

MYTÍ RUKOU JE DŮLEŽITÉ!

Ruce si snadno zašpiníme, používáme je celý den. Jednoduše se na ně uchytí viry a bakterie, které si snadno rozneseme dál. Na obličej, do očí, na jídlo, které sníme. V těle pak tyhle bakterie zaútočí a my onemocníme. Proto je velmi důležité dodržovat správnou hygienu, abychom se před viry a bakteriemi chránili. Mýt si ruce pravidelně a především před jídlem!

Kdy si musíme ruce umýt bez přemlouvání?

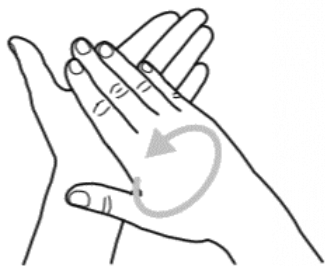
- když kýchneme, zakašleme a nebo smrkáme (při kýchání a kašlání si raději zakryjeme pusku kapesníkem či rukávem a ne holou dlaní)
- když se staráme o nemocného kamaráda nebo člena rodiny
- před přípravou, během přípravy i po přípravě jídla
- před samotnou konzumací jídla
- po použití toalety
- vždy, když máme viditelně špinavé ruce

Abychom posílili hygienu rukou, používáme po umytí dezinfekci, kterou si dáváme vždy na suché ruce, rozetřeme a necháme uschnout.

Pozor, dezinfekce nám mýdlo nenahradí.

Jak si správně mýt ruce?

- namočit vodou, namydlit, vydrbat dle obrázků, opláchnout, usušit a vydezinfikovat



Třeme ruce dlaněmi k sobě, mýdlo tím napěníme.



Pravá ruka otírá hřbet levé ruky s propletenými prsty (a naopak).



Dlaně o sebe, s propletenými prsty.



Prsty zaklesnuté, hřbet prstů třeme o dlaň druhé ruky.



Levý palec třeme celou sevřenou dlaní pravé ruky, poté pravý palec stejně otřeme levou dlaní.

BLÍZKO LITTLE BIG HORNU (GREENHORNS)

Ami

Dmi

1. Tam, kde leží Little Big Horn, je indiánská zem, tam přijíždí generál Custer se svým praporem,

Ami

Dmi

Ami

A

modrý kabáty jezdců, stíny dlouhejch karabin, a z indiánskejch signálů po nebi letí dým.

A

E

A

- R Říkal to Jim Bridger: já měl jsem v noci sen, pod sedmou kavalerií jak krví rudne zem,

A7

D

E

A

Ami

kmen Siouxů je statečný a dobře svůj kraj zná, proč Custer neposlouchá ta slova varovná?

2. Tam blízko Little Big Hornu šedivou prérii táhne generál Custer s sedmou kavalerií,
marně mu stopař Bridger radí: zpátky povel dej, jedinou možnost ještě máš, život si zachovej.

- R Říkal to Jim Bridger...

3. Tam blízko Little Big Hornu se vznáší smrti stín,
padají jezdci z koní, výstřely z karabin,
límce modrejch kabátů barví krev červená,
kmen Siouxů je statečný a dobře svůj kraj zná.

- R Říkal to Jim Bridger...

4. Pak všechno ztichlo a jen tamtam duní nad krajem,
v oblaku prachu mizí Siouxů vítězný kmen,
cáry vlajky hvězdnatý po kopcích vítr vál,
tam uprostřed svých vojáků leží i generál.

- R Říkal to Jim Bridger... proč Custer neposlouchal ta slova varovná?



JOŽIN Z BAŽIN (IVAN MLÁDEK)

- Emi H7 Emi H7 Emi*
1. Jedu takhle tábořit Škodou 100 na Oravu, spěchám proto, riskuji, projíždím přes Moravu.
D7 G D7 G H7 Emi C H7 Emi D7
Řádí tam to strašidlo, vystupuje z bažin, žere hlavně Pražáky, jmenuje se Jo-žin.

- G Gdim D7 G*
R Jožin z bažin močálem se plíží, Jožin z bažin k vesnici se blíží,
Gdim D7 G
Jožin z bažin už si zuby brousí, Jožin z bažin kouše, saje, rdousí.
C G D G C G D G H7
Na Jožina z bažin, koho by to napadlo, platí jen a pouze práškovací letadlo.

2. Projížděl jsem dědinou cestou na Vizovice, přivítal mě předseda, řek' mi u slivovice:
"Živého či mrtvého Jožina kdo přivede, tomu já dám za ženu dceru a půl JZD!"

R Jožin z bažin močálem se plíží...

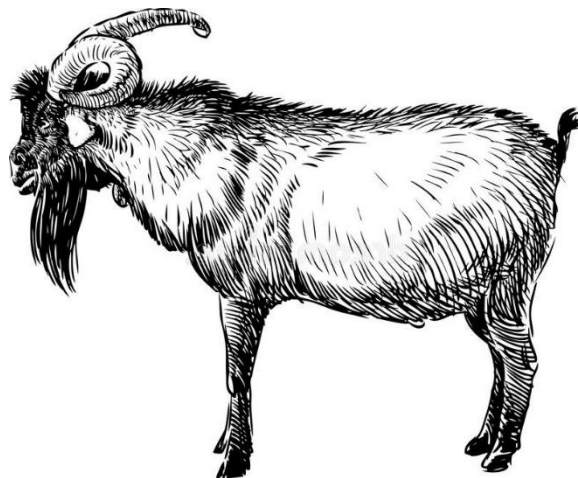
3. Říkám: "Dej mi, předsedo, letadlo a prášek, Jožina ti přivedu, nevidím v tom háček."
Předseda mi vyhověl, ráno jsem se vznesl, na Jožina z letadla prášek pěkně klesl.

- R Jožin z bažin už je celý bílý, Jožin z bažin z močálu ven pílí,
Jožin z bažin dostal se na kámen,
Jožin z bažin - tady je s ním amen!
Jožina jsem dohnal, už ho držím, johoho,
dobré každé lóve, prodám já ho do ZOO.



KOZEL (JAREK NOHAVICA)

1. Byl jeden pán ten kozla měl
D7 *G*
 velice si s ním rozuměl
C
 Měl ho moc rád, opravdu moc
D7 *G D7 G*
 Hladil mu fous na dobrou noc.
2. Jednoho dne se kozel splet
 rudé tričko pánovi sněd
 Když to pán zřel, zařval jejé
 Svázal kozla na koleje
3. Zapískal vlak, kozel se lek
 To je má smrt, mečel mek mek
 Jak tak mečel, vykašlal pak
 Rudé tričko, čímž stopnul vlak.

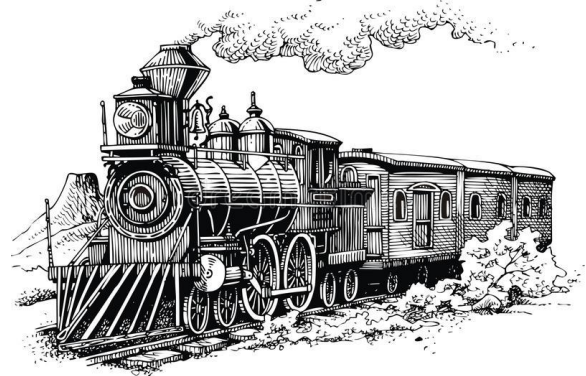


MRTVEJ VLAK (HOBBOES)

- Ami* *Dmi* *Ami* *Dmi* *E7*
1. Znáš tu trať, co jezdit po ní je tak zrovna k zbláznění, v semaforu místo lampy svítěj' kosti zkřížený,
Dmi *F* *E7 Ami* *Dmi* *Ami*
pták tam zpívat zapomněl a vítr jenom v drátech zní, jednou za rok touhle tratí zaduní vlak pohřební.
2. Po koleji rezavý, tam, kde jsou mosty zřícený, bez páry a bez píšťaly, kotle dávno studený,
nikdo lístky neprohlíží, s brzdou je to zrovna tak, s pavučinou místo kouře jede nocí mrtvej vlak.

- Dmi* *F+* *Ami* *Cdim* *Ami* *Cdim* *E7 Ami*
- R Mrtvej vlak, mrtvej vlak nedrží jízdní řád, dálku máš přece rád, nasedat,
Dmi *F+* *Ami* *Cdim* *Ami* *Cdim* *E7 Ami*
neměj strach, ve skalách zaduní mrtvej vlak, chceš mít klid, máš ho mít, už jede vlak.
3. V životě jsi neměl prachy, zato jsi měl řádnej pech, kamarádi pochcípali v sakra nízkejk tunelech,
že jsi zůstal sám a že jsi jenom hobo ubohej, zasloužíš si za to všechno aspoň funus fajnovej.
4. Jednou vlezeš pod vagón a budeš to mít hotový,
kam jsi tímhle vlakem odjel, nikdo už se nedoví,
slunce tady nevychází, cesty zpátky nevedou,
d'ábel veksl přehodí a šraňky zvedne za tebou.

- Ami*
- R Mrtvej vlak, mrtvej vlak ...+ už jede vlak, už jede vlak ...



NÁDRAŽÍ (FEŠÁCI)

Am C G Am C G Am

1. Šedý dům dává stín zápraží. Tady čas zapomněl nádraží.

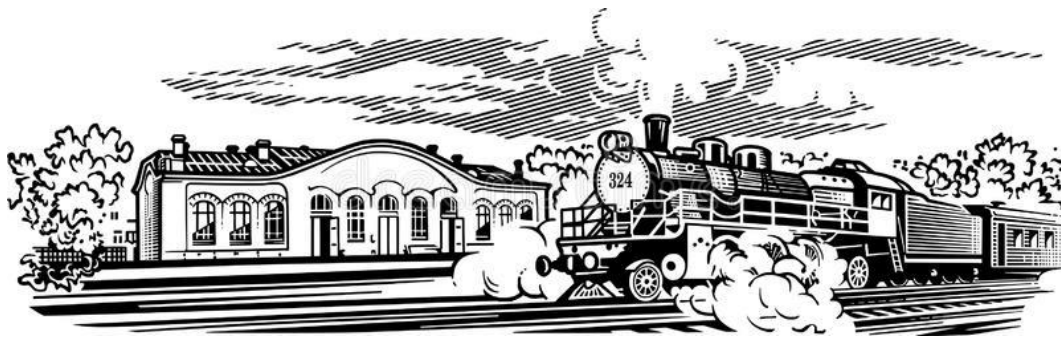
C G F C Am C G Am

Koleje rezavý letní žár roztaví tady čas zapomněl nádraží.

2. Poslední stanice, dál už nic. Na perón vstupuje mráz a hic.
Výpravčí vzpomíná, jak přijela drezína. Na perón vstupuje mráz a hic.

Mezihra...

3. Návěstí dávno už nevěstí. Nejsou tu zpoždění, neštěstí.
Nosič usnul za stolem, pražce voní karbolem. Nejsou tu zpoždění, neštěstí.
4. Čekárna nikoho nečeká. Nikdo sem nepřijel z daleka.
Proč by sem někdo jel, tady vítr trávu sel. Nikdo sem nepřijel z daleka.



TAK UŽ MI MÁ HOLKA MÁVÁ (HOBOS)

- Emi D C Emi D A Emi*
1. Posledních pár minut zbejvá jen máš teplou dlaň, už se stmívá,
D C Emi D A C E
těžký je říct, že se končí den, vlak poslední vagón mívá.
- G F D Emi C A D*
R Tak už mi má holka mává, ve vočích má slzy pálivý, život jde dál, to se stává, já to vím,
G F D Emi
tak už mi má holka mává, výpravčí zelenou dává, tak jed', jed', jed', tak jed', jed', jed'
tak jed', jed', jed', tak jed'.
2. Koleje jsou cejchem loučení, holkám se ve vočích střádá,
smutek je šátek osamění, co mužskejm na cestu mává.
- R Tak už mi má holka mává...
3. Za zády zůstal mi pláč a smích do tmy se můj vlak teď řítí
zmizela holka jak loňskej sních a světla měst v dálce svítí.
- R Tak už mi má holka mává...



VLAK (KAREL PLÍHAL)

Kapo: 2

- D** **G** **G/F#** **Emi** **A7** **D**
1. Došlo uhlí, došla pára, vlak nám umřel mezi poli pod oblohou plnou velkých hvězd.

G **G/F#**
Dělíme se o cigára, mlčíme a ticho bolí,
Emi **A7** **D**
jen babka v kupé nepřestala plést.

- Hmi** **F#mi** **G** **D** **G** **A7**
R Jehlice cinká o jehlici, jak dva malí rytíři, co zkrřížili své zbraně
Hmi **F#mi** **E7** **Esus4/7** **A7**
kvůli té letité krasavici, co je v A-Z magazínu hned na první straně.

2. Došlo uhlí, došla pára, Pánbůh ví, co bude s námi,
strojvůdce si serval stejnokroj. Dělíme se o cigára,
a prsty té staré dámy stále vedou nerozhodný boj.

R Jehlice cinká o jehlici...

3. Došlo uhlí, není šťáva, klopýtáme mezi pražci,
jen babka v kupé sedí a plete dál. Na poměry už nenadává,
podle ní jsme všichni šašci, přece kolikrát už ten vlak s náma stál
a navíc, aspoň v klidu doplete ten šál, dvoumetrový bleděmodrý šál,
čtyřmetrový bleděmodrý šál, stometrový bleděmodrý šál,
tisíc a půlmetrový bleděmodrý šál ...



ZLATOKOP TOM (RUDA HARNISCH)

D

Ddim A

1. Tom dostal jednou nápad, když přestal v boudě chrápat, že má se něco stát.

D

A že byl kluk jak jedle, tak rozhodl se hnedle a odjel na Západ.

G

D E

A7

Z domova si sebral sílu, krumpáč, bibli, dynamit a pilu.

D

A7

D

Mimo to prut a červy, do torny dal konzervy a jel zlato vyhledat.

D

E

A7

D

G

D

- R Ty jsi to moje zlato, které mám tak rád, vždyť ty mi stojíš za to, život pro tě dát.

G

D E

A7

Bez tebe zlato nic není, jen ty jsi to moje hať'a, pať'a potěšení.

D

E A7 D

Zkrátka a dobře, ty jsi to moje zlato, zlato kočičí.

2. Říkal, že je zlatokop, o zlato ani nezakop, neznal, jak vypadá.

Když marně dlouho kopal,
tak dostal na to dopal, přešla ho nálada.

Sebral si svojí kytaru,
dal si nalejt whisky, brandy v baru.
A za poslední nuget, svůj holce koupil pugét
a pak jí zazpíval.

- R Ty jsi to moje zlato,...

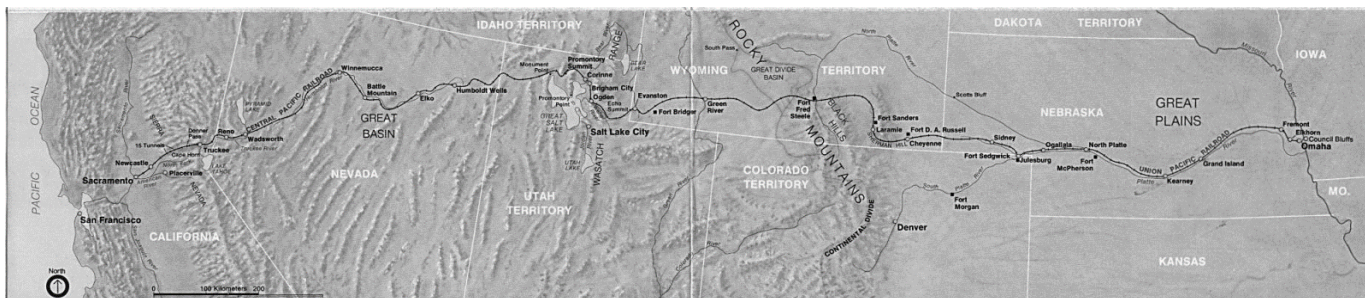


STAVBA TRANSKONTINENTÁLNÍ ŽELEZNICE

Myšlenka propojení východního a západního pobřeží Spojených států amerických vznikla někdy ve dvacátých letech 19. století s nástupem parních lokomotiv ve Velké Británii. V té době bylo možné z východu na západ cestovat pouze dostavníky, což zabralo pět až šest měsíců.

Uvažovalo se o 3 různých trasách – severní, centrální a jižní. Severní měla vést podél řeky Missouri, skrze dnešní státy Montana a Oregon. Byla však zamítnuta jako první kvůli nepřístupnému terénu a množství sněhu v zimních měsících. Druhou uvažovanou byla centrální cesta, která však vedla přes Skalisté hory a přes dva tisíce metrů vysoké pohoří Sierra Nevada. Z toho důvodu se zdálo, že zvítězí jižní cesta, která měla vést přes Texas, Nové Mexiko a Sonorskou poušť do Los Angeles. Jenže i zde byl problém, že velká část území, kudy měla trasa vést, nepatřila Spojeným státům, ale Mexiku.

Než se rozhodlo o finální variantě, proběhly snahy, úspěšně, o získání potřebných území – Kalifornie, území v Arizoně nebo Novém Mexiku. Nakonec byla zvolena centrální cesta. Prezident Abraham Lincoln 1. července 1862 podepsal zákon o železnici známý pod názvem Pacific Railroad Act. Na jeho základě se na stavbě podílely 2 společnosti – Central Pacific a Union Pacific. Central Pacific stavěla ze Sacramento na východ a Union Pacific z Council Bluffs na západ. Podle Pacific Railroad Act musely obě společnosti za rok postavit 50 mil (80 km)



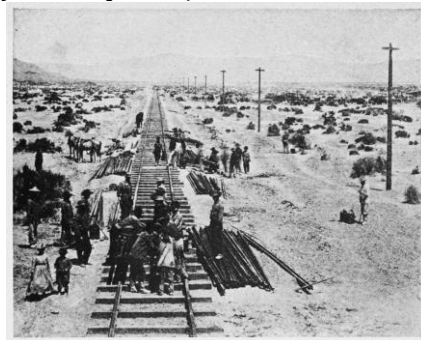
kolejí. Byly placeny formou dluhopisů a cena za každou položenou míli se stanovovala dle náročnosti terénu od 16 do 48 tisíc dolarů. Navíc každá společnost obdržela pozemky kolem tratě, a to až dva a půl tisíce hektarů

na jednu míli, které se přidělovaly vždy na střídačku, aby se zabránilo vlastnickému monopolu. S těmito pozemky si společnost mohla dělat, co chtěla, třeba je výhodně prodat.

Central Pacific si na svém úseku musela poradit s pohořím Sierra Nevada. Potýkala se jednak s náročným horským terénem a zimou, ale také s nedostatkem pracovních sil, který zkusila vyřešit najmutím čínských imigrantů. Jelikož se osvědčili, jejich počet se následně navyšoval. Odhaduje se, že mohl v jednu dobu dosahovat až 15 tisíc.

Aby mohla železnice pohořím vést, bylo nutno prorazit mnoho tunelů. Každý tunel měl být asi 10 m vysoký a 5 m široký. K jejich odstřelu se používal především střelný prach, později i nitroglycerín. V pohoří bylo proraženo 15 tunelů, z nichž nejdelší měřil 506 metrů. U některých tunelů byl denní posun jen o 30 centimetrů.

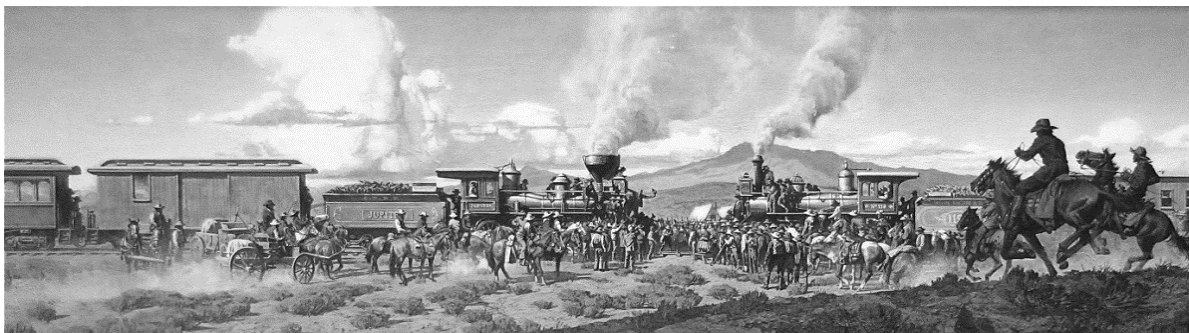
Union Pacific měla postavit dvě třetiny celkové délky od východu na západ. Oproti Central Pacific však započala o rok a půl později, a to jednak vlivem občanské války a také stavbou železnice oklikami, aby byl na dotacích od vlády obdržena větší obnos. Když se stavba železnice konečně „rozjela“ přes prérii Great Plains a dostala se na indiánské území, začaly problémy s Indiány, kteří začali na dělníky stavící trať útočit a zabíjet je. Nejvýznamnější příčinou útoků bylo vybíjení stád bizonů bělochy pro obživu traťových dělníků.



Dělníci pracující na stavbě byli rozděleni do skupin a každá z nich se starala o část práce. Nejprve se pokládaly padesátikilové dřevěné prážce, na ně poté devět metrů dlouhé a přes čtvrt tuny těžké kolejnice, které se želenými hřebíky připevňovaly na prážce. Dělníkům na připevnění hřebů stačily tři údery. Zároveň se stavbou tratě probíhala i výstavba telegrafního vedení podél tratě. Na dopravu těžkého materiálu se využívali koně a muly, jinak byla veškerá práce prováděna ručně. Po nově položené trati se dovážely prážce, kolejnice, hřebíky, šrouby, telegrafní sloupy a dráty.

Vyjma samotných dělníků se u stavby tratě uplatnila řada dalších profesí. Kuchaři, kteří vařili pro dělníky jídlo, úředníci starající se o zásobování a účetnictví, experti na výbušniny, stavitelé mostů a tunelů, kováři, tesaři, inženýři, zedníci nebo průzkumníci.

Čím více obě společnosti postupovaly tím se zvyšoval i boj o to, kdo postaví delší úsek a obdrží tak od vlády vyšší dotace, což ústilo v provádění sabotáží soupeřící společnosti, jako bylo kradení nářadí nebo odpalování střelného prachu konkurenci. Proto když se blížily obě společnosti k místu setkání bylo vládou přesně stanoveno, kde se potkají, a to v Promontory Summit v Utahu. K tomu došlo v roce 1869. 10. května zde byly slavnostně zatlučeny poslední čtyři hřeby. Téměř na dotek se proti sobě postavily dvě lokomotivy – Union Pacific č. 119 a Central Pacific č. 60 „Jupiter“.



Union Pacific položila 1 746 km kolejí a Central Pacific 1 110 km. Dle Výroční zprávy Dozorčího úřadu pro železnici byla celková suma na vydaných dluhopisech za stavbu železnice kolem 118 milionů dolarů.

Ke skutečnému propojení východu se západem Spojených států však došlo až o několik let později, kdy se postavená trať ze Sacramento do Council Bluffs propojila se zbytkem již postavených železnic a provedlo se několik oprav (výměna pražců za silnější, oprava mostů, úprava podloží), jelikož výstavba byla vedena spíše rychlostí a kvalita byla až na druhém místě. V pohoří Sierry Nevady byly dostaveny také přístřešky chránící proti sněhu v zimních měsících.

Cestování mezi pobřežími bylo oficiálně zahájeno až prvním transkontinentálním vlakem, který vyrazil z New Yorku a dorazil do San Franciska 4. června 1876. Cesta od východního na západní pobřeží se v té době zkrátila na 1 týden.

Zdroj: <http://www.radiodixie.cz/clanek/prvni-transkontinentalni-zeleznice-dva-tisice-mil-vykoupenych-potem-a-krvi>