

# DP kontakt

Bělehradská znovu jezdí  
Dvojitá úloha při Pražské 155  
Elektrifikace na Czechbusu 2015



**pf 2016**



# K zakoupení v Infocentrech Dopravního podniku hl. m. Prahy

**Šťastnou cestu rokem 2016**

BŘEZEN / MAREC / MARCH / MÄRZ						
1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

DUŠEN / APRÍL / APRIL / APRIL						
			1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

KVĚTEN / MÁJ / MAY / MAI						
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

## Závěsný kalendář

Závěsný tříměsíční kalendář na rok 2016.

55 Kč

**140 osobností,  
událostí a zajímavostí  
z historie pražské MHD**

80 Kč



## Stolní kalendář

Stolní kalendář na rok 2016.

65 Kč



## Mapa v tubusu

Nástěnná mapa MHD  
s kalendářem na rok 2016  
včetně tubusu.

250 Kč

## Diář 2016

Kapesní diář na rok 2016.

25 Kč



## Infocentra Dopravního podniku hl. m. Prahy

### Můstek A

pondělí až neděle včetně svátků  
7.00-21.00 hodin

### Hlavní nádraží

pondělí až neděle včetně svátků  
7.00-21.00 hodin

### Hradčanská

Zavřeno z důvodu rekonstrukce.  
Předpokládané otevření v prosinci 2015.

### Anděl

pondělí až neděle včetně svátků  
7.00-21.00 hodin

### Budova Magistrátu hl. m. Prahy

pondělí až čtvrtek 8.00-18.00 hodin,  
pátek 8.00-16.00 hodin

### Letiště Václava Havla Praha – Terminál 1, Terminál 2

pondělí až neděle včetně svátků  
7.00-21.00 hodin

### Nádraží Veveřlavín

pondělí až pátek 6.00-20.00 hodin,  
sobota 9.30-17.00 hodin

Více informací na:

**www.dpp.cz**



infolinka

**296 19 18 17**

www.dpp.cz



**Dopravní podnik  
hlavního města Prahy**

**Vážené kolegyně, vážení kolegové,**

opět se nám přiblížil čas vánoční, který je spojen s hodnocením uplynulého roku, adventní náladou a očekáváním roku následujícího.

Pokud se jen velmi stručně ohlédnou za rokem 2015, nemohu pominout několik důležitých investičních, provozních, ale i společenských akcí, se kterými bude tento rok navždy spojen.

Za velmi významný úspěch považuji dokončení a zprovoznění nového úseku pražského metra – úsek V.A. Toto dílo, velmi technicky složité, podléhající komplikované legislativě, mediálně ostře sledované, mnohými orgány stokrát kontrolované, bylo otevřeno včas, přesně podle harmonogramu a s úsporou několika miliard korun. Co víc dodat? Účast pana premiéra Sobotky a paní primátorky Krnáčové dokládá, o jak významný počin šlo. Daří se i čerpání evropských dotací na tuto stavbu. Podle dosavadních předpokladů překročíme částku 8 miliard korun.

V rámci dalších investičních akcí bych ještě vyzdvihl rekonstrukce tramvajových tratí. Celková délka opravených úseků dosahuje téměř 23km, což je nejvíce v historii DPP. Podařilo se dokončit a zprovoznit další bez-

bariérové vstupy do metra – výtahy ve stanicích I. P. Pavlova a Anděl. Výtah na Můstku se dokončuje a bude otevřen počátkem příštího roku. To vše opět za velmi významného přispění Evropské unie.

Krátce bych rád zmínil i nasazení elektrobuse EBH 11 do pravidelného provozu s cestujícími. Jedná se o koncepci, která má předpoklady uspět i v náročném pražském profilu a je naprosto bezemisní. Vozidlo máme v nájmu a budeme ho testovat celý rok.

Na základě kolektivního vyjednávání došlo k dohodě o nárůstu mezd v naší společnosti nejen na rok 2015, ale i roky 2016 a 2017. Kolektivní smlouva se v současné době finalizuje a předpokládám, že k podpisu dojde ještě před letošními Vánoci. Tímto krokem dochází k zajištění stability zaměstnanosti na další období a zachování sociálního smíru.

Při bilanci letošního roku nechci zapomenout ani na významná výročí, jak 90 let provozu autobusů v Praze, tak na připomenutí zahájení provozu MHD v Praze, od kterého uplynulo již 140 let. Obě akce provázely nádherné průvody historických vozidel a tisíce diváků podél trasy.

Pro mě osobně však nejsilnějším a emotivním poznáním byla obrovská podpora zaměstnanců v době, kdy se začalo mluvit o změnách ve vedení společnosti. Velmi si této podpory vážím, je to pro mě osobně obrovská čest a závazek. Ještě jednou děkuji všem, kdo mi tuto podporu vyjádřili osobně či veřejně.

Končící rok 2015 považuji rozhodně za úspěšný. Podařilo se dále společnost stabilizovat, očekávám i velmi dobrý výsledek hospodaření a v neposlední řadě to, co mnozí považují za samozřejmost – miliony bezpečně ujetých kilometrů.

Rád bych Vám, vážené kolegyně a vážení kolegové, popřál všechno nejlepší do nového roku, klidné prožití vánočních svátků a děkuji za vše, co jste pro tuto společnost vykonali.

**Jaroslav Ďuriš,**  
generální ředitel

**OBSAH 12 • 2015**

- 4–5 Aktuálně  
6 Rekonstrukce Vršovické zlepšila přestupy

**ROZHOVOR**

- 7–9 Nejen o tramvajovém průvodu, aneb připraveno s LÁSKOU

**Z PODNIKU**

- 10–11 Výrazné slovo elektrifikace na Czechbusu 2015  
12–13 Bělehradská po sedmi měsících znovu jezdí  
14–15 Dvojitá úloha při Pražské 155

**VÝROČÍ 140 LET MHD**

- 18–19 MHD současným objektem: Petr Hejna

**HISTORIE**

- 20–22 Prosincový historický kaleidoskop 2015

**VÝROČÍ**

- 23–25 Pět narozeninových svíček pro Pěvecký sbor DPP

**ZAJÍMAVOSTI**

- 26–27 Jak jezdila, nejezdila a opět jezdí třináctka

**REPORTÁŽ**

- 28–29 Za slavnou značkou autobusů do Vysokého Mýta

**PEL-MEL**

- 30 Kongesce neboli dopravní zácpa

**KULTURA / SOUTĚŽE**

- 31 Za pražskými čísly i modelem nádraží Těšnov  
Soutěž ze starých Kontaktů, Fotosoutěž  
32 Kampaň na kolejích očima řidiče

Foto na obálce: Petr Hejna



**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. 11. 2015 • NEPRODEJNÉ



## PŘEHLED TRVALÝCH ZMĚN OD 13. PROSINCE 2015

Od 13. prosince 2015 došlo v provozu PID na území Prahy k několika trvalým změnám. Jedná se zejména o následující úpravy v provozu autobusů.

### ZAVEDENÍ AUTOBUSOVÉ LINKY

Nejvýraznější změnou je zavedení nové autobusové linky číslo **159** v trase *Nádraží Kbely – Zamašská – Miškovice – Čakovice – Náměstí Jiřího Berana*. Linka je v provozu **v pracovní dny od přibližně 5.00 hodin do přibližně 20.00 hodin** v intervalu 30 – 60 minut a v nově zřízené zastávce **Nádraží Kbely** navazuje na vlakové linky **S3 a S34**.

### ZMĚNY V NOČNÍM PROVOZU

Linka číslo **608** v trase *Kobylisy – Zdiby – Odolena Voda*, Dolní náměstí je nově v provozu celotýdenně a v obou směrech.

### ZMĚNY V ZASTÁVKÁCH AUTOBUSŮ

#### Zřizují se zastávky:

- **Návětrná** (v ulici K Holyni, před křižovatkou s ulicí U Sportoviště) – pro linky číslo **120, 230 a 601** ve směru Nádraží Radotín, respektive Sídliště Stodůlky,
- **Rápošovská** (ve Starokolínské ulici u křižovatky s ulicemi Rápošovská a Polesná) – pro linky číslo **163, 250, 261, 269, 503 a 562** v obou směrech,
- **Stará obec** (v zastávce linky číslo **263** směr Depo Hostivař) – pro linku číslo **296** ve směru Háje,
- **Strojírenská** (v zastávkách linky číslo **180**) – pro linky číslo 602 a 607 v obou směrech,
- **Škola Dolní Počernice** (v zastávce linky číslo **263** směr Depo Hostivař) – pro linku číslo **296** ve směru Háje.

#### Přemísťují se zastávky:

- **Černý Most** – nástupní zastávka linky číslo **354** do nástupní zastávky linky číslo **221**,
- **Škola Dolní Počernice** – zastávka linky číslo **296** směr Nádraží Horní Počernice do zastávky linky číslo **263** směr Bezděkovská,
- **Vozovna Střešovice** (od noci z 10. na 11. prosince 2015) – zastávka linek číslo **143, 149, 180, 184 a 502** ve směru Malovanka, respektive Na Petynce, do nově zrekonstruované tramvajové zastávky.

#### Ruší se zastávky:

**Ďáblický hřbitov, Skládky Ďáblice, Štěpničná** (všechny obousměrně) a **Třebenická** (směr Ládví) pro linku číslo **348**.

## ZNÁME PRVNÍ ČÍSLA Z PRŮZKUMU METRA

Komplexní přepravní průzkum metra realizovaný 11. listopadu 2015 je úspěšně za námi a my vám přinášíme první poznatky a výsledky. Průzkum nebyl ovlivněn žádnou mimořádnou událostí, která by měla vliv na jeho průběh, resp. na jeho konečné vyhodnocení. Průzkum realizovalo 830 zaměstnanců DPP, 780 studentů a pedagogů SPŠD Plzeňská a Masná, 190 pracovníků bylo vysláno Ropidem. Původní plán personálního obsazení 2000 účastníků včetně rezerv byl splněn na 90 %, což bylo pro bezproblémové zvládnutí průzkumu dostačující.

Z údajů získaných automatickými počítačy, umístěnými v každém vestibulu stanice metra ve sloupcích oddělujících přepravní prostor, vyplývá, že v době vydávání sčítacích lístků (05.30 – 21.00 hod.) do přepravního systému metra vstoupilo celkem 1 184 793 cestujících (bez zahrnutí přestupních vazeb). V celé síti metra si od vydavačů sčítací lístek převzalo celkem 968 388 cestujících. Zúčastnit se průzkumu odmítlo 18 % cestujících. V porovnání s předchozími průzkumy převzatých sčítacích lístků nevrátilo jen 9 % cestujících, z čehož vyplývá, že průzkum byl pro zúčastněné cestující srozumitelný a nám se pro konečné zpracování databáze mezistaničních zátěží a aktuálních přepravních vztahů v celé síti metra podařilo získat fyzicky podložená data v objemu 74 % z celkového počtu vstupujících cestujících.

Konečné výsledky z KPPM 2015 zahrnující celý rozsah provozu metra 05.00 – 24.00 hod. budou k dispozici již v polovině prosince. Všem čtenářům DPK ty nejzajímavější přineseme v lednovém vydání. Děkujeme všem, kteří se průzkumu zúčastnili, náš dík patří i cestujícím veřejnosti za pochopení a spolupráci při této mimořádné akci.

(vs)



## SCHOLA PRAGENSIS 2015 A DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ NA SPŠD

Střední průmyslová škola dopravní, a.s. využila k náboru nových žáků tradiční účast na veletrhu pražských středních a vyšších odborných škol Schola Pragensis, který se konal 26. – 28. listopadu 2015 v Kongresovém centru Praha. Návštěvníkům veletrhu a zájemcům o studium byly poskytovány informace prostřednictvím pracovníků studijního oddělení, pedagogů a žáků vybraných oborů SPŠD. Nově se do prezentace nabízených oborů zapojili zaměstnanci DPP, aby podali informace o Absolventském motivačním programu, resp. o možném pracovním uplatnění v podniku. Cílem vzájemné spolupráce DPP a SPŠD při náboru žáků do této školy je podpořit zájem žáků o obory, které se potýkají s nedostatkem zájemců, např. zámečnická a elektrikářská, a přitom jsou velmi dobře uplatnitelné pro zaměstnání v DPP. Zájemci o studium na SPŠD, kteří nestihli navštívit veletrh, mají možnost zúčastnit se Dnů otevřených dveří, které se konají 11. ledna a 8. února 2016, a to vždy od 15.30 do 17.30 hodin. Více informací najdete na [www.sps-dopravni.cz](http://www.sps-dopravni.cz)

(jn)



Foto: Petr Hejma



## LANOVKA NA PETŘÍN PO REKONSTRUKCI

Lanová dráha na Petřín se po 30 letech provozu od jejího znovuotevření dočkala významnější rekonstrukce. Od 7. září letošního roku je ve výluce z důvodu celkové rekonstrukce mostní konstrukce a stanice Nebozízek. Technický stav mostu si vynutil řešení v podobě celkové sanace a výstavby nového. Současně s tímto výrazným stavebním zásahem dojde k dalším opravám v celém úseku dráhy. Týkají se zejména opěrných zdí, izolací, výměny všech lan (brzdná i tažná) a údržbové práce ve strojovně většího charakteru. Výluky bude rovněž využito pro opravu obou vagónů a kompletní rekonstrukci regulátoru pohonu včetně SW části, jejíž údržba již byla vzhledem k pokročilým technologiím značně problematická. Podrobnější informace o rekonstrukci přineseme v lednovém čísle DPK. **(pk)**

## DOČASNÉ Odstavení KLOUBOVÝCH CITY BUSŮ

V pátek 4. prosince 2015 bylo rozhodnuto o dočasném odstavení všech nízkopodlažních kloubových autobusů KbN City Bus – Euro 3 a Euro 4. Bylo rozhodnuto o tom, že 47 autobusů projde mimořádnou kontrolou v souvislosti s nedávnými požáry dvou autobusů tohoto typu. Kontrolu budou provádět vybraní speciálně proškolení pracovníci DPP a zaměří se při ní především na motorovou část autobusů. Následně rozhodnou o opravě případných zjištěných závad. Před opětovným nasazením zpět do provozu bude po případných opravách provedena další kontrola tak, aby byla zajištěna maximální bezpečnost cestujících a bylo zamezeno opakování nedávných incidentů. **(red)**

## PŘÍPRAVNÁ FÁZE ELEKTRONICKÉHO VZDĚLÁVÁNÍ ZAHÁJENA

Ve čtvrtek 26. listopadu 2015 se sešla pracovní skupina k vytvoření jednotného prostředí pro elektronické vzdělávání (LMS) v Dopravním podniku. Zástupci odborů Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců, Marketing a komunikace společně s vedoucími oddělení Vzdělávání - Metro, Vzdělávání – Autobusy, Výcvik a vzdělávání – Tramvaje a Strategie a rozvoj IT zahájili přípravu na projektu, který by do budoucna mohl sjednotit elektronickou výuku a přispět k efektivnějšímu odbornému rozvoji zaměstnanců DPP. Hlavním garantom projektu, který zároveň zpracovává i směrnici o elektronické výuce, se stal odbor Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců. Investice na vytvoření LMS byla zadána do investičního plánu na rok 2016 a v prvním čtvrtletí příštího roku by mělo být projednáno její schválení. **(red)**

## VÁNOČNÍ KONCERT S CIMBÁLOVOU MUZIKOU

Pěvecký sbor DPP si vás dovoluje srdečně pozvat na vánoční koncert, který se uskuteční 3. ledna 2016 od 19 hodin v kostele Nanebevzetí Panny Marie a sv. Karla Velikého v Praze na Karlově. Ústředním tématem jsou „Vánoce u cimbálu“. Už teď se můžete těšit na pestrou směs koled a písní s vánoční vůní za doprovodu cimbálové muziky LAŠÁR z Velkých Pavlovic s primášem Karlem Kosíkem. **(red)**

## NOVÝ SVAZEK ENCYKLOPEDIE V PRODEJI

Hledáte inspiraci na vánoční dárek pro dopravního nadšence? Zkuste to s dalším svazkem Encyklopedie MHD! Nejnovější, v pořadí již čtvrtý svazek prvního dílu Encyklopedie (první díl zachycuje historii a současnost městské hromadné dopravy v Praze, druhý díl popisuje vozový park) se podrobně věnuje historii a současnosti autobusové dopravy v Praze. Na 140 stranách fanoušci naleznou nejen „stará známá“ fakta, ale též řadu dosud nepublikovaných novinek a zajímavostí. Jako bonus pak svazek obsahuje tři listy o autobusech cizích dopravců v rámci PID. Počin kolektivu autorů bude v prodeji na Infocentrech DPP od druhé poloviny prosince 2015 za 200 Kč. Pro přehlednost uvádíme, že jde o sedmý vydaný svazek Encyklopedie – v rámci prvního dílu bylo vydáno metro, lanovky a trolejbusy. Druhý díl obsahuje prozatím metro, historické vozy, trolejbusy a lanovky a autobusy. Celá Encyklopedie by měla být hotová v roce 2017, přičemž světlo světa spatří ještě pět svazků (vozy tramvaj, historie tramvaj, kočka, tarif a jízdenky, celková historie). **(red)**



## NAMALUJTE SVOU TRAMVAJ: PRAHU BUDOU JEZDIT „LINKY“

Čtvrtý ročník oblíbené výtvarné soutěže Namalujte svou tramvaj, která je určena pro třídy druhého stupně pražských základních škol a primy až kvarty víceletých gymnázií, zná svého vítěze. Z 51 došlých návrhů od dvanácti škol byl odbornou porotou vybrán návrh nazvaný Linky od studentů primy B Gymnázia Postupická. Slavnostní křest již polepené tramvaje, která bude v provozu po dobu jednoho roku na běžné lince, proběhl 15. prosince 2015 ve vozovně Pankrác za účasti vítězného kolektivu. **(jaš)**



# REKONSTRUKCE VRŠOVICKÉ ZLEPŠILA PŘESTUPY

S postupujícími rekonstrukcemi tramvajových tratí bylo jen otázkou času, kdy se také Vršovická ulice zbaví velkoplošných panelů a bude vybavena kvalitnějším svrškem. 3. října 2015 byla zahájena výluka, na jejímž konci je rekonstruovaná trať od zastávky Otakarova až po křižovatku Koh-i-noor.

Text: **Miroslav Grossmann** • Foto: **Jiří Beneš a Petr Hejna**

**A**kce nazvaná RTT Vršovická obsahuje rekonstrukci trati od zastávky Otakarova až na Kubánské náměstí, kde navazuje na již dříve proběhlou TT V Olšínách. S ohledem na délku trati, stav přípravy a další výlukovou činnost byla rekonstrukce časově rozdělena do dvou částí, z nichž první byla provedena letos na podzim. Její podetapou byl navíc krátký úsek mezi Minskou a Koh-i-noorem, který se realizoval od 19. listopadu do 7. prosince 2015, tedy v době, kdy již byl zbytek trati v provozu a vlaky tak pro objíždění prací využívaly manipulační trať v Minské ulici.

Co je ve Vršovické nového? Nikoho nepřekvapí nahrazení BKV panelů klasickou konstrukcí tratě, i zde převážně zatravněnou. Úsek bez zeleně, tedy s otevřeným svrškem, je pouze přímo pod železničním podjezdem u Otakarovy. Přínosem pro dotčené oblasti bude mimo jiné snížení hlukové zátěže.

Zajímavé je technické řešení v úseku mezi Petrohradskou a Minskou ulicí. Oblast totiž dlouhodobě trpěla nedobře řešenými přestupy mezi autobusy a tramvajemi, především při cestování z Prahy 10 na Prahu 4. Dosud měli lidé možnost vystoupit z tramvaje na Koh-i-nooru a pokračovat 200 metrů pěšky přes mnoho kolizních míst se silniční dopravou na Čechovo náměstí, kde teprve mohli nastoupit do autobusů. Nebo



mohli zvolit výstup na Bohemians a ještě delší přesun na zastávku Ukrajinská. Chůze je sice zdravá, ale časově náročné přestupy způsobovaly nárůst cestovní doby, a tedy snížení komfortu i atraktivity MHD.


S ohledem na fakt, že autobusy a tramvaje se setkávají u tramvajové zastávky Bohemians, bylo jasné, že nový přestupní bod bude právě zde. Zastávku tramvajů bylo třeba upravit pro potřeby autobusu. Trať byla osově rozšířena, byly vybudovány sjezdy a nájezdy, a to tak, aby autobusy mohly trať využívat ve větší délce a tím předjet i kolony aut. Autobusy tak projíždějí společně s tramvajemi z centra celý úsek mezi Petrohradskou ulicí a zastávkou Bohemians (300 metrů) a do centra úsek mezi Minskou a zastávkou Bohemians (250 metrů). Zastávky jsou oproti původnímu stavu bezbariérové a širší,

**Úsek trati u mostu SŽDC ještě před zatravněním. V obou kolejích je převýšení 100 milimetrů, které zajistí vysoký komfort jízdy a pomůže eliminovat poruchy, které zde byly dříve velmi časté.**

k čemuž ale bylo nutné ubrat sousední jízdní pruh, byť ve směru z centra pouze formálně.

Aby bylo dosaženo dostatečné kvality tělesa, zvláště s ohledem na výrazné deformace, je celý projížděný úsek opatřen cementobetonovým krytem. K tomuto řešení se přistoupilo po zkušenostech se stále velmi dobrou kvalitou CB krytu na Nádraží Podbaba.

V souvislosti s rekonstrukcí tratě došlo také k obnově dvou světelných signalizací, a sice SSZ 0.315 Vršovická – Petrohradská a SSZ 0.356 Vršovická – Sportovní. Byla doplněna detekce MHD, ale na řízení s preferencí, které může přinést podstatné zlepšení provozu veřejné dopravy v lokalitě, si budeme muset ještě chvíli počkat.

Rekonstrukce druhé části trati ve Vršovické, tedy úsek od Koh-i-nooru na Kubánské náměstí, by měl přijít na řadu v únoru. 



## RTT Vršovická, 1. etapa

**Úsek:** ulice Na Zámecké (mimo) – Moskevská ulice (mimo)

**Délka trati:** 1,4 kilometru

**Původní konstrukce trati:** velkoplošné panely

**Nová konstrukce trati:** převážně železobetonové pražce ve šterkovém loži se zatravněním a s použitím bezžlábkové kolejnice 49E1 a W-tram s cementobetonovým krytem a se žlábkovou kolejnicí NT1

**Projektant:** sdružení firem Metroprojekt Praha a Pragoprojekt

**Zhotovitel:** Společnost pro RTT Vršovická, složená z Porr, HOCHTIEF CZ, Hans Wendel

**Termín realizace:** 3. 10. – 7. 12. 2015



## Nejen o tramvajovém průvodu, aneb připraveno s LÁSKOU

Během letošních oslav výročí zahájení provozu autobusů a zahájení provozu městské hromadné dopravy v Praze se v průvodech představilo skoro 50 historických vozidel z Muzea MHD. Co všechno tomu předcházelo a kdy odstartovaly přípravy, na to jsem se zeptala Ondřeje Lásky, vedoucího střediska Muzeum MHD ve Sřešovicích.

Ptala se: **Soňa Jindráková** • Foto: **Petr Hejna, Jan Šurovský a Ondřej Láška**

**Ondro, ráda bych se zeptala, kdy začaly přípravy k výročí a co vše předcházelo vyvrcholení jedinečného tramvajového průvodu 20. září 2015?**

Toto nebyl první tramvajový průvod, takže bych na úvod zabrousil trochu do historie. Takový průvod se udal už v roce 1925, kdy se slavilo 50. výročí městské hromadné dopravy v Praze. Tehdy se v průvodu objevily dva původní vozy koňské dráhy, z čehož jeden se dochoval až do dnes. Další průvod, kdy už se mohlo přidat něco více z historických vozů, byl k 50. výročí založení elektrických podniků v roce 1947. Kromě koňky se ob-

jevily provozní vozy a samozřejmě i do dnes zachované stálice, jako vůz č. 200 „salonní“ anebo „otevřená pětitovka“. Pravidelně se konají průvody k výročí zahájení MHD v Praze od roku 1965 vždy po deseti letech.

**To znamená, že jste se mohli na letošní průvod připravovat už od roku 2005?**

Vlastně ano, stejně jako už teď přemýšlíme o průvodu v roce 2025. Pro mě byl letošní průvod ovšem premiérový, jelikož jsem na pozici správce muzea teprve šest let. Jako divák jsem si průvod předtím užil již třikrát, ale tento čtvrtý průvod byl ten, který

na mě kladl tíhu příprav. Samostatný průvod autobusů byl premiérový pro všechny, protože před 10 lety slavily tramvaje s autobusy společně v září.

**Mě by právě zajímalo, kdy nastal den D, který přípravy odstartoval...**

Do průvodů jsme chtěli připravit 5 muzejních autobusů a 47 tramvajů. V září loňského roku jsme začali s tramvajemi a v prosinci se přidaly i autobusy. U většiny autobusů byla příprava zjednodušená tím, že je máme trvale provozní a vyzkoušené občasnými jízdami v rámci různých příležitostí. Přesto jsme jim letos

&gt;&gt;&gt;



věnovali patřičnou přípravu a v ÚD Hostivař dokonce dostal muzejní „erták“ jiný motor. V přípravě mi byl velkým pomocníkem Petr Jan Kaprál. Nakonec však do průvodu zasáhly jen 4 muzejní autobusy. Magistrát hl. m. Prahy - Odbor dopravně správních agend nám udělal čáru přes rozpočet informací, že odhlášením kloubového Ikarusu z registru před 18 lety trvale ztratil způsobilost k provozu až do roku 2018, kdy ho teprve bude možné registrovat jako veterána. Nakonec jsme měli Ikarus zapůjčený ze soukromé sbírky, takže diváci nebyli o tento vůz v průvodu ochuzeni.

**Tak to byla asi taková rozsvička, ale vraťme se zpět k přípravám tramvajového průvodu...**

Prvním krokem k tramvajovému průvodu bylo změření profilů kol všech muzejních tramvají. Od minulého průvodu se totiž zpřísnily normy. Po měření jsme zjistili, že pouze dvě soupravy starých dvounápravových tramvají současnou normu splňují. To znamená, že téměř všechny soupravy musely na soustruh. Do toho jsme si dali požadavek soustružení kol na jiný (historičtější) profil, než byl v té době schválený Drážním úřadem. Proto jsme v říjnu 2014 oslovili Univerzitu v Pardubicích, kde profil vymysleli, nakreslili a spočítali. Poté jsme věc předali Drážnímu úřadu ke schválení a nový profil se naprogramoval do soustruhů v Hostivaři a Hloubětíně. Celé to trvalo do dubna 2015, kdy náš první vůz najel na soustruh.



Poslední soustružení bylo 24. července téhož roku. Denně se zvládl udělat jen jeden vůz a museli jsme se na soustruhu střídát i s běžnými tramvajemi. Nejtěžší část příprav spočívala právě v úpravě kol. Věřím ale, že tyto úpravy kol u muzejních vozů už do budoucna nebudou potřeba. Výjimkou je jen pojízdná prodejna jízdenek, u které vzhledem k velkému opotřebením kol už nebylo co soustružit. Proto se tento vůz letošní jízdy neúčastnil.

**A pak už asi následovalo mytí a čištění, aby se vozy mohly předvést v celé své kráse...**

Tak jednoduché to bohužel nebylo. Kromě mytí bylo potřeba demontovat sítě, které v muzeu používáme jako zábranu vstupu do vozů, na-

**Ve smyčce na Špejcharu vidíte trojici těch, kteří s vozem T2 v září prožili nejvíce hodin a díky nimž tramvaj do slavnostního průvodu vyjela: zleva Martin Doubek (vedoucí odboru Technická kontrola JSVT), Antonín Altner (elektromechanik z provozu Kobylisy) a Vlastimír Mudra (JHV).**

montovat adaptéry na tyčové sběrače, zkontrolovat celkový technický stav vozu, seřadit brzdy a důkladně promazat podvozek. S tím jsme si „hráli“ s kolegy Jiřím Nováčkem, Ludkem Vidímem a Janem Gottwaldem osm měsíců. Ve čtyřech etapách tuto naši práci kontrolovali pracovníci Technické kontroly. Pak následovaly zábrzdňné zkoušky a byly provedeny elektrovizy. Teprve potom jsme mohli na Drážním úřadě požádat o zkušební provoz. První technická kontrola společně se zábrzdňnými zkouškami proběhla v lednu a poslední v červenci, dva měsíce před průvodem. Tady musím zmínit naprosto fantastickou spolupráci s pracovníky Technické kontroly pod vedením Martina Doubka. Na závěr příprav proběhly ještě zkušební jízdy každé dokončené soupravy.

**Bylo na průvodu něco jedinečného nebo výjimečného?**

Asi to, že v průvodu jelo 15 vozů starších 100 let, to je unikum. Mimo to unikátnost spočívala i v obsazení posádek tramvají. Řada vozů totiž měla doslova rodinný tramvajový tým. Na jednom voze byly například manželé, na jiných například matka se synem, otec s dcerou, otec se synem, sourozenci, či tchán se zetěm. Průvod právě není jen o vozech ale i o lidech. O lidech, kteří jsou nadšenci a fandové. Všichni jsme se z počátku báli, že bude málo řidičů na staré vozy. Tak jsme si nechali ze školního oddělení udělat seznam lidí, kteří mají oprávnění řídit staré dvounápravové vozy. A nakonec jsme byli





mile překvapení, že máme dvakrát více řidičů, než vozů.

### Takže bylo z koho vybírat?

Řidiče jsme začali vybírat už v lednu. Jejich výběr, což je možná úsměvné, probíhal i podle věku. Dříve byli lidé menší a ty nejstarší vozy byly opravdu pro řidiče malého věku. Vysoký člověk by z toho vozu neviděl vůbec nic. Fyzické dispozice tudíž při výběru také sehrály svou roli. Každý řidič si pak se „svým“ vozem projel celou trasu průvodu, aby si na vůz takzvaně zvyknul. Pražané nás mohli vidět v srpnu při zácvičných jízdách opravdu skoro každý den.

### Objevil se během příprav nějaký problém?

Obsazení vozů řidiči bylo překvapivě bezproblémové, jak jsem již zmínil, ale měli jsme velice málo průvodčích. Této funkci se říká také brzdař a je to velice důležitá funkce. Každý starý dvounápravový vůz musí být podle provozních předpisů brzdařem vždy obsazen. Takže začátkem září jsme společně se školním oddělením uspořádali jednodenní kurz brzdařů u nás ve vozovně. Domluvili jsme se na zrychleném kurzu a po zkouškách ta funkce platila pouze pro ten den průvodu. Bylo to fantastické, lidi se do kurzu hlásili dobrovolně, byli to nadšenci a udělali to rádi. Na papír se pak schematicky zakreslilo, kdo s kým a na jakém voze pojedě.

### Ráda bych věděla, kdo se na průvodu objevil jako nejstarší řidič, nebo řidička historického vozu? Někdo, kdo se mohl zúčastnit průvodu třeba už po třetí?

To jste mě trochu překvapila. Kdo byl věkově nejstarší, nedokážu říct, ale služebně se pár lidí zúčastnilo průvodu dokonce už po čtvrté. Čtvrtou účastí v průvodu se například může pyšnit Jiří Nováček, který letos řídil salónní vůz číslo 200. Pro většinu je to výjimečná práce, ke které se rádi vrací i po tolika letech.

### Nastaly při zkušebních jízdách nějaké technické komplikace?

Pozlobil nás vůz typu T2, a to už při zábrzdých zkouškách, které sice splnil, ale při návratu z nich započaly technické problémy, které se povedlo úspěšně odstranit až pár dnů před průvodem. „Léčení“ Té dvojky se ujali Martin Doubek, Antonín Altner a Vlastimír Mudra. Strávili pod ní dlouhé tři dny, ale s vynikajícím výsledkem. Problém byl v aty-

pickém nastavení elektrovýzbroje, na kterou nelze aplikovat hodnoty klasické té trojky. Dnes už vůz jezdí naprosto bez problémů.

### A co samotný den průvodu, jak ten z vašeho pohledu probíhal?

Sešli jsme se tu všichni ráno v šest, a to jak řidiči, průvodčí tak i doprovodný personál, abychom věděli, jestli jsme komplet. Při samotném vypravování z vozovny vyjížděly soupravy v asi pětiminutových intervalech na trať. Když si to vynásobíte 26 soupravami, tak to byly dvě hodiny, kdy vyjížděla jedna tramvaj za druhou. Poslední vůz opustil vozovnu po půl deváté ráno. Bohužel jedna souprava se průvodu nezúčastnila, byla to posunovací lokomotiva. Při výjezdu z haly se na ní projevila závada a v ten okamžik nebyl čas příčinu hledat. Je to škoda, protože tento vůz měl řídit Jan Gottwald, jeden z mých nejbližších kolegů, se kterými jsme tramvaje rok připravovali. A nakonec byl v průvodu jen jako divák. Na chvostu kolony muzejních vozů se premiérově představil náš úplně nejnověji dokončený exponát – oranžová svářecí Pragovka V3S. Z Ústředních dílen v Hostivaři přijela k nám do Střešovic pouhý den před průvodem.

### Po skončení průvodu se na dvoře střešovické vozovny povedlo udělat společnou fotku většiny posádek muzejních vozů...

Ano, jak jsem se v archivu poté dozvěděl, podobných hromadných fotek zaměstnanců DPP z celé historie MHD v Praze moc neexistuje a tato patří dokonce mezi nejpočetnější.



## PRŮVOD PŘÁVĚ NENÍ JEN O VOZECH, ALE I O LIDECH. O LIDECH, KTERÍ JSOU NADŠENCI A FANDOVÉ.

Vždyť nás je na ní kolem devadesáti! Nejen tedy, že se jedná o hezké připomenutí průvodu do budoucna, ale i z historického hlediska je fotografie velice zajímavá (tento snímek byl otištěn v DP kontaktu 10/2015 na str. 11 – pozn. red.).

### Co byste chtěl uvést na závěr? Nemáte pro čtenáře ještě nějakou perličku?

Někdy v lednu 2015 se mě ptal technický ředitel Jan Šurovský, jestli už se na průvod těším. Tehdy jsem mu odpovědět nedokázal. Jak se průvod blížil, tak jsem zjistil, že se asi nejvíc těším, až se z průvodu všechny vozy v pořádku vrátí zpět do muzea. A taky tomu tak bylo. Největší euforie na mě padla v okamžiku, kdy už byly všechny vozy zpět na svých místech. Byl to rok tvrdé práce, ale když jsem viděl, kolik lidí se na průvodě přišlo podívat a kolik radosti to všem udělalo, tak jsem musel uznat, že to stálo za to!

Pracovníci muzea při přípravě vozů. Jan Gottwald s plechovkou plnou oleje a štětcem na mazání podvozků. Luděk Vidím s novým čepem a distanční podložkou k vymezení vůli mechanismů podvozků. A Ondřej Láška (fotil samospouští) s mohutnými stranovými klíči k seřizování brzd starých vozů.





# Výrazné slovo elektrifikace na Czechbusu 2015

Mezinárodní veletrh autobusů, hromadné dopravy a servisní techniky oslavil půlkulaté jubileum. Generálním partnerem mu při jeho pátém pokračování byl Dopravní podnik hl. m. Prahy.

Text: Jan Barchánek a Ondřej Volf • Foto: Jan Barchánek, Martin Beneš, Petr Hejna a Ondřej Volf



**H**olešovické výstaviště hostilo od 24. do 26. listopadu 2015 již tradiční specializovaný veletrh středoevropské silniční a městské hromadné dopravy. Více než 100 vystavovatelů z 9 zemí představilo opět nejen autobusy, ale i jednotlivé vozidlové komponenty, odbavovací a informační systémy a také servisní techniku a technologie.

Mezi autobusy se opět významným způsobem prezentovala vozidla s alternativními pohony. Elektrobuses zastupoval SOR EBN 11 se systémem nabíjení z dvoupólové troleje, který je aktuálně testován v DPP a v české premiéře také dvanáctimetrový elektrobuses ostravské společnosti Ekova s trakčními motory v zadní nápravě. Nechyběl samozřejmě ani stánek Škody Electric. V tradiční plejádě autobusů na CNG prezentovala

Na stánku východočeského výrobce dominoval pražský elektrobuses SOR EBN 11.

Vpravo dole: Setkání „mistrů renovací“ s pražskou Škodou RO a nymburskou Tatrou.

Úspěšný částečně nízkopodlažní příměstský autobus Setra S415 LE.

společnost EvoBus první plynové Citaro Euro VI. Švédská Scania představila CNG verzi letošní novinky – meziměstského autobusu Interlink, kterou doplnila modelem Citywide LE s hybridním diesel-elektrickým pohonem s možností použití 100% bionafty.

Portfolio veletrhu, který byl původně zaměřen zejména na městské autobusy, se rok od roku stále více rozrůstá, a to zejména v segmentu luxusních zájezdových autokarů. Na prvním místě je třeba zmínit Iveco Magelys Pro, které je držitelem prestižního titulu Coach of the Year 2016, z hlediska zájmu návštěvníků mu však zdatně sekundovaly například třinápravové Volvo 9700, Neoplan Skyliner či ve výstavní premiéře společnosti VDL modely Futura a dvoupodlažní Synergy. Mezi příměstský-

mi autobusy zaujala česká premiéra nového Solarisu ve verzi low-entry a také, již i v Česku úspěšná, Setra S415 LE společnosti EvoBus. V kategorii midi a minibusů se opět prezentovali tradiční dodavatelé, jak například SKD Trade, KHMC, Rošero.

V oblasti výrobců servisní techniky, agregátů a dodavatelů náhradních dílů či příslušenství se prezentovaly většinou již známé společnosti. Připomeneme jen některé. Za výrobce převodovek a hnacích náprav tradiční firmy ZF a Voith, za dodavatele odbavovacího a informačního systému například firmy Mikroelektronika, Bustec a Herman. Výrobní program v oblasti sedaček do vozidel MHD prezentovala firma C.I.E.B. Kahovec, podlahové krytiny zase společnost ANVI Trade. Firmy Webasto a Eberspächer zastupovaly výrobce klimatizační resp. vytápěcí techniky do autobusů. Gumárenské odvětví zastupovala například firma Bridgestone. Za dodavatele servisní techniky uvedeme firmu Mital, které pražský dopravní podnik zapůjčil, pro potřebu prezentace dílenské zdvihací plošiny, zcela nový kloubový autobus SOR NB18.

Významnou součástí veletrhu byl opět bohatý doprovodný program. V úterý zahájila konference o možnostech využití zkapalněného zemního plynu (LNG) v silniční dopravě, včetně prezentace vystaveného LNG autobusu Solbus, který je provozován ve Varšavě. Centrum dopravního výzkumu připravilo seminář k oblasti preference veřejně







dopravy. Středa patřila mistrům renovací historických vozidel, kteří představili skutečné skvosty (včetně Tatry ČSAP Nymburk či Škody RO z Muzea MHD v Praze) a alespoň částečně poodhalili, co vše předcházelo jejich uvedení do provozuschopného stavu. Za DPP přednášel Ondřej Láska. Souběžně proběhl již tradiční seminář Sdružení pro dopravní telematiku „Veřejná doprava on-line“, který shrnul aktuální stav a další vývojové trendy v oblasti odbovovacích systémů a informování cestujících v reálném čase. Doprovodné aktivity uzavřel ve čtvrtek již 4. ročník konference Elektrické autobusy pro město.

Téměř 150 registrovaných účastníků prakticky ze všech regionů a dopravních podniků České republiky potvrdilo rostoucí zájem o elektrifikaci autobusové dopravy, a to i v návaznosti na připravované dotační možnosti. Celodenní maratón prezentací přinesl témata jak z oblasti přípravy a financování projektů zavádění elektrobuses, představení různých technologických možností, zejména v oblasti nabíjení a v neposlední řadě také praktické zkušenosti s dosavadními pilotními projekty. Nechybělo ani hodnocení prvních měsíců pražského zkušebního provozu elektrobuse SOR EBN 11 v podání Jana Barchánka.

**Výrobci autobusů se v rámci vnitřních expozic tradičně prezentovali v pravém křídle Průmyslového paláce.**

**DPP zapůjčil nový SOR NB18 pro prezentaci zdvihací plošiny Miteral.**

**Mezi české výrobce elektrobuses se letos zařadila také ostravská Ekova.**





# Bělehradská po sedmi měsících znovu jezdí

Nejdelší akce roku 2015 skončila. V Praze 2 a částečně také v Praze 4 byla dokončena rekonstrukce Bělehradské ulice. Ano, celé ulice. Nejednalo se pouze o práce na rozbité tramvajové trati, ale pracovalo se doslova od fasády k fasádě. Nové jsou tedy i vozovky a chodníky.

Text: **Miroslav Grossmann** • Foto: **Jaroslav Žára a Petr Hejna**

**V**ýluka Bělehradské začala už v květnu 2015 a proběhlo během ní opravdu mnoho stavebních činností. Kromě tramvajové infrastruktury a zmíněných povrchů, které probíhaly v rámci akce Bělehradská HLUK, byla zcela zásadní rekonstrukce mostu přes Botič ve spodní části komunikace. Investorem povrchů i mostu byla Technická správa komunikací. Zmínit je třeba rozsáhlé práce na vodovodu, kanalizaci, plynovodu a některých dalších sítích.

I. etapa stavby byla zprovozněna již před prázdninami a psali jsme o ní v červencovém DP kontaktu. Začalo se jezdit v horním úseku trati mezi Jugoslávskou a Šafaříkovou ulicí. K obratu linky číslo 11 se pět měsíců používal trojúhelník Zvonařka. V té době už byla s předstihem dokončena i část trati ve střední části Bělehradské, tedy mezi ulicemi Šafaříkova a Pod Karlovem.

Na prázdniny stavbu pracovníci Vrchní stavby uvolnili pro pokračující práce na vozovkách a chodnicích a také k výstavbě stožárů pro trolej. Vrátili se v září, kdy bylo třeba dokončit zbylý úsek trati mezi ulicemi Pod Karlovem a Otakarovou. Klíčovým místem úseku a vlastně celé stavby byl most přes Botič, který limitoval

pokračující výstavbu a zprovoznění tratě i vozovek. Největší překážkou zde bylo množství inženýrských sítí umístěných v konstrukci, které se musely provizorně vymístit, a po dokončení prací opět vrátit do konstrukce nového mostu.

## NASTUPUJE SE PŘEVÁŽNĚ Z CHODNÍKU

Pojďme se podívat, co je na trati a v ulici nového. Pro cestující jsou příznivou zprávou upravené zastávky. Stejně jako v první etapě vznikly mysy Bruselská, ve střední a spodní části byla stejným způsobem přebudována nástupiště Nuselské schody. Ani tato rekonstrukce se nevyhnula přidávání zastávek a ve směru do centra byla doplněna zastávka Pod Karlovem, rovněž v podobě mysu. Ve směru z centra zůstala ostrůvková zastávka pod Karlovem v bezpečnostním zastavovacím místě. Všechny zastávky jsou vybavené světelnými označkovými prvky.

Přínosem bude vylepšená geometrie tratě, včetně oblouků s přechodnicemi a převýšením. Tato opatření by společně s použitou technologií (W-tram) měla zajistit vyšší jízdní komfort a trvanlivost tratě. Po zkušenostech z předchozích akcí lze rovněž předpokládat snížení hlukové zátěže od tramvajové dopravy.

V rámci stavby byla provedena v celém rozsahu kompletní demontáž nosné konstrukce trakčního trolejového vedení, trolejových vodičů a stožárů. Bylo postaveno 83 stožárů a došlo k údržbě stávajících kotevnicích závěsů na budovách. Ty byly ve velké míře zachovány, jak s ohledem na vedení inženýrských sítí v chodnicích, tak pro zajištění volnějšího uličního prostoru. K němu dopomáhá i fakt, že stožáry jsou řešeny jako sdružené a zpravidla jsou osazeny lampou veřejného osvětlení, či jinou výstrojí.

Trolej v Bělehradské dlouhodobě podléhá poškozování od vysokých vozidel v podjezdech pod železničními mosty, které spojují Smíchov s Vršovicemi a hlavním nádražím. Někteří řidiči, především kamiónů, nejednou nedodrželi dopravní značení zakazující jízdu vozidel vyšších než 3,2 metru a kromě hmotných škod a úrazů docházelo k mnohahodinovým přerušením provozu.

Zlepšit situaci by mělo měření výšek vozidel, které zajišťuje TSK. Čidla zjistí vjezd nadlimitního vozidla, přenesou informaci na dopravní dispečink i s registrační značkou, která se navíc zobrazí na proměnném značení před mostem v zorném poli řidiče. Nakolik systém

*Zleva: Takto se proměňovalo místo před podjezdem pod tratí SŽDC pohledem od zastávky Nuselské schody. První snímek je z května 2015, kdy ještě nebyly v úseku zahájeny práce. Druhá fotografie je pořízena v září a třetí v listopadu, dva týdny před zprovozněním trati. Poslední po zahájení provozu.*





**RTT Bělehradská**

**Délka trati celkem:** 1,43 km (z toho 1,13 km ve II. a III. etapě)

**Původní konstrukce trati:** velkoplošné panely

**Nová konstrukce trati:** W-tram s živickým krytem a se žlábkovou kolejnicí NT1

**Obstaravatel, zhotovitel:** Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

**Projektant:** DIPRO

**Termín realizace:** 4. 5. – 27. 11. 2015

(z toho 1. 9. – 27. 11. ve II. a III. etapě)



zlepší situaci, zjistíme v příštím roce, kdy by měl být varovný systém dokončen.

**VZDÁLENÉ RÁDIO K OTAKARCE**

Nezapomnělo se na detekci tramvají pro SSZ 4.401 Bělehradská – Otakarova. V roce 2014 byla signalizace obnovena v režii TSK. Ve směru od Bělehradské nebyl osazen vzdálený přihlašovací kontakt (s ohledem na technicky náročné řešení a chystanou RTT), takže se vlaky přihlašovaly do křižovatky nevhodně až zablokováním EOv těsně před stopčárou.

V rámci RTT bylo zřízeno vzdálené rádio ve vzdálenosti 210 metrů před křižovatkou, což přináší zásadní zlepšení plynulosti provozu MHD na tom-

to vjezdu. Software signalizace přitom byl na budoucí rádio prozřetelně připraven již loňskou obnovou SSZ.

Újmou z hlediska preference MHD je vynechání bumlíku na mostě přes Botič. Standardní práh z betonových tvarovek nebylo možné osadit z důvodů nedostatečné výšky konstrukčních vrstev na mostě a nutnou ochranu izolace. A jiné technické řešení se nepodařilo se všemi subjekty projednat.

Výluky provozu tramvají bylo v rámci údržby využito k výměně části kolejové konstrukce křižovatky Bělehradská – Otakarova, přiléhající právě k Bělehradské ulici. V dotčeném místě došlo také k výměně krytu – místo dlažby tvoří povrch litý asfalt.

*S rekonstrukcí tratě se do Bělehradské vrátila i linka 13 - vpravo v dále (její zajímavý životopis najdete na str. 26 a 27).*

Ulice se dočkala v koordinaci mnoha investorů značného technického zhodnocení. Některé prvky řešení budou jistě podrobeny sledování například z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu. Zrekonstruovaná tramvajová trať byla uvedena do zkušebního provozu 28. listopadu 2015 nočním výjezdem.

Dokončení rekonstrukce tramvajové trati v Bělehradské a prvních dvou etap Vršovické umožňuje v příštích letech realizovat rekonstrukci dalších tratí, vycházejících z náměstí Bratří Syků: Nuselské – U Plynárny, trati k vozovně Pankrác a trati k Albertovu. Ty již mají svá nejlepší léta také za sebou.





# Dvojitá úloha při Pražské 155

Hlavní město hostilo od pátku 18. až do neděle 20. září 2015 účastníky již čtvrtého ročníku metodického cvičení záchranných služeb „Pražská 155“. V noci z pátku na sobotu proběhly dvě úlohy cvičení, které byly připraveny v součinnosti s Dopravním podnikem. Díky úsilí řady zaměstnanců podniku se podařilo zvládnout realizaci rozsáhlého záchranného cvičení zároveň s přípravami na Den otevřených dveří DPP a tramvajový průvod, které probíhaly o stejném víkendu.

Text: **Michal Brunner** • Foto: **Michal Brunner a Martin Řehka**

**A**kci „Pražská 155“ pořádá Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy pro posádky územních záchranných služeb z ČR a Slovenska. Každoročním cílem praktických úloh cvičení je předat si zkušenosti z různých druhů neobvyklých zásahů a vyzkoušet si součinnost při některém typu hromadné události v městském prostředí. Hlavním problémem u hromadných neštěstí je skutečnost, že pokud je množství středně a vážně zraněných výrazně vyšší než počet záchranářů, není přes veškerou snahu možné okamžitě všem poskytnout adekvátní pomoc na místě a musí být uplatněna rychlá a jednoduchá metodika třídění zraněných podle vážnosti stavu a precizně zorganizován jejich odsun do zdravotnických zařízení.

Úloha „Metro“ na Zličíně: většina zdravotníků byla uvnitř depa metra poprvé.



Cvičení „Tramvaj“ na Hládkově: záchranáři uvnitř převráceného vozu bojovali s nedostatkem prostoru.

Letošním záměrem organizátorů cvičení bylo nasimulovat vážnou dopravní nehodu tramvaje a nákladního automobilu, po které se tramvaj převrátila na bok a „uvěznila“ tři desítky zraněných. Dopravní podnik byl bě-

hem jara osloven se žádostí o spolupráci a do přípravy akce se zapojila velká část podnikových útvarů, zejména odbor Řízení a kontrola provozu, jednotky Provoz Tramvaje, Správa vozidel Tramvaje i Dopravní cesta Tramvaje, jednotka Správa Vozidel a Autobusů s havarijními autojeřáby a bezpečnostní úsek včetně Hasičského záchranného sboru podniku. Souběžně s hlavní úlohou cvičení „Tramvaj“ byla ve zličínském depu připravována ve spolupráci s jednotkou Správa vozidel Metro menší úloha pro jednotlivé posádky záchranářů.

Dějištěm hlavní úlohy byla zvolena spojovací tramvajová trať v ulici Hládkov. Příprava cvičení zde začala již v pátek v podvečer. Nejprve technici provozu Vrchní vedení odpojili a vyzkratovali trolej. Pak dorazily havarijní jeřáby Vnitropodnikové dopravy Tatra a MAN, aby jejich posádky opatrně převrátily přistavenou tramvaj T3 na bok. Ve spolupráci s podnikovými hasiči byla provedena stabilizace tramvaje a následně bylo převrácené vozidlo předáno záchranným od-







borníkům, kteří zde provedli namaslování a instruktáž figurantů.

Ve 23:00 je akce zahájena. Dvojice mladíků přijíždí osobním autem k místu neštěstí. Tramvaj na boku vypadá velmi nepřírozně a hroživě. Na místě je ticho, jen občas přerušené odkudsi se ozývající slabým voláním o pomoc. Šokovaní mladíci volají tísňovou linku a zmateně odpovídají na dotazy operátorky. Scénář cvičení se začíná rozvíjet. První přijíždí sanitka s posádkou z Jihomoravského kraje. Energická záchranářka se ujímá role vedoucího zdravotnické složky a vydává pokyny ke třídění zraněných a zřízení jejich shromaždiště. S dalšími příjezděcími posádkami se objevuje první typický problém – zahlcení prostoru záchranářskými vozy a nesnadná organizace jejich odjezdu se zraněnými. Mezi sanitkami si razí cestu městští a podnikoví hasiči, kteří se potřebují s těžkou technikou dostat co nejbližší k tramvaji.

Na to, že většina cvičících záchranářů z různých krajů se vidí ten den

poprvé, získává po chvíli organizace zásahu až obdivuhodný řád. Třídění zraněných uvnitř převrácené tramvaje, kde je málo místa a nepřehledná situace, ztrácí smysl. Hasiči pomocí páteřních nosítek vyprošťují jednoho zraněného po druhém z interiéru vozidla a teprve venku zdravotníci rozhodují o prioritách první pomoci a transportu. Záchrané práce jsou skončeny přibližně hodinu a půl po příjezdu prvních složek IZS. Sanitky s posledními zraněnými spěchají na urgentní příjmy nemocnic podle traumatologického plánu.

Konec záchraných prací však neznamenal konec zásahu. Podnikoví hasiči pokračovali v osvětlování scénérie. Na místo nastoupily pohotovostní složky DPP, které před sebou teprve měly největší díl práce. Tramvaj byla sehranými posádkami jeřábníků Vnitropodnikové dopravy opět postavena na kola a za bedlivého dohledu pracovníků Technické kontroly vrácena do kolejí. Při pohledu na to, jak pomačkaná tramvaj

Záměrem cvičení bylo nasimulovat vážnou dopravní nehodu tramvaje a nákladního automobilu, po které se tramvaj převrátila na bok a „uvěznila“ tři desítky zraněných. Dějištěm hlavní úlohy byla zvolena spojovací tramvajová trať v ulici Hládkov.

jede znovu bez problémů po kolejích ve vleku za autojeřábem, si nešlo nevzpomenout na to, že legendární vozidlo bývá označováno jako „nesmrtelná té-trojka“. Do časných ranních hodin byla tramvajová trať na Hládkově zprovozněna v plném rozsahu.

V depu Zličín se cvičila situace, inspirovaná reálným zásahem hasičů DPP a pražské záchrané služby z roku 2014. Jedné cestující, která se shýbala pro brýle, se tehdy zaklínala ruka v konstrukci sedačky vagonu metra a podařilo se ji vyprostit až zásahem hasičů, kteří sedačku za asistence zdravotníků šetrně demontovali. Stejný scénář naplánovali organizátoři cvičení jako doplňkovou úlohu pátečního večera. Cílem bylo prověřit komunikaci a spolupráci mezi záchranáři a hasiči při řešení jen zdánlivě jednoduché události. Bonusem pro cvičící zdravotníky bylo nahlédnutí do útrob depa metra, kde se většina z nich nacházela poprvé v životě.

Závěrem se patří vyjádřit uznání za obětavé a profesionální nasazení všem zaměstnancům provozních a pohotovostních složek DPP, zapojeným do přípravy a realizace cvičení během hektického třetího zářijového víkendu. Zpětná vazba od pražských záchranářů hovoří o tom, že dosažená úroveň spolupráce mezi ZZS HMP a DPP při přípravě na mimořádné události se setkává s velmi pozitivním ohlasem na mezinárodních konferencích záchraných služeb.

Nakolejení tramvaje bylo „hodinářskou prací“ jeřábníků Vnitropodnikové dopravy a pracovníků Technické kontroly.





LEDEN	
1 Pá	Nový rok
2 So	Karina
3 Ne	Radmila
4 Po	Diana
5 Út	Dalimil
6 St	Tri králové
7 Čt	Vilma
8 Pá	Čestmír
9 So	Vladan
10 Ne	Břetislav
11 Po	Bohdana
12 Út	Pravoslav
13 St	Edita
14 Čt	Radovan
15 Pá	Alice
16 So	Čtírad
17 Ne	Drahošlav
18 Po	Vladislav
19 Út	Doubravka
20 St	Ilona
21 Čt	Běla
22 Pá	Slavomír
23 So	Zdeněk
24 Ne	Milena
25 Po	Miloš
26 Út	Zora
27 St	Ingrid
28 Čt	Otylie
29 Pá	Zdislava
30 So	Robin
31 Ne	Marika

ÚNOR	
1 Po	Hynek
2 Út	Nela
3 St	Blázej
4 Čt	Jarmila
5 Pá	Dobromila
6 So	Vanda
7 Ne	Veronika
8 Po	Milada
9 Út	Apolena
10 St	Mojmír
11 Čt	Božena
12 Pá	Slavěna
13 So	Věnceslav
14 Ne	Valentýn
15 Po	Jiřina
16 Út	Ljuba
17 St	Miloslava
18 Čt	Gizela
19 Pá	Patrik
20 So	Oldřich
21 Ne	Lenka
22 Po	Petr
23 Út	Svatopluk
24 St	Matěj
25 Čt	Liliana
26 Pá	Darota
27 So	Alexandr
28 Ne	Lumír
29 Po	Horymír

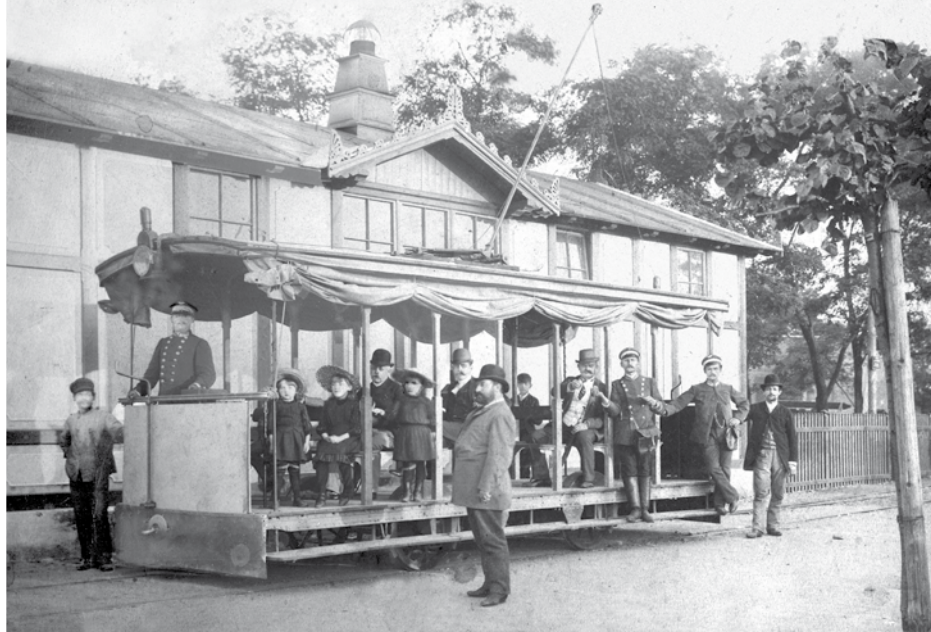
BŘEZEN	
1 Út	Bedřich
2 St	Anežka
3 Čt	Kamil
4 Pá	Stela
5 So	Kazimír
6 Ne	Miroslav
7 Po	Tomáš
8 Út	Gabriela
9 St	Františka, Rebeka
10 Čt	Viktorie
11 Pá	Anděla
12 So	Řehoř
13 Ne	Růžena
14 Po	Růt, Matylda
15 Út	Ida
16 St	Elena, Herbert
17 Čt	Vlastimil
18 Pá	Eduard
19 So	Josef
20 Ne	Světlana
21 Po	Radek
22 Út	Leona
23 St	Ivona
24 Čt	Gabriel
25 Pá	Marián
<b>Velký pátek</b>	
26 So	Emanuel
27 Ne	Dita
28 Po	Soňa
<b>Velikonoční pondělí</b>	
29 Út	Tatána
30 St	Arnošt
31 Čt	Kvido

DUBEN	
1 Pá	Hugo
2 So	Erika
3 Ne	Richard
4 Po	Ivana
5 Út	Miroslava
6 St	Vendula
7 Čt	Heřman, Hermína
8 Pá	Ema
9 So	Dušan
10 Ne	Darja
11 Po	Izabela
12 Út	Julius
13 St	Aleš
14 Čt	Vincenc
15 Pá	Anastázie
16 So	Irena, Bernadeta
17 Ne	Rudolf
18 Po	Valérie
19 Út	Rostislav
20 St	Marcela
21 Čt	Alexandra
22 Pá	Evženie
23 So	Vojtěch
24 Ne	Jiří
25 Po	Marek
26 Út	Oto
27 St	Jaroslav
28 Čt	Vlastislav
29 Pá	Robert
30 So	Blahoslav

KVĚTEN	
1 Ne	Svátek práce
2 Po	Zikmund
3 Út	Alexej
4 St	Květoslav
5 Čt	Klaudie
6 Pá	Radoslav
7 So	Stanislav
8 Ne	Den vítězství
9 Po	Čtíbor
10 Út	Blažena
11 St	Svatava
12 Čt	Pankrác
13 Pá	Servác
14 So	Bonifác
15 Ne	Zořie
16 Po	Přemysl
17 Út	Aneta
18 St	Nataša
19 Čt	Ivo
20 Pá	Zbyšek
21 So	Monika
22 Ne	Emil
23 Po	Vladimír
24 Út	Jana
25 St	Viola
26 Čt	Filip
27 Pá	Valdemar
28 So	Vilém
29 Ne	Maximilián
30 Po	Ferdinand
31 Út	Kamila

ČERVEN	
1 St	Laura
2 Čt	Jarmil
3 Pá	Tamara
4 So	Dalibor
5 Ne	Dobroslav
6 Po	Norbert
7 Út	Iveta, Slavoj
8 St	Medard
9 Čt	Stanislava
10 Pá	Gita
11 So	Bruno
12 Ne	Antonie
13 Po	Antonín
14 Út	Roland
15 St	Vít
16 Čt	Zbyněk
17 Pá	Adolf
18 So	Milan
19 Ne	Leoš
20 Po	Květa
21 Út	Alois
22 St	Pavla
23 Čt	Zdenka
24 Pá	Jan
25 So	Ivan
26 Ne	Adriana
27 Po	Ladislav
28 Út	Lubomír
29 St	Petr a Pavel
30 Čt	Šarka

## 125 let první elektrické dráhy v Čechách



František Křížík před otevřeným motorovým vozem na Letné při slavnostním zahájení provozu první elektrické dráhy v českých zemích 18. července 1891.



Nejnovejší přírůstek vozového parku pražských tramvají – 1ST ForCity ze Škody Transportation v novém designu – slouží Pražanům od 24. srpna 2015.





## ČERVENEC

1 Pá	Jaroslava
2 So	Patricie
3 Ne	Radomír
4 Po	Prokop
5 Út	Cyril a Metoděj
6 St	mistr Jan Hus
7 Čt	Bohuslava
8 Pá	Nora
9 So	Drahoslava
10 Ne	Libuše, Amálie
11 Po	Olga
12 Út	Bořek
13 St	Markéta
14 Čt	Karolína
15 Pá	Jindřich
16 So	Luboš
17 Ne	Martina
18 Po	Drahomíra
19 Út	Čeněk
20 St	Ilja
21 Čt	Vítězslav
22 Pá	Magdaléna
23 So	Libor
24 Ne	Kristýna
25 Po	Jakub
26 Út	Anna
27 St	Věroslav
28 Čt	Viktor
29 Pá	Marta
30 So	Bořivoj
31 Ne	Ignác

## SRPEN

1 Po	Oskar
2 Út	Gustav
3 St	Milouše
4 Čt	Dominik
5 Pá	Kristián
6 So	Oldřiška
7 Ne	Lada
8 Po	Soběslav
9 Út	Roman
10 St	Vavřinec
11 Čt	Zuzana
12 Pá	Klára
13 So	Alena
14 Ne	Alan, Sylva
15 Po	Hana
16 Út	Jáchym
17 St	Petra
18 Čt	Helena
19 Pá	Ludvík
20 So	Bernard
21 Ne	Johana
22 Po	Bohuslav
23 Út	Sandra
24 St	Bartoloměj
25 Po	Radim
26 Út	Luděk
27 So	Otakar
28 Ne	Augustýn
29 Po	Evelina
30 Út	Vladěna
31 St	Pavčina

## ZÁŘÍ

1 Čt	Linda, Samuel
2 Pá	Adéla
3 So	Bronislav
4 Ne	Jindřiška
5 Po	Boris
6 Út	Boleslav
7 St	Regina
8 Čt	Mariana
9 Pá	Daniela
10 So	Irma
11 Ne	Denisa
12 Po	Marie
13 Út	Lubor
14 St	Radka
15 Čt	Jolana
16 Pá	Ludmila
17 So	Naděžda
18 Ne	Kryštof
19 Po	Zita
20 Út	Oleg
21 St	Matouš
22 Čt	Darina
23 Pá	Berta
24 So	Jaromír
25 Ne	Zlata
26 Po	Andrea
27 Út	Jonáš
28 St	Václav Den české státnosti
29 Čt	Michal
30 Pá	Jeroným

## ŘÍJEN

1 So	Igor
2 Ne	Olivie, Oliver
3 Po	Bohumil
4 Út	František
5 St	Eliška
6 Čt	Hanuš
7 Pá	Justýna
8 So	Věra
9 Ne	Štefan, Sára
10 Po	Marina
11 Út	Andrej
12 St	Marcel
13 Čt	Renáta
14 Pá	Agáta
15 So	Tereza
16 Ne	Havel
17 Po	Hedvika
18 Út	Lukáš
19 St	Michaela, Michala
20 Čt	Vendelín
21 Pá	Brigita
22 So	Sabina
23 Ne	Teodor
24 Po	Nina
25 Út	Beáta
26 St	Erik
27 Čt	Sarłota, Zoe
28 Pá	Den vzniku samo- statného čl. státu
29 So	Silvie
30 Ne	Tadeáš
31 Po	Štěpánka

## LISTOPAD

1 Út	Felix
2 St	Památka zesnulých
3 Čt	Hubert
4 Pá	Karel
5 So	Miriám
6 Ne	Liběna
7 Po	Saskie
8 Út	Bohumír
9 St	Bohdan
10 Čt	Evžen
11 Pá	Martin
12 So	Benedikt
13 Ne	Tibor
14 Po	Sáva
15 Út	Leopold
16 St	Otmár
17 Čt	Den boje za svobodu a demokracii
18 Pá	Romana
19 So	Alžběta
20 Ne	Nikola
21 Po	Albert
22 Út	Cecilie
23 St	Klement
24 Čt	Emilie
25 Pá	Kateřina
26 So	Artur
27 Ne	Xenie
28 Po	René
29 Út	Zina
30 St	Ondřej

## PROSINEC

1 Čt	Iva
2 Pá	Blanka
3 So	Svatoslav
4 Ne	Barbora
5 Po	Jitka
6 Út	Mikuláš
7 St	Benjamin
8 Čt	Květoslava
9 Pá	Vratislav
10 So	Julie
11 Ne	Dana
12 Po	Simona
13 Út	Lucie
14 St	Lýdie
15 Čt	Radana
16 Pá	Albína
17 So	Daniel
18 Ne	Miloslav
19 Po	Ester
20 Út	Dagmar
21 St	Natálie
22 Čt	Šimon
23 Pá	Vlasta
24 So	Adam a Eva Štědý den
25 Ne	Boží hod vánoční
26 Po	Štěpán 2. svátek vánoční
27 Út	Žaneta
28 St	Bohumila
29 Čt	Judita
30 Pá	David
31 So	Silvestr

## 80 let zahájení pravidelného provozu trolejbusů v Praze



Trolejbus Praga č. 303 zahájil v Praze provoz 29. srpna 1936, a to na lince K od vozovny Střešovice ke kostelu sv. Matěje v Dejvicích.



Ten samý trolejbus zachráněný v depozitáři nyní získává v hostivařských dílnách svou původní podobu.



# MHD současným objektivem: Petr Hejna

Mít dobrého parťáka v zádech se vyplatí v každé profesi. Člověka, na kterého se můžete stoprocentně spolehnout, důvěřovat v jeho schopnosti, podporu. Právě takovým je poslední zpovídáný v rámci našeho výročního seriálu Petr Hejna. Fotograf s renesanční duší, který po vzoru umělců z tohoto období mistrně zachycuje život na ulici i v dopravních prostředcích.

Text: Jana Šejnohová • Foto: Petr Hejna

**O** spolupráci na otázkách k tomuto rozhovoru jsme požádali desítku fotografů, které Petr Hejna po celý rok 2015 zveřejňoval pro účely tohoto seriálu. Odpovědi na nejzajímavější či nejčastější z nich přinášíme v následujících řádcích.

## Kolik fotoaparátů jste za dobu své profesní kariéry zničil (pádem, utopením, zapomenutím apod.)?

Tady zklamání všechny zájemce o „historiku z natáčení“, ale nic takového se mi nikdy nestalo. Nic jsem neutopil, když mi něco upadlo, byl to vždycky jen minipád, takže můžu říct, že jsem za těch třicet let, co fotím, nic nezničil. To ale neznamená, že to nepřijde. Dneska je 18. listopadu 2015 a třeba hned zítra se to může stát...

## Dokážete si vybavit nejkurióznější zakázku?

Asi nejkurióznější pro mě bylo, když jsem měl vyfotit fabriku z letadla. Dnes už se na tuto práci často používají drony, ale tehdy ještě nebyly. Abych mohl fotit, muselo mít letadlo z poloviny sundaný bok a já visel v zatáčce v pásech nad krajinou. No a největší problém byl, jak vyměnit objektiv, aby nespadl dolů. Protože představa, že si nemám kam co dát a co není upoutané, letí, byla natolik hrůzná, myslím, že jsem objektiv dokonce ani neměnil.

## Jaký je váš nejsilnější zážitek spojený s fotografováním?



**Strohé zadání úkolu pro fotografa může přinést nevsední výsledek. Tady znělo „nové stanice pátého áčka“, na vedlejší straně „noční zkoušky na Trojském mostě“.**

**První publikovaný snímek Petra Hejny s tématem pražské dopravy: fotka z 12. prosince 1980 (poslední den provozu tramvají na Václavském náměstí), otištěna 18. prosince 1980 ve Večerní Praze.**



Ten se váže k době, kdy jsem pracoval v časopise Květy. S kolegou z redakce jsme byli vysláni na reportáž, která měla být původně jenom PR pro určitou cestovku. Celých čtrnáct dní jsme strávili v Tunisu a jednou nás na ulici oslovila místní rodina s tím, že chtějí nafotit obřízku. Takže jsem fotil dětskou obřízku v muslimské rodině, což bylo pro mě jako pro Evropana naprosto šokující. Pamatuji si, že fotky z toho byly nádherné a dodnes z toho mám velký zážitek. Bylo to nezvyklé a z dnešního pohledu neopakovatelné, prostě zážitek, který vyplynul z obyčejného setkání na ulici.

## Co pro vás znamená pojem fotografie?

Z principu je to malování světlem, to je základ. Proto je také tradiční pozdrav fotografů „dobré světlo“, bez světla totiž fotka není. V dobách dnešní vizualizace je fotografie jedním z prostředků komunikace. Trošku zprofanovaný tím, že v současnosti se lidi raději podívají na fotku nebo video, než by četli písmenka.

## Dostal jste se při fotografování někdy do nebezpečné situace?

Bylo to v devadesátých letech a myslím, že u toho byl dokonce stejný kolega, s nímž jsem byl v Tunisu. Šlo o reportáž o skořápkářích, což byla těžká balkánská mafie. Vše bylo domluvené s kriminálkou, protože jsme tam samo-

zřejmě nemohli jít sami. Vytipovali nám místo, kde to v tržnici bude, já si schoval malý foták do rukávu a vmísili jsme se mezi hráče. Fotil jsem a samozřejmě mě vyhmátlí. Šéf bandy vytáhnul pistoli a strčil mi ji do zad s tím, abych mu vydal film. A ten jsem mu nakonec na pokyn policie opravdu vydal. Bylo to vůbec poprvé, co jsem do redakce nepřinesl fotky.

## Fotíte dopravu. Kdybyste si měl vybrat, jaký dopravní prostředek byste rád řídil?

Dovedu si představit autobus, protože mám řidičák na nákladák a od toho už k autobusu není daleko. V autoškolě jsem jezdil s „vé-tří-eskou“, na vojně jsem pak řídil „bévépéčko“, jednou jsem si vyzkoušel i malé letadlo. Rád bych ale někdy zkusil kolejové vozidlo a je jedno, jestli by to byla tramvaj, metro nebo vlak.

## Když jedete na dovolenou a máte možnost, fotografujete tamní prostředky MHD nebo jen památky a krajinu?

Je pravda, že pokud v tom daném městě nějaká doprava je, tak si ji většinou vyfotím. Tím mě nakazil spolužák na gymnáziu Jaromír Bittner, všichni „šotouši“ jistě vědí, o koho jde. Jednou jsem takhle například ve Varšavě řekl manželce, běž domů, já se projedu na letiště a zpátky. Bylo to v době, kdy zrovna zavedli novou linku příměstských vlaků, která mě





opravdu zajímavá. A žena pak všem vyprávěla, jakého má doma blázna...

**Jak hodnotíte spolupráci s fotografy, které jsme dokumentovali do tohoto seriálu? Inspirovali vás k něčemu, co byste třeba nikdy neudělali?**

Neudělal, to asi ne, ale co jsem na všech oceňoval, byla především jejich motivace a nadšení, to mám s nimi společné. Oceňuji, že do fotek dávají celý svůj život a mají opravdo-

vý zájem o věc, protože to je v dnešní době poměrně vzácné. Věnují se svému koníčku třeba třicet let, ne dbají času, finančních prostředků... U dvou profesionálních fotografek jsem pak obdivoval zejména fakt, jak těžkou práci jako ženy dělaly, vezmeme-li v úvahu, kolik vážila dřívější fotovýbava a jak byla nepohotová.

**Pokud je fotografování povoláním, může být současně i koníčkem?**

U mě to moc nefunguje, nebo čím dál míří, takže se kolikrát manželka zlobí, že si neberu s sebou foťák. Argumentuju jí pak, že kdybych si ho vzal, bude to stejné, jako když jdu do práce. Většinou končíme kompromisem, ona vezme svůj a já následně něco cvaknu, pokud najdu téma, které mě zaujme, nemám rád bezmyšlenkovitě dovolenkové fotografování. Obecně ale platí, že když mám volno, spíše nefotím. 📷

#### **Fotka, k níž mám speciální vztah**

Jako student jsem na Václavském náměstí pořídil fotky, dnes bychom řekli bezdomovců, tehdy to byli prostě staří chlapi. Sedí na téměř prázdném náměstí, za zády mají Národní muzeum. Následně jsem je ukázal kolegům v hospodě, komentovali, že ti dva prý vypadají skoro jak Marx a Engels. Řekl jsem si, že s tím se dá pracovat... Jednu z nich jsem po 25 letech naskenoval a přidal legendu, že mladý student žurnalistiky vyfotil na Václaváku pravnuka Karla Marxe. A představte si, že všichni uvěřili, že to tak bylo!



#### **Legenda k fotografii:**

„Kromě toho, že Karel Marx v doprovodu své dcery Eleanor jezdil na léčebné pobyty do Karlových Varů, je málo známou skutečností, že jeho pravnuček Manfred Helmut Marx navštívil i tehdejší Československo. Jeho příjezd v únoru 1983 se obešel bez jakýchkoliv oficiálních, několikadenním pobytu nevěnovaly pozornost ani tehdejší sdělovací prostředky. Vzácný obrazový dokument pochází z 6. února 1983, potomek slavného revolucionáře si prohlédl pražské Václavské náměstí, kde ho zastihl student žurnalistiky Petr Hejna a pořídil historicky výjimečný snímek.“



**Petr Hejna (53)** vystudoval žurnalistiku na Karlově univerzitě. Pracoval v několika novinách, v Čs. televizi jako fotoreportér redakce zpravodajství a pak čtyři roky v časopisu Květy. Od roku 1995 se žije jako fotograf na volné noze. Svou první fotografii publikoval 26. 7. 1980 v Mladé frontě a šlo o vítězný snímek měsíce, pořízený na fotbalovém utkání Duky se Slavii. Pro Dopravní podnik poprvé fotil 15. 9. 2010, a to akci k 135. výročí pražské MHD ve vozovně Střešovice.





## Prosincový historický kaleidoskop 2015

Poslední historický kaleidoskop letošního roku nám připomene především sté výročí, kdy se v pražské MHD poprvé objevily ženy. Z dalších výročí jsme zvolili 115 let od otevření mostů přes Štvanici a naposledy si připomeneme, co psaly noviny před 140 lety. Mohli bychom si toho připomenout mnohem víc, například 30. výročí otevření druhého provozního úseku metra A nebo stejně staré výročí zrušení tramvají na Václavském náměstí, případně, že se před deseti lety v Praze objevila první tramvaj 15T. Na všechno nám ovšem nezbyvá místo.

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

### PŘED STO LETY SE V PROVOZU TRAMVAJÍ POPRVÉ OBJEVILY ŽENY

Vypuknutí první světové války přineslo pražské tramvajové dopravě mnoho těžkostí. Mnoho provozního personálu muselo narukovat na frontu, a proto se nedostávalo pracovních sil. Místa řidičů mnohdy zaujali i zámečníci z dílen vozoven, pokud byli zkušení v řízení tramvají. Protože se tramvají využívalo i k přepravě raněných a k rozvozu potravin, byli tito zaměstnanci přednostně zařazováni do této služby. Přesto mnoho řidičů a průvodčích stále scházelo, a tak vedení Elektrických podniků zjišťovalo, jaké jsou zkušenosti jinde. Například ve Vídni, kde bylo z tramvajového provozu odvedeno asi osm set mužů, bylo již v červnu 1915 přijato na místa průvodčích 400 žen a dívek „ze všech vrstev obyvatelstva“ a připravovalo se přijetí dalších. O službu mělo zájem takové množství žen, že před vídeňským ředitelstvím dopravního podniku musela dokonce

Nahore: První pražské ženy-průvodčí se svým šéfem Ing. Aloisem Svobodou.

udržovat pořádek policie! Podobně ženy nahradily muže také v Berlíně či Drážďanech.

Profese u pražských elektrických drah se jmenovala „řidič-průvodčí“ a byla od počátku provozu výlučnou doménou mužů. Kdo si chce ověřit, proč se nepřijímaly ženy, ať si v Muzeu MHD v Praze ve střešovické vozovně zkusí jednou rukou „točit“

kontrolérem, kterým se řídila tramvaj. Řidiči-průvodčí se ve výkonu služby střídali – někdy řídili, jindy prodávali jízdenky a vykonávali řadu dalších úkolů. Na konečných tehdy ještě nebyly smyčky, a tak se „kuplovalo“, tj. přepojovaly se vlečné vozy. Někdy se vlečné vozy odpojovaly i na trase na počátku méně frekventovaných úseků a připojovaly za protijedoucí

Ženy-průvodčí ve strašnické vozovně během první světové války.





vracející se motorové vozy. Při výkonu služby se jen stálo a pracovní doba byla dlouhá.

Pracovní podmínky pro ženy tedy byly velmi náročné. Přesto byl nakonec 22. října 1915 na schůzi správní rady Elektrických podniků přijat návrh, „aby bylo přijato asi 10–12 ženských sil k službě průvodčích na vlečné vozy za podmínek správy drah navržených s desetidenním výcvikem, oboustrannou desetidenní výpovědí a platem 30 haléřů za hodinu.“ K výběru budoucích konduktérek byla zřízena výběrová komise za účasti předsedy správní rady ing. Rotnágl, personálního inspektora dr. Štycha, provozního inspektora Píka a stavebního rady ing. Svobody. Uchazečky měly podat žádosti nejpozději do 1. listopadu.

Jaké musely zájemkyně splňovat podmínky? „Předepsáno jest vysvědčení zachovalosti, stáří od 20 do 30 let, a nejméně odbytí obecné školy, jakož i důkladná znalost místopisu Prahy,“ informovaly 24. října 1915 Národní listy. Ve stanoveném termínu se přihlásilo 460 uchazeček, v mnoha případech to byly manželky tramvajových zřízenců, kteří byli odvedeni na frontu. Z podaných žádostí bylo vybráno 68 a při „prohlídce“ bylo komisí přijato 46 uchazeček.

V pátek 12. listopadu ženy zahájily desetidenní kurs, který vedl šéf provozu Ing. Alois Svoboda.

Veřejnost pochopitelně zajímalo, jaký budou mít ženy-průvodčí stejnokroj. „Ženské průvodčí budou mít uniformy sestávající z tmavé sukně, dlouhého kabátu a skotské čepice se znakem elektr. podniků,“ prozrazovaly noviny. První ženský stejnokroj byl představen 18. listopadu. Žena „byla oděna v lodenový stejnokroj tmavozelené barvy, až ke krku zapnutý žaket, sahající ke kolenům. Čepice ještě neměla hotovou.“ Komise uznala stejnokroj za velmi „velmi vhodný a praktický“ a rozhodla o jeho výrobě.

Poslední celý listopadový týden byl ve znamení praktického výcviku v provozu. Ženy-průvodčí konaly službu výjimečně v motorových vozech, aby si zvykly na větší návaly, a tato praxe byla omezena jen na dvě hodiny dopoledne a dvě hodiny odpoledne. A právě nyní se ženám-průvodčím ukázala náročnost dosud výlučně mužského povolání. Několik žen opustilo službu dřív, než vypršela jejich krátká dvouhodinová pracovní doba, protože „pocitily slabost“.



V sobotu 27. listopadu praktický výcvik skončil a v pondělí 29. listopadu uchazečky absolvovaly teoretickou i praktickou zkoušku. Teprve po jejím složení mohly dostat uniformu.

Od 1. prosince 1915 bylo prvních 40 žen-průvodčích zařazeno do stálé služby na vlečných vozech, v prvních několika dnech ještě pod dozorem zkušených mužských průvodčích, později už samostatně. Poprvé byly nasazeny pravděpodobně na linku č. 2, která tehdy jezdila z Flory na Špejchar. I novináři si byli vědomi, že ženy-průvodčí nebudou mít lehkou službu a jejich nástup do praxe nezlehčovali. „Bude tedy jen slušnou a samozřejmou povinností pasažérů, usnadňovati ženám-konduktérkám jejich »krok do života«, ušetřiti je všetečných otázek a poznámek, vmysliť se do jejich situace a neuvádět je zbytečně do trémy a rozpaků,“ mohli jsme se dočíst ve sloupku Národních listů.

Na sklonku války u pražských elektrických drah již pracovalo 375 žen průvodčích, což je doklad, že se jejich výpomoc osvědčila. Udržely se ve službě i celý následující rok. Protože ale bylo nezbytné po válce prioritně vrátit do služby muže, kterým skončila náročná a nedobrovolná vojenská služba, byly všechny ženy-průvodčí od 1. dubna 1920 propuštěny.

Celé zbývající meziválečné období se tedy opět obešlo bez „ženského elementu“ mezi provozními pracovníky. A byla to opět válka, která měla

za následek, že se ženy v pražském tramvajovém provozu znovu objevily, tentokrát už v mnohem větším množství. V lednu 1943 se v podnikových statistikách poprvé objevily ženy-průvodčí, a to v počtu 571. Na konci toho samého roku jich bylo už 1377. Na rozdíl od konce první světové války už tentokrát ženy ze služby průvodčích nezmizely. Když se v Praze začaly uvádět do provozu nové tramvajové vozy TI (T1), stal se z fyzického hlediska lehčím i výkon služby řidiče, a tak se během doby (nevíme zatím přesně kdy) objevily u řídicího pultu i ženy a dnes je dokonce vidáme i za volantem autobusů.

### PROVIZORNÍ MOST PŘES ŠTVANICI

Když se v Praze-Holešovicích v závěru 19. století stavěly městské jatky, nastala potřeba zlepšit spojení k tomuto hospodářsky velmi významnému místu, protože stávající most pod Letnou silnějšímu provozu sám o sobě již nestačil. Proto se zrodila myšlenka postavit most, který by spojil oblast Těšnov s bubenským břehem. Občas totiž bylo zapotřebí hnát jateční dobytek také z nádraží Severozápadní dráhy, i když byly jatky napojeny vlečkou na železniční síť. V té době se připravovala regulace Petrské čtvrtě, a protože stavba definitivního mostu ještě nebyla na pořadu dne, bylo rozhodnuto postavit v potřebném směru zatím most prozatímní. Vltava tu bývala mnohem širší a kromě Štvanice tu bylo ještě

Známe také tuto fotografii pražské průvodčí. Předpokládáme ale, že límeček ani květina nebyly součástí oficiálního stejnokroje.

Osádka motorového vozu muž-řidič a žena-průvodčí na konečné sedmičky za druhé světové války.



&gt;&gt;





několik dalším menších ostrovů. Na Štvanici se dalo dojít po několika menších lávkách, ale dál do Buben vedl již jen přívoz.

Zamýšlený provizorní most se fakticky skládal ze tří na sobě nezávislých částí. Jižní most spojoval novoměstský břeh na Těšnově s Jeruzalémským ostrovem. Byl dlouhý 51 m a měl dvě pole věšadlové konstrukce. Druhý most spojoval Jeruzalémský a Korunní ostrov se Štvanicí. Měl celkovou délku 172 m a tvořilo ho 6 věšadlových polí a jedno pole trámové konstrukce. Třetí most vedl přes hlavní rameno Vltavy ze Štvanice do Buben. Měl délku 196 m a tvořilo ho šest věšadlových a dvě trámová pole. Šířka provizorií byla 7,9 m, z čehož 5,5 m připadalo na vozovku se špalíkovou dlažbou. Pro úplnost ještě dodejme, že na Štvanici vznikl mezi mosty sypaný násep, takže aby bylo zachováno propojení obou částí ostrova, vznikl v náspu ještě průkop, který byl překonán dalším kratičkým mostem (propustkem) o světlosti 11 m se zděnými pilíři.

Soustava provizorních mostů byla předána do užívání 15. prosince 1900. Od 18. října 1901 po mostě jezdily i tramvaje. Provizorní mosty zanikly po etapách při výstavbě Hlávkova mostu. Užívání prostředního skončilo 28. ledna 1910, severního 1. února 1912. Nejjižnější provizorium bylo zrušeno také v roce 1910, 18. října, ale vzhledem k rozsáhlé terénní úpravě břehu nemuselo být nahrazeno novým mostem. Pro úplnost dodejme, že jižní Hlávkův most, předaný do provozu 2. února 1910, dnes už neexistuje. Byl zbořen při přestavbě v letech 1958–1961 a nahrazen novým mostem v odlišné ose.

**Nahore:** Ženy byly v každé osádce vlaku vždy zpestřením. Toto je poválečný snímek od zaměstnance Dopravního podniku Jaroslava Titze.

**Vpravo:** Toto je jediná zatím známá fotografie provizorního pilotového mostu přes Štvanici pořízená na vozovce tak, aby byly vidět alespoň koleje. Převzato z knihy J. Soukupa *Pražské mosty z roku 1903*.




#### PSALO SE PŘED 140 LETY

Největším tématem týkajícím se pražské koněspřežné tramvaje bylo i v závěru roku 1875 stále pokračování první tratě na smíchovské straně. Národní listy 12. prosince 1875 přinesly tuto zprávu:

**„Pražská Tramway.** Vyjednávání s obcí smíchovskou stran prodloužení koňské dráhy až na konec Smíchova není doposud skončeno. Městská rada smíchovská zvolila k vyjednávání s podnikatelstvem koňské dráhy tříčlennou komisi. Kromě vedlejší tratě z Josefského náměstí do Stromovky zamýšlí podnikatelstvo to provést ještě druhou pobočnou trať do Žižkova.“ Na Štědrý den se pak objevila stručná zpráva: **„Tramway.** Vyjednávání podnikatelstva pražské koňské dráhy s obecním zastupitelstvem smíchovským stran prodloužení koňské dráhy až na konec Smíchova nevedlo dle úředního listu až dosud k žádnému cíli.“ Jak ale víme, Pražané se nakonec i tratě od řetě-

zového mostu k nádraží Západní dráhy v květnu 1876 přece jen dočkali.

Jiná zpráva o koněspřežné tramvaji pochází z Brna. Noviny Posel z Prahy 3. prosince 1875 oznámily: **„Tramvaj k zadání.** Městská rada v Brně oznamuje, že lze brněnskou koňskou dráhu v nájem vzít a vyzývá každého, kdo by to podniknutí chtěl by vstoupil s ní o vyjednávání, slibujíc mu, že se může nadíti těch nejpriznivějších podmínek.“ Zřejmě se ptáte, co má brněnská koňka, která navíc zkrachovala, s pražskou koňkou společného? Prozradí nám to štedrovečerní vydání Posla z Prahy: **„Koňskou dráhu v Brně chce převzít podnikatelstvo pražské tramvaje.** Zástupce jeho p. Kolman meškal totiž v Brně a vyjednával v záležitosti té s tamním purkmistrem.“ Dodejme, že jednání bylo úspěšné a Bernard Kollmann, první generální ředitel pražské koňky, se v roce 1876 stal i provozovatelem koňky brněnské. 

**Celkový pohled na nejsevernější z trojice provizorních mostů. Spojoval Štvanici a Bubny. Vlevo je vidět budka výběrčích mostného.**





# PĚT NAROZENINOVÝCH SVÍČEK



## PRO PĚVECKÝ SBOR DPP

„Po Palackým mostě vedou koleje“ byla zahajovací píseň slavnostního koncertu k pětiletému výročí Pěveckého sboru Dopravního podniku. Ten přilákal v pondělí 2. listopadu 2015 do haly sřešovického Muzea MHD několik desítek posluchačů, kteří za dvě hodiny měli možnost prolétnout výběr z bohatého repertoáru těchto nadšených amatérských podnikových zpěváků.

Text: Jitka Dolejšová • Foto: Petr Hejna a archiv DPP

>>>



**PRVNÍ SVÍČKA**

Je podvečer, 29. března 2010. Ve zkušebním sále vozovny Žižkov se schází tučt zaměstnanců Dopravního podniku, zájemců o sborové zpívání. Ti všichni se z měsíčníku DP kontakt dozvěděli o možnosti vytvořit podnikový pěvecký sbor. Teď tu všichni sedí v řadě s velkým očekáváním a zvědavostí, naproti nim za přenosnými varhanami usměvavý mladý muž. Tak tohle bude jejich sbormistr? Lukáš Janírek, strojevedoucí metra, není ve světě hudby žádným nováčkem. Studoval muziku, dirigování, hru na varhany, navíc má za sebou několikaleté vedení pěveckého sboru na Moravě. Po úvodu následuje hudební přezkoušení, rozezpívání a první společná píseň - Ach synku, synku. Barva zvuku je plná, vyvážená. Tak se pěvecký sbor narodil.

Pondělní podvečery patří nácviku. Žižkovská zkušebna do sebe ochotně nasává přátelskou a tvořivou atmosféru, doplněnou dvojhlasý i trojhlasý. Tu a tam se ozve falešný tón či rytmické škobrtnutí, ale, jak se říká, žádný učený z nebe nespadl a dělat dobrou hudbu je pořádná fuška. Sbor postupně roste, nabírá zkušenosti, začíná zvedat hlavu, zkouší pohyb vpřed.

Prvním samostatným krokem pěveckého dítěte se stal inaugurační koncert 1. listopadu 2010 v Muzeu MHD ve Střešovicích. Zpěváci své veřejné vystoupení zahájili znělkou „Pozor, přijíždíme“ s hudbou Lukáše Janírky a textem Michala Stybora. Následovala směs lidových i umělých písní, ke slovu – vlastně k tónům - se zprostředkovaně dostali i hudební géniové J. S. Bach a W. A. Mozart. Závěr patřil spirituálu Siyahamba.

Sborové batole se od nesmělých krůčků vydává na neznámou cestu.



Ještě bude potřebovat hodně pomoci.

**DRUHÁ SVÍČKA**

Sbor o síle 25 hlasů uskutečnil několik koncertů a příležitostných vystoupení. Nastudoval i Českou mši vánoční od Jakuba Jana Ryby, což patří téměř k povinnostem každého pěveckého sboru, a zpěváci se tohoto zodpovědného úkolu zhostili s velkým zájmem. Sbor dělá pokroky, zdokonaluje se ve zpěvu, ale ještě nějaký čas potrvá, než se vyrovnají intonační nepřesnosti, sladí se jednotlivé hlasy a prohloubí harmonické citění. Sbornistr právem požaduje po zpěvácích znalost alespoň základní hudební teorie a not, což se v některých případech setkává s negativní odezvou. Koneckončů obdobím vzdoru si projde každé malé děčko. Do sboru se hlásí noví členové, především se sopránovými a altovými hlasy. Posílit by však potřeboval hlavně tenor a bas. Kde jste, zpívající chlapi a chlapi? Podaří se

**Pěvecký sbor DPP v číslech**

- 7** tolik zpěváků je ve sboru od 1. zkoušky a dalších 7 krátce po založení
- 56** vystoupení má sbor za sebou
- 2** nahrávání ve studiu již pěvci absolvovali
- 1.** CD sboru právě vzniká

i přes obtíže zachovat pohodu při společném zpívání?

**TŘETÍ SVÍČKA**

Hudební dítě se mění, vyrůstá z bot, ukazují se jeho vlastnosti a povaha. Ze sboru odešlo více členů, ať už z důvodu stěhování, jiných zálib, důvodů časových či rodinných. Někteří odešli z osobních důvodů, pro názorovou neshodu se sbornistrem na vedení sboru a repertoár. Radost z hudby kalí spory. Inu, není nebe bez mráčku a někdy je třeba velká bouře, aby zase mohlo vyjít slunce. Snad někdy v budoucnu opět všichni najdou společnou řeč i píseň. Sbor se otevřel nejen zaměstnancům DPP, ale také jejich rodinným příslušní-

**Co Čech, to muzikant...**

- Máte-li zájem zpívat v našem sboru, rádi vás mezi námi přivítáme.
- Přijímáme: ženy - soprán, muže - tenor i bas
- Nabízíme také možnost spolupráce s instrumentalisty
- Nemusíte být zaměstnancem DPP
- Sborová praxe je výhodou

V případě zájmu nás kontaktujte na e-mailové adrese sbordpp@seznam.cz, nebo na tel. číslo předsedkyně sboru Ing. Dany Vohralíkové – 296 193 326. Můžete také rovnou přijít na některou z našich pondělních zkoušek. Více na [www.sbordpp.cz](http://www.sbordpp.cz)





kům a přátelům. Souznění mladších a starších hlasů se příznivě odráží v intonaci, barvě zvuku, ale i v dobré náladě celého kolektivu. Díky podpoře vedení DPP sbor získal elektrické pianino. To se to pak zpívá!

#### ČTVRTÁ SVÍČKA

Sbor se stal předškolákem a zaslouží si hodnocení. Dejme slovo Daně Vohralíkové, předsedkyni, která byla ve sboru od jeho narození: „Postupně jsme se dostávali od nejjednodušších jednohlasých skladeb až po složité skladby čtyřhlasé. Máme za sebou desítky vystoupení, některá i za doprovodu orchestru, a to jak na akcích DPP, tak mimo něj. K nejvydařenějším akcím patří adventní a vánoční koncerty. Zajímavým zážitkem bylo také nahrávání v profesionálním studiu. Obměna členů vnesla do našeho zpívajícího kolektivu opět vyrovnanost, pohodu a radost z dobře zazpívané písničky. Noví členové velmi rychle zapadli do původního kolektivu a všichni se těšíme na společné chvíle strávené při zkouškách, na koncertech, ale i na dalších akcích, které podnikáme – letním a zimním soustředěním, výletech apod. Myslím si, že je v současné době náš sbor na dobré cestě, čeká ho řada zajímavých akcí a jsou v něm lidé, kterým zpěv přináší radost a pohazení po duši v tom zbesilém tempu života.“

#### PÁTÁ SVÍČKA

Hudební dítě je zdravé a má se k světu. Sbor čítá 33 členů. Zpěváci navázali přátelství s pěveckým sborem z francouzského Besançonu a uskutečnili společné koncerty jak v rolích hostitelů (Praha 2014),

tak i v roli hostů (Besançon 2015). Vyzkoušeli si atmosféru jeviště Vinohradského divadla, zazpívali si se skupinou The Tap Tap, účastnili se akcí v Praze i na dalších místech republiky. Pravda, chybičky se ve zpěvu stále vyskytují. Ale úsměv, dobrá nálada a chuť zpívat mnohé nedostatky vyrovnají.

#### NA SLOVÍČKO, PANE SBORMISTŘE..., ANEB 5 LET SBORU, 5 OTÁZEK:

**Nejkrásnější akord bude A-maj, zpívá Karel Plíhal. Máte i vy nějaký svůj nejkrásnější, uchu lahodící akord?**

Mám rád krásný tónický kvintakord tóniny Es dur, ale také akordy z tóniny C dur, protože v této tónině jsou znělky pražské MHD.

**Který akord vás dokáže vyburcovat, „zvednout ze židle“?**

Každý falešný!

**Které tři písně nebo skladby jsou pro vás těmi NEJ?**

Moc těžká otázka... Skladeb by bylo více a pokaždé, když řeknu tři, budu litovat, že jsem neřekl jiné. Okruh si zúžím na skladby, které má „můj“

#### Sbormistr Mgr. Lukáš Janírek

Vyučen strojním zámečnickem v rodném Znojmě, dvě maturity - strojní škola a Církevní konzervatoř v Opavě, obor řízení sboru v kombinaci klavír, varhany a sólový zpěv. Poté Ostravská univerzita v Ostravě, Učitelství pro SŠ, aprobace HV - sbormistrovství. Od září 2008 zaměstnanec DPP - strojevedoucí metra. Momentálně si doplňuje vzdělání - Západočeská univerzita v Plzni, Pedagogická fakulta, celoživotní vzdělávání v oblasti pedagogických věd, rozšíření odborné kvalifikace o český jazyk (od září 2013).



#### Pozvánka

Pěvecký sbor DPP si vás dovoluje srdečně pozvat na **vánoční koncert**, který se uskuteční **3. ledna 2016 od 19 hodin** v kostele Nanebevzetí Panny Marie a sv. Karla Velikého v Praze na Karlově.

Ústředním tématem jsou „Vánoce u cimbálu“. Už teď se můžete těšit na pestrou směs koled a písní s vánoční vůní za doprovodu cimbálové muziky LAŠÁR z Velkých Pavlovic.

sbor v repertoáru. Rozhodně mezi ně patří krkonošská písnička *Od Víchové na Sytovou*, dopravnícká *Jezdíme metrem*, a ta třetí? Duchovní Palestrinova píseň *Jesu! Rex admirabilis*. A ty další tři? Poulencův ženský sbor *Ave verum corpus*, Novákovy ženské sbory *Primula veris* a *Velebná noc*. Z větších děl by to byla známá *Rybova Česká mše vánoční*, kterou si z pozice dirigenta opravdu velmi rád užívám. Ale to už by byla další trojice.

#### Co vás v poslední době rozesmálo, potěšilo?

Rozesmály mě zpěvačky, které začaly před koncertem řešit, kolik knoflíčků u košile si nechat rozepnutých a zda uzel na šátku budou mít „pod“ nebo „nad“. A co mě potěšilo? Dovolil bych si upřesnit - Co mě těší? Vždy je to úsměv druhých, láska k sobě navzájem, upřímnost a žádný spěch.

#### Kdybyste měl tři přání, jaká by to byla?

Více mužů ve sboru, zdraví všem a Dopravnímu podniku bych přál všechno jen to dobré. Když se člověk ohlédne do historie, určitě to zato stojí.

Přejeme sbormistrovi a všem členům pěveckého sboru k 5. výročí hodně zdraví, štěstí a úspěchů. Rozdávejte radost, elán a optimismus a ať je vám všem pořád do zpěvu.



# Jak jezdila, nejezdila a opět jezdí třináctka

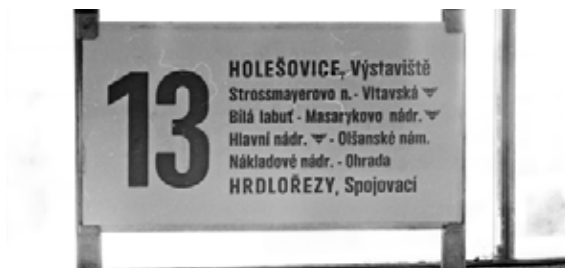
Jak jsme psali v říjnovém vydání, byl 20. září 2015 v rámci akcí k oslavám 140 let MHD jako nová atrakce Království železnic instalován kokpit řidiče naší bývalé tramvaje T3SUCS ev. č. 7157.

Je osazen orientací linky 13, která z pověřčivosti byla či pro některé stále je symbolem obávaným, a nejen u nás. V rozsáhlém kvartetu knížek o varšavské MHD se čtenář mj. dočte, že číslo 13 (vč. verzí linek 113, 213 atd.) se ve Varšavě před 2. světovou válkou nepoužívalo, a to „z powodu pecha“.

Text: Jan Šurovský a Petr Ludvíček • Foto: Ivo Mahel, Jan Šurovský a Archiv DPP

**D**lužno podotknout, že linka číslo 13 ani v Praze nemá na různých ustláno a jeden z bulvárních deníků se dokonce domnívá, že v Praze již šest let nejezdí. Jak se můžete dočíst v závěru tohoto článku, je to omyl. Ale předtím ještě zastavení u jedné zajímavosti. Fotografie otištěná v říjnovém DPK kromě čísla linky 13 nesla i název cílové stanice: Náměstí Brí Synků. Kolik lidí se v dospělosti přiznalo, že v dětství netušilo, co název znamená! Dopravní podnik jistě v minulosti využil pravopisně možné varianty kontrakční neboli stažené zkratky slova „bratří“ na „brí“, a to z důvodu malého místa na tabuli. Od pondělí 30. listopadu 2015 po rekonstrukci tratě v Bělehradské ulici linka 13 už vozí cestující na konečnou v Nuslích s nezkráceným názvem. Ale zpět k hlavnímu tématu.

**Linka s označením 13 poprvé vznikla** již 19. března 1896 v trase z Karlína na Balabenku. Fakticky se ale jednalo o její předchůdkyni, protože pražské tramvajové linky byly očíslovány až v roce 1908. Číslem 13 byla navíc označena zřejmě pouze interně, a tak je otázkou, nakolik ji opravdu započítávat, zejména když byla už 15. listopadu 1908 zrušena... **Druhá linka 13** také vznikla za časů Křížkova podniku, a to 30. března 1901, jako odbočka z Balabenky na Čes-



Výluková trasa linky 13 z října 1990.

komoravskou ulici. Reálně byla takto označena až 9. ledna 1912, vydrželo jí to rok a 1. února 1913 zanikla.

**Třetí pokus začal s třináctkou** 15. července 1914 v krátké trase Smíchov – Santoška, ale už po 12 dnech její provoz ukončila mobilizace 1. světové války. Provoz se podařilo obnovit až 12. listopadu 1914, ale zase jen na rok, přesně do 5. listopadu 1915.

**Čtvrté vydání linky 13** vyjelo 24. února 1916 v trase Vozovna Žižkov – Bolzanova – Muzeum – Můstek – Újezd – Anděl – Santoška a šlo tedy o první verzi trasy, která měla diametrální charakter. Až 14. září 1924 opustila Smíchov a začala jezdit do Podolí k cementárně (v místě dnešního plaveckého bazénu). Od 20. června 1927 se z Podolí odstěhovala do Michle, ale i tam se hledala, různé zkracovala či přesouvala třeba na Pankrác. Od 1. prosince 1930 ovšem nastala velká změna a linka jela od Vozovny Žižkov kolem Hlavního nádraží a Muzea na I. P. Pavlova, následně na Karlovo náměstí, Albertov

Vlevo: Linka 13 v Praze 3 – u zastávky Husinecká v říjnu 1990.

Vpravo: Vozy 7244 + 7245 na lince 13 na Balabence v červnu 1990.

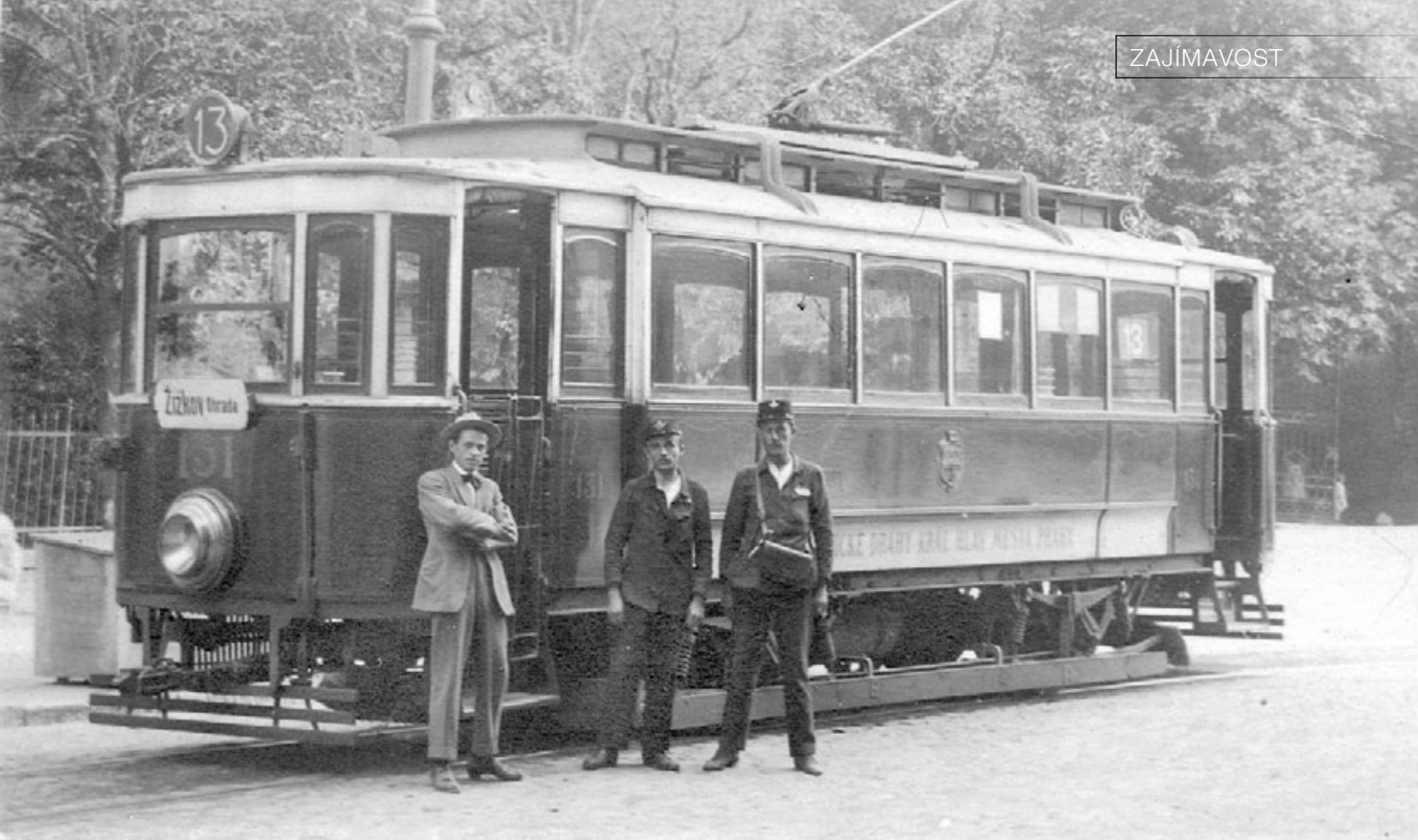
a Čechovo náměstí. Dne 9. srpna 1931 byla prodloužena do Hrdlořez a 1. července 1933 zanikla.

**Pátou verzi linky 13** můžeme označit na historicky nejspěšnější. Šlo nejdříve o radiálu zavedenou 13. listopadu 1938 v trase Ryšánka – Náměstí bratří Synků – Tylovo náměstí – Mezibranská – Muzeum – Škrétova – Tylovo náměstí a zpět na Ryšánku. Již 30. srpna 1943 se z radiály stal diametr, který pokračoval od Muzea kolem všech tehdejších centrálních nádraží (tedy hlavní, Masarykovo a Těšnov) na Vltavskou, Dělnickou, Palmovku a s ukončením na Bulovce.

Při velkém třesku v linkovém vedení se její trasa od 13. března 1961 převedla z centra přes Sokolovskou ulici do Starého Hloubětína. Od 19. října 1970 se však začala stahovat mračna, protože byla zrušena trať na Ryšánku. Dne 9. května 1974 byla zrušena i trať Na Veselí – Budějovická a linka si od Bulhara musela hledat jinou náplň. Tu našla v trase přes Husineckou, Olšanské náměstí a Floru k Nádraží Strašnice, ale až od 25. října 1974. Dne 27. června 1977 byla zrušena další trať, tentokrát v Husitské a Koněvově ulici, a tak začala využívat nový podjezd pod budovanou magistrálou u Bulhara. Protože na jediné zbylé žižkovské radiále v dnešní Seifertově ulici nově přibýly linky 9 a 21, se 7. listopadu 1977







zjistilo, že pro třináctku zde nezbyvá místo a byla od Hloubětína ukončena jednosměrným objezdem přes Příkopy, Spálenou a Vodičkovu. Dne 23. ledna 1978 byla prodloužena ze Starého Hloubětína na Lehovec.

Další větší změna linkového vedení v Praze nastala 19. února 1979. Tehdy byla třináctka zkrácena do Starého Hloubětína a od Florence pokračovala vpravo na Hlávkův most, do Dělnické, na Ortenovo náměstí, Výstaviště Holešovice, Strossmayerovo náměstí, nábreží kpt. Jaroše (kde se téměř dotkla sama sebe) a na Malostranskou, odkud pokračovala na Mánesův most a z něj přes Právnickou fakultu a Čechův most jela zase zpět přes holešovický okruh na Florenc a do Starého Hloubětína. Věřím, že pro někoho bylo nutné si vzít k ruce mapu, protože ta trasa je dost absurdní. Tak absurdní, že od 8. listopadu 1980 byla linka zkrácena od Starého Hloubětína pouze po Výstaviště Holešovice. Když byla 7. března 1981 zahájena více než tříletá výluka trati Dělnická – Elektrárna Holešovice, byla linie zasazena rána z milosti a byla popáté zrušena. Tentokrát ale vydržela jezdit přes 42 let.


**Šestá generace linky 13** se držela tradičního úseku Starý Hloubětín – Florenc a v dalším pokračování byla velmi podobná verzi z let 1974 – 1977, ale tentokrát z Olšanského náměstí směřovala přes Ohradu na Spojov-

vací. Vyjela 4. listopadu 1985 (první pracovní den po otevření metra I.B) jako šejdr (tedy linka jezdící jen ráno a odpoledne v pracovní dny). Dále se prodlužující metro ji bylo osudné a 23. listopadu 1990 (den otevření metra II.B a tramvajové trati Ohrada – Palmovka) byla zrušena.

**Sedmé vydání linky 13** bylo uvedeno v život 1. září 2004 v trase Sídlíště Barrandov – Smíchovské nádraží, a to pouze v ranní špičce pracovního dne. Tato posilová linka byla reakcí na velice významnou tramvajovou trať na Barrandov, kde počty přepravených osob překročily všechna očekávání. Dne 28. listopadu 2009 však vyjela naposledy, neboť od té

**Linka 13 na Santošce** na snímku kolem roku 1919.

doby místo ní jezdí ráno na Barrandov jiná linka (v roce 2009 to byla linka 4, nyní to je linka 6).

A jdeme do finále – v současné době totiž existuje **osmá generace linky 13**. Vznikla 29. června 2013 (ale protože jezdí jen v pracovní dny, tak skutečně vyjela až 1. července 2013) v trase Černokostelecká – Muzeum – Náměstí bratří Synků. V tomto případě, ač by se dala vybrat i jiná čísla, zvítězila historie: od Muzea na „Synkáč“ jezdila téměř 36 let. V letošním roce byla od 4. května mimo provoz z důvodu rozsáhlé výluky Bělehradské ulice, ale jak jsme uvedli, je zpět. Číslo 13 se tedy v Praze nebojíme! 

**Konečná na Budějovické s linkou 13.**





# ZA SLAVNOU ZNAČKOU AUTOBUSŮ DO VYSOKÉHO MÝTA

V tomto článku čtenářům podkryjeme historii výroby autobusů ve Vysokém Mýtě. Povíme si něco o zakladateli panu Sodomkovi a jeho životě. Krátce čtenáře seznámíme s exkurzí, které se zúčastnili zaměstnanci DPP.

Text: Zdeněk Bek a Vít Voráček • Foto: archiv DPP a Zdeňka Beka, Iveco Bus

**R**ok 1865 byl důležitý pro budoucnost českého automobilového průmyslu, jelikož se dne 27. září narodil Václav Laurin, pozdější zakladatel firmy Laurin & Klement. O pár měsíců později, konkrétně 2. listopadu 1865, se narodil stejně tak důležitý Josef Sodomka. A o rodině Sodomkových, která tzv. „oblékala auta“, si dnes něco povíme.

Josef Sodomka se po vyučení u koláře a po pracovních zkušenostech ze zahraničí rozhodl založit svou živnost. V roce 1895 se usadil ve Vysokém Mýtě a založil zde firmu „První východočeská výroba kočárů Josefa Sodomky,“ stalo se tak před 120 lety. Z počátku se věnoval převážně opravám kočárů a saní, avšak později již začal i s jejich výrobou. V roce 1897 zakoupil ze jmění své manželky Kateřiny ve Vysokém Mýtě na tzv. Chocněnském předměstí dům a s pěti dělníky položil základní kámen své továrny.

Do roku 1914 svůj podnik stále rozšiřoval a neustále zvyšoval počty nových zaměstnanců, po vypuknutí 1. světové války však došlo v rámci válečných událostí k útlumu výroby a odchodu zaměstnanců na válečnou frontu. Sám pak musel o dva roky později nastoupit jako řadový dělník, a to do společnosti Laurin & Klement. Jeho podnik vedla až do konce války manželka Kateřina.

Když 28. října 1918 vzniklo Československo, pan Sodomka se sice šťastně vrátil do Vysokého Mýta, avšak vlivem poválečné krize a technického pokroku již nebyl zájem o ko-

Sedmnáctimetrová vana pro kataforézní lakování vysokomýtského výrobce autobusů.

Dole: Známky Josefa Sodomky st. a Josefa Sodomky ml. vyšly jako součást archu 25 známek 3. 9. 2014 k otevření Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě. U druhé známky je vinou tiskové chyby špatné datum úmrtí.



Pražanům velmi známé autobusy: Karosa ŠM 11 a Škoda 706 RT0.



čáry ani saně a firma se ocitla na pokraji bankrotu. Shodou okolností však ani rodinný život nebyl idylický. Jeho manželka a dvě dcery zemřely na tuberkulózu a přežil pouze syn Josef, narozený 7. června 1904.

Okolo roku 1925 padla definitivně výroba kočárů a počet zaměstnanců se snížil na pouhé čtyři. Nadšení syna Josefa pro výrobu karoserií se ovšem stalo důležitým pilířem budoucnosti firmy. Když se v květnu 1925 vrací Josef Sodomka ml. ze své pracovní zkušenosti ve společnosti Laurin & Klement, přesvědčí svého otce, že je nejvyšší čas začít s výrobou automobilových karoserií. V roce 1928 došlo k vyrobení vůbec prvního autobusu na podvozku Škoda 125 s kapacitou 14 míst a i přesto, že šlo o produkčně nejdůležitější artikl, Josef Sodomka ml. cítil největ-

ší potenciál ve výrobě elegantních osobních automobilů.

Ve třicátých letech se Carrosserie Sodomka po vítězství v mnoha soutěžích elegance stává velice úspěšnou firmou a zájem o její karoserie roste. Odběrateli vozů s karoseriemi Sodomka byli i známé osobnosti té doby, např. Tomáš Baťa, Jan Werich, manželka československého prezidenta Hana Benešová a další. Škála karosovaných podvozků byla opravdu široká, např. Aero, Buggati, Ford, Chevrolet, Jawa, Renault, Rolls-Royce, Škoda, Tatra a mnohé další. Jedna z nejznámějších karoserií vznikla na podvozku automobilu značky Aero 50 Dynamik se stahovatelnou střechou. Charakteristické jsou pro tento automobil hlavně kapkovité zadní blatníky, které zakrývají polovinu kol, a široká maska chladiče.







Od začátku druhé světové války byla omezena výroba osobních automobilů, a proto hlavní zakázky tvořila zejména výroba autobusů a užitkových vozidel.

Květen 1945 znamenal nejenom konec 2. světové války, ale i obnovu nadějí k navracení se k slibně nastartované předválečné výrobě. Tento plán však již nevyšel. Když přišel neslavný únor 1948, bylo jasné, že i ve firmě Sodomka dojde k znárodnění, 27. června došlo k začlenění do nově zřízeného národního podniku Karosa. Josef Sodomka mladší se z majitele továrny rázem stal jejím podnikovým ředitelem a podnik vedl až do 16. listopadu 1950, kdy byl ve svém bytě ve Vysokém Mýtě zatčen a následně převezen na Krajské velitelství STB v Pardubicích.

Po zatčení a následném obvinění z pokusu o „hospodářské delikty, daňové machinace a podezření z vyzvědačství“ byl převezen do vazební věznice v Chrudimi. Dne 8. prosince 1951 byl uznán vinným a odsouzen k odnětí svobody na 3 roky a peněžitému trestu 50 000 Kčs. Po odvolacím líčení u Krajského soudu dne 24. března 1952 byl jeho trest snížen na dva roky a pět měsíců. Po propuštění z vězení nemohl sehnat práci ve svém okolí, a tak dojížděl do vzdáleného Mnichova Hradiště, kde začal pracovat jako konstruktér a zkušební technik v podniku LIAZ (Liberecké automobilové závody). Autor světově známých karoserií nakonec vlastnil pouze plátěnou tříkolkou Velorex a 9. února 1965 zemřel ve vysokomýtské nemocnici. O čtyři dny později byl pochován na vysokomýtském hřbitově.

V národním podniku Karosa se již v padesátých letech začaly vyrábět první karoserie na známé autobusy Škoda 706 RTO, kterých bylo do roku 1973, kdy byla jejich výroba ukončena, vyrobeno 14 451 kusů. Následovalo zahájení produkce autobusů typu ŠM a ŠD. Proběhla stavba nové montážní linky a výrobního provozu, z něhož pocházely nové vozy řady 730 a jejich další

modifikace a odvozeniny, které byly donedávna v provozu u DPP.

Po rozpadu Československa bylo nutné inovovat výrobní procesy a dodávat na trh nová, modernější vozidla, která zároveň budou splňovat přísná ekologická kritéria EU. V roce 1993 podíl na akcích do té doby české Karosy odkoupil francouzský Renault, z jehož koncernu pak pocházely v mnoha případech motory, ať šlo o řadu 900, či další vozy nejen pro MHD. V následujících letech byl na trh uveden první nízkopodlažní autobus známý pod označením City Bus, modernizace vozů řady 700 na řadu 800 a další známé typy.

Dále také pokračovaly akcionářské změny, kdy se na poli objevilo italské Iveco, čímž v únoru 1999 vznikl holding Irisbus, vlastníci 94 % akcií Karosy. Změny se udály také ve výrobním závodu, kde byla vybudována nová lakovna s kataforézním lakováním a prostory výrobní linky.

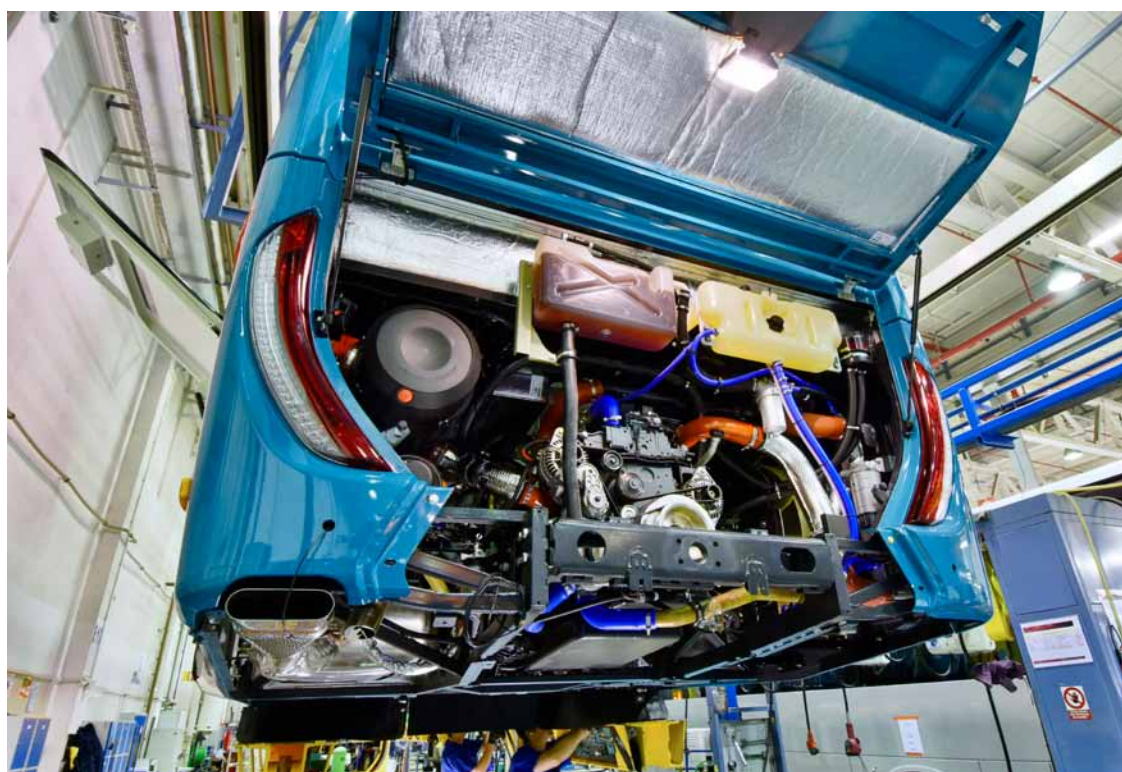
V současnosti je podnik ve Vysokém Mýtě znám pod obchodní značkou Iveco Bus, resp. Iveco Czech Republic. V roce 2013 zde bylo vyrobeno 3165 autobusů, které však z 90 % mířily na export. Největším odbytištěm se stala Francie, kam směřovalo 1425 autobusů,

**Aršík 8 poštovních známek „Od kočárů k autobusům“ v nominální hodnotě 104 Kč vydaných 1. 6. 2015 u příležitosti 120. výročí zahájení výroby kočárů firmou Sodomka Vysoké Mýto.**

Itálie se 499 kusy a Německo s Ranskem, kam bylo dodáno 453 vozidel. V Česku se pak prodalo jen 254 vozů. Společnost je také největším zaměstnavatelem v regionu, kdy poskytuje zhruba 3000 pracovních míst.

Po tomto seznámení se s bohatou historií tohoto podniku si povíme něco i o samotné prohlídce továrny, které se v září letošního roku zúčastnili zaměstnanci DPP. Před vstupem do závodu si vzal hlavní slovo náš průvodce Josef Štěpán, který účastníkům popsal historii podniku a prováděl skupinu celým areálem. Exkurze začínala v prostorách svařovny, v místě první etapy výroby autobusů. V průběhu celé exkurze byl skupině postupně ukázán celý proces výroby autobusu počínaje laserovým řezáním plechu, lakováním, elektromontáží, montáží motoru a pohonného ústrojí až po finální kompletaci autobusu. Nejzajímavější byla zcela jistě 17 metrů dlouhá vana, do které se ponoří celá karosérie autobusu a pokryje se základní barvou. V době exkurze se na jedné z nejmodernějších výrobních linek v Evropě dokáže vyrobit 14 autobusů za den.

Všichni účastníci se podrobně seznámili s procesem výroby autobusů a s celkovým fungováním firmy. Za takto zajímavou exkurzi bychom na závěr velice rádi poděkovali Jolaně Janouchové, která nám pomohla exkurzi realizovat, Josefu Štěpánovi, průvodci po areálu, a Jiřímu Kalouskovi a René Révayovi za společnou diskuzi o fungování společnosti. 🚍





# Kongesce neboli dopravní zácpa

Každý z nás se někdy ocitl v dopravní kongesci a bohužel se v ní ocitneme s velkou pravděpodobností hraničící s jistotou ještě nesčetněkrát. Co znamená odborný termín „dopravní kongesce“ a jak dopravní kongesce ovlivňuje životy ve světových městech?

Text: Jiří Došlý • Foto: archiv DPP a Ropid

**S**oučasným trendem nejen světových velkoměst je investovat do městské hromadné dopravy. Tento trend je do jisté míry dán velkým problémem při provozu individuální automobilové dopravy, která ve městech způsobuje dopravní kongesci (neodborně, avšak srozumitelněji „dopravní zácpu“). Sezení a popojíždění desítky minut až hodin za volantem vlastního automobilu může být v dopravní kongesci komfortní, nicméně takto strávený čas nepatří mezi nejrozumněji vynaložené. Jak můžeme nahlížet na negativní dopady kongesce? Lze tyto náklady vyčíslit? Jaká velkoměsta se potýkají s největšími dopravními kolonami?

Kongesce má neoddiskutovatelně **negativní vliv na životní prostředí** ve formě znečištění ovzduší a hluku ve městech. Dokonce se sleduje i **neefektivně strávený čas** díky zvýšení doby cestování a dodatečné náklady paliva, neboť spotřeba paliva vozidel při rozjíždění a zastavování je vyšší v porovnání s plynulou jízdou. Podle prezidenta Americké asociace veřejné dopravy (APTA) Michaela Melaniphyho strávili řidiči v loňském roce v dopravních zácpách v USA celkem 7 miliard hodin, spotřebovali navíc 3 miliardy galonů paliva (více než 11 miliard litrů) a hospodářství přišlo o 160 miliard dolarů (nepředstavitelné 4 biliony korun, což jsou téměř čtyři státní rozpočty ČR).

Žebříčku nejhorších dopravních kongescí ve městech vévodí brazilské **Sao Paulo**. Lidé jsou zvyklí trávit nezanedbatelnou část života v au-




Města řeší dopravní kongesce ve prospěch veřejné dopravy zřizováním preferencí.

tomobilu, proto se nelze divit, že se ve svých vozech hoří, převlékají nebo sledují filmy. Průměrná doba strávená dojížděním do práce a z práce se pohybuje kolem čtyř hodin. Není proto divu, že nejbohatší obyvatelé města si pořídili helikoptéry. V čínském dvacetimilionovém **Pekingu** se denně registruje více než 2 tisíce nových automobilů. Dopravní kongesce, které byly donedávna výhradně záležitostí cyklistů, se tak stávají denním rituálem, neboť stále bohatnoucí Číňané přeseďají do aut. Překvapivě se mezi velkoměsta s tradičními kongescemi řadí například i **Moskva**, kde je každý den několik set kolon. Průměrný řidič stráví za rok v dopravní zácpě skoro týden. Rovněž africká **Káhira**, která byla postavena pro čtyři miliony obyvatel, se potýká s dennodenními dopravními kongescemi, jelikož v ní žije osmnáct milionů obyvatel. Z běžně dvouproudých komunikací se během dopravní kongesce stávají čtyřproudá „parkoviště“. Nejinak je tomu i v thajském **Bangkoku**, kde se dopravní kolony

dostaly do turistických průvodců. Návštěvníci města se v průvodcích dočtou, že je nutné připočítat ke každé cestě až tři hodiny.

Dopravní kongesce se nevyhýbají ani **České republice**. Pro letošní rok Ústřední automotoklub ÚAMK odhadl ztrátu kvůli kolonám na silnicích až na 120 miliard korun, což je o 8 miliard více než před rokem. Jedná se zhruba o 2,5% hrubého domácího produktu (tj. 2,5% ze souhrnu všeho nově vytvořeného v českém hospodářství v roce 2014).

Investice do hromadné dopravy osob proto mají smysl. Pokud tyto investice zahrnují i preferenční opatření povrchové městské hromadné dopravy vůči individuální automobilové dopravě, je cestujícím nabídnuta efektivní alternativa k sezení a popojíždění vlastním vozem v dopravní kongesci. Takto vynaložené veřejné investice jsou dobře obhajitelné, neboť doprava je přeci podmínkou nejen existence a rozvoje společnosti, ale i kvality našeho životního a ekonomického standardu. 





# Za pražskými čísly i modelem nádraží Těšnov

Text: **Milan Slezák**

**D**o konce letošního roku lze v Sále architektů na Staroměstské radnici navštívit výstavu s názvem **Znáte Prahu?** a podtitulem **Město v mapách, grafech a číslech**. Připraveno je tu mnoho zajímavých statistických údajů i například mapa hustoty osídlení města, mapa kanalizační sítě nebo třeba hluková mapa. A čeho se týkají ony zmiňované statistické údaje? Dozvědět se tu můžete kupříkladu odpovědi na otázky *Kde v Praze žije nejvíce psů?*, *Které policejní oddělení řeší nejvíce trestných činů?* nebo *Jaké je věkové složení obyvatel Prahy?*, případně zachytit informace



organismus lidí, budov, silnic, kolejí, parků, elektrických vedení a telefonních sítí či kanalizací vůbec funguje. A ještě jedna důležitá informace – vstup na výstavu je volný.

Pokud si nedovedete předvánoční čas představit bez tradiční **České mše vánoční** Jakuba Jana Ryby, bude hned několik příležitostí, kde si ji poslechnout. Za všechny můžeme vybrat třeba její scénické provedení v Kosteletě sv. Šimona a Judy ve středu 23. prosince od 17:00 hodin. Pro trochu alternativněji zaměřené publi-



kum je pak určena akce **United Pacool Market** ve dnech 18. – 20. prosince v prostorách Kongresového centra (dříve Paláce kultury, tedy „Pakulu“). Pořadatelé akci koncipují jako vybudování prostoru, kde se potká kultura s kvalitními produkty od českých designérů, mladých umělců a značek, a jenž by mohl být ideálním místem pro všechny, kteří odkládají nákupy vánočních dárců na poslední chvíli. Hlavním programem akce pak bude koncert trojice interpretů, jimiž jsou zpěvačka Lenka Dusilová, duo Monika Načeva a Michal Pavlíček a multižánrová skupina Lanugo. Bliž-

ší informace lze nalézt na stránkách pořadatelů [unitedislands.cz](http://unitedislands.cz).

Zmizelé pražské nádraží Těšnov ožilo 25. listopadu v modelovém kolejišti Muzea hl. m. Prahy na Florenci. Nádraží, otevřené před 140 a zničené před 30 lety, si můžete v podobě přesného modelu prohlédnout až do 3. dubna 2016, kdy výstava **„Nádraží Praha-Těšnov – provoz obnoven“** skončí. Velkoformátové fotografie přibližující provoz nádraží, depa, zbrojení lokomotiv uhlím a vodou, dále vypravování vlaků dle dobových jízdních řádů v digitálně řízeném modelu kolejiště či litografie Jiřího Boudy, to vše a nejen to může být lákadlem k návštěvě výstavy pro několik generací.



typu – 72% návštěvníků Městské knihovny v Praze jsou ženy, 56% domů v Praze má výšku nižší než 10 metrů apod.

Výstava však nenabízí jen data zábavná či kuriózní. Prostřednictvím grafů, čísel a map se tu odehrává hledání odpovědi na otázky, kdo jsou dnešní obyvatelé Prahy, jak žijí, jak bydlí a jak se po svém městě pohybují – a jak je možné, že celý složitý



## FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



### Jakou ulicí jede speciální tramvaj s pluhem?

Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 3. ledna 2016** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotosoutěž). Jeden z vás získá kuchařku Evy Filipové.

Správná odpověď na otázku **Na jaké koenečné stojí tato třívozová souprava?** z Fotosoutěže v DP kontaktu



11/2015 zněla: **Vozovna Kobylisy**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2 vstupenky do kin Aero, Oko nebo Světozor a tričko „Metro v Praze“ odměněn: **Pavel Lamberský**.

### Vyhlášení křížovky z DPk č. 11/2015

V tajence se skrývalo dokončení vtipu: Žena se dala odvézt taxikem. Když přišlo na placení, zjistila, že nemá peníze. Taxikář našťavaně bouchl dveřmi, šlápl na plyn a odvezl ženu na kraj lesa. Na louce rozprostřel plachtu. *Co chcete dělat? Mám doma tři děti!*

**A já šedesát králiků, tak nekecej a trhej jetel**

Hlavní cenu – laserovou myš Logitech Marathon Mouse M705 získává **Bohumír Vojtíšek**, 8GB flash disk: **Marta Batelková a Petr Toman**.

## SOUTĚŽ: Ze starých Kontaktů

V roce vydávání jubilejního, 20. ročníku DP kontaktu je vyhlášena soutěž pro ty, kteří rádi listují starými čísly časopisu.

Soutěžní otázka z minulého čísla zněla: V jakém divadle viděli zaměstnanci DPP představení k výročí 125 let MHD?

Odpověď bylo možné nalézt v DP kontaktu č. 11/2000 na str. 14: **Hudební divadlo Karlín**.

CD Romana Tomeše „Navěky“ získávají: **Josef Cívárek, Eva Krátká a Jan Vaněček**.

Dnešní otázka: **V jakém příbuzenském vztahu je Čestmír Barta s vynálezcem Františkem Křížikem?**

Odpověď najdete v DP kontaktu č. 8/2011.

Odpověď zasílejte na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Prosinec), a to nejpozději do **neděle 3. ledna 2016**. Na 3 vylosované autory čeká Atlas pražské MHD a PID.





# Kampaň na kolejích očima řidiče

Text: **Jana Šejnová** • Foto: **Petr Hejna**

**U**ž dvanáctým rokem se Dopravní podnik ve spolupráci s Českou společností AIDS pomoc podílí na osvětové kampani v boji proti této zákeřné chorobě. Tramvaj s označením „DP proti AIDS“ vyjela do pražských ulic opět v tradičním termínu, tedy 1. prosince a stejně jako v době jejích začátků ji řídil „stýčný důstojník za DPP“ **Stanislav Jaroš** (na společném snímku úplně vpravo). Právě on, vedoucí směny provozního dispečinku tramvají a řidič brigádník, byl před lety osloven, aby projektu, který byl tehdy ještě „v plenkách“, vdechnul život.

„Ze začátku to nebylo úplně snadné, nicméně se z toho stala docela zajímavá akce, která

přitahuje pozornost médií a pozitivně přispívá k dobrému jménu Dopravního podniku. Musíme si uvědomit, že počty nakažených bohužel stoupají a zejména mladí lidé se přestali této nemoci bát, i když je nevléčitelná. Jsem rád, že Dopravní podnik má k této problematice tak pozitivní přístup,“ komentuje Jaroš, který u žádného ročníku zatím nechyběl. „Zájem je řekl bych každý rok větší, lidé jsou znalejší a už se nebojí do tramvaje vstoupit, jako tomu bylo třeba před deseti lety. Baví mě hlášky zejména starších, kteří zprvu říkají, že žádné letáky ani kondomy už sami dávno nepotřebují, ale přesto si nakonec vezmou, pro vnoučata,“ dodává s úsměvem Stanislav Jaroš.

