

rok 2021 se kvapem blíží se svému konci. A opět nám přinesl pro mnohé z nás, krušné chvíle, jak v hromadné dopravě, tak v životě. Doufám proto, že jste tento rok prožili všichni ve zdraví, jak psychickém, tak fyzickém.

Novinkou tento rok v hromadné dopravě je, že konečně začala už dlouho očekávaná stavba, prodloužení tramvajové tratě z Barrandova do Slivence, která obsahuje dvě nové zastávky (Kaskády a Holyně) + konečná v úvratové podobě, na jejíž přípravu, Praha čekala dlouhých 14 let. Trať bude dočasně končit v Holyni, měřit bude zhruba jeden kilometr. Prodloužena do Holyně bude linka číslo 5. Dostavěna by měla být za deset měsíců. Přesný termín, kdy budou tramvaje jezdit až do Slivence, není zatím stanoven. Náklady jsou zhruba 170 milionů korun. Dopravní podnik loni v rámci oprav trati od Smíchovského nádraží na Barrandov také vybudoval napojení nové trati u barrandovské smyčky.

Dopravní podnik společně s magistrátem chystá ještě prodloužení tratě z Modřan na Libuš, jejíž stavba je v přípravě. V pokročilejší fázi je také stavba prodloužení tratě na Dědinu, a z Vinohradské na Václavské náměstí. Ze Senovážného náměstí do Opletalovy ulice se pokládají nové tramvajové koleje, z budoucím napojením na Václavské náměstí.

Závěrem bych Vám chtěl popřát do nového roku 2022, aby čarovná atmosféra Vánoc přetrvala a úspěchy příštího roku ať předstihnou roky minulé, a aby Vaše Vánoce byly plné štěstí, pohody, lásky, klidu. A v novém roce hodně štěstí, zdraví, osobních a pracovních úspěchů.

Tak Veselé Vánoce a Šťastný Nový rok 2022.
Za sekci TRAM – funkcionář OR - Jiří Pakosta



ZALOŽENÍ NOVÉ SEKCE



V letošním roce jsme v naší společnosti ARRIVA MORAVA a.s. založili sekci odborů Arriva-Bus-PV. Sídlíme v Prostějově a jsme zařazeni do Olomouckého regionu. Máme 17 členů. Předsedou je Michal Koleda a místopředsedou je Milan Pucek.

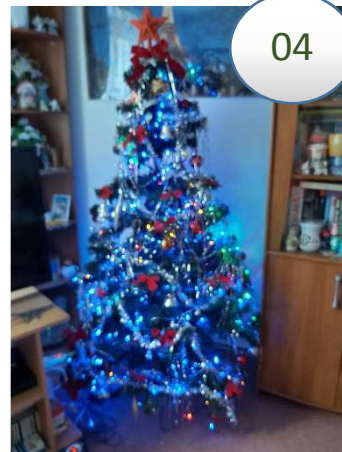
Těšíme se na spolupráci v rámci Odborové rady.

Do nového roku 2022 přejeme všem všechno nejlepší a hlavně hodně zdraví !

-MK-MP-

Vážené a milé kolegyňky, vážení a milí kolegové

Je to až k neuvěření, jak ten čas rychle utíká. Je to poměrně nedávno, co jsme připravovali vánoční číslo Motoláčku a dárečky s vánočním bonusem pro naše členy v minulém roce a už je to tady opět. Při výkonu mých služeb na tramvaji jsem si dle vánoční výzdoby, ať už na fasádách obchodních středisek, nebo ve výkladních skříních uvědomila, jak rychle a nezadržitelně se vánoční svátky blíží. V obchodech jej již nyní velký výběr vánočních dekorací, umělých vánočních stromečků, vánoční čokoládové kolekce i různé kazety s vánočním cukrovím. Pro nás, ženy, řidičky tramvaje a hospodyňky v jedné osobě, začne opět každoroční kolotoč. Vánoční úklid, nakupování surovin na pečení vánočního cukroví, následné pečení a zdobení, aby na vánočním stole vypadalo co nejpěkněji a byla radost se na něj podívat a chuť se zakousnout. Také vymýšlení vánočních dáreků pro naše blízké nám dá dost zabrat. Vždyť dárek má potěšit a udělat radost, a ne zklamaní, že obdarovaný dostal zase jen bačkory a ponožky. Z vlastní zkušenosti vím, jak je těžké, pro starší lidi vhodný a potěšující dárek vybrat, když všechno mají. Vlastně mnohým jedno chybí a to je zdraví. To je věc, kterou nelze koupit za žádné peníze, a všichni ho řadíme na první místo v našem životě. Vždyť, co jsou lidem platné peníze, když mají zdravotní potíže a často velice závažného charakteru. Naše služba řidičů tramvají bude velmi náročná. Cestující budou mít plné ruce tašek, budou nervózní, uspěchaní, prostě velmi konfliktní a pak stačí málo a malér je na světě. Velmi často pak dochází k hádkám a zbytečným stížnostem. Já vím, je mnohokrát velmi těžké udržet své emoce na uzdě, nevybouchnout, nehádat se s cestujícími, případně je neposlat do patřičných míst a tím se vyvarovat následným stížnostem. S výdejem vánočního bonusu proběhnou i volby funkcionářů naší organizace, kde jsem jedinou řidičkou



funkcionářkou. Jsou různá zasedání, kde je účast žen nutná a proto všechny členy prosím o jejich hlas, abych mohla na tyto jednání chodit a hájit naše zájmy. Předem všem voličům děkuji. Chtěla bych vám popřát šťastné a veselé prožití svátků vánočních, bohatého Ježíška a v Novém roce 2022 hodně zdraví, štěstí, pohody a lásky.

–VS–

Ve škodovce dojde v novém roce k navýšení oprav R5 a to dost výrazně.



Jsem zvědavý, jak k tomu zaměstnanci přistoupí, bude to hodně náročné pracovní i časově.

V podniku probíhá testování na Covid 19 - neočkovaných zaměstnanců- prozatím úspěšně a žádný nakažený nebyl. Doufám, že všichni zůstanou negativní a neohrozí to chod oprav full servisu v Praze i nadále.



S vedením firmy vyjednáváme dodatek ke KS a náš cíl je přidání do mezd nad úroveň inflace. Vzhledem k pandemické situaci probíhá jednání částečně on-line na PC.

Na závěr bych vám chtěl popřát hodně zdraví pohody a hodně pracovních i osobních úspěchů v novém roce.
Petr Holler

Odborová rada sdružení odborových organizací, fyzických i právnických osob, IČ: 05868408, v spolkového rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze v oddělu L, vložbo číslo 88001.
se sídlem Plzeňská 217/102, Praha 5, 150 00

Návrh KOLEKTIVNÍ SMLOUVY

3/2022 – 2/2023

KOLEKTIVNÍ SMLOUVA

uzavřená mezi

Bítešskou dopravní společností, spol. s r.o., IČ: 46962816, se sídlem: Vlkovská 334, 595 01 Velká Bíteš, zastoupenou Ing. Miloslavem Klimentem, ředitelem společnosti (dále jen zaměstnavatelem)

a

zaměstnanci společnosti, zastoupenými:

Odborovou radou, IČ: 05868408, se sídlem Plzeňská 217/102, 150 00 Praha 5, prezidentem Odborové rady Jiřím Zabloudekem dr.h.c.

a

Základní organizaci Odborového svazu dopravy Dopravního podniku města Brna, IČ: 44991410 se sídlem Mendlovo náměstí 616/19, Brno, 603 00 , předsedou Liborem Weinsteinem

jménem všech zaměstnanců za odborové organizace – dále uváděné jen jako odbory

V Bítešské dopravní společnosti (kam přešla část našich členů z ČAD Blasko a kde vznikla další naše sekce) byl spolu s OSD Brno podán společný návrh Kolektivní smlouvy.

KS zde dosud není. Pan ředitel se jednání s odbory všemožně brání a tak předpokládáme, že zde ohledně KS bude ještě „hodně veselo..“

Možná dojde i na soud či stávkou.

V současné době zde probíhají kontroly, které jsme sem na porušování Zákoníku práce zaměstnavatelem prostřednictvím naší právničky poslali. Věříme, že úřady poté ředitele donutí s odbory jednat a respektovat Zákoník práce.

Sekce v BDS má hezké webové stránky.

Doporučujeme jejich shlédnutí. Adresa: www.bds-bus-morava.wz.cz
Předsedou sekce je pan Jiří Svoboda, jeho zástupce je pan Pavel Mokřý.

Novinky z lanovky.

Tak po delší odmlce zase nějaké zprávy z lanovky na Petřín.



Číslo 1. Lanovka na Petřín projde v poměrně blízké době velkou rekonstrukcí a budou nové vozy! Pražští radní letos v lednu rozhodli, že lanovka bude mít do pěti let nové vozy a zcela bude vyměněna trať. Odhadované

náklady na rekonstrukci tratě a nákup nových vozů činí zhruba 210 milionů Kč. Rekonstrukce tratě a nákup nových vagonů umožní modernější řešení nouzové brzdy. Stávající lanovka na Petřín využívá nouzovou brzdu tzv. „na lano“. Tuto technologii ale již několik desítek let nikdo nevyrábí. Většina současných pozemních lanovek používá nouzovou brzdu tzv. „na kolejnici“. Nové řešení přinese zjednodušení konstrukce dráhy. Vodící kladky pro tažné lano budou uspořádány tak, že se zjednoduší a zlepší odvod vody z tratě, nebude nadále nutné provádět složitý servis, kontroly a výměny brzdových lan, jejich vodících kladek a dalších návazných zařízení. V důsledku to bude znamenat finanční úsporu při pravidelných údržbách a její celkové zkrácení, což ocení zejména cestující.

Dopravní podnik (DPP) také vyhlásil mezinárodní designérskou soutěž na podobu nových vozů. Zájemci o účast v soutěži se mohou hlásit do 1. listopadu a podnik na ceny vyčlenil 1,5 milionu Kč. Vítěz bude znám do konce února 2022. Vzhledem k tomu, že se jedná o jedinečnou lanovku a nepředpokládá se její další sériová výroba, výsledkem této soutěže nebude zcela nový prototyp lanovky, ale design nových vozů vycházející z technologií výrobců na trhu. Všechny předložené návrhy, včetně prvního a druhého místa plánuje DPP a HMP představit veřejnosti v průběhu března 2022.

Číslo 2. V rámci rekonstrukce tratě a nákupu nových vozů DPP počítá se stavební přípravou bezbariérového zpřístupnění lanovky na Petřín. To považujeme za skvělou věc, protože např. pro vozíčkáře je lanovka prakticky nedosažitelný způsob přepravy. Ale i třeba maminky s kočárky to velmi ocení.

Číslo 3. Hurá-konečně máme klimatizaci!! Po x letech máme konečně klimatizaci a je to paráda. Práce v letních měsících, kdy teploty atakují 30 je peklo, hlavně na horní stanici. Právě na této stanici byla klimatizace instalována během pravidelné každoroční údržby. V dnešní době považují klimatizaci za standardní výbavu těchto pracovišť. Tak všichni zaměstnanci doufáme, že bude dlouho a bez závad fungovat.

Číslo 4. Po dlouhé době, kdy se neměnil jízdní řád, se můžete svézt lanovkou na Petřín první jízdou od 1.října už v 8.00. to znamená o celou hodinu dříve než jezdila. Sice je pravda, že v tuto dobu lanovku využije minimálně lidí(8.00-9.00-- na spočítání všech Vám budou stačit s přehledem dvě ruce) ale co by jsme neudělali pro Turisti, že? Této změně předcházela měsíční zkušební provoz (zadaný Ropidem), kdy se dokonce jezdilo už od 7.00. Zdůvodňovalo se to tím , že v tuto dobu budou už jezdit chudáci studenti ze Strahovských kolejí, kteří se jinak nedostanou do škol. K jejich velikému údivu ale studenti tuto možnost prakticky nevyužívali a počet převezených lidí v časovém období mezi 7.00-8.00 hodinou se dal spočítat dokonce na prstech jedné ruky.

Číslo 5. V Praze už nebude jezdit jenom vánoční tramvaj, ale i vánoční lanovka!! Právě teď, když píšu tento článek, probíhá na přání našeho vedení příprava a instalace vánočního osvětlení na budovu horní stanice lanovky a na oba vozy.

No a to je asi zatím vše. Přeji Všem členům naší OO i všem ostatním hodně zdraví, pevné nervy v této dnešní pro všechny náročnou době. -Jirha-



Film Přání Ježíškovi a osobní gratulace k Novému roku

Do kin byla 11.11.2021 uvedena vánoční romantická komedie **Přání Ježíškovi**. Film režisérky Marty Ferencové popisuje obyčejné lidské příběhy, které známe všichni z vlastní zkušenosti, okořeněné trefnou situační komikou. Hvězdnému obsazení dominují velká herecká jména včetně Jiřího Langmajera, který se ve filmu představuje nejen jako herec. Diváky překvapí i jako zdatný kaskadér. V hlavních rolích se kromě Jiřího Langmajera objevil i Richard Krajčo, Jaroslav Dušek, Eva Holubová, Anna Polívková, Hana Vagnerová, Matěj Hádek, Jiří Burian, Táňa Pauhofová nebo Michal Isteník. *Pět příběhů a podob lásky se navzájem proplétají, aby se všechny završily na Štědrý den. Co víc si přát v této době než šťastné konce.* Vánoční romantickou atmosféru skvěle dokreslují nejen místa, natáčelo se v Praze, Brně a Josefově Dole, ale i 50 vánočních stromků, přibližně 3500 vánočních světel a ozdob,

přírodní sních, ale i vyrobený ze 40 kg jedlé sody, 50 tun sněhu seškrabaného při údržbě zimního stadionu a 40 litrů náplně do sněhostroje. Sněhové koule se skladovaly v mrazáku a herci během natáčení štědrovečerní večeře spořádali 65 kg řízků a 5 kg bramborového salátu. Film vypráví obyčejné lidské příběhy o tom, co nás trápí, co hledáme a nenalzáme, jsou vyprávěny s



nadhledem a okořeněné trefnou situační komikou. Samozřejmě nechybí i ta správná dávka nefalšované romantiky a sentimentu. Ve filmu *Přání*

Ježíškovi se ukázkově rozkmotřená rodina znovu a znovu snaží usmířit. Nezodpovědný floutek, jehož životní náplní je obšťastňování žen, zjišťuje, že existuje i otcovská a partnerská odpovědnost. Spokojenému manželskému páru, kterému zdánlivě nic nechybí, postaví osud do cesty malou uprchlici z dětského domova. Úspěšný a sebevědomý manažer svou spřízněnou duši už našel, ale představit ji rodičům, je pro něj noční můra.

Dva osamělí lidé, kteří už rezignovali na štěstí a hledání toho pravého, možná dostanou ještě jednu šanci. Na premiéře filmu jsem byla a vřele doporučuji. Nečekejte žádný akčňák, ale nudit se nebudete. V sále byla super nálada...smích střídal dojetí. V dnešní době skvělý relax, člověk přijde na jiné myšlenky.

A protože náš časopis *Motoláček* vyjde těsně před Vánocemi, chtěla bych tímto všem řidičům, pracovníkům dopravy, všem našim členům a příznivcům také popřát po velkém shonu klid a pohodu, šťastné, veselé a zasněžené Vánoce, překrásné dárky, svátky jako z pohádky. Hodně lásky, bez té se žít nedá. Hodně smíchu, protože je třeba. Hodně zdraví, protože je vzácné. Hodně



šťastí, protože je krásné. Do Nového roku šťastné vykročení. Náš život je volba a my jsme tím, čím jsme se rozhodli být a proto přeji také do nového roku jen samé dobré úmysly.

S přáním krásných Svátků vás zdraví vaše Hana Zabloudilová

Mzdy a inflace – malá úvaha...

Důležitou činností každých odborů je vyjednat (bohužel nejen) pro své členy každoroční nárůst mezd nad inflaci. Inflace znamená znehodnocení měny-zdražení ceny zboží. Pokud se to nepodaří, pak stejnou práci budeme dělat – vlivem znehodnocení peněz inflací- za méně peněz. Za stejnou výši si prostě koupíme méně zboží. Inflace se vypočtou z koše různých druhů zboží a evidují se jak měsíční –pohyb cen oproti minulému měsíci- tak celoroční, což je průměr pohybu cen za celý rok. Za rok 2020 byla celoroční inflace 3,1 % , letos se odhaduje okolo 5-6%. V letech, kdy je inflace procento či dvě, je výhodné dohodnout se na nárůstu mezd v ciferné výši (například nárůst o tři procenta).

Některé firmy nabízejí zajímavé nabídky. Kdo se vyzná a umí toho využít, dělá pak stejnou či obdobnou práci za více peněz...



SIEMENS
Ingenuity for life

Elektromechanik (2 směny)-plat až 36.000 Kč,bonus 40.000 Kč

V letech, kdy je inflace vysoká, je výhodnější dohodnout si jistotu. Například procento či dvě nad inflaci. Oproti tlaku odborů pak jde snaha zaměstnavatelů přidat lidem co nejméně, pokud možno vůbec nic. **Málokdo si uvědomuje, jak obtížné je dospět k rozumné dohodě.** Pokud však zaměstnavatel odbory převálcuje, pak riskuje, že se mu lidé rozutečou do firem, kde jim dají více. Ne s každou profesí se lze ale všude uplatnit. Nejlepší jsou na tom manuální zaměstnanci, chcete-li dělníci. Dá se říci, že ti najdou práci všude. Oproti tomu tramvaják najde práci jen ve městech s trakcí a takový strojvedoucí

metra se chytne jen v Praze. Řešením je poté pouze změnit úplně profesi. Smutné však je, když lidé sami nejsou ochotni prodat svou práci za důstojnou cenu. Například profese

řidiče autobusu. Ten je na trhu práce nedostatkový a může dělat svou činnost všude. Přitom je dlouhodobě zaplacen mizerně.. Mohl by chtít více.. Ale přesto to tak sami řidiči chtějí a nejsou ochotni se vyjádřit zákonnými protesty, aby dostali za svou práci více peněz. A to se pak fakt těžko vyjednává... ☹️ -JZ-

Mzdy – mimimální, průměrná, medián, nemocenská

Tento článek by měl ozřejmit některá fakta těm, co v tom tápají. A že jich je...

Průměrná hrubá měsíční mzda je podíl mzdových prostředků (vč. příplatků za přesčas, odměn, náhrad mzdy atd.) připadající na jednoho zaměstnance za měsíc. Nevypovídá tedy o výplatě jednoho konkrétního zaměstnance. Strukturální výdělkové statistiky, které mají k dispozici údaje o výdělčích jednotlivých zaměstnanců, uvádějí, že zhruba dvě třetiny zaměstnanců mají mzdu nižší než celostátní průměr.

Průměrná mzda v ČR ve 2Q rostla meziročně o 11% na 38 275 Kč. Mzdy v hlavním městě jsou mezi kraji dlouhodobě výrazně nejvyšší, průměrná mzda tam ve 2. čtvrtletí činila 46 163 korun, celorepublikový průměr ve sledovaném čtvrtletí převýšila o skoro 8000 korun.

Medián představuje hodnotu mzdy zaměstnance uprostřed mzdového rozdělení; to znamená, že polovina hodnot mezd je nižší a druhá polovina je vyšší než medián. Medián mezd (32 408 Kč) vzrostl proti stejnému období předchozího roku o 11,5 %, u mužů dosáhl 34 461 Kč, u žen byl 30 026 Kč. Osmdesát procent zaměstnanců pobíralo mzdu mezi 16 447 Kč a 63 731 Kč.

Nelze opomenout, že z hrubé mzdy jsou zaměstnavatelem za zaměstnance ještě odvedeny příslušné částky na zdravotní pojištění, sociální zabezpečení a zálohy na daně z příjmu, zaměstnanci je vyplácena mzda čistá.

Náhradu mzdy za pracovní neschopnost karanténu, nemoc nebo třeba úraz vyplácí v roce 2022 zaměstnavatel za pracovní dny v prvních 14 dnech. Náhrada mzdy za karanténu, nemoc a jiné se vyplácí po skončení měsíce v obvyklém termínu výplaty. **Při karanténě nebo nemoci delší než 14 kalendářních dnů**, má zaměstnanec nárok od 15. dne nemoci na nemocenskou, kterou vyplácí správa sociálního zabezpečení. Pokud je náhrada mzdy za karanténu / nemoc vyplácená ve výši podle zákoníku práce, nedaní se a neplatí se z ní pojistné na sociální ani zdravotní pojištění. Zaměstnavatel může náhradu mzdy zvýšit nad zákonem stanovenou částku.

Výpočet mzdy za karanténu/nemoc. Náhrada mzdy se počítá z průměrného výdělku za přechodí čtvrtletí (3 měsíce). Je třeba určit, jaká byla průměrná hodinová sazba za tyto měsíce. Tato hodnota bývá uvedena na výplatní pásce. Z průměrné hodinové sazby, pohybující se v první redukční hranici, dostanete 90 %, takže například z průměrných 200 Kč na hodinu bude redukována hodinová sazba 180 Kč.

Pokud se však váš výdělek pohybuje v druhé redukční hranici, částka, která tuto hranici převýší, bude redukována již na 60 % původní výše.

Takže pokud byla průměrná hodinová mzda 260 Kč, bude redukována hodinová sazba částka 90 % z 2227,15 = 204,44 a 60 % ze zbylých 32,85 Kč, které již převyšují druhou redukční hranici = 19,71 Kč. Redukovaná hodinová sazba bude tedy 204,44 + 19,71 = 224,15 Kč.

Nakonec vynásobíme hodinovou náhradu mzdy, počtem hodin pracovní nepřítomnosti. Nesmíme zapomenout, že náhrada mzdy se počítá jen za prvních 14 dní pracovní neschopnosti, od 15 dne již mluvíme o takzvané nemocenské, která se řeší jiným způsobem. Podpůrčí doba u nemocenského začíná 15. kalendářním dnem trvání dočasné pracovní neschopnosti (karantény) a trvá nejdéle do 380. kalendářního dne od vzniku dočasné pracovní neschopnosti (karantény). Za zákonem stanovených podmínek může být prodloužena o dalších maximálně 350 kalendářních dnů..

Pak už přichází na řadu invalidní důchod...

Minimální mzda. *Minimální mzda je nejnižší přípustná výše odměny, kterou je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci za práci v pracovním poměru a v právních vztazích založených dohodami o pracích konaných mimo pracovní poměr. **Zaručená mzda.** Zaměstnanci v pracovním poměru, jejichž mzda není sjednána kolektivní smlouvou, jsou chráněni před poskytováním příliš nízkých mezd „mzdou zaručenou“. Vykonávaná práce je odstupňovaná podle její složitosti, odpovědnosti a namáhavosti do osmi jednotlivých skupin, přičemž pro každou z nich je stanovena nepodkročitelná (nejnižší) úroveň zaručené mzdy. Pro zaměstnavatele tak není závazná pouze minimální mzda, ale je třeba odměňovat minimálně na úrovni příslušných skupin nejnižší úrovně mzdy zaručené. A ta roste s každým zvýšením mzdy minimální.*

Minimální mzda pro rok 2022 je 16.200,- hrubého. Jde o základ pro 1. třídu prací- nejjednodušší- úklid atp. Například pro řidiče platí 5. skupina prací tzv. zaručené mzdy. Ta pro rok 2022 činí 26.600 Kč (158,20/hod). Počítá se do toho vše, krom příplatku za přesčas, soboty, neděle, svátky, práci v noci a za ztížené prostředí. Hlavně že sami tvůrci této výše – poslanci- mají základ 96.300,- Kč/ měs a k tomu řadu náhrad... Předseda Sněmovny či premiér berou přes 250.000,- měsíčně. A to se pak jinak žije... Co kdyby si někdy zkusili sami žít za to, co pro nás jako minimální schvalují. A to mnozí z nich křičí, že je to moc.

Časopis Odborové rady - registrace: MK ČR E 17 551

tisk a distribuce svépomocí, **cena zdarma**, náklad cca 500 ks. Uzávěrka: 20.11. Vydáno:

12-2021 Redakce: VOR, šéfredaktor: prezident Odborové rady Kontakt na redakci:

casopis@zoosdmotol.cz (a též M45@zoosdmotol.cz)

Motoláček, časopis Odborové rady, Plzeňská 217/101, 150 00 Praha 5

Potřebujete právní radu či pomoc? Kontaktujte nás.

Organizace vám ZCELA hradí ze své režie vaše spory v přímé souvislosti s vaší prací - např. výdaje na advokáta (za jeho práci, za jeho dopravu k zastupování, za platby za jeho poštu, datovou schránku, atp.). Vaše kolky, poplatky, parkovné či benzín na cestu k soudu, nebo za svačinu... vám neplatíme a každý si musí toto uhradit sám. Je to logické... V případě odvolání se právní pomoc znovu posuzuje a člen znovu musí o PP zažádat. **Soukromé spory JE MOŽNÉ NAŠIMI PRÁVNÍKY TAKÉ ŘEŠIT, ty si ale hradí každý sám, nicméně u našich smluvních advokátů mají naši členové lacinější sazbu** (spolupracujeme s nimi a zohledňují to). V případě hodného zřetele (sociální důvod), může také člen zažádat Vedení Odborové rady **o příspěvek na poplatky u soudu**. Dávka není nárokovatelná a výši pak určuje VOR dle dané situace. I proto je vhodné předložit ke schválení Vedení Odborové rady všechny potřebné podklady.

Naše kontakty na právníky, které pravidelně využíváme:

- **JUDr. Kateřina Duffková, LL. M.** advokát, U Dívčích hradů 21, Praha 5, tel. +420 602 272 046 , www.akduffkova.cz banka 2111070414/2700
- **Advokátní kancelář (Law Firm) Robert Plicka**
Národní 58/32 , CZ-110 00 Praha 1 , tel.: +420 212 344 444
mob.: +420 723 664 006 , info@ak-rp.cz web: www.ak-rp.cz
- a prostřednictvím ZO OSD Motol též **právníci Odborového svazu dopravy a ČMKOS** viz www.osdopravy.cz a www.cmkos.cz

Řadu záležitostí s vámi vyřídíme a poradíme vám i my sami, v klidu a u kávy. Nabízíme vám posezení u dobré kávy zdarma, v našem sídle – kanceláři – na adrese Plzeňská 217/101, Praha 5, 150 00 **skoro každý pátek-mimo svátek** a dovolenou (a nemoc), v čase 9 až 15 hod. Popř. během Corona karantény pak 9-13 + do 18hod home office (na telefonu).

Upozorňujeme, že **tak jako jiní a jinde, zažíváme i u nás generační obměnu**, spojenou s odchody do důchodu celé řady našich dlouholetých členů **a protože nová generace se příliš do odborů nehrne**, budeme muset díky poklesu stavu členů, v roce 2022 činnost kanceláře asi částečně omezit. **Chcete, abychom garantovali pravidelnou službu v kanceláři? Pomozte nám s nábořem. Za přihlášku nového člena, platícího srážkou ze mzdy prostřednictvím mzdové účtárny ve výši 1%, získáte od nás náborový příspěvek 1.500,-Kč v hotovosti.**

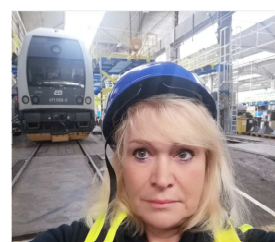
Víkendová akce DLOUHÉ STRÁNĚ – PARS NOVA – VELKÉ LOSINY

Akce se uskutečnila v krásném období babího léta, v září roku 2021. Víkendovku



připravil a režíroval kulturní referent pan ing. Jarda Douša. V pátek 17.9.2021 jsme se sešli se svými přáteli, kolegy v Praze na Hlavním vlakovém nádraží, odkud se odjíždělo, jak jinak 😊 než vlakem směrem na Moravu do Šumperku. Pár účastníků zájezdu odjíždělo z Brna a připojilo se k hlavní skupince až v již jmenovaném městě na Moravě. První den akce bylo

hlavním úkolem se dostat na ubytování do Penzionu U Řízků v Rapotíně, nic jiného v plánu nebylo, neboť mnozí jeli přes celou republiku. Cesta od vlaku k penzionu byla krátká, leč plná překážek, hop a skok přes potok, po odpadní rouře či paletě, ale ustáli jsme ji všichni bez úhony. Druhý den 18.9.2021 hlavním cílem byla exkurze do Pars Nova Škoda Transportation a v odpoledních hodinách Dlouhé stráně – největší přečerpávací vodní elektrárna v ČR. Odjíždělo se v brzkých ranních hodinách, čekal nás celkem náročný den. A již jsme v Pars Nova. ŠKODA PARS a.s. je česká strojírenská firma působící v oblasti modernizací, oprav a výroby kolejových vozidel. Škoda Pars má sídlo v malebném Šumperku, v podhůří Jeseníků. Společnost má přes 800 zaměstnanců a je jednou z největších firem v šumperském regionu. Samotná historie nynější firmy Škoda Pars v Šumperku se začala psát po II. světové válce, kdy byl položen základní kámen ke stavbě závodu na místě pozemků bývalého statku. V roce 1952 zde byl zahájen částečný provoz nových ČSD - Dílen. Dílna v Šumperku byla původně určena pouze pro opravu kolejových motorových vozů. Brzy však bylo rozhodnutí přehodnoceno a byla zde vytvořena prototypová opravna, ve které se opravovaly nejen motorové vozy, ale také lokotraktory všech druhů, elektrické lokomotivy a různá speciální vozidla pro údržbu trolejí. Roku 1993 šumperské železniční opravy a strojírný ČSD byly privatizovány společností Pars DMN s.r.o. Šumperk. V tomto období bylo také vedením rozhodnuto o rozšíření činnosti firmy o opravy dalších řad železničních vozidel a také tramvajů. Od 2000 byla založena akciová společnost s novým názvem Pars nova a.s. V roce 2008 byla Pars nova začleněna do skupiny Škoda Transportation. V květnu 2021 se pak název změnil na Škoda Pars, čímž se společnost hrdě hlásí k mateřské společnosti. Díky milionové investici vybudovala Škoda Pars ve svém areálu nové dílny a



zázemí pro odbornou praxi studentů Střední školy železniční, technické a služeb. Studenti tak mohou získat zkušenosti od kvalifikovaných odborníků a vybraní studenti stipendium. Škoda Pars nabízí svým klientům technicky a ekonomicky zajímavá řešení, která vedou ke zvyšování efektivity, bezpečnosti a komfortu cestování po železnici a městskou hromadnou dopravou. Za dobu existence podniku prošlo výrobními halami Škoda Pars několik tisíc vozidel, které se zde dočkaly potřebných modernizací a oprav. Znalosti a vysoká kvalifikace zaměstnanců, reference a dlouholeté zkušenosti získané z řady modernizačních a opravárenských projektů byly a jsou hlavním základem pro zahájení dalších perspektivních projektů. Co mě nejvíce jako brňáka zaujalo, když jsem se z přednášky dověděla, že v Brně bude jezdit dalších 20 trolejbusů od plzeňské Škody Transportation. Vozový park Dopravního podniku města Brna tak posílí. Ale o tom více v jiném článku. Plzeňská skupina Škoda Transportation také v červenci představila nový autobus ze své nabídky. Jedná se o devítimetrový autobus Škoda D'CITY, který je poháněn dieslovým motorem. Jedná se o nejmenší autobus na tento pohon, kromě představeného městského autobusu, nabízí také meziměstský autobus D'INTERCITY a zájezdový autobus D'COACH. U



posledního jmenovaného již vyhrála společnost dvě výběrová řízení na celkem šest autobusů pro Ministerstvo obrany ČR.

Je skoro poledne a tak šupky dupky na plánovanou exkurzi na Dlouhé stráně, které jsou největší a nejvýkonnější vodní energetické dílo v ČR; v roce 2005 zvítězily v internetové anketě iDNES o největší div Česka. Jedeme přes

Červenohorské sedlo, po zdolání několika serpentín sjíždíme do krásného údolí Desné v Koutech, kde nás reklama upozorní na odbočku do hor k přečerpávající elektrárně Dlouhé Stráně. Provoz na silnici vedoucí k elektrárně je pouze na zvláštní povolení a tak dále pokračujeme místním autobusem, který nás vyváží na vrchol Mravenečnicku. Horní nádrž se stavěla tak, že se „uřízl“ vrchol hory a následně vyhloubili v hoře jámu, přičemž zemina sloužila k navržení hráze. Pro provoz elektrárny Dlouhé stráně byly zbudovány dvě vodní nádrže – horní nádrž se nachází na vrcholu hory Dlouhé stráně v nadmořské výšce 1350 m, dolní nádrž leží na říčce Divoká Desná v nadmořské výšce 825 m. Vedle horní nádrže stojí malá mohyla, která poukazuje na původní výšku hory, jež byla v důsledku stavby elektrárny snížena asi o 3 metry. Dlouhé stráně vyrábějí elektřinu na jednoduchém principu: v noci, kdy je



přebytek levné elektrické energie, čerpadla vyhánějí vodu z dolní nádrže do horní. Ve dne, kdy je po elektřině poptávka, naopak voda potrubím v nitru hory proudí dolů a turbíny vyrábějí elektrickou energii. Dlouhé stráně jsou v provozu ve špičkách, tedy obvykle dopoledne od devíti do jedné, kdy nejvíce lidí pracuje, a od osmi do deseti večer, kdy se zapínají televize. Elektrárna také pracuje v okamžiku výpadku některého bloku jiných elektráren. V koloběhu Dlouhých strání cirkulují takřka 3 miliony kubických metrů vody říčky Divoké Desné. Elektrárna plní v elektrizační soustavě několik významných funkcí - statickou, dynamickou a kompenzační. Statickou funkcí se rozumí přeměna nadbytečné energie v soustavě na energii špičkovou. V době přebytku elektrické energie v síti (především v noci) se voda čerpá z dolní nádrže do horní. Ve špičkách, v době nedostatku elektřiny, se v turbínovém režimu vyrábí elektrický proud. Dynamickým účelem přečerpávací vodní elektrárny je schopnost plnit funkci výkonové rezervy systému. Kompenzační provoz slouží k regulaci napětí v soustavě. Elektřina sice patří k nejušlechtilejší energii, ale tak jednoduché to s ní není, neboť se nedá ve větším množství rozumně skladovat. To znamená, že v každém okamžiku výroba odpovídá spotřebě, a když se tato podmínka nesplní, soustava se zhroutí. Tato situace nastala nedávno v některých Evropských zemí poté, co lidé zapnuli v horkých dnech příliš mnoho klimatizačních jednotek. Potíž je i v obráceném směru, např. atomovou elektrárnu lze velice obtížně odstavit, když v noci poptávka po elektrickém proudu poklesne. Proto každý provozovatel elektrické sítě touží po něčem, co by v noci spotřebovávalo lacinou noční energii, aby ji ve dne jako drahou mohlo zpětně využít. Zařízením, které to s vysokou účinností dokáže, je právě přečerpávací vodní elektrárna. Do útrob elektrárny se pravidelně pořádají exkurze pro širokou veřejnost. Každá prohlídka sestává z návštěvy infocentra a promítání dokumentárního filmu o elektrárně, prohlídky podzemní strojovny s turbínami a případné obhlídky dolní a horní nádrže. Po průjezdu bránou a zápisu na vrátnici se ocitáme v objektu, který nám nepřipomíná ani tak elektrárnu, jako spíše horské rekreační středisko. Před námi se zvedá svah dolní nádrže, který je vysoký 40 m, a sám o sobě budí respekt. Obsluha dispečinku zde dozoruje chod zařízení včetně turbín, generátorů, transformátorů. Celá elektrárna je plně automatizována a ovládána počítači. Po podrobném vysvětlení použité technologie se vydáváme do samotného provozu. Vše je řešeno jako podzemní dílo. Obě soustrojí jsou umístěna hluboko pod povrchem, v kaverně, která má 8 pater. Dostaneme se tam přístupovým tunelem dlouhým asi 200 m s mírným stoupáním. Přístupový tunel ke kaverně s turbínami je ozdoben po stranách barevnými freskami. Navrhli je psychologové, aby odstraňovaly klaustrofobické představy návštěvníků. Samotná kaverna vypadá jako hala většího podniku a nic zde nepřipomíná, že se nacházíme hluboko v podzemí

pod mohutným masívem horniny. Před námi jsou vidět velké motory, které jsou umístěny nad generátorem a slouží k rozběhu čerpadlového provozu. Máme trochu naspěch, protože jsme se dozvěděli, že za pár minut začne jedno ze soustrojí pracovat a vyrábět proud. Během chvilky máme dojem, že nad námi startuje raketoplán a začínáme mít z toho obrovského hluku obavy, jestli vše probíhá tak, jak má. O další patro níž slyšíme proudit odpadní vodu, která již předala turbíně svoji energii a dále pokračuje odpadním tunelem k dolní nádrži. V kaverně turbín jsou instalovány dva generátory, na které navazují dva motory. Souběžně s kavernou turbín se v podzemí nachází komora transformátorů. V této komoře jsou dva transformátory, rozvodny a další zařízení, například místnost plná hasicích lahví s CO₂ pro případné automatické hašení požáru. Tuto oblast vysokého napětí raději projdeme rychlejším krokem, protože nad námi a kolem nás tečou tisíce voltů někam směrem do rozvoden a dále ke spotřebičům v republice. Konečně stojíme venku, pobyt v podzemí s podrobným výkladem začínal být náročný. Vyrážíme celý zvědaví tentokrát směrem k horní nádrži, jejíž koruna hráze leží v nadmořské výšce 1350 m. Kabelová štola spojující spodní nádrž s horní má 2400 schodů. Pro pohyb obsluhy se používá speciální výtah. Cestou nám průvodce ukazuje kontrolní kabelové štoly, které se nachází v půli cesty k nádrži a pozorujeme strmé schodiště mířící někam hluboko do hory. Tuto cestu využívají pracovníci elektrárny pro přístup k horní nádrži zejména v zimě, kdy nelze použít venkovní přístupovou cestu. Aby nemuseli šlapat tuto náročnou trasu čítající 2400 schodů, slouží jim výtah zavěšený na okrajích schodiště, který je do půlhodiny včetně přestupu dopraví k horní nádrži. My jsme se tam dostali autobusem venkovní přístupovou cestou za několik málo minut. A teď jen vyšlapat 80 strmých schodů a stojíme na vrcholu horní nádrže. Máme prý s údivem sledovat obrovskou plochu o velikosti 15 hektarů s vodním objemem 2 719 750 m³. A nevidíme nic. Za mlhou hustou tak, že by se dala krájet, stojí asi rybník Brčálník s Rákosníčkem a i ten někam zmizel. No nic, aspoň si někteří to bílé nic obejdeme. Mlha přede mnou, mlha za mnou.. Cesta kolem nádrže má cca 2 kilometry. Asi tak v půlce cesty se mlha začíná zvedat a my konečně uviděli to obrovské dílo. Tak přece jen jsme měli štěstí. Plni dojmů a zážitků sjíždíme pozvolna k dolní nádrži, kde děkujeme našemu ochotnému průvodci a vydáváme se zpátky domů. Tímto také děkujeme týmu elektrárny Dlouhé Stráně za vyčerpávající přednášku o provozu, výstavbě a technice a za trpělivost odpovídat na všechny naše dotazy. Většina míst, které jsme mohli navštívit je pro normální smrtníky nepřístupná. Zajímavosti z Dlouhých Strán, které jsem pochytila z výkladu - Dlouhé Stráně jsou nejvýkonnější českou vodní elektrárnou. V jednom okamžiku dokážou vyrobit desetinu spotřeby České republiky v letním období. Dlouhé Stráně jsou elektrárnou „na dálkové ovládání“. Spouští ji dispečer z centra pro řízení elektráren v Praze. Do plného provozu najede elektrárna za 100

sekund. Strojovna elektrárny patří k největším podzemním prostorám v Evropě. Na výšku měří 50 metrů a je rozdělena do 8 pater. Soustrojí patří k největším svého druhu na světě. Větší je údajně pouze v největší vodní elektrárně světa na řece Paraná v Brazílii. Celková délka tunelů uvnitř hory je 8 km. Zaměstnanci překonávají dlouhé vzdálenosti v podzemí na kolech. Horní nádrž je izolována 18 cm vrstvou speciálního přírodního asfaltu, který byl dovezen z Albánie, který bez poškození vydrží teploty -30 +60 °C. No nic, prohlídka končí a my se vracíme na ubytování do penzionu U Řízků do Rapotína. Cestou se některým nezavřela pusa, jak byli ohromeni prohlídkou. A byla to dlouhá procházka, vydali jsme se pěšky. Cestou se zastavujeme ve Velkých Losinách cukrárny a pralinkárny, jak jinak než na kafičko a nějakéj ten zákuseček k němu. Pak se naše cesta rozděluje, hrstka míří na fotbalové utkání místních týmů a ostatní čarodějnickou cestou kolem Losinského zámku směrem na ubytování. Našlapali jsme celkem 18 kilometrů a tak celý vyprahlí po dlouhé vycházce, musíme na penzionu hrdla svažit studeným mokem v restauraci. A co bychom to byli za návštěvníky, kdybychom si U Řízků nedali některou z jejich specialit.



Než se nadějeme, už tu máme neděli s datem 19.9.2021, kdy se jako skupinka rozdělujeme. Někteří se vyšplhají na rozhlednu Bukovka a zbytek se vydává do Velkých Losin na prohlídku zámku, papírny či sklárny v Rapotíně.

Rozhledna Bukovka - Okružní naučná stezka měří 8,5 km, začíná i končí u rapotínského obecního úřadu. Stezka Vás zavede ke Švédské kapličky, Skalní krčmě, na Pěticestí a k dalším dvěma zastavením vedoucím k rozhledně. Při zpáteční cestě jdeme přes Samotu a lesní balneo, které nabízí příjemné osvěžení studenou vodou ve dvou různě hlubokých kádích na nohy a jednou speciální kádí na ruce a předloktí. Dále si můžete vyzkoušet chůzi na bosu po kamínkách různých tvarů a velikostí. Informační panely na stezce Vás seznámí s místními zajímavostmi a získáte instrukce k severské chůzi "Nordic Walking". Celý okruh naučné stezky je značený žlutou turistickou značkou. Na samém vrcholu Bukového kopce, v nadmořské výšce 625 m n. m. stojí rozhledna Bukovka. Po zdolání 111 schodů se dostaneme na vyhlídkovou plošinu, která se nachází v 18m nad terénem. Z rozhledny je nádherný výhled na údolí Desné, hřeben Jeseníků, Rychlebské hory a masiv Králického Sněžníku. V přízemí rozhledny je útulna pro turisty, kterou lze využít k odpočinku nebo se schovat před nepřízní počasí. Výška rozhledny: 22 m. Velké Losiny - Nádherný renesanční zámek s arkádovým nádvořím a věží, lázně s termálním koupalištěm a unikátní ruční papírna – to jsou hlavní důvody, proč jsme chtěli navštívit Velké Losiny, obec pod svahy Jeseníků. Při prohlídce zámku Velké Losiny návštěvníky ohromí především unikátní rytířský sál vyzdobený koženými tapetami,

kachlovými kamny z 16. století a stejně starým příborníkem. K nejcennějšímu mobiliáři patří tapisérie ze 17. století s výjev z antické mytologie. V tzv. barokním křídle je instalována obrazárna s díly střeoevropských malířů 17. až 19. století. Z daleka viditelnou dominantou zámku je osmiboká šestipodlažní věž se zámeckými hodinami. Osobnost Přemyslava III. reprezentuje rytířský sál se svatební hostinou ze 17. století. Jeho syn, Jan Jáchym, císařský rada, dovolí nahlédnout do svých soukromých pokojů, včetně honosné ložnice. Do expozice se také vrátil unikát – renesančně-barokní nosítka. Zámek neblaze proslul krvavými procesy s čarodějnicemi v 17. století. V jeho komnatách byl z části natočen film *Kladivo na čarodějnice*, zachycující osudy lidí falešně nařčených ze spolku s ďáblem. Hon na čarodějnice vypukl o Květné neděli 1678 v blízkém Sobotíně, když si žebračka Marie z kostela tajně odnesla posvěcenou hostii. Kdosi si jí všimnul a udání se záhy dostalo k uším majitelky panství, hraběnky Sibyly z Galle, která ustavila soudní tribunál v čele s inkvizitorem Bobligem z Edelstadtu. Jejich řádění stálo jen ve Velkých Losinách životy 56 lidí, přičemž jednou z prvních obětí se stala manželka losinského papírníka Göttlichera. Zámek dal zbudovat na místě tvrze Jan ml. ze Žerotína v roce 1589. Zároveň byly zvelebeny místní lázně, o jejichž léčivých pramenech je již zmínka z roku 1562. Jedná se o známé lázně s venkovním termálním koupalištěm, můžete se projít lázeňským i zámeckým parkem a také po místech, připomínajících běsnění čarodějnických procesů. Několik set let starý Popravčí dub, stojící v polích východně od zámku, už sice skácela vichřice, ale k dalším zajímavým místům vás dovede Čarodějnická cyklotrasa. Společně s papírnou se jedná o tři nejvýznamnější objekty Velkých Losin. Ruční papírna Velké Losiny – původně žerotínská manufaktura na výrobu papíru pracuje ve Velkých Losinách nepřetržitě od konce 16. století až do dnešních dnů. Je jedním z posledních evropských svědků starého papírnického řemesla, jediná svého druhu v České republice. Papírenská manufaktura ve Velkých Losinách představuje svým návštěvníkům na dvou prohlídkových okruzích. Muzea papíru tradiční výrobní techniku papíru, dějiny řemesla i řadu technických zajímavostí. Umožní vám nahlédnout do minulosti a současnosti kdysi velmi známého, ceněného a rozšířeného řemesla. Ruční papíry se více než čtyři staletí stále vyrábějí v



prostorách této technické a kulturní památky. Prohlídka areálu se zasvěceným výkladem průvodců je ojedinělou příležitostí k seznámení se s dávnou historií ruční výroby papíru. Nabídka je pro návštěvníky rozšířena o další aktivity – možnost zhotovení vlastnoručních listů papíru, tvůrčí dílny s našimi lektory, speciální večerní prohlídky a pravidelné sezónní výstavy v galerii Muzea papíru.

Prohlédnete si nejenom muzeum papíru a expozice dokumentující historii výroby, ale i dílny, v nichž se ruční papír vyrábí. V areálu je restaurace, několik atrakcí pro děti a dárková prodejna, kde si můžete koupit pěkný suvenýr. Na prohlídku papírny jsme se vydali v neděli v dopoledních hodinách a expozice opravdu stála za to. Dozvídáme se o surovinách pro výrobu papíru od středověku až po současnost, na vlastní oči vidíme výrobu papíru a průvodce nám také ukazuje vzácné listiny a rukopisy vyrobených z jejich papíru pro tento účel.

Muzeum rapotínské sklárny - příběh rapotínských sklářů i samotné sklárny nyní vypráví muzejní expozice. V muzeu si lze prohlédnout řadu typických výrobků sklárny i sklářskou pec. Muzejní expozice ve vitrínách představuje výrobky z foukaného skla i skla vyráběného na automatu či ohýbané nebo tvrzené sklo. Informace jsou na speciálních posterech a do sklářského příběhu vtahuje návštěvníka audio průvodce. V příbězích vystupují postavy z historie sklárny



v jejích zlomových okamžicích. Poslechnout si lze také autentické výpovědi sklářů. V muzeu se pobaví i děti, které mohou hravou formou poznávat sklárnu a její výrobní činnosti. Až si prohlídíte ručně malované, i jinak dekorované osvětlovací sklo, vázy a další užitkové sklo, oceníte um a kreativitu sklářů, pro které byla tato práce životním posláním. V únoru

2009 ale pece zcela vyhasly a přes 130 posledních zaměstnanců ztratilo svou práci. Kdysi světově proslulá sklárna tím po 180 letech definitivně ukončila výrobu. A to již naše víkendové putování končí. Co říci závěrem. Byla to podařená akce, počasí nám přálo, jen škoda, že na tyto akce jezdí čím dál méně lidiček. Nevím, zda je to dnešní covidovou dobou, nebo lidé se nechtějí bavit či kolektivně výletovat. My přítomní jsme byli spokojeni s prožitým víkendem a plni dojmů se pomalu loučíme a rozjíždíme do svých domovů. Po cestě domů plánujeme další akce, neboť nás nic nezastraší ☺ a hlavně, víkend jsme si užili a bylo nám spolu báječně.



-HaZa-

Víkendová akce – posezení ve sklípku Velké Pavlovice

Akce se uskutečnila v listopadu roku 2021, jak jinak, než pod taktovkou našeho kulturního referenta pana ing. Jardy Douši ve spolupráci Václava Rychtáře. V pátek 26.11.2021 byl naplánován odjezd z Prahy, z Hlavního vlakového

nádraží, odkud se odjíždělo, směrem na Moravu do Brna. My v Brně, jsme se měli připojit okolo půl šesté večer k hlavní skupince. Počasí v Brně bylo však od rána v zasněženém duchu a tak jsem s hrůzou čekala, jak se sněhová kalamita a to nelžu, na mou duši opravdu sněhová kalamita, vyvine. A



moje obavy se vyplnily. Krátce po páté hodině odpolední jsme dorazili na Hlavní nádraží v Brně a zjistili, že náš pokračující vlak do Zaječí byl zrušen bez náhrady. Co teď? Účastníci z Prahy ještě nedorazili a já už viděla, že se vracíme domů. Nezahodíme však flintu do žita a tak jsme mezitím našli náhradní dopravu stejným směrem, ovšem vše se již komplikovalo. Do Zaječí jsme dorazili s hodinovým zpožděním a nebýt našeho sklepmistra, který byl ochoten pro nás přijet autem a odvést na ubytování, tak jsme tam ve sněhové vánici, čekali ještě dnes 😊. Na ubytování jsme dorazili tedy v pořádku, rychle usušit oblečení, boty a honem do blízké hospůdky na večeři. Vzhledem k vládním opatřením a nouzovému stavu nás všude kontrolovali, nikde nás s tím nezaskočili, neboť všichni měli vše v pořádku, a tak problém nenastal. Naše ubytování bylo vkusné, podobné rodinnému domu, s kuchyňkou, společenskou místností, vinným sklípkem a k naší nemalé radosti vybavený i saunou. Kdo to řek, snad ne já, skvělý nápad, zapnout vyhřívání a prohřát naše zmrzlé kosti. Nakonec po skupinkách jsme tohoto privilegia všichni využili. Další dobrý nápad byl, vzít s sebou i karty a tak se do pozdních nočních hodin, odehrál turnaj v kartách. Pak už honem na kutě, zítra nás čeká velká turistika.

Druhý den 27.11.2021 se naše cesty rozdělili, půlka zúčastněných se vydala pouze na procházku městem Velké Pavlovice a nás sedm statečných se rozhodlo pro 7kilometrovou túru na rozhlednu Kraví Hora. Vydali jsme se s obavami před tím, co nás čeká, ale přeci se jen tak něčeho nezalekneme. A počasí nám dnes opravdu přálo. Bylo sice pod mrakem, ale sněžení jako mávnutím kouzelného proutku ustalo a nás překvapila nádherná procházka zimní zasněženou krajinou mezi vinohrady.



Zimu jsme cítili všemi údy, ale navzdory zimnímu chladu, jsme se cítili v jako v pohádce. Já zasněná a okouzlená zasněženou krajinou, viděla na zavátém poli projíždět Popelku s princem v závěru filmu Tři oříšky pro Popelku. A vánoční nálada vystávala na povrch. Vyrostla malá jedlička, tam mezi modříny, zelená byla celička, od jara do zimy. Na podzim vítr zafoukal, spi jedličko jen spi. Mrazík jí kouzelnou hůlkou sněhem přikrýval, spinkej a nezmrzni... Rozhledna

se nacházela nedaleko **Bořetic**, cca 5 km od Velkých Pavlovic. Na konci našeho naplánovaného cíle nás čekala pěkná dřevěná rozhledna, postavená teprve před několika málo lety. Z **15metrové Kraví hory** byly výhledy na Novomlýnské nádrže, Pavlovské vrchy, Kyjovskou pahorkatinu, Dolnomoravský úval a samozřejmě nádhernou vinařskou krajinu okolí Bořetic. Až k rozhledně nás dovedla **zelená turistická značka** kolem rybníků a vinogradů, po krásné asfaltované silničce. Domů jsme se vrátili unavení, tváře ošlehané zimním mrazivým počasím, ale plni zážitků a dobrého pocitu, že náš jeden z dnešních cílů jsme zvládli. Trošku kávička a horkého čaje v našem ubytovacím zařízení a večer už se zase vydáváme na cestu, tentokrát do sklepa na degustaci vína. Posezení bylo v přátelském duchu, byla pro nás připravena ochutnávka 12cti druhů vína, abychom uspokojily naše chuťové pohárky. K tomu dobře připravená teplá večeře a něco malého na zub při popíjení lahodného moku. Sklepmistři na nás byly dva, aby stačili odpovídat na naše



všetečné otázky, co se týče pěstování, sklizně, stáčení vína... A že připraveni byli dobře 😊 nic je nezaskočilo a my se dověděli i mnohé zajímavosti, prostě vše, co se výroby vína týká. Při odchodu ze sklípku byli všichni natolik nadšení dobrým pohoštěním a skvělým

vínem, že jsme s vinaři ještě toho večera sepsali objednávku domů a rozloučení se tak ještě trošičku protáhlo. A to, že jsou na Moravě dobrosrdeční a ochotní lidé už víme a znovu jsme se o tom přesvědčili. Objednané a



esteticky zabalené víno nám dovezli druhý den až do chaloupky, kde jsme byli ubytováni.

Než jsme se otočili, už tu máme neděli s datem

28.11.2021, kdy naše víkendové putování po Moravě končí. Co říci závěrem. Opětovně podařená akce, počasí nám v rámci možností





přálo, a my všichni jsme byli spokojeni s prožitým víkendem a plni dojmů se pomalu loučíme a rozjíždíme do svých domovů. Víkend jsme si užili a všichni do jednoho jsme se shodli, že nám bylo spolu báječně.

–HaZa–



Odborová organizace Rada odborových hnutí (ROH).

Sdružuje aktivity z DPP a Škoda Transportation za 1,-Kč měsíčně. Peníze, které ROH má k dispozici, rozdělujeme do společenských akcí jako divadla, zájezdy, bowling a podobně. Současně jako dárek nabízíme stokorunu zaměstnancům, kteří nejsou členy jiné organizace, než ROH. Za zaplacených 12korun ročně, lze tedy získat 100 korun na osobu.

Jak se ukazuje, zájem o cestování po České republice spojený s exkurzemi, má pro členy význam. V roce 2021 i přes potíže s Covid-19 se vytvořila skupina cca 20 osob, která se zajímá o tuto formu zábavy. Podrobněji se o podzimních akcích dočtete na jiném místě tohoto časopisu. Ve druhé polovině tohoto roku probíhala kolektivní vyjednávání v DPP a ve Škodovce. Ve Škodě Transportation stále ještě jednáme. Využití kanceláře v Hostivaři. Odborová organizace ROH má k dispozici pronajatou kancelář č.303 ve třetím patře administrativní budovy v areálu OZM v Hostivaři, na adrese Sazečská 3206/3 Praha 10. Za kancelář odpovídá Ing. Jaroslav Douša, telefon 603 480 215 a Petr Holler, telefon 728 635 690. V tomto roce prostory kanceláře využijeme při kolektivním vyjednávání a k rozdělení dávků k novému roku. Na příští rok navrhujeme víkendový zájezd do Ostravy s návštěvou závodu Škoda Vagónka a.s., výlet Posázavskou stezkou či jednodenní rytířský turnaj Dětenice s návštěvou hradu Staré hrady.

Závěrem všem zaměstnancům v DPP i ŠT přeji, jménem svým i za ROH, zdraví, štěstí a osobní pohodu v roce 2022.

Ing. Jaroslav Douša, předseda ROH

Azyl Kocourkov

je jednou ze samosprávných sekcí Odborové rady (dříve v ZO OSD Motol) od svého vzniku, tzn. od roku 2012, kdy jsme se také v Motoláčku představili poprvé.

Příští rok nás tedy čeká desetileté výročí spolupráce. Za tu dobu prošlo naším azylem téměř 500 kočičích bezdomovců, z nichž cca 450 našlo nový domov. Zbytek našich

„chovanců“ na nový domov buď čeká, nebo zůstává trvale v naší péči, ať už kvůli chronickému onemocnění, „nevyléčitelné“ plachosti nebo vysokému věku. Je třeba zmínit i to, že několik kočiček se bohužel nového domova nedočkalo, ale takový je život...

Když ale vezmeme v úvahu, že těchto čísel jsme dosáhli jen v počtu třech osob, z nichž dvě mají zaměstnání na plný úvazek a útulku se věnují jen po pracovní době, nepřipadají nám naše výsledky tak špatné... Málokdo tuší, kolik práce se za záchranou kočičích

bezdomovců skrývá – každodenní péče o 10-20 „chovanců“, přičemž nejde jen o krmení a úklid, ale třeba i o podávání léků a pomazlení... to zabere spoustu času. A to nepočítáme „výlety“ na veterinu, které realizujeme několikrát týdně, většinou ve večerních hodinách, po práci. Pak jsou tu odvozy do nových domovů – leckdy noví majitelé bydlí na druhém konci České republiky, na to pak „padne“ celá sobota či neděle...



Ano, mohli bychom hledat domovy pro naše svěřence blíž, nebo nechávat zájemce, ať si kočičku či kocourka odvezou sami, ale jsme nároční i v tomto směru – ideální domov se prostě může nacházet v jiném „koutě“ naší země, a my nejsme líní si podmínky v novém domově ověřit:-) A to stále nejsme u konce – další velkou kapitolou je administrativa spojená s provozem útulku. Účetnictví, prezentace útulku a chovanců na webových stránkách, Facebooku, inzertních portálech, focení... Navíc od roku 2017 musí být každý útulek registrován u Krajské veterinární správy - to s sebou přináší další povinnosti. Registrace útulků není samozřejmě špatná myšlenka, ale bylo by vhodné, kdyby tuto zvýšenou administrativní zátěž chtěla veřejná správa útulkům finančně kompenzovat. To se však neděje, od veřejné správy na jakékoliv úrovni jsme nikdy žádný finanční příspěvek nedostali... Ale konec stížností. Vraťme se na začátek k těm 450 novým domovům... Kvůli tomu to všechno děláme. A stále nám to stojí za to. Držte



nám palce. PS: Pokud byste se chtěli o naši činnosti dozvědět víc, případně adoptovat některého našeho svěřence nebo finančně přispět, najdete kontakty na webu <http://www.azyl-kocourkov.cz> Ladka Cetlová, Jaroslav Hála, Soňa Veverková



Chcete pomoci nešťastným kočkám i Vy ? V našem sídle v Motole (Plzeňská 217/101, Praha 5) pořádáme sběr starého oblečení, příkrývek a povlečení. Dává se to pod nemocné kočky. Můžete sem také přinést kočičí jídlo (konzervy- sušenky), které třeba u vašeho domácího mazlíčka neuspělo. V útulcích jej rádi odeberou. K dispozici jsme tu (skoro) každý pátek 9-15, nebo případně lze dar zanechat před dveřmi kanceláře. Dejte pak info na 774746800. V případě, že máte o nějakého mazlíčka zájem, obraťte se přímo na paní Cetlovou. Taktéž finanční dary směřujte přímo na ně. **Udělejte dobrý skutek. Děkujeme Vám.**

Praha chystá nové tramvajové linky

Praha aktualizovala seznam tramvajových tratí, které se mají do roku 2030 začít připravovat. Prioritou je nově například tramvaj na Václavském náměstí nebo prodloužení kolejí z Malovanky na Strahov. Výstavbu bude financovat hlavně Evropská unie.

Hlavní město má v současné době 143 kilometrů tramvajových kolejí. Ačkoliv se v každém volebním období mluví o nutnosti budovat další tramvajové tratě, v poslední době se koleje spíše jen opravovaly, než aby se pokládaly nové.

Podle vedení města mají však v následujících letech nové tratě vznikat. Už letos přibýlo 200 metrů kolejí v ulici Na Pankráci až ke stanici metra Pankrác, postavila se smyčka na Zahradním Městě a začala se stavět trať ze zastávky Sídliště Barrandov do Holyně. Chystaná trať z Modřan na Libuš čeká na výběr stavební firmy v tendru a u kolejí z Divoké Šárky na Dědinu město dokončuje projekt. Do roku 2030 chce začít Praha



Nové tratě a předpokládaná realizace

- Smyčka Zahradní Město, 2021
- Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec 1. etapa, 2021–2022
- Sídliště Modřany – Libuš, 2021–2022
- Divoká Šárka – Dědinská, 2022–2023
- Smyčka Depo Hostivař, 2021–2022
- Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec (2. etapa, 2022–2024
- Václavské náměstí – Muzeum I, 2023–2024
- Malovanka – Strahov, 2023–2024
- Pankrác II, 2023–2024
- Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most), 2022–2024
- Počernická, 2024–2026
- Libuš – Nové Dvory, 2024–2025
- Vozovna Kobylisy – Zdičky, 2024–2026
- Kobylisy – Bohnice (1. etapa), 2024–2026
- Bolzanova – Hlavní nádraží – Muzeum, 2025–2027
- Spořilov – Choceradská, 2025–2027

připravovat více než dvacítku nových tratí, které mají někde sahat až za hranice metropole. Strategii rozvoje tramvajových tratí do roku 2030 vypracovalo už minulé vedení magistrátu v čele s ANO v roce 2017. Mezi ně přibyla například trať v horní části Václavského náměstí nebo koleje na Strahov. Na seznamu je dále prodloužení kolejí z Pankráce ke křižovatce ulic

Budějovická a Bystřická, koleje napojující Vinohradskou přes hlavní nádraží na Bolzanovu ulici a prodloužení trati na Spořilově.

zdroj: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/nove-tramvajove-linky-centrum-strahov-vaclavske-namesti.A210603_121635_praha-zpravy_kzem?zdroj=vybava_idnes

Kompletně pokryto bude do konce roku. Probíhá instalace posledních stovek metrů vyzařovacího kabelu zajišťujícího LTE signál mezi stanicemi. Podle původního plánu na základě dohody s konsorciem operátorů (O2, T-Mobile, Vodafone) a společnosti Cetin s Dopravním podnikem hl. m. Prahy (DPP) mělo být metro LTE signálem pokryto do konce roku 2022. Projekt se však podařilo o téměř rok urychlit, paradoxně tomu pomohla koronavirová opatření. Ta se totiž promítla i do nižšího vytížení prostředků městské hromadné dopravy. V souvislosti se zákazem nočního vycházení byl začátkem loňského listopadu zkrácen i provoz denních linek, poslední denní spoje tak zkončily již po 22. hodině, namísto o půlnoci. Práce v tunelech tak mohly probíhat déle než obvykle. Kromě LTE operátoři ve většině stanic instalovali i nejnovější 5G technologii. 5G není aktuálně dostupné ve zhruba deseti stanicích včetně výše uvedených šesti, které čekají na LTE pokrytí. Operátoři plánují také modernizaci nejnovějšího úseku linky A, tedy mezi stanicemi Dejvická a Nemocnice Motol, kde bude výměna starší LTE technologie za novější probíhat za provozu. Stejně tak se tento úsek dočká 5G pokrytí. Plánovaná linka D se má mobilním signálem pokrývat už při výstavbě. Na zavedení vysokorychlostní sítě do pražského metra společnosti spolupracují od roku 2018, kdy dozorčí rada DPP schválila smlouvu s konsorciem operátorů na 20 let. Za prvních deset let operátoři vyplatí DPP 120 milionů korun.



Projekt se však podařilo o téměř rok urychlit, paradoxně tomu pomohla koronavirová opatření. Ta se totiž promítla i do nižšího vytížení prostředků městské hromadné dopravy. V souvislosti se zákazem nočního vycházení byl začátkem loňského listopadu zkrácen i provoz denních linek, poslední denní spoje tak zkončily již po 22. hodině, namísto o půlnoci. Práce v tunelech tak mohly probíhat déle než obvykle. Kromě LTE operátoři ve většině stanic instalovali i nejnovější 5G technologii. 5G není aktuálně dostupné ve zhruba deseti stanicích včetně výše uvedených šesti, které čekají na LTE pokrytí. Operátoři plánují také modernizaci nejnovějšího úseku linky A, tedy mezi stanicemi Dejvická a Nemocnice Motol, kde bude výměna starší LTE technologie za novější probíhat za provozu. Stejně tak se tento úsek dočká 5G pokrytí. Plánovaná linka D se má mobilním signálem pokrývat už při výstavbě. Na zavedení vysokorychlostní sítě do pražského metra společnosti spolupracují od roku 2018, kdy dozorčí rada DPP schválila smlouvu s konsorciem operátorů na 20 let. Za prvních deset let operátoři vyplatí DPP 120 milionů korun.

https://www.idnes.cz/mobil/tech-trendy/metro-mobilni-signal-pokryti-instalace-vyzarovaci-kabel-tunel-rajska-zahrada-cerny-most-lte.A211124_145913_mob_tech_LHR

Ušetřete s námi tisíce !

více na: www.odborovarada.cz

Odborová rada nabízí svým členům (platícím min 160Kč příspěvek) výhodný telefonní tarif, sjednaný ve spolupráci s Vodafone. Nabízíme tyto tarify:

- a) **neomezené (FREE) volání + SMS i neomezená data za 473,-Kč**
- b) **neomezené (FREE) volání + SMS a data ve výši 5Gb za 309,-Kč**
- c) **laciné volání 20minut kamkoli a mezi sebou neomezeně vč. SMS za 25 Kč**
- d) **laciné volání 20minut kamkoli + 50 SMS a mezi sebou neomezeně za 50,- Kč**
- d) **pouze datový tarif v hodnotě 50% ceny trhu. Zjistíme na požádání.**

Novinka- členům s více než 6 měsíčním členstvím nabízíme slevu na mobil.

Brnem jezdí chytrá hasičská auta, dostávají zelenou na křižovatkách

Chytrý semafor se spojí se stejně chytrým zařízením v jedoucím autě integrovaného záchranného systému a vozu spěchajícímu k zásahu rozsvítí zelenou pro průjezd křižovatkou. Tak by se jednoduše dalo shrnout fungování

projektu C-ROADS, na kterém spolupracuje město Brno, jeho společnost Brněnské komunikace a Hasičský záchranný



sbor Jihomoravského kraje. Hasiči tento moderní komunikační systém v současnosti testují v šestnácti zásahových vozech. Aktuálně využívají preferenci na 26 křižovatkách v oblastech velkého městského okruhu a na hlavních radiálách k dálnici D1 (například ulice Vídeňská, Heršpická, Poříčí, Ostravská, Olomoucká). Další potenciál rozšíření systému je možný přibližně v 80 křižovatkách vybavených Dopravním podnikem města Brna v rámci projektu RIS II a dalších 20 nově rekonstruovaných křižovatkách. „Prakticky to umožňuje zajistit zásahovým vozidlům bezpečný a plynulý průjezd na zelenou přes křižovatky se světelným signalizačním zařízením, tím se zkracuje dojezd hasičů k mimořádné události a díky technologii používané dopravním podnikem jsou hasiči schopni při jízdě k zásahu informovat řidiče hromadných dopravních prostředků, že se k nim blíží, aniž by je už v tu chvíli viděli nebo slyšeli. Za zavádění inteligentních dopravních systémů do svých vozidel byli hasiči oceněni v letošním ročníku celostátní ankety Hasič roku, kam bylo zasláno celkem 53 nominací. Jihomoravští hasiči obsadili stříbrnou příčku v kategorii projekt roku. Ocenění je krásná zpětná vazba nejen pro hasiče, ale pro všechny, kdo se na evropském projektu C-ROADS podíleli. Česká republika je v rámci Evropy průkopníkem kooperativních inteligentních dopravních systémů neboli C-ITS a je pro ni specifické, že se nezaměřuje jen na dálnice, ale také na města, veřejnou osobní dopravu, vozidla IZS a železniční přejezdy. Brno se díky pilotnímu projektu C-ROADS dostalo v tomto ohledu do čela nejen českých měst, ale měst v Evropě celkově. **Dopravní podnik tuto vymoženost už využívá, zkracuje tak dobu jízdy spojů.** Preference na světelné

křižovatce funguje jednoduše. Vybrané křižovatky jsou vybaveny čidly a preferované vozy ke křižovatce vysílají signál. **V momentě, když se vůz ke křižovatce blíží, systém v tomto směru nastaví na semaforu zelenou. Ve všech ostatních směrech včetně přechodů pro chodce se rozsvítí červená. Nejvíce je to znát u vytížené tramvajové linky číslo 1, která systém v některých křižovatkách používá. Tramvaj jede celkem 52 minut.** Kdyby linka dostala preferenci na všech křižovatkách, průjezd městem by se zrychlil minimálně o pět minut. **Projet Brnem je každodenní oříšek... tak obdobné testování chystá i záchranná služba. „Do února bychom měli mít k dispozici dvě tyto komunikační jednotky. Preference na křižovatkách by nám v průjezdu městem určitě pomohla, přestože naše vozy jsou menší než hasičské a mohou lépe manévrovat,“** řekla mluvčí záchranné služby.

V Praze takto rozsáhlý chytrý systém hasiči k dispozici nemají, mohou ovládat pouze křižovatky u stanic. Lépe jsou na tom tramvaje v metropoli, které mají preferenci při průjezdu na mnoha pražských křižovatkách. S preferencí jich je už 219, tj. téměř 89 procent, absolutní preferenci jich má 66, zbytek podmíněnou. V loňském roce v Praze byla preference pro tramvaje nově zavedena na 10 křižovatkách. Několik dalších křižovatek s preferencí přibylo i během tohoto roku, mimo jiné na frekventovaném Karlově náměstí. Podle dopravního podniku je v Praze pouze 20 křižovatek, které preferenci nemají. Rychlost tramvaj se tak za 15 let zvýšila o 1 km/h na průměrných 19,5 km/h. Rychleji projíždějí na některých křižovatkách, které jsou napojeny na vyhrazené pruhy, také autobusy. -HanZa-



V BRNĚ BUDE JEZDIT DALŠÍCH 20 TROLEJBUSŮ

OD PLZEŇSKÉ ŠKODY TRANSPORTATION

29



Škoda Electric ze skupiny Škoda Transportation je největším evropským výrobcem trolejbusů. Za dobu existence trolejbusové výroby dodala na tuzemský i zahraniční trh více

než 14,5 tisíce trolejbusů. České trolejbusy jezdí ve zhruba třiceti zemích světa – v Evropě, Asii a v severní Americe.

Vozový park Dopravního podniku města Brna posílí. Zmodernizuje jej totiž početná flotila nových trolejbusů od předního evropského výrobce vozidel pro hromadnou dopravu, skupiny Škoda Transportation. Ke dvaceti vozidlům Škoda 27Tr z kontraktu podepsaného na začátku letošního roku přibude do konce roku 2022 další dvacítko vozidel stejného typu. „Pro Brno vyrobíme celkem čtyřicet kloubových trolejbusů, které nahradí starší typy ve vozovém parku dopravního podniku. Trolejbusy jsou pro mnoho měst v ČR i Evropě důležitým dopravním prostředkem, který pomáhá dlouhodobě snižovat emise v dopravě. Jsme rádi, že i Brno jde touto cestou,“ říká **obchodní manažer Škody Electric**. Obyvatelé a návštěvníci moravské metropole se mohou těšit na moderní velkokapacitní vozidla o délce 18 metrů, z nichž každé pojme více než 120 cestujících. *Poznávacím znamením bude i komfortní výbava, samozřejmostí je kompletní klimatizace vozu i moderní informační a kamerový systém.* Dodávka první dvacítky trolejbusů je plánována na přelom roku 2021 a 2022, druhá část flotily, objednaná v rámci opce, do Brna dorazí do konce roku 2022.

ŠKODA TRANSPORTATION PŘEDSTAVILA TAKÉ NOVÝ DIESELOVÝ AUTOBUS ŠKODA D’CITY

Plzeňská skupina Škoda Transportation představila v červenci nový autobus ze své nabídky. Jedná se o devítimetrový autobus Škoda D’CITY, který – jak už D v jeho názvu napovídá – je poháněn diesellovým motorem. Jedná se o nejmenší autobus na tento pohon, který má český výrobce v nové rozšířené nabídce.

Náš nový městský autobus Škoda D’CITY má veškerou bezpečnostní a komfortní výbavu dle nejmodernějších standardů. Je optimálním řešením pro městský i meziměstský provoz. Cestující jistě kromě prostorného interiéru a pohodlné výbavy ocení i snadný nástup a výstup do vozu. Vůz totiž disponuje funkcí *kneeling* – naklánění vozu u každé zastávky. Pro osoby se ztíženou pohyblivostí má autobus ve výbavě také vyklápěcí rampu,“ říká **obchodní manažer pro kolová vozidla ve společnosti Škoda Electric**. Autobus Škoda D’CITY má maximální rychlost 100 km/h a je vybaven motorem Cummins ISBE o výkonu 182kW. Splňuje také aktuálně nejvyšší normu Euro 6 a má automatickou převodovku Allison. Jeho velikost je optimální do klikatých uliček měst, protože má na výšku lehce přes tři metry (3 132 mm), je široký 2 400 mm a na délku má 9 536 mm. Interiér vozidla je prostorný a provozovatelé si mohou při objednávce sami určit počet sedaček od 30 do 36, dle svých potřeb nebo upravit konfiguraci dveří i vybavení. Samozřejmostí vozu je mimo jiné klimatizace, couvací kamera nebo nezávislé topení o výkonu 32kW.

V letošním roce výrazně rozšířili nabídku o dieselové autobusy. Vyšli tím vstříc zájmu zákazníků o dieselové autobusy, které jsou ekonomicky výhodné a nabízí komfortní řešení pro cestování. Nabízí tak nyní kompletní portfolio kolových vozidel pro městskou, příměstskou, meziměstskou i zájezdovou dopravu. Konkrétně od trolejbusů (klasických i parciálních), přes elektrobusy až po úsporné autobusy s dieselovým pohonem. K tomu navíc zajišťují zákazníkům i veškeré poprodejní služby.

Po rozšíření portfolia tak kromě dnes představeného městského autobusu D’CITY, nabízí také primárně meziměstský autobus D’INTERCITY a zájezdový autobus D’COACH. U posledního

jmenovaného již vyhrála společnost dvě výběrová řízení na celkem šest autobusů pro Ministerstvo obrany ČR. Dodávat je bude ještě do konce letošního roku. V únoru navíc skupina uzavřela první zakázku na 14 elektrobusů z vlastní

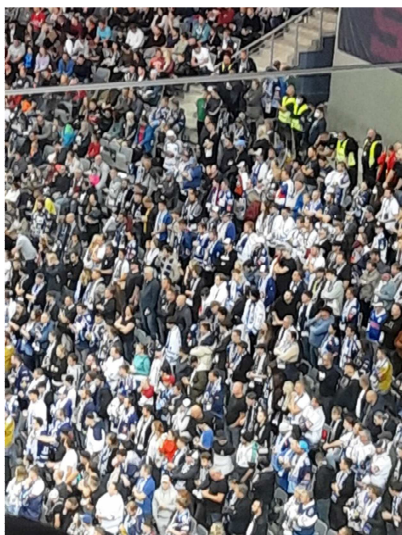


výroby pro Dopravní podniky hlavního města ČR – Prahy. –HaZa-

Hokejové utkání Sparta – Kladno 17.10.2021

31

Odborová rada v září rozhodla o zakoupení vstupenek a zprostředkování sportovní zábavy našim členům. Systémem SMSinfo (pro členy zdarma) byla nabídka zveřejněna a vybrali jsme dobré utkání. Za pouhou padesátikorunu, jsme nabídli našim členům vstupenku na extraligový duel Sparta-Kladno. Doba



není příznivá a brzy může Covid možná opět hlediště uzavřít... Hlediště bylo proto doslova našlapáno a předprodej byl již týden dopředu vyprodán. Je proto s podivem, že zájem o lístky projevilo jen 15 našich členů (+ většinou i s doprovodem, který si hradil plnou cenu vstupenky).

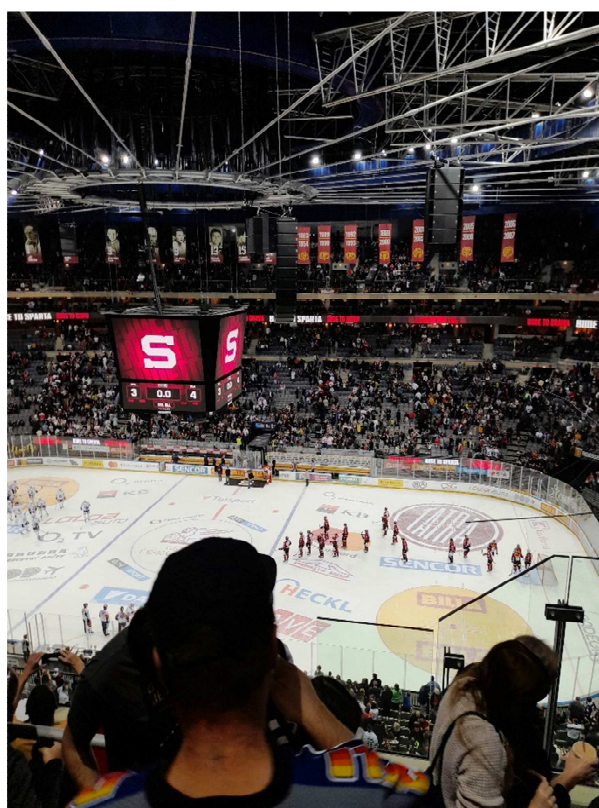


Kdo však šel, neprohloupil. Hokej to byl skvělý, akce střídala akci,

napětí až do poslední vteřiny. Pro herně trochu lepší Sparty přišel šokující zvrát v utkání, kdy prohrávající Kladno o 2 góly, odvolalo dvě minuty před koncem brankáře a podařilo se jim vyrovnat. Prodloužení pak bylo infarktové pro obě strany, ale oba brankáři zazářili a tak rozhodla lepší muška Kladna v samostatných nájezdech. Byl to moc hezký nedělní podvečer a všichni museli být s výkonem obou týmů spokojeni.

Další z trojice utkání a nabízených vstupenek bylo utkání Kladna v Chomutově (bez zájmu) a poslední pak v Brně se Spartou (listopad), viz další článek...

-JZ-



Vítejte mým neumělým popisem v brněnské Winning Group Aréně. Hokej jako jediný ze sportů miluji, samozřejmě fandím místnímu brněnskému týmu Komety a jsem na něj patřičně hrdá. Nejsem však zrovna nejlepší



v popisování hokejových utkání, takže omluvte můj slovník či netypický projev. V Brně se s nadsázkou říká, že i kdyby se všechny domácí zápasy v lize prohrály a se Spartou se vždy zvítězilo, sezona bude úspěšná. Dnes poprvé v sezoně přivítali svého rivala na svém ledě.

Oba týmy nejsou náladou zrovna na výši, devátá Sparta má osm proher v řadě a zaznamenává obrovský propad tabulkou. Kometa je hned za ní na desáté příčce a její výkony jsou jako na houpačce. Pět výher a pět proher z posledních deseti klání také nedovolují stoupat tabulkou.

Utkání začíná 16.20 hodin.

První třetina Hned v první třetině, 4. minuta - Matuškin ze Sparty střílí gól. **Stav zápasu Kometa - Sparta 0:1.** Fanoušci Komety jsou zklamaní a povzbuzováním nabádají hráče Komety, že musí přidat. Hned však ke konci 6. minuty Chlapík ze Sparty vstřelil branku za asistence Thorella a Moravčíka. Byla to hodně zmatečná rozehrávka a Chlapík dostal puk před branku, forhendem nabalil puk na Klimeše a pak jej dlouho šťoural pod betonem brankáře, až jej vyšťoural do branky. Rozhodčí nepískal, a tak branka platí. Fanoušci Komety se bouří, rozhodčí však zůstávají neoblomní. **Stav zápasu Kometa - Sparta 0:2.** V 16. minutě Kometa snižuje. Ďaloga z pozice obránce získal puk, nabil jej Muellerovi na modré čáře, ten pálil prudce, Salák jej vyrazil před sebe a tam ho nemilosrdně uklidil do branky Krištof. **Stav zápasu Kometa - Sparta 1:2** a tak i končí první třetina souboje.

Druhá třetina – ve 12. minutě Zaťovič (Kometa) vstřelil branku. Kandidát na zlatou helmu je tady! Mueller se zasekl na Horákovi ještě před modrou čarou, puk převzal Zaťovič a zavěsil puk nad lapačku Saláka. **Stav zápasu Kometa -**

Sparta 2:2. Kometa se ale moc dlouho neraduje, Sparta napadala jejich rozehrávku, Prymula zachytil vyhození před modrou čarou, poslal hned puk na branku, Hašek ještě tečoval a Klimeš už reagovat nemohl. A tak hned 33.minuta - Hašek (Sparta) vstřelil branku . **Stav zápasu Kometa - Sparta 2:3.** V 15.minutě obrovská příležitost Komety, v úniku Holík ujel s Ďalogou, útočník ale přihrával na obránce, který neměl zabijácký instinkt a střelu mírně zdržel. Salák tak vykopl svůj levý beton a špičkou puk vykopl. Kotouč pak dostal Holík ještě na Zaťoviče, ten však už byl v úhlu a branka za Salákem vyhozena.

Třetí třetina – 6.minuta – Horák (Sparta) vstřelil branku za asistence Matuškina a Thorella. **Stav zápasu Kometa - Sparta 2:4.** V 18.minutě Kometa si bere oddechový čas a brankář Klimeš už jistě zůstane na střídačce. Do útočného pásma míří šest útočníků, a to doslova. A to se jim nevyplácí, Holík přihrával Křištofovi, ale puk přeskočil hokejku a Thorell si tak s pukem jel pohodlně na prázdnou branku. 19.minuta - Thorell (Sparta) vstřelil branku.

Stav zápasu Kometa - Sparta 2:5. Zklamání na brněnské straně je jasné. Hala se vyprazdňuje, na ledě se hráči ještě pošouchují. Hokejové utkání končí výsledkem **Kometa Brno – Sparta Praha 2:5.**

Ale my velcí fandové Komety se nevzdáváme, však zase přijde čas, čas vítězů..... Letošní sezóna už to nebude, ale příští určitě ☺



Železniční doprava zůstává efektivním způsobem přepravy nákladů a cestujících. Železnice byly vybudované kvůli úspoře energie a zjednodušení provozu, což stále platí. Některé



oblasti jsou dnes již silně elektrifikované a není tam problém pohánět vlaky elektrickou energií. Na řadě míst ale stále spoléhají na dieselové lokomotivy. Ty jsou přitom zodpovědné za téměř polovinu procenta globálních emisí skleníkových plynů. Každoročně to dělá kolem 250 milionů tun oxidu uhličitého. Natalie Popovich z laboratoří Lawrence Berkeley National Laboratory a její kolegové navrhuji pozoruhodné alternativní řešení. Namísto elektrifikace tratí předělat dieselové lokomotivy na elektrické, které budou pohánět baterie. Takové lokomotivy se již objevují, například letos FLXdrive od společnosti Wabtec, což je první stoprocentně baterií poháněná lokomotiva na světě. Už má za sebou tříměsíční testovací provoz s 2,4 MWh baterií.

Soudobé dieselové lokomotivy jsou vlastně rovněž elektrické. Dieselový motor používají jako generátor, kterým pohánějí elektrické systémy. Takový stroj není těžké předělat na kompletně elektrický. Stačí nahradit dieselový motor výkonnou baterií. Popovichová a spol. navrhuji, že by taková lokomotiva měla připojený speciální vagon s baterií. Podle nich by to mohlo být až 14 MWh v podobě lithium-železo-fosfátových baterií. V jedné soupravě by přitom mohlo být několik takových lokomotiv i několik vagonů s baterií. Autoři studie propočítali, že by souprava čtyř 3,3 MW lokomotiv, 100 vagonů s 6 806 tunami nákladu a každá s jedním vozem s baterií ujela na jedno nabití 241 kilometrů. Váha vagonu s baterií sice zvýší energetickou náročnost takové soupravy asi o 5 procent, ale celková spotřeba soupravy by byla asi poloviční oproti dieselové soupravě. Dobití vagonu s baterií soudobou 2C technologií by trvalo 30 až 60 minut. Tuto dobu lze využít k přesunům nákladu či výměně posádky. Další možností je, že na zastávce dojde k výměně celého vagonu s baterií. Velkou výhodou „vlaků na baterky“ je flexibilita. Mohou jezdit současně s vlaky na jiný pohon a nasazovány podle potřeby. Komplikací jsou poměrně vysoké počáteční náklady a nutnost vybudovat infrastrukturu pro dobíjení baterií.

https://www.osel.cz/popisek.php?popisek=33015&img=download_13.jpeg

Kam na dovolenou? BRÁNA DO PEKEL, KTEROU ZAPÁLILI RUSOVÉ. HOŘÍ 1000 STUPNI A NEDÁ SE UHASIT.

Darvaza by byla za běžných okolností naprosto obyčejná turkmenská vesnička s 350 obyvateli uprostřed Karakumské pouště, o které by zřejmě svět vůbec nevěděl. Brána do pekel z ní však udělala fenomén!

Uprostřed rozlehlé pustiny, pouze poblíž oázy Darvaza, se nachází obrovský ohnivý kráter nazývaný Brána do pekel, jenž chrlí plameny zřejmě už od roku 1971. Za jeho vznikem stojí pravděpodobně lidská chyba... Hořící inferno má průměr 100 metrů a dosahuje hloubky okolo 20 metrů. Teplota v samotném kráteru se pohybuje okolo 1000 °C. Na tom, jak přesně Brána do pekel vznikla, se badatelé ani místní obyvatelé doposud nedokážou shodnout. O jejím zrodu navíc neexistují žádné oficiální záznamy. Kráter vznikl podle všeho jako výsledek lidské činnosti. V roce 1971 zde prováděli sovětské geology průzkum ložiska zemního plynu, během vrtání však došlo k propadnutí podloží, a vznikl tak velký kráter... Dle vyjádření místních obyvatel sovětské geology během vrtání narazili na podzemní jeskyni, do které se následně propadl strop. Došlo k proražení izolačních vrstev horniny, což umožnilo unik ložiska zemního plynu na zemský povrch. Z důvodů bezpečnosti, aby se plyn nešířil do okolí, se sovětské geology rozhodli unikající plyn zapálit. Mysleli si, že ložisko zemního plynu brzy vyhoří, což se ale nestalo. Nikoho z nich by zřejmě ani ve snu nenapadlo, že plyn bude unikat a hořet nepřetržitě již 50 let až do roku 2021!



Cesta k populární atrakci je poměrně dobrá, ale musí se dobře naplánovat! Ten, kdo se na toto místo vydá, musí mít u sebe dostatečné zásoby jídla a pití. Nejbližší obchod se totiž nachází 90 km od kráteru ve více jménem Erbent.

https://www.poznatsvet.cz/clanek/brana-do-pek-30001109.html?utm_source=www.seznam.cz&utm_medium=sekce-z-internetu#dop_ab_variant=658901&dop_source_zone_name=hpfeed.szhnp.box&dop_req_id=vlnKFiBBAZG-202111121904&dop_id=14199664

Měsíc má dost kyslíku na to, aby udržel naživu miliardy lidí po dobu tisíců let



Úkolem pro vědce je přijít na to, jak na Měsíci zajistit dostatek kyslíku. A jak se zdá, možné řešení existuje. Úkol najít a shromáždit měsíční kameny, které by mohly ukrývat dýchatelný kyslík, bude řešit australské robotické vozítko Artemis. Kyslík lze nalézt v mnoha minerálech v zemi kolem nás. A Měsíc tvoří povětšinou stejné horniny, jaké najdete na Zemi, byť s o něco větším množstvím materiálu pocházejícího z meteorů. Oxid křemičitý, hliník i oxidy železa a hořčíku, to jsou všechno minerály, které obsahují kyslík, byť ne ve formě, abychom ho mohli dýchat. A právě tyto prvky v měsíční krajině dominují.

Kyslík tvoří měsíční regolit asi ze 45 procent, je však pevně vázán ve výše zmíněných minerálech. Vysvobodit ho z těchto pout znamená využít energii.

Na Zemi se podobným způsobem využívá elektrolýza, což je fyzikálně-chemický jev, při němž za průchodu stejnoměrného elektrického proudu kapalinou dochází k chemickým změnám na elektrodách. Elektrolýza slouží například při výrobě hliníku z kapalné formy oxidu hlinitého, v němž elektrický proud odděluje hliník od kyslíku. V tomto konkrétním případě vzniká kyslík jako vedlejší produkt, ale na Měsíci by byl tím hlavním - a naopak hliník nebo jiný podobný kov by zůstal jako potenciálně užitečný produkt vedlejší.

Kolik kyslíku může Měsíc poskytnout? Každý krychlový metr lunárního regolitu obsahuje v průměru 1,4 tuny minerálů, včetně asi 630 kilogramů kyslíku. Podle NASA lidé potřebují k přežití denně dýchat asi 800 gramů kyslíku. "Takže 630 kilogramů kyslíku by udrželo člověka naživu asi dva roky (nebo něco málo přes). Nyní předpokládejme, že průměrná hloubka regolitu na Měsíci je asi 10 metrů a že z něj můžeme získat veškerý kyslík. To znamená, že horních 10 metrů povrchu Měsíce by poskytlo dostatek kyslíku pro život všech osmi miliard lidí na Zemi po dobu asi 100 tisíc let.

Zdroj: https://www.denik.cz/veda-a-technika/nasa-mesic-kyslik-astronomie.html?utm_source=www.seznam.cz&utm_medium=sekce-z-internetu#dop_ab_variant=648110&dop_source_zone_name=hpfeed.sznhp.box&dop_req_id=A dnaZyK0iTV-202111121342&dop_id=14206006

Skála v Saúdské Arábii je rozetnutá vejpůl. Motá hlavy i odborníkům

Mimozemšťani, či laserový paprsek? I takové věci napadají některé lidi při pohledu na skalní útvar An-Nasla v Saúdské Arábii, který je s až chirurgickou

přesností rozetnutý v polovině. Záhadný balvan se nachází v pouštní



oáze Tajmá a je místní nejzajímavější atrakcí.

Podle britské geoložky Cherry Lewisové z bristolské univerzity může jít jednoduše o dílo samotné matky přírody.

Ačkoli Lewisová nevyklučuje, že za pravidelnou puklinu může eroze, souhlasí i s teorií, že skalní útvar rozetnuli lidé. „Vzhledem k tomu, že dávné civilizace stvořily Stonehenge nebo sochy

na Velikonočním ostrově se zcela základními nástroji, není vyloučeno, že i za tohle může lidská ruka,“ míní geoložka. Skalní útvar An-Nasla se nachází asi osm hodin jízdy autem od hlavního města Saúdské Arábie Rijádu. Archeologové během vykopávek v oblasti našli například pazourky datované až do 4. tisíciletí před naším letopočtem.

https://www.novinky.cz/cestovani/clanek/skala-v-saudske-arabii-je-rozetnuta-vejpul-mota-hlavy-i-odbornikum-40376526#dop_ab_variant=1&dop_source_zone=name=novinky.web.nexttoart&dop_req_id=ZpvRPBZ9jcf-202111041718&dop_id=40376526

V Rusku zruší povinné návštěvy STK pro desítky milionů vozů



Prakticky hned v prvním čtení byl v Rusku přijat zákon, který ruší povinnost absolvovat pravidelnou technickou prohlídku všem motorovým vozidlům do 3,5 tuny, které jsou v osobním vlastnictví a nejsou využívány pro komerční účely. Tato revoluční změna se tak dotkne asi 50 milionů automobilů, motocyklů a dalších vozů. Možnost dobrovolných návštěv zůstává. Taxíky nebo jiná motorová vozidla sloužící pro komerční přepravu cestujících či k výkonu podnikání/služebních cest se STK nezbaví. Na STK se Rusové budou muset dostavit rovněž při registraci,

změně vlastníka, změně konstrukce nebo po výměně pohonné jednotky. Jelikož je Rusko zároveň smluvní partíí Vídeňské úmluvy o silničním provozu, ctí stanovenou povinnou technickou kontrolu pro autobusy a nákladní

automobily s celkovou hmotností převyšující 3,5 tuny a také pro jejich přípojná vozidla.

Zajímavá je odůvodňující zpráva chystané novely zákona. Podle ní je technická závada na vině při dopravních nehodách motorových vozidel v Rusku pouze v minimech případů. Aktuálně mají nová vozidla do 3,5 tuny v Rusku STK platnou na čtyři roky. Vozy od čtyř do deseti let staří ji musí absolvovat každé dva roky ti s věkem nad deset let dokonce každý rok. Ještě přísnější je to u autobusů a nákladáků nad 3,5 tuny, které mají jako nové STK platnou na čtyři roky, poté se na autorizovaném pracovišti musí ukázat za jeden rok a následně, tedy při stáří nad pět let, dokonce každý půlrok.

https://www.garaz.cz/clanek/novinky-v-rusku-zrusi-stk-duvod-je-az-bizarni-21007202#dop_ab_variant=0&dop_source_zone_name=autoweb.sznhp.box&dop_req_id=XSdBofGRSH9-202111231307&dop_id=21007202&source=hp&seq_no=1&utm_campaign=&utm_medium=z-boxiku&utm_source=www.seznam.cz

Roboti v Singapuru dohlíželi na „žádoucí“ chování obyvatel

Singapur uskutečnil neobvyklý test. Na hlídání veřejného pořádku nasadil robotická vozidla. Ta upozorňovala obyvatele na „nežádoucí sociální chování“. Během zářijového třítydenního testu Singapur nechal dva roboty hlídkovat v obytném komplexu a v nákupním centru. Pohybují se na kolech, jsou vybaveni sedmi kamerami a mají zabudované hlasy, jimiž varují občany před nežádoucím sociálním chováním. Umělá inteligence vyhodnotí jako porušení veřejného pořádku kouření na zakázaných místech, nesprávně zaparkovaná kola nebo nedodržování pravidel o sociální vzdálenosti stanovených vládou v rámci boje s koronavirem. Roboti mají být řešením problémů souvisejících mimo jiné se stárnoucí populací. „Pracovní síla se skutečně zmenšuje,“ říká Ong Ka Hing z vládní agentury, která stroje vyvinula. Roboti by mohli vyplnit chybějící počty pěších hlídek. Singapur je znám svými tvrdými a někdy zvláštními zákazy určitých způsobů chování na veřejnosti. Lidem, kteří kouří mimo určená místa, hrozí tresty. Po 22:30 je zakázáno pít alkohol na veřejnosti, nesmí se po této hodině ani prodávat.



Trestné je též přechází silnic mimo určené přechody. Městský stát se pyšní čistými ulicemi. Odhazování odpadků je proto přísně trestáno. Taktéž se nesmí v Singapuru plivat na veřejnosti.

Zdroj: https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/singapur-roboti-policie.A211006_161432_zahranicni_jhr

Chcete upozornit okolí na nějaké zajímavosti? Napište nám na info@zoosdmotol.cz. Uveřejněný text str. A4 (+ autorské foto) honorujeme částkou 100,- Kč.

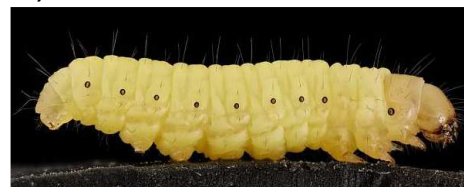
V polském městě zrušili přechody pro chodce

Starosta polského městečka Miasteczko Śląskie zrušil na jediném sídlišti přechody pro chodce. Starosta tvrdí, že přechody stejně vedly „odnikud nikam“ a že jejich zrušení je součástí promyšlené reorganizace dopravy. Všechny ulice se změnilly v jednosměrné, a tím na sídlišti přibýlo vzácných parkovacích míst. „Lidé si pletou přednost (chodců na přechodech) s nesmrtelností. Devadesát procent nehod s pěšími je výsledkem toho, že chodci náhle vstoupí před auto a řidič nemá šanci vůz zastavit. Přednost aut je navíc ekologičtější. Když auto musí před chodcem zastavit, máme více zplodin a hluku,“ hájí své rozhodnutí starosta. Zdroj: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/prechod-pro-chodce-zruseni-polsko-slonskie.A210927_094527_automoto_fdv



VĚDCI OBJEVILI HOUSENKY, KTERÉ ŽEROU PLAST.

Housenky, co žerou plast mohou zachránit lidstvo, ale mohou ho ale také zničit! Lidé ročně použijí více než bilion jednorázových plastových sáčků, a to je jen kapka v moři z toho, kolik plastů se ročně vyprodukuje. Se vším by nám podle vědců měl pomoci zavíječ voskový, který je asi centimetr až dva velký motýlek, trochu podobný domácímu molovi. Dospělí jedinci moc zajímaví nejsou, jejich larvy ale zcela nepochybně ano. Housenky totiž žerou plast a umí ho zpracovávat, tudíž by ho mohly odstraňovat z přírody. Housenky by tak za nás mohly odstranit plastový odpad, jehož vznikají statisíce tun ročně. Pro tento účel by jich byly potřeba miliardy, což ale není možné, protože zavlečení zvířat mimo areál dosavadního výskytu vytváří ještě větší problém. Svě o tom vědí Australané, kteří si v roce 1935 přivezli na svůj kontinent první ropuchy obrovské, aby se staly biologickou zbraní proti vrubounovitým broukům *dermolepida albohirtum*, kteří byli velkým škůdcem cukrové třtiny. Ropuchy sice měly snížit stavy těchto brouků a pomoci tak zemědělcům, jenže krátce po vypuštění se začaly velmi rychle množit. V přírodě nenašly predátory, a vytrvale tak rozšiřovaly oblast svého působení. Dnes jich v Austrálii mají z původních 3000 asi 200 milionů. Jsou jedovaté a predátoři, jenž je sežerou, hynou. U protinožců si tedy moc nepomohli. https://www.poznatsvet.cz/clanek/housenky-co-zerou-plast-30000922.html?utm_source=www.seznam.cz&utm_medium=sekce-z-internetu#dop_ab_variant=596540&dop_source_zone_name=hpfeed.sznhp.box&dop_req_id=a1eVEIFRHDy-202109242109&dop_id=13608719



Řešení dětských hádanek na straně 41: doplňte čísla: _6_, _5_, _5_,

*Co je to? 1. Stůl, 2. vítr, 3. led, kolik je to trojúhelníků? 15,
doplnění slov: pusa, okno, sova, kolo, vlak, osel, ruka, hroch*

Vánoční zvyky, které ještě možná neznáte

Kdo by neznal tradiční zvyky Vánoc, jako krájení jablíčka, lití olova, stavění betlémů, zdobení stromečku, věšení jmelí, házení pantoflí, Barborky, Zlaté prasátko, pečení Vánočky a cukroví, nebo pouštění svíček ve skořápce po vodě. Nyní si ale připomeneme vánoční zvyky, které se již nedodržují, ale v dobách, kdy televize, rádio, internet, a dokonce ani elektřina, nebyly, zabavily naše předky ve vánočních časech.

Svazování nohou stolu. Dříve se svazovaly nohy stolu řetězem, aby rodina držela pohromadě.

Peříčka zapíchaná do koláče. Každý člen rodiny zapíchl do koláče jedno peříčko. Poté se koláč upekla a členové domácnosti sledovali, jak mají peříčka ohořelá, co z nich zbylo, z toho usuzovali co by se jim mohlo přihodit v příštím roce.



Loupání cibule. Z cibule se vyloupalo 12 vrstev, jedna vrstva znamenala jeden měsíc v roce. Do každé se nasypalo trochu soli. Na které se sůl do rána rozpustila, v tom měsíci příští rok bude hojně pršet. V té vrstvě, ve které jen zvlhla, bude deště málo a když ve vrstvě sůl zůstala, bude ten měsíc sucho.

Mazání medu na tvář. Na Štědrý den se namazaly tváře medem, to mělo zajistit, že po celý příští rok budou mít dotyčného všichni rádi.

Třesolky

Vyráběly se z husího brku zbaveného peří, který se na silnějším konci rozřezal na proužky a na ty se pak napíchal hrách, mandle, sušené ovoce. Druhým koncem se zapíchl do jablka. Vyráběly se jako dárek pro děti na mikulášskou nadílku. Dávaly se ale také před každého stolovníka při štědrovečerní hostině, jako dekorace i jako malý dárek.



Dávání svíček do oken

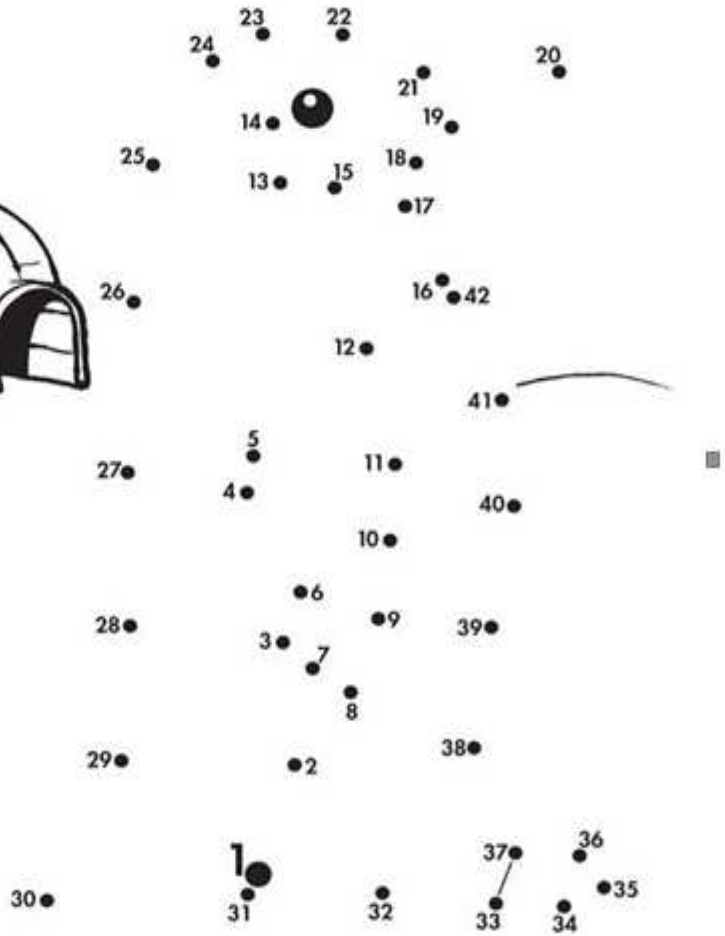
Když vyšla první hvězda, hospodyně dala do okna svíčku, která byla symbolem pro pocestné, aby už neklepali na dveře. Celá rodina totiž od toho okamžiku zasedla k večeři a nikdo už nesměl od stolu odcházet.

(Poznámka redakce: jako úplně nový zvyk by bylo určitě fajn, kdyby si všichni o svátečním večeru, alespoň na chvíli, vypnuly mobily.... co na to říkáte...?)

LuCi- Zdroje: <https://edu.ceskatelevize.cz/video/6678-adventni-a-vanocni-zvyky-na-valassku?vsrc=kolekce&vsrclid=vyvoj-vanocnich-zvyku-nasich-predku> Kniha České Vánoce-Petr Herynek http://brtpichlavec.sweb.cz/tradice/s_vanoc/s_vanoc1.htm

A něco pro malé čtenáře....

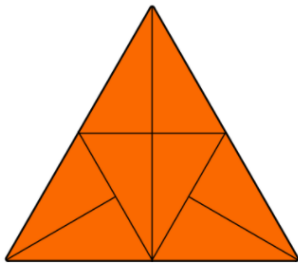
?	-	5	+	7	=	8
9	-	?	-	6	=	-2
2	-	1	-	?	=	-4
-5	-1	8				



Co je to?

1. Čtyři nohy, čtyři rohy, ale hlava nikde.
2. Nemá nohy, nemá ruce, ale přece dveře otevírá.
3. Jakou vodu v cedníku přeneš?

Kolik vidíš trojúhelníků?



Nevíte si rady?

Řešení je na straně číslo 39.

				P	U	S	A

Sedí holčička u holiče, najednou jí z pusy vypadne žvýkačka. Holčička jí da zpět ze země do pusy, všimne si toho holič a ptá se jí : Nemáš jí chlupatou? na to holčička odpoví : Jsi se posral? V šesti letech?



On: „Dobrý den, nechcete si zatancovat?“
Ona: „Ale ano, velmi ráda!“ On: „Výborně, tak jen do toho. Já bych si rád promluvil tady s vaší kamarádkou.“



Manželé sedí u stolu a večerí. Žena si na blůzu ukápně trochu rajčatové omáčky a vykřikne: „Ale ne, vypadám jako prase!“ Muž přikývne: „No, a ukápla sis na blůzu trochu omáčky.“

„To je úžasné – ta vaše pohovka má masážní funkci – a dokonce je vyhřívána!“ „Sedíte nám na kočce.“

A něco srandy pro velké....

Sousedovic spratek mě vyzval na souboj vodními pistolemi. Tak čekám, až se uvaří voda.

- Obžalovaná, objasněte nám, co se stalo.
- Přišla jsem z práce o 2 hodiny dřív. Vejdu do ložnice a tam leží můj muž a naše sousedka, oba nazi
- A potom?
- Potom oba umřeli na Covid.

• Hlavní příčinou stresu je denní kontakt s idioty... •

Pepíček na Vyšehradě :
pane policajt, tady skočil přes řeku Horymír se Šemíkem ?
Policajt : To já nevím, já tady včera službu neměl.