

34. ročník — január 2026
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

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: Tlač a distribúcia: ZimPress, spol. s r. o., Squarebizz — Hala G, 7470, 841 07 Bratislava — DNV

NA OBÁLKE: Nasvietený Chmarošský viadukt pri Telgárte.

TITULNÁ FOTOGRAFIA: Hotel Mamut Poprad





Vážené kolegyně, vážení kolegovia,

na prahu nového roka 2026 by som sa vám chcel úprimne poďakovať za vašu prácu, nasadenie a profesionalitu, ktorú ste prejavovali počas celého uplynulého roka. Bol to rok, ktorý nás všetkých preveril – odborne, ľudsky aj organizačne. Patril medzi najnáročnejšie obdobia za posledných 15 rokov.

Čelili sme zásadným zmenám a rozhodnutiam, ktoré neboli jednoduché, ani populárne. Vedenie spoločnosti som prevzal v čase 4. vlny hromadného prepúšťania, ktoré sa dotklo mnohých našich kolegov a kolegyň. Ako železničiar si uvedomujem, že tento proces bol nepríjemný, emocionálne náročný a zanechal stopu na všetkých našich pracoviskách.

Napriek tomu, že bezpečnosť je prvoradou prioritou nás všetkých, došlo v krátkom slede po sebe k dvom nešťastným nehodovým udalostiam, zrážkam vlakov v stanici Pezinok a vo výhybni Tunel. Spustila sa lavínová diskusia o bezpečnosti a funkčnosti systému železničnej dopravy, ktorá je síce na mieste, avšak častokrát prerástla do osobných útokov s potlačou odbornosti a znalosti danej problematiky. Vždy budem vyzdvihovať význam ostražiteľnosti, profesionality, odbornosti a zodpovednosti pri každodennom výkone práce železničiara. To platí bez ohľadu na to, či ste po našom „dopravák, návestný, oznamovák, traťovák, elektrikár“.

Napriek všetkému sa nám v roku 2025 podarilo dosiahnuť aj významné úspechy. Udržali sme bezpečnú a spoľahlivú prevádzkyschopnosť železničnej infraštruktúry, odstraňovali sme infraštruktúrne obmedzenia, pokračovali v modernizácii tratí, elektrifikácii a zavádzaní nových technológií. Inými slovami to bol jeden z historických rokov v objeme investícií takmer 652 miliónov eur, ako aj v počte realizovaných projektov.

Budme preto na seba prísni, no aj zdravo hrdí. Máme sa čím pochváliť. Podarilo sa nám posilniť spoluprácu s partnermi a dokázať, že železnice stoja na ľuďoch, ktorí vedia zabráť aj v ťažkých časoch, a to nás posúvalo vpred. Výsledkom našej spoločnej práce tak bolo aj schválenie dofinancovania finančných potrieb rokov 2024 a roka 2025.

Rok 2026 bude však v niečom iný, bude rokom konsolidácie verejných financií, a to sa dotkne aj našej spoločnosti. Je ho však potrebné vnímať aj ako rok stabilizácie, obnovy dôvery spoločnosti v železnice a plánovania ďalšieho rozvoja. Dňa 18. decembra 2025 bol správnou radou schválený východiskový dokument rozvoja – podniková Stratégia ŽSR. V nej je nastavené prierezové smerovanie podniku v oblastiach od znižovania odloženej údržby, cez modernizácie a zlepšovania parametrov tratí, rozvoja ľudských zdrojov, odstraňovania duplicit až po dosiahnutie ekonomickej stability. Čoskoro bude dostupná aj publikačná verzia.

Naším spoločným cieľom by malo byť to, aby Železnice Slovenskej republiky boli modernou, funkčnou a rešpektovanou inštitúciou. Jeden rok je na splnenie tohto cieľa málo, je však potrebné v niečom začať a v inom pokračovať. Dvere majú u mňa otvorené všetci, ktorí chcú s odhodlaním a pozitívnym nadhľadom ťahať za jeden železničiar sky povraz. Na zmysluplnú spoluprácu sa teším.

Na záver mi dovoľte zaželať vám i vašim blízkym pevné zdravie, šťastie, osobnú spokojnosť a pracovné úspechy.

Ďakujem vám a prajem úspešný rok 2026.

*Ing. Miroslav Garaj
Generálny riaditeľ ŽSR*

Obsah

- 03** Príhovor Generálneho riaditeľa
- 04** Modernizácia železničného úseku Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR je dokončená
- 08** Modernizácia úseku Váh – Varín – Strečno zvýši priepustnosť trate v okolí Žiliny
- 10** Rekonštrukcia úseku Hronský Beňadik – Nová Baňa priniesla vyššiu bezpečnosť aj komfort cestovania
- 11** Chmarošský viadukt sa v zime rozžiaril svetlami
- 12** Modernizácia stanice Zohor v plnom prúde
- 14** Keď sa Krupina spojila so svetom
- 16** Krádeže káblov ohrozujú bezpečnosť celej železnice
- 17** Rok 2025 v znamení modernizácie a rekordných investícií
- 18** Koľaje času: Keď sa železničná história mení na digitálny príbeh
- 20** Oznamy
- 21** Križovka
- 22** Poznáme víťaza súťaže o najkrajšiu vianočnú výzdobu pracovísk ŽSR
- 22** Tajomstvá železnice očami detí



Modernizácia železničného úseku Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR je dokončená

Železnice Slovenskej republiky úspešne dokončili modernizáciu koridoru štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), konkrétne v úseku Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR (2. fáza). Stavba bola 2. decembra 2025 uvedená do predčasného užívania. Cieľom projektu bolo zlepšenie technického stavu trate a jej prevádzkových parametrov.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Matej Pakanec

JANUÁR 2026



SVRČINOVEC — Železničná trať v katastrálnom území Svrčinovec prechádza náročným terénom s vysokými násypmi, so zárezmi a s hustým lesným porastom, čo výrazne komplikovalo prístup na stavenisko. Už od začiatku výstavby sa zhotoviteľ stretával s nepredvídateľnými prekážkami, ktoré nebolo možné v plnom rozsahu zohľadniť ani v projektovej dokumentácii.

V rámci projektu prebehla rozsiahla modernizácia oboch sekcií (A aj B), počas ktorej boli vybudované kompletne nový železničný zvršok a spodok, nové trakčné vedenie a všetky súvisiace prevádzkové zariadenia. Medzi najvýznamnejšie stavebné zásahy patria nové zárubné múry, výstavba viacerých priepustov a rekonštrukcia tých pôvodných. Súčasťou projektu bolo aj vybudovanie protihlukových stien, ktoré prispievajú k vyššiemu komfortu obyvateľov v dotknutých územiach.



PROLONGÁCIA ŽP PREBEHNE NESKÔR

Prolongácia železničných preukazov (ŽP) na rok 2026 prebehne v neskoršom termíne. O začiatku a trvaní prolongačného obdobia budete včas informovaní. ŽP prolongované na rok 2025 zostávajú platné do ukončenia prolongačného obdobia 2025 a budú uznávané aj na tratiach ČD. Podmienkou prolongácie ŽP na rok 2026 je vytvorenie zákaznickeho konta ZSSK. Bez zákaznickeho konta nebude možné ŽP na rok 2026 prolongovať. Zákaznicke konto je možné vytvoriť online na konto.zssk.sk alebo v pokladnici ZSSK.

SPRAVODAJSTVO

V sekcii A (Čadca – Svrčinovec (CEF) vznikla nová železničná zastávka Svrčinovec s dvomi nástupištami, ku ktorým vedú novovybudované prístupové komunikácie. Bezpečný pohyb cestujúcich zabezpečuje nová lávka pre peších a pohodlie dopĺňajú moderné prístrešky. Zrealizovala sa aj rozsiahla rekonštrukcia dvoch železničných mostov a výstavba ďalších dvoch, ktoré sú situované v novom trasovaní trate umožňujúcom rýchlosť do 120 km/h. Súčasťou sekcie je aj nový cestný most ponad rieku Čerňanka.

V sekcii B (Svrčinovec) (mimo) – štátna hranica SR/ČR (OPII a PSK) bolo zrekonštruované cestné podjazdové prepojenie do osady Kullovcí a uskutočnila sa stabilizácia zosuvu železničného násypu v úseku pred štátnou hranicou s Českou republikou.

Stavba pozostávala z dvoch častí, a to zo Sekcie A: Čadca – Svrčinovec a zo Sekcie B: Svrčinovec (mimo) – štátna hranica ČR/SR, ktorých zmluvná hodnota bola vo výške 65 882 867,12 eura. Uvedená suma bola na úseky A a B rozdelená nasledujúco: na úsek A - 41 796 140,68 eura a na úsek B 24 086 726,44 eura. Vzhľadom na charakter zmluvy, a to obsahujúcu valorizáciu cien, ale aj zmeny v projekte (komplikačie z hľadiska geológie), ktoré stavbu sprevádzali, dosiahli celkové zmluvné náklady sumu 92 294 702,78 eura. Financovanie bolo zabezpečené kombináciou CEF (Stavba A) OPII a PSK (Stavba B). Pôvodná lehota výstavby, ktorá bola určená na 25 mesiacov odo dňa odovzdania staveniska, z objektívnych príčin nebola dodržaná a lehota výstavby sa tak posunula na 40 mesiacov. Stavbu ako mnohé iné sprevádzalo niekoľko neočakávaných komplikácií.

Komplikovanosť stavebného diela a koniec myšiek diery

V úseku trate sa nachádzalo niekoľko pôvodných cestných podjazdov, často nazývaných pre svoju šírku a výšku aj ako tzv. myšie diery. Tieto podjazdy spájali miestne časti obce po oboch stranách koľajiska. Počas modernizácie sa niektoré podjazdy rekonštruovali a rozšírili, iné boli úplne nahradené novými, čo výrazne zlepšilo bezpečný a komfortný prístup obyvateľov na hlavnú cestu a do obce.

Jedným z najnáročnejších zásahov pri cestných podjazdoch bola výstavba nového cestného podjazdu do osady Kullovcí vedľa koľaje č. 1. Železničná trať nad pôvodným podjazdom sa nachádzala na vysokom násype, preto bol

v rámci modernizačných prác navrhnutý nový železničný most, po ktorom sa pôvodný podjazd plánoval zbúrať. Výstavba prebiehala etapovo, pričom prístup do osady bol postupne obmedzovaný, vždy však s ohľadom na bezpečnosť a priechodnosť pre obyvateľov.

Ďalším zásadným problémom pôvodného cestného podjazdu bola jeho nedostatočná výška, ktorá dlhodobo komplikovala prejazd vozidlám väčších rozmerov, najmä záchranným zložkám, ktoré sa neraz do osady dostávali s veľkými ťažkosťami. Pôvodná komunikácia niesla viditeľné stopy opakovaných opráv, najmä pre potrebu zabezpečiť odvodnenie. Každá nová vrstva asfaltu však znižovala už aj tak obmedzený prejazdny profil podjazdu, čím sa problém v čase iba prehlboval.

Keďže počas výstavby nového železničného mosta dochádzalo k postupným obmedzeniam prístupu a pôvodný podjazd bolo potrebné neskôr zbúrať, a rovnako nevyhnutné bolo zabezpečiť obyvateľom osady Kullovcí bezpečné a plynulé spojenie s hlavnou cestou. Železnice Slovenskej republiky preto ako investor pristúpili k vybudovaniu náhradnej komunikácie, ktorá počas celej realizácie stavby umožnila obyvateľom prístup do obce aj do okresného mesta bez prerušenia.



Miestne prekážky prepísali pôvodné riešenia projektu

Miestne podmienky, ako napríklad zastavanosť územia, zosuvné územie železničného násypu pod koľajou č. 2 či hustý lesný porast nad koľajou č. 1, neumožnili navrhnúť čo najkratšiu obchádzkovú trasu. Z tohto dôvodu bolo nevyhnutné využiť existujúcu lesnú cestu z hlavnej cesty, ktorej odbočka leží už za štátnou hranicou. Odtiaľ trasa pokračuje popod železničný most na českej strane a projektant ju navrhol tak, aby novovybudovaná komunikácia viedla súbežne s koľajou č. 1 a späť sa napojila na pôvodnú cestu z podjazdu do osady.

Projektant bol výrazne limitovaný zložitým terénom aj aktívnym zosuvným územím, čo sa muselo zohľadniť pri úpravách svahov nad aj pod komunikáciou. Samotnej výstavbe predchádzal výrub drevín, ktorý pôvodne nebol súčasťou projektu. Pri prípravných prácach sa navyše objavili rozsiahle nelegálne skládky dlhodobého ukladaného odpadu. Ich odstraňovanie predĺžilo realizáciu a spôsobilo zvýšené náklady, ktoré musel investor znášať napriek tomu, že odpad nepochádzal z činnosti ŽSR. Po čistiacich prácach a schválení projektovej dokumentácie pre náhradnú komunikáciu zhotoviteľ pristúpil k odstráneniu hustého porastu, pod ktorým sa nachádzali skládky komunálneho odpadu.

Aby sa mohlo pristúpiť k samotnej realizácii mostného objektu, bolo nevyhnutné zabezpečiť vyčistenie územia, počas ktorého zhotoviteľ vyviezol približne 8 735,42 tony odpadu, z čoho 4,42 t predstavoval odpad kategorizovaný ako nebezpečný. Odstránenie odpadu muselo prebehnúť v súlade s platnou legislatívou a environmentálnymi štandardmi, čo sa premietlo nielen do navýšenia nákladov, ale aj do predĺženia lehoty výstavby. K zdržaniu prišlo práve z dôvodu nutnosti dôkladného odstránenia nelegálnych skládok z dotknutého územia. Celkové náklady na likvidáciu týchto skládok v rámci výstavby 3. etapy dosiahli preto výšku 827 154,94 eura.

Nutnosť vybudovať náhradnú komunikáciu umocnil aj veľmi zlý technický stav mosta ponad Šlahorov potok, ktorý bol pôvodne zamýšľaný ako jediná prístupová cesta. Po jeho kontrole bolo jasné, že konštrukcia by opakovanú záťaž stavebných mechanizmov neunesla, a preto bolo potrebné zabezpečiť nové dočasné dopravné prepojenie do osady Kullovci.



Prístup do osady bol prioritou počas celej výstavby

Je potrebné zdôrazniť, že práce na novom podjazde prebiehali nepretržite tak, aby sa život v osade nezastavil ani na jediný deň. Prístup obyvateľov ani záchranných zložiek nebol nikdy ohrozený a pri každom čiastočnom obmedzení bol zhotoviteľ pripravený okamžite podjazd sprístupniť pre zásohové vozidlá. Ostatní obyvatelia využívali náhradnú komunikáciu, ktorá bola vybudovaná práve pre tieto situácie. Nezabúdalo sa ani na školákov, a každý deň mali zabezpečený odvoz aj dovoz dodávkou. Tieto mimoriadne opatrenia však so sebou priniesli aj výrazné finančné náklady. Dočasná komunikácia si vyžiadala investíciu vo výške 1 001 491,27 eura, z čoho len 30 876,24 eura tvorili inžinierska činnosť a projektová dokumentácia.

Výsledkom však je zásadné zlepšenie v podobe nového mosta, ktorý výrazne rozšíril a zvýšil prejazdne parametre podjazdu, čím sa zabezpečí bezpečný prechod osobnej, nákladnej aj dopravy pre záchranné zložky. Most bol odovzdaný do predčasného užívania 12. decembra 2025.



Modernizácia úseku Váh – Varín – Strečno zvýši priepustnosť trate v okolí Žiliny

Stavba financovaná z európskych zdrojov s podporou Nástroja na prepájanie Európy (CEF) prinesie nielen zlepšenie železničnej infraštruktúry, ale aj citel'né benefity pre cestujúcich, cyklistov a miestnych obyvateľ'ov. Celkové náklady projektu k dnešnému dňu dosiahli takmer 90 miliónov eur.

Autor: Lucia Lizáková, Snímka: Denis Dymo

VARÍN — Modernizácia železničného úseku Váh - Varín - Strečno bola nadväzujúcou investíciou zo stavby s názvom „ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“. Vykonané stavebné práce významne zvýšia technickú úroveň, bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy v danom území. Projekt financovaný z európskych zdrojov s podporou CEF zároveň prináša citel'né zlepšenie podmienok pre cestujúcich, cyklistov aj miestnych obyvateľ'ov.

Počas 42 mesiacov výstavby Železnice Slovenskej republiky spolu so zhotoviteľom, Združením pod Dubňom, kompletne zmodernizovali hlavné traťové koľaje, ktoré zahŕňali nový železničný zvršok a spodok, trakčné vedenie, oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia, nové podchody, cestný nadjazd a nový most ponad riečny koridor a protihlukové steny. Financovanie stavby k dnešnému dňu dosiahlo celkovú výšku nákladov v hodnote 89 987 718,11 eura.

„Tento projekt predstavuje dôležitý východiskový bod na prípravu nadväzujúcich rozvojových investícií, ktoré zvýšia kvalitu dopravnej infraštruktúry, podporia udržateľnú mobilitu a prispejú k rozvoju územia,“ vyzdvihla štátna tajomníčka MD SR Denisa Žiláková.

Zvýšenie kapacity a bezpečnosti dopravy v úseku Váh – Varín

Modernizácia zahŕňala obnovu železničného zvršku v traťovom úseku medzi Váhom a Varínom, kde boli obe hlavné koľaje upravené na navrhovanú rýchlosť do 160 km/h. Tým sa zvýšila kapacita trate a zlepšila plynulosť železničnej prevádzky. Súčasťou prác bolo aj zapojenie koľají č. 1D2, 3a a č. 1D22 v oblasti odbočky Váh.

Významným prínosom je výstavba nového cestného nadjazdu do terminálu intermodálnej prepravy, ktorý nahradil pôvodné železničné priecestie a výrazne zvýšil bezpečnosť cestnej aj železničnej dopravy. Pre peších a cyklistov boli vybudované nové bezkolízne prepojenia, ako napríklad most ponad riečny biokoridor a podchod, ktoré nadväzujú na existujúcu cyklotrasu v území.

Modernizácia nadviazala na zrealizované investície z minulosti

Úsek Žilina – Vrútky bol koncepčne rozdelený na dve na seba nadväzujúce etapy. Prvá etapa vychádzala z komplexnej rekonštrukcie železničného zvršku v úseku Varín – Vrútky, ktorá bola realizovaná v roku 2014, a zároveň určila rozsah ďalších potrebných stavebných zásahov. Druhá etapa predstavovala komplexnú modernizáciu železničnej zastávky a odbočky Varín v celom rozsahu od výhybky č. 4 až po plynulé napojenie na nadväzujúci modernizovaný úsek trate.

„Vzhľadom na zložité smerové pomery trate nebolo možné v celom úseku, konkrétne v časti úseku Strečno – Varín, dosiahnuť rýchlosť 160 km/h. Časť trate je preto prevádzkovaná s maximálnou rýchlosťou 110 km/h. Napriek tomu modernizácia priniesla výrazné zlepšenie technických parametrov trate aj prevádzkovej spoľahlivosti,“ vysvetlil generálny riaditeľ ŽSR Miroslav Garaj.

Na zastávke Varín vznikli dve nové nástupištia, ktoré nahradili pôvodné úrovňové sypané nástupištia.

Bezpečný prístup cestujúcich zabezpečuje aj nový podchod, zatiaľ čo komfort zvyšujú nielen moderné prístrešky, mobiliár, orientačný a audiovizuálny informačný systém, ale aj nové osvetlenie.

Súčasťou prác bola aj výstavba podchodu pre cyklistov v obci Varín, rekonštrukcia železničného mosta ponad rieku Varínka a vybudovanie nových technologických objektov pre moderné zabezpečovacie zariadenia. Tie sú nevyhnutné pre bezpečnú, spoľahlivú a efektívnu prevádzku železničnej dopravy.



Rekonštrukcia úseku Hronský Beňadik – Nová Baňa priniesla vyššiu bezpečnosť aj komfort cestovania

Železnice Slovenskej republiky úspešne ukončili rekonštrukciu železničného úseku Hronský Beňadik – Nová Baňa. Rozsiahla modernizácia dopravnej cesty zvýšila bezpečnosť a plynulosť prevádzky, odstránila rýchlostné obmedzenia a priniesla citeľné zlepšenie komfortu pre cestujúcich aj železničný personál.

AUTOR & SNÍMKA: Denis Dymo

HRONSKÝ BEŇADIK — Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) predstavili v piatok 19. decembra 2025 v Hronskom Beňadiku výsledky prác na stavbe „ŽST Hronský Beňadik – z. Tekovská Breznica – ŽST Nová Baňa, rekonštrukcia dopravnej cesty“. Cieľom projektu bolo komplexné zlepšenie technického stavu trate, zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy a skvalitnenie podmienok cestovania v tomto úseku.

Rekonštrukcia zahŕňala modernizáciu železničného zvršku a spodku, nástupíšť, výhybiek, priecestí, mostov a priepustov, ako aj obnovu trakčného vedenia, osvetlenia, rozvodov nízkeho a vysokého napätia či vybudovanie náhradného zdroja energie a transformačnej stanice. Súčasťou prác bolo aj nové staničné zabezpečovacie zariadenie a modernizácia oznamovacích a prenosových systémov. Zhotoviteľom stavby bola spoločnosť STRABAG. Pôvodná zmluvná cena diela predstavovala 37,44 milióna eur, pričom aktuálna cena je 39,67 milióna eur. K 1. decembru 2025 dosiahlo finančné plnenie viac ako 36,23 milióna eur.

Význam projektu potvrdili aj zástupcovia rezortu dopravy a vedenia ŽSR. Podľa štátnej tajomníčky Ministerstva dopravy SR Denisy Žilákovej modernizácia tohto úseku prispieva k vyššej bezpečnosti, spoľahlivosti a kvalite železničnej dopravy v regióne. Generálny riaditeľ ŽSR Miroslav Garaj zdôraznil, že ide o príklad komplexného riešenia

technického stavu trate s dlhodobými benefitmi pre prevádzku aj budúce náklady. Stavenisko bolo zhotoviteľovi odovzdané v auguste 2024. Pôvodná lehota výstavby 330 dní bola predĺžená o 90 dní z dôvodu nepredvídaných technických okolností, najmä nevyhovujúcej únosnosti podložia, potreby zvýšeného množstva drevnej hmoty a objavenia banskej štôlne pod koľajou v oblasti Novej Bane, ktorá si vyžiadala osobitné zabezpečenie.

Rekonštrukcia priniesla zvýšenie únosnosti železničného telesa, účinné odvodnenie a optimalizáciu smerového vedenia trate. V železničnej stanici Hronský Beňadik a na zastávke Tekovská Breznica boli zrekonštruované nástupišťia s výškou nástupnej hrany 550 mm nad temenom koľajníc vrátane prístupových komunikácií a osvetlenia. Súčasťou projektu boli aj modernizácia železničných priecestí, rekonštrukcia mostných objektov a zárubných múrov. V stanici Hronský Beňadik bolo vybudované nové elektronické staničné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie, ktoré zvyšuje bezpečnosť prevádzky a zároveň umožňuje úsporu obsluhujúceho personálu. Z trate bola zároveň odstránená nevyužívaná infraštruktúra bývalej výhybne Tekovská Breznica.

Realizáciou tejto stavby ŽSR pokračujú v systematickej modernizácii železničnej infraštruktúry s cieľom zvýšiť bezpečnosť, spoľahlivosť a atraktivitu železničnej dopravy na Slovensku.



Chmarošský viadukt sa v zime rozžiari svetlami

Chmarošský viadukt pri Telgárte je miestom, ktoré netreba železničiarom ani verejnosti zvlášť predstavovať. Ikonický oblúkový most pod majestátnou Kráľovou hoľou patrí medzi najkrajšie technické pamiatky Slovenska a už desaťročia je symbolom výnimčnosti našej železničnej infraštruktúry.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Hotel Mamut Poprad

TELGÁRT — V zimnom období však zažil niečo, čo tu ešte nebolo. Prvýkrát takmer za 90 rokov svojej existencie sa Chmarošský viadukt rozžiari svetlami. Farebné nasvietenie mu dodalo úplne nový vizuálny rozmer a zvýraznilo elegantné oblúky, ktoré denne obdivujú turisti, fotografi aj cestujúci.

Viadukt vznikol v 30. rokoch 20. storočia ako súčasť trate 173 Červená Skala – Margecany. Meria 113,6 metra, dosahuje výšku približne 18 metrov a tvorí ho deväť charakteristických oblúkov. Dodnes patrí medzi najikonickejšie stavby na železničnej sieti Železníc Slovenskej republiky a zároveň medzi najfotografovanejšie mosty na Slovensku.

Nasvietenie viaduktu bolo súčasťou predvianočnej atmosféry v Telgárte a sprievodného programu v podobe vianočných minitrhov pri Depo Café. Návštevníkov prilákala kombinácia svetelného zážitku, zimnej horskej scenérie a tradičnej vianočnej atmosféry. Veľký záujem verejnosti potvrdil, že Chmarošský viadukt má aj po desaťročiach schopnosť prekvapiť a nadchnúť.

Táto iniciatíva ukázala, že technické dielo môže byť nielen funkčnou súčasťou železničnej siete, ale aj kultúrnym a estetickým symbolom regiónu. Chmarošský viadukt tak v zime opäť raz dokázal, prečo patrí medzi klenoty slovenského železničného dedičstva.



Modernizácia stanice Zohor v plnom prúde

Železničná stanica v Zohore prechádza rozsiahlou modernizáciou zameranou na zvýšenie komfortu a bezpečnosti cestujúcich. Obnovujú sa nástupištia, prístrešky, osvetlenie, informačné systémy aj zabezpečovacie zariadenia a pribudne nový podchod.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Michal Feik

ZOHOR — Súčasťou projektu je aj modernizácia trate Devínska Nová Ves – Zohor, ktorá patrí do európskeho koridoru TEN-T. Po dokončení umožní rýchlejšie a plynulejšie spojenie Bratislavy s Prahou, s rýchlosťou vlakov až do 200 km/h.







Ked' sa Krupina spojila so svetom

Železničná trať Zvolen – Krupina patrí medzi tie stavby, ktoré dnes berieme ako samozrejmosť. V archívnych dokumentoch však oživa ako technicky náročné, spoločensky významné a miestami dramatické dielo, ktoré zásadne zmenilo život celého regiónu.

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

BRATISLAVA — Myšlienka výstavby trate vznikla krátko po vzniku Československej republiky. Južné oblasti Slovenska trpeli slabým dopravným prepojením, poštové zásielky sa prevážali nákladnými autami, potraviny konskými povozmi a tradičné spojenie Šahy – Lučenec bolo komplikované tým, že časť trate viedla cez územie Maďarska. Ako zaznamenáva Pamätná kniha železničnej stanice Krupina už v roku 1923, išlo o „dávno projektovanú trať“, od ktorej si obyvatelia sľubovali hospodársky aj kultúrny rozvoj.

Nový projekt trate, ktorý vychádzal z pôvodného, bol vypracovaný v roku 1919 inžinierom A. Zdráhalom a následne upravený stavebnou správou. Trať sa skrátila, zmiernilo sa stúpanie a výrazne sa znížil objem premiestnenej zemin. Právo na záber pozemkov bolo udelené v roku 1922 a celkovo sa vykúpilo takmer 90 hektárov pôdy.

Samotná výstavba sa začala 3. januára 1923 a bola rozdelená na päť stavebných úsekov, ktoré realizovali rôzne stavebné firmy z Prahy, Brna, Ostravy či Bratislavy. Stavba prebiehala v mimoriadne náročnom teréne. Hornatá krajina s množstvom potokov a riek si vyžiadala rozsiahle technické riešenia. Na trati vznikli dva tunely, takmer 190 mostných objektov a viaceré viadukty, ktoré dodnes patria k dominantám trate.



Trať Zvolen — Krupina: stavba viaduktu

Najdlhším tunelom je Neresnícky tunel s dĺžkou 230 metrov, razený belgickou metódou. Práve jeho výstavbu si v auguste 1923 osobne prišiel pozrieť aj prezident Tomáš Garrigue Masaryk. Medzi najvýznamnejšie stavby patrí aj Dobronivský viadukt na Barinách či Krupinický viadukt, ktorý vznikol z presunutej mostnej konštrukcie z Moravy.

Na stavbe pracovalo približne 900 robotníkov, ktorí premiestnili 800-tisíc kubických metrov zemin. Pracovné podmienky však boli tvrdé. Nízke mzdy, prerušenia výstavby pre nedostatok financií, štrajky a, žiaľ, aj smrteľné

pracovné úrazy boli súčasťou každodennej reality. Archívy zaznamenávajú najmenej dve tragické úmrtia mladých robotníkov priamo na stavbe.

Prevádzka na novej trati sa slávnostne začala 15. januára 1925 za účasti ministra železníc Jiřího Stříbrného, ministra pre správu Slovenska, vysokých vojenských predstaviteľov a početných hostí z Prahy aj Bratislavy. O deň neskôr sa rozbehla pravidelná osobná doprava. Už od prvých dní sa využívala intenzívne, najmä vďaka novému spojeniu smerom na Šahy a Nové Zámky.

ŽST Krupina - Minister železníc Jiří Stříbrný



Trať však nebola ušetrená ani dramatických udalostí 20. storočia. Počas Slovenského národného povstania a následne v závere druhej svetovej vojny bola opakovane poškodená bombardovaním. Železničná stanica v Krupine bola takmer úplne zničená a viaceré mosty vyhodené do vzduchu ustupujúcimi vojskami. Obnova sa začala už v marci 1945, pričom na nej pracovali nielen železniční zamestnanci, ale aj tisíce obyvateľov mesta a okolitých obcí.

Nová staničná budova v Krupine sa začala stavať v roku 1947 a do prevádzky bola odovzdaná v auguste 1955. Trať Zvolen – Krupina sa tak definitívne stala pevnou súčasťou dopravnej infraštruktúry regiónu.

Archívne záznamy dnes pripomínajú, že nejde len o technické dielo z ocele, kameňa a betónu, ale predovšetkým o príbeh ľudí, ich práce, obetí a túžby po spojení so svetom. Presne taký príbeh, aký by v archívoch nemal zostať ukrytý.



Krádeže káblov ohrozujú bezpečnosť celej železnice

Železnice Slovenskej republiky v posledných mesiacoch čelia zvýšenému počtu krádeží prvkov železničnej infraštruktúry. Najčastejším cieľom zlodejov sú signalizačné a napájacie káble, ktorých poškodenie alebo odcudzenie má priame dôsledky na bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy. Najviac incidentov zaznamenali ŽSR v Bratislavskom a Trnavskom regióne.

Autor: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

BRATISLAVA — Jedným z najzávažnejších prípadov bola krádež v Trnave v decembri 2025. Páchatelia tam úplne zničili kábovú skriňu, poškodili kábové chráničky a odcudzili približne 600 metrov signálneho kábla. Výsledkom nebol len poškodený materiálny majetok, ale aj vážne narušenie zabezpečovacích zariadení, ktoré sú kľúčové pre bezpečný pohyb vlakov.

Takéto zásahy majú ďalekosiahle následky. Okrem meškaní a prevádzkových obmedzení predstavujú reálne riziko ohrozenia zdravia a života cestujúcich aj zamestnancov železníc. Finančné škody, ktoré vznikajú opravami a obnovou infraštruktúry, sa pritom uhrádzajú z verejných zdrojov, teda z peňazí nás všetkých.

ŽSR v reakcii na tieto prípady úzko spolupracujú s Policajným zborom SR a prijímajú opatrenia na zvýšenie ochrany infraštruktúry. Zároveň apelujú na verejnosť aj zamestnancov, aby si všímali dianie v okolí tratí, technických objektov a zabezpečovacích zariadení. Každé podozrivé správanie môže pomôcť predísť škodám a nebezpečným situáciám.

Krádeže na železnici nie sú drobnými priestupkami. Ide o činy s vážnymi dôsledkami, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť dopravy ako celku. Ochrana železničnej infraštruktúry je spoločnou zodpovednosťou a nevyhnutným predpokladom spoľahlivej a bezpečnej železničnej dopravy.

Rok 2025 v znamení modernizácie a rekordných investícií

Minulý rok sa zapísal do histórie Železníc Slovenskej republiky ako jedno z najintenzívnejších období v oblasti modernizácie železničnej infraštruktúry.

AUTOR: Denis Dymo, GRAFIKA: Beáta Balga

BRATISLAVA — Naprieč celým Slovenskom prebiehali rozsiahle investície do tratí, staníc aj technológií, ktorých cieľom bolo zvýšiť bezpečnosť, spoľahlivosť a komfort železničnej dopravy pre cestujúcich aj dopravcov.

Medzi kľúčové míľniky roka 2025 patrila implementácia systému GSM-R na úseku Varín – Košice – Čierna nad Tisou. Zavedením tejto technológie sa jeden z hlavných železničných koridorov na Slovensku zaradil medzi štandard vyspelých európskych železničných sietí. Rovnako významným krokom je postupné zavádzanie systému ETCS. V súčasnosti je tento systém v prevádzke na viac ako 220 kilometroch tratí, pričom ďalších približne 210 kilometrov je v rôznych fázach realizácie alebo prípravy. ETCS umožňuje nepretržitý dohľad nad pohybom

vlakov, automatické zásahy pri prekročení rýchlosti a výrazne znižuje riziko ľudskej chyby. Implementácia prebieha najmä na najvyťaženejších úsekoch železničnej siete a je úzko prepojená s modernizáciou tratí a obnovou zabezpečovacích zariadení.

Rok 2025 patril k najsilnejším aj z pohľadu ukončených investičných projektov. ŽSR dokončili viaceré zásadné modernizácie zamerané na obnovu tratí, elektrifikáciu, rekonštrukciu železničného zvršku a zvýšenie priepustnosti hlavných koridorov. Projekty boli financované z viacerých zdrojov Európskej únie, najmä z Programu Slovensko, Plánu obnovy a odolnosti SR a nástroja Connecting Europe Facility (CEF), ako aj zo štátneho rozpočtu.

- ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina (PSK)
- ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa (PSK)
- ŽST Hronský Beňadik – z. Tekovská Breznica – ŽST Nová Baňa, rekonštrukcia dopravnej cesty (POO)
- Komplexná rekonštrukcia železničného zvršku v úseku Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS (POO)
- ŽST Levice, obnova výhybiek a nové diaľkovo ovládané staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia na úseku Kalná nad Hronom (mimo) – Kozárovce (mimo) (POO)
- Komplexná rekonštrukcia a elektrifikácia trate Devínska Nová Ves – štátna hranica (Marchegg) (CEF)
- ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa, železničná trať úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR (CEF)
- Elektrifikácia a súvisiace rekonštrukcie na úseku trate Bánovce nad Ondavou – Humenné (POO)
- Filakovo – Holiša, rekonštrukcia železničnej trate (POO)
- ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, modernizácia železničného úseku Váh – Varín – Strečno (CEF)
- Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia (2. fáza) (OP integrovaná infraštruktúra)

Realizované investície zároveň vytvorili pevný základ pre ďalší rozvoj železničnej siete a umožnili ukončenie viacerých dlhodobých výluk, ktoré v minulosti obmedzovali železničnú dopravu.



Kol'aje času:

Keď sa železničná história mení na digitálny príbeh

Slovakiana prepája technológie, kultúrne dedičstvo a silné vizuálne rozprávanie. V spolupráci so Železnicami Slovenskej republiky vzniká dokumentárna séria Kol'aje času, ktorá mapuje železničné národné kultúrne pamiatky. O tom, prečo sú železnice rovnako dôležitou súčasťou nášho dedičstva ako hrady či múzeá, aj o zákulisí vzniku videí hovorí autor série Radovan Kúdela.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

Čo je Slovakiana a akú má úlohu?

Slovakiana je predovšetkým národný prezentačný webový portál – „virtuálny katalóg“ toho najlepšieho, čo na Slovensku máme – všetkého, čo spadá pod kultúrne dedičstvo. Pre laika je to jednoducho online priestor, cez ktorý má prístup k slovenskej histórii a ku kultúre úplne každý občan s prístupom na internet. Naša primárna úloha je správa digitálneho obsahu, čo znamená sprístupňovanie výstupov z digitalizácie zbierkových predmetov, ktoré nám dodávajú múzeá, galérie, knižnice a ďalšie kultúrne inštitúcie.

Nie sme odborní kurátori ani fyzicky neuchováваме tieto digitalizované predmety. Okrem toho sa však venujeme aj tvorbe vlastného digitálneho obsahu formou

dokumentárnych reportáží a jednou z nich je i séria Kol'aje času. Chceme, aby si ľudia, najmä mladšia generácia, našli k našej kultúre novú, vizuálne pútavú cestu.

Ako vznikla spolupráca so ŽSR na projekte Kol'aje času?

Vzniklo to veľmi logicky a organicky, bolo to prirodzené spojenie dvoch svetov. My v Slovakiane máme technológiu a jasnú víziu, ako kultúrne dedičstvo digitalizovať a vizuálne spracovať. ŽSR zase spravujú obrovské množstvo funkčných technických pamiatok, ktoré, na rozdiel od mnohých iných, sú v neustálej prevádzke. Vzniklo to z presvedčenia, že železnice sú rovnako dôležitou a neoddeliteľnou súčasťou národného dedičstva ako hrady, kostoly či múzeá. Projekt Kol'aje

času je teda mostom, ktorý spája digitálnu prezentáciu s reálnym životom, ruchom a príbehmi na koľajniciach. Bola by obrovská škoda tieto pamiatky nezachytiť.

Dokumentujete národné kultúrne pamiatky z rôznych odvetví. Čo je hlavným cieľom tohto dokumentovania?

Hlavným cieľom dokumentovania je zachytiť a uchovať aktuálny stav pamiatky pre budúce generácie s maximálnou presnosťou. Nejde nám primárne len o dáta a katalógové záznamy. Naším zámerom je zachytiť aj kontext, atmosféru a ten ľudský príbeh, ktorý sa okolo pamiatky odohráva, čím jej dodávame nielen archívnu hodnotu, ale predovšetkým silnú emocionálnu hodnotu a vizuálnu výpovednú silu.

Prečo si myslíte, že práve železničné národné kultúrne pamiatky sú hodné takejto formy dokumentovania a podľa čoho si vyberáte železničné objekty, ktoré sa dostanú do videí?

Každá železničná pamiatka má silný príbeh, technickú eleganciu a často ide o architektonicky cenné diela, napríklad v štýle povojnovej moderny, ako sme videli v Nových Zámkoch. Tieto stavby znázorňujú technický pokrok a spoločenské zmeny.

Čo sa týka výberu, vychádzame zo zoznamu, ktorý sme pripravili v úzkej spolupráci so ŽSR. My potom hľadáme tie miesta, kde sa spája silná história, unikátna architektúra a, čo je pre nás kľúčové, osobný ráz a špecifický vizuálny príbeh, ktorý dokáže diváka chytiť za srdce.

Momentálne máte uverejnené dve videá z projektu Koľaje času, aké videá môžeme očakávať najbližšie a aký je dlhodobý plán s týmto projektom?

Naším strategickým cieľom je vytvoriť ucelenú plnohodnotnú sériu dokumentárnych reportáží, ktorá komplexne zmapuje národné kultúrne pamiatky nachádzajúce sa v správe ŽSR. Nejde len o výber tých najznámejších ikon, našou ambíciou je zaznamenať ich čo najväčší možný počet v takej filmovej kvalite, akú si zaslúžia.

Primárnym poslaním projektu je priniesť tieto vizuálne a historické podklady širokej verejnosti a prelomiť tak bariéry, ktoré im bránia v prístupe. No a v neposlednom rade – a to je pre nás kľúčové – chceme touto prácou verejnosť edukovať o tom, aká zásadná a dôležitá je naša železničná história.

Ako prebieha tvorba jedného videoobsahu od prvého nápadu po jeho publikovanie?

Je to dlhodobý a zároveň veľmi zaujímavý a presne definovaný proces. Všetko sa začína obhliadkou – scoutingom. Ako kameramani sa primárne pozeráme na najrušnejšie časti stanice – tam, kde je život a kde môžeme zachytiť pútavé momenty.

Následne sa stretneme s prednostom stanice alebo so sprievodnou osobou, ktorá nám ukáže zákutia a povie nejaké zaujímavé fakty o stanici.

Samotné točenie trvá zhruba jeden, maximálne dva dni, kde využívame videokamery s kvalitnou optikou a dron na letecké zábery. Potom nasleduje tá dlhšia a kľúčová fáza – spracovanie do finálnej podoby trvá zvyčajne dva týždne a zahŕňa strih, farebné úpravy, detailnú úpravu zvuku a finálne schvaľovanie.

S akými najväčšími výzvami sa stretávate pri dokumentovaní technických a historických železničných stavieb?

Najväčšou a permanentnou výzvou sú, samozrejme, vlaky a bezpečnosť. Musíme byť neustále v strehu, dodržiavať prísne bezpečnostné predpisy a rešpektovať grafikon. Zároveň je tu technická výzva – hluk, pískanie a vibrácie. Keď točíte na aktívnej stanici, musíte sa naučiť s týmito elementmi nielen pracovať, ale ich aj kreatívne využiť.

Paradoxne, hoci je hluk z vlaku výzva, práve tento zvukový ruch dodáva nášmu videu autentickú atmosféru a pocit, že sme priamo v diani. Chladné počasie alebo zlé svetlo sú už len bežné filmárske prekážky.

Ako hodnotíte spoluprácu so ŽSR a čo je pri nej pre vás najdôležitejšie?

Najdôležitejšia je pre nás ústretovosť personálu a maximálna podpora pri zabezpečení natáčania. Bez súčinnosti prednostov staníc, dispečerov a sprievodných osôb by sme sa nemali šancu dostať k tým najlepším záberom a neboli by sme schopní zachytiť ten spomínaný „život“ na stanici.

Vďaka ich koordinácii a zabezpečeniu vieme fungovať efektívne a predovšetkým bezpečne, čo je pri točení v ostrej prevádzke na prvom mieste. Je to partnerstvo postavené na dôvere a spoločnom cielei zachrániť históriu železničnej dopravy na Slovensku.



Personálne zmeny

Minister dopravy SR Jozef Ráž:

12. 12. 2025 odvolal z funkcie generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky Ivana Bednárika,
13. 12. 2025 vymenoval do funkcie generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky Miroslava Garaja.

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Miroslav Garaj:

01. 01. 2026 zaradil do funkcie vedúcej účelového strediska ŽSR – Strediska krízového riadenia a ochrany Máriu Adamuščinovú.

Keď vlak prechádza tunelom, nezastavuje sa. Je to len chvíľa pred tým, ... (tajnička krížovky) .				Pomôcky: ita, lava, maori, Tarn	obar, po česky	americký spevák	kto má na starosti psa	astát (zn.)	farba na pery	charakteristika	jodid draselný (vz.)		hovorím, vravím	úkryt vojaka	
				zvyšok po odparení tekutiny								apriórny umelý jazyk			
				3. časť tajničky									Európska komisia		
				st. značka korenia				prežívaj			1. časť tajničky				
				poľovný pes						gén, idant					
Autor: Miroslav Lisál	amerícium (zn.)	americký herec	domáce zvieratá školská trieda					cukrový roztok							
								jap. lovkynia perál							
alkoholický nápoj (hovor.)					značka tónu				ruský súhlas			2. časť tajničky	tropická rastlina		
					zatykač (zastar.)				značka kozmetiky						
juhoamerická opica						vo vlastnom byte druh palmy				bočná strana meno Adely					
	maoričina spojka (ale)						banský chodník					predložka majstrovstva sveta (skr.)			
							letecká raketa								
4. časť tajničky															
								topenie snehu							
bodavý hmyz					francúzska rieka				meno Anastázie						

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček. Krížovka z minulého čísla: „... k teplému stolu a rodine.“ Výhercovia: Milan P., Margita O., Kamila V.

Železničari pobežia aj tento rok

Po úspechu z minulého roka, kedy Železnice Slovenskej republiky hradili zamestnancom štartovné na ČSOB Bratislava marathon, firma opäť zaplatí bežcom štartovné, aby sme spoločne podporili športového ducha aj tímovosť.

ČSOB Bratislava Marathon sa uskutoční 12. apríla 2026 a aj tento rok sa môžu zamestnanci prihlásiť na niektorú zo 4 disciplín:

- Maratón
- Polmaratón
- Štafetový maratón
- Štafetový polmaratón

Oproti minulému roku však nastane zmena a štafetové tímy si tentoraz budú musieť účastníci zostaviť sami.

Všetky podrobné informácie, vrátane podmienok a ďalších krokov, oznámime už čoskoro. Zatiaľ je ten správny čas začať rozmýšľať, koho si vezmete do tímu.

Tešíme sa na vašu energiu a nadšenie.





POZNÁME VÍŤAZA SÚŤAŽE O NAJKRAJŠIU VIANOČNÚ VÝZDOBU PRACOVÍSK ŽSR



V decembri minulého roka sme vyzvali zamestnancov Železníc Slovenskej republiky, aby sa s nami podelili o fotografie svojich vianočne vyzdobených pracovísk. Do súťaže sa zapojilo viacero pracovísk z celého Slovenska a dokázali, že vianočná atmosféra si nájde cestu aj na stanice, chodby či do kancelárií.

Víťaza súťaže vybral Odbor komunikácie a marketingu. Najviac nás oslovila vianočná výzdoba

vstupnej chodby a kancelárie Regionálneho pracoviska hospodárenia s majetkom Žilina, ktorú do súťaže zaslala Monika Šadibolová.

Ďakujeme všetkým zamestnancom, ktorí sa do súťaže zapojili a prispeli k tomu, aby boli pracoviská ŽSR počas adventu o niečo krajšie a príjemnejšie. Víťazke srdečne blahoželáme a veríme, že podobnú dávku kreativity prinesú naše pracoviská aj v ďalších rokoch.



Tajomstvá železnice očami detí

Vo veľkom vestibule ŽST Zvolen osobná stanica si cestujúci aj návštevníci mohli v ostatných dňoch pozrieť výstavu detských výtvarných prác v rámci 10. ročníka výtvarnej tvorivosti detí materských škôl s názvom *Tajomstvá železnice*.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

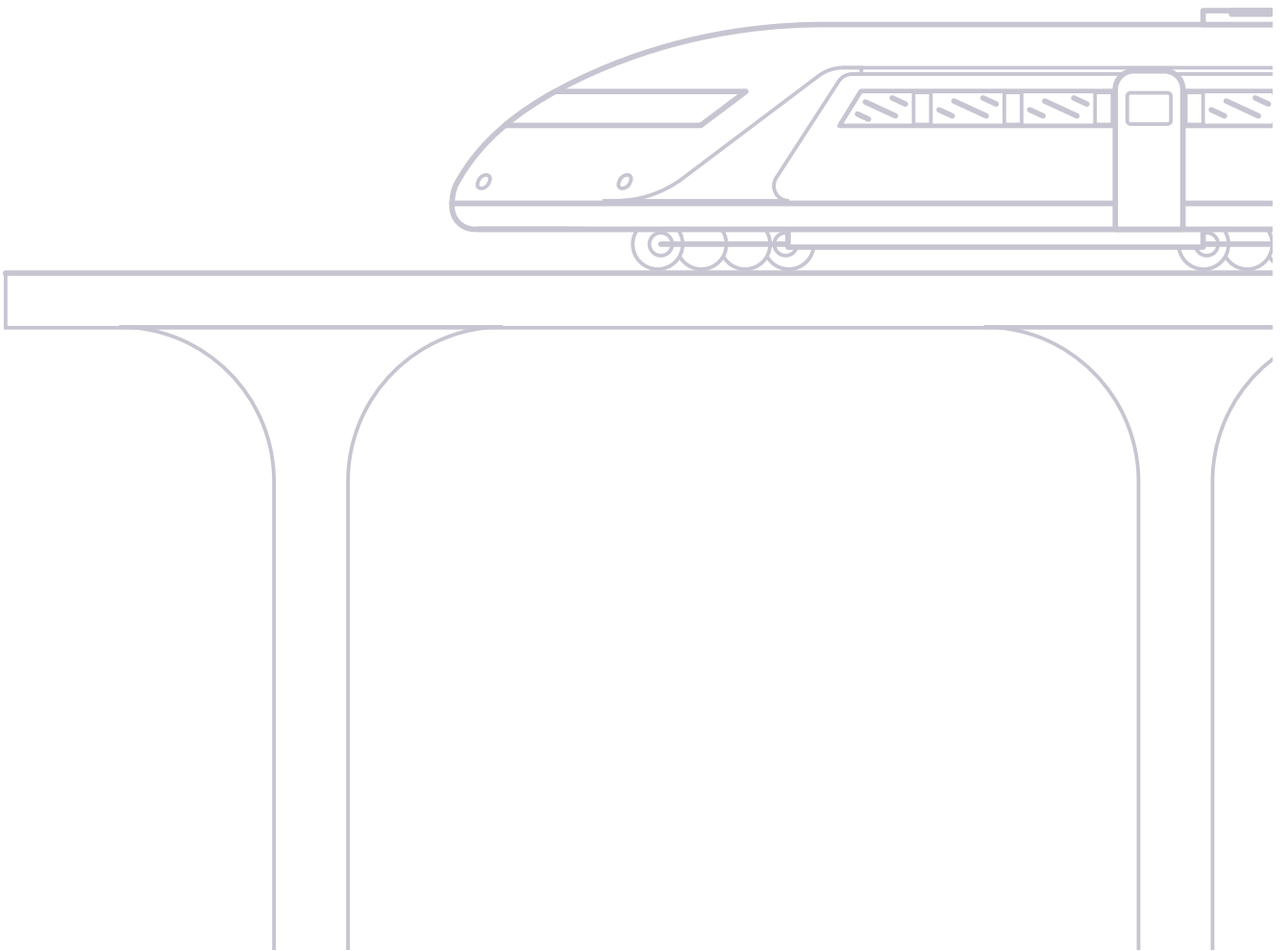
ZVOLEN — Téma tohtoročného ročníka znela „Čo vidím z vlaku – čo ma zaujalo“, pričom deti sa vo svojich prácach zamerali najmä na viadukty, mosty a ďalšie zaujímavé pohľady, ktoré ponúka cesta vlakom. Vystavených bolo spolu 33 výtvarných prác od 31 detí z ôsmich materských škôl zo Zvolena.

Výkresy boli umiestnené na nových výstavných paneloch priamo vo vestibule stanice, kde prirodzene

dotvárajú priestor, ktorým denne prechádzajú stovky cestujúcich. Vyhodnotenie výstavy sa bude konať v druhej polovici januára 2026.

Ocenené deti budú odmenené priamo v materských školách, z ktorých víťazné práce pochádzajú.

Výstava je dôkazom, že železnica vie inšpirovať aj tých najmenších, a často oveľa úprimnejšie, než by dospelý čakal.



Kalendár výročí tratí okt/nov/dec 2026

ZOSTAVIL: Pavol Deraj, SNÍMKA: Matej Pakanec

Október

o Bánovce nad Ondavou	20. 10.	105 rokov
o Vojany		
o Slovenské Nové Mesto	26. 10.	155 rokov
o Miskolc MÁV		
o Devínska Nová Ves	27. 10.	135 rokov
o Skalica na Slovensku		
o Devínske Jazero	27. 10.	135 rokov
o Stupava		
o Hronská Dúbrava	27. 10.	130 rokov
o Levice		
o Piešťany	27. 10.	120 rokov
o Vrbové		
o Trebatice	27. 10.	120 rokov
o Rakovice		

November

o Trnava	1. 11.	180 rokov
o Sered' (konská trakcia)		
o Šurany	1. 11.	150 rokov
o Ivanka pri Nitre		
o Orlov	5. 11.	60 rokov
o Podolíneč		
o Bratislava Nivy	9. 11.	135 rokov
o Szombathely MÁV		
o Zohor	15. 11.	120 rokov
o Záhorská Ves		
o Dunajská Streda	17. 11.	130 rokov
o Komárno		
o Ivanka pri Nitre	19. 11.	150 rokov
o Nitra		
o Lučenec	24. 11.	125 rokov
o Poltár		
o Breznička	24. 11.	125 rokov
o Katarínska Huta		
o Pohronská Polhora	30. 11.	130 rokov
o Tisovec		



December

o Žilina	8. 12.	155 rokov
o Poprad		
o Zohor	9. 12.	115 rokov
o Plavecký Mikuláš		
o Poprad	12. 12.	155 rokov
o Spišská Nová Ves		
o Starý Smokovec	16. 12.	115 rokov
o Tatranská Lomnica		
o Lučenec	19. 12.	120 rokov
o Halič pri Lučenci		
o Handlová	20. 12.	95 rokov
o Horná Štubňa		
o Michal'any	25. 12.	155 rokov
o Humenné		