

# DP kontakt

70. výročí patří i tramvajákům  
Přání autobusům: rozvoj a kvalita  
Dopravou posedlý Václav Kopta





**90 let provozu  
autobusů v Praze  
1925–2015**



# *Pražské autobusy slaví 90 let*

Slavte s námi!

**V rámci oslav 90. výročí zahájení pravidelné autobusové dopravy v Praze se můžete těšit na tyto akce:**

## **Den otevřených dveří v garáži Vršovice**

V sobotu **6. června 2015** od 10 do 16 hodin budete mít jedinečnou příležitost nahlédnout do zákoutí této autobusové garáže, která před 60 lety vznikla jako trolejbusová vozovna.

## **Průvod autobusů**

Autobusový průvod je naplánován na neděli **7. června 2015** dopoledne. Poprvé budete mít možnost zhlédnout historické a současné autobusy městské hromadné dopravy v takovém rozsahu a na jednom místě.

## **Přednášky z historie MHD**

Zúčastněte se v sobotu **13. června 2015** od 10.30 a 14.00 hodin v Království železnic přednášek o historii, současnosti a budoucnosti pražských autobusů.

## **Pražská muzejní noc**

V sobotu **13. června 2015** od 19.00 hodin se uskuteční Pražská muzejní noc s přestupním bodem Staroměstská.

Více informací o oslavách výročí, historii a akcích pořádaných Dopravním podnikem naleznete na:  
**[www.mhd140.cz](http://www.mhd140.cz)**



**Dopravní podnik  
hlavního města Prahy**



**Vážené čtenářky a vážení čtenáři,**

jednoho nedávného pátečního odpoledne jsem využil možnosti práva rozeslat hromadný vnitropodnikový e-mail. Chceme v redakci nechat svázat několik posledních ročníků DP kontaktu a ejhle, kolegyně Jana hlásí, že ne a ne najít číslo 3 z roku 2012. Koukám na Intranet, vidím titulní stránku s pěknou fotkou „emjedničky“ od Petra Havlíčka a říkám: Nedá se nic dělat, poprosíme čtenáře. Do řádky v e-mailu „Od“ vkládám „Informace“, do řádky „Komu“ zadávám „prijemci DPP“, předmět Poptávka DP kontaktu, enter.

Za pár vteřin telefon, e-mail, hned další a další. Dvacet, pětadvacet zpráv během půl hodiny, sluchátka nestíháme zvedat. Děkujeme, ano přijdeme si, vyzvedneme, díky, pošlete. Již neposílejte, ne opravdu děkujeme, už máme dost...

Takovou spontánní reakci jsme nečekali. Takže ještě jednou DÍKY všem ochotným, rychlým a hlavně poctivěarchivujícím kolegyním a kolegům za pomoc. V řadě 19 svázaných ročníků DP kontaktu tak nebudě díra.

Ale co vy, čtenáři, ze svázaného ročníku vlastně máte? K poděkování tak připo-

jujeme bonus. Protože společně krouťme již 20., jubilejní, ročník, připravili jsme pro vás soutěž o ceny. Cesta ke správné odpovědi vždy povede přes stará čísla časopisu. A pokud nepatříte k těm, kteří sáhnou za sebe do skříně a časopis bravurně dohledají, příslušné číslo naleznete buď na webových stránkách DPP nebo Intranetu. Z došlých odpovědí vylosujeme tři výherce a spolu se správnou odpovědí a otázkou na další měsíc je zveřejníme vždy v následujícím DP kontaktu. Soutěž od příště naleznete vždy na stránce s křížkou.

Otázka pro květen byla vybrána z DP kontaktu č. 6/2005, tedy z doby, kdy si podnik připomínal 80. výročí pravidelného provozu autobusů:

**Co se v dopravě odehrálo 7. března 1908?**

Odpovědi zasílejte na adresu: sou-tezdpk@dpp.cz (předmět: Květen), a to nejpozději do pondělí 1. června 2015.

Pro 3 vylosované autory správných odpovědí bude připravena novinka v podobě výpravné publikace „Áčko jede do Motola“ a tričko „Metro“.



Za spolupráci, za náměty a připomínky děkuje, do soutěže hodně štěstí přeje a blahopřání od „dopravou posedlého“ herce Václava Kopty k významným výročí DPP v tomto roce všem zaměstnancům tlumočí

**Petr Ludvíček,**  
šéfredaktor

**OBSAH 5 • 2015**

- 4–5 Aktuálně
- 6 Střípky z tuzemských dopravních podniků
- 7 Co o nás píší média

**90 LET PROVOZU AUTOBUSŮ V PRAZE**

- 8–9 Přání autobusům: rozvoj a kvalita
- 12–13 Nový život garáže Vršovce

**FOTOREPORTÁŽ**

- 10–11 Den, kdy se v metru tančí a zpívá

**EXKLUZIVNĚ**

- 14–15 Dopravou posedlý Václav Kopta

**VÝROČÍ 140 LET MHD**

- 18–19 140 let historickým objektivem: Tomáš Dvořák

**NA NÁVŠTĚVĚ**

- 20–21 Jak se jezdí na březích Dněpru

**HISTORIE**

- 22–25 Květnový historický kaleidoskop 2015

**PEL – MEL**

- 26–27 Letem dopravním (dvoupatrovým) světem

**REPORTÁŽ**

- 28–29 Za metrem nemetrem na sopečný ostrov – 1. část

**KULTURNÍ TIPY**

- 30 Pozvánka na pražské metro ve filmu i na duchovní rozjímání
- 31 Křížovka, Fotosoutěž, Ochutnávka z Dopraváckého slangu
- 32 70. výročí patří i tramvajákům

Foto na obálce: Archiv DPP



**DP kontakt**  
Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz  
• Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Aneta Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63  
• MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 23. 4. 2015 • NEPRODEJNĚ

## KONFERENCE CHYTRÁ A ZDRAVÁ MĚSTSKÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Ve dnech 21. – 22. dubna 2015 se v Park-hotelu Plzeň konal již 3. ročník konference

Chytrá a zdravá městská veřejná doprava, které se za DPP zúčastnil generální ředitel Jaroslav Ďuriš spolu s dalšími kolegy. Letos se sešlo na 300 účastníků z 15 států, kteří měli možnost sledovat zajímavých 21 příspěvků v celkem třech tematických blocích, a to Udržitelná městská doprava pro 21. století, Technologie ve vozidlech a na tratích městské veřejné dopravy a Náš zákazník. Dále si účastníci konference mohli prohlédnout vystavená vozidla, vyzkoušet trenažéry autobusu a trolejbusu a navázat nové kontakty s kolegy z oboru veřejné dopravy. (dh)



Foto: Jan Barchánek



## NOVÉ AUTOBUSY EURO 6 V PROVOZU

V úterý 5. května 2015 uvedl Dopravní podnik do provozu první z 11 nově zakoupených kloubových autobusů SOR NB 18, které splňují současnou nejpřísnější emisní normu Euro 6. Nové autobusy umožní vyřazení posledních vozů typu Karosa B-741 s motory Euro 1, které jsou nejstaršími autobusy v současném vozovém parku DPP. Kloubové autobusy SOR NB 18 využívají naftový pohon, který má díky navazujícím moderním technologiím (systém pro redukcí emisí) srovnatelný dopad na životní prostředí jako dotované autobusy s pohonem CNG, provozované v některých dalších městech České republiky. (red)

## PĚVECKÝ SBOR DPP PŘIJME POSILY

Umíte hrát vy nebo vaše děti na nějaký hudební nástroj? Chtěli byste se aktivně zúčastnit koncertů Pěveckého sboru Dopravního podniku?



**Pěvecký sbor**  
Dopravního podniku  
hlavního města Prahy

Uvítáme lidi s muzikantským srdcem, kteří jsou ochotni věnovat kus času nácviku, pár zkouškám a příležitostným vystoupením s naším pěveckým sborem. Nabízíme možnost krátkodobé i dlouhodobé spolupráce. Máte tenorový nebo basový hlas, zpíváte dobře a rádi? Připojte se k nám a rozdávejte radost prostřednictvím hudby. Zájemci se mohou hlásit prostřednictvím e-mailu adresovaného na sbordpp@seznam.cz, nebo na telefonním čísle předsedkyně sboru Dany Vohralíkové (296 193 326). Více informací na www.sbordpp.cz. (dol)

## INVESTIČNÍ PLÁN ROKU 2015

**V orgánech Dopravního podniku proběhlo schvalování Investičního plánu na rok 2015. Návrh plánu investic na rok 2015 vychází z následujících zdrojů:** vlastní zdroje (odpisy) – předpoklad 3 027 000 tis. Kč, kompenzace roku 2015 – přiměřený zisk 1 108 400 tis. Kč, nedočerpaná kompenzace roku 2012 – přiměřený zisk 167 653 tis. Kč, směnečný program 600 mil. Kč a investiční dotace HMP 1 118 822 tis. Kč.

**Schválené dotace z rozpočtu HMP na rok 2015 – celkem 1 118 822 tis. Kč:** Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Karlovo náměstí, Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Palmovka, Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Roztyly, Komplexní bezpečnostní systém metra, RTT Bělehradská (Tylovo náměstí – Otakarova), RTT Evropská II. etapa, RTT Nádražní – Na Zlíchově, RTT Palmovka blok, RTT Plzeňská (Tomášková – Jinonická), TT Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec, RTT Smyčka Těšnov, RTT Sokolovská (Březinova – Zenklova), RTT Střešovická – Na Petřinách, RTT Vršovická (Otkarova – Kubánské náměstí), TT Divoká Šárka – Dědinská, I. provozní úsek trasy D metra, Výtah Anděl, Výtah I. P. Pavlova a Bezbariérová opatření.

**Ke klíčovým investičním akcím patří:** Strategická akce města – příprava I. provozního úseku trasy D metra Obnova vozového parku – splátka úvěru za 20 ks souprav M1 metra, splátka směnečného programu (tramvaje 15T), nákup tramvají 15T, nákup autobusů kloubových nízkopodlažních, nákup minibusů.

**Akce, na které chce DPP získat dotace z EU v rámci operačního programu Praha – Konkurenceschopnost:** Bezbariérové zpřístupnění stanice Můstek A/B, Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Anděl, Bezbariérové zpřístupnění stanice metra I. P. Pavlova, RTT Bělohorská (Malovanka – Ankerská), RTT Vršovická (Otkarova – Kubánské náměstí), RTT Evropská II (Thákurova – Horoměřická), RTT Střešovická – Na Petřinách, RTT Plzeňská II (Tomášková – Jinonická). (dh)

## VYDEJTE SE NA PŘEDNÁŠKY DO KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC

Cyklos přednášek připravený v souvislosti se zářijovými oslavami 140 let Městské hromadné dopravy pokračuje! Až do konce roku máte možnost dozvědět se mnoho zajímavostí týkajících se jednotlivých druhů dopravy, a to v krásném prostředí Království železnic na Smíchově. Přednášky mohou navštívit všichni zájemci, kteří Království železnic navštíví v rámci běžného vstupného (260 Kč), ale i ti, kteří si stáhnou, vytisknou a následně na pokladně předloží voucher, dostupný na webových stránkách www.mhd140.cz v záložce Přednášky. U příležitosti 90 let od zahájení provozu pražských autobusů v sobotu 13. června 2015 o autobusové dopravě, její historii, současnosti, ale i budoucnosti promluví vedoucí Archivu DPP Pavel Fojtík a zástupce vedoucího JPA Jan Barchánek. (red)

## KOČÁRKEM PRAHOU POŠESTĚ

Ve Žlutých lázních v pražském Podolí se už poště sešli rodiny s dětmi, aby společně upozornily na to, že průjezd s kočárkem hlavním městem není vždy jednoduchou záležitostí. S kočárkem Prahou, jak se každoroční akce nazývá, představila 20. května 2015 široké veřejnosti formou zábavného programu obtížně především maminek s dětmi, které při cestování městem kromě bariér prostorových často překonávají i bariéry mezilidské. „Stále jsme svědky situací, kdy kolemjdoucí bez nabídky pomoci míjejí maminku, která vynáší těžký kočárek do tramvaje, a to se musí změnit,“ vysvětlil náměstek primátorky Petr Dolínek. „Jako člen městské rady pro oblast dopravy a bezbariérovosti jsem kromě osobní účasti na akci připraven vyjít požadavkům této akce maximálně vstříc a na základě společných jednání s organizátory realizovat v rámci městské dopravy konkrétní opatření,“ dodal. DPP coby partner akce vypravil v této oblasti nízkopodlažní autobusové a tramvajové spoje a účastníky vybavil letáčky s pravidly a návody na cestování s kočárky v tramvaji a autobusech, v metru na eskalátorech, na vyhledávání nízkopodlažních spojů apod. (red)







## ŠKOLICÍ PROGRAM UITP V PRAZE

V dubnu DPP hostil jeden ze tří modulů školicího programu Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP, který byl zaměřen na zákaznický orientované řízení veřejné dopravy. V rámci této akce zavítalo do Prahy 30 manažerů veřejné dopravy z tak vzdálených zemí pěti světadílů, jako je třeba Japonsko, Brazílie, Austrálie či Jihoafrická republika. Kromě vlastního školení měli účastníci příležitost poznat krásy města z historické tramvaje, porozumět systému řízení veřejné dopravy při exkurzi na Centrálním dispečinku a obdivovat vyspělé technologické vybavení opravy tramvají v Hostivaři. DPP, jmenovitě Jan Barchánek (JPA), se o týden později podílel na lektorském zajištění obdobného školení UITP v tureckém Istanbulu, tentokrát specializovaného na provozní aspekty jednotlivých druhů veřejné dopravy. (jd)

## VÝROČNÍCI SLAVILI VE VOZOVNĚ STŘEŠOVICE

V sobotu 25. dubna 2015 se ve vozovně Střešovice konalo další setkání zaměstnanců, kteří letos oslavili 35 let u podniku. Program akce byl tradiční: po oficiálním přijetí a předání diplomů, u nichž asistovali v roli gratulantů personální ředitel Jiří Špička, dopravní ředitel Ladislav Urbánek a technický ředitel Jan Šurovský, se výročníci vydali historickou tramvají na projíždku Prahou, aby pak následně ještě se svými rodinami mohli obdivovat historické skvosty Muzea MHD. Každý z oslavenců obdržel na památku skleněný diplom a skleněnou plaketu s motivem metra. (dg)



Foto: Petr Hejna

## THE TAP TAP NA TESTU NOVÝCH STANIC

Hned druhý den ostrého provozu čtyř nových stanic prodlouženého úseku trasy A byl příležitostí pro členy hudebního uskupení The Tap Tap k otestování jejich bezbariérovosti. S kamerami a diktafony v zádech se skupina kolem kapelníka Šimona Ornesta vydala do útrob pátého áčka, aby po několika hodinách vyřkla svůj ortel v podobě glosy moderátora Ládi Angeloviče, kterou vám přinášíme:

Ve středu 8. dubna 2015 jsme za mohutné asistence mnoha médií provedli důkladný zátěžový test nových stanic metra A. Aby byl test co nejprůkaznější, prováděli jsme jej pochopitelně za plného provozu. Výtahy obstály celkem se ctí. Jen na Petřinách mě zamrzelo, že na nástupiště sice jedou hned dva paralelní výtahy, ale na povrch vás veze opět výtah jen jeden. Když se ten jeden porouchá, ty dva další vám moc nepomohou. Handicapovaní Pražané jistě vědí, že dostat se na peron je na trasách A a B jen půlka vítězství, protože cestou z nástupiště do soupravy musíte překonat nezanedbatelný schod a občas mezi vagonem a nástupištěm uvízne i kolečko vozíku. Ptáte se, co s tím? Jednoduchým, koncepčním, i když nákladným řešením je podle mě nahradit současnou „flotilu“ linek A a B moderními vozy, která nás vozí po trase C. Víím, že to nebude snadné, ale mám pro tento účel motivační heslo „Vzhůru do budoucnosti!“ (jaš)



Foto: Petr Hejna

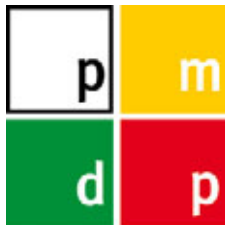
## VYSLANCI UNIVERZITY V ŽILINĚ SI PROHLÉDLI DISPEČINK

V úterý 21. dubna 2015 proběhla v budově Centrálního dispečinku exkurze studentů a vyučujících z katedry železniční dopravy univerzity v Žilině. Početné výpravy, která musela být pro hladký průběh akce rozdělena na dvě části, se ujali vedoucí odboru Řízení provozu Zdeněk Rampa a vedoucí odboru Technická podpora provozu Jaroslav Šubert. Ti pak zahraniční návštěvníky postupně provedli dispečinkem elektrotechnickým, vlakovým i technologickým. Za zdárný průběh návštěvy je třeba poděkovat vedoucím těchto pracovišť, konkrétně pánům Václavu Hlaváčkoví, Jiřímu Šikolovi, Jindřichu Novodvorskému a Alexandrovi Kučerovi – díky jejich odbornému výkladu byli slovenští dopravní přátelé navýsost spokojeni a odvezli si domů kupu cenných informací o technickém zajištění provozu pražského metra i jeho řízení. (zr)

## SEZNAMTE SE S... VÝROČÍMI

Komunikační vagon si na lince A pražského metra svou službu kroutí dál. Jak jsme psali v únorovém čísle, pro rok 2015 se vagon stal pro osvětovou kampaň Seznamte se s... Každý měsíc mají cestující před očima osm vizuálů v češtině a angličtině na dané téma. Duben a část května patřil samozřejmě světovému šampionátu v hokeji, na který navázalo téma 90 let pravidelného provozu autobusů v Praze. Toto výročí bude v rámečcích Komunikačního vagonu k vidění až do konce července, další dva měsíce přiblíží další významné jubileum, a to 140. výročí pražské MHD. Jízdní řád vagonu najdete na Facebooku či webu Dopravního podniku. (pel)





Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

## V PLZNI SLOŽILI TRAMVAJ PRO TURECKO

Na apríl, tedy 1. 4. 2015, byla v areálu Plzeňských městských dopravních podniků na Slovanech složena tramvaj typu 28T2 pro turecké město Konya. Plzeňská Škoda Transportation již dodala do tohoto města 60 kusů tramvají typu 28T a nyní na třetím vyrobeném voze 28T2 probíhají ověřovací zkoušky. Pro ně výrobce vybral jako nejvhodnější plzeňskou kolejovou síť. Tato řada vozidel se od původních liší tím, že díky nově dosazené trakční baterii umí zdolávat krátké úseky, např. v historickém jádru města, kde není žádoucí zatrolejování, i bez trakčního vedení.

## BRNĚNSKÉ TRAMVAJE PLNÍ VZKAZY CESTUJÍCÍCH

Chcete vyznat lásku originálním způsobem nebo třeba popřát babičce k narozeninám? Pošlete jim svůj vzkaz v tramvaji! Právě s tímto nápadem přišel DP města Brna a dal tak cestujícím volnou ruku při výzdobě reklamních vitrín ve speciální „P. S. tramvaji“. Vzkaz, který pak po dobu 14 dnů jezdí v tramvaji K2R, evidenční číslo 1049, mohou cestující odeslat pomocí formuláře, který je volně ke stažení na stránkách brněnského DP.



## DOD V PARDUBICÍCH

V sobotu 16. 5. 2015 uspořádal Dopravní podnik města Pardubic Den otevřených dveří. Příznivcům a fanouškům městské hromadné dopravy nabídl komentované prohlídky technického zázemí, výstavu svých i hostujících vozů či vyhlídkové jízdy po městě a do okolních obcí, které jsou v rozsahu linek MHD. Bohatý doprovodný program, který mimo jiné okoušely i unikáty v podobě autobusů s vlečnými vozy či trolejbus s pomocným agregátem, zakončila jedinečná spanilá jízda historických i moderních vozů přes centrum, Židov, Polabiny a hlavní nádraží se zastávkou na třídě Míru.

## MISTŘI LIGY JEZDÍ AUTOBUSY V MAJETKU DOPRAVNÍHO PODNIKU

Víkendové oslavy (25. 4. až 26. 4. 2015) mistrovského titulu hokejového klubu Verva Litvínov se neobešly bez autobusů Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova. Zatížení mistrovskými hokejisty vydržel vůz č. 524 bez problému a hokejisty slavící na střeše autobusu dovezl od zimního stadionu Ivana Hlinky až na litvínovské náměstí Míru bez úhony. Druhý autobus (v černo-žluté úpravě), který hokejisty doprovázel, využívají hokejisté Vervy Litvínov pravidelně v průběhu sezony k cestám na venkovní utkání.



## OSTRAVÁCI BODOVALI V MEZINÁRODNÍ JÍZDĚ ZRUČNOSTI

V sobotu 25. 4. 2015 se v areálu vídeňské tramvajové vozovny a dílen ve čtvrti Simmering uskutečnila mezinárodní soutěž v jízdě zručnosti řidičů tramvají. Celkem 23 týmů reprezentujících evropské dopravní podniky se utkalo v šesti soutěžních disciplínách, které prověřily jejich dovednosti v řízení tramvaje. Reprezentanti DP Ostrava, řidiči Renáta Burdíková a Roman Děcký, prokázali své dlouholeté zkušenosti a v mezinárodní konkurenci obsadili 3. místo v absolutním pořadí soutěže za prvními Holanďany z Rotterdamu a druhými domácími řidiči z vídeňského DP.



## V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH ZKOUŠELI MIDIBUS

V termínu od 25. 4. do 2. 5. 2015 otestoval DP města České Budějovice ve svých ulicích plně nízkopodlažní midibus Heuliez GX 137. K testování došlo na základě spolupráce s firmou Iveco Czech Republic na speciální zkušební lince 93 vedené do historického centra města. Délka vozu činí 9,52 m a šířka 2,33 m, celková obsaditelnost je až 70 cestujících. Výhodou midibusu je menší poloměr otáčení, proto je vhodný pro nasazení ve stísněných prostorových podmínkách – tedy například právě v městských centrech. O pohon midibusu se stará šestiválcový diesellový motor Iveco Tector 7 s výkonem 250 koní. Výrobce vozu, společnost Heuliez Bus, patří do skupiny CNH Industrial N.V. a je tradičním francouzským producentem autobusů s devadesátiletou historií.



Dopravní podnik města České Budějovice, a. s.

## INTERNETOVÉ DOBÍJENÍ KARET BĚŽÍ V HRADCI V POKOŘĚ

Dobíjení městských karet je od 1. 3. 2015 možné v Hradci Králové provádět bezhotovostně. Plnění přes internet je možné přes platební systém GoPay, a to jak u předplatných časových jízdenek, tak i u dobíjení elektronické peněženky. On-line platbu lze provést na stránkách DP pomocí platební karty, prostřednictvím on-line internetového bankovníctví pomocí platebních tlačítek nebo klasickým platebním příkazem. Za více jak měsíční provoz využilo tuto službu přes 2000 zákazníků, v průběhu týdne se nejčastěji využívá této služby v pondělí a úterý a nejméně kupodivu v sobotu, kdy on-line dobíjí pouze kolem 9 procent zákazníků. Nová služba se rozběhla bez obtíží a zákazníci si na ni rychle zvykají. Přes internetové dobíjení je možné si zjistit i platnost či výši finančního zůstatku na kartě či si zvolit i nastavit upozornění na konec platnosti časové jízdenky.





Připravila:  
Aneta Řehková

# „Šotoušům“ bez slovníku nikdo nerozumí

Buřinkář, fira, anti-prsa. Slovní zásoba pražských dopraváků obsahuje stovky, ne-li tisíce výrazů, kterým běžný cestující jen stěží porozumí. Při výročí 140 let pražské MHD dopravní podnik vytvořil svůj slovník slangu.

Adam Váchal  
redaktor MF DNES

**PRAHA** Šotoušům, neboli lidem, kteří se vyznačují extrémním zájmem o veřejnou dopravu a také rozsáhlými znalostmi z prostředí MHD, nyní budou mít možnost porozumět i běžní Pražané. Nadšenci z dopravního podniku totiž vytvořili speciální dopravní slovník.

„Slovník kolegové tvořili na základě rozhovorů s lidmi i vlastní zkušenosti. Nemohli přitom čerpat prakticky z žádných historických podkladů. V minulosti takto totiž slang na papíru nikdo neuchovával,“ vysvětluje vedoucí archivu dopravního podniku Pavel Fojtík.

Přestože se slang řidičů tramvají, autobusů či strojezdoucích metra



**V překladu** „Kam se hrabou staré tramvajové soupravy typu T3 a také KT8D5. Tahle tramvaj je ve skvělém stavu a jede poměrně rychle, pane generální řediteli. Na zastávce jsem nechal vystoupit všechny cestující a mířím směr holešovické Výstaviště.“ 7x foto: archiv MAFRA

## Fakta Ukázky ze slovníku

**babosed:** linka využívaná převážně cestujícími vyššího věku či vyhrazená sedadla pro invalidy  
**berlochod:** autobus pro přepravu tělesně postižených  
**brousek:** vůz na broušení kolejnic  
**bublina:** rekonstruovaný tramvajový vůz T3

**bolzanka:** tramvajová linka, která jezdí ze Žižkova přes hlavní nádraží na Smíchov

**buřinkář:** revizor (začátkem 20. století nosili buřinky)

**černoušek:** černý pasažér

**čechplotina:** nepoljudný vůz

**dělo:** vůz v dobrém stavu

**drátenníci:** pracovníci, kteří se starají o údržbu trolejového vedení

**generál:** generální ředitel DP

**gumař, gumák:** řidič autobusu

**havrani:** čta pohřební služby, která odváží osoby usmrcené při dopravních nehodách

**jet do vsi:** jet do centra města

**jet jako pankráček:** špatně řídit

**jet na kufr:** jet v těsném závěsu za autobusem

**jet na cihlu:** jet rychle

**jezevčík:** podlouhlé schéma sítě tramvají nebo metra

**kačena:** tramvajový vůz KT8D5

**kanárek:** autobus Karosa B 931

**kaštani:** cestující

**kecař:** mikrofon rozhlasového

Scan části článku „Šotoušům“ bez slovníku nikdo nerozumí z deníku MF DNES ze dne 25. 4. 2015.

## Sezona začala. Přívozy lemují Vltavu celkem na pěti linkách

11. 4. 2015 PRAŽSKÝ DENÍK

### PRAŽSKÝ deník

Po zimní přestávce vyjely v dubnu opět všechny přívozy. Ke dvěma celoročním přibýly také tři sezonní, které přepraví cestující až do začátku listopadu.

„Celoroční linku spojující Podbabu a Podhoří navíc posílí sezonní loď, aby zvládla tradiční nápor návštěvníků. Novinkou letošní sezony je nová trasa linky P5,“ řekl mluvčí společnosti ROPID Filip Drápal. „Zásadní novinkou letošní sezony bude změna trasy přívozu P5, který bude nadále obsluhovat Císařskou louku, ale nově propojí výtoňskou a smíchovskou ná-

plavku,“ uvedl Tomáš Prousek z odboru projektování dopravy ROPID.

V trase Císařská louka – Výtoň – Náplavka Smíchov bude v provozu v základním intervalu třicet minut, v sobotu dopoledne v době konání farmářských trhů pak pojede každých patnáct minut. Zbrusu nové přístaviště Náplavka Smíchov pracovníci ROPIDu zřídili na levém břehu Vltavy u jižního schodiště náplavky na úrovni pravobřežní ulice Plavecká. Současně také přemístili přístaviště Výtoň asi sto metrů po proudu oproti tomu stávajícímu. Zároveň zrušili přístaviště Kotevní.

Linka P3 mezi Lihovarem a Veslařským ostrovem pojede pravidelně každých dvacet minut a přívoz P6 spojující vltavské břehy kousek pod soutokem Vltavy a Berounky bude vyjíždět během dne na požádání. Loni pražské přívozy přepravily 370 tisíc cestujících, přičemž více než polovina jich byla na celoročním přívozu mezi Podbabou a Podhořím. Na přívozech si lidé také převezli celkem 31 tisíc jízdních kol. Všechny lodní spoje jsou zařazeny do tarifu pražské integrované dopravy, platí na nich tedy její veškeré jízdní doklady, včetně SMS jízdenek. (...)

## VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ. OPRAVA PO DOKONČENÍ VÝTAHŮ

17. 4. 2015 METRO

### metro

Výkladní skříně metropole, Václavskému náměstí, se snad už příští rok vrátí ztracený lesk.

První fází by mohla být obnova náměstí od Můstku po tramvajovou trať mezi Vodičkovou a Jindřišskou ulicí. Náklady mají

být zhruba 150 až 250 milionů korun. Kdy práce začnou, to ale není zatím jasné.

„V dolní části je kompletně hotova infrastruktura, nyní čekáme, až Dopravní podnik dokončí výťah ze stanice metra Můstek. Teprve potom se dá vůbec začít

řešit úprava náměstí,“ řekl radní Jan Wolf, který je předsedou komise pro obnovu náměstí.

Město chce postupovat podle návrhu, který již před asi deseti lety vytvořila a vyhrála s ním výběrové řízení architektonická kancelář Cigler-Marani. Ta počí-

tá mimo jiné s tím, že z náměstí by měly zmizet záhony a plocha náměstí by měla být v jedné rovině. Začátek obnovy horní části náměstí začne až po vyřešení dohadů kolem umístění tramvajové tratě, která se má na náměstí vrátit.

# Přání autobusům: rozvoj a kvalita

Oproti kolegům z metra a tramvají nemají vlastní dopravní cestu a musejí o ni svádět boj s dalšími účastníky silničního provozu. A také s konkurencí. Ve složitých podmínkách poskytují, i podle výsledků standardů kvality, špičkové služby. A jak dokládá následující rozhovor, neztratili vztah k minulosti a budoucnost rozhodně nevidí v černých barvách. Otázky jsme v předvečer oslav 90 let pravidelného provozu autobusů položili vedoucím dvou jednotek – Provoz Autobusy Václavu Jelínkovi a Správa Vozidel a Autobusů Janu Lebedovi.

Ptal se: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**

## Jaká je vaše první vzpomínka na pražské autobusy?

**Václav Jelínek:** Můj táta pracoval v DPP jako průvodčí autobusu a já si velmi dobře vzpomínám na výpravnu Pankrác, kde tehdy společně parkovaly tramvaje i autobusy. Také jsem za ním velmi rád chodil na autobus a pozorně sledoval řidiče, kteří mně na konečné rádi vše předváděli a vysvětlovali. Jednalo se většinou o autobusy Praga NDO, kde se dveře otvíraly ručně pákou a namísto dnešních blikáčů měly mechanické svítící rameno. Zato již měly převodovku s ruční předvolbou.

**Jan Lebeda:** Moje úplně první vzpomínka je na autobusy Škoda 706 RTO, zvané „ertáky“. Když jsem byl malý a hlídal mě dědeček, tak mne brával na krmení labutí. Jezdili jsme s tímto autobusem tehdejší linkou 110 z Hloubětína do Kyjí k rybníku. Na zážitek z jízdy se nedá nikdy zapomenout. Hluk motoru se do interiéru vozu přenášel tak intenzivně, že jste měli pocit, že jste součástí vozu, zejména při jízdě do kopce. Když řidič v kopci řadil, tak to někdy vypadalo, že „erták“ kopec nevyjede. Nezanedbatelná vzpomínka je i z vjemu čichu. To, co se linulo za „vůně“, je nezapomenutelné.



**Václav Jelínek**  
nastoupil k DPP  
v roce 1968  
do garáže Kačerov. Volantu  
zůstal věrný až  
do roku 1990,  
kdy se stal  
vedoucím výpravny, a v roce  
1994 ředitelem  
téže garáže.  
Od roku 2004 je  
vedoucím jednotky Provoz  
Autobusy.

## Co nebo kdo vás přivedl na profesní dráhu spojenou s autobusy?

**V. J.:** Jeden z důvodů je zřejmý již z první odpovědi. Postupně se mně stal DPP blízkým a rád jsem využil možnosti pokračovat po základní škole právě tam. Dalším důvodem byl můj zájem o vše technické a zejména mnoha kluků v té době, stát se automechanikem. Do dnešní doby děkuji osudu, že se tak stalo, neboť DPP mně, jak se říká, opravdu přirostl k srdci.

**J. L.:** Prakticky to byl můj strýc. Je to vysokoškolsky vzdělaný a především moudrý muž. Tehdy přesvědčil mého tatínka, abych místo nástupu do učebního oboru automechanik nenastupoval do Metrostavu, ale nejlépe do Dopravního podniku. Vnímал to tak, že významnější perspektivu bude mít vždy dopravní společnost, zabývající se městskou hromadnou dopravou, než stavební podnik. Tehdy jsem tomu vůbec nerozuměl, ale hlavně jsem z toho byl velmi zklamán. V 80. letech minulého století táta vezl s Tatrou T-148 půlmilióntý kubík betonu pro pražské metro. Těšil jsem se, že nastoupím stejně jako on do Metrostavu. Chtěl jsem jít v jeho šlépějích. Já se viděl, že po vyučení začnu v Metrostavu pracovat jako řidič autodomíchače (mixu) a budu vozit beton na výstavbu pražského metra. Nicméně jako učeň DPP jsem si našel cestu k autobusům. Na vojně jsem jezdil s autobusem rovněž, a to mne nalomilo, čímž profesní dráha spojená s autobusy byla prakticky zahájena. Po vojně jsem začal jezdit v DPP s autobusy na linkách MHD i zájezdech.

## Máte oblíbenou autobusovou linku a značku vozu?

**V. J.:** Jako kunratický rodák jsem měl rád linku č. 114. Pokud nebereme v úvahu válečné dopady, tak jezdila

v trase Kačerov – Kunratice od roku 1935 do roku 2012, kterou jsem si užil jako cestující a řadu let jako řidič autobusu. Z doby řidičské profese také rád vzpomínám na linku č. 215. Na její konečné Sídliště Libuš jsme si s partou bezvadných kolegů vybavili tzv. mobilní buňku, kde byly k dispozici nápoje, káva i trvanlivé potraviny. Vše na bázi samoobsluhy a pocho-pitelně nutné důvěry. Za moje účinkování v DPP se zde vystřídala řada typů autobusů a každý ve své době něčím vynikal. Kdybych však měl vybrat jeden, tak řeknu „erták“. A jsem šťastný, když tohoto nablýskaného krasavce mohu obdivovat na nějaké dopravní akci, nebo jej dokonce potkám jedoucího po silnici.

**J. L.:** Má odpověď by za téměř třicetiletou praxi v DPP byla asi velmi rozsáhlá. Ale minimálně vzpomínám na linky 109, 110, 112, dále přes 183, 186 či 200 až po 273 a 277. Každá linka měla a má svá kouzla. Na těchto a dalších linkách jsem jezdil s autobusy Karosa. Nejraději vzpomínám na vozy Karosa B – 732, konkrétně na evidenční čísla 5725 a 5835. S těmito autobusy jsme s kolegy z dílny najezdili spoustu kilometrů, byli to naši „mazlíci“. Nezapomenu ani na autobus Karosa C – 734 evidenčního čísla 3073, se kterým jsem vozil zákazníky na hory a děti na tábory. Se zájezdovým autobusem Karosa LC – 735 evidenčního čísla 3175 jsem jezdil zájezdy i mimo ČR. Asi by nebylo správné zapomenout na první nízkopodlažní autobus NEOPLAN N 4014/3 evidenčního čísla 3001, se kterým jsem o víkendech jezdil tzv. „CD“ na lince číslo 250 a někdy noční linku 512. Zážitků a vzpomínek je opravdu mnoho. Nicméně si neodpustím osobní postřeh. Dříve cestující byli při přepravě k sobě ohleduplnější, mladší měli úctu ke starším. V poslední době se opakují počty





napadených řidičů, vzájemné rvačky cestujících, které následně řeší Policie ČR, včetně poškození autobusů vandaly.

### Jak byste charakterizoval postavení autobusové dopravy v Praze?

**V. J.:** Jsem přesvědčen, že autobusová doprava je a bude nedílnou součástí systému MHD i PID. Tvoří efektivní doplňkovou síť k páteřní kolejové dopravě a zajišťuje spojení mimo centrum a obsluhu sídelních celků. Zásadní a nenahraditelnou výhodou autobusové dopravy je nezávislost a flexibilita. To umožňuje zajistit potřebnou náhradu za kolejovou dopravu, a to velice operativním způsobem. Extrémním příkladem byly pražské povodně nebo nedávná námraza tramvajových trolejí. Přitom tolik sledovaný vliv autobusů na životní prostředí se, díky obnově vozového parku, výrazně snižuje. Např. nové autobusy, splňující aktuálně nejpřísnější emisní normu Euro 6, jsou v této oblasti již prakticky srovnatelné s autobusy na CNG. A je nutné zmínit také předpokládané postupné zavádění elektrobusesů.

**J. L.:** Postavení autobusové dopravy v Praze má svoji důležitou úlohu a význam. Je doplňkem páteřní dopravy. Navazuje na tramvajové linky a metro. Spojuje okrajové části Prahy s hlavní páteřní povrchovou a podpovrchovou dopravou. Autobusová doprava je velmi operativní a flexibilní, což bylo velmi zřetelné při posledních povodních v Praze v červnu 2013 a při námrazách trolejového vedení v závěru roku 2014. Jistě bude mít nadále své místo v pražské MHD. Uplatnění v rámci pražské autobusové dopravy našly i midibusy. Spojují nemocnice a místa v Praze, kde je přepravní potřeba, ale není možné zde vypravovat standardní autobusy. Autobusová doprava bude mít v Praze nadále svůj význam.

### Co považujete za úspěch vaší jednotky z posledních let?

**V. J.:** Pokud vyberu ty nejzávažnější, tak např. v oblasti kvality je to zlepšování přístupnosti autobusové dopravy pro všechny skupiny cestujících, a to zvyšováním podílu nízkopodlažních vozidel a jejich garance v jízděních řádech. Dále rozvoj interního programu kvality, spolupráce na zavedení standardů PID pro porovnání v rámci konkurenčního prostředí (autobusy DPP mají prakticky 100%

plnění ukazatelů). Také certifikace JPA z hlediska plnění norem ISO 9001 a EN 13816 a trvale velmi nízký podíl ovlivnitelných neproduktivních pracovních hodin. Ve spolupráci s odd. JŘ je to optimalizace oběhů vozidel pro zvyšování produktivity, při zachování požadované kvality. V oblasti IT systémů zavedení nové generace odbavovacího a informačního systému v autobusech a navazující rozvoj dalších funkcionalit (WIFI přenos dat, především tarifů, tržeb a JŘ), automatické vyhledávání zastávek dle polohy GPS. Další rozvoj dispečerského řídicího systému s využitím také pro výpravny a garážmistry. Rozvoj provozních SW a aplikací (plánování služeb, informování řidičů formou SMS a přes obrazovku manipulačního pracoviště). Nemohu opomenout zapojení JPA do národních i mezinárodních projektů v rámci Autobusové komise UITP. A konečně perfektní a velice operativní zvládnutí rozsáhlé náhradní dopravy při nedávné náhlé námraze trolejí.

**J. L.:** Ten okruh je opravdu široký. Ale jak jsem již výše uvedl, je určitě významným úspěchem technické zvládnutí povodní 2013 naší jednotkou, v rámci součinnosti s celým DPP. Další významný úspěch spatřuji ve snížení hlukové zátěže garáže Vršovice, a tím zachování provozu (omezeného) v tomto objektu. Zde se za poměrně krátkou dobu podařilo maximum možného, kdy se docílilo stanoveného standardu. V současné době se v garáži provádí vícero činností a sídlí zde část vnitropodnikové dopravy. Provádí se tady specializované opravy autobusů, je to tzv. „Dceřiná společnost Ústředních autobusových dílen Hostivaře – JSVA“. Provádí se tu centrální vyřezávání a následná likvidace autobusů, atd. A samozřejmě se zachovalo vypravování autobusů do sítě MHD, i když omezené. Toto považuji opravdu za úspěch, neboť se to podařilo poměrně rychle a za přiměřené náklady.

### Jaké úkoly a cíle jsou ve vaší jednotce aktuální?

**V. J.:** Velkou snahou je omezování administrativní náročnosti řady časově náročných a někdy také stále narůstajících činností pomocí podpůrných SW aplikací. Za důležité považuji také další zlepšování poskytování provozních informací řidičům, např.



**Jan Lebeda**  
začal v DPP  
pracovat v roce  
1987 jako  
automechanik,  
poté autoelektrikář. Pracoval  
i jako řidič MHD  
a zájezdových  
autobusů. Zastával také post  
vrchního mistra  
a vedoucího  
provozovny  
Klíčov. Od roku  
2012 je vedoucím  
jednotky  
Správa Vozidel  
a Autobusů.



jejich dostupnost na monitoru palubního počítače, včetně možnosti základní navigace. Předpokládám i aktivní spolupráci JPA na dalších nových projektech, např. testování elektrobusesů. Důležité také bude udržet v JPA z mého pohledu velice konstruktivní vztahy s odborovými organizacemi, založené na vzájemné otevřené diskuzi, respektování a pochopení.

**J. L.:** Úkolů je opravdu hodně. Aktuálně z těch nejvýznamnějších je důležité dokončení rozpracovaných veřejných zakázek. Dále pracujeme na projektu vztahujícím se k čisté mobilitě. Nechte se překvapit při oslavách 90 let autobusů v Praze. Více nebudu prozrazovat.

### Co byste autobusům v Praze do budoucna přál?

**V. J.:** Autobusům bych k letošnímu výročí rád popřál mnoho dalších let v rámci DPP a hodně síly v rostoucím konkurenčním prostředí. Abychom obstáli, tak je důležité pokračovat ve vysoké kvalitě dopravy, včetně schopnosti operativně řešit různé krizové situace a mimořádné úkoly. Neméně důležité však také může být to, zda nás naši cestující jako svého dopravce budou chtít. A tuto oblast může svojí prací a jednáním ovlivnit opravdu každý z nás.

**J. L.:** Autobusům v Praze přeji do dalších let mnoho úspěchů a rozvoj. Předjímám, že po technické stránce bude docházet i nadále k intenzivnímu zlepšování a vývoji technologií s cílem snižování emisních limitů. Dále předjímám, že postupně nahradí pohonné jednotky, myslím tím konvenční vznětové motory, ekologičtější pohonné jednotky, tedy elektromotory.

# Den, kdy se v metru tančí a zpívá

První bod ze scénáře oslav 140 let MHD v Praze si může Dopravní podnik se svými cestujícími již odškrtnout. Ve čtvrtek 16. dubna 2015 se totiž uskutečnil již čtvrtý ročník hudebního maratону pod názvem Naladte se v metru.

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**

Vyjádřeno čísly: v 8 vestibulech stanic všech 3 linek metra v rámci 47 vystoupení za účasti 3 stovek umělců zaznělo 2115 minut hudby všech žánrů. Jako každý, tak i 4. ročník měl své stavební kameny: Dopravní podnik si tuto akci již neumí představit bez spolupráce s Konzervatoří a VOŠ Jaroslava Ježka či s vlastním Pěveckým sborem, který bývá doma ve stanici Vltavská. Prvně jmenovaná instituce vyslala do pražského podzemí tři desítky hudebních uskupení, včetně svých osvědčených big bandů, Brigity a Štěpána či Ježkových stop. Posledně jmenovaní se postarali o to, že stanice Nádraží Veveřská si coby koncertní sál odbyla svou premiéru. Poprvé se také v podzemce představil tucet hudebních uskupení, ke kterým patřil např. Modern Days Jazz Quartet, českoslovenští Breakers Crew, jazzové Barůs trio, folková LeDva, Jazzevec s progressive jazz-rockem, rockově-bluesové Karol Komenda Trio, Mezzanine



**Půl tucet unikátních show bylo k vidění a slyšení na Hradčanské. Dali se dohromady DJové s osmičlenným symfonickým orchestrem, zpěvákem, živým kytaristou, hráčem na bicí anebo tanečnickem break dance.**

s folk-popem či Cactus Madness s funky.

Mimo „Ježkárnu“ si posluchači mohli vybrat z další téměř dvacítky kapel. Ojedinelý a zároveň premiérový byl program na Hradčanské. Stanice patřila po celé odpoledne projektu JägerVIBES, pod jehož hlavičkou se spojili DJové s živými instrumentalisty, zpěváky či tanečnickými. Speciálně kvůli této akci se dali do-

hromady a na Můstku pod názvem Beat it! vystoupili multiinstrumentalista Václav Tobrman a mistr ČR v beatboxu Tiny Beat. Posluchačům se mohli představit i Roman Tomeš s Míšou Doubravovou, mj. muzikáloví herci, kteří se k hudebnímu projektu v metru připojili už v loňském roce. Rozšířili tak řady muzikantů tohoto ojedinelého pražského hudebního projektu.



**LinHeart Attack na Hlavním nádraží. Sextet, hrající vše od funku až po jazz, v čele se saxofonistou Janem Priwitzerem a pozounistou Václavem Vondráškem.**





Vlevo: Roman Tomeš píše hudbu i texty. Michaela Doubravová je muzikálová a seriálová herečka. Filip Kottke je houslista, producent a skladatel. Společně potěšili posluchače na Můstku.

Vpravo: Vestibul Nádraží Veleslavin slyšel český swing 30. a 40. let od J. Ježka či J. Traxlera v podání Ježkových stop pod taktovkou Jana Veverky.

Dole: Inversion na Můstku a jejich rock, funky a pop v podání zpěvačky Dany Kusebauchové a klavésisty Gaba Mičovského – zakladatelů kapely.

Nahoře: Big Band KJJ v čele s profesorem Janem Hálou vystoupil tradičně na Florenci s aranžmá amerických big bandů i skladbami českých autorů.



Dole: Folk na Florenci: zpěvačka a textařka Brigita Cmunťová a Štěpán Klouček, zpěvák, skladatel a kytarista.





# NOVÝ ŽIVOT GARÁŽE VRŠOVICE

Když v roce 1955 zahájila garáž Vršovice svůj provoz, nikdo nemohl odhadnout, jak se změní její úloha po roce 2013. Než se její brány letos v červnu otevrou návštěvníkům Dne otevřených dveří v rámci oslav 90 let autobusů, podívejme se na její současnou úlohu prostřednictvím této dvoustrany.

Text a foto: **Ondřej Kubišta**

**H**ned v úvodu je třeba uvést, že garáž Vršovice zpočátku nebyla určena autobusům, ale trolejbusům, a jako taková byla uzpůsobena pro jejich provoz. Vzhledem k postupnému utlumování trolejbusového provozu v Praze začala garáž 5. října 1964 vypravovat autobusy společně s trolejbusy. K tomuto účelu bylo z ostatních garáží převedeno zhruba dvacet vozů, které byly zpočátku nasazovány na linky č. 101 a 133. Už v první polovině 60. let 20. století byl pohled na provoz pražských trolejbusů zásadně přehodnocen a do budoucnosti se s nimi již nepočítalo. Poměr trolejbusů a autobusů ve vršovických garážích se tak postupně měnil ve prospěch autobusů. Nakonec 1. července 1968 garáž Vršovice vypravila ze své brány již jen autobusy. Ještě dnes můžeme ve Vršovických najít poslední stopy po provozu trolejbusů – na hlavní bráně se dochoval výřez ve vratech po trolejovém vedení.

Po ukončení provozu v garáži Dejvice v roce 2004 byl nejistý i osud vršovické garáže a dlouhá léta se čekalo na konečné rozhodnutí. Proti dalšímu provozu byli obyvatelé bytového komplexu v ulici Novobohdalecká, z jejichž strany přicházely podněty ohledně hlukové zátěže. Vedení DPP



muselo nastatou situaci řešit, a tak od roku 2013 garáž Vršovice postupně procházela změnami až do dnešní podoby. K 21. 10. 2013 byla provedena zásadní změna parkování odstavených autobusů a systém parkování byl upraven podle plánovaného výjezdu na následující den. Převážná většina autobusů, která měla výjezd před 6. hodinou ranní, vyjžděla mimo inkriminovanou část odstavné plochy vedle zmíněného bytového komplexu.

Z důvodu potřebného zachování vypravování autobusů z vršovické garáže, s ohledem na její strategickou polohu a parkovací kapacitu, bylo rozhodnuto o několika dalších opatřeních, která vedla ke snížení hluku, a to v návaznosti na efektivitu a hospodárnost samotné garáže.

**Ve vjezdových vratech je výřez jako památka po trolejbusovém provozu.**

Došlo tak k částečnému snížení počtu vypravovaných autobusů a převedení jiných aktivit do této garáže. V souvislosti s plánovaným omezením vypravení bylo mezi 15. 1. a 30. 4. 2014 převedeno na ostatní garáže 48 autobusů a 69 řidičů. Konečný stav se ustálil na 123 autobusech a 258 řidičích. Od tohoto okamžiku se garáž Vršovice stala první provozovnou, která vypravuje pouze nízkopodlažní vozy. Autobusy určené k vypravení byly přemístěny na odstavné plochy nesousedící s obytným komplexem v ulici Novobohdalecká. Nedochází tak v nočních a brzkých ranních hodinách k negativnímu vlivu hluku vznikajícího při startování, zajíždění a vyjíždění autobusů.

Uvolněné odstavné plochy byly následně vyčleněny pro účely likvidace vyřazených autobusů ze všech garáží DPP, čímž vznikla centralizace likvidací a následného odprodeje. Garáž Vršovice se tak stává pro vyřazené autobusy posledním místem před jejich konečnou cestou. Vysloužilé autobusy jsou následně vytěženy a vše potřebné je naskladněno. Některé typy autobusů, které DPP již neprovozuje, jako např. vozy Karosa B-731, B-732 a některé B-931, byly určeny k odprodeji téměř ve stavu, v jakém dojezdily. Z takových vozů je vytěženo pouze odbavovací systém a například klimatizace. Jejich další použití u jiných dopravních podniků je však



**Řepský SOR č. 3611 čeká ve Vršovických na opravu uložení tlumičů.**





vzhledem k jejich stáří a stavu téměř vyloučené, a tak většina takto prodaných vozů končí v soukromých sbírkách jako muzejní exponáty, zdroje náhradních dílů či budoucí přepravníky aut a podobně.

Tím však změny v garáži Vršovice nekončí. Největší část autobusů převáděných z této garáže směřovala do Hostivaře. Aby bylo možné získat potřebná parkovací místa v tamější provozovně, bylo rozhodnuto o přesunu části vnitropodnikové dopravy do Vršovic. Z důvodu potřebných oprav zázemí pro pracovníky vnitropodnikové dopravy byl tento útvar na nezbytnou dobu přemístěn do objektu Orionka. V období ledna až dubna roku 2014 byly pro potřeby nastěhování vnitropodnikové dopravy do garáže Vršovice opraveny kanceláře a šatna. Od 1. 5. 2014 se pak část vnitropodnikové dopravy stala nedílnou součástí vršovické garáže.

Přesunem části autobusů do jiných garáží se ve Vršovicích uvolnily kapacity dílen a personálu, které mohly převzít aktivity, jež nebyly doposud pro vršovickou garáž běžné. V květnu roku 2014 byla v rámci úspor ukončena smlouva s osmi agenturními pracovníky, kteří se podíleli na opravách autobusů v ÚD Hostivař. Aby nedošlo k výraznému poklesu a prodlužování plánovaných oprav na autobusech, byly na garáž Vršovice přesunuty opravy karoserií

praskajících sloupků T8 u autobusů typu Citybus E3. Jedná se o opravu autobusu takového rozsahu, který se běžně na garážích neprovádí, proto bylo do ÚD Hostivař zasláno několik pracovníků vršovické dílny na zaučení na právě probíhajících opravách T8. Od května do srpna roku 2014 byl ve Vršovicích opraven první vůz č. 3394 a další opravy následně pokračují, a to nejen vozů z vršovické garáže.

Garáž Vršovice v současné době rozhodně nezahlá, a tak do výčtu jejích aktivit spadají i opravy maringotek pro vrchní stavbu, oprava a STK autobusu Ikarus E-91 č. 2004 z muzea MHD, oprava montážního vozidla Mercedes na opravu TT a v posledních měsících je nedílnou součástí vršovické garáže i oprava uložení tlumičů přední nápravy na vozech SOR. Autobusy SOR jsou postupně navázeny ze všech ostatních garáží a ve spolupráci s pracovníky výrobce dochází k opravám uložení tlumičů v rámci hromadné reklamace.

#### Hala garáže Vršovice na soudobém záběru.

Program oslav 90 let pravidelného provozu autobusů zahrnuje i Den otevřených dveří, který se v garáži Vršovice koná 6. června od 10 do 16 hodin.

#### Vozidla vnitropodnikové dopravy v areálu vršovické garáže.



Do dalších let má garáž Vršovice rozhodně nakročeno správným směrem a i přes omezený provoz vykonává nemalé množství různorodých činností, které jsou pro Dopravní podnik rozhodně přínosem. To vše by se neobešlo bez vstřícného a profesionálního přístupu celého personálu této garáže. V současné době garáž Vršovice nejen vypravuje autobusy na linky PID, ale můžete se zde setkat i s odstavenými vozy v likvidaci, opravami různého charakteru, ale i s centrální gumárnou a s částí vnitropodnikové dopravy. A pokud vás zajímá, jak to ve vršovické garáži vypadá, můžete se přijít podívat na Den otevřených dveří, který se koná v sobotu 6. června 2015. Připraven bude bohatý program, k prohlédnutí bude nejen areál této garáže, ale nahlédnete i do útrob dílny. K vidění bude pestrá paleta provozovaných autobusů, z Muzea MHD přijede překvapení a důstojně se tak rozloučíme s končícím typem autobusu Karosa B-741.

# Dopravou posedlý Václav Kopta

Vydrž, Prtka, vydrž! je známou hláškou Václava Kopty z úst jeho postavy Radka Převrátila z filmu Sněženky a machři. To se psal rok 1983 a herec měl za sebou dětství obětované jedinému koníčku – autobusům. Jeho největší láska – Škoda 706 RTO – se objevila i ve zmíněném oblíbeném českém filmu. Ke své závislosti se naplno přiznal před dvěma lety v pořadu Všechnopárty, kdy svým vyprávěním o vybudované kabině autobusu doma v podkroví odboural i Karla Šípa.

Ptal se: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**



## Má váš zájem o dopravu a zejména autobusy kořeny v předcích?

To vůbec ne, vypracoval jsem si ho sám. Jako rodina jsme neměli automobil, nikdo neměl řidičák, ani finančně to nebylo v našich možnostech, takže jsme se přepravovali hlavně autobusy. Ty byly pro nás dominantním dopravním prostředkem a ve mně se tak zrodil zájem o ně. Ostatní příbuzní si spíše pamatovali, jak před zprovozněním metra jezdili z okrajových částí Prahy přeplněnými autobusy. Musely to být od řidičů v tehdejších vozidlech nadlidské výkony... Jinak dopravák v rodině žádný nebyl, přivedl jsem se k tomuto zájmu sám a sám jsem u autobusů setrval.

## S vaší Hanspaulkou je spojen zážitek historické trasy trolejbusu...

Objevila se totiž fotografie z 30. let, která byla pořízena z pracovny mého dědečka, spisovatele Josefa Kopty, který dům v roce 1927 postavil a kde dodnes žije. Snímek je na tehdejší poměry technicky velice kvalitní a je na něm zachycen trolejbus na první pražské lince, která přes Hanspaulku vedla. S Janem Arazimem, který fotografii použil ve své knize, máme

domluveno, že by ze stejného okna na stejném místě pořídil záběr autobusu a vzniklo by tak zajímavé srovnání historie a současnosti samotného místa i dopravy.

## Jaké jste měl ohlasy na dnes již legendární díl Všechnopárty z března 2013?

V prostředí divadla, filmu a televize se pohybuji řadu let, ale jestli jsem si nějaký věhlas vysloužil, tak to bylo filmem Sněženky a machři a teď tímto pořadem. Nic netuše jsem se vlastně jen Karlu Šípovi přiznal k tomu, že jsem v dětství utržil tento úraz na duši. Dostal jsem opravdu spousty dopisů, dodnes se na tento díl vzpomíná. Díky tomuto vystoupení jsem se ale dostal do skupiny podobně postižených kamarádů, třeba v Klubu historických autobusů, a jezdívám pravidelně na srazy „ertéóček“ do Lešan. Můžu se tak v autobusech svězt, sledovat trendy v renovacích. Poznal jsem tak spoustu zajímavých lidí, kteří mě vzali mezi sebe a kteří do tohoto koníčku vrážejí obrovské peníze.

## Jak využijete vloni nabytý řidičák na autobusu?

To bych taky rád věděl. Skupinu D jsem si pořídil na základě toho, že

**Á**do, cos tam nalil? Štávu. Jakou štávu? No, tady z kanystru. Ty ..., to je benzin. Copak ty nevíš, že tohle je diesel? No B jako Bobik... Rozhovor autobusařka Kroba v podání Václava Kopty s postavou Ády hranou Leošem Nohou ze seriálu Okresní přebor je také hodně známý. Obdobné role může Václav Kopta hrát nazpaměť, protože jak prozradil v rozhovoru pro DP kontakt, je dopravou posedlý od dětství dodnes.

## Jaké máte jako Pražák vzpomínky z dětství na městskou dopravu?

V dětství byla pro mě doprava záležitostí číslo jedna, nic jiného mě v podstatě nezajímalo a nebavilo. Nesbíral jsem známky, nemodelařil jsem, zajímaly mě v podstatě jen autobusy, kterými jsem byl posedlý. Rodiče ze mě byli nešťastní a kamarádi si ze mě dělali srandu. Zajímalo mě jen to, kdo ten den jede na 131, koho střídá na 125, jaké jede číslo autobusu, proč ten měl poruchu, atd., atd. Stejně dokonalý přehled jako o fungování dopravního podniku jsem však neměl ve škole o vládě Lucemburků, rovnících a chemických vzorcích. Garáže, autobusy a jejich řidiči, to bylo z 98 % moje dětství.







mě televize Nova nechala v rámci jejího pořadu svézt „ertéóčkem“ areálem barrandovských ateliérů. Nesmírně mě to bavilo a snad i šlo a na základě toho jsem do měsíce nastoupil do kurzu na céčko a pak i na děčko. Jsem pyšný, že jsem dosáhl bez protekce plného počtu bodů. Autobus samozřejmě nemám, ale blíží se padesátka a mám představu, že bych půjčeným „ertákem“ v historické uniformě po lince svého dětství v Praze do Libochovic odvezl svou rodinu a přátele. K tomu potřebuji kondiční jízdy, ale těším se.

#### **Byla vaše návštěva dispečinku první možností, jak poznat pracoviště Dopravního podniku?**

Centrální dispečink Na Bojišti, nepočítám-li návštěvy Muzea MHD, byl první příležitostí, kdy jsem se mohl na půdě Dopravního podniku objevit. Jsem posedlý dopravou a návštěva mě nesmírně nadchla a bez přehánění byla zajímavá. Jednak jsem od přírody zvědavý, a navíc návštěva souvisela s pražskou MHD. A to je pro mě vzrušující dvojnásob.

#### **Mohl jste vstoupit do dispečinku metra.**

##### **Zaujalo vás něco konkrétního?**

Zaujalo mě zejména rozpor mezi hektičností pražské dopravy, který je vidět na monitorech, a tím naprostým klidem na sále. I telefon tam

decentně zapípá a vše se řeší v poklidu. Prostředí je v přímém rozporu s děsivým bludištěm, které představují statisíce cestujících. Překvapilo mě, jak nesmírně složité je dozorování pražského metra, na kolik aspektů je třeba pohlížet. Myslím, že jsem z toho pochopil tak jednu tisícinu, ale je mi z toho jasné, že metro je dokonale zabezpečeným systémem. Je obdivuhodné, jakou mají dispečerů odpovědnost, když si člověk uvědomí, kolik nenadálých situací se může objevit. Bylo pro mě fascinující, s jakým přehledem to dispečerů zvládají.

#### **Z Hanspaulky jste přijel na Vinohrady novou trasou z Bořislavky. Jak se vám nová stanice líbila?**


Vnímám různé diskuse už před otevřením nových stanic a většina hodnocení se mi zdála nespravedlivá. Pokud jde o vzhled, design a architekturu, zdají se nové stanicemi důstojné. Rozhodně jsem neměl žádný tragický pocit a ze své podstaty vidím věci více pozitivně. Jediné, čeho si všimne každý, je to, že ve stanici fouká. Bude samozřejmě zajímavé sledovat, jaké to bude na Červeném vrchu v zimních měsících nebo v případě přívalových dešťů. V každém případě oceňuji, že mám metro v dosahu.

*Jindy veselý, teď zadumaný Václav Kopta nad grafikem metra v sále dispečinku naslouchá Jiřímu Burgstallerovi.*

#### **Nemohu se nezeptat na dojmy z kabiny strojvedoucího...**

Jednoznačně nesmírně vzrušující zážitky. Od dětství mívám sny, které se odehrávají v tunelu metra. A jako kluk jsem vždy do všech tunelů koukal a představoval si, jak to tam asi vypadá. Je to jeden z mých splněných snů a jízda předčila všechna má očekávání. Pro laika je to nesmírně vzrušující a u mě převládlo nadšení. Zajímavé bylo sledovat mjení vlaků, pozorovat terénní změny a podobně. Zároveň strojvedoucí obdivuji, protože dlouhá přítomnost ve tmě musí být náročná na psychiku.

#### **Časopis DP kontakt má letos dvacetiny, autobusy slaví 90 let a MHD v Praze 140 let. Co byste čtenářům-zaměstnancům vzkázal?**

Určitě chci vzkázat velké díky za práci, kterou vykonávají. Přestože Češi obecně spíše kritizují a na všechno nadávají, směrem k pražským dopravákům by to nebylo fér. Tak jak je zoufale přetížená kapacita silnic, je veřejná doprava jako jedna z mála funkční. Spolehlivostí a dopravní obslužností patří DPP mezi to, čím se Praha určitě může chlubit. Zaměstnancům a čtenářům za nás Pražáky děkuji a přeju jim, aby spokojených cestujících přibývalo a pracovní podmínky se jim zlepšovaly. 

Překvapilo mě, jak nesmírně složité je dozorování metra, a zároveň je mi jasné, že je dokonale zabezpečeným systémem, řekl pro DP kontakt Václav Kopta po návštěvě Centrálního dispečinku.

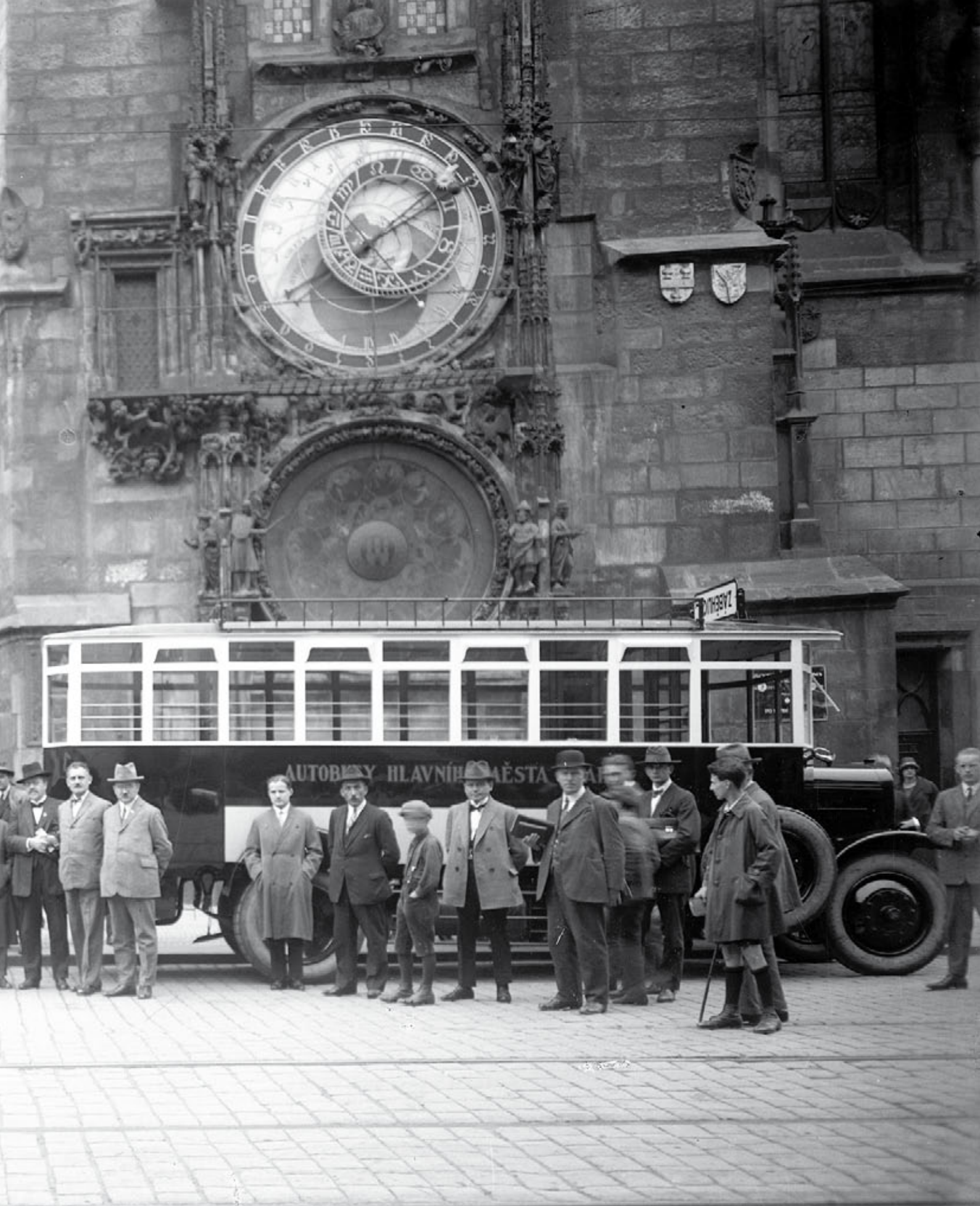




**90 let provozu  
autobusů v Praze  
1925–2015**

**První pražské autobusy, oba značky Laurin  
20. června 1925 před Staroměstskou radnicí  
pravidelného provozu na první lince A z Vrší**





**& Klement, při symbolickém zahájení provozu  
í. Slavnost se odehrála den před zahájením  
ovic do Záběhlic.**



# 140 let historickým objektivem: **Tomáš Dvořák**

Při vyslovení jména našeho dalšího respondenta v rubrice 140 let historickým objektivem se mnohým spíše než doprava vybaví olympijské kruhy, medailový ceremoniál a česká vlajka stoupající vzhůru za doprovodu státní hymny. Náš Tomáš Dvořák, toho času dispečer oddělení Řízení provozu, sice medaile zápolením na stadionech nesbírání, ale za svou pětadvacetiletou kariéru u Dopravního podniku by si určitě nějaký ten metál zasloužil, a to nejen za fotografování...

Ptala se: **Jana Šejnová** • Foto: **Petr Hejna a Tomáš Dvořák**

## **Byla doprava vaší láskou od malička?**

To, že bych měl rád dopravu od malička, se úplně říct nedá, ale mám ji rád od základní školy. Dneska všichni pomlouvají Pionýra, ale tady na Vnohradech, kam jsem chodil do školy na náměstí Jiřího z Poděbrad, to bylo trochu jiné. Tam byli takoví šikovní vedoucí, kteří měli na starosti různé kroužky a zájmové činnosti, mimo jiné taky kroužek dopravy. Ne městské, ale dopravy obecně. Takže jsme často chodili na letiště, na nádraží, do vozovny tramvají i trolejbusů. Tím jsem se k dopravě dostal a už jí zůstal věrný.

## **Jak to pokračovalo? Zamiřil jste na dopravní školu?**

Ne, šel jsem na gymnázium a k dopravě jsem se dostal asi jako většina studentů v Praze, tím, že jsem o prázdninách začal dělat průvodčího.

## **Od průvodčího už byl jen malý krůček k vaší první profesi v rámci Dopravního podniku, kterou bylo řízení tramvaje...**



Máme naloženo a vaříme. Liberec-depo, srpen 1978.



Zcela dole: K poslednímu dni provozu starých tramvají přispěla i vozovna Žižkov vypravením dvou pořadí na linku 17.

Dole: Přeprava prototypu tramvaje T5B6 mezi dvěma tyristorovými T3 z Tatra do vozovny Hloubětín, srpen 1978.

Do vozovny Žižkov jsem nastoupil k 1. červenci 1966 coby student. Pak jsem utekl z vysoké školy a naskočil do pravidelného provozu jako řidič tramvaje. To byly ještě tramvaje na kliky. U této profese jsem vydržel až do konce provozu starých tramvají, a pak jsem ještě nějaký čas jezdil na tramvajích současných. Na centrální dispečink mě přivedl spolužák z gymnázia, když se v roce 1976 zakládal nehodový oddíl. Ten už dneska neexistuje. Každý dispečink si likviduje svoje mimořádnosti sám, kdežto tenkrát byly provozní dispečinky pro metro, tramvaje, autobusy a k tomu mělo ředitelství podniku ještě nehodový oddíl ve Washingtonově ulici, protože současná budova CD ještě nestála.

## **Probrali jsme pracovní záležitosti a nyní se můžeme už naplno věnovat vašemu velkému koníčku, kterým je fotografování – kdy jste s ním začal?**

Už v Pionýru, když jsme navštěvovali různé druhy dopravy, jsem si říkal, že by nebylo špatné si pár věcí zdokumentovat, abych měl od každého kousek. V roce 1966, když jsem nastoupil k podniku jako průvodčí, mi maminka půjčila první fotoaparát. Byl to takový ten otevírací, na měch. Focení s ním byla katastrofa, protože do něj byl pouze film na osm obrázků formátu 6 x 9cm a ten byl

za chvíli pryč. Moc jsem s ním toho nenafotil a začal jsem se shánět po fotoaparátu na kinofilm, který už měl kapacitu 36 obrázků. Ten jsem si koupil až v roce 1969. Šlo o značku Beirette z NDR a stál 300 korun. Nefotilo to špatně, ale nejkratší čas byla stopětadvacetina. Později, když se doba změnila, začaly se k nám dovézet foťáky z Japonska. Koupil jsem si Yashicu a Beiretta šla do důchodu. Jejich hlavní nevýhodou bylo, že když se blížil konec filmu, nešla moc převíjet, a tak zpravidla poslední tři obrázky měly negativy přes sebe. Yashica, to už byla jiná káva... Digitální fotoaparát jsem si koupil až poměrně pozdě, v roce 2005.

## **Kam za focením dopravy vyrážíte nejčastěji? Je vaším „rajónem“ Praha, nebo spíše jiná místa v rámci republiky, či za hranicemi?**

V Praze mi připadá, že už není co fotit, a tak vyrážím jen mimo Prahu. Jinak jsem zatížený na bývalou NDR, což je dáno asi tím, že dřív se nikam jinam nemohlo. Navíc tam až do dnešní doby jezdí naše tramvaje. Tím, jak se Německo spojilo, českých tramvají Tatra v ulicích ubývá, protože stárnou a mizí na Východ.

## **Východ, konkrétně Ukrajinu, jste s fotoaparátem navštívil celkem dvakrát. Bylo to nejbližší místo, kam jste se kdy za dopravou vydal?**





Nejdál jsem byl asi na Krymu, na Jaltě, kde jezdí naše trolejbusy. Kuriózní zážitek odtud snad žádný nemám, jediný je s lidmi, kteří jsou tam úžasní a moc přívětiví. Během našeho pobytu se o nás starala vrchní dispečerka tamního dopravního podniku a starala se o nás tak, že jsme ani neměli čas na focení. Všechno se nám snažila ukázat a nakonec nám zařídila i místenky zdarma do nočních trolejbusu.

**Trolejbusy, tramvaje, autobusy, metro – který z těchto dopravních prostředků máte nejraději a přijde vám nejfotogeničtější?**

Asi tramvaje, to mi zůstalo, ostatně 22 let jsem jezdil u Tatrovky jako zkušební řidič. Na druhé místo bych dal trolejbusy. Můj strejda s nimi jezdil 30 let, tak jsem měl jako kluk výhodu. Pražské trolejbusy měly tu zvláštnost, že se nenastupovalo vpředu a řidič měl za sebou řetízek, přes který cestující nesměli. A já jako synovec měl to privilegium, že jsem

**Trolejbus před Vinohradským divadlem, náměstí Míru, září 1972.**

mohl až za řetízek a stát vedle řidiče. Možná i to přispělo k mému rozhodnutí věnovat se dopravě.

**Fotografování se věnujete několik desítek let. Od černobílé fotografie, přes diapositivы vedla vaše cesta až k barevné fotografii. Jak náročné je spravovat tento archiv?**

Vzhledem k tomu, že mám asi půl milionu fotografií, nedá se to v životě zvládnout. Po večerech skenuji, archivuji, popisuji. Přímou na pracovišti mám z období nové barvy nezpracovaných 500 kinofilmů. Nejvíce práce dá pojmenování, kde, kdy a co to je. Diapositivы, kterých jsem měl kolem 50 tisíc, jsem už rozdál kamarádům podle toho, co koho zajímalo. Systém v řazení mám, ale neudělal jsem ho dobře a už se to nedá změnit.

Založil jsem ho na základě řazení podle typu vozidel a inventárních čísel. Ovšem pokud přijde třeba kolega Fojtík a chce nějaký záběr na Karlovo náměstí, nemohu sloužit, protože i když tramvaj na Karlově náměstí mám, jen podle inventárního čísla si to nepamatuju.

**Právě s Pavlem Fojtíkem úzce souvisí i vaše spolupráce na Encyklopedii MHD. Jak hodnotíte tento počín?**

Projekt Encyklopedie je pěkný, ale fotky jsou strašně malé, v podstatě jako poštovní známky, to se mi nelíbí. Mít to potom sestavené celé v šanonu, paráda. Jen těch fotek je škoda, protože těch krásných je v archivu od různých autorů plno a je škoda je nevyužít.

**Tomáš Dvořák (67)** nastoupil do Dopravního podniku před 45 lety a od roku 1966 se věnuje fotografování. Jeho láskou je kromě MHD také železnice, konkrétně pára. Prostřednictvím fotek spolupracoval na řadě publikací a jeho oblíbeným fotopointem je obloukový most na trati Praha – Mladá Boleslav v Kersku. Za fotografování dopravy se vydává dvakrát ročně, letos se chystá do města Harz v Durynsku, kde stále ještě funguje parní provoz turistické železnice.





# Jak se jezdí na březích Dněpru

Tato reportáž zavede čtenáře do hlavního města Ukrajiny, Kyjeva. Přiblížíme provoz metra, ale i tramvajové dopravy, která zde nemá lehkou pozici. Dozvíte se o technickém unikátu, kterým disponovalo kyjevské metro. Víte, proč tramvaje měly zabezpečovač ARS?

Text a foto: **Vladimir Navrockij, Martin Oškrobaný a Martin Pavlů**

**N**a začátek uvedme, že MHD v Kyjevě nezajišťuje jeden dopravce, ale metro a tramvaje jsou provozovány odděleně různými subjekty. Kyjev přetíná mohutná řeka Dněpr, proto je doprava, včetně metra, často vedena přes mosty. Mostem Patona byl do roku 2004 spojen také pravobřežní a levobřežní tramvajový provoz. Dnes jsou z důvodu rušení tratí a špatného technického stavu mostu oba provozy rozdělené.

Na každém břehu Dněpru je v provozu také **tramvajová rychlodráha**, ta pravobřežní byla vybudována již v 70. letech. Kvůli udržení bezpečné vzdálenosti souprav a kontrole rychlosti byla trať a vozy vybaveny zabezpečovacím zařízením typu ARS, stejně jako metro. Každý tramvajový vlak měl na čele vedle číselné orientace také žárovku, která indikovala, zda má řidič zapnutý zabezpečovač. Dodnes lze pozůstatky této kontrolky pozorovat na některých vozech T3SU. Levobřežní rychlodráha je podstatně novější, provoz zde byl zahájen až v roce 2000. Koncová smyčka Troeschina-II se nachází celá na mostní estakádě. Pro provoz na této trati byly mimo jiné v posledních letech zakoupeny ojeté vozy T3SUCS z Prahy.



Tramvaj typu LVS-2009M, vyrobená v Petrohradě, je od roku 2011 v úspěšném provozu s cestujícími.

Článková tramvaj typu K1, vycházející z typu T6B5 z ČKD Praha, pod licenci Tatra-jug.

Co se tedy týká **skladby vozového parku tramvajů**, prim zde stále drží právě vozy T3SU, zejména v třídvéřovém provedení, které jsou od roku 2003 modernizovány na typ T3 Progress. Od roku 1985 zde také jezdí mohutně působící vozy T6B5, zde značené jako typ T3M. V roce 2004 byla zakoupena první z částečně nízkopodlažních tříčlánkových tramvajů typu KT3UA, zde známých jako „kobry“. Během let 2009 – 2011 byly zahájeny zkoušky a provoz zcela nových obousměrných vozů LVS-2009M ruské výroby. Určitou zajímavostí jsou „wany“, které mají náťah velice podobný pražským vozům T3R.PLF, ale mají dosazena čela typu Kotas, jež jsou pro východní modernizace typické. Do provozu také zasahuje mnoho vozů typu K1 a K3, které vycházejí z typu T6B5, avšak mají dosazená nová čela a některé i vyklápěcí dveře. Licenci na výrobu těchto vozů vlastní Tatra-jug.

Na výpravě tramvajových vozů do sítě se denně podílejí celkem tři vozovny. Řidiči mají své vozy a své linky trvale přidělené. Na závěr o tramvajích uvedme, že v budoucnu se opět počítá s propojením

obou tramvajových provozů zpátky do jednoho uceleného systému.

**Provoz trolejbusů** v hlavním městě Ukrajiny sahá do roku 1935. Během pěti let se provoz rozrostl na tři linky, ovšem během války byl provoz v letech 1940 – 1944 úplně zastaven. Od roku 1960 byly dodávány československé vozy Škoda 8Tr, 9Tr a poté 14Tr. Do Kyjeva bylo dodáno přes 1200 kusů trolejbusu typu 9Tr, které byly jako tzv. „Scepyky“ spřahovány do dvojic. Těchto dvojic jezdilo v ulicích 330. V 80. letech se do Kyjeva dostaly i kloubové vozy typu 15Tr. V první polovině devadesátých let bohužel přišla vlna rušení tratí a značná část sítě byla zredukována. Dnes můžeme v Kyjevě opětovně sledovat sice pomalý, ale postupný rozvoj trolejbusů. Během posledních let bylo zakoupeno mnoho vozů od různých ruských, běloruských či přímo ukrajinských výrobců, z nichž nejsilnější zastoupení mají nízkopodlažní trolejbusy Bogdan v různých variantách. V roce 2010 bylo v provozu na 42 linkách celkem 553 trolejbusů.

**Systém metra**, postupně otevíraného od roku 1960, je co do velikosti







Zaměstnanci pražského dopravního podniku Vladimír Navrockij a Martin Oškrobaný společně s technickým pracovníkem kyjevského metra Rostislavem Mamona a Natalijí Selizněvou.

víceméně shodné s tím pražským. V centru je taktéž uzavřen přestupní trojúhelník všech tří linek. Plánuje se výstavba čtvrté linky metra, která ovšem není vzhledem k ekonomickým problémům Ukrajiny aktuální. Síť metra obsahuje 52 stanic o současné délce 67 km tratí. Jak již bylo řečeno, i metro překračuje řeku přes dva mosty.

Při otevření prvního úseku linky 1 končila trasa v nadzemní stanici Dnipro. Zde se mimo jiné nacházelo provizorní depo, jež bylo s nadzemní stanicí spojeno pomocí výtahu, který denně vyzvedával jednotlivé vozy metra nahoru do stanice. Metro dnes pokračuje z této stanice přes ostrov Hydropark na levý břeh Kyjeva, na východní sídliště. Červená linka 1 je v současnosti na hranici své kapacity, a to i přes to, že starší verze ARS, která je zde nainstalována, umožňuje minimální následný interval pouhých 60 vteřin! **Se začátkem provozu byly do roku 1970 vypravovány třívozové soupravy. Počet vozů v soupravě byl o jeden navýšen na čtyři v období 1970 – 1972.**

**Od roku 1972 se v Kyjevě setkáváme se současnými pěti vozy v jednom vlaku metra.** Během roku 1976 byla zprovozněna první část druhé, modré trasy, v roce 1989 pak třetí, zelená trasa. Ta je zajímavá tím, že jako jediná disponuje odlišným zabezpečovacím zařízením místní výroby typu Dnipro.

K provozu metra, který od počátku provozu v roce 1960 až do roku 1984 neměl vlastní zázemí s dílnami, se váže také fakt, že vozy musely být k prohlídkám a opravám přetahovány po železnici do Moskvy či Petrohradu. První opravený vůz metra vyjel z nových kyjevských dílen až v roce 1985. Během prvních dvaceti let provozu prošlo touto opravárenskou základnou 2916 vagonů, 13 869 motorů a 16 906 dvojkolí. Na provozu podzemky, která má denně v oběhu 127 vlaků, což je 635 vozů, se podílejí tři depa, a to včetně depa Charkovske, otevřeného až v roce 2007 na zelené lince. Osm tisíc zaměstnanců může kromě kuchyňek, pokojů a odpočinkových místností využívat i sauny, bazény či posilovnu.



Vlevo: Rekonstruovaný vlak metra typu E, s revitalizovaným interiérem, dosazeným novým čelem a novou výzbrojí.

Vpravo: Strojvedoucí metra Dmitrij Roda pózuje před soupravou v klasické uniformě zaměstnanců metra, která dodnes působí vznešeným dojmem. Nošení uniform je v Kyjevě přísně sledováno.

V provozu se zde stále drží soupravy typu E, ale i jejich vydařená rekonstrukce s novými čely a novou výzbrojí. Vlaků typu 81-71, které zde mají nejsilnější zastoupení, mají také svého rekonstruovaného zástupce – jediná souprava metra pojmenovaná Slavutyč, která má výzbroj Škoda a design čela z pera designérského studia Pelikán, je velmi podobná pražské modernizaci typu 81-71M. Bohužel, v současné době je odstavená z důvodu nedostatku náhradních dílů. Od dalších rekonstrukcí se upustilo a jsou dodávány nové soupravy 81-7021/22 ukrajinské produkce.

Nejhlubší úseky metra jsou v centru města, které by samozřejmě v případě válečného konfliktu sloužily jako civilní kryt. Stanice Arsenalnaja dosahuje hloubky až sto pět metrů, což je zhruba dvojnásobek proti pražskému Náměstí Míru. Kyjevské metro denně přepraví přes 1,3 milionu cestujících.

Jízdné v metru zde dosahuje ceny dvou hřiven, což jsou zhruba čtyři koruny. Poté, co zakoupený žeton vhodíte do turniketu, můžete metrem cestovat až do opuštění přepravního prostoru. V tramvajích, kde je zaveden nepřestupný tarif, stojí jedna jízda hřivnu padesát. Lístky prodávají buď přímo řidiči, nebo průvodčí. Na obou rychlodráhách jsou také turnikety a stanice jsou taktéž obsazeny dozorčími. Jak už to na Východě bývá, velkým konkurentem veřejné MHD jsou zde všudypřítomné maršrutky, které mají leckdy naprosto individuální jízdní řád a trasu.

Na závěr bychom rádi poděkovali kolegům – zaměstnancům kyjevského dopravního podniku a metra za milé přivítání a také za jejich ochotu při prohlídkách dep a vozoven. 🚗





# Květnový historický kaleidoskop 2015

Celý svět vzpomíná 70. výročí ukončení druhé světové války. Ani my nezůstaneme pozadu a připomeneme si, že v Pražském povstání bojovali i pražští tramvajáci.

Další kapitolka nám ukáže, jak ten čas letí – jakoby nedávno proběhla první jízda po tramvajové trati do Modřan. Ve skutečnosti je to už 20 let! A konečně i tentokrát se podíváme, co psal o pražské koněpřežné tramvaji denní tisk.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **DPP, Ivo Mahel a Petr Hejna**

## 20 LET TRAMVAJOVÉ TRATĚ DO MODŘAN

Ačkoliv první tramvajový vůz přijel zásluhou Františka Křížka do Modřan po železniční trati už na jaře 1899, na stavbu skutečné tramvajové tratě si zdejší obyvatelé museli počkat bezmála dalších sto let.

Stavba tratě, která významně ovlivnila dopravu do oblasti Modřan, trvala mimořádně dlouho. Začalo se o ní mluvit až ve druhé polovině 70. let, kdy se upustilo od záměru stavět trať metra D přes Podolí a Braník do Modřan. První práce zde začaly v roce 1985. Celá akce byla koordinována s velkou rekonstrukcí Modřanské ulice, která vstoupila do všeobecného povědomí pod zkratkou KOMOKO (komořansko-modřanská komunikace). Zatímco

Nahoře: Tak vypadalo první období stavby KOMOKO při pohledu z Branického mostu v roce 1985.

Dole: Stejně místo 11. srpna 2004. Fotograf stál zhruba na stejném místě, ale díval se na tramvajovou trať.

úsek Modřany – Sídliště Modřany byl navrhován v rámci sídliště, úsek Nádraží Braník – Modřany byl projektován v rámci KOMOKO. I proto probíhaly první stavební práce na obou úsecích dlouho nezávisle na sobě.

Výstavbu tramvajové tratě v povltavském úseku podmiňovalo

přeložení železniční tratě Vršovice – Modřany blíž k řece, na opačnou stranu zdejších průmyslových podniků. S tím souvisela i výstavba nového železničního mostu přes KOMOKO za železniční stanicí Praha-Braník, která začala v roce 1986. Vlaky po novém mostě jely poprvé v červenci následujícího roku. V roce 1989 začala pokládka panelů v oblasti modřanského sídliště, zato úsek Braník – Modřany začal nabírat skluz. Začalo se naznačovat, že trať bude uvedena do provozu až v roce 1992. Nakonec si obyvatelé Modřan museli počkat další tři roky, protože naplno se začalo stavět až v roce 1991, kdy byla v červnu zrušena původní železniční trať v úseku Braník – Modřany.

Přelomem v základní dopravní obsluze Modřan se stal 26. květen





1995, kdy byla nová tramvajová trať Nádraží Braník – Sídliště Modřany slavnostně uvedena do provozu. Následující den začal pravidelný provoz, což mělo za následek zásadní přestavbu linkového vedení autobusů v celé oblasti. V blízkosti Obchodního náměstí vznikl vybudováním nové železniční zastávky přestupní uzel tramvaj – železnice.

Nová dvoukolejná trať dosáhla délky 5,744 km a celá byla postavena na vlastním tělese, v úseku Nádraží Braník – Nádraží Modřany s otevřeným kolejovým svrškem a mimoúrovňovým křížením s místními komunikacemi. Úsek k sídlišti byl tehdy vybudován s využitím velkoplošných panelů BKV. V Modřanech byla postavena estakáda přes křižovatku Modřanská – Kolarovova (dnes se jmenuje Generála Šišky). Na konci trati byla zřízena jednokolejná smyčka (428m) se dvěma předjízdými kolejemi. Na trati bylo poprvé v Praze použito řetězovkového závěsu trolejového vedení.

Tramvajová trať Braník – Modřany se také stala tratí, o níž můžeme říci, že zůstala nedokončená. Ti z nás, kteří pamatují počátky provozu, si možná vzpomenou, že v tramvajové smyčce bylo založeno i budoucí pokračování směrem k Libuši. Byly zde vloženy i výhybky na budoucí koleje a pravá traťová kolej dokonce křížila kolej smyčky. Z prodloužení do Libuše nakonec sešlo, křížení a sjezdová výhybka byly postupně sneseny a neuskutečněný projekt dodnes připomíná kusá kolej uvnitř smyčky. Druhé místo, které dlouhá léta připomínalo

**Tramvajáci na barikádě, pravděpodobně na Vinici. Kdyby někdo znal jejich jména (nebo jména kohokoliv z ostatních fotografií), budeme rádi, kdyby se o ně podělil.**



**První den tehdy ještě zahajovacího provozu na nové trati Braník – Modřany v zastávce Nádraží Modřany. Na snímku jsou částečně vidět původní ostré protioblouky, kde měla odbočovat trať do Modřan.**

**Nejvíce fotografií pražských tramvajáků při Pražském povstání se zřejmě dochovalo z oblasti Strašnic a tamní vozovny. Na tomto snímku vidíme právě bojovníky ze strašnické vozovny.**

nerealizovanou trať, bychom našli hned za zastávkou Nádraží Modřany. Tady sice ještě nebyly vloženy výhybky, ale tramvajová trať zde měla poměrně nepříjemné, zdánlivě zbytečné protioblouky. Důvod byl jednoduchý. Měla zde odbočovat (či lépe řečeno pokračovat přímo) trať Modřany – Komořany, z jejíž výstavby sešlo, protože se v této části Prahy nerealizovala plánovaná bytová výstavba. Protioblouky byly odstraněny v roce 2001, a tak záměr stavět trať do Modřan tu připomíná jenom „uskočená“ zeď po pravé straně tratě.

Pro zajímavost dodejme, že zde také bylo navrženo kolejové propoje-

ní tramvajové sítě se železnicí, které mělo být náhradou za zrušené spojení s vlečkou na Smíchově. I z toho sešlo, stejně jako se nerealizoval záměr vybudovat v tomto místě kolejovou smyčku kolem nové měnirny. Zastávka Nádraží Modřany měla být původně i malým tramvajovým nádražím. Navrhovala se zde totiž až 185 metrů dlouhá střední odstavná kolej, která měla být s traťovými kolejemi propojena třemi přejezdy. Později byl záměr zredukován na kratší kolej s jedním přejezdem a posléze byl z manipulačních důvodů realizován jen pravý přejezd, který byl nakonec vyjmut v roce 2001. >>>







Pomník obětem druhé světové války v Rus-  
tonce. Dnes ho najdeme na dvoře střešovické  
vozovny.

**PŘED 70 LETY PRAŽŠTÍ TRAMVAJÁ-  
CI STAVĚLI ZE SVÝCH VOZŮ BARIKÁ-  
DY A BOJOVALI ZA SVOBODU**

Je 5. května 1945, 13 hodin a 33 minut. Z rádia se ozývá slavné volání o pomoc, které je považováno za začátek protifašistického povstání v Praze. Kdo mohl, zapojil se do stavby barikád i do pouličních bojů. Svoji významnou roli sehráli rovněž zaměstnanci našeho podniku.

Dobové dokumenty uložené v Archivu DPP udávají, že se Pražského povstání zúčastnilo 1480 provozních zaměstnanců Elektrických drah

a 239 pracovníků Elektráren. Barikády, jejichž součástí se na mnoha místech Prahy staly i tramvajové vozy, se staly symbolem pražského odporu. Jedna z dobových statistik uvádí, že v Praze vyrostlo celkem 1513 barikád, z nichž 1407 bylo zhotoveno především z dlažebních kostek. Jeden z referentů si dal práci a pokusil se spočítat, že se jednalo o 300 tisíc čtverečních metrů dlažby, „což představuje šestimetrovou vydlážděnou silnici ze středu Prahy přes Veltrusy do Roudnice“. Upozorňujeme, že se jedná o dobovou

Nahoře vlevo: Pražští tramvajáci v květnu 1945.

Dole vlevo: Před strašnickou vozovnou stál mezi dopraváky i jeden z fotografů těchto míst. (Zná ho někdo?)

Dole vpravo: Věnek k 70. výročí konce války položený u pomníku ve vozovně Střešovice.

statistiku, která se liší od dnešních poznatků. Nesmíme zapomenout, že se od té doby Praha rozrostla. Seznamy z roku 1989, sestavené ve spolupráci s tehdejšími Obvodními národními výbory a Svazem protifašistických bojovníků, už zahrnovaly 2058 barikád. Například v Praze 7 (jde o městské obvody podle dodnes platného územního členění), kde bývalo sídlo městského dopravního podniku, bylo do seznamu zapsáno 287 barikád. Popis válečných událostí nechme odborníkům na vojenskou problematiku.





Pražská městská doprava se 5. května zcela zastavila. Podle přehledu z roku 1945 bylo během květnových bojů poškozeno, případně zničeno 153 tramvajových motorových vozů, 294 vlečných vozů a dva autobusy. Přesto se podařilo už 14. května obnovit provoz prvních čtyř autobusových linek a o den později vyjely první dvě tramvajové linky, i když v omezených trasách, a každý následující den se tramvajová doprava rozšiřovala o další a další traťové úseky a linky. Nadšení neznalo mezí. Pražské povstání mělo pochopitelně i své tragické stránky. Zahynulo v něm 2898 obyvatel, z toho asi polovina na barikádách. Mezi nimi je i 73 zaměstnanců bývalých Elektrických podniků (od roku 1942 Městských podniků pražských). Dalších 88 zaměstnanců bylo během okupace popraveno, nebo zemřelo v koncentračních táborech. Najdeme i případ zastřelení při přestřelce s příslušníky SS pouhý den před vypuknutím povstání v květnu 1945. V některých tramvajových vozovnách jejich osudy dodnes připomínají pamětní desky nebo pomníčky. Jeden z nich je nyní na nádvoří vozovny Střešovice, kam byl před několika lety přestěhován z bourané Rustonky. Připomeňme si proto několika fotografiemi „tramvajový květen 1945“.

#### PSALO SE PŘED 140 LETY (4)

Přípravy na zřízení pražské koňspřežné tramvaje vstoupily do nové fáze.

Začala se stavět první trať. Noviny Posel z Prahy

4. května 1875 napsaly: „S kladením kolejí pro koňskou dráhu se včera ráno na Poříčí započalo.“

Podobně Pražský denník (opravdu se dvěma n) napsal ve středu 5. května: „Kladení kolejí pro koňskou dráhu, které zde v pondělí počalo, dospělo včera od jízddeckých kasáren na Poříčí až k budově poštovní.“

Ve stejný den nám jinak spolehlivě Národní listy do této události vnesly trošku zmatek. Proč? Napsaly totiž: „Tramway v Praze. S kladením kolejí pro budoucí koňskou dráhu v Praze započato bylo konečně včera. Položeny byly koleje podél jezdeckých kasáren na Poříčí až k hostinci u bažanta. Práce tato jde velmi rychle a směle může se tvrdit, že do konce t. m. budou koleje až k újezdské bráně položeny. V Karlíně bylo kladení kolejí společnosti zakázáno, poněvadž nepodala obci žádných garancí a také i potřebnou kauci nesložila, následkem čehož obec proti dalšímu kladení kolejí podala protest.“

Kdy se tedy opravdu začalo stavět? Zdá se, že opravdu v pon-




140 LET MHD  
V PRAZE 1875–2015

**Dole: Bývalo zvykem, že se alespoň při „kulatých“ výročních konce války kladly u našich tramvajových pomníčků věnce či kytice a stála se čestná stráž. Tento snímek je z roku 1970 ze strašnické vozovny.**

**Zcela dole: Barikádníci ve strašnické vozovně. Originální fotografie je bohužel na rastrovaném papíru, čímž je znemožněno kvalitní naskenování.**

děli 3. května. O dva týdny později, 20. května 1875, Národní listy přinesly další důležitou zprávu: „Smluvní práva a povinnosti stran koňské dráhy pražské převedena jsou k návrhu městské rady se společníků hraběte Zdeňka Kinského a Edv. Kollmanna na p. Edv. Ottleta v Bruselu.“

Na tomto místě připomínáme, že Národní listy se dopustily ve jménech hned dvou chyb – Kollman nebyl „Edv.“, ale Bernard. Otlet se psal jen s jedním t, a pokud chceme být důslední, byl Eduard, nikoliv Edvard. Není to poprvé, co tyto noviny zmatkovaly ve jménech. Například 4. května 1875 dokázaly v tom samém článku Bernarda Kollmanna uvést nejdříve jako B. Vratislava a o pár řádku níž jako B. Kolovrata. Pak se nedivme, že stejné noviny (možná stejný autor) informoval nepřesně o zahájení stavby. 



# Letem dopravním (dvoupatrovým) světem

Rády bychom volně navázaly na článek o známých doubledeckerch z DP kontaktu 12/2014 povídáním o možná méně známých, nicméně stejně krásných dvoupatrových vozech hromadné dopravy, tentokrát tramvajích. Díky nim opět procestujeme část světa – Nový Zéland, Indii, Jihoafrickou republiku, ale především Velkou Británii a Hongkong.

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová**

**M**luvíme-li o dvoupatrových tramvajích, musíme samozřejmě začít Velkou Británií a Londýnem. Elektrické následovnice omnibusů začaly jezdit v britském hlavním městě již v roce 1901. Ve 30. letech minulého století se však začalo uvažovat o jejich nahrazení autobusy či trolejbusy, neboť byly považovány za nepohodlné. Toto rozhodnutí oddálila 2. světová válka. Poslední tramvaj byla do ulic Londýna vypravena 6. července 1952. Londýnská metropole nebyla bohužel jediným městem v Británii, kde se rušil tramvajový systém. Některé tramvajové „doubledeckerky“ putovaly do muzeí, mnoho jich bylo převezeno do menšího anglického města Leedsu, kde tramvaje jezdily až do roku 1959. Většina jich však byla zničena a rozřezána. Až v 70. letech 20. století se v Londýně začalo uvažovat o návratu k tramvajové dopravě. V roce 1987 to bylo nejprve v podobě lehkých „tramvajovlaků“ bez řidiče, klasické tramvaje se v Londýně objevily až v roce 2000.

V první polovině 20. století zažila provoz dvoupatrových tramvajů i další města zemí patřících do tehdejšího britského impéria – novozélandský Auckland, Christchurch, Wellington



Modrá je typickou barvou pro dvoupatrové tramvaje v egyptské Alexandrii.

či australský Hobart (ostrov Tasmánie). V letech 1910 až 1964 jezdily v ulicích indické Bombaje, od roku 1906 do 1961 i v jihoafrickém Johannesburgu. Dvoupodlažní tramvaje jsou bohužel minulostí i v německém Berlíně.

Pojďme se ale raději podívat do míst, kde je ještě možné se tramvajovými „doubledeckerky“ svést. Je to především britský Blackpool a asijský Hongkong, alespoň snímkem přiblížíme typicky modrou tramvaj v egyptské Alexandrii.

## BLACKPOOL

Blackpoolská tramvajová síť byla otevřena roku 1885 a patří k jedné z nejstarších. První elektrické dvoupodlažní tramvaje byly postaveny právě pro Blackpool, a to v roce 1898. Celkem 55 tramvajových „doubledeckerů“ bylo dodáno v letech 1923 – 1929. Byly v druhém patře otevřené a jejich kapacita čítala 78 cestujících. V letech 1934 až 1935 bylo firmou English Electric vyrobeno 27 dvoupatrových tramvajů označených 237-263. První z nich se rozje-







la v ulicích Blackpoolu 10. prosince 1934. Třináct z nich bylo s otevřenou střechou. Tento typ tramvaje se stal známým pod názvem „Balloon“, a to kvůli svému zaoblenému tvaru. Tramvaje Balloon tvořily základ vozového parku v Blackpoolu do roku 2012, kdy se přešlo na moderní lehkou železnici.

Dnes většinu provozu zajišťují tramvaje typu Flexity 2 firmy Bombardier. Devět dvoupatrových tramvajů bylo modifikováno tak, aby splňovaly parametry moderní sítě, ale jsou pouze záložní a vyjíždějí v případě nouze. V únoru tohoto roku však blackpoolský dopravní podnik oznámil, že 3 vozy budou jezdit pravidel-

ně v běžném provozu. Konkrétně ev. č. 700, 711 a 719, které jsou fialovo-bílé. Šest tradičních tramvajů je využíváno na historické jízdy o víkendech, státních svátcích a v rámci letních měsíců.

**HONGKONG**

Hongkong patří mezi nejhustěji osídlené oblasti světa, což klade značné nároky na veřejnou dopravu. Jezdí zde metro, dvoupatrové autobusy i tramvaje, lanová dráha i speciální venkovní eskalátory. Dvoupatrové vozy k městu a jeho rušnému životu neodmyslitelně patří. Do hongkongské tramvaje se nastupuje zadními dveřmi, kde je

malý turniket. Zavazadla se ukládají do vymezených polic ve spodním patře. Nemusíte se obávat, že by vám je někdo ukradl, a navíc je můžete sledovat přes bezpečnostní kameru na obrazovce. Vystupuje se pouze u řidiče, kde se také platí, v hotovosti do kasičky (bez možnosti vrácení nazpět) nebo pomocí čipové karty Octopus.

Hongkongem jezdí tramvaje vyrobené na počátku 20. století, které jsou z teakového dřeva a plechu. Vzhledem k tomu, že staré tramvaje jsou náročné na údržbu, jsou doplněny o moderní typy, jež mají hliníkovou skříň, bytelnější dveře, elektronický informační systém a také trochu jiné uspořádání sedaček. Jsou však od původních k nerozeznání, neboť je i u nich zachován tradiční vzhled. Vozy nemají nějakou jednotnou barvu, jsou pokryty celovozovou reklamou.

Navenek malé vozy pojmu až 115 cestujících. Z horní paluby tramvaje je skvělý výhled. Tramvaje mají stahovatelná okna, což je v horkém počasí velmi příjemné. Jsou pro turisty ideálním způsobem, jak poznat město.





# ZA METREM NEMETREM NA SOPEČNÝ OSTROV

1. část

Na jaře letošního roku uspořádal Vědeckotechnický klub při DP-Metro ve své historii cestu do zatím nejvzdálenější destinace za kolejovou dopravou. Cílem byl přes 3500 km vzdálený největší z Kanárských ostrovů, ostrov Tenerife. Z této exotické a zajímavé cesty přinášíme první část.

Text a foto: Jan Ungrman

**J**á sám jsem se na Tenerife podíval v lednu loňského roku a byla to současně moje první dovolená u moře. A cíl byl vybrán zcela ideálně, Tenerife si svojí pestrostí musí získat každého návštěvníka, a získalo si i mne. Kamarád, který mne na ostrov vylákal, ví, jak moc mne baví kolejová doprava. Proto jeden z výletů měl vést do hlavního města ostrova, Santa Cruz de Tenerife, kde jezdí tramvaj s oficiálním názvem Metro Tenerife. Delegátka cestovky nás od cesty přes celý ostrov odradila s tím, že „to nestojí za to“. A tak jsme opravdu tento cíl vynechali. Mně to ale nedalo, začal jsem tedy hned po návratu hledat informace o tamním tramvajovém systému a zjistil jsem, že má jak zajímavou historii, která začala jen 10 let poté, co v Praze vyjela na Letné první elektrická tramvaj, tak i současnost a směle plány do budoucna. Když jsem pak o svých zjištěních informoval kolegy z klubu, byl jsem z jejich strany tak trochu pošťouchnut slovy, že si „netroufnu udělat zájezd na Kanáry“, k tomu, abych výpravu s názvem Metro Tenerife začal chystat.

Jak to tedy je s tou tramvají nebo metrem na Tenerife? Nejprve si pojďme udělat krátkou exkurzi do historie. Stejně jako v Praze, i zde stojí



Mapa sopečného ostrova Tenerife z roku 1949. (Zdroj: es.123rf.com)

Nové vozy Siemens na cestě z přístavu do vozovny – rok 1931. (Zdroj: FEDAC)

za počátky veřejné dopravy na ostrově belgický kapitál. A tato snaha samozřejmě nesleduje pohodlí obyvatel, ale hospodářské zájmy. Prvním impulzem tedy byla kupodivu cukrová řepa, která zde v té době měla největší cukernatost na světě. Musíme si uvědomit, že hovoříme o době, kdy automobilová doprava byla v plenkách, k dopravě tak mohly sloužit jen povozy tažené mulami.

Belgičané tedy navrhli parní železnici, ale při přípravě projektu nakonec usoudili, že vzhledem k topografii ostrova by bylo její zřízení problematické (velká stoupání).

V roce 1897 spatřil světlo světa projekt elektrické tramvaje či spíše malodráhy, která byla v té době pro náročný terén a předpokládané výkony vhodnější. Tramvajová linka měla vést z přístavu v hlavním městě Santa Cruz na jihu přes město La Laguna do Tacoronte na severním pobřeží a dále po pobřeží až do města Icod, což by představovalo přes 70 km dlouhou trať. Podrobný projekt zatím zahrnoval jen první úsek z přístavu v Santa Cruz do města La Laguna. Součástí projektu byla nejen vlastní trasa včetně staveb a trolejového vedení, ale i vlečky, vozovna, vozy a samozřejmě rovněž parní elektrárna dodávající trakční napětí. Byl zvolen rozchod 1000 mm a trakční napětí 500 V.

V červenci 1899 je udělena belgické společnosti „Société Anonyme des Tramvaje Electriques de Tene-







rife“ koncese na výstavbu a provozování tramvaje s platností na 60 let a v říjnu 1899 je slavnostně zahájena výstavba, v únoru 1901 se konají první jízdy na dokončené trati a 7. 4. 1901 byl při slavnostním aktu oficiálně zahájen provoz tramvaje na 8km dlouhé trati ze Santa Cruz do La Laguny. V téže roce začínají práce na projektu prodloužení do Tacoronte, v dubnu 1904 začala výstavba a už 27. července 1904 je 10 km dlouhé prodloužení slavnostně uvedeno do provozu. Velice záhy po zprovoznění prvního úseku se objevují a postupně gradují námitky na kvalitu provozu, technický stav vozidel a kolejového svršku i přilehlých komunikací. V roce 1919 pak místní vláda požaduje realizaci slibovaného pokračování do Icodu i nápravu nevyhovujícího stavu. Jenže belgický provozovatel na toto reaguje velice laxně, a to i po mnoha urgencích místní i centrální vlády. Proto jsou v říjnu 1926 zahájeny kroky k odkoupení celého systému, což se stalo v dubnu roku 1927. Místní vláda okamžitě začíná investovat prostředky do modernizace tratí i nákupu vozidel nebo renovací vozového parku.

Brzy začínají mít ale vliv na udržování provozu události ve světě: hospodářská krize, španělská občanská válka a nakonec světová válka. V průběhu tohoto období se stav tratí i tramvajů zhoršuje, s rozvojem automobilismu klesá přeprava lidí a především zboží. Už v roce 1936 začíná místní vláda uvažovat o změně tramvaje na jiný dopravní prostředek, v úvaze jsou trolejbusy. Tyto plány přeruší válka, ale i když poté

intenzita provozu vzroste, vede technický stav po válce znovu k úvahám na změnu trakce. Vláda se nakonec rozhoduje pro autobusy a rostoucí počet nehod vinou bídneho technického stavu vede 15. listopadu 1956 ke konečnému zastavení provozu původní tramvaje. Dnes už je jedinou památkou pár vybledlých fotografií a dokumentů, na fasádách některých historických domů pak lze najít kotvy na upevnění převěsů trolejového vedení.

Ještě než staré časy opustíme, zmíním tu jednu kuriózní nehodu, kterou se pražské tramvaje asi pochlubit nemohou. Dnes se města Santa Cruz, La Laguna a Tacoronte prolнула a tvoří v podstatě souvislou zástavbu. V roce 1934 však tramvaj mezi městy jezdila volnou krajinou, kde si v příhodném zalesněném úseku vpodvečer dne 1. září počkala pětice ozbrojených mužů maskovaných šátky a sombrery na spoj vezoucí tržbu z Tacoronte do hlavního města. Při přepadení byl zastřelen jeden z cestujících, a když o něco později přijel protijedoucí spoj, zaplatil životem jeho řidič. Lupiči byli nakonec dopadeni, ale vyšetřování i soud se táhly až do roku 1936, kdy byli pachatelé odsouzeni k téměř třicetiletým trestům.

Ostrov si pak dlouho vystačil jen s autobusovou dopravou. Rozvoj turistiky a automobilismu ale přinesl extrémní přetížení silniční sítě, a to přes to, že je již téměř dokončena okružní dálnice kolem celého ostrova a investuje se i do ostatní silniční sítě. Sami jsme se při naší návštěvě přesvědčili, že zúžení dálnice do jednoho pruhu znamená v daném směru

**Teidská vejce, kamenné bomby vystřelované sopkou, některé mají na výšku přes 3 metry.**

mnohakilometrové kolony, v hlavním městě se také kolonám nevyhnete. A to nemluvě o komplikaci, kterou přineslo po nehodě v roce 1977 přesunutí mezinárodních letů z letiště Norte/Los Rodeos (severní) kousek od hlavního města na okraji La Laguny na 60km vzdálené letiště Sur/Reina Sofia (jižní). Místní vláda si začala uvědomovat, že silniční doprava je nedostatečná. A tak byla v roce 2001 založena společnost Metropolitano de Tenerife z 80% vlastněná právě místní vládou, která začala hledat takové řešení hromadné dopravy, jež by odlehčilo přetížené silniční síti.

*O rozvoji tramvajové dopravy v posledním desetiletí, o tom, jaké vozy dopravu na Tenerife zajišťují a co zajímavého dále účastníci zájezdu viděli, se dočtete v příštím vydání DP kontaktu.*



**Vpravo: Tramvaj na zastávce Plaza de la Candelaria – rok 1901. (Zdroj: sbírka Metropolitano de Tenerife)**



**Dole: Osobní a nákladní doprava v přístavu – rok 1904. (Zdroj: sbírka Rafael Cedrés)**



# Pozvánka na pražské metro ve filmu i na duchovní rozjímaní

Text: Milan Slezák

Vzpomínáte si na to, když se v srpnu 2013 na nějakou dobu zastavil z důvodu natáčení filmu *Child 44* provoz metra linky B v úseku Smíchovské nádraží – Florenc? Stanice metra Anděl se tehdy proměnila pod dohledem americké filmové produkce na stanici moskevského metra z 50. let minulého století a natáčení probíhalo i na dalších místech v Čechách (např. v Doksech nebo bývalém vojenském prostoru Ralsko). A nyní, v květnu 2015, přichází tento snímek režiséra Daniela Espinosa pod názvem *Dítě číslo 44* i do našich kin. Můžeme se tedy dojít přesvědčit na vlastní oči, jak si americká produkce představuje moskevské metro padesátých let i jak velkou úlohu vlastně stanice Anděl v konečném sestřihu má. A navíc, díky tomu, že se točilo u nás, zahlédnout v některých rolích i domácí herce.



Thriller *Dítě číslo 44* vznikl podle stejnojmenného a cenami ověřeného bestselleru Toma Robina Smithe. Jeho dějová linie vypráví příběh degradovaného policisty ve vyhnanství, Lva Děmidova, který pátrá po sériovém vrahovi (přestože oficiální místa tvrdí, že v Sovětském svazu 50. let se žádné takové vraždy neodehrály). Ohrožuje tak na životě sebe, svou ženu i každého, kdo by mu jen trochu pomohl. Příběh knihy a filmu *Dítě číslo 44* byl inspirován skutečným případem „rostovského řezníka“ Andreje Čikatila. Film produkoval slavný Ridley Scott a hlavních rolí se zhostili Tom Hardy, Noomi Rapace, Gary Oldman nebo Vincent Cassel.

## VÝSTAVA

V Jiřském klášteře na Pražském hradě probíhá od 27. dubna do 26. července výstava nazvaná *70 s* podtitulem *2. světová válka objektivem*



Zdroj: VHÚ

českých fotografů. Výstava připravená Vojenským historickým ústavem k 70. výročí konce 2. světové války mapuje sedm válečných let 1939 až 1945 prostřednictvím 70 fotografií pořízených českými fotografy na bojištích, v zázemí i v okupovaném protektorátu. Každý válečný rok je zastoupen 10 fotografiemi, které přibližují osudy českých vojáků i civilního obyvatelstva, do jejichž životů zasáhl největší konflikt lidských dějin.

## AKCE

V pátek 29. května mezi 18:00 – 23:00 se v rámci akce *Noc kostelů 2015* otevrou brány více než 1100 kostelů a modliteben po celé České republice. Akce, která vloni přilákala do duchovních příbytků více než 450 tisíc návštěvníků, nabízí i letos možnost poznat tyto prostory v jedinečné večerní atmosféře a setkat se s křesťanstvím prostřednictvím hudby, umění a zážitku. Kostely a modlitebny, sbory či řády navíc přivítají v otevřených kostelech návštěvníky bohatým programem. Připraveny budou komentované prohlídky, koncerty, workshopy či divadelní představení, tak jako tomu bylo i v minulých letech. Zpřístupněny budou rovněž některé veřejnosti běžně nepřístupné části kostelů, jako např. varhanní kůry, sakristie, věže, krypty nebo klášterní zahrady. Pro uživatele iPhone a iPadů je už od loňského roku zdarma k dis-

pozici aplikace *iKostel*, díky níž budou moci v pátek 29. května poznávat krásy a bohatství kostelů, modliteben a sborů bez tištěné brožury, navíc s přímou navigací k nejbližšímu otevřenému kostelu.

## HUDBA

Tentokrát se pokusíme věnovat prostor zástupcům domácí hudební scény. Upozornit můžeme např. na vystoupení skupiny *Nová růže* v *Retro Music Hall* ve čtvrtek 21. května, kdy by se soubor měl na scéně představit ve své původní sestavě, tedy Vilém Čok, Ota Balage, Petr Roškaňuk a František Höning.



Svou zmínku si jistě zaslouží i slavnostní koncert Orchestru Václava Hybše 2. června ve velkém sále Žofina u příležitosti 80. narozenin tohoto kapelníka a 55. výročí založení orchestru. Jak bude koncert sestaven, zatím sice jistě není, ale orchestr má jistě z čeho vybírat. Jeho repertoár sahá od operetních a muzikálových melodií, přes pop music, swing až k lidové hudbě. Nakonec i gratulantů se má sejít slušný počet. Od Karla Štědrého a Pavlíně Filipovské, přes Ludka Munzara, Jitku Zelenkovou, Jiřího Korna nebo Evu Pilarovou až třeba ke Karlu Gottovi, Jiřině Bohdalové nebo dirigentu Liboru Peškovi.

A na závěr ještě jedna vzpomínková akce. Na pátek 12. června se v Divadle Archa připravuje koncert k nedožitým padesátinám Filipa Topola. Z iniciativy manažera Topolovy mateřské kapely *Psí vojáci* se na jednom pódiu sejdou jak zástupci generace soupeřících kapel, tak i ti mladší, jež hudba *Psích vojáků* oslovila a svým způsobem i inspirovala. Jednotlivé soubory a projekty si navíc připravily kromě svého repertoáru vždy i jednu skladbu *Psích vojáků*. Diváci se mohou těšit např. na skupiny *The Plastic People of the Universe*, *Echt!*, *Garage*, *Už jsme doma*, *Zuby nehty*, *Houpací koně* nebo projekt *U nás v garáži*.

Díky filmu *Dítě číslo 44*, který má českou premiéru 28. května, můžete zjistit, jak si filmaři poradili s využitím stanice metra Anděl.





## Křížovka: V tajence najdete dokončení citátu spisovatele a novináře Karla Čapka (1890 – 1938): Vtip je útok a obrana;... (tajenka).

POMŮCKY: TABES, YOU	SERVÍTEK	3. DÍL TAJENKY	DRUH KARTY	ODBOŘNÍK NA NEIDEN- TIF. LÉTAJÍ- CÍ OBJEKTY	LEDABYLE ODLOŽIT	INICIÁLY HERCE VLACHA	VĚTŘÍK (KNIŽNĚ)	PRUDKÉ NAPADENÍ	CIZÍ MUŽSKÉ JMÉNO		INDIÁNSKÁ DÝMKA	ZNAČKA RUTHENIA	ELEKT- RÁRNA TISOVÁ (ZKRATKA)	VRAŽDA	2. DÍL TAJENKY	JAPONSKÉ BOJOVÉ UMĚNÍ
COUVAT										STŘECHA KLOBOUKU						
KLAMATI NEPRAV- DOU (HOVOR.)										PŮVODCI DĚL KRUH (BÁSN.)						
DRAVÝ PTÁK						ÚPLNĚ OPILÝ AGÁVOVÉ VLÁKNO						DOMÁCKY IRVIN POSTUPEM DOBY				
STARO- ŘECKÁ MINCE							POHLED ÚZEMÍ V ČINĚ					506 (ŘÍMSKY) ZÁPISNIK				
PŘITÍŽIT								ŠEBRLEHO JMÉNO MYSLIVEC. SEDÁTKO						DELONOVY INICIÁLY HLUPÁK (HOVOR.)		
ŠPANĚLSKÝ SOUHLAS			DVAKRÁT ZVÝŠENÝ TÓN G VELEBITI						AFR. STÁT RESTAU- RAČNÍ MÍSTNOST							
EVR. HOS- POD. SPO- LEČENSTVÍ (ZKRATKA)				SOUCHOTĚ MORAVSKÉ MĚSTO						AKVARIJNÍ RYBY MATERIÁLY K REZÁNÍ						MOŘSKÁ ŽELVA
BICYKL					DODAVATEL LEDU STŘEDOV. ZBRŮJNOS						STUDENT MEDICÍNY VOLÁNÍ NA KACHNY					
	KUDRNY NA SKRÁNÍ ŽIDA	AMATÉR. PLAVECKÝ KLUB (ZKR.) VÝZVA				MENŠÍ TÁL DRUH ÚČESU						KRUPĚJ AMERICKÁ ROCKOVÁ SKUPINA				
STARÝ ITALSKÝ TANEC							JEDLÁ HOUBA ANG. OSOB. ZÁJMEMO						VELIKÁN ROZMRZAT			
NÁPISY NA NÁHROB- CÍCH								POŠKO- ZOVAT ŠLITROVY INICIÁLY						KARETNÍ ODPOR ZPĚVNÁ SLABIKA		
1. DÍL TAJENKY											VYZAŘO- VAT TEPLO					
JIHOČESKÉ MĚSTO						POUTKA U RUČNÍKU					DOMÁCKY STANI- SLAVA					

Celý atát Karla Čapka z křížovky minulého čísla zněl: Jestliže někdo v životě poznal i sto žen, vůbec nemusel poznat lásku.

Kresba: Kateřina Perglová

### Ochutnávka z Dopraváckého slangu

Do konce března 2015 měli zájemci možnost spolupodílet se na obsahu nového vydání Dopraváckého slangu. Po dvou knižních vydáních se připravuje vydání třetí, a to v elektronické podobě. Tentokrát jsme vybrali příspěvek Václava Kudrny s výrazy „Merona“ a „Meroňák“.

„Merona“ byla značka automatů na jízdenky, které byly používány v rámci MHD v DPP v letech 1978 – 1996. „Meroňák“ pak je mechanik starající se o automaty na jízdenky. Přestože tento typ automatů na prodej jízdenek není v DPP již 19 let, výraz „Merona“ i odvozený „Meroňák“ stále žije, a to zejména mezi kolegy z DPP mimo Servis jízdenkových automatů. Původní automaty značky „Merona“ jsou ještě k vidění např. v pražské ZOO, kde slouží k prodeji jízdného na sedačkovou lanovku, případně jeden kousek je v našem muzeu ve Střešovicích.



ŠVEC  
řidič tramvaje,  
přeneseně každý  
pracovník tramvají

### FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



#### Ve které stanici čeká malý pasažér na soupravu?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte 2 vstupenky k návštěvě libovolné budovy Národního muzea dle výběru a pamětní medaili ke 40. výročí pražského metra. Odpověď zašlete nejpozději do **pondělí 1. června 2015** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotosoutěž).

Správná odpověď na otázku **Ve které stanici se nachází tento vestibul?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 4/2015 zněla: **Invalidovna.** Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2+2 vstupenkami do IQ parku v Liberci a DVD ke 40. výročí metra odměněn: **Milan Kriml.**






# 70. VÝROČÍ PATŘÍ I TRAMVAJÁKŮM

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Petr Hejna**

**M**y jsme svobodu vybojovali, vy ji braňte,“ tak zní jeden z odkazů bojovníků za svobodu zpřed 70 lety. Vzdát jim hold a připomenout České národní a Pražské povstání, která ukončila boje 2. světové války, přišli 5. května 2015 na Staroměstské náměstí vedle významných hostů i přími účastníci druhého odboje. Na prostranství před Husovým pomníkem bylo seřazeno 10 dvojic historických osobních vozů s posádkami, oděnými v dobových uniformách legionářů, četníků, železničářů, sokolů a dalších. Před naleštěným vozem Škoda 645 z roku 1929 byla nastoupena i dvoučlenná stráž v uniformách zaměstnanců Elektrických podniků. Po slavnost-

ních projevech Jan Pokorný z Českého rozhlasu coby moderátor akce začal po jednom propouštět jednotlivá vozidla z náměstí tak, aby posádky vyrazily k určenému pomníčku obětem války na území Prahy. U toho „tramvajového“ se zastavil dlouhým komentářem, v němž vyzdvihl význam tramvajáků v době Pražského povstání a připomněl tramvajové vozy coby symbol barikád. Teprve pak se škodovka rozjela k Právnické fakultě, kde posádka přestoupila na palubu historické tramvaje a zamířila na dvůr střešovické vozovny. Zde se pak uskutečnil slavnostní akt položení věnce k pomníku bývalých zaměstnanců, čímž byla symbolicky uctěna památka všech obětí válečného konfliktu z řad kolegů. 



Vlevo: Milan Geško, Pavel Roll, Milan Pokorný a Otakar Brabec přivezli ze Staroměstského náměstí věnec obětem 2. světové války k pomníku v areálu vozovny Střešovice, který byl původně instalován v Rustonce.

