

CENY POTRAVIN, ZBOŽÍ A SLUŽEB V KČS (DLE ČSÚ)

Potraviny

Chléb (1 kg)	2,60 Kčs
Hladká mouka	3,20 Kčs
Rýže	5 Kčs
Brambory	1,60 Kčs
Hovězí přední s kostí	17 Kčs
Kachna (1 kg)	28 Kčs
Párky (1 kg)	25 Kčs
Máslo (I. jakost, 1 kg)	40 Kčs
Olej (1 l)	25,40 Kčs
Cukr	8 Kčs
Kuře	26,50 Kčs
Mléko (2% tučnost)	1,90 Kčs
Smetana (0,25 l)	5,70 Kčs
Víno bílé (1 l)	20 Kčs
Rum (1 l)	83 Kčs

Elektro

Elektrický sporák	4 920 Kčs
Chladnička	1 770 Kčs
Pračka	2 450 Kčs
Televize	4 200 Kčs

Dopravní prostředky

Auto škoda 105 standard	52 000 Kčs
Kolo pánské	820 Kčs
Benzín (1 l) normal	6 Kčs (zdražení od 20. 7.)
Benzín (1 l) special	6,50 Kčs (zdražení od 20. 7.)

Oblečení

Letní pánský plášť	683 Kčs
Zimní dámský plášť	974 Kčs
Dámské šaty	160 Kčs





Jitex Písek byl čtyřstupňovým textilním kombinátem, což znamená že provozy na sebe postupně navazovaly: přádelna, pletárna, barvírna s úpravnou a konfekce. V socialismu byl považován za ukázkový podnik.

Kdo se chtěl před rokem 1989 oblékat podle svých představ, musel se vzhledem k situaci na trhu **naučit šít a vymýšlet si své vlastní oblečení**. Každá druhá žena se tak, samozřejmě s určitou nadsázkou, mohla nazývat módní návrhářkou.

Blance Kyselové se po Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze podařilo zvítězit v soutěži Mladý oděvní tvůrce v Liberci s kolekcí, kterou vytvořila pro Jitex Písek v roce 1976. Spolupráce s oděvními značkami pokračovala a postupně se její jméno objevovalo v médiích a začala tvořit na zakázku pro české hvězdy, např. Lenku Filipovou nebo Hanu Zagorovou, a pro filmové produkce. V roce 1978 vyhrála návrh kolekce pro sportovce na Letní olympijské hry v Moskvě, v roce 1979 se vdává a přebírá příjmení svého libanonského manžela **Matragi**, pod kterým ji známe i dnes.

KOUŘENÍ U JÍDLA



Kouříme především tam, kde je to dovoleno, a současně nezakazujeme kouřit tam, kde je zákaz nesmyslný. Jsme-li ve společnosti, neodklepáváme popel na podlahu, ovšem jako hostitelé zase dbáme, aby hosté měli popel kam odklepnout. Nedostatek popelníků může ovšem též být jemným pokynem, že kouření je nežádoucí. To platí hlavně u kouření u stolu. Při jídle nekouříme z několika důvodů.

Gastronomicky je kouření nevhodné proto, že vám kazí a také bere chuť k jídlu. Estetické to rovněž není, zvláště pokud je stůl ještě v plném lesku a pokud nedošlo k obvyklému nepořádku před ukončením oběda nebo večeře.

Hostitelku nepotěšíte, když vůni chutného jídla zamoříte štiplavým kouřem. Není ani zdvořilé vůči sousedům a hlavně sousedkám kazit jim dobrou chuť, nemluvě o strážce technické a zdravotní

Je obtížné krájet maso, pít, kouřit a hovořit. Není také zdravé polykat dehet a nikotin s hovězím vývarem. Je tedy dobrým společenským zvykem, že nekouříme dříve než po mase, ještě lépe po moučnících nebo sýru a nejlépe u kávy. Je to také nejpohodlnější, nejchutnější, nejvyváženější a nejméně obtížné sousedům, tudíž i požitkem největší.

(Breviář moderního člověka, Dobromil Ječný)

ZTRATIL SE NA POUŠTI A ZALOŽIL RALLYE DAKAR

Když se v roce 1977 ztratil závodník Thierry Sabine v libyjské poušti, měl tento osmadvacetiletý Francouz s duší dobrodruha dost času na přemýšlení, protože ho našli až za tři dny. Bylo jasné, že závod Abidjan–Nice nedokončí, a tak se věnoval plánum zorganizovat jiný, který by byl podobnou zkouškou, jakou sám aktuálně podstupoval. Vymyslel si těžký vytrvalostní závod, který by se jel spíš v Africe, ale začínal by v Evropě. Jel by se hlavně v terénu a pokud možno v písečných dunách, dlouhých pláních a skalnatých terénech. Na trať by se mohla vydat jen upravená auta, běžné cestovní speciály by závod nedokázaly dokončit. A než uviděl první záchranný vrtulník, napadlo ho motto: „Pro všechny, kteří jdou za snem a nechtějí zůstat pozadu.“ Rallye Paříž–Dakar, nejtěžší závodní zkouška aut, motorek a kamionů, byla na světě.

Jenom dva kamiony

Z pařížského Trocadéra odstartovalo první auto 26. prosince 1978. Nikoho to tehdy ale moc nevzrušovalo, na odjíždějící vozy se dívalo jen několik desítek kolemjdoucích. Sabine ale tušil, že publicita přijde, a měl pravdu. Z Paříže nakonec odjelo 182 aut, z toho 90 motocyklů, 80 automobilů a 12 kamionů. Trať Thierry Sabine naplánoval na 10 tisíc kilometrů, třetinu tvořily rychlostní zkoušky. První úsek vedl z Paříže do Alžíru, takže se vozidla musela trajektem přepravit přes Středozemní moře.

Thierry Sabine, zakladatel rallye

