

**DP**

kontakt

TÉ-TROJKA A JEJÍ PŘÍBUZNÉ V MATCE MĚST  
VŠECHNY PRAŽSKÉ TŘIADVACÍTKY  
**JAK SE PŘESEDÁ Z TRAMVAJE NA AUTOBUS**



# DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM V OBORECH:

Automechanik  
Karosář  
Autolakýrník  
Elektrikář  
Autotronik  
Elektromechanik pro dopravní prostředky  
Zámečnick  
Aranžér  
Informační technologie  
Ekonomika městské dopravy  
Logistika v dopravě  
PC a zabezpečovací systémy  
Obchod, doprava a služby

Motol:  
Plzeňská 298/217a, Praha 5

Vinohrady:  
Moravská 3/965, Praha 2

Více informací o denní, dálkové  
a zkrácené formě studia na  
[www.sps-dopravni.cz](http://www.sps-dopravni.cz)



## OBSAH 4 – 2017

### AKTUÁLNĚ

- 4–5  
8 BLESKOVÁ VÝMĚNA NA VÝSTAVIŠTI  
9 KATASTROFA NA PŘEJEZDU TENTOKRÁT JEN CVIČNĚ

### PRÁVNÍ PORADNA

- 6 JAK LZE SPRÁVNĚ UZNAT DLUH

### MÉDIA

- 7 VNÍMÁNÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU MÉDII V BŘEZNU

### UDÁLOST

- 10–11 U PLYNÁRNÝ HOTOVO

### PROFIL

- 12–13 JAK SE PŘESEDÁ Z TRAMVAJE NA AUTOBUS

### TÉMA

- 14–15 ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE  
DÍL PRVNÍ: PROČ PLÁNUJEME NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ?

### FOTOREPORTÁŽ

- 16–19 TĚ-TROJKA A JEJÍ PŘÍBUZNÉ V MATCE MĚST

### DOKUMENT

- 20–21 MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – DANIEL SITENSKÝ

### KALEIDOSKOP

- 22–23 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

### ABSOLVENT

- 24–26 JSEM TU OD ŠKOLY A NEMĚNIL BYCH

### ZAJÍMAVOSTI

- 27 KDO PŘEPRAL TISÍCOVKU HLÁŠEK?  
28–29 VŠECHNY PRAŽSKÉ TŘIADVACÍTKY

### JEDEN Z NÁS

- 30–31 FOCENÍM ODOLÁVÁM NEPŘÍZNI DOBY

### TIP NA VÝLET

- 32–33 LUŽNÁ U RAKOVNÍKA, ŽELEZNIČNÍ TO RÁJ

### KULTURA / SOUTĚŽ

- 34

### KŘÍŽOVKA O CENY

- 35

Foto na obálce: Petr Hejna

### DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti  
22. ročník

Adresa redakce: oddělení Komunikace DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9

Telefon: 296 192 056, 296 193 332

e-mail: [internikomunikace@dpp.cz](mailto:internikomunikace@dpp.cz)

Šéfredaktor: Petr Ludvíček, redaktorka: Jana Šejnohová

Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner,

Milan Bárta, Martin Doubek, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann,

Dagmar Habová, Soňa Jindráková, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála,

Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báže3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 31. 3. 2017

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt  
lze prolistovat na: [www.dpp.cz/dp-kontakt](http://www.dpp.cz/dp-kontakt)  
nebo si načtete QR kód



## VELIKONOČNÍ OPRAVY V CÍLI

Střední obnova výhybek a křížení ve stanici Florenc C byla provedena v době velikonočních svátků od 14. do 18. dubna 2017. Práce zahrnovaly kompletní výměnu kolejnicové části výhybek, vyčištění části šterkového lože, doplnění cca 160 t kameniva frakce 16/32 a provedení I. a II. podbití strojní podbíječkou 08-75 GS. Pro provedení těchto prací bylo nutné demontovat zabezpečovací zařízení (PA 135) a počítače náprav. Dále byly provedeny úpravy kolejíste související s odstraněním stykových transformátorů. V rámci této výluky byly také vyměněny kolejnice v délce zhruba 1200 m v úseku I. P. Pavlova – Florenc, 1. kolej. Všechny práce na kolejovém svršku byly provedeny poprvé pouze vlastními zaměstnanci.

(kru)



Foto: Ondřej Krulíkovič

## CYKLOBUS OPĚT VYRAZIL DO ULIC

Na vybraných spojích autobusové linky č. 147 se mohou cestující od 14. dubna 2017 opět svést cyklobusem. DPP zavedl cyklobusy na lince č. 147 minulý rok a nyní pokračuje v testování přepravy jízdních kol v provozu pravidelných autobusových linek. Nakládku jízdního kola je možná v zastávkách Dejvická (přestup z metra) a V Podbabě (přestup z přívozu), vyložení pak v zastávkách Internacionální a Výhledy. V pracovní dny funguje cyklobus obvykle jako každý druhý spoj, a to přibližně do 21.00 hodin. O víkendech je možné cestování s jízdním kolem na všech spojích přibližně do 20.30 hodin. Spoje pro cyklisty jsou v jízdním řádu označeny piktoqramem jízdního kola. Přeprava kol na lince č. 147 bude stejně jako v loňském roce možná přibližně do konce října. Cyklobus loni v průměru přepravoval 2 až 4 kola denně během týdne, o víkendu to pak bylo 6 až 12 kol.

(red)



Foto: Petr Ludvíček

## S VYLOUČENÍM VEŘEJNOSTI ANEB VELKÝ PÁTEK NA VLTAVSKÉ

Velikonoční výluka na trati metra C, konkrétně ve stanici Vltavská, posloužila instruktáž „Nevidomí v metru“. Tu připravil DPP ve spolupráci se Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR (SONS ČR) a s konzervatoří Jana Deyla. Za pomoci hasičů DPP a zaměstnanců JPM si mohli zrakově hendikepovaní zájemci vyzkoušet pohyb ve stanici metra, zmapovat prostor v soupravě i mimo ni a prozkoumat kolejíste s doporučeními, co dělat v případě pádu do této, v běžném provozu nebezpečné části stanice. Celkem 213 osob, včetně několika desítek mimopražských zájemců, se instruktáže zúčastnilo mezi 8. a 15. hodinou v šesti skupinách. Pro všechny zájemce byly připraveny informační materiály v černotisku, Braillově písmu a digitální podobě. Na dotazy přítomných sofistikovaně odpovídal Josef Jeníček, vedoucí odboru řízení provozu JPM, jenž byl



Foto: Zdeněk Bek

i průvodcem soupravami. Podle Viktora Dudra, z metodického centra odstraňování bariér SONS ČR, je celý systém navigačních a informačních prvků, jenž DPP vyvíjí, příkladem nejen pro česká, ale i pro evropská města.

(krc)

## NOVINÁŘI NA JINONICÍCH

Ve středu 5. dubna 2017 proběhla v dopoledních hodinách za účasti náměstkyně primátorky Petra Dolínka, investičního ředitele DPP Jana Blechy a zástupců médií exkurze do zázemí rekonstruované stanice metra Jinonice. Během hodinové prohlídky si mohli přítomní prohlédnout změny, které se již v prostoru nástupiště odehrály, a nahlédnout „pod pokličku“ hrubých prací, jež stanici minimálně ještě několik měsíců čekají.

(red)

Trvalé změny PID k 29. dubnu 2017  
– kompletní přehled najdete na: [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)



Foto: Kryštof Čerovský

## KONFERENCE CHYTRÁ A ZDRAVÁ DOPRAVA VE MĚSTECH

Na 4. ročníku mezinárodní konference Chytrá a zdravá doprava ve městech se ve dnech 4. a 5. dubna 2017 sešla v Parkhotelu Plzeň řada předních odborníků včetně dopravního ředitele DPP Ladislava Urbánek a dalších kolegů z úseku dopravního, ekonomického a odd. Oborové vztahy. Více než 350 účastníků z 20 zemí mělo možnost sledovat množství zajímavých příspěvků ve třech tematických blocích, a to Mobilita jako služba (zkratka MAAS, z anglického Mobility As a Service), jako klíčové téma konference, Udržitelná mobilita a Urbanismus a veřejná doprava. Mobilita jako služba je v tuto chvíli jedním z dominantních témat v oblasti moderní organizace osobní dopravy ve velkých městech na celém světě. Jejím cílem je optimální skloubení mnoha různých druhů osobní dopravy. To znamená, že se v tomto konceptu uvažuje o kombinaci pěší dopravy, cyklo dopravy, dopravy veřejné i individuální automobilové ve variacích, sdílení dopravních prostředků nevyjímaje. Je-li tento koncept vystaven správně, pak svojí organizací, tarifní politikou a dalšími aspekty umožňuje kombinaci různých způsobů dopravy uspokojovat individuální potřeby občanů.

(dh)



Foto: Jana Šejnová

## HUDBA RŮZNÝCH ŽÁNŘŮ ZAPLAVILA METRO

Již šestý ročník akce Naladte se v metru oslovil cestující ve čtvrtek 20. dubna 2017. Na vlnu rocku, hard rocku, jazzu, popu, folku, soulu i dalších hudebních stylů se snažilo Pražany a návštěvníky hlavního města naladit více než 50 hudebníků a jejich uskupení. Hudba zněla stanicemi Florenc, Hlavní nádraží, Nádraží Veleslavin, Můstek, Muzeum a Vltavská od osmé ranní až do 21 hodin. Zájemci obdobných akcí se už teď mohou těšit na Tanec v metru.

(red)

Foto: SPŠD

## H2AC S CENOU I PRO SPŠD

Finále středoškolského závodu Hydrogen Horizon Automotive Challenge, tedy aut na vodíkový pohon, probíhalo 8. dubna 2017 v Kampusu Dejvice mimořádně dramaticky. Po 6 hodinách vytrvalostního závodu se žáci SPŠD z týmu Motol Speeders umístili nakonec na 4. místě a získali 1. cenu v kategorii PIT STOP. Pro nováčky soutěže mezi 20 týmy obrovský úspěch. Během závodu se kluci museli vypořádat s řadou technických problémů, například s nefunkčním tlakovým spínačem či problémy s baterkou těsně před koncem závodu. Když to vypadalo, že pro ně závod skončí, nevzdali to a situaci vyřešili. O skvělé technické přípravě a souhře týmu svědčí právě 1. cena v kategorii PIT STOP, čili zajetí do depa, rychlá výměna a proměření

baterky, výměna vodíkových článků, očištění auta od prachu a svižné najetí zpět na trať. Tohoto úspěchu dosáhl školní tým díky podpoře vedení školy, mistra odborného výcviku elektrooborů Pavla Válka, studentům strojní fakulty ČVUT, firmy TPCA, Radě rodičů SPŠD a zřizovateli školy – DPP. Vzhledem k tomu, že jde o studenty druhého ročníku oboru Počítačové a zabezpečovací systémy (Mechanik elektrotechnik), plánují účast na závodech i příští rok.



Soutěžní tým Motol Speeders: Adam Fejtek (tiskový mluvčí), Petr Špalíček (mechanik), Pavel Válek (vedoucí týmu), David Androsov (mechanik), Adam Šesták (řidič a mechanik), Michal Havrdlík (řidič a mechanik).

(mf)

(red)

# JAK LZE SPRÁVNĚ UZNAT DLUH

Existenci dluhu lze prokazovat různými způsoby. Například smlouvou o zápůjčce (do 31. 12. 2013 smlouvou o půjčce), výpisem z účtu, kde bude u poskytnuté platby v poznámce uvedeno zápůjčka, svědeckými výpověďmi, ale i jinak. Zejména uznáním dluhu, v němž dlužník prohlásil, že svůj dluh uznává. **Uznat dluh je možno písemně nebo konkludentním jednáním**, tedy placením úroků z dlužné částky či částečným plněním (např. poskytnutím platby označené jako splátka dluhu nebo zaslání s uvedením variabilního symbolu pohledávky uvedeného v upomínce).

Právní úprava obsažená v § 2053 a 2054 občanského zákoníku je účinná od 1. 1. 2014. Do tohoto data byla právní úprava rozdělena na úpravu práva občanského a obchodního, což působilo řadu praktických problémů.

**Občanské právo** požadovalo písemné uznání dluhu určeného co do důvodu i výše. Pokud byl dluh v době uznání již promlčený, bylo uznání dluhu účinné pouze, pokud dlužník o promlčení věděl. Dluh tedy musel být specifikován co do důvodu vzniku a musel být vyčíslen. Pochopitelně bylo možné uznat jen část dluhu.

**Obchodní právo** upravovalo tzv. uznání závazku, které umožňovalo uznání písemné i uznání konkludentní, jak je vysvětleno výše. Na rozdíl od práva občanského ovšem nevyžadovalo, aby dlužník věděl o případném promlčení. Navíc bylo účinné i vůči ručitelům,

tj. uznal-li dlužník již promlčený dluh, mohl věřitel požadovat plnění po ručiteli.

Uznání dluhu i uznání závazku zakládaly domněnku, že v době uznání dluh trval, tj. v případném soudním řízení věřiteli stačilo k prokázání existence dluhu toto uznání. Naopak dlužník musel dokazovat, že dluh v době uznání neexistoval (stejný princip platí i v současné právní úpravě). Uznáním navíc došlo k novému běhu promlčecí doby od okamžiku uznání, v občanském právu desetileté, v obchodním čtyřleté (od 1. 1. 2014 je promlčecí doba uznaného dluhu desetiletá).

Nyní je možné, aby dlužník písemně uznal promlčený dluh, aniž by o promlčení věděl. Je však výslovně vyloučeno, aby dlužník uznal promlčený dluh konkludentně. **Na rozdíl od úpravy obchodního práva je dnes uznání dluhu vůči ručiteli účinné pouze, pokud s tím ručitel vysloví souhlas.** Pokud dlužník v uznání dluhu určí dobu, do které splní (např. tento dluh zaplatím do 31. 12. 2020), běží promlčecí doba až od tohoto dne.

Současná právní úprava tedy klade vyšší nároky na pozornost dlužníků při uznávání jejich dluhů, neboť umožňuje uznání konkludentním způsobem.

**A jak by mělo být uznání dluhu sepsáno?** Musí být zřejmé, kdo je činí a vůči komu směřuje (označení dlužníka a věřitele), jaký peněžitý či nepeněžitý dluh dlužník uznává, jeho

Při jednáních s dlužníkem je lepší vždy navrhnout, aby svůj dluh písemně uznal.

výše a důvod. Dluh lze určit výslovně v prohlášení nebo i jinak, pokud tento způsob umožňuje jej jednoznačně určit, např. odkázáním na fakturu, smlouvu nebo upomínku, pokud je v nich důvod dluhu specifikován a listiny jsou vzájemně nesporné. Uznává-li dlužník dluh pouze zčásti, pak musí být vyjádřen i rozsah uznání. Není nutné uvádět dobu splatnosti. Uznání dluhu je jednostranným právním jednáním, takže nemusí být podepsáno věřitelem a dlužníkem. Věřitel v něm musí být přesně označen, ale podepsat jej musí dlužník.

**A proč by mělo být uznání dluhu požadováno?** Protože usnadňuje důkazní situaci v jednání před soudem, kdy jako důkaz stačí předložit pouze tento dokument. A navíc okamžikem uznání dluhu začíná běžet desetiletá promlčecí doba, na rozdíl od obvyklé tříleté. Je proto lepší při jednáních s dlužníkem vždy navrhnout, aby svůj dluh (dluhy) písemně uznal. Usnadní to případné pozdější vymáhání pohledávky.

Milan Zeman,  
odbor Právní

## VNÍMÁNÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU MÉDII V BŘEZNU

AČKOLI PUBLICITA DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY V MĚSÍCI BŘEZNU POKLESLA Z DLOUHODOBÉHO HLEDISKA NA LEHCE PODPRŮMĚRNOU HODNOTU, TŘETÍ LETOŠNÍ MĚSÍC PŘINESL POZITIVNÍ ZMĚNU MEDIÁLNÍHO OBRAZU – Kladné vyznění nesl každý pátý výstup. Oproti předchozím měsícům bylo nezvykle málo těch neutrálních.

Témata týkající se provozu pražské městské hromadné dopravy si získala v uplynulém měsíci prvenství. I když byla většina článků standardně věnována krátkodobým omezením v dopravě, za zmínku jistě stojí nově zprovozněná **zastávka na Štvanici**, která prý „pije pražským řidičům krev“. Studentský návrh zrychlení nástupu cestujících do vozidel metra pomocí barevně svítící informační lišty na nástupišti a zprávy o úvahách nad **prodloužením metra C do Čakovic** – to byla například provozní témata, která ve výstupuch vyznívala spíše neutrálně.

Pozitivně okořeněného vyznění se dočkalo téma **rekonstrukce tramvajových tratí**. Ve zprávách byl vyzdvížen význam **prodloužení TT do Libuše** z hlediska dopravní obslužnosti dané oblasti a informace o chystané rekonstrukci spojnice Nuslí a Pankráce. Ovšem nejvýznamnější pozitivně laděnou informací byly zprávy o tom, že **rekonstruovaná trať mezi Spořilovem a Michlí** byla otevřena dříve, než předepisoval plán (podrobný článek o této rekonstrukci přinášíme na straně 10 a 11).

**Nehoda nejdelšího autobusu**, obsluhujícího linku na letiště, a **opětné pokusy o sebevraždu** – tato témata přinesla nejvíce negativních výstupů z hlediska provozu MHD.

Hospodaření a tendry – v březnu šlo o nejfrekventovanější korporátní téma s negativním zabarvením. Média se v tomto směru věnovala především **tendru DPP na úklid pražského metra**, jenž byl zrušen ÚOHS, a negativita výstupů o **zrušeném tendru na bikesharing** byla podpořena rozhlasovým rozhovorem se zakladatelem projektu Rekola Vítkem Ježkem. K výrazné březnové negativitě tématu přispěl i dlouhodobý **spor mezi Dopravním podnikem a Rencarem**. Zároveň některá média problematizovala **angažmá Andora Šandora** v DPP.

Nicméně projekty DPP přinesly většinu pozitivně zabarvených výstupů – v tomto případě byly hlavní událostí změny v dopravě z posledního březnového víkendu, jejichž součástí bylo zavedení **nostalgické linky číslo 23**. Ta je obsluhována tramvajovými vozy T3, které Praze sloužily přes půl století a za tu dobu si získaly zaslouženou oblibu.



**Rozšiřování oblasti působnosti PID a začátek sezony oblíbených pražských přívozů:** to byla hlavní témata ve vztahu k pražské integrované dopravě a stejně tak se o její publicitu zasloužily zprávy o přípravě designové soutěže na stojany na jízdní řády.

### Březnová medializace DPP

- 641 výstupů (články, zprávy, reportáže) – měsíční dlouhodobý průměr činí 675,6 zpráv
- Denní průměr v únoru 20,7 výstupů (22,2 dlouhodobě)

### Počet zpráv o DPP podle skupin médií

- Internetové servery 330
- Tištěné tituly 238
- Rozhlas 43
- Televize 30

Text: Michal Novotný a Jiří Šlaba  
Foto: Karel Mašek

# BLESKOVÁ VÝMĚNA NA VÝSTAVIŠTI

NA KONCI BŘEZNA 2017 PROBĚHLA BĚHEM POUHÝCH SEDMI DNŮ VÝMĚNA KOLEJOVÝCH KONSTRUKCÍ V OBRATIŠTI VÝSTAVIŠTĚ HOLEŠOVICE. PŮVODNÍ TERMÍN NA PŘELOMU LEDNA A ÚNORA BYL Z DŮVODU NEPŘÍZNIVÝCH KLIMATICKÝCH PODMÍNEK POSUNUT NA 18. AŽ 24. BŘEZNA. A JAK S TÍM SOUVISÍ PÁTRÁNÍ V ARCHIVU DPP?

První tramvajová smyčka v těchto místech byla řešením, jak k Výstavišti dopravit nárůzově větší množství lidí. Provoz na ní byl zahájen v květnu 1908. Kolejový trojúhelník na vjezdu do smyčky se rekonstruoval v roce 1985. Historie přináší stále něco nového. Správce dlouhá léta měl za to, že smyčka byla rekonstruována v roce 1977. Pečlivé pátrání v Archivu DPP ukázalo, že poslední rekonstrukce smyčky proběhla již v roce 1952, tj. před 65 lety! A ani tehdy se rozhodně nerekonstruovala celá smyčka, provedly je jen nezbytné úpravy, protože byla v plánu velká přestavba území (která neproběhla dodnes). V roce 2006 byl vyměněn vratný oblouk „U Planetária“, což ale ze zásadních oprav a výměn bylo za dlouhá léta vše.



Od roku 2014 byla (jako investice) připravována akce pod názvem „Úprava kolejí a bezbariérové zpřístupnění zastávky Výstaviště“. V průběhu přípravy a projednávání v roce 2016 byl vyloven nesouhlas s navrhovaným řešením prostoru v dané oblasti ze strany OPP MHMP a IPRu. Bylo konstatováno, že je nutno řešit komplexně celý prostor před Výstavištěm, včetně pěších a cyklistických tras. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto o pozastavení akce.

Na podzim 2016, po změně linkového vedení a zavedení linky 12 do smyčky, dostal projektant upravené zadání na projektování pouze úpravy odvodnění a rekonstrukci EOv s novým názvem akce „Rekonstrukce EOv a odvodnění u vjezdu do obratiště Výstaviště“. Na základě zpracované upravené projektové dokumentace vydal Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend, speciální stavební úřad na akci stavební povolení. Odbor dopravy ÚMČ Praha 7 vydal Opatření obecné povahy na přechodnou úpravu provozu u vjezdu do obratiště Výstaviště. Opatření spočívalo především v ohraničení míst prací a úpravě provozu vozidel s povolením vjezdu do parku Stromovka.

V průběhu loňského roku bylo, na základě odborného posouzení, rozhodnuto o výměně kolejnic a kolejových konstrukcí v obratišti Výstaviště. V rámci výstavby EOv a odvodnění tramvajové trati došlo k rozšíření požadavku o výměnu kolejové výhybky na kusou kolej k bývalé vozovně Královská obora, navazující výhybky na předjízdnu manipulační kolej. Z důvodu značného opotřebení kolejnic došlo i na výměnu kolejí ve výstupní i nástupní zastávce, a to včetně zemních prací a dodání pražců, neboť trať v těchto místech byla dosud tzv. na bosu.

Přípravné práce na výstavbě přestavniku a odvodnění byly zahájeny v polovině ledna 2017 překopy přes nástupní zastávku. Kvůli dlouhodobým mrazům musely být práce přerušeny a pokračovaly až od 18. března. Vybudování nového přestavniku prováděl provoz Vrchní vedení, výměnu kolejových konstrukcí u Planetária provozovna Vrchní stavba a výměnu kolejí včetně výstavby odvodnění na

vjezdu do smyčky firma Hans Wendel. Kvůli pracím na jediném možném příjezdu do daných částí obratiště a poměrně krátkém termínu byla stavba velmi náročná na organizaci prací a logistiku dopravy materiálů.

Řízení o povolení zkušebního provozu proběhlo v pátek 24. 3. 2017 ještě během dokončování povrchů a úklidu po stavbě, aby se změnou jízdního řádu 25. 3. vyjely tramvajové linky č. 12 a 17 již ve své pravidelné trase. Zařízení a povrchy nutné k bezpečnému provozu a pohybu osob byly už hotovy. Během následujícího víkendu byly všechny práce dokončeny a celý prostor obratiště Výstaviště Holešovice vyklizen od stavebních materiálů.

Nově zřízená, elektricky ovládaná výměna zvyšuje komfort a bezpečnost řidičům tramvaje, kteří si již nemusí před každým výjezdem z obratiště ručně stavět požadované postavení jazyků. ■

Text a foto: Michal Brunner

## KATASTROFA NA PŘEJEZDU TENTOKRÁT JEN CVIČNĚ



REPRODUKOVANÝ ZVUK SIGNALIZACE ŽELEZNIČNÍHO PŘEJEZDU, SKŘÍPĚNÍ KOL VLAKU A LOMOZ BORTÍCÍCH SE PLECHŮ. TAKOVÁ ZVUKOVÁ KULISA ZAHÁJILA AKCI VLAK 2017, TEDY NEJVĚŠTÍ LETOŠNÍ PRAŽSKÉ CVIČENÍ SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU, ZAMĚŘENÉ NA ŘEŠENÍ NEHODY VLAKU A AUTOBUSU MHD S VÝSKYTEM VELKÉHO MNOŽSTVÍ ZRANĚNÝCH.



Cvičení proběhlo v úterý 18. dubna 2017 v prostorách odstavňového nádraží Praha-Jih a vyžádalo si několikatydenní přípravu. Dopravní podnik se významně podílel zapůjčením vyřazeného autobusu řady Citibus ev. č. 3210 k simulaci nehody a nasazením jednotek HZS podniku k provedení záchranných prací. Dalšími hlavními partnery při realizaci akce byla Správa železniční dopravní cesty, Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy, Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy a Policie ČR. Pro navození reálné atmosféry bylo využito 50 figurantů, předstírajících paniku a různé

stupně zranění. Vlastního cvičného zásahu se pak účastnilo přibližně 120 členů záchranných složek s 30 zásahovými vozidly. Členem týmu odborných pozorovatelů byl bezpečnostní ředitel DPP Antonín Fedorko.

Zasahující jednotky HZS hl. m. Prahy a HZS SŽDC provedly průzkum, prvotní třídění a vyproštění zraněných. Hlavním úkolem hasičů Dopravního podniku byl transport zraněných na nosítkách pomocí manipulačních kolejových vozíků na vzdálené seřadiště vozů záchranné služby. ■

Spolupráce všech nasazených složek probíhala na výbornou. Velmi se osvědčilo teprve nedávno zavedené výrazné označení **Vedoucího zdravotnické složky a Velitele Policie ČR**, kteří jsou hlavními partnery příslušníka HZS ČR v roli velitele zásahu. Svoji pozitivní roli sehrává postupná modernizace techniky všech složek IZS, pravidelná komunikace mezi jednotlivými složkami a dílčí společné nácviky. Díky velmi dobře zvládnuté organizaci vyprošťovacích prací se poslední zraněný podařilo předat do péče záchranné služby 45 minut po vzniku události. ■

Text a foto: Miroslav Grossmann

# U PLYNÁRNY HOTOVO

VÝLUKA, KTERÁ V SOUHRNU TRVALA OSM MĚSÍCŮ, SKONČILA. TRAMVAJE ZNOVU JEZDÍ AŽ NA SPOŘILOV A VYUŽÍVAJÍ K TOMU 2,5 KILOMETRU ZREKONSTRUOVANÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ V ULICÍCH NUSELSKÁ A U PLYNÁRNY. POSLEDNÍ ÚSEK, U CHODOVSKÉ ULICE, SE REALIZOVAL OD KONCE LEDNA DO BŘEZNA TOHOTO ROKU. STAVBU SE PŘES POČÁTEČNÍ NEPŘÍZEŇ POČASÍ PODAŘILO ZKRÁTIT TAK, ŽE PROVOZ BYL ZAHÁJEN 25. BŘEZNA 2017, TEDY VHODNĚ SE ZMĚNOU LINKOVÉHO VEDENÍ.



VÍDEŇSKÁ ZASTÁVKA PLYNÁRNA MICHLE Z CENTRA VHODNĚ KOMBINUJE POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVOST A PREFERENCI MHD. TRAMVAJE A AUTOBUSY MAJÍ PROSTOR ODDĚLENÝ OD VOZOVKY PRO OSTATNÍ DOPRAVU, KTERÁ JE VEDENA PO ZVÝŠENÉ NÁSTUPNÍ HRANĚ



V PRVNÍCH DNECH PROVOZU BYLO CESTUJÍCÍM K DISPOZICI TŘÍMETROVÉ NÁSTUPIŠTĚ CHODOVSKÁ Z CENTRA. NA NĚKTERÝCH ČÁSTECH ZASTÁVKY SE JEŠTĚ PRACOVALO



ZASTÁVKY VYUŽÍVAJÍ NEJEN TRAMVAJE, ALE I AUTOBUSY. NA SNÍMKU ZASTÁVKA PLYNÁRNA MICHLE

Jednalo se o dosud největší stavbu, kterou vlastními kapacitami zajistila jednotka Dopravní cesta Tramvaje. Na akci se podíleli pracovníci Vrchní stavby, Vrchního vedení, Kabelové sítě i dalších útvarů. Zprovožňována byla na tři etapy. V listopadu 2016 dojezdy tramvaje po nové trati až k Plynárně Michle. V prosinci se rekonstruovaný úsek přiblížil až k zastávce Chodovská, přičemž pro zimní období se provizorně napojila původní trať na Spořilov. A nakonec, ve výluce od 31. 1. do 24. 3. 2017 došlo k dokončení rekonstrukce až po křižovatku s Chodovskou ulicí.

Tento poslední úsek trati měřil 169 metrů. Začíná kousek před zastávkou Chodovská. Osobní vzdálenost kolejí je 3,5 metru kvůli jízdě autobusů po trati. Zastávka Chodovská do centra zůstala téměř původní, v podobě mysu, pouze došlo k jejímu mírnému prodloužení. Při dávkě štěstí tak v ní bude moc odstanicevat tramvaj a autobus společně.

Zastávka ve směru z centra byla před rekonstrukcí s nástupem z vozovky. Nyní je řešena rovněž jako mys, s délkou pro jeden tramvajový vlak. Jejím investorem byla Technická správa komunikací. Nástupiště je ohraničeno podélným zábradlím, za kterým vede cyklostezka do Nuslí.

Za zastávkou pokračuje trať dalších 90 metrů směrem k obří křižovatce s Chodovskou ulicí. Automobily jedoucí z centra opouštějí koleje a využívají 3 řadící pruhy. Na tom se nic proti původnímu řešení nezměnilo. Nově je však trať až ke křižovatce oddělena bumlíkem. Směrem ke křižovatce také klesá osobní vzdálenost kolejí na 3,24 metru, čímž se napojuje na původní stav.

Tím však práce DPP na trati neskončily. V důsledku neutěšeného stavu Chodovské ulice bylo využito této téměř dvouměsíční výluky k její repanelizaci v oblouku Chodovská a U Plynárny a dále v úseku od mostu přes Botič (tedy kousek za křižovatkou Baumax) až po

odbočení tramvaje na koridor směr Spořilov. Trať se tedy v tuto chvíli nachází ve vyhovujícím technickém stavu a měla by vydržet až do doby, kdy za mnoho let dojdou k realizaci záměry na prodloužení kolejí na Chodovec.

Bez zásahu nezůstalo ani poněkud zaslé obratiště Spořilov. Byla odpojována vnitřní kolej ve výstupní zastávce a zřízeno rádiové ovládání výhybky (na místo původního ručního), která se nachází na vjezdu do obratiště hned za výstupní zastávkou.

Pojďme se však ještě vrátit do ulice U Plynárny. Tramvajová trať totiž získala na konci roku 2016 značný náskok před vozovkami, které z důvodů špatných klimatických podmínek bylo možné realizovat až v březnu 2017. Vozovka ve směru z centra v úseku od Plynárny Michle až po Chodovskou tedy přezívala bez krytí i podkladních vrstev.

To se týkalo i vlastní zastávky Plynárna Michle z centra, která proto byla od listopadu přestěhována do jiné polohy, blíže centru. Ve své původní a rovněž i definitivní poloze svíže vyrostlo nové nástupiště v březnu roku 2017 pod investiční kuratelou TSK. A to ve formě vídeňské zastávky. Ta na rozdíl od původního stavu s nástupem z vozovky přináší bezbariérovost. A na rozdíl od dříve zamýšleného mysu přináší preferenci veřejné dopravy, protože auta nevjíždějí před zastávkou na koleje. Nástupiště je ohraničeno podélně sloupky, za kterými vede opět ta stejná cyklostezka do Nuslí.

Bonusem řešení je jízda autobusů po kolejích. Jedná se o první vídeňskou zastávku v Praze, kterou používá běžná autobusová MHD. Úseky před i za zastávkou jsou převážně opatřeny bumlíky. Preference však nebude zcela dokonalá. Při jízdě směrem z centra se před zastávkou Chodovská komunikace zužuje a tramvajová trať se přimyká k obrubě, čímž zaniká segregovaný pruh vozovky a auta najíždějí na trať.

Jedna z myšlenek, a sice na realizaci „vidně“ i na zastávce Chodovská z centra, skončila v první řadě na vysokých nákladech, které by si vyžádala přeložka sítí v chodnících. Délka úseku, kdy veřejná doprava sdílí dopravní prostor s hustou dopravou individuální, činí 170 metrů. Je to však o 370 metrů méně než před rekonstrukcí a přeložkou trati, čímž dojde ke zvýšení kvality veřejné dopravy. K němu přispěje i zvýšení nástupní hrany všech zastávek na 20 centimetrů.

## TT Nuselská – U Plynárny (úsek Vladimírova – Chodovská)

**Délka trati:** 2,556 km  
(z toho 0,169 m v roce 2017)

**Původní trať:** velkoplošné panely s blokovou kolejnicí

**Nová trať:** betonová deska s upevněním W-tram, žlábková kolejnice NT1, živitý kryt

**Zhotovitel, investor, obstaravatel:** Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

**Projektant:** Metroprojekt Praha

**Termín realizace:** 21. 5. 2016 – 24. 3. 2017

V zastávkách a jejich blízkosti je v obou směrech na požadavek Policie ČR omezena rychlost na 30 km/h. DPP preferoval řešení, aby v takovém případě neplatilo omezení pro tramvaje a bylo tak umožněno plynulejší dojíždění do zastávek, avšak nepodařilo se je projednat.

Přestože trať je hotová, není veškeré činnosti konec. Již se čile rekonstruuje inženýrské sítě v Nuselské ulici. A bude toho ještě víc. Jak jsme již naznačili v prosincovém vydání DP kontaktu, především od druhé poloviny letošního roku budou Nusle pod vládou stavebních strojů dalších investorů mimo DPP. A nevyhneme se zřejmě ani dalším krátkodobým výlukám tramvají. Výsledkem bude rekonstruovaná Nuselská ulice od fasády k fasádě.

Ptal se: Petr Ludvíček  
Foto: Petr Hejna

# JAK SE PŘESEDÁ Z TRAMVAJE NA AUTOBUS

KDYŽ SE PŘIPRAVUJE TITULNÍ STRANA ČASOPISU, BÝVÁ NĚKOLIK NÁVRHŮ, Z KTERÝCH SE VYBÍRÁ. IVANA ŘEHÁKOVÁ SE OVŠEM NA VŠECH USMÍVALA, TAKŽE VÝBĚR NEBYL JEDNODUCHÝ. A STEJNĚ JAK SI POHODU A ČLOVĚČENSTVÍ „SVÉHO OBJEKTU“ UŽÍVAL PŘI SVÉ PRÁCI FOTOGRAF, TAK PROBÍHAL I ROZHOVOR. ALE NEOČEKÁVEJTE ŽÁDNÉ KVĚTINKY, PLETENÍ, VAŘENÍ ČI PANENKY V DĚTSTVÍ. S ŘIDIČKOU AUTOBUSU JDE O TRAMVAJE, SANITKY, KAMIONY I ZÁCHRANU ZVÍŘAT.



## Než se dostaneme k vaší lásce k řízení, kde se vzal tak vážný zájem o zvířata?

Když jsem se ve třinácti rozhodovala, co budu dělat, moc jsem toho ještě o životě nevěděla. Mamka byla ta, která vždy měla ráda zvířata, a tak se mě zeptala, jestli nechci jít na střední na veterinární školu. Dá se říci, že jsem i před-

poklady měla, protože jsem pitvala myši, nebránila jsem se účasti na zabíječkách apod. Podobné aktivity mě prostě bavily. Odešla jsem tedy na střední do Hradce a po jejím dokončení jsem dva roky pracovala v zoo ve Dvoře Králové u velkých kopytníků. Poté jsem přešla pracovat do pražské zoo na karanténu,

takže mi rukama prošla prakticky všechna zvířata, která potřebovala pomoci.

## A teď už přecházíme k řízení dopravních prostředků?

Pomalů ano. Nejprve to byla převozová sanitka, tehdy ještě dvanáctsettrojka. Bylo umění

to uřídit, ale bavilo mě to. Pokukovala jsem po velké sanitce, kde bylo třeba mít řidičák na céčko. Začala jsem si ho dělat a měla jsem zájem studovat i střední zdravotní školu. Nakonec se ale ukázalo, že za volant rychlé ženské tak úplně nechťejí... Po mateřské jsem hledala práci a soused mě přemlouval jít k tramvajím. Moc mě to ale nelákalo, od



dětství jsem spíše pokukovala po kamionech. Nakonec jsem se v roce 2000 tramvajačkou stala s tím, že to je dočasná práce.

## Čtenáři tuší, že tramvaj byla přestupní stanicí k volantům. Přesto jste ale vydržela ve vozovně dlouhých osm let...

Ano, v Hloubětíně jsem nakonec zůstala až do roku 2008. Postupem času mi jízda na tramvaji připadala stále více stereotypní; jezdila jsem po stejných kolejích, stejnými místy, nebylo kam uhnout. Jsem více akční, takže jsem uvažovala, že bych šla na výpravčí. V tom se rozběhl nábor na řidiče autobusů. S malým dítětem můj sen o kamionech už nevypadal reálně, ale protože se mi jinak sny plní, rozhodla jsem se to zkusit. Ani jsem nestačila řídit vozy 14T ani 15T, o místo výpravčí jsem už neusilovala a zvítězily autobusy.

## Už kolega fotograf říkal, že vás řízení baví. I po osmi letech, po kterých jste věrná Klíčovu?

Ano, to platí, i když samozřejmě linka Kobylisy – Bohnice se také okouká. Oproti některým kolegům mám ráda dlouhé linky, nejlépe přes celou Prahu. Ujet tři kola a jít domů. To je linka 177, od začátku moje nejoblíbenější. Upřímně musím říct, že u podniku jsem opravdu spokojená. Řídila jsem leccos a leckde, poznala jsem kolegy, kteří odcházeli za vidinou lepšího a pak se s prosíkem vraceli. Hodně lidí si tady té jistoty neváží. Pak mě mrzí, že tu je takové to české nadávání na všechno a přitom to, že máme zaplacenou každou minutu, dostáváme příspěvek na ošacení, na stravenky, na penzijní a tak dále, je neskutečnou jistotou. Když se chováte slušně, odpracujete to, co máte, objektivně není důvod si stěžovat.

Kdyby to tak nebylo, tak při mém temperamentu už tu dávno nejsem.

## Jací jsou dnes kolegové-řidiči?

Tramvajáci jsou určitě více zažraní do své práce, svých vozů, do toho, kde čochy nepadají, co která výhybka dělá atd. atd. Ne že byste u autobusů nepotkal šotouše, ale zdaleka více se s mnohými dá bavit o víkendy, o chatě, životě apod. Teď můžu naopak porovnat, že mladí, kteří přicházejí, víc řeší práci, a o jiných tématech se dá bavit s těmi staršími. Na Klíčově už nejsem nejmladší – máme tři čtyři mladší holky a někdy na nás chlapi koukají, jestli už nás není trochu moc. Navíc, když jim „vezmeme jejich“ vůz...

## A vy neprožíváte, čím jedete?

Já ani nevím, jakým číslem jsem dnes jela. Za mnou se při střídání zavřou dveře a už myslím na to, co mě čeká, co děti, psi. Za pár minut ani nevím, co jsem jezdila za značku. Je to prostě za mnou. Opravdu neprožívám, jestli mám či nemám „svůj“ autobus. Pokaždé jsem na něčem jiném, někdy jsem překvapená, ale během dne se snažím na voze najít to dobré. V základu platí, že pokud si odvedete to, co máte, opravdu můžete volant opustit a jít domů s čistou hlavou. Ale přiznám se, u mě vede „sorka“ a navíc dlouhá. Mám to od dětství – vždycky dlouhá auta a kamiony, se kterými jsem si hrála.

## Co téma cestující – jaký máte lék na případné konflikty?

V tomto ohledu se mi líbila odpověď řidiče tramvají pana Fischera z minulého DP kontaktu. Jsem obdobný typ, být s cestujícími v kontaktu je spíš zábava, než tam jen tak sedět a nevnímat. Baví mě třeba rozhovory lidí nebo telefony mladých, o čem si povídají. Ale není vždy vše v pohodě. Když je někdo nepřijemný, nehrotím to, snažím se to přejít. Ale podobně jako pan Fischer si pamatuji třeba zahrádkáře z Chaber a jejich darovanou zeleninu.

## Asi vám pomáhá váš věčný úsměv...

Je fakt, že mě za volantem asi sledují víc, než chlapa, ale ocení třeba i plynulost a styl jízdy. Je to příjemný. Jednou mi na Floře při vystupování mladý kluk podstrčil složený papírek zhruba s tímto textem: „Ten váš styl jízdy bych chtěl v Praze zažít jako standardní kvalitu. Děkuju.“ To mě potěšilo víc než nějaké milostné psaníčko, to, že kvůli tomu dokázal najít tužku a papír. Akorát jednou...

## Ano?

To se mi stalo ještě na tramvaji. Čekala jsem na stařička o holi, než po schodech nastoupí a přitom jsem se na něho stále usmívala. Když



## Ivana Řeháková (40)

prožila dětství v Radlicích u konečné tramvají, odkud jí v paměti utkvěly velké bedny s pískem. Pracovala na safari, v zoo, u převozní záchranky. Nejradši by řídila kamion nebo zájezdový autobus. V DPP zatím řídila tramvaje, i s pluhem, autobusy. Má tři děti, stejný počet psů a ráda vyhledává to, kde je napětí a adrenalin, třeba při první jízdě na náhradní dopravě. U osobních vozů i autobusů má ráda technologické vychytávky. Ráda by si zkusila dopravu při Muzejní noci.

nastoupil, vyjel na mne, ať se mu nevsmívám, že budu jednou taky stará... A můžu ještě něco říct?

## Tak určitě...

Říkala jsem si, proč mluvit do DP kontaktu, podnikového časopisu, o tom, jak se řídí autobus. Přišlo mi to banální. Vzpomínám si ale, že mě zaujal článek o strojevedoucím metra, jak to u nich funguje, kolik mají přestávek a podobně. Takže je možné, že i naše „obyčejná“ profese řidiče může někoho zajímat. U tramvají jsem chvíli dělala manipulační řidičku a taky jsem práci viděla z jiného úhlu. Někteří řidiči autobusů, než začnou kritizovat, by zase měli poznat, že na dílnách to kolegové také nemají jednoduché. Takže je dobré přinášet profil jednotlivých profesí dalším lidem. ■

## ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE

# DÍL PRVNÍ: PROČ PLÁNUJEME NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ?

JEDNOU Z CEST, JAK ZVLÁDAT ROSTOUCÍ NÁROKY DOPRAVY VE MĚSTĚ, JE ROZVOJ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY VÝSTAVBOU NOVÝCH TRATÍ. V SOUČASNÉ DOBĚ DOPRAVNÍ PODNIK PROJEKČNĚ A INVESTIČNĚ PŘIPRAVUJE NĚKOLIK ZÁMĚRŮ PRODLOUŽENÍ STÁVAJÍCÍCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ S PŘEDPOKLÁDANÝM TERMÍNEM VÝSTAVBY V ROCE 2020.

Pokud se poté v následujících dvou desetiletích naplní předpoklady projektantů územního plánování hl. m. Prahy, měla by se tramvajová síť rozšířit o další desítky kilometrů a dosáhnout v horizontu roku 2040 délky až 200 kilometrů.

Ve sdělovacích prostředcích jsou často zaměřovány či směřovány záměry aktuálně připravované s těmi výhledovými. Pro orientaci v otázkách nových tramvajových tratí připravil odbor Strategický a investiční rozvoj pro čtenáře DP kontaktu malý seriál o plánovaných tramvajových tratích. V úvodním díle čtenáře seznámíme s důvody, které vedou k rozvoji tramvajové sítě v Praze.

## Proč má Praha navýšovat kapacity MHD?

Přestože naše hlavní město aktuálně neprožívá dramatický nárůst počtu obyvatel, poptávka po dopravě neustále roste. Důvo-



LINKA 17 SMĚRUJE DO MODŘAN, BRZY BY VŠAK MOHLA BÝT PRODLOUŽENA DO LIBUŠE

dy tohoto jevu lze nalézt například ve výrazném navýšení počtu osob dojíždějících denně do Prahy z přilehlých regionů Středočeského kraje. Trasy těchto cestujících pak většinou směřují z okraje města směrem do centra, doprava často probíhá v kombinaci s automobilem s využitím parkovišť P+R, jejichž kapacity jsou nedostatečné a měly by se do budoucna zvětšit.

Velmi zajímavý efekt lze sledovat v posledních desetiletích přímo v Praze – oblasti s velkou hustotou pracovních příležitostí či sociálního a ekonomického využití obyvatel se decentralizovaly do velkého množství lokálních center. Jako příklad uvedme například

nákupní středisko na Chodově, kam dnes směřují za prací i nákupem cestující, které by dříve ani nenapadlo jet za takovým cílem směrem na Jižní Město. Výsledkem změn vnitroměstských dopravních vztahů byl nárůst poptávky po tangenciálních linkách, nesměřujících přímo do centra. Důkazem může být například velké vytížení autobusových linek č. 118, 125 nebo 177.

Rostoucí poptávku po dopravě je zapotřebí uspokojovat kvalitní sítí MHD. Případný rozvoj individuálního automobilismu pro vnitroměstské cesty je nežádoucí jednak z hlediska ekologického, zejména pak proto, že komunikační síť jej není schopna pojmout.

## Jak víme, že tramvaje budou pro nové přepravní vztahy fungovat?

Teorie dopravy již léta operují s kapacitami vhodnými pro jednotlivé druhy dopravních prostředků. Prognostická pracoviště městských institucí dokážou výhledově intenzitu dopravy poměrně přesně odhadnout a doložit odůvodněnost tramvají v místech, kde dnes jezdí pouze autobusy nebo dokonce dané spojení neexistuje.

Pro důkaz funkčnosti se však můžeme ohlédnout do uplynulých dvaceti let, kdy byly nové tramvajové tratě připravovány v zásadě ze tří dopravních důvodů, které se u mnoha dnes plánovaných záměrů vzájemně prolínají. Jedná se o tyto důvody:

1. Náhrada autobusové dopravy v relacích, kde jsou autobusové spoje v častých intervalech velmi vytížené. Platí pro tratě Motol – Sídliště Řepy (1988), Braník – Modřany (1995) a Hlubočepy – Barrandov (2003).
2. Tramvajové tratě v oblastech a relacích s předpokladem rozvoje poptávky po dopravě – např. nová síťová propojení nebo rozvojové oblasti města. Příkladem z nedávné historie je trať Ohrada – Palmovka (1990).
3. Možnost využití kapacit stávající tramvajové sítě prodloužením tratí tak, aby se v cílové lokalitě zlepšila nabídka dopravního spojení – např. nedávná prodloužení Laurová – Radlická (2008) či Podbaba – Nádraží Podbaba (2011).

Při pohledu na současnou tramvajovou síť a její využití cestujícími je zřejmé, že očekávání prognóz dopravy se u všech nových tratí postavených v posledních dvou desetiletích naplnila do posledního puntíku. Návrat do stavu před výstavbou tramvajových tratí si třeba na Barrandově nebo v úseku Ohrada – Palmovka již dnes nedokážeme představit.

## Jsou právě tramvaje správným řešením pro budoucnost?

V první řadě je třeba uvést, že základním nosným systémem kapacitní MHD v Praze je metro, kterému tramvaje nemohou a ani nemají konkurovat. Systém metra je nicméně stabilizovaný a jeho vývoj je v podstatě uzavřený. V horizontu příštího čtvrtstoletí připadá v úvahu pouze dlouhodobě připravovaná výstavba trasy D a politicky diskutovaná prodloužení stávajících tras za jejich konečnými stanicemi. V mnohých ohledech zlepšená funkce železnice v rámci MHD je závazná výhradně na stávající stopy železničních tratí. Tramvaje jsou tak jediným systémem



DOPRAVA STUDENTŮ ČZU I OBYVATEL SUCHDOLA JE ZATÍM ŘEŠENA POUZE AUTOBUSY, PLÁNY NA PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATĚ Z PODBABY SE JIŽ PŘIPRAVUJÍ V RÁMCI ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU

kolejové MHD s ambicí skutečného rozvoje v příštích dvou desetiletích.

Nové tramvajové tratě vzniknou jednak ve zcela nových trasách, dále pak jako náhrada autobusových spojů. Primárními důvody pro volbu tramvají jako rozvíjeného systému je jejich vyšší cestovní rychlost proti autobusům, větší kapacita jednotlivých spojů a plynulost jízdy vázané na kolejovou dopravní cestu. Významným impulsem pro zvyšování podílu tramvajové dopravy je otázka ekologická, neboť bylo expertními analýzami vypočteno, že při naplnění platné státní energetické koncepce ČR bude do roku 2040 poměrná hodnota emisí oxidu uhličitého vzniklá přepravením jednoho cestujícího v tramvaji poloviční v porovnání s jízdou autobusem.

Výstavba nových tramvajových tratí tak přispívá k trvale udržitelnému rozvoji. Zahraniční analýzy pak dokladují v přepočtu na délku životního cyklu vozidla i ekologickou výhodnost elektrické kolejové dopravy v porovnání s autobusy hybridními či poháněnými alternativními palivy, a to ve více kritériích. Porovnání s moderními trendy elektrobuses dosud není relevantně k dispozici, zde však bude jistě zásadní otázkou životnost baterií a způsob jejich likvidace.

Tramvajová doprava je v porovnání s alternativními pohony nekolejových dopravních prostředků v Praze v mnohém napřed díky existenci stávající infrastruktury včetně zázemí údržby. Nezávisle na budoucí podobě autobusové dopravy je nutné vnímat, že tramvaje nemají být jejím konkurentem. Autobusy i v případě optimistických scénářů rozvoje tramvajové sítě zůstanou významnou složkou MHD v Praze, pouze dojde ke změnám tras jejich výkonů, obdobně jako již několikrát v historii.

## Jakým způsobem tramvaje zajistí větší komfort a nalákají nové cestující?

Jednoznačně prvotním předpokladem úspěchu je volba správné trasy a zajištění plynulosti jízdy. K tomu u tramvají napomáhá možnost účinnější preference MHD v porovnání s autobusy, protože na stavebně oddělené tramvajové tratě s travnatým krytem nemohou případné automobily zdržující provoz najíždět. Díky nasazení nízkopodlažních vozů je možné zajištění bezbariérovosti, kdy tramvaj má výhodu v tom, že nezávisle na klimatických podmínkách i lidském faktoru vždy zajede přímo k nástupní hraně. Naneštěstí stále při slovu tramvaj zatím přetrvává představa legendárních vozů T3 vyžadujících při nástupu překonání tří schodů a pohybujících se po hlučné trati konstruované z panelů BKV – takto vypadala třeba nová trať do Řep v roce 1988. Realitou v současné době připravovaných tratí jsou však spíše nově dodávané vozy Škoda 15T nabízející 100% nízké podlahy a komfortnější interiér než všechny současné autobusy včetně možnosti přepravy až šesti dětských kočárků.

U výhledově uvažovaného rozvoje tratí do roku 2040 je třeba uvážit i budoucí vývoj vozového parku tramvají, kdy i dnes perspektivní tramvaje T3R.P budou pravděpodobně nahrazeny novými nízkopodlažními vozy. V pohledu dvacet let dopředu již tak i v Praze můžeme očekávat na nových tratích v rámci výhledových záměrů provoz výhradně bezbariérových vozů a zastávky s nástupištěm ve stejné výšce, jako vstup do tramvají – tedy stav, který dnes známe jen ze zahraničí. Dosažení takového komfortu však vyžaduje přípravu výstavby tratí již dnes. V příštím čísle si přiblížíme plánované směry rozvoje tramvajových tratí a seznámíme se s důvody, proč je zapotřebí na možnosti rozvoje tramvajové sítě myslet už v územním plánu hl. m. Prahy. ■



# TÉ-TROJKA A JEJÍ PŘÍBUZNÉ V MATCE MĚST

V onu sobotu se všichni dopravou zanícení fandové sešli v prostoru smyčky Královka na pražském Dlabáčově. Stali se zde přímými účastníky zprovoznění nostalgické linky 23 s vozy řady T3, křtu tramvaje 15T po designérovi vozů Františku Kardausovi a zejména jízdy těchto tramvajů Prahou. Na následujících stranách si tak v podání legend pražské dopravní fotografie můžete prohlédnout jejich výběr a zároveň přečíst, co pro ně Té-trojky znamenaly a znamenají.

BAJER – BOREK – ČERMÁK – HEJNA - JIŘÍK – MAHEL – MARA – MARTINEK – VÁŇA – VIDÍM. ŘÍKÁ VÁM TO NĚCO? ČTENÁŘI DP KONTAKTU BEZPEČNĚ ROZPOZNAJÍ JMÉNA, KTERÁ SE OBJEVUJÍ POD FOTOGRAFIEMI ANEBU SI JE ZAŘADÍ DO SERIÁLU MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ. TEN PŘINÁŠÍME JIŽ TŘETÍM ROKEM A NĚKTERÉ Z RESPONDENTŮ JSME OSLOVILI, ZDA BY SE S VÁMI PODĚLILI O SNÍMKY Z 25. BŘEZNA 2017 A TAKÉ O SVOU KRÁTKOU VZPOMÍNKU ČI VYZNÁNÍ K TRAMVAJÍM T3.



Když mi bylo asi pět let, bydleli jsme na hlavní ulici, kde jezdily tramvaje a vozy T3 již byly převládajícím typem. Okouzily mne svými jednoduchými oblémi tvary a vzhledem k jejich množství jsem je odjakživa považoval za symbol našeho města. Postupem času jsem si díky cestování do zahraničí a možnosti srovnání začal vážit designu našich dopravních prostředků ještě více. Nejsem však slepým fanouškem tramvajů T3 a považuji za správné, že tyto vozy postupně odcházejí do nostalgického provozu. Tramvaje Škoda 15T jsou z hlediska designu důstojným nástupcem a díky svému velkému počtu již mohou převzít žezlo městotvorného prvku hromadné dopravy, která je nyní s novými tramvajemi bezbariérová.

Filip Jiřík



FILIP JIŘÍK



PETR HEJNA

Jako rodilý Pražák jsem v Té-trojkách projedil desítky let a jsme dokonce stejný ročník: když na podzim 1962 poprvé vyjely na linku, byl jsem půlroční mimino. Že se jmenuje T3, jsem dlouhá léta nevěděl a ani to nebylo důležité. Pro mne byla synonymem pro tramvaj, vůbec jsem si neuměl představit, že by tramvaj mohla vypadat jinak. T jako Tatra, T jako tramvaj...

V dětství se mi moc líbily také úzké T1, ty ale v Praze nejezdily dlouho. Zato červené a béžové Té-trojky s nadčasovým designem pro mě zůstávají ikonou, v interiéru vzpomínám hlavně na laminátové červené a šedé sedačky a to, jak moc dokázaly (nejen) v zimě hřát.

Petr Hejna



IVO MAHEL



JAN BAJER



Patřím ke generaci, která se narodila dříve, než tento typ vznikl, takže v době mého dětství a ještě dlouho potom pro mě byly „nové tramvaje“ a provázely mě prakticky celým aktivním životem. Něco jsem na nich také odsloužil, když jsem během studentských let strávil dvoje prázdniny na brigádě jako průvodčí. Když před časem dosloužily poslední vozy československého provedení, které jsem pamatoval jako úplně nové, měl jsem zvláštní pocit. I když „sůčka“ nebo „tyristorky“ jsou něčím trochu jiným, vítám nápad na zachování skupiny posledních dožívajících vozů a jejich soustředění na zvláštní linku. Snad to ocení i cestující veřejnost.

Ivo Mahel



Velice si vážím prosby o spolupráci s DP kontaktem. Na akci jsem přirozeně byl, a když jsem si přečetl jména všech oslovených, domnívám se, že oni sami mají jistě zajímavější záběry, než jsem pořídil sám. Přesto jsem vybral pár fotek a navíc přidávám jednu zvlášť zajímavou historickou fotku linky č. 23 (můžete si ji prohlédnout na str. 29). Na zde otisknutém snímku právě pojmenovaná „Kardauska“ ev. č. 9355 vyjíždí, aby se způsobilně zařadila znovu do smyčky, tedy na konec konvoje. Vpravo je nejstarší dochovaná tramvaj T3 ev. č. 6102 rekonstruovaná do stavu po dodání v roce 1962.

Jan Bajer



ROBERT MARA

Nejstarší vzpomínku na Té-trojku mám z raného dětství, kdy jsme s tátou jeli v zadním voze a já jsem se celý zděšený ptal, jak je možné, že jedeme tak rychle a v kabině není řidič. (...) Po letech však byla nejcennější možnost se s některými žijícími pamětníky těchto vozů setkat, vyslechnout jejich životní příběhy a poodhalit zákulisí vzniku a zavádění provozu. Teprve tehdy jsem pochopil, že vznik Té-trojky a její úspěšné začlenění do provozu v Praze byl velký zázrak, za nímž bylo obrovské úsilí v dnes jen těžko představitelných podmínkách. Ze standardů nastavených v Praze Té-trojkou dodnes žijí i všechny nástupnické typy. Je dobře, že právě Praha, kde se slavný typ T3 zrodil, vyráběl a odkud se vyvážel i do desítek dalších měst, má nostalgickou linku odkazující na tuto slavnou tradici. Čas tento počín jistě zhodnotí...

Robert Mara



MICHAL MARTINEK



LUDĚK VIDÍM

Osobně jsem měl možnost řídit tramvaje T3 celkem 35 let. Jednoznačně z hlediska spolehlivosti a ovladatelnosti byla nejlepší varianta T3M s výzbrojí TV1. Technicky bez problémů. V jednoduchosti je krása. Novější varianty jsou podle mne už moc překombinované. O Karhausově designu nemá smysl pochybovat – absolutně nadčasový i dnes. Hlavně vynikající výhled z kabiny řidiče. Vybral jsem snímek od Královského letohrádku.

Michal Martinek



Jakožto tzv. Husákov dítě z doby „po metru“ jsem již bohužel nezažil provoz souprav motorových a vlečných vozů, které znám jen z vyprávění pamětníků, od nichž si s chutí vyslechnu kdekou historku. Nyní se nacházíme v obdobném období, ve kterém dochází k postupnému prolínání generací. Jakožto fotograf se zaměřuji spíše na okolní zástavbu a běžný rej dopravních prostředků a chodců v ulicích, než detailů vozidel a jejich interiérů. Přesto si matně vybavuji ještě provoz vozů s koženkovými sedačkami, které známe např. z vozu 6102. Osobně mám obecně rád pro jejich nadčasový design. Pokud mám možnost se svézt ještě někde soupravou, ve které jsou pro mě typické skořápky (sedačky) a čelní cedule umístěné v kolejničkách vně vozidla, rád tak učiním, vždy mě to pohladí po duši a říkám si, jak byli naši předci prozíraví a šikovní.

Michal Váňa



MICHAL VÁŇA



Vzpomínám si, že jsem zcela udiven hleděl na prototyp č. 6101 někdy v roce 1962 nebo 1963, kdy mně bylo dvanáct nebo třináct let, ale o tramvajích jsem již ledacos věděl. Tehdy jsem vůz T3 prvně spatřil u Anděla na Smíchově a zaujal mě nejen jeho moderní tvar, ale i v Praze zajímavá novinka – pantograf sloužící místo dosavadních „kladek“ neboli tyčových sběračů k odběru proudu. Časem přišlo i první svezení coby cestujícího a posouzení interiéru, který proti dosavadním pražským tramvajím poskytoval do té doby nevídané pohodlí. Stále se v duchu klaním tvůrcům této legendy na kolejích, kteří již bohužel mnohdy nejsou mezi námi. Ale vozy typu T3, jejich dílo, ty tady s námi, byť modernizované, budou ještě nějaký čas. Díky za to!

Vladislav Borek



PETR HEJNA



Pokud jde o můj vztah k tramvajím T3, pak je to mozaika drobných zážitků a vzpomínek, které jsou s těmito vozy svázané. Asi neoddelitelně k nim patří třeba poklepání průvodčího kleštěmi na pult pokladny jako znamení řidiči, že už může zavřít dveře. Stejně tak počáteční nedůvěra k laminátovým sedačkám, které se ale brzy ukázaly jako mnohem pohodlnější než předchozí koženkové. Těžko se dá zapomenout i na vlastně setrvalou přeplněnost, kdy bylo spíš strategickou nutností vybojovat si místo u dveří, abych mohl na příslušné stanici vůbec vystoupit. Pravdou ale přes to všechno zůstává, že se Té-trojky postupem let staly skutečným pražským symbolem, s nímž valná většina Pražanů nemilosrdně srovnává všechny jeho nástupce, pro které toto porovnání nevyznívá zrovna lichotivě. Ta tramvaj je totiž opravdu svým způsobem dokonalá...

Jiří Čermák

Některé vzpomínky fotografů na vozy T3 byly redakčně kráceny. Určitě bude příležitost se k nim vrátit.

Ptala se: Jana Šejnová  
Foto: Daniel Sitenský a Petr Hejna

# MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ

## – DANIEL SITENSKÝ

JEN JEHO DĚTSTVÍ BY VYDALO NA KNIHU. PO MAMINCE FRANCOUZCE, KTERÁ SE CELÝ ŽIVOT POTÝKALA S ČESKOU MENTALITOU, JAZYKEM I STYLEM ŘÍZENÍ, ZDĚDIL ŠARM, PO OTCI BOHÉMOVI, JENŽ BYL SCHOPEN UTRATIT CELÝ HONORÁŘ ZA SLEZSKÉ PÍSNĚ VÁZANÉ V BÍLÉ KŮŽI, PAK VELKÝ TALENT. DANIEL SITENSKÝ, SYN SLAVNÉHO ČESKÉHO FOTOGRAFA LADISLAVA SITENSKÉHO, MUŽ, O NĚMŽ MOŽNÁ MÁLOKDO VÍ, ŽE KROMĚ DVOUNOHÝCH KRÁSEK, REKLAM NA VŠEMOŽNÉ PRODUKTY A SLUŽBY, PŘÍRODY A RŮZNORODÝCH AKCÍ, FOTOGRAFOVAL TAKÉ MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVU.

**Předpokládám, že k fotografování jste se vzhledem k domácímu ateliéru vašeho tatínka dostal velice brzy...**

To máte pravdu, už od dvou let jsem seděl v laborce a míchal tátovi fotky v ustalovači. První fotoaparát jsem pak dostal ve dvanácti letech. Byl to ruský fotoaparát Zenit.

**Učil vás tatínek fotografovat nebo vás nechal „jít si vlastní cestou“?**

Dá se říct, že řemeslo jsem od táty spíš okoukal, než aby mě ho učil. Třeba mi řekl: „Hele, foť ptáčky v Praze.“ Když jsem se ho ptal, jaký to má význam, neodpověděl mi. Teď už vím, že chtěl, abych vnímal běžné věci kolem sebe. Protože on i z těch nejběžnějších dokázal dělat krásné knihy.

**Jako profesionální fotograf jste fotil všelicos, jak do této pestré škály námětů a objektů přibyl Dopravní podnik?**

Abych byl upřímný, už ani nevím. Pro Dopravní podnik jsem fotil jako externista, a když mi zavolali: „Hele, máme tři nové autobusy,“ do hodiny jsem byl na místě a už jsem vymýšlel, kde nejlépe je vyfotit.

**Bavila vás tato práce?**

Moc se mi líbila, protože dopraváci, to je jedna velká rodina. Je to určitá sorta lidí, kteří si po většinou tykají, a zájem o dopravu se u nich dědí z otce na syna. Usuzuji tak podle vzorku zaměstnanců, s nimiž jsem mohl pracovat.

**Vzpomenete si i na nějaký konkrétní zážitek z focení?**

Tak třeba jeden lehce úsměvný, když jsme



OBA SNÍMKY BARRANDOVSKÉ SMYČKY DĚLÍ OD SEBE POUHÁ HODINA, BĚHEM KTERÉ PŘIŠLO DO PRAHY VYDATNÉ SNĚŽENÍ



MIMOŘÁDNOSTI V PRAŽSKÉ DOPRAVĚ – OBLÍBENÁ DISCIPLÍNA DANIELA SITENSKÉHO



barvy neruší. Rád se kochám černobílým obrazem, protože vás na něm zaujmou úplně jiné věci nežli na barevném. To platí i o fotkách, kouzlo světla a stínu. Myslím, že černobílé fotografie nebude nikdy konec, vždycky si najde své fandky.

**Své fandky mají i dopravní fotografie, zachycující kromě dopravních prostředků také ruch města. Patříte k nim?**

Ano, jsem mezi nimi. Mám rád ruch, ale vždycky mi vadily igelitky. Protože český národ se přenáší v igelitkách. Pro mě, když byl na snímku někdo s igelitkou, to nebylo použitelné. Dneska by se nic nestalo, jednoduše by byl vymazán. Dříve se retušovaly jen nevhodné osoby na fotografiích s vládními činiteli, dnes se maže nebo naopak dokresluje kde co. A fotografie jsou v podstatě vyhané.

**Tak sem s ním...**

Jeli jsme tehdy s paní Jílkovou, což byla vedoucí archivu, do depa, kde jsem měl vyfotit zbrusu novou soupravu metra. Ta stála na hale a měla kolem sebe ještě polystyreny. A my dostali za úkol vybrat stanici, nějakou pěknou, kde jí budeme fotit. Vybrali jsme Rajskou zahradu a soupravu jsem nafotil. Netrvalo dlouho a volala nám jedna nejmenovaná paní sekretářka, že přes Rajskou zahradu tento typ nikdy jezdit nebude a bylo by tedy dobré ji vyfotit jinde. A jako svůj tip zmínila Vyšehrad, kde se to prý dá cvaknout i s Hradem...

**Nejen památkám, jako třeba již výše zmíněnému Pražskému hradu, ale i dopravním prostředkům to sluší na černobílých fotografiích, kterých jste příznivcem...**

To je pravda, osobně mám radši i černobílou televizi. Ne, že bych ji doma měl, ale u té vás

**Fotografování vás provází celým životem. Nosíte ještě teď, když už komerční snímky nepořizujete, fotoaparát stále s sebou?**

To je jednoduché... Podívejte se na tuhle „krabičku od sirek“, GoPro. Je to širokáč, který dáte do kapsy a máte pořád s sebou kvalitní fotoaparát. Málokdy ho ale použiju.

**Ač „vyzbrojen“, raději fotíte pouze očima...**

Znám hodně fotografů, kteří fotí celý život a baví je to. Většinou nemají rodinu, a pokud ano, nechávají ji stranou. Jsou to lidi, kteří by už mohli být na penzi, ale třeba učí na škole a žijí tím. Já už focením nežiju, ale kochám se. Snažím se něco poznat a být s rodinou. Víím, že jenom u nás po republice je tolik toho, co jsem chtěl vyfotit a nevyfotil a kde jsem chtěl být a nebyl, že raději vezmu rodinu, obytné auto a aspoň část těchto míst s nimi poznám. A tak budu spokojený.



**Daniel Sitenský (66)**

syn slavného fotografa Ladislava Sitenského, profesionální fotograf. Vystudoval polygrafii a za svou bohatou kariéru fotil snad vše – portréty známých osobností, přírodu, památky, reklamy na různé produkty a služby. Několik let působil také jako externí fotograf u Dopravního podniku. Má rád pravdivé fotografie bez úprav a za jedno z nejkurióznějších míst, ze kterých kdy fotil, považuje střechu obytného auta, z něhož s kolegou fotografem Janem Houskou fotili společně Staroměstský orloj.

Text: Pavel Fojtík  
Foto: Archiv DPP

# HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Před třiceti lety – 17. dubna 1987 – se přestalo jezdit po provizorním mostě přes železniční trať na Zlíchově. Dopravě sloužil 17 let, a tak není divu, že se téměř zapomenulo na to, že šlo jen o provizorium. Jeho stavbu si vynutil stav původního mostu, po kterém jezdily tramvaje od roku 1927. Ve druhé polovině šedesátých let se jeho stav značně zhoršil a provoz po něm byl omezován. Nakonec tu byl 28. ledna 1969 pro havarijní stav mostní konstrukce zastaven veškerý provoz. Provizorní most byl dán do užívání 26. ledna 1970. Proti původnímu mostu byl mnohem užší, takže provoz tu byl řízen světelnou signalizací. Tramvajová trať tu byla zřízena ve formě tzv. kolejové splítky. Dnešní most byl po více než roční výluce uveden do provozu 1. září 1988.



Fotografie z úřednického pracovního prostředí Elektrických podniků jsou velmi vzácné. Přesto přibližně v první polovině dvacátých let minulého století jeden takový snímek vznikl. Komu tato kancelář patřila, nevíme. Podle charakteru to byl jistě, řečeno dnešními slovy, někdo z manažerů. Možná to je kancelář tehdejšího předsedy správní rady Ing. Eustacha Mölzera, nebo ředitele elektrických drah Ing. Aloise Píbla. Na stěně visí zbrusu nový plán Velké Prahy vydaný v roce 1923. Ten se dochoval dodnes a je možné ho vidět na stěně v jedné z kanceláří archivu DPP.



Jedním ze zajímavých pracovišť, které svého času zřídily Elektrické podniky, byla tzv. psychotechnická laboratoř. Vznikla 1. února 1924, ale ještě dlouho se čekalo na nové přístroje ze zahraničí, a proto první zkoušky uchazečů probíhaly ještě ve spolupráci s Masarykovou akademií práce. Ve vlastní definitivní psychotechnické laboratoři Elektrických podniků se začaly zkoušky uchazečů provádět od 7. prosince 1925. Za necelý měsíc bylo vyzkoušeno 137 cvičenců. Psychotechnické zkoušky se od roku 1926 staly nedílnou součástí výběru nových pracovníků podniku. Kromě uchazečů o práci u elektrických drah a autobusů procházeli testy v psychotechnické laboratoři i řidiči hasičského sboru, odboru čištění města, montéři elektrických sítí, odečítači elektroměrů, pracovníci plynáren a další zaměstnanci pražské obce.

Vozovna Žižkov právě oslavuje 105. výročí své existence. Zahájila činnost 28. dubna 1912. Při jejím fotografování uskutečněném před 90 lety připravili její zaměstnanci pro fotografa zajímavou přehlídku vozového parku. Zleva na snímku vidíme salonní vůz se středním vstupem č. 276 z roku 1908, motorový vůz č. 452 z roku 1925 (tehdy tedy ještě dost mladý), kropicí vůz č. 2505 z roku 1925, otevřený vyhlídkový vůz č. 500 z roku 1913 a konečně vlečný vůz č. 501 (původně 201), jeden z nejstarších vozů dodaných pro Elektrické podniky. V popředí je vidět i připravená výhybka pro nákladní kolej ke kotelně. Uhlí (ale i jiný materiál do přilehlého skladu) se sem dováželo tramvajemi od roku 1928.



Čas od času se nechali zaměstnanci Elektrických podniků zvěčnit nějakým nadšeným kolegou-fotoamatérem na konečné a zanechali tak příštím generacím cenné svědectví o některých lokalitách, ale také o vozech či stejnokrojích. Fotografie není datovaná, ale určitá vodítka na snímku jsou. Snímek byl pořízen v době, kdy tramvajové linky ještě neměly čísla. Na sotva čitelném textu orientační tabule na střeše vozu lze identifikovat názvy lokalit, kudy linka projíždí: Záp. nádraží – Smíchov – Nár. divadlo – Václavské nám. – Nádraží cí. F. J. – Žižkov. Jedná se tedy o budoucí devítku, která byla očíslována od 11. dubna 1908. A protože k Západnímu nádraží tato linka jezdila od 2. října 1903, můžeme snímek časově zařadit do uvedeného časového rozmezí. Z jiných pramenů víme, že vozy byly červeno-bílé a měly na střeše zelené orientační tabulky a reflektor stejné barvy.

Ptala se: Jana Šejnová  
Foto: Petr Hejna

# JSEM TU OD ŠKOLY A NEMĚNIL BYCH

SPÍNAČ + ŽÁROVKA + BATERKA = ZAPOJENÝ OBVOD. NE, NEBOJTE SE, NEBUDEME VÁS ZKOUŠET ZE SÉRIOVÉHO ČI PARALELNÍHO ZAPOJENÍ NEBO JINÝCH FYZIKÁLNÍCH JEVŮ. PŘEDSTAVÍME VÁM VŠAK NĚKoho, KOHO PŘÁVĚ POKUSY V RÁMCI HODIN FYZIKY NASMĚROVALY DO LAVICE STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ A NÁSLEDNĚ DO DOPRAVNÍHO PODNIKU. O ZÁŽITCÍCH ZE ŠKOLY, ALE TAKÉ O TOM, CO VŠE MÁ NA STAROSTI SDĚLOVACÍ OBVODÁŘ PRO DEPA, JSME SI POVÍDALI S JAKUBEM ŠKVOREM.

## Byla SPŠD při výběru vašeho budoucího povolání první volbou?

Když jsem hledal vhodnou školu, „trkla“ mě právě tato v Motole. Zajímavé obory a napojení na Dopravní podnik, největšího městského přepravce, který poskytuje stabilní práci s dobrým výdělkem. O další školy už jsem se nezajímal a šel si za svým.

## Kudy vedla cesta až do depa Kačerov, kde nyní pracujete?

Na SPŠD jsme v květnu 2014 odmaturovali jako první třída. Nejlepší z nás byli vzápětí zařazeni do absolventského programu, v rámci kterého se mi pak ozvala paní z personálního z DPP, že má pro mě práci na centrálním dispečinku.

## Na centrálním dispečinku jste se pak ale příliš neohřál...

To ne, krátce na to jsem nastoupil jako zabezpečovací a sdělovací obvodář pro depa na Kačerov. Nejdříve jako denní pracovník, od roku 2015 jsem tady na plný úvazek a pracuju na šichty v režimu denní – noční.

## Vaším královstvím je reléová místnost na stavědle, sloužící pro pohyb vlaků. Jak se o ni pečujete?

Reléovka běží pořád, nenahazuje se, a když náhodou vypadne, stačí přehodit napětí zpátky a ona se automaticky nahodí. Pokud se tak nestane, postupujeme podle schémat, která tady máme, a hledáme, kde je chyba.

## Chápu to tedy správně, že se staráte především o údržbu a případně řešíte poruchy?

Přesně tak, víceméně fungujeme jako pohotovost. Změny v reléové místnosti však můžeme provádět pouze na základě oprávnění z vyšších míst. Co se týče reléového zabezpečovacího zařízení, provádět v něm změny a přidávat funkce smí jen laborka. V případě poruchy nebo nedovoleného stavu se hledá chyba v jednotlivých schématech zapojení. Pokud najdeme něco, co schématu neodpovídá, je naší povinností chybu napravit.

## Jak vypadá váš klasický pracovní den?

Obvykle první, co člověk udělá, když přijde do práce, je, že dostane informace od kolegy o tom, co bylo a nebylo na směně. Důležité je také zapsat se do dokumentace, protože i když se směňákovi nahlásíte, bez podpisu jako byste na službě nebyl. Podpis je důležitý hlavně pro případ, že se něco stane. Po papírování, kterého není naštěstí moc, a za předpokladu, že se nic mimořádného neděje, následuje kontrola reléové místnosti. To znamená – zařízení se opráší, důkladně

se prohlédne, zkontroluje se teplota. Pokud vše běží tak jak má, dál do chodu reléovky nezasahujeme. Protože jak se říká, proč na to sahat, pokud to funguje. Zařízení je hodně staré a není nutné si přidělovat zbytečné problémy.

## Co se děje dál?

Dál chodíme ven do kolejí a udržujeme naše zařízení (přestavníky, kolejové obvody, návěstidla). Každé zařízení má své předepsané hodnoty a těch se držíme. Přestavníky čistíme, mažeme, nastavujeme je, aby odpovídaly předepsaným hodnotám a občas si i „hrajeme na zahradníky“. V blízkosti našich zařízení totiž roste různá zeleň, kterou je třeba

udržovat, aby nám nebránila v přístupu, zvláště v případě poruchy, kdy jde o čas.

## Tím ale stále výčet vašich činností nekončí...

Ne, například jednou za 14 dní provádíme tzv. západkovou zkoušku. Ta se dělá na každém přestavníku (na starosti jich máme celkem 45) během noci, kdy nejedí soupravy. Do našeho „ranku“ spadá i kontrola zkušební trati, což obvykle zabere celý den. No a pak jsou tady ještě další práce, například příprava dílů do pohotovostního stavu (to se týká motoru přestavníku, dotekové soustavy, ozubených kol, spojky, apod.), úklid a administrativní činnost.



V RELÉOVÉ MÍSTNOSTI SE STARÁME O ÚDRŽBU A PŘÍPADNĚ ŘEŠÍME PORUCHY. VÍCEMÉNĚ FUNGUJEME JAKO POGHOTOVOST, ŘÍKÁ K PRÁCI NA KAČEROVSKÉM STAVĚDLĚ DEPA JAKUB ŠKVOR



DNES SDĚLOVACÍ OBVODÁŘ PRO DEPA VZPOMÍNÁ RÁD NA HODINY V SPŠD, KTERÉ BYLY PLNÉ PRAXE, KDY SE „NĚCO DĚLO“

### S kolika kolegy se v práci střídáte? A jak se liší noční služba od denní?

Celkově je nás pět, ale střídáme se čtyři. Noční se od denní liší hlavně tím, že ven můžeme jen od 1.00 do 3.50 hodin. Jenom v tomhle časovém úseku můžeme jít něco dělat, protože je vypojená přívodní kolejnice, v níž jindy běhá tisíc voltů. Když je porucha, tak samozřejmě musíme ven okamžitě. Noční slouží člověk sám a celkově bývá klidnější.

### Dají se tedy dohnat i případné denní resty?

I tak se to dá říct. Při noční přibývají různá měření, která se následně zapisují do dokumentace. A pak je tu práce na stavědle a administrativní, která se nestihla přes den. Těch činností je opravdu hodně.

### Vraťme se ještě krátce ke Střední průmyslové škole dopravní. Jaké předměty vás tam bavily a které naopak byly z vašeho pohledu zbytečné?

Bavila mě praxe, protože při ní se člověk toho nejvíc naučil. Kupodivu nebavila mě elektronika, protože učitel na ni byl čistý teoretik, a bylo vtipné, když nám vyprávěl, kolik měřáků v řadě odpálil. Zbytečné? Asi dějepis a ekonomika.

### Vzpomínáte, ať už rád či nerad, na některé z profesorů?

Že bych na ně vzpomínal rád nebo nerad, to zrovna ne, myslím, že všichni měli své světlé i stinné stránky. Určitě nezapomenu na manžele Havlíkovy, profesory technických předmětů, kteří brali výuku hodně vážně. Na jejich hodinách jsme byli rozsazeni po jednom a ještě cik cak, což při našem počtu 16 lidí bylo možné i v té nejmenší třídě, co ve škole byla. Na koho rád vzpomínám, to byla naše profesorka češtiny. Obecně rád vzpomínám na všechny vyučující, které jsme dokázali jako třída rozesmát. To pak bylo volnější a příjemnější pro obě strany.

### Zmínili jste, že nejprínosnější, ale i nejzábavnější byla pro vás praxe...

To určitě, nesedělo se a nekoukalo do tabule, ale skutečně jsme mohli něco dělat. Sice jsme při tom různě kecali a pouštěli si rádio, ale bavilo nás něco užitečného vyrábět. Byly to nejpohodovější hodiny na škole.

### Dala vám škola vše potřebné pro vaše uplatnění, nebo byste jí přece jen něco vytknul?

Kolega, co se učil pár let před námi, měl

**Učitel na elektroniku byl až moc velký teoretik. Ale bylo vtipné, když nám vyprávěl, kolik měřáků v řadě odpálil.**

v rámci svého oboru i zabezpečovačku. Probírali všechny frekvence, jak co funguje, což my měli jen okrajově, a to je určitě škoda. Myslím, že by neškodil větší podíl praxe na úkor nezajímavých předmětů, jako třeba archeologie počítačů.

### O své současné práci vyprávíte s nadšením a málokdy vidaným elánem, znamená to, že jste spokojený?

Neměnil bych. Člověk má na práci klid, a když se něco závažného děje, může si zavolat pomoc. Vztahy s kolegy jsou v pořádku, šéf také není z těch, co vám dýchají za krk. Všichni se snažíme, aby všechno běhalo tak jak má, a když je klid, nějakou práci si vždycky najdeme.

Text a foto: Miloš Kejzlar

# KDO PŘEPRAL TISÍCOVKU HLÁŠEK?

ZAHÁJENÍ PROVOZU NOSTALGICKÉ TRAMVAJOVÉ LINKY 23, KE KTERÉMU DOŠLO V SOBOTU 25. BŘEZNA 2017, SE VĚNUJE FOTOREPORTÁŽ V TOMTO ČÍSLE. POJĎME SE ALE SPOLEČNĚ VRÁTIT PŘIBLIŽNĚ O MĚSÍC ZPĚT. TEHDY MI VEDOUcí ODDĚLENÍ VÝCVIK A VZDĚLÁVÁNÍ – TRAMVAJE MILAN BÁRTA TROCHU NETRADIČNĚ, A TO FORMOU OTÁZKY, ULOŽIL ÚKOL: „ZVLÁDNEŠ PŘIPRAVIT HLÁŠENÍ PRO LINKU 23 TAK, ABY SE CO NEJVÍCE PODOBALO HLASU Z 90. LET?“

Souhlasně jsem pokýval hlavou a prakticky ihned se mi v hlavě vybavilo jméno člověka, jehož hlas je naprosto úžasný a pro tento úkol ideální, a to nejen barvou a hloubkou, ale i frázováním a intonací. „Po poslechu vzorové nahrávky tohoto kandidáta jsme si říkali, že přesně takhle kdysi znělo hlášení v tramvajích a autobusech od Vladimíra Fišera. Takové bylo přeci zadání, přiblížit se co nejvíce originálu,“ ohodnotil výběr Milan Bárta.

Náš hlas pro hlášení zastávek obnovené linky 23 jste mohli v minulých letech slyšet nejenom z rozhlasu, ale dokonce ho i vidět jako hlasatele i redaktora zpravodajské televize Z1. To však není zdaleka vše. Když v dnešní době zhlédnete pořad České televize Objektiv, možná tento jemný a příjemně hluboký hlas uslyšíte rovněž. Jeho majitele navíc každý den potkávají tisíce cestujících, na které se usmívá jako řidič tramvaje na linkách vpravených z vozovny Žižkov. Již vás nebudu dále napínat, jedná se o našeho kolegu Zbyňka Štíbra.

„Nahrávání hlášení pro linku 23 však nebylo první příležitostí, kdy s námi kolega Štíbr spolupracoval. Několikrát v minulých letech propůjčil svůj hlas na nahrávání komentářů do mnoha našich instruktážních filmů,“ vysvětluje Milan Bárta.

Velikým překvapením pro nás všechny byl ale nečekaně obsáhlý soupis „hlášek“ k namluvení – čítal jich více jak 1000. To, že Zbyňek je zkušený profesionál, který rozhodně před mikrofonem neseděl poprvé, si můžete sami odvodit po přečtení jeho profesního životopisu. Díky jeho zkušenostem a umu jsme byli za tři dny nahrávání hotovi. Několik dalších týdnů zabral stříh, postprodukce, zkušební poslechy v cvičném voze a následné doladění.



Sám Zbyňek k nahrávání říká: „Potěšilo mě samozřejmě, že jsem byl vybrán a ve spolupráci s Milošem Kejzlarem, tentokrát v roli zvukového technika, jsme během několika dnů zadaný úkol splnili. Nahrávání hlášení je trochu odlišné od čtení normálního textu, protože se musí dbát na intonační zakončení jednotlivých frází tak, aby na sebe v případně nutnosti, třeba v hlášení výlukové trasy, navazovaly.

Přiznávám, že se mi to vždy napoprvé nepovedlo, ale výsledek vyzněl myslím dobře.“

Zeptal jsem se Zbyňka, jaký má pocit a co pro něj znamená, že bude znít z reproduktorů v tramvaji. „Pochopitelně jsem rád, že jsem se zařadil po bok svých bývalých rozhlasových kolegů, které slycháváme v metru, tramvajích i v autobusech. Linku 23 ale asi moc rád jezdit nebudu, protože nemám chuť se celý den poslouchat,“ usmívá se Zbyňek Štíbr.

## Zbyňek Štíbr

1994–2007 Český rozhlas – redaktor Zelené vlny, hlasatel, zpraváři

Během působení v ČRo externí spolupráce s Rádiem Svobodná Evropa, Českou televizí (trvá dosud)

2007–2009 moderátor zpravodajství TV Z1

2009 – řidič tramvaje DPP

Dovolte mi, abych závěrem vyslovil poděkování nejen kolegovi Zbyňkovi za skvěle odvedenou práci, ale rovněž zaměstnancům oddělení Energeticko-technologický dispečink, odboru Technická kontrola a depa Pankrác. Bez cenných rad a obětavé pomoci všech těchto kolegů bychom se neobešli. Rovněž přeji všem svým kolegům řidičům příjemnou jízdu a všem našim cestujícím příjemné svezení na lince 23, doprovázené hlasem Zbyňka Štíbra.

Text: Pavel Fojtík  
Foto: Archiv DPP a Jan Bajer

# VŠECHNY PRAŽSKÉ TŘIADVACÍTKY

PRAHA SE PO LETECH DOČKALA TRAMVAJOVÉ LINKY S ČÍSLEM 23. TAKOVÉ OZNAČENÍ SE ALE NEOBJEVILO POPRVÉ. V HISTORII PRAŽSKÉ MHD JSME „TŘIADVACÍTKU“ MOHLI POTKAT HLED TŘIKRÁT.



POSLEDNÍ DNY PROVOZU STARÝCH VOZŮ NA LINCĚ Č. 23 SE SNAŽIL ZACHYTIT I MIROSLAV KŘEHLÍK. NA TOMTO SNÍMKU NAPŘÍKLAD VIDÍME 27. DUBNA 1974 MOTOROVÝ VŮZ 2150 V PROSTORU DNEŠNÍ TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY HRADČANSKÁ

O té první jedna generace zřejmě říká, že je klasická. Zahájila provoz 15. prosince 1929 a jejím úkolem bylo spojit Dejvice s Michlí. Dejvická konečná tehdy byla v dnešní zastávce Hadovka (jmenovala se Staré Dejvice), druhá konečná byla v prostoru nynější křižovatky Michelská – Nuselská – U Plynárny. Její trasa vedla Chotkovou silnicí, přes Mánesův most, kolem Národního divadla na Můstek, kolem Muzea, Mezibranskou a Bělehradskou.

Za bezmála padesát let existence se trasa linky v centru změnila jen několikrát – v roce 1938 byla převedena do Škrétovy, v roce 1958 se vrátila zpátky do Mezibranské a v roce 1961 opustila Václavské náměstí a jezdila přes Jiráskovo náměstí do Ječné. Konečných stanic vystřídala víc, na dejvické straně končila ve Vokovicích (v Kladenské ulici u křižovatky s ulicí Nad Tratí, od roku 1930), na dnešním náměstí Bořislavka (1935–1967) a konečně na

Podbabě (1967–1978). Na michelské straně se linka prodlužovala postupně na Chodovskou (1938) a do Záběhlic (1955).

Pro linku byly typické obousměrné dvounápravové vozy s vlečnými vozy „krasin“. Patřila mezi poslední pražské tramvajové linky se starými vozy. Od roku 1974 na ní jezdily tramvaje T3, později T1, ale i dvojice T3. Linka byla zrušena 13. srpna 1978 v souvislosti s reorga-

nizací linkového vedení při zahájení provozu na lince A metra.

Od stejného data zahájila provoz v nové trase jako napáječ metra. Spojovala Červený vrch se stanicemi metra Leninova (Dejvická) a Hradčanská a kolem Pražského hradu jezdila na Vypich. Trasa se příliš neosvědčila a od 19. února 1979 linka jezdila v trase Špejchar – Hradčanská – Prašný most – Vypich. Linka patřila mezi poslední, na nichž fanoušci městské dopravy fotografovali poslední provozní tramvaje T1. V roce 1985 byla linka omezena na období špičky pracovních dnů a 26. března 1991 byla po necelých 13 letech existence zrušena.

Znovu se linka č. 23 objevila až po dlouhé přestávce 9. listopadu 1998 v trase Malovanka – Kubánské náměstí. Fakticky šlo o posilu linky 22 v její nejvytíženější části. Trasa obou linek byla shodná. Po povodních v roce 2002 se dočasně změnila v linku nahrazující uzavřenou část linky metra A. Od 23. prosince 2002 jezdila opět v původní trase Malovanka – Kubánské náměstí. Tato třetí třiadvacítka byla zrušena 30. srpna 2008.

Na závěr pro úplnost dodejme, že se číslo 23 ještě objevilo několikrát také na krátkodobých zvláštních účelových linkách, poprvé při sokolském sletu v roce 1926 v trase Dlabáčov – Kolbenova továrna.



# 23

K TZV. PRVNÍ TŘIADVACÍTCE ZASLAL PŘÍSPĚVEK I JAN BAJER S TOUTO VZPOMÍNKOU: FOTOGRAFII JSEM POŘÍDIL NĚKDY V DUBNU 1968 NA ZASTÁVCE POD KARLOVEM. JE NA NÍ TRAM EV. Č. 2235 NA LINCĚ Č. 23, KTERÁ TEHDY UŽ NEJEZDILA Z JIŽ ZANIKLÉ KONEČNÉ V DEJVICÍCH NA BOŘISLAVCE, ALE Z POBBABY OD HOTELU INTERNATIONAL, A KONČILA NA ROVNĚŽ ZANIKLÉ KONEČNÉ ZÁBĚHLICE



A JEŠTĚ JEDNOU SNÍMEK MIROSLAVA KŘEHLÍKA: KONEČNÁ „DRUHÉ TŘIADVACÍTKY“ NA ŠPEJCHARU 28. DUBNA 1980. NA SNÍMKU JE VŮZ T1 Č. 5103



LINKA Č. 23 POTŘETÍ. TENTOKRÁT NA VRŠOVICKÉM NÁMĚSTÍ V ROCE 2003 S „TYRISTORKOU“ Č. 8040

Text: Kryštof Čeřovský  
Foto: Josef Šálek

# FOCENÍM ODOLÁVÁM NEPŘÍZNI DOBY

KDYŽ JSEM VIDĚL GALERII FOTOGRAFIÍ JOSEFA ŠÁLKA, NADCHLA MNE JEJICH VYSOKÁ PROFESIONÁLNÍ ÚROVEŇ. SÁM SE FOTOGRAFOVÁNÍM ZABÝVÁM, ALE NA TOHLE NEMÁM. K ROZPRAVĚ O JEHO FOTOGRAFOVÁNÍ JSME SE SEŠLI NA ZAHŘÁDCE NA VYŠEHRADĚ, NEDALEKO OD JEHO DOMOVA. AČKOLI JSEM SI PŘIPRAVIL TÉMATA, NA KTERÁ JSEM SE CHTĚL ZEPTAT, ANI JSEM SE K TOMU NEDOSTAL – ELÁN, S NÍMŽ PAN ŠÁLEK VYPRÁVĚL, MI TO PROSTĚ NEUMOŽNIL. PROTO NAKONEC VYBÍRÁM PÁR „MOMENTEK“ Z JEHO ŽIVOTA, KTERÉ JSEM ZAZNAMENAL.

## „Hele, já Tě vyfotím tak, že budeš nádherná. Máš hezký vočí“

„Pocházím z Hloubětína a tenkrát tam v roce 1972 otevřeli na zámečku, kde sídlil Dům pionýrů a mládeže, krásný fotokroužek. Na tehdejší dobu to bylo skvěle zásobené a dotované, bylo tam několik zvětšováků,“ vzpomíná pan Šálek hned v úvodu na začátky svého celoživotního koníčku. Nakonec zůstali v kroužku sami s kamarádem a inspirování zahraničními časopisy a katalogy světových fotografů získávali zkušenosti v ateliéru, který si udělali na půdě zámečku. V začátcích mu pomohl i vedoucí kroužku, který ho před víkendem zásobil filmy, které měl do příště nafotit.

Ovlivněn katalogem anglického módního fotografa Sama Hoskinse, dle kterého neexistovala ošklivá žena, se učil fotografovat portrét: „Na jeden z kroužků tam chodila holka, která měla chudinka předkus a já jí povídám: 'Hele, vyfotím tě tak, že budeš nádherná. Máš hezký vočí'. Tak jsem jí tam ze srandy týral - to už jsem byl starší, tak 14-15 let - ona si dala ruku k puse a našpulila jí tak, že ten předkus nebyl poznat.“ Díky této příhodě vznikla fotografie, která mu přinesla první úspěch – čestné uznání v kategorii portrét na mezinárodní soutěži „Žena Strakonice“.

Svůj první úspěch nijak zvlášť nevnímal, ale větší význam pro něho měla fotografie, kterou pořídil jako učedník v zoologické zahradě. V té době už využíval Praktiku a ve výběhu gepardů ho tenkrát zaujalo mládě, které se k němu přibatořilo. Vydráždil je klacíkem, oba se lekli a vzniknuvší fotka po té obletěla celou republiku. Sám hrdě dodává, že jako učedník s touto fotografií vyhrával ceny na nejrůznějších soutěžích po republice.

## „Dobrý den, prosím vás, já bych potřeboval počítač“

Po skončení fotokroužku a manželství se Josef Šálek k fotografii naplno vrátil až kolem roku 2007. „Jednou, když jsem měl dovolenou, jsem ráno vstal a měl utkvělou představu, že musím mít počítač. Aniž bych tomu rozuměl.“ Ta myšlenka ho prý tak trýznila, že vstal, v obchodě si koupil počítač a zařídil internet. Ten ho přivedl k digitální fotografii, která ho hned zaujala, především svou kreativitou a menší časovou náročností. „Tu analogovou člověk nemohl moc ovlivnit, šlo něco přimávat“ ve zvětšováku,“ hodnotí nesporný klad digitální fotografie.



Já třeba můžu mít obyčejný auto, obyčejnej byt i obyčejnou přítelkyni, když nějakou mám, ale technika na focení musí bejt špica.  
Josef Šálek

Jelikož v té době už pracoval v „Dý Pi“ jako šejdrista, z časových důvodů se svému koníčku věnoval hlavně v noci, což s sebou přineslo další úspěch – se svými nočními záběry vyhrál soutěž časopisu Digitální Foto. Jako cenu tenkrát získal ocesanou verzí Photoshopu a naučil se dělat „panoramata“.

## „Focením odolávám nepřízni doby“

Zajímalo mne, jestli pan Šálek uvažoval o profesionální dráze fotografa, ale on mě ubezpečil, že k fotografování přistupuje jen jako ke koníčku. „Mě dnešní doba těžce zklamala a digitální fotka je pro mě únik,“ dodává s úsměvem k mé otázce. Ačkoli se jeho fotky vždycky lidem líbily, nikdy prý ani nepřišel na to, jak se profesionálním fotografem stát. Podle mého názoru je škoda, že své fotografie nikdy nevystavoval, jelikož jsou velmi dobře



hodnoceny profesionály i odborníky. Fotky si nechává tisknout jen pro sebe, jelikož se jedná o velmi nákladnou záležitost: „Mám bratrance, který dělal u novin, a ten mi jasně řekl, že pokud chce dělat výstavu, tak musím mít sponzora. To jinak nejde. Já ani nikoho neznám, žiju tady pod Vyšehradem, v 'Neklance', v bytě po otci a naučil jsem se být sám.“

## „Chlapci, já bych si tu nechal kolo. Nebude to vadit?“

Během svého pestrého života Josef Šálek vystřídal asi deset profesí. V dobách největší krize ho pronásledovaly samé „potutelné kšefty“, kdy byl de facto vyhozen po každém uplynutí zkušební doby. Úsměvným vyprávěním je i jeho nástup do DPP, kdy se přijel na kole zeptat na Klíčov na práci. S hurónským smíchem vypráví, jak bylo hrozné v rámci kurzu řídit Tatru, poté, co si „papíry“ dělal na vlastní náklady: „Přijel jsem tam na kole a tehdejšího šéfa Klíčova to hrozně pobavilo.“

## „Jak jsem se dostal k focení ptáků, to si nechte vyprávět.“

K tématu, které považoval za nedostupné, se dostal až díky nezvladatelnému synovi své tehdejší přítelkyně. „Když se mnou budeš fotit, dám ti tuhle zrcadlovku,“ nabídl chlapci

a ten díky svému mládí a kreativě brzy vyhrál soutěž v časopise Zahradkář. Společně se pak věnovali zvířecímu portrétu v zoologické zahradě a začali fotit „pelikánovky“ – momentky pelikánů chytajících ryby. Ačkoli se dnes už tolik fotografií nevěnuje, tenkrát prý Dominik svými záběry okouzloval okolí.

Posléze toto téma zaujalo i pana Josefa a společně začali fotografovat ptáky i ve volné přírodě. Kvůli dobrému snímku zvířeti věnovat celý den, u pelikánů v zoo trávili celé týdny.



Foto: Dominik Veringer

## Josef Šálek (58)

- Po vyučení strojním zámečnickem pracoval v Aeru Vodochody
- V roce 2001 přijel na kole na Klíčov, „udělal si papíry“, po půl roce začal řídit autobus a dodnes je šejdristou
- Fotografuje od 13 let a jeho hlavními tématy jsou: krajina, pouliční život, ale především ptáci
- Fotí z ruky, stativ by ho dle vlastních slov zdržoval
- První fotoaparát – Voigtländer s měchem měl po dědečkovi, poté si pořídil Praktiku a dnes používá špičkovou techniku Nikon a Canon
- Další fotografie Josefa Šálka si můžete prohlédnout na: [www.megapixel.cz/fotograf/108469](http://www.megapixel.cz/fotograf/108469)

## „S fotkou, která tam je, si udělám hezkej večer“

S velkým zaujetím se mne ptá, jestli jsem viděl jeho fotografie kvíčal a popisuje situaci v zimě, kdy do parku Ztracenka „přitáhla“ horda hladových ptáků a ohlodávali tam ozdobná jablíčka.

Jelikož se, dle jeho slov, všechno zajímavý život odehrává ve stínu, tráví spoustu času postprodukcí. Spousta lidí mu to má za zlé, ale jemu se nelíbí fotky s digitálním šumem. Portfolio svých fotografií má v internetové galerii, která odhaluje všelijaké chyby, jež nejsou při zvětšení na papír tolik zřejmé.

„Fotek co se povedou, je hrozně málo, a jak říká Jan Saudek: 'normální fotograf je rád, když udělá za život jednu pořádnou fotku. Já udělám dvě, protože jsem profík.'“



Text a foto: Aleš Karlovský

# LUŽNÁ U RAKOVNÍKA, ŽELEZNIČNÍ TO RÁJ



NA PAPSŘÍCH U TOČNY SE SEŠLA TROJICE ZATOPENÝCH PARNÍCH LOKOMOTIV – 556.0506, 555.0153 A 464.008 (21. ČERVNA 2015)



NEDEJTE SE MÝLIT ČÍSLEM, JDE O MOTOROVÝ VŮZ M262.0076 (17. KVĚTNA 2015)

DO LUŽNÉ JEZDÍM JIŽ OD ROKU 1981, OD ROKU 2003 PAK STÁLE ROZŠIŘOVANOU EXPOZICI NAVŠTĚVUJI KAŽDOROČNĚ. SPOJENÍ JE JASNÉ – VLAKEM Z MASARYKOVA NÁDRAŽÍ AŽ NA MÍSTO, V JÍZDENKÁCH VYHRÁVÁ RODINNÁ JEDNODENNÍ PRO STŘEDOČESKÝ KRAJ. VYDEJME SE TEDY DO MUZEA ČESKÝCH DRAH.

Současný jízdní řád nabízí odjezdy od sedmé ranní ve dvouhodinovém intervalu. Sedneme do pohodlného přímého rychlíku Praha – Rakovník a za hodinu a čtvrt jsme na místě. Jedeme po páteřní trati jedné z důležitých železničních společností 19. a počátku 20. století – Buštěhradské dráhy. Současný provoz je pochopitelně v motorové trakci a převládají osobní vlaky. Trať je jednokolejná, na zbytky druhé koleje narazíme až mezi Kladnem a Kamennými Žehrovcemi. Ve Stochově alespoň v duchu vzpomene na prezidenta Osvoboditele, před Řevničovem pohlédneme doleva, jestli jsou pařezy obrostlé houbami – to je tip pro ty, kteří se vydají až na počátku houbařské sezony.



SLOVENSKÝ ALBATROS 498.104 SPOLU S OLOMOUCKOU 464.202 ROZJÍŽDĚJÍ ZVLÁŠTNÍ SPĚŠNÝ VLAK DO ŽATCE 25. ČERVNA 2016

Vystupujeme v Lužné, vrátíme se zhruba o 500 metrů zpět, zaplatíme vstupné a ocitáme se ve světě, kde se jakoby zastavil čas. Na točně se prezentují parní i motorové krasavice, od přízemní budovy nám hodí zelenou mechanické návštěvnické. Za prohlídku stojí i objekt dílen, v nichž určitě bude stát některá z léčených místních krasavic. V dalším objek-

A protože železniční muzeum nejsou jen parní lokomotivy a semaforey, na paprscích točny lze obdivovat i motorové lokomotivy a vozy, které k trati Praha – Chomutov neodmyslitelně patřily v letech 1960–2000. V první řadě je třeba vzpomenout motoráky řady M262.0 a M240.0, které jezdily na osobních vlacích, a dieselelektrickou lokomotivu T679.1, legen-

nesmíme zapomenout. Jde o legendárního Čmeláka T669.0001, prototyp řady, která se zapsala do Guinnessovy knihy rekordů jako nejpočetnější typ motorových lokomotiv na světě. Československé lokomotivky jich vyrobily více než 8000 kusů a dodnes jezdí nejen u nás (třeba v Ostravě), ale hlavně na širokém rozchodu v zemích bývalého Sovětského svazu.

A ještě o několika věcech je třeba se zmínit – jednak o parních jízdách na blízké trati Krupá – Kolečovice a akcích na trati Beroun – Rakovník. Na trati, kterou proslavil Ota Pavel, se sice prohánějí většinou motorové lokomotivy T478.1 Bartotky, ale i ty patří ke koloritu a vyřešákovany rudy kabát jim moc sluší. Pravidelná tematická setkání lokomotiv, která vždy patří k vrcholům muzejní sezóny, se konají většinou okolo začátku letních prázdnin, ale jejich přesné termíny se zájemce dozví na internetu. Žádná z větších akcí se neobejde bez zahraniční návštěvy – do Lužné přijíždějí slovenští kolegové, aby se pochlubili Albatrosem 498.104, němečtí s obligátní Němkou řady 52 a občas přijedou i Poláci či Rakušané – ale to je opravdový svátek. A s většími mašinkami se nejčastěji jede až do Žatce. Důvod je prostý – lze je otočit na kolejevém trojúhelníku.



LEGENDÁRNÍ ČMELÁK T669.0001 (21. ČERVNA 2015)

tu se budeme moci podívat na práci železničních modelářů, alespoň jedno kolejiště je v provozu pokaždé.

Děti jistě uvítají možnost svést se na malém okruhu úzkorozchodnou soupravou, kterou táhne parní nebo diesellová lokomotiva. Jízda není v ceně vstupenky. Ale je o ni velký zájem, takže se může stát, že se zdržíte čekáním na volné místo. Ale stojí za to!

dárního Sergeje, který na téhle uhelné trati tahal těžké nákladní vlaky a zvuk jeho dvou-taktního motoru byl nezaměnitelný stejně, jako houkačka.

Poslední český Sergej dojezdil v depu Sokolov v roce 2002, poslední motorový vůz M262.0 vyjel v roce 2006 z depa v Klatovech, konec řady M240.0 se odehrál na přelomu tisíciletí. A ještě na jednu motorovou lokomotivu



SERGEJ T679.1600 POCHÁZÍ Z UKRAJINY A MÍSTNÍ TRATĚ DOBŘE ZNAL (21. ČERVNA 2015)

Ani žaludky nebudou při návštěvě Lužné ochuzeny – jedním z exponátů je funkční jídelní vůz legendární Vindobony, ale to není jediná možnost – k dispozici je dobře zásobený stánek s občerstvením a před nádražím je vyhlášená restaurace, kde výborně vaří. ■

## ZA NOVOU NOSTALGIÍ DPP ČI KOSMICKOU MÓDOU

Text: Milan Slezák

Nový zážitkový program Dopravního podniku hl. m. Prahy pod názvem **Nostalgie DPP 2017** přináší několik příležitostí, jak poznat zázemí současného Dopravního podniku anebo jeho historii prostřednictvím procházek po historických tratích. Patří sem i projížďky historickými vozy, z nichž první se udála 22. dubna autobusem Karosa B 731. Bliží se 28. květen 2017 a tedy jízda po Praze soupravou složenou z motorového vozu 2294 z roku 1932 a vlečného vozu 608 z roku 1908. Oba vozy prošly před několika lety úpravou do podoby, v jaké jezdily za druhé světové války. Akce se koná k 75. výročí operace Anthropoid, tedy výsadku zacíleného na odstranění zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha. Časy, ceny a všechny plánované akce najdete na webu DPP.



Foto: Petr Hejma



Do 30. května mají návštěvníci Planetária Praha jedinečnou příležitost vidět, jak se oblékají a jak se možná jednou budou oblékat kosmonauti. Unikátní **výstava Kosmická móda** ve foyeru Planetária nabízí návštěvníkům pohled hned na osm kosmických obleků. Poprvé se do České republiky dostává originál ruského skafandru SOKOL KV2, který se v současné době používá pro lety k mezinárodní kosmické stanici. Dále zátěžový oblek PINGVIN, který kosmonauti na ISS používají pro udržení fyzické kondice, nebo skafandr ORLAN pro výstupy mimo kosmickou loď. Doplní je skafandry z českých sci-fi Návštěvníci nebo Zítřka vstanu a opařím se čajem a cosplay kostýmy z filmů Star Trek a Star Wars.

Z koncertních klubových akcí vybíráme jednu tak trochu výroční záležitost. Ve středu 3. května 2017 vystoupí v rámci oslav šedesátin Martina Němce a Jana Sahary Hedla v Paláci Akropolis skupiny **Precedens a Něžná noc**. Právě dvojice Martin Němec a Jan Sahara Hedl stála v roce 1982 za vznikem skupiny Precedens. Společně natočili album nazvané Co nám zbejvá (oficiálně vyšlo až po roce 1989) a po čase se jejich cesty rozdělily. Hlavní vokalistkou kapely Precedens se po odchodu Hedla stala Bára Basiková. I tato kapitola souboru se ale časem uzavřela. V současné době lze však narazit na Precedens

v nové podobě. Martin Němec se obklopil omlazenou sestavou talentovaných muzikantů a za mikrofon se postavila další ze zpěvaček s výrazným hlasem, Iva Marešová. A právě tuto podobu skupiny Precedens mohou diváci v Akropoli očekávat. Něžná noc je pak projekt Jana Sahary Hedla s dalším známým jménem domácí hudební scény, zpěvačkou Blankou Šrůmovou, kterou si fanoušci mohou pamatovat zejména z řad skupiny Tichá dohoda. V září loňského roku vydali své první album s názvem Neměj strach, které bylo hodnoceno vesměs velmi pozitivně.



### PO JAKÉ ZNÁMÉ SILNICI JEDE AUTOBUS?



Odpovězte na soutěžní otázku a získáte publikaci „140 osobností a událostí pražské MHD“ a flash disk 16 GB. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 14. května 2017** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).



Správná odpověď na otázku **K jaké známé křižovatce tramvaj míří?** z Fotohádky v DP kontaktu 3/2017 zněla: **Ohrada**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována a funkčním šátkem Moira a knížkou Lokálkou do České Kanady odměněna **Renáta Černá**.



Foto: Zdeněk Bek

### FOTOHÁDANKA O CENY

## KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete dokončení citátu české a uherské královny Marie Terezie (nar. 13. 5. 1717): **Vše se musí vsadit do hry a třeba i obětovat, aby byly .....** (dokončení v tajence).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 14. května 2017** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: lapač hmyzu, další dva flash disk 16 GB.

**V tajence křížovky z DP kontaktu č. 3/2017** bylo doplnění textu, věnovaného významnému českému novináři Karlu Kynclovi, který zemřel před 20 lety: **Zápisník zahraničních zpravodajů**.

Hlavní cenu – externí disk – získává Jitka Nová a flash disk 16 GB získávají Martin Bejsta a Tomáš Tichý.



## Hlavní cena:

### Lapač hmyzu Sharks GC2-30

TENTO LAPAČ HMYZU DISPONUJE DVĚMA 15W ZÁŘIČI S VYSOKOU ÚČINNOSTÍ. DÍKY TOMU ZVLÁDNE POKRÝTÝ PROSTOR I O ROZLOZE 100 M<sup>2</sup>. JE Tedy VHDNÝ JAK PRO VNITŘNÍ, TAK I VENKOVNÍ POUŽITÍ. ZÁŘIVKA MÁ PRŮMĚRNOU ŽIVOTNOST AŽ 8000 HODIN. PRO POHODLNÉ ČIŠTĚNÍ JE LAPAČ VYBAVEN ODNÍMATELNOU SPODNÍ PASTÍ. PŘÍSTROJ JE ŠETRNÝ K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ, NEPOUŽÍVÁ ŽÁDNÉ CHEMIKÁLIE, VÝPARY, ANI ZÁPACHY.

BARVIVO V MOČI	4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO	VYROBĚNÁ Z UMĚLEHO VLÁKNA	POPLAČ	PODNOŠY	3. část tajenky	MYTHOLOGICKÝ KRASAVEC	DÁVAT MLEKO	SOUSTAVA PŘEBÝVAJÍCÍCH ZNAKŮ	ČLEN OSOBNÍ STRÁŽE EGYP. SULTÁNU	
4. část tajenky	AFRIKÝ VELETOK	ANKÁSKÝ BŮH NEBES	ŽILA	MLADÉ DOMÁČHO ZVĚRETE	AGENT 007	DAVIDŮV BRATR	ZN. RHENA	POSVÁTÝ BYK U EGYP. TANŮ	JMÉNO ASTRONAUTA ARMSTRONGA	ELEKTRONKA S DEVĚTI ELEKTRODAMI	NÁZEV HLÁSKY K	DÁT ZA PRAVDU	AUSTR. ATOL	CHILLUPY	OXID BORNATÝ	ŽENSKÉ JMÉNO (7.6.)	SOPEČNÉ MAGMA	DIVČÍ JMÉNO									

# Legendární vozidla Ečs a Tatra T3

*Novinky*



## Flash disk Tatra T3

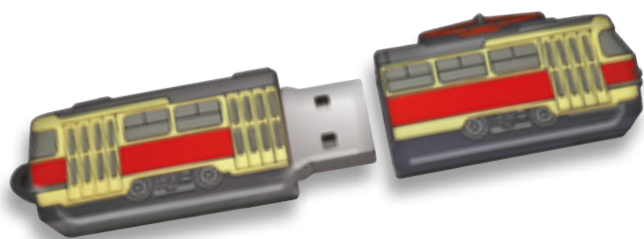
USB flash disk s motivem legendární tramvaje Tatra T3. K dostání ve verzích 8 GB a 32 GB.

8 GB, USB 2.0

**299 Kč**

32 GB, USB 3.0

**599 Kč**



## Kravatová spona Ečs

Kvalitní kovová kravatová spona s motivem legendárních pražských vozů metra.

Spona vč. krabičky

**199 Kč**

Pin včetně krabičky

**199 Kč**

(jen na Můstku)



včetně dárkové krabičky



spona na kravatu



připínací odznak (pin)

Ceny jsou uvedeny včetně DPH

