

33. ročník — október 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: Zrážka vlakov v úseku Lipovník — Výh. Tunel

TITULNÁ FOTOGRAFIA: Lucia Lizáková



Obsah

- 3 GR ŽSR získal špeciálne ocenenie Modré srdce 2025
- 4 Trnovecký most čaká sanácia, výsledky do konca roka
- 6 Vyšetrovanie zrážky dvoch vlakov pri Lipovníku pokračuje, doprava je obnovená
- 8 Stožiarová pierazka, nenápadný spoločník
- 10 Obnovená trať do Viedne: Po modernizácii cez Marchegg opäť jazdia vlaky
- 12 Z histórie tatranských železníc (4. časť) Od lanovky na Lomnický štít po modernizáciu trate
- 14 Železnice bezpečnejšie ako vlani
- 16 Stanica vo Vrútkach prejde veľkou premenou
- 17 Sezónu v Železničnom múzeu ukončili oslavy výročia konskej železnice
- 18 Digitalizácia, interoperabilita a ľudia Klúč k budúcnosti železníc
- 20 Oznamy
- 21 Krížovka
- 22 Železničari predstavili deťom v materskej škole dopravné povolania ŽSR
- 22 Podporujeme štúdium dopravy a hľadáme nové talenty



GR ŽSR získal špeciálne ocenenie Modré srdce 2025

Na odbornej železničnej konferencii Horizonty bolo 8. októbra 2025 prvýkrát udelené špeciálne ocenenie Modré srdce 2025, ktoré vzdáva poctu osobnostiam s výnimočným prínosom pre rozvoj železničnej dopravy. Jedným z trojice laureátov sa stal aj generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík, ktorý získal spoločné ocenenie za celoživotný prínos v sektore.

JASNÁ — Ocenenie Modré srdce 2025 symbolizuje oddanosť železnici, rešpekt k jej tradíciám, ale aj víziu a odvahu prinášať nové impulzy. Jeho cieľom je inšpirovať ďalšie generácie odborníkov, ktorí budú formovať udržateľnú budúcnosť dopravy.

Ivan Bednárík bol ocenený ako spoločný laureát za dlhoročné pôsobenie a výnimočnú angažovanosť v prospech slovenského aj medzinárodného železničného prostredia. Jeho profesijný život je spätý s reformami, inováciami a víziou modernej, efektívnej a konkurencieschopnej železnice.

Cenu mu odovzdal prezident AROS-u, Matej Franc (Metrans) so slovami uznania za jeho prínos, oddanosť a inšpiratívnu cestu, ktorou ovplyvnil vývoj železníc nielen na Slovensku, ale aj v širšom európskom priestore.



ŽELEZNIČIARI BEŽALI AJ V KOŠICIACH

Po jarnom úspechu na ČSOB maratóne sa viacerí bežci zo ŽSR postavili na trať aj počas Medzinárodného maratónu mieru v Košiciach. Vo farbách „Modrej armády“ zabehli maratón, polmaratón aj štafety s rovnakým odhodlaním, radosťou z pohybu a tímovým duchom.



ŽSR ZÍSKALI OCENENIE ZODPOVEDNÝ OBSTARÁVATEĽ 2024

Vo štvrtok 16. októbra si Železnice Slovenskej republiky prevzali prestížne ocenenie Zodpovedný obstarávateľ 2024 od spoločnosti Transparex. ŽSR získali cenu za transparentné verejné obstarávanie a úspešnú realizáciu najväčšej infraštruktúrnej zákazky roka 2024, a to za Modernizáciu železničnej trate Žilina — Košice, konkrétne úseku Poprad-Tatry (mimo) — Krompachy, časť A1: Poprad-Tatry (mimo) — Vydrník. Viac informácií nájdete v pripravovanom článku v novembrovom čísle.



Trnovecký most čaká sanácia, výsledky do konca roka

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) spustili komplexnú sanáciu historického Trnoveckého mosta ponad rieku Váh medzi Šaľou a Trnovcom nad Váhom. Most pochádza z roku 1847 a jeho piliere dosiahli hraničné hodnoty stability. Hoci je most naďalej v prevádzke, vlaková doprava je tu aktuálne vedená so zníženou rýchlosťou 30 km/h.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Ministerstvo dopravy SR



ŠAĽA — Sanácia sa sústreďí na piliere spodnej stavby P3, P4, P5 a P6. Zasypanie a spevnenie vývevov lomovým kameňom zabezpečí stabilitu založenia mosta v koryte rieky. Po ukončení prác bude most opäť pripravený zvládať plnú traťovú rýchlosť. Dokončenie sa očakáva do konca roka 2025. Odhadované náklady predstavujú približne 15 miliónov eur bez DPH a budú hrazené z vlastných zdrojov ŽSR.

„Bezpečnosť je pre nás prvoradá. Niektoré kroky boli preto nevyhnutné. Ak by sme ich neurobili, znamenalo by to strkať hlavu do piesku. Som rád, že dnes už nemusíme mať obavy aj vďaka pochopeniu ministra dopravy,“ uviedol generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Ivan Bednárík.

SEMAFOR

ŽSR zároveň poukazujú na to, že poškodenie mosta je dôsledkom nepravidielného toku rieky a činnosti blízkeho vodného diela. Spoločnosť preto zvažuje uplatnenie si nároku na náhradu nákladov od správcov vodného toku a vodného diela.

Pre železničnú dopravu sa počas sanácie nepredpokladajú významné obmedzenia, cestná doprava bude dotknutá len minimálne.

Chronológia opatrení

- júl 2024 — zvýšený technický dohľad, monitoring a zníženie rýchlosti vlakov,
- 30. júl 2024 — zaznamenané anomálie pri pilieroch v hĺbke 9 — 11 m,
- august 2024 — geotechnické prieskumy odhalili vymyté koryto pod pilierom č. 4 v dĺžke 70 m,
- 11. september 2024 — odborníci z STU potvrdili nutnosť komplexnej sanácie,
- október — december 2024 — expertízy, skúšky a monitoring,
- január 2025 — ukončený inžiniersko-geologický prieskum, odporúčané spevnenie podložia,
- február — marec 2025 — spracovanie projektovej dokumentácie,
- 31. marec 2025 — STU vydalo odborné stanovisko na ďalší postup.



ZVYŠUJEME KULTÚRU CESTOVANIA

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) pokračujú v modernizácii svojich staníc a vo zvyšovaní komfortu pre cestujúcich. Najnovšou pripravovanou zmenou je zavedenie moderných vstupných brán do toaletných zariadení, ktoré majú priniesť vyšší štandard služieb, rýchlejšie a pohodlnejšie používanie a zároveň zníženie prevádzkových nákladov. Celý článok si prečítate v novembrovom čísle.



KEMP DUALISTOV OPĽ SPOJIL PREDNÁŠKY AJ ZÁBAVU

Od 29. septembra do 3. októbra prebehol tradičný Kemp dualistov ŽSR. 28 študentov duálneho vzdelávania zažilo pestrý program s odbornými prednáškami z rôznych oblastí. ŽSR sú hrdé, že môžu študentom ukázať, že aj doprava môže byť zaujímavá a zábavná.



Vyšetrovanie zrážky dvoch vlakov pri Lipovníku pokračuje, doprava je obnovená

Čelná zrážka dvoch vlakov v Košickom kraji otriasla verejnosťou. Pri nehode, ku ktorej došlo v pondelok 13. 10. v úseku Lipovník a Jablonov nad Turňou, sa zranili desiatky ľudí. V dôsledku nehody bola železničná doprava na niekoľko dní prerušená. Na základe intenzívnych technických prác sa podarilo dopravu postupne obnoviť a 15. 10. bola trať opäť plne sprejzdnená so zníženou rýchlosťou na 50 km/h. Vyšetrovanie však naďalej prebieha.

AUTOR & SNÍMKA: Lucia Lizáková

LIPOVNÍK — Začiatok druhého októbrového týždňa sa zapísal v železničnej kronike ako čierny deň. V pondelok 13. októbra 2025 o 10.12 hod. došlo na trati medzi Lipovníkom a výhybnou Tunel k čelnej zrážke vlakov Železničnej spoločnosti Slovensko R 913 a R 914 Gemeran. Vo vlakoch sa v čase nehody nachádzalo približne 80 cestujúcich.

Na miesto nehody okamžite dorazili všetky zložky integrovaného záchranného systému. Osobne na miesto nehody prišli traja ministri (vnútra, zdravotníctva a dopravy), ale aj generálni riaditelia ŽSR Ivan Bednárík

a ZSSK Peter Helexa. Nehoda si vyžiadala 7 vážnych, 14 stredne ťažko a desiatky ľahšie zranených. Príčina zrážky ostáva predmetom vyšetrovania. Existuje niekoľko pracovných verzií, faktom však je, že na základe doterajších zistení bol jeden z rýchlikov približne o 100 metrov ďalej, než sa mal nachádzať.

Technická výzva pri odstraňovaní vagónov v zrážke

Práce na odstraňovaní následkov nehody sa začali až po udelení súhlasu od vyšetrovateľa Ministerstva

dopravy SR. Prvé zásahy sa začali hneď v pondelok podvečer 13. októbra a pokračovali nepretržite. V utorok sa v skorých ranných hodinách podarilo odviezť prvé vozne a rušeň vlaku R 914 do stanice Jablonov nad Turňou a o necelé dve hodiny neskôr kolegovia zvládli presunúť aj ďalšie dva vozne vlaku R 913 do stanice Lipovník. Keďže sa dva vozne nachádzali 30 až 50 metrov v zráže, výrazne sa komplikovala situácia s ich vyťahnutím. Bežná zdvíhacia technika nestačila, preto sa najskôr vykonal 3D sken, aby sa predišlo riziku zosuvu. Následne sa použil kontrolovaný spúšťací proces, pri ktorom boli vozne spúšťané smerom nadol tak, aby sa minimalizovali riziká. Práce prebiehali v náročných podmienkach, ale s vysokou mierou profesionality všetkých zapojených tímov ŽSR a partnerských zložiek. Po vyčistení trate nasledovali opravy na infraštruktúre.

Doprava sa obnovovala postupne

Železničná doprava v postihnutom úseku bola kompletne prerušená. Prvá traťová koľaj bola sprevádzkovaná 14. októbra večer, ale vlaky ju mohli využívať iba s obmedzenou rýchlosťou 10 km/h. Plná obnova dopravy prišla 15. októbra 2025 o 13.30 hod., keď boli sprejazdnené obe koľaje s obmedzením 50 km/h. ŽSR upozornili, že pôvodnú traťovú rýchlosť bude možné obnoviť až po úplnej kontrole stability trate. Napriek tomu sa doprava mohla po niekoľkých dňoch technických zásahov vrátiť do prevádzky.

Vyšetovanie naďalej pokračuje

Trať je vybavená počítačmi osí, ktoré zaznamenávajú čas a miesto prejazdu vlakov a môžu pomôcť pri rekonštrukcii priebehu nehody. Generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík poďakoval záchranárom, technickým tímom, ale aj zamestnancom a všetkým, ktorí sa podieľali na odstránení následkov a obnovení dopravy. Solidárne vyjadrenia prišli aj od partnerov zo zahraničných infraštruktúr MÁV a Správy železníc Českej republiky.

Zrážka dvoch rýchlikov na trati v Košickom kraji patrí medzi najväčšie železničné nehody na Slovensku za posledné roky. Aj keď, našťastie, nedošlo k stratám na životoch, zranenia a psychická záťaž cestujúcich, ale aj zasahujúcich tímov, zostávajú silným mementom. Precízne vyšetovanie ukáže, či išlo o zlyhanie človeka, techniky alebo systému.

SEMAFOR



Úprimné poďakovanie patrí všetkým, ktorí sa podieľajú na vyrovnaní s tragédiou pod Soľou. Som na vás hrdý. Všetci vedeli, čo majú robiť, zdieľanie informácií, nehodovkári, mostári, vyšetovatelia, psychológovia, dopraváci, dispečeri... Ak som na niekoho zabudol, ďakujem aj vám, a ďakujem aj tým, ktorí s hrôzou pochopili, že ide o ďalší čierny deň železnice.

Veľká vďaka patrí aj všetkým záchraným zložkám. Aj vďaka ich pohotovej reakcii a profesionalite môžeme veriť, že táto udalosť zostane „len“ o zdraví a plechoch, a nie o tej najvyššej cene — ľudskom živote.

Robíme všetko preto,
aby bezpečnosť železničnej dopravy
bola naša najväčšia priorita.

Všetci sme sa vžili do pocitov cestujúcich, vlakových čiat a rušňovodičov. Je to však neprenositelný zážitok a neželám ho nikomu. Teraz budeme musieť opäť, postupne, spoločným úsilím presvedčať verejnosť, že robíme všetko pre to, aby bezpečnosť železničnej dopravy bola naša najväčšia priorita, a to nielen my v ŽSR, ale každý železničiar, aj keď nie je práve náš. Za chybu jednotlivcov vždy nesieme spoločenskú zodpovednosť všetci.

Ivan Bednárík
Generálny riaditeľ ŽSR



Stožiarová prierazka, nenápadný spoločník

Nenápadné, ale vo veľkom počte sa v ŽSR vyskytujúce elektrické zariadenie, plniace hneď niekoľko funkcií. Tak by sa dala charakterizovať stožiarová prierazka. Pre svoje nevelké rozmery nepadne hneď do oka, aj keď sa s ňou predovšetkým na tratiach elektrifikovaných jednosmernými trakčnými sústavami 1,5 a 3 kV možno stretnúť, takpovediac na každom kroku. Veď počet prieraziek inštalovaných v ŽSR len v odvetví EE v súčasnosti prevyšuje 24-tisíc kusov.

AUTOR a SNÍMKY: Martin Holeček, VVÚŽ Žilina

BRATISLAVA — Pomenovanie dostala prierazka podľa princípu činnosti prvých a dodnes najrozšírejších typov, v ktorých pri ich zaúčinkovaní dochádza k elektrickému prierazu veľmi tenkej dielektrickej doštičky. Tento proces je nevratný, na obnovenie funkcie prierazky je potrebné vymeniť prerazenú izolačnú vložku za novú. Jednoduchá, ale dômyselná konštrukcia vnútorných pružinových kontaktov umožňuje vykonať výmenu bez demontáže celej prierazky a zároveň zabezpečiť aj vytvorenie dočasného náhradného prepojenia chránenej konštrukcie s koľajnicou pre bezpečnosť pracovníka vykonávajúceho výmenu.

Snaha dosiahnuť viacnásobnú opakovateľnosť zaúčinkovania prierazky bez potreby údržbového zásahu viedla zhruba od začiatku 90. rokov minulého storočia postupne k vývoju viacerých nových typov. Najčastejšie pracujú na princípe elektrického prierazu plynového

dielektrika s vnútornými kontaktmi uloženými v rozoberateľnom puzdre (typ UPO od VVÚŽ, neskôr aj od iných výrobcov), alebo novšie v hermeticky uzavretom nerozoberateľnom puzdre (typy HGS150RW od Hakeľ/EŽ, SCG-250 od Saltek a ďalšie). Prakticky neobmedzenou opakovateľnosťou s podmienkou neprekročenia hraničných parametrov disponujú prierazky, pri ktorých k zaúčinkovaniu dochádza zopnutím polovodičového prvku — tyristora. Jeden z prvých typov tyristorových prieraziek s označením TPJS 150 bol vyvinutý na konci 90. rokov vo VVÚŽ na pracovisku vo Vrútkach a určitý čas sa tam aj vyrábal. V súčasnosti sú moderné tyristorové prierazky vybavené navyše aj výkonovým varistorom, ktorý dokáže pohltiť energiu slabých impulzov vyvolaných atmosférickými alebo prevádzkovými prepätiami bez toho, aby došlo k zbytočnému otvoreniu tyristora (typové rady BVL od Saltek, HL od Hakeľ a ďalších).

V zjednodušenom priblížení možno povedať, že prierazka funguje ako spínač, ktorý zopne, ak sa na jeho dvoch kontaktoch objaví napätie vyššie ako nastavená hodnota tzv. spúšťacieho napätia. Pripája sa pomocou ukoľajňovacieho vodiča medzi spätné koľajnicové vedenie a chránenú neživú časť, ktorou sú najčastejšie trakčná podpera, osvetľovací stožiar, návěstidlo, kovová konštrukcia nástupišta, zábradlie a pod., nachádzajúce sa v zóne trolejového vedenia. Jej hlavnou úlohou je v prípade výskytu nebezpečného dotykového napätia na chránenej konštrukcii oproti koľaji zabezpečiť ich vzájomné vodivé prepojenie, a tým znížiť toto napätie na bezpečnú hodnotu. Pre prípad, ak by táto situácia nastala napr. v dôsledku priameho skratu niektorého vodiča vrchného trolejového vedenia na trakčnú podperu, musí byť prierazka schopná počas dostatočne dlhého času vydržať vzniknutý skratový prúd a zabezpečiť tak vypnutie vypínača príslušného napájачa v trakčnej napájacej stanici nadprúdovou ochranou.

Ďalšou funkciou je — paradoxne naopak — v čase bez výskytu nežiaduceho napätia spoľahlivo oddeliť chránenú konštrukciu od spätného koľajnicového vedenia, aby nedochádzalo k toku spätného trakčného prúdu cez uzemnenia vodivých konštrukcií do zeme a k vzniku nežiaducej elektrokorózie. Prierazky takto udržiavajú dostatočný izolačný stav koľajnic proti zemi a zabezpečujú aj správnu funkciu koľajových obvodov. Záujem na správnej funkcii prieraziek majú teda odvetvia EE aj OZT, nemožno však nespomenúť aj úlohu odvetvia ŽTS. Je ňou udržiavanie svoriek pripojenia ukoľajňovacích vodičov ku koľajnici vo vyhovujúcom stave s nízkym prechodovým odporom, ktorý je kľúčový na správnu funkciu prieraziek.

Dôležitá úloha tohto zariadenia sa odráža aj v požiadavkách na jeho údržbu v odvetví EE. Predpis ŽSR SR11(E) stanovuje pre všetky miesta pripojenia ukoľajňovacích vodičov ku koľaji a tiež pre jednorazové prierazky dvojmesačný cyklus kontroly. Pri opakovateľných prieraziek je vyžadovaná kontrola jedenkrát do roka. Vzhľadom na uvedený vysoký počet týchto zariadení ide o značný objem výkonov údržby, preto bola v spolupráci VVÚŽ Vrútky a SMSÚ EE TV Liptovský Mikuláš v minulosti navrhnutá, odskúšaná a uvedená do praxe metóda overovania izolačného stavu prieraziek bez nutnosti odpojenia ukoľajňovacieho vodiča, prinášajúca výrazné zníženie prácnosti. Na tento účel sa používa kliešťový tester zemnej slučky Fluke1630, ktorý umožňuje jednoduchým postupom zistiť, či hodnota elektrického

odporu prierazky vo vypnutom stave dosahuje aspoň minimálnu požadovanú hodnotu 1 k Ω a overiť aj stav kontaktu koľajnicovej svorky.

Zaujímavosťou je, že pojem prierazka v súčasnosti nie je definovaný v žiadnej technickej norme. Požiadavky na elektrické zariadenia plniace tento účel definuje predovšetkým STN EN 50526-2. V zmysle platného názvoslovia zodpovedá prierazka technicky pojmu „prístroj na obmedzenie napätia“ (zaužívaná skratka VLD z anglického názvu „voltage limiting device“), avšak len pokiaľ spĺňa parametre niektorej z tried týchto zariadení definovaných v uvedenej technickej norme. Snaha dodržať tieto požiadavky je dnes už však zrejme u všetkých serióznych výrobcov týchto zariadení, preto sú na trhu v súčasnosti dostupné viaceré spoľahlivé a zároveň cenovo prijateľné nové typy týchto dôležitých prvkov železničnej infraštruktúry.



Meranie izolačného stavu prierazky prístrojom Fluke1630.+



Obnovená trať do Viedne: **Po modernizácii cez Marchegg opäť jazdia vlaky**

Železničné spojenie medzi Bratislavou a Viedňou cez Marchegg bolo po modernizácii opäť obnovené. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) 6. októbra 2025 úspešne dokončili projekt komplexnej rekonštrukcie a elektrifikácie trate v úseku Devínska Nová Ves — štátna hranica (Marchegg). Cestujúci a nákladní dopravcovia tak po dlhšej prestávke získali rýchlejšiu, ekologickejšiu a kapacitnejšiu trať.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Klára Pešková

BRATISLAVA/MARCHEGG — Napriek tomu, že išlo o relatívne krátky úsek, výstavbu sprevádzal rad nečakaných komplikácií, ktoré si vyžiadali výrazné predĺženie pôvodného harmonogramu. Projekt bol pôvodne plánovaný na 300 dní s dokončením do 27. decembra 2024, no napokon bol ukončený až 22. októbra 2025 a dôvodom boli vážne a nepredvídateľné okolnosti, ktoré priebeh výstavby výrazne skomplikovali.

Zmodernizovaná trať umožňuje zvýšenie prevádzkovej rýchlosti z 80 km/h na 120 km/h, čím sa skrátil cestovný čas medzi Bratislavou a Viedňou. Výsledkom je kvalitnejšie a častejšie spojenie a denne je k dispozícii až 38 spojov vrátane nových ranných a večerných vlakov kategórie REX.

„Nová trať je rýchla, bezpečná a moderná — presne to, čo očakávame od modernej železnice. Obnovenie priameho spojenia z Hlavnej stanice do Viedne je veľkým krokom vpred. Cesta vlakom je teraz rýchlejšia ako autom, čo by mohlo prilákať množstvo nových cestujúcich,“ uviedol ešte počas otvorenia minister dopravy Jozef Ráž.

Peter Helexa, generálny riaditeľ ZSSK, doplnil, že Rakúsko dlhodobo patrí medzi tri najvýznamnejšie destinácie v medzinárodnej doprave. *„Ročne do Viedne prepravíme viac ako milión cestujúcich. Aj počas výluky sme zabezpečovali stabilnú mobilitu spojmi cez Kittsee. Teraz sa vraciame na modernizovanú trať, ktorá opäť zvyšuje kvalitu našich služieb,“* povedal.

Zvýšenú kapacitu privítalo aj ZSSK CARGO, ktoré počas výluky smerovalo nákladné vlaky výlučne cez prechodovú stanicu Bratislava/Petržalka — Kittsee. „Otvorením tohto priechodu cez Marchegg sa zvýši kapacita nákladnej dopravy do Rakúska a pribudla alternatíva, ktorá chýbala pri nemožnosti prepravovať nákladné vlaky cez Petržalku v prípade mimoriadnych situácií a iných obmedzení v bratislavskom uzle,“ doplnil generálny riaditeľ ZSSK CARGO Jaroslav Daniška.

Výstavbu výrazne ovplyvnilo viacero nepredvídaných faktorov. Prvým bola prítomnosť zákonom chránených živočíchov priamo na stavbe, keďže trať prechádza územím NATURA 2000 so štvrtým stupňom ochrany. Práce museli byť opakovane prerušované a harmonogram upravovaný tak, aby boli zabezpečené podmienky na bezpečný presun živočíchov v súlade s ich hniezdnymi cyklami.

Ďalším závažným faktorom boli povodne v apríli a septembri 2024, ktoré zaplavili časti staveniska a poškodili techniku. Septembrové záplavy s hladinou až do výšky 5 metrov si vyžiadali úplné prerušenie prác na dva mesiace. Pohyb ťažkej techniky po už upravenej zemnej pláni by zároveň znamenal riziko jej poškodenia, čo by prinieslo ďalšie zdržania aj finančné náklady.

Tretím komplikujúcim prvkom bol technicko-statický stav mosta cez rieku Morava. Počas prác boli objavené nezdokumentované zásahy z druhej svetovej vojny. Išlo o podzemný bunker prepojený s jedným z mostných

pilierov prostredníctvom tunela vedeného rímsami mosta. Zároveň bolo v hornej časti pilierov objavené betónové zosilnenie v spojoch klenieb, ktoré takisto s veľkou pravdepodobnosťou pochádzalo z rovnakého obdobia. Keďže deštruktívne metódy spôsobovali silné dynamické otrasy, ktoré mohli narušiť statiku mosta a celistvosť mostných klenieb, bolo potrebné vykonať dodatočné geotechnické prieskumy a upraviť projektovú dokumentáciu.

Trať pripravená na ďalší rozvoj

Konečná cena diela k 6. októbru 2025 dosiahla 11,34 milióna eur. Podľa generálneho riaditeľa ŽSR Ivana Bednárika projekt potvrdil potrebu ďalšieho zvyšovania kapacity v danom úseku. „Dôležitosť zelektifikovania tejto trate si uvedomuje celá Európa, ďakujem Slovenskej republike, že k nej došlo. Nie je to len o rýchlíkoch medzi dvomi metropolami, ale výrazne sa zapisujeme do potenciálu cargo kapacít. Ako zvyčajne, pri infraštruktúrnych stavbách spĺňame požiadavku trhu, avšak už dnes vieme, že len sčasti. Preto si v ŽSR uvedomujeme, že ďalšia fáza zvyšovania kapacity, a to projekt zdvojnásobenia, je nevyhnutná. Máme vlastnú skúsenosť v danom mieste, aby sme vedeli triezvejšie pripraviť aj túto investíciu.“

Elektrifikovaná trať medzi Devínskou Novou Vsou a Marcheggom tak od októbra 2025 slúži nielen ako dôležitá spojka medzi dvoma hlavnými mestami, ale aj ako moderný a ekologický dopravný koridor s významným potenciálom pre budúci rozvoj osobnej a nákladnej dopravy.





Z histórie tatranských železníc (4. časť)

Od lanovky na Lomnický štít po modernizáciu trate

V predchádzajúcej časti nášho seriálu sme sa venovali zrodu tatranskej elektrickej železnice. Tentoraz sa pozrieme na výstavbu ikonickej lanovky na Lomnický štít a na modernizačné práce, ktoré po druhej svetovej vojne zásadne ovplyvnili železničnú dopravu v oblasti Tatier.

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

Lanovka, ktorá ohromila svet

Hlavným iniciátorom stavby lanovky bol Juraj Országh, vtedajší riaditeľ kúpeľov v Tatranskej Lomnici. Výstavba si vyžiadala nemalé investičné náklady, až 32 miliónov korún. Po jej dokončení patrila medzi technické skvosty svojich čias a držala svetové prvenstvo medzi osobnými visutými lanovkami až do roku 1958, keď ju predstihla francúzska lanovka Chamonix — Aiguille du Midi.

Lanovka pozostávala z dvoch samostatných úsekov. Prvý viedol z Tatranskej Lomnice na Skalnaté pleso, druhý pokračoval až na Lomnický štít. Celková dĺžka oboch úsekov dosahovala takmer 5,7 kilometra, pričom kabíny prekonávali výškový rozdiel viac ako 1 700 metrov. Najväčšia výška kabíny nad zemou bola 240 metrov a maximálne stúpanie až 800 ‰. Skalnatá dolina sa vďaka výstavbe lanovky stala dôležitým centrom elektrickej energie pre celý tatranský región.

Tatry počas Slovenského národného povstania

Aj vysokohorský región sa zapísal do dejín Slovenského národného povstania. Od augusta 1944 až do oslobodenia v januári 1945 sa vo Vysokých Tatrách odohrávali ťažké boje medzi partizánmi oddielu Vysoké Tatry, ktorý viedol sovietsky kapitán Vasil' M. Achmadulin, a hitlerovskými vojskami.

Partizáni pôsobili nielen v osadách ako Štrbské Pleso či Starý Smokovec, ale aj v podtatranských lesoch. Ich činnosť bola zameraná na sabotáže, prerušenie spojenia a útoky na nepriateľské kolóny. Počas vojny v tatranskom priestore zahynulo mnoho hrdinov vrátane posádky lietadla Douglas 2, ktoré havarovalo v októbri 1944 pri Zadnom Gerlachu.

Modernizácia po roku 1945

Vojnové udalosti zasiahli tatranskú oblasť len okrajovo, a preto mohla byť železničná doprava po oslobodení pomerne rýchlo obnovená. Od roku 1949 sa trate v oblasti Tatier stali súčasťou Československých štátnych dráh.

Najväčší skok vpred prišiel v rokoch 1955 — 1956, keď došlo k elektrifikácii hlavnej železničnej trate. Modernizovali sa zabezpečovacie zariadenia, návěstidlá aj vozový park. Parné rušne postupne nahradila motorová a elektrická trakcia. Posledný parný rušeň v tatranskej oblasti bol vyradený v roku 1969.

Tatranské elektrické železnice a nové vozne

Významné zmeny nastali aj na tratiach TEŽ, predovšetkým v 60. rokoch, ako súčasť príprav na Majstrovstvá sveta v severskom lyžovaní v roku 1970. Vybudovali sa nové výhybne, predĺžili koľaje a zmodernizovalo trakčné vedenie. Od roku 1969 sa tatranskými koľajami preháňali nové trojdielne elektrické jednotky radu EMU 89.0 z vagónky Tatra Smíchov, ktoré sa stali na určité obdobie ikonou Tatier.

Nová pozemná lanovka na Hrebienok

Osobitnou kapitolou povojnovej modernizácie bola rekonštrukcia pozemnej lanovky Starý Smokovec — Hrebienok. Pôvodné vozne z roku 1908 už kapacitne ani technicky nevyhovovali, preto bola v roku 1967 uvedená do prevádzky nová lanovka s moderným talianskym technologickým zariadením od firmy Ceretti-Tanfani z Milána.

Železnice bezpečnejšie ako vlani

Zo Správy o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a ochrane pred požiarmi v sieti ŽSR za 1. polrok 2025, ktorú pravidelne predkladá Odbor inšpekcie (O440), vyplýva, že Železnice Slovenskej republiky evidujú 240 sledovaných udalostí, z toho 137 nehôd (51 vážnych nehôd, 23 menších nehôd, 63 incidentov). Z celkovej vzniknutej škody vyčíslennej vo výške 2 067 414 eur pri všetkých sledovaných udalostiach dosiahla škoda na zariadeniach ŽSR výšku 357 313 eur.

AUTOR: Denis Dymo

BRATISLAVA — V prvom polroku 2025 ŽSR evidujú 51 vážnych nehôd, čo je v porovnaní s prvým polrokom 2024 o štyri menej. V sledovanom období z toho evidujú dve nehody na priecestí a zranenie osoby spôsobené pohybom koľajového vozidla evidujú v počte 49, čo je o dve menej ako v prvom polroku 2024.

Čo sa týka menších nehôd, ŽSR evidujú 23 menších nehôd, teda o 19 menších nehôd menej ako v rovnakom období minulého roka. V prvom polroku 2025 sme zaznamenali 3 zrážky vlaku, 7 nehôd na priecestí, jeden požiar koľajového vozidla, jedenásťkrát pohyb koľajového vozidla spôsobil zranenie osoby a jednu inú nehodu.

V prvom polroku 2025 vzniklo pri vážnych nehodách meškание 1142 osobných vlakov v celkovom trvaní 15 533 minút, čo je nárast počtu vlakov oproti prvému polroku 2024, keď sme evidovali meškание 497 osobných vlakov, ale zároveň pokles v celkovom trvaní meškání, keď sme v prvom polroku 2024 evidovali meškание v počte 22 823 minút. Pri menších nehodách sme zaznamenali meškание 93 osobných vlakov v trvaní 4 835 minút. V porovnaní s prvým polrokom 2024 evidujeme nižší počet vlakov, ktoré meškali, a zároveň aj nižšie celkové trvanie meškания vlakov, keďže v dôsledku menších nehôd meškalo v rovnakom období minulého roka 326 vlakov v trvaní 6 247 minút.

Až 49 z celkového počtu 51 vážnych nehôd v prvom polroku 2025, čiže 96 %, zaviniili cudzie osoby. Pri dvoch nehodách, čiže 4 % z celkového počtu, je zodpovednosť pripísaná ZSSK CARGO. Pri menších nehodách evidujeme 61 % nehôd zavinených cudzími osobami, po 17 % nehôd

bolo zavinených zhodne cestným vozidlom a ŽSR. Dopravca je zodpovedný za vznik 4 % menších nehôd.

Positívnu správou je, že počet dokonaných samovrážd v sieti ŽSR toto sledované obdobie mierne klesol. Kým v prvom polroku 2024 sme evidovali 53 smrteľných zranení (z toho 37 samovrážd), tak v prvom polroku 2025 zaznamenávame 49 smrteľných zranení (z toho 35 samovrážd). V tejto štatistike nie sú uvedené úrazy vzniknuté pri nehodách na priecestí, tie sú samostatne vyhodnocované v štatistikách „nehodovosť na priecestiach“.

V oblasti nehôd na priecestí sme síce zaznamenali výrazný pokles, ale ten bol čiastočne spôsobený aj zmenou podmienok kategorizácie nehôd po zmene zákona o dráhach v roku 2024, ktorý určil potrebnú škodu na kategorizáciu nehody z 2 660 eur na 20 000 eur, čo v konečnom dôsledku síce znamenalo pokles počtu nehôd, ale zároveň nárast počtu ostatných udalostí. Za prvý polrok 2025 bolo zaznamenaných celkovo 9 nehôd, z ktorých 7 bolo menších nehôd kategórie B3 (v predchádzajúcom období 18 prípadov) a 2 vážne nehody kategórie A3 (v predchádzajúcom období 4 prípady). Zodpovednosť za vznik týchto nehôd bola vo všetkých prípadoch pripísaná užívateľom železničných priecestí (vodičom cestných vozidiel, cyklistom a chodcom). Na pasívnych priecestiach zabezpečených dopravnými značkami boli zaevidované 2 nehody, na aktívnych priecestiach spolu 7 nehôd. Pri nehodách na priecestiach boli usmrtené 2 osoby (o 10 osôb menej ako v predchádzajúcom období) a ťažko zranených bolo 5 osôb (o 6 osôb menej ako v predchádzajúcom období).

Vážne nehody

51x

Zranenie osoby spôsobené pohybom koľajového vozidla 49x

Nehody na priecestí 2x

Menšie nehody

23x

Zrážka vlaku 1x

Vykoľajenie vlaku 0x

Nehoda na priecestí 7x

Požiar koľajového vozidla 1x

Zranenie osoby spôsobené pohybom koľajového vozidla 11x

Požiar koľajového vozidla 1x

Meškание vlaku pri vážnej nehode

Osobné vlaky
1 142x (15 533 min.)

Nákladné vlaky
48x (6 152 min.)

Meškание vlaku pri menšej nehode

Osobné vlaky
93x (4 835 min.)

Nákladné vlaky
7x (1 175 min.)

Smrteľné zranenie

49x

Samovraždy
35x

Celková vzniknutá škoda

2 067 414 eur

Škoda na zariadeniach ŽSR
357 313 eur



Stanica vo Vrútkach prejde veľkou premenou

Budova železničnej stanice vo Vrútkach sa v najbližších mesiacoch výrazne zmení. Železnice Slovenskej republiky začiatkom septembra odovzdali stavenisko zhotoviteľovi a spustili tak rok trvajúcu rekonštrukciu.

AUTOR & SNÍMKA: Denis Dymo

VRÚTKY — Hoci cestujúcich čakajú menšie obmedzenia v priestoroch haly a sociálnych zariadení, doprava obmedzená nebude. Bezpečnosť zostáva plne zachovaná a komfort bude po ukončení prác výrazne vyšší.

„Rekonštrukcia stanice vo Vrútkach je ďalšou z plánovaných rekonštrukcií, ktorých cieľom je nielen zmodernizovať, ale predovšetkým zabezpečiť potrebný komfort pre cestujúcich. Mysleli sme aj na imobilných cestujúcich, v pláne je vybudovať bezbariérový prístup k pokladnici či na toalety. Okrem toho je potrebná obnova fasády, strešnej krytiny, dažďových žlabov a podobne,“ povedal minister dopravy SR Jozef Ráž.

Súčasťou projektu bude aj nový kamerový systém, ktorý zvýši bezpečnosť a obmedzí vandalizmus. *„V novom projekte pribudne aj moderný kamerový systém, ktorý výrazne zlepší bezpečnosť. Celkovo ide o zvýšenie komfortu pre našich zákazníkov, a to sú nakoniec cestujúci,“* uviedol generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík. Okrem samotnej výpravnej budovy sa opraví aj objekty na Železničnej ulici č. 12 — známa „stará pošta“ a sklad.

Čo všetko sa zmení?

- pribudne hlasový a vizuálny informačný systém (HAVIS),
- cestujúci získajú bezbariérový prístup k pokladnici, čakárni aj na prvé nástupište,
- zrekonštruujú sa toalety vrátane WC na Euroklúč,
- obnovia sa fasáda, strecha a dažďové žľaby,
- pribudnú nové značenia a piktogramy,
- nad hlavným vstupom bude ochranné zastrešenie,
- odstránia sa staré káble a zmodernizuje sa bleskozvod.

Celková zmluvná cena rekonštrukcie je 2,179 milióna eur. Projekt realizuje spoločnosť STRABAG Property and Facility Services a ukončiť práce plánujeme do jesene 2026.



Sezónu v Železničnom múzeu ukončili oslavy výročia konskej železnice

Záver múzejnej sezóny v Železničnom múzeu Slovenskej republiky v starom rušňovom depe Bratislava východ sa niesol v znamení histórie, nostalgie a pary.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Klára Pešková

BRATISLAVA — Tradičné podujatie Ukončenie sezóny, ktoré sa uskutočnilo v sobotu 11. októbra 2025, bolo tento rok výnimočné. Návštevníci si pripomenuli hneď dve významné jubileá: 185 rokov od spustenia prevádzky na úseku Bratislava — Svätý Jur a 180 rokov od otvorenia trate Pezinok — Cífer, niekdajšej konskej železnice, prvej svojho druhu na území dnešného Slovenska.

Najväčším lákadlom dňa bola jazda výročného historického parného vlaku s drevenými vozňami 3. triedy, ktorý potiahol legendárny parný rušeň 555.3008 „*Mazutka*“. Vlak vyrazil ráno z bratislavskej hlavnej stanice do Trnavy, odkiaľ sa po krátkej prestávke vrátil späť cez areál múzea. Počas dňa sa na koľaje vydali aj historické motorové vlaky vedené vozňom M 286.0018 „*Túlavá*“, ktoré premávali na trasách do Petržalky, na hlavnú stanicu či späť do múzea.

Návštevníci si mohli užiť jazdy historickými vlakmi, vozenie na stanovišti parného rušňa, drezinové jazdy, ako aj prehliadky múzea so sprievodcom. O obdiv sa uchádzali modelové koľajiská OZ Vláčikovo a Klubu železničných modelárov Bratislava, nechýbal predaj reklamných predmetov ŽSR a výstava železničných artefaktov a zariadení.

Príbeh konskej železnice

Súčasnou programom bolo aj pripomenutie histórie konskej železnice medzi Bratislavou a Trnavou,

jedného z prvých železničných projektov v Uhorsku. Jej vznik siaha do roku 1836, keď sa skupina šľachticov a veľkostatkárov vedená barónom Walterskirchenom rozhodla vybudovať železnicu na prepravu poľnohospodárskych produktov z malokarpatských miest do Bratislavy. Prevádzka na prvom úseku Bratislava — Svätý Jur bola spustená 4. októbra 1840 a trať do Trnavy dokončená v roku 1846.

Tohtoročné ukončenie sezóny sa stretlo s veľkým záujmom verejnosti. Areál múzea počas dňa navštívili stovky ľudí, pričom mnohí sa na Rendez vracali už tradične. Atmosféra bola priateľská a plná nadšenia, o čom svedčili aj úsmevy detí sledujúcich odchody parného vlaku či záujem železničných nadšencov o informácie o vystavených exponátoch.

Organizátori si pochvalovali vysokú návštevnosť, bezproblémový priebeh aj priaznivé počasie, ktoré prispelo k vydarenému záveru múzejnej sezóny. Aj po mnohých rokoch si toto podujatie udržiava svoj jedinečný charakter a stále láka nových fanúšikov železníc.

Ukončenie sezóny v Železničnom múzeu SR sa opäť potvrdilo ako udalosť, ktorá spája všetkých, ktorým železnica prirástla k srdcu. Deň plný pary, histórie a nostalgie tak dôstojne uzavrel múzejnú sezónu 2025 a v Železničnom múzeu sa už spúšťajú prípravy na novú sezónu 2026.



Digitalizácia, interoperabilita a ľudia

Kľúč k budúcnosti železníc

Medzinárodná konferencia v Jasnej spojila 147 odborníkov z deviatich krajín Európy, ktorí diskutovali o budúcnosti železníc v kontexte digitalizácie, automatizácie a interoperability. ŽSR zohrali významnú úlohu pri hľadaní riešení, ktoré majú zabezpečiť modernizáciu, efektívne financovanie a rozvoj ľudského kapitálu v železničnom sektore.

AUTOR: Jozef Gašparík, UNIZA, SNÍMKA: Petra Lániková

JASNÁ — Od 7. do 9. októbra 2025 sa v Jasnej uskutočnil 13. ročník medzinárodnej konferencie Horizonty železničnej dopravy, ktorá sa za roky svojho trvania stala jedným z najvýznamnejších odborných fór v oblasti železničnej dopravy v strednej Európe. Organizátorom bola Katedra železničnej dopravy Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline, v spolupráci s Asociáciou železničných dopravcov Slovenska (AROS) a s podporou partnerov METRANS, Railway Transport International (RTI), Železníc Slovenskej republiky a ďalších významných hráčov železničného sektora. Na konferencii sa stretlo 147 odborníkov z deviatich krajín Európy, a to z Nemecka, Francúzska, Belgicka, Poľska, Maďarska, Srbska, Chorvátska, Česka a Slovenska. Diskutovalo sa o tom, ako zvládnuť prechod železníc do éry digitalizácie, automatizácie a novej generácie odborníkov.

Železnice ako moderný a interoperabilný systém

Témou ročníka bola automatizácia a digitalizácia v kontexte interoperability železničného systému. Vystúpenia odborníkov z praxe a akademického prostredia sa zamerali na implementáciu kľúčových európskych štandardov, akými sú ETCS, digitálne automatické spriahadlo (DAC) a digitálne dvojča infraštruktúry, ktoré majú zásadne zmeniť spôsob, akým sa v Európe plánuje, riadi a monitoruje železničná doprava.

Diskusie sa niesli v duchu hľadania rovnováhy medzi technickými inováciami, legislatívnym rámcom a praktickými možnosťami dopravcov a manažérov infraštruktúry. Zazneli aj príspevky venované Zákonom o národnej dopravnej infraštruktúre (ZONDI), ktorý má priniesť stabilné a dlhodobé financovanie rozvoja dopravnej siete.

Silné zastúpenie Železníc Slovenskej republiky

Významné zastúpenie na konferencii mali ŽSR, nielen ako partner, ale aj ako aktívny účastník diskusií. Generálny riaditeľ Ivan Bednárík predstavil víziu modernizácie a digitalizácie infraštruktúry, pričom zdôraznil potrebu efektívneho využívania európskych fondov a koordinácie investícií v rámci siete TEN-T. Odborné príspevky doplnili aj ďalší predstavitelia ŽSR, najmä Miroslav Garaj, riaditeľ odboru stratégie, ktorý sa zamerával na dlhodobé plánovanie rozvoja siete a interoperabilitu v cezhraničných úsekoch. „Digitalizácia je nielen technologická, ale aj organizačná zmena. Vyžaduje si úzku spoluprácu s dopravcami, školami a dodávateľmi technológií,“ zdôraznil Ivan Bednárík v kontexte rozvoja železničného sektora v EÚ. Zároveň zdôraznil potrebu stability financovania železničnej infraštruktúry a v diskusii poukázal na aktuálne zníženie konkurencieschopnosti nákladnej železničnej dopravy v priestore EÚ v dôsledku viacerých faktorov medzinárodnej politiky a nárastu cien trakčnej energie.

Účastníci konferencie sa zhodli, že budúcnosť železníc stojí na troch pilieroch:

1. stabilné a viaczdrojové financovanie,
2. digitalizácia a automatizácia procesov,
3. rozvoj ľudského kapitálu a príprava novej generácie odborníkov.

Slovensko má podľa odborníkov jedinečnú príležitosť využiť svoje postavenie v európskej dopravnej sieti a stať sa lídrom digitalizácie a interoperability železníc v strednej Európe. Konferencia Horizonty železničnej dopravy 2025 opäť potvrdila, že spolupráca medzi Žilinskou univerzitou, AROS a ŽSR prináša konkrétne výsledky od výmeny skúseností až po formulovanie návrhov, ktoré môžu ovplyvniť budúcnosť slovenských železníc. Odborné fórum sa stalo miestom, kde sa stretli technológie, stratégia a ľudia s vášňou pre železnicu, s cieľom posunúť ju ďalej do éry moderného, bezpečného a ekologického dopravného systému.

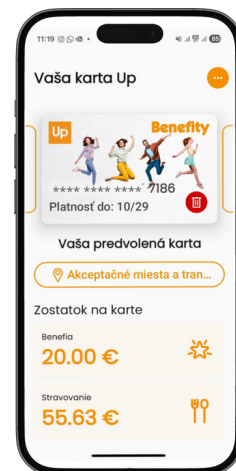
Váš príspevok na stravovanie sa s kartou Up mení na skutočný benefit výhodný, prehľadný a zábavný.

Klub Up. Objavujte pravidelné špeciálne ponuky a bonusy. **Plná peňaženka.** Ako člen Klubu Up získavate automaticky VIP cashback – až o 10 % viac z každého nákupu. **Súťaže.** Vyhraďte atraktívne ceny a kredity! Sledujte naše pravidelné súťaže na Facebooku.

Všetko pod palcom

- **Hmatateľný benefit** oddelený od mzdy, jasný prehľad o výdavkoch na stravovanie
- **Okamžité informácie o nabití a platbách** v Zákazníckej zóne alebo v platobnej aplikácii
- **Presná platba** bez hotovosti, platby už od 0,01 €

UŽ MÁTE SVOJU APKU UPKARTA?
PLÁŤTE RÝCHLO A POHODLNE MOBILOM.



Up Déjeť
by Upcoo

**ZÍSKAJTE VIAC
AKO LEN OBED
S KARTOU UP**





Blondínka sa vezie taxíkom. Pri vystúpení sa pýta: - Koľko platím? - 8 eur. - ... tajnička.				Pomôcky: aba, ars, elk, tela	literárne dielo vydané tlačou	oáza, po česky	London Symphony Orchestra	a podobne (skr.)	zadná časť chodidla	zotala	Pomôcky: anker, avo, Ploc, toka	citoslovce beďákania	1	vyhynutý kočovník	
				náhle ochabnutie organizmu								ťažné žrde na vozoch			
				4								úkaz ktorým smerom			
				Imperial Ser- vice Order turecký důstojník					tým spôsobom klobúk (nár.)				EČV okr. Malacky jeden z rodičov		
Jozef Vysočani	otáčal	3	citoslovce pochopenia chomítá useň			nádoba na atrament valcovitá nádoba									
písmeno gréckej abecedy					zvrtné zámeno minerál			prvý človek mongolský pastier					druh obilniny		
trestala bitkou					žiadne množstvo mýtny poplatok				vládca emirátu neskrotene						
365 dní				muž.meno (8.6.) prijímaj tekutinu						beduínsky plášť počíta					
Adult Education			poľná burina pracovné rokovanie			francúz. šľachtic vznášal sa v povetrí					kým oráči (zastar.)				
cupotal							obličaj čes.skokan na lyžiach					časť mužského oblečenia	britská objemová jednotka		
nemocnič. oddelenie			Jozef, po rusky športový úbor					mláďza prízvuk							
anglický šľachtický titul				riedke tkanivo Strana mad.koalície					sídlo v Bolívií mena Macaa						
Pomôcky: akút, Aten, pair	EČV okr. Stropkov	umenie (kniž.) erbium (zn.)			dámsky klobúčik predložka (poza)					Access Se- curity Key arabský člen					
2															
pukal							stredoveká strieborná minca								

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
 Krížovka z minulého čísla: „... stopy, ktoré nikdy nezmiznú.“ Výhercovia: Bohumil B., Ľubomír G., Ivan M.

Železničari predstavili deťom v materskej škole dopravné povolania ŽSR

Zamestnankyne zo Sekcie riadenia dopravy, z Oblastného riaditeľstva Košice, navštívili koncom septembra Materskú školu v Krompachoch, kde deťom hravou a pútavou formou predstavili prácu železničiarov, najmä povolanie výpravcu.

AUTOR: (red), SNÍMKA: archív MŠ Krompachy

KROMPACHY — Deti sa dozvedeli o každodennej práci na železnici, dôležitosti bezpečnosti a zaujímavostiach z dopravného sveta. Súčasťou podujatia boli aj drobné darčeky a knihy, ktoré malých škôlkarov potešili. Podujatie malo pozitívny ohlas nielen medzi deťmi, ale aj pedagógmi. Tí ocenili najmä profesionálny, ale zároveň detský zrozumiteľný výklad a celkové

vedenie aktivity, ktorá obohatila výchovno-vzdelávací proces. Aj takéto iniciatívy našich zamestnancov sú príkladom toho, ako môžeme spoločne budovať pozitívny obraz nášho povolania už u najmladšej generácie a vzbudiť v nej záujem o budúcu kariéru na železnici. Touto cestou našim kolegyniam ďakujeme za ochotu nájsť si čas aj pre túto neobvyklú aktivitu.

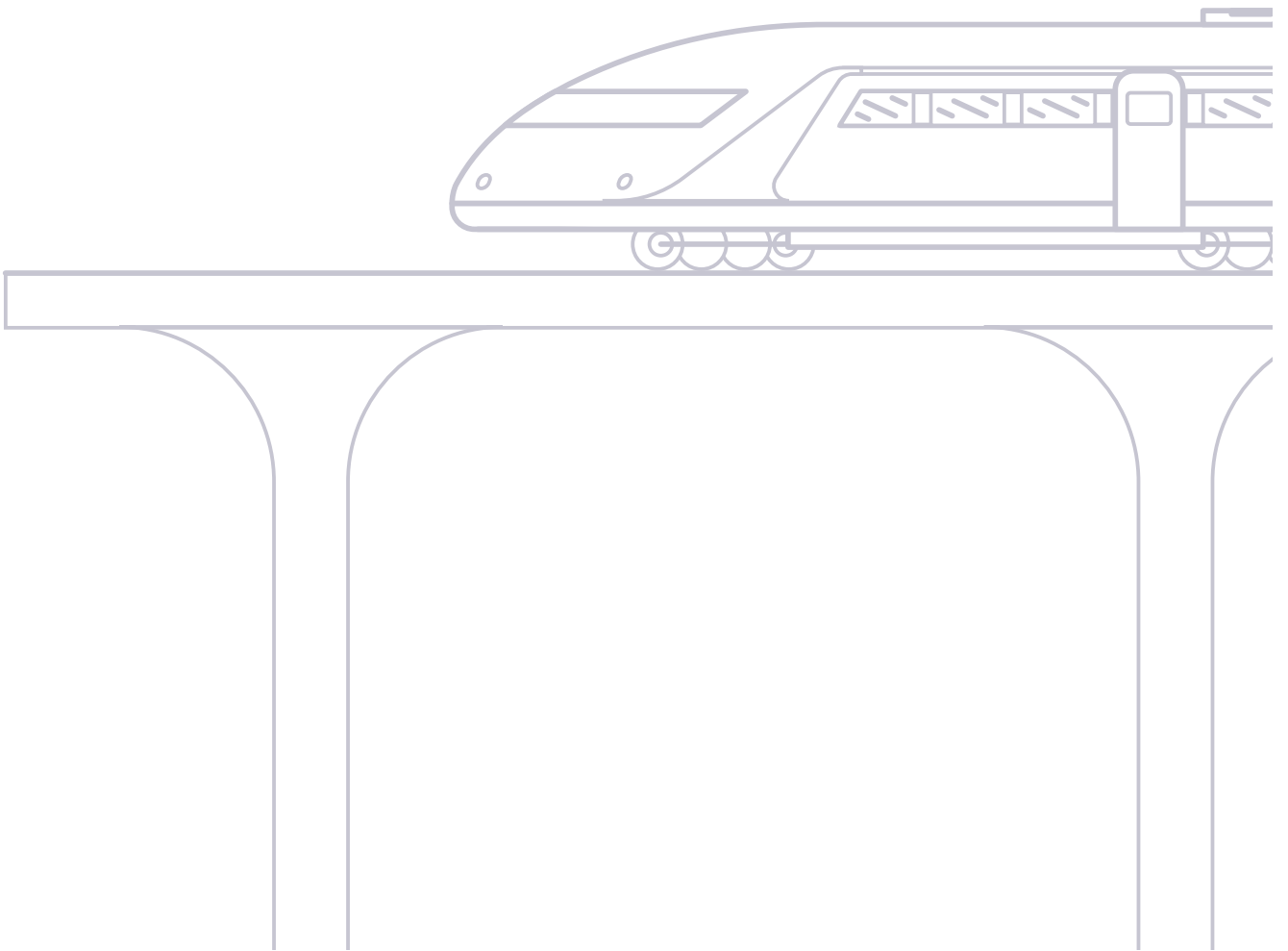
Podporujeme štúdium dopravy a hľadáme nové talenty

Začiatkom októbra sa Železnice Slovenskej republiky zúčastnili na troch podujatiach zameraných na vzdelávanie a kariérne príležitosti.

AUTOR & SNÍMKA: Denis Dymo

BRATISLAVA/TRNAVA — Vo štvrtok 2. októbra sme sa zúčastnili rovno na dvoch podujatiach — Študuj dopravu a Kam na strednú v Trnave a v stredu 8. októbra sme náš stánok predstavili na Kariéra EXPO v Bratislave. Naše zástupkyne

žiakom a návštevníkom priblížili možnosti štúdia dopravných odborov, profesie na železnici aj výhody práce v stabilnej štátnej organizácii. Účasť na týchto akciách prispieva k pozitívnemu vnímaniu železníc a pomáha nám osloviť budúcich kolegov.



ZA SKVELOU FIRMOU STOJA SKVELÍ

L'UDIA



**Minulý rok sme boli v TOP 3,
pod'me to spolu dokázať znova!**

Hlasujte za ŽSR v ankete Najzamestnávateľ 2025
a ukážme, že za naším úspechom stoja skvelí ľudia.