

PETŘÍNSKÉ PROMĚNY
ANEB LANOVKOU SHORA DOLŮ

Z HISTORICKÉHO KALEIDOSKOPU:
PRVNÍ KOLEJOVÁ SPLÍTKA V PRAZE

PADESÁTINY GARÁŽE KAČEROV



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Tanec v metru

25. 5. 2016

od **16.00** do **22.00** hodin

**Budějovická
Florenc C
Hlavní nádraží
Malostranská
Můstek B**

Více informací na www.dpp.cz/tanec



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

dovolte mi, abych vás v krátkosti seznámila s ekonomickým výhledem Dopravního podniku na rok 2016 a zároveň připomněla důležitá čísla z hospodaření v loňském roce. Na rok 2016 jsme předložili hlavnímu městu Praze předběžný odhad kompenzace ve výši 12 807 411 tis. Kč (pro srovnání v roce 2015 byl předběžný odhad 12 690 697 tis. Kč) a s touto kompenzací budeme v roce 2016 hospodařit. Provozní část kompenzace činí 11 816 411 tis. Kč a je v podstatě o necelých 250 mil. Kč vyšší než v roce 2015, a to např. proto, že máme v plném ročním provozu prodloužení metra V.A, tím pádem narostla objednávka dopravních výkonů. Pokud srovnáme dopravní výkony, tak v roce 2015 byla objednávka dopravních výkonů ve výši 167 151 tis. vozkm, pro rok 2016 činí 173 223 tisíc vozkm. Odhad kompenzace je sestavován na základě naší předběžné kalkulace podle kalkulačního vzorce, který je součástí smlouvy o závazku veřejné služby, již má DPP uzavřeno s hlavním městem Prahou.

V roce 2015 se nám podařilo dosáhnout poměrně vysokého zisku (1 255 407 tis. Kč) za celou akciovou společnost a orgány společnosti navrhuji valné hromadě, aby tento

zisk byl zaúčtován na úhradu neuhrazené ztráty z minulých let. Tento výsledek hospodaření je jednak důsledkem nečerpání plánovaných nákladů o částku 314 181 tis. Kč a zároveň překročení plánovaných výnosů o 302 726 tis. Kč. Je potřeba zdůraznit, že uvedený výsledek hospodaření je uveden nejen za tu část, která je vykazována na základě smlouvy hlavnímu městu a kde má město objednané dopravní výkony v rámci závazku veřejné služby, ale vztahuje se ke všem činnostem akciové společnosti. I přes vykázaný kladný hospodářský výsledek je v roce 2015 základ daně záporný a vykazujeme tak daňovou ztrátu. To znamená, že nedojde k odvodu daně z příjmů právnických osob. Co přispělo k příznivému hospodářskému výsledku? Oproti plánu jsme měli nižší provozní náklady, např. ve spotřebě materiálu, ostatních službách, v položce opravy a udržování, v odpisech dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku či ve spotřebě energie. Co se týká provozních výnosů, oproti plánu byly vyšší ostatní provozní výnosy, tržby z prodeje služeb a tržby z prodeje materiálu, tržby z prodeje dlouhodobého majetku, smluvní pokuty a úroky z prodlení.



V předešlých letech, kdy jsme jako podnik vykázali ztrátu, se nám nakumulovala neuhrazená ztráta ve výši cca 1,5 mld. Kč. V případě, že valná hromada schválí návrh orgánů společnosti a loňský vysoký zisk bude zaúčtován na úhradu ztráty minulých let, výrazně tím vylepšíme finanční postavení Dopravního podniku. A to je myslím pozitivní zpráva nejen pro vás, ale i pro našeho akcionáře.

Magdalena Češková,
ekonomická ředitelka

OBSAH 05 • 2016

4–6 Aktuálně

7 Společenská kronika / Listárna

REPORTÁŽ

8–11 Petřínské proměny aneb Lanovkou shora dolů

Z PODNIKU

12–13 Svařování s důrazem na kvalitu

14–15 Trať v Sokolovské připravena na nové příležitosti

16–17 Padesátiny garáže Kačerov

20 Dva (ne)jamní příběhy

SERIÁL

18–19 MHD v hledáčku fotografů: Jaroslav Řezáč

ZAJÍMAVOSTI

21–23 V Bratislavě přepisují tramvajové dějiny. I s přispěním DPP

24–25 London Transport Museum – díl pátý

HISTORIE

26–28 Květnový historický kaleidoskop 2016

PEL-MEL

29 Knihovnička zahraničních publikací

KULTURA / SOUTĚŽ

30 Na Boba s Bobkem či legendy do Bohnic
Fotosoutěž pro vnímavé cestující o ceny

ZÁBAVA

31 Křížovka o věcné ceny

32 Tóny zněly pražskou podzemkou popáté

Foto na obálce: Petr Hejna

DP
kontakt

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Adresa redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz
• Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Aneta Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63
• MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 26. 4. 2016 • NEPRODEJNÉ • Použití textů nebo fotografií je možné pouze se souhlasem redakce a s uvedením zdroje.





Foto: Petr Hejna

ZLIČÍN MÍSTEM HISTORICKÉHO SETKÁNÍ VŠECH SOUPRAV METRA

Díváte-li se na tuto unikátní fotografii, možná si řeknete, že se šotouši prostě sešli a pořídili zajímavý záběr. Ale jak už to tak bývá, vše souvisí se vším, což nám potvrdil i Petr Havlíček z jednotky Správa vozidel Metro, jeden z organizátorů tohoto setkání všech typů souprav metra, které v Praze jezdily a jezdí. Proč focení v depu Zličín? Protože jsou zde „doma“ dvě historické soupravy jezdící v rámci Zážitekové turistiky, tedy EČS a 81-71. Proč modernizovaná souprava 81-71M zrovna čelních vozů 3370-3365? Vůz s číslem 3370 má svůj historický význam – coby původní, před rekonstrukcí, byl celkově 500. vozem dodaným ze Sovětského svazu do Prahy.

A proč zástupcem typu M1 při tomto focení byla souprava čelních vozů 4199 – 4300? Tady je vysvětlení ryze odborné. Červená trasa pražského metra má nejen název, ale i skutečný tvar podle písmene C, rohlíku, jak nám vysvětlil Lukáš Hampacher. Tím, že tedy převládají směrové oblouky v jednom směru, dochází k výraznějšímu opotřebení materiálu kol jedné strany soupravy – oproti sousedním (protější) kolům na stejné nápravě. Proto se přistoupilo k experimentu po 50 tisíci kilometrech soupravu v depu otočit, čímž se materiálové opotřebení kol jedné nápravy nejen vyrovná, ale dokonce je pozorováno menší celkové opotřebení kola (delší životnost kola, další redukce hlukové zátěže z provozu vlaků metra atd.). Otočit naráz celou soupravu lze pouze v depu Zličín, kde je k dispozici na zkušební trati tzv. triangl, na kterém se otočí celá souprava vlastní silou. Jednotka SVM zkouší tento projekt prodloužení životnosti kol již přes rok a během této doby se do otáčení postupně zapojilo sedm souprav. Pravidelná měření kol se přitom provádějí každých cca 10 000 ujetých kilometrů a před vyhodnocením efektu je v plánu se soupravami dosáhnout alespoň na 200 tisíc km. Na fotografii tedy figuruje souprava 4199 – 4300, která po dané porci kilometrů dozrála k v pořadí druhé zličínské otočce s celkovým kilometrickým průběhem 107 200 km od posledního soustružení. Zhruba měsíční příprava foto termínu přinesla tedy nejen ojedinělý záběr 4 souprav, ale i technická řešení odborného úseku. **(peš)**



Foto: Petr Eliáš

„ČTRNÁCTKA“ V NOVÉM

V pondělí 18. dubna 2016 v pravé poledne byl na tramvajové smyčce Vystaviště Holešovice slavnostně představen nový vzorový tramvajový vůz 14T. Ten se od původní verze odlišuje nejen novým vzhledem, ale především praktičtější uspořádáním a provedením sedaček. Ty jsou nyní vzhledově i ergonomicky přizpůsobené těm, které jsou mezi cestujícími velmi oblíbené a jezdí ve starých typech tramvají T3. Kompletní projekt „přeměny“ tramvaje 14T od přípravy až po realizaci zabral půl roku. Na technickou dokumentaci DPP využil externí firmu, stejně jako na dodávku jednotlivých dílů. Kompletaci a změny, které vyplynuly ze samotné montáže, realizovala Opravna tramvají v Hostivaři. Do budoucna by nově upravené vozy 14T měly být vybaveny efektivnějším automatickým mazáním kol a okolku kvůli snížení hluku z provozu, měly by být dovybaveny wifi s přístupem na internet pro cestující a v projektové technické přípravě je i klimatizace pro cestující. Cestující se pak s nimi mohou setkat v provozu na linkách č. 3 a 17. **(jaš)**

TEST NÁSTUPNÍHO HŘEBENU NA ANDĚLU

Dopravní podnik od dubna testuje ve stanici metra Anděl na obou kolejích v místě prvních a posledních dveří soupravy pryžový hřebenový profil, který zmenšuje mezeru mezi hranou nástupiště a vozem. Mezera dlouhodobě komplikovala cestování zejména vozíčkářům. Profil je široký 9 cm, vysoký 5 cm a své pojmenování si vysloužil díky hřebenovitému nařezání tak, aby se mohl ohnout v případě dotyku s vozem. V délce 4 metrů je upevněn na ocelové desce na hraně nástupiště. **(red)**



Foto: Petr Hejna

NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ S ROZŠÍŘENOU OTVÍRACÍ DOBOU

S počátkem května 2016 Dopravní podnik rozšířil otvírací dobu na klienty velmi vyhledávaném Infocentru na Hlavním nádraží. Otvírací doba od pondělí do pátku je tak nově upravena od 6 do 22 hodin, o víkendu zůstává otevřeno od 7 do 21 hodin. Druhá změna se týká Infocentra na ruzyňském letišti na Terminálu 1. K jeho přesunu došlo v souvislosti s úpravou příletové haly a centrum tak získalo své nové místo ve spojovací hale tohoto terminálu. Své služby nabízí v nové provozní době, a to od pondělí do pátku od 7 do 21 hodin a o víkendech od 8 do 19 hodin.



Foto: Jakub Rejent

(red)

CYKLOBUSY ZKUŠEBNĚ NA LINCE 147

V druhé polovině dubna obdržel DPP poslední zasluzněnou sérii autobusů SOR NB 12 Euro VI. Dva vozy této série byly dodány ve speciální úpravě pro přepravu jízdních kol. Na zadním čele vozu je instalován doplňkový nosič, který pojme až šest bicyklů. Zkušební provoz těchto „cyklobusů“ je plánován na lince 147 s předpokladem zahájení v průběhu května. V první fázi zkušebního provozu bude přeprava možná pouze ve směru z centra (do kopce). Naložení jízdních kol bude umožněno v zastávkách Dejvická (přestup z metra) a V Podbabě (přestup z přívozu) a vykládka v zastávkách Internacionální



Foto: Petr Luďvíček

a Výhledy. Nakládku a vykládku bude zajišťovat cestující, řidič poskytne případnou radu či pomoc a následně jízdní kolo uzamkne k nosiči. Podobně jako v metru, tramvajích nebo na přívozu bude jízdní kolo i zde přepravováno zdarma. Snímek byl pořízen 5. května 2016 při první prezentaci cyklobusu na Výstavišti v rámci veletrhu Sport Expo

(jb)

JÍZDNÉ V TRAMVAJÍCH POPRVÉ NA KREDITKU

Dopravní podnik odstartoval pilotní projekt placení jízdného bezkontaktní platební kartou v tramvajích. Od 11. dubna 2016 cestující na dvou pořadích linky 22 mohou zaplatit jízdenku bezkontaktní kartou. DPP osadil soupravy typu 15T ForCity vždy třemi jízdenkovými automaty s možností bezkontaktní platby, a to u vstupu prvními, třetími a pátými dveřmi, které jsou označeny samolepkami. Cestující mají na výběr jak základní jízdenku za 24 Kč, 32 Kč, celodenní za 110 Kč, tak i zlevněné pro děti a seniory za 12, 16 a 55 korun. Jízdenka se z automatu vytiskne již označená, tudíž není třeba ji označovat. Následně budou tyto automaty instalovány i na tramvaje typu 15T, obsluhující linku 18. Tento projekt je naplánován na jeden rok, poté jej DPP vyhodnotí a rozhodne o dalším případném rozšíření.

(red)



Foto: Petr Hejma

DUBNOVÉ ZAHRAŇIČNÍ NÁVŠTĚVY

V uplynulém měsíci se Praha stala cílem několika zahraničních odborných delegací z různých světadílů. Vyberme návštěvu z exotické Brazílie, kdy představitelé veřejného sektoru nejjihnějšího brazilského státu Rio Grande do Sul byli pozitivně překvapeni systémem pražské veřejné dopravy. Obdivovali frekvenci spojů, vysokou kvalitu, čistotu v dopravních prostředcích a množství přepravených cestujících. Koncem dubna jsme přivítali zástupce z ukrajinského Mariupolu. Ti se přijeli seznámit s technickým stavem dvou tramvajových vozů typu T3SU, které jsou předmětem humanitárního daru Prahy tomuto ukrajinskému městu.

(jd)



Foto: Jiří Došlý

DP KONTAKT V TOP 5

Již počtrnácté PR Klub rozdělil ceny Zlatý středník, které každoročně hodnotí nejlepší firemní periodická i neperiodická média. Mezi 127 přihlášených periodik rozdala odborná porota 12 prvních míst v rámci 14 kategorií. Přihlášená média hodnotilo šest odborných porot složených z předních PR odborníků či majitelů firem. Časopis DP kontakt byl za posledních sedm let přihlášen čtyřikrát a třikrát si z kategorie Nejlepší interní časopis odnesl pomyslnou pátou příčku s hodnocením Rated. Letos se pral v rekordně vysoké konkurenci 19 titulů. S výroční zprávou 2014 Dopravní podnik vystoupal dokonce o příčku výše – mezi 7 přihlášenými získal pozici hned za medailovými místy s hodnocením Top Rated. Mezi pochvalnými slovy porot mířily výtky nejčastěji k médiím, která se příliš soustředí na prezentaci svých managementů.

(pel)



DOPRAVNÍ PODNIK MÁ INVESTIČNÍHO ŘEDITELE

Ředitelem nově vzniklého investičního úseku Dopravního podniku se 25. dubna 2016 stal Ing. Petr Víttek. V DPP pracoval již v letech 2000 až 2008, a to na pozici asistenta generálního ředitele a poté vedoucího jeho kanceláře. Následně působil sedm let v obchodním úseku Divize 1 Metrostavu s roční pauzou, kdy byl v Inženýringu dopravních staveb ředitelem divize, dozorujícím výstavbu trasy metra V.A. Petr Víttek je absolventem Vysoké školy ekonomické v Praze.

(red)





Foto: Roman Bradáč

VÝHYBKA ŽELIVSKÉHO V NOVÉM KABÁTĚ

Síť pražského metra má za sebou sanaci další výhybky. Proces, který Dopravní podnik zahájil na Velikonoce v roce 2012 ve stanici I. P. Pavlova, má od té doby své každoroční několikanásobné pokračování. Nejčastěji kolem velikonočních, červencových a podzimních svátků, to podle toho, jak je kalendář toho daného roku „přívětivý“, probíhají výměny nejen výhybek, ale i další nutné práce na kolejovém svršku, často i čtyřicetiletém... Poslední výluka v provozu metra proběhla o víkend 16. a 17. dubna 2016, a to v úseku Depo Hostivař – Náměstí Míru: posloužila kompletní sanaci výhybky č. 1 ve stanici Želivského, výměně konzol přívodní kolejnice ve 2. koleji Želivského až Jiřího z Poděbrad a také výměně dřevěných pražců v hostivařském depu. (pel)

SOUPRAVA EČS PŘIPOMNĚLA 42 LET PROVOZU METRA

U příležitosti 42. výročí zahájení provozu pražského metra připravil DPP v sobotu 7. května 2016 jízdy historickou soupravou metra typu Ečs. Stejně jako v roce 1974 souprava zahájila jízdu ve stanici metra Kačerov, a to opět v 9.19 hodin, kde byl tehdy slavnostně zahájen provoz na prvním úseku pražské podzemky. Jízdní řád historické soupravy byl navržen tak, aby odpovídal pořadí otvírání jednotlivých úseků trasy C. I při této příležitosti se cestující mohli těšit na strojvedoucí v dobových uniformách, původní hlášení stanic a samozřejmě zajímavé informace o minulosti pražského metra. Propagační historické jízdy Ečs byly ukončeny v 15.55 hod. ve stanici Háje. (red)



Foto: Jiří Tonař

NOSTALGIE NA LINCE 91 JIŽ ČTVRT STOLETÍ

Linka č. 91 historických vozů tramvají poprvé vyjela 15. května 1991, a to na trasu Výstaviště – Náměstí Republiky – Václavské náměstí – Právnická fakulta – Výstaviště. Stalo se tak v souvislosti se zahájením Všeobecné československé výstavy, která připomínala obdobnou výstavu z roku 1891. Navíc si DPP připomínal 100 let pražských elektrických tramvají. Linka měla velký ohlas, během let se její trasa několikrát změnila a v roce 1992 jezdila krátce i linka 92 z Malostranského náměstí na Dlabačov. Obě linky

byly zpočátku vypravovány ze Strašnic, od září 1992 linka 91 i vozy pro komerční účely už jen ze střešovické vozovny. Od roku 2001 začala nostalgická linka vozit cestující v dnešní atraktivní trase ze Střešovic přes Malou Stranu a centrum na Výstaviště. Linka byla označena číslicí, která připomínala důležité letopočty obou výstav, tedy 1891 a 1991. (red)



Foto: Petr Ludvíček

TRVALÉ ZMĚNY V PROVOZU AUTOBUSŮ

Od 1. května 2016 došlo v provozu PID na území Prahy k několika trvalým změnám v provozu autobusů.

Oblast Velké Chuchle

Linka **172** je provozována v trase Smíchovské nádraží – Lihovar – Malá Chuchle – Velká Chuchle – Na Hvězdárně (úsek Velká Chuchle – Na Hvězdárně obsluhují pouze vybrané spoje).

Linka **244** je provozována v trase Smíchovské nádraží – Lihovar – Malá Chuchle – Závodíště Chuchle – Sídliště Radotín (nezajíždí do Velké Chuchle). V obou směrech se pro ni ruší zastávky Kazínská, Škola Velká Chuchle, Velká Chuchle a Starochuchelská (stávající dočasný stav se mění na trvalý).

Oblast Jihozápadního Města

Linka **137** je ve směru od Smíchova vedena ze zastávky Bucharova přes Luka a Amforovou do zastávky Velká Ohrada, kde je ukončena (v úseku Nové Butovice – Velká Ohrada je provozována pouze v pracovních dnech, mezi cca 6. a 20. hodinou). V úseku Bucharova – Bavorská je nahrazena linkou 149.

Linka **149** je ve směru od Dejvické z Nových Butovic prodloužena o úsek Nové Butovice – Bavorská (v úseku Bucharova – Bavorská nahrazuje linku 137).

Linka **174** je provozována v nové trase (původní trasa linky 179): Kukulova/Vypich – Bucharova – Luka – Amforová – Řeporyjské náměstí – Třebonice.

Linka **179** je zrušena (nahrazena linkou 174).

Linky **301** a **352** jsou zkráceny do zastávky Luka, odkud dále pokračují jako linka 174 směr Kukulova/Vypich.

ABSOLVENTSKÝ MOTIVAČNÍ PROGRAM

V termínu nejpozději do 24. června 2016 mohou útvary technického a dopravního úseku DPP podávat žádosti o absolventská místa pro středoškolačky a vysokoškolačky. Absolventský motivační program využívají zejména v provozních útvarech k zajištění generační obměny. Prostřednictvím zkušených zaměstnanců si mohou zapracovat mladé kvalifikované absolventy technických oborů uplatnitelných v DPP na pracovní místa uvolňovaná odchody do starobního důchodu. Absolventská místa pro středoškolačky jsou nejčastěji využívána pro profese automechanik, karosář-klempíř, elektromechanik, provozní elektrikář, provozní zámečnický apod. Pro vysokoškolačky na absolventských místech je vhodná TH funkce, např. technický pracovník. Přihlášky absolventů je možné podávat již nyní, nejpozději do 24. června 2016. Pokud máte ve svém okolí žáka nebo studenta, který letos bude končit studium technického oboru na střední nebo vysoké škole, doporučte mu Absolventský program DPP. Pro více informací o programu je možné napsat na e-mail: absolventskyprogram@dpp.cz (jn)

DOPRAVNÍ PODNIK (OPĚT) SBĚRAČEM ROKU

Díky spolupráci zaměstnanců DPP se podařilo navázat na úspěchy z předchozích let a opět zvítězit v kategorii Konečný uživatel soutěže Sběrač roku pořádané společností Ekolamp, která celorepublikově zajišťuje sběr a recyklaci použitých osvětlovacích zařízení a s níž DPP spolupracuje od roku 2008. Nejlepší sběrači jsou oceňováni od roku 2012 a po 2., 1. a 2. místě z let předešlých se DPP díky pečlivé separaci světelných zdrojů do příslušných sběrných nádob vrátil na stupeň nejvyšší. Součástí ocenění za rok 2015, jež bylo slavnostně předáno 28. dubna, je finanční odměna ve výši 20 000 Kč, diplom a pohár (na snímku). (v)



Foto: Veronika Veselá

Vzpomínka na Františka Kučera a Josefa Procházku

S hlubokým zármutkem oznamujeme všem kolegům, že nás v dubnu po těžké nemoci opustil ve věku 71 let náš bývalý dlouholetý spolupracovník **Ing. František Kučera**. Do Dopravního podniku nastoupil v roce 1972 jako specialista energetické služby a celý svůj aktivní život



se plně věnoval své profesi, ať už jako projektant či hlavní inženýr. Podstatnou část svého profesního působení u DP Metro a později v jednotce Dopravní cesta Metro strávil jako vedoucí služby Elektrotechnika. Ve své práci prosazoval nové technologie a měl velkou zásluhu na rychlé a moderní obnově metra po záplavách v roce 2002. Byl vedoucím s velkým pracovním nasa-


zením a přirozenou autoritou, který zároveň respektoval názor spolupracovníků a pomáhal jim při řešení jejich pracovních i osobních problémů. V soukromí se věnoval především rodině, aktivně sportoval, cestoval a účastnil se společenského života, prosazoval zdravý životní styl.

Ing. František Kučera zanechal v metru během svého 41letého působení nesmazatelnou stopu, a to od doby příprav k zahájení provozu trasy I.C až do průběhu realizace trasy V.A. Zůstane navždy v mysli několika generací pracovníků metra jako jeden z pilířů provozu metra v Praze.

V dubnu, 12. 4. 2016, nás opustil také dlouholetý pracovník jednotky Správa vozidel Metro **Ing. Josef Procházka**. Nastoupil do Dopravního podniku v roce 1971. Ačkoliv ho od mládí lákala železnice, převážnou část své profesní kariéry věnoval metru. Vystudoval Vysokou školu dopravní, působil v investičním úseku, útvaru technicko-provozního náměstka, nějaký čas byl také hlavním inženýrem jednotky. Jeho posledním působištěm byl odbor Pro-

vozně-technický v jednotce Správa vozidel Metro.

Ing. Josef Procházka se významným způsobem spolupodílel na plánování i realizaci dodávek všech původních ruských vozidel metra (typy Ečs i 81-71) do tehdejšího Československa. Podílel se nejen na všech prototypových zkouškách těchto vozidel, ale i na přípravě a realizaci legislativního procesu jejich typového schválení. Organizačně, někdy však i přímou účastí, zajišťoval všech 87 dodávek. Velmi důležitou a nezastupitelnou úlohu sehrál i při všech technických jednáních, které DPP vedl v letech 1971 až 1991 s výrobcem těchto vozidel, a byl tedy jednoznačně jejich technickým gestorem po celou dobu jejich provozu v Praze.

U DPP strávil Ing. Josef Procházka dlouhých 43 let a i on zůstane v myslích svých spolupracovníků jako jeden z těch, kteří položili základy pražského metra. 



Z DĚKOVNÉHO DOPISU JANY A JANA RUMANOVÝCH GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP JAROSLAVU ĎURIŠOVI ZE DNE 31. 3. 2016:

Vážený pane řediteli,

dovolte nám, abychom poděkovali touto formou pro nás „neznámému“ panu řidiči, který nás vzal dne 30. 3. t. r. na lince 312 v cca 21:35 ze zastávky Jenerálka.

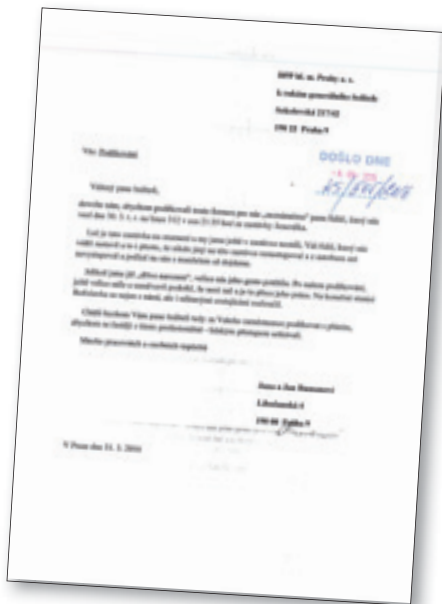
I když je tato zastávka na znamení a my jsme ještě v zastávce nestáli, Váš řidič, který nás viděl, zastavil, a to i přesto, že nikdo jiný na této zastávce nenastupoval a ani nikdo jiný nevystupoval a počkal na nás s manželem, až dojdeme.

Jelikož jsme již „dříve narození“, velice nás jeho gesto potěšilo. Po našem poděkování ještě velice mile a usměvavě podotkl, že není zač a je to přece jeho práce. Na konečné stanici Bořislavka se nejen s námi, ale i některými dalšími cestujícími rozloučil.

Chtěli bychom Vám, pane řediteli, tedy za Vašeho zaměstnance poděkovat s přáním, abychom se častěji s tímto profesionálně-lidským přístupem setkávali.

Mnoho pracovních a osobních úspěchů

Jana a Jan Rumanovi



Z DĚKOVNÉHO DOPISU ZÁSTUPCE STAROSTY MČ PRAHA 19 ING. VLADIMÍRA OLMRA, ADRESOVANÉHO NÁMĚSTKU PRIMÁTORKY HL. M. PRAHY PETRU DOLÍNKOVI ZE DNE 6. 4. 2016:

Vážený pane náměstku,

rádi bychom Vám poděkovali za zřízení midlinky 159 mezi Kbely a Čakovcem v prosinci 2015. Jsme rádi, že si linka 159 našla cestující nejen jako spoj dovážející děti do několika školských zařízení a linka je díky propojení s kbelským nádražím vytíženější než linka 202, která touto trasou jezdila do roku 2012. Sbíráme podněty občanů a po vyhodnocení zašleme organizaci ROPID náměty na případnou změnu polohy jednotlivých spojů.

Těší nás, že jsme v loňském roce díky spolupráci s organizací ROPID, Dopravním podnikem HMP a Vámi nastaveným mechanismům vyjednávání s městskými částmi dokončili systém v Kbelích ke spokojenosti našich občanů. Přivítáme, když bude letos připravovaných změn už co nejméně a budeme o těchto změnách včas informováni.

S pozdravem

Ing. Vladimír Olmr
zástupce starosty MČ Praha 19





PETŘÍNSKÉ PROMĚNY aneb Lanovkou shora dolů

Sedmiměsíční odstávka nejvytíženější pražské lanové dráhy byla námětem již dvou článků publikovaných v lednovém a dubnovém čísle DP kontaktu. Ty z hlediska chronologického mapovaly jednotlivé práce v obou stanicích a podrobně se věnovaly zejména nejzásadnější změně, a to rekonstrukci mostní konstrukce na Nebozízku. V této reportáži vám nabídneme trochu jiný pohled na práce, které na Petříně od září do dubna probíhaly. „Sto plus jednou“ pro netrénované oko neviditelnou změnou na Lanové dráze Petřín nás provedl její vedoucí Pavel Kejha.

Z komentáře Pavla Kejhy připravila: **Jana Šejnová** • Foto: **Petr Hejma**

HORNÍ STANICE PETŘÍN

Začneme-li technologií, tak se vyměřovalo vyložení hlavní a šikmé lanovnice, upravovala se odpružená spojka hlavní hřídele a dělala se generální oprava brzdového systému v suterénu – to znamená, že přiléhající „pakny“ se rozhýbaly, aby byla zaručena 100% přilnavost. V horní stanici proběhla také kompletní rekonstrukce sociálního zařízení pro veřejnost, nové toalety a sprchy se dočkali také naši zaměstnanci. Jinak se v zázemí opravovaly dveře, natírala se okna, byly položeny nové koberce, aby bylo prostředí útulnější.

Obložení tubusu jsme čistili a následně natírali protikorozním nátěrem, měnila se také barva zdí, kdy žlutou vystřídala světlejší slonová kost. Tu jsme použili proto, abychom vše sladili do jednotného odstínu a ná-

stupiště korespondovalo s vozem. Částečně se vymalovalo i ve strojovně a na nástupištích a opravovaly se pomocné stroje, např. pomocný vrátek na vytahování a přitahování lana. Ten prošel kompletní rekonstrukcí.

Před vstupem do placeného přepravního prostoru byly nainstalovány nové panely, kde si mohou návštěvníci prohlédnout fotografie z uplynulých sedmi měsíců rekonstrukce. S rekonstrukcí a její nejsložitější fází (nájezdem obřího jeřábu) se pak mohou seznámit i na videu na nově instalovaném LED televizoru, který je součástí výstavy.





Na závěr celé dlouhé odstávky byla realizována rekonstrukce části pohonu lanové dráhy. Ve spolupráci s dodavatelskou firmou byl vyměněn regulační systém řízení. Vzhledem k časové tísní to byl velmi složitý úkol, který se nakonec podařilo úspěšně zvládnout.

TRAI

Co se týče trati, demontovaly se kladkové baterie, které se v průběhu odstávky repasovaly. Byla na nich vyměněna ložiska, na soustruhu se pak dělaly úpravy vyjetých drážek. Celá konstrukce byla opatřena dvěma nátěry – antikoročním a hlavním. Dále se na trati opravovaly ve spolupráci s JDCT, odborem Správa a technické zajištění DCT, opěrné zdi a oba menší mostky. Kvůli tomu, že nám do zdi zatékalo, popraskaly a uvolnily se některé cihly, museli jsme je vysekat a nahradit novými. Současně se opravoval i systém odvodnění, abychom předcházeli právě těmto stavům.

Úpravou prošlo také osvětlení. V součinnosti s provozem Kabelové sítě jsme nechali vyměnit současná svítidla na trati za úsporná ledková světla. Sloupy jsme následně obrousili, natřeli podkladovým an-



Vedoucí provozovny Pavel Kejha v roli průvodce po znovuootevření lanové dráhy na Petříně.

tikorozním nátěrem a nakonec barevně sladili s ostatními plochami na lanovce. Na pohledových zdech jsme za sedm měsíců dvakrát museli nechat odstranit graffiti, naposledy těsně před prvním vyjetím 8. dubna.

V říjnu byly přikotveny nejvíce uvolněné pražce v dolní části tratě (kotev bylo celkem čtyřicet) – muselo se vrtat zhruba do hloubky metr dvacet a pak speciální hmotou lepit nové kotvy, které připevní pražec přímo k zemi. Ostatní kladkové baterie, jež jsou mimo mostní konstrukci, zůstaly připevněné na trati a prodělaly „pouze“ standardní údržbu, tedy promazání a kontrolu ložisek. Dvě z nich bylo nutné demontovat a vyměnit za jiné.



Největší změny jsou samozřejmě vidět na mostě: odlehčená konstrukce, jiné přichycení zábradlí a vstupní brána. Už jsme ji nedělali osvětlenou, a to z důvodu větší svítivosti světla na nástupišti. Opravovali jsme i oplacení tratě a v ochranném pásmu dráhy jsme ve spolupráci s údržbou parků provedli rozsáhlé prořezání křovin a stromů. Samotné prořezání dřevin v obvodu dráhy bylo jen standardní, byly odstraněny větve a křoviny, které zasahovaly přímo do dráhy, a ty, které by v budoucnu mohly na dráhu spadnout. Další z plánovaných prací bylo položení tažného lana, a to včetně zalití konců a položení obou brzdných lan s montáží do brzdného systému.


DOLNÍ STANICE ÚJEZD

V dolní stanici na Újezdě prošel drobnými změnami celý vstupní prostor pro cestující. Chtěli jsme, aby se vstupní hala lanovky trochu prosvětliila, proto jsme jednobarevnou hnědou stěnu vymalovali do podobného kontrastu jako stěny na horní zastávce na Petříně. Pro cestující, které při delším čekání bolí nohy, byly v placeném prostoru nainstalovány tři sedačky.

Částečně bylo upraveno vybavení prostoru stanice, stolky a topení. Trochu lepší vzhled teď mají i toalety pro veřejnost, u kterých byly vyměněny dveře a byly nově vymalovány. Předělávali jsme také zázemí pro zaměstnance, kde byl nově zřízen koutek pro odpočinek s malou kuchyňkou, aby měli zaměstnanci lanovky o něco příjemnější prostředí.

Co se týče nástupišť v dolní stanici, demontovali jsme kovové kryty skleněných stropních oken a vyčistili skla od spadlého listí. Osobně mě mrzí, že celkový pohled na dolní zastávku není takový, jaký bychom si přáli a jaký by si zastávka zasloužila.

VOZY

Na vozech byla provedena oprava laku karoserií, kompletně se opravovaly podlahy, nově byly instalovány bezpečnostní prahy, které se dávají do tramvají. Nová jsou ve vozech také nerezová madla. Rekonstrukcí prošly stropy vozů a vnitřní boční stěny, které byly také nově natřeny. Z hlediska elektroinstalace proběhla standardní údržba s tím, že některé díly v rozvaděčích se vyměnily. Rekonstrukce vozů byla realizována ve spolupráci s Opravnou tramvají v Hostivaři. 

**Rekonstrukce
Lanové dráhy Petřín**

Termín: od 7. září 2015
do 7. dubna 2016

Celková částka: celková cena
nepřesáhla 24 mil. Kč

Rekonstrukci zajistili:

Externí firmy: SMP CZ a.s. – stavby
mostů Praha • PEG spol. s.r.o. • SKI
– Vojtěch s.r.o. • Energie – stavební
a báňská s.r.o. • Geotechnika s.r.o.
• Pontex, s.r.o. • Kers s.r.o. • Vydra
s.r.o. • Arkadis CZ, a.s. • V-Trade, s.r.o.
• Technické laboratoře Opava a.s. •
Radom s.r.o. • Vydra, s.r.o.

DPP: 250100 – odbor Správa a tech-
nické zajištění • 253200 – provoz
Kabelová síť • 200450 – TSN – odd.
Oblastní správa Západ • 229010
– odd. Logistika a řízení výroby •
229100 – provoz Vozové skříně



125 let lanovky na Petřín v datech

24. prosince 1890 – Ministerstvo obchodu udělilo
Praze koncesi na provozování lanovky

25. července 1891 – zahájení pravidelného
provozu

1914 – zastavení provozu (krátkodobě obnoven
v letech 1919 a 1920)

2. března 1931 – městská rada rozhodla o pře-
vedení lanovky do majetku Elektrických podniků

5. června 1932 – provoz zahájila rekonstruovaná
lanová dráha

7. června 1965 – deště způsobily zastavení
provozu

leden 1983 – zahájena stavba zcela nové lanovky

15. června 1985 – zahájen pravidelný provoz

1. dubna až 4. srpna 1996 – přerušen provoz z dů-
vodu opravy mostu na Nebozízkú

5. června až 3. září 2006 – provoz přerušen z dů-
vodu sanace zárubních zdí a pravidelné revize

7. září 2015 až 7. dubna 2016 – rozsáhlá rekon-
strukce mostu na Nebozízkú, částečná rekon-
strukce horní i dolní stanice



TIP REDAKCE



www.dpp.cz/petrin-klip

Svařování s důrazem na kvalitu

Každý zásah do tramvajového provozu způsobuje komplikace. Narušení plynulosti dopravy vždy vyvolává negativní reakce cestujících, jejichž spokojenost musí být naší prioritou. Z toho logicky vyplývá, že tramvajové tratě musejí být budovány s důrazem na kvalitu a minimalizaci oprav, které vedle zbytečných nákladů přinášejí i omezení plynulosti dopravy. Proto jednotka Dopravní cesta Tramvaje začala používat moderní technologii – odporové svařování.

Text: **Vít Kárník** • Foto: **Vít Kárník a Miroslav Grossmann**

Při rekonstrukcích tramvajových tratí se v současné době zřizuje takzvaná bezстыková kolej, kde spoje jednotlivých kolejnic jsou svařované, nikoli montované. Bezстыková kolej poskytuje klidnou a komfortní jízdu. Pevnost svarů musí odolat všem způsobům namáhání, zejména napětí způsobenému teplotními změnami. Z tohoto pohledu jsou bezvadné svarové spoje kolejnic tím nejdůležitějším prvkem kvalitní tratě.

EXISTUJÍ TŘI ZPŮSOBY SVAŘOVÁNÍ KOLEJNIC

První a dosud nejvíce používaný způsob svařování tramvajových

kolejnic je elektrickým obloukem (elektrodou). Výhodou této metody jsou relativně nízké náklady, naopak nevýhodou je nejvyšší riziko vad způsobených jak vlivem lidského činitele, tak nevhodnými klimatickými podmínkami.

Druhá metoda, používaná hlavně na železnici, je aluminotermické svařování. Náklady jsou zde sice vyšší, ale při dodržení správného postupu přípravy probíhá samotný proces svaření již bez lidského zásahu, a to na základě termochemické reakce. Tím se riziko vad podstatně snižuje.

Třetím a nejkvalitnějším způsobem je strojní svařování elektrickým odporem s odtavením. Na rozdíl

od dvou předchozích metod se zde nepoužívá žádný přídavný materiál (elektrody, tavná směs) a zhotovený svar je homogenní. Samotný proces strojního svařování ovládá pouze elektronika. Tyto svary jsou však nejvíce nákladné.

ZAVEDENÍ NEJKVALITNĚJŠÍ METODY SVAŘOVÁNÍ

Vedení JDCT v loňském roce vyhodnotilo všechny aspekty a rizika možných budoucích škod, způsobených vadou svaru kolejnic v provozovaných tratích. Závěr byl jednoznačný – zavedení nejlepších dostupných metod svařování se i přes vyšší pořizovací náklady pozitivně odrazí

Pro svařování kolejnic S49 odporem nově slouží Dopravnímu podniku tato svařovací hlava K355. Výsledkem bude vyšší kvalita a životnost svarů.





Pomocí mechanizace se svařovaná kolejnice po krocích táhne po rolnách směrem do místa uložení na trať. Pás může být dlouhý i několik stovek metrů.

v menším počtu oprav i v nižším omezení provozu tramvají.

V rámci nezbytných příprav ještě v loňském roce absolvovali svářeči provozovny Vrchní stavba kvalifikační kurzy zakončené úřední zkouškou pro metodu aluminotermického svařování technologií Railtech SRG (Francie). Zároveň bylo zakoupeno vybavení potřebné pro tuto technologii pro jednu četu svářečů.

A především, mobilní odporová svařovna, pořízená v roce 1985 pro svařování blokových kolejnic B1 (v dobách budování tramvajových tratí z velkoplošných panelů), byla upravená pro hlavové kolejnice S49. Nemá kolejový adaptér, je ale schopná z jednoho místa, na válečkové dráze, svařit pás až ze třiceti kolejnic, který se následně pomocí bagru usadí na pražce v kolejšti. Tyto skoro 400m dlouhé pásy jsou potom k sobě napojeny metodou Railtech SRG.

Nutno dodat, že tento moderní a kvalitní způsob svařování se běžně používá na železnici a není zcela nový ani pro pražskou tramvajovou síť. V případě bezžlábkových kolejnic S49 ho však dosud používali pouze externí dodavatelé.

PREMIÉRA V SOKOLOVSKÉ ULICI

Nově zavedené metody svařování, tedy aluminotermické i odporové, však mají svá omezení. Rozměrné formy pro svary Railtech SRG nelze usadit například v kolejovém křížení.

Technologii svařování elektrickým obloukem tedy úplně neopustíme. Jsou místa, například výměny a opravy kolejových konstrukcí, kde se bez této technologie neobejdeme. Tam, kde ale podmínky umožní použití nových technologií, budou tyto metody použity přednostně.

A tak první zkouška těchto metod svařování mohla proběhnout při realizaci letošní akce RTT Sokolovská (můžete se o ní dočíst na následující dvoustraně). Zde jsou již úspěšně použity obě nové a kvalitnější technologie. Kolejový svršek, jehož součástí jsou bezžlábkové kolejnice S49, je zhotoven s využitím metody odporového svařování s odtavením mobilní svařovnou. Úsek tratě s pevným krytem je proveden metodou Railtech SRG. Efekt vyšší kvality nových metod se v budoucnu jistě dostaví.

Vpravo: Aluminotermické svařování. Základem této technologie je aluminotermická směs, která po zapálení v kotlíku reaguje a vytvoří taveninu. Poté dojde k samočinnému odpichu a tato směs se vypustí do předem připravené formy na kolejnicovém spoji. Po ztuhnutí se přebytečný materiál ořízne. Hotový svar se obrousí kopírovací bruskou do požadovaného profilu.



1



2



3



4

1. Při použití moderního odporového svařování se nejprve vzájemně usadí kolejnice do správné výšky a směru.

2. Následně se na budoucí spoj nasadí svařovací hlava, která je součástí silničního návěsu.

3. Probíhá vlastní svařování. V místě budoucího spoje vzniká na kolejnici teplota kolem 4000 °C.

4. Dokončený spoj.

Trat' v Sokolovské připravena na nové příležitosti

Ještě zdaleka není ani polovina roku a v Praze byla otevřena druhá zrekonstruovaná tramvajová trať. Po Vršovické ulici, která byla zprovozněna v dubnu, jezdí tramvaje po nových kolejkách i v Sokolovské ulici mezi Urxovou a Palmovkou. Nové řešení přinese snížení hlukové zátěže okolí.

Text: **Miroslav Grossmann** • Foto: **Karel Mašek, Petr Ludvíček a archiv JDCT**

V roce 2003 se znovu rozjely tramvaje Karlínem. Náročná rekonstrukce trati, která měla za úkol odstranit povodňové škody, skončila tehdy těsně před zastávkou Urxova, tedy v místě, kde se Sokolovská ulice pomalu rozšiřuje a přechází ze sevřených zástavby do volnějšího prostoru. A právě v těchto místech navázala nyní, o 13 let později, akce s názvem RTT Sokolovská (Březinova – Zenklova). Dotčený úsek měří 1,4 kilometru a obsahuje dvě tramvajové zastávky: Urxova, hned na začátku, a Invalidovna, přímo u stanice metra.

Krátce za zastávkou Urxova vstupuje trať do území, které doznává a ještě dozná řadu změn. V minulosti zde Sokolovská tvořila páteřní radiální silniční komunikaci s vysokými intenzitami provozu. V roce 2007 byla otevřena 1. část komunikace Pobřežní (dnes Rohanské nábřeží) a tranzitní doprava odtud začala mizet. Nejprve pouze z úseku Šaldova – Za Invalidovnou, v roce 2008 pak až ke křižovatce Švábky.

SOKOLOVSKÁ ZŮSTANE ZKLIDNĚNÁ

Místo poněkud osiřelo, ale podél zklidněné komunikace započala po pravé straně z centra výstavba, kterou začíná pomalu následovat vý-



Během jedenáctidenní uzavěry přejezdu Rustonka byla provedena rekonstrukce trati v tomto místě a ještě proběhly práce Pražské vodohospodářské společnosti na vodovodu.

stavba také po straně levé. A s ní již byl projekt rekonstrukce trati věcně koordinován. Vzhledem k tomu, že záměr Institutu plánování a rozvoje na přetvoření ulice překračoval projekt rekonstrukce trati, byla vypracována rovněž dokumentace na úpravy vozovek a chodníků, které se jako investor ujala Technická správa komunikací.

První část trati ve směru od centra je ještě v poměrně stísněném profilu. Téměř na začátku úseku se nacházejí zastávky Urxova. Je třeba uvést, že práce na zastávkách probíhají až dodatečně za provozu tramvají na nové trati, protože v důsledku požadavku

některých institucí došlo k prodloužení projednávání akce TSK, která právě myslí zahrnuje, a pozdějšímu vydání stavebního povolení.

V prostoru zastávek dochází ke zrušení nástupních ostrůvků a vznikají zde zastávkové mysy pro jeden vlak s jízdou aut po tramvajovém tělese. Zastávky se mírně přesouvají směrem na východ, čímž je zajištěno rovnoměrnější pokrytí území veřejnou dopravou. Mys ve směru do centra bude vybaven čekárnou.

Kolem Kaizlových sadů vede trať na fyzicky odděleném zatravněném tělese, které s přerušeními pokračuje až téměř ke Švábkám, což je zažitý název pro křižovatku s ulicí U Rustonky. V úseku došlo ke zlepšení geometrie trati, a to jak mírným narovnáním směrových oblouků, tak zřízením příčného převýšení kolejí.

NÁMĚSTÍČKO NA INVALIDOVNĚ

Zastávka Invalidovna je nově budována také ve formě mysů, pro dva vlaky. Každé nástupišť dostane čekárnu. Zde již není umožněn průjezd motorové dopravě a ulice zůstává v tomto místě zaslepena. Celý prostor je navržen ve formě náměstíčka a je řešen jako vstup do celé lokality, ať už z tramvaje, nebo z přilehlé stanice metra.

V dotčeném úseku se nacházejí dva zcela nové přejezdy přes tramvajovou trať, které umožní svobod-





nější pohyb autům a bývají zdrojem zdržení tramvajové dopravy i vyšší nehodovosti. Zajímavostí je, že v celém úseku, který je zklidněný, nejsou zřízeny přechody pro chodce, ale příčné pěší vazby jsou řešeny jako místa pro přecházení, tedy bez přednosti chodce.

V části trati mezi Rustonkou a horní Palmovkou se trať, kromě její konstrukce (W-tram), zásadně nezměnila. Ale právě použitá technologie bude mít příznivý vliv na snížení hluku z tramvajové dopravy, i když jistě ne tak velký jako v první části, kde bylo možné trať realizovat bez pevného krytu.

Byly zachovány preferenční prvky pro oddělení souběžné tramvajové a silniční dopravy, které už v minulosti významně přispěly ke zvýšení bezpečnosti a pravidelnosti provozu.


STIHLY SE I OPRAVY V OKOLÍ

V rámci akce dochází k mírným úpravám tramvajové detekce pro světelné signalizace, vyvolané jak posunem zastávky Urxova, tak snahou o vyšší kvalitu provozu. Zajímavostí trati je poměrně vysoká vzdálenost zastávek, která zůstává zachována i po rekonstrukci (600 a 850 metrů), jež nadále umožní tramvajím být atraktivní alternativou

V části trati blížší k centru je tramvajová trať zatrávněna, bez závlahy.

V úseku mezi Urxovou a Rustonkou je kolejový svršek místy prolitý pryskyřicí, která zajistí plynulý přechod z tužšího uložení kolejí na pružnější. Opatření se provádí u každého přejezdu, či v přechodu z uložení W-tram do klasické konstrukce trati.

i pro delší cestování a pro odlehčování přetíženému metru.

Akce byla rovněž využita k výměně části kolejové konstrukce horní Palmovka, která si vyžádala několikadenní výluky přímého směru mezi dolní Palmovkou a Krejčárkem v obou směrech. Ovšem zdejší robustní tramvajová síť si s tímto zásahem poradila hravě a díky umožnění objezdu po manipulační trati v Sokolovské ulici mezi horní Palmovkou a Balabenkou byl provoz prakticky nedotčen. Běžná údržba, s využitím nočních přerušení provozu, byla lokálně provedena v úseku mezi Florencí a Šaldovou. 

RTT Sokolovská (Březinova – Zenklova)

Úsek: zastávka Urxova (včetně) – horní Palmovka (mimo)

Délka trati: 1,42 kilometru

Původní konstrukce trati: velkoplošné panely

Nová konstrukce trati: převážně železobetonové pražce ve šterkovém loži se zatrávněním bez závlahy, nebo živickým krytem, s použitím bezžlábkové kolejnice 49E1, nebo betonová deska s upevněním W-tram a živичný kryt

Další objekty: odvodnění tramvajové trati, elektrická zařízení tramvajových zastávek (napájení označnicků a přístřešků), detekce tramvají pro radiče SSZ, trakční kabelové vedení (výměna 3 a přesun 1 zpětné dělicí skříň, výměna kabelů, zřízení příčných propojení kolejni), elektricky polarizovaná drenáž k ochraně plynovodu před bludnými proudy, definitivní dopravní značení

Projektant: Metroprojekt Praha

Zhotovitel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Termín realizace: 5. 3. – 10. 5. 2016



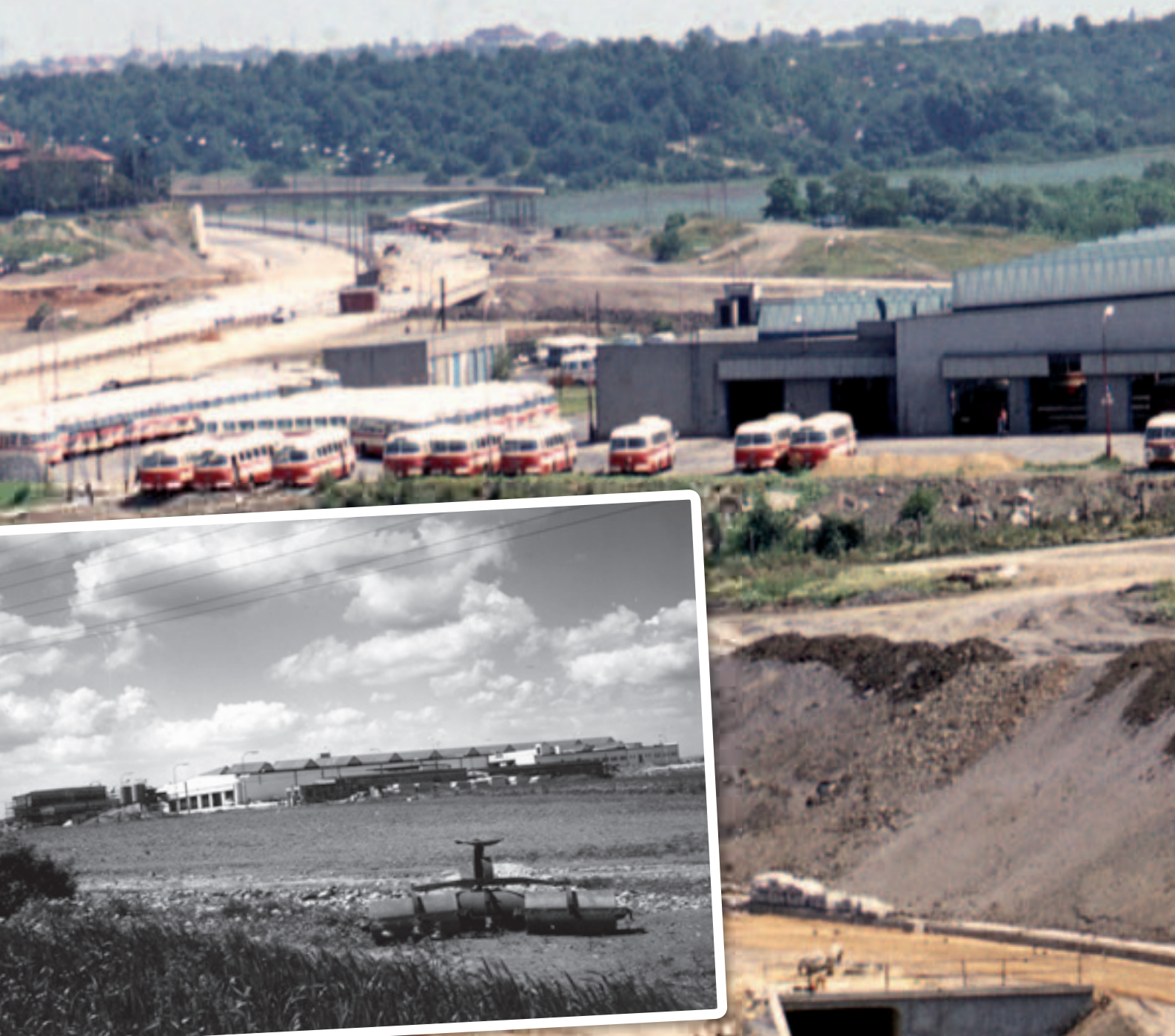
50 let garáží 1966 -



Vlevo: Nájezd autobusů k slavnostnímu zahájení provozu 28. května 1966.

Snímek ne dvoustraně: Celkový pohled na kačerovskou garáž z roku 1972 vznikl mimoděk – cílem fotografa byla budovaná trať metra.

Dole: Takto „přes pole“ zachytil fotograf garáž Kačerov v květnu 1966.



Že Kačerov - 2016

Vpravo: Ze slavnostního zahájení provozu kačerovské garáže před 50 lety v sobotu 28. května.

Dole: Interiér první garážovací haly s autobusy Škoda 706 RTO v den slavnostního zahájení.



MHD v hledáčku fotografů: Jaroslav Řezáč

Na rozdíl od svých kolegů, v seriálu již čtrnáctý v pořadí, je řekněme „lehkým atypem“.

K fotografování dopravy jej nepřivedl vlastní zájem, ani zvědavost či láska k prostředkům městské hromadné dopravy, ale „dostal je“ jako osvědčený dokumentarista přímo do pracovní náplně. S čím zajímavým se při svých fotocestách metrem setkal, jaké fotografie byly jeho doménou i jak vzpomíná na natáčení náborového videa s Františkem Ringo Čechem pro metro se nám svěřil Jaroslav Řezáč.

Ptala se: **Jana Šejnohová** • Foto: **Jaroslav Řezáč a Petr Hejna**

Existuje řada důvodů, na jejichž základě si vybíráme svou práci. Ten, který vás přivedl do Dopravního podniku, je ale poměrně originální, že stojí za to ho zmínit...

Así ano. To jsem jednou takhle vyšel na balkon našeho domu na Spořilově a uviděl přijíždět buldozery. Byl jsem zvědavý, co se bude stavět, a dozvěděl se, že metro. A tak jsem si řekl, tam bych mohl jít pracovat, abych to měl blízko domů, což se také stalo. V prosinci 1974, když už bylo metro více jak půl roku v provozu, jsem nastoupil do Školy metra, výchovně-vzdělávacího zařízení Dopravního podniku, spadajícího pod generální ředitelství.

Brzy jste ale přesídlil, a to do služby vozové, k níž se váže i začátek vaší fotografické činnosti. Jak k tomu došlo?

Ve službě vozové jsem začínal jako technický kontrolor. V té době už jsem měl doma fotokomoru, slušné vybavení a fotil jsem si pro sebe. Občas jsem pár fotek přinesl do práce jen tak na ukázkou. No a jednou si mě zavolał vedoucí vozové služby Stan-
da Růžička a říká: „Hele, ty umíš fotit, vid?“ A když jsem odpověděl, že ano, zeptal se: „A mohl bys nám něco vyfotit?“ Když jsem souhlasil, začal mě zdokumentovávat prasklých ložiskových kroužků, které se měly prostřednictvím fotografií

reklamovat v Moskvě. A tak to celé začalo...

Od té doby jste prakticky „na zavolání“ fotil všechny technické neduhy vozů metra, až se fotografování stalo přirozenou součástí vaší práce. Jak to bylo s vybavením?

I přes rozsáhlá úsporná opatření, co mi bylo slíbeno, to jsem také dostal. Problém byl především sehnat slušný foťák. Nakonec jsem přes specialistu v Řempu vybral typ, který byl v té době téměř nejlepší – japonský Shinon CE-4. K tomu se kromě základního objektivu pořídil ještě širokouhlý a dlouhý zoom, profi blesk Mecablitz CT-5, zvětšovač a další vybavení fotokomory. A místnost pro komoru se nakonec také našla, byla to dlouhá „nudle“ metr a půl na šířku a čtyři a půl metru na délku. Jako „bonus“ jsem pak ještě od traťové služby získal zrcadlovku Pentaccon Six, která dělala perfektní fotky na zvětšování. To se to pak fotilo!

Z vašeho vyprávění vyplývá, že jste fotil téměř denně...

Taky ano, skoro každý den se totiž něco stalo a Řezáč to šel vyfotit. Požadavky chodily i od jiných služeb, a protože bylo málo těch, kteří fotili, dokumentoval jsem opravdu kdeco – svařovací soupravu, detaily vadných částí, které bylo vhodné prezentovat, ale třeba i kubánskou de-



Pohled na „metro na stromě“ – vůz č. 2105 zaklíněný na zarážedle u pískové koleje č. 44 a ve spodní části zkušební trati depa Kačerov dne 20. 7. 1990.

legaci či brigádu socialistické práce. V archivu se zcela jistě najdou i mé fotky z různých oslav u příležitosti stěho, dvoustého nebo pětistého vozu, které jsme přivázeli z Ruska. Pouze oficiality s politickými špičkami se mi vyhnyly, protože v roce 1969 emigroval můj brácha, a tak jsem nebyl řádně prověřen. V kapse jsem ale měl povolení od ředitele metra, že mohu fotografovat ve všech prostorách metra vyjma objektů OSM.

Metro jste s fotoaparátem prochodil doslova křížem krážem. Jaké focení vás osobně nejvíc bavilo?

Byl jsem technický fotograf, takže jsem měl radost vždy, když se mi podařilo perfektně vyfotit nějakou drobnost, detail, třeba již zmíněné praskliny nebo vydroleniny. Lidi občas říkali, že na fotografiích je závada vidět líp než na součástce samotné. To mě bavilo.

Operativně jste byl jako fotograf přítomen u různých událostí, vzpomenete si třeba i na nějakou kuriózní?

Bylo to jednou v pátek kolem poledne, kdy mi volal ing. Němeček s tím, že ujela souprava a je „zapasovaná“ někde v Krči. Měl jsem to do Krče kousek, tak jsem honem letěl. A stálo to za to – špatně zabrzděná souprava na zkušební trati se rozjela a dojela až k nádraží do Krče, kde porazila betonové

Unikátní fotografie byla pořízena při 55. přepravě vozů 81-71 v říjnu 1986 v pohraniční slovenské stanici Čop, ještě před jejich převzetím do SŽD.





zarážedlo a na šikmo „vyšplhala“ na strom. Bylo to poprvé a věřím, že i naposledy, kdy jsem viděl vůz metra na stromě.

Ačkoliv sám jste oficiálně nikdy nefilmoval, podílel jste se i na náborových videích pro DP Metro...

Dopravní podnik hledal v té době dozorcí stanic a strojvedoucí, a proto zadal firmě natočení dvou náborových filmů. Hráli v nich František Ringo Čech, Petra Černocká a Zdeněk Merta. A tehdy si na mě ředitel vzpomněl a řekl: „Řezáč se v tom vyzná, bude dělat dozor.“ Tak se stalo, že jsem dělal nejen dozor, ale i průvodce. Jednotlivé scény se točily v nočních výlukách, Merta se učil zastavovat soupravu, Černocká to měla jednodušší, seděla v „budce“ na Florenci a Ringo Čech byl cestujícím, který se rozhodoval, jestli půjde pracovat k metru. Z dnešního pohledu jsou tyto filmy úsměvné, ale tehdy byly brány zcela vážně.

Zážitků kolem fotografování pamatujete spoustu. Máte nějakou veselou historku také ze svého několikaleťového působení v oddělení výpočetní techniky, které jste určitě čas vedl?

Počítačům jsem se věnoval pět let. Dneska u nich sedí každý, já byl ale u úplných začátků, kdy jsme měli na službě čtyři a já měl jeden z nich. Zajišťoval jsem, aby fungovaly a aby s nimi uměli lidi zacházet. Školil

jsem je v T-602, v níž se psaly úřední dopisy. Vůbec jeden z prvních počítačů byl v osobním oddělení, kde byly čtyři ženské, a když potřebovaly něco napsat, na počítači se střídaly. Nezapomenu, když pak přišly Windows, jak mi Dáša Švecová řekla, ať dám pokoj s těma „Vyndous“ a honem udělám „Zandous“.

U metra jste v rámci různých profesí strávil 39 let. Stane se ještě někdy, že si rád vyfotíte třeba příjezdící soupravu?

Dnes už ani ne. Raději fotím rodinu, svého pejska, motorku a chatičku, kterou stále předělávám. Bydlím teď totiž v paneláku a jako kutil musím pořád něco dělat.



Nahoře: J. Řezáč byl také komisařem při technicko-bezpečnostních zkouškách vozidel metra (zkoušky se jezdily za každého počasí). Na jeho snímku vidíte depo Hostivař ze zkušební trati při TBZ dne 26. 2. 2005.

Dole: Jedna z prvních fotek Jaroslava Řezáče - Kačerov, rok 1959. Nyní je vlevo stanice metra, dole stanice vlaku a vpravo zkušební trať.



„Za celou dobu prožitou ve službě vozové a jejich následných útvarch jsem se setkal se spoustou vedoucích, techniků, dělníků a strojvedoucích. Se všemi jsem vycházel velmi dobře, výborně se mi s nimi spolupracovalo a velmi často a rád na všechny vzpomínám.“

Jaroslav Řezáč (69) nastoupil do DPP v roce 1974. Byl samostatným referentem ve Škole metra, technickým kontrolorem ve službě vozové, ale třeba i vedoucím oddělení výpočetní techniky. V 80. letech byl oficiálním fotografem, který působil napříč jednotlivými službami metra. Jeho služební fotoaparát, stejně jako jeho archiv negativů, je uložen u ing. Kristena, vedoucího Provozně-technického odboru jednotky Správa vozidel Metro. S jeho fotografiemi se můžete setkat například v nové publikaci Roberta Mary a kolektivu, která vyšla 22. února letošního roku a nese název Elektrické vozy 81-71, aneb symbol budování pražského metra.

Dva (ne)jarní příběhy

Pravděpodobně se neznají, nikdy se nepotkali a přitom pracují pro jednu značku. Ona řídí tramvaj, on obouvá autobusy. Jenže právě poslední větu je třeba poopravit: ona bude i přese všechno řídit dál, on bude na typickou vůni pryžové směsi vzpomínat. V krátkém čase se nám sešli dva lidské příběhy zaměstnanců DPP.

Text a foto: Petr Ludvíček

Na ředitelství Dopravního podniku dorazil v závěru dubna náměstek pražského policejního ředitele Zdeněk Bezouška. Důvod byl vážný i slavnostní zároveň. Řidička Dopravního podniku zde totiž převzala plaketu ředitele pražské policie a dar generálního ředitele DPP za hrdinský čin. Vše se seběhlo po půlnoci 21. dubna 2016, kdy řidička linky 20 zavolala na linku tísňového volání informaci, že přistoupil „znatelně nervózní muž s pistolí za pasem“. Policisté se vydali po stopě zmíněné tramvajové linky po Evropské ulici, po celou dobu je řidička informovala o vývoji situace a dokonce jim blinkrem dávala znamení. Vše vyústilo v zákrok v zastávce Nad Džbánem a zadržení ozbrojeného 31letého muže. Ukázalo se, jednalo o hledaného po loupeži v Čelákovících, navíc pod vlivem drog.

Policie oceňuje všímavost, spolupráci a rozhodnost řidičky DPP, která si zachovala klidnou hlavu. Hrdinka s odstupem času připustila, že těch deset minut jízdy pro ni bylo jako věčnost: „Pistolí měl v ruce, už když nastupoval. Když si všiml, že jsou v tramvaji cestující, tak ji schoval




pod bundu. Když všichni vystoupili a zůstala jsem s ním sama a viděla, že pokukuje po mé kabině, klepaly se mi ruce a nervozita dorazila,“ dodává statečná žena, která již jednou napadení člověka pod vlivem drog zažila.

To kolega v království pneumatik měl, zdá se, pohodové povolání. Ale... Organizační změna přinesla Vladimíru Zemanovi (64) nečekanou čáru přes rozpočet ve finále jeho kariéry. „Nastoupil jsem jako ekonom na garáž Vršovice, což mě příliš nebavilo. Naskytla se mi po Listo-



padu možnost nastoupit na obchodní oddělení autobusů, což jsem využil. Po reorganizaci mi z obchodu zůstaly pneumatiky a u toho jsem zůstal. A rád,“ vzpomíná na začátky Zeman. Jako vedoucí jsem měl deset podřízených, ve finále ještě

po dvou lidech na každé garáži. Obouval nejen všechny autobusy v Praze, ale veškerá vozidla vnitropodnikové dopravy i vozidla, která přijela komerčně „zvenku“.

Od 1. května patří gumárna pod odd. Sklady a Vladimír Zeman byl nucen své koníčky plánované na důchod vyhlížet o něco dřív. Vzpomíná na kolektiv, ve kterém se snažil vždy pěstovat vzájemnou pomoc a rodinné prostředí. Jeho věrní projevíli soudržnost i při jeho odchodu do důchodu, kdy s humorem této partě vlastním nemohli předat nic jiného, než pneumatiku coby věnec i se stuhami, a druhou, marcipánovou. Poděkování za krásná kolegiální léta. A to je možná závěr těchto dvou příběhů, že není zaměstnanec jako zaměstnanec. Někteří prostě „jedou“ nad rámec povinností a považují to za samozřejmé. 





V Bratislavě přepisují tramvajové dějiny. I s přispěním DPP

Tramvajová infrastruktura ve slovenské metropoli dnes dosahuje délky 38,6 km a je v provozu úctyhodných 121 let. Bratislavské tramvaje v roce 2014 přepravily na všech osmi provozovaných linkách celkem 64 miliónů cestujících, tedy každého čtvrtého zákazníka Dopravného podniku Bratislava, a.s. Délka tramvajové sítě letos překročí 40 km, a to díky prodloužení do Petržalky.

Při výstavbě zde svoji stopu zanechalo i zařízení z DPP.

Text: Petr Mašek, Libor Slanina, Petr Čáslavský a Jiří Došlý • Foto: Jiří Kejdana a archiv DPB

Petržalka – největší slovenské sídliště, část Bratislavy mezi rakouskou hranicí a Dunajem. Dopravu více jak 110 tisíc obyvatel Petržalky se zbytkem metropole zajišťují výhradně autobusy. Málokdo však ví, že tramvajová trať na druhý břeh Dunaje do Petržalky byla již jednou zavedena, nicméně v roce 1961 byla zrušena.

Nahoře: Pohled do ulice Štúrova (směr Petržalka) na čtyřkolejnicové křížení u ulice Jesenského.

Dole: Detailní pohled na čtyřkolejnicové křížení u ulice Jesenského, včetně vyvložkovaných, zatím nepoužívaných srdcí.



První část projektu tramvajové trati na Petržalku v délce 2,4 km se začala stavět na konci roku 2013 a vede ze zastávky Šafárikovo námestie, po překonání řeky Dunaje bude pokračovat zastávkou Sad Janka Kráľa, Farského a Jungmannova, kde bude tato etapa zakončena. V druhé etapě se tramvajová trať dostane po dalších 3,8 km celým sídlištěm Petržalka na jih až do prostoru Janikova Dvora.

Tramvajová trať překonává Dunaj na nové nosné ocelové konstrukci české výroby celkové délky 465,4 metru, kterou drží celkem 7 podpěr. Šířka mostu mezi svodidly je 8 metrů. Tramvajový svršek na mostě je řešen jako pevná jízdní dráha s bezstykovou žlábkovou kolejí. Pod traťí vedou inženýrské sítě (vodovod, plynovod, vysokonapěťové kabely 22 kV a optické kabely). Zajímavostí je, že na osvětlení mostu bylo

použito 772 LED svítidel, z toho 50 na osvětlení vlastní tramvajové tratě.

S KRABEM K DUNAJI

Kolegové z odboru Správa a technické zajištění DCT mají po návštěvě nejnovějšího tramvajového projektu mnoho poznatků. DPP totiž do Bratislavy zapůjčil stavební společnosti Eurovia CS stroj na měření kolejnic známý pod názvem KRAB.

Krab je zařízení, které slouží k měření kompletní sady geometrických parametrů koleje. Jeho výrobcem je společnost Komerční železniční výzkum, spol. s r.o., která nabízí několik variant tohoto měřicího vozíku.

Oddělení Správa TT a speciálních staveb DCT pražského DP disponuje dvěma exempláři různých verzí měřicího vozíku. Vozík Krab 84.09 (výrobní číslo 058) váží cca 65 kg a jeho robustní konstrukce umožňuje tažení

>>>



za dvoucestným vozidlem při maximální provozní rychlosti do 15 km/h. Druhá verze, označována jako Krab – Light (výrobní číslo 273), oproti klasické verzi (84.09) váží pouze cca 36kg. Manipulace je s ním tedy mnohem jednodušší a jeho maximální rychlost je do 10 km/h. Každá verze je používána pro měření jiného typu kolejnice.

U žlábkových kolejnic používaných v síti DPP se rozchod měří v hloubce 9mm pod temenem kolejnice a u ko-

lejnice širokopatní 49E1 (staré označení S49) se rozchod měří v hloubce 14 mm pod temenem kolejnice. Každý Krab je z tohoto důvodu osazen jinými kolečky, která zajišťují měření v jiné hloubce.

V průběhu měření se zaznamenávají naměřené hodnoty do aplikace v chytrém telefonu, který s měřicím vozíkem komunikuje bezdrátově, přes Bluetooth. Pro vyhodnocení naměřených hodnot se v PC používá hodnotící software. Výstupem z mě-

Krab – Light (výrobní číslo 273) při měření geometrické polohy kolejnic na Starém mostě.

ření je kompletní sada hodnot, která zahrnuje rozchod, směr, převýšení a zborcení kolejje.

TAJEMSTVÍ ROZCHODŮ V PETRŽALCE

Mnoho lidí znalých provozu v Bratislavě se zeptá, proč DPP půjčoval Kraba na měření GPK (geometrická poloha kolejnic), když v Bratislavě mají rozchod kolejí 1000mm a v Praze je 1435mm. Odpověď je poměrně jednoduchá – v rámci projektu byla zřízena totiž tramvajová trať s duálním rozchodem 1000 i 1435mm se čtyřmi kolejnicemi v každém směru jízdy v symetrickém uspořádání. S tím by mohla přijít další otázka – v Liberci přeci jezdíme také na dvou rozchodech, ale jsou použity jen tři kolejnice. V Bratislavě ale v rámci tohoto projektu plánují využití kolejového kanálu na široký rozchod pro tzv. „vlakotramvaj“. Proto je pro každý rozchod použit jiný typ kolejnic. Pro rozchod 1000mm jsou použity kolejnice 60R2 a pro 1435mm typ 67R1.

V rámci této stavby bylo zabudováno i několik kolejových konstrukcí od naší dceřiné společnosti Pražské strojírny. Jedná se o:

trojúhelník Štúrova – Jesenského

2x1+1x4 (výměna R100, R150),
2x2+1x8 (dvourozchodná výměna R100, R150),
2x2+1x8 (dvourozchodná výměna R150, R150),

odbočení Štúrova – Vajanského nábrežie

1x2+1x8 (dvourozchodná výměna R50),

úvrat' na konečné

2x2 (2x dvourozchodná výměna R50),
2x2 (2x dvourozchodná výměna R50).

Za zmínku stojí i mostní dilatace na železném mostě: dilatační pohyb +/-240mm 4 páry, dilatace na železobetonových mostech: dilatační pohyb +/- 80mm 2 páry, +/-120mm 2 páry i dilatace pro kolejnice 60R2 u trojúhelníku Štúrova – Jesenského 5 párů. Součástí výměny byly i výhybkové systémy, jejichž dodávku zajišťovala jak Pražská strojírna, tak i společnost Elektroline.

Zajímavostí je, že do srdcovek, ve kterých se kříží žlábků pro rozchod 1000mm a 1435mm, jsou vloženy dočasné vložky do hlubokých žlábků srdcovek v rozchodu 1435mm. Tyto vložky jsou osazeny do doby zahájení provozu na tomto rozchodu, a to z důvodu minimalizace opotřebení žlábků, kol kolejových vozidel a následné údržby těchto srdcovek.

Tramvajová trať Bratislava-Petržalka

Počet zastávek	4
Délka tratě	2,43 km
Počet mostů	3
Celková délka mostů	1012 m
Nejmenší poloměr oblouku	22,7 m
Maximální sklon tratě	52,108 ‰
Počet měníren	1
Rozchod tratě	1000 a 1435 mm
Investor	Hlavné mesto Bratislava
Zhotovitel	Sdružení firem Eurovia SK, Eurovia CS, SMP CZ
Projektant	ALFA 04, Reming Consult, Pio Keramoprojekt
Náklady na výstavbu	€ 58,8 mil. bez DPH (cca 1,6 mld. Kč bez DPH)
Financování stavby	85 % EU, 10 % Slovenská republika, 5 % Bratislava



POHLED NA TROLEJE, UZEMNĚNÍ ČI KABELY

Z poznatků našich odborníků na dopravní cestu tramvají lze vybrat několik zajímavých informací, například o trolejovém vedení. Trolejové vedení je zde řešeno jako prosté kompenzované, k doplnění trolejového drátu je použita soustava tří kladek a závazí umístěného v ochranném koši na stožáru. V Praze se používá systém Radspanner v kombinaci s HEB stožáry a obdobný systém kladek jako v Bratislavě je použit na OKS Modřany. Úsekové děliče vložené do trolejového drátu, sloužící jako elektrický izolant mezi jednotlivými napájecími body a úseky, jsou podobné trolejbusovým s pevnou stře-

dovou částí a bez komor chránících spojovací boční izolátory proti opalování elektrickým obloukem, vznikajícím při průjezdu lišty PTG přes dělič.


Způsob provedení ochrany ukojněním je podobný jako v Praze, pouze s tím rozdílem, že i na nově budované trati byly použity růžkové bleskojistky místo svodičů přepětí. Způsob ochrany kovových konstrukcí proti výskytu nebezpečného dotykového napětí a atmosférického přepětí je řešen pomocí průrazek, které jsou umístěny jak na konstrukci mostu, tak na všech zastávkových označnicích. Za zmínku ještě stojí, že kabely procházející konstrukcí mostu nejsou uloženy v chráničkách, jak je obvyklé v Pra-



Vlevo: Snímek ze zkušebních jízd v zastávce Jungmannova.

Vpravo: Pohled na otevřený kolejový svršek před konečnou zastávkou Jungmannova.

ze. Kolejové kabelové spoje jsou vařené oproti Praze, kde již tento typ připojení není povolen.

Stavba byla fakticky dokončena na konci roku 2015, město Bratislava si stavbu od zhotovitele převzala 16. prosince. Kolaudační řízení více jak 100 objektů bylo zahájeno na konci ledna 2016. V rámci kolaudačního řízení se z důvodu technicko-bezpečnostních zkoušek na nové trati objevily poprvé tramvaje v polovině února letošního roku. Kdy bude zahájen provoz s cestujícími, není do dnes známo. Předpokládá se však nejpozději v průběhu léta tento rok. Přejeme Bratislavě, aby tento druhý pokus o tramvajovou trať do Petržalky byl již definitivní a napořád. 

Pohled na zastávku Sad Janka Kráľa.



London Transport Museum – díl pátý

V dnešním, závěrečném dílu pohledů do zákulisí muzea městské hromadné dopravy v Londýně se budeme věnovat mimořádně zdařilé internetové prezentaci, která by do budoucna mohla být inspirací pro důstojnou online prezentaci podnikového muzea a archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy, odpovídající požadavkům 21. století.

Text: **Robert Mara, David Kožnar a Jiří Kubát** • Foto a vyobrazení: **Robert Mara**

S třizvlivý a elegantní layout internetové prezentace LTM (www.ltmuseum.co.uk) vychází z propracovaného grafického manuálu společnosti Transport for London, který vyniká domyšleností do nejmenšího detailu, účelností a konzistentností grafického pojetí, jež patří ke světové špičce a mnoho tvůrců informační grafiky po celém světě se je snaží napodobovat. Vizualnímu stylu muzea vévodí slavný logotyp přeškrtnutého kola neboli roundel, který londýnskou dopravu provází již od roku 1908. Tehdy poprvé došlo ke snahám o sjednocení vizuálního stylu a informační grafiky tehdejších provozovatelů londýnských podzemních drah. Finální podobu však roundel dostal až ve dvacátých letech, kdy jej přepracoval a standardizoval typograf Edward Johnson. Ten je autorem druhé z ikon, provázejících korporátní identitu LTM, písma Johnson, které je používáno od roku 1916. Tradiční logotyp i písmo prošly v dalších letech mnoha úpravami a stylizacemi, stále však zůstávají symbolem MHD v Londýně i jejího muzea.

Bylo by patrně zbytečným plýtváním drahocenného prostoru popisovat, jak precizně má LTM vyřešenu základní prezentaci svých aktivit i souhrn veškerých podstatných informací o muzeu včetně odkazů na další zdroje (mj. udržované vlastní profily na sociálních sítích Facebook, Twitter, Pintrest, Instagram, videokanal na YouTube a fotogalerii na Flickru). Tento obsah nechť zhodnotí každý sám. Rádi bychom se však pozastavili u dvou sekcí webové stránky, a sice **prezentace on-line sbírek a on-line obchodu muzea.**

Pracovníkům LTM se za mnoho let budování on-line zdrojů podařilo vytvořit vskutku unikátní průřez sbírkami muzea, které jsou nejen vynikajícím studijním podkladem pro studenty a zájemce o daný obor, ale i prvním rozcestníkem pro badatele

The screenshot shows the London Transport Museum website. At the top, there's a pink header with the logo and navigation links: 'About us', 'Press and media', 'Contact us', and 'Search'. Below the header is a secondary navigation bar with links: 'Home', 'Visit', 'What's on', 'Learning', 'Collections', 'Shop', 'Support us', and 'Venue hire'. A 'Donate' button is also present.

The main content area features a large banner for 'UNDERGROUND PROPORTIONS OF STANDARD BULLSEYE DESIGN Depot Open Weekend' with a red roundel graphic. Below this are several smaller promotional tiles for tours and exhibitions, including 'Depot Johnston Journeys tours', 'Talks: Edward Johnston Series', 'Depot art and poster tours', and 'Museum Depot Open Weekend'. A 'KIDS GO FREE' section is also visible, advertising free entry for children and families.

The footer contains social media links, a newsletter sign-up, and support options.

Úvodní stránka internetové prezentace LTM.

a odbornou veřejnost. Sekce „Collections“ na webové stránce LTM obsahuje celkem pět záložek s nabitým obsahem. První záložka „Posters“ se věnuje jednomu z fenoménů britského designu v dopravě, kterým jsou plakáty spojené s londýnskou dopravou. Aktuálně tato internetová kolekce obsahuje přes 5000 plakátů a dalších 700 uměleckých děl spojených s tvorbou posterů. V databázi je možné vyhledávat dle jména umělce, tématu, data či převládajících barev a ke každému jednotlivému předmětu se zobrazí základní technické i popisné údaje, které jsou kurátorům známy.

V podobném duchu jako plakáty jsou zpracovány i historické fotografie (záložka „Photographs“), kterých je v současnosti digitalizováno a zveřejněno přes 22 000. Opět je možné vyhledávání dle různých kritérií a novinkou je možnost přidávání webových komentářů. Tato funkcionalita představuje mimořádně hodnotný nástroj pro kurátory sbírky. Internetová prezentace tímto nejen plní roli interaktivního inventáře sbírky, ale zároveň umožňuje získávat zpětnou vazbu a při dobré propagaci i zajímavé informace či osobní vzpomínky k obsahu jednotlivých snímků. Archivní materiály tímto přestávají být pouhými hromadami starého papíru, ale ožívají náhodně aktivovanými vzpomínkami a pomáhají připomenout již dávno zapomenuté zážitky či příběhy z vyprávění.

V další záložce „Online Museum“ je možné různými formami prozkoumat

muzeum – z pohledu uspořádání expozic, jednotlivých sbírkových předmětů, z pohledu osobností, ale opět i vzpomínek návštěvníků a jejich oblíbených předmětů. Také zde je získávána cenná vazba, tentokrát na vlastní expozici a sbírkovou činnost LTM. Záložka filmové sbírky „Films“ obsahuje zatím jen několik odkazů, nicméně představuje v nich velmi hodnotné filmové snímky z historie londýnské dopravy v poměrně solidní obrazové kvalitě. Poslední záložka „Vehicles“ obsahuje přehledný základní katalog vozidel ve sbírkách LTM. Mezi interaktivní sbírky je možné zařadit i krátká videa představující a komentující významné kategorie sbírkových předmětů uložených v depozitáři muzea (sekce „Depot discovery“).

On-line obchod LTM je součástí internetových stránek muzea a zároveň je stejně jako „kamenné“ muzejní obchody propojen spoluprací s mateřskou organizací TfL. Obě formy prodeje jsou významným zdrojem pro financování muzejních aktivit. Výhodou internetového prodeje je celosvětová působnost, ale i těsná provázanost se sbírkami prezentovanými na webové stránce (plakáty, fotografie, filmy). Každý z předmětů prezentovaný v digitalizované sbírce plakátů, fotografií či filmů je totiž možné si ihned v požadovaném formátu objednat a dle stanoveného ceníku nechat zaslat poštou. Kromě této služby poskytuje LTM Shop již tradiční sortiment upomínkových a domácích potřeb, modelů, dárků,



Photograph details

Back to thumbnails - page 7 | Previous | Record 123 of 167 | Next

Photograph details View document

Share a story with us - comment on this image



Three quarter front nearside view of a RM-type bus (RM62), registration number: VLT62. The route 286 bus can be seen at Poplar Depot prior to Stage 4 of the conversion scheme.

Photographed by Colin Tait, 28 Oct 1959

Image no: 9142

Inventory no: 1998/54625

Your memories: This photograph stars all sorts of memories of my father, John Robins, who is no longer with us. He was a trolleybus conductor [Read more](#)

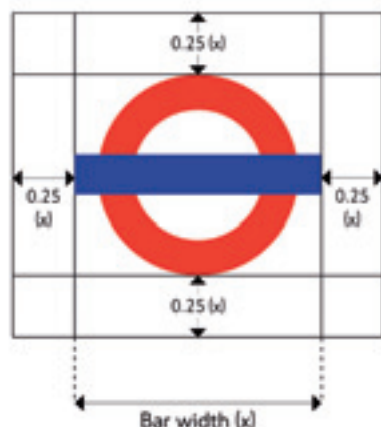
- Transport for London
- Collections of London Transport Museum
- Enlarge
- Comment on this image
- Buy photographic reproduction

Zcela nahoře: Vzhled webového komentáře k historické fotografii prezentované v on-line katalogu sbírky.

Nahoře: Karta digitalizované fotografie s popisem a základními identifikačními znaky.

módních doplňků či odborné literatury a CD/DVD médií s tematikou londýnské městské hromadné dopravy.

Na závěr malého seriálu zbývá podotknout, že na stránkách časopisu se nám podařilo jen nepatrně poodhalit rozsáhlé spektrum činností a cenného „know-how“ jednoho z nejprestižnějších dopravních muzeí na světě. Věříme, že některé z poznatků budou moci být využity i při rozvoji muzejních a osvětových aktivit našeho Dopravního podniku, které mají i v zahraničí velmi dobré jméno a bylo by škoda je dále nerozvíjet.



Vlevo: Úvodní stránka internetového obchodu LTM.

Vpravo: Slavný roundel, o němž je zmínka v úvodu článku, a jeho správné proporce dle grafického manuálu TfL.

Květnový historický kaleidoskop 2016

Letošní květen je na historická „kulatá“ výročí velmi bohatý. Tentokrát vám připomeneme, kde bývala první pražská kolejová splítka, navštívíme čtvrtou „služebně nejstarší“ tramvajovou měnírnu a připomeneme si i první pražskou lanovku.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **Archiv DPP a autor**

PRVNÍ KOLEJOVÁ SPLÍTKA V PRAZE

Splítkami se nazývají taková kolejová zařízení, kdy osy dvou souběžných kolejí mají od sebe tak malou vzdálenost, že se kolejnice vzájemně „propletou“ a neumožňují souběžný pro-

voz po obou kolejích. Dříve vznikaly splítky především na dvoukolejných tratích v částech ulice, kde nebylo možné z prostorových důvodů položit koleje v běžné osové vzdálenosti. V moderní době najdeme splítky ve významu předsunutého kolejo-

Jediný známý snímek nejstarší pražské kolejové splítky v Letenské ulici najdeme ve Výročních účtech Elektrických podniků za rok 1937.

vého rozvětvení, kdy jazyky výhybky jsou od srdcovky vzdáleny z různých důvodů (především dálkové stavění výhybek) často i desítky metrů. Takové provedení se používá jak u rozjezdových, tak u sjezdových výhybek.

První kolejová splítka v Praze vznikla v Letenské ulici a byla uvedena do provozu 4. května 1926, tedy před 90 lety. Stalo se tak v době, kdy byla zdvoukolejňována tramvajová trať v Letenské ulici, která tehdy sloužila jen k jízdě od Klárova na Malostranské náměstí (jsme v období levostranného provozu). V opačném směru tramvaje jezdily od roku 1901 Valdštejskou ulicí. Protože bylo rozhodnuto, že tramvaje v závislosti na zvyšující se pouliční frekvenci Valdštejskou ulici opustí, musela být položena v Letenské ulici druhá kolej. Ve dvou místech se ale nevešla.

Prvním místem, kde vznikl klasický jednokolejný úsek, byl známý průjezd z Letenské na Malostranské náměstí. Druhý úsek se nacházel přibližně před dnešním domem čp. 33, kde rovněž byla ulice v krátkém úseku velmi úzká. Na rozdíl od průjezdu na Malostranské náměstí tu byla pokusně zřízena kolejová splítka. Nebyly zde tedy v inkriminovaném úseku vloženy výhybky, ale jen srdcovky, díky kterým se obě koleje vzájemně propletly v délce 26 m do osové vzdálenosti 66 cm. Výhodou bylo, že odpadla údržba výhybek a především se snížila hlučnost, protože kdyby zde byl jednokolejný úsek, musely by tu být instalovány pérové výhybky trvale postavené do odbočky, které se při průjezdu vozidla hlasitě vracely do základní polohy.

Zařízení se osvědčilo, ale přesto byla další kolejová splítka v Praze zřízena až v roce 1938 v Celetné ulici (zde hned dvakrát), další pak v roce 1949 právě v již zmíněném průjezdu z Letenské na Malostranské náměstí, kde existuje dodnes. Další splítky vznikly jako provizoria na zlíchovském přemostění železniční tratě (1970–1987, ano, opravdu





šlo původně o provizorium), při stavbě metra v Trojské ulici (2001–2003) a při přestavbě viaduktů u Bulhara (2003–2004). První moderní předsunuté rozvětvení v podobě splítky vzniklo v roce 1993 v Klapkově ulici u zastávky Ke Stírce při rekonstrukci zdejší křižovatky.

MĚNÍRNA ZELENÁ LIŠKA SLOUŽÍ TRAMVAJÍM 85 LET

Nezvyklé pojmenování tramvajové měnárny Zelená Liška vzniklo podle vývěšního štítu dnes již neexistující nedaleké hospody, která měla u názvu namalovanou zelenou lišku. Označení Na Zelené Lišce se během let přeneslo na nedaleké sídliště, které bylo postaveno v závěru 30. let minulého století, a ještě před tím na budovu transformační a usměrňovací stanice Elektrických podniků.

Rychle rostoucí bytová zástavba na rozmezí Nuslí (Pankráce), Michle a Krče vyvolala potřebu vybudování většího zdroje elektřiny. Protože současně v této části Prahy probíhala výstavba nových tramvajových tratí kolem michelské plynárny, na Spořilov a také tratě od pankrácké vozovny na Kačerov, musela být dokonce v roce 1929 v michelské plynárně zří-

zena prozatímní tramvajová měnárna s jedním rtuťovým usměrňovačem. Mezitím se připravovala v sousedství známého věžového vodojemu Vršovické vodárny a továrny Jawa výstavba velké transformační stanice 22/3 kV s rozvodnou a tramvajovou měnárnou.

Stavba probíhala především v roce 1930 a v jeho závěru se mohlo začít s přípravou technologií. Nejdříve se začalo s montáží zařízení „*rtuťového usměrňovače č. 1. o výkonu 2.300 A soustavy BBC s příslušenstvím a samočinným řízením*“. Ten byl **veden do provozu 14. května 1931, čímž tato tramvajová měnárna zahájila provoz.** Druhý usměrňovač, tentokrát „*soustavy ČKD o výkonu 2.000 A*“, byl dokončen a spuštěn až v září 1931. Měnárna zabírala severovýchodní část budovy, v jiho-

Je duben 1937. Protože komunikační překážka v Letenské ulici byla výstavbou budovy Ministerstva financí odstraněna, bylo možné ulici rozšířit a místo splítky zřídit dvoukolejnou trať.

Dole vlevo: Tak vypadala měnárna Zelená Liška v roce 2007 (a stejně vypadá i nyní). Objektu z roku 1931 se už moc nepodobá.

Dole: Pohled na měnárenskou část transformační a usměrňovací stanice Zelená Liška v době, kdy zahájila provoz. Zřetelně je vidět kolej vedoucí do strojovny měnárny.

západní polovině byly rozvodny 22 a 3 kV. Stanice Zelená Liška se stala významným napájecím bodem pražské tramvajové sítě a v roce 1932 mohlo být provizorium v plynárně zrušeno. Teprve po letech, v souvislosti s intenzivním budováním trolejbusové sítě v první polovině 50. let, byla napájecí síť v roce 1955 posílena ještě měnárny Podolí a Michle.

Transformační stanice a měnárna Zelená Liška patřila mezi ty elektrárenské objekty, které byly kolejemi napojeny na tramvajovou síť. V dnešní Hanusově ulici (tehdy Kostelní, později Baarově) byla postavena kolej sahající téměř až k nynější ulici Kvestorské, z níž odbočovaly dvě další koleje. Jedna vedla podél jihozápadní strany budovy k transformátorovým kobkám a byla určena k přepravě transformátorů. Druhá kolej vedla do haly měnárny a přepravovaly se po ní především usměrňovače.

Během druhé světové války došlo v pankrácké oblasti k důležité změně, kdy stávající síť 3 kV byly přebudovány na napětí 6 kV, což mělo za následek i příslušné změny v rozvodně Zelená Liška. Tramvajové části objektu se to ale nijak nedotklo. Patrně při těchto úpravách vznikla i přístavba na severovýchodním rohu objektu. Je ale možné, že k tomu došlo později, v době, kdy zde na několik let vznikla dílna na opravu transformátorů. Těsně po válce obsahovala rozvodna 22 kV 28 kobek, rozvodna 6 kV 28 kobek a k dispozici byly 3 transformátory 22/6 kV (dva z nich byly venkovní). Měnárna měla stále dva usměrňovače a pro každý jeden transformátor. >>>





Původní strojní zařízení zde už dávno nenajdeme, měnírna už na počátku 70. let přešla do „křemikového věku“. Také rozvodny 22 a 6 kV distribuční energetické sítě už jsou minulostí, a tak budova zvenku už v mnohém změnila svoji původní podobu. Měnírna Zelená Liška má dnes výkon 3300 kVA a napájí tramvajovou trať od křižovatky ulic na Pankráci a Na Veselí až do vozovny Pankrác, dále obsluhuje spořilovskou tramvajovou větev od Vladimírový ulice až k michelské plynárně.

Měnírna přežila likvidaci tramvajových tratí v této oblasti v letech 1970 a 1974 a nyní je poměrně vzdálená od tramvajové sítě. Mnoho místních dnes ani nenapadne, že budova v Hanusově ulici má vůbec něco společného s pražskými tramvajemi.

LETENSKÁ LANOVKA VYJELA PŘED 125 LETY

Poslední květnový den před 125 lety vyjela první pražská lanovka. Nebyla to ovšem ta známá na Petřín, ale ta, která se nacházela na svahu letenské stráně. Protože o lanovce se již napsalo poměrně hodně (viz například Encyklopedie pražské MHD v loňském roce), odcitujeme si tady dva postřehy z denního tisku z 1. června 1891.

Národní politika si všimla do jisté míry trapné chybičky při zahájení provozu na tzv. vodní převahu: „Sezvaní hosté, počtem 30 osob, vstoupili do vozu, konduktor dal znamení a vůz se hnul. Jelikož však vůz dolejší byl plný a v hořejším neseděl nikdo, a mimo to puštěno bylo do hořejšího vozu málo vody, jel dolejší vůz velmi pomalu, až oba se zastavily asi na třetině dráhy. Netrvalo však ani dvě minuty, závada byla odstraněna a vozy bez překážky dojely. Druhá jízda byla zcela bezvadnou, jelikož i do druhého vozu vzati cestující. Jízda trvala 65 vteřin. Obyvatelstvo uvítalo první vůz voláním »Na zdar« a »Sláva«, načez

Původní rtuťové usměrňovače z roku 1931.

Dole: Zbytky horní stanice letenské lanovky existují dodnes. V loňském roce nějaký „archeolog“ dokonce odkryl i schody. Bohužel ale zmizela jedna ze dvou původně dochovaných podpěr střechy.

Zcela dole: Velmi známý, ale současně jediný technicky kvalitní snímek letenské lanovky z doby pohonu na vodní převahu. Fotografii z doby elektrického provozu dosud neznáme.

za hojného účastenství v jízdě pokračováno.“

V Národních listech jsme zaznamenali i jiné postesknutí. „Však domnívá-li se správa dráhy, že do vozu vejít se musí 32 osob, vděk obecnstva si tím nesjedná. Dvaatřicet slanečků se tam vejde, ne dvaatřicet lidí.“

Ačkoliv letenská lanovka jezdila 13 roků, tedy více jak polovinu své existence (1891–1916), na elektrický provoz, dosud neznáme z tohoto období žádnou fotografii. Rekonstrukci prováděl v letech 1902–1903 František Křížík, známý pečlivým dokumentováním svých staveb. Přesto zatím taková fotografie nebyla nalezena. Navíc, lanovka v té době už patřila pražským Elektrickým podnikům. Elektrifikovaná lanovka by se snadno poznala. Vozy měly na střeše dva sběrače a mezi kolejemi na trati byly příhradové stožáry pro trolejové vedení. Vozy byly vybaveny motorem, takže elektrifikovaná lanovka neměla žádnou strojovnu v horní stanici, jako tomu bylo na později na Petříně.



JEDNÍM SOUVĚTÍM

Před 45 lety, ve čtvrtek 6. května 1971, se uskutečnila na kačerovské zkušební trati první jízda prototypové soupravy R1 vyvinuté původně pro pražské metro. • V průběhu Československé výstavy, 15. května 1991, tedy před 25 lety, zahájila provoz tramvajová linka č. 91, na kterou se vypravují výlučně historické vozy. • Před 140 lety, 16. května 1876, byl zahájen provoz na druhé trati koňky v úseku Řetězový most (Most Legií) – Újezd – Anděl – Západní dráha, ale jak dokládá dobová novinová zpráva, zřejmě se od nádraží v prvních dnech jezdilo jen k domu U hradu na nároží dnešních ulic Štefánikovy a Holečkovy, protože na fortifikačních pozemcích Újezdské brány ještě trať nebyla hotova. • Před 85 lety, 23. května 1931, byla uvedena do provozu tramvajová trať z Harfy do Hloubětína. • Už deset let slouží veřejnosti stanice metra Depo Hostivař, do které byla linka A prodloužena 26. května 2006. • Již 50. výročí zahájení provozu oslavuje autobusová garáž Kačerov, ze které byly první vozy vypravěny 28. května 1966 (její výročí připomínáme na prostřední dvoustraně) • Před 45 lety dojezdil v Praze v pravidelném provozu poslední tramvajový vůz s tyčovým sběračem, ev. č. 2102. • Před 10 lety, 28. května 2006, zahájila provoz autobusová linka AE (tehdy v trase Nádraží Holešovice – Letiště Ruzyně).



Knihovnička zahraničních publikací

V naší rubrice dnes nenajdete dopravní zajímavosti nebo kuriozity ze světa dopravy. Rádi bychom vás seznámily s vybraným zlomkem knih, brožur a manuálů, které DPP získal v rámci členství v mezinárodních oborových organizacích nebo mimo jiné například jako poděkování zahraničních delegací za organizaci návštěvy v našem podniku.

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová**

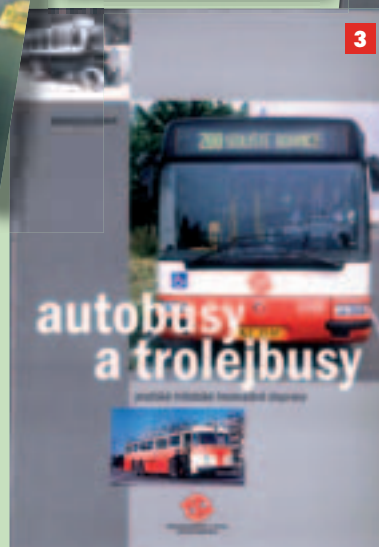
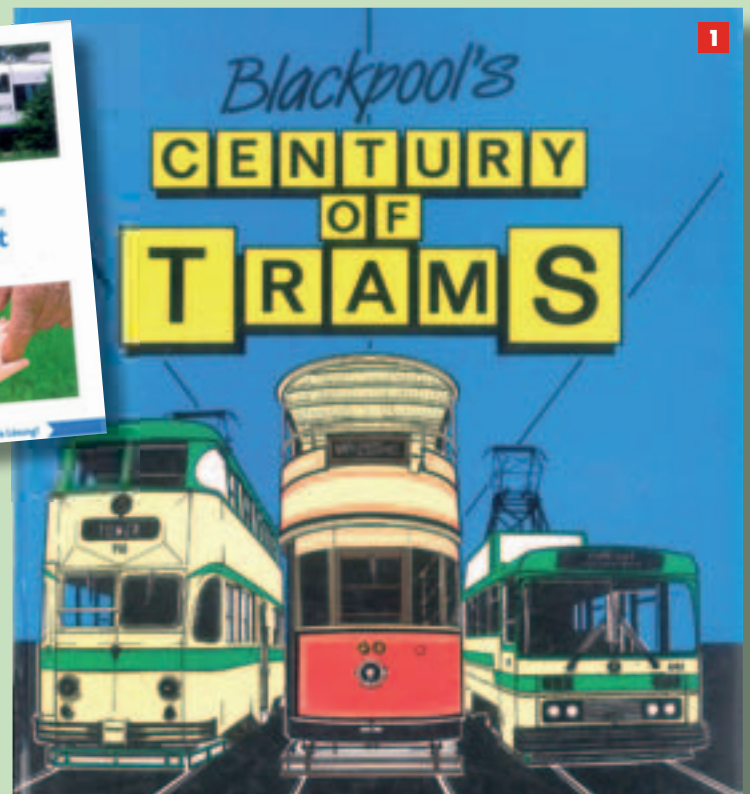
V knihovně Oborových vztahů můžete najít vše: od publikací dopravních podniků zahraničních metropolí, přes některé výstupy z pracovních skupin v rámci UITP (Mezinárodní svaz veřejné dopravy) až po fotografické publikace ze zajímavých destinací z celého světa v různých světových a leckdy i exotických jazycích. Nechybějí ani knihy vydané samotným Dopravním podnikem.

Cílem této nabídky není poskytovat ucelenou řadu materiálů DPP nebo UITP, ale nabídnout možnost vypůjčení různorodých knih, a to všem zaměstnancům, stejně tak jako je to u zahraničních časopisů, jejichž rešerše můžete najít každé dva měsíce na vnitropodnikovém intranetu.

Kompletní seznam publikací, které nabízíme k nahlédnutí nebo zapůjčení zaměstnancům DPP, naleznete na intranetu v záložce Časopisy a knihy.



1. Blackpool's Century of trams, 1985. **2.** 115 světových systémů metra, 2000. **3.** Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy, 2002. **4.** A Royally-Initiated Path Towards a Heavenly Bangkok, 2011. **5.** Busse & Bahnen für eine Nachhaltige Mobilität, 2010. **6.** Žilina – Dejiny mestskej hromadnej dopravy, 2009. **7.** Oslo – Sett fra oven, 2010. **8.** M2 le Défi, 2012. **9.** Kazakhstan from the sky, 2011.



Na Boba s Bobkem či legendy do Bohnic

Text: Milan Slezák

Galerie Tančící dům nabízí až do 5. června možnost navštívit retrospektivní výstavu významného českého kreslíře **Vladimíra Jiráňka**. Expozice představuje veřejnosti jedinečnou prezentaci přibližně tří set originálů z jeho celoživotního díla a je rozdělena do dvou tematických celků. První dominantní část je věnována tématu tvorby pro děti a mládež. Jsou zde vystaveny originály z populárních sérií Pat a Mat nebo Bob a Bobek – králíci z klobouku i mnohé další kreslené příběhy. Součástí je i jakási Síň slávy Boba a Bobka jako maskotů Mistrovství světa v ledním hokeji 2015. Druhá část představí přibližně stovku kreslených vtipů z celkového počtu zhruba tří tisíc, které Vladimír Jiránek během svého působení vytvořil pro časopis Dikobraz, Mladý svět, Lidové noviny či Reflex. Výstavu, která je ke zhlédnutí ve třech patrech Tančícího domu, připravila galerie společně s rodinou Jiráňkových a soukromými sběrateli.

Vpravo: Na akce v bohnickém areálu jsou návštěvníci zvyklí. Tou nejbližší je 3. ročník motoristické show **Legendy**.

Zcela vpravo: Kristova léta si po 33 letech spolupráce připomíná **Pavol Habera s kapelou Team** v rámci česko-slovenského turné.

Celoživotní výstava kreseb **Vladimíra Jiráňka** je s podtitulem **Včera a dnes** přístupná v galerii Tančící dům do 5. června.



Druhý červnový víkend, tedy 11. a 12. 6., mohou milovníci motorů, vůně benzínu, automobilů a motocyklů nasměrovat své kroky do Bohnic. V parku tamní psychiatrické nemocnice na ně totiž bude čekat program třetího ročníku motoristické show **Legendy**. Pořadatelé slibují pro letošek až tisícovku vystavených vozidel, exhibiční jízdy závodních vozů, veteránů i supersportů na zabezpečené trati o délce 1,5km, doprovodné umělecké výstavy i poměrně velkou dětskou zónu.

Přelom května a června přivádí také několik velkých hudebních vystoupení do O₂ Arény. V pondělí 30. května bude tamní scéna patřit populárnímu pop-opernímu kvartetu **Il Divo**, mířícímu k nám v rámci turné k jeho nejnovějšímu albu *Amor & Pasion*. Soubor Il Divo sestavil v roce 2003 anglický producent a hledač talentů Simon Cowell. Do dnešního dne prodali na 30 miliónů alb, v padesáti případech stanula jejich deska na postu nejprodávanější nahrávky a ve 33 zemích získali celkem 160 zlatých a platinových desek. Do O₂ Arény se pánové vracejí na své v pořadí již třetí vystoupení.

Ve středu 1. června je na pódiu haly vystřídá slovenská kapela **Team** se zpěvákem Paľo Haberou. Skupina slaví letos 33 let své existence a u příležitosti tohoto výročí připravila i speciální koncertní turné. Vlna



popularity kapely vystoupala asi nejvýše na přelomu 80. a 90. let, kdy soubor třikrát vyhrál tehdy velmi sledovanou posluchačskou anketu Zlatý slavík.

V sobotu 4. června se pak v O₂ Aréně představí britská skupina **Muse**. O Muse se hovoří jako o jedné z nejzajímavějších koncertních skupin posledních let. V rámci aktuálního *The Drones World Tour* se o tom budou moci přesvědčit i domácí hudební příznivci. Kapela od doby svého vzniku (1994) do současnosti získala mnoho různých ocenění a prodala již více než 17 miliónů alb.



FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY



Foto: Petr Hejna

Od jaké zastávky jede tato tramvaj?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte dvě vstupenky do Galerie Dox a knihu *Výlety s Dopravním podnikem*. Odpověď zašlete nejpozději do **úterý 31. května 2016** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Správná odpověď na otázku **Jakou ulicí projíždí historická tramvaj?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 4/2016 zněla: **Vítězná**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 4 vstupenkami do expozice *Mořský svět* a knihou *Místa paměti národa* odměněn: **Milan Janoščík**.







KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete citát českého krále a císaře římského Karla IV. (1316 – 1378):

I když člověk usíná v zoufalství, (Tajenka).

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete nejpozději do **úterý 31. května 2016** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: digitální fotorámeček Hyundai LF 720 MULTI a další dva vylosovaní flash disk 16 GB.

	SLOVENSKY „TÁTKA“	TĚLO	DOBA MEZI DNEM A NOCÍ		LESNÍ PTÁK	TÍMTO SMĚREM	DOMÁCKY IZABELA	MOJI	PRACNÉ UDĚLAT (EXPRES.)	PULÍROVAT		SLUŽEBNÍ POŘADÍ	DRÍVĚJŠÍ NÁZEV TOKIA	STARŠÍ SPZ JIHLAVY	3. DÍL TAJENKY	ZLATITANY
ASOCIACE TENIS. PROFESIONÁLŮ (ZKRATKA)				PODNĚT							REŽISÉR (SLANG.)					
1. DÍL TAJENKY				KOVOVÝ SUD							SBOHEM (FRANC.) KISCHOVY INICIÁLY					
POLÉVKA Z MLÉKA A BRAMBOR (OBLAST.)								ČESKÉ MĚSTO KÓDOVACÍ ZAŘÍZENÍ						ZNAČKA STRONCIA DOHROMADY		
SOUČÁSTI LODÍ K UPEVNĚNÍ LANA							ČESKÝ HEREC JIHOAMER. PTÁK						PŘÍVLAST. ZAJMENO BAHENNÍ PTÁK			
	PŘEHRABOVAT SE VE VĚCECH	DOMÁCKY DEANA 4. DÍL TAJENKY				TAKOVÉ MNOŽSTVÍ RUSKÝ PREZIDENT						VÝVOJOVÉ SMĚROVAT NEVINNÁ DÍVKA				
RYBNÍČNÍ VÝPUST					NUTKAT POŠKODIT						OHRADY FRANC. BÁSNÍK A DRAMATIK					
BANKOVNÍ PANÍKA				KYTICE (ZASTAR.) MRTVÝ JAZYK						CIZÍ MUŽ. JMÉNO RUS. ZEM. DRUŽSTVO					RADŠI	ZTROUCHNIVĚT
INICIÁLY SKLADATELE DVOŘÁKA			CIZÍ MUŽ. JMÉNO CHORVAT. PŘÍSTAV						VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ ZŮSTATEK NA ÚČTU							
MEZIPATRO							BOROVICE ZNAČKA MILIAMPÉRU							ZNAČKA ABTESLY ŠATY		
DEZINFEKČNÍ PŘÍPRAVEK						EVROPSKÝ STÁT NÁSEP							PŘEDLOŽKA JESTLIŽE			
ŠOFÉR						POTŘEBA PRADLENY ZNAČKA TELURU						SPOJOVACÍ SOUČÁST POLNÍ MÍRA				
NEPLATNOST (KNIŽNĚ)								2. DÍL TAJENKY								
TRÝZNITEL (ŘÍDČEJ)								SANOVAT								

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 4/2016 se skrývalo dokončení popisu expozice v Muzeu Františka Křížika: Jádrem tvoří funkční oblouková lampa z roku 1884 napojená na energetické soustrojí. Skládá se z **dynama, olejového regulátoru otáček a rozvodné desky**, na níž si návštěvník může lampu rozsvítit. Hlavní cenu – kuřič se sadou bitů, šroubováky a ráčnou – získává **Slavomír Zoula** a flash disk 16 GB získávají **Jaroslav Mendl a Jan Polák**.

HLAVNÍ CENA: DIGITÁLNÍ FOTORÁMEČEK HYUNDAI LF 720 MULTI

Hyundai LF 720 MULTI nabízí 7" velký displej s rozlišením 800 x 600 pixelů. Díky tomu zobrazuje vaše fotky v dostatečné kvalitě a pohled na ně vás znovu vezme do krásných okamžiků, na které si vždy chcete pamatovat. Soubory můžete přehrávat z USB flash disků nebo využijete čtečku paměťových karet. Fotorámeček si poradí s různými multimediálními formáty – přehrávání totiž nekončí jen u fotografií, ale rámeček potěší také podporou videa a díky integrovaným reproduktorům přehrává i hudbu, ať již samostatně či jako podkreslení pro fotky. Kromě přehrávání disponuje také funkcí kalendáře, hodin a budíku. Podporované formáty: MP3, AVI, DivX 4, DivX 5, DivX 6, XviD, JPEG • Napájení: síťový adaptér • Rozměry: 190 x 155 x 55 mm • Hmotnost: 400g



Tóny zněly pražskou podzemkou popáté

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna (6x), Kryštof Čerovský (1x) a Petr Ludvíček (1x)**

Oblíbený projekt Naladíte se v metru přinesl s jarem 2016 jednu výraznou proměnu – ve vestibulu stanice metra Hlavní nádraží se vystřídal výhradně profesionální hudebníci. Posluchači tu měli možnost hlasováním rozhodnout, který z vystupujících bude moci vystoupit na festivalu United Islands. Téměř stovka hlasů z cel-

kových pěti set udělila toto právo Romanu Tomešovi & band (23. 6. na klubové noci United Islands) a losování o vstupenky na festival METRONOME zase přineslo radost čtyřem hlasujícím.

I při letošní hudbě v metru měli zájemci možnost si podle programu sestavit trasu dle svého oblíbeného žánru, zpěváka, podle času i loka-

lity. Ve 4 desítkách kapel se představilo 250 účinkujících, kteří přinesli rozptýlení cestujícím v 6 stanicích metra od devíti do devíti. Už teď je v přípravě vánoční verze „Naladíte se“ a navíc jedna velká premiéra: ve středu 25. května 2016 má DPP ambice naučit cestující tančit cestou z práce v rámci nového projektu „Tanec v metru“.

