34. ročník — október 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: 2imPress, spol. s r. o., Squarebizz — Hala G, 7470, 841 07 Bratislava — DNV

NA OBÁLKE: Snímka zo simulovanej zrážky vlaku s autobusom v Liptovskom Mikuláši
TITULNÁ FOTOGRAFIA: Denis Dymo

PEFC
PEFC/23-31-73
PEFC certifikované
Tento výrobok je z
trvalo udržateľne
obhospodarovaných
lesov a
kontrolovaných
zdrojov
www.pefc.sk



Čo sa skrýva pod kolesami vlaku?

Železnice Slovenskej republiky majú vlastný podcast Na prvej koľaji, ktorý poslucháčov zavedie do zákulisia železnice a priblíži im témy, ku ktorým sa cestujúci bežne nedostanú. Aktuálne je von už tretia epizóda, ktorá sa venuje tajomnému svetu železničných koľají a technológiám, vďaka ktorým sa darí udržiavať bezpečnosť železničnej dopravy.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Michal Feik

BRATISLAVA— Moderátor Michal Feik v nej diskutuje s Jánom Urdom, riaditeľom Výskumného a vývojového ústavu železníc Žilina. Spoločne približujú, ako vznikajú trhliny v koľajniciach, ako odborníci diagnostikujú stav železničných tratí a aké moderné technológie pomáhajú odhaľovať skryté chyby ešte predtým, než môžu ohroziť bezpečnosť dopravy.

Rozhovor sa venuje aj rozšíreným železničným mýtom a vysvetľuje, prečo sa pri posudzovaní stavu tratí nemožno spoliehať na domnienky, ale na odborné poznatky a presnú diagnostiku.

Podcast *Na prvej koľaji* približuje prácu odborníkov a technické procesy, ktoré zostávajú cestujúcim často skryté, no zohrávajú dôležitú úlohu pri zabezpečovaní bezpečnej a spoľahlivej železničnej dopravy.

Obsah

3 Čo sa skrýva pod kolesami vlaku?

4 ŽSR podpísali memorandum na modernizáciu železnice na Liptove

6 Spoločný nácvik na záchranu životov

8 Požiar v ŽST Žilina ochromil železničnú dopravu

9 Kemp dualistov ŽSR prepája teóriu s praxou

10 Rok od nehody pri Jablonove nad Turňou

11 Bodku za sezónou urobil 130-ročný parný rušeň

13 Od konskej sily k pare

14 Chráňme si zrak. Prevencia úrazov očí je nevyhnutná

15 Stanica v Ružomberku sa po rokoch dočká rekonštrukcie

16 Myslite na svoj dôchodok už dnes

17 Modrá armáda opäť bežala v Košiciach

18 Keď sa technológie spoja so psychológiou. Predstavujeme vám nový benefit pre zamestnancov

20 Oznamy

21 Krížovka

22 CER vyhlasuje ďalší ročník fotografickej súťaže Aline Bastin



REKONŠTRUKCIA TRENČIANSKEJ ŽELEZNIČNEJ STANICE POKRAČUJE

Rekonštrukčné práce na železničnej stanici v Trenčíne pokračujú na viacerých častiach objektu. Aktuálne sa realizujú práce na streche, búracie a stavebné práce v interiéri, ako aj rozvody technických inštalácií.

V interiéri dopravnej budovy prebiehajú búracie práce v suteréne a zároveň na prvom a druhom poschodí. Realizuje sa armovanie, elektroinštalácie a rozvody silnoprúdu a slaboprúdu. Pokračujú aj práce na výplniach stavebných otvorov vrátane osádzania okien a príprava na montáž dverí.

V rámci strešných konštrukcií sú už dokončené tri horné strechy, pričom na jednej sa práce ešte uskutočnia. Súčasťou aktuálnej etapy je aj budovanie vodovodnej a kanalizačnej prípojky.



ŽSR podpísali memorandum na modernizáciu železnice na Liptove

Železničná infraštruktúra na Liptove prejde zásadnou modernizáciou. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) podpísali v stredu 21. októbra 2026 memorandum na realizáciu piatej etapy modernizácie železničnej trate medzi Liptovským Hrádkom a Liptovským Mikulášom, ktorej hodnota dosahuje približne 534,5 milióna eur bez DPH.

AUTOR & SNÍMKY: Lucia Lizáková

OKTÓBER 2026

BRATISLAVA – Ide o ďalší významný krok v modernizácii severného železničného koridoru, ktorý zohráva dôležitú úlohu v osobnej aj nákladnej doprave na Slovensku. Prinesie nové trasovanie trate, tunel Paludza, modernizované stanice a zastávky, desiatky nových mostných objektov, ako aj bezpečnejšie križovania železnice s cestami.

Projekt je súčasťou stavby Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), ktorá je rozdelená do piatich samostatných etáp. Piata etapa zahŕňa úsek medzi železničnou stanicou Liptovský Hrádok a výhybňou Paludza pri Liptovskom Mikuláši a je súčasťou európskeho koridoru č. V.

Modernizovaný úsek bude mať v navrhovanom trasovaní dĺžku 18,55 kilometra, pričom až 78,6 percenta trate povedie po novom železničnom telese. Nové trasovanie umožní prispôsobiť železničnú infraštruktúru požadovaným rýchlostným parametrom a zlepšiť technické podmienky na bezpečnú a plynulú prevádzku vlakov.

Významnou súčasťou projektu bude nový dvojkoľajný železničný tunel Paludza s dĺžkou 630 metrov navrhnutý pre osobnú aj nákladnú dopravu. Trať umožní jazdu vlakov rýchlosťou do 160 km/h, pri súpravách s výkyvnými skriňami sa počíta s rýchlosťou až 200 km/h.

Zvýšenie bezpečnosti prinesie aj zrušenie všetkých existujúcich úrovňových križovaní železnice s cestnými komunikáciami. Nahradia ich mimoúrovňové riešenia v podobe nadjazdov, podjazdov a podchodov, ktoré prispejú k plynulejšej doprave a bezpečnejšiemu pohybu cestujúcich, a tiež ostatných účastníkov cestnej premávky.

Modernejšie stanice a nové zastávky pre cestujúcich

Modernizácia sa výrazne dotkne aj železničných staníc a zastávok. Ďalšou významnou zmenou prejde železničná stanica Liptovsky Mikuláš, ktorá sa presunie na novú lokalitu na južnom okraji mesta, súbežne s diaľnicou. Železničná stanica v Liptovskom Hrádku zostane v pôvodnej polohe a prejde prestavbou.

Súčasťou zmien bude zrušenie staníc Okoličné a Podtureň. Naopak, nové zastávky vzniknú v Závažnej Porube a v Liptovskom Jáne, čím sa rozšíria možnosti nástupu a výstupu cestujúcich v regióne.

Projekt počíta s novými nástupišťami s výškou nástupnej hrany 550 milimetrov nad temenom koľajnice a s dĺžkou umožňujúcou pohodlný nástup a výstup cestujúcich. Modernizácia staníc a zastávok tak bude dôležitou súčasťou celkovej obnovy železničnej infraštruktúry na Liptove.

Desiatky nových mostov a bezpečnejšia infraštruktúra

Rozsiahle stavebné práce sa dotknú aj koľajového zvršku a spodku trate. Projekt počíta s vybudovaním viac ako 43 kilometrov nových koľají, osadením 34 nových výhybiek a obnovou koľajového lôžka a podkladových vrstiev. Súčasťou realizácie budú aj rozsiahle zemné práce potrebné na vytvorenie nového trasovania trate.

Výraznou premenou prejde aj infraštruktúra v okolí železnice. Vybuduje sa 12 nových železničných mostov a 14 cestných mostov, pričom ďalšie existujúce mostné objekty sa zrekonštruujú. Pre bezpečný pohyb cestujúcich a verejnosti vznikne šesť nových podchodov, jeden existujúci podchod sa zrekonštruuje a pribudne aj nový nadchod pre cestujúcich.

Projekt zahŕňa tiež výstavbu oporných múrov a ďalších stavebných konštrukcií. Na zmiernenie hlukovej záťaže v okolí trate sa počíta s vybudovaním protihlukových stien v celkovej dĺžke viac ako 6,2 kilometra. Pri návrhu trate sa zároveň zohľadňujú požiadavky na únosnosť mostov a bezpečné prevedenie vodných tokov aj pri storočných vodných hladinách.

Zákazku získalo združenie TSS-HT Železnica Liptov

Verejné obstarávanie na realizáciu stavby bolo vyhlásené 23. januára 2025. Spomedzi troch uchádzačov uspelo 18. mája 2026 združenie TSS-HT Železnica Liptov, ktoré tvorí spoločnosť TSS Grade ako vedúci člen a spoločnosť Hochtief SK. Víťazná ponuka dosiahla približne 534,5 milióna eur bez DPH.

Lehota výstavby je stanovená na 1 644 kalendárnych dní, čo predstavuje približne štyri a pol roka.

Modernizácia úseku Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš je ďalším krokom v postupnej obnove severného železničného koridoru. Po dokončení prinesie modernejšiu infraštruktúru, vyššiu bezpečnosť a lepšie technické podmienky pre železničnú dopravu. Zároveň vytvorí predpoklady na efektívnejšiu prevádzku vlakov a ďalší rozvoj železničnej dopravy na Liptove aj na Slovensku.







Spoločný nácvik na záchranu životov

Simulovaná zrážka vlaku s autobusom v Liptovskom Mikuláši preverila pripravenosť záchranných zložiek aj ich spoluprácu so železničiarmi. Taktické cvičenie, ktoré sa uskutočnilo 15. októbra 2026, bolo zamerané na záchranu osôb, zabezpečenie miesta nehody a koordináciu zásahu pri mimoriadnej udalosti s väčším počtom zranených.

AUTOR & SNÍMKY: Denis Dymo

LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ — Námet cvičenia vychádzal zo situácie, pri ktorej sa na železničnom priecestí zrazil vlak s autobusom. Scenár počítal so zakliesnenými cestujúcimi, s vykoľajením vozňa, únikom prevádzkových kvapalín aj rizikom požiaru. Zasahujúci museli riešiť viacero úloh súčasne – od prieskumu miesta udalosti cez vyslobodzovanie osôb až po ošetrenie a prípravu zranených na prevoz do zdravotníckych zariadení. Súčasťou námetu bolo aj pátranie po dezorientovanej osobe, ktorá sa vzdialila od vlakovej súpravy.

Zásah bol rozdelený do troch úsekov. Prvý sa sústredil na autobus, jeho stabilizáciu, protipožiarne opatrenia a vyslobodzovanie osôb. Druhý riešil záchranu cestujúcich z vlaku a prieskum súpravy i jej okolia. Tretí zabezpečoval vytvorenie priestoru na sústredenie zachránených osôb, triedenie zranených podľa závažnosti ich stavu, poskytovanie pomoci a koordináciu ich ďalšieho transportu.

Pri podobných udalostiach má nezastupiteľnú úlohu spolupráca so zamestnancami ŽSR. Scenár preto zahŕňal aj zastavenie železničnej dopravy a zabezpečenie vypnutia trakčného vedenia v dotknutom úseku. Komunikácia medzi železničiarmi a veliteľom zásahu je nevyhnutná na vytvorenie bezpečných podmienok pre záchranné práce.

Do cvičenia sa zapojili profesionálni hasiči z Liptovského Mikuláša, Liptovského Hrádku, Ružomberka, Dolného Kubína a zo Žiliny, Záchranná brigáda HaZZ v Žiline a dobrovoľní hasiči z Liptovského Mikuláša, Bobrovca a Liptovského Trnovca. Na plnení úloh spolupracovali aj zdravotnícki záchranári, Slovenský Červený kríž, Polícia SR vrátane kynologickej služby, Ozbrojené sily SR, Stredná zdravotnícka škola v Liptovskom Mikuláši a zamestnanci ŽSR.

Cieľom bolo precvičiť nielen samotné záchranné postupy, ale aj odovzdávanie informácií, funkčnosť spojenia, nasadzovanie síl a prostriedkov či činnosť riadiaceho štábu. Pozornosť sa venovala tiež prístupovým cestám a možnostiam rozmiestnenia zásahovej techniky v priestore železnice.

Cvičenie v Liptovskom Mikuláši nadviazalo na systematickú spoluprácu ŽSR s Hasičským a záchranným zborom. Odbor bezpečnosti a krízového riadenia GR ŽSR inicioval vo februári tohto roka pracovné stretnutie s predstaviteľmi Prezídia HaZZ, ktorého cieľom bolo dohodnúť jednotný postup pri plánovaní a vykonávaní taktických cvičení na železničnej infraštruktúre.

Spoločný nácvik umožňuje precvičiť rozhodovanie a spoluprácu v podmienkach, ktoré sa približujú reálnemu zásahu. Poďakovanie patrí všetkým zúčastneným zložkám, organizátorom aj zamestnancom ŽSR, ktorí sa podieľali na príprave a realizácii cvičenia. Ich spolupráca prispieva k pripravenosti na situácie, v ktorých rozhodujú rýchla reakcia, presné informácie a koordinovaný postup.







Požiar v ŽST Žilina ochromil železničnú dopravu

Požiar v ŽST Žilina 30. septembra 2026 výrazne zasiahol do fungovania jedného z najvýznamnejších železničných uzlov na Slovensku. Obnova poškodenej infraštruktúry si vyžiadala rozsiahle opravy, dôsledné skúšky a spoluprácu viacerých odborných zložiek. Vďaka nasadeniu zamestnancov ŽSR a zhotoviteľa sa 13. októbra o 8.00 hod. podarilo obnoviť prevádzku v rozsahu pred vznikom požiaru.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

ŽILINA — Bezprostredne po vzniku mimoriadnej udalosti bolo nevyhnutné zaistiť bezpečnosť a zabezpečiť dopravu v obmedzených podmienkach. Požiar poškodil zabezpečovacie zariadenia a z bezpečnostných dôvodov bolo v dotknutom úseku vypnuté trakčné vedenie. Operatívne zasadol krízový štáb, ktorý vyhodnotil situáciu a stanovil ďalší postup.

Prioritou bolo zachovať najmä prejazd diaľkových osobných vlakov cez žilinský uzol. Expresné vlaky preto v úseku Vrútky – Žilina – Dolný Hričov a v opačnom smere prechádzali pomocou rušňov nezávislej trakcie. Regionálnu vlakovú dopravu dočasne nahradili autobusy a nákladná železničná doprava bola dočasne zastavená. Mimoriadny režim priniesol zvýšené nároky na organizáciu dopravy aj každodennú prácu železničiarov. Prvým krokom na obnovu bola podrobná prehliadka priestorov zasiahnutých požiarom, predovšetkým káblových šácht. Po zásahu hasičov však bolo potrebné počkať na ich dostatočné vychladnutie a vyschnutie, aby bolo možné bezpečne posúdiť rozsah poškodenia a začať s opravami.

Po odkrytí miesta požiaru a odstránení poškodenej kabeláže nasledovala výmena káblov zabezpečovacieho zariadenia. Poškodenie zasiahlo stovky metrov kabeláže, pričom samotná výmena predstavovala iba časť potrebných prác. Súbežne bolo nevyhnutné preverovať funkčnosť jednotlivých častí zariadenia a overovať ich bezpečné fungovanie. O postupe obnovy tak rozhodoval nielen rozsah opráv, ale aj výsledky priebežných kontrol a skúšok.

Dôležitým bodom bolo ďalšie zasadnutie krízového štábu 7. októbra priamo v Žiline. Zástupcovia dotknutých odborných útvarov ŽSR, zhotoviteľa a projektanta spoločne zhodnotili dovtedajší priebeh prác a podmienky ďalšej obnovy. Na základe postupu opráv sa vytvoril predpoklad obnovenia trakčného napájania a vykonania potrebných skúšok do pondelka 12. októbra. Podmienkou zostávala výmena všetkých poškodených prvkov a úspešné overenie ich funkčnosti.

Rozhodujúca etapa prišla počas víkendu a v pondelok 12. októbra, keď v uzle prebiehali záťažové skúšky pri zapnutom trakčnom napájaní. Všetky skúšky prebehli bez problémov. Vedenie ŽSR preto rozhodlo o obnovení prevádzky v režime pred vznikom požiaru od utorka 13. októbra o 8.00 hod. Súčasťou návratu k pôvodnému rozsahu dopravy bolo aj zabezpečenie ďalšieho podrobného sledovania procesov a činností v uzle, aby odborníci mohli v prípade neštandardnej situácie okamžite zasiahnuť.

Poďakovanie patrí zhotoviteľovi, všetkým zamestnancom ŽSR aj ďalším odborníkom, ktorí sa podieľali na odstraňovaní následkov požiaru, opravách, skúškach a zabezpečovaní dopravy počas obmedzení. Ich odborné znalosti, nasadenie a vzájomná spolupráca umožnili obnoviť prevádzku v celom rozsahu pred mimoriadnou udalosťou v čo najkratšom čase pri zachovaní bezpečnosti. ŽSR zároveň ďakujú cestujúcim a dopravcom za trpezlivosť a spoluprácu počas náročného obdobia.

Podľa posledných poskytnutých informácií príčina požiaru zostáva predmetom vyšetrovania. ŽSR preto pristúpili aj k spolupráci s nezávislým znalcom, ktorého posudok má pomôcť objasniť okolnosti vzniku mimoriadnej udalosti.



Kemp dualistov ŽSR prepája teóriu s praxou

Študenti stredných škôl zapojených do duálneho vzdelávania Železníc Slovenskej republiky (ŽSR) absolvovali v Strečne už 7. ročník Kempu dualistov. Počas piatich dní spoznávali železničnú dopravu z pohľadu odborníkov aj priamo v teréne a získavali nové poznatky, ktoré im pomôžu v budúcom profesijnom živote.

AUTOR: (red), SNÍMKA: archív ŽSR

STREČNO - Súčasťou programu bola návšteva Dopravného laboratória Žilinskej univerzity a centra MOTIO, kde mali možnosť spoznať moderné technológie a ich využitie v praxi. Na železničnej stanici v Žiline sa oboznámili s fungovaním železničnej prevádzky a počas odborných prednášok získali cenné skúsenosti od ľudí z praxe. Zážitkové vzdelávanie doplnil aj náučný výlet motorovým vlakom spojený s odborným výkladom. Kemp sa venoval aj dôležitým témam bezpečnosti, od rizík spojených s užívaním drog až po základy poskytovania prvej pomoci. Popri odbornom programe zostal priestor aj na oddych, zábavu a budovanie vzťahov pri motokárach či bowlingu. Kemp dualistov tak nie je len príležitosťou rozšíriť si vedomosti a prepojiť teóriu s praxou. Pomáha študentom lepšie spoznať železničné prostredie, nadviazať nové priateľstvá a pripraviť sa na budúce pôsobenie v železničnom sektore.



Rok od nehody pri Jablonove nad Turňou

V utorok 13. októbra 2026 uplynul rok od zrážky rýchlikov R 913 a R 914 vo výhybni Tunel neďaleko Jablonova nad Turňou. Nehoda si vyžiadala desiatky zranených, rozsiahle poškodenie železničných vozidiel a poškodenie infraštruktúry. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) si pri tomto výročí pripomínajú predovšetkým ľudí, ktorým táto udalosť zasiahla do života, a ďakujú záchranárom i železničiarom za ich pracovné nasadenie na mieste nehody.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

BRATISLAVA — Spoločná správa ŽSR a Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK) o výsledkoch zisťovania príčin opisuje sled udalostí, ktorý viedol k zrážke. Na predzvesti pred výhybňou Tunel bola pre rýchlik R 914 návesť „Výstraha". Rušňovodič mal preto upraviť rýchlosť vlaku tak, aby bezpečne zastavil pred nasledujúcim návestidlom. To ukazovalo návesť „Stoj" a zakazovalo jazdu vlaku, vlak ho však prešiel a zastavil až za ním, na výhybke výhybne Tunel. Zasiahol tým do jazdnej cesty protiidúceho rýchlika R 913, ktorý mal jazdu povolenú. Následne došlo k zrážke.

Správa označila za príčinu nehody neupravovanie rýchlosti vlaku R 914 ZSSK od predzvesti (vchodového návestidla) rušňovodičom tak, aby pred nasledujúcim návestidlom, pri ktorom mal očakávať zákaz jazdy, vlak bezpečne zastavil. Zároveň však zaznamenala aj nedostatky týkajúce sa železničnej infraštruktúry: kratšiu než predpísanú dohľadnosť návestidla „Stoj", nesprávne vyhodnocovanie záznamov o jej kontrolách a nesprávne uvedenú kilometrickú polohu predzvestí v prevádzkovej dokumentácii. Tieto nedostatky však správa **neurčila ako príčinu nehody**. Zodpovedným zamestnancom ŽSR však uložila zistenia prerokovať a oznámiť prijaté opatrenia.

Celkovú predbežnú škodu správa vyčíslila na 1 532 298,28 eura, z toho škodu ŽSR na 16 225,19 eura. Ide o vyčíslenie na účely kategorizácie nehody, nie o konečnú výšku preukázanej škody na účely jej náhrady.

Odstraňovanie následkov nehody skomplikoval strmý a ťažko prístupný svah, do ktorého sa zrútili rušeň aj vozeň vlaku R 913. Po oprave poškodenej trate sa podarilo dopravu obnoviť po jednej koľaji 14. októbra 2025 večer a po oboch koľajach nasledujúci deň popoludní. Odstraňovanie vozňa a rušňa zo svahu si vyžiadalo samostatné a technicky náročné práce. Pri vyťahovaní rušňa v máji tohto roka ZSSK spolupracovala s Hasičským a záchranným zborom, pričom veľkú úlohu zohrali aj nehodové prostriedky ŽSR, Mostného obvodu Košice.

ŽSR vyjadrujú účasť všetkým, ktorých nehoda zasiahla. Jej výročie je pripomienkou potreby dôsledne vyhodnocovať zistenia z vyšetrovania a pracovať na zvyšovaní úrovne bezpečnosti železničnej dopravy aj naďalej.



Bodku za sezónou urobil 130-ročný parný rušeň

Železničné múzeum Slovenskej republiky sa v sobotu 10. októbra rozlúčilo so sezónou 2026. Staré rušňové depo Bratislava východ opäť ožilo historickými vlakmi a programom, ktorý návštevníkom priblížil čaro železničnej minulosti.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽM SR

BRATISLAVA — Hlavným lákadlom bol 130-ročný parný rušeň 310.433, ktorý priviezol návštevníkov z Bratislavy-Petržalky v historických drevených vozňoch tretej triedy. Atmosféru doplnili motorové vozne *„Dvašesťdvojka“* a *„Túlavá“*, ktoré zabezpečili ďalšie nostalgické jazdy.

V areáli si malí aj veľkí priaznivci železníc mohli vychutnať jazdy na drezinách a motorových vozíkoch či pohľad zo stanovišťa parného rušňa. Nechýbali prehliadky expozície so sprievodcom ani modelové koľajiská vo Veľkej vodárni a v poštovom vozni. Záujemcov zaujal aj funkčný riadiaci prístroj so zobrazovacou tabuľou systému Pragotron.

Podujatie pripravili Železnice Slovenskej republiky a Železničné múzeum Slovenskej republiky v spolupráci s Klubom železničnej nostalgie Bratislava východ, OZ VLAKY.NET, Spolkom Výhrevne Vrútky a Klubom priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava, ktoré svojou prácou pomáhajú uchovávať a oživovať železničné dedičstvo.

Záver sezóny patrí aj poďakovaniu všetkým návštevníkom za priazeň, spoločné zážitky a chvíle strávené v múzeu počas roka 2026. Hoci sa pravidelná sezóna skončila, prípravy pokračujú. Už teraz sa chystajú novinky, ktoré majú v roku 2027 priniesť ďalšie zážitky a dôvody na návrat do múzea.





Od konskej sily k pare

Úzkokoľajka Baňa Rákoš – Sirk

Štyri kilometre koľají, nezvyčajný rozchod a dva parné rušne s menami Rákoš a Železník. Aj takúto podobu mala kedysi preprava železnej rudy na Gemeri. V rubrike Ukryté v Archíve ŽSR si tentoraz pripomíname nenápadnú priemyselnú železničku.

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

BRATISLAVA — Úzkokoľajné železnice zohrávali významnú úlohu v rozvoji baníctva v Spišsko-gemerskom rudohorí. Patrila medzi ne aj trať spájajúca baňu Rákoš s nakladacou stanicou lanovky Sirk – Likier. Rimavsko-muránska spoločnosť ju dala vybudovať v rokoch 1892 až 1893 v rámci výstavby nového moderného banského závodu.

Pred jej vznikom sa železná ruda, prevažne limonit, dopravovala povozmi k lanovkovej stanici Zraz, kde sa prekladala do lanovkových vozíkov. Nová železnička priniesla zmenu, hoci v prvých rokoch sa ešte spoliehala na konskú silu. Celý „vlak" vtedy tvorili iba tri banské vozíky.

Dva rušne, dvadsať vozíkov

Významný posun nastal v roku 1895, keď spoločnosť pri prestavbe trate nahradila kone parným rušňom. Prepravu zabezpečovali rušne Rákoš a Železník, ktoré vyrobila a dodala firma Krausz a spol. z rakúskeho Linca. Oba mali v podstate rovnakú konštrukciu, spočiatku však slúžil iba jeden.

Trať mala dĺžku štyri kilometre a rozchod iba 520 milimetrov. Po zavedení parnej prevádzky tvorilo vlakovú súpravu dvadsať banských vozíkov. Každý vážil 500 kilogramov a odviezol až 1,5 tony rudy. Vozíky mali pravouhlú korbu z pozinkovaného plechu s čelným vyklápaním a dovolená rýchlosť súpravy bola 12 kilometrov za hodinu.

Osobitnú pozornosť si zaslúžil most pri osade Červeňany. Šestnásťmetrová konštrukcia zo železných nosníkov spočívala na murovaných pilieroch a bola postavená v oblúku s polomerom 50 metrov. Podľa archívneho článku išlo v tom čase o unikát v bývalom Uhorsku.

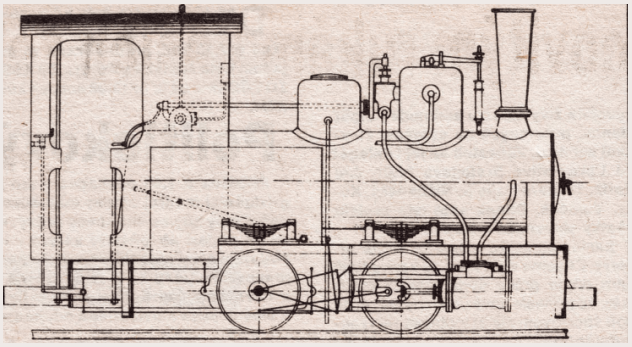


Schéma parného rušňa "Železník"

Lesom so starostlivo vybraným palivom

Malé parné rušne dosahovali výkon približne 22 kW, teda 30 konských síl. Ich vodojem pojal 390 litrov vody a zásobník 200 kilogramov uhlia. Výber paliva pritom súvisel aj s prostredím, ktorým železnička prechádzala. Takmer celá trasa viedla listnatým lesom, preto sa používalo karvinské kamenné uhlie, ktoré sa spekalo a málo iskrilo. Zázemie poskytovala drevená remíza pri bani Rákoš, v ktorej bola aj vodáreň pre rušne.

Pri plnom vyťažení prešlo po trati denne deväť až desať vlakov a prepravilo sa približne 300 ton železnej rudy. V Sirku sa ruda vysypala do otvorených šachtových pecí a následne pokračovala lanovkou na železničnú stanicu v Likieri.

Parná prevádzka slúžila až do roku 1922, keď sa ťažba rákošského ložiska zastavila a baňu zatopilo. Úzkokoľajka tak postupne ustúpila do histórie. Archívne texty, technický nákres a fotografia rušňov s ich obsluhou však dodnes pripomínajú časy, keď aj drobná železnica predstavovala dôležité spojenie medzi baňou a ďalšou cestou vyťaženej rudy.



Chráňme si zrak. Prevencia úrazov očí je nevyhnutná

Opakovaný výskyt pracovných úrazov a poranení očí v roku 2025 a v prvom polroku 2026 upozorňuje na potrebu dôslednejšieho dodržiavania zásad bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci (BOZP). Aj pri bežných pracovných činnostiach môže dôjsť k vážnemu poraneniu, ktorému sa dá predísť správnym pracovným postupom, kontrolou náradia a dôsledným používaním osobných ochranných pracovných prostriedkov (OOPP).

AUTOR: O440, (red) SNÍMKA: freepik.com

BRATISLAVA — Riziko predstavujú aj zdanlivo bežné činnosti. Pri práci s ručným náradím, ako sú kladivá, sekáče či kliny, môže v dôsledku poškodenia náradia, nesprávnej techniky alebo nevhodného pracovného postupu dôjsť k odštiepeniu a odletu častíc. Nebezpečenstvo predstavujú aj úlomky, iskry, prach či iný materiál, ktoré môžu zasiahnuť oko a spôsobiť vážne následky.

Prevencia sa začína ešte pred prácou

Základom bezpečnosti je kontrola stavu a vhodnosti používaného náradia ešte pred začatím pracovnej činnosti. Poškodené, prasknuté, deformované alebo nadmerne opotrebované náradie sa nesmie používať a musí sa bezodkladne vyradiť a jeho stav nahlásiť vedúcemu zamestnancovi. Rovnako dôležité je dodržiavať správnu techniku práce, zvoliť stabilnú pracovnú polohu, bezpečne manipulovať s náradím a zabezpečiť dostatočný priestor tak, aby neboli ohrození ani ostatní zamestnanci.

Rozhodujúcu úlohu zohráva ochrana zraku.

Pri každej činnosti, pri ktorej hrozí riziko poranenia alebo poškodenia zraku, je nevyhnutné používať predpísané ochranné okuliare alebo inú určenú ochranu zraku. Samotné pridelenie ochranných okuliarov nestačí, podstatné je ich skutočné používanie počas celej rizikovej činnosti. Bezpečný odstup od zdroja nebezpečenstva je dôležitým opatrením, nemôže však nahradiť ochranné prostriedky.

Zodpovednosť majú aj vedúci zamestnanci

Za bezpečný výkon práce nesú zodpovednosť všetci zamestnanci vrátane vedúcich zamestnancov. Tí musia kontrolovať používanie predpísaných OOPP pred začatím práce aj počas jej vykonávania, dohliadať na dodržiavanie stanovených pracovných postupov a v prípade zistenia nedostatkov bezodkladne zabezpečiť nápravu. Zvýšená pozornosť tejto oblasti je potrebná aj pri kontrolnej činnosti na všetkých stupňoch riadenia.

Ochrana zdravia zamestnancov sa začína dôsledným dodržiavaním pravidiel a zodpovedným prístupom každého z nás. Aj jednoduché preventívne opatrenie môže rozhodnúť o tom, či sa pracovný deň skončí bez úrazu.

Nezabúdajme, že zrak máme len jeden. Chráňme si ho pri každej práci, pri ktorej je ohrozený.

Stanica v Ružomberku sa po rokoch dočká rekonštrukcie

Rekonštrukcia železničnej stanice v Ružomberku je projekt, ktorého príprava siaha do roku 2014. Obnova národnej kultúrnej pamiatky si vyžaduje citlivý prístup, dôkladnú prípravu a rešpektovanie historickej hodnoty objektu. Zároveň musí spojiť nevyhnutné stavebné zásahy s aktuálnymi požiadavkami na technický stav budovy a bezpečnosť pri práci, a to bez toho, aby utrpel jej historický charakter. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) preto aktuálne preverujú pôvodné projektové riešenie, aby bol pri ďalších prácach zohľadnený nielen súčasný stav objektu, ale aj požiadavky pamiatkovej ochrany.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Matej Pakanec

RUŽOMBEROK – Projektová dokumentácia počíta s opravou vonkajšej fasády vrátane omietok, sokla a nátery, obnovou ozdobných kovových prvkov na budove a prekrytí prvého nástupišťa, ako aj drevených vikierov a dekoratívnych prvkov strechy a fasády. Súčasťou plánovaných prác je aj oprava dažďových žľabov a zvodov, obnova oplotenia vrátane betónového základu a kovových častí a riešenie bleskozvodu.

„Rekonštrukcia stanice v Ružomberku je súčasťou širšieho úsilia ŽSR o postupnú obnovu železničných staníc na Slovensku. V nasledujúcom období sa počíta s rekonštrukciou viacerých staničných objektov s dôrazom na zlepšovanie ich technického stavu, funkčnosti a kvality prostredia pre cestujúcich,“ uviedol generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Miroslav Garaj.

Výraznou premenou v rámci ružomberskej železničnej stanice prejde strecha. Poškodené a degradujúce drevené konštrukcie si vyžadujú kompletnú obnovu, aby strecha opäť spĺňala požiadavky na bezpečnosť, a zároveň si zachovala svoj charakteristický vzhľad. Dôraz sa pritom bude klásť aj na zachovanie architektonických detailov, ako sú drevené vikiere a ozdobné prvky, ktoré dotvárajú osobitý výraz historickej budovy.

Novú podobu získa aj oplotenie, ktoré má ambíciu stať sa jedným z výrazných prvkov celého staničného areálu. Namiesto postupne upravovaných častí, ktoré časom stratili jednotný charakter, sa vráti k pôvodnému historickému návrhu. Obnova tak prinesie nielen nový vzhľad, ale aj návrat k architektonickej koncepcii, ktorá rešpektuje históriu stanice a podčiarkne jej jedinečnosť už pri prvom pohľade na areál.

Vzhľadom na fakt, že budova stanice aj jej oplotenie sú národnou kultúrnou pamiatkou, príprava a realizácia rekonštrukcie si vyžadujú úzku spoluprácu s Krajským pamiatkovým úradom, ako aj rešpektovanie požiadaviek pamiatkovej ochrany.

Keďže zmluvné a projektové podklady pochádzajú z roku 2014, je potrebné opätovne preveriť pôvodné riešenia a posúdiť ich súlad so súčasnými požiadavkami. Aj preto aktuálne prebieha reštaurátorský prieskum, ktorý pomôže vyhodnotiť stav objektu a určiť, či bude potrebné pôvodnú projektovú dokumentáciu doplniť alebo spresniť. Jeho výsledky budú kľúčovým podkladom na ďalšiu prípravu rekonštrukcie, aby plánované práce rešpektovali aktuálny stav budovy aj jej historickú hodnotu.

Myslite na svoj dôchodok už dnes

Doplnkové dôchodkové sporenie je pre mnohých zamestnancov prirodzenou súčasťou prípravy na budúcnosť. Po uzatvorení zmluvy si nastavia výšku príspevku a vyberú investičný fond, no v priebehu rokov sa k svojmu rozhodnutiu už nemusia vracať. Práve pravidelná kontrola nastavenia sporenia však môže zohrávať dôležitú úlohu v tom, aké finančné zabezpečenie budeme mať na dôchodku.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA – Jednou z možností, ako si vytvárať finančnú rezervu na dôchodok, je doplnkové dôchodkové sporenie v spoločnosti STABILITA, d. d. s., a. s., v ktorej sú Železnice Slovenskej republiky aj majoritným akcionárom.

Výber fondu aj výška príspevku sú dôležité

Pri doplnkovom dôchodkovom sporení sa oplatí pravidelne sledovať dve základné veci, a to výber investičného fondu a výšku vlastného príspevku. Vhodná investičná stratégia sa totiž môže v priebehu života meniť. Mladší človek, ktorý má do dôchodku ešte veľa rokov, môže zvážiť dynamickejšiu stratégiu.

S blížiacim sa dôchodkovým vekom je naopak vhodné postupne presúvať úspory do konzervatívnejších investícií, ktoré majú pomôcť obmedziť riziko výrazných výkyvov.

S výberom môže pomôcť aj sprievodca na webovej stránke ***www.stabilita.sk***, ktorý na základe piatich jednoduchých otázok odporučí investičnú stratégiu zodpovedajúcu situácii sporiteľa.

Pozornosť si zaslúži aj výška mesačného príspevku. Ak si zamestnanec nastavil jeho sumu pred desiatimi či dvadsiatimi rokmi a odvtedy ju nemenil, inflácia postupne znižuje jej reálnu hodnotu. Pravidelné prehodnotenie príspevku preto môže pomôcť udržať sporenie v súlade s aktuálnymi možnosťami a očakávaniami.

Investovanie podľa životného cyklu: menej starostí s nastavením

Pre ľudí, ktorí nechcú svoju investičnú stratégiu priebežne sami upravovať, ponúka STABILITA Program investovania podľa životného cyklu (Life cycle). Po zapojení sa do programu sa úspory počas posledných desiatich rokov pred dôchodkom postupne presúvajú z dynamickejších fondov do konzervatívneho fondu. Cieľom je znižovať investičné riziko v čase, keď sa blíži obdobie čerpania nasporených prostriedkov.

Ako vysvetlil Martin Pivarči zo spoločnosti STABILITA presun prebieha postupne, v jednotlivých krokoch, až kým sa konto klienta pred dôchodkom nepresunie do konzervatívneho fondu. Program tak môže uľahčiť správu úspor tým, ktorí nechcú sami pravidelne sledovať a meniť investičnú stratégiu. Ani konzervatívne investovanie však úplne nevylučuje riziko straty.

Kde získať viac informácií?

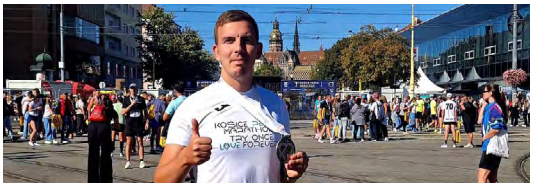
Ak si chcete overiť, či máte sporenie nastavené vhodne, plánujete upraviť výšku príspevku alebo vás zaujíma Program investovania podľa životného cyklu, obrátiť sa môžete priamo na spoločnosť STABILITA. K dispozícii je bezplatná infolinka 0800 117 676 aj klientske centrá.

Doplnkové dôchodkové sporenie je dlhodobé rozhodnutie, ktoré sa oplatí priebežne kontrolovať. Aj malé úpravy dnes môžu pomôcť lepšie sa pripraviť na obdobie, keď už pracovné povinnosti vystrieda zaslúžený odpočinok.

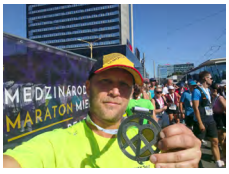




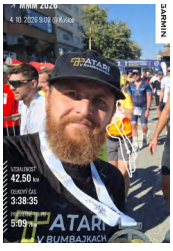












Modrá armáda opäť bežala v Košiciach

Desiatky železničiarov sa aj tento rok zapojili do Medzinárodného maratónu mieru v Košiciach. ŽSR opäť podporili svojich bežcov, ktorí na MMM 2026 reprezentovali ŽSR v maratóne, polmaratóne aj štafetách.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: archív bežcov

KOŠICE – Na podujatí sa stretli kolegovia z rôznych pracovísk naprieč Slovenskom – z Bratislavy, zo Žiliny, Zvolena, z Lučenca či Košíc. Spájala ich chuť športovať, prekonať vlastné hranice a vychutnať si jedinečnú atmosféru pretekov. Popri individuálnych výkonoch nechýbali ani tímový duch, vzájomné povzbudzovanie a radosť zo spoločného zážitku. K vydarenému podujatiu prispelo aj zázemie v ubytovni na Bajzovej ulici. Pre účastníkov boli pripravené šatne, sprchy, sociálne zariadenia a bohaté pohostenie. Po náročných kilometroch tak mali priestor na oddych, občerstvenie aj rozhovory s kolegami.

Starostlivosť ocenili samotní bežci. *„Žilinčania ďakujú za zázemie na Bajzovej, veľmi si to vážime. VĎAKA,“* odkázala jedna zo skupín. V ďalšom poďakovaní nechýbalo ani úsmevné prirovnanie, že podobný servis majú možno už len kenskí bežci. Poďakovanie patrí všetkým kolegom, ktorí sa postarali o prípravu a pohodlie účastníkov, aj bežcom za reprezentáciu ŽSR. Košický maratón opäť spojil železničiarov aj mimo pracovísk, tentoraz v bežeckých topánkach.



Keď sa technológie spoja so psychológiou. Predstavujeme vám nový benefit pre zamestnancov

V pracovnom prostredí, kde sú vysoká miera zodpovednosti, sústredenia a spoľahlivosti každodennou súčasťou práce, zohráva psychická odolnosť rovnako dôležitú úlohu ako odborné vedomosti. Moderné organizácie preto venujú čoraz väčšiu pozornosť podpore zdravia a kvality života svojich zamestnancov, pretože práve ony sú základom kvalitného, bezpečného a efektívneho fungovania celej spoločnosti.

AUTOR: ÚIVP, (red), , SNÍMKA: Denis Dymo

ŽILINA — Aj Železnice Slovenskej republiky urobili ďalší krok týmto smerom. ÚIVP ako základné pracovisko psychológie rozšírilo svoje služby o biofeedback a neurofeedback - moderné metódy, ktoré pomáhajú lepšie porozumieť reakciám vlastného organizmu a prostredníctvom tréningu rozvíjať schopnosť ich regulovať, lepšie sa sústrediť a efektívnejšie zvládať stres. Ide o nový benefit určený všetkým zamestnancom, ktorí chcú posilniť svoju psychickú odolnosť, zlepšiť koncentráciu, podporiť regeneráciu alebo sa naučiť lepšie zvládať pracovnú či osobnú záťaž.

Počas biofeedback tréningu senzory snímajú vybrané fyziologické reakcie organizmu, ktoré sa v reálnom čase zobrazujú na monitore. Zamestnanec tak môže sledovať, ako jeho telo reaguje na stres či uvoľnenie, ako správne dýchať a pod vedením psychológa sa učí tieto reakcie vedome regulovať. Neurofeedback pracuje na podobnom princípe, využíva však spätnú väzbu o elektrickej aktivite mozgu. Obe metódy sú neinvazívne a založené na aktívnom tréningu prirodzených regulačných schopností organizmu.

Čo môžu biofeedback a neurofeedback priniesť do každodenného života?

Predstavme si situáciu, keď sa človek po náročnom pracovnom dni nedokáže uvoľniť, myšlienkami sa stále vracia k pracovným povinnostiam

alebo má problém sústrediť sa na jednu úlohu. Prípadne cíti napätie pred dôležitou pracovnou situáciou, hoci si uvedomuje, že potrebuje zostať pokojný a pozorný. Práve v takýchto chvíľach môže byť užitočné lepšie rozumieť tomu, ako telo a myseľ reagujú na záťaž.

Biofeedback a neurofeedback umožňujú tieto reakcie nielen pozorovať, ale aj postupne trénovať schopnosť ich ovplyvňovať. Cieľom nie je odstrániť každý stres, ten je prirodzenou súčasťou života a v primeranej miere nám môže pomáhať podávať výkon. Dôležité je vedieť rozpoznať, kedy napätie narastá, a osvojiť si spôsoby, ako ho účinne regulovať.

Pravidelný tréning môže podľa zvoleného postupu a individuálnych potrieb prispieť k lepšiemu zvládaniu stresu, rozvoju koncentrácie, ku kvalitnejšej relaxácii a k efektívnejšiemu zotaveniu po náročných situáciách. Pre zamestnanca to môže znamenať napríklad lepšie udržanie pozornosti pri práci, väčšiu schopnosť zachovať si pokoj pod tlakom alebo ľahšie odpútanie sa od pracovných starostí po skončení pracovného času.

Významnou súčasťou tréningu je aj to, že človek získava lepší prehľad o vlastných reakciách. Postupne sa môže naučiť rozpoznať signály napätia skôr, než sa naplno prejavia, a vedome pracovať s tým, ako na ne reaguje. Zručnosti získané počas tréningu pritom možno využívať nielen v pracovnom prostredí, ale aj v osobnom živote. Výsledky sú individuálne a závisia od viacerých faktorov vrátane cieľa a pravidelnosti tréningu.

Ako prebieha tréning?

Jednou z výhod biofeedbacku a neurofeedbacku je, že zamestnanec pri nich nie je iba pasívnym pozorovateľom. Aktívne sa zapája do procesu a učí sa lepšie rozumieť vlastným reakciám.

Tréning sa začína rozhovorom so psychológom, počas ktorého sa objasnia potreby zamestnanca a cieľ, na ktorý sa chce zamerať. Následne sa podľa zvolenej metódy umiestnia príslušné senzory, ktoré snímajú vybrané fyziologické signály alebo elektrickú aktivitu mozgu. Nejde o bolestivý ani invazívny zákrok.

Počas tréningu zamestnanec sleduje spätnú väzbu na monitore a pod vedením psychológa skúša spôsoby, ako ovplyvniť sledované reakcie. Môže si tak napríklad všímať, ako sa menia jeho telesné reakcie pri uvoľnení alebo pri zvýšenom napätí. Pri neurofeedbacku dostáva spätnú väzbu o aktivite mozgu. Na základe nej sa postupne učí rozvíjať zručnosti súvisiace s reguláciou pozornosti alebo relaxáciou podľa zamerania tréningu.

Princípom je učenie prostredníctvom spätnej väzby. Človek získava informáciu o tom, čo sa v jeho organizme deje, a môže si skúšať, ktoré postupy mu pomáhajú dosiahnuť želaný stav. Nejde teda o jednorazové meranie, ktoré by samo osebe vyriešilo všetky ťažkosti, ale o proces, pri ktorom sa nové zručnosti postupne upevňujú. Konkrétny priebeh a počet tréningov sa odvíjajú od individuálnych potrieb a zvoleného postupu.

Investícia do seba aj do kvalitnejšej práce

Biofeedback a neurofeedback sa využívajú v psychológii, zdravotníctve, športe aj pri rozvoji výkonnosti. Ich prínos spočíva v podpore schopnosti organizmu primerane reagovať na záťaž a následne sa efektívnejšie vrátiť do rovnováhy. Nejde pritom o univerzálne riešenie pre každého, ale o ďalšiu možnosť, ako cielene pracovať na vlastnej psychickej pohode a regulačných schopnostiach.

Zavedenie tejto služby predstavuje ďalší krok v podpore psychického zdravia zamestnancov ŽSR a zároveň investíciu do kvality práce a bezpečnosti pracovných procesov. Schopnosť lepšie zvládať stres, udržať pozornosť a včas rozpoznať vlastné limity môže byť dôležitá nielen pre osobnú pohodu zamestnanca, ale aj pre jeho každodenné pracovné fungovanie. Starostlivosť o psychické zdravie preto prináša potenciálny prínos jednotlivcovi aj celej organizácii.

Novú službu poskytujú psychológovia ÚIVP – Základného pracoviska psychológie v Žiline. V priebehu budúceho roka sa plánuje jej rozšírenie aj na pracovisko v Bratislave. Zamestnanci sa môžu objednať priamym kontaktovaním psychológov ÚIVP – ZPP. Poskytovanie služby sa riadi princípmi odbornosti, diskrétnosti a dôvernosti.

Niekedy stačí začať tým, že lepšie porozumieme sami sebe. Ak chcete zistiť, ako vaše telo reaguje na záťaž, zlepšiť svoju schopnosť sústrediť sa alebo si osvojiť účinnejšie spôsoby relaxácie, biofeedback a neurofeedback vám ponúkajú príležitosť urobiť prvý krok. Starostlivosť o psychické zdravie totiž nie je len benefitom. Je investíciou do seba, svojej spokojnosti a dlhodobej kvality života.

- Pán primátor, aký je prírastok obyvateľov vo vašom meste ? - pýta sa redaktorka.
- Žiadny. Keď **...**

tajnička.

				Pomôcky: ambo, arap, Ate, silúr	ženské meno (26.7.)	hranica, ohraničenie	po troche jedla	popevok	cudzia predpona (životné prostredie)	mučil	**Pomôcky: Atacama, eko, Neo, Ochi**	zomieralo	orech, po anglicky	obec pri Komárne
				talizman							United Nuclear Industry			
				5							**6** zn.bulhar. cigariet			
				ide (nár.) / MPZ Slovinska				obežná dráha / časť pretekov						
Jozef Vysočani	bezohľadný ničiteľ (pejor.)	**3**	odtiaľ / alebo (bás.)						starogréc. boh.pomsty / Obchodný dom				**4**	rovnosť pomerov
zobrala						koralový ostrov / zvuk pri búrke					Rýchla zdrav.pomoc / japonská dĺž.miera			
výhra dvoch čísel					pocit potreby jesť / útok (knižn.)					slovná pomoc / nepohyboval sa				
rieka v Japonsku				černoch, po rusky(zast.) / kyslá pochutina					starší útvar prvohôr / EČV okr. Levice					
EČV okr. Dunajská Streda			muž.meno (5.12.) / teplomilná rastlina				hlboký žen.hlas / trafika (zastar.)				hora v Grécku / šláger			
púšť v Chile (aj ATAKAMA)								slovenská rieka / pracovník v bani				značka jednotky nit / melódia		
oválny výrastok						EČV okr. B.Bystrica / konflikt			čiara, po latinsky / bizmut (zn.)					
Pomôcky: abalda, alkana, linea, nut	bodavý hmyz	kilotona (zn.) / nočný podnik			značka švéd. áut / stroncium (zn.)					tamtá / adresa (skr.)			ako (bás.)	usadenina
obidva				vyhovejú požiadavke / starorím. drob.minca							Prešovský samosp.kraj / druhá dvojhláska			
1									**2**					
nástenný gobelín					riečny kôrovec				silno kričal					

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) ***adresu a správnu odpoveď*** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
Krížovka z minulého čísla: *„veru nie, už viac ako desať rokov som jediný...“*. Výhercovia: Martin Š., Csaba L., Adriána L.



Spoznáte, kde sa nachádza táto pamätná izba?

Pozorne si prezrite fotografiu a zapojte sa do našej súťaže! Viete, na ktorom mieste sa nachádza pamätná izba zachytená na fotografii? Svoje správne odpovede posielajte na e-mailovú adresu **sutaz@zsr.sk**.

Článok o pamätnej izbe spolu s menom výhercu uverejníme v nasledujúcom čísle nášho časopisu. Otestujte svoje vedomosti a ukážte, ako dobre poznáte zaujímavé miesta spojené so železnicou!



CER vyhlasuje ďalší ročník fotografickej súťaže Aline Bastin

Milovníci železníc a fotografie sa môžu zapojiť do ďalšieho ročníka Európskej železničnej fotografickej súťaže, ktorá je venovaná pamiatke tragicky zosnulej kolegyne Aline Bastin. Svoje fotografie môžete prihlasovať do 31. októbra 2026.

AUTOR: (red) , SNÍMKA: ŽSR

BRUSEL — Spoločenstvo európskych železníc a infraštruktúrnych spoločností (CER) organizuje súťaž každoročne s cieľom predstaviť modernú, ekologickú a ľudskú stránku železníc. Súťaž nesie od roku 2016 meno Aline Bastin, kolegyne CER, na ktorej pamiatku bola premenovaná.

Fotografie môžu súťažiť v troch kategóriách: osobná železničná doprava, nákladná železničná doprava a železničná infraštruktúra. V každej kategórii bude ocenená jedna fotografia, ktorej autor získa finančnú odmenu 200 eur. Víťazné zábery budú zároveň prezentované prostredníctvom komunikačných kanálov CER.

Do súťaže sa môžu zapojiť amatérski aj profesionálni fotografi s pobytom v oprávnených európskych krajinách vrátane Slovenska. Prihlásiť môžu najviac päť fotografií vo vysokom rozlíšení, ktoré boli zhotovené v niektorej z krajín uvedených v pravidlách súťaže. Uprednostňovaný je horizontálny formát.

Fotografie je potrebné odoslať elektronicky najneskôr do 31. októbra 2026. Podrobné pravidlá a prihlasovací formulár sú dostupné na webovej stránke súťaže CER a inšpirovať sa môžete v galérii víťazných fotografií z predchádzajúcich ročníkov.

OKTÓBER 2026

SEMAFOR

Nájdete nás aj na Facebooku, LinkedIn-e a Youtube: Železnice Slovenskej republiky

Sledujte nás na sociálnych sieťach

