WAGON express

02/2022
Magazín o cestovaní
Nepredajné



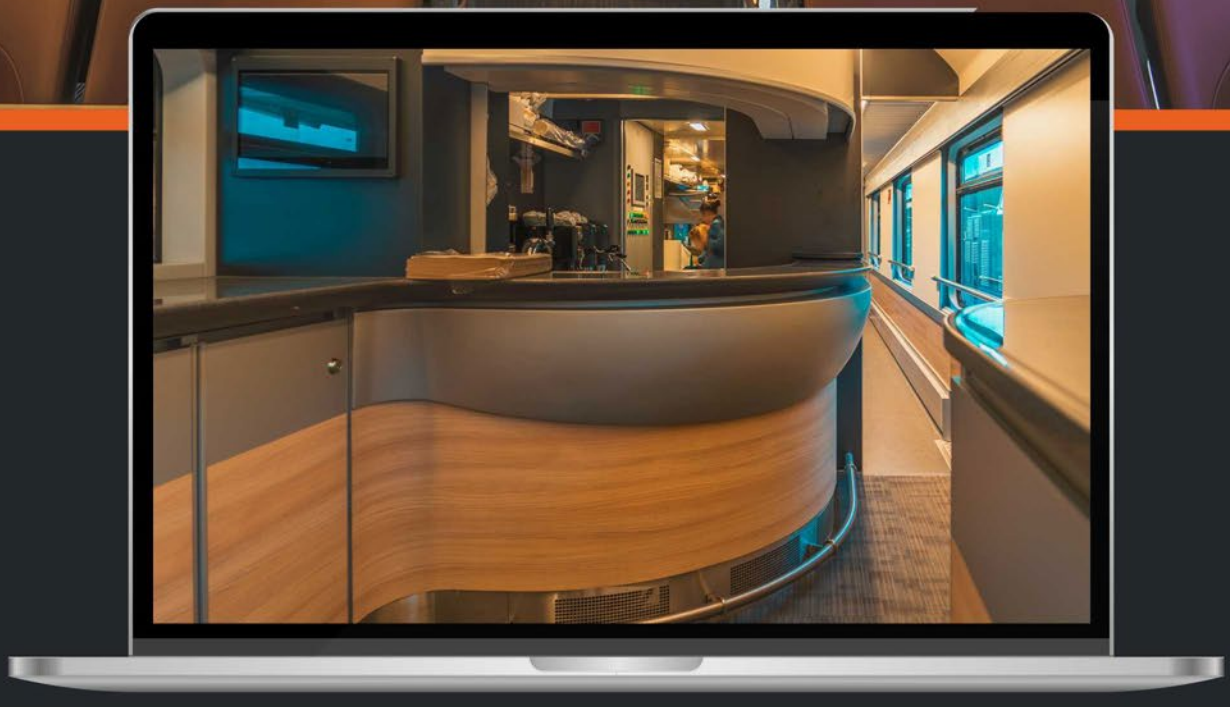
MICHAL HERTLÍK

VLAKY VULKÁNOV

WAGON SLOVAKIA KOŠICE, a.s.

NOVÝ
REŠTAURAČNÝ VOZEŇ





www.wgske.sk

WAGON SLOVAKIA Košice

wagonslovakia



Milí čitatelia, cestujúci,
máme za sebou rok plný všemožných opatrení, rôznych pravidiel a obmedzení, ale aj rok kedy sme sa snažili pre Vás pripraviť čo najpríjemnejšie cestovanie vlakom a priniesť novinky zo zahraničia. Veľtrhy a výstavy, ktorých sme sa zúčastnili, nás obohatili o nové nápady, a s dobrými nápadmi sa predsa treba deliť, nie? Novinkou v nočnej doprave bolo cestovanie k „slovenskému moru" do Chorvátska. Pri ceste „reštaurákom" ste si zas určite všimli, že máme nový vozňový prírastok. Ešte s ním nemáte skúsenosť? Nevadí, všetko sa dá stihnúť aj v roku 2022. Pribudne ich ešte viac, takže šanca na cestu v modernom reštauračnom vozni sa bude stále zvyšovať.

Dnes už vieme, že Vás k moru budeme sprevádzať aj v tomto roku.

O tom, ako sa cestovalo do Splitu v roku 2021, o svojich skúsenostiach pri cestovaní vlakom krížom-krážom v rámci starého kontinentu Vám v tomto čísle porozpráva náš kolega Jakub. Nezabudnuteľný zážitok je aj cesta vlakom v exotike. A keďže veľa z nás (Vás) tú skúsenosť nemá, Michal Hertlík nám prezradí zákulisie cestovania po Južnej Amerike. Putovať a objavovať po Zemi sa dá rôznymi spôsobmi, aj keď opatrenia proti šíreniu COVID-19 tejto aktivite uplynulý rok veľmi nepriali. Ako sa pandémia podpísala na cestovaní lietadlom počas tohto obdobia sme sa opýtali Lukáša Ligharta. O čoraz obľúbenejšej novinke, elektromobiloch, sa zas porozprávame s Martinom Salamonom.

V tomto vydaní sa však venujeme aj iným témam ako cestovaniu. Otvorte, listujte a pokojne čítajte. Ale pozor, aby ste nezabudli vystúpiť tam, kde máte namierené.

Šťastnú cestu kamkoľvek.

JUDr. Peter Dudič
generálny riaditeľ spoločnosti
WAGON SLOVAKIA KOŠICE, a.s.



Milí naši čitatelia,
máme za sebou mesiace, ktoré nás všetkých postavili pred veľké životné i profesijné skúšky. Nadišiel nový rok a s ním aj nové výzvy. V prvom čísle sme Vám predstavili zaujímavých ľudí, informácie zo sveta železníc a umenia či histórie. V tomto vydaní určite nepoľavíme a prinesieme mnoho inšpirácií na cestovanie, zaujímavých životných príbehov a opäť nazrieme do zákulisia našej spoločnosti.

Prajeme Vám do nového roka 2022 pevné zdravie, mnoho úspechov a príjemné cestovanie v reštauračných a ubytovacích vozňoch aj vďaka nášmu časopisu.

Nech Vám náš Wagon Express pripraví počas Vašich ciest krásne čitateľské zážitky.

Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová
šéfredaktorka magazínu ***WAGON express***

Redakčná rada: **Petra Macková** – grafik, **Mgr. Andrea Pokorná** – prevádzkový riaditeľ, **Mgr. Pavel Krumphanzl** – obchodný riaditeľ.

WAGON express

3 **Zo života WAGON SLOVAKIA KOŠICE**
O nás

6 **Fotografie z histórie v modernom online svete**
Rozhovor | umenie

7 **Michal Hertlík: Vlaky vulkánov**
Rozhovor | cestovanie

13 **Andreas Truls: Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia sa vývojo posúva a mení stratégiu**
Biznis

14 **Cognity Care pomáha pri terapii ľudí s poruchami duševného zdravia**
Biznis

15 **Jednosmerné lístky na cestu na Východ**
Rozhovor | história

17 **Dedina zimných olympionikov**
Šport

21 **„Posilnite mi imunitu, prosím"**
Zdravie

23 **„Hory majú rady pripravených"**
Rozhovor | horská turistika

25 **Ekologickejšie cestovanie aj vďaka Slovákom**
Technológie

26 **Ľubomír Lehotský: Netradičná železnica určená pre deti**
Pre deti

27 **Igor Stančík: V Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia sme pripravení na hybridný model práce**
Biznis

28 **Priemysel stojí na prahu digitalizácie. Konferencia ITMA Industry Summit prepojila IT s výrobným odvetvím**
Biznis

29 **Rekordy železníc vedúcich cez hory**
Železnice

30 **Život v Austrálii je splnený sen i výzva zároveň**
Životný štýl

31 **Slovenka žijúca vo Francúzsku**
Móda

33 **Zimné lety pohľadom z kabíny**
Rozhovor | cestovanie

35 **Jakub Karola: Vlakom po strede a severe Európy**
Rozhovor | cestovanie

37 **Rušný rok 2021 na Stanici Košice**
O nás

Zo života WAGON SLOVAKIA KOŠICE

Nový vozeň v našej flotile

Napriek tomu, že rok 2021 môžeme vo všobecnosti hodnotiť ako veľmi ťažký, naša spoločnosť počas neho zažila aj viaceré príjemné momenty. Jedným z nich bol príchod nového reštauračného vozňa do flotily našich ,,reštaurákov“. Disponuje novou kuchyňou, ktorá sa ligoce už z diaľky. Tradičné, látkou potiahnuté sedadlá vystriedali vysoké, potiahnuté kožou, čo zvýšilo vo vysokej miere komfort sediacich zákazníkov v reštauračnom vozni. Moderný dizajn vnútra vozňa dopĺňajú bielo sivé steny a stoly, ktoré vozeň celkovo presvetľujú, čím pôsobí moderne a luxusne.



Medzinárodný maratón mieru

Október patrí v Košiciach už takmer 100 rokov Medzinárodnému maratónu mieru. Tento najstarší maratón v Európe sa ako bežecké podujatie s mnohými sprievodnými akciami uskutočnil v roku 2021 aj za prítomnosti bežcov z našej spoločnosti.



Na minimaratónsku trať v dĺžke 3,5 km sa vydalo 17 bežcov. V tíme WAGON SLOVAKIA KOŠICE bežali okrem generálneho manažéra aj zástupcovia marketingu, IT a obchodného oddelenia. Naša spoločnosť je však s MMM spätá už dlhé roky vďaka stevardovi ubytovacích vozňov, Rastislavovi Štendovi, ktorý je členom Diamantového klubu Medzinárodného maratónu mieru. Vďaka nemu sme mali zastúpenie pri samotnom zapaľovaní maratónskeho ohňa a rovnako aj v hlavnej disciplíne, maratón.

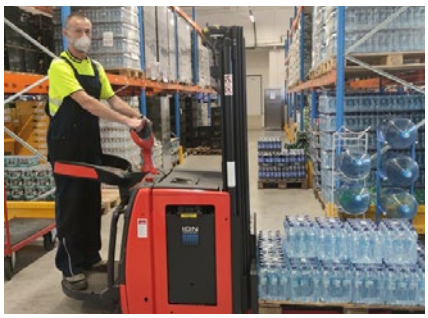
Inšpirácie v zahraničí

Spoločnosť sa počas celého roka snažila reflektovať na posuny v gastro odvetví v reštauračných vozňoch naprieč Európou a implementovať novinky aj do našich služieb. Mnohé inovácie priniesli zástupcovia spoločnosti WAGON SLOVAKIA aj z návštevy Talianska. Postupne ich budete vidieť aj v našich reštauračných vozňoch. Ako hovorí Andrea Pokorná, prevádzková riaditeľka, „náš tím vo WAGONE sa snaží neustále zlepšovať, a preto hľadáme inšpirácie aj u iných európskych poskytovateľov služieb v reštauračných vozňoch. Po návšteve nemeckých a francúzskych reštauračných vozňov začiatkom mesiaca októbra sme tentoraz navštívili na pozvanie spoločnosti ELVETINO ich vozeň radený v EC 314 a EC 317 na trase Miláno - Lugáno - Miláno. V Taliansku sú aktuálne služby v reštauračných vozňoch pozastavené. To nám však na švajčiarskej strane nebránilo ochutnať výbornú šálku kávy s čerstvým croissantom a kukuričnú polievku podávanú, na naše prekvapenie, v skle. Všetko chutilo a fungovalo ako švajčiarske hodinky.“

Podeľte sa s nami o vaše pozitívne zážitky z reštauračných vozňov mimo Slovenska a Čiech!

Výraznejšie uniformy

Akýmsi „refreshom“ prešli v roku 2021 po vzore stevardov a čašníkov aj uniformy transportérov, skladníkov a čističiek, ktorí sú taktiež súčasťou našej firmy. „Nové časti ústrojenstva zamestnancov týchto oddelení majú po novom na sebe viac reflexných prvkov a farebne sú značne viditeľnejší. Mnohí z nich pracujú počas noci, teda sa zvýši aj ich bezpečnosť,“ priblížila nové uniformy svojho personálu manažérka logistiky a skladov skladov a logistiky, Anna Belišová.



Do Splitu v lôžkovom vozni

Prvýkrát po dlhej dobe sme mohli v spolupráci so ZSSK a rakúskym dopravcom ÖBB ponúknuť naše služby aj letným cestovateľom. Našťastie sa nenaplnili zlé predpoklady a tvrdé protipandemické opatrenia umožnili počas leta mnohým dovolenkárom cestovať. Spojenie Slovenska so slnečným Jadranom a čarovným Splitom prinieslo cestujúcim možnosť pohodlného cestovania s príslušným servisom, nádherné výhľady a dobrodružný zážitok. „Cestu vlakom z Bratislavy využívali najmä motorkári z Poľska či Česka. Najviac cestujúcich však nastupovalo vo Viedni. Cestovanie

autovlakom s troma klimatizovanými autovozňami využilo počas troch mesiacov takmer 3000 cestujúcich. Vlak vyrážal každý utorok a piatok z Bratislavy, pričom samotná cesta trvala 18 hodín.
Za celú sezónu od 18.6. do 10.9. sme uskutočnili 25 jázd do Splitu a taktiež späť. Spolu sme prejazdili 142 269,15 km," priblížila cestovanie do Splitu manažérka ubytovacích služieb Ivana Serečunová. Cestujúci ocenili uvítací balíček aj lahodné raňajky, ktoré si veľmi pochvaľovali.



Polročná pauza reštauračných vozňov

Ondrej Molčák, manažér reštauračných služieb, nebude na rok 2021 spomínať dobre, „bol to hádam najsmutnejší rok pre reštauračné vozne od vzniku spoločnosti, nakoľko sme boli kvôli opatreniam zatvorení neuveriteľných 6 mesiacov." Od začiatku pandémie uplatňovali reštauračné služby potrebné obmedzenia vo vydávaní jedál. Postupne pristúpili k baleniu jedál To Go ako aj k posilneniu používania aplikácie Najedz sa vo vlaku. Tržby záviseli v mesiacoch, kedy mohli byť „reštauráky" otvorené, na zamestnancoch, ktorí nemali inú možnosť ako predávať iba z mobilbaru alebo donášať jedlo na miesto, kedže bol dlhodobo možný iba okienkový predaj. „Som hrdý na každého jedného zamestnanca, ktorý sa snažil v tomto neľahkom období držať svojou akčnou prácou reštauračné vozne v chode," dodal.

Prešli sme si náročnou cestou

„Naše prevádzky si prešli neskutočne náročným obdobím. Zatvárali sme, otvárali, zatvárali, otvárali. Pre nás, ktorí sa venujeme obchodu, to bol adrenalínový rok plný zmien, noviniek, prispôsobenia sa a inovatívností, ak sme chceli opatrenia v súvislosti s koronavírusovou pandémiou prežiť", popísal obchodnú situáciu počas roka obchodný riaditeľ Pavel Krumphanzl. „Každý deň bol výzvou nielen pre obchodné oddelenie, ale pre celú spoločnosť. Vďaka výbornej spolupráci a upraveným procesom na jednotlivých oddeleniach sa nám podarilo vydržať a ostať na trhu naďalej", dodal na záver obchodný riaditeľ.

autor: redakčná rada





DØMO VINA

Kamkoľvek sa vyberieš, vezmi si so sebou aj kúsok domoviny.

DOMOVINA Mini Pack



Obsah alkoholu
45, 42, 52 % obj.

Objem
3x 50 ml

PETER VARGA

Fotografie z histórie v modernom online svete

Slovensko zažíva v posledných rokoch množstvo fenoménov, ktoré sa šíria internetom veľkou rýchlosťou. Svoj čas online slávy zažívajú influenceri, turisti, amatérski kuchári či domáci kutilovia. Pandémia spôsobila zmenu zvykov väčšiny Slovákov, ktorí začali viac cestovať po Slovensku, po horách, hradoch, pamiatkach. Začali ich nielen navštevovať a fotiť, ale aj šíriť cez sociálne siete do sveta. Takýto „boom" zažili aj historické fotografie/maľby Slovenska z dôb pred desiatkami, priam stovkami rokov. Dnes existuje v online svete hneď niekoľko významných facebookových stránok, ktoré denne pridávajú fascinujúce, doteraz nevidené zábery. My sme sa o tejto práci porozprávali s administrátorom stránky, Petrom Vargom, ***Gelnica pridaj svoju starú fotku****, ktorá sa zaoberá históriou Hnileckej doliny.*

Ako sa východniar pracujúci v železničnej doprave dostal k zbieraniu a propagovaniu historických fotografií?

Už odmalička som mal vzťah k histórii a cestovaniu. Asi som to podedil po mojom dedovi, baníkovi zo Slovenských Cechov (Gelnica). Keď som k nemu prišiel ako malý chlapec, stále študoval mapy a k tomu bolo z rádia počuť „Hlas Ameriky." Keď som bol väčší, dozvedel som sa, že dedo má jednu sestru práve v Amerike. Práve preto veľmi rád, no i z nostalgie k svojej sestre, študoval mapy, kde sa asi nachádza. Tak som „pričuchol" k cestovaniu, zemepisu a k histórii, ktorú som videl na fotkách, ktoré viseli v jeho chalupe. Po čase som sa dozvedel, že sestra žije v Južnej Amerike, a to v kraji smutne známeho drogového dílera Pabla Escobara, v kolumbijskom meste Medeline. Táto jeho sestra sa v roku 1986 prišla do rodných Slovenských Cechov pozrieť a aj rozlúčiť s krajom, kde sa narodila. Mala 76 rokov. Neverili by ste, že si po toľkých rokoch ešte pamätala, kde aká jabloň a strom rástli. Fotka môjho deda s jeho rodičmi a sestrami je moja najobľúbenejšia (fotografia rodiny). Je od gelnického fotografa Juliusa Friedmanna, ktorý bol podľa mňa najlepší fotograf a ktorého viacej poznali v Budapešti, ako u nás. Je to pre mňa „český Saudek". Jeho fotky sú fascinujúce a som rád, že aj ja niekoľko vlastním. Táto fotografia podnietila vznik myšlienky fb stránky „Gelnica pridaj svoju starú fotku."

Ako sa k vám dostávajú fotografie zo širokého okolia, ktorému sa venujete?

Ku mne a následne na moju stránku sa fotky dostávajú tak, že ich sám vyhľadávam v miestnych archívoch, zo súkromných zbierok od ľudí z Gelnice a okolia. Rovnako veľa fotiek si sám pracne hľadám hlavne na maďarských historických portáloch, ale aj na našich slovenských. Veľmi veľa fotiek mi posielajú našťastie aj samotní sledovatelia mojej stránky.

Čoraz viac sa dostáva do pozornosti tzv. kolorovanie čiernobielych fotografií. Vy sa tomuto tiež venujete. Aký je to pocit, keď vám fotka zrazu vďaka farbám ožíva na obrazovke počítača?

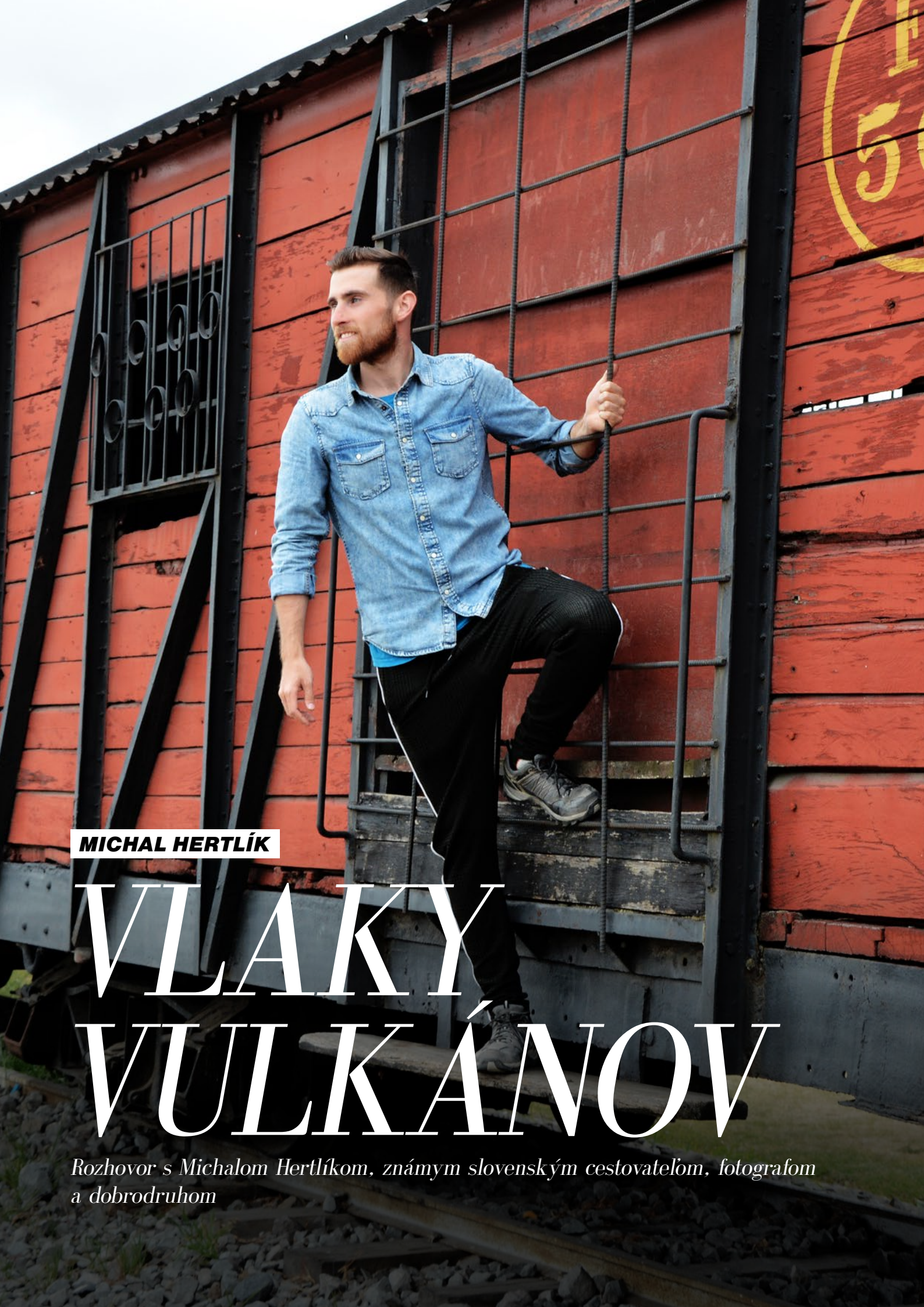
Kolorovanie fotografií nie je novodobý fenomén. Poznáme ho už aj z histórie. Fotky sa kolorizovali už aj v minulosti. Aj spomínaný fotograf Julius Friedmann a jeho ateliér koloroval fotky už pred sto rokmi. No nekolorizovalo sa počítačom ako dnes, ale fotky sa ručne domaľovali farbou. Niekoľko takých fotiek od Juliusa Friedmanna vlastním aj ja. Je pravda, že dnes máme na to kolorizačné programy a umelá inteligencia týchto programov nám tú fotku pekne sfarbí. Ja používam viacero kolorizačných programov a vyberiem vždy ten najlepší variant. Nie každý má vzťah k farebným fotografiám, niektorí majú radšej čiernobiele. Zaváňa to miestami komerčnosťou, ale na druhej strane, skolorizovaná čiernobiela fotografia ako keby naozaj ožila.

Venujete sa najmä okoliu svojho bydliska a doliny. Majú ľudia o historické fotky záujem? Je to téma pre historikov či zaujala aj masy?

Venujem sa hlavne fotografiám z Gelnice a celej Hnileckej doliny. Keď som pred rokmi začínal a moju stránku si zakliklo sto ľudí, bol som rád, že má niekto o to záujem. Keď si dnes pozriem dennú štatistiku a dosah stránky je dvadsaťtisíc ľudí denne, vidím, že to má zmysel a ľudia o históriu našej doliny javia značný záujem. Snažím sa k týmto fotkám priložiť informáciu aj príbeh, aby to bolo pre ľudí zaujímavejšie a niečo sa o histórii Gelnice a Hnileckej doliny dozvedeli.



autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová



MICHAL HERTLÍK

VLAKY VULKÁNOV

Rozhovor s Michalom Hertlíkom, známym slovenským cestovateľom, fotografom a dobrodruhom

Cestovanie po štátoch Ameriky je pre mnohých Slovákov životným snom. Pre Michala sa práve Amerika, konkrétne štáty Latinskej Ameriky, stali akýmsi druhým domovom. Pri cestách po svete už navštívil mnoho krajín, no najviac si zamiloval temperament a farebnosť krajín ležiacich v okolí Ánd, kde je život častokrát ťažký, no veľmi zaujímavý. V rozhovore nám Michal prezradí pohľad cestovateľa, fotografa a dobrodruha na vlakovú dopravu v Ekvádore a okolitých krajinách, o ktorej sa bežne v publikáciách nedočítate.

Michal, prešiel si mnohé krajiny sveta, teda cestovanie máš evidentne v krvi. Spomínaš si na svoje prvé dobrodružné cesty za oceán, do miest, kam inak turisti nezvyknú chodievať?

Áno, spomínam. Bolo to v roku 2013, kedy som sa ako 20-ročný chlapec ocitol vo Venezuele, jednej z najnebezpečnejších krajín sveta. Celkom šok pre mladého človeka, ktorý nikdy nebol za oceánom a pre ktorého to bola navyše prvá skúsenosť s Latinskou Amerikou. Pre čitateľov tohto článku odporúčam, za predpokladu, že ešte nikdy neboli v Latinskej Amerike a radi by navštívili túto časť sveta, určite si vybrať inú, bezpečnejšiu krajinu na svoju prvú cestu. Miestami som mal pocit, že som jediný cudzinec v krajine, čo bolo naopak aj pozitívne.



Vďaka tebe Slováci spoznávajú cez fotografie a rozhovory krásy a zaujímavosti krajín ako sú Ekvádor, Nikaragua či iné krajiny Latinskej Ameriky. Ako sa dopravuješ do miest, kam sa vydávaš na cesty? Predpokladáme, že dedinky, ktorých obyvateľov fotíš, nie sú pri hlavnom meste a pár km od letiska.

Do krajiny je to vždy letecky, keďže treba preletieť Atlantik na druhú stranu sveta. V rámci krajiny už do samotných miest a dedín sa prepravujem zväčša autobusmi resp. mikrobusmi, keďže tento typ dopravy fičí v Latinskej Amerike najviac. Niekedy ma moji kamaráti a známi zoberú niekam na svojom aute. Ďalej som zriedkavo použil motorku, čln, loď, kanoe, taxi, či využil miestne letecké spoločnosti na prepravu na ostrovné časti krajín. Čo sa týka vlaku, ním som šiel iba raz a bolo to smerom na Machu Picchu v Peru.

Veľmi zaujímavým miestom v tomto kúte sveta je pre cestovateľov, ktorí milujú vlaky, určite Ekvádor vďaka krásnej, no i nebezpečnej železnici zvanej Nariz del Diablo vedúcej cez ekvádorské Andy. Z histórie vieme, že v roku 1899 začali pracovať na prvej železničnej stanici v Ekvádore. Plán bol spojiť pobrežné mesto Guayaquil s hlavným mestom Quito, umiestneným na vysočine krajiny. Skoro o desať rokov neskôr bola železničná trať dokončená. Dnes sa železničná trať používa a poskytuje krásne pohľady na krajinu. No pri pohľade na ňu ti zaručene stuhne krv v žilách. Vyskúšal si cestu touto železnicou, alebo si o nej počul?

Áno, počul som o tejto železnici, ale v Ekvádore som vlakom nešiel. Nariz del Diablo je názov len jedného krátkeho úseku danej železnice, konkrétne medzi mestami Sibambe a Alausí. Nariz del Diablo znamená v španielčine „Nos diabla“. Príznačný názov dostal tento úsek preto, lebo prechádza cez skutočne strmé a nebezpečné údolia Ánd, pripomínajúce vyzdvihnutý nos na tvári ako hora do priestoru v zemskom reliéfe.



Ako je to so železnicami v Ekvádore vo všeobecnosti? Stretávaš sa so železničnými stanicami a preplnenými vlakmi alebo ide skôr o raritu?

V Ekvádore premáva vlak len na jednej vyššie spomenutej železnici, takže ide o raritu a zároveň turistickú atrakciu nielen pre turistov, ale aj domácich. Ja som túto atrakciu zažil v meste Riobamba, kde



Vlak do Machu Picchu

je rovno na hlavnom námestí postavená železničná stanica. Ľudia vedia, kedy presne príde lokomotíva s vlakom do cieľa, a práve vtedy sa na námestí zoskupia ľudia čakajúci na vlak. V momente, ako sa lokomotíva robiaca paru do vzduchu zjaví v diaľke, každý sa začne tešiť a netrpezlivo očakáva príchod vlaku. Po príchode cestujúci vystúpia a nastúpia, a nadšení turisti si robia fotky s vlakom národnej spoločnosti Tren Ecuador. Zvyknú mu hovoriť aj „el tren de los volcanes", teda „vlak vulkánov".

Sú vlaky v Latinskej Amerike kvalitou podobné tým naším v Európe?

Tých naozaj pár vlakov, ktoré premávajú v krajinách Latinskej Ameriky, je viac-menej podobných tým európskym. Vlak na Machu Picchu, ktorý bol jediným, v ktorom som sedel, bol vybavený veľmi dobre. Ostatne aj vybavený byť musí, keďže ide o najväčšiu atrakciu kontinentu a denne preváža tisíce turistov. Ten ekvádorský vyzeral na pohľad tiež slušne. Väčšina obyvateľov Latinskej Ameriky však vlakom nikdy nešla, keďže tam takmer nie sú.

Aká doprava je v týchto kútoch sveta preferovaná?

Jednoznačne autá, autobusy, mikrobusy a motorky. V závislosti od konkrétnej krajiny si tieto štyri typy dopravy menia priečky na stupnici najpoužívanejších. Napríklad v Nikaragua som mal pocit, že je tam viac motoriek ako obyvateľov. Ľudia sa snažia mať svoje vlastné auto, lebo v tamojšom svete je to ten najlepší, najrýchlejší a najbezpečnejší spôsob dopravy. Tí, ktorí auto nemajú, využívajú najmä spomenuté autobusy a mikrobusy.

Aký najzaujímavejší zážitok s dopravou si na týchto miestach Ameriky zažil? Autobusom, lietadlom, vlakom, bicyklom...

Najväčší dopravný zážitok som mal na severovýchode Nikaraguy, kde som postupne navštevoval komunity domorodých obyvateľov. Keďže tieto sú roztrúsené vo vidieckych oblastiach za mestami, moji kamaráti ma zobrali na motorkách a celé dni sme brázdili nikaragujskú divočinu na nich. Bol to pre mňa ohromný zážitok, no aj môj zadok si zažil svoje.

Život v krajinách, ktoré navštevuješ, je omnoho emočnejší, farebnejší a spontánnejší než sme na to zvyknutí v Európe, konkrétne na Slovensku. Čo je tým magickým čarom, čo ťa tam láka cestovať znova a znova?

Latinská Amerika je môj život. Je to moja celoživotná vášeň.





Mapa trás vlakov v Ekvádore
zdroj: southamericatravelcentre.com


Nariz del Diablo
zdroj: southamericatravelcentre.com





Machu Picchu

Bytostne som sa tam našiel. Nekonečná farebnosť, všadeprítomná spontánnosť a strhujúci temperament. Ľudia tam sú priateľskejší, otvorenejší, pohostinnejší, nápomocnejší a srdečnejší než u nás na Slovensku. Mám tam mnoho kamarátov, priateľstiev a rodín, ktoré na mňa čakajú, že sa vrátim naspäť.

Sú krajiny, ktoré by si ešte chcel navštíviť a máš to v najbližších týždňoch/ rokoch v pláne?

Mojim snom je navštíviť každú latinskoamerickú krajinu, vrátane ostrovov v Karibiku, pobudnúť tam istý čas a neustále sa dozvedať o daných krajinách nové poznatky, aby som jedného dňa prišiel do momentu, že kompletne pochopím ich kultúru a životný štýl. V najbližších rokoch mám v pláne ísť do tých krajín, kde som ešte nebol. Brutálne ma láka Paraguaj, Salvádor, Honduras a Portoriko. Pridá sa nejaký dobrodruh ku mne?

Rok 2021 uzavrel na Slovensku mnoho fotografov a skrz svetovú pandemickú situáciu nemohli vycestovať. Ako si toto obdobie prežíval bez cestovania? Chodil si po Slovensku a našiel aj tu zaujímavé miesta?

Áno, presne tak. Už druhý rok cestujem po Slovensku a objavujem magické miesta u nás. Doposiaľ som ich prešiel okolo 200, no na mojom zozname ich svieti ešte veľmi veľa.

Si autorom mnohých uverejňovaných fotiek v časopisoch v rôznych krajinách. Ponuky na rozhovory sa ti tiež hrnú. Čo však stálo za myšlienkou nielen cestovať, ale aj fotiť to, čo vidíš a zažívaš?

Ako by som mojim rodičom a starým rodičom ukázal, kde všade som bol, keby som nefotil? Myslím si, že je neuveriteľná škoda, keď niekto niekam ide a nemá pri sebe fotoaparát, aby to miesto zachytil na fotky. Pred veľkým cestovaním po svete som vedel, že raz všetky materiály budem potrebovať využiť pri článkoch, rozhovoroch, do médií, prezentácií a aj v rámci mojej práce. Takže pre mňa bolo jednoznačné, že všade musím mať pri sebe fotoaparát a dokumentovať všetko, čo len ide. Z jednej krajiny si prinesiem tisíce fotografií a následne ich používam, kde potrebujem. Veľa ľudí nebaví fotiť, no potom si doma búchajú hlavu, že z navštívených miest tie fotky nemajú a práve by sa im zišli. Cestujte a foťte!

Ako vyzerá tvoja príprava batožiny na tieto cesty? Fotoaparát, statívy, nástavce, objektívy...? Musí to byť náročné na prepravu a možno aj zabezpečenie bezpečnosti, aby si to doniesol v celku aj domov.

Pokiaľ ide o fotografickú výbavu, som minimalistický. Používam len jeden fotoaparát a jeden objektív. Často by som potreboval aj iný typ objektívu, no musím si zatiaľ vystačiť s tým, čo mám. Tento rok si plánujem kúpiť novšiu techniku, aby boli moje fotky o poznanie lepšie.

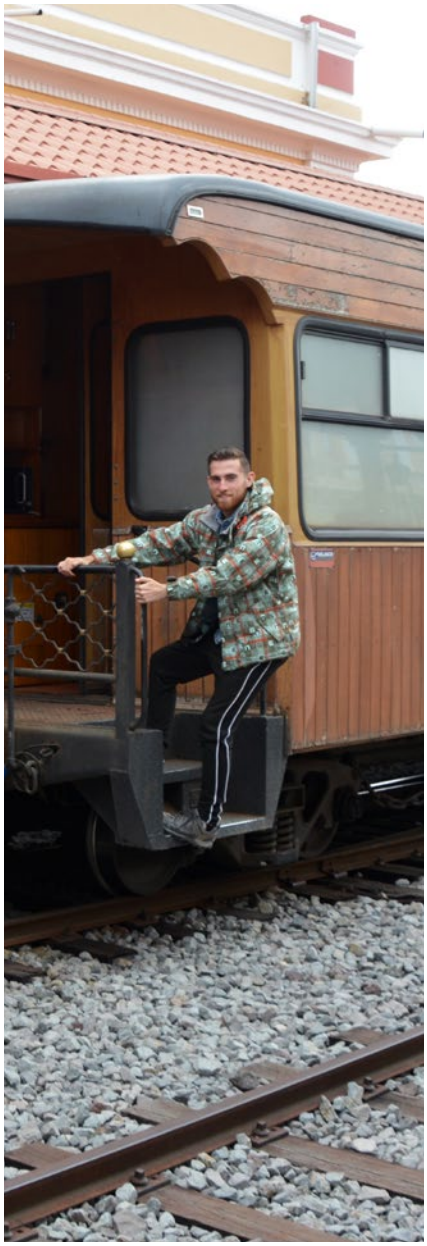
Fotíš radšej ľudí alebo krajinu?

Ľudí. Budova, pohorie, jedlo, ani ulica nie sú na fotke silnejšie ako autentická ľudská emócia.

Čo by si poradil cestovateľom, ktorí sa vydávajú na cesty po svete? Ako zaznamenávať svoje cesty pomocou fotiek?

Cit zachytiť parádny záber býva zrejme vrodený, aj keď všetko sa dá praxou naučiť. Odmala som mal to fotografické oko, takže keď som prvýkrát chytil zrkadlovku, vedel som, čo robiť. Štýl každého človeka či fotografa je odlišný, takže je ťažké poradiť, čo by mal kto robiť. Ja len poviem, že chodím na miesta, kde buď nie sú žiadni turisti, alebo len v minimálnom počte. Fotky z takýchto miest tým pádom naberajú oveľa väčšiu hodnotu, ako fotky z New Yorku. Sú miesta v Latinskej Amerike, kde som bol jediný v celom Československu. Fotky z nich si vážim oveľa viac ako ostatné a robia mi väčšiu radosť. Cestovateľom by som poradil chodiť na neprebádané miesta bez turistov, navštevovať tradičné kultúrne festivaly, byť v kontakte s domácimi obyvateľmi, a nebáť sa občas dostať aj do nebezpečnejších častí miest. Na záber si niekedy treba počkať dlhšie než by ste chceli, no o to lepší bude aj ten záber aj váš pocit. V neposlednom rade nechajte danú krajinu, nech prenikne do vášho vnútra, nech sa dostane pod vašu kožu a potom ten zážitok z nej bude o to silnejší, autentickejší a nezabudnuteľný.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová



Michal Hertlík
Cestovateľ, fotograf, dobrodruh, zberateľ, španielčinár. Vyštudoval medzinárodné vzťahy a diplomaciu, takže ho zaujíma dianie vo svete, geopolitika, história a geografia. Jeho najväčšou vášňou je cestovanie, behanie po svete, objavovanie nových krajín a ich kultúr, rozprávanie sa s miestnymi ľuďmi, skúmanie ich zvykov a tradícií. Aj vďaka veľkým znalostiam španielskeho jazyka sa najviac cíti doma práve v Latinskej Amerike. Miluje všetko latino – krajiny, hudbu, tanec, jedlo, ľudí, jazyk, tradície, festivaly. Španielčinu dokonca vyučuje, takže v prípade záujmu ho môžete kontaktovať ohľadom súkromných hodín.

Facebook: ***Michal Hertlík / traveller & photographer***
Instagram: ***michalhertlik***

Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia sa vývojovo posúva a mení stratégiu



ANDREAS TRULS

Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia pod vedením Andreasa Trulsa mení stratégiu s cieľom zamerať sa na rozvíjanie kompetencií vertikálneho poskytovateľa kompletných služieb so silnými priemyselnými segmentami. Aká je vízia druhej najväčšej IT spoločnosti na Slovensku?

Ako vyzerá súčasná stratégia? Plánujete výrazné zmeny?

Chceme sa vývojovo posunúť a stať sa vertikálnym full service poskytovateľom, skutočne porozumieť odvetviu zákazníka a ponúkať mu komplexné služby. K dnešnému dňu máme v oblasti infraštruktúry silnú stopu, stále nám však chýbajú experti v oblasti správy aplikácií a vývoja aplikácií v definovaných odvetviach. Naďalej sa sústredíme na leadership v oblasti prevádzkových nákladov a efektívnosti, v rámci našej zákazníckej základne sa ale zameriavame aj na zvýšenie hodnoty pre koncového klienta. Cestou poskytovania základných služieb pre telekomunikačný priemysel sme sa začali uberať už pred nejakým časom, ale len nedávno sme prešli k agilnejšiemu modelu dodávania, okrem toho sme sa sústredili aj na automobilový a výrobný priemysel.
Sme úspešní v oblasti infraštruktúry, SAP-u, venujeme sa databázovým aplikáciám. Vieme, v čom sme dobrí a v čom sa musíme zlepšiť, aby sme vedeli zákazníkom poskytovať komplexné IT služby. Od globálneho hráča sa chceme posunúť ku špecifickým komplexným službám pre konkrétne odvetvia.

V akých oblastiach vidíte príležitosti?

Vybrali sme si niekoľko odvetví, v ktorých sa chceme zamerať na pridanú hodnotu pre klienta. Samozrejme sú medzi nimi telekomunikácie. Potom to je automobilový priemysel, ktorý má potenciál aj vďaka našej polohe. V okruhu 300 kilometrov máme 80 % dodávateľov pre automobilovú výrobu v celej Európe. Košický región by som preto prirovnal k európskemu Detroitu. Obrovský potenciál vytvárať pridanú hodnotu novými a rôznorodými spôsobmi vidíme v kombinácii informačných a prevádzkových technológií. Pod značkou Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia už dodávame služby pre automobilový priemysel. Teraz hľadáme spôsoby, ako môže fyzické prostredie komunikovať

s digitálnym a naopak, s riešeniami, ako sú dátová analýza a edge computing. Tento rok sme pripravili prvý ročník ITMA Industry Summit, ktorý má efektívne prepojiť IT segment s výrobným priemyslom.
Slovensko má po Južnej Kórei najvyšší počet priemyselných robotov v automobilovom sektore, čo prináša možnosti v rámci IoT aj Industry 4.0. Za posledných osem mesiacov sme dokázali takmer zdvojnásobiť stopu našej značky v automobilovom priemysle a v tomto smere pokračujeme. Rozhodli sme sa podporovať lídrov výroby a IT expertov, aby sme mohli postupne budovať výrobu budúcnosti.
Ďalej to sú oblasti public a public transport. Štvrtou oblasťou je zdravotníctvo, ktoré je dôležité z hľadiska celkového rozvoja krajiny. Pracujeme na viacerých konceptoch a veríme, že už tento rok ich budeme môcť predstaviť a uviesť na trh.

K týmto ambíciám budete potrebovať aj dostatok kvalifikovaných špecialistov, aká je vaša stratégia v rámci získavania IT expertov?

Do značnej miery je naša vízia o ľuďoch. Môžeme byť úspešní, iba ak nám na tejto ceste pomôžu naši zamestnanci. Nedostatok kvalifikovaných ľudí v nových oblastiach biznisu pre nás, ako najväčšieho zamestnávateľa v regióne, nie je nič nové. Nárast talentov očakávame vďaka možnosti práce na diaľku. Momentálne sme sa zamerali na zvyšovanie kompetencií našich zamestnancov, ktorým ponúkame priestor kariérne rásť a pracovať s novými technológiami. Okrem toho podporujeme vnútornú mobilitu a zmenu pozície namiesto toho, aby odišli. Máme definované portfólio zručností Future Skills, ktoré tvorí 60 až 70 % tréningov.
Samozrejme, kariérny rast a zmena sú späté s kultúrou, individuálnym prístupom a vnútornou motiváciou rásť. Verím, že aj vďaka našej vertikálnej orientácii sa nám podarí naplniť náš potenciál, pretože je to dobré pre značku, ale aj pre región a mesto.

Ako hodnotíte potenciál košického regiónu?

S ohľadom na naše doterajšie úspechy chceme naplno využiť potenciál digitalizovať, a tým podporiť udržateľný rast miestnych spoločností. Pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov podporujeme Industry 4.0. Ponúkame tiež pokročilú inteligentnú automatizáciu na zvýšenie nákladovej efektívnosti a agility vo výrobnom sektore.
Podporujeme prístup a iniciatívu Košice IT Valley. Príležitosť pre región vidím v možnosti získať a využívať granty Európskej únie na digitalizáciu. Na to je však potrebné vytvoriť komplexný ekosystém, s ktorým sa budeme o granty uchádzať. Ako región teda máme viacero úloh, na ktorých môžeme pracovať.

PR článok

Cognity Care pomáha pri terapii ľudí s poruchami duševného zdravia

Informačné technológie pomáhajú aj v zdravotníctve. Veronika Hudzíková, ktorá pôsobí v Deutsche Telekom IT Solutions ako Application Developer, pracuje s tímom na projekte Cognity Care. Zaoberá sa diagnostikou a terapiou ľudí s poruchami duševného zdravia prostredníctvom virtuálnej reality.
Spojenie zdravotníctva a virtuálnej reality ponúka neprebádaný priestor pre inovácie v diagnostike a liečbe. „Pacientov na psychiatrických oddeleniach stále pribúda. Na ich diagnostikovanie sa aj napriek pokroku v technológiách stále používajú zastarané metódy. Vytvorili sme virtuálne prostredie, ktoré je koncipované ako hra. Pacienti si neuvedomujú, že sú testovaní. Psychiater dokáže sledovať reakcie pacienta a podľa nich ho diagnostikovať," vysvetľuje Hudzíková.
Virtuálne prostredia vytvárajú miesta na tréning kognitívnych a exekutívnych funkcií. Jedým z nich je les, v ktorom pacient vykonáva rôzne úlohy. Na základe ich plnenia môže terapeut zistiť, či sa prejavujú poruchy správania. Pacient sa cíti uvoľnene, dostáva veľa pozitívnych vnemov. Druhé prostredie je situované na pláž a slúži na relaxáciu. Pacient sa vďaka najnovším technológiám môže napríklad prehrabávať rukami v piesku.
Projekt Cognity Care vznikol v spolupráci s klinickým psychológom Richardom Bodnárom, ktorý pôsobí na oddelení psychiatrie v trebišovskej nemocnici. Aplikácia bola testovaná na pacientoch, ktorí projekt pripomienkovali. „Máme prvú klinickú štúdiu, ktorá potvrdzuje, že pacienti, ktorí vyskúšali naše virtuálne prostredia, vykazujú zlepšenie v exekutívnych funkciách. U pacientov sme pozorovali aj zvýšenú sebarealizáciu a socializáciu," hovorí Hudzíková.
Virtuálnu realitu chcú tvorcovia rozširovať a náročnosť úloh stupňovať. Aj napriek neľahkým úlohám môžu mať pacienti z dlhodobého hľadiska oveľa lepšie výsledky.

ROZŠÍRENOU REALITOU K VZDELÁVANIU

Tvorcovia aplikácie Cognity Care pracujú na ďalších zaujímavých projektoch. V novembri sa im podarilo spustiť vzdelávaciu aplikáciu ZVEDAVO. Aplikácia prináša jedinečnú príležitosť pre nové a atraktívne učenie pomocou rozšírenej reality. Deti spoznávajú okolitú prírodu netradičným no pútavým spôsobom.
ZVEDAVO využíva rozšírenú realitu, čo znamená, že deti môžu prostredníctvom nej vidieť zvieratá, ktoré sú v prírode plaché a je veľmi vzácne ich vidieť. „Aplikácia pritom nemusí byť zapnutá, ak sa dieťa priblíži k určitej pozícii podľa GPS lokácie, telefón vibrovaním upozorní užívateľa na blízkosť zvieraťa. Po zapnutí aplikácie a kamery sa mu vygeneruje veľmi detailný 3D model zvieraťa," dodáva Hudzíková. Aplikácia motivuje deti zažiť turistiku, počas ktorej môžu objavovať zvieratá v reálnom prostredí.

PR článok



Jednosmerné lístky na cestu na východ

1938 – 1944

„Smutné vlaky alebo vlaky do pekla“,

tak sa označujú železničné transporty prevádzkované národným železničným systémom Deutsche Reichsbahn pod kontrolou nacistického Nemecka a jeho spojencov za účelom násilného deportovania Židov a ďalších obetí holokaustu, ktoré mierili do koncentračných, pracovných a vyhladzovacích táborov.[1]

Jedno z najsmutnejších slov vytvorených ľudstvom, **Holokaust** (hebr. šoa), označuje celý nacistický systém väzníc a táborov, respektíve nacistické prenasledovanie všetkých etnických, náboženských a politických skupín - politických odporcov (najmä komunistov a sociálnych demokratov), Svedkov Jehovových, telesne či mentálne postihnutých, homosexuálov, Židov, Rómov, Poliakov a občanov Sovietskeho zväzu. V rámci genocídy namierenej na židovské etnikum bolo vyvraždených až 6 miliónov Židov. Celkovo prišlo o život v období holokaustu 11 až 17 miliónov ľudí.[2] Najhoršie vyhladzovacie tábory boli postavené na území okupovaného Poľska, kde dochádzalo k nepredstaviteľným hrôzam praktizovaných na ľuďoch. Táto smutná časť dejín, na ktorú sa nesmie zabudnúť, žije aj dnes v spomienkach preživších i v zachovaných dokumentoch a fotografiách. Bohužiaľ, súčasťou tejto etapy dejín bola aj železničná doprava.



Zdroj foto: UC San Diego News, autor neznámy

K prvému neoficiálnemu transportu došlo v októbri 1938, kedy boli nemeckí Židia s poľským občianstvom poslaní po železnici do utečeneckých táborov. Počas roku 1939 boli Židia sústreďovaní do tzv. gét, ktoré boli z logistických dôvodov napojené na železničné trate. Najväčší zlom nastal po konferencii vo Wansee 20. januára 1942, kedy bolo zavedené „Konečné riešenie židovskej otázky“. Na implementáciu tejto myšlienky bolo schválené využitie železnice. Hoci transportné vlaky zabrali značnú kapacitu prepravy na existujúcich železničných tratiach, takéto obmedzenia boli Nemcami prehliadané, keďže umožnili presun veľkého množstva ľudí do určených táborov a zrýchlili presuny, ktoré na autách trvali veľmi dlho.[3]

Špeciálne „smutné“ vlaky



Foto: United States Holocaust Memorial Muzeum, autor neznámy

Tieto zvláštne vlaky (Sonderzuge) vyrazili na trať z Nemecka do Poľska 16. októbra 1941. Vlaky sa skladali zo súprav osobných vozňov 3. triedy, nákladných vozňov alebo vagónov pre dobytok. Predpisy SS navrhovali prepravu 50 osôb, no počty sa reálne pohybovali okolo 100 ľudí na jeden vagón.[4] Vagóny prevážajúce ľudí do táborov boli prvotne vagónmi určenými na prevážanie dobytku bez okien, bez toaliet, vody a jedla. Tieto vlaky mali nízku prioritu prechodu cez železničné uzly. Cesta sa častokrát predlžovala čakaním napríklad na vojenské vlaky. Priemerne trvala cesta do táborov 4 dni. Najdlhší transport (z Korfu) trval až 18 dní.[5]

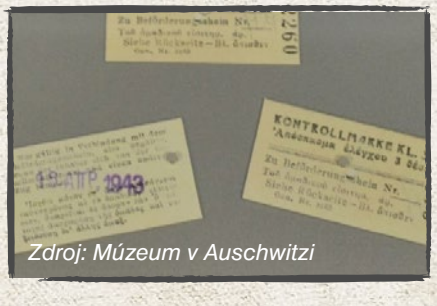
Štandardný vagón bol dlhý 10 metrov. Pôvodná kapacita každej vlakovej súpravy bola 2500 ľudí v 50 vagónoch. Výsledkom prekračovaní kapacít bolo nakoniec viac ako 5000 ľudí. Ríšske ministerstvo dopravy celkovo zorganizovalo a vypravilo počas obdobia holokaustu viac ako 1600 vlakov. V rokoch 1941 – 1944 evidovali na železniciach v Poľsku vypravenie v priemere 1,5 vlaku na deň. Pri 50 vozňoch a 1066 dňoch fungovania prepravili po Poľsku medzi tábormi okolo 4 mil. ľudí.[6] Vlaky boli poháňané parnými lokomotívami.

Deportácie riadil Hlavný úrad ríšskej bezpečnosti RSHA (Reichssicherheitshauptamt) a cestovné poriadky vlakov malo na starosti Ministerstvo dopravy. Len v Poľsku mali Nemci pod sebou na začiatku 3 818 km železničných tratí, neskôr sa sieť železničných tratí zväčšila o 7192 km.[7] Vlaky vždy usmerňovali a riadili domáci nemeckí esesáci vyslaní expresne na túto špeciálnu úlohu.

Lístky na vlak „za prácou“ si ľudia kupovali

Nie všetky tábory boli napojené na železničnú trať. Vlaky zastavovali na centrálnych staniciach v blízkosti táborov a následne bol transport prevádzkovaný autami. Napríklad, poľské vyhladzovacie tábory Chelmno a Maly Trostenets mali napojenie na železnice v gete blízkeho mesta Lodž.[8]

Tam, kde sa na transport využívali osobné vozne, si museli lístky na vlastné deportácie Židia zaplatiť sami pod zámienkou „presídlenia za prácou na východ“. Dospelí platili jednosmerné lístky v plnej cene, deti do 10 - 12 rokov mali lístky za polovicu a deti do 4 rokov prepravovali zadarmo. Podľa znaleckého posudku, vypracovaného na žiadosť projektu „Pamätný vlak“ zinkasovala na týchto transportoch Deutsche Reichsbahn – Nemecká štátna železnica až 664 miliónov amerických dolárov.[9]



Zdroj: Múzeum v Auschwitzi



Zdroj: Múzeum v Auschwitzi, autor foto neznámy

Ľudia idúci do týchto smutných „mimoriadnych vlakov“ cestovali s batožinou, ktorá tvorila všetko, čo im v živote ostalo. Malú batožinu si mohli vziať do vlaku so sebou. Celkovo sa však kufre a veci väčších rozmerov nakladali oddelene a často sa nemeckými vojakmi nechávali naschvál položené na stanici, aby sa mohli neskôr po odchode vlakov zlikvidovať. Aby bola lož o cestovaní za prácou vierohodná, vojaci SS dávali ľuďom pri nástupe do vlaku potvrdenky o prebratí batožiny, ktorú si môžu v cieli vyzdvihnúť. Tí následne nastúpili do vagóna iba s malými kufríkmi a najnutnejšími potrebami. Napokon im batožina po vystúpení na rampe v koncentračnom tábore vydaná nebola. Špeciálne skupiny väzňov z tábora všetky veci ihneď odnášali na triedenie. Napríklad v Auschwitzi prebiehalo triedenie vecí v budove nazývanej „Kanada“.[10]

Medzinárodné železničné transporty



Zdroj: Dennis Nilsson

Mnohé transporty boli medzinárodné, vyžadovali si teda kooperácie a dohody medzi jednotlivými štátmi, ktoré ovládalo Nemecko. Tábory rozmiestnené po celej Európe dostávali na svoje územie Židov autami alebo vlakmi. Väčšina transportov sa koncentrovala na cieľovú stanicu Auschwitz (Osvienčim). Menší počet ľudí bol odvezených do táborov Buchenwald, Ravensbruck, Vittel a ďalších desiatok táborov. Vlaky prichádzali z Grécka, Francúzska, Holandska, Belgicka, Maďarska, Poľska, Nórska (na pevninu priplávali na lodiach), Talianska, Rumunska, Bulharska, Čiech i zo Slovenska. Nie všetky krajiny vysielali transporty priamo, niektoré iba umožnili prechod cez územie svojho štátu. Jednou z takýchto krajín bolo neutrálne Švajčiarsko, ktoré umožnilo používať transportným vlakom Gotthardský tunel.[11] Transporty prichádzali a odchádzali z tzv. gét. Geto bolo miesto v meste, ktoré bolo vytýčené pre zdržiavanie sa Židov. Tí tam trávili niekoľko dní v neľudských podmienkach, kým čakali na transport „za prácou“. Zhromažďovanie, sčítavanie a samotné nasadanie do vlakov prebiehalo na tzv. Umschlagplatz pozdĺž železničných tratí. Ľudia si z gét na tieto cesty brali aj svoju batožinu, ktorá im bola po vystúpení v tábore odobratá.

Ústup sprevádzaný bombardovaním železníc

Ako posledný zaznamenaný vlak do táborov smrti je vlak, ktorý viezol ženy z Flossenburgu, kde tri dni v marci 1944 čakali na transport do Bergen Belsenu. Následne bolo pri príchode Sovietskej armády nemeckou armádou zničených mnoho železničných tratí a dopravných zariadení najrýchlejšou formou likvidácie, a to bombardovaním. Pred ústupom zničili Nemci veľkú časť výrobných a dopravných zariadení. S mimoriadnou dôkladnosťou ničili mosty, železničné trate, budovy, spojovacie a zabezpečovacie zariadenia železníc. Zničením dopravných spojov sa nemecké vojská usilovali o maximálne spomalenie postupu Sovietskej armády a sťaženie hospodárskej obnovy na oslobodenom území. Značne členité územie krajiny vytváralo na to priaznivé predpoklady. Po oslobodení bola doprava na Slovensku úplne rozvrátená. Katastrofálny stav bol nakoniec práve na železniciach, kde z pôvodných 3506 km voľnej trate bolo zničených 2490 km, teda až 71%.[13] Na jej opravách sa podieľalo nespočetné množstvo obetavých železničiarov, vďaka ktorým sa doprava na Slovensku začala pomaly obnovovať.


Zdroj: www.puchovodedicstvo.sk


Zdroj: www.rail.sk

(1) Simone Gigliotti, Victoria University, Austrália (2009). Cesta vlakom: Tranzit, zajatie a vydávanie svedectiev o holokauste (2) Eichmann Trial: Complete transcripts [online]
(3) Kronika holokaustu, strana 415 [online]
(4) Richard L. Rubenstein; John K. Roth (2003). Prístupy k Osvienčimu
(5) Ben Hecht, Julian Messner (31. december 1969), Holocaust: The Trains
(6) Hedi Enghelberg (2013). Vlaky holokaustu
(7) Masłowska, Tereza (2. september 2007). „Wojenne Drogi Polskich Kolejarzy“ [O vojnových cestách poľských železničiarov](PDF
(8) „Malý Trostinec“. ARC 2005
(9) Pamätný vlak (november 2009). Odborná správa o príjmových dokladoch Deutsche Reichsbahn
(10) https://hmn.wiki/sk
(11) Marks, David. „Vlaky Švajčiarsko“
(12) https://www.upn.gov.sk/
(13) https://www.rail.sk/skhist/stavba/vojna
(14) https://www.rail.sk/skhist/stavba/vojna

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová

Deportácie Židov zo Slovenska do „tovární smrti“ začali na jar roku 1942, kedy musel Slovenský štát nacistickému Nemecku za každú deportovanú osobu dokonca vyplácať 500 mariek. Prvý transport slovenských Židov do vyhladzovacieho tábora bol vypravený zo železničnej stanice v Poprade, konkrétne 25. marca 1942 (streda) o 20:20 hod. Do vagónov, pôvodne určených na prepravu dobytka, muselo nastúpiť 1000 mladých žien a dievčat zo Šarišsko-zemplínskej župy. Posledný transport zo Slovenska sa uskutočnil o tri roky neskôr, 31. marca 1945.[12]

Z pôvodného stavu 665 rušňov bolo po oslobodení na Slovensku len 22 rušňov schopných prevádzky. Ostatné dopravné prostriedky boli taktiež prevažne zničené alebo odvlečené. Z motorových, osobných a nákladných vozňov sa v použiteľnom stave nezachovala ani tretina z ich pôvodného počtu. Veľmi boli poškodené aj ostatné zariadenia železníc. Z 1111 mostov s rozpätím nad 5 metrov bolo zničených 72%. Okrem týchto boli zničené aj menšie mosty a priepusty, ba aj bezvýznamné cestné nadjazdy. Zo 71 tunelov bolo 31 značne poškodených.[14]




Zdroj: sportnet.sme.sk


Zdroj: zivot.pluska.sk

Zdroj: zivot.pluska.sk


Zdroj: zivot.pluska.sk

DEDINA ZIMNÝCH OLYMPIONIKOV

V Helcmanovciach, v obci na dolnom toku Hnilca, vyrastajú úspešní olympionici

Škola nemá telocvičňu, ale jej riaditeľ Rastislav Drajna vychoval ako učiteľ telesnej výchovy a tréner školského športového klubu sánkovania štyroch slovenských olympionikov a tento rok vysiela aj vďaka nemu Slovensko na Zimné olympijské hry 2022 z 50 športovcov až dvoch sánkarov z Helcmanoviec. Mateja Zmija (dvojsedadlové sane) a Mareka Skupeka (sane - jednotlivci).

Začiatok úspechu na „sligačoch"

4. marca 2022 uplynulo už 63 rokov od chvíle, čo sa v dedine Helcmanovce začala písať história sánkarského športu a oddielu. Na konci zimy 1959 prišli poštou do školy propozície z Krajského domu pionierov a mládeže v Košiciach o možnej účasti piatich žiakov na sánkarských pretekoch na dráhe Hrebienok – Starý Smokovec. Podmienkou bolo, aby si doniesli vlastné sane. Žiadne zo súťažiacich detí z Helcmanoviec dovtedy sánkarskú dráhu nevidelo. Helcmanovské deti sa sánkovali iba na okolitých briežkoch, v záhradách či uliciach. Družstvo helcmanovských malých sánkarov si odnieslo prekvapivé 3. miesto. Tamojšie deti sa vtedy sánkovali na ‚sligačoch', obyčajnej doske s priklincovanými korčuľami. Keď zvládli jazdu na tomto pozbíjanom prostriedku, nerobilo deťom problém zvládnuť ani riadne sane na sánkarskej dráhe.

Úspech žiakov na tatranských pretekoch inšpiroval učiteľa matematiky Jána Grešnera k trénerskému kurzu a založeniu prvého sánkarského klubu v Helcmanovciach.

Prvá drevená sánkarska dráha bola postavená v rokoch 1972 – 1975 na kopci Horb, na zanedbaných pozemkoch. Na výstavbu drevenej dráhy boli použité vyradené železničné podvaly a drevo z okolitých lesov Volovských vrchov.

V tomto období, medzi rokmi 1970 – 1980, mali v každej rodine v dedine nádejného sánkara. Na najlepšie sánkarky sa vypracovali Oľga Tirpáková a Vladimíra Hlucháňová, ktoré víťazili všade, kam prišli. Spočiatku sa pretekalo na bežných saniach a ako súčasť výstroja používali banícke prilby. Tie mali v každej rodine, keďže Helcmanovce ležia v doline popretkávanej baňami. Neskôr nahradili obyčajné sane pretekárske, najskôr československej výroby. Dnes vyrábajú pretekárske sane v Lotyšsku, Nemecku, Rakúsku. Tie najkvalitnejšie stoja 15 000-20 000 eur.

Mladí olympionici na saniach

Za zlaté časy slovenského sánkarstva sa považujú roky 2000 – 2006. Vtedy sa reprezentanti z Helcmanoviec prvýkrát zúčastnili Zimných olympijských hier v Salt Lake City. Rastislav Drajna tam mal ako ich druhý tréner na starosti Veroniku Sabolovú-Borženskú, Ľubomíra Micka, Waltera Marxa mladšieho a Jaroslava Slávika. Bol to pre školu obrovský úspech. Veronika bola odchovankyňou tamojšieho školského klubu, prisťahovala sa s mamou do Helcmanoviec z Košíc, keď bola tretiačka. Prvýkrát si sadla na pretekárske sánky na dráhe na Horbe. Sánkarstvom žila v zime nielen dedina, ale celá Hnilecká dolina. V týchto končinách to bol taký fenomén, ako býval v iných mestách a dedinách futbal a hokej.Práve Veronika má ako najúspešnejšia odchovankyňa helcmanovského strediska sánkovania za sebou tri zimné olympiády, v Salt Lake City, Turíne a Vancouveri, Vierka Gbúrová reprezentovala Slovenskú republiku pred štyrmi rokmi na ZOH v ruskom Soči. V roku 2022 v Pekingu reprezentovali okrem Slovenska aj svoju rodnú dedinu dvaja sánkari. Prvým je Matej Zmij, ktorý si miestenku na ZOH vybojoval spolu s Tomášom Vaverčákom v disciplíne dvojsedadlové sane. Tí na januárových Majstrovstvách Európy vybojovali bronz. Zastúpenie mali Helcmanovčania aj v kategórii jednotlivcov, kde ich reprezentoval Marián Skupek, aktuálny juniorský MAJSTER EURÓPY.

V sánkovaní sú dnes svetovými lídrami Nemci, Rakúšania a Taliani, ktorí na tohtoročnej olympiáde brali všetky najcennejšie kovy z ľadového tobogánu v stredisku Jen-čching. Našim slovenským sánkarom sa o tréningových podmienkach, aké majú reprezentanti týchto krajín, môže však iba snívať. Bohužiaľ, napriek svetovým úspechom ešte stále na Slovensku nemáme ani jednu umelú chladenú sánkarskú dráhu, bez ktorej sa špičkoví pretekári nemôžu zaobísť. Slovenskí reprezentanti trénujú na dráhach v Nemecku alebo Rakúsku, kde za jednu jazdu zaplatia desiatky eur.

Základná škola s predmetom sánkovanie

Až neuveriteľne znie fakt, že v Helcmanovciach nemajú mladé sánkarské nádeje miesto, kde by mohli trénovať. Sánkarskú dráhu na spomínanej Horbe im rozkradli a spálili. Aby mohli aj naďalej vychovávať budúcich olympionikov, majú na helcmanovskej základnej škole žiaci aj 2 športové predmety.

Najlepší vek na začiatok sánkarskej kariéry majú tretiaci a štvrtáci. Prvý rok sú len v prípravke, učia sa rozbehnúť sánky, ako nasadnúť, dostanú základy fyziky, aby vedeli, ako pôsobí gravitácia či odstredivá sila, aby si vedeli predstaviť ideálnu trajektóriu jazdy.

Sánkarský šport dali svetu bohatí Angličania na zimnej dovolenke vo švajčiarskych Alpách. Traduje sa, že pospájali svoje sane a takéto sánkovanie ich tak očarilo, že z tohto nápadu napokon vznikli prvé boby. Podľa dobových záznamov sa prvé preteky sánkarov uskutočnili pri švajčiarskom Davose v roku 1883.

Na Slovensku sa začal sánkarský šport udomácňovať až okolo roku 1957, keď vznikla Medzinárodná sánkarská federácia. Centrom tohto nového zimného športu sa stali Vysoké Tatry. Nadšení športovci trénovali a súťažili na obľúbenej dráhe smerujúcej z Hrebienka k stanici pozemnej lanovky v Starom Smokovci, aj na starej bobovej dráhe v Tatranskej Lomnici. Za priekopníkov súťaženia na sánkach sa považujú sánkari z okresov Spišská Nová Ves, Čadca, Košice, Považská Bystrica, Bardejov, Zvolen a Prievidza. Takmer 500 sánkarov súťažilo na konci 70. rokov minulého storočia na sánkarských dráhach v Tatranskej Lomnici a v Helcmanovciach.

zdroj: skolahelcmanovce.edupage.org
autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová



NOVINKY



Raňajkový mix

5,90€

340g

(1,3,7,10)

Burger MENU s hranolkami

6,90€

250g/100g

(1,3,10,11)


5,90€
240g
(1,7,8)
Čerstvý obložený toastový chlieb
Čerstvý chrumkavý wrap s kuracím mäsom
6,90€
510g
(1,3,7,10)
VEGAN
VEGAN



„POSILNITE MI IMUNITU, PROSÍM“

Veta, s ktorou sa v tomto období denne stretávajú lekárnici na celom svete. Pandémia koronavírusu priniesla so sebou mnoho negatívneho, avšak aj viac času tráveného doma s rodinou, spomalenie od hektického života či väčšie dbanie o svoje zdravie. Odolnú imunitu však človek nenadobudne zo dňa na deň.

„V prvom rade nezabúdajme na nevyhnutnosť posilnenia odolnosti organizmu a jeho regeneráciu. Je potrebné začať s nimi čo najskôr, najlepšie už koncom leta. S prichádzajúcim sychravým jesenným počasím narastá aj počet vírusových aj bakteriálnych infekcií medzi ľudmi,“ hovorí Mgr. Monika Lukáčová, magistra z lekárne Apotheka na Stanici Košice.

Odborníci z prostredia zdravej výživy i lekári sa zhodujú v myšlienke, že hlavne pestrá a vyvážená strava dokáže nášmu organizmu zaistiť všetky živiny, ktoré potrebuje. Sú však situácie alebo obdobia, kedy je na mieste doplniť jedálniček väčším prísunom vitamínov a minerálov – napr. v období zvýšeného výskytu infekčných chorôb, po chorobe, operácii, pri väčšej psychickej a fyzickej záťaži a pod.

Bohatý výber prípravkov

Vitamínových prípravkov pre nás výrobcovia pripravili toľko, že nie je vôbec jednoduché sa v tomto množstve produktov zorientovať. Poradíme vám, čím sa v takejto situácii riadiť, aby ste si vybrali produkt, ktorý je pre vás skutočne prínosný.

„Na trhu sú prípravky jednozložkové alebo multivitamíny, ktoré môžu obsahovať rovno kombináciu základných vitamínov a minerálov. Nie je výnimkou, že kombinované vitamínové prípravky obsahujú pre zvýšenie efektu aj ďalšie zložky, väčšinou rastlinného pôvodu. Najčastejšie sa v kombinácii s vitamínmi používa napríklad echinacea k podpore imunity, hliva ustricová pre svoj obsah beta-glukánu, rakytník ako vynikajúci zdroj prírodného vitamínu C, ginko podporujúce krvnú cirkuláciu pre zachovanie duševnej sviežosti, univerzálny životabudič ženšen alebo povzbudzujúca guarana či iné“, približuje rozdelenie prípravkov dostupných v lekárňach magistra Lukáčová.

Medzi základných a účinných pomocníkov na podporu imunity a celkového zdravia patria vitamín C, vitamín D3, zinok, selén, probiotiká, ktoré nájdeme v širokej ponuke výživových doplnkov.

Číslo 1 pre dobrú imunitu

Imunita zaisťuje obranu tela proti všetkým škodlivinám (predovšetkým infekčným mikroorganizmom) vonkajšieho prostredia i proti škodlivinám, ktoré vznikajú vnútri organizmu.

Za číslo 1 sa všeobecne považuje vitamín C. Ten patrí medzi najznámejšie stimulátory imunity. Podieľa sa na tvorbe kolagénu – základného proteínu nachádzajúceho

sa vo všetkých spojivových tkanivách. Posilňuje tak ich pevnosť a celistvosť, vďaka čomu zabraňuje rozširovaniu infekcií v tele. Dôležitý je však jeho dlhodobý systematický príjem. Vďaka unikátnej technológii postupného uvoľňovania, sa tento dôležitý vitamín dostáva do organizmu rovnomerne počas dňa cca. 9 hodín.

Aktivátory obranného systému

Na prevenciu, ale aj pri prepuknutí ochorenia je vhodným minerálom zinok. Podieľa sa na tvorbe a aktivácii imunitných buniek a aktívne sa zúčastňuje boja s patogénmi podporovaním tvorby protilátok. Ak je ho v tele príliš málo, imunitná obrana je menej aktívna, takže priebeh choroby je ťažší a aj dlhšie trvá.
Ďalším aktivátorom je vitamín D3. Bez podpory tohto vitamínu je náš imunitný systém neaktívny a poskytuje len malú alebo žiadnu ochranu pred napadnutím mikroorganizmami. Jeho deficit v našom organizme dokáže vynikajúco doplniť optimálny prírodný vitamín D3 – cholekalciferol, a to v množstve 1000IU – 2000IU denne a pri jeho vysokom deficite i niekoľkonásobne viac.

Zdravé črevá, zdravá imunita

Selén, významný minerál, je dôležitou súčasťou enzymatických systémov a jeho optimálna hladina môže prispieť k prevencii a pomôcť v terapii niektorých závažných ochorení. Významne moduluje imunitu, podporuje antioxidačné mechanizmy. Jeho užívanie sa zvlášť odporúča v čase vírusových pandémií.
Zdravú črevnú mikroflóru a tým aj správne pracujúci imunitný systém podporuje najmä vláknina a probiotiká. Dôležitá je preto strava, ktorá je na ňu bohatá, napr. obilniny, strukoviny, ovocie a zelenina. Zároveň kyslomliečne výrobky, kyslá kapusta a fermentovaná zelenina napomáhajú jej priaznivému zloženiu. Nie vždy je naša strava takto pestrá. Preto vynikajúcim prostriedkom na rýchle ozdravenie črevnej mikroflóry sú výživové doplnky s obsahom laktobacilov a bifidobaktérii – probiotiká. Zlepšujú funkciu črevnej sliznice a regulujú tak správny imunitný systém.
„Za skvelého pomocníka v tomto období považujem výživový doplnok ARTEFLU – obsahuje špeciálnu kombináciu prírodných a minerálnych látok. Obsahuje terpenoidy, medzi ktorými je artemisinín, ďalej obsahuje vitamíny C, B6, D3, zinok, selén," dodáva magistra.
ARTEFLU má vysoký a systematický účinok na podporu, obnovenie a trvalé posilňovanie stavu imunity so širokým spektrom na reguláciu metabolických a fyziologických procesov, ktoré normalizuje.

Čaje v prvej línii

Echinacea ako podpora organizmu predstavovala jednu z najvýznamnejších rastlín už pre pôvodných obyvateľov Ameriky. Jej fialový kvet komplexne posilňuje bunky a aktivuje biele krvinky v boji s nebezpečnými látkami.
Všestranne účinný je napríklad ***rakytník***, ktorý má v sebe dokonalý komplex bioaktívnych látok, ktoré podporujú očistné mechanizmy v tele a dodávajú mu obrovské množstvo vitamínov, minerálov a nenasýtených mastných kyselín.
Šípky sú zdrojom vitamínu C nevyhnutného pre imunitu. Práve v šípkach sa vitamín C viaže s vitamínom P, ktorý ho pomáha vstrebávať a efektívne využiť.
Čaj z ***kozinca blanitého*** zvyšuje fyzickú odolnosť, zrýchľuje krvný obeh a posilňuje srdcový sval. Navyše je výrazne močopudný, čím pomáha k vyplaveniu škodlivých látok.



Nápoj pre podporu imunity

Detoxikačný nápoj z citróna a zázvoru
Zázvor je veľmi zdravý a pomáha pri očiste. ***Dokáže nakopnúť metabolizmus***, udrží ho počas dňa v pohotovosti. Takto dokážete spáliť viac kalórií počas cvičenia či tréningu, zázvor je teda chutný tip ako schudnúť. Aj citróny sú prírodné detoxikačné prostriedky. Pôsobia diureticky, takže pomáhajú telo zbaviť neželaných toxínov.

Zelené smoothie
Vždy, keď nájdete ako prísadu do smoothie avokádo, môžete si domyslieť, že nápoj bude mať hladkú štruktúru, zdravé tuky a jemnú vôňu. Uhorka zase dodáva hydratačné vlastnosti, takže vyplavíte oveľa viac toxínov. Pridať môžete aj oriešky a ľanové semienka, čím telu dodáte aj omega-3 mastné kyseliny.

autor: Monika Lukáčová

- ***vyvážený jedálniček*** *- dostatok ovocia a zeleniny, minimálne pol kilogramu na deň, celozrnný chlieb a pečivo, hodnotné bielkoviny, nevynechávať ani sacharidy, tuky.*

- ***doplňanie minerálnych látok, stopových prvkov a vitamínov*** *- pozor na kvalitu týchto vyživových doplnkov, odporúčam nakupovať v kamenných lekárňach, resp. v súčasnej dobe na ich oficiálnych e-shopoch. Treba byť opatrný a nenakupovať rôzne zázračné preparáty reklamované cez internet.*

- ***vrátiť sa k starým osvedčeným produktom****, ako je napr. kyslá kapusta, medvedí cesnak (je tiež bohatým zdrojom vitamínov a minerálov), červené víno (pozor však na množstvo), zelený čaj, bobuľové ovocie - napr. maliny, čučoriedky, černice, ktoré sú zdrojom flavonoidov, silných antioxidantov, ktoré takisto posilňujú imunitný systém.*

- ***netreba zabúdať aj na črevný mikrobióm****, na mikroorganizmy - dobré a zlé baktérie, ktoré žijú v našom čreve. Aby sme boli zdraví a mali zdravý imunitný systém, musia byť v rovnováhe. Preto sú dôležité v strave aj probiotiká, ktoré sú súčasťou mnohých kyslomliečnych produktov, jogurtov. Hlavným ich zdrojom je naše "biele zlato" - slovenská bryndza.*

- ***doplňať vitamín D*** *- pre našu imunitu je nevyhnutý. V kombinácii so slnečnými dňami a aspoň 30-minútovým pobytom vonku na slnku bude mať nenahraditeľný pozitívny účinok na naše zdravie.*

- ***pozor na fajčenie a pitie tvrdého alkoholu*** *- výrazne oslabujú náš imunitný systém*

„HORY MAJÚ RADY PRIPRAVENÝCH"

ROZHOVOR S HORSKÝM SPRIEVODCOM ROMANOM HRICOM O ZIME V HORÁCH, JEJ KRÁSACH I NÁSTRAHÁCH.



Roman, v Tatrách sa pohybuješ počas celého roka. Máš rád zimu v našich veľhorách?

Vzhľadom na to, že som vyslovene zimný typ, mám toto obdobie v Tatrách veľmi rád. Naskytajú sa mi nádherné výhľady plné snehu a hlavne, moje milované lyžovanie je možné podnikať niekoľkokrát do týždňa. Taktiež v tomto období sprevádzam na lyžiach množstvo turistov i skialpových začiatočníkov, ktorí si chcú vyskúšať tento zimný šport priamo v horskom prostredí, nielen na zjazdovke. Aj keď mám viac práce v letnom období, zima má pre mňa tiež svoje čaro najmä tým, že dávam ľuďom nové zimné zážitky a snehové dobrodružstvá.

Prečo si ľudia objednávajú horského sprievodcu aj v zime?

Dôvody sú podobné ako v lete. Zaujímavé výhľady a nové miesta, kam by sa bez sprievodcu nemohli dostať. Naviac ich láka samotná výzva, keďže v zime nesú okrem váhy svojho tela aj váhu lyží a zimného oblečenia. S týmito 2 – 3 kilami navyše musia následne zlyžovať neupravenou zjazdovkou. Sú odkázaní iba na svoj výkon a svoje sily, ktoré ich dostanú do cieľa. Oddychové zóny či reštaurácie v týchto miestach nie sú k dispozícii, čo je pre mnohých práve tá najväčšia výzva. Toto sú tie zážitky a dobrodružstvá, ktoré ľudia počas zimy vyhľadávajú.

Dve rôzne miesta v Tatrách, dve rôzne počasia. Dochádza k tomuto extrému v Tatrách často?

Áno, samozrejme, takýto výkyv počasia je v Tatrách možný. Práve to je to čaro i nebezpečenstvo hôr. Ak je turista alebo lyžiar či skialpinista pripravený na akékoľvek zmeny počasia, neprekvapí ho to, ale naopak očarí. V prípade, že si človek túru vopred nepripraví, môže dôjsť k jeho prechladeniu, v horšom prípade k podchladeniu. Túra sa stáva nezdolateľnou a musí byť vyžiadaná pomoc horskej záchrannej služby. Práve koniec augusta a začiatok septembra sú obdobím, kedy dochádza k spomínaným výkyvom pomerne často. Vtedy prichádza do Tatier prvá studená vlna. Môžem to nazvať „štandardom", dokonca by sa podľa neho dal nastaviť aj kalendár. Každý rok v tomto čase rozhodne prvýkrát nasneží. Aby turistov takéto počasie neprekvapilo, je potrebné, aby si vopred na deň svojej plánovanej túry pozreli hlásené počasie čo možno najpresnejšie. Rozdiely sú citeľné najmä v teplote v jednotlivých nadmorských výškach. Napríklad, pri túre zo Štrbského plesa môže byť teplota 10°C,

avšak v cieli cesty na Lomnickom štíte môže byť až -1°C. Rovnaké výkyvy môžu nastať aj pri prechode oblačnosti, kedy sa na jednej strane ľudia opaľujú v slnečných lúčoch a na druhej strane turisti mrznú v tieni.

Čo všetko musí sledovať horský sprievodca predtým, ako vyjde so svojou skupinou na túru?

Celkovo pre sprievodcov i ľudí, ktorí sa pohybujú v horách, existuje tzv. pravidlo trojky: ,, 1. pravidlo – deň, dva dopredu si je potrebné pozrieť predpoveď počasia (najpresnejšia je v daný deň túry alebo trojdňová) 2. pravidlo - nazrieť z okna pred vydaním sa na túru. Ak sneží alebo fúka, treba zbystriť pozornosť. 3. pravidlo – pozerať sa pozorne okolo seba počas túry. Najmä v lete platí, že sa ráno vyrazí za krásneho počasia, avšak o hodinu sa začnú zbiehať oblaky, následne je nad turistami búrkový mrak a o pár minút príde búrka, kedy sa ochladí aj o 15°C. V horšom prípade prídu blesky, krúpy a silný vietor. Ak je človek v mieste, kde je signál, môže využiť radarové predpovede a pripraviť sa, či už obrátením a návratom do východzej stanice alebo zmenou trasy smerujúcej do doliny. Indikáciami pre okamžitý návrat z túry sú taktiež: rýchle ochladenie, mierne sneženie, blesky v diaľke a zmena vlhkosti ovzdušia.

Čo robiť v prípade, ak turistov zastihne v horách takáto búrková alebo snehová smršť?

Prvotne treba zvážiť to, v ktorej časti túry sa turisti nachádzajú, či sú bližšie k chate, alebo majú ešte 4 hodiny pokiaľ sa k nej dostanú. V druhom prípade si ako turista ihneď hľadám úkryt, priestor, kde by som bol krytý. Hľadám si núdzový bivak alebo si postavím provizórne iglu. Môže to byť previsnutá skala, jaskyňa alebo senník. Samostatne stojace stromy nie sú vhodným miestom na úkryt počas búrky. V prípade snehovej smršte je ideálne urobiť si záhrab, zakopať sa pod sneh, samozrejme, nechať si v záhrabe štrbinku na dýchanie vzduchu. V tomto prípade je potrebné naobliekať si na seba všetko čo je v batohu. Batoh si je následne potrebné natiahnuť na nohy, aby neomrzli. V takomto záhrabe si človek v priebehu pár minút vie vytvoriť vlastným dychom relatívne teplé prostredie nad 0°C. Možnosti na prežitie sú, len je potrebné nájsť vhodné miesto. Samozrejme, pri tvorbe bivaku nie je vhodné kopať do zeme, ktorá je zamrznutá, ale hľadať snehový vankúš, návej alebo otvor v skale. Napríklad, na snehových pláňach vo Fínsku si vie človek postaviť aj iglu, ak má človek istú schopnosť a vie pracovať so snehom. Záchrana a prežitie však závisia aj od toho, ako je človek oblečením a zásobami pripravený. Osobne som sa našťastie ešte do situácie, kedy by som musel využiť núdzový bivak , nedostal. Iba počas detstva v provizórnych iglú na dvore či s partiou pred chatou na hrebeni Nízkych Tatier. Vo väčšine prípadov súvisiacich s nepriaznivým počasím však platí, že v zime je človek v horách na lyžiach, teda je relatívne rýchly a vie zlyžovať do doliny, čím sa počasiu vyhne. Netreba zabúdať, že hory tam nie sú len dnes. Budú tam aj zajtra, aj o sto rokov. Život je však len jeden.

Ako si vnímal obdobie uplynulého roka, kedy dramaticky vzrástol počet turistov pohybujúcich sa v Tatrách a tzv. preplnené Tatry?

Bol som vďačný za to, že som na týchto preplnených miestach nebol. Videl som fotografie, no prevažne išlo o lokálne úseky Tatier, ktoré boli , popravde, preplnené vždy. Nastalo to kvôli tomu, že ľudia, ktorí do Tatier doteraz nechodili, zvážili skrz obmedzení radšej pohyb po Slovensku. Keďže nevyhľadávali vysokohorské túry, iba akúsi prechádzku, boli preplnené najmä jednoducho dostupné miesta ako Štrbské pleso, Hrebienok alebo Zámkovského chata. Musím povedať, že sa týmto miestam snažím v čase najväčšieho turistického ,,boomu“ vyhýbať. Všetci, ktorí po Tatrách ako sprievodcovia alebo ako horskí vodcovia vodíme turistov, sa snažíme ukazovať našim klientom inú stranu Tatier, tú menej vyťaženú, ale o to krajšiu. V Tatrách sú miesta, kde za celý deň nestretnete nikoho. Klasických slovenských turistov lákajú hlavne tie turistické trasy, kde je po ceste alebo na konci cesty reštaurácia :-) Dnešná generácia je bohužiaľ taká, že nevyhľadáva samotu a pokoj hôr. Naopak, miesta, odkiaľ bude najlepšia fotka na sociálne siete.

Ktoré mesiace počas roka sú v Tatrách najvyťaženejšie?

V Tatrách vnímam zaujímavý fenomén, sú prepchaté až od augusta. Na začiatku prázdnin sa idú všetci opáliť k moru a až potom idú do Tatier, pretože vedia, že jún a júl sú najdaždivejšie mesiace v Tatrách. Takmer denne vtedy v Tatrách prší. Počas jesene sa počasie stabilizuje, teda mesiace august, september a október sú pre naše najmenšie veľhory na svete najvyťaženejšie mesiace v roku. V septembri a októbri mám aj ja ako sprievodca najviac roboty. Vždy ma náramne teší na srdci, keď vidím na mojej skupinke nadšenie po ukončení túry. Najmä vtedy, ak sa mi klienti vracajú opakovane, vždy pre iný zážitok. Práve v tomto sú Tatry nádherné. Každý deň sú iné.

Kedy je ten správny čas zbaliť si na túru už aj teplejšie veci?

Možno mnohých zaskočím, ale poriadne sa treba pripraviť na turistiku do hôr už aj v lete. Vždy, keď ide turista do Tatier, mal by mať so sebou v batohu aj teplejšie oblečenie. Napríklad, ja so sebou stále nosím teplú bundu, vestu a buffku na krk, ktorá ma vie zachrániť pri náhlej zmene počasia. Človek nikdy nevie, čo sa v horách môže stať. Hory majú rady pripravených. Dnes je už na trhu veľa značiek, ktoré ponúkajú kvalitné oblečenie do hôr za prijateľné ceny a aj v dobrej kvalite. Zároveň vás vie ľahká bunda z kvalitného materiálu ochrániť rovnako, ako objemná páperovka, ktorú ledva natlačíte do batohu. Hlavné je byť za každých okolností v horách v čo najväčšom bezpečí.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová

Lavínový kurz

Či už ste sa rozhodli vybrať za hranice značenej lyžiarskej trate, alebo balíte batoh na zimnú turistiku či lezenie, mali by ste mať na pamäti, že k rizikám pobytu v horách počas zimy patria aj lavíny. Každý turista, horolezec, skialpinista, či lyžiar vo voľnom teréne, má ovládať základy lavínovej prevencie. Kvalifikovaní záchranári horskej služby sa s vami radi podelia o svoje vedomosti z oblasti lavínovej prevencie a kamarátskej pomoci. Kurz v trvaní 2,5 dňa je určený ***všetkým, ktorí chcú spoznať zásady správneho pohybu v zimných horách a vedieť ohodnotiť lavínové nebezpečie.***

Na kurze lavínovej prevencie sa dozviete: čo je potrebné si zistiť pred tým, ako si začneme plánovať túru, čo všetko je potrebné mať so sebou pri vstupe do lavínového terénu, ako sa používa výstroj, ako s ním správne a efektívne narábať, ako si voliť výstupovú trasu, čo je potrebné vedieť o snehu a kedy sa snehová pokrývka považuje za bezpečnú, ako sa určuje stabilita snehovej pokrývky Rutschblock testom, kompresným testom, rozšíreným kompresným testom a pílkovým testom, ako sa zisťujú slabé miesta snehovej pokrývky, čo robiť, aby váš pohyb v horách bol bezpečnejší, vyhľadávanie pomocou lavínového prístroja, sondovanie na laviništi, určenie polohy zasypaného a efektívne metódy jeho vyhrabania, poskytnutie prvej pomoci pri nehode, spôsoby improvizovaného transportu, ako efektívne spolupracovať so zložkami integrovaného záchranného systému.

Ekologickejšie cestovanie aj vďaka Slovákom

Martin Salamon, šéf startupu Čistá Energia vyštudoval na TUKE fakultu BERG, odbor Využívanie alternatívnych zdrojov energie. Už po škole sa tomuto odvetviu začal venovať, no až pri začiatkoch podnikania v oblasti obnoviteľných zdrojov energie sa prvýkrát zviezol na Tesle, čo mu, ako vraví, úplne zmenilo život. Po jazde v tomto najmodernejšom automobile si uvedomil aké je to príjemné, jednoduché a hlavne návykové zvezenie a začal sa tejto sfére venovať naplno.

Elektromobilita na Slovensku

Pri výrobe elektromobilov sa do ovzdušia dostane o niečo viac CO_2 ako pri výrobe klasického auta so spaľovacím motorom (ICE). Avšak tým, že autá nám nestoja doma na poličke, ale jazdíme na nich, elektromobily (EV) už po niekoľko tisíc kilometroch vyrovnávajú svoju "emisnú stopu" a sú ekologickejšou formou dopravy než ICE. Vďaka tomu, že nám pribúdajú nové obnoviteľné zdroje elektriny, mnohé automobilky sľubujú uhlíkovú neutralitu do niekoľkých rokov (čo sa týka výroby áut)," priblížil podstatu elektromobilov šikovný východniar.

V rámci svojej edukácie ohľadom EV časom natrafil na slovenskú firmu ejoin, ktorá sa venovala výrobe nabíjacích staníc. Dohodli sa na spolupráci, vďaka čomu sa zúčastnil niektorých výstav, napríklad v roku 2020 v Dubaji - Middle East Energy alebo v roku 2021 v Mníchove - Power2Drive. Počas tejto spolupráce sa Martinovi podarilo organizovať viaceré podujatia zamerané na podporu elektromobility, OZE a ekológie. „S firmou ejoin sme nadviazali hlbšiu spoluprácu a pomáhame im budovať verejnú sieť nabíjacích staníc pre elektromobily," dodal.

Štúdium verzus prax v teréne

„Tam kde som študoval je veľký rozdiel medzi praxou v teréne a štúdiom. Kým v škole sa snažia z rôznych predmetov naučiť vás zo všetkého všetko možné. V práci je dôležité byť profík v jednom odbore. V tom, v ktorom človek pracuje." Najdôležitejšie je podľa Martina mať cieľ. „Dôležité sú však aj kroky ako sa k cieľu dopracovať a veľmi veľa vytrvalosti a odhodlania to dosiahnuť. A, samozrejme, neustále vzdelávanie sa. Najviac som sa naučil nie v škole, ale po škole teda v podnikaní."

Informovanosť o elektromobilite

Ako hovorí Martin, internet je v tomto prípade "dobrý sluha, ale zlý pán". Človek sa tam dočíta mnoho poloprávd a nepresných, skresľujúcich informácií. Tradičné stránky venujúce sa automobilovej sfére podľa neho ešte nespracovali to, že doba spaľovacích motorov je out a veľakrát píšu o elektromobilite nepresné informácie. Našťastie sú však portály, ktoré sa podľa Martina venujú tejto téme objektívne a profesionálne. „Na slovenskej scéne odporúčam sledovať portál Teslamagazin.sk a na českej mám overenú stránku elektrickevozy.cz", priblížil informovanosť na Slovensku.

Cieľom startupu Čistá Energia je presvedčiť čo najviac ľudí, aby pri kúpe ďalšieho vozidla zvažovali elektromobil. „Oproti dobe, keď som začínal je dnes výber celkom pestrý a bohatý na kvantitu i kvalitu. Trh sám sa už začína čoraz viac prikláňať na stránku elektromobility." V mesiaci september 2021 bolo v Európskej únii najpredávanejšie auto práve elektromobil, konkrétne Tesla Model 3, na ktorej Martin už rok jazdí. Podľa svojich slov nabíja Teslu len na verejnej nabíjacej sieti a následne jazdí po celom Slovensku. „Ukazujeme ľuďom, že je to správna cesta, keďže klimatické zmeny budú ešte väčšou katastrofou, než je teraz situácia s Covid – 19. Potrebujeme ihneď prejsť na udržateľné zdroje, znížiť množstvo vypúšťaných skleníkových plynov a elektromobily v tomto budú mať, podľa mňa, kľúčovú úlohu," dodal na záver Martin.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová





ĽUBOMÍR LEHOTSKÝ

Netradičná železnica určená pre deti

Košická detská historická železnička v Košiciach vznikla na popud Ing. Vojtecha Janíka, prednostu Východnej dráhy v Košiciach, ktorý v 50-tych rokoch minulého storočia navštívil vtedajší Sovietsky zväz, kde podobné železničky už fungovali. Bol touto myšlienkou natoľko očarený, že sa takmer ihneď po príchode do Košíc pustil do realizácie svojej predstavy. Na Slovensku a v bývalom Československu sa v tom čase vybudovalo niekoľko detských (pionierskych) železníc, ale zachovala sa iba jediná, v Košiciach. Dnes je jej riaditeľom pán Ľubomír Lehotský, ktorý je zároveň aj veľmi obľúbeným autorom kníh pre deti so železničnou tématikou.

Detskí železničiari naberajú skúsenosti

Prevádzkovať detskú železničku je neštandardné a zároveň veľmi predpisové. „Jediná úzkorozchodná historická železnička svojho druhu je výnimočná nielen technickým vybavením, bohatou históriou, ale najmä svojou detskou obsluhou. Deti priťahuje železnica a myslia to naozaj vážne. Naozajstnú prácu v modrej uniforme si však môžu vyskúšať iba u nás," dodáva. Deti si tak môžu vyskúšať prácu sprievodcu, výpravcu, staničného hlásateľa, pokladníka, avizéra či výhybkára. Samozrejme, všetko pod dohľadom dospelých. „Prínos je v tom, že sa pomaličky oboznamujú s bezpečnostnými i železničnými predpismi, ktoré tak postupne dostávajú do krvi. Niektorým to ostane na celý život a svoje zamestnanie spoja so železnicou, pre iných je to len zastávka, krátka epizóda na ceste do dospelosti, ale dobré návyky a zodpovednosť im ostávajú na celý život." Malí železničiari sa vďaka tejto skúsenosti učia zodpovednosti, dochvíľnosti, komunikatívnosti a dobrovoľníctvu.

Svet železníc v rozprávkach

Ako vraví, sám má päť detí, snažil sa porozumieť nielen tým svojim, ale aj iným. Najmä ich otázkam o železnici a jej fungovaní. Ku knihám má veľmi pozitívny vzťah už od detstva. Práve oni boli, ako si spomína, vstupenkou do sveta rozprávok, ale aj železníc. „Preto som si moje skúsenosti nenechal iba pre seba, ale rozhodol sa priblížiť železničnú dopravu deťom, pre ktoré to môže byť prvý významný kontakt so železnicou ako svetom zábavy i poučenia."

Modernizácia železničky stále pokračuje

Železnička zažíva v posledných rokoch najväčší rozkvet: pribudli nové staničné budovy, vozne, rušne, nástupište, drezinový ovál, zvyšuje sa frekvencia dopravy atď. Pred nimi je ďalšia veľká výzva. Pracujú na prevádzke cyklodrezín i ďalších netradičných vozidiel. „Zatiaľ čo v zahraničí prežívajú dreziny veľký turistický boom, my sme radi, že sa nám ich ešte len v minulom roku podarilo zlegalizovať. Naše zákony dovtedy nepoznali dreziny – pričom tieto ľahké koľajové vozidlá tu odjakživa boli, no vplyvom modernizácie ich nahradili iné a na tieto sa postupne zabudlo. Sme radi, že sa podarilo oživiť aj túto časť železničnej histórie Slovenska, ku ktorej dreziny neodmysliteľne patrili a patriť budú," popísal plány do budúcnosti riaditeľ Košickej detskej historickej železnice. Samozrejme, aj naďalej pokračujú v organizovaní nostalgických vlakových výletov po tratiach východného Slovenska.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová

***Ľubomír Lehotský** vyštudoval históriu a je mu blízka rovnako, ako aj krásy Slovenska, fenomén železničnej dopravy či komunikácia s ľuďmi. Ako tvrdí, košická úzkorozchodná historická železnica v sebe spája všetky atribúty jeho záujmu. Napĺňa ho predstava, že sa im podarilo podchytiť kus histórie Košíc, Slovenska i Československa. Postupne dávajú železničke modernú podobu, pričom nesiahajú na jej historický charakter. „To, čo nás poháňa dopredu, je pozitívna odozva od ľudí a spokojnosť verejnosti s našou prácou," dodal Lehotský.*





IGOR STANČIK

V Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia sme pripravení na hybridný model práce

Pandémia priniesla pre firmy a spoločnosti mnohé výzvy. O tom, ako sa vyvíja zamestnanosť, aké benefity poskytujú svojim zamestnancom a ako sa pripravili na hybridný model práce nám porozprával Igor Stančik, Vice President Human Resources v Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia (DT ITSO SK).

Ako sa vyvíja zamestnanosť vo vašej spoločnosti?

Spoločnosť Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia za posledných 15 rokov rástla a napredovala. Momentálne sa už niekoľko rokov pohybujeme na úrovni 4-tisíc zamestnancov. Spoločnosť však prechádza transformáciou a mení sa jej štruktúra. Z prevádzky prechádzame na vývoj systémov. Pretvárame našu pracovnú silu a jej kompetencie, čím dochádza k zvyšovaniu komplexity kompetencií a teda aj zvyšovaniu počtu zamestnancov.

Aké benefity poskytujete vašim zamestnancom?

Naši zamestnanci si môžu vybrať zo širokej škály finančných i nefinančných benefitov. V tomto období, keď má väčšina našich zamestnancov homeoffice, sa nám osvedčila flexibilná pracovná doba. Zamestnanci tak vedia so svojím hodinovým fondom nakladať tak, ako potrebujú a prispôsobujú si ho. Vďaka Covidu sme prešli na takmer 100 % možnosť telepráce, ktorá je už zahrnutá aj v kontraktoch a zmluvných dodatkoch. Okrem toho sú to rôzne teambuildingy, eventy či účasť na konferenciách, ktoré sa v poslednom období konali najmä v online podobe, mikulášske, vianočné balíčky, či týždeň zdravia, ktorý organizujeme dvakrát ročne. Jeho súčasťou sú prednášky, pohybové aktivity, ochutnávanie zdravých potravín, ale aj darovanie krvi.

Z tých finančných by som spomenul obľúbený Cafeteria bonus. Každý zamestnanec si môže prerozdeliť ročný balík financií a časť mesačne minúť na čo sám chce – či už je to wellness, športovanie, nákup techniky, či nákup kníh. Ponúkame aj variabilnú zložku mzdy, a tiež ročný finančný bonus, ktorý vyplácame vo výške 100 %. Zamestnanci si môžu uplatniť

aj príspevok na rekreáciu v rámci Slovenska. Spoločnosť DT ITSO SK má zazmluvnené takmer všetky ubytovacie zariadenia na Slovensku. Tým, že sme súčasťou koncernu Deutsche Telekom, poskytujeme našim zamestnancom benefity vo forme zľavy na telekomunikačné a internetové programy a zariadenia.

Prebiehajú u vás pre zamestnancov v tomto období well being programy?

Je pre nás dôležité, aby zamestnanci mali rovnováhu medzi pracovným a súkromným životom. Pracovať z domu, starať sa o domácnosť a deti nie je úplne jednoduché. Často sa tieto životy prelínajú. Vznikol tak program Work Life Coaching, ktorý ponúka psychologické, právne a pracovné poradenstvo. Odborníci z týchto odvetví sú k dispozícii 24 hodín 7 dní v týždni. Na tento program máme veľmi dobrú spätnú väzbu.

Aké sú podľa vás nové trendy v HR oblasti?

V IT odvetví sa určite dostane do popredia hybridná práca. Homeoffice sa stane súčasťou bežného pracovného života. Klasická práca z kancelárie bude ojedinelá, no stále dostupná. V DT ITSO SK sme zástancami tohto modelu, teda kombinácie práce z domu a z kancelárie.

Prechádza teda aj DT ITSO SK na tento model práce?

Ešte na začiatku pandémie sme veľmi sledovali trendy. Tento projekt sme analyzovali a na základe toho sme sa rozhodli začať s ním ešte pred pandémiou. Žiaľ, nebolo možné tento model spustiť na 100 %.

Čo vlastne znamená pre DT ITSO SK hybridný model práce?

V Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia sme boli zvyknutí na tzv. Campusový model práce. Tak ako v iných firmách, každý chodil do office-u, stretávali sme sa na poradách, riadili vzdelávanie a rôzne workshopy tvárou v tvár. Začiatkom pandémie sa museli naši zamestnanci z tohto modelu rýchlo pretransformovať na prácu z domu. Zmenilo sa všetko, aj vedenie tímov. Hybridný model práce bude znamenať to, že sa ľudia v tímoch budú rozhodovať podľa pracovných aktivít, či pôjdu do kancelárií, alebo budú pracovať z domu.

Nebolo náročné vytvoriť tento model pri takom množstve zamestnancov?

Celý hybridný model práce je založený na tom, čo by vyhovovalo našim zamestnancom. Vytvorili sme dotazník, rozposlali ho zamestnancom a manažérom. Na základe odpovedí, ktoré nám prišli a na základe našich záväzkov sme vygenerovali model, ktorý sme sa rozhodli implementovať do našej spoločnosti. Tomuto modelu sme prispôsobili aj pracovné priestory a naše kancelárie, kde sme znížili počet pracovných stolov. Vytvorili sme viac kreatívnych priestorov, ktoré budú slúžiť našim zamestnancom či už na prácu, alebo na vzdelávanie či vedenie workshopov.

PR článok

Priemysel stojí na prahu digitalizácie. Konferencia ITMA Industry Summit prepojila IT s výrobným odvetvím

Vďaka digitálnej transformácii a novým technológiám sa tradičné výrobné odvetvie ocitlo na digitálnej križovatke. Výrobné spoločnosti sa musia prispôsobiť prudkému rozvoju, ktorý prináša 4. priemyselná revolúcia. Cieľom konferencie ITMA Industry Summit bolo prepojenie IT odvetvia s priemyslom.

Konferencia vznikla pod záštitou najväčšieho IT zamestnávateľa na východe Slovenska, Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia. Jej prvý ročník s témou Automotive a Manufacturing 2.0 otvoril Andreas Truls, Managing Director Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia (DT ITSO SK).

„Kombinácia informačných technológií a prevádzkových technológií má veľký potenciál vytvárať hodnoty novými a odlišnými spôsobmi. Naším poslaním je podporovať komunitu výrobných lídrov a IT expertov, aby formovali výrobu zajtrajška. Na ITMA Industry Summit sa nám podarilo nadviazať dialóg medzi výrobou a IT sektorom. Prediskutovali sme potenciálnu transformáciu celkového podnikania. Spoločnosť Deutsche Telekom IT Solutions Slovakia je známa ako dôveryhodný IT partner pre mnohé spoločnosti v tomto odvetví," vysvetľuje Andreas Truls z DT ITSO SK.

Informačné technológie ponúkajú riešenia v oblasti automatizácie vrátane Internet of Things, zefektívnenia práce, Big Data, umelej inteligencie, Edge Computingu, ktoré so sebou prinášajú výhody zvýšenej produktivity, zlepšenej kvality a znížených nákladov.

Konferencia umožnila zástupcom z priemyselného odvetvia nachádzať nových partnerov a zbierať nové nápady, ako byť vďaka IT lepšími. „ITMA Industry Summit pomáha výrobcom nachádzať nové možnosti ako využívať ich dáta inteligentnejšie, efektívnejšie a ako byť o krok bližšie ku kľúčovým hráčom priemyslu 4.0.," ujasňuje Martin Junger, Senior Partner Manager & Product Manager EDGE computing, DT ITSO SK.

Tento ročník ITMA Industry Summit priniesol účastníkom zaujímavý pohľad a množstvo podnetov, ktoré pomôžu efektívne prepojiť IT segment s výrobným priemyslom.

PR článok

Rekordy železníc vedúcich cez hory

Železný kôň, ako v minulosti hovorievali vlaku Indiáni, za posledné dve storočia spútal takmer celú planétu. Tisíce kilometrov dlhé dráhy pretínajú skrz na skrz kontinenty od jedného oceánu po druhý, prekonávajú päťtisícové horské sedlá i prudké stúpania. Pozrite sa spolu s nami na tie najzaujímavejšie svetové železničné rekordy, ktoré prechádzajú horskými masívmi.

Najdlhšia železničná trať sveta: Transsibírska magistrála v Rusku

Neuveriteľných 9 288 km koľají. Do vlaku nastúpite v Moske a o týždeň vystúpite oddýchnutí vo Vladivostoku. Počas cesty si pretočíte hodinky až sedemkrát, pretože železnice prechádzajú ôsmymi časovými pásmami. Takáto je Transsibírska magistrála, najdlhší železničný ťah a zároveň jedno z najväčších technických diel na svete. Každé dva dni vyrážajú miestne vlaky na šesťdňovú cestu, ktorá vedie cez 89 miest a prekoná 16 riek. Stavba spojnice Atlantického a Tichého oceánu bola definitívne dokončená roku 1916. Trať bola stavaná z oboch koncov smerom k stredu. Stavebný materiál dovážali z veľkých diaľok: oceľové konštrukcie z Varšavy, liatu oceľ zase z Ukrajiny. Kruté podmienky sibírskej zimy si behom stavby vyžiadali tisíce obetí. Spolu s koľajami vzniklo na trase množstvo miest. Mnohé hneď zanikli, ale z iných – napríklad z Novosibirska – sa stali veľkomestá. Sibírský expres najprv dosahoval priemerne rýchlosť iba 30 km/h, dnes na niektorých úsekoch jazdí až rýchlosťou 140 km/h.



Najvyššie položená železnica: Peking – Lhasa medzi Čínou a Tibetom

Najvyššie položenú železničnú trať na svete nájdeme medzi Čínou a Tibetom. Spojnica Pekingu a Lhasy prekonáva vo svojom najvyššom bode, v sedle Tanggula, nadmorskú výšku neuveriteľných 5072 m. Dokonca takmer 1000 km koľají tejto trate je postavených nad hranicou 4000 m.n.m. Svojou výškou prekonala trať tzv. „Nebeského vlaku“ na peruánskej železnici v Andách o dvesto výškových metrov. S výstavbou železnice sa Číňania dostali na okraj Tibetskej náhornej plošiny už v roku 1984. Tá je od Pekingu ďaleko viac ako 3 000 km. Budovanie ďalšieho úseku bolo extrémne zložité kvôli veľkým rozdielom teplôt a geológii podložia, tvoreného permafrostom. Celková dĺžka železnice z Pekingu do Lhasy je 4 064 km a vlak ju urazí za 42 hodín, čo je oproti niekoľkodennej jazde autobusom po zľadovatenej ceste omnoho pohodlnejšie. Počas jazdy majú cestujúci k dispozícii dokonca kyslíkové masky či lekársky tím, vo vagónoch sa naviac, rovnako ako v lietadle, udržuje štandardný atmosferický tlak, aby sa predišlo výškovej chorobe. Sklá okien sú špeciálne upravené na ochranu pre UV žiarením vysokohorského slnka. Na trati nájdeme aj niekoľko ďalších železničných zaujímavostí spojených s nadmorskou výškou, napríklad najvyššie položenú železničnú stanicu planéty Tchang-ku-la (5 068 m n. m.) a najvyšší tunel Feng-chuo-šan (4 905 m n. m.).



Najstrmšia železnica v Európe: trať z Flämu do Myrdalu v Nórsku

Zajímalo by vás, ako strmú dráhu môže prekonať vlak s normálnym rozchodom a bez pomoci ozubnice? Európskeho rekordmana nájdeme v Nórsku, na severozápadnom fjordovom pobreží, kde vo výške iba 2 m.n.m. leží mestečko Fläm. Odtiaľ, z výbežku najdlhšieho nórskeho fjordu Sognefjord vedie 20-kilometrová železničná trať do mestečka Myrdal s nadmorskou výškou 866 m n. m. Vďaka svojmu maximálnemu sklonu 5,5 % patrí tato trať medzi najstrmšie dráhy s normálnym rozchodom na svete. Bezpečnosť v prudkom sklone zaisťuje mimo iného 5 nezávislých brzdových okruhov. V súčasnosti slúži železnica vedúca cez krásnu prírodu iba ako turistická atrakcia. Počas hodinovej cesty môžu turisti vidieť okrem tunelov, riečne údolia i vodopád Kjosfossen.



Cesta za Čingischánom

Cesta vlakom z Moskvy do Pekingu vedie cez stepi a hory Strednej Ázie. Cestujúci majú možnosť vidieť najvyťaženejšie kazašské mesto Alma-Ata, Taškent, hlavné mesto Uzbekistanu či ďalšie legendárne mestá ako napríklad Aškabad, hlavné mesto Turkménska či Xi´an s terakotovou armádou.

autor: redakčná rada

ŽIVOT V AUSTRÁLII
JE SPLNENÝ SEN I VÝZVA ZÁROVEŇ

Každoročne odchádza zo Slovenska množstvo mladých ľudí, ktorí túžia zažiť život v teplých, slnkom zaliatych a zaujímavých krajinách so zaujímavými pracovnými príležitosťami. Slováci žijúci v zahraničí sa snažia hneď od svojho príchodu do novej krajiny spoznať krajinu čo najviac. Jedným z mladých Slovákov, ktorý si pre svoj život vybral práve Austráliu je aj východniar Henrich Varga, ktorý po viacerých skúsenostiach v medzinárodných firmách dnes pracuje na jednom z austrálskych ministerstiev.



Počas šiestich rokov u protinožcov sa Henrichovi podarilo precestovať takmer celý kontinent a najazdiť autom viac ako 20 000 km, no stále nachádza cestovateľské výzvy. Ako sám hovorí, „Austrália je nádherná a rozľahlá krajina. Toho, že má svoje prírodné i človekom vytvorené krásy som si bol vedomý už pred príchodom. Tento kontinent poskytuje turistom i domácim mnoho zážitkov.“ Lákadlom sú najmä dažďové pralesy s tropickou klímou, pobrežie obklopené menšími ostrovmi, útesmi, ale najmä piesočnatými plážami s priezračnou vodou. Zaujímavosťou je taktiež nekonečne rozľahlá červená zem s púštnym podnebím v centre Austrálie, kde počas roka zaprší len zopár dní a v zime (teda počas európskeho leta) si tu pokojne môžete zalyžovať na prírodnom snehu, a to necelých 6-7 hodín autom južne od Sydney.

Pobrežie Nového Južného Walesu je miestom, o ktorom mnohí snívajú, no Henrich ho vďaka tomu, že žije v Sydney veľmi dobre pozná. Okrem tejto oblasti, ktorú má na skok od domu nadšene objavuje aj iné zákutia ostrova. „Nezabudnuteľným zážitkom bol Veľký bariérový útes v Queenslande, kde som si zaplával obklopený všelijakými morskými krásami, zažil som na vlastnej koži dažďový prales severne od Cairns, kde sme naživo videli vtáky „cassowary” vo voľnej prírode. Spomínam si tiež na Veľkú oceánsku cestu pobrežím Viktórie, kde som bol spolu s mamou a sestrou.“

Pre oko cestovateľov sú zaujímavými aj vinárne či prírodné úkazy v Južnej Austrálii. Túto lokalitu si Henrich i mnohí zahraniční turisti veľmi obľúbili, „mojim najobľúbenejším vínom z tejto lokality je šumivé víno odrody Shiraz. Na pobreží Južnej Austrálie sme navštívili unikátnu farmu na ustrice. Najviac sa mi však páči odľahlý Outback, ktorý z centra zasahuje do všetkých štátov a teritórií Austrálie a kľudne sa vám môže stať, že počas celého dňa šoférovania budú kengury a emu vaši jediní spoločníci.“



Kvôli rozľahlosti jednotlivých odľahlých teritórií (Outback) je v dnešnej dobe hlavným dopravným prostriedkom auto. Veľmi populárne sú však aj železnice, ktoré spájajú južné (mesto Adelaide) a severné pobrežie (mesto Darwin) populárnym vlakom nazývaným „Ghan“. Je pomenovaný podľa afgánskych prisťahovalcov, ktorí sem priniesli ťavy na pomoc s prepravou produktov a prispeli tak k rozvoju odľahlých častí Austrálie. Domáci častokrát využívajú leteckú dopravu medzi Melbourne a Sydney. „Napríklad, riaditeľ v mojej predchádzajúcej práci, ktorý býva s rodinou v Queenslande, priletel každý pondelok do Sydney (1-hodinový let) a letel naspäť v piatok poobede.“

Populárnym dopravným prostriedkom sú v okolí Sydney taktiež loďky a „ferry“, ktoré spájajú severné pobrežie s prístavom a mnoho ľudí takto cestuje denne do práce. „Pravdupovediac, vlakom som toho zatiaľ veľa neprecestoval a využívam iba vlak/metro v rámci mesta. Určite by som však rád zažil už spomínaný Ghan alebo Indian – Pacific, ktoré spájajú východ (Sydney) so západom (Perth).”



Aj Austráliu, rovnako ako celý zvyšok sveta zasiahla v posledných mesiacoch pandémia koronavírusu, no domáci sa počas nej tešili a z pozitívnych inovácií, ktoré priniesla. „Momentálne pracujem vo verejnej správe a bola mi umožnená práca z domu. Naša vláda ako aj Ministerstvo zákazníckej podpory je maximálne inovatívne a denne prichádza s novými smart projektami, ktoré zavádzame. Takmer všetko u nás prechádza do elektronickej formy, napríklad rôzne passy, dokumenty aj poukážky pre lokálne podniky. Všetko sa snažíme maximálne digitalizovať. V Austrálii žijem už šiesty rok a vlani mi bolo udelené občianstvo, takže sa v Austrálii cítim viac a viac ako doma. Každý deň sa tu stretávam s novými výzvami, čo je na tunajšom živote krásne. Domov mi chýba a to najmä teraz cez sviatky, no Austrália s tým, čo mi v živote ponúka, sa pre mňa stala druhým domovom.“

Moje výlety si môžete pozrieť na www.henrichvarga.com.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová

Slovenka žijúca vo Francúzsku

AKO VYZDVIHNÚŤ SVOJU OSOBNOSŤ A SEBAVEDOMIE VĎAKA TRIKOM FRANCÚZOK



Sympatická Košičanka Janka žije v romantickom Francúzsku už niekoľko rokov. O svojej láske k tejto krajine, k jej kultúre a móde píše v úspešnom blogu stylovoblecena.com. Jej poslaním je pomáhať ženám cítiť sa skvelo a príťažlivo vo svojom oblečení každý deň. V rozhovore nám Janka prezradila viaceré módne tipy Francúzok a odhalila tajomstvo ich jedinečnosti vo svete módy.

Láska na prvý pohľad

Cestovanie milujem už od malička. S rodičmi sme chodievali každé leto k moru, najčastejšie do Talianska a Chorvátska. Už ako 6-ročná som vyhlásila, že keď vyrastiem budem bývať niekde na juhu pri mori. Na gymnáziu sa mi naskytla možnosť študovať francúzsky jazyk (nemčina má nikdy nelákala) a taliančina nebola v ponuke. Francúzština mi vôbec nepripadala ťažká. Keď človek robí čo ho baví, ide to samo. Na moje šestnáste narodeniny ma rodičia vzali do Paríža. Toto mesto ma očarilo svojou históriou a luxusom už od prvej chvíle. Pamätám sa ako som prechádzala okolo starých parížskych bytov s obrovskými okenicami pri katedrále Notre Dame a v duchu som vyslovila myšlienku, že raz by som tu chcela žiť. Po maturite som mala možnosť vycestovať na juh Francúzska ako aupair a okúsiť pravý južanský život. Keď som sa vrátila po troch mesiacoch domov, aby som nastúpila na Prešovskú univerzitu, uvedomila som si, že moje srdce ostalo vo Francúzsku. Po necelom mesiaci štúdia tlmočníctva som to na univerzite vzdala, zbalila sa do jedného kufra a kúpila si jednosmernú letenku do Nice. Vtedy som však netušila, že cesta za mojím snom bude ešte poriadne dlhá…

Francúzi si život jednoducho užívajú

Milujem slobodu a spontánnosť Francúzov. Je to národ, ktorý si vie užívať život a nič neriešiť. Francúzi nemajú problém sa zasmiať aj na vlastný účet. Ich život nie je nalinajkovaný, väčšinou nič dopredu neplánujú, žijú spontánne. Mladí ľudia nežijú pre hypotéky, ale pre kultúru. Je pravda, že Francúzi radi štrajkujú, niekedy pre dobrú vec inokedy len tak, aby zachovali ich tradíciu „večne nespokojného národa“. No ak ich spoznáte lepšie, zistíte, že opak je pravdou. Je to veľmi mierumilovný národ, otvorený všetkým kultúram a národnostiam. Keď som odchádzala z domu, všetci mi hovorili, že Francúzi ma

medzi seba nikdy neprijmu a dajú mi pocítiť odkiaľ som prišla, to sa však nikdy nestalo - práve naopak vždy mi podali pomocnú ruku a prijali s otvorenou náručou.

Slovenská verzus francúzska móda

Môj pobyt v Paríži ma zmenil nielen v obliekaní, ale v prvom rade ma naučil veriť si a nemať strach z nových vecí. Kultúra, umenie a móda na vás dýcha na každom kroku. Počas vysokoškolského štúdia, som často počas večerov strážila deti v luxusných štvrtiach Paríža. Milovala som listovanie v módnych časopisoch a obdivovala outfity Parížaniek, ktoré sa chystali do opery či na firemný večierok. Parížanky ma naučili jednu základnú vec: nakupovať menej, ale kvalitnejšie. Francúzske ženy, nemajú rady vychýrené značkové veci, ako si to možno mnohé ženy myslia. Ony milujú kvalitu. Šatník Parížanky nie je veľký a prepchatý kúskami z veľkých obchodných reťazcov, je premyslený a kreatívny. Francúzska žena podporí skôr malého podnikateľa, ako nejakú veľkú značku.

Základný rozdiel medzi obliekaním sa Sloveniek a Francúzok je určite v kvalite. My Slovenky máme tendenciu kúpiť si dvoje rovnakých nohavíc len preto, že sú v akcii. Francúzske ženy si poriadne premyslia každú jednu kúpu oblečenia, sú minimalistky. Slovenská žena si nakúpi ,,u číňana“ za 100 eur nohavice, blúzku, sveter a kabát možno aj za cenu toho, že po pár vypraní oblečenie stratí formu a farbu. Francúzka vyjde z butiku s perfektnými 100-eurovými džínsami, ktoré jej vydržia minimálne 5 rokov. Ďalší problém nás Sloveniek je to, že často nevieme kombinovať farebné oblečenie alebo vzory medzi sebou. Buď to preženieme a vyzeráme výstredne alebo ostaneme v našej starej klasike.



Blog o móde aj sebavedomí

Môžem povedať, že mi Paríž kompletne zmenil môj štýl obliekania a dodal sebavedomie, ktoré mi chýbalo. Zistila som, že oblečenie má veľkú moc zmeniť to ako sa cítime a čo vyžarujeme navonok. Druhí ľudia nás posudzujú na základe toho ako vyzeráme a tejto mienke postupne začíname veriť aj my samotné. Je to taký malý začarovaný kruh, ktorý nám buď sebavedomie dodá alebo vezme. Keď som si uvedomila akú silu má oblečenie na mne samotnej, chcela som túto myšlienku šíriť ďalej a pomôcť iným ženám nájsť cestu ku ich ženskosti a nadobudnúť tak stratené sebavedomie. Mojím cieľom nikdy nebolo prezentovať rôzne módne značky a dostávať za to peniaze alebo vzorky. Články a videá, ktoré publikujem, píšem vo voľnom čase a chcem ich venovať všetkým ženám, bez ohľadu na ich vek, stavbu tela či ich životný štýl.

Jeseň a jar Francúzky priam zbožňujú

Na Slovensku je počas zimy trendom netradičná kombinácia krátkych tričiek, kraťasov, vysokých čižiem a veľkých búnd. Toto vnímam ako bezhlavé kopírovanie outfitov, ktoré vidíme na celebritách alebo modelkách na instagrame. Jednoducho to môže skončiť ako pohroma. Nie každá žena si môže dovoliť tričko nad pupok či kraťasy do polovice stehien.

„Štýl nie je niečo s čím sa narodíme, pre štýl musíme mať cit.“

Dobrou správou je, že tak ako sa vieme naučiť bicyklovať, vieme sa naučiť obliekať vkusne a štýlovo. Pravá Francúzka má vytvorený šatník na mieru, čo znamená v prvom rade, že oblečenie si kupuje podľa typu postavy a nie podľa toho čo vidí na sociálnych sieťach. Na jar a na jeseň Francúzky nosia namiesto hrubých kabátov obľúbený trench-coat s kotníkovými čižmami, a tenkými vzorovanými pančuškami. Základným prvkom je takisto rifľová sukňa či bavlnené šaty. Čo sa týka módnych doplnkov, k tomuto ročnému obdobiu sa mi spája automaticky farebná hodvábna šatka do krku a maxi slnečné okuliare.

Štýlová aj počas chladných dní

Francúzky si vedia zachovať štýl aj v zime. Nie je to len o strihu a farbe oblečenia, ale hlavne o látkach. A opäť sme pri kvalite. Ak si kúpite sveter, ktoré zloženie tvorí 60% polyester, 30% acryl a iba 10% vlna, môžete si byť istí, že vás takýto sveter nezahreje. Francúzky majú možno v ich šatníku dva kašmírové svetre a jeden vlnený, no vystačia si s nimi celú zimu. To isté platí o nohaviciach. Celé detstvo a dospievanie som prežila so silonkami pod nohavicami a napriek tomu mi bola stále zima. Už dlhé roky silonky nenosím, stačia mi jedny poriadne hrubé džínsy alebo vlnené nohavice s koženými čižmami, ktoré neprepustia chlad tak ako koženkové či látkové. Ak teplota klesne pod nulu, oblečiem si kašmírové pančušky, či vysoké vlnené ponožky, ktoré ma rýchlo zahrejú.

Slovenky sa niekedy v zime uchyľujú k obrovským hrubým vetrovkám, vyťahaným svetrom či vrstveniu a obľúbeným obrovským šálom. Ach jaj (smiech)! Toto je kombinácia, ktorá definitívne zabíja ženský pôvab, o štýle nehovoriac. Veľmi dobre to poznám, pretože som zimomrivý typ ženy, ktorá 10 mesiacov v roku spí v ponožkách. Veľmi dlho som bola milovníčkou veľkých páperových vetroviek po kolená, brat ma vždy nazýval farebnou guľou. Problém týchto búnd je ten, že zbytočne pridajú objem ženskej siluete a ťažko sa nosia ku elegantnému oblečeniu. Hrubé šály a štóly sú stále v móde, samozrejme za dvoch podmienok: prvá, ak nie sú od žmolkov a druhá, ak ich nenosíme v kombinácii s hrubou vetrovkou, ale len ležérne prehodené na elegantnom kabáte. Napokon, vyťahané svetre sú najväčším nepriateľom ženskej krásy a sebavedomia, automaticky nás zaškatuľkujú do kategórie „šedá myška“. Napokon vrstvenie je fajn, ak vieme aké látky a strihy môžeme medzi sebou vrstviť.

Móda nie sú len šaty

Nielen správny výber šiat ale aj doplnkov, makeup a účes dotvárajú celkový look. Mám veľa tipov pre Slovensky, ale ak by som mala vybrať len jeden, tak je to určite červený rúž, ktorý dokáže urobiť hotové zázraky! Ak som pozvaná von a nechce sa mi vymýšľať komplikovaný outfit, siahnem po mojich perfektných skinny džínsoch, romantickej čipkovanej blúzke a tmavomodrom saku. Červený rúž na perách dodá tomuto kvázi klasickému outfitu ženskosť a zmyselnosť. Samozrejme, na mojom blogu učím ženy, aby nezabúdali na módne doplnky, ktoré sú neodmysliteľnou súčasťou každého outfitu. Sú to práve ony, ktoré robia naše outfity kreatívne a nadčasové. Treba si však dať pozor na lacnú bižutériu, ošúchané prstene či začernené retiazky nie sú nosené a Francúzky ich považujú za „faux-pas“!

Ak sa chcete dozvedieť viac o Janke a o jej tipoch pre váš šatník, navštívte jej blog: **stylovoblecena.com** alebo FB **Jana Stylovoblecena Diam**.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová



zdroj: www.insider.com

ZIMNÉ LETY POHĽADOM Z KABÍNY

Rozhovor s Lukášom Ligártom, pilotom a bývalým stevardom viacerých medzinárodných aerolínií

Cestovanie v zime má svoje čaro nielen na zemi, ale aj vo vzduchu. Letieť ponad zasnežené pohoria, sledovať snehové mračná z blízkosti pár metrov a to všetko zavŕšené radosťou pristáť v cieľovej destinácii kde je +30°C. Lietanie v zime obľubujú mnohí Slováci, dovolenkári i turisti. My sme sa rozhodli porozprávať o lietaní v chladnom období s mladým mužom, ktorý dohliada na bezpečnosť v civilnom letectve, Lukášom Ligártom.

Mnoho mladých Slovákov, mužov i žien, sníva o práci stevarda v leteckých spoločnostiach. Ako si sa dostal k práci stevarda ty, Lukáš? Bol to tvoj sen alebo ťa k lietaniu priviedla náhoda?

Letectvu som sa začal intenzívnejšie venovať počas štúdia na univerzite. Práve v tom čase prišla možnosť privyrobiť si ako stevard cez letnú dovolenkovú sezónu. Tak som spojil príjemné s užitočným, načerpal cenné skúsenosti a získal nový pohľad na dianie v letectve. Po tretej takto strávenej letnej sezóne a promóciách som si povedal, že by som chcel lietať ako stevard aj celoročne.

Práca na pozícii stevarda v leteckom odvetví si vyžaduje mnoho od kandidátov, ktorí o ňu majú záujem. Čo si musel spĺňať a akými kurzmi, či školeniami si musel prejsť?

Cesta za tým aby som sa stal stevardom bola pomerne náročná. Na začiatku bol test z anglického jazyka a všeobecných vedomostí, následne pracovný pohovor. Na úspešných kandidátov potom čakal 6-týždňový intenzívny prípravný kurz s kurzom prvej pomoci, nácvik núdzových situácií, zoznamovacie lety a záverečné preskúšanie.

Začiatky v práci niekoľko kilometrov nad zemou museli byť veľmi zaujímavé. Aký bol tvoj prvý let? Do akých krajín ťa postupne počas rokov táto práca zaviedla?

Na svoj prvý let si pamätám veľmi dobre. Bol to nočný let do Turecka, mal som super posádku a aj pasažieri boli v pohode. Počas pristátia som mal možnosť sedieť v kokpite, čo som si veľmi užil. Vďaka tejto práci človek naozaj precestuje svet. Navštívil som rôzne prímorské letoviská v Európe, aj mimo nej, samozrejme, nie všade sme ostávali na noc, teda som mal na pobyt v krajine pár hodín. O to viac som sa tešil, keď som mohol niekde ostať na dlhšie a niečo nové vidieť. Najzaujímavejšie krajiny, ktoré som mal možnosť vidieť vďaka mojej práci boli Kapverdské ostrovy, Kanárske ostrovy, Kosovo, Izrael, Čile, Haiti, Kuba, Maroko, Gibraltár a napríklad aj Turecko.

Slováci lietajú vďaka cenovo dostupným letenkám čoraz viac a najmä počas celého roka. Je lietanie v zime iné ako

lietanie počas leta?

Skôr by som to rozdelil na lietanie cez sezónu a mimo nej. V sezóne sú lietadla plnšie a je aj viac letov. Cestujúci má väčšiu flexibilitu v plánovaní svojej cesty. V zime sa mnohí boja lietať kvôli tomu, že často v médiách počúvajú o meškaniach či odrieknutí letu z dôvodu snehových víchric či búrok. Je to tak. Meškanie v zime často spôsobujú vrtochy počasia, ktorými sú nielen sneh, ale aj hmla, snehové búrky či odmrazovania lietadla. V lete je časový sklz odletu zapríčinený hlavne preplneným vzdušným priestorom cez dovolenkové mesiace, búrkami alebo komplikáciami s vybavením cestujúcich. Teda v lietaní z hľadiska komfortu, odletov a meškaní pre mňa ako stevarda rozdiel medzi letom a zimou nebol.

Stevardi sú vďaka svojej práci maximálne scestovaní a lietanie milujú aj mimo práce. Do akej krajiny najradšej lietaš keď teploty na Slovensku začínajú klesať?

Myslím si, že nebude žiadne prekvapenie, keď poviem, že s klesajúcou teplotou u nás sa zameriavam na letenky do krajín, kde je o trochu teplejšie ako u nás. V chladných mesiacoch dobre padne ísť na pár dní nasávať prímorskú atmosféru slnečných dní niekam do Grécka, Španielska či Talianska. Lety tam trvajú 2-3 hodinky a cenám leteniek sa len veľmi ťažko odoláva.

Posledné roky zažívame netradičné obdobie plné obmedzení, ktoré sa nevyhli ani doprave. Ako sa zmenilo lietanie od nástupu Covidu?



Som veľmi rád, že sa po dlhej pauze lietadlá vrátili späť na oblohu a môžeme tak navštevovať miesta, ktoré chceme. Samozrejme, za určitých podmienok. Treba počítať s tým, že krajiny majú odlišné podmienky vstupu. Niektoré vyžadujú registráciu v predstihu, v deň odletu už môže byť na papierovačky neskoro. Vlastné covid formuláre môžu vyžadovať aj hotely. Naplánovať si treba tiež väčšiu časovú rezervu spôsobenú kontrolami covid formulárov, certifikátov či testov pred aj po lete. Môžem povedať, že lietanie sa nezmenilo. Len sa stalo viac papierovým a formulárovým.



Dnešné opatrenia sú maximálne prísne. Lieta menej ľudí alebo si to ani nepocítil?

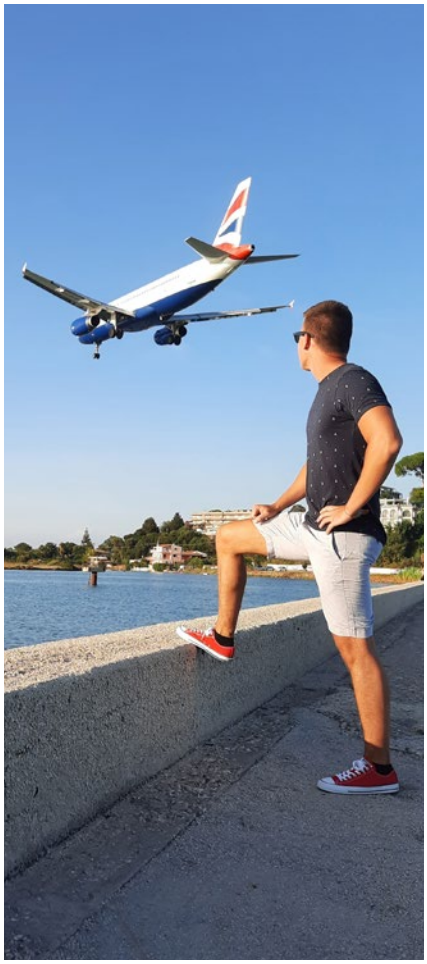
Záleží od destinácie, ale vo všeobecnosti celosvetovo platí, že cestuje menej turistov. Mne to napríklad vyhovuje, aspoň sa nemusím tlačiť v dave ľudí. Viacero ľudí okolo mňa to pociťuje rovnako a cestovanie si teraz trošku viac (z hľadiska nepreplnenia lietadla) užívajú.



Ľudia trávia voľný čas turistikou či maľovaním alebo čítaním. Tvojím koníčkom je lietanie, a keď akurát nepracuješ vo veľkých lietadlách, si súkromným pilotom. Vnímaš to ako posilnenie pocitu voľnosti v oblakoch?

Áno je to tak, som súkromným pilotom. Prinieslo mi to okrem spomínaného pocitu voľnosti aj kontrolu nad situáciou. V tejto ťažkej dobe je takéto lietanie bezpečnejšie, keďže neletím s desiatkami ľudí na palube. Verím však, že sa celá situácia čoskoro zlepší a všetci si budeme môcť krásu sveta užívať naplno.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová





Vlakom po strede a severe Európy

JAKUB KAROLA


AUTOBUS V TUNELI LA MANCHE


IC VLAK AMSTERDAM - KODAŇ


ŠVAJČIARSKO PONTRESINA RÄTISCHEBAHN


LONDÝN KING'S CROSS HALA


KVETINOVÝ KOBEREC KODAŇ

Dnes si šéfom technického úseku v našej firme. Ako si sa dostal k železničnej doprave?

Bola to v podstate náhoda. Odjakživa ma to ťahalo k doprave všeobecne a starý otec bol dlhoročný zamestnanec humenského rušňového depa. Avšak kým som chodil na gymnázium, nebol som konkrétne rozhodnutý čo ďalej, keďže som mal okrem dopravy viacero voľnočasových záujmov. Definitívne sa to zlomilo pri výbere vysokej školy. Kebyže si vtedy nepoviem "veď čo, skúsim železnicu, bude sranda", tak je dosť možné, že by dnes bol zo mňa ITčkár.

Vlaky máš rád a v súkromí nimi aj veľmi veľa cestuješ. Ktoré krajiny sa ti podarilo vlakom navštíviť?

Cesta po Európe s lístkom InterRail je zážitok na celý život. Vďaka nemu som spolu s manželkou navštívil Česko, Nemecko, Dánsko, Švédsko, Holandsko, Belgicko, Veľkú Britániu, Francúzsko, Švajčiarsko, Rakúsko, Taliansko, Maďarsko a Poľsko.

Keď cestuješ vo vlakoch iných spoločností, v iných štátoch vnímaš vlaky z „profesionálneho uhla pohľadu" alebo si cestu maximálne užívaš a kocháš sa výhľadmi?

Do doby než som sa zamestnal medzi profesionálmi som to bral viac ako bežný nadšený cestujúci, resp. nadšený fanúšik. Odkedy pracujem medzi železničiarmi, tak sa ten pohľad samozrejme otočil smerom k profesionálnemu, ale stále si cestu dokážem vychutnať aj nezaťažený profesionálnym pohľadom. Zatiaľ :)

Precestoval si viaceré krajiny Európy. Líšia sa vlaky a železnice od našich slovenských napríklad v oblasti Holandska, Belgicka, Francúzska a dajme tomu aj Spojeného kráľovstva? Ak áno, v čom?

Aj keď sa profesionálne nezaujatému človeku môže zdať, že železnica je všade "na jedno kopyto," určite tomu tak nie je. Každá jedna krajina má svoje špecifiká trhu železničnej dopravy, spôsob usporiadania štátu, regulačného orgánu, správcu infraštruktúry a dopravcov, niekde je trh liberalizovaný viac, niekde menej, je to veľmi

ťažké porovnávať takto globálne. Z pohľadu cestujúceho som však určité rozličnosti určite vnímal. Okrem faktu, že v Británii sa "jazdí" vľavo aj na železnici, sú značné rozdiely aj v komforte pre cestujúceho. Rád používam ako "negatívny" príklad práve Belgicko. Neviem, či som mal práve smolu alebo to bol v tom čase bežný štandard (skôr sa prikláňam k druhej možnosti), ale IC vlak medzi Amsterdamom a Bruselom, kde by človek očakával takú štandardnú vybavenosť na akú sme zvyknutí zo "stredoeurópskych" vlakov, bol pre cestujúceho vybavený ešte menej ako osobný vlak do Čiernej nad Tisou, a to je už čo povedať. Žiadne zásuvky, žiadne wifi, žiadny infosystém, žiadny servis či reštauračný vozeň, dokonca žiadne závesy či rolety na oknách, prosto až na klimatizáciu a sedačky hodné 90.-tych rokov vôbec nič. Našťastie to trvalo len dve hodiny. :)

Ktorá vlaková stanica sa ti na tvojich cestách najviac páčila?

Veľmi ťažká otázka. Iste existuje mnoho majestátnych železničných staníc s krásnymi budovami efektne zapracovanými do intravilánu mesta. Avšak mne osobne najviac po technickej a konštrukčnej stránke učarovala stanica Berlín Hauptbahnhof, no mal som mimoriadny pocit aj keď som stál v strede londýnskej stanice King's Cross.

Máš za sebou mnoho ciest po svete. Ktorá cesta bola pre teba najzaujímavejšia, a ktorú považuješ za najhoršiu po tej z Amsterdamu do Bruselu?

Popíšem Vám druhú najhoršiu cestu môjho života: Sobota ráno. Presúvali sme sa z hotela v centre Bruselu na stanicu Brusel-Midi. Cieľom bolo mesto Milton Keynes vo Veľkej Británii. V infocentre spoločnosti Eurostar nás pani informovala, že najbližšie voľné miesta na vlak do Londýna sú až v pondelok o šiestej ráno. Tak si vravím, čo teraz? Skúšali sme preveriť trasu cez Calais - Dover. Nevychádzalo to a najskorší možný príchod trajektom do Doveru bol až takmer o jednej ráno. Napadlo mi skúsiť autobusy, našťastie úspešne. O 13:30 už dvaja vysmiati černosi preberali naše kufre a "veľmi šetrne" ich nakladali do zadnej časti autobusu manévrom, ktorý pripomínal olympijskú disciplínu vrh guľou. Po niečo vyše piatich hodinách sme vystúpili na stanici London Victoria a zostával posledný asi 90-kilometrový úsek do Milton Keynes. Za normálnych okolností by to nebol najmenší problém, presun metrom na stanicu Euston a odtiaľ priamym vlakom do Milton Keynes Central. Lenže, to by v Británii nesmel byť predĺžený víkend, na ktorý sa v Británii sústreďujú výluky. A keď myslím výluky, tak poriadne! Na 3 dni sa zatvorila komplet celá železničná stanica aj s priľahlými traťami a opravy sa robili 24 hodín denne non-stop, 3 dni vkuse, aby v pondelok ráno o 4:00 mohli vlaky opäť riadne premávať. Takže sme absolvovali ešte dva a pol hodinovú zachádzku vlakom Thameslink cez Bedford a malým dedinským motoráčikom cez Bletchley. Bola to nekonečná jazda.
Čo sa týka najzaujímavejšej cesty, tak tou bola cesta cez Alpy z talianskeho Tirana do švačiarskeho St. Moritz v otvorenom vyhliadkovom vozni. Tie výhľady a pocity, to sa nedá ani opísať. To treba jednoducho zažiť.

Je ešte nejaká krajina alebo železnica, ktorú by si chcel navštíviť?

Určite by som chcel viac precestovať krajiny, do ktorých som sa už "pozrel" ako je Veľká Británia či Švédsko. Z krajín železníc, kde som ešte nebol je taký reálny cieľ Nórsko a ultimátny cieľ Nový Zéland (áno, aj tam majú vlaky. :)

Cestovanie vlakom je samozrejme aj o občerstvení. Ako vnímaš európske reštauračné služby vo vozňoch, ktoré si vyskúšal? Máš chorobu z povolania a keď cestuješ musíš skočiť do reštauračného či ubytovacieho vozňa?

Dovolím si tvrdiť, že do vlakov čím ďalej tým viac preniká model leteckého cateringu a služba ako taká sa čím ďalej tým viac unifikuje. Deje sa to predovšetkým z dôvodu vyváženosti medzi službou pre cestujúceho a ekonomickými dopadmi, nakoľko v dnešnej dobe voziť "prázdnych" 50 ton, kde sa nedeje nič iné len sa poskytuje catering, je pre mnohé spoločnosti luxus, ktorý si nemôžu dovoliť. Zároveň sa rapídne zrýchľujú cestovné časy a tak trasa, ktorá kedysi trvala 8-9 hodín, dnes trvá 4-5 hodín. Tým pádom sa skracuje čas, ktorý má poskytovateľ služby k dispozícii a zároveň klesá dopyt zo strany cestujúceho, nakoľko, čím menej cesta trvá, tým menej toho so sebou na ceste potrebuje. Aj preto cateringové služby vo vlaku už nie sú o tom "klepaní čerstvého rezňa" v kuchyni reštauračného vozňa a aj keď sa to mnohým cestujúcim, ktorí sú na to zvyknutí, nepáči, je to trend, ktorý pomaly preniká aj k nám. Čo sa týka mňa, ja osobne som zástancom toho, že vyskúšať treba všetko. Takže áno, rád si zájdem do reštauračného vozňa či vlakového bistra a niečo ochutnám a inšpirujem sa nápadmi, ktoré by sa dali preniesť aj do našej práce.

Máš krásnu rodinku, vedieš aj svojho syna k láske k vlakom?

Ďakujem. Je to podľa mňa cit, s ktorým sa človek musí narodiť a zdá sa, že syn to po nás oboch zdedil. Ale sám podľa seba viem, že v živote sa tieto záujmy postupne vyvíjajú a tak ho určite nebudeme brzdiť v rozlete, nech si vyberie akýkoľvek profesný odbor.

autor: Mgr. Alžbeta Gajdošová Keruľová



ALPY, VYHLIADKOVÝ VLAK TIRANO - ST MORITZ

Rušný rok 2021 na Stanici Košice

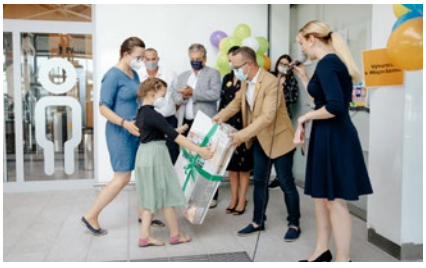
Modernejšia a akčnejšia. Takto vnímajú košickú stanicu cestujúci vďaka úspešným projektom v roku 2021, ktorých bolo napriek viacerým opatreniam neúrekom.

Veľká letná súťaž

V letných mesiacoch zažili cestujúci s košickou železničnou stanicou zaujímavé súťažné dobrodružstvo. Od júla do konca augusta súťažiaci tipovali, koľko fliaš značky Domovina bolo ukrytých v 360° fotografii stanice. V tejto VEĽKEJ LETNEJ SÚŤAŽI stanica zaevidovala takmer 1000 tipov, ktoré boli zaradené do žrebovania o 10 hodnotných cien, medzi ktorými boli víkendový pobyt v Tatrách, zapožičanie motorového vozidla Citroen C3, víkend v karavane ako aj balíčky darčekov a poukážok.

161. výročie

Tohtoročné oslavy stanice v metropole východu sa niesli v duchu otvorenia projektu „Zelená stanica“. Pri príležitosti 161 rokov od prvého dňa, kedy budova stanice fungovala na tento účel, bolo pripravené v staničnej hale tanečné vystúpenie, ktoré prepojením folklóru, swingu a break dancu prepojilo odkaz minulosti s prítomnosťou a víziami stanice do budúcnosti. To, ako si deti a mládež predstavujú košickú stanicu v budúcnosti, ukázali malí umelci vo výtvarnej súťaži. Klasické maľby farbičkami i digitálne kresby poukazovali na predstavu stanice plnej zelene, ktorá nesmie chýbať v žiadnom z moderných obchodných a stavebných konceptov. Vecné ceny si napokon odniesli dve šikovné dievčatá z okolia Margecian.



Welcome Point

Počas osláv 161. výročia bol slávnostne odhalený uvítací bod pre turistov, ktorí prichádzajú do Košíc práve vlakom. Dopravná brána do mesta tak dostala Welcome Point, ktorý je súčasťou európskych i svetových staníc či letísk. Odhalením Welcome Pointu predstaviteľmi stanice za asistencie malých hasičov Krtkov z Margecian, slávnostne otvoril tím Stanice Košice myšlienku projektu „Zelená stanica“.

Connecting Europe Express v Košiciach

Rok 2021 bol v Európe rokom železníc. Vyhlásila ho Európska komisia s cieľom podporiť a spropagovať osobnú a nákladnú železničnú dopravu v Európe. Pri tejto príležitosti vyrazil zo železničnej stanice Lisabon 2. septembra 2021 špeciálny vlak Connecting Europe Express.
Po absolvovaní balkánskej etapy svojej cesty si špeciálny vlak Európskej komisie, venovaný Európskemu roku železníc nesúci názov Connecting Europe Express, nasmeroval cestu na Slovensko. Okrem zastávky v Bratislave európsky vlak privítali slávnostným programom aj Košičania.

Biela noc

Biela noc, prestížny medzinárodný umelecký projekt, priblížil aj uplynulý rok verejnosti súčasné formy umenia ako aj netradičné, nepoznané a významné miesta európskych metropol. Jednou z nich sa stali opäť aj Košice. Okrem svetelných diel umiestnených v mestských budovách bolo na košickú železničnú stanicu dané neprehliadnuteľné, no krehko pôsobiace dielo Afloat. Vzniklo ako súčasť medzinárodného projektu EMIA – Empatia v umení, za ktorým vďaka grantovej podpore EHP stojí Fakulta architektúry a dizajnu STU v Bratislave. Projekt zahŕňa 6 základných aktivít, vrátane kategórie „efemérna architektúra“, ktorej cieľom bolo vytvorenie putovného umeleckého diela. Vznikla tak monumentálna vzdušná inštalácia, ktorá prezentuje ľudskú molekulu, empatiu.



Medzinárodný maratón mieru

Tento rok sa najstaršieho maratónu v Európe zúčastnili opäť aj zástupcovia Stanice Košice spolu s kolegami z WAGON SLOVAKIA KOŠICE, ktorí sa na štart Minimaratónu postavili v počte 18 bežcov. Team vedený generálnym manažérom spoločnosti vybehol na trať dlhú 3,5km spolu so stovkami nadšených bežcov.

Zástupcovia stanice na výstave v Miláne a v Kolíne

Manažéri z tímu Stanice Košice sa tento rok zúčastnili viacerých výstav, na ktorých čerpali nové nápady pre inovácie na železničnej stanici. V uplynulom štvrťroku sa zúčastnili na potravinárskom veľtrhu ANUGA v Kolíne ako aj gastro veľtrhu Host Miláno v Taliansku.

Adventný kalendár

Stanica Košice sa tento rok rozhodla poďakovať svojim zákazníkom za ich podporu staničných prevádzok počas uplynulého roku formou zľavového Adventného kalendára. Každý deň, od 1. decembra až do Vianoc priniesli takmer všetky prevádzky pre zákazníkov špeciálnu zľavu či darček. Mnohí cestovatelia sa tešili z kávy zadarmo, zo zliav na burgre a tí, ktorí si potrebovali pri cestovaní nakúpiť vianočné darčeky, boli nadšení z malých darčekov k nákupom alebo zo štedrých zliav.

Stanica Košice už teraz pre svojich zákazníkov chystá viaceré zaujímavé a špeciálne akcie, ktoré ešte viac spríjemnia čas cestujúcich strávený na košickej stanici.

autor: redakčná rada



STANICA
KOŠICE



Naši partneri

Bistro · Mini POTRAVINY · PNSKA · ZÁLOŽŇA · SLOVENSKÁ sporiteľňa · teta · Pinky Club bijouterie & cosmetics

APOTHEKA LEKÁREŇ · VICTOR · LIDL · KALKEN ZMENÁREŇ - EXCHANGE · ARKA · KADERNÍCTVO GOLD L'ORÉAL PARIS

SLOVENSKÁ MÄSIAREŇ · flying tiger copenhagen · mobilonline.sk · KNIHY PRE KAŽDÉHO tvoja sieť knihkupectiev · MACAO bitcoin · POKUROKAFÉ · PEPCO

Food Park · INTERBUS KOŠICE · Starý Stanicový Pivovar · dm · NORMA POTREBY PRE DOMÁCNOSŤ · nike · PRESENT FOR YOU

stanicakosice · www.stanicakosice.sk · Stanica Košice



Učenie hrou s aplikáciou ZVEDAVO

Podporte detskú zvedavosť aplikáciou

Edukatívna aplikácia ZVEDAVO v sebe spája chuť spoznávať prírodu a objavovať nové možnosti digitálnych technológií. Projekt s rozšírenou realitou mapuje prírodné prostredie Lesoparku Furča v Košiciach a je určený pre deti, predškolákov i školákov, ich rodičov aj učiteľov.

Zistite viac o aplikácii Zvedavo

Aplikácia je dostupná

App Store Google Play



DEUTSCHE TELEKOM IT SOLUTIONS