

# Motoláček č.49

# Vánoční číslo



Uzávěrka 15.11.2023



- **Přejeme si...**
- **jednáme a vyjednáváme...**
- **zábava a poučení...**
- **z našich cest...**
- **zajímavosti a kuriozity...**
- **rady a informace...**
- **OR a výčet výhod...**



## Vážení čtenáři našeho časopisu.

02

Toto číslo vychází tradičně na vánoce, spolu s vánočními dárky našim členům. Děje se tak již pravidelně mnoho a mnoho let. Ty z vás, ke kterým se časopis dostává jen na vánoce -a jsou i tací- je třeba upozornit na fakt elektronických čísel. Doba se ale vyvíjí, všude se šetří a tak i my museli přikročit k praxi vydávat Motoláček pouze elektronicky – viz minulé číslo 48. Pravděpodobně to bude i číslo 50 po Konferenci 2024 a kdoví, možná pak už všechny další... Pokud vůbec budeme něco vydávat.. Všechna čísla naleznete na našem webu [www.odborovarada.cz](http://www.odborovarada.cz) . Dnešní doba je nepříjemná, nebojím se říci, hnusná. Krom tradiční nepřejčnosti části společnosti ke všemu, co je odborové, se mezi lidmi asi už natrvalo usadila nenávist a zloba vůči jinému názoru, vůči jinému vnímání demokracie a plurality názorů. Začalo se měřit různými metry, začali se rozlišovat bomby na ty dobré a na ty zlé, podle toho odkud vzlétnou. Rozum nahradila ideologie a tak je důležitější být za dobře s těmi správnými kamarády, třebaže živoříme, než žít slušně a se všemi obchodovat. Začalo se poklonkovat pánům v jejich jediném správném názoru na dění a politiku. Začalo se na pracovištích mluvit cize a za naši češtinu se jaksi stydět... Usadil se strach ze všeho, co je v opaku s názory vládnoucích. A tak raději nenapišeme nic, jen aby se někdo neurazil či neohradil. Už jen nosit nesprávně barevný oděv dnes může být možná trestné. A to nedej bože si zpívat písně z mladí, v původním jazyku...

Stejní lidé dnes paradoxně plivají na výhody minulého režimu, ale přitom se třesou o své drobečky k žití a klaní se dnešní moci, což by dříve nejen nedělali, ale ani by se to po nich nechtělo.. Minule jsem byl osočován, že vtipy, články a jiné názory v Motoláčku některé uráží a že prý nerazí tu správnou –z vrchu nám udávanou– politiku. A našel se i funkcionář, co na protest proti mým názorům od nás odešel... Jó doba je hold taková, ale já, jak si zpíval Karel Gott: „zůstanu svůj...“ Oblbovat se dá jen chudý duchem. Lidé z vlastním názorem, byť jsou dnes v menšině, mi porozumí a souhlasí s mým stejným metrem pro všechny a se stejně špatnými bombami, lhostejno odkud a kam přilétnou. Fakt, na který jsem před léty upozorňoval, se projevuje v plné nahotě. Generační obměna sebou nese pokles členů, stárnoucí věkový průměr, problematičtější činnost a nesnadné financování stávajících priorit a cílů. Mladí byli prostě od převratu vychováváni k tomu, že odbory a vše levicové je špatné, že sdružování je špatné, že jen tupá podřízenost a servilnost k boháčům jsou to pravé a že tak dá slušně žít. V tomto prostředí pak jednejte, snažte se sebevíc, vždy budete za vola. Přejme si tedy jediné, aby zas bylo dobře a né-li, tak aby nebylo ještě hůř. Protože i to, by některým nevadilo. JZ

## Vánoční přání 2023

Sotva se vrátíte z letní dovolené, většinou rovnýma nohama naskočíte do zajetých kolejí každodenní rutiny. Práce se během volných dnů nahromadí a vám po chvílích uvolnění, třeba někde na slunečné pláži a daleko od běžných povinností, nezbývá, než se znovu, a snad ještě intenzivněji, zapojit do procesu. Září... Děti nastupují do škol a školek, konečně se jakž takž usadí školní rozvrh a denní režim. Nad letní dovolenou už ani nevzdechnete, protože... Dovolená? Jako by nebyla! Každodenní rutina vám už skoro začíná vyhovovat, přesněji řečeno o ní nemáte čas přemýšlet. Všední dny, od pondělí do pátku, jsou jako přes kopírák a víkendy často bývají nutnou domácí pracovní terapií. Ta terapie se však netýká vás, ale vaší přes týden zanedbávané domácnosti. Říjen...Cože? Kam se podělo září? A proč už začínáte pomalu, ale jistě vídat vánoční reklamy? Je tohle vůbec možné? Vždyť i vaše vnoučata se tuhle v autě podivily, jak ten čas neuvěřitelně letí! Sotva trochu přivykly školnímu rozvrhu, začínají někde vzadu tichounce problikávat Vánoce. Listopad..."Last Christmas" už od druhého týdne pravidelně slýcháváte tuhle melodii v čím dál plnějších nákupních centrech. Sem tam ji pustí už i v rádiu, ale zatím nás přece jen ještě šetří. Začíná to pravé předvánoční šílenství, z pestrobarevných výloh na vás mrkají nechutně vysoké slevy na všechno a vánoční lákadla stoupají do závratných výšin. Prosinec?! No to snad ne! Uf...! Dárky?! Ještě neeee! Přestože na vás ty nejlepší nabídky útočí každým dnem, stále nemáte hotovo. Do nacpaných nákupáků se vám opravdu nechce, jedině snad těsně po osmé ranní, anebo naopak pár minut před zavírací dobou... V přeplněném autobusu MHD si nechtěně vyslechnete rozhovor dvou starších dam o tom, kolik druhů cukroví letos napečou, přesněji řečeno už napečeno mají, jakým způsobem vysmejčily byt a jak pro vnuka má jedna dotyčná už vše nakoupeno. I ten nehorázně drahý mobil. No jo, ale když on ho tak moc potřebuje! To vám na dobré náladě nepřidá a na pocitu, jak nemožná matka, manželka a babička jste, naopak vrchovatě přispěje. No nic.

Vánoce? Ano, ale... Večer ležíte v posteli, oči upřené do stropu. Ve vedlejším dětském pokoji zaslechnete zvonivý smích vnoučka. Asi se mu něco veselého zdá. Starší dcera teprve před chvilkou odložila knížku, co našla pod stromečkem, a opatrně zhasla. Přemýšlíte o dnešním dni. Byl štedrý? Dvacátý čtvrtý prosinec, Vánoce. Nakonec jste přece jen něco stihli nakoupit, trochu poklidit a vytvořit nějakou vánoční atmosféru. Ačkoliv je jasné, že stromeček, trocha stylových dekorací a jmelí pověšené pod kuchyňským stropem Vánoce nedělá. To pravé je jinde. Pořád ještě nespíte.

Ne proto, že máte plnou hlavu starostí a výčitek, co všechno se letos zase nestihlo. A že máte napečené jenom perníčky a vanilkové rohlíčky, kapr se trochu připálil a v salátu chyběly kyselé okurky? To je fuk. Letos totiž zažíváte překvapení. Così jako procitnutí ze zlého snu. Nacpané obchoďáky, slevy, výprodeje, sladkosti... Je to za vámi!

Jak to? Protože letos prožíváte opravdové *Vánoce*. A ty jsou na hony vzdálené nákupnímu šílenství, množství cukroví a hromadě balíčků pod předraženou jedlí. Loni jsme si totiž všichni společně sedli ke stolu a můj malý sedmiletý vnuk u štědrovečerního stolu prohlásil: *"Já jsem tak moc šťastný, že jsme všichni zase spolu."* Šťastně vydechnete, zatlačíte slzu dojetí a je vám krásně. Je krásně vám všem, protože právě o tom by měly ty skutečné Vánoce být. O radosti, že jste spolu. A o štěstí, že je vám společně dobře. Protože to je ten největší *dárek*, který můžete najít nejenom pod vánočním stromkem. A co letos popřát?

**Všem řidičům, pracovníkům dopravy, všem našim členům a příznivcům přeji po velkém shonu klid a pohodu, šťastné, veselé a zasněžené Vánoce, překrásné dárky, svátky jako z pohádky. Všem přeji do Nového roku 2023 hodně štěstí, osobní pohodu a hlavně zdravíčko. Řidičkám a řidičům přeji mnoho šťastných kilometrů, pevné nervy a mnoho spokojených pasažérů. Pevný krok a pevné nervy budeme v následném roce zase všichni potřebovat.**

Vaše Hana Zabloudilová



**Vrchní vedení přeje všem  
zaměstnancům krásné prožití  
vánočních svátků a hodně  
štěstí v roce 2024**

Zdárně proběhla akce Ostrava (*viz článek uvnitř*) a další akcí bude vyhlášena akce zájezd do sklípku do Velkých Pavlovic. Tato akce je mezi našimi členy velmi oblíbená. Letos bude již třetí ročník. Pro příští rok chystáme další akce ať už dětský den nebo zájezdy s dopravní tematikou. Všem našim členům přeji krásné Vánoce a šťastný nový rok 2024.

Václav Rychtář.

## Vážení kolegové,

rok 2023 dospěl ke svému konci, a je zde opět vánoční číslo kultovního časopisu Motoláček. I v tomto roce panovala v městské hromadné dopravě řada výluk, která ochromovala a komplikovala dopravu, ale byla také otevřena řada nových tramvajových tratí.



Došlo v tramvajové dopravě v Praze v tomto roce ke zprovoznění několika nových tramvajových tratí, jednalo se o téměř pět kilometrů nové trati. Z nichž lze jmenovat v říjnu zprovozněnou tramvajovou trať z Holyně do Slivence, jezdí zde linky č. 4 a 5. Dále byla v říjnu zprovozněna tramvajová trať z Divoké Šárky do sídliště Dědiny, jedná se o 4 páry zastávek, jezdí zde linky č. 20 a 26, ale pouze v denní provozu, noční provoz obsluhuje autobusová doprava linky č. 910. Dále lze jmenovat pokračující stavbu Dvoreckého mostu, který má být dokončen v roce 2025.

Závěrem bych Vám chtěl popřát příjemné prožití a pohodovou atmosféru svátků vánočních, bohatého Ježíška, veselou sklenku na Silvestra a šťastné vstoupení do Nového roku 2024. Tak Veselé Vánoce a Šťastný Nový rok 2024.

Za TRAM – funkcionář OR - Jiří Pakosta

## Vážené a milé kolegyně, vážení a milí kolegové.

Jak si jistě každý z nás při pohledu na kalendář uvědomuje, že už je listopad. pak následuje prosinec a tím i blížící se Vánoce a konec letošního roku.

V současném tramvajovém provozu jsou i výluky, které komplikují službu pro nás řidiče a řidičky, také cestujícím, kteří nám mnohdy tuto vzniklou situaci nezlehčí ani nezpříjemní, ale někdy spíše naopak. Někdy jsou podráždění, že třeba devítkou nedojedou ze Řep třeba na Olšanské náměstí. No a první kdo je na ráně je jak jinak, než řidič(ka) spoje, kterým cestující jede. Ten ovšem nemá ani páru o tom, že to pro nás také není příjemné, že se jedna linka dělí ještě na další a že by jsme mnohem raději jezdili po svých pravidelných trasách, pro pohodlí našich zákazníků. Bohužel, tak jako lidské tělo vyžaduje určitou péči a starostlivost, tak i zmíněné tramvajky a koleje po kterých jezdí, potřebují údržbu a opravu, případně rekonstrukci tratě, kterou bez vyloučení provozu nelze uskutečnit. O tom naše roztomilá cestující veřejnost nemá ani ponětí a mnohdy si vylejvají vztek na řidiči tramvaje. Teď je polovina listopadu a hlavně nám ženám přibude kromě pracovních povinností a péči o svůj domov a rodinu ještě vymýšlení a kupování vánočních dárků, ze kterých budou mít obdarovaní radost a neuloží je



jako nezajímavé někam do skříně, nebo je nebudou jako nevhodný dárek měnit v obchodě za něco jiného. Další činností je pak vymyšlení co nejlepšího Štědrovečerního menu, nákup surovin a následné pečení vánočního cukroví. Mnozí z nás prožili, jak alespoň doufám, rok plný pěkných dní, radosti a zážitků. To se ale nezdařilo všem kolegům a kolegyněkám, kteří té radosti neměli tolik. Život je život a člověk ho musí brát se vším všudy takový, jaký je. Vybrat si nemůže nikdo. Ve výlohách obchodů se již objevuje vánoční výzdoba, což nám signalizuje, že se velkými skoky nezadržitelně Vánoce blíží. Tramvaje budou tak jako každý rok touto dobou přeplněné cestujícími, kteří budou obtěžkáni i několika taškami s dárky a jídlem. Také se stává, že se do tramvaje, která přijede už nevejdou. V takovéto situaci ukažme, že jsme profesionálové a nenechme se rozhodit někdy nepříjemným chováním. Vede to jen k neopodstatněným stížnostem a našemu vysvětlování u vedoucího vozovny. Proč si ničit vlastní nervy pro hloupost jiných. Naše práce je krásná, zajímavá, rozmanitá, ale také velmi psychicky náročná a ne každý se pro ni hodí v porovnání kolik nových lidí do kurzu nastoupí, kolik jich úspěšně složí závěrečné zkoušky a kolik jich vydrží věnovat se tomuto povolání dlouhou řadu let, jako například já (v dubnu příštího roku završím 32 let). Já vím, že jsou tady kolegové a kolegyně, kteří jezdí ještě déle než já. Proto vám všem na závěr chci popřát pevné zdraví a nervy, hodně krásně prožitých dní v příštím roce, šťastné a veselé prožití svátků Vánočních a v Novém roce 2024 hlavně již zmíněné zdraví, štěstí a mnoho ujetých kilometrů bez nepříjemných událostí.

Věra Suchá

### **Vážení přátelé, kolegové.**

Je až zarážející, jak je čas neúprosný, ale na druhou stranu je stejně poctivý ke všem.

Znovu se nám tady setkává starý a nový rok a proto je tu čas k hodnocení a rekapitulace toho starého, co se vše seběhlo, co se podařilo nebo méně podařilo. Hodnocení u nás musí proběhnout ve více rovinách:

Naše odborová organizace patřící pod Odborovou radu - středisko Prostějov, nás zastupuje na všech jednáních s vedením společnosti firmy Arriva Autobusy, kde se snažíme s ostatními Odborovými Organizacemi sdruženými pod touto firmou neustále spolupracovat ku prospěchu svých členů. Nejsme uzavřenou společností, kdykoli může kterýkoliv zaměstnanec požádat o členství v odborech a budeme jen rádi, když se naše základna bude neustále rozrůstat. Samozřejmostí jsou i výhody z toho plynoucí. Ono kritizovat, to umí všichni, ale udělat něco ku prospěchu všech ostatních, to je práce,

a to se přece moc nenosí.

Co se týká našeho střediska Prostějov, vznikla z důvodu nespokojenosti se stavem a vnitřní atmosférou, petice, kdy se mohli všichni řidiči (ať odboráři či nikoliv) anonymně zeptat, písemné dotazy na cokoliv, co nás zajímá. Odpovědi jsme chtěli od vedení celé společnosti a tím by se s námi všemi konečně setkalo. Každý zná ředitele Arriva Autobusy jen podle jména, ale jak vypadá a kdo to je bohužel ne. A přitom jsme chtěli, aby nám tyto dotazy byly zodpovězeny. (Jedny dotazy nám zmizeli, asi někomu z přímého vedení nebyli příjemné, preventivně jsme průběžně vše fotografovali.)

Což se také stalo, ale odpovědi na dotazy lze označit jedním českým příslovím – vlk se nažral a koza zůstala celá – z jejich odpovědi je vše v naprostém pořádku, vše je, jak má být a vše v zájmu společnosti. Schůzka se konala v době, kdy většina řidičů musela odjet na linku, aby ve výsledku bylo přítomno 5 řidičů na 5členu vedení, jak ze střediska, tak přímého vedení.

Bohužel na středisku není dobrá atmosféra z pohledu nás řidičů, nechceme používat hrubá či neslušná slova jaké použil kolega z ICOMU při minulé rekapitulaci, ale i u nás to tak probíhá. Je tu skupina lidí, kteří jdou „vedení střediska více na ruku“ a to na oplátku jim vše patřičně vrací.

A to je přesně ta věc, kterou vedení potřebuje. Mít rozhádané a rozeštvané podřízené. Kdyby totiž drželi všichni za jeden provaz mělo by vedení asi daleko větší problémy. Je to asi jako v naší společnosti, ve které žijeme, jenže v naší malé skupině je tato cesta rozhádanosti cestou, kterou by se rozhodně jít nemělo. Řidiči si navzájem nepomohou, nemluví mezi sebou, jen z nutnosti se pozdraví, natož si poradit a takové to mezi nimi momentálně je. Jedna skupina s podporou vedení a po druhé vedení spíše takzvaně „šlape“. Potom je zde ještě jedna sorta řidičů, kteří jsou neviditelní nerebelující – jako by nebyli. Na to vše ale vedení střediska spoléhá.

Jako další, co nás pálí je stav techniky na středisku, občas si říkáme, kdyby cestující věděli, do čeho nastupují tak raději půjdou pěšky a neriskovaly by. Svítící kontrolky od brzd, motorů, nemožnost aretace volantů sedadel řidičů, problémy s řídicí nápravou to je jen malý výčet závad, které jsou na denním pořádku a opravy jen to nejnnutnější.

Nejvyšší vedení nám na naše dotazy tvrdilo, že nové autobusy budou přidělovány na linky které mají větší nájezd kilometrů a v době záruky budou neustále v provozu. Na menší nájezd budou dávány autobusy po záruce. Nechceme psát, že nám vedení lže, ale nemluví pravdu. Nejsme slepí a na svých linkách se setkáváme s kolegy řidiči s jiných středisek a tam je bohužel stav úplně jiný, nové busy chodí pravidelně a je jedno jestli najedou kilometry nebo ne, k nám přijdou jen zbytky a aby se neřeklo.

Jestli to nebude tím, že jako středisko jsme vznikly při výhře ve výběrovém řízení a ostatní střediska byli v držení Arriva již dávno dopředu. Jsme spíše přivandrovalci, a tak se na nás pohlíží, nebo máme špatné vedení střediska či oblastní vedení, které se neumí nebo nechce, za své podřízené potažmo za techniku postavit. Autobus se opraví, vše se dá do pořádku a odešle se na jiné středisko, z jiného dovezou další ve vrakovém stavu se závadami a místo něj na minulé středisko přijde nové a toto je běh busů po firmě.

Jako odborová organizace spolu z ostatními jsme byli přítomni na dvou sezeních s užším vedením společnosti Arriva Autobusy. Jedno sezení bylo na ředitelství v Chrudimi druhé v Olomouci. Při těchto jednáních jsme byli informováni o stavu společnosti, ať už po stránce ekonomické či problémech které se týkají nás všech, vedení či zaměstnance (pokuty za podjetí, nemocenské, uznávání propustek, výběry dovolené, stavy techniky, mzda, příplatky a podobně) či samotné problémy na jednotlivých střediscích.

Jelikož nám pro rok 2023 byla navýšena mzda o 13% a upravena sazba za čekání a to vše v říjnu 2022. Chtěli jsme v Olomouci jednat o mzdách navýšení pro rok 2024 (porada byla v srpnu). Na náš dotaz nám vedení odpovědělo, že to není na pořadu dne, dokud vláda ČR neodsouhlasí nárůst minimální mzdy a vyčíslí výši inflace. Jakmile to nastane, bude čas na jednání a zároveň i čas na přípravu kolektivní smlouvy. To jsme ale nevěděli, co nastane, nyní nejsme schopni předem říci co bude. Dne 19.10.2023 jsme obdrželi od personální ředitelky informaci, společnost Deutsche Bahn což je vlastník společnosti Arriva podepsal kupní (prodejní) smlouvu se společností Squared – globálním správcem infrastruktury o prodeji celé skupiny Arriva. Po dokončení transakce přechází společnost pod nového majitele. Nový vlastník společnosti SQUARED CAPITAL se sídlem ve floridském Miami v jejím čele stojí Sadek Wahba – americký ekonom egyptského původu. Tento prodej zatím pro nás nic neznamena budeme pokračovat v naší práci, ale do budoucna nikdo neví co bude. Do doby úplného převzetí není, kdo by s námi jednal o čímkoliv.

Na závěr naší rekapitulace roku 2023 bychom chtěli všem popřát šťastné a veselé prožití vánočních svátků bohatého Ježíška a do nového roku hlavně hodně, ale hodně zdraví a samozřejmě ruku v ruce se zdravím, jde i štěstí bez něj to nejde. Osobně si přejeme aby lidé spolu začali více komunikovat, byli si navzájem oporou, bez vzájemných kompromisů by byl život na nic.

Ještě k tomu zdraví a štěstí říká se, že na Titaniku byli zdánlivě všichni zdraví, ale měli smůlu proto to musí jít spolu (zdraví a štěstí).

Milan Pucek +Michal Koleda



Úklid tramvají.

Je mi až podivem, když máme ve vozovně Motol fungující mycí rám, tak vnější čistota tramvají je u nás katastrofální! Úklidová firma občas u některých tramvají umyje přední a zadní část tramvaje, domnívám se, že je to jen pro možné spojení s tramvají, která bude provádět sunutí nebo vlečení vadné tramvaje z trati. Na mycím rámu by se tramvaj umyla celá. Ono poslouchat cestující, kteří kritizují vnější čistotu tramvaje, není nic příjemného. Téměř každý den, kdyby to bylo něco platné, bych jako mnozí kolegové a kolegyně mohla psát do vozové knihy, jak velmi špinavá jsou všechna okna kabiny řidiče a obě zpětná vnější zrcátka. V depu se zdá být vše v pořádku, ale když tramvaj je na trati a svítí sluníčko, pak je výhled a ledování situace kolem tramvaje velmi ztížena, protože ve špinavých oknech a zrcátkách není skoro nic vidět. Mám takový dojem, že ze zápisu tohoto druhu si nikdo nic nedělá, nebo že se nedostane na patřičná místa. Budeme se moct všichni řidiči a řidičky těšit na to, že se čistota tramvají v naší vozovně zlepší a budeme konečně jezdit čistými tramvajemi? VS

Pár informací z oděvní komise

Námi všemi velmi oblíbená fleesová bunda nebude. V hlasování členů oděvní komise byla jednomyslně kladně odhlasována. Výsledek byl p. Poláchovou předložen na poradu ÚD, kde požadavek o zařazení do výstrojové součásti zamítli s odůvodněním, že v souladu s novou kolekcí není vhodné zavádět nové položky do sortimentu. bylo zde také hlasováno, že by měl být nárok fasovat dva páry bot na jeden rok v rámci řízeného fasování. Na novou kolekci je vybráno 50 lidí v širším výběru, ze kterých se vyberou ti, kteří budou novou kolekci testovat. Má být v kombinaci modro-modrá a v sportovně elegantní rovině ("městská móda"). Kalhoty by měly být z džínového materiálu, nebudou tzv. zimní kalhoty. Nová kolekce je ale v daleké budoucnosti. Vše je na dlouhé čekání. Předložený vzorek obuvi nebyl schválen. Zástupce staničního personálu metra požaduje pro zaměstnance zavedení nároku na fasování pohodlné sportovní obuvi a možnost nároku na polokošile. VS

Na komisi BOZP a na jednání v metru dochází kolega Václav Rychtář. Info z ní do časopisu však nedodal. Kolega Radek Válek zase chodí na komisi, kde se řeší výše a splátky škody, pokud někdo zaviní nehodu s výší nad tisíc Kč.... Atp.

## Proč mají anglicky mluvící země svátek Halloween?

Vznikl ve Skotsku a Irsku, odtud ho imigranti dovezli do Ameriky. Název tohoto svátku vznikl zkrácením skotského All Hallow's Eve, který se odehrával v předvečer svátku Všech svatých 31. října. Na tento den vždy připadala dlouhá vigilie (příprava na svatý večer), během které se vzpomínalo na zemřelé mučedníky a světce, modlilo se k nim a přinášely se jim dary. Věřilo se totiž, že světci se mohou přimluvit u Boha za zemřelé příbuzné či známé a ulehčit jim tak na onom světě.



Křesťanský svátek Všech svatých a s ním spojené oslavy All Hallow's Eve neboli Halloweenu v mnohém vycházel z mnohem starších pohanských tradic. Keltové během noci z 31. října na 1. listopadu totiž slavili nový rok, Samhain. Ten se paradoxně vůbec v ničem nepodobal Novému roku tak, jak ho známe my dnes. Pohanský Samhain byl totiž spojený se smrtí a oslavoval konec vegetačního cyklu. Příroda okolo umírala a připravovala se na dlouhý zimní spánek. Keltové proto věřili, že i hranice mezi smrtí a životem je během této noci obzvlášť tenká. A mrtví se mohou vracet mezi živé. Často proto, aby buď pomohli, nebo naopak uškodili. To záleželo na tom, jak daný člověk zemřel a jakou měl povahu. Hlavním rozdílem mezi křesťanskou a pohanskou verzí je zřejmě to, že keltské oslavy vůbec nebyly truchlivé. Ba naopak – všude se slavilo, jako by to bylo naposled. Tento rys se některým katolíkům dodnes nelíbí. Katolický svátek Všech svatých je totiž velice vážný a spojený s Dušičkami – tedy se smutkem a návštěvou zemřelých na hřbitově. Katolická církev se samozřejmě snažila staré pohanské svátky zrušit, což nebylo vůbec snadné. A tak to raději zaonačila tak, aby oslava Všech svatých a Samhain splynuly v jedno, a to jak časově (slaví se proto ve stejný den), tak i co se týče stylem oslav. Takže vlastně slaví Dušičky o dva dny dříve než my.

Také nošení masek vychází z pohanských legend, kdy pohanský bůh požadoval lidskou oběť a aby jeho služebníci lidi nepoznali, nosili lidé stejně vypadající strašidelné masky. Vydlabané dýně mají připomínat svícný z původních svátků, kdy se do vydlabané řepy nebo tykve vkládala svíčka a vystavená za oknem měla duším mrtvých příbuzných posvítit na cestu. Dnešní strašidelné lucerny u domů, nebo koledníků připomínají svítlny krvechtivých služebníků pohanského boha, kdy si do lidské lebky dávali svíčku z lidského tuku a svítili si tak na cestu při hledání obětí. Halloween, stejně jako svátek svatého Patrika nebo Santa Claus do České republiky nepatří. Je to stejné jako kdyby třeba v Brazílii slavili svátek sv. Václava, nebo Masopust...

Prvním v letošním roce pořádaným odborovým víkendovým zájezdem byl víkend v Ostravě, kde byl Jardou Doušou a Vaškem Rychtářem připraven opětovně zajímavý program. Většina účastníků odjížděla 27.10.2023 z Prahy, a to světe div se, opětovně vlakem. Ubytování jsme byli v penzionu blízko nádraží. Večer se ubíráme na společnou večeři do příjemné hospůdky u Staré radnice. Posílení dobrým jídlem a pitím se rozhodujeme, co ještě podnikneme. Nakonec se nás jen hrstka rozhodla pro noční procházku městem. Ostatní se vrací na ubytování, odpočinout si po dlouhé cestě. Pár statečných se vydává do víru velkoměsta, do Stodolní ulice. Je to ulice, jak jsem již minule zmiňovala, která ožívá večer a dlouho do noci, ba až do samotného rána rušno neutichá. Na ulici střídá jeden bar druhý, hospůdka za hospůdkou, diskotéky, strip bary. Ráno byste ulici nepoznaly, je opuštěná, nikde ani živáčka. Vracíme se kolem druhé hodiny ranní a tak honem do hajan.

Druhý den – sobota 28.10.2023 byla zmluvena exkurze v podniku Škoda Ekova a.s., o které vám nyní napíšu pár mých zajímavých postřehů. **ŠKODA EKOVA a.s.** je česká firma sídlící v Ostravě a zabývající se dopravním strojírenstvím. Vyrábí, modernizuje, rekonstruuje a upravuje tramvaje, trolejbusy a elektrobuses, dále se zabývá modernizacemi, úpravami a opravami autobusů. Firma vznikla v lednu 2011 pod názvem Ekova Electric a.s. jako dceřiná společnost Dopravního podniku Ostrava. V červnu 2020 rozhodlo ostravské zastupitelstvo o prodeji Ekovy plzeňské společnosti Škoda Transportation. Převod byl dokončen počátkem srpna 2021, kdy se Škoda Transportation stala majitelem Ekovy Electric, která o několik dní později změnila název na Škoda Ekova. Společnost vyvinula vlastní elektrobuses Ekova Electron 12. Toto vozidlo disponuje Oppcharge technologií, která umožňuje jeho rychlé nabíjení. Dva autobusy byly dodány Dopravnímu podniku Ostrava, další vozy, například do švédského města Umeå, vznikly na bázi Electronu ve spolupráci se zahraničními firmami. V této firmě vznikl také prototyp parciálního trolejbusu Ekova Electron 12T, který je testován českými dopravními podniky. Firma se také zabývá modernizacemi a rekonstrukcemi tramvají. Například Dopravní podnik hl. m. Prahy si touto společností nechal opravit dva vozy Tatra T3, které jsou určené pro nostalgickou linku. Po převzetí Škodou Transportation se zaměřuje na servis, modernizaci a opravy vozidel hromadné dopravy. Jejich pravidly jsou vysoká kvalita a maximální efektivita. Díky téměř stoleté tradici, jedinečnému know-how a vlastnímu týmu špičkových pracovníků jsou vyhledávaným partnerem doma i v zahraničí – dopravní prostředky, které prošly „rukama“ dělníků, techniků a konstruktérů společnosti Škoda Ekova, jezdí kromě České republiky v Německu, Skandinávii, Rusku či v USA i v dalších zemích celého světa. Škoda Ekova je jak jsem již zmínila součástí Škoda Group, která patří k největším

hráčům na poli hromadné dopravy. Vyvíjí a vyrábí moderní ekologická řešení pro dopravu na krátké i dlouhé vzdálenosti v několika provozech v ČR i v zahraničí.

Moc nás potěšila jejich pozvánka do muzea DPO, která byla nad rámec naší



prohlídky a kde jsme dověděli mnohé zajímavosti a zhlédli vystavené vozy. Po návštěvě Ekovy se rozhodujeme, co s načatým odpolednem. Nápad je na světě, co takhle bowling jako minule? Turnaj jsme nazvali 0 ročník memoriálu Petra Hollera. Na našeho kamaráda jsme tak společně zavzpomínali a věříme, že nápad se ujal a na

našich toulkách republikou, budeme na počest Petra v těchto utkáních pokračovat. Vytvořili jsme dvě šestičlenná družstva, a to Škodovka proti Dopravnímu podniku. První místo získal Dopravní podnik s celkovým počtem 800 bodů a druhé místo Škodovka s těsným skóre 734 bodů.

A je tu neděle 29.10.2023. V neděli jsme měli plánovanou prohlídku světově unikátního **muzea Tatra Kopřivnice**. A tak honem z postele a místním MHD spěcháme na vlak, abychom se dopravili do města Kopřivnice.



V Kopřivnici vyrostlo nové muzeum nákladních automobilů, otevřené v listopadu 2021. V rámci expozice je možné zhlédnout téměř 80 vozů, přes 20 motorů a také množství modelů a jiných drobných exponátů. To vše je vystaveno v okruhu 14 tematických celků s ohledem na časovou posloupnost výroby. Kromě obvyklé produkce se některé z celků věnují specifickým odvětvím – tatrám ve službách hasičů, tatrám expedičním nebo těm se sportovními ambicemi. Dokonce, díky těm nejmodernějším technologiím, se mohou po podlaze muzea projet virtuálními nákladními vozy Tatra. Návštěvník se zde seznámí se zakladatelem podniku Ignácem Šustalou, který začal v roce 1850 v Kopřivnici vyrábět kočáry zvané Neutitscheinka. V průběhu let se výroba začala soustředit mj. na železniční vagóny a následně došlo k prvním experimentům s automobily. Počátky těch nákladních reprezentuje replika prvního nákladního vozu NW, jehož originál byl realizován už v roce 1898. Od roku 1927 se pak v nabídce podniku objevil první skutečně nákladní automobil Tatra 23 přezdíváná Buldok. Po vypuknutí druhé světové války se ve středu zájmu ocitl zbrojní průmysl. Ani ten automobilový ale nezůstal stranou. Okolnosti spojené s tímto obdobím přibližuje pátý celek – Tatra 111 a její sourozenci. Legendární T 111 se udržela ve výrobě až do roku 1962, kdy ji plně nahradil nový typ T 138. Během prohlídky jsme se seznámili také s vozy

vyvíjenými pro armádní i civilní potřebu. K vidění je například zástup vozů T 805 přezdívaných Kačena. Tuto přezdívku si vysloužily díky kolébavému pohybu při jízdě. Hned opodál můžete obdivovat obrněnce s geny Tatra – OT-810 či OT-64, který dokázal plavat na vodní hladině. Zájem jistě vzbudí designová ikona Tatra 138 z přelomu 50. a 60. let, jejíž líbezné tvary okouzlí nejednoho člověka. Svou velikostí vás ohromí Tatra 813. Vznikly z potřeby vývoje nového dělostřeleckého tahače a nakonec se uplatnily také v civilní oblasti. Novodobou produkci prezentují vozy Tatra 815-2 Terra, Tatra 810 a Tatra 815-7. Tatra se může chlubit dlouhou a bohatou tradicí výroby hasičských vozů. Již v roce 1909 začala výroba dvou hasičských speciálů, a to NW typ K, který měl mechanicky hnané čerpadlo umístěné v zadní části vozidla. Cílem bylo přesunout k požáru co nejvíce hasičů, a to současně s dostatečně výkonným čerpadlem pro vodu, ve většině případů v podobě přívěsu. Nejvíce se hasičské nástavby uplatnily na vozech T 138, později také T 148, vozy obsahovaly nádrž na 6 000 litrů vody a výkonné čerpadlo s průtokem 3 200 litrů za minutu. Pro hašení požárů ve výškách byly určeny nástavby s výsuvnými žebříky i vysokozdvíhnými plošinami. Velmi brzy po zahájení sériové výroby Tatra 815 se stala koloritem československých silnic a základní výbavou hasičských sborů. V 90. letech uvedla Tatra na trh dvounápravový podvozek s čtyřdveřovou kabinou pro přepravu šesti hasičů, který umožňoval zástavbu malé cisterny, čerpadla i potřebného vybavení. Po několika modernizacích figuruje tento vůz v nabídce automobilky dodnes. Úspěšným pokračovatelem tradice výroby hasičských vozidel se pak v roce 2009 stala řada Tatra 815-7 Force vyznačující se praktickou nízkou průjezdní výškou.

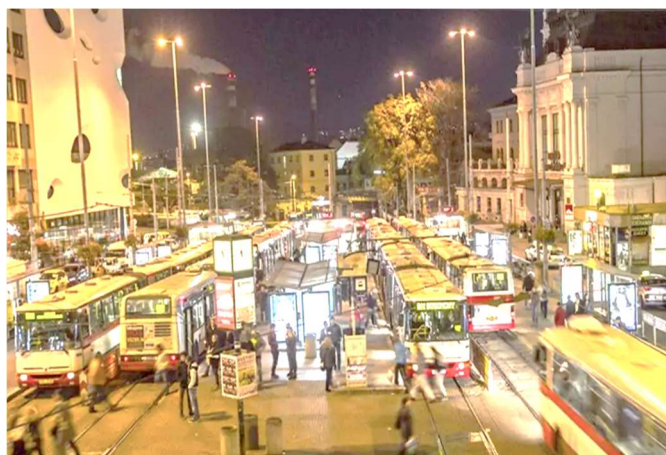
Téma Za dobrodružstvím - Zrod automobilu znamenal pro dobrodruhy nový prostředek pro poznávání světa. Při své první jízdě z Kopřivnice do Vídně absolvoval automobil Präsident v květnu roku 1898 přes 300 kilometrů. Značku Tatra si oblíbil i český zoolog a velký cestovatel RNDr. Jiří Baum, který si pro cestu kolem světa vybral malou užitkovou Tatra 72. Na její podvozek nechal postavit obytnou nástavbu. V prosinci 1934 se s manželkou vydal nejprve do Janova, odkud se přeplavili do západoaustralského Perthu a následně projeli napříč celou Austrálií. Odtud cesta pokračovala do Japonska a USA. Přes Velkou Británii a Nizozemsko se po více než roce vrátili zpět do Československa. Těsně před druhou světovou válkou absolvovali se stejným vozem cestu po Africe. V dubnu 1947 vyrazila na svou první část cesty kolem světa nejznámější česká cestovatelská dvojice – inženýři Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund. Pro cestu napříč Afrikou a Jižní Amerikou použili limuzínu Tatra 87. Následně 22. dubna 1959 začala druhá část cesty, která vedla do Asie, Oceánie a Sovětského svazu. Tatra 87 vystřídal dva expediční vozy Tatra 805, speciálně postavené pro tuto výpravu. Vozy byly lakovány stříbrnou barvou, první s modrými doplňky (určený pro Jiřího Hanzelku), druhý s červenými (pro Miroslava Zikmunda). Další posádka

tvorili MUDr. Robert Vít a dva kopřivničtí mechanici Oldřich Chalupa a Miroslav Dryák. Výprava celkem ujela přes 76 000 kilometrů a zpět do vlasti se vrátila 11. listopadu 1964. V roce 1968 odstartovala ze Staroměstského náměstí studentská expedice Lambaréné. Jejím cílem byla nemocnice v africkém Gabonu (dovoz léků, zdravotnického materiálu a přístrojů). Základem expedičního vozu byla Tatra 138 6×6 ve vojenském provedení (průlez ve střeše kabiny, hranatý nárazník), na kterou byla namontována upravená skříňová karoserie z Pragy V3S. Zpět domů se výprava vrátila po devíti měsících a více než 36 000 kilometrech dne 14. září 1968. Tatra kolem světa - V březnu 1987 vyjel ze Staroměstského náměstí v Praze na cestu kolem světa speciál označený T 815 GTC (Grand Tourist Caravan). Součástí nástavby byl prostor pro uložení mopedu Babeta a motorového rogalu, na střeše byl skládací stan. Uvnitř se pak mimo míst k sezení a spaní nacházelo i kompletní zázemí pro dlouhodobý pobyt. V Guatemale byla výprava zadržena místní policií a několik dní vězněna. Expedice dorazila zpět 30. dubna 1990 po projetí 67 zemí a absolvování celkem 139 680 kilometrů. Cílem expedice Živá Afrika byl sběr etnografického a přírodovědného materiálu, ale i humanitární pomoc. Proto vůz vezl léky a potraviny, které byly předány organizaci UNICEF ve Rwandě. Výprava nakonec projela šestnáct afrických zemí a ujela 24 487 kilometrů, společně s cestami po Evropě a návratem přes Sýrii, Jordánsko a Turecko pak celkem přes 33 000 kilometrů. Přestože byla Tatra 815 6×6 VVN pro expedici Živá Afrika posledním vozem, který k dobrodružstvím poskytla přímo automobilka, díky svým vynikajícím vlastnostem v terénu a mechanické odolnosti se stala Tatra společníkem mnoha dalších výprav a expedic. V rámci propagačních aktivit se tovární vozy na počátku 90. let účastnily expedičně-soutěžních akcí jako doprovod – jednalo se o Rallye Mnichov–Marakesch a podobně. Několik původně soutěžně-asistenčních tatrovek prodaných zahraničním zákazníkům nakonec po svém působení v dakarské rallye našlo své uplatnění jako doprovody dobrodružných výprav movitých turistů do Afriky a jiných neznámých končin. Jedna z původních továrních T 815 4×4 dodnes slouží české cestovní kanceláři Adventura, dokonce přežila i potopení v jezeře na Islandu.

Je tu pozdní odpoledne a naše putování městem Ostravou a Kopřivnicí končí. No, jo, tak to bývá, víkend je za námi, jedna z dalších vydařených akcí utekla jako voda, všichni příjemně unavení, ale vidím úsměvy na tvářích. Vše klapalo, jak jsme si naplánovali, ba dokonce jsme toho viděli a prožili více než bylo v původně zamýšleno. Teď se jen musíme na nádraží rozloučit a pomalu se rozjíždíme ke svým domovům. HaZa



## **Zajímavosti z dopravy. Brněnské noční rozjezdy oslavily v září 20 let**



Kořeny systému, kterým se inspirovala řada českých i evropských měst, však sahají až do 50. let minulého století.

Dnes každou noc do všech koutů Brna rozváží cestující z Hlavního nádraží na 11 linkách 22 autobusů. Největší zájem je o noční spoje v noci z pátku na sobotu, kdy do nich nasedne až

25 tisíc cestujících. Noční rozjezdy jsou fenoménem města Brna. Jedná se o unikátní systém, díky kterému se v nočních hodinách cestující dostanou do všech částí města. Tím, že se všechny autobusy sjedou v jeden čas na Hlavním nádraží, k dosažení svého cíle lidé potřebují maximálně jeden přestup. Autobusové noční linky nesou číselné označení 89-99 a jsou v provozu od 23 do 5 hodin. Na začátku a konci platí interval 30 minut, v noci jezdí po hodině. Do víkendových spojů kvůli velké poptávce cestujících Dopravní podnik města Brna vložil ještě několik tzv. „půlkových rozjezdů“. V průběhu pracovního týdne noční rozjezdy využívá 10 tisíc cestujících. V pátek a v sobotu, kdy to ve městě žije, vzrůstá číslo až k 25 tisícům. Oblibě se těší nejen u těch, kterým se z města nechtělo dříve domů, ale i u pracujících, kteří domov pro brzkou ranní směnu opustit museli.

Historie nočních linek však sahá až do roku 1946, kdy byly v provozu tramvaje na pěti linkách. Až po několika letech je začaly doplňovat autobusy a trolejbusy. Nejednalo se však o ucelený systém, a byl tak pro cestující značně komplikovaný. Na trasách bylo nutné přestupovat, a to nejen v centru, ale i v dalších uzlech. Na konci minulého století zajišťovalo noční provoz šest tramvajových linek, pět trolejbusových a sedm autobusových linek, z toho jen čtyři byly výhradně noční. Systém brněnských rozjezdů byl inspirací pro řadu evropských měst. Ze strany obcí v okolí Brna registrujeme velký zájem o prodloužení jejich tras za hranice města a propojení s nimi. Například zajíždí do Kuřimi, Vranova, Újezdu u Brna a dalších míst.

První noční spoje brněnské veřejné dopravy se sice objevily již ve 30. letech minulého století, jednalo se však o spoje reagující na aktuální společenské a kulturní akce města. Nejednalo se tedy o pravidelný provoz. Pravidelná noční doprava byla v Brně zavedena 2. června 1946. Zpočátku šlo o pět linek šalin. Přestupní uzel byl na náměstí Svobody a jen dvě z linky jezdily

přes dnešní uzel u nádraží. Teprve později začaly na šaliny v přestupních uzlech navazovat autobusy a trolejbusy. První noční autobusové linky se v Brně objevily v polovině 60. let. Na konci 80. let minulého století jezdila většina spojů šalin, autobusů a trolejbusů od 20 do 23 hodin v prodlouženém intervalu 15-20 minut. Zajímavostí byla linka č. 72, která sice „ukončila“ svůj provoz již v 18 hodin, ale znovu ji zahájila od 21:30 do 22:30 pro odvoz pracujících z odpolední směny. Noční dopravu na konci 80. let zajišťuje 8 linek tramvají, 7 autobusových a 5 trolejbusových. Některé však na noc měnily svoji trasu tak, aby pokryly co největší území města. Noční linky se sjíždějí u nádraží několik minut před 23:25 hod. Na rozjezd šalin pak čekaly na Mendláku navazující trojbusové linky 137 a 145, a na České linka 136. A dále autobusy na Staré Osadě a v Bystřici. V případě poruchy vyčkávají u Grandu náhradní autobusy. Ve 3:30 je organizován ještě tzv. režijní spojení, kdy šaliny a autobusy od nádraží svážejí řidiče DPMB na čtvrtou hodinu do vozoven. Autobusové noční linky nesou číselné označení 89-99 a jsou v provozu od 23 do 5 hodin, o víkendu pak do 6 hodin. Do víkendových spojů však kvůli velké poptávce cestujících Dopravní podnik města Brna vložil ještě několik tzv. „půlkových rozjezdů“. K současnému systému, který je unikátní jednotným uzlem, započala cesta 1. září 2000, kdy došlo k zásadní změně v nočním provozu brněnské MHD. Kromě tramvajových linek 1 a 8 převzaly noční provoz autobusové linky 92–99 s výjimkou linky 98. Od 1. ledna 2004, kdy byla spuštěna první etapa integrace dopravy v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, už zajišťují noční provoz pouze autobusy. Přidány byly linky 90, 91 a 98, které nahradily tramvajové linky.

Tato změna přinesla cestujícím větší obsluhu území a pro Dopravní podnik možnost údržby tramvajových tratí i v nočních hodinách (nebo i odpojit celou elektrickou síť), případně testování tramvají během nulového provozu nebo dokonce jízdu tramvají v noci na objednávku. Už v prosinci 2006 se ale ukázalo, že na některých linkách nabídka nestačí a proto před půlnocí vyjíždí posilové spoje, tyto však jezdí jen zkrácenou trasu. Základní interval je 60 minut, před půlnocí se však jezdí po 30 minutách (o víkendu pak i po 30 minutách až do druhé hodiny ranní). Noční obsluha brněnského letiště nočními autobusy byla plně pokryta až od prosince 2008, kdy vznikla linka 89 spojující Kníničky a letiště s okolní průmyslovou zónou. Ačkoliv mají noční autobusové linky jeden centrální přestupní uzel, na trase některých linek jsou garantovaná přestupní místa: Anthropos, Humenná, Jírova a Svratecká. Cestující tak nemusí vždy cestovat až na nádraží. Noční autobusy v režii DPMB neobsluhují však jen území Brna. Některé spoje jezdí do Bílovic nad Svitavou, Kuřimi, Lelekovic, Podolí, Prací, Sokolnic, Újezdu u Brna a Vranova. Kromě



toho od hlavního nádraží vyjíždí také noční spoje regionálních linek, nejvzdálenější destinací je z pátku na sobotu Znojmo. Některé noční spoje však mají výchozí bod mimo centrum Brna. Odjezdy všech těchto nočních regionálních spojů však nejsou jednotné, některé odjíždí společně s půlnočními rozjezdy, některé později, některé dříve. Noční autobusová spojení doplňují i noční vlaky odjíždějící z hlavního nádraží. Na lince S2,S3,S4 a S6 jsou spoje do Letovic, Křenovic, Břeclavi a Tišnova, Zastávky u Brna... Společný čas odjezdů je přibližně 40 minut po půlnoci v noci před nepracovním dnem, některé linky mají i spoje navíc. Idylický text by mohl vyznívat tak, že noční rozjezdy jsou úspěšné a nabízí tak možnost se rychle dopravit i v nočních hodinách po Brně, někdy i rychleji než za dne. I tak se však nočním spojům nevyhnula úsporná opatření. Následkem ekonomické krize v roce 2008 a 2009 město Brno muselo sáhnout k úsporným opatřením. Ta se v případě rozjezdů projevila tak, že vybrané spoje byly zkráceny. Tento systém však rozbil zavedený systém možnosti dostat se vždy z nejvzdálenějšího bodu do jiného vzdáleného bodu. Další významnou změnou v systému nočních rozjezdů byl leden 2013. Statutární město Brno přistoupilo k redukci objednávky objemu dopravy, což vedlo k prodloužení provozu nočních spojů až do 7:00 o víkendech (interval 20 minut). Toto prodloužení s sebou přineslo dvě zásadní nevýhody: Po páté hodině ranní se mění režim zastavování na zastávkách. Jestliže do páté hodiny ranní bylo možné projet rychleji zastávky a tím dodržet jízdní řád, s touto změnou to již tak dobře nešlo. Ačkoliv noční rozjezdy pokrývají dobře město, některé úseky nebyly po této změně pokryty zcela ideálně, což se nehodilo pro dopravu na začátek ranní směny. Vybrané denní linky tak v těchto dvou hodinách ráno tak tedy získaly účelové spoje pro dopravu zaměstnanců. Od ledna 2013 jsou pro zpřesnění systému všechny noční linky označeny písmenem N. Od prosince 2013 došlo k úpravě provozu nočních linek o víkendu, provoz byl zkrácen do 6:00, interval však v této době zůstal půlhodinový. Spoje ve 2:30 a 3:30 již obnoveny nebyly. Od prosince 2017 jsou o víkendech nově zavedeny noční autobusové spoje na linkách 108 (Znojmo) a 602 (Rousínov), který poté pokračuje jako linka 730 do Vyškova. Od prosince 2018 do prosince 2019 byla vlaková doprava v Brně ovlivněna velkou vlakovou výlukou, což znamenalo vytvořit noční spojení k Dolnímu nádraží. Toto bylo řešeno vybranými nočními spoji na lince 61. Zdroj : DPMB HaZa

### Nové trolejbusy 32Tr v Brně

V Brně pokračuje masivní obnova trolejbusového vozového parku. Vedení Dopravního podniku města Brna podepsalo smlouvu na nákup 10 trolejbusů

typu Škoda 32Tr s opcí na dalších 30 vozidel stejného typu. Výrobce Škoda Transportation do Brna již jeden z prvních vozů o letních prázdninách dodal a další nové vozy dodá v průběhu příštího roku. Za deset vozů DPMB zaplatí 118 miliónů korun. Trolejbusy Škoda 32Tr jsou moderní nízkopodlažní a klimatizované vozy s přídavným bateriovým pohonem, který umožní dojezd minimálně 10 kilometrů bez trolejového vedení. Toho dopravce využívá zejména při výlukách a dopravních omezeních, kdy trolejbusy nemusí nahrazovat autobusy – vybraný úsek projedou na bateriový pohon. Nové parciální trolejbusy nasadí dopravní podnik na linky 30, 32, 34, 35, 36, 38 a 39. V provozu nahradí starší vozy typu 21Tr a 14Tr. Po dodávce nových trolejbusů a vyřazení zbývajících trolejbusů typu 14Tr už budou všechny trolejbusy v Brně nízkopodlažní. Poslední vysokopodlažní jsou totiž kromě „čtrnáctek“ už jen



dva vozy typu 15Tr, které dopravní podnik z provozu stáhne do konce letošního roku.

Trolejbusy Škoda 32Tr jsou tedy nízkopodlažní a plně klimatizované, nabídnou prostorný interiér, moderní informační systém s LED obrazovkami. Samozřejmostí je kamerový

systém monitorující interiér i nejbližší okolí vozu. Celková kapacita jednoho vozu je 95 cestujících, 35 z nich se ve voze i posadí. Cestující po Brně vozí v případě „čtrnáctek“ od roku 1989, v případě „jednadvacítek“ od roku 1999 a na tachometrech mají více než milion kilometrů. Brno si s provozováním trolejbusové dopravy mezi ostatními městy stále drží prim. Podporovat a rozvíjet tuto formu dopravy je chytré a ekologické. Zdroj: DPMB HaZa

### **Nové tramvaje od Škody vyjely v Mannheimu poprvé i s cestujícími** Německý



doprovce rnv (Rhein-Neckar-Verkehr) dnes poprvé nasadil do provozu novou tramvaj Škoda ForCity Smart 36T. Stalo se tak v Mannheimu u příležitosti německé národní zahradní výstavy BUGA. Pro Škodu jde o jednu z největších tramvajových zakázek, do Německa dodá 80 tramvají tří verzí: tříčlánkové, čtyřčlánkové a šestičlánkové. Součástí je i opce na dodávku dalších 34 tramvají. Tramvaje budou postupně jezdit v

Mannheimu, Ludwigshafenu a Heidelbergu. Zkušební provoz začal loni na podzim. Výroba probíhá v továrnách ve finském Otanmäki a v Plzni. Tramvaj vychází z modelu Artic vyráběného Transtechem, vzhledem k řadě požadavků zákazníka jde ale v podstatě o nový typ. Šestičlanková tramvaj bude po dodání nejdelší na světě. Obousměrná tříčlanková tramvaj má otočné podvozky, měří 30,5 m a jezdí po kolejích s rozchodem 1000 mm. Maximální provozní rychlost je 80 km/h. Celkem pojme 178 osob a disponuje 72 místy k sezení. Tramvaj má nízkopodlažní vstup a bezbariérový prostor pro osoby s omezenou schopností pohybu i rodiče s dětskými kočárky. Široké dvoukřídlé dveře pak zajišťují rychlou výměnu cestujících na zastávkách, a tedy i vyšší efektivitu dopravy. Vybavena je rovněž nejnovějšími informačními systémy a kamerami. Poháněné jsou tři podvozky, při brzdění má 100% rekuperaci do baterií. Škoda Group dodá celkem 80 vozidel – 31 kusů třicetimetровých tříčlankových tramvajů, 37 kusů čtyřicetimetровých čtyřčlankových tramvajů a 12 kusů šedesátimetровých tramvajů. Vozidla budou provozována ve třech spolkových zemích Německa. Jedná se o Bádensko-Württembersko, Hesensko a Porýní-Falc. Soutěž na tramvaje byla vypsaná už v březnu 2017. Tendru se zúčastnili významní světoví výrobci kolejových vozidel. Výroba nabrala



zpoždění, první vozidla měla být dodána na počátku roku 2021. Škoda zakázku získala v roce 2018, celková hodnota kontraktu je 7 miliard korun. Zdroj : Škoda Group HaZa

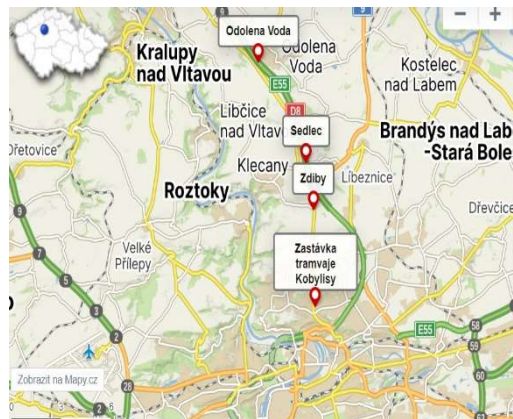
### Do středočeských Zdib zamíří tramvaje

Nejrůznější formy přepravy cestujících testuje na svém území Středočeský kraj. Plánuje například provoz vodíkových autobusů v okolí Mníšku pod Brdy, trolejbusy by zase měly vozit cestující, kteří v současné době využívají autobusovou linku příměstské dopravy 375 po trase od stanice Českomoravská přes Kbely, Dřevčice, Brandýs nad Labem až do Staré Boleslavi. Nyní se posunul také projekt, který počítá s tramvajemi.

Krajští zastupitelé na posledním jednání schválili smlouvu o spolupráci s obcemi Zdiby a Sedlec. První tramvaje by z okraje Prahy do těchto obcí měly zajíždět do čtyř let, tedy na konci roku 2027. V plánu je i konečná stanice v Odoleně Vodě. Krajský radní pro oblast dopravy Petr Borecký (STAN) řekl, že: „Nedávno jsme dokončili dokumentaci k žádosti o územní rozhodnutí a podali ji na stavební úřad. Zahájení výstavby trati plánujeme na rok 2025“.

Tramvaje mají jezdit po trati dlouhé zhruba 5,2 kilometru z pražské tramvajové zastávky Vozovna Kobylisy přes Dolní Chabry do Zdib a dále k obratišti v budoucím terminálu Sedlec. Na trase bude osm zastávek, jezdit by tady měly linky 10 a 17. Ve špičce se zatím počítá s intervalem 8 minut, v sedlech mají jezdit tramvaje každých 10 minut, večer to bude ve dvacetiminutových intervalech a o víkendech každou čtvrt hodinu.

Součástí terminálu Sedlec je i parkoviště s 834 parkovacích míst. „Projekčně je tento terminál připraven pro budoucí navazující tramvajové trati do Líbeznic a Odoleny Vody. Koridor bude podle radního od terminálu v Sedlci kopírovat dálnici, současně však musí zohlednit její plánované rozšíření na šest jízdních pruhů. Samotná stavba trati do Odoleny Vody by mohla začít v roce 2030,“



dodal Petr Borecký. Náklady na celou akci jsou zhruba 2,5 miliardy korun, přičemž 85 procent by měla pokrýt unijní dotace. -JZ- Zdroj:

[https://www.novinky.cz/clanek/domaci-do-stredocesnych-zdib-zamiri-tramvaje-40449160#dop\\_ab\\_variant=0&dop\\_source\\_zone\\_name=novinky.web.nexttoart](https://www.novinky.cz/clanek/domaci-do-stredocesnych-zdib-zamiri-tramvaje-40449160#dop_ab_variant=0&dop_source_zone_name=novinky.web.nexttoart)

### Tramvajová trať na Václaváku se začne stavět zjara, bude stát 1,24 miliardy

Dráhu pro tramvaje v horní části Václavského náměstí postaví zhruba za 1,24 miliardy korun bez DPH společnost Eurovia CS. Stavba potrvá asi tři roky. Tramvaje v horní části náměstí jezdily do roku 1980, o jejich návratu rozhodlo minulé vedení města. Rozdíl mezi nejvyšší a nejnižší nabídkovou cenou činil více než 250 milionů korun. Dobu stavby 1095 dnů, tedy tři roky, ve své nabídce shodně uvedlo všech šest subjektů. Oproti původnímu stavu budou podle dřívějších informací koleje po stranách náměstí, uprostřed vznikne promenáda. Dělníci opraví chodníky a vozovky, vysázejí zeleň, opraví se stanice metra Muzeum a vznikne podzemní nádrž na zachytávání dešťové vody. Praha také na náměstí počítá s utlumením provozu automobilů, které pojedou částečně po tramvajových kolejkách.

Město také plánuje stavbu další trati. Ta povede od Národního muzea kolem hlavního nádraží do Bolzanovy ulice. Tato výstavba je součástí architektonické soutěže, ve které nyní město spolu se Správou železnic vybírá podobu rekonstrukce nové odbavovací haly a okolí hlavního nádraží. Její výsledky by měly být známy kolem poloviny příštího roku.

-JZ- Zdroj: [https://www.idnes.cz/praha/zpravy/tramvaj-draha-trat-eurovia-vaclavske-namesti.A231103\\_140602\\_praha-zpravy\\_vich](https://www.idnes.cz/praha/zpravy/tramvaj-draha-trat-eurovia-vaclavske-namesti.A231103_140602_praha-zpravy_vich)

### **Tramvajová trať Podbaba – Troja – Bohnice**

Trať spojující městské části Praha 6, Troja a Praha 8 má být vedena z obratiště Nádraží Podbaba na sever Podbabskou ulicí, ve shodné trase s další připravovanou tratí Nádraží Podbaba – Suchdol. Součástí tohoto společného úseku je nová zastávka Hydrologický ústav. Na úrovni severního ostrohu Císařského ostrova se trať do Bohnic bude odpojovat od trati do Suchdola a po novém mostě přes Vltavu, který by se měl dotýkat zmiňovaného ostrohu, bude směřovat do Podhoří. Zde se počítá s párem zastávek sloužících k obsluze plánovaného nového vstupu do Zoo Praha. Z Podhoří bude tramvajová trať pokračovat tunelem do Bohnic, kde se napojí do uliční sítě portálem v Mazurské ulici, a kde také vznikne pár zastávek Poliklinika Mazurská. Tramvajová trať poté odbočí na jih do Lodžské ulice a následně se v ulici K Pazderkám napojí na připravovanou trať Kobylisy – Bohnice. Odhadované náklady na výstavbu tramvajové tratě Podbaba – Troja – Bohnice jsou cca 6,5 miliardy korun. Zahájení výstavby této tramvajové tratě připadá do úvahy nejdříve v roce 2030, její zprovoznění lze očekávat v roce 2034.

Zdroj: [tiskoveoddeleni@dpp.cz](mailto:tiskoveoddeleni@dpp.cz)

**Tramvajová trať Dvorce – Budějovická – Michle** bude od současných zastávek Dvorce vedena ulicemi Jeremenkova, Olbrachtova, Vyskočilova a V Zápolí do Pekárenské ulice, překříží Ohradní ulici a bude pokračovat k odstavnému nádraží. Po jeho okraji, mimo stávající komunikace, bude dále vedena do ulice U Plynárny, kde se v křižovatce s ulicí Nad Vinným potokem napojí na stávající tramvajovou trať, jak ve směru z centra i do centra. Celková délka tratě je dle existujících studií 4,8 kilometrů a předpokládá se na ní deset párů zastávek. V zastávce Olbrachtova (v současnosti Na Strži) vznikne přestupní vazba na metro D a v dopravním uzlu v zastávce Budějovická přestup na linku C. Odhadované náklady na výstavbu tramvajové tratě Dvorce – Budějovická – Michle jsou cca 1,7 miliardy korun. Samotné zahájení výstavby se předpokládá na začátku roku 2029, zprovoznění pak v roce 2031. DPP se bude snažit na stavbu zajistit spolufinancování z dostupných fondů EU nebo jiných dotačních programů. Zdroj: [tiskoveoddeleni@dpp.cz](mailto:tiskoveoddeleni@dpp.cz)

### **Nové vozy pro petřínskou lanovku vyrobí rakousko-švýcarská skupina Doppelmayr/Garaventa**

Vítězem veřejné zakázky Dopravního podniku hl. m. Prahy (DPP) na výrobu a dodání dvou nových vozů pro lanovou dráhu Petřín se stala společnost DOPPELMAYR lanové dráhy, spol. s r. o., 100% dceřiná společnost rakousko-

švýcarské skupiny Doppelmayr/Garaventa Group. DPP s výrobcem podepsal smlouvu. Nabídková cena vítěze činí 137,7 milionů korun, což je o 12,3 milionů korun méně, než byla předpokládaná hodnota zakázky.

**Výroba obou vozů petřínské lanovky bude probíhat ve Švýcarsku** a bude se na ní podílet několik společností skupiny Doppelmayr/Garaventa. Výrobní dokumentace celého projektu vznikne v centrále společnosti Garaventa AG v Uetendorfu. Samotné vozy vyrobí sesterská společnost CWA Constructions SA v Oltenu, která se specializuje na design a produkci kabin lanovek. Patří mezi jejich největší světové výrobce, ročně její závod opustí více než dva tisíce vozů. Kontrolní a řídicí systémy lanových drah pro petřínskou lanovku vzniknou v Oberdorfu v sesterské společnosti Frey AG Stan, výrobcem lana bude švýcarská společnost FATZER AG ze skupiny BRUGG Group.

*Technické parametry vozů pro petřínskou lanovku:*

Nové vozy petřínské lanovky budou 12,3 metrů dlouhé a 2,45 metru široké, jejich rozchod bude 1435 mm. Budou mít 19 míst k sezení a kapacitu pro až 100 stojících cestujících. Přesné číslo obsaditelnosti vyplyne z výrobní dokumentace a celkové finální hmotnosti vozidla. Nižší finální hmotnost vozidla umožní jeho vyšší využitelnost. Výrobce dává na vozidla záruční dobu 72 měsíců, tj. šest let.

Skříň vozidel bude rozdělena na čtyři oddíly pro cestující, které budou od sebe odděleny, tj. nebudou průchozí. Jednotlivé oddíly budou přístupné z obou stran vozů, budou mít odstupňovanou podlahu, přičemž odstupňování bude odpovídat průměrnému sklonu trati. V každém oddílu budou sedadla, madla, vodorovné i svislé tyče pro držení. Oddíly budou uzavírat dvoukřídlé prosklené posuvné dveře, ovládané centrálně pro každou stranu zvlášť ze stanoviště obsluhy. Vozy budou na čele vybaveny průmyslovými kamerami, které budou snímat prostor přímo před vozem. Signál z kamer se bude přenášet na zobrazovací zařízení na stanovišti obsluhy, jakož i do velínu lanovky.

Vozidla petřínské lanovky jsou navržena jako samonosná dvounápravová konstrukce nesena čtyřmi pojezdovými koly po kolejnicích. Průměr kol je 550 mm a jsou jednotlivě uložena pomocí úhelníků a odpružena bezúdržbovými dutými pryžovými pružinami. Na jedné straně jsou plochá, na druhé mají dvojitou přírubu, která bude nést odpruženou hydraulickou kolejnicovou brzdu bez nutnosti použití dalších podpěr či nosných válečků. Využití kolejnicové brzdy umožní odstranit brzdová lana, která využívá stávající technologie petřínské lanovky. To v konečném důsledku zjednoduší také geometrii výhybky, nově budou zapotřebí pouze dvě křížení místo současných čtyř.



Tažné lano bude k vozidlu připevněno pomocí lanového bubnu, který umožňuje snadné a rychlé zkrácení lana. Konstrukce podvozku umožní přístup ke všem důležitým komponentům přes poklopy v podlaze. Výměnu kola tak bude možné provést jednoduše ve stanici bez zvedacího zařízení.

Petřínská lanovka v neposlední řadě dostane také zcela nový řídicí systém, který bude zajišťovat, že řízení pohonu, řízení vozů, dálkové ovládaní a další části budou vzájemně kompatibilní, certifikovány a homologovány jako jeden celek. Bude vybavena dálkovým monitorovacím a komunikačním systémem vedeném podél koleje u paty kolejnice.

Zdroj: [tiskoveoddeleni@dpp.cz](mailto:tiskoveoddeleni@dpp.cz)



### **Kulturní okénko:**

#### **Pozvánka na muzikál Okno mé lásky**

Na místě dnes stávajícího Divadla Broadway bylo v minulých letech provozováno kino Cinema Broadway, poté známé pod názvem kino Sevastopol, které bylo



trvale uzavřeno v roce 1998. Od tohoto roku objekt chátral. V roce 2001 si celý prostor pronajala společnost Divadlo Broadway, a.s., která bývalé kino zcela zrekonstruovala a vybudovala zde moderní, třípodlažní Divadlo Broadway. Byla jsem tu letos, před pár dny poprvé a musím říci, že jsem byla mile překvapena a nejenom představením, od kterého jsem nevěděla, co můžu čekat. Občas mívám pocit, že hit muzikál je žánr, který muzikálové fanoušky trochu rozděluje. Někteří ho vysloveně zatracují, jiní milují a nedají na něj dopustit. Já sama se řadím někam doprostřed.

Nejedná se o typ muzikálu, který bych vyhledávala, ale čas od času mě zhlédnutí některého z nich potěší. A jaké tedy byly mé dojmy? Olympic, co je na jejich hudbě tak moc zajímavé? Rocková hudba, 40 let fungující kapela, jejíž hity zná celé Česko i Slovensko... Také jsem šla do divadla s představou, že uslyším staré

dobré hity slepené do příběhu, jak to už v muzikálech bývá. Ty nesmrtelné písně jsem, ale teď slyšela v natolik zajímavých aranžích, že jsem zkrátka žasnula. Celé tříhodinové představení nebylo pouze rockové, ale slyšeli jsme i popové úpravy, rockové balady, některé i s přidáním smyčcového orchestru, a dokonce perfektní trampskou píseň. Neznám tvorbu Olympicu do detailů, tak nevím, které songy byly původní a které napsané pro tento muzikál, jako celek ale vše znělo úžasně. Okno mé lásky nám postupně odkrývá osudy talentovaného mladíka Davida, jehož život se nevyvíjí zrovna růžově. Když byl ještě malý, opustil je jeho otec, nakonec přichází i o svoji matku, která pod tlakem událostí, spáchá sebevraždu. Únik David nachází v umění graffiti, kterému se věnuje v partě přátel. Dokáže do něj promítnout všechny své emoce a vytvářet tak nevšední díla. Útěchu a lásku najde David nejprve u atraktivní Denisy. Ve chvíli, kdy ale zjistí, že je Denisa kvůli drogám schopná krádeží i přepadení, ji David opouští. Spíše náhodou potkává studentku taneční školy Sofii, která neskrývá nadšení z jeho tvorby. Mladá dvojice se brzy sblíží, což se ale



nezamlouvá Sofiiným vysoce postaveným rodičům. Po řadě peripetií se dvojice rozhodne pro útěk, vydají se hledat Davidova otce, aby se od něj dozvěděli více o minulosti. Sociálně vysoce postavená rodina Sofie jejich vztahu nepřeje, a tak na sebe první konflikty nenechají dlouho čekat. Seznámíme se také s partou kamarádů plnou originálních lidských typů, s

bláznivou tetou Agátou a nakonec i s Davidovým otcem, jehož stopu se hlavnímu hrdinovi podaří vypátrat v malebném údolí řeky Sázavy. Mezitím rodiče Sofie posílají svoji dceru na studium do Paříže, aby tak zamezili rodícímu se silnému poutu mezi oběma mladými lidmi. Ale David posílen stále větší popularitou svých děl, se nevzdává a rozhodne se odcestovat do legendárního města nad Seinou, kde chce nejenom najít dívku svého života, ale také se pokusit umělecky umístit na mezinárodní scéně. Je to příběh, který se mohl doopravdy stát. Dnešní rychlá doba si někdy vezme víc obětí, než by se nám líbilo...

Musím uznat, že se hezky podařilo začlenit jednotlivé písně do příběhu, který je logický a ucelený. Skutečně zajímavá je celková vizuální stránka, kdy je scéna až na několik dekorací řešena pouze využitím projekcí. Na jevišti nebylo kromě pár LED panelů téměř nic. A přece to stačilo. Zdařilé projekce představovaly svět graffiti, obchůdek s hračkami, honosný dům i lesní cestu v chatové oblasti. Jeden panel navíc obsahoval i vnitřek propadla, takže postavy mohly cestovat vlakem i letadlem. Celé představení stojí na postavě Davida, který prakticky vůbec neopustí jeviště.



Během mé návštěvy se v této roli představil Petr Ryšavý. Davida v jeho podání není těžké si oblíbit. Přestože se mnohdy pohybuje spíše na hraně zákona, je evidentní, že je to vlastně hodný, citlivý a trochu naivní kluk, který by si zasloužil od svého okolí spíš pomoc a porozumění. Představení je vlastně Davidovým vyprávěním a v určitých chvílích proto přímo promlouvá k divákům. Hvězdou představení se v mých očích stala Felicita Prokešová. Postava Denisy je velmi zajímavě napsaná, je to dívka plná ohně, žel pod vlivem drog, jež marně touží po lásce a objetí od Davida. Felicita je doslova živel s obrovským pěveckým i tanečním potenciálem. Je jí všude plno, je nepřehlédnutelná a nezapomenutelná. Líbila se mi také Michaela Pecháčková, která na mě jako Sofie působila z počátku zranitelně, ale vedle Davida postupně nachází určitou víru v sebe sama a jistotu a začíná si stát za tím, co doopravdy chce. Převážná část druhé půlky představení je věnována Davidovu otci, Jiřímu, jehož si zahrál Josef Vojtek. Komu jinému může role zkrachovaného rockera žijícího v bezdomovecké osadě sedět lépe? A když mu dáte zpívat písně Olympicu, o skvělou rockovou show je rázem postaráno. A píseň Slzy tvý mámy, s vynikající taneční choreografií, kdy se tančící střepy zrcadla poskládají a opět složí, aby se znovu rozbily, byla vrcholem představení. Další, koho jsem měla poprvé možnost vidět byl Josef Vágner jako Davidův kamarád Rosomák. Ten dokázal poměrně pochmurný příběh odlehčit. Jedná se o takový ten typ kamaráda, který Davida obdivuje, ale na druhou stranu je pro něj mnohdy nepostradatelný a David by se bez něj těžko obešel. V dalších rolích musím ještě zmínit Petra Vondráčka a Veroniku Žilkovou jako Sofiiny rodiče, Ondřeje Bábora v roli Stormieho či Andreu Gabrišovou jako tetu Agátu. Co říci závěrem? Okno mé lásky pro mě bylo rozhodně příjemným překvapením. Vlastně sleduje osudy, které se přece jen opravdu mohou stát a třeba se podobné odehrávají za nejděním blízkým oknem.

HaZa

## **Z vašich výletů a dovolených**

### Švýcarsko

Vždy mě lákaly švýcarské Alpy se svou netknutou přírodou, pasoucími se kravičkami na loukách. Pro toho, kdo ještě Švýcarsko nenavštívil, je všechno překvapivé. Kontrast velehor s údolími, kde se po staletí zastavil čas. Vodopády a jezera, ale i malebná lidská sídla. Vyslovíte-li Švýcarsko, vrátí se vám pojmy jako kvalita a spolehlivost. Neopomenutelné jsou také švýcarské banky, hodinky, nože, čokoláda či sýry. Švýcarsko, země helvétského kříže, je jedinečné v mnoha ohledech. Nejen, že je jednou z nejbohatších zemí světa, ale díky svému neutrálnímu statusu je sídlem mnoha mezinárodních institucí. Hory, skály, led, jezera a alpské pastviny tvoří 60 % švýcarského území – konkrétně jde tedy asi o 1 500 průzračných jezer, cca 1 800 ledovců a asi 100

hor ve výšce nad 4 000 m n. m. Největší ledovec je o délce 25 km. Podle propočtů zadržují místní jezera a ledovce až šest procent evropských zásob sladké vody, proto je také Švýcarsko nazýváno „vodní zámek Evropy“. Sněhu, který napájí vodní elektrárny, říkají ve Švýcarsku „bílé uhlí“. Nejvyšší betonová přehradní zeď Evropy a jedna z nejvyšších světa je 285 m vysoká zeď nádrže Grande Dixence s kapacitou 400 milionů m<sup>3</sup>. Walliské Alpy se nachází na jihu Švýcarska u hranic s Itálií.



Největší dominantou je posvátná hora Švýcarů – Matterhorn (4478 m). Její charakteristický nahnutý vrcholek jistě znáte z pohlednic a katalogů, které lákají turisty do Švýcarska. Matterhorn byl poprvé zdolán roku 1865 výpravou Angličana Edwarda Whympera. Ze sedmičlenné vrcholové výpravy se ale vrátili jen tři. Čtyři horolezci se na zpáteční cestě zřítily a zahynuli. Švýcarský národní park byl založen roku 1914. Má rozlohu 172 km<sup>2</sup> a stal se tak největší chráněnou oblastí Švýcarska. Uchvátí Vás neporušená vysokohorská krajina mezi čtyřtisícovými horami a můžete zde potkat orly, horské sviště, kamzíky nebo kozorohy. V údolích leží vesničky, kde se zastavil čas. Literární hrdinkou švýcarských Alp se stala Heidi. Knižní hrdinka spisovatelky Johanny Spyriové Heidi se „narodila“ koncem 19. století. Jméno Heidi zde najdete téměř všude – na suvenýrech, jmenuje se po ní naučná stezka, pramen, a dokonce si vysloužila i muzikál. V této oblasti najdete i jezero o ploše 30 km<sup>2</sup>, které je zajímavé především svým severním břehem, kde se přímo z jezera se tyčí 1000 m vysoký hřeben Churfiristu. Obce mezi skalami jsou přístupné pouze lodí. Na pomyslné hranici Heidiregionu leží městečko Bad Ragaz, které je tradičními švýcarskými termálními lázněmi. O 4 km dál se nachází Bad Pfäfers. Zde první lázně založili mniši benediktýnského kláštera. Zajímavou procházkou je cesta po zajištěné stezce od lázeňského domu soutěskou až k sirtnému prameni. Dříve byli pacienti spouštěni v koších přímo do 37°C teplého pramene. Od roku 1840 je pramen dřevěným potrubím sveden do údolí. Příznivé podnebí této horské země přispělo ke vzniku četných klimatických lázní, např. Arosa, Davos, Sv.Mořic, Interlaken. Oblast Graubünden je dokonce nazýváno sanatoriem Evropy pro svůj čistý vzduch. Místní horský terén Vás bude lákat k pěším túrám, pro cyklisty jsou zde upravené cyklostezky a cyklotrasy. Nadchnou Vás i horské vodopády, koupání v jezeře nebo možnost canyoingu. Posilněte se

místní specialitou – těstovinami se sýrem, osmaženou cibulí a jablečným pyré. Zajímavou událostí je vyhánění a shánění dobytka z pastvy. Krávy jsou ozdobeny květinami a zvonci. První jde pasák koz s červenou čapkou, za ním pasák krav s černým placatým kloboukem, potom následuje nejlepší dojnice a ostatní dobytek. Poslední jde čeledín s mladým dobyt看kem. Typickou ozdobou švýcarských krav jsou kravské zvonce nejrůznějších velikostí. Krásný zvonivý zvuk byl jedním obyvatelem ale zažalován jako rušivý a žaloba se dostala až k Nejvyššímu soudu. Rozsudek však pouze doporučil, aby velikost zvonce nepřekračovala „osmičku“.

Švýcarský národní hudební nástroj je alpský roh. Už v době kamenné se troubilo na zvířecí rohy, ve středověku na kovový roh. Roh je ze dřeva a připomíná zvuk pozounu. Jeho délka se pohybuje okolo tří metrů a nemá žádnou pohyblivou součást, nelze proto tedy zahrát více tónů. Při lidových slavnostech hrají alpské rohy s harmonikou a houslemi. Továrna na rohy má sídlo v Luzernu a vyrábí je ze tří částí, aby se daly lépe transportovat. Výroba jednoho rohu trvá zhruba 1 den. Dříve se vyráběly ze stromů ohnutých pod tíhou sněhu. Dnes se rozpúlí jedlové nebo smrkové dřevo, vydlabe se a slepí. Alpský roh Vás bude stát kolem 25 000 švýcarských franků. Zajímavosti o Švýcarsku:

Ve Švýcarsku jsou 3 oficiální jazyky, a to němčina, francouzština a italština.

V současné době se vybuřoval nejdelší tunel světa o délce 57 km. Tato součást alpské železnice má železniční stanici Porta Alpina v nitru Gotthardského



masivu. Do stavby tunelu bylo zapojeno asi 2600 pracovníků a z toho devět na stavbě přišlo o život. V tunelu bylo použito asi 3200 kilometrů měděného kabelu – což by stačilo od Madridu až do Moskvy. Nejnáročnějším logistickým úkolem bylo vyřešit při konstrukci otázku ochlazení vzduchu uvnitř tunelu. Čím hlouběji se totiž dostanete, tím

vyšší je teplota skály. Bez vhodného větrání by teplota v tunelu mohla dosáhnout až na 45 stupňů Celsia. Bylo nutné celý vzduch ochladit na 28 stupňů Celsia. Aby se dostal čerstvý vzduch zvenčí dovnitř, je potřeba hodně elektřiny. Tvůrci tunelu tvrdí, že je desetkrát bezpečnější než stávající železniční síť ve Švýcarsku. Pokud pojedete například z Curychu do Milána, nejbezpečnější částí cesty bude průjezd tunelem. Ať už pojedete do Švýcarska z jakéhokoliv důvodu, nenechte si ujít nejdelší tunel na světě. Nasedněte do vlaku a vyrazte za ohromujícím dobrodružstvím. Na horu Pilatus vede

nejpříkřejší vysokohorský vlak na světě, v provozu je od roku 1889 a jeho sklon v určitých místech dosahuje až 48 ‰. Autostop je povolen všude mimo dálnic a řidiči jsou velmi ochotní. Každou chvíli se najde někdo, kdo vás sveze. Spropitné bylo oficiálně zrušeno a nyní je zahrnuto v ceně. Samozřejmě pokud jste s obsluhou spokojeni, můžete něco přidat, ale není to nutné ani běžné. I v taxíkách je většinou nápis, že spropitné je zahrnuto v ceně. První hodinky do Švýcarska přivezl koňský obchodník z Londýna v roce 1679. Brzy ale přestaly jít a to byl impuls k prvním pokusům o výrobu hodinek. Švýcarsko je druhým největším výrobcem hodinek na světě. Mezi švýcarské vynálezy patří instantní káva Nescafé, stolička na dojení, sýry v krabičkách, obrazovka na bázi tekoucích krystalů, která ruší závislost na připojení k síti nebo suchý zip, který vyzkoušeli američtí kosmonauti. Houbařství ve Švýcarsku má svá pravidla – nepsaným zákonem je, že by se na houby nemělo chodit prvních deset dnů v měsíci, aby mělo podhoubí čas a klid na regeneraci. Komik Charles Chaplin dlouho žil a je pohřben v malém městečku Vevey. Blízko se nachází také nejstarší továrna na výrobu čokolády, která byla založena v roce 1819. Nejnavštěvovanějším muzeem země je Švýcarské dopravní muzeum v Luzernu. Tisíce exponátů je vystaveno na 24 000 m<sup>2</sup>. Švýcarská garda, stočlenná stráž je složena výhradně z rodilých Švýcarů, hlídá již od roku 1505 papeže v Římě. Členové stráže musí dosahovat 174 cm, být katolíky, svobodní a rodilí Švýcaři. Švýcarští muži, kteří absolvovali základní vojenskou službu a následná pravidelná cvičení si mohou doma bez jakéhokoli povolení uchovávat zbraň. Branná povinnost se týká vše mužů schopných služby od 20 do 50 let. Mají možnost se účastnit střeleckých soutěží bez zvláštního povolení na zbraň. Müsli bylo vymyšleno švýcarským lékařem Bircherem Bennerem, který se pokoušel podpořit zdravou výživu. Jeho recept obsahuje ovesné vločky, jogurt, mléko, lískové a vlašské ořechy, nastrohaná jablka a sezónní ovoce. Eutanázie je zakázána, ale v Curychu vlastní byty organizace Dignitas, kam když přijedou tzv. turisté smrti, kteří chtějí zemřít, dostanou smrtelnou dávku barbiturátů. Musí si je ale aplikovat sami. Organizace tak pomáhá důstojně odejít všem, kteří si přejí být ušetřeni utrpení a strašných bolestí spojených s jejich nemocí. Nejdříve ale musí lékař stanovit, že je pacient skutečně nevléčitelně nemocný.

HaZa

**PODĚBRADY.** Ráda bych se touto cestou podělila o pozoruhodnosti lázeňského města Poděbrady. Měla jsem tu možnost po operaci kolena prožít zde na léčení v krásných 28 dní. Toto město se nachází v Polabské nížině, protéká zde řeka Labe a žije zde cca 15000 obyvatel. Bylo zde nalezeno osídlení už z doby mladého paleolitu. Král Přemysl Otakar II. zde vybuodoval

kamenný hrad, který je přebudován na poděbradský zámek. K velkému rozkvětu došlo za pánů z Kunštátu, jejichž nejznámější představitel byl král Jiří z Poděbrad a jeho synové v roce 1472 povýšili Poděbrady na město. Na nádvoří zámku byl v roce 1905 navrtán minerální pramen. Poděbrady jsou známým a významným lázeňským městem. Léčí se zde pacienti s onemocněním srdce, oběhového ústrojí a



také po operacích pohybového aparátu. Při svých cestách do Letních lázní, kam jsem docházela na uhličité koupele, vedla moje cesta kolem vily Kuřimka, kterou mnozí znají jako vilu Valšíků ze seriálu Ordinace v růžové zahradě. Byla vybudována v roce 1910 podle návrhu architekta Josefa Fanty a v té době byla jedním z prvních lázeňských penziónů. Je postavena ve stylu geometrické secese a je prohlášena za kulturní památku. V těsné blízkosti je rozlehlý a velmi krásný lázeňský park. Zajímavostí jsou i květinové hodiny. Na východní straně Jiřího náměstí je novorenezanční pomník krále Jiřího z Poděbrad, jehož autorem je Bohuslav

Schnirch a slavnostně byl odhalen v roce 1896. Velmi mile mně překvapilo, když na jedné z mnohých procházek po městě jsem objevila v zahradě u jedné vily tramvaj T3 typu T3SUCS, která byla vyrobena v roce 1985. V roce 2002 byla zmodernizována na typ T3R E a je vybavena asynchronními (střídavými) motory. Pochází z DP Ostrava a poslední cestující svezla v dubnu



2020. Je plně funkční, schopna samostatné jízdy vpřed i vzad. Podařilo se mi setkat se s jejím majitelem, panem Pavlem Kašparem, který je velký fanda tramvají a ochotně mi povyprávěl mnoho zajímavých informací a dokonce jsem se i zmíněnou tramvají svezla. Dalo by se vyprávět ještě o mnoha zajímavostech a památkách. Mohu jen vřele doporučit, přijedte se do Poděbrad podívat, třeba na wellness pobyt, nebo i na jednodenní výlet. Stojí to za to a určitě nebudete litovat. VS



**Výlet na Krakovec** Za zajímavý může být považován výlet na zříceninu hradu Krakovec, který známe z filmu: Ať žijí duchové. Časově se nejedná o nic náročného. Z Prahy je vzdálenost 74,4 km a z Kladna 54,9 km, což je pro cestu autem otázka desítek minut. Na Krakovec

je možné použít autobus i vlak. Zřícenina hradu Krakovec shlíží ze skalnatého ostrohu na soutok Krakovského a Šípského potoka. Najdeme jej na hranici CH.K.O. Křivoklátsko, nedaleko Rakovníku. Za své jméno vděčí pověsti, že na místě hradu stávalo hradiště knížete Kroka. Tento hrad byl také útočištěm Mistra Jana Husa v době kdy byl prohlášen za kacíře a musel opustit Prahu. Cesta ke zřícenině není náročná, zvládnou ji i starší a hendikepovaní lidé. Parkoviště je asi 250 m, ale lze přijet na místo vzdálené asi 100 m. Ze zříceniny je krásný výhled na okolí. V případě volného času je možné zavítat na hrad Křivoklát, který má také zájemcům co nabídnout k obdivování. Také město Rakovník nabízí řadu zajímavostí, např. Muzeum T.G.M., kde se v expozicích můžeme seznámit s vývojem města od pravěku po dnešní dobu.

VS



**Výlet na Říp**\_\_Na hoře Říp jsem byla kdysi nedávno, jako dítě školou povinné, na výletě se svojí třídou. Je to už hodně dávno, někdy kolem roku 1959. Slovo dalo slovo a se svoji dcerou a její rodinou jsme naplánovali tento výlet na 2. Října letošního roku. Vyjeli jsme asi v 7:30 hodin. Počasí nám přálo. Bylo slunečno a na tento výlet přímo ideální. S velkým nadšením a odhodláním jsme zahájili výstup, je pravda, že jsme každý funěl jak tři sentinely dohromady. Když jsem pak viděla, jak strmý kopec mám ještě před sebou, bála jsem se, že dolů nesejdu. Nedala jsem ale na pocity a pokračovala k vrcholu, na kterém nás čekala chata Říp, na které byl nápis: co Mohamedu Mekka, to Čechu Říp. Bohužel jsme tam byli dost brzy a bylo ještě zavřeno. Pokračovali jsme k rotundě svatého Jiří a svatého Vojtěcha, která je významnou církevní a kulturní románskou památkou a patří mezi nejstarší dochované stavby u nás. První písemná zmínka pochází z roku 1126, kdy kníže Soběslav I. ji nechal na paměť vítězství bitvy u Chlumce opravit a dostavit kruhovou věž- vysvěcena byla ve 12. století. I obávaný sestup zpět dopadl na výbornou. Z dětství jsem si oživila vzpomínky a stálo to za to. VS



## Loni jsme s přáteli podnikli výlet na letiště v Ruzyni.

Protože zájem o to, pořádat zde MDD v rámci Odborové rady byl mizivý (*lidé měli na výběr mezi parníkem a letištěm, ale zájem nebyl o nic... pozn. reakce*), vydali jsme se sem soukromě. Exkurzi si musíte rezervovat předem, prostřednictvím formuláře, kde se dohodne i termín. V procesu rezervace vyplňujete jména, data narození, čísla dokladů totožnosti účastníků exkurze. Do prostoru neveřejných prostor jsme procházeli přes bezpečnostní kontrolu. No a co jsme viděli?

Nasedli jsme do plného autobusu a byli seznámeni s dráhovým systémem letiště. Dále jsme mohli sledovat starty a přistání různých typů letadel, poznali letecké společnosti které si zvolili Prahu jako cílovou destinaci. Navštívili jsme stanici Záchrané a požární služby, která byla otevřena v roce 2006. Zhlédli požární techniku. Byl nám představen Terminál 2, který získal ocenění Dopravní stavba roku.

Chci poděkovat sponzoru exkurze firmě ALFA BVG s.r.o. za peněžní příspěvek za který jsme si koupili občerstvení a lístky.

Jarda Douša



## **Zajímavosti z historie:**

### **V hrobce čínského císaře se nacházejí strašné pasti.**

Psal rok 1974 a parta zemědělců kopala nedaleko čínského města Si-an studnu. Narazila na zvláštní keramické střepey. Byl to bojovník z terakoty v životní velikosti. Byl jedním z početné armády. Začala usilovná práce archeologů. Během více jak 40 let bylo odkryto na dva tisíce bojovníků a jak se předpokládá, je jich nejméně osm tisíc. Každý z nich je jiný, jedinečný. Mají neuvěřitelně propracované detaily – vlasy, rysy obličeje, oblečení a zbroj. Jsou mezi nimi pěšáci, jezdcí, lučištníci. Byli nalezeni ve třech archeologických komorách – jámách. Armáda stráží jedinečnou hrobku svého panovníka, prvního čínského císaře. Stejně monumentální jako Velká čínská zeď je obrovská a zcela ojedinělá hrobka, vlastně celé podzemní město, kde skryté někde v jeho labyrintu spočívají ostatky prvního císaře, který obě stavby nechal postavit. Narodil se v roce 260 př. n. l. a jako král Čeng začal vládnout království Čchin v roce 247 př. n. l. Dokázal si vojenskými taženími podrobit šest velkých království na území dnešní Číny, která spolu válčila přes 200 let. V roce 221 př.n.l.



se prohlásil prvním císařem a udělil si titul Čchin Š'-chuang-ti, v překladu první srpnový císař Čchin. Svou hrobku si Čchin Š'-chuang-ti nechal stavět už na počátku své vlády, přestože toužil a věřil, že bude nesmrtelný. A to se mu stalo osudným. Staří Číňané věřili, že je rtuť cestou k věčnému životu. Jak uvedla archeoložka K. Romeyová, „...pravděpodobně takhle zemřel, požitím rtuti. Bral rtuťové pilulky, protože chtěl žít věčně.“ Zemřel 10. září 210 př. n. l. Pohřben byl v nejbohatším a největším čínském pohřebišti, kde měl vše, co potřeboval pro posmrtný život. Stejně jako jiné starověké kultury i ta čínská věřila, že si předměty, zvířata i lidi zesnulý bere s sebou. Místo, kde Čchin Š'-chuang-ti odpočívá je jeden obrovský celek hrobek a hrobů. Nad zemí je mohyla, pod ní se zhruba v hloubce 35 metrů na 98 km<sup>2</sup> skrývá palác a dle dobových záznamů replika celého království, včetně čínských řek a moře. V srdci leží hrobka císaře. Stavba trvala přes třicet let. Kromě terakotové armády archeologové z hloubky 3-5 metrů odkopali stovky vedlejších menších hrobek i masových hrobů a v nich mnoho předmětů. Repliky vozů, bronzové odlitky ptáků, šperky, zlato. Císař nežádal lidské oběti. Do posmrtného života ho provázejí terakotové figury, např. úředníků, služebnictva a dalších. Konkubíny zatím nalezeny nebyly, ale badatelé věří, že někde určitě jsou. V jedné jámě byly nalezeny stovky pozůstatků koní a jiných zvířat. Předpokládá se, že koně pocházeli z císařských stájí a zvířata ze zoo a byli obětováni. Po smrti o ně pečují keramičtí ošetřovatelé a podkoní. V masových hrobech leží nástroje na opracování kamenů. Předpokládá se, že nalezená těla patří dělníkům a řemeslníkům, kteří během stavby zemřeli. U mnoha těl byly nalezeny řetězy, okovy a obojky. Archeologové usuzují, že těžké práce vykonávali trestanci. O podzemním Čchin se píše v knize Historické záznamy, které sepsal Sima Qian: „Pohřební komora byla plná vzácných pokladů shromážděných z celé země a států, které dobyl. Vnitřní jezera, řeky a moře byly z tekoucí rtuti. Legendární světélkující perly zdobící kopuli hrobky symbolizovaly Slunce, Měsíc a hvězdy. Aby byla hrobka chráněna před narušením, byly v ní umístěny nástražné šípy, které měly zabít každého odvážného vetřelce.“ Šípy ale nepředstavují pro archeology jediné nebezpečí. Tím je hlavně jedovatý rtuťový příkop, který obklopuje císařovu hrobku. Odebrané vzorky půdy ukazují vysokou kontaminaci, která může být smrtelně nebezpečná. Císařova hrobka pod mohylou leží příliš hluboko, aby se současnými technologiemi dala prozkoumat. Pod zem se tak badatelé podívali zatím jen prostřednictvím pozemních georadarů a dálkových průzkumů Země. Rtuť se přirozeně vyskytuje v zemské kůře. Rtuť může mít toxické účinky na nervový, trávicí a imunitní systém, na plíce, ledviny, kůži a oči. Může negativně ovlivnit růst mozku a nervového systému dítěte. Kognitivní myšlení, paměť, pozornost, jazyk a jemné motorické a vizuální prostorové schopnosti mohou být proto postiženy u dětí, které byly vystaveny působení rtuti jako plodu. I



vdechnutí par rtuti může způsobit škodlivé účinky na nervový, trávicí a imunitní systém, plíce a ledviny a může být fatální. Anorganické soli rtuti jsou žíravé pro pokožku, oči a gastrointestinální trakt a při požití mohou vyvolat toxicitu ledvin. Rtuť je z lidského organismu odbourávána velmi pomalu, má kumulativní charakter a ukládá se především ve vnitřnostech, kde může vydržet až desítky let. Rtuť je jediný kov, který je kapalinou při standardní teplotě a tlaku. Jediným dalším tekutým prvkem za standardních podmínek je brom. Rtuť má velmi vysoké povrchové napětí, takže tvoří kulaté kapalinové kuličky. Ačkoli rtuť a všechny její sloučeniny jsou známy jako vysoce toxické, byly také považovány za terapeutické po většinu historie. Rtuť obecně není povolena v letadlech, protože se docela snadno spojuje s hliníkem, kovem, který je v letadle hodně běžný. Rtuť hliník narušuje. Rtuť nijak nereaguje s většinou kyselin. Rtuť je relativně špatný vodič tepla. To je zajímavé, protože většina kovů jsou vynikající tepelné vodiče. Jedná se o mírný elektrický vodič. Láhve čisté rtuti byly nalezeny v egyptských hrobkách okolo roku 1500 let před naším letopočtem. Rtuť je používána i ve zbraních. Fulminát rtuťnatý –  $\text{Hg}(\text{CNO})_2$  – laicky nazývaný třaskavá rtuť, je vysoce citlivá třaskavina, velmi často používaná pro výrobu rozbušek. Alchymisté věřili, že rtuť může být v kombinaci s jinými kovy změněna na zlato. Rtuť byla primárním prostředkem léčby syfilisu až do počátku 20. století. Používala se ve formě pilulek, masti a parních lázní. Vedlejší účinky této toxické „léčby“ zahrnovaly ztrátu zubů, neurologické poškození a dokonce smrt. Rtuť je opravdu těžká, protože váží 13,6krát více než stejný objem vody. Římané měli rtuťové doly, které fungovaly jako trestní zařízení pro zločince a otroky.

HaZa

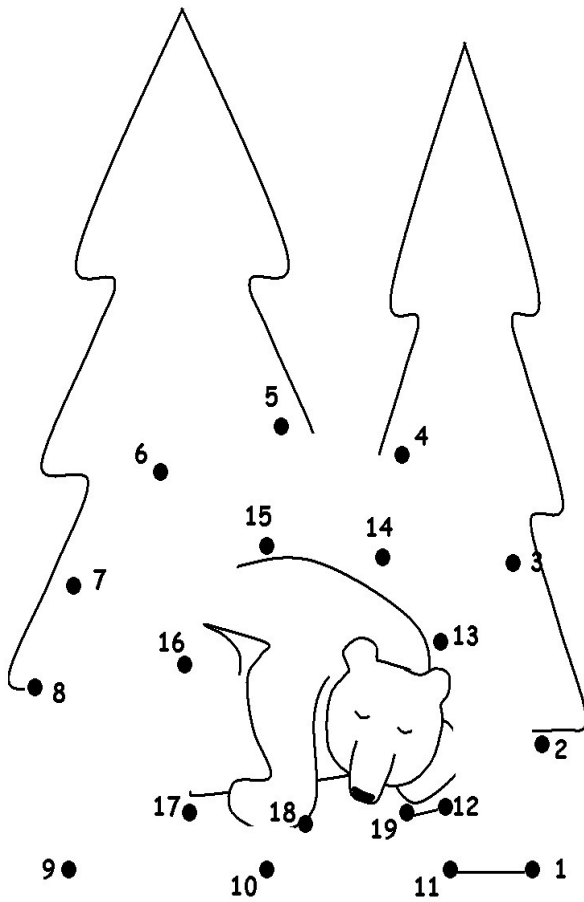
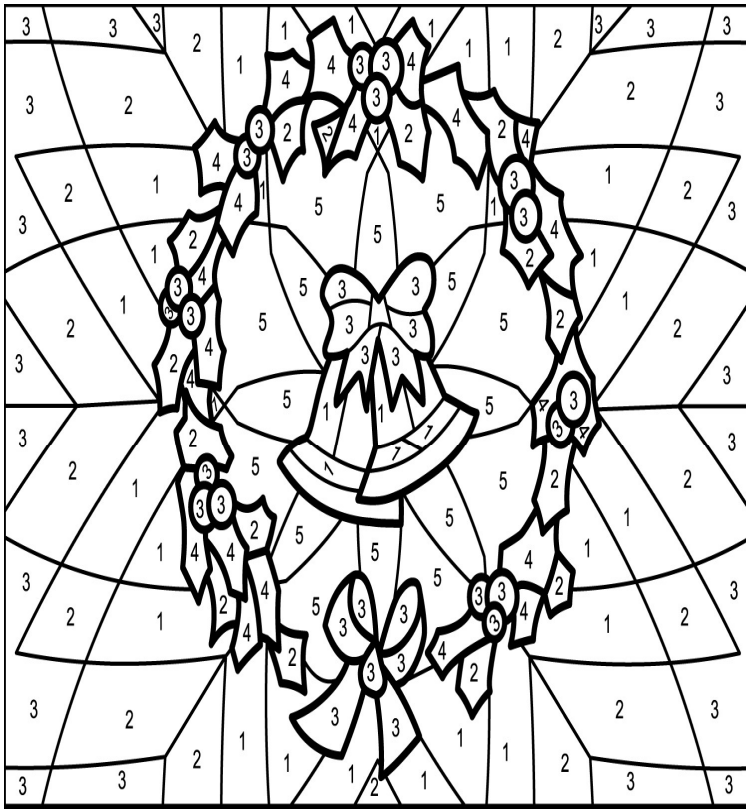
Zdroje: [www.livescience.com](http://www.livescience.com), [www.travelchinaguide.com](http://www.travelchinaguide.com)

### **A trochu srandy z vědy...**

#### **Muší šourek. Měrné jednotky, které nás ve škole neučili.**

Pokud se nám něco velmi těsně podaří, nebo taky nepodaří, říkáme, že to bylo jen o fous. Anebo o chloupek. Ovšem naši precizní sousedé v Německu jdou s přesností ještě o něco dál.

Ve Švábsku se zažilo pro nespécifickou velmi malou délku anebo titěrné množství něčeho pojmenování Muggeseggele. Je to velikost šourku mouchy domácí. Výsledek měřený v muších šourcích bude asi ještě o něco těsnější než náš chloupek. Podobnou odvozenou míru mají i Britové a Australané. V hovorové řeči zmiňují gnat's cock a bee's dick. Tedy komáří nebo včelí penis. Ale muší šourek zní tak nějak roztomileji. V roce 2009 bylo slůvko muggeseggele zařazeno k nejkrásnějším ryze švábským idiomům, za velmi oblíbené platí dodnes. JZ Zdroj: [https://www.idnes.cz/xman/styl/jednotky-veliciny-warhol-muggeseggele-newyorská-sekunda-rictus-attoparsek-sagan.A231010\\_085331\\_xman-styl\\_fro](https://www.idnes.cz/xman/styl/jednotky-veliciny-warhol-muggeseggele-newyorská-sekunda-rictus-attoparsek-sagan.A231010_085331_xman-styl_fro)



## Znáte naše členské výhody? UŠETŘETE S NÁMI TISÍCE ROČNĚ..!

**Ne každý se v našich výhodách orientuje. Ne každého oslovuje vše.**

Tvorba členských výhod je u každé organizace jiná, podle priorit, které toto sdružení upřednostňuje.

- Obvykle vám všichni (ostatní) slibují právní pomoc. Je to ale u všech stejné? Jistě, že ne. Malá organizace, navíc ty podbízející se malými příspěvky, nemůžou nikdy zaplatit kvalitní právní servis. U takovýchto „taky odborů“ pak tvoří onu právní pomoc kamarádi - vysloužilý právníci v důchodu či nedostudovaní poloamatéři.

Toto cestou my nepůjdeme. **Právní pomoc jsme proto zajistili trojím způsobem:** a) prostřednictvím svazů (OSD a OSPLD), prostřednictvím právníků ČMKOS a prostřednictvím vlastní nasmlouvané spolupráce s advokátními kancelářemi. Podle potřeby tak přidělujeme právní pomoc z různých zdrojů a získáváme informace potřebné pro naši práci. Většina proto uvítá zajištěného právníka zdarma při pracovně-prac. záležitosti a se slevou pro osobní záležitosti.

- Řada členů slyší na systém **ukládání části příspěvků a jejich vyplacení jako vánoční bonus pro vás**. Tradiční vánoční bonus v hotovosti se v průměru pohybuje v částce okolo 2.000,-Kč (záleží na výši vašeho příspěvku) a doplňuje jej tradiční drobný dárek.

- Jsou ale i tací, které zajímá jen konkrétní výhoda – sleva na to či ono.

**Naše smlouvy s operátorem Vodafone šetří našim členům spoustu peněz.**

Ceny tarifů jsou maximálně výhodné, jedinec je nikdy takové nemůže dosáhnout a např. neomezená data + free na SMS a free na volání, vám ušetří více než 5.000,- korun ročně... Tarify nabízené našim členům ke dni uzávěrky:

**a) laciný tarif – má v sobě VPN (tj. neomezené volání a SMS ve vlastní síti- např. skupina či v rodině) a 20 min kamkoli jina za 27,-Kč.**

**b) laciný tarif s SMS – VPN +20 min volání +50 SMS kamkoli za 54,-Kč**

**c) FREE tj. neomezené volání a neomezené SMS + 5 Gb dat za 320,-Kč**

**d) NEOMEZENÁ DATA + NEOMEZENÉ VOLÁNÍ + NEOMEZENÉ SMS - prostě úplný free za velmi slušných 500,-Kč (na trhu – zvláště po zdražení- stojí hodně přes tisíc)**

**e) 1,5Gb pouze datová simka- 210,-Kč,**

f) navíc +TV v mobilu-ale jen pro neomezená data (a pomocí technických zařízení-přes USB+HDM port lze poté promítat i ve vaší TV jako zrcadlový obraz mobilu) v základním balíčku cca 16 programů jen za 70,-Kč (s možností přehrávat programy týden dozadu- tj. přetáčet reklamu...mimo Primu) **Žádost o laciný tarif je ke stažení na: [www.odborovarada.cz](http://www.odborovarada.cz)**  
 Pozor v cizině můžou mít data omezení Gb a hovory či SMS mívají poplatek! MMS, barevné linky, SMSjízdne atp = jsou vždy zpoplatněny !

- Ti, kteří se aktivně zapojují do dění a chodí na naši členskou schůzi, zaujme třeba **losování z osudí všech platících členů o atraktivní finanční částky a losování pro přítomné, o věcné dary**, počínaje mobily, přes drogerii a konče třeba uherákem.
- Někdo, ale dnes už takových není moc, oceňuje například **dotované víkendové zájezdy a výlety, návštěvy sportovních akcí či levnější lístky do divadel.**
- **Letos jsme nově zařadili možnost získání slevové karty na palivo u benzínek Orlen.** Bližší info, jak kartu získat, najdete na našem webu.
- Jednou z výhod je i sociální politika naší organizace. **Poskytování příspěvků a kompenzací**, snažíme se tak pomoci těm příjmově méně šťastným kolegům a kolegyním. Poskytujeme příspěvek či dar na
  - dětský tábor či školu v přírodě, narozené dítě, vlastní svatbu, významné životní jubileum (pokud o něm víme), trvalý odchod do důchodu, a příspěvek řidičům na uzavření pojistky proti škodě při výkonu povolání, pokud si tuto pojistku na blbost, jak se jí říká, musí dotyčný sám zajistit a v plné výši zaplatit. Velké podniky totiž uzavírají tuto pojistky za zaměstnance sami a finančně daleko výhodněji.
  - v některých podnicích jsme schopni, členům-zaměstnanci se srážkou ze mzdy, poskytnout **bezúročnou půjčku s rozumnými splátkami** a pomoci mu překlenout tíživou situaci, do které se ne vlastní vinou dostal. Nepodceňujeme prostě povodně, požár, ale ani dlouhodobou hospitalizaci a z ní plynoucí finanční potíže. Poskytli jsme půjčku už i na kompenzační pomůcky pro postižené. Byť na ně přispívá stát, jsou dost drahé. Doba je pro lidi s normálními platy krutá a rychlá pomoc pak bývá ta nejdůležitější.
 V rámci možností pak řešíme i předem nepředvídatelné události s dopadem na naše členy. **Vyplatí se Vám být našim členem !**

členská přihláška je ke stažení na: [www.odborovarada.cz](http://www.odborovarada.cz)

## Nejen prací živ je člověk. **Koníčky a emoce nám pomáhají přežít strasti**



Touto stránkou by chtěl oslovit mladší generaci, pro kterou slovo hra dnes znamená jen zírat do mobilu a cosi tam v nějaké hře dvěma prsty mačkat. **Mládenci a slečny, hrály jste někdy stolní hokej?** Zkuste si to! Ovládat správně táhla, být ve správný okamžik na správném místě a správným krutem nasměřovat puk, tam kam má jít... to je panečku umění. Vteřina je zde až příliš dlouhý čas. A ten adrenalin, když dáte gól, zvláště ten vítězný gól.. no kam se hrabe třeba jízda na horské dráze. Zde na obrázku vidíte originální verzi Stiga. Pořádají se v ní i Mistrovství světa. Již od dob školní družiny, naše generace řádila na českém „chemoplastu“ a naše turnaje si nezapadly



s leckterým Mistrovstvím světa v hokeji. Každá figurka měla vždy jméno, mnohdy i světových es. Naše týmy nesly hrdá jména světových velmocí... A jak z chlapců vyrostli chlapy, změnila se plocha za profesionální, přibyli počítače k měření času i zapisování střelců. Dnes je v naší lize už jen máloco ku zlepšení. Pravda, stále ještě nenahráváme zápasy on-line na web či na video a nemáme ani senzor na vstřelený gól, proto platí jen ty, co zůstanou ležet v bráně. I to se ale časem jistě podá. Co nás ale trápí více je to, že z chlapů se pomalu stávají dědci a kdo nás pak nahradí? Kdo bude za čas jásat nad úspěchem v naší HOFEDaréně? Tímto článkem bych proto chtěl oslovit mladé.



Neváhejte a zkuste si to a pokud vás to chytne, přijďte si s námi zahrát. Turnaje HOFEDu bývají „open“. Více informací, naše pravidla i spousty fotek, naleznete na [www.hofed.cz](http://www.hofed.cz), e-mailový kontakt: [jz@hofed.cz](mailto:jz@hofed.cz), WhatsApp 774746800.



Vážení členové

všech organizací, sdružených v Odborové radě.

Dovolujeme si Vás srdečně pozvat na naši společnou,  
pravidelnou, členskou schůzi – Konferenci.

Bude se konat **16.února 2024 od 16 hodin** v zasedací místnosti  
DPP ve Vysočanech, Sokolovská 42/217, Praha 9

Vchod naproti výstupu (po schodišti) z metra Vysočanská.

**Svou účast si prosím včas zaregistrujte** na tlf 774 746 800 formou  
SMS či prostřednictvím aplikace WhatsApp, nebo nám napište na  
e-mail [info@zoosdmotol.cz](mailto:info@zoosdmotol.cz)

Konference schvaluje rozpočet, změny základních dokumentů, volí  
Vedení Odborové rady na rok 2024 a úkoluje VOR dle rozpravy a  
přijatých Usnesení na této schůzi.

Pohoštění zajistíme, **tradičně bude k dispozici bezplatná tombola  
s množstvím věcných cen** (včetně nových mobilů) pro přítomné i  
losování zajímavých finančních výher ze stavu aktivních členů  
k 31.12.2023 platících příspěvek 1% či paušál.



### **Časopis Odborové rady (ZO OSD Motol) – MOTOLÁČEK**

**Registrace: MK ČR E 17 551** tisk a distribuce svépomocí, cena zdarma- součást vánoc,  
náklad max. cca 350 ks. Všechna čísla jsou bezplatně k dispozici na [www.odborovarada.cz](http://www.odborovarada.cz)

Uzávěrka: 15.11. Vydáno: 12-2023 Redakce: VOR, šéfredaktor: prezident Odborové rady Kontakt:  
[casopis@zoosdmotol.cz](mailto:casopis@zoosdmotol.cz), nebo přímo na toto číslo: [M49@zoosdmotol.cz](mailto:M49@zoosdmotol.cz)

Tradiční stránkou bývá strana vtipů. **Koho to uráží, ať to prostě nečte...**



**98% Čechů je spokojeno se svým výdělkem...**  
Ankety se zúčastnilo 200 lidí ze sálu Poslanecké sněmovny ČR

Kdyby měli Němci takovou televizi jakou je ČT, tak by dodnes nevěděli, že prohráli druhou světovou válku.

**Ženy pečují o své vlasy, kupují nové oblečení, malují se, vytrhávají si obočí...**  
**A co na to říká chlap?**  
**"Pěkná prdelka."**



**Tak dlouho jste si dělali srandu z Brňáků, až jsme na Vás vypustili Fialu.**

**Prach jsme a v prach se obrátíme. Proto doma prach neutírám, může to být někdo známý.**

**Hymna pracujících důchodců zní:**  
**"Až si pro mě přijdou funebráci, nebudu doma, budu v práci"**

*"Největší umění života je umění vědět, kdy skončit."*

**Příjemnou a pohodlnou cestu v roce 2024 přeje**

**Odborová rada**

