

WAGON

express

01/2021

Magazín o cestovaní



IGOR TIMKO

„VLAKY A NO NAME
SÚ SI OMNOHO BLIŽŠÍ,
NEŽ SI L'UDIA MYSLIA”



25 rokov WAGON SLOVAKIA

Ako na Vás pôsobí číslo 25? Ani malé, ani veľké, pri človeku už dávno dospelosť, aj pivo Vám predajú, pri najlepšom priateľovi človeka úctyhodný vek. Aké číslo je to pri spoločnosti a v rámci Slovenska? Podotýkame, pri spoločnosti, ktorá pôsobí v sektore služieb a na železnici. To už je číslo veľmi slušné a pri nadšencoch železničnej dopravy a služieb v nej si dovoľme napísať, že mnohí vedia aj o koho ide (dobré, berieme, že je uvedená aj v nadpise).

10.10.1995 je dátum, kedy vznikla spoločnosť WAGON SLOVAKIA, akciová spoločnosť Košice (historický názov). Spoločnosť vznikla transformáciou zložky Jedálenských a lôžkových vozňov Praha, závod Košice. Ak sa teda obzrieme do minulosti, vznikli sme ešte v rámci ČSSR, a to v roku 1959.

V roku 1995 založil a viedol našu spoločnosť dnes už nebhý Ing. Ľudomír Cap, od roku 2002 prevzal opraty nad riadením JUDr. Igor Cap. Obaja páni zanechali v našej spoločnosti nezmazateľné stopy cieľavedomej a tvrdej práce, k čomu viedli aj kolektív zamestnancov. Dnes vedie spoločnosť generálny manažér JUDr. Peter Dudič so svojim tímom šikovných, akčných a inovatívnych manažérov a ďalšími zhruba 160 zamestnancami, ktorých môžete stretnúť priamo pri výkone ich práce. Buďte na nich milí, minimálne ako oni na Vás. Zaslúžia si to.

Pre mnohých z Vás sme spoločnosť, ktorú poznáte a viete, že našimi primárnymi službami sú ubytovacie a reštauračné služby vo vozňoch Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. (ZSSK), neskôr sa pridali služby autovlakov (k tomu povie viac aj Igor Timko z No Name). Nie žeby sme toho nerobili viac. Ale tieto služby poskytujeme stabilne pre Vás, milí cestujúci, v rámci Slovenska, Českej republiky, Rakúska, Nemecka, Chorvátska, Bulharska, Rumunska, Grécka (posledných päť destinácií v rámci letnej turistickú sezóny ako mimoriadne vlaky) za celé obdobie našej existencie. Aj tieto služby, tak ako čokoľvek iné za toto obdobie, mali svoj vývoj a požiadavky cestujúcich, odbornej a laickej verejnosti. V neposlednom rade mali veľký vplyv na tieto služby požiadavky

KOŠICE

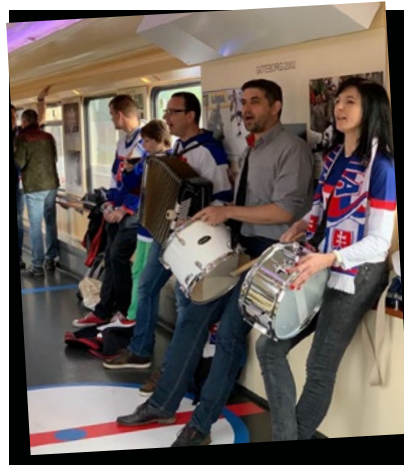
ZSSK, ako nášho hlavného obchodného partnera a vývoj v zahraničí, ktorým sme sa mnohokrát inšpirovali a inšpirujeme aj dnes. Aj preto sme členmi IRCG (International Rail Catering Group).

Od roku 2019 sa začalo obdobie zmien v charaktere a rozsahu služieb, ktoré poskytujeme. Zároveň sme od tohto roku spolu so Stanicou Košice v jednom tíme a to nám pomohlo sa na služby pozrieť aj z iného uhla pohľadu. Aj spájanie sa má niečo do seba. V reštauračných vozňoch poskytujeme zmodernizované služby, ktorými poskytujeme väčší komfort pre cestujúcu verejnosť, napríklad aj vďaka novému menu (väčšia variabilita ponuky, doplnený streetfood, rozšírený vegan a pod.) a online službe Najedz sa vo vlaku. A ani vlakovú prirážku už nemáme. Nevyskúšali ste? Mali by ste. Najmä tí, ktorí sa nemôžete alebo nechcete presúvať priamo do reštauračného vozňa. Musíme uviesť, že služba www.najedzsavovlaku.sk má aj svoje „negatívum“ – to sú tí ľudia okolo Vás, ktorí majú chuť na to jedlo, čo Vám práve donesieme. Radi pripravíme jedlo aj pre nich, len musia tiež zopár minút počkať.

Redizajn uniforiem personálu v reštauračnom vozni, resp. v ubytovacom vozni bol súčasťou konceptu obmien. Sú navrhnuté v urban štýle a páčia sa nám. Veríme, že aj Vám. Chystáme ďalšie zmeny (už dostanete aj nové raňajky – single balíček pri ceste nočným vlakom), aj keď nás trochu pribrzdil COVID-19. Povedali sme si teda, že prepracujeme našu webovú stránku a musíme sa pochváliť, aj to sa nám podarilo.

Za kolektív našej spoločnosti sa chceme úprimne poďakovať Vám, milí cestujúci, všetkým terajším, ale aj bývalým zamestnancom, priateľom železníc a všetkým, vďaka ktorým sa aj dnes môžeme pozeráť do budúcnosti, kde vlaky a služby v nich majú svoje isté miesto. Veríme, že aj my spolu s nimi.

autor: JUDr. Peter Dudič



Na začiatku bolo zrnko

SPOZNAJTE PRÍBEH UKRYTÝ V SRDCI TALIANskej KÁVY TOSTINI

Aj kávy majú svoju škôlku

Kávovníkové zrnko precestuje celý svet, kým sa dostane v podobe lahodnej kávy do vašej šálky. Život kávovníka sa začína v tzv. kávovníkovej škôlke, kde sadenica pod ochranou pred výkyvmi klímy postupne kľučí. Prvé listy sa objavujú už po 6 až 8 týždňoch, kedy sa sadenica stáva kávovníkom. Až po roku, keď má priemernú výšku 30 cm, je kávovník dostatočne silný na presun na kávovú plantáž. Priemerný vek kávovníkov na plantážach je 25 až 30 rokov, u divoko rastúcich kávovníkov dokonca 100 rokov. Kávovník rodi 1- až 2-krát do roka v závislosti od pestovateľskej oblasti a odrody kávovníka. Kávovníkové plantáže sa nachádzajú v Ázii, Karibiku, na Havaji či v Austrálii, ale najmä v Strednej a Južnej Amerike a východnej a západnej Afrike. Práve z týchto plantáží pochádzajú po kvalitnom výbere aj kávové zmesi talianskej rodinnej pražiarne TOSTINI.

Zmyslový zážitok na prvý dúšok

Dušou a srdcom tejto kávy s chuťou Stredomoria sú súrodenci Max a Desirée Tostiniovci. V chuti káv TOSTINI sa odráža silná osobnosť Desirée, ktorá bola vzpruhou pre vybudovanie rodinnej pražiarne, a rovnako aj Maxova precíznosť a láska ku káve, ktoré dávajú Tostini nezameniteľnú krémovosť a arómu.

Prvotnú myšlienku na vlastnú pražiareň priniesla Desirée. Ideu rodinnej pražiarne predstavila svojmu bratovi Maxovi, ktorému sa myšlienka zapáčila natoľko, že sa rozhodol vzdelávať v oblasti praženia kávy a v jej spracovaní. Cestovanie po svete a nachádzanie tých najlepších zmesí kávových zŕn Maxa nadchlo natoľko, že tomu začal venovať celý svoj čas a dnes tí, ktorí ho poznajú, tvrdia, že kávou žije od rána do večera. Kombináciou kávových zŕn z afrických a amerických plantáží sa Maxovi podarilo pražiť kávu tak, aby bolo pitie kávy jedinečným momentom, kedy si človek vychutná každý dúšok, jemnosť, penu a krémovosť nápoja. Neustála túžba inovovať priniesla v posledných rokoch vďaka spolupráci dvoch šikovných

súrodencov viditeľný vývoj tejto značky, ktorá sa od svojho vytvorenia prezentovala na svetových výstavách nielen na Slovensku, ale i v New Yorku, Soule či Miláne.

Túto kávu, ktorá sa zrodila pred viac ako 15 rokmi v talianskom mestečku Teggiano, objavil tím zo Stanice Košice v roku 2018 na výstave v meste Rimini. Ako si spomína na túto výstavu obchodný riaditeľ Stanice Košice Pavel Krumphanzl? „V tie dni sme ochutnali množstvo káv z celého Talianska, no ten pravý éterický a zmyslový zážitok sme pocítili práve pri pití kávy Tostini a už nebolo cesty späť. Chceli sme ju mať doma, na stanici v Košiciach.“ Stanica Košice je odvtedy výhradným dodávateľom kávy TOSTINI na Slovensku.



zdroj: archív TOSTINI

Exkluzivita TOSTINI tkvie v precízności jej prípravy

„Exkluzívnosť tejto kávy vidím v precízności prípravy baristov, ktorí ju pripravujú. Videli sme to v Taliansku, vidíme to vždy, keď na Stanicu príde Max Tostini alebo ním vyslaní špecialisti. Niekoľkokrát do roka spoločnosť usporadúva školenia baristov priamo v Taliansku, kde sa napríklad priamo u odborníkov školila aj Zuzana Navarčíková, ambasádorka kávy Tostini pre Slovensko. Najväčším zážitkom pre nás však bolo školenie priamo Maxom v kaviarni Pokurkáfé na košickej stanici, kedy nám venoval dlhé hodiny. Max je veľmi precízny človek, čo vidno najmä vo výbere kávových zmesí. Max prechádzal s našimi baristami každý detail - nastavenie mlynčeka, silu prítaku pri dávkovaní

kávy, zmenu vlhkosti vzduchu. Môžem povedať, že vďaka nemu je naša káva iná než ostatné. Je robená naozaj precízne a profesionálne,“ opísal kávu TOSTINI Pavel Krumphanzl. Dnes si môžu vďaka eshopu kávy TOSTINI v zrnkovej a mletej podobe dopriať okrem zákazníkov Stanice Košice a cestujúcich vo vlakoch aj milovníci kávy z celého Slovenska.

Kultúra pitia kávy na Slovensku

Klasický „turek“, či presso s mliekom? Slováci pijú kávu pri posedení v kaviarni alebo doma pri televízore. Málokto však vie, že napríklad Taliani v kaviarňach nezvyknú vysiadať dlhšie ako niekoľko minút. Pre nich je pitie malej silnej kávy akýmsi rituálom, každodennou neodmysliteľnou súčasťou dňa. Sedieť v kaviarni uvidíte skôr turistu alebo Talianov pri špeciálnych stretnutiach. Talianska káva je iná, ako sme zvyknutí na Slovensku. Ide o malé presso, ktoré ponúka možnosť dolatia horúcej vody. Mnoho zákazníkov kaviarní však ešte stále čaká pri objednaní talianskej kávy plnú šálku podobnú už spomínanému „turkovi“.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová



Desirée a Max Tostiniovci
zdroj: archív TOSTINI

Najkrajšie železničné trasy Slovenska

Desiatky tunelov, viadukty a železničné trasy vedúce cez hory a lesy. Malá krajina s neuveriteľne krásnou prírodou otvára svoje tajomstvá pre turistov i cestujúcich, ktorí si ich môžu vychutnať priamo z vlaku. O mnohých ste ešte nepočuli, no závidia nám ich v Európe i vo svete. Pozrite sa s nami na najkrajšie železničné trasy vedúce naším Slovenskom.

Dychberúci viadukt

Krásna železničná trať vedúca z Margecian do Červenej skaly, ktorá prepája Horehronie s východným Slovenskom, patrí plným právom medzi najkrajšie trasy vlakov na Slovensku. Táto významná trať bola vybudovaná kvôli potrebám prepojenia Košicko-Bohumínskej železnice s hospodárskymi centrami stredného Slovenska. Najkrajšia časť trasy sa nachádza za Telgártom, kde trať prechádza viaduktom Chmaroška. O niečo ďalej vlak vchádza do železničného tunela, ktorý je známy pod názvom Telgártska slučka. Toto technické dielo prekonáva v dĺžke 2,3 km 31-metrový výškový rozdiel, ktorý bol pri stavbe železnice najväčšou prekážkou. To však zďaleka nie je všetko, čo táto trať ponúka. Trasu plnú nádherných výhľadov dopĺňa ďalších 9 tunelov, 281 mostových objektov, 60 cestných nadjazdov a 70 potrubných priepustov. Túto scenériu si vďaka mladým podnikateľom môžete užiť aj zo zeme pri dobrej kávičke v Depo Café.



Vlakom cez Slovenské rudohorie

Unikátna úzkokolejná lesná železnica vedúca naprieč Slovenským rudohorím patrí medzi tzv. 7 divov Banskobystrického kraja. Táto železničná trať bola vybudovaná na začiatku 20. storočia v roku 1909 za účelom prepravy dreva. Dnes slúži ako turistická atrakcia pre množstvo turistov, ktorí do tohto regiónu prichádzajú. Vagóny ťahané historickou lokomotívou prevážajú turistov zo Slovenska a zahraničia cez nádherné údolie Čierneho Hrona. Atrakcia rozhodne stojí za vašu návštevu. Čiernohronská železnica vás nadchne výhľadmi a pokojom okolitej prírody.



Desiatky tunelov a viac než 100 mostov a priepustov

Unikátnych 22 železničných tunelov tvorí časť trasy zo Zvolena do Vrútok medzi Banskou Bystricou a Dolnou Štubňou. Až 40 km dlhý železničný úsek prekonáva výškový rozdiel viac ako 370 metrov, čo bolo pri výstavbe značným problémom. Tento projekt železničnej trate

medzi Pohroním a Turcom pozostával pôvodne iba zo 14 tunelov. Napokon ich na prekonanie horskej bariéry na mieste stretu Kremnických vrchov a Veľkej Fatry bolo potrebných až 22. Dĺžka tunelov medzi Banskou Bystricou a Dolnou Štubňou dosahuje celkovo 12 211 metrov. Na dnešnú dobu neuveriteľný je aj počet mostov a priepustov, ktoré dopĺňajú túto trasu, pričom sa ich počet zastavuje na čísle 112.

Ak ste milovníkmi hôr a nadchýna vás cestovanie naprieč nimi, prinášame vám tip na Glacier Express vo Švajčiarsku, ktorý prechádza trasou zo Zermattu do St. Moritzu. Ide o jednu z najkrajších trás v Európe, ktorú si žiaden turista nemôže nechať ujsť. Práve úchvatná príroda robí z jazdy Glacier Expressom, respektíve *Ladovcovým Expressom*, jedinečný zážitok. Alpy, horské chaty, pasúce sa kravy, pláne i jazerá budete pozorovať takmer s otvorenými ústami na takmer 7-hodinovej ceste, keď prejde vlak 91 tunelov a neuveriteľných 291 mostov.



autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Kerulová



Pohodlné cestovanie s vašim autom bez nočného šoférovania

Služba autovlak je cestujúcim k dispozícii od roku 2005 a odvtedy sa vďaka nej previezlo po Slovensku viac než 200 000 motorových vozidiel. Zatiaľ čo sa váš plne naložený automobil vezie na autovlaku, vy a vaša rodina pohodlne cestujete poľožiaci, relaxujete a do cieľa svojej cesty dorazíte oddýchnutí a pripravení na nové zážitky. Obľúbenosť služieb autovlaku narastá, preto si nezapíšte rezervovať miesto v dostatočnom časovom predstihu. „Takýto spôsob cestovania dokáže cestujúcim ušetriť niekedy až 5 hodín cesty. Je to výhodné najmä pre cestujúcich, ktorí ráno pokračujú z Bratislavy do okolitých štátov,“ priblížil výhody autovlaku manažér technického úseku WAGON SLOVAKIA KOŠICE, a.s. Ing. Jakub Karola.

Systém tejto služby pozostáva z viacerých krokov. Zákazník nastupuje v mieste nakladky do pripraveného vozňa, ktorý ho odvezie na železničnú stanicu, kde sa spojí s ostatnými vozňami vášho vlaku. Cestujúci vystupuje z vozňa v mieste vykládky v cieľovej stanici a následne si preberie auto. To, že nočné cestovanie je v našich vozňoch príjemné a komfortné, potvrdil aj manažér technického úseku. „Cestujúci na medzinárodnej linke do Prahy v súčasnosti dostane jeden z najvyšších štandardov nočného vlaku, aký sa dá v rámci Európy nájsť, nakoľko lôžkové vozne disponujú aj tzv. Deluxe výstavou,“ tvrdí Jakub Karola.

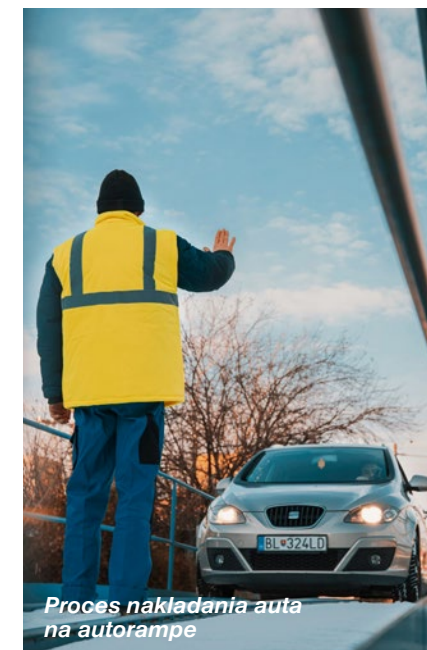
Pravidlá prepravy

V cene prepravy nie je zahrnuté poistenie automobilu. WAGON SLOVAKIA KOŠICE, a.s. ani Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) túto službu neposkytuje. Počas prepravy nie je možný prístup do auta. Motorové vozidlo musí byť sprevádzané dospelou osobou s vodičským preukazom, mať evidenčné číslo a poisťovaciu kartu. Maximálna výška prepravovaného automobilu môže byť dnes aj vďaka šikovnému nápadu Igora Timka do 200 cm. Pri preprave motocykla si cestujúci sám zabezpečí popruhy, naloženie a zaistenie motocykla.

Cestovné doklady na autovlak sa dajú zakúpiť v osobných pokladniach ZSSK vybavených systémom KVC (komplexné vybavenie cestujúcich) alebo prostredníctvom internetovej stránky www.slovakrail.sk. Služby autovlaku zabezpečuje spoločnosť WAGON SLOVAKIA KOŠICE, a.s. v spolupráci so štátnymi dopravcami Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. (ZSSK) a Českými dráhami (ČD). Všetky potrebné informácie o akčných ponukách, ako aj cestovné poriadky jednotlivých vlakov nájdete na stránkach spomínaných štátnych dopravcov, ako aj na stránke www.wgske.sk.

Ak budete s niečím spokojní, resp. nespokojní, využite svoje právo a podelte

sa s nami o svoje pozitívne aj negatívne zážitky z cestovania s našou spoločnosťou a napíšte nám ich do Knihy želaní a sťažností, ktorá je umiestnená v každom lôžkovom a ležadlovom vozni u službukonajúceho stavára. Ak sa stretnete počas svojej cesty s nedostatkami v ubytovacích službách, prosíme vás o ich reklamáciu priamo u službukonajúceho stavára, ktorý ich podľa možnosti vyrieši k vašej spokojnosti.



Proces nakladania auta na autorampe

„Vlaky a No Name sú si omnoho bližší, než si ľudia myslia“

Igor Timko
líder skupiny No Name

Od 90. rokov 20. storočia si cestujúci nevedia predstaviť, že by pri cestách z východného Slovenska do Prahy či do Bratislavy nemali možnosť využiť službu autovlaku, ktorú poskytuje WAGON SLOVAKIA KOŠICE, a.s. Nové storočie však prišlo ruka v ruke s novou érou stavby áut, ktoré boli čoraz väčšie a prestávali spĺňať normy pre prevoz autovlakom. Zlom nastal v roku 2011, kedy sa týmto obmedzeniam, ako aj myšlienke prevádzky vnútroštátneho autovlaku začal venovať vtedajší študent Ekonomickej univerzity v Košiciach, dnes známy spevák a líder skupiny No Name, Igor Timko.

Môžeme povedať, že ľudia na Slovensku vôbec netušia, že autorom tohto úspešného projektu ste práve Vy. Pán Timko, ako sa zrodila myšlienka zrealizovať systém na prepravu vozidiel vlakom?

Služba autovlaku fungovala už dávno pred mojim impulzom, ale preprava áut bola limitovaná len do výšky 155 cm. Napadlo mi vypracovať štúdiu, ktorá bude monitorovať výšku štandardne užívaných automobilov a ukázalo sa, že mnohé z nich spomínanú výšku prekračujú. Dnes sa každý výrobca snaží ponúknuť zákazníkom autá vyššie, priestrannejšie, pre celú rodinu, takže mi prišlo logické, aby na tento trend zareagoval aj autovlak. V januári 2011 po odovzdaní mojej štúdie sa maximálna výška prepravovaných áut navýšila až na 200 cm. Musím však dodať, že som mal šťastie na otvorených ľuďoch, ktorými celá štúdia na ceste k realizácii musela prejsť. Bol medzi nimi Igor Cap z WAGON SLOVAKIA KOŠICE, Pavel Kravec a Roman Tichý zo ZSSK, vtedajší minister dopravy Ján Figel' a nasledovali medzinárodné rokovania s českými partnermi v Prahe. Je vtipné cestovať napríklad z Košíc do Prahy, keď viete, že ste si prepravu vyššieho auta na autovlaku iniciovali sami.



foto: Zuzana Čižmáriková

Cestujúci budú určite prevapení, keď si prečítajú o tom, že ich obľúbený autovlak, ako ho poznáme dnes je dielom Slovákom milovaného frontmana košickej skupiny No Name. Ako došlo k takémuto netradičnému spojeniu speváka s dopravou?

Stretlo sa viacero vecí naraz. Tým, že sme s kapelou na cestách viac ako 24 rokov, zaujíma nás každý spôsob dopravy. Z Košíc lietame smer Praha, využívame vlaky, tešíme sa z každého postaveného kilometra diaľnic, takže nás prirodzene téma dopravy zaujíma. Určite bolo podstatné aj to, že v čase, keď vznikala moja štúdia, som bol akurát študentom na ekonómke v Košiciach, takže mi prišlo logické pracovať na niečom, čo pomôže reálne zlepšiť fungovanie dopravy v našej krajine.

Ako téma záverečnej práce sa Vám určite črtalo viacero zaujímavých projektov, ktorým ste sa mohli venovať. Prečo ste sa rozhodli upriamiť pozornosť práve na tento projekt navýšenia štandardných prepravných rozmerov áut, ktorý sa dlhé roky nepodarilo zrealizovať?

Projektov mám v hlave dodnes viacero, ale práve zvýšenie limitu prepravovaných áut na autovlaku mi prišlo ako najjednoduchšia a najkratšia vec k jej uskutočneniu. Znova však prizvukujem, že bez ochoty tých, ktorí tomu rozumujú a o danej veci rozhodujú, by sa neudialo nič.

Keďže ide o špeciálnu stavbu časti vlaku, prebiehala Vaša práca, výskum, projektovanie aj priamo v teréne na nákladných rampách v Košiciach a Humennom? Bolo potrebné prihliadať okrem samotnej stavby presúvacieho zariadenia aj na vplyvy z prostredia ako napríklad - zvolenie miesta na náklad automobilov, bezpečnosť

pre nastupujúcu a vystupujúcu verejnosť pri zaparkovaní a preberaní vozidiel?

Na technické riešenie a na záležitosti okolo samotnej výstavby som už dosah nemal, ale platí, že keď prezentujete svoj zámer, musíte mať vedomosti o všetkých procesoch, ktoré sú spojené s realizáciou myšlienky. Znova zohrali „hlavnú úlohu“ odbornosť a skúsenosti Igora Capa a Romana Tichého. Vyzbrojili ma vedomosťami, ktoré som získal doslova na zlatej tácke. Keď mi na rokovaní niekto zo ZSSK tvrdil, že hlavná stanica v Bratislave nemá autorampu na nakládku a vykládku automobilov, neveril som vlastným ušiam. Hovorím „Máte ju tam! Stačí ju spojazdniť!“ Takmer im vypadli oči z jamiek. (smiech)



foto: Iva Marešová

Spomínali ste Bratislavu. Dnes je aj v tomto meste autorampa, ktorá slúži pre potreby vnútroštátneho autovlaku. Určite na Slovensku myšlienka na takýto projekt bola už v minulosti, avšak nikto pred Vami koncept prepravy áut medzi východom a západom Slovenska nedokázal zrealizovať. Akú otázku bolo kľúčové vyriešiť, aby ste dali projektu vnútroštátny autovlak „zelenú“?

Všetko je to o ľuďoch a ich zápale pre vec. Poznáte to, s jedlom rastie chuť. Od momentu, kedy medzi Košicami,

Popradom a Prahou dostali automobily do 200 cm zelenú (písal sa rok 2011) sme sa s Igorom Capom začali baviť o tom, čo ďalšie by odľahčilo cesty a uľahčilo spôsob presunu cestujúcich medzi východom a západom našej krajiny. Tak vznikla myšlienka vnútroštátneho vlaku. Situácia sa však zmenila aj vo vedení ministerstva, aj na postoch ZSSK, a tak sme o našom zámere museli presviedčať úplne od začiatku nových ľudí. O pomoc a analýzu sme požiadali špičkových konzultantov Pavla Lipovského a Miroslava Kučeru, ktorí na stretnutí s vedením ZSSK jasne argumentovali v prospech nášho zámeru. Aj tentokrát sme boli úspešní, aj keď iba čiastočne. Od začiatku sme prízvukovali, že na trase autovlaku Humenné - Bratislava je absolútne logické cestou pripojiť v Košiciach ďalší „východniarsky“ autovozeň. Napriek argumentom a stanoviskám odborníkov z košickej hlavnej stanice, sme nepochodili. Boli sme však vďační aj za nový historicky prvý vnútroštátny autovlak Humenné - Bratislava. Náš nápad posvätil vtedajší riaditeľ ZSSK pán Gábor a výrazne dopomohol vicepremiér pán Vážny. No na naše „finále“ so zapojením Košíc do vnútroštátneho autovlaku sme si museli počkať ďalšie 4 roky. (smiech) V roku 2019 sme to skúsili znova a ako to už býva, zase pred úplne novou zostavou vedenia ZSSK a ŽSR. Mali sme šťastie a v septembri toho istého roka si vedenie oboch železničných spoločností „objednalo“ zapojenie košického autovozňa ako pevnú súčasť služby autovlaku Humenné - Košice - Bratislava do reálneho života. Poďakovanie patrí za ŽSR generálnemu riaditeľovi Jurajovi Tkáčovi a riaditeľovi odboru dopravy Petrovi Šulkovi, za ZSSK generálnemu riaditeľovi Filipovi Hlubockému.

Projekt sa podarilo zrealizovať najmä vďaka vtedajšiemu vedeniu WAGON SLOVAKIA KOŠICE a páňovi Igorovi Capovi, ktorý takúto inovatívnu myšlienku rád podporil. Boli ste priamo pri postavení autorampy, ktorú ste navrhli, keď ju prvýkrát zrealizovali?

Bohužiaľ nie. Časovo sa mi nepodarilo skĺbiť deň uvedenia do praxe s mojím pracovným programom. Prišlo mi to ľúto, no na druhej strane, bol som súčasťou procesu rokovania, takže človek nemôže mať všetko.

Už v úvode sme načrtli zaujímavé prepojenie spoločnosti WAGON SLOVAKIA KOŠICE s úspešnou slovenskou kapelou, ktorou je No Name. Od doby, kedy bol projekt vnútroštátneho autovlaku úspešne zrealizovaný, ste s WAGON SLOVAKIA KOŠICE zažili mnoho zaujímavých hudobných zážitkov častokrát priamo na trati. Prezradíte nám o nich viac?

Jasné. V októbri 2009 sme vydávali našu prvú bestoff-ku, na ktorú sme uviedli náš duet s kapelou Chinaski „Ná na naa“. Tá pieseň začína, „Haló priateľ môj, vraj už sedíš vo vlaku, jó jedu za Tebou, stovky kiláku“. Rozmýšľali sme, kde a akým spôsobom by sme mohli pokrstiť túto výberovku. Rozhodnutie padlo na kongresový vagón, ktorý nám vedenie železníc zapožičalo, a ktorý bol pripojený na trati Košice - Praha. Vagón bol špeciálne upravený tak, aby sme v ňom mohli naživo koncertovať. V podstate krst

bestoff-ky prebiehal celú cestu z východu Slovenska až po Prahu. Hrali sme my, Chinaski, pristupovali a vystupovali novinári z celého bývalého Československa. Ľudia sa spontánne hlásili, dávali nám darčeky, pltníci spod Strečna nabehli v tradičnom pltníckom oblečení, dokonca priniesli aj vodníka. Keď sme pristavili vlak v Prahe na „hlaváku“, nabehli dovnútra novinári, fotili, robili s nami rozhovory a nevdojak nás nejaký šikovný výpravca odmäval a celý vlak plný novinárov odišiel cca 9 km do depa. Takých nahnevaných novinárov ste ešte nevideli. Vlak proste musel opustiť „hlavák“ a my sme celý „ansámbl“ niekde v depe zháňali taxíky. (smiech) Na druhý deň napísali české médiá, že „NO NAME A CHINASKI unesli novináre“. (smiech)

Podarilo sa aj Vám previezť týmto autovlakom, odkedy bol uvedený do prevádzky?

Pražák využívame bežne, vnútroštátny autovlak menej s ohľadom na to, že v Prahe sme (za normálnych okolností) takmer každé dva týždne a do Bratislavy chodievame sporadicky.

Ako sa spätne pozeráte na obdobie, kedy ste spolupracovali na projekte vnútroštátneho autovlaku? Odniesli ste si z neho aj obohatenie do osobného života?

Určite áno. Viem, že ak sa človek do niečoho vloží naplno, sotva sa nadočká odmeny. Ak by sa aj nápady nezrealizovali, aj tak som presvedčený, že skúsiť a neuspieť, je lepšie ako neurobiť nič.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová



Krst CD The Best of v kongresovom vozni
zdroj: archív I. Timka



VŠEOBECNÁ ZDRAVOTNÁ POISŤOVŇA

SPOJTE SILY S PEŇAŽENKOU ZDRAVIA

Využívajte jedinečné benefity nového produktu
Všeobecnej zdravotnej poisťovne ako verný aj nový poistenec.



až 800 €
pre rodinu a blízkych



100 €
pre každého člena



50 %
môžete darovať blízkym



Stiahnuť na
App Store



Stiahnuť na
Google Play

**STIAHNITE SI MOBILNÚ
APLIKÁCIU VŠZP SPOLU
S PEŇAŽENKOU ZDRAVIA**

Nainštalujte si aplikáciu naskenovaním
QR kódu alebo vyhľadajte „VŠZP“
v Obchode Play alebo v Apple App Store.

V Košiciach dávajú IT zmysel

V roku 2006 sa súčasťou Košíc stala spoločnosť T-Systems Slovakia. Od svojho založenia neustále rastie nielen počtom zamestnancov, ale aj zvyšovaním svojich kompetencií. Stala sa najväčším zamestnávateľom v IT sektore na východe Slovenska. V lete 2020 prešla rebrandingom – spoločnosť T-Systems Slovakia bola updateovaná na značku Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia.

Dnes spoločnosť dáva príležitosť pre kariérny rast takmer 4 000 zamestnancom, ktorí z metropoly východu pracujú na projektoch a zákazkách svetovo známych značiek, ako napríklad Heineken, Lufthansa, Adidas či BMW.

„Naším záujmom je, aby Košice neboli známe tým, že tu ľudia pracujú za určitú cenu, ale tým, že isté produkty a služby sú vyvíjané a poskytované práve z Košíc,“ približuje Juraj Girman, viceprezident Telekom IT.

Pandémia mení fungovanie, nie kvalitu služieb

Najväčšia IT firma na východe Slovenska funguje už od prvej vlny pandémie takmer na 100 % formou home office. Malá časť zamestnancov pracuje pre povahu svojej pracovnej pozície z firemných priestorov. Aj pri takomto fungovaní si spoločnosť udržala vysokú kvalitu poskytovaných služieb a biznis riešení.



Andreas Truls
generálny riaditeľ
Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia

„Z tohto dôvodu plánujeme v budúcnosti 3 pracovné modely. Budeme mať tímy neustále pracujúce z kancelárie, napríklad pre požiadavky zákazníkov alebo osobné preferencie. Väčšina našich zamestnancov bude pracovať v hybridnom režime, pričom budú v kancelárii približne 2 dni v týždni. Posledný model budú zamestnanci pracujúci predovšetkým na diaľku, z domu. Okrem toho musí náš nový pracovný model zabezpečiť podobné pracovné podmienky pre všetkých zamestnancov v súlade s lokálnymi predpismi a zákonníkom práce,“ vysvetľuje Andreas Truls, generálny riaditeľ spoločnosti.

Prácu z domova uľahčuje firma svojim zamestnancom online kampaňou #TFROMHOME. „Rôzne aktivity a eventy sú prirodzenou súčasťou benefitov firmy. Rozhodli sme sa reagovať na zmeny a naše spoločenské podujatia sme zdigitalizovali do virtuálneho programu na sociálnych sieťach našej spoločnosti. Veríme, že pripravený program priniesol radosť do domácností a pomohol udržať work-life balance, ktorý je počas home office veľmi dôležitý. V košickom regióne pôsobíme už 14 rokov a do jeho rozvoja investujeme veľa síl a energie, preto je pre nás prirodzené sprístupniť naše aktivity aj verejnosti,“ približuje Juraj Probala, vedúci komunikácie a PR Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia.



Natáčanie kampane #TFROMHOME



Do kampane sa zapojili známe tváre ako Marián Čekovský, Komajota, Heľenine oči, Sima Martausová, Karmen Pal Baláž, Nocadeň, Lukáš Adamec, Kaschauer Klezmer Band, Kollárovci, Štefan Štec či Vladimír Kobielsky. Online forma eventov pre kolegov pod značkou #TFROMHOME získala na záver roka 2020 medzinárodné ocenenie BEA World – 1. miesto v kategórii interných eventov a špeciálnu cenu novinárskej poroty.

Rýchla adaptácia a vývoj

Globálna pandémia ohrozila viacero priemyselných odvetví a ukázala potrebu rýchlej adaptácie. Ako vidí budúcnosť Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia jej generálny riaditeľ Andreas Truls? „Prechod globálnej ekonomiky k digitalizácii sa zakladá na použití novších technológií na podporu inovácií a zvyšovania produktivity. Pandémia spôsobila, že musíme byť ešte rýchlejší, flexibilnejší a komplexnejší. Preto budeme naďalej posilňovať našu schopnosť viesť, navrhovať, inovovať a preberať celkovú zodpovednosť za väčšie časti globálneho hodnotového reťazca. Naším cieľom je urýchliť náš vývoj od poskytovateľa služieb k digitálnemu vývojárovi.“

PR článok



Komplex budov Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia

Potulky po hradoch s archeológom Michalom Kerulom

Je to už dávno. Asi 3 tisíc rokov, odkedy sa na žirných lúkach Karpatského oblúka prvýkrát objavili naši priami predkovia. Na to, čo nám jednotlivé kultúry zanechali, aké poklady, tajomstvá, prekvapenia a záhady, sa pozrieme s archeológom Michalom Kerulom. Tisíce rokov, desaťtisíce osudov, státisíce nálezov. História Slovenska je vskutku jedinečná a my sa pozrieme, kde všade ju môžete objavovať vďaka cestovaniu vlakom.

Hrad Kapušany

Naše putovanie za týmto majestátnym hradom sme začali na vlakovej stanici v Kysaku, odkiaľ sme sa osobným vlakom presunuli do dediny Kapušany pri Prešove, kde sa náš sprievodca archeológ Michal Kerul rozhovoril o svojich začiatkoch spájaných s týmto hradom. „Už ako malý chlapec som sníval o veľkých pohrebiskách kráľov, o kostrách a pokladoch. Moje sny sa začali zhmotňovať po vysokej škole. Ako absolventovi klasickej archeológie sa mojím prvým objektom záujmu stal namiesto Akropoly v Aténach o nič menej skvostný hrad Kapušany.“

Strážca uhorských hraníc

Už pri prvom pohľade po vystúpení z vlaku

sa v diaľke týčia hradné múry, ktoré v sebe skrývajú bohatú históriu. „Samotný názov obce i hradu je odvodený od slova Kapu – brána. Teda išlo o pohraničný hrad so strážnou funkciou na severných hraniciach vtedajšieho Uhorska,“ doplnil Michal počas prechádzania obcou. Pozoruhodné dejiny spájajú tento hrad s rodom Kapiovcov. Z budapeštianskych archívov sa pri skúmaní dozvedeli, že poslednou majiteľkou hradu bola Anna Gergelaky. V roku 1713 počas jej panovania bol hrad definitívne vypálený a tu sa začína príbeh archeológov. „Až presne po tristo rokoch sme sa opätovne prekopali na tzv. pochôdznu úroveň. Zánikový horizont bol nálezom mince stanovený do obdobia, o ktorom sa píše v kronikách ako o období definitívneho vypálenia hradu.“ Pri samotných vykopávkach našli

archeológovia množstvo keramiky, figurálne zdobených kachlíc, množstvo kostí, ako aj na uhoľ prepálenú vrstvu plnú zvieracích čelustí, rozmetaných zubov a dolámaných končatín. Pod ňou našli vrstvu ílu s popolom a kúskami prehoreného dreva s vypadnutými klincami. Najdôležitejšou bola však vrstva uhladenej maltoviny, ktorá sa na profile javila ako súmerná vodorovná línia. „Vtedy sme vedeli, že sme to dokázali. Ukázal sa nám rok 1713 v hĺbke 365 cm pod súčasným terénom a vrstvami sutiny zo spadnutých múrov,“ opísal momenty, kedy určili pochôdznu úroveň hradu. Medzi nájdenými predmetmi bol taktiež mosadzný krížik z relikviára, pozlátaná spona, železná pracka a masívna strelka do kuše dlhá 8 cm s dobre zachovanou tuľajkou, ako aj hodnotná minca Marka Aurélia z 2. storočia n.l. s prevrätanou dierkou na averze. Zrejme slúžila ako amulet.



Malé múzeum a krásne výhľady

Značne opravené hradné múry, ku ktorým trvá cesta pešo voľným tempom hodinu a pol, sa dnes pyšne týčia v miestach spomínaných archeologických vykopávk. Nachádza sa tu zrekonštruovaná miestnosť s klenbou, ktorá bola v časoch výskumu, teda v roku 2012, prisypaná dvoj až trojmetrovou vrstvou sutiny. Časom by sa mohla stať malým múzeom s expozíciou života na hrade v dobách dávno minulých. Hrad je dnes ľahko prístupný aj pre rodiny s deťmi, keďže až priamo k hradnému vstupu vedie upravená lesná cesta. Značená turistická trasa, počas ktorej si na osadených tabuliach môžu turisti všimnúť pokroky opravy hradu zachytené na fotografiách aj s našim sprievodcom, vedie priamo pred opravené cimburium severnej hradby. Za vstupnou bránou sa nachádza infocentrum so suvenírmi a kávou a rovnako v areáli je pre výletníkov pripravený priestor na opekanie.

„Samotný hrad sa člení na via-

zero významných častí: nádvorie s kedysi postavenými remeselníckymi dielňami a skladmi, hradná kuchyňa so zachovaným komínom začmudeným od stredovekých sadzí a palácová časť so vzácnymi zachovanými detailmi architektúry. Všetko krásne zachované a pripravené na bezchybnú rekonštrukciu.“ Zaujímavé a pomaly opravované vnútorné priestory hradu dopĺňa upravené okolité prostredie, ako napríklad skalnatá cestička, ktorá sa vinie okolo hradu alebo vyhliadka pripravená špeciálne pre turistov. Z južnej strany sa tým, ktorí hrad navštívia, naskytne z tieňa obnovených pilierov krásny pohľad smerom na Prešov. Z východu zase vidia obec Kapušany ako na dlani. Pred tým, ako sa dáme do pozorovania okolia, využijame možnosť rozprávať sa s prítomným šarmantným sprievodcom, Michalovým osobným priateľom a postupne sa vyštveráme po vybudovanom schodišti západnej palácovej veže na nádhernú panoramatickú vyhliadku vystavanú pre krajšie zážitky turistov. „Zo severu môžu turisti vidieť kopce a lesy v pozadí s obcou Fulianka a na západe krásny pohľad vďiaľ na sopečný kužeľ a na bratský hrad Šariš. Som veľmi rád, že je dnes toto miesto opäť „živé“ skrz mnohých akcií, ktoré sa tu organizujú.“

Návrat turistov na hrad

Hrad Kapušany je podobne ako spomínaný neďaleký Šariš jedným z množstva hradov

na východnom Slovensku, ktoré sú postupne opravované dobrovoľníkmi, občianskymi združeniami i nezamestnanými. Priestory hradu postupne dopĺňajú skvostné drevené vyrezávané postavy v nadživotnej veľkosti. Hrad vzbudil pozornosť vďaka podujatiu Návrat rytierov na hrad Kapušany. S ambíciou organizovať podujatia pre verejnosť prišlo ako prvé práve občianske združenie Strážcovia pravých pokladov storočí pod vedením Michala. „Som hrdý na to, že som ako archeológ aj ako člen občianskeho združenia mohol prispieť k oživeniu takého krásneho a vznešeného hradu, akým sú Kapušany. Je radosť, keď vidím, ako sa aj vďaka mojim rukám vynára minulosť spod sutín a hrad oživa. Vždy sa sem rád vraciam, je to jedno z najkrajších miest, aké poznám,“ dodal na záver archeológ Michal Kerul.



Hrad Obišovce

- Dostupné osobným vlakom na trase Kysak – Lipany, zastávka Obišovce.
- Turisticky vyznačená trasa obohatená značením vyrobeným dobrovoľníkmi.
- Trasa nenáročná, vedúca po obecnej hradnej ceste. Čas túry – 3/4 hodiny.
- Hrad v stave archeologického výskumu a rekonštrukcie vďaka o.z. Rákociho cesta, skautom a dobrovoľníkom.
- Možnosť opekania v prístrešku s ohniskom.

TIPY NA ĎALŠIE VÝLETY

Turniansky hrad

- Dostupné vlakom na trase Košice – Moldava nad Bodvou, zastávka Turňa nad Bodvou.
- Turisticky vyznačená trasa obohatená o informačné tabule. Čas túry – 1 hodina.
- Trasa nenáročná, vedúca cez dedinu a následne lesnú cestu s miernym prevýšením. Počas cesty môžu turisti pomôcť hradu a vyniesť hore kamene alebo iný potrebný materiál.
- Hrad v stave rekonštrukcie vďaka o.z. Castrum Thorna.
- Posed pre turistov.

Hrad Gelnica (Zámčisko)

- Dostupné osobným vlakom na trase Margecany – Červená Skala, zastávka Gelnica Mesto.
- Turisticky vyznačená trasa obohatená o značenie formou mestských informačných tabúl, keďže sa hrad nachádza v zastavanej časti mesta. Čas túry – 20 minút.
- Trasa nenáročná, vedúca cez mestskú komunikáciu pomedzi domy.
- Hrad v stave prebúdzania. Opravy zatiaľ neprebiehajú, ale prebehol archeologický výskum, v ktorom by sa malo pokračovať.
- Možnosť opekania. Každoročný Festival hradných remesiel.



„Beh - stret výziev a zážitkov“

ŠTEFAN NITKULINEC

”

Behá viac ako 15 rokov. V nohách má stovky kilometrov a odvážne športové ciele do budúcnosti. Štefan Nitkulinec, člen mnohých úspešných bežeckých štafiet, ktorý si prebehol už väčšiu časť Slovenska. Predstavujeme mladého Košičana, v ktorom sa stretáva šikovný IT-ečkar a technický riaditeľ firmy Cassovia Code s nadšeným športovcom reprezentujúcim bežecký klub Active life v Košiciach. Štefan nám v rozhovore prezradil, kedy sa začal venovať behaniu, prečo ho bavia najviac štafety a skupinové behy a vysvetlil svoju prezývku „vrchár“.



Kedy ste začali behávať a prečo ste si vybrali zo všetkých športov práve beh?

Rodičia pre mňa hľadali nejaký šport, najprv ma prihlásili na basketbal, karate, potom dokonca aj na letnú prípravu na hokej. Pri žiadnom z týchto športov som veľmi dlho nevydržal, až pokiaľ som nezačal v 13 rokoch chodiť na orientačný beh. Zhodou okolností mal môj sused Peťo Sláma na starosti menší klub orientačného behu Union Košice. Keďže sme často začínali tréningy úvodnou prípravou u neho v byte, tak som to nemal ďaleko. (smiech)

Kedy ste sa začali venovať behu tak naplno, že ste začali profesionálne súťažiť?

Už od samého začiatku som chodieval na súťaže v orientačnom behu, pričom som sa zúčastňoval aj majstrovstiev Slovenska. Najväčší úspech z orientačného behu je 3. miesto v štafete na Majstrovstvách Slovenska v štafete v kategórii dorastencov.

Behávate aj iné behy ako orientačné? Zabehli ste si napríklad na Medzinárodnom maratóne mieru alebo na iných pretekoch?

Asi 6 rokov dozadu som sa prestal venovať orientačnému behu ako kedysi. Začal som behať s partiou Active life, kde sme behávali po košických sídliskách a lesoch. Táto úžasná partia ma motivovala ešte viac trénovať a vďaka tomu som sa stále zlepšoval. S parťákmi z Active life sme sa viackrát zúčastnili štafety v rámci MMM v Košiciach, kde sa nám párkrát podarilo byť aj v top 3. Medzi moje najväčšie úspechy patrí bezpochybné štafetový beh *Od Tatier k Dunaju*, ktorý sa beží z Jasnej do Bratislavy. Tam sme ako štafeta Active life dokázali dvakrát zvíťaziť v konkurencii viac ako 200 štafiet. Nie je to len o víťazstvách, ale najmä o zážitkoch, ktoré človek na behoch s kamarátmi zažije. Vieme sa navzájom „hecovať“, spoločne sa tešiť z úspechov, ale aj podporiť v ťažších chvíľach.

Vo Vašom rozprávaní je cítiť, že ste tímový hráč a viac než behanie osamote zbožňujete behanie s priateľmi. Taktiež je z Vašich skúseností viditeľné, že Vás fascinujú najmä dlhé behy a tie kratšie Vás až tak nelákajú. V čom je väčšia krása práve v dlhých behoch?

Krátke behy neboli pre mňa nikdy lákavé. Vždy ma skôr lákali behy, kde som mohol preskúmať okolité prostredie, čo sa samozrejme prejavilo aj na vzdialenosti

behov. Mám rád aj kratšie behy do 10 km alebo aj také, ktoré majú vyše 30 km. Moja srdcovka sú také behy, či už tréningové alebo súťažné, kde je aj nejaké prevýšenie. Priatelia ma dokonca prezývajú „vrchár“. Môj najdlhší súťažný beh mal 50 km v rámci pretekov *Východniarska 100*, kde som behal druhý úsek v dvojčlennej štafete. Kamarát odbehol 50 km a mne už zostalo „iba“ zvyšných 50 km od Kojšova až do Košíc, pričom sa behalo v lesoch a v noci. Tento beh je pre mňa asi najlepší zážitok v rámci mojej bežeckej kariéry.

Podarilo sa Vám súťažiť aj mimo Slovenska?

Mimo Slovenska som súťažil len v Českej republike. Bol to orientačný beh v dorasteneckých kategóriách. Česi majú veľmi pekné lesy s krásnymi skalnatými oblasťami, a hoci to už bolo pred 15 rokmi, stále mám na to pekné spomienky. Okrem toho som pred dvomi rokmi behal štafetový beh *Vltava run*, ktorý bol tiež plný zážitkov, keďže sa behalo aj za dažďa, aj v noci a v pomerne ťažkom lesnom teréne, kde bežec musel dávať pozor aj na značenie trate, aby sa nestratil.

Máte v behaní métu, ktorú by ste chceli dosiahnuť?

Mojou ambíciou je vytrénovať sa na takú úroveň, aby som sa mohol zúčastniť Majstrovstiev Slovenska v behu do vrchu a zabojsť aj o nejaké to popredné umiestnenie. Takisto mám aj jeden nesúťažný cieľ a to zabehnúť 80 km, čo je vzdialenosť z môjho bydliska k mojej babke. Už sa teším na to, aké to bude, keď ma babka uvidí, ako dobieham a dozvie sa, že som tú celú vzdialenosť z Košíc ku nej zabehol.

Spomenuli ste, že obľubujete behanie do vrchu. Čo Vás na ňom láka? Takýto beh je predsa len omnoho náročnejší než klasické rovinaté behy.

To máte pravdu. Beh do vrchu je veľmi náročný a práve to ma na tom baví, keďže mám rád výzvy. Vždy, keď počas tréningu alebo preteku natrafím na kopcovitý úsek, tak si ho vychutnávam. Samozrejme, že to nejde bez toho, aby to nebolelo, ale na vrchole kopca bežca čaká dobrý pocit, že to zvládol a častokrát aj pekný výhľad.

Počas minulého roku sa Slováci začali aktívnejšie venovať rôznym športom a najmä behaniu. Mnohí však začínajú úplne od začiatku. Ako skúsenejší bežec by ste im vedeli dať radu, ako si vybrať na začiatok správnu trasu

a ako sa zlepšovať?

Asi najlepšia rada, ktorú by som dal začínajúcim bežcom je, aby začali s krátkymi behmi po rovinke, pričom môžu striedať beh s rýchlou chôdzou. Dôležité je, aby to nepreháňali hneď na začiatku a snažili sa behať menšie vzdialenosti viackrát do týždňa. Viacerých nových bežcov odrádzajú prvotné neúspechy, kedy nevládzu ubehnúť ani jeden kilometer a rýchlo sa zadýchajú. Keď tomu dajú čas a skutočne budú pravidelne postupne zvyšovať objem kilometrov, tak už za pár týždňov dosiahnu takú formu, že ich beh aj začne baviť.



Trénovať a súťažiť v behu 15 rokov je výborný výkon. Okrem rôznych trás v rámci účasti na pretekoch určite meníte aj svoje tréningové trasy alebo máte svoje obľúbené?

V rámci tréningu som si obľúbil viaceré trasy, ktoré vymýšľame pre bežcov v rámci tréningov Activelife. V našej skupine som mal možnosť byť často aj samotným autorom trate a snažil som sa skombinovať také cestičky a miesta v okolí Košíc, aby sa to spolubežcom čo najviac páčilo. Keďže som vrchár, tak sa moje trasy samozrejme nezaobišli bez kopčekov. Nie každý bežec bol nadšený, keď musel behať do kopcov, ale potom ako dobehli do cieľa tréningu, mi viaceri ďakovali za to, že trať bola „výživná“ a mohli sa prekonávať.

Vo Vašom živote je beh veľkou dominantou, ktorá Vás posúva v osobnom i športovom živote. Čo pre Vás beh po toľkých rokoch a po toľkých nabehaných kilometroch znamená?

Beh je pre mňa miestom, kde sa stretávajú výzvy a nádherné zážitky. Dal mi do života disciplínu a veľké množstvo zážitkov a priateľov.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Kerulová



Inšpirácie

zdravé
čerstvé
chutné



MENU



Cviklový kuskus s vegánskym parmezánom



Vegánsky wrap s čerstvým šalátom

Novinka



Vegánske tacos



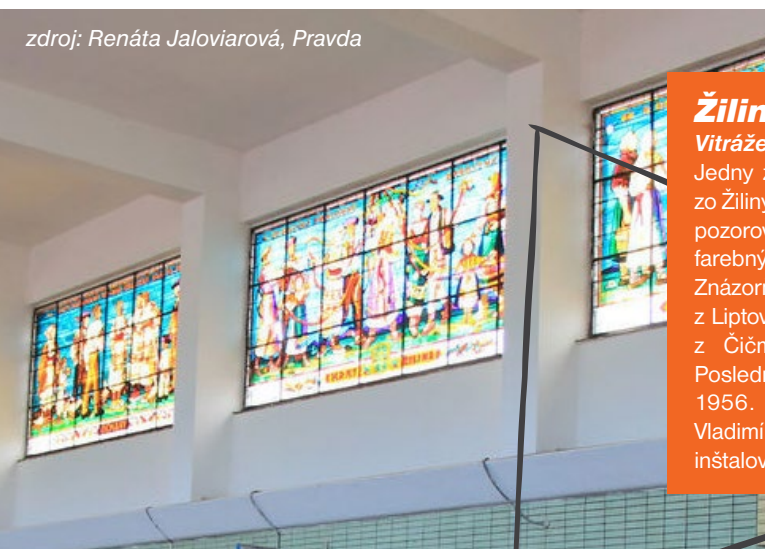
najedsavovlaku.sk
Z POHODLIA
VÁŠHO
SEDADLA



Umelecký svet vlakov a staníc

Vlaky a železnice sú od svojich začiatkov vďačnou témou pre umelcov v každom historickom období. Téma znázornenia vlakov dominovala od 18. storočia na celom území Slovenska najmä v maliarstve, sklárstve a sochárstve. Do dnešných dní sa zachovalo viacero umeleckých diel nielen v galériách a múzeách, ale aj priamo na železničných staniciach. Pozrite sa s nami, aké umelecké diela na vás čakajú na železničnej stanici Žilina, Košice, Banská Bystrica a Bratislava.

zdroj: Renáta Jaloviarová, Pravda



Žilina

Vitráže na staniciach znázorňujúce históriu kraja

Jedny z najkrajších umeleckých diel na železničných staniciach pochádzajú zo Žiliny a datované sú do druhej polovice 20. storočia. Cestujúci ich dnes môžu pozorovať v priestore staničnej haly. Najviditeľnejším prvkom stanice je päť farebných vitráží, ktoré tvoria okná stanice smerom do Hviezdoslavovej ulice. Znárodňujú erb mesta a krojové motívy z rázovitých oblastí Žilinského kraja - z Liptova a Oravy od akademického maliara Róberta Dúbravca (1955) a výjavy z Čičmian a Kysúc vytvorené akademickým maliarom Ferom Kráľom. Poslednú vitráž s názvom Kraj Žilina vytvorili obaja umelci spoločne v roku 1956. Na stenách vestibulu sa nachádzajú štyri kovové reliéfy od autorov Vladimíra Kompánka, Andreja Rudavského a Rudolfa Uhera, ktoré boli inštalované v šesťdesiatych rokoch 20. storočia.

Banská Bystrica

Ďalšou stanicou, ktorá sa môže pyšiť krásnymi vitrážami je Banská Bystrica. V interiéri odbavovacej haly železničnej stanice je kvôli jej presvetleniu umiestnených 8 vysokých okien. Pôvodne boli zasklené len reliéfnym sklom, aby do priestoru odbavovacej haly vnikalo rozptýlené svetlo. V roku 1959 pribudli umelecké vitráže s motívmi stredoslovenských miest - Banskej Bystrice, Banskej Štiavnice, Brezna a Zvolena, ktoré sú charakterizované ich historickými dominantami (4 vitráže) a figurálnymi motívmi s textom SLÁVME SLÁVNÝCH 1944 - 1945 oslavujúce ukončenie 2. svetovej vojny, Slovenské národné povstanie, oslobodenie a slovenský ľud (4 vitráže). Celá kompozícia je navrhnutá a realizovaná v intenciách socialistického režimu, ktorý bol v tom čase základnou formou všetkého umenia. V prípade železničnej stanice v Banskej Bystrici však nepôsobí násilne a v súčasnosti už tvorí prirodzenú súčasť interiéru a exteriéru odbavovacej haly. Dielo realizovali spolu traja tvorcovia. Ich mená sa objavujú na spodnom okraji jedného z vitrážových okien.



foto: Vladimír Kampf

Bratislava

Fresky zo socialistickej éry

Až dodnes si na hlavnej stanici v Bratislave môžu cestujúci všimnúť viaceré diela, ktoré boli osadené ešte v minulom storočí. Nad hlavnou rímsou druhej staničnej budovy sa nachádza umelecké dielo z bronzu nazývané „Okridlené koleso“ od akademickej sochárky Heleny Mandičovej-Šinályovej. Na strechu prijímacej budovy bolo osadené ešte v roku 1939.

Vo vestibule prijímacej budovy sa na šírku celej steny nad vstupom k nástupišťam nachádza freska v štýle socialistického realizmu. V roku 1960 ju zhotovil akademický maliar František Gajdoš.



zdroj: Stanica Košice

Košice

Košickú železničnú stanicu zdobili pred jej rekonštrukciou v roku 2016 viaceré diela slovenských výtvarných umelcov. Dnes z nich ostalo na budove len jedno.

V priebehu modernizácie stanice avizovala spoločnosť, ktorá stála za prestavbou, že v prvom rade zachová betónový reliéf výtvarníka Mikuláša Klimčáka. Slovo dodržali a zaujímavé dielo humenského rodáka sa vrátilo na priečelie budovy. Priamo pred ním si v príjemnom prostredí pri kávičke môžu cestujúci oddýchnuť a občerstviť sa, keďže je dielo súčasťou terasy novej kaviarne.

Podľa Gabriela Kládeka, košického kunsthistorika, bola budova košickej železničnej stanice v minulosti doslova malou galériou výtvarného umenia z Dubčekovej éry. Vďaka záznamom z dokumentačného centra Východoslovenskej galérie v Košiciach vieme, že na stanici boli aj diela autorov Vladimíra Popoviča, Ladislava Gajdoša a Jozefa Koruncika. Po tom, čo upadli do nemilosti normalizačných komisií, boli viaceré z týchto diel odstránené a dnes nie je známe, čo sa s nimi následne stalo. V budove stanice bola v roku 1973 nainštalovaná makrofotografia Juliána Fila a reliéfná kompozícia Mariána Čunderlíka.

Po rekonštrukcii a modernizácii budovy pribudlo v roku 2018 na prízemie moderné 3D dielo známeho grafika Dodího Grinta, ktorý vytvoril ilúziu starej lokomotívy vchádzajúcej do stanice, čím prepojíl minulosť s prítomnosťou. Táto maľba je jedinou 3D maľbou vlaku na vlakových staniciach na Slovensku.

Vlaky na obrazoch

Vlaky, ich trasy a priebeh ciest sa stali hlavnými motívmi prác mnohých slovenských maliarov. Mnohé z týchto diel sú umiestnené v galériách, iné zas v dopravných múzeách alebo sú odovzdávané z generácie na generáciu v rodinách. Láska a obdiv vlakov sú na Slovensku veľmi silné aj dnes, o čom svedčí veľké množstvo organizácií venujúcich sa zachovaniu historických koľajových vozidiel vo všetkých jeho podobách.

MEDZINÁRODNÁ PRAVIDELNÁ AUTOBUSOVÁ LINKA

INTERBUS

K O Š I C E

PREDAJ:

✓ **VSTUPENIEK**
NA RÔZNE PODUJATIA

✓ **ZÁJAZDOV**

✓ **LETENIEK**

✓ **CESTOVNÝCH**
LÍSTKOV



Anglicko



Česko



Nemecko



Belgicko

PRENÁJOM
autobusov

✓ **bez prestupu** ✓ **za výhodné ceny**

tel.: 00421(0)55/72 896 16

fax.: 00421(0)55/72 896 18

mobil: 00421(0)948 877 705

e-mail: interbus.s.r.o@gmail.com

ONLINE PREDAJ:

www.interbus.sk

„V HORÁCH ŽIJEM SVOJ SEN“

Roman HRIC



Denne zachraňuje životy ako profesionálny hasič a počas voľna ako dobrovoľný horský záchranár Tatranskej horskej služby - dobrovoľný zbor. Roman Hric, horský sprievodca s licenciou UIMLA (držiteľ licencie International mountain leader), ktorý má v duši i v srdci hory. Jeho snom sú ne-tradičné turistické miesta ako Kamčatka, či Aljaška no na slovenské hory nedá dopustiť. Horský sprievodca, milujúci skialpinizmus a horolezectvo, nám v rozhovore predstavil svoju prácu v Tatrách a dal rady, ako sa vybaviť na výlet do hôr v zimnej i letnej sezóne.



Sediaková kopa nad Furkotskou dolinou

Začiatok cesty

„Prvý impulz k láske k horám mi dal môj starý otec, ktorý bol v čase prvej republiky lyžiarskym pretekárom. Už ako malého ma brával na rôzne túry po slovenských horách, no hlavne v Tatrách. Tam vznikla moja závislosť na horách, ktorá si dala chvíľku pauzu počas mojej rannej puberty. Zhruba v 17 rokoch som opäť, a už zrejme navždy, objavil v sebe hory so všetkým, čo k nim patrí. Začal som s lezením, najprv na skalkách, neskôr už aj v Tatrách. V 20-tich som sa odsťahoval z Košíc, ktoré boli ďaleko od Tatier, do Starého Smokovca, aby som mohol začať v horách naplno pôsobiť.“

Roman sa chcel venovať záchranárstvu. Dnes je hasičom v Starom Smokovci a ako vraví, plní si životný sen. „Pracujem v horách, zachraňujem ľudí, leziem a sprevádzam ako horský sprievodca, nič lepšie si neviem predstaviť.“ Na to, aby sa stal človek záchranárom, musí podľa Romana v prvom rade chcieť. „Sú mnohí, ktorí sú skvelí v horách ako lezci, avšak nefahá ich to k záchrane.“

Napriek tomu, že je časovo náročné skĺbiť povolanie hasiča a dobrovoľné záchranárstvo a sprevádzanie, keďže záchranne akcie vznikajú z minúty na minútu, podľa vlastných slov by svoje rozhodnutie určite nemenil.



Feratový kurz pre verejnosť v kameňolome v Tatranskej Kotline

Základom je príprava a znalosť terénu

Ako profesionál je v tréningovom režime takmer každý deň. Bicyklovaním, behaním, lezením alebo sprievodcovstvom sa udržuje počas celého roku vo fyzickej, ako aj psychickej kondícii, ktorá je v horách pri záchrane životov najdôležitejšia. Ako tvrdí: „Záchranne akcie v horách sú náročnejšie z hľadiska dlhodobiejšieho maximálneho výkonu, ktorý musí záchranár podať.“ Tiež podotýka, že každý zásah je iný.

V našich Tatrách sa o rutine zásahov nedá vôbec hovoriť. „K zásahovej rutine by som dal len výstroj, ktorý používame. Taktika zásahu, terén, poveternostné podmienky a okolnosti situácie sa väčšinou odlišujú a tak musíme byť pripravení na všetko.“

Žiť a pracovať v horách chcel od malička, teraz vníma ich poznanie ako neodmysliteľnú súčasť práce. „To, že ako horský sprievodca poznám terén v Tatrách, je dôležité aj pre prácu hasiča i záchranára. Ak viete, kde ste, poznáte chodníky, či terén, ktorému sa napríklad treba vyhnúť, je to veľká devíza. Pri záchrane životov v horách ide častokrát o minúty a tie sa dajú získať práve vďaka tomu, že prostredie, v ktorom zasahujete, je vám známe. Záchranár musí poznať horstvo, v ktorom pôsobí.“ Najdôležitejšie pri záchrannnej akcii je lokalizovanie zraneného. V posledných rokoch urýchľuje záchranne akcie mobilné sieťové pokrytie Tatier vďaka mobilnému operátorovi Telekom. Špeciálne vo Vysokých Tatrách je pokrytie týmto operátorom veľmi dobré. Horská záchraná služba si tak dnes vie vyžiadať lokalizáciu postihnutého, čo dá záchraným zložkám cenné minúty.



V Zlomiskovej doline

Horský sprievodca alebo horský vodca

Pokiaľ sa chystáte na túru po vyznačených horských chodníkoch počas turistickej sezóny, podľa slov Romana, horského sprievodcu všade nepotrebuje. Závisí to od znalosti a schopnosti každého turistu. Pokiaľ sa však návštevník chce vybrať na túru, kde nevedie turistická značka, a teda to návštevný poriadok neumožňuje, je potrebné mať podľa obtiažnosti túry horského sprievodcu alebo horského vodcu. Rozdiel medzi nimi je, že horský vodca je to najvyššie možné horské vzdelanie. Sú to väčšinou výborní horolezci a lyžiari, ktorí po úspešnom absolvovaní kurzu, získajú medzinárodnú licenciu

UIAGM a tá ich oprávňuje vodiť po horách po celom svete. Samozrejme, aj oni sa musia riadiť práve platnými pravidlami a návštevným poriadkom. Horský sprievodca je v mnohom podobný, je však pri výkone svojho povolania obmedzený náročnosťou túr do prvého stupňa podľa horolezeckej obtiažnosti vrátane UIAA, čo je exponovaný chodecký až ľahší horolezecký terén, kde je potrebné občas použiť na výstup aj ruky. Napríklad, sprievodca nesprevádza tam, kde je nutné dlhodobé používanie horolezeckej techniky. „Rezervovať si sprievodcu je veľmi jednoduché. Po výbere túry sa mi ako sprievodcov klient ohlási, buď cez moju FB stránku, alebo priamo na web stránky Slovenskej asociácie horských sprievodcov, www.horskyspriedovca.eu, kde je zoznam všetkých certifikovaných horských sprievodcov na Slovensku, pričom si zadefinujeme vybraný cieľ túry. Podľa skúseností klienta sa následne pripravím na to, kam pôjdem a aký terén či tempo mám zvoliť. V prípade chýbajúceho vybavenia ho viem aj zabezpečiť.“

Kurzy pre verejnosť

Skialpinizmus je v dnešnej dobe čoraz viac IN. „Keď som začínal, bolo nás v doline pár a poznali sme sa, dnes je skialpinistov veľké množstvo. Práve tí, ktorí sa venujú fit skialpinizmu iba rekreačne, nevedia častokrát rozpoznať snehové podmienky, to, čo sneh zmôže, ako sa ukladá, kde je nafúkaný vankúš, ako sa menia teploty, ako aj určitý sklon svahu, kde hrozí utrnutie lavíny. Pokiaľ tieto vplyvy človek nevie vyhodnotiť, môže spustiť lavínu. Aby sa začínajúci skialpinisti cítili na horách bezpečnejšie, robievajú sa pre nich lavínové kurzy, ktoré majú za úlohu naučiť ľudí, ako správne vyhodnotiť aktuálne snehové podmienky, ako sa pohybovať v lavinovom teréne, alebo čo robiť pri páde lavíny. Náuka o snehu je hotová veda, preto sú tieto kurzy pre širokú verejnosť, ktorá sa pohybuje v horskom teréne, veľmi dobrou skúsenosťou.“



V Opálovom sedle, v pozadí Gerlachovský štít

Romanove tipy na výlety

Hory na Slovensku sú krásne a možnosť pracovať i oddychovať v nich je pre mňa veľkým darom. Veľmi pekno a nenáročnou je túra cez Kôprovskú dolinu do doliny Temných smrečín pod Kôprovským štítom a Čubrinou. Tu zvyknem hovoriť, že Kanada vyzerá ako naše Tatry. Dá sa to spojiť aj s nenáročnou cykloturistikou ku Kmeťovmu vodopádu, kde cyklochodník končí krásnymi výhľadmi. Ďalšími mojimi tajnými tipmi sú Vareškovy hrebeň na Slavkovský štít, Baranie rohy cez Baranie sedlo a nádherná vyhlídková túra vedúca na Končistú. Jedným z mojich najobľúbenejších miest sú Poloniny na severovýchode Slovenska. Bohom zabudnutý kraj s úžasnými ľuďmi v podhori. Skutočný obraz nedotknutej prírody. Je to miesto bez komerčného zásahu človeka, čo je dnes veľmi zriedkavé. Aj keď už aj tu sa do miestnych bukových

lesov silno zahryzli zuby motorových pil. Hranica 5. stupňa ochrany na hrebeni a pod ním je však stále nedotknutá.

Tipy Romana Hrica – Čo si vziať na výlet do hôr?

Mnohé rodiny prichádzajú do Tatier vlakom. Zo Štrby sa vyvezú až na Štrbské Pleso pomocou zubačky (TEŽ) a môžu si dopriať začiatok turistickej cesty hneď po vystúpení v cieľovej stanici. Čo odporúča na takýto rodinný horský výlet Roman Hric?

„Určite by som odporúčal vziať si so sebou nabitý mobilný telefón, prípadne ak sa chystá človek na dlhšiu túru, tak aj nabijacie zariadenie, aby si ho v prípade potreby vedel dobiť. V horách je taktiež dobré mať aplikáciu od Horskej záchranej služby HZS, ktorá vie aj v prípade veľmi slabého signálu odoslať správu priamo na dispečing HZS aj s GPS lokalizáciou.

Vhodné je prispôbienie náročnosti túry veku detí. Dôležité je vziať si so sebou taktiež veci na prezlečenie pre seba a pre deti. Keď sa ide v zime do vysokohorského prostredia, sú vhodné aj dôležité turistické paličky (pre udržanie rovnováhy v zime a v lete pre odľahčenie kĺbov), ako aj mačky na nohy do strmších a zľadovatelých terénov. Dôležitý je taktiež včasný nástup na túru. Treba pamätať, že túra sa nezačína na obed, ale hneď ráno, aby sme sa bezpečne stihli vrátiť naspäť. Vo výbave by mala byť taktiež čelová lampa, ktorá je v noci efektívnejšia než telefón. V lete netreba zabudnúť na dostatočný prísun tekutín a jedla. Treba počúvať svoje telo, začať zvoľna a zvoliť si vhodnú túru podľa fyzických schopností a obtiažnosti samotnej túry. Hory precenenie síl neodpúšťajú.”

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Kerulová



Dračie sedlo pod Vysokou

Zaujímavosti o Vysokých Tatrách

- Národný park Vysoké Tatry je najstarším zo všetkých slovenských parkov. Bol založený v roku 1948.
- Najvyšším bodom Slovenska je Gerlachovský štít, ktorý meria 2655 m. Na vrchol môžete vyliezť iba s certifikovaným horským vodcom.
- Lomnický štít (2634 m) je druhý najvyšší vrch Vysokých Tatier a je dostupný aj lanovkou zo Skalnatého plesa. Nevedie naň však žiadna turistická značka, iba ľahšie a ťažšie horolezecké trasy dostupné s horským vodcom.
- Rysy (2499 m) sú najvyšším vrcholom Vysokých Tatier, ktorý je prístupný značenou trasou. Nachádza sa na hranici medzi Slovenskom a Poľskom.
- Kriváň (2494 m) je symbolom Slovenska. Hovorí sa, že každý Slovak naň musí vyliezť aspoň raz za život.
- V Tatrách je viac ako 100 horských jazier.
- Najväčšie a najhlbšie jazero je Veľké Hincovo pleso. Jeho maximálna hĺbka je 53 m a povrch je väčšinu roka zamrznutý.
- V roku 2004 zničila víchrica 12 600 hektárov lesa, no zabila len pár kusov zvier.
- Najvyššie položená botanická záhrada na Slovensku sa nachádza na Lomnickom štíte.
- Pod Ostrvou nájdete symbolický cintorín. Nikto tam nie je pochovaný a jeho motto znie: “Mŕtvym na pamiatku – živým na výstrahu.” A na kamení nájdete odkaz: “Známym a neznámym obetiam Vysokých Tatier.”
- Najpravdepodobnejší prvý vstup do prostredia Vysokých Tatier absolvoval človek neandertálsky, ktorého lebka sa našla pri minerálnom prameni v obci Gánovce pri Poprade. V Belianskej jaskyni sa našli pozostatky aj jaskynných medvedí a losov.

Vlakom na chatu

Piatok. Odchádzam na chatu. Úplne neplánovanú, kde temer nikoho nepoznám, nepripravená, nesprávne oblečená, na stanicu letím rovno z práce, cestou stiham kúpiť akurát tak zubnú kefku a sedmičku červeného. Je mi to ale jedno. Jediné, na čom mi záleží, je rýchlosť, ktorou sa vlak rúti po koľajniciach zanechávajúc v spätnom zrkadle maily, deti, neumytý riad, nezaplatené šeky a debet na účte, naivne veriac, že tam za chrbtom dokážem na 24 hodín zanechať aj seba. Vytrhnutá z kontextu a pôvodného víkendového plánu sedím vo vlaku, vo vlastnej bubline, v ktorej sa po odštartovaní mení viac než len GPS súradnice. Mení sa môj názor na to, či o tretej popoludní nie je priskoro na panáka a príliš neskoro na kávu, či je nevyhnutné každú sobotu dopoludnia začať vysávaním a mení sa aj môj pohľad na celú krajinu, ktorá z okna vlaku pripomína celkom pekné pohľadnice, keďže špinu a všetky

nedostatky tá rýchlosť retušuje lepšie ako Photoshop.

O 12 hodín tá istá cesta, ale protismer. Mám zrazu nových kamošov, ľudí, o ktorých som pred 24 hodinami ani netušila, že existujú. Nie je zvláštne, ako si človek vyleje pred cudzími ľuďmi dušu a s ľahkosťou prezradí, čo pred najbližšími schováva? Barmani a taxikári by o tom isto vedeli povedať svoje. Je to oslobodzujúce, je to bezpečné a človek má aj bez vína pocit, že práve dostal anestézu na dušu. Stretávať nových ľudí na nových miestach a cítiť sa slobodne. Nie je práve to celá podstata cestovania? Míňam hranicu svojho okresu a prepínam svoje myšlienky smerom k špinavým hrncom, vani a spánku. Kto vymyslel piatkové chaty s cudzincami, si podľa mňa zaslúži nobelovku. Možnože už zachránili viac životov ako penicilín...

autor: Michala Koniarová





ANTIK TV

SLEDUJ TV POKOJNE AJ HNEĎ

Živé vysielanie
+140 SK a CZ
TV staníc!

**SLEDUJTE TV
6 MES.
ZADARMO!**

PRI KÚPE SET-TOP BOXU
ZÍSKATE KUPÓN NA 6 MES.
ZADARMO!

✓ **AŽ 7 ZARIADENÍ**
ZA CENU JEDNÉHO

✓ **TV ARCHÍV ZADARMO!**
TISÍCE FILMOV A SERIÁLŮ

✓ **TV V MOBILE A TABLET**
V CENE PREDPLATNÉHO

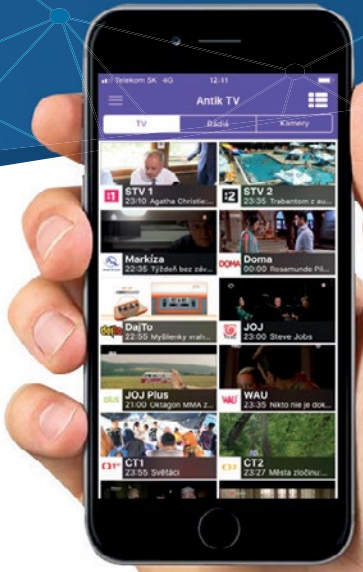
✓ **NÍZKA SPOTREBA DÁT**
VĎAKA EFEKTÍVNEMU KODEKU
H.265/HEVC



ANDROID APP ON
Google play



Available on the iPhone
App Store





WWW.ANTIKTV.SK

„Na starosti
má vzdelávanie
takmer 4 000 kolegov”

Martina Schusterová
ambasádorka Education & Development
Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia

Vzdelávanie je jedna z našich najdôležitejších investícií

V IT sektore je potreba neustáleho napredovania a rozvoja silnejšia než v iných oblastiach. Martina Schusterová, ambasádorka Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia, sa stará o osobnostný rast a vzdelávanie svojich kolegov a študentov duálneho vzdelávania.

Prečo je vzdelávanie v IT sektore dôležité?

Celoživotné vzdelávanie je dôležité nielen v IT sektore. Nebudeme sa bez neho posúvať vpred – jednotlivci ani celá spoločnosť. Vzdelávanie považujem za jednu z najdôležitejších investícií firiem aj každého, kto mu venuje svoj čas. Rozvojom sa zvyšuje pridaná hodnota našej práce. Ak chce IT-čkár flexibilne reagovať, musí sa venovať svojmu rozvoju. Nové trendy a požiadavky nás k tomu aj prirodzene vedú.

Ako funguje vzdelávanie vo firme so 4 000 zamestnancami?

Je to kolos, o ktorý je potrebné starať sa a zveľaďovať ho. Ročne sprocesujeme 6 až 10-tisíc tréningových požiadaviek. Okrem externého máme výborne implementované aj interné vzdelávanie. Sme hrdí na program You Can GURU, v rámci ktorého budujeme komunitu vyše 200 interných trénerov. Ceníme si, že prispievajú k rozvoju spoločnosti. Spokojnosť s internými školeniami je priemerne nad 95 %.

Máte víziu, ako bude vyzerat’

budúcnosť vzdelávania?

Aj súčasná situácia ukázala, že trendom je online vzdelávanie a chceme v ňom pokračovať. Je však opäť späté s počítačom, preto je dôležité dodržiavať správne sedenie a prestávky. Plánujeme naďalej podporovať rozvoj zamestnancov v digitálnej podobe a pripravujeme aj nové formáty vzdelávania.

Aké vedomosti budú podľa Vás potrebné v horizonte najbližších rokov?

Digitálne zručnosti sú dnes kľúčom k úspechu. Ide o tzv. schopnosť človeka vedieť pracovať s počítačom. Potom to sú mäkké zručnosti, ktoré idú ruka v ruku s tvrdými či jazykovými. Mala by to byť komplexná výbava každého jednotlivca. Keďže život a práca sa postupne digitalizujú, je potrebné vedieť správne písomne komunikovať, pretože nám odpadá vzájomne videnie a počutie sa. V rámci Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia máme rozbehnutý „Future skills” projekt, ktorý sa zameriava na definovanie zručností a vedomostí potrebných pre najbližšie obdobie, aby sme vedeli poskytnúť rozvoj cielene a podporovali produktovo orientovanú organizáciu. Ide najmä o oblasť architektúry, navrhovanie IT riešení, inžiniering, dátovú analytiku či poskytovanie cloudových riešení. Okrem tvrdých IT zručností je to agilita či strategické a analytické myslenie,

podnikavosť, orientácia na biznis a zákazníka. Paralelne nám beží cielený koučingový rozvojový program pre lídrov či aktivity k podpore digitálneho vzdelávania.

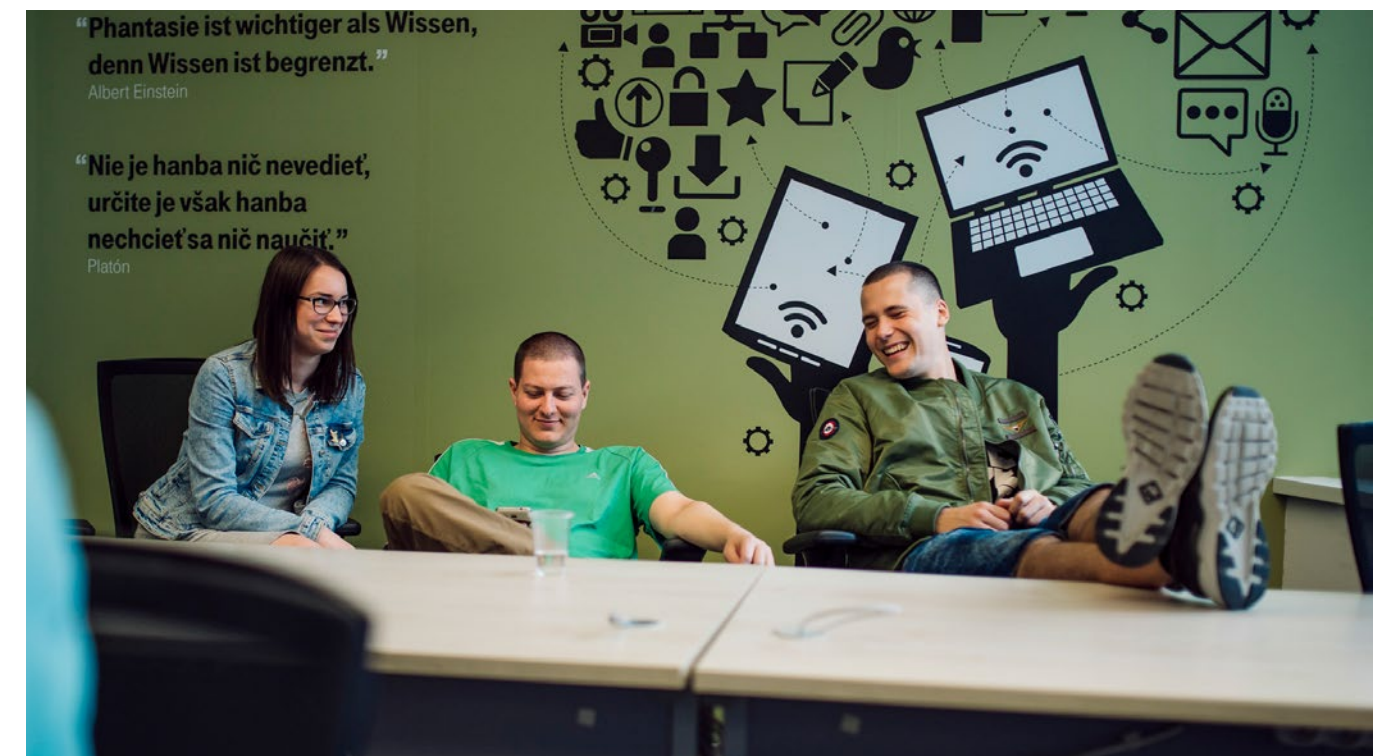
Vediete duálne vzdelávanie - o čo ide?

Duálne vzdelávanie je súčasťou Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia od roku 2013. Ide o trojročné vyššie odborné pomaturitné štúdium, ktoré poskytujeme s partnerom SPŠ elektrotechnickou v Košiciach. Ročne prijímame 30 študentov, ktorí sa vzdelávajú v praktickej a teoretickej rovine v pomere 70:30. Študentov vzdelávajú pedagógovia zo školy, ale aj firemní lektori. Prax absolvujú priamo vo firme, vďaka čomu sa integrujú do komunity kolegov, spoznávajú firemnú kultúru a po ukončení štúdia prechádzajú plynule do svojho zamestnania ako plnohodnotný člen tímu.

Máte tip na to, ako nájsť motiváciu pre vzdelávanie?

Potreba musí vychádzať z vnútra každého človeka. Verím, že u väčšiny záujem neskončí ukončením štúdia a keďže IT sektor sa rozvíja najrýchlejšie, dúfam, že naši zamestnanci sú toho príkladom. Odporúčam vyčleniť si v kalendári priestor na sebarozvoj a byť v tom dôsledný. Verím, že čas, ktorý do seba investujeme, sa nám vždy vráti späť.

autor: Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia



Duálne vzdelávanie v Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia.

PR článok



Gemäldegalerie v Berlíne, svetové zbierky európskych obrazov od 13. do 18. storočia
foto: archív Michaela Watrelot

Slovenka, ktorá precestovala mnohé krajiny a navštívila najznámejšie múzeá a galérie sveta. Dnes žije v Dubaji, končí doktorandské štúdium Dejín umenia a plní si svoj súkromný i profesijný sen. Predstavujeme vám Michaelu Watrelot, mladú krásnu dámu zo západného Slovenska, ktorá vďaka svojej vášni pre umenie spoznáva svet.

Rozhovor s MICHAELOU WATRELOT

„Priamy kontakt s umením je pre mňa vždy silný zážitok”

Ste veľkou milovníčkou umenia, ktoré ste študovali na Viedenskej univerzite. Študovať Dejiny umenia v dnešnom modernom svete zakladajúcom si na technológiách a IT bolo zaujímavým rozhodnutím. Čím Vás lákalo štúdium tohto netradičného odboru a prečo ste sa rozhodli práve pre štúdium vo Viedni?

K histórii a k umeniu som mala vždy blízko. Už počas štúdia na Gymnáziu Janka Kráľa som mala bližšie k humanitným odborom a moja láska k histórii sa ešte viac prehĺbila, keď som začala pracovať ako sprievodkyňa na hrade Červený Kameň, ktorý spadá pod pôsobenie Slovenského národného múzea. Umelecké zbierky v expozícii ma fascinovali a tak sa vo mne prirodzene rozvinula túžba prehĺbovať moje poznanie v tomto smere. Rozhodnutie študovať vo Viedni prišlo postupne. Viedeň je nádherné a kultúrne bohaté mesto s množstvom múzeí a galérií. Zároveň má odbor dejín umenia na Viedenskej univerzite dlhú históriu a skvelé renomé, keďže štúdium

kladie dôraz nielen na teoretické vedomosti, ale aj na priamy kontakt s umením a pracovné skúsenosti. Už počas štúdia som preto absolvovala prvé stáže v aukčnom dome Christie's. Študovať v nemeckom jazyku bolo sice spočiatku náročné, v jazyku som sa však pomerne rýchlo zdokonalila a štúdium ma veľmi bavilo.

Po štúdiu sa Vám podarilo splniť sen mnohých žien zo Slovenska a stali ste sa letuškou pre spoločnosť Emirates. Aké bolo pracovať pre jednu z najvýznamnejších leteckých spoločností na svete a neustále cestovať?

Po štúdiu na Viedenskej univerzite som túžila cestovať po svete. Príležitosť pracovať pre Emirates vtedy prišla nečakane, s kamarátkou sme chceli len vyskúšať, ako prebieha konkurz a keď ma vybrali zo stoviek uchádzačov, bolo ťažké povedať nie tejto príležitosti. Presťahovala som sa teda do Dubaja a po absolvovaní trojmesačného tréningu som pár mesiacov lietala. Bolo to jedno veľké dobrodružstvo. Precestovala som množstvo krajín,

spoznala ľudí z celého sveta. Nebolo nič nezvyčajné, keď sme s kolegami na palube hovorili aj 12 rozličnými jazykmi. Práca je to náročná, veľa ma však naučila o tolerantnosti a o tom, aké obohacujúce je pracovať s ľuďmi z rôznych kultúr. Na umenie som však ani počas cestovania nezabúdala a vždy, keď som bola vo väčšom meste, navštevovala som miestne múzeá. The Art Gallery of New South Wales v Sydney, umelecké galérie v Hong Kongu, newyorské Metropolitné múzeum, či múzeum súčasného umenia v Kapskom Meste na mňa veľmi zapôsobili.

Bola práca v aukčnej sieni to, o čom ste vždy snivali alebo aj v tomto čase bola ešte méta vo svete umenia, ktorú ste si chceli splniť?

Áno, pracovať v Christie's, v jednom z najrenomovanejších aukčných domov na svete, bolo vždy jedným z mojich profesionálnych cieľov. Je to nesmierne dynamická práca. V Dubaji sme mali dve aukcie ročne, ktorým predchádzalo množstvo príprav od získavania umeleckých diel, písania katalógov až po prípravu

rôznych sprievodných podujatí a eventov. Trh s umením ma fascinoval. Mojim snom v tomto období bolo stať sa licitátorkou, absolvovala som tréning s poprednými licitátormi z Christie's. Sama som však za pultom ešte nestála a toto ostáva mojou ambíciou do budúcnosti.

Aký je život v Dubaji? Toto mesto je snom mnohých Slovákov, ktorí ho vnímajú ako mesto luxusu a každodenného oddychu. Ľudia, ktorí v ňom pracujú, to vnímajú inak?

Každé mesto je iné, keď tam človek žije v porovnaní s tým, keď ho navštívite na dovolenke. Vo všeobecnosti si však myslím, že o Dubaji majú ľudia často skreslené predstavy. Bežní ľudia, ktorí sem prišli za prácou, žijú celkom normálny život, i keď blízkosť pláže a slnečné počasie počas celého roku pôsobia dojmom, že sme stále na dovolenke. Samozrejme, nie vždy je všetko ideálne, ja však mám Dubaj veľmi rada. Je to skutočne multikultúrne mesto, s mnohými príležitosťami pre umelecké vyžitie. Od kedy v susednom Abu Dhabi otvorili múzeum Louvre, mám na dosah aj diela európskych starých maliarov. Plánované je aj otvorenie Guggenheim múzea moderného umenia. Naozaj sa nemôžem sťažovať.



Múzeum moderného umenia v New Yorku, maľba „Slečny z Avignonu” od Pabla Picassa

Momentálne opäť študujete. Môžete nám o svojej práci v oblasti umenia prezradiť viac?

Hoci ma práca v Christie's veľmi bavila, už dlhšie som rozmyšľala, že by som sa rada vrátila na univerzitu a spravila si doktorát z dejín umenia. Začala som preto opäť študovať, tentokrát na Karlovej univerzite v Prahe. Výskum k mojej dizertačnej práci ma opäť priviedol k cestovaniu. Keďže moja dizertácia bola zameraná na dejiny umeleckého trhu a vplyv amerických zberateľov na európsky trh s umením na prelome 19. a 20. storočia, často som cestovala do Spojených štátov amerických, konkrétne do Los Angeles, kde sa nachádza Getty výskumný ústav - jeden z najväčších archivov na svete, či do New Yorku, kde sídlili mnohí významní zberatelia

umenia, ako napríklad J.P. Morgan, či Benjamin Altman. Časť štúdia som strávila aj v Berlíne, kde som pracovala na výskumnom projekte v archíve Berlinských štátnych múzeí. Berlín ma očaril svojou rôznorodosťou a otvoreným prístupom k umeniu. Pre súčasných umelcov je to veľmi inšpiratívne prostredie.

S manželom Fredericom veľa cestujete po celom svete. Snažíte sa počas týchto ciest spoznávať aj tamojšie umelecké diela?

Samozrejme, manžel veľa pracovne cestuje a ja sa k nemu pridám vždy, keď je to možné, pričom sa najviac teším práve na miestne múzeá a galérie. Väčšinou si už pred cestou pripravím zoznam umeleckých diel, ktoré chcem vidieť. Hoci o umení veľa čítam, priamy kontakt s umeleckým dielom nenahradí ani tá najlepšia reprodukcia a každý historik umenia si musí trénovať svoje oko práve skúmaním čo najväčšieho množstva originálnych diel. Len tak si dokážem vycibriť vkus a cíť pre kvalitné umenie.

Podarilo sa Vám vziať manžela pozrieť niektoré naše umelecké diela na Slovensku?

Frederic má k umeniu tiež blízko a Slovensko v tomto ohľade ponúka mnoho významných kultúrnych pamiatok, ktoré by som mu postupne chcela ukázať. Zatiaľ sme spolu navštívili hrad Červený Kameň aj Slovenskú národnú galériu. Gotická bazilika svätého Benedikta a kláštor v Hronskom Beňadiku nás očarili natoľko, že sme sa tu aj zosobášili. Hostinu sme potom zorganizovali v priestoroch klasicistického kaštieľa v Topoľčiankach, ktorý od roku 1890 slúžil ako letné sídlo Habsburgovcov a neskôr tu letá trávil aj prvý česko-slovenský prezident Tomáš Garrigue Masaryk. Dnes je tu zriadené múzeum a návštevu expozície vrelo odporúčame.

Michaela, počas svojich ciest ste určite navštívili viaceré galérie svetového mena. Je vnímanie umenia vo svete iné než na Slovensku? Chodievate do umeleckých galérií vo svete viac ľudí a viac sa oň zaujímajú?

Nerada by som to takto zovšeobecňovala. Myslím si, že v každej krajine vrátane Slovenska sú mnohí ľudia, ktorí majú k umeniu veľmi blízko a o kultúrne dianie sa zaujímajú. V návštevnosti múzeí však zohráva veľkú rolu aj turizmus. Minulý rok, keď sa kvôli pandémie menej cestovalo, boli aj svetové múzeá a galérie oveľa prázdnejšie než zvyčajne. Jeden z mojich najvýnimočnejších zážitkov bola nedávna

návšteva múzea Orsay v Paríži, v ktorom sa za normálnych okolností musíte k umeleckým dielam doslova pretlačiť davom turistov. V auguste minulého roku som však galériu zdíeľala len s pár Parížanmi.

Vašu lásku k umeniu, najmä tomu výtvarnému, vidieť aj na sociálnych sieťach, najmä na Instagrame, kde pod menom Arthusiasť pridávate fotografie z galérií stojac pred rôznymi umeleckými dielami. Máte obľúbeného maliara, obdobie, či dokonca obľúbenú maľbu?

Toto je skutočne ťažká otázka a asi nebudem schopná vybrať len jedno umelecké dielo. Mám však veľmi blízko k impresionizmu a postimpresionizmu. Bolo to obdobie plné zmien, kedy umelci radikálne opustili zaužívané konvencie a vydali sa na neznámu cestu, ktorú často sprevádzalo nepochopenie až výsmech spoločnosti. Umelci ako Claude Monet, Vincent van Gogh, Paul Cézanne sú pre mňa synonymom odvahy a ich diela položili základ moderného umenia.

Dali by ste našim čitateľom zopár tipov na zaujímavé galérie, ktoré by mohli počas svojich ciest po Európe, či vo svete navštíviť?

Ani neviem, kde začať. Na Európe je skvelé to, že sa vlakom dostanete do všetkých väčších miest a nové miesta sa dajú objavovať aj na vikendových výletoch. Vo Viedni určite navštívte Albertinu a Mumok, v Prahe za zhladnutie okrem tých najznámejších múzeí rozhodne stojí Múzeum Kampa, ale aj Villa Winternitz od známeho architekta Adolfa Loosa, kde sa pravidelne konajú prednášky z dejín umenia pre verejnosť, či galéria Zlatohlávek, kde sú vystavené tak diela starých majstrov, ako aj tvorba súčasných umelcov. V Berlíne by som odporučila návštevu Gemäldegalerie a milovníci moderného umenia by určite nemali obísť múzeum GropiusBau. Francúzsko tiež ponúka nespočetné možnosti, mňa najviac očarili Monetove záhrady v Giverny, múzeum Orsay a Musée de l'Orangerie v Paríži, či múzeum Pabla Picassa a Fernanda Légera v prístavnom mestečku Antibes. A ak niekedy zavítate do Kalifornie, Norton Simon Museum v Pasadene je pre mňa skrytým pokladom. Ale aj na Slovensku máme skvelé múzeá a galérie. Danubiana Meulensteen Art Museum pri Bratislave, či Múzeum moderného umenia Andyho Warhola v Medzilaborciach jednoznačne stoja za návštevu.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Kerulová

HISTÓRIA TROCH NAJMODERNEJŠÍCH SLOVENSKÝCH ŽELEZNIČNÝCH STANÍC

S modernizáciou železničných tratí na Slovensku prichádza postupne aj modernizácia a oprava železničných staníc, ktoré prechádzajú postupne masívnymi rekonštrukciami, aby svoje priestory pre cestujúcu verejnosť, ako aj služby poskytované na stanici pozdvihli na úroveň služieb 21. storočia.

zdroj: Jozef Benko



zdroj: www.zsr.sk



Trnava

Trnavská železničná stanica, ktorej prevádzkovateľom sú ŽSR, je jednou z prestavaných a zmodernizovaných železničných staníc na Slovensku za posledné roky. Táto dnešná moderná stanica má bohatú minulosť, keďže bola súčasťou histórie železnice už za čias Uhorska. Viedla tu prvá verejná konská železnica v Uhorsku, ktorá spájala Bratislavu - Trnavu - Sered'. Prvý vlak prišiel do Trnavy 1. júla 1846 a cesta z Bratislavy mu trvala dve a pol hodiny.

Konská železnica

Prestavba konskej železnice na parostrojnú prevádzku prebehla v rokoch 1872 - 1873. Postupne došlo k prestavbe celého koľajiska stanice, zväčšil sa aj počet koľají a postavila sa nová staničná budova. Po tejto prebudovanej železnici prišiel prvý vlak s lokomotívou na parný pohon 1. mája 1873. Zaujímavosťou je, že staničná budova konskej železnice v Trnave slúžila i po zavedení pary až do roku 1941, kedy ju zbúrali.

O výstavbe železničných dielní v Trnave rozhodli Maďarské kráľovské železnice už počas prvej svetovej vojny, ale železničné dielne, vtedy známe ako Vozovňa, boli postavené až v novovzniknutom Československu, v roku 1925. Starú budovu železničnej stanice z roku 1896 nahradil po takmer storočí nový objekt, ktorý odovzdali do užívania v roku 1989. Výstavba trvala až 10 rokov, začali ju v roku 1979. Ďalšie výrazne zmeny v usporiadaní stanice prišli v roku 2004, kedy sa začala rekonštrukcia koľajiska skoro celej stanice, čo súviselo s modernizáciou trate Bratislava - Púchov na rýchlosť 160 km/hod.

Múzeum na stanici

Počas rekonštrukcie železničnej stanice v rokoch 2012 - 2014 sa za pomoci členov Klubu priateľov železníc Trnavy a okolia podarilo vybudovať na slepej koľaji 4 malé múzeum. Dopravili sem historický parný rušeň a dva vagóny. V čele tejto historickej vlakovej súpravy je parný rušeň ORENSTEIN & KOPPEL 2911/1908. Dnešná trnavská stanica sa môže pýšiť modernými priestormi, viacerými obchodmi, rýchlym občerstvením i čerstvým rozvoňavajúcim pečivom.



zdroj: www.bratislavaden.sk



zdroj: TASR/Jaroslav Novák

Bratislava

Bratislava hlavná stanica je hlavná a najdôležitejšia železničná stanica v Bratislave a jedna z najvýznamnejších a najfrekventovanejších železničných staníc na Slovensku.

V roku 1840 postavil Ignaz Feigler (1791-1847) za vonkajšou obecnou líniou mesta pri ceste vedúcej do Vajnora a ďalej na východ neobvyklú budovu. Na prvý pohľad pripomínala vidiecke šľachtické sídlo. Okolo nej sa však nerozprestieral park ani záhrady, ale len polia a lúky. Asi kilometer ďalej ležala usadlosť grófa Berchtolda s poschodovým palácom postaveným len o necelé desaťrocie skôr (1832). Medzi spomenutými stavbami stála ešte jedna - oveľa staršia. Bola to rozľúčková kaplnka pri ceste na popravisko.

Prvá železničná stanica v Uhorsku

Novú budovu postavili na nároží pri križovatke dvoch ciest a zvýraznili ju vežou. Nádvorie za budovou s reprezentačným priečelím bolo po stranách zastavané pomocnými skladovými budovami a stajňami a prechádzala ním železničná trať - prvá v uhorskom kráľovstve. Vozňami, ktoré ťahali kone, sa mohli cestujúci z bývalého hlavného mesta kráľovstva od 27. septembra 1840 zaviezť do Svätého Jura a od 30. júna 1841 až do Pezinka. 1. júna 1846 vlak dorazil do Trnavy, neskôr trať predĺžili až do Serede.

Objekt na nároží terajších ulíc Križnej a Legionárskej bol prvou železničnou stanicou v celom Uhorsku. Konskú železnicu v roku 1873 nahradila parná. Prvá železničná stanica stratila pôvodný význam. Postupne sa stala prekladiskom a skladom tovarov, obytným a administratívnym objektom. V roku 1919 žili vo vagónoch pri jej už nepoužívaných nástupištiach v biede a o hlade celé rodiny pôvodných obyvateľov mesta, ktorí sa nechceli stať občanmi Československej republiky. Tu čakali na odsun do Maďarska, viacerí sa ho však nedožili. Stanica pustla. Medzi dvoma svetovými vojnami zbúrali jej vežu, ktorá bola pôvodne zrejme postavená ako pozorovateľňa.

Prvá staničná budova, ktorá dnes slúži Ministerstvu vnútra SR na Šancovej ulici, bola postavená v roku 1848 ako koncová pre trať Bratislava - Gänserndorf - Viedeň a Bratislava - Břeclav. Druhá budova, ktorá sa nachádza o pár stoviek metrov severnejšie, vznikla v roku 1871 po dokončení trate Budapešť - Štúrovo - Bratislava a používa sa doteraz. V roku 1883 vzniklo prepojenie so železničnou stanicou Rača, ktoré bolo neskôr prepojené na trať do Žiliny.

Tretia budova (ľudovo nazývaná Skleník) bola dokončená v roku 1989 ako prístavba druhej budovy. Výstavba sa uskutočnila z dôvodu nedostatočnej kapacity obslužných priestorov pre cestujúcich, ktoré boli pred jej výstavbou hlboko pod normou. Tretia budova bola zamýšľaná ako dočasná, keďže koncom 80. rokov minulého storočia sa rátalo s výstavbou novej železničnej stanice a staničnej budovy východne od súčasných objektov.

Dnes je na stanici k dispozícii čakáreň, reštaurácia, rýchle občerstvenie, ako aj obchody so suvenírmi.

zdroj: Stanica Košice



Košice

Z historických fotografií a starých pohľadníc znázorňujúcich budovu železničnej stanice v Košiciach z 19. storočia dýcha vznešenosť a krása. Pred jej samotným postavením boli na území stanice mestské lúky, ktoré postupne prešli pod správu mesta a následne boli darované železničnej spoločnosti. V roku 1857, pred príchodom cisára Františka Jozefa I. a jeho manželky cisárovné Alžbety, upravilo mesto plochu mestských lúk, ako aj ich okolie, čo prispelo k začiatku stavby železnice na území Košíc.

V priebehu rokov 1859 - 1860 vybudovala Potiská železnica na tomto území trať spájajúcu Košice s maďarským Miškolcom. Prvý vlak do košickej stanice prišiel 5. júla 1860 na skúšobnú jazdu a o mesiac neskôr, 14. augusta, už prichádzajúci vlak viezol cestujúcich a stanica tak bola oficiálne uvedená do prevádzky.

Prestavba budovy stanice

Najstaršia budova pozostávala z bloku dvoch prevádzkových budov prepojených centrálnou dvoranou postavenou v romanticky historizujúcom slohu. Dominantou stanice bolo podľa dochovaných fotografií masívne drevené nástupište, ktoré však neskôr, v roku 1908, vyhorelo. Ako jedna z najdôležitejších budov mesta bola železničná stanica dejiskom viacerých historických udalostí, ktoré sa zapísali do dejín mesta, ako napríklad príchod známeho pištoľníka Buffalo Billa s cirkusom roku 1906, návšteva T. G. Masaryka, Alexandra Dubčeka či Leonida Iljiča Brežneva.

V roku 1886 pribudla k stanici budova pošty a v roku 1891 bola upravená aj centrálna staničná budova. Starú halu nahradila krásna dominantná dvorana navrhnutá budapeštianskym architektom Jozefom Hubertom v štýle francúzskej novorenesancie. Budova košickej železničnej stanice bola pôvabná a považovaná za architektonický skvost.

Stanica 21. storočia

S rozvojom železničných tratí prestala stanica postačovať kapacitným potrebám železníc, a tak v roku 1967 začali stavať novú stanicu podľa návrhu Ota Žiaka. V jarných mesiacoch roku 1974 bola dokončená nová stanica, ktorá slúžila cestujúcej verejnosti viac ako 40 rokov. Rok 2011 priniesol budove stanice masívnu rekonštrukciu na modernú železničnú stanicu 21. storočia.

Za touto modernizáciou vnútorných priestorov, ako aj priečelia, stojí košický architekt Róbert Zvara, ktorý pri jej prestavbe kládol dôraz na spätosť s Košicami napríklad použitím oceľových materiálov ako symbolu spojenia metropoly východu s výrobou ocele, alebo návrhom priestoru reštaurácie v tvare tzv. šošovky, teda podoby hlavného košického námestia.

zdroj: Východoslovenské múzeum



Vlakom k moru

Ako každý rok, aj v roku 2021 na cestujúcich vlakmi čaká množstvo zaujímavých možností, ako sa na vysnívané dovolenkové miesta dostať pohodlne vlakom bez dlhého šoférovania, či strachu z lietania. Viac o špeciálnych vlakoch smerujúcich do obľúbených destinácií nám porozprával Marek Kasa, vedúci oddelenia produktov diaľkovej a medzištátnej dopravy.

Spoločnosť ZSSK plánuje aj tento rok zaujímavé vlakové spojenie Slovenska s obľúbenou prímorskou destináciou. O aký štát ide, prípadne k akému mestu bude táto trať smerovať?

Reč je o Chorvátsku, ktoré je jednou z najobľúbenejších dovolenkových destinácií Slovákov. Vlak bude smerovať do Splitu cez Viedeň, Maribor, Záhreb. Zo Splitu si zákazníci môžu docestovať do obľúbených destinácií na pevnine, či aj na chorvátskych ostrovoch.

Cieľová stanica Split je u cestujúcich zo Slovenska veľmi populárna. Prečo si ZSSK vybrala práve toto mesto a nie napríklad Rím, či iné vlakom dostupné zahraničné mestá?

Nakoľko je Chorvátsko najnavštevovanejšou prímorskou krajinou Slovákov

v rámci Európy, voľba bola jasná. Predpokladáme, že Slováci budú po tomto ťažkom období naozaj „hladní“ po dovolenkách.

Na akú dlhú trasu sa musia záujemcovia pripraviť a čo všetko budú mať k dispozícii?

Trasa vedie z Bratislavy cez Viedeň, Graz, Maribor a Záhreb a celkovo je to takmer 1000 km (960 km). Zákazníci budú môcť využiť vo vlaku miesta na sedenie, lôžkový vozeň, pričom si môžu vybrať koľkí budú v kupé (single, double, triple). Zákazníci si môžu so sebou zobrať aj auto a byť mobilní v cieľi cesty. Samozrejmosťou bude na palube vlaku predaj drobného občerstvenia a nápojov. Ja verím, že pre zákazníkov bude cesta ozaž zážitkom a dovolenka sa začne už pri nástupe na palubu vlaku.

Kde a odkedy sa budú dať zakúpiť lístky?

Štandardný predpredaj je na ZSSK 60 dní

v tomto segmente, avšak chceme spustiť predaj skôr (v priebehu marca). Zakúpiť lístky bude možné v pokladniciach ZSSK a samozrejme pripravujeme predaj aj cez internet.

Prečo by ste odporúčali práve takúto dopravu do tohto známeho letoviska? Mnohí cestujúci predsa len radšej cestujú autom alebo lietadlom, v čom je výhoda tohto špeciálneho vlaku?

Jednoznačná výhoda tohto vlaku je, že auto cestuje s Vami, no vy nešoférujete po preplnených diaľniciach a nečakáte v rade na zaplatenie diaľničných poplatkov, či hľadaním miesta na preplnených parkoviskách na oddych. Naším cieľom a výzvou je, aby naši pasažieri nemali zážitky len z vlastnej dovolenky v Chorvátsku, ale aj zo samotnej cesty. Veríme, že tieto očakávania sa nám podarí v lete naplniť.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Kerulíová

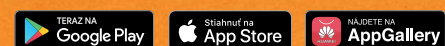


VSTÚPTE DO NAJMODERNEJŠEJ STANICE

SO ZSSK ID VYUŽÍVATE MOBILNÚ APLIKÁCIU IDEME VLAKOM NAPLNO

Vďaka zákaznickému kontu ZSSK ID je cestovanie rýchle, jednoduché a šetrné k životnému prostrediu. Zaregistrujte sa a využívajte jeho benefity priamo vo svojom smartfóne, vždy a všade.

STIAHNITE SI APLIKÁCIU IDEME VLAKOM



ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO
NÁRODNÝ DOPRAVCA

V prímestskej doprave na východe Slovenska pribudnú časové lístky

Košický a Prešovský samosprávny kraj chystajú zmeny v prímestskej autobusovej doprave. Plánujú zaviesť platbu mobilným telefónom, aj lístky s časovou platnosťou od denného po celoročný lístok. Pripravujú aj novú zónovú tarifu, ktorá sa stane jedným zo základov integrovaného dopravného systému (IDS).

V prímestskej autobusovej doprave na východe Slovenska dôjde v tomto roku k výrazným zmenám. Košický a Prešovský samosprávny kraj, ktoré sú objednávatelmi verejnej autobusovej dopravy, pripravujú tzv. zónovú tarifu. Cieľom je uľahčiť a zrýchliť cestovanie verejnou dopravou.

„Najväčší prínos novej tarify je cestovanie za rovnakú cenu bez ohľadu na trasu priamo alebo s prestupom. Okrem toho v prímestskej autobusovej doprave plánujeme zaviesť predplatné časové lístky, teda denné, mesačné, štvrtročné, polročné a ročné. Týmto krokom sa snažíme zvýhodniť pravidelných cestujúcich, ktorí využívajú verejnú dopravu na prepravu do školy či práce. V neposlednom rade budú mať tieto zmeny vplyv aj na rýchlosť cestovania verejnou dopravou,“

uviedol predseda Košického samosprávneho kraja Rastislav Trnka.

Kilometrovú tarifu nahradí zónová

V súčasnosti platí v prímestskej autobusovej doprave tzv. kilometrová pásmová tarifa. Cena cestovného lístka sa teda odvíja od počtu kilometrov, po novom to bude podľa počtu prejdenej zón. Zónovú tarifu chcú župy na východe Slovenska spustiť v priebehu prvej polovice roka 2021, a to

na základe návrhu spoločnosti IDS Východ, s.r.o., teda organizátora integrovanej dopravy, ktorého zakladateľmi sú obidva kraje.

„Považujem za úspech, že sa nám podarilo rozbehnúť činnosť organizátora integrovanej dopravy a urobiť pre zavedenie integrovaného dopravného systému viacero dôležitých krokov. Hovoríme o podobe spoločného prepravného poriadku, jednotnom znení budúcich zmlúv s dopravcami, štandardoch dopravnej obslužnosti, či taktovom cestovnom poriadku, ktorý sa nám podarilo sfunkčnúť na niekoľkých pilotných linkách v kraji. V súvislosti so zavedením novej tarify pripravujeme aj nové spôsoby vyhľadávania spojení a nákupu cestovného, a to

prostredníctvom mobilnej aplikácie, či platby mobilom,“

povedal predseda Prešovského samosprávneho kraja Milan Majerský.

V ďalšom období v mestskej doprave aj na železnici

Nová tarifa bude v prvej fáze uplatnená v prímestskej autobusovej doprave. Kraje v ďalšom období počítajú s jej rozšírením aj na jednotlivé mestské dopravy a železničnú dopravu. IDS Východ, s.r.o. okrem zmien v tarifikách plánuje vytvoriť aj pracovisko pre analytické činnosti a dopravné modelovanie. Jeho hlavnou úlohou bude pracovať s dopravnými modelmi spracovanými v rámci Plánov udržateľnej mobility oboch samosprávnych krajov a postupne aj s dopravnými modelmi oboch krajských miest. Organizátor integrovanej verejnej dopravy by mal v tomto roku zabezpečovať činnosti aj pre mesto Prešov a Košice. Prešov pristúpil do IDS Východ ako partner v septembri minulého roka, Košice sa do spolupráce zapojili v decembri 2020.

autor: IDS Východ





„Vďaka folklóru a archeológii som precestovala Európu“

Alžbeta Gajdošová Kerul'ová
hovorkyňa spoločnosti
WAGON SLOVAKIA KOŠICE

Miss Folklór
foto: Matúš Lago

Folkloristka a cestovateľka dušou i telom. Hovorkyňa spoločnosti WAGON SLOVAKIA KOŠICE Alžbeta Gajdošová Kerul'ová nám porozprávala o svojej ceste od archeológie po prácu v doprave, o živote popretkávanom folklórom a históriou, ako aj o početných cestách do zahraničia, kde v kroji zo Spiša reprezentovala Slovensko.

Viac ako dva roky pracujete na pozícii hovorkyne Stanice Košice a spoločnosti WAGON SLOVAKIA KOŠICE, teda v oblasti dopravy. Vyštudovali ste však odbor, ktorý je na Slovensku ešte stále jedným z tých raritnejších.

Moja cesta na pozíciu hovorkyne má doslova bohatú históriu. Vyštudovala som úžasný odbor, klasickú archeológiu na Trnavskej univerzite v Trnave. Mojim snom bolo štúdium námornej archeológie, čo v čase, keď som sa hlásila na vysokú školu na Slovensku, nebolo možné, a tak som sa prihlásila na odbor môjmu snu najbližší. Voľba padla na klasickú archeológiu, ktorá sa primárne zaoberá archeológiou oblasti Stredozemného mora, teda aj objektmi nájdenými v mori a pri mori.

Dnes sa už archeológii nevenujete. Čo Vám toto štúdium dalo do života?

Nikdy by som štúdium archeológie nemenila za iný odbor. Popri štúdiu som si uvedomila, že ma viac fascinuje prezentácia nájdených artefaktov, než ich vyslobodzovanie zo zeme a tam sa začala moja cesta na pozíciu hovorkyne. Vďaka archeológii som veľa cestovala a spoznala najznámejšie historické miesta Grécka a Talianska. Archeológia mi dala do života najmä samostatnosť, vycibрила mi orientačný zmysel v zahraničí, odstránila mi strach z lietania, vďaka nespočetným prácam ma naučila písaniu odborných textov, ale najmä mi archeológia dala vnútornú odvahu spoznať svet po suši, po mori alebo z lietadla.

Vďaka archeológii ste sa dostali do krajín, ktoré sú bohaté na históriu a archeologické náleziská, no tieto cesty do zahraničia neboli zd'aleka Vašimi prvými.

Áno, je to tak, cestujem už od malička. Moje cestovateľské počiatky siahajú do čias základnej školy, kedy som prvýkrát vycestovala s rodičmi po štátoch Beneluxu. Vo veľkom som však začala v tom čase cestovať najmä vďaka tancovaniu v detskom folklórnom súbore Jadlovček v Margecanoch, s ktorým som prešla napríklad Francúzsko, Turecko, či Poľsko a okolité štáty. V cestovaní v slovenskom kroji a pod slovenskou zástavou pokračujem aj vďaka folklórnej skupine Jadlovec, v ktorej dnes pôsobím. Mala som možnosť vidieť Skopje v Macedónsku, či bohatú

kultúru mnohých miest v Rumunsku. Dnes môžem povedať, že vďaka folklóru som precestovala značnú časť Európy, za čo som neskutočne vďačná. Je krásne cestovať, spoznávať kultúru iných národov a popri tom reprezentovať svoju rodnú krajinu.



Súťaž Miss Folklór
foto: Matúš Lago

Ako vidíme, folklór je s Vaším životom veľmi úzko spojený, no nielen vďaka množstvu vystúpení. Tradiície svojej rodnej obce a regiónu ste reprezentovali aj na významnej slovenskej súťaži Miss Folklór. Poviete nám o tejto skúsenosti viac?

Miss Folklór bola pre mňa nezabudnuteľná skúsenosť. V roku 2015 sa prvýkrát uskutočnila táto krásna súťaž, ktorá ma nadchla a do ďalšieho ročníka som sa teda rozhodla prihlásiť a reprezentovať môj región, Spiš. Bolo pre mňa veľkou čťou reprezentovať moju obec krojom i spevom. Hlavnou disciplínou, na rozdiel od iných súťaží, bola prezentácia svadobných párt, čo bol pre mňa osobne najväčší zážitok. Popri bohatých svadobných partách z celého Slovenska, ktoré boli prenádherné zdobené, vynikala naša parta zo Spiša svojou jednoduchosťou a jemnosťou, keďže jej hlavnou ozdobou bol malý zelený rozmarínový vienok. Bola som veľmi hrdá na to, že ju môžem odprezentovať na pódiu vo Východnej, kde stáť je pre každého folkloristu obrovská česť. Táto súťaž mi dala dar spoznania úžasných folkloristiek z celého Slovenska a väčšiu sebadôveru vo vystupovaní na javisku, pred kamerami a stovkami ľudí.

Pracujete v oblasti vlakovej dopravy už 2 roky. Ak cestujete, v súkromí využívate

najmä cestovanie vlakom alebo obľubujete aj iné dopravné prostriedky? Máte obľúbené mesto alebo krajinu, do ktorej sa rada vraciate?

Vlakom cestujem veľmi rada, najmä po Slovensku. Rada však navštevujem zahraničné krajiny, do ktorých najradšej lietam. Keďže to doba pred pandémiou koronavírusu umožňovala, snažila som sa spolu s manželom cestovať čo najviac. Zamílovala som si Anglicko a najmä Londýn. Vždy keď cestujeme, snažím sa letenky poskladať tak, aby sme cestovali cez toto mesto. Pre mňa ako milovníčku histórie sú British múzeum, či Big Ben neskutočné lákadlo, ktoré ma nikdy neomrzí vidieť. Milujem však aj pokojný prímorský život Španielov, či nádhery kolísky európskej civilizácie, Kréty alebo architektúru a vikingského ducha Nórska. Dnes máme bohaté cestovateľské plány, ktoré si snád čoskoro splníme i mnohé pozvánky na festivaly v zahraničí. Po skončení pandémie budeme opäť v cestovateľskom móde. Nateraz však zostávame doma na Slovensku a navštevujeme hrady zachované i tie skoro zaniknuté, ktoré si tiež zaslúžia pozornosť.

Ako vnímate pozíciu, ktorú momentálne zastávate? Aké máte vízie a pracovné plány do budúcnosti?

Verím, že pandémia koronavírusu čoskoro ustane a my sa vrátíme k normálnemu životu a pracovné tempo opäť naberie tú dynamiku, na akú sme boli zvyknutí. Na Stanici Košice, ako aj vo WAGON SLOVAKIA KOŠICE máme s kolegami a manažmentom spoločnosti rozpracované zaujímavé projekty a ja sa na ich realizáciu a propagáciu verejnosti už teraz veľmi teším.

autor: Petra Macková



Knihy o vlakoch pre najmenších



Máte doma malých milovníkov vlakov, či vláčikov? Aj oni zatajú dych, keď držia v ruke model rušňa, alebo okolo nich prefrčí nákladný, osobný, či dokonca parný vlak? Neopakovateľnú detskú lásku k železnici možno rozvíjať rôzne; výletmi po koľajniciach alebo aj originálnymi detskými knihami od železničného nadšenca, vyštudovaného historika, novinára a dnes riaditeľa Detskej železnice Košice, Ľubomíra Lehotského.

Poznajú ho milovníci železničnej nostalgie, Košičania uznávajú pre záchranu unikátnej historickej železničky a deti milujú jeho železničné rozprávky. Predstavujeme vám predsedu občianskeho združenia Detská železnica Košice, ktoré zvíťazilo v ankete KOŠIČAN ROKA 2017 a odnieslo si aj Cenu primátora Košíc. Rôzne ocenenia si dobrovoľníci zaslúžili najmä za dlhoročné úsilie zachrániť a revitalizovať jedinú zachovalú detskú železnicu na Slovensku a v Čechách.

Detskú železnicu v Čermeli sa podarilo zachovať a zveľadiť neutíchajúcim nadšením a vytrvalým bojom proti veterným mlynom. Ľubomír Lehotský nie je

len tvárou tejto úzkokoľajky, ale aj popredným propagátorom železničnej histórie u nás. Z lásky k železnicám a k malým obdivovateľom sa rozhodol, že okrem reportáží a novinových článkov, z jeho pera vziďú zaujímavé príbehy pre deti, ktoré sa už od mala zamilovali do parných mašín. Vtipné a náučné rozprávky vychádzajú z reálií a tak pomáhajú deťom spoznávať a rodičom vysvetľovať strhujúci svet železnice.

Prvou a určite najobľúbenejšou knihou sú *Železničné rozprávky*. Originálne a vzrušujúce dobrodružstvá prinášajú množstvo odpovedí pre deti a ich rodičov. Kniha je vyhotovená v exkluzívnej tvrdej väzbe na kriedovom papieri a bohato ilustrovaná farebnými obrázkami. Nič také na Slovensku za posledných 50 rokov nevyšlo, preto by táto kniha nemala chýbať v žiadnej detskej knižnici.

Knihou z iného súdka sú napínavé dobrodružstvá drobných mužičkov, pre ktorých je železnica domovom. *Zápisník železničných škriatkov* vovedie detičky do sveta dobrodružstiev, ktoré sa nedajú zažiť nikde inde, iba na koľajniciach znamenajúcich svet. Železniční škriatkovia majú poruke nielen poučenie, ale vždy aj napínavú príhodu. A ak ste už dávno túžili spoznať zákulisie železníc, verte, že sa dozviete viac, ako by ste čakali. Želáme vám, aby ste s neobyčajnými

postavičkami prežili nezabudnuteľné chvíle napätia, poučenia a zábavy.

Viete, kto, alebo čo je to Krutwig? Že si nespomínate? Pomôžeme, je to meno najmladšej parnej mašinky nielen na detskej železnici v Košiciach, ale na celom Slovensku. Hoci je najmladšia, v živote si odkrútila viac, akoby ste čakali. Aj preto sa stala námetom na napísanie ďalšej zaujímavej knihy *Smelý Krutwig a jeho II. Železničné rozprávky*. Vhodná je pre deti od 5 rokov a svet fantázie vašich malých čitateľov a poslucháčov obohatí nielen pútavým rozprávaním, ale aj pestrofarebnými ilustráciami.

Najnovšou knižičkou z pera Ľubomíra Lehotského je reedícia úspešnej a interaktívnej maľovanky s príbehmi a poučením pod názvom *Pozor vlak, vraví Ľubka motorák*. Poučná kniha prevedie čitateľov a rodičov nielen putovaním po tratiach okolo Slovenska, ale aj bezpečnostnými poučeniami, podanými priateľnou a detskou formou. Navyše, každá rozprávka je obohatená náčrtkom obrázku, ktorý by si mali zručni a kreatívni detskí čitatelia vlastnoručne vymaľovať.

Spomínané diela si môžete zakúpiť v Martinuse, v zákazníckych centrách ZSSK na železničných staniciach, v regionálnych predajniach v Košiciach alebo priamo na Detskej železnici Košice či v e-shope www.detskazeleznica.sk. K dispozícii sú aj pexesá, vystrihovačky, omaľovánky, rôzne drevené hračky, magnetky, trička, ponožky, či iné milé suveníry, ktorých kúpou podporíte záchranu a rozvoj unikátnej Košickej detskej historickej železnice.

Už teraz sa môžete tešiť na rozhovor s Ľubomírom Lehotským v ďalšom čísle nášho magazínu, kde vám prezradí zákulisie písania kníh, porozpráva o plánoch s detskou železnicou a taktiež vyžrebuje 5 výhercov detskej výtvarnej súťaže.

Súťaž pre deti

Zašlite nám do 30. mája kresby vláčikov od Vašich detí na adresu gr@wgske.sk a zapojte sa tak do súťaže o detské knihy o železniciach od p. Lehotského.



Jedinečný projekt malého nákupného centra



Naši partneri





WE GIVE IT
MEANING



DEUTSCHE TELEKOM IT SOLUTIONS