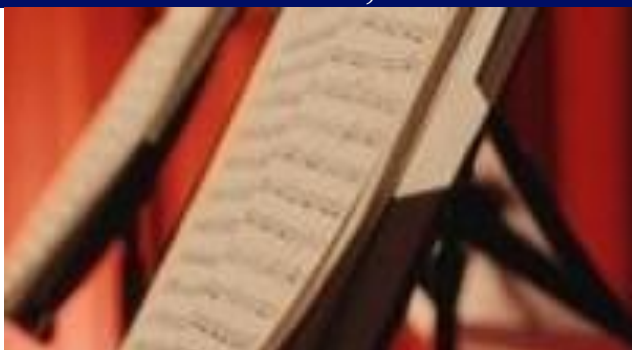


LOGISTICKÝ EXPRES

BŘEZEN 2022, č. 2 – 2021/22



LOGISTIKA

KULTURA A LITERATURA

ZDRAVÍ



MODLITBA ZA PRAVDU

Bože, který jsi stvořil národy a všem jsi vdechl touhu žít ve cti, zbav dnešní svět toho nejhoršího: lži. Lži, která podpírá a připravuje násilí a učí lidi nenávidět se navzájem. Lži, která otravuje národy a vykopává mezi nimi propasti, jež snad ani desítky let nevyrovnají

Bože, jak bude vypadat, jak se bude vyvíjet Evropa obluzená tolika nenávisťnými lžemi! Jak bude možné soužití mezi lidmi a národy, jeli mezi ně vrženo tolik urážek, tolik opovržení a vzteků! Copak si snad někdo představuje, že tento stav ducha má a může trvat bez konce? Copak si věčně má soused ošklivět souseda a čekat jen na příležitost, aby mu zasadil mstivou a úkladnou ránu? I po válce si mohou národy podat ruce; mohou si sebe rytířsky vážit a navázat vztahy důvěry. Ale na bojišti lži nebude navěky důvěry ani cti; každá lež zajde, ale zůstane po ní nenávisť a opovržení; tělo se zahojí dřív než duše. Bože, jak hrozně je zraňována duše tohoto národa, jak tohle se má jednou zahojit nebo odpustit! Copak se toho nezhrozí národové, jaký nenávisťný, navěky zlý a nepřátelský svět se takto buduje? Nemá snad nikdy být mír nebo aspoň oddech v křečovitém smrtelném nenávidění?

Bože, vrať světu pravdu! Bude to víc než smlouva míru, bude to cennější než každé spojení. Nikdo, žádný národ, žádný stát si nebudiž jist, pokud mohou být lidské vztahy kdykoli korumpovány nástroji lži. Nebude jistoty, nebude smluv, nebude ničeho platného a bezpečného, pokud vědomí kteréhokoliv národa bude zkřivováno záměrnou lží. Za každou lží jde úklad a násilí; každá lež je útok na bezpečí světa. Nikdo nebude žít v míru ani za nejsilnější hradbou z oceli a betonu; okřídlená lež se vysměje všem vašim pevnostem.

Zbavit svět lži je víc než odzbrojení. Jaké to bylo divné jasnozření, když náš Masaryk vepsal do našeho státního znaku slova Pravda vítězí. Jako by tušil, že jednou lež podnikne generální útok na náš stát a národ, a už předem razil heslo pro toto utkání. S tím heslem můžeme jít do boje; ale jenom s tím heslem může jít celý svět do míru. Neboť jenom bez lži se mohou lidé a národy dorozumět, ať mluví jazykem kterýmkoliv.

Bože, vrať světu pravdu!

Karel Čapek, Lidové noviny 25. 9. 1938

Situace na Ukrajině očima prvačky (článek je z ledna 2022)



Myslím si, že všichni aspoň okrajově víme o situaci, která se děje na Ukrajině. Existuje mnoho scénářů, jak to všechno dopadne a můžeme jen doufat, aby opravdu nedošlo k válce. Krize už trvá asi od jara minulého roku a ještě nikdo nevidí její konec. Rusko má statisíce vojáků okolo ukrajinských hranic a desetitisíce vojáků okolo běloruských hranic a i přes to, že Ukrajina není členem NATO, tak jí pomáhá téměř celý svět. Dočetla jsem se, že náš pan prezident Miloš Zeman vůbec nesdílí obavy toho, že by Rusko opravdu Ukrajinu napadlo. Já si myslím, že by se tento scénář neměl hned zahazovat. Sama si myslím nebo spíše doufám, že k válce nedojde a že se státy budou provokovat tak dlouho, než jeden neustoupí. Obávám se ale, že to Rusko vezme až moc daleko. Jako dívka s kořeny na Ukrajině a velkou částí rodiny tam se stále lehce bojím o své příbuzné i přes to, že mě uklidňují, že ani oni sami a ani velká část obyvatel Ukrajiny a Ruska nevěří, že k něčemu vážně velkému dojde. Nikdo nechce válku, ale celkem vysoké procento lidí velmi věří v pana prezidenta Putina, ale jak všichni víme, pan prezident je schopný udělat dost věcí jen aby prosadil své a vše bylo tak jak on sám chce. Mám obavy jak pro obyvatele těchto dvou států, tak i pro celý svět, protože jestli to opravdu praskne a Rusko Ukrajinu napadne, tak to nebude nic dobrého ani pro zbytek světa.

Darina Těťuková, 1.A



NOVINKY Z LOGISTIKY (ZDROJ SSL)

Most přes Baltské moře je další trasou pro Hedvábnou stezku

S příjezdem kontejnerové lodi z Ust'-Lugy u Petrohradu do přístavu Mukran na Rujáně začalo další spojení tzv. Nové hedvábné stezky. "Breb Xian" zakotvila v pátek brzy ráno a přivezla kontejnery z čínského města Wuhan, jak oznámila společnost Baltic Sea Bridge. Ty byly předtím přivezeny vlakem přes Mandžusko a Zabaikalsk do Ust'-Lugy a tam naloženy na loď. Z Mukranu měly být přepraveni po železnici do Duisburgu. Na trasu z Wu-chanu do Mukranu bylo zapotřebí celkem 19 dní.

Zvláštností nové trasy je použití jednotného nákladního listu. Doklad je vydáván pro celou trasu nákladu a urychluje manipulaci s kontejnery pouze na dvou hranicích a dvou přístavech. Spoj bude obsluhován pravidelně od března. Nová multimodální kontejnerová služba na trase Čína - Německo je nabízena jménem společnosti Bahnoperator a TransContainer a ve spolupráci s Ust-Luga Container Terminal a Ruscon. Podle správce přístavu Harm Sievers bylo od roku 2019 přes Mukran již odbaveno 67 000 TEU jinou trasou Nové hedvábné stezky. Nová trasa by nyní měla přidat 200 TEU týdně a také sloužit dalším provinciím v Číně. Přes baltský most by zboží mohlo být distribuováno z Mukranu po železnici do německého a evropského zázemí, stejně jako do Velké Británie a Skandinávie.



Blokáda kamionů v Ottawě se odráží i v Evropě

Poté, co řidiči kamionů nejdříve paralyzovali centrum kanadského hlavního města Ottawy na dobré dva týdny, aby demonstrovali proti koronavirovým opatřením, byl protest nyní přesunut na jednu z nejdůležitějších obchodních cest na světě = Ambassador Bridge, který spojuje Windsor v Kanadě s Detroitem v USA. Od čtvrtého rána několik řidičů kamionů zablokovalo trasu svými vozidly, přes které se manipuluje asi čtvrtina objemu obchodu mezi Spojenými státy a Kanadou. Mezitím se však most opět uvolnil. Důsledkem jsou narušené dodavatelské řetězce, které pocítují především automobilové společnosti a potravinářský průmysl. Ačkoli některé nákladní toky by byly odkloněny přes 110 kilometrů vzdálený most Blue Water Bridge, doprava je zde již zablokována, jak vysvětlilo kanadské ministerstvo dopravy. To vede ke zpoždění až 5 hodin.

Hlasy však sílí a zpochybňují, zda jsou protestující skutečně řidiči kamionů. Protože odbory řidičů kamionů, stejně jako většina logistických společností, jsou proti blokádám, jak říká Flavio Volpe, prezident Kanadské asociace dodavatelů automobilů. Protestující považuje spíše za sbírku "protivládních provokatérů". Skutečností však je, že již existují evropští napodobitelé. Minulou středu se například ve Francii konala demonstrace kamionů, která byla vyhlášena jako "konvoj svobody". Další blokády budou následovat. Podle německé tiskové agentury se policie v Paříži vyzbrojuje odklízecími vozidly, bagry, jeřáby a vodními děly proti ohlášeným konvojům vozidel, které se navzdory zákazu valí směrem k francouzskému hlavnímu městu. Cílem shromáždění byl sdružený protest proti koronavirovým opatřením v sobotu v Paříži. Ve čtvrtek byla oznámena demonstrace kamionů v Belgii. Tento protest byl také namířen proti stávajícím omezením covid. Městská správa však okamžitě reagovala zákazem a získala podporu vlády. Například ministr vnitra rozhodnutí demonstrativně podpořil na Twitteru.

Jaká je ale situace v Německu? Samozřejmě, že se o tom již dychtivě diskutuje v sociálních sítích. V příslušných facebookových skupinách, jako jsou "Asfaltoví kovbojové – Sonst of the Road" – má koneckonců téměř 30 000 členů – si můžete také přečíst projevy solidarity a la "Něco prosadili" nebo "Tak by to s námi mělo být" videopříspěvkem. Ve vztahu k celkové velikosti skupiny se však jedná spíše o individuální názory. Federální asociace logistiky a likvidace nákladní silniční dopravy je v současné době stále relativně nedotčena.

Evropští speditéři zakládají vlastní rejdařství

Notoricky známý nedostatek kapacita a sazby na velmi vysoké úrovni způsobují, že spediční společnosti se stále více uchylují k nekonvenčním prostředkům. Poté, co si spediční společnosti jako DSV a Geodis v loňském roce pronajaly menší kontejnerové lodě, britská spediční společnost Uniserve a italský speditér Rif Line jdou o krok dále a zakládají vlastní liniové služby.

Uniserve oživuje značku prodchnutou tradicí nedávným vstupem svého dopravce Ellerman City Liner na trh: Ellerman byl jedním z největších britských dopravců před první světovou válkou. Nová lodní společnost provozuje čtyři pronajaté kontejnerové lodě s kapacitou přibližně 2 464 až 5 060 TEU. Používají se na lince GB Express mezi Spojeným královstvím a Čínou.

Rif Line provozuje svého rejdaře Kalypso Compagnia di Navigazione se třemi pronajatými kontejnerovými loděmi s 1 100 až 1 800 TEU, které se také používají na trase Dálného východu mezi Čínou a Salernem a Civitavecchia.

Politici u plynu používají dvojí metr

Debata o plynu je stále absurdnější. Nové plynové elektrárny pro energetickou transformaci? Ano. Ostatně mají později vyrábět klimaticky šetrný vodík. Výstavba dovozních terminálů pro LNG v přístavech? Ano, jinak tu bez jaderné energie a elektřiny z uhlí brzy zhasnou světla. Ale LNG pro kamiony a dlouhodobější překlenovací technologie v těžké nákladní dopravě? Ano i ne, přestože vozidla také pracují s bio-LNG. Plyn evidentně není jen plyn. Kdo tomu má rozumět?

Po přehnaně zvýšených cenách LNG nemůže logistický průmysl doufat v pomoc, přestože byl na začátku pandemie velmi chválen. (Německý) stát pomáhá od jara 2020 miliardami, aby zmírnil následky covidové krize – mimořádné události celostátního významu. Neúspěšná energetická politika není o nic méně tragická. Politici si neuvědomují těžkou situaci středně velkého logistického sektoru, který navzdory nízkým maržím investuje do alternativních pohonů a paliv. Odvětví je nyní ponecháno na holičkách federálními ministerstvy pro ekonomiku a ochranu klimatu, stejně jako digitalizace a dopravy. Tak to nefunguje.

P.S. Upekli si to přehnaně zelení Němci sami...bohužel to má dopad na celou Evropu.



Situace v námořní dopravě se (trochu) zlepšuje

hodnota je nyní od října téměř konstantní.

Lednové průzkumy mezi (německými) výrobci ukázaly, že situace v dodavatelských řetězcích se poněkud zmírnila. Problémy však stále přetrvávají, jak zdůrazňuje analýza současných údajů o poloze lodí, které provedl Kielský institut pro světovou ekonomiku (IfW). V lednu tedy přibližně 11 procent objemu zboží přepravovaného po celém světě stále čekalo na palubách kontejnerových lodí. Tato

Před megaportem Ningbo-Zhoushan se od začátku roku zřejmě vytvořilo více dopravních zácp. Přibližně 2 procenta celosvětové nákladní kapacity je v současné době vázána čekajícími loděmi před třetím největším kontejnerovým přístavem na světě. Naposledy byla hodnota takto vysoká v říjnu. Na začátku ledna statistiky ukazovaly kolem 1,5 procenta. Dobrou zprávou je, že přetížení lodí před ostatními zvažovanými přístavy bylo dále sníženo. V posledních čtyřech velkých frontách před přístavy Los Angeles/Long Beach (západní pobřeží USA), Savannah (východní pobřeží USA), Ningbo-Zhoushan a v oblasti delty čínské Perlové řeky je v současné době vázáno 3,8 procenta celosvětové nákladní kapacity, ve srovnání s 5,5 procenta na začátku roku. Delta Perlové řeky je domovem Shenzhen, Guangzhou a Hong Kongu, tři z deseti největších kontejnerových přístavů na světě. Na Rudém moři – nejdůležitější námořní obchodní trase mezi Evropou a Asií – je na cestě stále o více než 10 procent méně zboží, než by se za normálních okolností očekávalo. Tento vývoj je také vidět v následujícím grafickém bloku.



DB chce do roku 2040 přestat jezdit na fosilní paliva

Deutsche Bahn chce do roku 2040 ze své flotily zcela vyřadit, zakázat a nahradit motorovou naftu. "Našich 3 000 dieselových lokomotiv bude již od letošního roku postupně nahrazováno těmi s alternativními palivy," řekl v neděli šéf železnice Richard Lutz.

Podle vlastních informací se skupina spoléhá mimo jiné na biopaliva, která mají být vyrobena ze zbytkových a odpadních materiálů. Tímto způsobem výroba nekonkuruje výrobě potravin. Stávající vznětové motory by za tímto účelem nemusely být přestavovány. Podle informací budou nová vozidla v budoucnu zakoupena pouze s vodíkovým nebo bateriovým pohonem. Odpovídající testy s vlaky poháněnými bateriemi budou následovat v nadcházejících měsících.

Ještě v polovině ledna oznámila podobné cíle také dceřiná společnost nákladní dopravy DB Cargo. Ve střednědobém horizontu mají být všechny dieselové lokomotivy nahrazeny modernějšími pohony. Vozový park bude mimo jiné doplněn o tzv. dvoumotorové lokomotivy, oznámila společnost. Ty mohou přepínat mezi konvenčními dieselovými a moderními elektrickými pohony, a proto mohou být použity jak na elektrifikovaných tratích, tak na odbočných tratích bez trolejového vedení.

P.S. Teď mají sekýru 30 mld EUR. Až nahradí dieselové lokomotivy nízkoemisními pohony, tak se dluh vypaří (?)

Nepokoje v Kazachstánu



Poškozena nebyla ani železniční infrastruktura.

Situace ve Středoasijské republice Kazachstán, která je sužována násilnými nepokoji, je v současné době nejasná. Hovoří se o více než 150 mrtvých, 8 000 zatčených a boji o moc na vrcholu státu. Rozsah, v jakém to ovlivní logistiku v zemi a důležitou tranzitní dopravu, zejména na Nové hedvábné stezce, nelze dosud přesvědčivě zjistit. Je však zřejmé, že dojde k poškození procesů. Například Gebrüder Weiss hlásí DVZ, že její vlastní zaměstnanci v Almaty pracují z domova od 5. ledna, a proto jsou v bezpečí. Vyhlášený výjimečný stav platí do 19. ledna. Provozní procesy jsou ovlivněny především tím, že internet je přístupný pouze denně od 9 .m do 13.m.

Nikolaus Kohler, regionální výkonný ředitel pro Blízký východ / střední Asii ve společnosti M&M Militzer Münch, také hlásí podobné skutečnosti. Společnost, která provozuje vlastní službu CEP v zemi s EMEX, také trpí dočasným selháváním internetu. Tým je však na místě; kancelář, sklad a vozidla jsou nepoškozené. V zásadě se zdá, že se situace na venkově vrací k normálu rychleji než v hospodářském a obchodním centru Almaty. Tam došel benzín a je obtížné ho získat. Gebrüder Weiss také uvádí, že mezinárodní letiště Almaty je uzavřeno a bude používáno pouze pro vojenské lety a diplomatické mise. Při železniční přepravě po Nové hedvábné stezce však podle současného stavu znalostí nejsou žádné vážné problémy. Vzhledem k aktuálně vysokému celkovému počtu zpoždění na Hedvábné stezce je však obtížné spolehlivě posoudit určitý druh kazašského efektu. V posledních dnech kazašské železnice KTZ zveřejnily několik online aktualizací o stavu nákladní dopravy po železnici. 6. ledna mohlo 129 nákladních vlaků jet jen se zpožděním. Dne 8. ledna pak bylo oznámeno, že důležitá průmyslová odvětví budou upřednostněna a včas zásobena vozy.

Mezitím Eurasijská železniční aliance JSC (UTLC ERA), sdružení železnic z Ruska, Běloruska a Kazachstánu, krátce před Vánocemi oznámila, že provoz na Hedvábné stezce mezi Evropou a Čínou pravděpodobně v loňském roce poprvé překročil hranici 1 milionu teu.

Proč se trh námořní dopravy nevrátí na úroveň před covidem

Loňský rok byl pro mnoho logistických manažerů náročný. Ti, kteří za narušený tok zboží nenesou odpovědnost, ale jsou zodpovědní, museli svým nadřízeným opakovaně vysvětlovat, proč si kontejnerové přepravní společnosti najednou troufaly účtovat až desetinásobek sazeb, když byly téměř zcela nespolehlivé. Mnozí nyní touží po klidnějším roce 2022 na začátku roku – ale něco takového nasvědčuje jen málo. Mnohé nasvědčuje tomu, že úroveň sazeb se bude v dohledné době dále snižovat. Ale každý, kdo analyzuje základní faktory pro úzká místa v minulém roce, rychle zjistí, že jeho naděje, že náklady na dopravu klesnou zpět na úroveň před koronou, bude lichá. Strana poptávky se v minulém roce vyvíjela velmi odlišně, než se předpokládalo ve většině rozpočtových plánů. V některých případech bude ještě trvat měsíce, než se obchody prodejců a výrobců znovu zaplní. Poptávka po spotřebním zboží přitom zůstane velmi silná a kontejnerová doprava bude nadále poháněna kupředu. To bude platit o to více, čím déle bude sektor služeb v depresi kvůli koronaviru. Ekonomiku pohání také stát, především prostřednictvím miliardového infrastrukturního balíčku vlády USA.

Globální kapacita kontejnerových flotil je přibližně 25 milionů TEU; Knihy zakázek obsahují nové lodě s kapacitou více než 5 milionů TEU do roku 2025. Existuje nový cyklus přebytku, který hrozí kolapsem sazeb za přepravu? V minulých desetiletích cyklický přebytek kapacity zajišťoval, že sazby lodní dopravy byly často pod úrovní poskytování kontejneru z vnitrozemí. Občasné zvýšení sazeb vyhnalo ceny dopravy na úroveň, kdy lodní společnosti nakrátko vydělaly své náklady na kapitál. Tento vývoj byl zřídka trvalý a neefektivní hráči byli vytlačeni z trhu. Dnes je situace jiná, trh se konsolidoval spojením lodních společností a jejich spojením hned ve třech aliancích. Z dlouhodobého hlediska budou lodní společnosti nadále inteligentně řídit své kapacity: v krátké době zrušením odjezdů (blank sailings); dlouhodobě díky zrychlenému sešrotování menších, méně efektivních lodí. Při současných sazbách se však to druhé většinou odložilo. Z ekologického hlediska je zamezení nadměrným kapacitám pozitivním vývojem, protože opatření k dosažení klimatických cílů mohou být doplněna zefektivněním vozových parků. Krize nedostatku lodního prostoru je navíc násobena dostupností kontejnerů. Zanášení přístavů, výsledné opoždění vracení prázdných kontejnerů a stále velký obchodní deficit v USA znamenají, že stále více kontejnerů musí být přemísťováno jako prázdné. Náklady jsou přiřazeny k dalšímu importu. V běžných letech potřebuje lodní společnost dva kontejnery na jedno slotové místo na lodi. Roční produkce něco málo přes 4 miliony kontejnerů sloužila především k výměně starých kontejnerů a jen v omezené míře k rozšiřování zásob. I kdyby se měl současný nedostatek prázdných kontejnerů v krátké době napravit, bude to trvat dlouho, protože na zvládnutí teoretického nárůstu slotů v příštích čtyřech letech je potřeba dalších 10 milionů TEU. Bude vzrušující sledovat, jak rychle se nedostatek kapacit vyrovná na stabilní úroveň. To platí i pro otázku, jaké by mohly být zájmy rejdařských společností, aby zde investovaly, když demurrage může proplatit dvousetnásobek amortizace kontejneru za den. Je možné, že někteří odesílatelé a speditéři budou zvažovat nákup vlastních kontejnerů (tzv. shipper owned container, SOC). Všechny koordinované přístupy ke snížení přetížení, zejména v severoamerických přístavech, jsou chvályhodné, ale přesto nedostatečné. Zůstává naděje, že mnoha malými kroky budou lodě rychleji vykládány a kontejnery budou rychleji opouštět přístavy. Nevyzvednuté bedny se z přístavů odvázejí, prodlužují se provozní doby, odpracovává se více přesčasů a staré kontejnery jsou využívány nad rámec své skutečné životnosti. Velký hit však stále chybí. Skutečných skoků v produktivitě lze dosáhnout pouze s mnohem rozsáhlejší automatizací.

Yangshan Terminal 4 v Šanghaji, zařízení v Tjianjinu a Maasvlakte v Rotterdamu jsou relevantními měřítky. Ostatně plány americké vlády počítají se 17 miliardami dolarů na modernizaci zastaralé infrastruktury amerických přístavů. To samozřejmě nebude stačit: Jen v již tak mnohem produktivnějším přístavu Singapuru se má do roku 2024 investovat dalších 15 miliard dolarů. Zásadní změna je rovněž nutná ve spolupráci mezi sociálními partnery v přístavech. Co to všechno znamená pro dovozce? Mnohé se pravděpodobně v aktuálním roce uklidní. Zároveň je ale vhodné se při optimalizaci nákupu ve střednědobém horizontu přizpůsobit novému normálnímu stavu, který se výrazně liší od stavu před pandemií.

Učení je krásné aneb Práce s mladými lidmi

Rozhovor s paní učitelkou Mgr. Věrou Janovičovou

1. Jak dlouho už učíte? Pokud jste učila i na jiné škole než na naší, jak dlouho jste u nás?

“Dohromady již učím něco kolem 35 let. Dříve jsem učila na základní škole, kde jsem měla ještě 2 roky mateřskou dovolenou, takže pokud počítáme i tu, tak celkem 37 let. Na této škole učím cca 32–33 let.”

2. Chtěla jste být vždy učitelkou? Proč ano, proč ne?

“Ano, vždy. Nevím přesně proč, ale asi to mám v sobě.”

3. Co je na učení krásné?

“Práce s mladými lidmi.”

4. Učíte ráda? Proč ano, proč ne?

“Tak proč ano... jak jsem již zmínila, je to kvůli práci s mladými lidmi. Jako jediné negativum vnímám snad jen změnu mladé generace – hraní počítačových her, internet, malá pohyblivost mladé generace.”

5. Jakou školu jste vystudovala? Jaká byla Vaše profesní dráha?

“Vystudovala jsem Pedagogickou fakultu, obor tělocvik a zeměpis. Poté jsem si dostudovala Výchovné poradenství a teď dělám Metodika prevence.”

6. Máte nějaké veselé zážitky z Vašich školních let? Na které vzpomínáte nejraději?

“Tak například dnes jsem se pobavila, když jsme skákali “vajíčko” přes švihadla.”

7. A co nějaké veselé příhody z naší školy? Vzpomínáte na ně ráda?

“Je toho hodně, na co ráda vzpomínám, ale na konkrétní příhodu si nejspíš nevzpomenu. Velká zábava byla na sportovních kurzech nebo když jsme ještě jezdili na chmel – tam jsme zaváděli chmel. To jsme se opravdu nasmáli.”

8. Kdybyste si mohla zvolit jinou profesi, zvolila byste jinak? Proč ano, proč ne, případně jakou profesi?

“Nezvolila bych si jinak.”

9. Co děláte ráda ve volném čase?

“Ráda chodím s partou šlapat kilometry o víkendu. Nachodíme třeba 15 a více kilometrů. Každodenní procházky s pejskem nebo práce na zahradě, protože miluji květiny a stromy. Dříve jsme také s manželem lezli po horách. Byla jsem například na Mont Blanc nebo v Hilmalájích na vrcholu Kathung Khang, která měří 6484 m. n. m. My jsme se dostali do výšky kolem 6300 m. n. m. Ráda také poznávám řecké ostrovy.”

10. Který ostrov je podle Vás nejhezčí?

“Podle mého Zakynthos. Letos se chystáme na Alonissos. Vždycky vyřážíme bez jídla a stravujeme se v místních restauracích, protože projíždíme každý den jiné místo.”

11. Jaký je Váš oblíbený film/kniha?

“Z knih jsem ráda četla knihy od Haliny Pavlovské a filmy mám ráda cestopisné.”

Děkujeme za Váš rozhovor.



Mgr. Věra Janovičová a Pavla Zittová (3.Z), únor 2022

Foto: Barbora Bedušová



Mgr. Věra Janovičová ve třídě 3.Z, únor 2022

Foto: Pavla Zittová

Rozmluvila Pavla Zittová, 3. Z

Foto: Barbora Bedušová, Pavla Zittová, 3. Z

TIP NA VÝLET U NÁS V KRAJI...

V našem kraji najdete poměrně dost kulturních památek. Hodně z nich stojí za to navštívit, a tak pro mě nebylo lehké vybrat pouze 2, které Vám mám představit. Za mě jsou nejlepší tyto dvě...

Goethova vyhlídka

Goethova vyhlídka je 48 metrů vysoká. Tyčí se na Výšině českého života nad Karlovými Vary v nadmořské výšce 636 metrů, takže si zřejmě umíte představit, jak pěkný výhled z ní musí být.

Vyhlídka byla postavena mezi lety 1888 až 1889 na přání arcivévodkyně Štěpánky Belgické. Rozhledna měnila opakovaně během své historie jména, ale její současné obdržela až v roce 1957. Nejen, že měnila svá jména, ale také prošla několika rekonstrukcemi a časem se zde postavila i restaurace.



Abyste se tady neunudili historií, řeknu Vám také nějakou zajímavost. V blízkosti této vyhlídky najdete i zajímavou Stezku strašidel se stanovišti. U každého stanoviště naleznete nějaké strašidlo a panel s krátkou pohádkou.



Zámek Kynžvart

Zámek Kynžvart je venkovské šlechtické sídlo, které se nachází na okraji Slavkovského lesa v okrese Cheb. Byl postaven v 17. století v klasicismu/baroku. V roce 2001 byl zapsán na seznam národních kulturních památek.

Sídlilo tam několik rodů, například Cedvicové a Metternichové, poté zámek připadnul českému státu. Součástí tohoto zámku je i zámecká kaple, knihovna a zámecký park.

Kateřina Štěrbová, 1.A

Co zajet k sousedům? VÝLETUJEME PO SASKU



Německá spolková země Sasko se nachází v přímém sousedství s Karlovarským krajem. Každý se tam určitě musí jednou podívat. Vybrali jsme si pro vás 3 místa, kam byste mohli vyrazit.

1. Schwarzenberg – město železnice

Pokud jste nadšenci do vlaků, lokomotiv nebo jste jen „vlakový cestující“, tak Vám bych doporučil návštěvu místního Železničního muzea. Uvidíte zde místní historická vozidla, ale také i model krušnohorské železnice.

2. Zámek Pillnitz

Ti, co spíše objevují hrady a zámky, tak těm lze doporučit rovnou několik míst. Patří mezi ně např. Hohnstein, Moritzburg nebo právě Pillnitz se svým rozlehlým zámeckým parkem. Samotný hrad je vystavěn v čínském stylu s francouzskými klasicistními prvky.

3. vojenská pevnost Königstein

Pevnost patří mezi nejoblíbenější místa v Sasku a v mém seznamu rozhodně nemůže chybět. Při jeho prohlídce uvidíte klenotnici, velitelskou a hradební věž, vojenskou kasárnu nebo hladomornu.

Konstantin Koenigstein, 3.Z

Zamyšlení nad veršem Jana Skácela /ke 100. výročí narození básníka /

Uvědomujeme si, jak je pro nás, pro člověka, voda důležitá? My, lidské bytosti, jsme tvořeni z velké části, přesněji ze 70 %, jen z vody. Nejspíše bychom zde ani nebyli, pokud by na světě něco takového, jako je voda, nevzniklo.

Pak Skácel ve své básni zmiňuje fakt, že ubývá míst, kam chodívala pro vodu. Lidé staví megalomanské stavby, fabriky, sklady a stále rozšiřují města. Aby se toto vše mohlo realizovat, museli lidé ničit přírodní krásy a potencionální studánky odvádět vodním potrubím někam pryč. Dnes už jen v nějaké chráněné oblasti můžeme narazit na obyčejnou lesní studánku, do které z minimální části zasáhla lidská ruka. Když nás stvořila sama příroda a jsme tvořeni ze 70 % z vody, není škoda takhle zacházet s přírodou, když nám dala to nejcennější, co na světě máme, život?

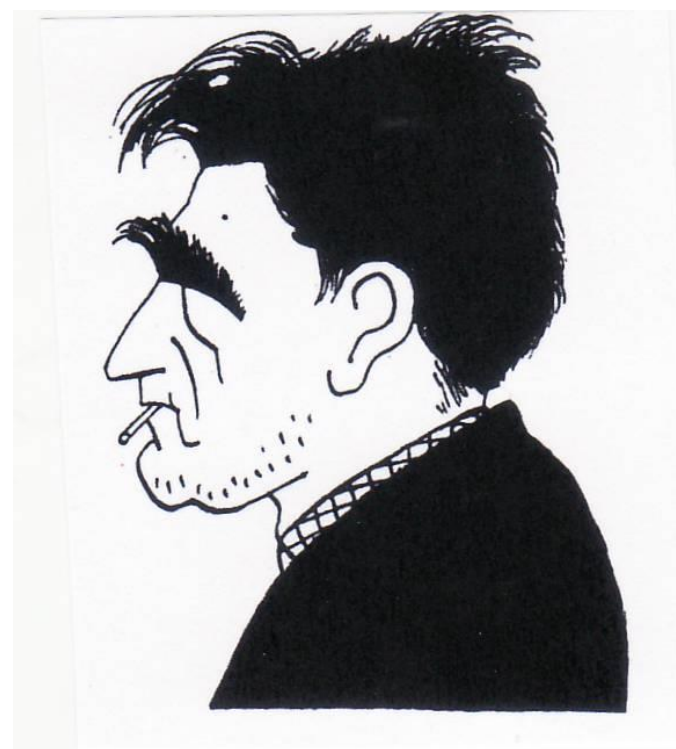
Viděl jsem dnes nějaký ústřížek z videa, ve kterém byl rozhovor s naším nynějším panem prezidentem Milošem Zemanem. Kvůli jeho zdravotnímu stavu mu lékaři zakázali pít sladké ochucené nápoje a doporučili mu pít čistou vodu. Ve zmíněném videu si stěžuje, že je voda odporná a oproti Coca-cole se nedá téměř vůbec pít. Myslel to jako vtip, nebo ne? Kdo ví, ale určitě tím dává najevo, jakým způsobem se staví k tak posvátné věci a už vůbec nejde příkladem společnosti.

Před dávnými lety nebylo možné otočit kohoutkem a rázem mít v domě čistou vodu. Chodilo se s vědrem k nějaké nejbližší studně či potoku. Je naprosto šílené, když si uvědomíme, jak jednoduchý život v mnoha směrech dnes máme. Zavádí to k verši „voda si na to vzpomíná“. Jak dlouho voda existuje? Jak dlouho je tu s námi a slouží nám? Voda zde na zemi byla nejspíše jako jedna z prvních věcí a její vznik si lidská bytost ani nemohla pamatovat, jelikož, jak jsem již zmínil, lidské tělo vzniklo převážně z vody. Voda tedy zažila vše, co se na tomto světě doposud odehrálo. Jak dlouho tu ještě voda bude a co vše s námi ještě zažije? Je to neobnovitelný zdroj, na kterém závisí náš život a je velmi pravděpodobné, že nastane chvíle, kdy o vodu budou válčit největší mocnosti světa. Takže pokud zde nebude voda, nebudeme zde ani my? Nejspíše nebudeme, jelikož bez příjmu vody my sami nedokážeme přežít více než několik dní, ale co teprve veškerá zeleň, která je okolo nás. Vodu nepotřebuje jen lidská bytost, ale veškeré rostliny či živočichové.



V hlubinách oceánů či moří jsou překrásné korály, ryby či různí vodní tvorové. Srovnával pan Skácel ve verši „kdo potopí se k hvězdám pro prstýnek“ noční oblohu plnou hvězd a překrásné korály na dně oceánu?

Píseň pana Skácela, Modlitba za vodu velmi pobízí k zamyšlení nad, pro nás obyčejnou, vodou. Chtěl nás svou písní přimět k přemýšlení nad lidskou existencí, vznikem a neocenitelnou přírodou, nebo nás tím chtěl varovat?



„Chraňte tu vodu, nedejte, aby osleplo prastaré zrcadlo hvězd“. Pan Skácel tímto veršem mohl myslet cokoliv. Avšak já to chápu tak, abychom vodu neznečišťovali a chránili ji, aby byla stále průzračně čistá.

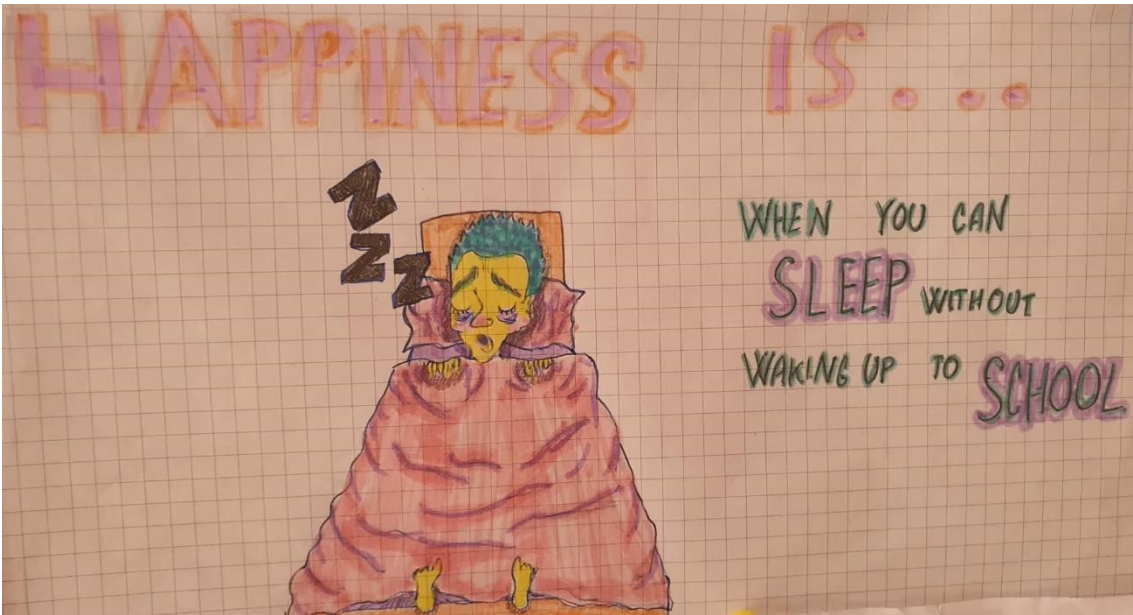
Voda, například v nějakém jezeře, prvním tvorům na zemi poskytla jejich odraz a ukázala jim tak, jak vlastně vypadají, kdo jsou, čím jsou. V básni je voda nazývána prastarým zrcadlem hvězd, jelikož voda umožňovala téměř totožný odraz, jako nynější zrcadlo a v první řadě tu je již od samého počátku vzniku našeho světa. Co první však vodní zrcadlo odráželo? Hvězdy.

Vladimír Čech, 4.Z

Anglická dílna z 3.Z ☺



HAPPINESS IS...



Básnické okénko aneb Léčivá poesie Jana Strouhala

Jan Strouhal (nar. 30. 12. 2003), první básničku napsal v páté třídě na základní škole. Ve školním básnickém okénku přinášíme dvě básničky, kde Strouhal vyjadřuje své nejskrytější pocity. Prozradil, že ji nemá komu svěřit. „Tak jsem se nějak rozepsal, byly to vlastně fráze pro sebe samotného, měl jsem k sobě otázky a vznikly z toho verše.“ Žije v Sokolově a na naší škole je žákem třídy 3.Z.



Jan Strouhal, Frankfurt nad Mohanem, 2018

Zkažená krev

Když vidím, jak přítel můj usíná
A volá se svou milovanou
Zarmoucen napouštím si vanu
Pouštím si narkotika žilou
A myslím na onu dívku, po které prahnu

Tak jako vrána k vráně sedá
Stejně tak žiletka celá
Na tepnu onou sedá
Projíždí žilou
Zkaženou krví prolezlo
Krev mi stéká po rukou
Líce mi blednou
A oči mé chřadnou

Už zde nyní nejsem
Opouštím tento svět
Krutý
Nepřející
Bez odpuštění

Po otázce, zda ničeho nelituji
Nejraději odvětil bych
Že tak jest
Avšak naopak
Lituji všeho

Na přípitek

Láska a život nejsou mi souzeny,
mé dny jsou již dávno sečteny.

Když sním o svatebním oltáři,
slzy mi stékají po tváři,
dříve jsem věřil každé lži
a teď svíjím se v krvavé kaluži.

Denně jsem spíš blíže zániku,
neustále zažívám paniku,
síly mě opouští,
jak nesu v srdci dýku.

Svíjím se bolestí,
jak v srdci mám díru,
kterou vyplnit může jen ona.

Hlava moje, plná depresí a starostí,
srdce zase sklíčeností.

Nikdy nechtěl jsem však nikomu ublížit
a tak číši s jedem vypiji do dna.

Všechny jsem zklamal?
Jsou to kapky krve či slzy?
Nebo obojí?

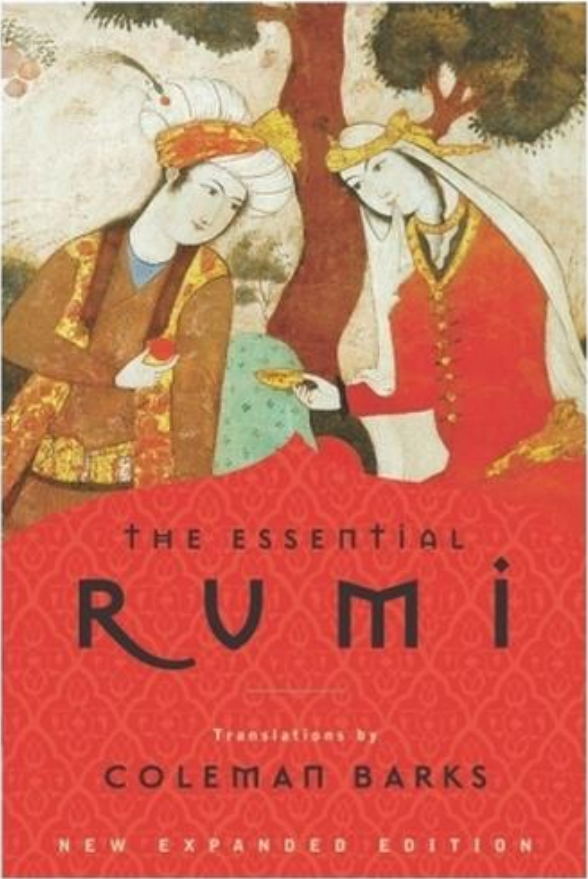
Připíjím na vaše zdraví, lásku a štěstí.

RUMI: „MASNAWI“ - mystické duchovní veršem – súfí poesie aneb
pokus o překladatelskou dílnu ve 4.Z

Poslední noc byla tak temná, protože jsi
zde nebyl.
Nebyl tam žádný jas, žádná chuť v naší
svíčce.
Žádné potěšení v našem Sema
shromáždění.
Byli jsme celou noc mučeni.
Toto nevinné srdce bylo také uvrhnuto
do vězení.
Nebyl tu nikdo, kdo by ho mohl utěšit a
poprosit.
Z tebe dostává svět tvé sebevědomí.
Dokonce ani měsíc se bez tebe
bezpečně necítí.
Ta arogance a sobeckost lidí
kolem tebe záclonu vytváří.
Ten jeden kdo, nemá sám sebe, mohl
přijít do tvého stínu, tvé ochrany.
Srdce je tvé, to je ve tvé dlani jako
kapka rtuti, která se hýbe a skáče
Okolo a nemá žádný klid a ticho.
Šárka Pšeničková,
Vojtěch Jelínek

Takový půvab, taková milost,
ta opilost, ta otevřenost.
Klaněl se malíř věčnosti,
daroval vše tvému oku?
Tvé oči v jednom okamžiku,
otevírají tisíce očí, nabízejí tisíce
pohledů.
Bůh ti dal stejnou sílu a moc jako
Ježíši.
Oči, které jím byly požehnány vidět,
koukají na něj s obdivem,
A bádají, jak se toto stalo.
Zeptal jsem se nebe,
zda někdy takto vidělo měsíc.
Přisahal a řekl mi: „Upřímně,
nevzpomínám si.“
Teď, semkni své rty a otevři oči své
duše.
Zdali jsi s ním, zdali jsi s ním splynul,
Nic neříkej.
Václav Haluška,
Martin Hosnedl

Spal mé srdce ohněm
z tvé tváře,
vezmi si plamen z toho ohně
z mého srdce.
Odevzdej ho do nebe a
rozpal srdce.
Ó duše, která byla osvobozena



ze všech valencí.
Ó duše, která byla zrozena
od andělů, kamkoli půjdeš, jdi pěkně
kdykoli dýcháš, dýchej pěkně.
Pokud má duše opustí tvé tělo
pusť jej
popadni meč do své dlaně
udeř mě do vrcholu duše hlavy.
Ó nádherná, kdo má vlnité vlasy
s mnoha rozvazujícími se uzly.
Všechny uzly srdce
odevzdej jeden z nich do kudrnatých
vlasů.
David Pocklan,
Jakub Svoboda

Jestliže duše touží po někom jiném,
než-li po tobě,
odstrčíme to od sebe a hodíme to pryč.
Jestliže oblaka po tobě nenatáhnou ruce
poštvené je proti sobě.
Jestliže si řekne o svůj majetek
předáme ji ho.
Jestliže se schovává v hradbách,
zboříme hradby k zemi.
Jestliže se svět podobá duši,
jsme duše duši.
Jestliže je obloho jako hlava,
jsme dvě zářící oči.
Koruny stromů jsou zem
tato obloha je větev s listím.
Země je olivovník,
jsme jeho olej.

Markéta Luncarová,
Aneta Zmrhalová

Ten měsíc, ten, který štěstí nikdy
neviděl,
znovu se zvedl a zapálil oheň,
který nelze nikdy uhasit.
Podívejte se na dům těla, pozor na duši.
Tato je opilá vínem lásky,
druhá spadla na zem.
Když se hostinský stal mým přítelem,
moje krev se s láskou proměnila ve
víno,
plíce byly pečené.
Jakmile se mé oči naplní jeho obrazem,
zazní hlas:
Jaká jsi krása, ó křehká,
jak jsi nádherná, ó víno.
Šemseddinová tvář,
kterou Tabríz chválí,
je takové slunce,
které srdce bude následovat,
poběží za ním jako mraky.
Jindřich Filo,
Lukáš Hablawetz

O růže,
tvůj obličej je půvabný a jemný
ale nedávej svou tvář na milovaného
jelikož ta jeho je jemnější a půvabnější
než ta tvá.
Nevpouštěj ho do svého srdce,
protože když dáš svou tvář nad tu jeho
pozná tajemství tvé.
Přítel, co vzal srdce je velmi půvabný.
Pokloň se tajně, pokud se touha zvětší.
Ale nepřekračuj to, jelikož je velmi
jemný.
Pokud nejsi svůj,
jakýkoliv čas je ten tvůj.
Ale pozor, jestli si při vědomí
tajemství jsou velmi křehká.
Očisti své srdce od smutku protože
srdce je jeho dům představ.
Obraz toho kouzla je velmi jemný.
Stín té růže jednoho dne padl
k obrazu milující a udělal příliš mnoho
pro milovaného.
Opravdu to je choulostivá věc.
Nedívejte se svrchu na obraz
Šemseddina
koho Tabríz chválí,
protože ten krev pijící je sultánem
velmi půvabný

Vlastimil Peterka,
Lukáš Šebesta



Virus, dadaistické cvičení, Tereza Šimečková, 3.Z

Zodpovědní redaktoři: Ing. Jan Chylo, Mgr. Hasan Zahirović, Ph.D.

Školní redakce: Claudie Ottová, 3.A, Konstantin Köenigstein 3.Z, Darina Těťeruková, 1.A, Kateřina Štěrbová, 1.A, Pavla Zittová, 3.Z.

Logistický expres, č. 2, březen/2022, Střední škola logistická, p. o., Karlovy Vary – Dalovice.
(Školní bulletin vychází již od roku 1980.)

<https://www.logistickaskola.cz/> <https://www.facebook.com/logistickaskola/posts/4638234746292032>