenia prevádzky, čo je pri takejto stavbe výnimočné.

Pokrok v rokoch 2023 – 2025

V priebehu rokov 2023 až 2025 sa práce na železničnom uzle Žilina výrazne zrýchlili a presunuli sa do viditeľnej stavebnej fázy. Do popredia sa dostali práce na výstavbe hlavných nosných objektov trate a stanice.

Medzi najdôležitejšie kroky patrila realizácia základových konštrukcií nástupíšť č. 1, 2, 5 a 6, ktoré tvoria kľúčové body pre budúcich cestujúcich. Postupne sa montovalo aj ich zastrešenie, čím sa zvýšil komfort a ochrana cestujúcich pred poveternosnými vplyvmi. Súčasťou modernizácie je tiež výstavba protihlukových stien, ktoré významne prispievajú k zníženiu hlukovej záťaže v dotknutých častiach mesta.

Popri týchto prácach prebiehala aj rekonštrukcia viacerých mostných objektov a intenzívna modernizácia železničného zvršku, teda samotného telesa trate, koľajníc, podvalov a štrkového lôžka, trakcie a zabezpečovacieho zariadenia. Cieľom týchto úprav je umožniť vyššie traťové rýchlosti, plynulejšiu jazdu

vlakov a výrazne zvýšiť bezpečnosť a spoľahlivosť železničnej dopravy. Súhrnne ide o etapu, ktorá položila technologický aj vizuálny základ pre budúcu podobu stanice a jej okolia.

Most cez Kysuckú ulicu a jednokoľajná trať Žilina–Rajec

Jedným z dôležitých stavebných objektov bola aj úplná prestavba mosta ponad Kysuckú ulicu, dôležitý objekt z hľadiska trasovania železničnej dopravy na smer Rajec, Čadca, Bratislava, a ktorý je z hľadiska dopravného uzla jedným z dôležitých dopravných bodov v Žiline. Tento most bol 30. apríla 2025 odovzdaný do predčasného užívania pre nákladnú dopravu, čím sa obnovilo dôležité prepojenie priemyselnej zóny s hlavným železničným uzlom. Osobná doprava na tejto trati bola obnovená 1. júla 2025.

Súčasťou stavebných prác bola aj výstavba úplne nového podchodu pre peších, ktorý bol sprístupnený v júni 2025. Jeho otvorenie bolo načasované tesne pred začiatkom Majstrovstiev Európy UEFA U21, čo prispelo k lepšej dostupnosti a bezpečnosti pre fanúšikov i miestnych obyvateľov. Cestný podjazd na Kysuckej ulici bude sprevádzkovaný 16. septembra 2025.

Súčasťou stavby je aj vybudovanie novej železničnej zastávky Žilina predmestie, ktorá sa nachádza už v mestskej časti Strážov. Obsahuje dve nástupištia, ktoré sú navzájom prepojené podchodom, čím je zabezpečený bezbariérový a bezpečný prístup pre cestujúcich.

Zastávka je navrhnutá ako dopravný bod na rýchle a pohodlné napojenie na mestskú aj prímestskú dopravu. Súčasťou stavby sú nové prístupové komunikácie, parkoviská na automobily i bicykle, ako aj priestory pre prestup na MHD. Celkový dizajn zastávky rešpektuje požiadavky na modernú a ekologickú infraštruktúru vrátane úsporného osvetlenia, bezpečnostného kamerového systému a informačných panelov pre cestujúcich.

Zriadením tejto zastávky sa nielen skvalitnila dostupnosť železničnej dopravy pre obyvateľov západnej časti mesta, ale zároveň sa odľahčil hlavný železničný uzol Žilina. Nová zastávka výrazne podporuje koncept integrovanej dopravy v regióne a prispieje k ekologickejšiemu spôsobu cestovania v rámci každodennej dochádzky.

Zhrnutie v chronologickom slede



Modernizácia uzla Žilina je komplexný a strategický projekt, ktorý postupne mení dopravnú infraštruktúru na severozápade Slovenska. Napriek zložitým výlukám, koordinácii s dopravou a stavebným výzvam prebieha podľa harmonogramu. Vyvrcholí do konca roka 2026, keď budú všetky koľaje, nadjazdy, stanica aj výpravná budova kompletne pripravené na modernú prevádzku.

Spoločnými silami pre mladú generáciu železničiarov

V spolupráci s Klubom priateľov železníc Trnavy a okolia (KPŽT) sme sa v rámci náborových aktivít zapojili do zaujímavého projektu, ktorého cieľom je priblížiť železniciu mladým ľuďom a predstaviť im možnosti uplatnenia v ŽSR.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Beáta Balga

TRNAVA — Klub priateľov železníc Trnavy a okolia (KPŽT) je občianske združenie, ktoré vzniklo v roku 1996 s cieľom zachovávať a šíriť historické a odborné poznatky o železniciach v regióne Trnavy. Združuje nadšencov so záujmom o železničnú históriu, techniku, modelárstvo a propagáciu železničnej dopravy. Spolupracuje s odbornými inštitúciami, organizuje prednášky, výstavy, historické jazdy a konferencie. Jeho významným projektom je expozícia železničnej dopravy pri stanici v Trnave.

Vo vozni klubu umiestnenom v ŽST Trnava sme vybudovali špeciálny ŽSR fotokútik, kde sa môžu návštevníci najmä zo základných a stredných škôl odfoťiť s rekvizitami, a následne fotky zdieľať na sociálnych sieťach pod označením **#spolunajednejkolaji**. Chceme takýmto spôsobom vybudovať povedomie o atraktivite železníc aj medzi mladými. Podporili sme aj výrobu magnetických panelov, ktoré slúžia ako interaktívne miesto pre všetkých návštevníkov. Aj prostredníctvom stručného predstavenia histórie trnavskej železnice na paneloch chceme poukázať na stabilitu a dlhodobú perspektívu ŽSR. Premenu interiéru vozňa zrealizoval stolár z firmy Stolárstvo Marík, ktorému patrí veľká vďaka za precízne a vkusné spracovanie.

„Veríme, že takéto aktivity mladým ľuďom priblížia naše profesie a inšpirujú ich k tomu, aby sa stali súčasťou tímu ŽSR,“ povedal riaditeľ Odboru riadenia ľudských zdrojov Miroslav Šimko.

Táto aktivita je súčasťou našej dlhodobej snahy podporovať záujem o železničné profesie a budovať pozitívny

vzťah verejnosti k železnici už od detského veku. Zároveň ďakujeme KPŽT za ich neúnavnú činnosť pri zachovávaní železničného dedičstva a nadväzovanie spolupráce, ktorá má zmysel.



Z histórie tatranských železníc (2. časť)

Z Popradu do Podolínce a zubačkou na Štrbské Pleso

V minulom čísle sme otvorili seriál o histórii železníc vo Vysokých Tatrách. V úvodnej časti sme sa zamerali na začiatky dopravy v Tatrách. Dnes sa presunieme do oblasti Kežmarku, Spišskej Belej a Podolínce, a zároveň sa pozrieme na unikátnu technickú pamiatku, ktorou bola ozubnicová železnica zo Štrby na Štrbské Pleso.

AUTOR: Denis Dymo, Daša Krčová, SNÍMKA: Archív ŽSR



Kežmarská vetva: spor, výstavba a rozmach

Železničná trať Poprad — Kežmarok — Spišská Belá — Podolínec bola pôvodne iniciovaná kežmarskými mešťanmi. Hoci získali koncesiu už v roku 1881, výstavbu napokon nerealizovali. K rozhodujúcemu zlomu došlo až v roku 1889, keď dostali stavebné povolenie dr. G. Tatray a K. Kostenszky z Kežmarku. Výstavba úseku Poprad — Kežmarok v dĺžke 15 km prebiehala na viacerých miestach súčasne a len sedem mesiacov po začatí, 18. decembra 1889, už po trati premával prvý parný vlak.

Nadšenie pre železničné spojenie bolo v regióne značné. Už v roku 1892 sa sieť predĺžila o osemkilometrový úsek z Kežmarku do Spišskej Belej a o ďalší rok neskôr pribudla 11-kilometrová trať do Podolíncu. V tom čase už bola v prevádzke celá kežmarská železnica, ktorá významne podporila hospodársky aj turistický rozvoj oblasti.

Do Tatier aj z východu — spojenie do Tatranskej Lomnice

Z východu sa o rozvoj spojení do Tatier pričínili Kežmarčania. Práve z kežmarskej vetvy viedla prvá železnica priamo do Tatranskej Lomnice. Už v roku 1883 bola kežmarská železnica prevzatá Košicko-bohumínskou železnicou (KBŽ), ktorá krátko nato odsúhlasila výstavbu novej odbočky v smere na Lomnicu.

Stavba úseku zo Studeného Potoka bola povolená v roku 1885 a o päť mesiacov neskôr bol úsek dokončený. Výstavba si vyžiadala značné náklady, až 180 000 forintov, a zúčastnili sa na nej stovky robotníkov. Prvý vlak dorazil do Tatranskej Lomnice 1. septembra 1895. Počiatočné sezónne obmedzenia (jazdilo sa len od 15. júna do 15. septembra) sa postupne rušili a železnica bola čoskoro prevádzkovaná celoročne.

Technické pozadie Kežmarskej železnice

Kežmarská železnica aj jej odbočka do Tatranskej Lomnice mali normálny rozchod (1 435 mm) a boli vybavené parnou trakciou. Prevádzku riadil dirigujúci dispečer z Kežmarku. Zabezpečovacie zariadenia vo všetkých staniaciach boli mechanizačné, traťové zabezpečovacie zariadenie medzi stanicami bolo telefonické.

KBŽ využívala najmä rušne maďarskej výroby, napríklad rad 310.6, ktorý bol typický pre miestne trate. V neskorších rokoch boli nasadené aj výkonnejšie lokomotívy radu 410.0, vhodné aj na prudké stúpanie (napr. až 39 ‰ medzi Studeným Potokom a Tatranskou Lomnicou). Postupne pribúdali rušne ďalších typov, napríklad 410.006 či 320.2, ktoré zabezpečovali osobnú dopravu. Rýchlo rastúci záujem o Taty priniesol aj vozne prvej triedy, čo bola vtedy rarita mimo hlavných tratí.

V nákladnej doprave dominovali uhlie, drevo a rašelina. Z Popradu sa prepravovalo palivo, do Tatier najmä potraviny a stavebný materiál. Už v roku 1899 prepravila železnica medzi Popradom a Kežmarkom za dva týždne 2 000 cestujúcich, čo jasne dokazuje jej rastúci význam.

Zubačka na Štrbské Pleso: technický unikát a turistická atrakcia

Kým sa intenzívne hovorilo o potrebe spojenia Popradu so Smokovcom, ako prvá vznikla v roku 1896 ozubnicová železnica z Tatranskej Štrby na Štrbské Pleso. Koncesiu získal J. Szentiványi a stavbu realizovala Košicko-bohumínska železnica v spolupráci s podnikateľmi zo Spišskej Novej Vsi. Hoci pôvodné náklady sa ráтали na 200 000 forintov, konečná suma prevýšila 300 000. Na stavbe sa podieľali talianski a poľskí robotníci, koľajnice kladli pracovníci z Važca, materiál vozili miestni obyvatelia.

Trať bola dlhá 4,75 km, s výškovým rozdielom 451 metrov a extrémnym stúpaním 127 ‰. Pohyb umožňovala ozubnica podľa „*Riggenbachovho systému*“. Špeciálne rušne s vodorovne uloženým kotlom jazdili na šikmom ráme, mali niekoľko brzdo-vých systémov vrátane protitlakovej Riggenbachovej brzdy. Cestujúci sa viedli v dvojosových vozňoch so štyridsiatimi miestami na sedenie a s batožinovým oddielom.

Spočiatku bola zubačka veľkou atrakciou, ale postupne sa ukázala ako prevádzkovo náročná. V zime ju často paralyzovali snehové kalamity a napriek pokusom o oživenie (zníženie cestovného či úvahy o prestavbe na lanovku) bola 14. augusta 1932 jej prevádzka definitívne zastavená. O štyri roky neskôr bola oficiálne zrušená a trať demontovaná.



Letný parný deň 2025 priniesol novinku aj vysokú návštevnosť

Tradičné letné podujatie v Železničnom múzeu SR v Bratislave prilákalo tento rok dvojnásobne viac návštevníkov ako vlani. O atmosféru sa postarali nostalgické jazdy, bohatý program a prvý ročník Rendezskej modelárskej súťaže.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Klára Pešková

BRATISLAVA — Železničné múzeum Slovenskej republiky v starom rušňovom depe Bratislava východ ožilo v sobotu 9. augusta 2025 podujatím Letný parný deň, ktoré pripravili ŽSR — Železničné múzeum SR v spolupráci s Klubom železničnej nostalgie Bratislava východ, so Spolkom Považskej Dráhy Žilina a Spolkom Výhrevne Vrútky.

Návštevníci sa mohli odviezť mimoriadnymi vlakmi vedenými historickými motorovými vozňami M 152.0160 Orchestrion a 811.007 Mandarinka, ktoré premávali medzi areálom múzea, bratislavskou hlavnou stanicou a Petržalkou. Okrem toho si užili jazdy na drezine, stanovišti parného rušňa 310.433 či prehliadky so sprievodcom. Atmosféru doplnili výstavy železničných artefaktov, historickej techniky a modelové koľajiská.

Najväčšou novinkou tohto ročníka bola Rendezská modelárska súťaž, ktorá prilákala nielen nadšencov

železníc, ale aj samotných modelárov. Do súťaže sa zapojilo vyše 120 modelov v rôznych kategóriách. „Nečakali sme až taký záujem, súťaže sa nakoniec zúčastnilo viac ako stodvadsať modelov, čo je pre nás veľmi príjemné prekvapenie,“ uviedol riaditeľ Železničného múzea SR Michal Tunega.

Hoci návštevníci mali možnosť hlasovať o najkrajší model, do hodnotenia sa príliš nezapájali. „Bola to jediná slabšia stránka inak vydareného podujatia. Skúsime hlasovanie ponúknuť aj nabadúce, a ak záujem nebude, necháme rozhodovanie na odbornú porotu,“ doplnil Tunega.

Návštevnosť Letného parného dňa bola tento rok pomerne vysoká. V porovnaní s rokom 2024 sa takmer zdvojnásobila. Celková atmosféra podujatia bola podľa spätnej väzby návštevníkov veľmi pozitívna a potvrdila, že Letný parný deň patrí k najobľúbenejším akciám Železničného múzea SR.



Životný projekt výpravcu z Ruskova

Z kedysi zanedbaného a odpadom znečisteného pozemku pri železničnej stanici v Ruskove dnes vyrástlo jedinečné miesto, ktoré láka deti, rodičov i železničných nadšencov. Vďaka neutíchajúcemu úsiliu výpravcu Jozefa Mačaja tu vznikol Vlakopark — priestor plný železničnej atmosféry, fantázie a oddychu.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Klára Pešková

RUSKOV — Pozemok, na ktorom sa počas výstavby širokorozchodnej trate kedysi nachádzal sklad materiálov, zostal roky zanedbaný. Zarastali ho invázne kroviny a stal sa nelegálnou skládkou. „*Bývam neďaleko a denne som počúval ponosy okoloidúcich. Keďže železnice nemali kapacitu pozemok udržiavať, rozhodol som sa ho zveľadiť na vlastné náklady,*“ spomína Jozef Mačaj.

Krovinorez, píla a veľa odhodlania boli prvými nástrojmi, ktoré mu pomohli vyčistiť územie. Odpad, ktorý odtiaľ vyviezol, však nezmizol celý. Časť zrecykloval a vďaka fantázii premenil na originálne prvky parku.

Kľúčovým impulzom na vznik parku boli rodiny s deťmi, ktoré chodili k trati pozorovať vlaky. Neraz však až priveľmi blízko. „*Napadlo mi, že by bolo skvelé vytvoriť pre nich bezpečné miesto, niečo podobné, ako majú leteckí spotteri na letiskách,*“ vysvetľuje.

Tak vznikla vyhládka, kde môžu malí i veľkí návštevníci sledovať dianie na železnici, či už samostatne alebo s výpravcovým komentárom. Keď sa deťom zdalo čakanie medzi vlakmi dlhé, pribúdali ďalšie atrakcie, ktoré by im to čakanie spestrili.

Dnes vo Vlakoparku nájdeme zmenšený drevený vlak, staničku, depo, výhrevňu s možnosťou opekania či malé múzeum pod holým nebom. To sa zameriava na železničné profesie, ktoré verejnosť často nepozná,

no bez ktorých by doprava nefungovala, od údržby trate cez zabezpečovacie zariadenia až po prácu pri výhybkách a závorách. Rodiny si tu môžu oddýchnuť v tieni čerešní, deti sa vyhrajú a návštevníci si priblížia každodenný život železnice.

Hoci Jozefovi Mačajovi Vlakopark zaberá všetok voľný čas, energiu mu vracajú nadšenie detí a pozitívne reakcie návštevníkov. „*Už veľakrát som si myslel, že to vzdám. Ale radosť detí, keď im na mávanie zapíska vlak, sa nedá ničím vyvážiť,*“ priznáva.

Projekt si vyžiadal nielen investície do materiálu a náradia, ale aj množstvo úsilia pri údržbe. Okrem kosenia a opravovania škôd spôsobených vandalmi musí výpravca dbať aj na bezpečnosť návštevníkov.

Ani po troch rokoch práce Jozef Mačaj nemá v pláne spomaliť. V parku prebiehajú terénne úpravy, pripravuje sa promenáda s lavičkami, nové chodníky, skalky i výsadba zelene. V muzeálnej zóne pribudnú ďalšie železničné artefakty a priestor má doplniť aj umelecká tvorba z vyradených železničných súčastí.

„*Chcem, aby železnica v parku na návštevníkov doslova dýchala. A aby si tu našli miesto aj mamičky s malými deťmi, v intímnom zázemí s knižnou búdkou a pohodlným kreslom,*“ dodáva výpravca, ktorý svoj projekt označuje za celoživotné poslanie.



Snažím sa byť vedúci, ktorý počúva, ale rozumie aj potrebám zamestnávateľa

Minulý mesiac sme spustili novú rubriku „Jeden deň s...“, v ktorej prinášame pohľad do pracovného života našich zamestnancov. V tomto čísle sme vyspovedali prednostu ŽST Nové Mesto nad Váhom Romana Pašku, ktorý nám porozprával o svojej práci, výzvach aj osobnom prístupe k vedeniu tímu.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Klára Pešková

Ako vyzerá začiatok vášho pracovného dňa?

Pracovný deň sa u nás štandardne začína o 6.30 hod., čo je bežný čas začiatku železničných úradníkov. Po príchode na stanicu moje prvé kroky vedú do dopravnej kancelárie, tá predstavuje základný bod riadenia prevádzky, a hneď na úvod sa dôkladne oboznámim s aktuálnou situáciou, čo je v tejto práci mimoriadne dôležité. V kancelárii následne sledujem vývoj počas predchádzajúcej zmeny, zisťujem, aké vznikli mimoriadnosti, a sústredím sa najmä na udalosti, ktoré sa týkajú našej stanice a jej blízkeho

okolía. Tento ranný prehľad je kľúčový na to, aby som mal hneď na úvod vedel o aktuálnej prevádzkovej situácii.

Aká je pracovná náplň prednostu ŽST?

To sa tak ľahko povie, ale samotné riadenie je naozaj tá najpodstatnejšia časť. Plánovanie a vedenie ľudí je kľúčový aspekt mojej zodpovednosti. Vždy to beriem tak, že na prvom mieste je človek. Robím maximum pre to, aby moji kolegovia mali vytvorené také podmienky, ktoré im umožnia dosahovať čo najlepšie pracovné výsledky.

Pamätáte si nejaký moment, ktorý sa vám vryl do pamäti a nezabudnete naň?

Spomínam si aj na jeden konkrétny moment, ktorý sa mi hlboko vryl do pamäti. Išiel som po nástupišti a všimol som si staršieho deduška, ktorý sa zrazu vybral priamo do koľajiska. Rýchlo som k nemu dobehol, chytil ho a odtiahol späť na nástupište. Opýtal som sa ho: „Dedko, čo robíte? Čo sa chcete zabiť?“ A on len pokojne odpovedal: „Áno.“ Zostal som zarazený. Spýtal som sa, čo sa stalo, kde má babku. A on mi povedal, že mu zomrela a že ide za ňou. Ten pán mal takmer osemdesiat rokov. A to bola chvíľa, keď sa človek naozaj zamyslí, aký veľmi krehký je život a ako blízko máme k smrti.

Ako vnímate personálnu situáciu u vás? Darí sa vám získavať mladých ľudí?

Personálne je to nekončiaci sa príbeh. Niekedy sa nám podarí niekoho nájsť, vychovať, zaradiť, no po čase sa situácia opäť zmení. V tomto smere na západnom Slovensku nikdy nie je úplne „dobré“. Ja osobne sa nikdy neuspokojím s pocitom, že sme stabilizovaní, to by bola chyba. Spolupracujeme s Trenčianskou dopravnou školou, každý rok máme študentov v duálnom vzdelávaní a vždy dúfam, že aspoň niekoho z nich získame. Momentálne máme len dvoch zamestnancov do 30 rokov, jedného výpravcu a jednu dozorkyňu výhybiek, ktorá sa čoskoro vráti po materskej.

Máte u vás na stanici aj dualistov?

V rámci duálneho vzdelávania sme mali celkovo desať študentov, pričom počas roka sme mali maximálne jedného alebo dvoch naraz, najviac troch. Avšak až 60 percent z nich plánuje pokračovať na vysokú školu, takže nie všetci ostávajú priamo v odbore, ale aj tak je pre nás dôležité im poskytnúť čo najlepšie skúsenosti a pokúsiť sa ich zaujať.

Čo pre vás osobne znamená práca na železnici?

Železnica je pre mňa celý život. Nastúpil som sem už ako 17-ročný a odvtedy som v tomto prostredí nepretržite. Vyrastal som v železničiarkej rodine, dedko, ujo a dnes aj môj syn sú železničiar. Od malička som vedel, že chcem byť železničiar.

Kam smerujú vaše ambície dnes, po rokoch práce na železnici?

Moje ambície dnes nesmerujú k funkciám, ale k spokojnosti mojich kolegov. Uvedomujem si, že tam, kde som dnes, som sa dostal aj vďaka nim. Začínal som

úplne odspodu ako hradlár, neskôr som robil signalistu, výpravcu, potom som sa stal námestníkom a dnes som prednostom. Vážim si tú cestu, ktorou som prešiel, a o to viac mi záleží na ľuďoch okolo mňa.

Aký ste šéf?

Verím, že chápvavý a vnímavý. Snažím sa každého brať vážne, bez ohľadu na to, akú má pozíciu. Myslím si, že v dnešných časoch je dôležité, aby ľudia mohli vyjadriť svoj názor a váhu majú mať argumenty. Snažím sa s kolegami otvorene rozprávať, počúvať ich podnety a návrhy. Mnohí často prichádzajú s praktickými nápadmi. Samozrejme, konečné rozhodnutia robím v rámci možností tak, aby boli prospešné aj pre nich, ale z hospodárskeho hľadiska aj pre firmu, aby to nebolo plytvanie. Snažím sa ich počúvať, ale som aj vedúci, ktorý chápe aj pozíciu zamestnávateľa.

Ako vyzerá záver vášho pracovného dňa?

Druhú polovicu dňa sa snažím venovať rozpracovaným agendám, aby som ich dotiahol do konca. Nemám rád, keď mi niečo ostáva rozrobené. Popritom riešim úlohy, ktoré prichádzajú priebežne, a plánujem si ich tak, aby som všetko stihol. Súčasťou záveru dňa je aj kontrolná činnosť a ak viem, že niektorí zamestnanci si neplnia povinnosti, preverujem to aj mimo bežných kontrol. Snažím sa deň ukončiť s čistým stolom.

Čomu sa venujete vo voľnom čase, keď práve nie ste prednostom?

Vo voľnom čase sa venujem včelárstvu, čo mi zaberá dosť času, a tiež rád fotím. Často si plánujem, kam by som mohol ísť s fotoaparátom. Práve tieto aktivity mi pomohli naučiť sa oddeliť prácu od súkromia a udržať si vnútornú rovnováhu.

Spomínali ste, že osloviť mladých je problém, lebo väčšina z nich chce ísť na vysokú školu. Čo by ste teda odkázali mladej generácii?

Určite by som im povedal, nech do toho idú. Ja som od malička chcel byť výpravcom, túto prácu som robil roky a bolo to krásne obdobie môjho života. Výpravcovanie je zodpovedné, ale nesmierne napĺňajúce. Ten pocit, keď všetko funguje ako má, vlaky prechádzajú bezpečne a rušňovodič sa môže na vás spoľahnúť, to sa nedá opísať, to treba zažiť. Aj keď som sa neskôr posunul ďalej, dlhý čas som sa ešte chodil pozeráť na výpravcov. Keď vlak prebehne cez stanicu v 160-ke a všetko ide, ako má, to je krásny pocit. Tá práca má v sebe niečo výnimočné.



ŽSR dosiahli historické minimum v počte POTR

Železničiarom Slovenskej republiky sa podarilo dosiahnuť významný míľnik v oblasti údržby železničnej infraštruktúry. K 10. augustu 2025 zaznamenali historicky najnižší počet prechodných obmedzení traťovej rýchlosti (POTR) za poslednú dekádu. Na celom území Slovenska je aktuálne evidovaných len 39 takýchto obmedzení, pričom ich celková dĺžka nepresahuje 19 kilometrov.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: archív ŽSR

BRATISLAVA — Tento úspech je výsledkom novej koncepcie údržby a opráv železničnej infraštruktúry, ktorú ŽSR zaviedli v roku 2024. Systémové zmeny a dôsledný prístup k plánovaniu údržby umožnili efektívnejšie riešiť dlhodobé neriešené problémy, súvisiace so zlým technickým stavom tratí a infraštruktúry.

„Samochvála niekedy smrdí, ale tu chválím železničiarov vrátane môjho predchodcu, pretože sme na 19 kilometroch pomalých jazd z celkovej dĺžky koľajísk 6 820 kilometrov nikdy historicky neboli. Vďaka patrí aj ministerstvu dopravy, keďže bez navýšenia zdrojov na údržbu by nám elán a šikovné ruky našich zamestnancov nestačili,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík.

V minulosti bolo vysoké množstvo POTR spôsobené dlhodobým podfinancovaním železničnej infraštruktúry, obmedzovaním komplexných rekonštrukcií a útlmom preventívnej údržby. Tieto faktory viedli k postupnému zhoršovaniu technického stavu tratí, čo malo priamy negatívny vplyv na plynulosť vlakovej dopravy a plnenie grafikonu.

Nový prístup Železníc Slovenskej republiky kladie dôraz na systematické znižovanie deficitu opráv. Základom je zvyšovanie objemu líniových opravnych prác, efektívne využívanie kapacitných možností ŽSR, rotácia mechanizácie a lepšia dostupnosť strategického materiálu. V rámci nového modelu sa realizujú aj odložená údržba, brúsenie koľajníc a výhybiek, ako aj riešenie havarijných stavov.

Pozitívne výsledky sa prejavujú najmä na hlavných tratiach. Na frekventovanej koridorovej trati Bratislava — Košice zostáva už len jedno POTR, ktoré má byť odstránené do konca augusta. Na trati Bratislava — Štúrovo sú evidované dve obmedzenia v úseku mosta cez Váh pri Trnovci nad Váhom, kde prebieha sanácia mostných pilierov.

Pokles počtu POTR je dôkazom, že zvolená stratégia funguje. V decembri minulého roka ŽSR informovali o znížení počtu týchto obmedzení o 50 percent, pričom aktuálne dáta potvrdzujú pokračovanie pozitívneho trendu.

Pomoc tam, kde ide o život

Na vybraných rizikových miestach železničnej infraštruktúry pribudli ďalšie tabuľky s kontaktom na odbornú pomoc. Projekt realizujeme v spolupráci s občianskym združením IPčko.

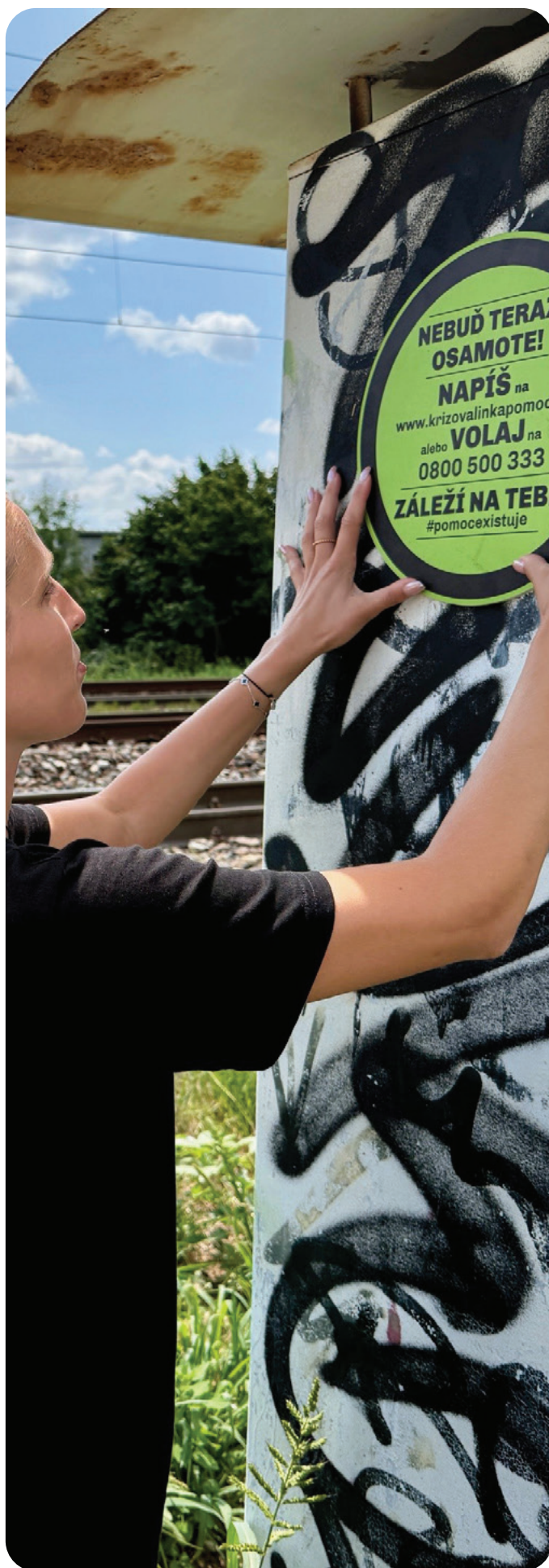
AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: IPčko

BRATISLAVA — Železnice Slovenskej republiky spolu s občianskym združením IPčko pokračujú v iniciatíve, ktorej cieľom je predchádzať tragickým udalostiam na železničných tratiach. Na konkrétnych úsekoch, kde v minulosti došlo k samovražde, boli osadené informačné tabuľky s kontaktom na non-stop linku psychologickej pomoci.

Tím IPčka tieto miesta navštívil osobne a zabezpečil inštaláciu tabuliek, ktoré môžu v krízovej situácii pomôcť nasmerovať človeka k dostupnej pomoci. Tabuľky sú jednoduché, no ich odkaz je jasný. Ak prežívate ťažké obdobie, existuje pomoc, ktorá je anonymná, bezplatná a dostupná 24 hodín denne.

Cieľom projektu je dlhodobo znižovať počet samovrážd a zvyšovať dostupnosť informácií o možnostiach odbornej podpory. V spolupráci budeme pokračovať aj v ďalších regiónoch Slovenska.

- www.ipcko.sk
- 0800 500 333
- Anonymne. Bezplatne. Nonstop.



Vlák nie je len spôsob, ako sa dostať z bodu A do bodu B. Je to cesta ... (tajnička krížovky) .				Pomôcky: Aje, azola, Alonso, Iár, oman	zväzok obilia	kývam	arabské kniežatstvo	lutécium (zn.)	akože		drobná vodná papraď	vrchná časť sukne	egyptský faraón 18. dynastie	kapustovitá zelenina
				mohla						útok (kníž.) ázijslovenskoúcty				
				2. časť tajničky										
				omotaj nočný dravý vták				mäkká tkanina španielsky pilot F1						
Autor: Miroslav Lisál	stenový výcnelok	1. časť tajničky	dušivá horúčava lavór, po česky					arab. mužské meno ostriež, po česky			obeť	mohutný tropický jašter		
výplň okien				malé množstvo arktický vták					balkánska obj. miera umenie (kníž.)					
mláďza					dámsky klobúčik meno Ireny				beduínsky plášť platidlo v Macau					
údermi spracúvali kov						skryša zvierat plošná miera					erbium (zn.) štvorček (typ.)			
meno Erícha				3. časť tajničky										
starorímsky domáci bôžik				meno režiséra Spellinga					zložnokvetá rastlina					

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček. Krížovka z minulého čísla: „Ja to viem pán doktor, ale ten pes asi nie.“ Výhercovia: Romana P., Michal Ž., Mária G.

HĽADÁ SA NAJLEPŠIA ŽELEZNIČNÁ FOTOGRAFIA EURÓPY

FOTOGRAFIE ZASIELAJTE
DO 31. OKTÓBRA 2025

SÚŤAŽÍ SA V TROCH KATEGÓRIÁCH:

- OSOBNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA
- NÁKLADNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA
- ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA



WWW.CER.BE/CONTEST

CER

Aj koľajnice potrebujú ochranu pred slnkom

Tropické teploty neohrozujú len ľudí, ale aj železničnú infraštruktúru. Oceľové koľajnice sa v lete rozťahnu a v extrémnych prípadoch sa môžu zdeformovať. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) preto počas horúcich dní prijímajú špeciálne opatrenia, aby bola doprava bezpečná a spoľahlivá. Aká je v takýchto prípadoch prevencia?

AUTOR: Denis Dymo

BRATISLAVA — Na slovenských tratiach sa vo veľkej miere používa bezстыková koľaj, ktorá je zváraná do dlhých celkov. Prináša plynulejšiu jazdu a vyššiu bezpečnosť, no pri vysokých teplotách si vyžaduje prísne technické dodržiavanie. Ak povrchová teplota koľajníc presiahne hranicu 50 °C, výrazne stúpa riziko ich vybočenia.

Aby sa tomu predišlo, koľajnice sa pri montáži k podvalom napínajú pomocou prístrojov (naťahujú) na dĺžku, ktorú by inak dosiahli pri optimálnych teplotách 25 až 28 °C. Stabilitu zvyšujú podvalové kotvy, opierky a správne zaštrkovanie. Osvedčeným opatrením je aj biela farba na koľajniciach, ktorá dokáže znížiť povrchovú teplotu koľaje. ŽSR ju využili napríklad na ozubnicovej trati medzi Štrbou a Štrbským Plesom.

V čase horúčav sa vykonávajú tzv. teplotné pochôdzky či kontrolné jazdy. Zvýšená pozornosť sa venuje úsekom pri tuneloch, mostoch, priecistiach alebo výhybkách. Každodenne sa zaznamenávajú teplota vzduchu aj samotných koľajníc. Ak sa objaví riziko deformácie, ŽSR okamžite zavádzajú obmedzenia rýchlosti a vykonávajú opravy, ktoré sú následne dôsledne monitorované.

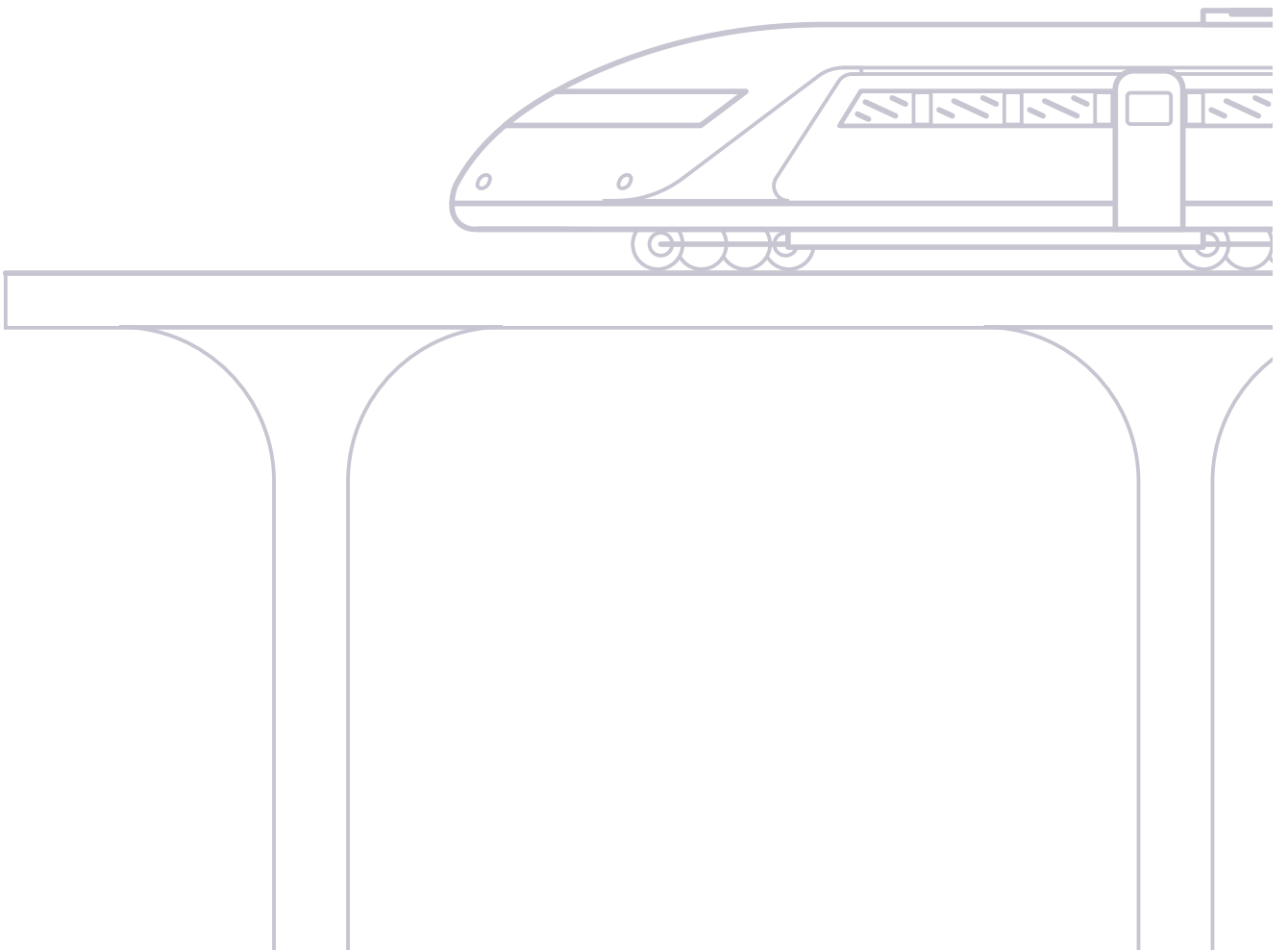
Vo všetkých prípadoch boli okamžite prijaté bezpečnostné opatrenia — dočasné vylúčenie koľají či zníženie traťovej rýchlosti. Následne prebehli opravy podľa technologických predpisov a dané úseky sa

d'alej monitorovali. Po oprave sa totiž musia počas vysokých teplôt sledovať minimálne celý nasledujúci deň a vlaky na nich smú jazdiť maximálne 50 km/h, až kým sa koľaj plne nestabilizuje.

Že riziko nie je len teoretické, potvrdzuje leto 2025, počas ktorého došlo k viacerým vybočeniam koľají:

- 15. júna vo výhybni Slatinka, kde došlo k vybočeniu koľaje vo výhybke zabudovanej v prvej staničnej koľaji,
- 23. júna na trati Bratislava hl. stanica — Bratislava Nové Mesto, kde vybočila koľaj č. 1,
- 25. júna medzi odb. Močiar a odb. Vinohrady, kde sa vybočila taktiež koľaj č. 1,
- 26. júna na úseku Hronská Dúbrava — Bartošova Lehôtka,
- 12. augusta medzi Bratislavou východ a odb. Vinohrady, kde došlo k vybočeniu na tretej traťovej koľaji.

Železnice však musia čeliť výzvam nielen v lete, ale aj v zime, keď prevádzku komplikujú lomy koľajníc, snehové záveje či námraza na výhybkách. ŽSR sa preto systematicky pripravujú na každé ročné obdobie, aby vlaková doprava zostala bezpečná a spoľahlivá.



Drezinový deň

v Železničnom múzeu SR – Bratislava východ

Múzeum bude v tento deň otvorené od 11:00 do 17:00

6.9.
2025



Sprievodný program

vozenie na šliapačích, pákových a motorových drezinách
 prehliadka drezín na točni
 kyvadlová doprava na bratislavskú hlavnú stanicu
 prehliadka múzea so sprievodcom vo vybraných časoch
 prezentácia modelového koľajiska vo Veľkej vodárni
 prezentácia modelového koľajiska v poštovom vozni
 výstava železničných artefaktov v osobnom vozni
 vozenie na záhradnej železničke

Kyvadlová doprava historickým motoráčikom M 286.018 Túlavá

	Prvý vlak		Druhý vlak		Tretí vlak		Štvrtý vlak	
	Príchod	Odchod	Príchod	Odchod	Príchod	Odchod	Príchod	Odchod
Železničné múzeum		10:20		12:20		14:20		16:20
Bratislava-Vínohradý	10:34	10:35	12:34	12:35	14:34	14:35	16:34	16:35
Bratislava hl. st.	10:45	11:05	12:45	13:05	14:45	15:05	16:45	17:05
Železničné múzeum	11:25		13:25		15:25		17:25	

Viac informácií nájdete na www.zeleznicnemuzeum.sk