

3 | 2017
ročník 22

DP

kontakt

STO TISÍC NA BATERKÁCH. A DOBÍJÍME DÁL
PŘÍBĚH O LOŽISKU KOLA LANOVKY
MŮJ ŽIVOT S LEGENDOU

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



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Rodičům, kteří poslali
své děti do bezpečí

Památník rozloučení

APEL WINTONOVÝCH DĚTÍ

Řekli dětem „Uvidíme se brzy“, ale...

většina rodičů své děti už nikdy neviděla, protože zahynuli během holokaustu.

Byli to rodiče tzv. „Wintonových dětí“, které v roce 1939 posadili do vlaků, zajištěných Sirem Nicholasem Wintonem, poslali je samotné do bezpečí a tím jim zachránili život.

Teprve jako dospělá matka jsem pochopila to obrovské sebezapření, bolest, strach i naději rodičů, kteří byli schopni takto statečně jednat bez ohledu na to, co je samotné čeká.

My „děti“ jsme měly to štěstí, že jsme mohly Siru Nicholasi Wintonovi za jeho obdivuhodný čin poděkovat osobně. Rodičům jsme už poděkovat nemohly.

Proto se několik z nás ještě žijících „děti“ rozhodlo vybudovat rodičům památník, kterým bychom vyjádřily naši vděčnost a který by byl trvalou upomínkou na jejich obětavost a lásku.

Památník ve tvaru dveří dobového vlaku s oknem, na kterém budou ze skla ruce rodičů na jedné straně a ruce dětí na straně druhé, bude stát uvnitř haly Hlavního nádraží v Praze jako symbol loučení.

Vzhledem k tomu, že nám, ještě žijícím „dětem“ je mezi 85 a 94 lety a rychle nás ubývá, velmi bychom si přály, aby byl památník odhalen co nejdříve v letošním roce.

Je nás už také příliš málo na vybudování památníku z vlastních prostředků a proto vás, kteří máte pro tento náš záměr pochopení, prosíme o příspěví na památník, který bude láskyplnou připomínkou pro nás všechny. Jménem výboru Spolku „Památník rozloučení“ vám mnohokrát děkuji.

Zuzana Marešová
místopředsdkyně výboru



Děkujeme za vaši podporu.
„Wintonovy děti“



Více informací na
valeditionmemorial.org

Bankovní spojení
Česká spořitelna číslo účtu:
0-4241397369/0800

OBSAH 3 – 2017

AKTUÁLNĚ

4-5

8-9 BEZ VOZOVNY HLOUBĚTÍN FUNGOVAT NEMŮŽEME

PRÁVNÍ PORADNA

6 OCHRANA SOUKROMÍ A OSOBNOSTI V PROVOZU DPP

MÉDIA

7 V ÚNORU VLÁDLA MÉDIÍM LEDOVKA

ZAJÍMAVOST

10-11 PŘÍBĚH O LOŽISKU KOLA LANOVKY

ELEKTROMOBILITA

12-14 STO TISÍC ČISTĚ NA BATERKÁCH. A DOBÍJÍME DÁL

JEDEN DEN S...

15-17 MŮJ ŽIVOT S LEGENDOU

KALEIDOSKOP

18-19 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

DOKUMENT

20-21 MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – ONDŘEJ VOLF

TÉMA

22-23 EET A CPS V DPP ANEB NOVINKY V PODNIKOVÉ EKONOMICE

TECHNICKÉ DĚDICTVÍ

24-27 TĚ-ŠESTKA PŘEJELA DO HISTORIE

LETEM SVĚTEM

28-29 NENÍ PAPIR JAKO PAPIR

ABSOLVENT

30-32 DOPRAVNÍ PODNIK JE PRO MĚ NUMBER ONE

33 KULTURA / SOUTĚŽ

TIP NA VÝLET

34 PANE, POJĎTE SI HRÁT NA VLAK

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

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: Báze3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 28. 2. 2017

NEPRODEJNÉ

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



TRAŤ NA SPOŘILOV ZREKONSTRUOVÁNA, OPRAVENA

Tramvaje na Spořilov znovu jezdí. V termínu 30. ledna – 24. března 2017 byl zrekonstruován poslední úsek tramvajové trati v ulici U Plynárny. Původní velkoplošné panely byly nahrazeny konstrukcí na betonové desce s upevněním W-tram. Zastávky Plynárna Michle a Chodovská jsou v obou směrech řešeny jako bezbariérové, většinou formou mysů. Zastávka Plynárna Michle z centra je realizována jako vídeňská. Celá stavba RTT Nuselská – U Plynárny, která začíná v srdci Prahy 4 u křižovatky Nuselské s Vladimírovou, měřila 2,5 kilometru. Práce probíhaly od května 2016. Rovněž došlo k opravě navazující tramvajové trati v Chodovské ulici a zřízení rádiového ovládní výhybky v obratišti Spořilov. Blíže se budeme rekonstrukci trati věnovat v příštím vydání DP kontaktu. (mig)



Foto: Petr Ludvíček

JAK JSME HOSPODAŘILI V ROCE 2016

V roce 2016 Dopravní podnik hospodařil se ziskem před zdaněním ve výši 1 275 662 tis. Kč. Po započtení odložené daně DPP dosáhl zisku po zdanění ve výši 1 835 451 tis. Kč. Zisk byl realizován jako přímý důsledek účtování o kompenzaci, jejíž skutečná výše dosáhla v roce 2016 částky 12 666 128 tis. Kč, z toho

přiměřený zisk činil 991 tis. Kč. Celá hodnota přiděleného přiměřeného zisku tak byla vykázána jakožto zisk a finančně slouží ke krytí reinvestičních (obnovovacích) akcí. V rámci celkového vykázaného zisku má velký význam kladný provozní výsledek hospodaření o 261 milionů korun vyšší oproti plánu.

V přímých provozních nákladech se tak po odečtení odpisů a ostatních závěrkových účetních operací podařilo ušetřit více než 430 milionů korun. Spolu s poklesem nákladů, zejména v oblasti správního režie a obslužných činností, tak vzrostla efektivita hromadné dopravy v Praze. (zr)



Foto: Martin Vejmelka

VÝMĚNA ESKALÁTORU NA BUDĚJOVICKÉ

Ve výstupu ze severního vestibulu stanice metra Budějovická do ulice Olbrachtova jsou zřízeny pohyblivé schody č. 146. Vlivem dlouhodobého zatékání došlo k rozsáhlé korozi nosné konstrukce tohoto eskalátoru a i přes provedení dílčích oprav musel být eskalátor 24. února 2016 odstaven z provozu. Po jednání s výrobcem bylo rozhodnuto o výměně původní nosné konstrukce; po jejím vyzvednutí z prostoru výstupu však byly zjištěny rozsáhlejší stavební poruchy celého výstupu Olbrachtova, vyvolané zmíněným zatékáním – mj. koroze železobetonové výztuže pevného schodiště. Proto bylo nutno provést i sanační práce na přilehlých stavebních prvcích. Nová konstrukce eskalátoru je již v dílně v depu Kačerov, kde probíhá nastrojování jednotlivých komponent. Po částečném nastrojení nové konstrukce o jednotlivé komponenty eskalátoru v depu Kačerov byl celek převezen zpět do stanice Budějovická a usazen na své místo. Dostrojování eskalátoru bude pokračovat až do finální podoby. Práce spojené s konečnou montáží celého tělesa pohyblivých schodů a zejména demontáž pomocné konstrukce si vyžádaly nezbytné uzavření celého výstupu z důvodu bezpečnosti cestujících na 3 dny. Zprovoznění renovovaných pohyblivých schodů č. 146 předpokládáme 30. dubna 2017. (zr)

BŘEZNOVÉ ZAHRANIČNÍ NÁVŠTĚVY V DPP

První jarní měsíc zavítala do DPP opět na několik dní **britská** delegace z dopravní společnosti Arriva Wales. Stalo se již tradicí, že se dopravní experti během své návštěvy zaměřují na vývoj v oblasti modernizace a obnovy vozového parku tramvají, zázemí ve vozovnách a opravu tramvají v hostivařském areálu. Seznámit se se systémem veřejné do-

pravy v Praze projevila zájem vícečlenná skupina odborníků ze západu **Turecka** z města Manisa (nedaleko letoviště Izmir). Formou prezentace a diskuse zjistila, jak je pro Prahu důležitá kolejová doprava, a byla nadšena rozsahem nabídky služeb cestujícím i množstvím investic do obnovy vozového parku v uplynulém období. Asijskou návštěvou se

během března stala delegace z **jihokorejské** provincie Kyungnam. Zaměstnanci dopravního odboru zdejší provincie přijeli do Prahy sdílet informace a zkušenosti z provozování městské hromadné dopravy. Členy delegace zaujala pražská tramvajová doprava a lehkost koexistence aut a tramvají v uliční síti. (jm)

TRVALÉ ZMĚNY V TRAMVAJOVÉ DOPRAVĚ

Počínaje sobotou 25. března 2017 došlo v provozu PID k několika trvalým změnám a úpravám v tramvajové dopravě. Byla zavedena **nostalgická linka 23** v trase Zvonařka – I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – Národní třída – Národní divadlo – Újezd – Malostranská – Pražský hrad – Pohořelec – Královka. Rozsah provozu linky 23 je plánován denně cca od 8.30 hodin do 19.00 hodin v intervalu 30 minut (v období přibližně od konce dubna do poloviny října o víkendech a svátcích 15–20 minut).

Linka 13 jezdí nyní v pozměněné trase: Černokostecká – Vozovna Strašnice – Želivského – Flora – Jiřího z Poděbrad – Muzeum – I. P. Pavlova – Náměstí Míru – Jana Masaryka – Vršovické náměstí – Čechovo náměstí (nástupní zastávka v Minské ulici). Změna se týká i **linky 21**, která jezdí v trase: Sídlíště Modřany / Levského – Nádraží Modřany – Nádraží Braník – Palackého náměstí – Zborovská – Anděl (v Nádražní ulici) – Na Knížecí – Křížová – Laurová – Radlická. Mezi zastávkami Těšnov a Vltavská byla na Hlávkově mostě zřízena pro oba směry **zastávka Štvanice** (na fotografii). Došlo také k přečíslování historické linky 91. Od letošní sezóny je v provozu jako **linka 41**. (red)



Foto: Petr Ludvíček

MAŽE I MLUVÍ? MAZAČKA TO UMÍ

V situaci, kdy mazačka Dopravního podniku atakovala na televizi playtvak.cz sledovanost již 2,5 milionu diváků, se autor, majitel a propagátor tohoto ojedinělého tramvajového vozu, tedy DPP v jedné osobě, domluvil s nadšenci ze Slow TV na odvážné premiéře. Vyslal totiž tuto oranžovou tramvaj s mazacím agregátem a vodní nádrží do ulic Prahy na dvouhodinovou cestu, při které ovšem neplnila ani jednu ze svých technických funkcí. Historie a současnost. Mluvené slovo a živý obraz. Vedoucí archivu DPP Pavel Fojtík v přímém přenosu na Playtvaku komentoval ze sedadla mazačky trasu, kterou sám vybral. Diváci online přenosu a zájemci při sledování záznamu tak projeli vůbec první trať koňky anebo míjeli 121 let starou trať do Libně, aby zakončili putování ve středočeském Muzeu MHD. I pro takového matadora, jakým **Pavel Fojtík** je, šlo podle jeho slov o obohacující zážitek: „Přímých vstupů do rozhlasu či televize jsem zažil nepočítaně, ale takto dlouhé komentování naživo bylo opravdu premiérou. Komentář jsem měl připraven tak, aby pasoval do jednotlivých úseků. Ale mohlo se v provozu cokoli stát a musel bych improvizovat.“ Což se také nakonec stalo, i když to asi nikdo nepostřehl. Na Strossmayerově náměstí totiž mazačka nečekaně zatočila nahoru do ulice Milady Horákové. V tu chvíli archivář pohotově z paměti vylovil historii dopravy v této, dříve Belcrediho třídě. (pel)



Foto: Kryštof Čerňovský

TRAMVAJE T3SUCS MĚLY DERNIÉRU

Poslední soupravou vozů T3SUCS na pravidelných linkách v pražské tramvajové síti byla souprava ev. č. 7269+7174, která v pátek 24. března 2017 jela na lince 24, pořadí 7. Do vozovny Žižkov zatáhla ve 20.05 hod., čímž skončil pravidelný provoz tradičních modifikací T3 s odporovou regulací (se zrychlovačem). Budou dále k vidění na nostalgické lince 23. (rm)



Foto: Robert Mara

OCHRANA SOUKROMÍ A OSOBNOSTI V PROVOZU DPP

S rozvojem moderních technologií souvisí i jejich větší dostupnost. Mobilní telefon je dnes samozřejmostí, a zatímco ještě před pár lety nebyl fotoaparát jejich standardní součástí, dnes běžně vyráběné mobilní telefony pořízují i kvalitní video záznamy. Tento technický pokrok s sebou přináší doslova devalvací soukromí.

Pokud kdokoliv uveřejňuje momentky ze svého soukromí, je to jeho záležitost. Problém však nastává v okamžiku, kdy se nejedná o soukromí autora fotografie nebo video záznamu. Protože spousta mobilních telefonů je chytřejších než jejich majitelé, je tento problém poměrně častý.

Ze zaměstnanců DPP se s ním potýkají zejména řidiči a revizoři. Fotografování a následné uveřejňování jejich podobizen je často spojováno s komentáři k jejich osobám. Toto jednání se dostává do **rozporu s ochranou osobnosti, která je v občanském zákoníku upravena v § 84 – 90**. Obecně lze říci, že **zachytit podobu člověka tak, aby bylo možné podle jeho zobrazení určit jeho totožnost, je možné jen s jeho svolením**.

Je samozřejmě možné, že podobu zaměstnance zachytí jiná osoba, než ji pak publikuje nebo např. šíří prostřednictvím e-mailové komunikace. Proto zákon výslovně uvádí, že **i rozšiřování podoby člověka je možné jen s jeho svolením**. Tento souhlas je možné udělit i tzv. konkludentně, tj. nikoliv výslovně, ale takovým způsobem, který nezbuzuje

je pochybnosti o tom, co jednatel chtěl tímto projevem vyjádřit. Každý souhlas lze samozřejmě odvolat, takže při neoprávněném zachycování nebo šíření mají zaměstnanci DPP možnost účinné právní ochrany.

Souhlasu ovšem není třeba, pokud osoba záznam pořídí nebo použije k výkonu nebo ochraně jiných práv nebo právem chráněných zájmů jiných osob, případně na základě zákona k úřednímu účelu nebo pokud někdo veřejně vystoupí v záležitosti veřejného zájmu. Stejná výjimka platí i pro pořízení nebo použití k uměleckému účelu a pro tiskové, rozhlasové, televizní nebo obdobné zpravodajství.

Záznamy jsou ovšem pořizovány nejen cestujícími, ale i zaměstnanci DPP. Problematické případy se vyskytly v souvislosti s používáním kamery snímající trasu jízdy a následném uveřejňování těchto záznamů na internetu. **Při používání soukromé kamery v dopravním prostředku se záběrem mimo vozidlo je nutné dodržovat podmínky zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů**. Ten se nevztahuje na zpracování osobních údajů, které provádí fyzická osoba výlučně pro osobní potřebu. Za osobní potřebu však nelze považovat pořizování video záznamů a jejich následné uveřejňování způsobem umožňujícím místně a časově neomezený dálkový přístup.

Pokud by zaměstnanec tyto záznamy pořizoval za účelem jejich použití výhradně pro

Spousta mobilních telefonů je chytřejších než jejich majitelé. Pokud zveřejní jiné než soukromé fotografie a videozáznamy, dostávají se do rozporu s ochranou osobnosti.

účely ochrany své osoby nebo společtující osoby, a dále za účelem ochrany svých práv například v souvislosti s objasněním dopravní nehody nebo jiné pojistné události, jejímž byl účastníkem, podléhají tyto záznamy pravidlům zákona o ochraně osobních údajů. **Lze tedy tento záznam použít, ovšem pouze v souvislosti s řešením případného incidentu, jehož byl provozovatel kamery přímým nebo nepřímým účastníkem**, a to pouze předáním záznamu subjektu, který je oprávněn tuto záležitost řešit. Takové záznamy je možné uchovávat pouze po dobu 2 dnů, pokud nebudou použity pro řešení případného incidentu.

Pokud jsou záznamy k řešení incidentu skutečně využity, je povinností osoby, která je předala příslušnému subjektu, toto předání oznámit osobám na záznamech zachycených. Záznamy je přitom nutné zabezpečit před přístupem neoprávněné osoby, tj. neukazovat je kamarádům v hospodě a už vůbec je neuvěřovat na internetu.

Milan Zeman,
odbor Právní

V ÚNORU VLÁDLA MÉDIÍM LEDOVKA

OPROTI LEDNU ZAZNAMENALA ÚNOROVÁ PUBLICITA DOPRAVNÍHO PODNIKU HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY POKLES A Z CELKOVÉHO HLEDISKA SE TAK JEDNÁ O PRŮMĚR. BYŤ SE ZVÝŠIL PODÍL POZITIVNĚ LADĚNÝCH ZPRÁV A VÝRAZNĚ SE SNÍŽIL POČET VÝSTUPŮ S DVOJZNAČNÝM VYZNĚNÍM, DOŠLO ALE I K NÁRŮSTU TĚCH NEGATIVNĚ ZABARVENÝCH. O PRVENSTVÍ SE DĚLILA TÉMATA KRÁTKODOBÝCH OMEZENÍ V DOPRAVĚ A TRASA METRA D.

Ve čtvrtek 2. února 2017 v dopoledních hodinách **pokryla Prahu ledovka** a komplikovala pražskou dopravu i chůzi pěším. Vysloužila si tak největší pozornost médií, následována články o vývoji příprav výstavby **trasy metra D**. Mediální debata okolo nového metra, jež byla ve výstupech pozitivně zabarvena, se vážala především k projektu společnosti vlastněné dílem DPP a dílem developery. Ta by zajišťovala **výkup pozemků** pro tuto novou trasu. Závěrem měsíce některá média informovala o tom, že řada developerů by takovou spolupráci kvitovala.

Vysoký počet výstupů byl dále věnován **novému systému vymáhání pokut** či dalším **propadu Vysočanské estakády**.

Současné hospodaření DPP tentokrát přineslo řadu pozitivních výstupů a významným tématem bylo schválení znění dohody s mobilními operátory na **zavedení signálu v tunelech metra**. Projekt **pojmenování tramvají** po osobnostech, které se zasloužily či ovlivnily pražskou MHD, vévodil článkům o projektech a PR aktivitách největšího městského dopravce. Dobré jméno společnosti podporovaly i články o využití a rozvoji elektrobuse, konkrétně **stý tisíci kilometr elektrobuse** SOR/ Cegelec EBN 11 a připravovaný projekt plnohodnotné elektrifikace linky č. 207.

Nepopíratelné místo měly v pozitivně zabarvených mediálních výstupech opět plány výstavby nových tratí, ovšem kritických souvislostí se dočkal nesouhlas Prahy 8 s návrhem IPR zavést tramvajovou trať k sídlišti Bohnice.

Kauzy předchozího vedení DPP byly tématem většiny zpráv s negativním vyzněním, které byly zaměřeny zejména na události okolo



výroby jízdenek. Začátkem měsíce média informovala o tom, že chce v tomto případě policie obžalovat 18 lidí. Ačkoli z těchto výstupů vyplývalo, že je pražský dopravce poškozeným subjektem, zároveň média uváděla, že DPP uzavřel nevýhodný kontrakt. Na bulvárním serveru, který není třeba jmenovat, se dokonce objevilo vyhocení situace informací, že „policie chce obžalovat pražský dopravní podnik. Kvůli jízdenkám od Rittiga.“

Úvahy o rozšíření platnosti ročního kuponu a nápady na novou formu jízdného – **zapla-**

títe, jen co ujedete – byly důvodem pozitivního sentimentu některých článků, přičemž byl připomenut úspěch snížení ceny ročního jízdného v pražské MHD.

Pražská integrovaná doprava byla jednak předmětem článků vyzdvihujících **nárůst cestujících v tramvajích** a na druhé straně to byly, již tradičně, tendence o rozšiřování PID ve Středočeském kraji. Jejich součástí byl důraz na výhody, které toto rozšíření cestujícím přinese. ■

Únorová medializace DPP

- 674 výstupů (články, zprávy, reportáže) – měsíční dlouhodobý průměr činí 676 zpráv
- denní průměr v únoru 24,1 (dlouhodobě 22,2)

Počet zpráv o DPP podle skupin médií

- Internetové servery (376)
- Tištěné tituly (199)
- Rozhlas ve zpravodajských a analyticko-publicistických relacích (56)
- Televize (43)

Ptal se: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

BEZ VOZOVNY HLOUBĚTÍN FUNGOVAT NEMŮŽEME

TITULEK ROZHOVORU JE TROCHU ZAVÁDĚJÍCÍ. NE ŽE BY NEPLATIL, ALE S TECHNICKÝM ŘEDITELM A ČLENEM PŘEDSTAVENSTVA DPP JANEM ŠUROVSKÝM JSME SE ROZPOVÍDALI HLAVNĚ NA AKTUÁLNÍ TÉMA ELEKTRIFIKACE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V PRAZE. K DALŠÍM OTÁZKÁM A ODPOVĚDÍM SE SNAD DOSTANEME JINDY, PŘESTO SE V ZÁVĚRU ROZHOVORU O OSUDU HLOUBĚTÍNSKÉ VOZOVNY DOZVÍTE TO NEJČERSTVĚJŠÍ.



Při plánování dalších aktivit DPP v případě elektrobusů se dostaneme asi do září 2018, tedy k elektrifikaci linky 207... Doufám, že toto zveřejněné datum můžeme i předběhnout, protože představenstvo DPP již o této novince rozhodlo. Po složitém

projednávání v podniku byl schválen záměr přejít na plnou elektrifikaci u linky 207. Záměr by měl vycházet z těch nejlepších zkušeností, které dnes máme z provozu linky 213 a infrastruktury na Želivského. Dobíjecí místo je pro linku 207 vytipováno na Ohradě,

JAN ŠUROVSKÝ SPOLU S INVESTIČNÍM ŘEDITELM DPP JANEM BLECHOU PŘI SLAVNOSTNÍM ZAHÁJENÍ NOSTALGICKÉ LINKY 23 NA KRÁLOVCE 25. BŘEZNA 2017

deponace vozidel v garáži Vršovice, tedy na místech, kde je dosah z tramvajových měniren. Snažíme se tedy využít společný odběr trakční energie s tramvajemi.

Proč byla vybrána tato linka?

Jde o jedinou páteřní autobusovou linku, která při svém rozsahu zasahuje přímo do úpíného centra města, tedy na Staroměstskou a Náměstí Republiky. Jezdí často, ráno v 5 až 6minutových intervalech, s vozidly standardního formátu, tedy 12 metrů, jež jsou na trhu dosažitelné. A je předpoklad, že je to ujezditelné s jedním nabíjecím místem.

Zdá se tedy, že tuto aktivitu je třeba brát již velmi vážně...

Je to projekt, který se posunul nejdále, a vedle představenstva byla informována i dozorcí rada, a to 22. února 2017. Tím, že byl zároveň schválen investiční plán DPP, tak se podle mne dá regulérně odstartovat činnost po obou liniích. Již dříve jsme začali po linii shánění projektanta na infrastrukturu a nyní můžeme zahájit proces výběru vozidel.

Infrastrukturou rozumíme model Želivského s dobudkou?

Vedli jsme různé úvahy, ale po pečlivém projednání zejména mezi JSVA, JDCT a JPA jsme se rozhodli, že budeme galvanické oddělování chtít umístit přímo na vozidlo. Tím dobudka nebo jiný kiosek z řetězce vypadne. Dobudku plánujeme přestěhovat na Palmovku.

Druhý projekt s dynamickým dobíjením je v tuto chvíli jak daleko?

Tento záměr představenstvo schválilo již před rokem a nyní jsme si zopakovali, že platí. Projekt je výrazně výzkumnějšího rázu, avšak s ambicí takto provozovat páteřní linky. Tedy linky s krátkým intervalem, vesměs s kloubovými autobusy s vysokou produktivitou a v náročnějším terénu. To znamená s výrazně vyšší spotřebou energie. Uvažujeme o modelu linky 140 mezi Palmovkou (kde bude již zmíněná dobudka) a Letňany. V současnosti probíhají přípravy na infrastrukturu. U tohoto projektu uvažujeme v první fázi o zapůjčení vozidla, jeho vyzkoušení. Tyto dva projekty považují v oblasti elektrifikace za zásadní a zároveň schválené.

Z linky 213 vozidlo známe, obdobně by se mělo postupovat u „207“. Ale u „140“ by se jednalo o jaké vozidlo?

Zde hovoříme o parciálních trolejbusích. Tento vůz je vhodný pro města, která mají trolejbusovou síť a uvažují o posledním úseku, který „dojedou“ na baterky. Dnes se k tomu vesměs užívají pomocné motory na fosilní paliva, což už dneska je slepá cesta. Druhá možnost jsou baterky, na které mohou plnohodnotně dojet. A jsou dnes nejen 12m, ale už i 18metrové typy. To se nám jeví

jako ideální kombinace v případě výjezdů do kopců. To bychom rádi vyzkoušeli, ale otočenou filosofií. My nehledáme elektrobus na „poslední míli“, ale naopak bychom měli jen klíčovou „míli“ elektrizovanou.

Jde tedy o dobíjení z trolejí za jízdy...

Ano, vozidla jsou schopna za jízdy z troleje přes tyče (v budoucnu asi modernější verze sběrače, řekněme nějaký smart pantograf) realizovat řádově větší dobíjecí proudy než při stání. Mohlo by jet vlastní spotřebou pod trolejí do kopce, tedy s velkým odběrem, a při tom dobíjet. Případně současně ohřívat směs do bojleru na vytápění. To je velmi důležitá otázka ve chvíli, kdy v zimě vytápění ubírá polovinu kapacity baterek. Když vezmeme v potaz fyzikální vlastnosti akumulátoru, vlastnosti vody v dobře odizolovaném bojleru, tak zjistíme, že to je na hmotnost a na objem velmi podobné, jen směs vody a „fridexu“ je řádově levnější. Je tedy zajímavé o tom uvažovat, když hledáme cestu, jak snížit zátěž baterií.

Projekt „140“ tedy bude prubířským kamenem...

Očekávám zde velký výzkum, v našem případě velmi odlišný od „trolejbusových měst“, myšleno z hlediska vybalancování jednotlivých komponentů vozidla. Oproti tomu projekt „207“ je produkt našeho laborování dle vzoru „213“ a považujeme tento výzkum za velmi pokročilý a nebojíme se přikročit k plnohodnotnému provozu často jezdící elektrické linky. U tohoto modelu budeme vycházet z konkrétních možností vstupů – blízkosti garáže, umístění nabíjecího místa umístěného ve vazbě na tramvaje. Projekt „207“ nebude možné aplikovat na další linky snadno, zejména ne na kloubové autobusy.

Koho tyto projekty zajímají, mohou přelístovat v tomto čísle DP kontaktu na strany 12 až 15, kde se dozví další zajímavosti. A jak si stojí DPP v případě elektrifikace osobní autodopravy?

Jsmo opravdu ve fázi testování. Je zřejmé, že pro určitá využití referentských vozidel je tento model použitelný. Dojezd, který je dnes k dispozici, pro počet referentských jízd v městském provozu vyhovuje. A když se jich značná část odehrává mezi objekty DPP, zjednodušuje se tím možnost nabíjení. Proces řízení vozového parku aut všeho možného druhu je sice ve fázi diskusí, ale blíží se chvíli, kdy bude projednán na představenstvu. Zatím si přechod neumím představit u typu dispečerských vozidel, ale u klasických referentských aut typu „půjčovna“ jako pilotní projekt ano.



...A PŘI MÓDNÍ PŘEHLEDCE UNIFORMEM V RÁMCI 140 LET PRAŽSKÉ MHD

Zbývá nám prostor pro poslední téma, ale velmi důležité – rekonstrukce vozovny Hloubětín...

Projekt přestavby vozovny Hloubětín běží velmi zodpovědně, kdy je nezbytná součinnost mnoha útvarů nejen technického úseku. Představu máme takovou, že budou odstraněny všechny stavby kromě myčáku, soustruhu a nedávno zrekonstruované výpravní. Tedy, že přemístíme měnirnu, odstraníme všechna „buňkoviště“ apod. a vznikne areál odpovídající 21. století. Doufáme, že projekt bude z větší části financovaný z Operačního programu Doprava. V Praze stoupá vypravení tramvaj, jsme na historicky nejvyšších číslech, a je třeba mít kapacitu co největší.

A dnešní aktuální stav?

Je zpracován nový dislokační plán a jedná se o demoličních výměrech. Byli bychom rádi, aby demoliční výměr byl součástí nového územního rozhodnutí na novou vozovnu. Štěstí máme v tom, že se vše odehrává na našich pozemcích. Vozovna Hloubětín by tak mohla být řešitelná v této evropské sedmiletce a mohli bychom ji za evropské peníze postavit. Po dobu hlavní stavební činnosti je samozřejmě třeba uvažovat o náhradních plochách. Je tu varianta náhradní vozovny v areálu fotbalového hřiště v ÚD Hostivař. Nemůžeme si totiž myslet, že bychom při současném vypravení mohli fungovat, třeba jen dočasně, bez vozovny Hloubětín. Pro Vrchní stavbu a Autodopravu uvažujeme o využití Orionky jako o náhradním pracovišti. ■

Text: Pavel Kejha
Foto: Petr Hejna a Pavel Kejha

PŘÍBĚH O LOŽISKU KOLA LANOVKY

TENTO PŘÍBĚH BY MOHL JAKO ZDÁNLIVĚ NEPODSTATNÝ ZAPADNOUT. LANOVÁ DRÁNA NA PETŘÍN SE NACHÁZÍ VE FÁZI JARNÍ ÚDRŽBY, 8. DUBNA SE OPĚT ROZJEDE, ALE STOJÍ ZA TO SI PŘIPOMENOUT SITUACI PĚT DNÍ PŘED ŠTĚDRÝM DNEM. TO SE PROVOZ LANOVKY ZASTAVIL. CO BYLO DŮVODEM NEOČEKÁVANÉ ZÁVADY A JAK SE SITUACE VE VRCHOLÍCÍM PŘEDVÁNOČNÍM SHONU ŘEŠILA?



FÁZE DEMONTÁŽE NÁPRAVY Z VOZU ZAJIŠTĚNÉHO KLDKOSTROJEM S LANY A POPRUHY

V dopoledních hodinách v neděli 18. prosince 2016 se ze spodní části vozu začal občas ozývat nestandardní zvuk, drobné zaskřípání. Vedoucí směny rozhodl provést okamžitou kontrolu celého podvozku včetně obou náprav a jejich uchycení, dále kontrolu dráhy pochůzkou a mimořádné namazání kolejí. Nejprve se závada znovu neukázala a nestandardní zvuky na nějaký čas zmizely.

Avšak po pár hodinách se skřípání objevilo opět, a když se před osmou hodinou večerní, při rozjezdu, jedno kolo spodní nápravy smýklo po koleji, dal vedoucí směny pokyn k zastavení provozu. Po rozebrání zakrytování vnitřního ložiska vodícího kola bylo zjištěno narušené ložisko. V tu chvíli to s dalším provozem lanovky nevypadalo dobře.

Hned v pondělí jsme začali jednat s opravárenskou firmou, která nám vyšla vstříc a navzdory předvánočnímu času prodloužila svoji provozní dobu. Její pracovníci obratem zahájili přípravné práce na nastavení strojů a přípravu potřebné technologie. Po vzájemné dohodě předpokládaných termínů opravy nastal čas rozplánování celé akce, aby přerušení provozu lanovky bylo co nejkratší. Dalším krokem bylo zajištění jeřábu pro vyzvednutí nápravy a dopravy na její odvoz.

Oddělení Podpora provozu vozidel se velmi rychle podařilo zajistit veškerou techniku na naplánované termíny, a tak jsme mohli zahájit práce na demontáži nápravy. Bylo mimo jiné potřeba připravit velké řetězové kladkostroje, pomocné lanové tilfory, zajišťovací popruhy a další potřebný materiál. Následovalo odstrojení části podvozku, uvolnění zajišťovací plotny nápravy, demontáž vodící kladky brzdícího lana a přípravu vozu k zajištění na dráze.

V úterý v ranních hodinách jsme zavěsili vůz na řetězové kladkostroje a začali pracovat na demontáži nápravy. Vše se podařilo v naplá-

novaném čase, a tak mohl jeřáb v 9.30 hod. vyzvednout demontovanou nápravu nad spodní mostek u stanice Újezd, kde byl připraven valník k odvozu nápravy do opravy.

V opravárenské firmě byla již v tuto dobu připravena náhradní náprava, na kterou se musely přelísovat vodící a upevňovací domky. Jedná se o mechanismus pro uložení a uchyc-



VADNÉ LOŽISKO KOLA NÁPRAVY VOZU LANOVKY

ení nápravy do podvozkového rámu. Před patnáctou hodinou přišla dobrá zpráva, že nenastaly při opravě žádné komplikace, a že náprava je připravena na expedování zpět na lanovku.

V 16.30 hodin byla opravená náprava opět na Újezdě, a tak jsme mohli zahájit práce na její zpětné montáži na vůz. Spuštění nápravy, zatažení pod vůz, uložení nápravy do podvozku, zajištění, spuštění vozu na koleje, odjištění, zatažení nad pracovní šachtu a další potřebné činnosti nám zabraly necelé 4 hodiny.

Když byla náprava opět na svém místě, bylo



VYJMUTÁ KOLA PŘIPRAVENÁ K ODVOZU

trba vše prověřit. Provédělí jsme zkušební a ověřovací jízdy, při nichž jsme se ujistili, že vůz je zcela v pořádku a způsobilý provozu. Po tomto zjištění jsme mohli opět zahájit provoz pro cestující, což se stalo ve středu 21. prosince v 9 hodin.

„Jsem velice rád, že se nám podařilo opravu zvládnout v poměrně krátké době. Díky tomu jsme mohli cestujícím umožnit svezení lanovkou ještě před Štědrým dnem i v době vánočních svátků. Tímto bych rád všem, kteří se na opravě jakkoli podíleli, dodatečně poděkoval za dobře odvedenou práci,“ okomentoval předvánoční anabázi **vedoucí provozovny LD Pavel Kejha**.

A jak se lanová dráha na Petřín připravuje na novou sezónu?

Od pondělí 20. března do pátku 7. dubna 2017 prochází lanovka pravidelnou jarní revizí s řadou nezbytných kontrol. Jejich součástí je například přesné geodetické měření jednotlivých prvků trati, rozchodu kolejí a dalších důležitých součástí. Patří sem i různé údržbářské a servisní zásahy, jako třeba vyčištění navijecí komory, údržba dotykových sběračů na vozech a v koncových stanicích, vjezdových vrat stanic, osvětlení tratě a stanic, magnetických snímačů na trati, výměna traťových kladek, vyčištění odvodnění, sanace tratě, nátěry, údržba budov a další. Kromě revize dochází také k nácviu evakuace cestujících z vozů. Před opětovným otevřením lanové dráhy pak proběhne také důkladný úklid tratě, stanic a vozů.

„Tentokrát nás kromě běžných oprav a revizí nečekají žádné technicky náročnější práce,“ říká Pavel Kejha. *„Zaměříme se na vše podstatné, abychom se ujistili, že je vše v nejlepší možné stavu a dobře připraveno na náročnou letní sezónu, kdy se lanovka během dne téměř nezastaví,“* doplňuje Pavel Kejha.

Text: Jan Barchánek a Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna a Petr Ludvíček

STO TISÍC ČISTĚ NA BATERKÁCH. A DOBÍJÍME DÁL

ZELENOBÍLOČERVENÝ ELEKTROBUS JIŽ PRAŽANY VĚTŠINOU NEPŘEKVAPÍ, TI HO PŘIJALI ZA SVŮJ A OHLASY NA TENTO KROK DOPRAVNÍHO PODNIKU JSOU V DRTIVÉ VĚTŠINĚ Kladné. Podívejme se ale dále za hranici ujetých 100 tisíc kilometrů tímto vozem. Třeba jak v plánech elektromobility figuruje garáž Vršovice, co je dvoupólové a co dynamické nabíjení a kde je uvidíme. A připojíme zkušenosti a názory jednoho z řidičů elektrobusu.

Testování pražského elektrobusu patří v evropském měřítku mezi nejúspěšnější projekty.



Prolog

V rámci dlouhodobé strategie snižování emisí autobusové dopravy testuje DPP v reálném provozu s cestujícími již rok a půl elektrobus SOR / Cegelec EBN 11 s nabíjením z tramvajové napájecí sítě. Nabíjení probíhá během provozních přestávek v obratišti Želivského prostřednictvím dvoupólového pantografového sběrače na střeše vozidla z krátkého úseku speciálně vybudované troleje.

Elektrobus je nasazován na běžné výkony na linkách 163 a 213 a celkový kilometrický proběh od zahájení provozu již přesáhl 100 000 km. Vzhledem k elektrickému topení i klimatizaci je provoz elektrobusu lokálně zcela bezemisní.

Ověření dvoupólové technologie

Dosavadní provozní výsledky prokázaly životaschopnost a reálnou využitelnost dvoupólového systému nabíjení. Převažujícím trendem pro zahraniční elektrobusové projekty jsou vícepólové nabíjecí systémy, které umožňují komplexní řešení „na klíč“ i pro dopravce, kteří nemají žádné zkušenosti s provozováním elektrické tržky.

V Praze použité dvoupólové řešení je sice složitější z hlediska nutnosti zajištění galvanického oddělení nebo dvojitě izolace vozidla, nabízí však významné zjednodušení nabíjecího rozhraní (trolej vs. pantograf), včetně možné kompatibility s provozem (bateriových) trolejbusů. Dalšími pozitivy jsou menší stavební náročnost a také značně jednodušší operativní úpravy či přesuny např. při výlukách.

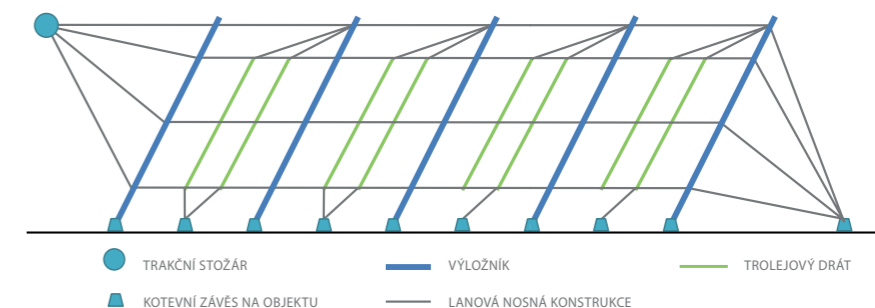
Z provozního hlediska je nespornou výhodou větší tolerance pro zastavení v místě nabíjení (u jiných systémů rozhodují centimetry) a také obecná možnost nabíjení více vozidel na jedné troleji. Dlouhodobé zkoušky samozřejmě umožnily i praktické ověření limitů tohoto řešení (maximální nabíjecí výkony, vliv nepříznivých klimatických podmínek, apod.), přičemž získané poznatky budou využity při přípravě a upřesňování specifikace dalších rozvojových projektů.

Ekonomické zhodnocení projektu

Základem ekonomicky efektivního provozu elektrobusu je pokrytí vícenákladů na vozidlo a nabíjecí infrastrukturu provozními úsporami. Výsledky zkušebního provozu ukazují, že i v zimě, kdy je spotřeba navyšována elektrickým topením, lze dosáhnout 50% úspory nákladů energie oproti naftovému provozu. V letních měsících pak tato energetická úspora činí až 70 %.



Schéma připravovaného řešení nabíjecí troleje pro šikmé stání 14 elektrobusů podél východní strany haly garáže Vršovice



Díky dalším synergickým efektům (využití cenově příznivé trakční energie z velkooběru, využití stávající napájecí infrastruktury tramvají a v neposlední řadě i využití energie „zdarma“ z rekuperace tramvají) a také vhodné vybraným linkám a oběhům je celková ekonomická bilance projektu z hlediska DPP nákladově prakticky srovnatelná s provozem naftových autobusů.

Na rozdíl od většiny podobných projektů v ČR a zahraničí tak bylo možné tento projekt realizovat bez finanční podpory fondů EU či jiných dotačních titulů. Celkově lze konstatovat, že i v mezinárodním měřítku se jedná o jeden z nejúspěšnějších evropských elektrobusových projektů.

Plán: 14 elektrobusů pro linku 207

Na základě pozitivních výsledků dosavadních testů je dalším připravovaným krokem plnohodnotná elektrifikace autobusové linky 207, která spojuje Žižkov s centrální oblastí města. Pro tuto linku DPP předpokládá pořízení 14 elektrobusů (v parametrech standardních 12metrových autobusů), které se budou nabíjet opět z tramvajové napájecí sítě prostřednictvím dvoupólového pantografového sbě-

rače a troleje. Denní nabíjení bude situováno do obratiště Ohrada s využitím tramvajové měřírny Krejčířek.

Pro noční nabíjení a balancování baterií je vybrána garáž Vršovice, v jejímž objektu se přímo nachází tramvajová (resp. bývalá trolejbusová) měřírna. Výběr vršovické garáže respektuje vhodnou polohu z hlediska obsluhy linek v centrální oblasti města a také naplňování požadavků na snižování hlukové zátěže v objektu garáže. Na rozdíl od zkušebního projektu, kdy noční nabíjení probíhá pouze kabelem, bude ve Vršovicích vybudováno 14 plnohodnotných stání s nabíjecí trolejí. Uvedený systém umožní optimalizovat nabíjecí proudy a dobu nabíjení podle aktuální kapacity baterií a požadovaného času ranního výjezdu.

Na rozdíl od probíhajícího pilotního projektu je v případě linky 207 očekávaná ekonomická bilance oproti naftovému provozu mírně horší. Důvodem je nižší provozní rychlost linky a zejména plné zajištění všech, tedy i méně efektivních oběhů. Je však třeba zohlednit i nefinanční přínosy (snižování emisí a hluku), které jsou pro centrální oblast města velmi významné.

Cílem nového projektu je nalézt a prakticky ověřit možnosti nabíjení také během jízdy.

Vzhledem k nutnosti zajištění potřebné nabíjecí infrastruktury a také vypsání výběrového řízení na dodávku elektrobuseů je předpoklad zahájení provozu těchto elektrobuseů v září 2018.

Pilotní trolej pro dynamické nabíjení

V druhém pololetí roku 2017 předpokládáme zahájení dalšího výzkumného a testovacího projektu - tzv. elektrobuseů s dynamickým nabíjením. Zejména pro páteřní linky obsluhované kloubovými autobusy s vysokými denním kilometrickým průběhem a často také s velkým převýšením může být nabíjení pouze na garáži a v obratištích limitující technicky či z hlediska ekonomické produktivity. Cílem nového projektu je nalézt a prakticky ověřit možnosti nabíjení také během jízdy, aby pozitivní efekty lokálně bezemisní dopravy bylo možné využít na nejdůležitějších a nejvíce vyčíslených autobusových linkách pražské MHD.

Pro účely testování technologie dynamického nabíjení je připravováno vybudování cca 1 km průběžné troleje v ulici Prosecká s napájením prostřednictvím kontejnerové měřírny. V první fázi je předpoklad zkušební provozu v úseku Palmovka – Letňany, přičemž kromě dynamického nabíjení za jízdy bude probíhat také běžné statické nabíjení v obratišti Palmovka, kde bude instalována oddělovací „dobudka“, známá z Želivského.

Očekávané technické řešení by mělo vycházet z principů parciálních (bateriových) trolejbusů, základním rozdílem však bude výrazně nižší podíl jízdy pod trolejí (10–15 % namísto obvyklých 70–90 %). Výsledkem uvedeného projektu by mělo být jednak technické, provozní a legislativní ověření navrženého řešení, ale také nalezení optimální kombinace parametrů vozidel a infrastruktury (kapacita baterií, podíl jízdy pod trolejí, délka nabíjecích přestávek pro statické nabíjení, apod.).

Rozvoj elektromobility v autobusové dopravě je jedním z klíčových bodů pro naplňování dlouhodobé strategie snižování emisí v Praze. Dosavadní výsledky a zkušenosti ukazují, že důležitým faktorem úspěchu je úzká spolupráce mezi jednotlivými útvary a využití znalostí a zkušeností napříč DPP. A právě tyto synergické efekty jsou nespornou výhodou a bonusem oproti jiným dopravcům, kteří s provozem elektrobuseů začínají na „zelené louce“.

BAVÍ MĚ POZOROVAT ZLEPŠOVÁNÍ PARAMETRŮ

Jedním ze čtyř řidičů, kteří od prvního dne elektrobusem krouží Prahou, nejprve zkušebně a poté s cestujícími, je i čtyřicetiletý **Michal Kolek** z garáže Hostivař. Po najetí cca 25 tisíc „elektrických“ kilometrů může srovnávat nejen s jinými vozy, ale i provoz za všech ročních období: „Klimatizace byla zapojena vloni v červnu a od počátku jsme s ní spokojeni. Na jedno kolo byla spotřeba vyšší jen o tři procenta,“ hodnotí Kolek a připojuje: „Ladí se přitápění klimatizací v salonu. Ale jinak jsme letošní zimu s klasickým vodním topením ustáli bez problémů.“

Nejen kvůli chlazení a topení se jako správný postup ukazuje dlouhodobé testování vozu. Michal Kolek potvrzuje, že se za uplynulé měsíce mnoho věcí vyřešilo, ale jak dodává, „jsme stále v období zkoušek. Proto musíme počítat s případným překvapením, jsme ještě v roli stálých pozorovatelů a jakékoli odlišnosti zaznamenáváme.“ Například tuto zimu byl elektrobusem schopen odjezdit shodné denní výkony jako loni i přes výrazně nižší teploty a vyšší potřebu topení, k čemuž přispěla úprava SW po vyhodnocení zaznamenaných údajů. „Z dalších změn bych uvedl výměnu dorazových tlumičů, takže pérování je o hodně měkčí,“ říká Michal Kolek.

O elektrobusem samotném má řidič velmi dobré mínění. Jeho názor coby fanfy do techniky a alternativních pohonů je cenný. Na prvním místě uvádí plynulost, díky absenci převodovky tu odpadá její klasické rázy. Přes menší výkon 120 kW je rozjezd velmi pružný, brzdy jsou o něco ostřejší, ale s rekuperací jsou plynulé. „Tento vůz je určitě o krok dále. Oproti prvním typům řady BN 12 je lépe ergonomicky vyřešena palubní deska a je tu tedy pro řidiče více místa,“ pokračuje v hodnocení Kolek a dále říká: „Menu je přehledné, vidím např. okamžitý stav baterií, odhad dojezdu, intenzitu brzdění apod. Při rozkliknutí menu vidím např. odběr proudu při konkrétních otáčkách či rekuperační proud, který jde zpět.“ Monitor znázorňuje i záběr kamery na pantograf a řidič tak má kontrolu při připojování na trolej v obratišti.

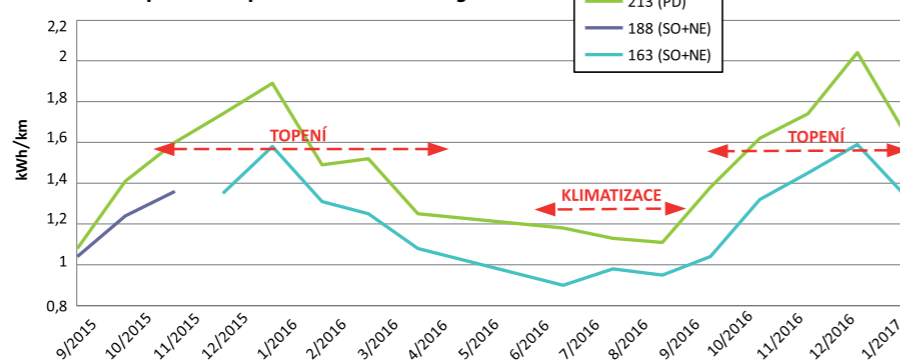


NACHÁZÍME SE STÁLE V TESTOVACÍM PROVOZU ELEKTROBUSU, PROTO JSME JAKO ŘIDIČI V ROLI POZOROVATELŮ, ŘÍKÁ MICHAL KOLEK

Pražský elektrobusem obsluhují čtyři řidiči. Zkušebními jízdami samozřejmě předcházelo důkladné školení, jak potvrzuje Michal Kolek: „Vůz jsem si prohlédl do posledního šroubku v dílně i na kanále. Díky režimu krátký – dlouhý týden mám prostor pro kratší zatahovací linku v nafetě, ale hned se těším zpátky k elektrice.“ Vesele vzpomínka má na počátky, kdy elektrobusem místo cestujících vozil jako zátěž barely s vodou. Cestující se i přes označení zkušební jízdy dožadovali nástupu k barelům do vozu...

Za celou kariéru, kdy Michal Kolek řídí autobusy, nasbíral zážitků na knížku. Má za sebou i zajímavou kariéru na záchraně službě i na zájezdových autobusech. Z typů měl vždy rád Karosy B732: „Asi jsem jeden z mála, který na 'klacky' vzpomíná v dobrém. Měl jsem při řazení pocit, že jako řidič alespoň práci tvořím,“ vzpomíná. Právě řízený elektrobusem SOR EBN 11, který kvůli bateriím nemá zadní dveře, přirovnává spíše k modernějším vozům třídy low entry, kterým se přibližuje uspořádáním interiéru. „Elektrobusem mám rád, přirostl mi k srdci a moci ovládat tento pohon je pro mě výzvou,“ uzavírá Michal Kolek.

SOR EBN 11 – průměrná spotřeba elektrické energie



MŮJ ŽIVOT S LEGENDOU



PATŘÍ K SOBĚ UŽ TĚMĚŘ PŮL STOLETÍ. ON A ONA. LÁSKA NA CELÝ ŽIVOT. ON, ZRUČNÝ, CITLIVÝ A ODDANÝ. ONA, SPOLEHLIVÁ, VĚRNÁ A LEGENDÁRNÍ. POVÍDALI JSME SI, A NEJEN O TOMTO VZTAHU, S ŘIDIČEM A ZÁROVEŇ PRŮVODCEM FILMU JEDEN DEN S TRAMVAJÍ T3. JE TEDY DÁVNO JASNÉ, ŽE CELOŽIVOTNÍ PROFESNÍ PARTNERKOU JOSEFA FISCHERA JE PŘÁVĚ TATO IKONA HLAVNÍHO MĚSTA.

Kde začít a nic neopomenout, když pan Fischer brázdí ulice pod pražskými trolejemi už 48 let. Zkusme to vzít od konce – poslední klapka, řidič zavírá bránu žižkovské vozovny, kde zanechává Tě-trojku, svou celoživotní partnerku a hrdinku filmu. Josef Fischer však poslední záběr své kariéry ještě nevyhlíží –

úspěšně nedávno prošel pravidelnou zdravotní i psychologickou prohlídkou a rád by za dva roky završil výročí 50 let v kabině tramvaje, což se odehraje v červnu 2019. „Při sdělení výsledků se mě paní doktorka zeptala, jak dlouho chci jezdit. Řekl jsem, že tak dlouho, dokud mě to bude bavit. Ale rád

Josef Fischer (69)

nastoupil do DPP v roce 1969 jako průvodčí. V závěru roku 1972 pracoval již jako řidič ve vozovně Kobylisy, poté Střešovice a pak Vokovice. V roce 1983 přestoupil na dispečink, brigádně řídil dále. Po odchodu do důchodu v červnu 2010 z pozice vedoucí směny dispečerů dál brigádně řídí vozy vypravované z Vokovic.

DOBOVÝ SLOVNÍČEK:

Agitační středisko = místo pro společenská a politická setkávání občanů zejména při významných výročí minulého režimu

Desetník = desetihaléř, platný do 31. 5. 2003, hodnota 1/10 koruny

Marka = původní platidlo v NDR (německá marka v SRN)

Plánovací komise = vžitý název pro budovu Státní plánovací komise na nábř. kpt. Jaroše, instituce na úrovni ministerstva, v minulém režimu připravovala národohospodářské plány (dnes budova Úřadu MČ Praha 7)

Spartakiáda = hromadná tělocvičná vystoupení

ÚKDŽ = Ústřední kulturní dům železničářů na náměstí Míru (dnes Národní dům)



NA MÓDNÍ PŘEHLEDCE SLUŽEBNÍCH UNIFOREM U PŘÍLEŽITOSTI 140. VÝROČÍ MHD V PRAZE VYSTUPOVAL JOSEF FISCHER VE SVÉM PŮVODNÍM KABÁTĚ DISPEČERA

bych ty kulatiny dojezdil," začíná vyprávět pan Fischer.

Z Vodních staveb na Pankrác

Oproti mnoha jiným si po celou kariéru dvojnásobně váží toho, že řídit může: „Jako vyučený zámečnický mistr jsem nastoupil za bráchou do Vojenských staveb na Palmovku, kde jsme opravovali nákladní auta. Ve skladu pracoval nějaký pan Beneš a ten se mě jednou zeptal, jestli nechci jít do Dopravního podniku, který dělal nábor. A bylo rozhodnuto.“ Jenže při lékařské prohlídce mu našli tupozrakost pravého oka. Štěstí mu přalo při podání žádosti o výjimku na ministerstvu zdravotnictví, kde mu byla udělena. „Od té doby musím každé dva roky na kontrolu. To plním, stav se nemění a odměnou mi je, že mohu stále jezdit.“

Nejenom kolega ze skladu, ale i další lidé formovali jeho kariéru. Stalo se tak i v červnu 1969 při devítidenním kurzu na průvodčího, který probíhal ve vozovně Pankrác a Žižkov. Teorii a zkoušky absolventi skládali v agitačním středisku ve Svornosti: „Byli přísní, museli jsme znát linkové vedení tramvají i autobusů a umět štípat lístky. Dnes by se to zdálo velmi složité, ale bylo třeba označit nejen den a hodinu, ale i pásmo a přestup. Navíc jsme se museli umět vyznat v Praze – k ruce jsme měli šéma s popisem, kudy a za jak dlouho cestující od zastávky dojde k cíli.“

Na směnu Josef Fischer vyfasoval sadu jízdenek v hodnotě 1200 korun, byl vybaven kleštěmi, pištálkou a brašnou, která měla jednu vychtávku. Při ceně 60 haléřů se nejčastěji vracelo na korunu 40 haléřů a na jeden dotyk v kapse brašny do dlaně vypadly čtyři desetníky. „Jeden cestující si mě ale jednou pěkně vychutnal. Za jízdenku mi na pult vysypal

60 jednohaléřů. Hodně dlouho jsem je vracel, protože jsem se neodvážil je někomu vrátit najednou...“ Peníze se každý den odevzdávaly do výpravny, spočítané v označených ruličkách, a znovu se fasovaly nové jízdenky. Stávalo se, že někteří kolegové mívali ve vyúčtování opakovaně nesrovnalosti a podnik museli opustit.

Parta synonymem jistoty a pohody

„Na průvodce jsem pracoval do prosince 1972. Stihl jsem ještě jednonápravové vozy, pak T1 a samozřejmě T3,“ pokračuje Josef Fischer. „Jezdili jsme v ustálených partách a na jejich složení jsem měl vždy štěstí. Velmi vzpomínám na Eduarda Bejčka, který byl nejen profesionál, ale také velký společník.“ Z některých dvojic na voze se staly i dvojice životní. Vybavuje si i učitele jízdy Josefa Zítka, čímž Josef Fischer ve vyprávění plynule přechází k éře řidiče. „Byli jsme prvním kurzem, který mohl jezdit i s Tě-trojkami. To jsme si jako mladí velmi považovali. Pan Zítek mi dal tolik, že jsem jeho zkušenosti mohl využívat po celou kariéru. Ale hned v kurzu, když jsem si stoupl ke kontroléru ještě u starých jednonápravových vozů, poznal, že už jsem řídil.“ Jako průvodčí si pan Fischer občas zařídil na noční lince čtrnáct, která jezdila z Kobylis na Ryšánku, a to na konečné, kde se točilo na trojúhelníku.

Pojem parta fungoval bezpečně. Když jely dvě party na trojce nebo čtrnáctce za sebou, po skončení směny se všichni sešli U Karla IV. na kafe či pivko a chvíli poklábosili. „Starší mazáci to měli po městě dobře vyčítané – v Kobylisích jsme věděli o občerstvení s předzahrádkou Na Vyhliďce, kde dobře vařili. Stejně jako u branického nádraží. A takhle v neděli odpoledne, když se vraceli chataři domů, ko-

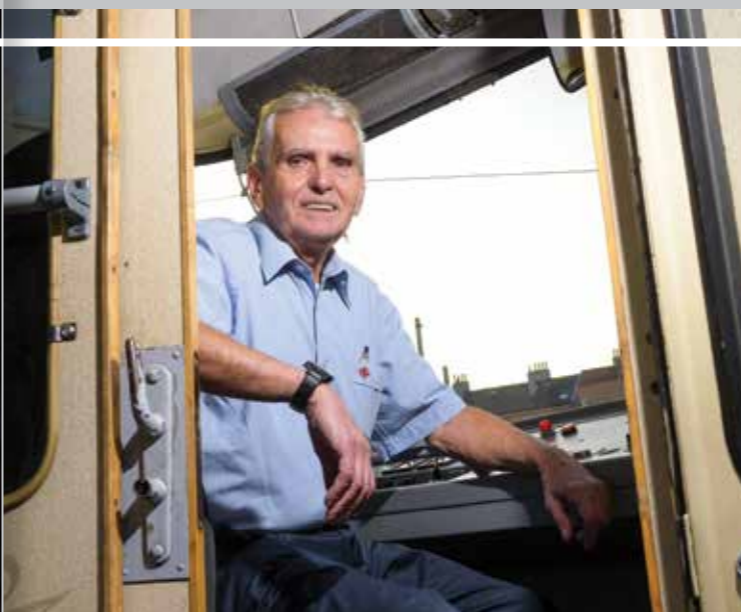
likrát nabídli jahody z košíku. Horký čaj jsme od lidí ocenili, když jsme uvízli ve sněhu a čekali na prohrnutí,“ líčí Josef Fischer některé z mnoha a mnoha dalších historek, aby toto téma uzavřel: „Dobrou partou byli i zámečnicki v Kobylisích, kteří se o vozy starali parádně. Určitě měli k T3 vztah, jen by to třeba nepřiznali.“

T3? Zaměstnání i hora zážitků

I ve filmu se pan Fischer netajil tím, že ve vozech T3 měl rád dveře „lítačky“, kdy nebyl uzavřen v kabině a měl bezprostřední kontakt s cestujícími. „Lidi mně nikdy nevdali a nevdali. Přinášelo to i spoustu zážitků. Na posledním nočním spoji mně tiskaři hodili do vozu balík novin, které jsem odvezl do vozovny. Pekaři zase přinesli čerstvé křupavé rohlíky. O spartakiádě mi tam v přeplněném voze přepadávaly dorostenky a v Podolí do sedmnáctky nastupovaly opálené a navoněné slečny z plavečáku,“ s úsměvem vzpomíná Josef Fischer.

Dodnes má schovanou pamětní stříbrnou desetimarkovku vydanou k olympiádě v roce 1974. Jeden německý turista mu ji věnoval za to, že mohl přes dočista vyleštěné přední sklo po nábřeží k Plánovací komisi vozu natáčet Prahu. Jednou na pultu přistála drobná česká měna, když si pán „náladě“ objednal vzbuzení v určité zastávce. V Kobylisích se zase čekalo, protože autobusovou linkou od Chaber nepřišla jedna z pravidelných cestujících do chvíle, než ji někdo přivezl k tramvaji autem. A veselá kapela i s cimbálem, to by byl další příběh.

Ale nebylo vždy veselo. Již jednou zmíněný sníh byl v hlavní roli i při prvním ranním výjezdu se sedmnáctkou: „Až k Čechovu mostu,



NEDÁVNO JSEM STRÍDAL NA HRADČANSKÉ NA LINCĚ 1 A PŘIJELA MI „FILMOVÁ 7144“. TO JSEM MĚL VELKOU RADOST, NESKRÝVAL SVÉ POTĚŠENÍ JOSEF FISCHER

kde to bylo projeté od nočních linek, se jelo dobře,“ vybavuje si Fischer a pokračuje: „Dojel jsem tak do třetiny mostu, ale vrstva sněhu mě dál nepustila. Nezbyvalo než zacouvat. Takhle jsem most natřikrát přešel.“ Jindy odbočoval s Tě-trojkou do Veletřní a proti němu tahač Tatra 141 s širokým návěsem: „Šlápl jsem na to a čekal na ránu. Nakonec mě minul. Jednou přeci jen ale k nehodě došlo, v Lidické.“ Zleva ze Zborovské se na tramvaj T3 z vedlejší vyřítil nákladák s cisternou převážející beton. Následovala rána, tříštění skla, zvednutý pult v kabině. Pan Fischer se instinktivně sklonil vpravo ke dveřím. Vyvázl z nehody bez zranění a Tě-trojka, byť poničená, zůstala na kolejích a mohli oba odjet na Dvorce.

Vrcholný zážitek: Národní divadlo s Tě-trojkou

„Zvykl jsem si na všechny typy pražských tramvají,“ shrnuje Josef Fischer. „Jen čtrnáct téčko se svými třemi podvozky je v obloucích nepříjemné. Nejnovější 15T je samozřejmě špička, oceňuji, jak na první stupeň krásně zastaví. Nevadila mi ani T6, to T1 byla pěkné žihadlo. Ale na prvním místě je samozřejmě Tě-trojka,“ vrací se Fischer ke své celoživotní lásce. Jen ho mrzí, že si neobnovil oprávnění na dvojnápravové vozy, ke kterým by se rád při nostalgických jízdách vrátil. „Ale na T3 nedám dopustit, zejména na ty s odporovou regulací. Chtělo to šikovné nohy a to mě bavilo. Jedna moje partačka, Božena Marzínová, přišla za kolegy a svěřila se jim, že ten Pepík má příjezd do stanice jak hladký přistání. Ale mně to nikdy neřekla,“ dodává s úsměvem Fischer.

Nejoblíbenější vůz je jasný. A co linky? „V Kobylisích to byla jednoznačně linka 17 a ve

Střešovicích 22. A ta mi jako oblíbená zůstala. Těším se na úseky od Brusnice na Hrad, samozřejmě Chotkovou dolů. A když na Újezdě odbočíte doleva na most Legií a vykoukne Národní divadlo, je to nádhera. A opačně proti Petřinu stejně,“ vyznává se Josef Fischer stejně jako ve filmu. Tam ho zahlédnete, jak typickým zvednutím ruky zdraví protijedoucího kolegu. Teď poodhaluje některé zvláštnosti, třeba co znamená jeden prst: „Že mi zbývá jedno kolo do konce, dva prsty dvě kola. Hraní na housličky, že už končím a tvar koule znamenal pozor, radar.“ Jeden vůz jsme opomněli – kátěčko. Pan Fischer přiznává, že knipl mu vlastní nebyl. Říká, že pedál je pedál. Ale jednou při cestě domů ho vzali s sebou kolegové, kteří testovali ruční řízení, a mohl si jej vyzkoušet: „Tehdejší technický ředitel Honza Doubek právě zkoušel prototyp, když měl klasickou Tě-trojku s pedály osazenou prototypem kniplu.“

Co už dneska vím?

„Nebýt nervózní, že mám půl minuty zpoždění. Plynulou jízdou bývám rychlejší než stylem jízda-brzda. Že se nemám rozčilovat kvůli lidem. Už ěda Bejček říkal: Josef, neblbni, choď si do práce odpočinout,“ vzpomíná ještě jednou na bývalého kolegu. Josef Fischer získal i několik ocenění, třeba za tři čtvrtě milionu kilometrů bez nehod, nebo když v ÚKDŽ získal cenu za nejlepšího pracovníka v dopravě. Asi nejmilejší ale bylo, když mu v Okrouhlické na lince 10 na dveře zaťukal cestující: „Vám by měl dát podnik metál za to, jak jedete úsporně a plynule.“ Abychom nezapomněli – všichni jsme lidé: jednou panu Fischerovi naměřili překročení rychlosti.

Josef Fischer také dnes s jistotou ví, že tramvaj T3 byla v době svého vzniku nadčasovým



ZÁVĚREČNÁ KLAPKA FILMU JEDEN S TRAMVAJÍ T3

DOPRAVÁCKÝ SLANG POUŽITÝ V ČLÁNKU:

Šéma = služební seznam stanic a ulic

Průvodka – mít průvodku = vykonávat službu průvodčího

Trojúhelník – točit na trojúhelníku = obracet vlak na kolejovém trojúhelníku couváním

Zámečnicki = pracovníci údržby vozů

Knipl = ovládací páka ručního řízení

Kolo = jízda (oběh) vlaku z konečné na konečnou a zpět

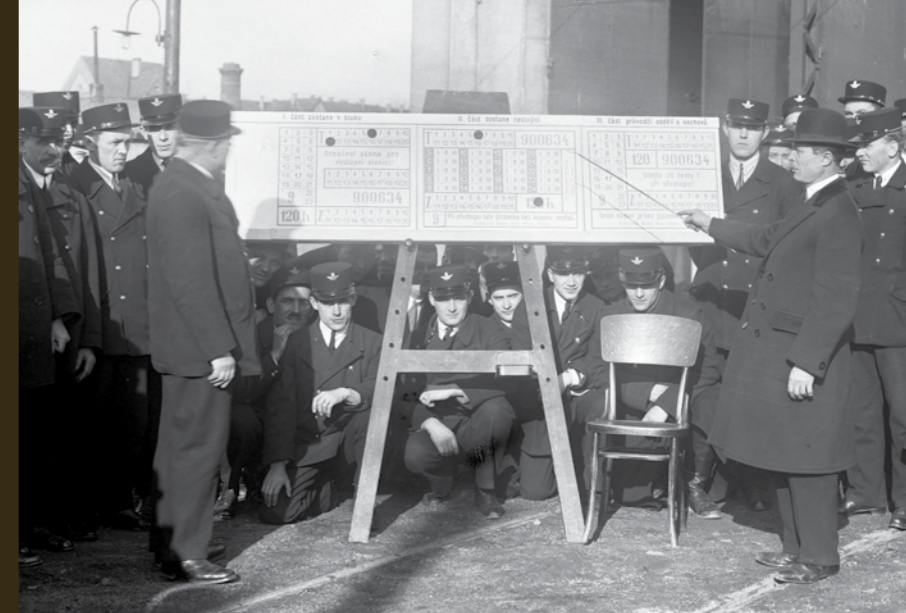
vozem. Jak interiérem, tak exteriérem, ovládním a výzbrojí. „Když vstoupíte do vozu, čeká na vás světlý strop, velká okna, příjemná kombinace červených a šedých sedaček. I pro řidiče bylo fajn, když na něho čekal světlý a čistý prostor,“ vypočítává pan Fischer a připouje ještě pár technických postřehů: „U prvních T3 bylo důležité, jak bylo nastaveno omezovací relé. Když se to povedlo v obou vozech shodně, souprava se chovala jako jeden vůz.“

A že se se svou oblíbenou tramvají dostal do filmu? Nikdy by ho to nenapadlo, ale ozval se mu Honza Arazim, zda by do projektu nešel, poté se domluvil s Robertem Marou, jenž spolupracoval se štábem. Slovo dalo slovo a Josef Fischer rád souhlasil. Výsledkem je 24minutový dokument Jeden den s tramvají T3, který vedle souznění řidiče a vozu přináší i neobvyklé pohledy na Prahu a její současný život. A to vše v pohodovém tempu. ■

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

V roce 1927 se v pražské tramvajové dopravě uskutečnilo tzv. druhé statistické šetření, což byl vlastně velmi náročný přepravní průzkum. Sčítání frekvence, jak se průzkumu také říkalo, se uskutečnilo ve dvou březnových termínech a poté ve třech dubnových. Průzkum byl dočasně přerušen 25. března 1927 po zřícení domu čp. 697 ve Vodičkově ulici, kde došlo k několikadennímu přerušování tramvajové dopravy. Na průzkumu se průvodčí pečlivě připravovali, jak svědčí dobová fotografie z instruktáže, kdy se učili pracovat se speciálními průzkumovými jízdenkami. Od tohoto významného přepravního průzkumu uplynulo 90 let.



Před půl stoletím, 15. března 1967, oficiálně začala výstavba stanice metra Hlavní nádraží. Z počátku zdejších prací se naštěstí zachovala fotografie. V té době se ale ještě nestavělo metro, ale stanice podpovrchové tramvaje. Teprve v srpnu 1967 bylo rozhodnuto o stavbě metra. Uspořádání stanice už ale zůstalo podle projektu podpovrchové tramvaje, tj. s bočními nástupišti. Stanice patří mezi důležité pražské dopravní uzly.



Poznááte místo na fotografii? Následující věty si přečtete až za chvíli, zkusíte se nejdříve zamyslet a hádat. Nepoznali jste? Fotograf stál v horní části Klárova u dolního konce Chotkovy ulice v části komunikace, která nese jméno Pod Bruskou. Těsně za zády měl uličku dodnes přezdívanou „myší díra“. Ani jeden z domů, které na snímku doprovázejí tramvajové koleje, dnes neexistuje. V pozadí je matně vidět silueta střechy Národního divadla.



Mezi zajímavé tramvajové vozy pro zvláštní účely ve své době patřil tento čistič kolejových žlábků. Takové vozy byly vyrobeny pro Prahu dva v letech 1922 a 1925 (vyrobila je firma Isola Berlin). Vůz proplachoval kolejové žlábkové a příslušné nečistoty odsával do nádrže ve voze. Tento tramvajový „mokrý vysavač“ pak kaly vyvážel na skládku odpadu u Rokytky ve Vysočanech (dnes je na jejím místě park), po roce 1940 na novou skládku v bývalé pískovně. Právě zde ji na speciální koleji zachytil fotograf. Zbytky dávno zrušené koleje leží na tomto místě i dnes.



Když jsme vybírali tuto fotografii, považovali jsme ji za snímek z poměrně moderní doby. Jenže od jeho vzniku uplynulo už 44 let. Ukazuje autobus ŠM 11 na lince č. 274 v Antonínské ulici, zavedené 2. ledna 1973. Protože pro tuto linku neexistovala svinovací orientace nad čelním sklem, vyřešili to při vypravování vozu tak, že orientaci posunuli mezi čísla a názvy konečných linek 234 a 235 a za čelní sklo se dala běžná boční orientace.

Ptala se: Jana Šejnová
Foto: Ondřej Volf a Petr Hejna

MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – ONDŘEJ VOLF

DOPŘEDU PŘÍLIŠ NEPLÁNUJE A ROZHODNUTÍ, OVLIVŇUJÍCÍ JEHO ŽIVOT, PŘICHÁZEJÍ ZPRAVIDLA MINUTU PŘED DVANÁCTOU. PRÁVĚ TAKOVÝM ZPŮSOBEM NASTOUPIL V ROCE 2004 ONDŘEJ VOLF I DO DOPRAVNÍHO PODNIKU NA POZICI TRAŤOVÉHO DISPEČERA. BLESKOVĚ, TĚMĚŘ JAKO PŘES KOPÍRÁK, SE PAK ODEHRÁL JEHO PŘESUN DO JEDNOTKY SPRÁVA VOZIDEL A AUTOBUSŮ, KDE SE KROMĚ SVÉ PRÁCE ZAČAL VĚNOVAT TAKÉ FOTOGRAFOVÁNÍ.

Jaké byly vaše fotografické začátky?

K fotografování jsem měl vždycky blízko, bavilo mě. Vzhledem k tomu, že otec pracoval u podniku více než třicet let, občas jsem se s ním dostal na místa, kde se dalo něco zajímavého vyfotit. Lákaly mě třeba odstavené vozy po velkých bouračkách a podobné zajímavosti. Občas jsem si tedy soukromě něco takového vyfotil, ale docela rychle mě to přešlo. Do zástupu „šotoušů“ jsem se nezařadil, i když výjimečně si něco „cvaknu“ i pro sebe.

Fotografování je součástí vaší současné práce, jak k tomu došlo?

Na technickém úseku jednotky, kam jsem nastoupil, byl prastarý foták s minimálním rozlišením, tuším, že to bylo nějakých 1,2 megapixelu. Byl to jeden z prvních digitálů, takže v roce 1999, kdy se kupoval, stál dnes neuvěřitelných 50 tisíc korun. A tím se do té doby fotilo vše – technická poškození, součástky, podklady pro reklamace, apod. Já jako elév jsem dostal poměrně brzy do náplně práce označování autobusů podle grafického manuálu, a protože se tehdy zaváděly manuály nové, bylo potřeba vytvořit řadu technických instrukcí, kde a co na jakém typu autobusu může být nalepeno. Po kolegovi jsem dostal instrukce a jelikož už na škole nám říkali, že technik se vyjadřuje obrázkem, tak popisovat, že něco má být 52 mm od pravé lišty, mi přišlo zbytečné. Začal jsem tedy technické instrukce tvořit prostřednictvím fotek. A v podstatě hned, jak se dostalo navenek „hele, on fotí“, přicházely náměty ze všech stran.

A širší povědomost o vašich „fotoschopnostech“ vedla až k pořízení nové služební zrcadlovky...

Zvrat přišel před čtyřmi, pěti lety, kdy pan Lebeda, vedoucí jednotky JSVA, zjistil, že si na



MÉNĚ TRADIČNÍ POHLED NA MUZEJNÍ KAROSU B731 V ATRIU ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN (13. 5. 2010)



DETAIL SPÍNAČE HAZARD (FOCENO PRO POTŘEBY TECHNICKÉ INSTRUKCE)



NOVÝ TYP TLAČÍTKA PRO POPTÁVKOVÉ OTEVŘÁNÍ DVEŘÍ



PŘI PREZENTACI VÝROBCŮ AUTOBUSŮ JE VELICE DŮLEŽITÉ SE DÍVAT TZV. ZE VŠECH STRAN, PŘI POHLEDU ZESPODA TO PLATÍ DVOJNÁSOB... (PREZENTACE MIDIBUSU ISUZU 18. 5. 2012)

akce, které dokumentuji, nosím soukromý foták. Protože měl velký zájem na tom, abychom udržovali naše intranetové stránky a u všech prezentací se fotilo, mohl jsem si vybrat, samozřejmě s jistým finančním omezením, nový služební fotoaparát.

S novou zrcadlovkou jste dostal na starost i nové činnosti, jako například Dny otevřených dveří, prezentace nových autobusů, či rozlučky s vozy, které opouštějí provoz.

Je to spousta starostí, ale i když člověk občas spadne do rutiny, přece jen je dělán už od roku 2005, baví mě. Nejvíce demotivující je, když se nám vracejí autobusy po dnech otevřených dveří poškozené a s odcizenými věcmi. Výjimkou nejsou třeba ukradené označovací strojky. Kdysi jsme nechávali v kabině řidiče v dobré víře i doklady a klíče, což už dneska neexistuje. Prostě lidi si myslí, že mohou všechno a my každoročně sčítáme škody, ať už větší nebo menší.

V červnu 2015 oslavily pražské autobusy devadesátiny. Který ze dvou svátečních dnů, během nichž se konaly akce pro veřejnost, byl pro vás náročnější?

Náročnější byl paradoxně asi sobotní DOD ve Vršovicích, kde se předtím ještě nikdy nekonalo. Složitě to bylo hlavně z hlediska organizačního, protože garáž už v tu dobu fungovala v trochu jiném režimu než ostatní (Vršovice mají uměle omezenou kapacitu kvůli hlukovým limitům). Jelikož do Vršovic se svázejí autobusy určené k likvidaci, bylo potřeba vyřešit, aby si lidé neodnášeli suvenýry. Neboli najít vhodný kompromis mezi tím, co návštěvníkům ukázat, a kam už je nepustit.

Pořádání akcí pro veřejnost, jak je vidět, není žádný med. Nabízí se tedy otázka, jestli ještě fotíte rád tyto akce nebo spíše technické fotky, u kterých máte klid...

Kdybych si měl vybrat, tak je to spíš ta techni-

ka. Je to asi špatně, ale i když se fotí autobus pro prezentační účely, chci, aby tam byl především ten daný autobus bez dění kolem. Mám rád fotky čistě technické a technicky dokonalé.

Dokumentujete stejně precizně exteriér i interiér vozu?

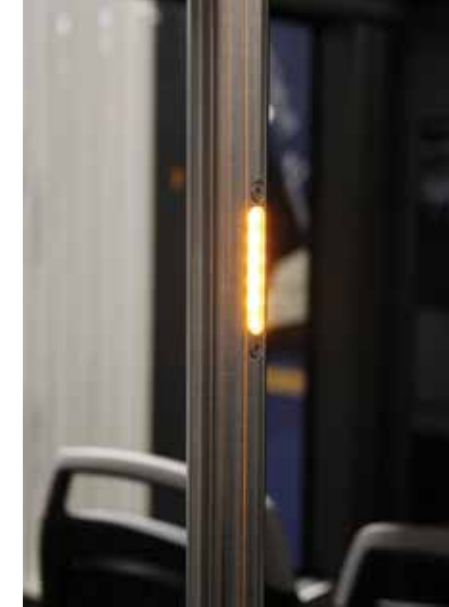
Přiznám se, že mám radši exteriér. Fotit interiéry, když nemáte úplně vhodné podmínky, není lehké. Hodně věcí se leskne a jsou chvíle, kdy na to nemáte ani moc času, protože se vám tam motá spousta lidí. Snažím se tedy prosadit si, a díky panu Lebedovi se to daří, abych mohl, i když jsou přítomni výrobci vozidla, popojet na chvíli na zadní plochu, a tam si vše před focením naaranžovat.

Ešemy, Ertáky, Citybusy, Karosy, obří jako Van Hool nebo Mercedes CapaCity, elektrobuses... Kdo je vašemu vkusu a srdci nejbližší?

Nejoblíbenější? Asi i vzhledem k mému ročníku narození jsou to Karosy řady 700, ty hranaté. V roce 1983, kdy jsem se narodil, se začaly vyrábět a v době, kdy jsem nastoupil do podniku, byla těchto vozů všude spousta. Vztah mám i k historickým autobusům, ale takový ten dopravní pravěk, tzn. prastará loukoťová kola, to není úplně můj šálek kávy. Za JSVA poměrně úzce spolupracuji s Ondrou Láskou z Muzea MHD, protože pro ně děláme už třetím rokem Citybus. I když je to relativně moderní autobus z roku 2000, byl vybrán do muzea a já externě dohlížím, aby při jeho opravách byla co nejvíce zachována originalita. Sice se nám to trochu táhne, ale to je dáno tím, že se pracuje především na provozních vozích. Rádi bychom to ale dokončili a já si to vzal za své.

Už jste prozradil, jaké fotky máte rád z hlediska profesního, ještě ale nevíme, které si rád třeba prohlédnete...

Fotky, co nefotím, ale mám je rád, to jsou snímky staré Prahy z 60. a 70. let. Ne ale cen-



NA VELETRŽÍCH ČASTO ZAUJMOU DETAILS, JAKO LEDKAMI OSVĚTLENÁ PŘÍDRŽNÁ TÝČ (CZECHBUS 22. 11. 2016)

trum, které je notoricky omílané, ale periferie. Ty se změnilly hodně. Fotky staré Prahy jsou krásné hlavně kvůli souvislostem, to když se sejde rodina a rodiče vzpomínají – tyhle šaty jsme také měli, tam bylo kdysi krejčovství a do Osvozené domácnosti jsme také chodili...



Ondřej Volf (33)

vystudoval obor konstrukce a provoz silničních vozidel na Střední průmyslové škole dopravní v Masné ulici. V roce 2004 nastoupil do DPP a od roku 2005 pracuje v jednotce JSVA jako technický pracovník. Preferuje čistě technické fotky a není zastáncem dramatických zásahů prostřednictvím Photoshopu. Fotky, které pořizuje pro potřeby jednotky JSVA, nijak složitě nepopisuje a při hledání spoléhá na metadata a vlastní paměť. Kromě autobusů ho zajímají vozidla integrovaného záchranného systému, tzv. modromajáková auta.

EET A CPS V DPP ANEB NOVINKY V PODNIKOVÉ EKONOMICE

ELEKTRONICKÁ EVIDENCE TRŽEB (EET) ČI ONLINE REGISTRACE TRŽEB JE ZPŮSOB EVIDENCE TRŽEB, KDY JSOU ÚDAJE O KAŽDÉ TRANSAKCI OBCHODNÍKA POSÍLÁNY NA FINANČNÍ SPRÁVU. JE TO ELEKTRONICKÝ SYSTÉM, OD NĚHOŽ SI STÁT SLIBUJE PŘEDEVŠÍM LEPŠÍ VÝBĚR DANÍ, ÚČINNĚJŠÍ FINANČNÍ SPRÁVU A CO NEJVĚTŠÍ OMEZENÍ TZV. ŠEDÉ EKONOMIKY. DOPRAVNÍ PODNIK, JAKO OSOBA POVINNÁ EVIDOVAT TRŽBY, SE ZAČAL PŘIPRAVOVAT JIŽ PŘED ROKEM. SVŮJ VSTUP DO SYSTÉMU SE K 1. BŘEZNU 2017 ROZHODL SPOJIT SE ZAVEDENÍM CENTRÁLNÍHO POKLADNÍHO SYSTÉMU (CPS).

Elektronickou evidenci tržeb upravuje zákon č. 112/2016 Sb., o evidenci tržeb, který nabyl platnosti vyhlášením ve Sbírce zákonů 13. dubna 2016. Současně se zákonem o evidenci tržeb nabyl platnosti vyhlášením ve Sbírce doprovodný zákon č. 113/2016 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o evidenci tržeb. Dne 16. srpna 2016 nabyla platnosti vyhlášením ve Sbírce zákonů vyhláška č. 269/2016 Sb., o způsobu tvorby podpisového kódu poplatníka a bezpečnostního kódu poplatníka.

Osobou povinnou evidovat tržby je poplatník daně z příjmů fyzických nebo právnických osob, pokud mu plynou evidované tržby. Evidovanou tržbou je platba, která splňuje formální náležitosti, tzn. je uskutečněna v hotovosti, platební kartou, šekem, směnkou nebo jinými obdobnými způsoby, např. stravenkou, a která zároveň zakládá rozhodný příjem. Rozhodným příjmem se rozumí, jak u poplatníka daně z příjmu fyzických osob, tak u poplatníka daně z příjmu právnických osob příjem z činnosti, která je podnikáním. Obě podmínky musí být splněny současně.

Zjednodušeně lze říci, že **osobou povinnou evidovat tržby, je podnikatel, který přijímá platby v hotovosti, platební kartou nebo jiným obdobným způsobem.** Evidenci tržeb nepodléhá přímý převod z účtu na účet nebo vložení hotovosti na účet.

Zákon o evidenci tržeb z EET vylučuje několik desítek druhů tržeb. Evidenci se vyhne napří-

klad stát a jeho samosprávné celky. Evidenci tržeb se vyhnou české i zahraniční banky, pojišťovny, investiční či penzijní fondy nebo také obchodníci s cennými papíry. Dále se nemusí evidovat poštovní služby, platby ve školním stravování a ubytování poskytovaném žákům či studentům (včetně vysokoškolských menz a kolejí) a rovněž tržby ve vztahu s pracovním nebo obdobným vztahem – například když zaměstnavatel provozuje na pracovišti závodní jídelnu nebo bufet. **Od EET jsou osvobozeni také některé tržby v dopravních prostředcích. Jmenovitě jde o prodej jízdného ve vozzech hromadné dopravy nebo v osobní železniční přepravě.**

Před začátkem EET si musí podnikatel zažádat o autentizační údaje, které slouží k přístupu do aplikace EET. Následujícím krokem je přihlášení do aplikace EET, kde každý podnikatel zaeviduje všechny provozovny, ve kterých přijímá tržby podléhající povinnosti evidovat. Finanční správa pak každé z nich přidělí evidenční číslo. Zároveň podnikatel získá certifikát pro evidenci tržeb. Pak už nezbyvá než údaje o každé platbě posílat zprávou ve formátu XML úřadům. Servery pak obratem pošlou potvrzení o přijetí zprávy s unikátním kódem. Posledním krokem je vystavení účtenky zákazníkovi.

Pilotní provoz EET byl spuštěn 1. listopadu 2016. Díky tomu si tak podnikatelé mohli vyzkoušet, zda je jejich provozovna připravena na bezproblémový nástup EET. Ta se

v první fázi od 1. prosince 2016 týkala přibližně 40 000 subjektů. Pilotní provoz posloužil k otestování jejich pokladních zařízení, rychlosti komunikace se servery Finanční správy a souladu EET s jejich prodejními a účetními procesy. Finanční správě zároveň umožnil vyladění všech parametrů systému v prostředí reálného provozu a minimalizaci rizika technických problémů v okamžiku ostrého nástupu.

Dopravní podnik hl. m. Prahy se na aplikaci systému EET začal připravovat už od dubna roku 2016, kdy byla za tímto účelem zřízena pracovní skupina, složená ze zástupců útvarů ekonomického úseku. Cílem projektu bylo zavedení systému EET do prostředí DPP v termínu určeném MF, a tím i splnění požadavků definovaných zákonem o EET. DPP se však rozhodl tento projekt spojit se zavedením centrálního pokladního systému (CPS), který do současné doby neexistoval.

Zavedení CPS by mělo vést k sjednocení pokladních operací a zavedení všech pokladen do systému SAP, dále pak umožní centrální evidenci a kontrolu prodeje jízdních dokladů a zavádí tak jednotný způsob prodeje na všech cca 100 prodejních místech. V prvním kroku tak bylo potřeba zmapovat veškeré hotovostní toky, všechna místa, kde DPP přijímá hotovost nebo platební karty. Výsledkem bylo cílové schéma zavedení CPS do podmínek DPP a definice jednotlivých procesních kroků k jeho zavedení (viz schéma).

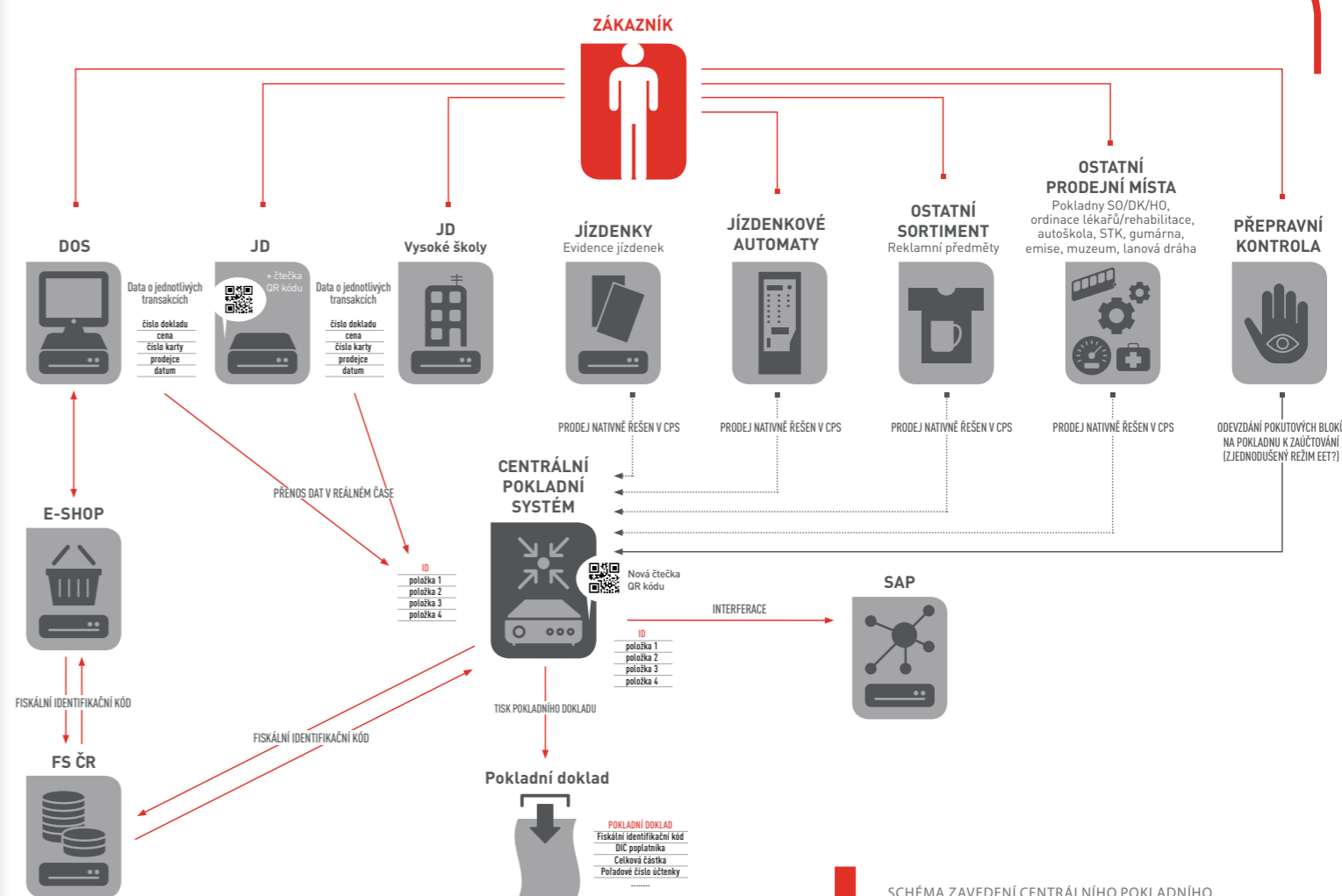


SCHÉMA ZAVEDENÍ CENTRÁLNÍHO POKLADNÍHO SYSTÉMU V PODMÍNKÁCH DPP A DEFINICE JEDNOTLIVÝCH PROCESNÍCH KROKŮ K JEHO ZAVEDENÍ

Harmonogram projektu zavedení systému EET primárně vychází z následujících zákonných termínů:

1. fáze – 1. 12. 2016 (ubytovací a stravovací služby)
2. fáze – 1. 3. 2017 (maloobchod a velkoobchod)
3. fáze – 1. 3. 2018 (ostatní činnosti vyjma těch ve 4. fázi)
4. fáze – 1. 6. 2018 (vybraná řemesla a výrobní činnosti)

S přihlédnutím k určitým specifikám DPP byly definovány základní požadavky na tento projekt:

- Prodejní místa – vybavit je takovým technickým a softwarovým zařízením, které dokáže elektronicky komunikovat přes internet,
- Centrální aplikace – spolehlivost komunikace mezi prodejními místy a ostatními navazujícími systémy včetně jednoduché správy a administrace pokladního systému.

Zavedení CPS tak přinese kromě vyhovění požadavkům nového zákona o EET další výhody:

- prodejní místa s prodejem jízdních dokladů a doplňkového sortimentu budou vybaveny jedním zařízením,
- centrální správa pokladen, jejich funkcí, číselníků,
- flexibilita nastavení příznaku evidovaných a neevidovaných tržeb dle EET,
- centrální přehled o stavu jednotlivých pokladen,
- flexibilita v možnosti rozšiřovat o další

prodejní místa a prodávaný sortiment,

- jednotná komunikace s Finanční správou,
- jednotné rozhraní do systému SAP, popřípadě jiných systémů,
- jednodušší údržba a administrace CPS,
- jednotná evidence a kontrola prodeje jízdních dokladů.

Snahou projektového týmu DPP však je zavedení nového CPS na jednotlivá prodejní místa v co možná nejkratším časovém horizontu, aby byla dostatečná možnost otesto-

vat jeho plnou funkčnost a výhody v praxi. Proto pro zaměstnance DPP proběhlo centrální školení, kde byli jednotliví odpovědní pracovníci seznámeni s funkcí systému a v současné době je již v provozu pokladna pro příjem plateb spadajících do 1. fáze projektu v novém CPS.

Projektový tým bude nadále pokračovat ve své práci tak, aby byl CPS v co nejkratším časovém horizontu zaveden komplexně do prostředí DPP.

Text: Vlastimír Mudra
Foto: Robert Mara, Pavel Fojtík a Petr Adámek

TÉ-ŠESTKA

PŘEJELA DO HISTORIE

JAK TEN ČAS LETÍ... JE TOMU UŽ PŘES DVACET LET, CO SE V PRAŽSKÝCH ULICÍCH OBJEVILY TEHDY NOVÉ TRAMVAJE TYPU T6A5 A ŘADA LIDÍ JE STÁLE JEŠTĚ JAKOUSI SETRVAČNOSTÍ POVAŽUJE ZA „ZÁNOVNÍ“. A VIDÍTE, TÉ-ŠESTKA SE CO NEVIDĚT STANE NOVÝM EXPONÁTEM MUZEA MHD V PRAZE STŘEŠOVICÍCH.



SLAVNOSTNÍHO PRŮVODU PŘI OSLAVÁCH 140 LET MHD V PRAZE SE ZÚČASTNILA SESTRA DNES JIŽ HISTORICKÉ T6A5, VŮZ EV. Č. 8716

Poprvé byly pražské veřejnosti představeny při příležitosti slavnostního otevření nové tratě z Braníka do Modřan 26. května 1995. Zahájení provozu na novém úseku se tehdy zúčastnila i T6A5 ev. č. 8602, ještě jako neprovozní exponát, zapůjčený z výrobního závodu.

Dodávky pro Prahu dosáhly čísla 150

První vozy byly do provozu s cestujícími nasazeny 11. listopadu 1995. Brzy se rozjela sériová výroba v závodě ČKD ve Zličíně a během let 1995-1997 bylo dodáno pražskému dopravnímu podniku celkem 150 vozů a též jeden prototyp s novou elektrickou výzbrojí TV14, koncipovaný jako celková moderniza-

ce T3 (z původního typu využity pouze upravené podvozky). V rámci 50kusové pražské série T6A5 z roku 1996 byla vyrobena i tzv. 51. a 52. skříň, které výrobce po kompletaci využil k experimentálním účelům (zkoušky nových výzbrojí – stejnosměrné TV14 a střídavé TV30 a zkoušky modernizovaných podvozků a protihlukových úprav). Po Praze



VŮZ Č. 8702 TAKTO ZASTIHL ROBERT MARA V ŘÍJNU 2014 V OPRAVNĚ TRAMVAJÍ PŘED OTRYSKÁNÍM SKŘÍNĚ

tyto vozy jezdily bez cestujících s čísly 0030 a 0032 v letech 1997 až 2002.

Vozy s řízením „na ruku“ se brzy staly oblíbenými jak mezi řidiči, tak mezi cestujícími. Byly postupně dodávány ve třech sériích, postupně vylepšovány – změny se týkaly jak elektrické výzbroje, digitální technologie, řadiče – tak drobných úprav vozové skříň. Pro cestující nejmarkantnější změnou bylo na rozdíl od původního provedení interiéru se dvěma řadami sedadel přidání třetí řady sedadel v salonu na pravé straně. Ostatně, většina vozů obou provedení je dosud v provozu.

Tramvaje T6A5 jsou posledním typem tramvaje dodávaným pražským výrobcem ČKD ve větších sériích a po stránce designu též posledním představitelem „hrnatého období“ stavby vozové skříň. Po více než dvacetiletém úspěšném provozu se však i těmto vozům pomalu čas krátí, zejména po dodávkách nových nízkopodlažních tramvajů 15T. Přestože většina Té-šestek je stále ještě v provozu, začínají se postupně po najetí kilometrů na vyšší stupeň technické prohlídky z provozu vyřazovat.

Ve své době přinesly Té-šestky řadu novinek – např. poptávkové otevírání dveří, komfortní interiér s čalouněnými sedadly, poloautomatická spřáhla či jednoramenné sběrače. I přesto se již v době vzniku jednalo o výběrový typ a provizorní zajištění obnovy vozového parku do doby zahájení dodávek nízkopodlažních tramvajů. V dnešní době jsou

tramvaje T6A5 již neperspektivní řadou, s níž se do budoucna nepočítá.

Proč vůz s číslem 8702?

Proto se tramvaje T6A5 už před časem staly předmětem zájmu a jednání muzejní rady Dopravního podniku, která v předstihu projednala a navrhla vedení DPP zařadit do podnikového muzea první pro Prahu vyrobený vůz T6A5 číslo 8601. Tento vůz však v době projednání návrhu neměl najeté kilometry potřebné k tomu, aby po ekonomické stránce mohl být vyřazen z provozu. Proto byl zatím akceptován dodatečný návrh na zachování vozu 8702 jak reprezentanta „druhého provedení“ – s třemi řadami sedadel v salonu.

Vůz tohoto čísla byl navržen a vybrán cíleně. Poslední dvojčíslí (02) symbolizuje právě to, že se jedná po technické a vzhledové stránce o druhé, vylepšené provedení dodávané série T6A5 pro Prahu. Tolik na vysvětlení případných dotazů, proč zrovna 8702.

Shodou okolností v době podání návrhu měl vůz 8702 dojeté kilometry do nejvyššího stupně pravidelné prohlídky, prováděné v Opravně tramvajů DPP na vozech T6A5, a byl prakticky amortizován. Proto mohl být uvolněn na následnou renovaci na historické vozidlo. Vozovna Žižkov jej předala do kmenového stavu vozovny Střešovice.

Přerod v historický vůz

Do Opravny tramvajů byl přistaven 4. září 2014, zde se sešla skupina pracovníků jak

z vozovny Střešovice, tak z hostivařských dílen. Komisionálně byl zhodnocen stav vozu a společně dohodnut postup a rozsah renovace. Byla stanovena „filozofie“ celkové mimořádné opravy vozu 8702 určující, že při renovaci budou použity současné dílenské technologické postupy, rozšířené o mimořádné práce v takovém rozsahu, aby po dokončení tento historický vůz technologicky i vzhledově reprezentoval poslední provozní období vozů T6A5.

Technické údaje tramvaje T6A5

Celková délka vozidla:	15 640 mm
Výška vozidla:	3 160 mm
Šířka vozidla:	2 500 mm
Hmotnost vozidla:	20 630 kg
Počet míst k sezení:	25
Max. počet míst k stání:	147

Bylo dohodnuto, že při tom budou uplatněny i vylepšení a úpravy, které byly postupně na vozech tohoto typu zaváděny. Jedná se například o doplnění systému vyvažování vozové skříň, eliminující její boční výkyvy při vyšší rychlosti, i vybavení vozu sedadlem řidiče s elektricky ovládaným posuvem výšky posedu, vylepšenou technologií položení a upevnění nové podlahy vozu. Naopak budou zachována automatická spřáhla typu Secheron jako typický technologický i vzhledový prvek, uplatněný pouze u vozů T6A5.

Díky vstřícnosti pracovníků tramvajových dílen byla doplněna boční opěradla sedadel v salonu, u většiny vozů už zrušená, a do stěny a dveří kabiny nasazena tmavě tónovaná plexiskla. V podstatě ale konečný vzhled a provedení odpovídá stavu, v jakém většina vozů T6A5 v Praze dojezdí.

To máte odstrojit, otryskat, nastříkat, vykytovat, vybrousit...

Následně byl přistavený vůz celkově odstrojen, vyvázán a samotná vozová skříň byla otryskána. Při této operaci se projevila zkorodovaná a jinak poškozená místa samotné karoserie a roštu vozu. To se stalo základem důkladné opravy, která zaručí, že historické vozidlo, které „přežije“ všechny ostatní vozy, bude i po dlouhých letech v dobrém stavu a karoserii nenaruší koroze. Konkrétně u 8702 byla preventivně kromě zkorodovaných částí vyměněna obě čela vozu s prolisy pro reflektory i koncová světla. Teprve takto ošetřená karoserie byla nastříkána základním nátěrem, vykytována, vybroušena a opatřena novým lakem.

Holý skelet, ošetřený proti korozi a nalakovaný, byl připraven k montáži podlahy, oken, zatlumení stropu, stropních dílů, bočních stěn v salonu, sedadel, dalších karosářských dílů a samozřejmě i elektrovýzbroje. Veškerá elektrická výzbroj prošla komplexně velkou opravou, což zaručuje budoucí dobré fungování všech silnoproudých i slaboproudých systémů a jízdních vlastností při provozu na trati. Vůz 8702 má i jeden primát. Je to první pražský historický vůz vybavený elektronickým informačním systémem.

Důkladnou renovaci prošly podvozky s osazenými novými koly průměru 700 mm a byly opatřeny speciálním nátěrem. U vozů T6A5 jsou podvozky vzájemně mezi vozy záměnné, tyto s číslem 4051 však už zůstanou trvale zavázané pod vozem 8702. Poškrábaná okna byla nahrazena novými, rovněž tak stropní díly, obložení stěn salonu i nová podlaha, atd.

Když se práce blížily do cíle

Na náročnou opravu se podílela prakticky všechna střediska hostivařské Opravný tramvajů i pracovníci všech profesí a nutno zmínit, že v průběhu provozu a údržby vozů T6A5 nikdy nebyl uplatněn rozsah renovačních prací v takové šíři a hloubce, jako u mimořádné opravy tohoto vozu. Ze strany budoucího uživatele, zástupců vozovny Střešovice, byly v průběhu opravy po vzájemné dohodě sledovány prováděné práce formou kontrolních dnů. To zaručovalo vzájemný kontakt a společnou kontrolu prováděných prací, což je u renovace historického vozu samozřejmostí.



TRAMVAJ VE FÁZI MONTÁŽE ELEKTROVÝZBROJE (DUBEN 2015)

V roce 1981 bylo přistoupeno k obnově vozového parku tříčlánkovými vozy KT8D5. Tento projekt byl velmi náročný a po přechodnou dobu bylo nutné povolit dodávky zastaralých a neekonomických tramvajů T3SU a T3SUCS. Orientace výhradně na tříčlánková vozidla se ukázala být neperspektivní a jako náhradní řešení byl v letech 1989 až 1991 vyvinut typ T6A5. Čtyřnápravový jednosměrný vůz s tyristorovou pulzní regulací TV3 byl v podstatě odvozeninou z typů T5C5 (skříň) a T6B5 (elektrická část, podvozky), což urychlilo schvalovací řízení.

DPP objednal první vozy T6A5 již v roce 1991, ale realizace celkem 150kusové série proběhla až v letech 1995 až 1997 v pozměněné technické specifikaci (doplněny četné inovační prvky). V pražském provozu se jedná o první sériově dodávané tramvaje řady T s ručním řízením, poptávkovým otevíráním dveří či jednoramennými sběrači.

Na konečné kvalitě má svou zásluhu i zkušební Technická kontrola, která po důkladné statické přejímce vozu upozornila i na další detaily opravy, které byly následně opraveny a vylepšeny. Konečné slovo pak měli pracovníci, kteří hotový vůz oživil, vyzkoušeli všechny funkce a provedli několik ověřovacích a zkušebních jízd. Mám na mysli elektromechaniku zkušebny tramvajů, což bylo v podstatě poslední pracoviště, kde se hotový vůz pohyboval. Následovala umývárna a samozřejmě technicko-bezpečnostní zkouška, po které může být vůz použit při příležitostných jízdách s cestujícími.

Renovace vozu pro historické účely v době, kdy je ještě řada vozů stejného typu v provozu a dílny jsou po stránce personální i dostatku náhradních dílů dobře vybaveny, je samozřejmě po všech stránkách výhodná pro obě strany, jak pro dodavatele, tak pro odběratele. Zajišťovat po skončení provozu daného typu samotný vůz i renovaci je složitější a přináší to problémy, zejména při sháňení původních dílů, elektroniky a dalších komponentů.



Vlastimír Mudra

nastoupil v roce 1955 do učení v DPP v oboru elektrozámečnick tramvajů a trolejbusů. Poté nastoupil do ústředních dílen, které tehdy měly sídlo ve vozovně Hloubětín. Od roku 1968 se postupně s dílnami přestěhoval do nového areálu v Hostivaři. Už tehdy se zabýval záchranou tramvajových vozů, z nichž řada je v Muzeu MHD. Dnes do střešovické vozovny dochází jako externí spolupracovník.

Současná stopa T6A5 v DPP

S využitím vozů T6A5 na pracovní, služební, nebo speciální tramvaje, se alespoň z dnešního pohledu nepočítá, a tak se atraktivita i historická hodnota zachovaného vozu projeví, až jednou poslední Tě-šestky opustí pražské koleje jako vozy osobní dopravy.

A jak to vypadá s vozy T6A5 dál v hostivařských dílnách? Jsou i nadále samozřejmě ve výrobním programu, a i když už se neuplatňují na zbývajících vozech v provozu vyšší stupně technických prohlídek, provádí se na stanovištích mimořádných oprav opravy karoserie a laku po menších nehodách. Vozy se přistavují na soustruh, kde se obnovuje

NÁSLEDNĚ BYL PŘISTAVENÝ VŮZ CELKOVĚ ODSTROJEN, VYVÁŽÁN A SAMOTNÁ VOZOVÁ SKŘÍŇ BYLA OTRYSKÁNA. PŘI TĚTO OPERACI SE PROJEVILA ZKORODOVANÁ A JINAK POŠKOZENÁ MÍSTA SAMOTNÉ KAROSERIE A ROŠTU VOZU. TO JE ZÁKLAD DŮKLADNĚ OPRAVY, KTERÁ ZARUČÍ, ŽE HISTORICKÉ VOZIDLO, KTERÉ „PŘEŽIJĚ“ VŠECHNY OSTATNÍ VOZY, BUDE I PO DLOUHÝCH LETECH V DOBRÉM STAVU A KAROSERII NENARUŠÍ KOROZE. KONKRÉTNĚ U 8702 BYLA PREVENTIVNĚ KROMĚ ZKORODOVANÝCH ČÁSTÍ VYMĚNĚNA OBĚ ČELA VOZU S PROLISY PRO REFLEKTORY I KONCOVÁ SVĚTLA. TEPRVE TAKTO OŠETŘENÁ KAROSERIE BYLA NASTŘÍKÁNA ZÁKLADNÍM NÁTĚREM, VYKYTOVÁNA, VYBROUŠENA A OPATŘENA NOVÝM LAKEM.

Vlastimír Mudra

ČÁST ORIGINÁLNÍHO RUKOPISU TOHOTO ČLÁNKU, JEHOŽ AUTOREM JE VLASTIMÍR MUDRA



K DRUHÉ ZKUŠEBNÍ JÍZDĚ SE „8702“ VYDALA 11. LISTOPADU 2016



PŘED ODJEZDEM DO NOVÉHO DOMOVA SI 22. 11. 2016 TĚ-ŠESTKA ODBYLA KŘEŠT ZA PŘÍTOMNOSTI MILANA POKORNÉHO ZA MUZEUM MHD A IVA STRÁNSKÉHO ZA OT, KTERÝ SHODOU OKOLNOSTÍ STÁL U ZRODU TOHOTO VOZU V ZÁVODU TRAKCE ČKD TATRA SMÍCHOV

profil kol. Na vybraných vozech, které mají před sebou delší dobu provozu, se provádí rekonstrukce, při které se ruší vždy jedno přední nebo zadní spráhlo typu Secheron a nahrazuje se novým spráhlem pražského typu. S tím souvisí montáž nosiče spráhla a úprava koncových plent příslušného čela vozu.

Pracovníci ústředních dílen zajišťují i manipulaci, přistavování a nakládání a expedici vyřazených a prodaných vozů. Je chvalitebné, že se daří řadu vozů T6 odprodat zahraničním zájemcům do měst, kde mohou ještě mnoho let sloužit cestujícím v městské hromadné dopravě. Je to například hlavní město Bulharska Sofie, kam bylo zatím předáno 20 vozů. Zájem projevila i ukrajinská města

Charkov a Kyjev. Zavítáte-li někdy do Sofie a svezete se tam Tě-šestkou s inventárním číslem vozu od 4140 do 4159, vězte, že se jedná o „bývalého Pražáka“.

Dne 22. listopadu 2016 slavnostně předal zrenovovaný vůz vedoucí provozu Vozové skříně hostivařské Opravný tramvajů Ivo Stránský vedoucímu jednotky Historická vozidla Milanu Pokornému a T6A5 číslo 8702 pak odjela z Hostivaře „do historie“. Muzejní rada DPP 31. ledna 2017 rozhodla o definitivním zařazení vozu do expozice Muzea MHD ve Střešovicích.

Mezititulky a souhrnné boxy k textu Vlastimíra Mudry připravil Robert Mara a redakce



Text: Jiří Došlý
Foto: Petr Hejna, Petr Ludvíček a archiv DPP

NENÍ PAPÍR JAKO PAPÍR

OZNAČENÁ JÍZDENKA JE, SPRÁVNĚ ŘEČENO, JÍZDNÍM DOKLADEM, KTERÝ POTVRZUJE, ŽE CESTUJÍCÍ UHRADIL PŘÍSLUŠNOU VÝŠI JÍZDNÉHO STANOVENOU TARIFEM. V DNEŠNÍM PUTOVÁNÍ LETEM SVĚTEM SE ZAMĚŘÍME NA PAPIROVÉ JÍZDENKY, SE KTERÝMI SE STÁLE POTKÁVÁME PO CELÉM SVĚTĚ I V SOUSEDNÍCH METROPOLÍCH.



V poslední době je patrný odklon od papírových jízdních dokladů, a to celkem rovnoměrně jak na západ, tak na východ od Prahy. Při využití služeb dopravních podniků v mnohých evropských metropolích se přesto s papírovými jízdenkami dodnes potkáme.

Určitě tušíte, že papírové jízdenky nejsou vyrobeny z běžně dostupného kancelářského papíru. Papírová jízdenka musí v dnešní době obsahovat mnoho ochranných prvků. Základ

je téměř bez výjimky tvořen ochranným nebo pravým vodotiskovým papírem, a to z důvodů, které si jistě každý domyslí. Pražské jízdní doklady asi známe všichni velmi dobře, proto zavítáme do zahraničí...

Podívejme se detailněji na jízdenku Wiener Linien, tedy dopravního podniku rakouské metropole. Ve **Vídni** je jízdenka vytištěna na ochranný papír, který je vyráběn pouze pro-
věřenými, a jak uvádí dopravce, „bezpečnost-

ními“ tiskárnami. Taková tiskárna musí projít přísnou certifikací, která zaručí, že se papír určený na tisk jízdních dokladů nedostane do nepovolaných rukou.

Pravý vodotiskový papír, který není digitálně potištěn, obsahuje dvě ochranné barvy. Jednu z nich uvidíme – jedná se o signální oranžovou, ve dne luminiscenční, barvu. Druhá barva zůstane našemu oku skrytá, jelikož se jedná o barvu viditelnou pouze pod UV záře-

ním. Jízdenka obsahuje rovněž grafiku, kterou lze tisknout pouze profesionálními tiskařskými stroji. Tuto grafiku lze popsat jako jemnou čárovou dekorativní rytinu v kovovém podkladu.

Toto vše se do tenkého papíru jízdenky vejde? Ano. A výčet ještě nekončí. Kromě barevného odstínění v grafice pozadí jízdenky se využívá i tzv. „krvavý“ inkoust, což je speciální červená barva užívaná k číslování jízdenek. Z důvodu potenciální chemické manipulace s jízdenkou dokáže ochranný papír reagovat na speciální testovací značkovače (fixy) a je využíván i termotisk. Termotisk zabezpečí rezistenci vůči vymazání nebo přetisku. Nejvyšším bezpečnostním standardem jízdenek ve Vídni je využití hologramových folií ve strojových rolích jízdenek z automatů. Obdobné hologramy známe z bankovek.

Po prozkoumání vídeňského jízdního dokladu se můžeme podívat do nedaleké **Budapešti**. V maďarské metropoli pro svou cestu lze využít služeb budapeštského dopravního podniku BKV a zakoupit si jízdenku na metro, tramvaj, autobus, trolejbus nebo příměstskou železnici. Po zakoupení jízdenky máme možnost zhlédnout obdobný produkt z papíru jako ve Vídni. V jízdence jsou viditelná tzv. se-
sazovaná kovová vlákna, signální oranžová barva, která má ve dne luminiscenční vlastnosti, jemná čárová dekorativní grafika, vytlačovaný vzor nebo kovový proužek.

Poněkud jednodušší se může zdát papírová jízdenka dopravního podniku belgické metropole STIBu. V **Bruselu** je cestujícím k dispozici síť metra, tramvají a autobusů. Systém metra je uzavřený turnikety a je zajištěna kompatibilita jízdenek s ostatními druhy veřejné dopravy. Papírová jízdenka proto obsahuje magnetický proužek jako nosič informace o časové platnosti a pohybu cestujícího, neboť se za-
znamávají průchody cestujícího.



VÍDEN



BUDAPEŠT

VARIANTY BRUSELSKÝCH PAPIROVÝCH JÍZDENEK



Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: Petr Hejna



DOPRAVNÍ PODNIK JE PRO MĚ NUMBER ONE

CHYBĚLO MÁLO A TENTO ROZHOVOR BY SE NIKDY NEUSKUTEČNIL. KDYBY STAVEBNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA BRALA V ROCE 1990 DO PRVNÍHO ROČNÍKU O ŽÁKA VÍC, LADISLAV POVÝŠIL BY PRAVDĚPODOBĚ ZAPLUL DO ZCELA JINÝCH VOD. JE DOBRĚ, ŽE SE TAK NESTALO. PŘIŠLI BYCHOM TOTIŽ O POUTAVÉ VYPRÁVĚNÍ O TĚ-ŠESTKÁCH, FENOMÉNU ZVANÉM MAZAČKA I O ZÁŽITKY ZE STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ, KTERÁ MU PŘIROSTLA K SRDCI NATOLIK, ŽE TAM V ROLI ZKOUŠEJÍCÍHO DOCHÁZÍ DODNES.

Na SPŠD jste nastoupil tak trochu z nouze, kdy se váš postoj změnil?

Ještě během prvního pololetí jsem měl tendence vrátit se na stavební průmyslovku, pak se mi ale začalo ve škole líbit. Bavila mě hlavně elektřina, takže jsem nakonec zůstal a odmaturoval.

Kam dál vedly vaše kroky?

Odmaturoval jsem s průměrem dvě, což mi umožňovalo jít na vysokou elektrotechnickou bez přijímacích. Osud to však chtěl jinak. Přišla nabídka od vedoucího provozu vozovny Kobylisy pana Píffla, k němuž jsem ve čtvrtáku docházel na praxi. Cítil jsem, že budu vydělávat korunky a de facto okamžitě jsem nastoupil. Jako elektromechanik na dílně jsem vydržel dva roky.

Ač spokojený, přesídlil jste do vozovny Žižkov, z jakého důvodu?

Chtěl jsem poznat jiný typ vozů, získávat další zkušenosti. Na Žižkov zrovna přišly v té době nové vozy T6A5, tak jsem se na nich učil. Po čtyřech letech, během kterých jsem získával přehled o všech tramvajových typech v Praze, jsem nastoupil na Technickou kontrolu. Jezdil jsem na pohotovostním vozidle KGX51. To byla práce, která mě moc naplňovala a hodně se mi líbila. Šlo o to, že nikdo nevěděl, co se stane za minutu a kam pojedeme pod modrým majákem řešit technickou závadu na tramvaji.

Osm let na KGX51 a poté opět vozovna Žižkov, tentokrát však trochu z jiné perspektivy...

Ano, byla mi nabídnuta pozice vedoucího technického pracovníka. To znamenalo, že jsem byl ten, kdo řídil mistry, organizoval jim práci a zároveň zajišťoval veškerá školení. Přesně v té době jsem se dostal k učedníkům z té samé školy, odkud jsem vyšel já. Obnovil jsem kontakt s ředitelem školy panem Novotným a následně po roce „uvádění učedníků do praxe“ jsem jím byl osloven, jestli bych nechtěl chodit do školy k závěrečným zkouškám jako odborník z praxe za zřizovatele školy, Dopravní podnik hl. m. Prahy.

Jak z předešlých řádků vyplývá, vašim osudovým číslem je čtyřka. Právě tolik let jste pracoval jako vedoucí technik na Žižkově, než přišla další změna...

Ozval se mi pan Slunečko, vedoucí JSVT, s tím, zda bych nechtěl dělat vedoucího Technicko-provozního odboru přímo na jednotce v Hostivaři. Dlouho jsem uvažoval, jestli přijmout nebo ne, protože to znamenalo nejen velký kariérní skok, ale také přesun

z provozu do kanceláře. Nakonec jsem uznal, že je to výzva, no a vidíte, už jsem tady tři roky.

Co obnáší vaše současná práce?

Já jako vedoucí de facto řídím tři oddělení. První oddělení se stará o opravy a údržbu tramvajových vozů, druhé má v gesci legislativu, týkající se schvalovacích procesů vůči Drážnímu úřadu, a třetí řeší technické specifikace a přichází se zlepšovacím návrhy. Protože je moje práce převážně administrativní a pouze zřídka se dostanu k tramvajím, abych se podíval, co se děje, zachovávám si stále „vedlejšku“ na KGX51. Ta mi umožňuje dostat se k tramvajím z druhé strany.

Který typ tramvají máte nejraději?

Mými oblíbenými jsou jasně vozy T6A5, už jen z toho důvodu, že v době, kdy jsem začínal, přicházely do Prahy. Úplně nejraději mám vůz ev. č. 8750, poslední dodaný vůz, který jsem mohl jako řidič brigádník řídit.

Asi se shodneme, že nejoblíbenější pražskou tramvají je mazačka. V čem podle vás spočívá kouzlo, které oslovilo masy fanoušků?

Byl jsem u zrodu této „legendy“ a myslím, že lidi uchvátí především tím, že je cabrio - naprosto atypická tramvaj pro Prahu. Lidi si s ní začali pořizovat „selfička“, má dokonce svoji facebookovou skupinu, a protože je tak populární, napadlo nás ji vylepšit. Před půlrokem dostala nový kabát a jelikož mazání se rozšiřuje i na běžně používané vozy 15T a její účel by tedy brzy mohl skončit, bude letos v létě jako kropicí vůz zavlažovat travnaté plochy tramvajových tratí bez zabudovaného zavlažování.

Mazačka se stala fenoménem. Uvažuje se po jejím úspěchu o zpolarizování jiných pracovních tramvajů?

V tuto chvíli máme rozjednaný projekt víceúčelové tramvaje, která by sloužila na akce pro dvacet pětadvacet lidí. Projekt je teprve v začátcích a spolupracujeme na něm s paní designérkou Marešovou. Více však v tuto chvíli prozradit nemohu.

Na závěr se vraťme do školních let a lavic Střední průmyslové školy dopravní. Které předměty vás tam bavily, případně štvaly?

Upřímně, byl jsem hodně překvapen, když jsme v prváku měli dějepis. Předmět, který se do osnov vůbec nehodil a navíc nás nebavil. Naštěstí byl pouze v prvním ročníku... Naopak rád jsem měl elektrotechniku s všeobecným zaměřením. Ta nám dala nejenom znalost

tramvají, ale za devizu považují i to, že jsme se naučili zapojovat bytové rozvody, zásuvky, apod. Tyto znalosti jsem uplatnil i mimo práci, když jsem stavěl dům, který jsem si sám z hlediska elektroinstalace vyprojektoval.

Na které z vyučujících rád vzpomínáte?

Kdo mě zaujal z hlediska, že byl opravdu dobrý, to byla paní profesorka Machoňová. Byla naší třídní a byl to tzv. „učitel kamarád“. Měli jsme ji na matematiku, a i když byla přísná, snažila se všechno řešit jako by byla naše máma. Negativní dojem? Učitel Kraus,

Osnovy by měly být více zacíleny na tramvaje, autobusy a metro z hlediska potřeb Dopravního podniku. Pak by se kluci naučili víc a jejich chuť opravovat vozidla by byla větší.

který vyučoval ekonomiku. Byl to bývalý lampasák, měl v sobě dríl a při jeho hodinách bylo takové ticho, že by bylo slyšet spadnout jehlu na zem.

Vídáte se se svými bývalými spolužáky?

Bohužel jsem jediný, kdo u Dopravního podniku zůstal. Z dvaceti lidí, kteří odmaturovali, nikdo kromě mě do DPP nenastoupil. Co se týká srazů – půl roku po maturitě jsme se sešli v počtu patnácti žáků, a to bylo poprvé a naposledy. Od té doby jsem nikoho ze spolužáků neviděl. Vidám se spíš s lidmi, kteří byli o ročník níž, to je třeba pan Charvát z vozovny Žižkov nebo pánové Doubek a Dráb z Technické kontroly. To jsou kluci, kteří jsou mi bližší než moji přímí spolužáci.

Dala vám škola vše potřebné pro budoucí uplatnění?

Určitě, zejména co se týče technických znalostí. Z mého pohledu byla nejpřínosnější praxe na vozovně ve čtvrtém ročníku. Jsem rád, že jsem tuto školu absolvoval, protože do života mi dala opravdu hodně.

Jako garant za Dopravní podnik se účastníte závěrečných zkoušek na SPŠD. Mají současní mladí zájem vydržet v oboru?

Podle mého osobního názoru zájem pokračovat moc nemají. Samozřejmě výjimky potvrzují pravidlo. Myslím, že až do třetího resp. čtvrtého ročníku, kdy s nimi pracuje instruktor, o provozu téměř nic nevědí. Až



PŘED DVACETI LETY – LADISLAV POVÝŠIL JAKO ŘIDIČ SVÉ NEJOBLIBENĚJŠÍ TĚ-SESTKY EVIDENČNÍHO ČÍSLA 8750

po praxi se „vygenerují“ tři čtyři z dané třídy, kteří u podniku zůstanou. Všichni ostatní chtějí být pouze vyučeni a nastupují do školy převážně proto, že nikde jinde místo nebylo.

Má tento problém nějaké řešení?

Rád bych docílil toho, a s kolegy jsem o tom už jednal, aby osnovy byly více zacíleny na tramvaje, autobusy a metro z hlediska potřeb Dopravního podniku. Pak by se kluci naučili víc a i chuť opravovat vozidla by byla rozhodně větší.

Je Dopravní podnik vaší srdeční záležitostí?

Jednoznačně. Nedovedu si představit, že bych pracoval pro jinou společnost. Dopravní podnik je pro mě number one a rád bych zde zůstal až do důchodu. Který tedy přijde až v roce 2042, a to je hodně daleko.

STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLE DOPRAVNÍ SE LADISLAV POVÝŠIL JAKO GARANT ZA DPP UPSAL NA DALŠÍCH 10 LET



VZPOMÍNKA NA ŠKOLU: ŽÁKOVSKÁ KNIŽKA A KOVOVÉ ZNÁMKY ZA PRAXI



Text: Milan Slezák

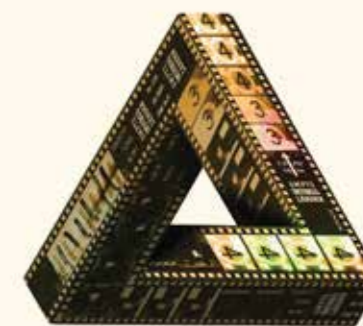
KULTURNÍ BOUŘENÍ S NÁDECHEM HISTORIE

Až do čarodějníc lze navštívit dvojici zajímavých výstav. Tou první je **Na film! 2** v Paláci Chicago na Národní třídě. Nová lokalita i podoba a koneckonců i nové exponáty – tak vypadá pokračování projektu NaFilm studentů Katedry filmových studií Filozofické fakulty UK. Hlavním záměrem výstavy je nejen vzdělávat, ale hlavně pobavit, expozice má proto interaktivní charakter. Zájemci si mohou vyzkoušet třeba promítání s replikou dobové laterny magiky, která je považována za první projektor předcházející samotné-

mu vzniku filmu. Dále mohou kupříkladu díky vlastnímu pohybu poznávat základní principy filmové animace a připraveny jsou i další „speciality“.

Dlouholetým cílem autorů je vybudovat v České republice filmové muzeum, které by reprezentovalo historii, vynalézavost a osobitost českého filmu, a zároveň ukázalo nejenom jeho provázanost se světovou kinematografií, ale i se společenským a politickým pozadím. O projektu se lze dozvědět na webu www.nafilm.org.

DOKÁŽEME VÁM, ŽE FILM V MUZEU MŮŽE BÝT PRO VŠECHNY



NAFILM
V POHYBU: VÝSTAVA 2

FILMOVÉ MUZEUM?
PŘIJĚTE ZAŽÍT FILM JINAK

LOCOMOTION: THE EXHIBITION
SEE FILM DIFFERENTLY



Druhá výstava jde trochu dál do historie. Jedná se totiž o expozici **Vyšehrad za doby Karla IV.** (instalovanou ve foyer Starého purkrabství), jež je fragmentem dřívější úspěšné a rozsáhlejší výstavy **Šifra Otce vlasti**. Historikové pravi, že Vyšehrad pro Karla IV. symbolizoval mnohem více než jen opěrný bod královské moci na jižním okraji pražského souměstí - představoval symbol nejstarších českých dějin a přemyslovské dynastie.

Výstava je zaměřena na specifickou úlohu Vyšehradu v kontextu založení Nového Města pražského a jeho středověkou podobu, kterou mu vtiskla velkolepá přestavba, právě za vlády Karla IV. Tvoří ji velkoformátové panely s nejrůznějšími informacemi včetně grafických materiálů, skic či plánů.



Závěrem se znovu vrátíme k filmu pozváním na festival **Pojďte na Jacka** v žižkovském kině **Aero**. Ve třetím dubnovém týdnu, 18. – 21. dubna, tento legendární biograf přichystal projekci sedmi filmových děl s **Jackem Nicholsonem**. Tento bouřlivák s lehce maniáckálním úsměvem totiž letos v dubnu oslaví osmdesátku a svým umem se zapsal tučným písmem do historie světové kinematografie.

K JAKÉ ZNÁMÉ KŘIŽOVATCE TRAMVAJ MÍŘÍ?



Odpovězte na soutěžní otázku a získejte funkční šátek Moira a knížku Lokálkou do České Kanady. Odpověď zašlete nejpozději **do středy 12. dubna 2017** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž; u odpovědi uveďte celé vaše jméno).



Správná odpověď na otázku **Z jaké zastávky míří linka 124 na Skalku?** z Fotohádky v DP kontaktu 2/2017 zněla: **Nádraží Hostivař**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována a publikací „140 osobností a událostí pražské MHD“ a hrnečkem se schématem MHD odměněna: **Emilie Jechová**.

FOTOHÁDKANKA O CENY



Foto: Oto Burger

PANE, POJĎTE SI HRÁT NA VLAK

JARO JE TU A S NÍM I IDEÁLNÍ ČAS PRO VÝLETY VŠEHO DRUHU. VYDEJTE SE PO STOPÁCH DOPRAVNÍCH ZAJÍMAVOSTÍ, TENTOKRÁT ZA KOLÍNSKOU ŘEPAŘSKOU DRÁŽKOU.



PARNÍ LOKOMOTIVA BS80 NAJÍŽDÍ NA SOUPRAVU PŘED DEPEM V SENDRAŽICÍCH



JEDNOU Z MOTOROVÝCH LOKOMOTIV JE I BNE 50

Co se týče spojení, není nic jednoduššího, než jet vlakem z Hlavního nebo Masarykova nádraží, přičemž opravdu není třeba studovat jízdní řád - vlak jede třikrát až pětkrát za hodinu. Další možností je výstup na železniční zastávce Kolín – Zálabí. Tady musím upozornit, že do této zastávky jezdí jen osobáky v relaci Praha – Nymburk – Kolín. V tomto případě sice odpadá autobus, ale jak pohodlný výšlap to je, nevím, nikdy jsem jej nevykoušel. Pro cestu je nutná železniční jízdenka, a to podle počtu osob buď skupinová či jednodenní platící pro Středočeský kraj. Variantou je také In-karta nebo některá z jejích variant.

Orientační jízdní řád linky 1, která vás doveze z hlavního nádraží v Kolíně až na místo určení do Sendražic, je následující – od železniční stanice odjíždí autobusy od 8.53 hodin každou hodinu, jízdné činí 14 korun za osobu, neexistují jednodenní nebo skupinové jízdenky – o jízdenkách pro děti se informujte na místě. Kočárky a vozíky se samozřejmě přepravují zdarma a autobusy jsou nízkopodlažní. Vystoupíme v zastávce „Sendražice, rozcestí“ a odsud to je asi kilometr pohodlné chůze po zpevněném chodníku, vhodném i pro kočárky.

Vlaky tažené parní lokomotivou BS 80 z konečné v Sendražicích směr Býchory odjíždějí od 9.45 hodin v intervalu 75 minut. Poslední pravidelný spoj odjíždí v 16.00 hod. Stejně to je i s motorovou trakcí, průmyslové motorové lokomotivy jsou typů BN 60 H, BNE 50, BND 30, BN 30 a BN 15 R. Lze říci, že se motorový a parní provoz pravidelně střídá, o hlavních prázdninách lze drážku navštívit ve středu, v sobotu a v neděli, ale jezdí i 5. a 6. července a vyrazit můžete už na Velikonocce.

Rodinná jízdenka (2 dospělí a maximálně 3 děti) vyjde na 300 Kč, pokud jezdí pára, motorové svezení je o 40 korun levnější. Zatím neexistují jednodenní jízdenky. Ceny objednaných jízď lze vyhledat na stránkách www.zeleznicka.bloudil.cz.

Čekání na odjezd lze zpříjemnit a zkombinovat například s návštěvou expozice muzea řepařských drah nebo se podívat, jak hladová a žízňavá dokáže být i malá parní lokomotiva. Případnou návštěvu v malé kabině strojvedoucího lze samozřejmě domluvit na místě, ale za uvážení stojí, zda nebudeme překážet, protože malý ocelový oř má i malou kabinku, kam se sotva vejde mašinfára s topičem. A ješ-

tě o jedné věci se rád zmiňuji – řepaři myslí i na maminky s kočárky a ty, co potřebují k pohybu vozíky – do každého vlaku zařazují i vůz pro přepravu kočárků, jízdních kol a vozíků pro invalidy.

Výpravčí spouští místní závory, cinká předzváněč Trojlístek a my nastupujeme. Červená čepice patří k odjezdu, průvodčí zkontrolují, zda všichni nastoupili, drážní výpravka dá příkaz k odjezdu, mašinka zapíská a vláček se vydává na cestu. A mimochodem, vzhledem k datu zahájení provozu (23. červen 2007) se jedná o jednu z nejmladších železnic u nás. A to že má rozchod 600 mm a v současnosti měří 4500 metrů a je na ní jen 5 zastávek, je jen detail a něco pro hnidopichy. Na konečné v Býchorech si užijeme objížďení soupravy.

Se stravováním si nemusíme dělat žádné starosti – v místě se čepuje prý dobrý pěnivý mok, v místní nádražní restauraci lze poobědovat obvyklé menu – párek, guláš s krajcem chleba a zapít to točenou kofolou nebo jinou limonádou. Takže se asi brzy potkáme u Kolína a Pane, půjdeme si hrát! A třeba zrovna na vlak.

TIP NA VÝLET

Text a foto: Aleš Karlovský

ZÁBAVA

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete doplnění textu, věnovaného významnému českému novináři **Karlu Kynclovi**, který zemřel před 20 lety: Každou sobotu, pokud to bylo jen trochu možné, jsem si udělal pěknou hodinku. Tuto hodinku mě dovozoval prožít pořad Českého rozhlasu ... (dokončení v tajence). Přesněji řečeno komentáře a glosy zpravodaje ČR ve Velké Británii, který v tomto pořadu dokázal plně rozvinout svoje novinářské umění. Jak řekli jeho kolegové, vyhovovalo mu, pokud dostal více prostoru, než bylo možné v běžném denním zpravodajství (Jan Šmíd).

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete nejpozději **do středy 12. dubna 2017** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; uveďte vaše celé jméno) a vyhrajte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: externí disk Maxtor 1TB.

V tajence osmisměrky z DP kontaktu č. 2/2017 bylo dokončení textu k výročí úmrtí historika umění a spisovatele Emanuela Pocheho: byl český historik umění, autor řady odborných i populárních publikací. Jednou z nejznámějších je kniha **Prahou krok za krokem**.

Hlavní cenu – grilovací sadu – získává Karel Mezihorák a flash disk 16 GB získávají Otakar Šikl a Jiří Šusta.



Hlavní cena:

Externí disk Maxtor 2.5" M3 Portable 1TB

PŘENOSNÝ DISK MAXTOR MŮŽETE JEDNODUŠE NAINSTALOVAT TAK, ŽE PŘIPOJÍTE USB KABEL. NA TENTO EXTERNÍ PEVNÝ DISK PAK OKAMŽITĚ LZE UKLÁDAT VEŠKERÉ SOUBORY BĚHEM NĚKOLIKA SEKUND. DÍKY USB 3.0 JSOU GARANTOVÁNY VYSOKÉ PŘENOSOVÉ RYCHLOSTI. JEDNÁ SE NAVÍC O VELKOKAPACITNÍ ZAŘÍZENÍ, KTERÉ SVOU KAPACITOU ČASTO PŘEKONÁVÁ STANDARDNĚ INSTALOVANÝ PEVNÝ DISK NEBO SSD.

Klíčové vlastnosti:

- Skvělá kapacita 1 TB v odolném provedení
- Dodávaný software pro automatické zálohování nebo šifrování dat
- Podpora pro Windows Vista, 7, 8 a 10 + Mac OS X 10.4.8 a novější
- 3 roky záruka

ČESKÝ ARCHTEKT	HŘIDINKA POČÍTAČOVÝCH HER	STÁT V USA	PLEMENO PSA (HOVOR)	PROCLOUZENÍ BOČNÍ ZDI	ASUSKA BAKALNA	VZOREK OXIDU SÍRNATEHO	ŠPAŇ ČLEN	POTŘEBA K PSANÍ	DEŠT	NEJAVŠÍ KARTKA	3. šest letky	AMER. FILM HEREČKA (1946)	ZN. HUNKU	NEDOBRO	LEŽNÁŘSKÝ VYROBEK	PRAŽNĚ BURSKÉ OŘESKY	
BAHEŇNĚ PTKA				NEPŘÍTOMNOST MĚROBU						BAKA							
AMERICKÝ POČINKATEL				ZPRUCOVÁNÍ OSOBNÍ ZÁJMEMO						ČESKÝ HEREC							
ZEMĚDĚL TAHAČ					VYUČOVACÍ PŘEDMĚT 1. TRIDY	PORÁŽKA ANTIKOTIKUM							JEDEN LIDLJY GTO SLOVCE POJMU				
2. šest letky										MEZINAR. TEBERENĚ LETECKÉ DOPRAVY				ZÁPADNÍ OŠISE MĚSTO		AFRIKÝ BARTELNY VR	
LAVORY	1. šest letky	ALPSKÁ HORSKÁ SKUPINA	MNS USA (HÁVA)		WÓDLET SPOL. KRAJ ROYAL DUTCH AIRLINES	OZNAČENÍ KAMIONU FR. BASKN			ADOPCE	NÁZEV HLÁSKY V							
ČESKÝ SEXUOLOG (KADNĚ)				NĚKDE (KRNŽNĚ)					VYPRÁVKA DIVADELNÍHO KOSTYMNÍ DOGMATIKA					TEČKA			
BUDOHSTICKÝ SATAN				LENOSNĚ	INC. HEREČKY LAURINOVE					PŘEDLOŽKA S ZPÁDEM				VYHERNÍ POLKAZKY STANOVENÁ VYMĚŘENÁ DOBA			
VŘSTVA GEOLOG TŘĚTHOR					HALY FRSKÝ BASKN (1865-1839) NCLUT (1823)				KALUZ (RÓDE)	POLICEJNÍ AUTOMOBIL (ZAST)					NEČAS	ROVNAT DO ZASTUPU	
RÍMSKÁ S		SEKNOUT	ZPR. SOUHRNĚZDÍ RYS (LYND)	ZNAČKA STRA			CHLAD	BALKÁNSKÁ PALENKA						CHMATÁNÍ			AUTOMATICKÝ SYSTÉM ŘEZÁNÍ DŘEVU S NEVÝKLIZ
JMENO FENKY					HADEC (NEROST)					KUŽE STRUKU (MŇ. C.)						RÓD LAORU	ZÁSKUB V OBUČEJI
ROZEDNĚVAT					SVĚROVÝ LHĚL (MŇ. C.)					SEVE-ROVYCHOD	DOMÁCKY METODĚI						
SOUČIT					EGYPT. BALVNA					ZÁŘTÍ							
ZPR. ATLETICKÉHO KLUBU		GERMAN			AFRIKÝ KNEH					EXCELOVAT							

Legendární vozidla Ečs a Tatra T3

Novinky



Flash disk Tatra T3

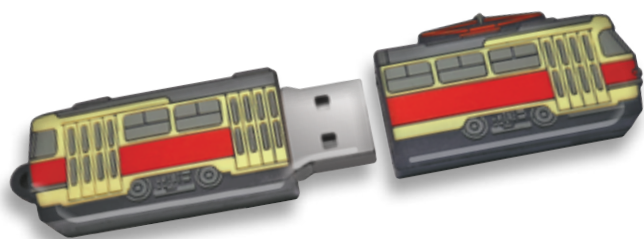
USB flash disk s motivem legendární tramvaje Tatra T3. K dostání ve verzích 8 GB a 32 GB.

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

