

# DP kontakt

8 / 2016 / ročník 21



**ŠEST LET ZMRTVÝCHVSTÁNÍ TROLEJBUSU PRAGA TOT  
KŘÍŽÍK SYNONYMEM PRO STARÉ DOBRÉ ČESKÉ DÍLO  
RYCHLÍKOVÉ SPOJE NA NÁHRADNÍ DOPRAVĚ**



**Dopravní podnik  
hlavního města Prahy**



**Vážené kolegyně a vážení kolegové,**

zdravím Vás na sklonku léta a jsem velmi rád, že opět mohu na tomto místě chválit a děkovat. Chválit a děkovat za nadstandardní práci, kterou odvádíte a přispíváte tak nemalou měrou k pozitivnímu vnímání Dopravního podniku.

Většinu z Vás je jistě z médií či sociálních sítí znám případ nehody našeho autobusu s kamionem, která se stala 22. července 2016 v ulici Patočkova před nájezdem do tunelu Blanka, při níž řidič garáže Řepy Miloš Vlášek i přes utrpěná zranění obětavě pomáhal zraněným cestujícím. Jeho počinání sklidilo nejen hodně „palců nahoru“, ale znovu také ukázalo na fakt, že v Dopravním podniku pracují lidé, pro něž není jejich práce pouze rutinním odkroucením povinných hodin, ale také posláním ve smyslu kvalitní služby vůči cestující veřejnosti.

Právě pro ni jsme v rámci usnadnění cestování 1. srpna rozšířili projekt bezkontaktního placení v tramvajích na celou linku 18. Jak z analýzy prvních tří měsíců provozu těchto prodejních automatů, prozatím nasazených na prvních dvou pořadích linky č. 22, vyplývá, služba si již své zákazníky našla, a to nejen mezi tuzemskými uživateli, ale též cizinci (jedna platba byla uskutečněna dokonce cestujícím z dalekého Thajwanu).



S končícím létem také finišují poslední práce na prázdninových rekonstrukcích tramvajových tratí. Je potěšující, že všechny běží i přes proměnlivé počasí dle původního plánu, některé dokonce rychleji než bylo očekáváno (například úsek Čechův most – ulice 17. listopadu, který byl otevřen o den dříve, tj. 5. srpna).

Nejen pilnou prací je však člověk živ, čas musí zbýt i na odpočinek. V této souvislosti bych rád zmínil akci, na kterou se velmi těším, a na níž bych Vás rád touto cestou pozval. Jde o den pro zaměstnance Do-

pravního podniku, který se uskuteční v sobotu 10. září na Výstavišti a jehož program bude více než pestrý. Víc však již prozrazovat nebudu a věřím, že se druhou zářijovou sobotu všichni setkáme.

**Martin Gillar,**  
předseda představenstva  
a generální ředitel DPP

**OBSAH 08 • 2016**

- 4 Od konce srpna v Praze posílí tramvaje  
5 Aktuálně

**ROZHOVOR**

- 6–9 Křížík je synonymem pro staré dobré české dílo

**Z PODNIKU**

- 10 Rychlíkové spoje na náhradní dopravě  
11 Šestiletá renovace Prahy TOT č. 303  
12–13 Bezbariérovost pražské tramvajové dopravy  
14–15 Červencové výluky v metru za jedna  
18 Další fáze hodnocení zaměstnanců DPP začala školením hodnotitelů  
19 Zkouška obsaditelnosti tramvajů a autobusů  
20–21 Mistrovství Evropy řidičů tramvajů  
Dohromady nás dala sociální síť a náhodný nápad  
32 Po suchu i po vodě. Karlov má nové zvony

**SERIÁL**

- 16–17 MHD v hledáčku fotografů: Miroslav Dyk

**ZA KOLEGY V ČR**

- 22–23 Terminál Hranečník pozvednul elektrickou dopravu v Ostravě

**HISTORIE**

- 24–27 Srpnový historický kaleidoskop

**ZE SVĚTA**

- 28–29 „TATRADRÁHA“ alebo Elektrické železnice vo Vysokých Tatrách – 2. časť

**KULTURA / SOUTĚŽ**

- 30 Kam za letní pražskou kulturu

**ZÁBAVA**

- 31 Křížovka o věčné ceny

Foto na obálce: Robert Mara

**DP**  
kontakt

**DP kontakt**

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

Adresa redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz  
• Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Josef Voltr (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Aneta Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jana Šejnohová a Jiří Štábl • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 22. 7. 2016 • NEPRODEJNÉ • Použití textů nebo fotografií je možné pouze se souhlasem redakce a s uvedením zdroje.

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



# OD KONCE SRPNA V PRAZE POSÍLÍ TRAMVAJE

Text: **Filip Drápal**

**P**lánovaná proměna sítě linkového vedení pražských tramvají dostala po zapracování připomínek veřejnosti a po diskusích s městskými částmi finální podobu v průběhu května a června a v platnost vstoupí současně s ukončením letního prázdninového provozu v neděli 28. srpna 2016. Vzniknou tři nové linky, devět linek změní trasu a u dvanácti linek zůstane trasa stejná jako dosud. Úseky, které byly přetížené, budou posíleny. Mírné oslabení čeká tramvajovou trať na Petřiny, kde výrazně ubylo cestujících po otevření metra. Od 28. srpna 2016 tak bude v pražských ulicích jezdit 24 tramvajových linek v denním provozu, tedy o tři více, než jezdilo dosud.

**Beze změny trasy:** 12 linek  
1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 17, 22, 26

**Změna trasy:** 9 linek  
4, 5, 6, 12, 14, 18, 20, 24, 25

**Nové linky:** 3 linky (2, 15, 21)

## VÍCE KAPACITY

Finální řešení změn je kompromisem, který zapracovává drtivou většinu připomínek městských částí i návrhů, které posílali na jaře letošního roku občané. Pro většinu přetížených úseků znamená vítězná varianta posílení. Více tramvají pojedou například Seifertovou ulicí na Žižkově, mezi Karlovým náměstím a I. P. Pavlova, větší kapacitu nabídnou tramvaje také na Albertově, z Vltavské směrem na Letnou a v Nuselském údolí. Další linka pojedou také k vysočanské poliklinice nebo v Holešovicích přes Libeňský most. I nadále pojedou v kratších polovičních intervalech páteřní linky 9, 17 a 22. V úseku Hradčanská – Vozovna Střešovice – Petřiny zůstanou i nadále dvě tramvajové linky jako dosud, ale jedna z nich bude jezdit v sólo vozech. Je to důsledek nižší poptávky cestujících, která souvisí s loňským otevřením nového úseku metra A do Motola.

### Nově posílené úseky:

- **Karlovo náměstí – I. P. Pavlova** (nově linka 6)
- **Hlavní nádraží – Husinecká – Olšanské náměstí** (linky 5, 9 a 26 zde nově doplní linka 15)
- **Letenské náměstí – Vltavská – Praž-**



**ská tržnice** (linky 1 a 25 zde nově doplní linka 12)

- **Spořilov – Náměstí Bratří Syнкů – Albertov – Karlovo náměstí** (místo linky 6 v sólovozech v pracovní dny od 6 do 20 hodin zde nově pojedou celotýdenně linka 14 v soupravách)
- **Palmovka – Nádraží Vysočany** (k dnešní lince 16 přibude nově linka 14)
- **Karlín – Náměstí Republiky – Letná** (o víkendy linka 8 nově v soupravách)
- **Anděl – Kotlářka** (linku číslo 4 zde nahradí linky 15 a 21)

## VÍCE PŘÍMÝCH SPOJENÍ

Velká většina spojení a intervalů, na které jsou cestující zvyklí, zůstává zachována, navíc přibývají spojení nová. Ve špičkách pracovních dnů propojí Modřany a Braník se Smíchovem přímá linka 21 a obyvatelé Barrandova se dostanou do Štěpánské a na I. P. Pavlova čtyřkou. Celotýdenně propojí Náměstí Republiky, Václavské náměstí se zastávkou I. P. Pavlova linka 6, která dále zajistí obnovu spojení z okolí Tylova ná-

městí směrem k Nádraží Vršovice. Z Manin a Libeňského mostu bude čtrnáctkou zajištěno přímé spojení do centra na Václavské náměstí, z Malé Strany na Náměstí Republiky pak pojedou patnáctka.

### Nová přímá spojení:

- **I. P. Pavlova – Bruselská – Otakarova – Nádraží Vršovice** (linka 6)
- **Náměstí Republiky – Václavské náměstí – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova** (linka 6)
- **Vysočanská – Maniny – Vltavská – Václavské náměstí** (linka 14)
- **Sídlíště Barrandov – I. P. Pavlova** (linka 4, ve špičkách pracovních dnů)
- **Kotlářka – Anděl – Palackého náměstí – Nádraží Braník – Sídlíště Modřany** (linka 21, ve špičkách pracovních dnů)
- **Nádraží Braník – Karlovo náměstí – Národní třída** (linka 2)
- **Divoká Šárka – Červený Vrch – Dejvická – Anděl** (linka 20)
- **Kotlářka – Anděl – Malostranské náměstí – Dlouhá třída – Nám. Republiky – Hlavní nádraží** (linka 15)

## INFORMAČNÍ KAMPAŇ

Aby se s novými jízdními řády od 28. srpna seznámilo co nejvíce cestujících a aby nebyli lidé na zastávkách zaskočeni, připravili společně ROPID a Dopravní podnik hl. m. Prahy rozsáhlou informační kampaň, jejímž cílem je jednak upozornit na samotný fakt, že dochází k trvalé změně linkového vedení a jednak co nejlépe informovat širokou veřejnost o konkrétních opatřeních s důrazem na propagaci nových přímých spojení, která byla městskými částmi i cestujícími dlouhodobě poptávána. Všechny potřebné informace pro cestování od 28. srpna najdou cestující na webových stránkách [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz), [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz), v médiích, na zastávkách, ve vozidlech, v infocentrech i prostřednictvím jednotlivých městských částí. Během dnů na konci prázdnin a na začátku školního roku budou na klíčových bodech přítomni informátoři, kteří poskytnou informační leták s přehlednou mapkou a poradí, jak se v novém linkovém vedení rychle zorientovat. Velkou pomocí bude ve stanicích metra i přímo v tramvajových vozech hlášení upozorňující na trvalou změnu dopravy.



Foto: Michal Vána

## DO PETRŽALKY UŽ JEZDÍ TRAMVAJE

Tramvajová trať vedoucí do bratislavského sídliště Petržalka byla slavnostně otevřena 8. července 2016. Tramvaje s cestujícími do Petržalky přijely poprvé od roku 1961, kdy byl zastaven provoz po mostě přes Dunaj a sídliště s více než sto tisíci obyvateli pak bylo dlouhou dobu obsluhováno v rámci MHD pouze autobusy. Stavba je dlouhá 2,4 km, z toho prvních 400 metrů vzniklo přebudováním původní jednokolejné trati se zastávkou Šafárikovo náměstie. Následně zcela nová trať překonává Dunaj po zrekonstruovaném Starém mostě, ze kterého zůstaly původní pouze pilíře ve vodě. Na opačném břehu řeky jsou tři zastávky a úvratové obratiště Jungmannova. Provozovány jsou dvě linky. Zajímavostí tratě je, že vedle používaného metrového rozchodu je provedena příprava na rozchod klasický, a to osazením celkem 4 kolejnic do jedné koleje. Příprava má být základem budoucí „vlakotramvaje“, tedy zajíždění vozidel lehké železnice do centra města. V přípravě je prodloužení trati o dalších 3,78 km jižním směrem. Zprovozněna bude nejdříve v roce 2020. (mig)

## BEZKONTAKTNÍ PLATBY V AUTOBUSECH

Od 23. června 2016 nabízí DPP úhradu jízdného bezkontaktní platební kartou také v autobusech, konkrétně na lince 119 mezi Nádražím Veveřín a Letištěm Václava Havla. Tento projekt spadá do skupiny aktivit DPP pro zvyšování kvality autobusové obsluhy pražského letiště. Na rozdíl od pilotního projektu samoobslužného nákupu jízdenek na tramvajové lince 22 a nově 18 se v případě autobusů jedná o rozšíření stávajícího systému doplňkového prodeje. Nákup jízdenky tedy i nadále probíhá u řidiče autobusu a závisí pouze na cestujícím, zda využije bezkontaktní platbu či uhradí jízdenku v hotovosti. Řidič také může ihned řešit případné komplikace s prodejem, ať už se jedná o storno jízdenky či nákup v hotovosti při neakceptování bankovní karty. Cena jízdenek zůstává shodná, jako při doplňkovém prodeji za hotové na ostatních městských autobusových linkách, tzn. 40 Kč základní a 20 Kč zvýhodněná. Obdobně jako na tramvajích nebo příměstských linkách je vydaná jízdenka již označená. Na rozdíl od tramvajů může řidič autobusu při jedné transakci vydat i více jízdenek.



Foto: Petr Hejma

Výdejní zařízení v autobusech umožňuje kromě bezkontaktních plateb také tisk jízdenky při platbě v hotovosti, což významně sníží administrativní i časovou zátěž řidičů linky 119. Až dosud si totiž řidiči této linky museli velké množství jízdenek pro doplňkový prodej zajišťovat prakticky denně ve výdejním automatu na garáži. Celý systém je již nyní připraven na výdej všech typů jízdenek dle tarifu PID a po jeho odzkoušení na lince 119 předpokládá DPP postupné rozšiřování zejména na autobusové linky s větším podílem tržeb (příměstské linky, Airport Express, apod.). (JPA)

## PREFERENCE TRAMVAJÍ NA EVROPSKÉ

Na Evropské třídě dochází k dodatečnému zavádění preference tramvajů na některých světelných signalizacích. V červenci byla zřízena preference na SSZ 6.138 Evropská – Etiopská, které se nachází mezi zastávkami Červený Vrch a Sídlíště Červený Vrch. Preference byla rovněž uvedena do provozu na SSZ 6.118 Evropská – Horoměřická, které v původním pevném řízení generovalo průměrné zdržení kolem 15 sekund na jeden vlak. V řízení s preferencí klesly prostoje výrazně pod 5 sekund. Nyní z 15 tramvajových SSZ na celé radiále preferuje tramvaje 8 signalizací. Preference by měla být v nejbližší době realizována ještě na SSZ 6.131 Evropská – Na Pískách a SSZ 6.158 Evropská – U Hadovky a drobnou úpravou by měla projít také

SSZ 6.132 Evropská – Staroděvická, která obsahuje preferenci od obnovy v roce 2010. V jednání jsou v současné době úpravy ještě dalších dvou semaforů, SSZ 6.160 Evropská – garáže MV a SSZ 6.119 Evropská – přechod Červený Vrch. Zatím se naopak nepodařilo zprovoznit preferenci tramvajů na SSZ 5.503 Štefánikova – Kartouzská, kde proběhlo na jaře srovnávací měření, a na Vršovické ulici. (mig)

## DOPRAVNÍ STAVBA ROKU – METRO V.A

Pátý provozní úsek trasy metra A, vedoucí ze stanice Dejvická do nové stanice Nemocnice Motol se prosadil v tvrdé konkurenci 94 přihlášených projektů a ve čtvrtek 16. června 2016 získal titul Dopravní stavba roku 2015. Ocenění v Betlémské kapli převzali obchodní ředitel Metrostavu Milan Veselský, technický ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Jan Šurovský a generální ředitel společnosti Metroprojekt David Krása.

Tato soutěž se díky renomované porotě a záštitě vysokých představitelů státní správy těší vysoké prestiži. Hodnotitelé ocenili především přínos projektu k významnému zkvalitnění dopravní obsluhy severozápadního území hlavního města Prahy a snížení negativních dopadů na životní prostředí. (šta)

## BEZKONTAKTNĚ UŽ I NA CELÉ LINCE 18

Dopravní podnik v pondělí 1. srpna 2016 rozšířil počet tramvajů, v nichž lze platit bezkontaktní platební kartou. Po dvou pořadích na lince 22, kde byly automaty v provozu od dubna letošního roku, lze nyní platit touto metodou ve všech tramvajích na lince 18. Dle dostupných údajů platných ke konci června 2016 bylo cestujícími zakoupeno již 1 073 kusů jízdenek a téměř třetina transakcí byla provedena turisty ze zahraničí. (jaš)

## CENA ČSOB ZA BEZBARIÉROVÉ ZPŘÍSTUPNĚNÍ I. P. PAVLOVA

Ve čtvrtek 16. června 2016 obdržel Dopravní podnik ocenění za bezbariérové řešení stanice metra I. P. Pavlova. Projektantem akce byla společnost Metroprojekt Praha. Cena byla Dopravnímu podniku jako investorovi udělena za projekt, který ukázal další možnost, jak vybudovat nový přístup do provozované hloubené stanice za minimálního omezení provozu cestujících. (red)

Foto: Miroslav Grossmann



# Křížík je synonymem pro staré dobré české dílo

Záznam na diktafonu vypadá neskutečně, spíše jako povedený studiový mix. Na pozadí rozhovoru s odborníkem na život a dílo elektrotechnika a vynálezce Františka Křížíka zvoní historická tramvaj a ozývá se píšťalka průvodčího. Věřte nevěřte, jde o autentický záznam z terasy restaurace Na staré vozovně ve Střešovicích, kam si s námi přišel popovídat Jan Hozák.

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

**Pane doktore, před pěti jsem si povídal s právnukem Františka Křížíka u příležitosti 120 let první české elektrické dráhy. Zmínil i vaše jméno v souvislosti s obnovením Křížíkovy společnosti. Můžete ji přiblížit?**

Společnost Františka Křížíka (dále Společnost – pozn. red.) byla původně spojena s Cejchovnou elektroměrů v Praze a podporovalo ji Národní technické muzeum (dále NTM – pozn. red.) a Městský úřad v Plánici. Podnik chtěl využít Křížíkovo jméno a odkaz ke své propagaci, proto poskytli i počáteční finanční a personální podporu. To se stalo v roce 2000, kdy byla Společnost zaregistrována a zahájila činnost. Po rozsáhlé povodni v roce 2002, při níž byla těžce zasažena i budova a provoz Cejchovny v Holešovicích, se v podniku vyměnilo vedení a s poukazem, že mají momentálně jiné starosti, Společnost FK opustila.

*Na místě, kde roku 1891 stála horní stanice letenské lanovky a kde na ni navazovala Křížíkova první česká elektrická tramvaj, je pět let umístěna pamětní deska. Na tomto snímku má Jan Hozák za sebou budovu Národního technického muzea, v níž 41 let pracoval.*



**Ale vy jste se ožil v čele Společnosti v době její obnovy před blížícím se výročí narození Křížíka...**

Já jsem byl v čele od začátku, to znamená od roku 2000. Společnost dále fungovala, ale její aktivita slábla. Sídlo bylo nyní převedeno do Národního technického muzea, na ČVUT a na Městský úřad v Plánici. Na Elektrotechnické fakultě ČVUT se angažoval především Ing. Jan Mikeš, v Plánici tehdejší starosta Václav Petřů. Je však třeba na tomto místě zdůraznit, že první impuls k založení Společnosti FK přišel z města Tábor od Ing. Josefa Kovaříka, napojeného na skupinu kolem elektrické železnice Tábor – Bechyně. Hlavní myšlenka programu byla ta, že se propojí aktivity všech institucí a měst, které jsou nějak spojeny s životem a dílem Františka Křížíka a chtějí nadále pečovat o jeho památku. Za důležité považuji i to, že s námi velmi aktivně spolupracovala rozvětvená rodina Křížíkových potomků, že poskytla i finanční podporu při rekonstrukci muzea v Plánici. Jakéhosi „styčného důstojníka“ dělal Křížíkův vámi zmíněný právnuk Ing. Čestmír Barta, CSC., také člen výboru Společnosti.

**Přenesme se tedy do Křížíkova rodného domku v Plánici. Od kdy je vlastně přístupný veřejnosti?**

Rodný domek jako muzeum je přístupný veřejnosti od roku 1957, kdy se slavilo 110. výročí narození vynálezce. Patronát nad rekonstrukcí a hlavně nad tvorbou expozice mělo již tehdy NTM, které disponovalo nejen řadou trojrozměrných sbírkových předmětů, ale také Křížíkovou písemnou pozůstalostí. Sbírkový a dokumentační materiál o Křížíkovi byl však i v samotné Plánici. Spravoval ho městský úřad. Část byla uložena na radnici, část v expozici muzea. Rodný domek byl přístupný sezónně, vždy od jara do podzimu. V zimě byla expozice uzavřena a bez vytápění. Zdivem vzlínala vlhkost a to

se pochopitelně negativně podepisovalo i na exponátech a archiváliích. Plísňe nebyly vzácností ani na zdi, ani na vystavených předmětech. Tento neutěšený stav trval až do roku 1997, kdy se slavilo 150. výročí Křížíkova narození. Tehdy proběhla v Plánici větší výstava, uspořádaná ve školní tělocvičně. Zapůjčilo ji NTM, fundus poskytlo Výstaviště Praha a finanční a propagační podporu ČEZ. Příznivý ohlas výstavy i oslav obrátil pozornost k rodnému domku F. Křížíka, jehož stav byl tehdy dost neutěšený. Nepřicházelo v úvahu, aby po oslavách měla stálá expozice takovou podobu. Jelikož jsem byl se situací obeznámen a stav muzea viděl na vlastní oči, nabídl jsem pomoc, pro kterou jsem získal podporu nejen u vedení NTM, ale především jsme se shodli s tehdejší starostou Václavem Petřů, který dokázal získat pro obnovu finance. Šlo o repasi celé expozice, pokrytou letitým prachem, zasaženou plísní, fotografie a dokumenty byly vybledlé světlem. Kromě výměny tohoto materiálu jsem přepracoval doprovodné texty, aby odpovídaly soudobému stavu poznání. Tehdy jsme si však neuvědomili, že v dobrém stavu není ani vlastní domek, podlaha na půdě, odkud do expozice propadával prach ze škváry. Po otevření renovovaného muzea v roce 1998 se za pár let ukázal další zásadní problém - domek byl v části podlahy a zdiva zasažen houbou. Čekala nás další práce, která tentokrát měla charakter opravdu generální rekonstrukce celého objektu a směřovala také k vytvoření docela nové expozice na úrovni soudobého muzejnictví.

**Ale v muzeu jsou dnes i funkční exponáty, takže se vše podařilo?**

Akce byla podporována městem Plánice, starosta aktivně sháněl finanční prostředky u sponzorů, práce na vlastní expozici jsme se ujali s ing. Mikešem a prof. Marcelou Efmertovou z Elektrotechnické fakulty

ČVUT. Shodli jsme se na tom, že by expozice měla mít jiný charakter než ta původní, že by měla zaujmout především pohybem strojů a světlem obloukové lampy. Tuto stránku věci si vzal na starost Jan Mikeš, který vymyslel sestavu soustrojí tak, aby odpovídala malé elektrárně, jak ji zachycovala jedna z autentických dobových fotografií. Chtěli jsme, aby návštěvníci mohli sami uvést generátor do chodu a poté rozsvítili obloukovou lampu, aby zkrátka na vlastní oči zažili onen „zázrak“ prvního rozsvícení podobně, jak ho pocítili před sto lety naši předkové. Zatímco Jan Mikeš vytvořil ideový a technický projekt této části, na vlastní realizaci, opravě a konzervaci strojů i jejich uvedení do chodu se podílela ještě firma Flirex z Brna pod vedením ing. Jana Flimela. Podobu, kterou má muzeum F. Křížika v Plánici dnes, má tedy od roku 2010, kdy byla expozice slavnostně otevřena ve zrekonstruovaném rodném domku. Kromě své interaktivní části shrnuje v textech a obrazech celé Křížikovo dílo a život od narození v Plánici, školní docházku v Klatovech a v Praze přes tvůrčí a podnikatelské aktivity v Plzni a v Praze až do závěru života. Na panelech je možné se dočíst vše o vynálezech, elektrických drahách, účastech na domácích i mezinárodních a světových výstavách. Z místnosti, kde byla dříve inscenována obytná světnice se ševcovským zákoutím, se stal malý biograf, v němž se promítají filmy související s Křížikovým dílem. Muzeum stále funguje sezónně, ale mimo ni lze návštěvu objednat, o čemž se zájemci dozví na webové stránce města Plánice.

**Pojďte se přenést do Prahy, kde jste dvacet let působil v pozici vedoucího archivu NTM. Kde jste ale pracoval po studiu na Filosofické fakultě?**

Já jsem v archivu Národního technického muzea působil celý svůj produktivní věk. Nastoupil jsem ihned po vysoké škole, v roce 1974, v letech 1990 až 2010 jsem byl vedoucím archivu a v letech 2010 až 2015 opět archiivářem. Ačkoliv jsem byl během svého studia orientován spíše na politické a kulturní dějiny, mimochodem mým oborem byl na Filozofické fakultě UK dějepis s češtinou, cestu k technice jsem si poměrně rychle našel. Znamenalo to orientovat se např. ve výkresové dokumentaci, naučit se číst výkresy, technické zprávy, tzv. firemní a oborovou dokumentaci atd., oži-



vit si alespoň v obrysech technické obory, základy fyziky a chemie, podle toho, s čím člověk právě pracoval. Postupně, jak jsem se seznamoval s bohatým obsahem archivu, začala mě práce víc a víc bavit. Ostatně si myslím, že také technika a průmysl jsou v obecnějším smyslu nedílnou součástí naší kultury a civilizace, i když v běžném chápání se to často staví proti sobě.

**Jméno František Křížík – kdy jste jej výrazně zaznamenal?**

Už na základní škole člověk slyšel onu zavedenou větu: Křížík – vynálezce obloukové lampy, což není samozřejmě pravda. Ale doléhalo ke mně to jméno stále častěji, a když jsem se v NTM ocitl v oddělení, kde je na něho tolik památek, nemohl jsem samozřejmě odolat, abych se neponořil hlouběji do studia. Začal jsem se seznamovat s pozůstalostí, navazoval jsem prostřednictvím svého vedoucího dr. Karla Černého kontakty s rodinou. Ta později využívala různých oslav, např. v Plánici, k různým setkáním. Zejména při znovutevření plánického muzea před devíti lety si rodinní příslušníci svolali takový svůj sjezd. Přiletěli přátelé i ze zámoří, sešlo se jich asi čtyřicet a pro mě to byla nejen společenská událost, ale i zdroj nových informací. Pomohli mi s identifikací dokumentů a fotografií, Čestmír Barta, který je současně jakýmsi archivářem rodu a již tehdy převáděl všechny dokumenty do digitální podoby. Mohu říci, že František Křížík mě opravdu provázel po celou profesní dráhu v NTM.

**František Křížík mě provázel po celou profesní dráhu v Národním technickém muzeu.**

**Jak je to s Křížikovými vynálezy v samotném NTM?**

Vystavené exponáty nenajdete, NTM nemá v současné době stálou expozici elektrotechniky. Sbírkové předměty jsou uloženy v depozitáři, ať to jsou generátory, osvětlovací zařízení, obloukové lampy. Objevují se výhradně při krátkodobých tematických výstavách. V depozitáři je uložena např. vývojová řada obloukových lamp, včetně té první, na níž Křížík sestrojil a zdokonaloval svůj regulátor. Dále jsou ve sbírce různé komponenty svítidel, měřicí přístroje. Nějaká vzpomínková vitrína by se dala jistě připravit, ale tím, že v NTM není expozice elektrotechniky, není vlastně kde. I když dodnes není ani písemná pozůstalost zpracována tak, jak bychom si představovali; a je na zajímavý materiál velmi bohatá. Obsahuje rukopisy Křížikových pamětí, které vyšly i knižně, úřední i soukromou korespondenci, výkresovou část, různé technické zprávy, posudky, podklady pro výběrová řízení, fotografickou dokumentaci, sbírku diplomů a různých ocenění Křížikovi a jeho firmě. Bylo by nesmírně užitečné převést to do elektronické podoby a zpřístupnit veřejnosti na internetu. Alespoň to podstatné.

**Hovořil jste i o fotografiích a dokumentech...**

Pozůstalost obsahuje stovky fotografií, pracovních i soukromých. Snímky výrobků Křížikových závodů, expozice na různých výstavách, snímky elektráren, vozů elektrických drah v Praze, elektrické železnice Tábor – Bechyně, fotografie z různých



&gt;&gt;&gt;

společenských událostí, sjezdů elektrotechniků, ale i snímky soukromé, obrázky z cest atd. O Křížíkovi sice vyšla řada populárních knížek, stovky různých medailonů v časopisech, existují o něm diplomové a disertační práce, ale dosud není vydána reprezentativní kritická monografie. Paměti vynálezce jsou tak základním přehledným zdrojem informací. Jedna monografie byla sice napsána na sklonku osmdesátých let 20. století archivářem ČVUT Václavem Lomíčem, dokončil ji však krátce před Listopadem 89 pro nakladatelství Melantrich, to ale po převratu dalo přednost jiným titulům. Autor zemřel a monografie nevyšla.

### Jsou mezi materiály v depozitáři NTM nějaké skvosty?

Důležité a zajímavé jsou originály diplomů z výstav v Rakousku-Uhersku i v zahraničí, na nichž byly výrobky Křížíkova podniku oceňovány, dále zlatá medaile za zdokonalení obloukové lampy ze Světové elektrotechnické výstavy v Paříži roku 1881, koncesní listina udělená císařem na elektrickou dráhu mezi Letnou a výstavištěm ve Stromovce z roku 1891. Z diplomů je pozoruhodný ten ze světové výstavy v Paříži v roce 1889, ten dostal za účast; ale také diplom Řádu Železných korun III. stupně. Řád udělil Křížíkovi císař František Josef. Největší hodnotu má asi zmíněná zlatá medaile z roku 1881. Je vyjádřením Křížíkova velkého úspěchu, protože patenty na obloukovku mu otevřely dveře do světa, uvedly jeho jméno do obecného povědomí a finanční zisky z nich a z podílů na výrobě umožnily Křížíkovi rozvinout ve velkém podnikatelskou činnost.

### Právě pražská Zemská jubilejní výstava byla s Křížíkem hodně spojena...

Křížík se v podstatě zasloužil o to, že se vůbec konala. Byl významným členem pražské obchodní a živnostenské komory, kde se myšlenka na přehlídku rozmachu průmyslu a řemesel v českých zemích již roku 1887 zrodila. Pak se stal členem výstavního výboru. Přímo symbolem výstavy se pak stala Křížíkova světelná fontána, kterou na výstavišti zkonstruoval. Na věž Průmyslového paláce instaloval výkonný světlomet, který večer vysílal paprsky po výstavišti a jeho okolí. Křížík ale zajišťoval i „běžné“ osvětlení výstaviště, hlavních cest, pavilonů, a to i žárovka-



mi i obloukovými lampami. Pro toto osvětlení zřídil elektrárny, které byly současně exponáty výstavy. Křížíkova expozice tak byla představena se stroji a osvětlením v chodu. Současně v Praze Křížík představil první elektrickou dráhu, investoval do lanovek na Petřín a na Letnou. Elektrotechnika byla tehdy mladým oborem; vyjadřovala rozmach moderní doby. Žádná významnější výstava se nemohla bez elektrických efektů obejít. Myslím, že právě v době Jubilejní výstavy byl Křížík na vrcholu své vynálezecké i podnikatelské činnosti. Také jeho popularita přesahovala hranice rakousko-uherského mocnářství.

### A jak je to tedy se vztahem Křížík – obloukovka?

V roce 1878 se Křížík s obloukovou lampou seznámil na světové výstavě, rovněž v Paříži, kam byl vyslán ještě jako zaměstnanec plzeňsko-březenké dráhy. Poznal nejen konstrukci lampy, ale především její nedostatky – světlo měnilo intenzitu, chvělo se, musely se často vyměňovat uhlíky, které hořely nestejně. Po návratu do Plzně se začal intenzivně zabývat problémem elektrického regulátoru vzdáleností uhlíků. K tomu účelu zařídil dílnu v domě U Zvonu. Shodou náhod dostal v té době zakázku na dodání osvětlení do papíren firmy Piette, která v té době vyráběla barevný papír na umělé květiny. Aby bylo možné pracovat i večer, potřebovaly dělnice dobré světlo k přesnému rozpoznávání barev. Křížík tak postupně zlepšoval regulátor a zdokonaloval světlo obloukové lampy, až dosáhl výborného výsledku. Když tuto svou konstrukci přihlašoval jako patent, zohlednil i toho, kdo vlastně

*Jako kluk jezdil Jan Hozák, dnes pětasedesátiletý, k tetě, která bydlela na Moráni pod Karlovým náměstím. Cinkot a skřípění tramvají č. 14, které tenkrát jezdily z vlakového nádraží Praha Těšnov, se mu navždy vryly do paměti.*

vývoj financoval – Ludvíka Pietteho. Proto zní originál patentu na jména Piette-Křížík a tak byl vynález představen i v zahraničí.

### To byl start tvůrčího a podnikatelského rozmachu Františka Křížíka?

Roky 1880 až 1882 byly klíčovými pro rozjezd jeho firmy. V roce 1883 už přišel Křížík do Prahy se záměrem rozvinout větší elektrotechnický podnik. Umožnil mu to kapitál, který získal z prodeje patentů a hlavně také zisky z podílů na výrobě obloukovek, nejvíce od německé firmy Schuckert v Norimberku. V Praze vystřídala firma Křížík tři místa, ale všechna se nacházela v Karlíně, takže se nemusela měnit ustálená adresa: Elektrotechnický závod Františka Křížíka, Praha – Karlín.

### Elektrina tedy byla stěžejní oblastí jeho aktivit?

Křížík byl pro svůj obor doslova zapálen. Měl ambice, aby všude, kde se elektrina uplatňuje, byly k dispozici jeho výrobky. Začal osvětlováním, vyráběl generátory, dynamy i světla, zařízení pro elektrárny, osvětlení pro veřejná prostranství, pro tovární provozy, nádraží, ale i salonní lustry. Druhá jeho významná etapa je charakterizovaná elektrifikací dopravních prostředků. Začala rokem 1891, kdy zprovoznil první elektrickou dráhu z Letné na výstaviště. Celá 90. léta věnoval tramvajové dopravě, kromě soustavné práce spojené s osvětlováním. Koncem této dekády se u Křížíků začalo s pokusy s elektromobily, v roce 1905 sestavil dokonce hybridní automobil na spalovací benzinový motor a elektromotor ve spolupráci s firmou Laurin & Klement. A konečně přišla na řadu i železnice. Roku 1899

**Myslím, že právě v době Jubilejní výstavy byl Křížík na vrcholu své vynálezecké i podnikatelské činnosti.**



dělal nejprve pokusy s akumulátorem v ozem na trati Dobříš – Modřany. A tyto snahy vyvrcholily elektrickou dráhou Tábor – Bechyně, dostavěnou v roce 1903. Křížík se také zúčastnil výběrového řízení na elektrickou dráhu ve Vídni; neuspěl, ale jeho konstrukce elektrické lokomotivy pro tuto příležitost vzbudila ohlas v odborných kruzích. To všechno už se odehrávalo na začátku 20. století, tedy v době, kdy konkurence v oboru elektrotechniky prudce narůstala.

### Máme blízko sebe stanici metra Křížíkova a Kolbenova. Ale ve skutečnosti šlo o velké rivaly...

Ano, Křížík a Kolben byli velcí konkurenti a byli také představiteli dvou různých generací konstruktérů a dvou přístupů k výzkumu a k podnikání. Křížík byl zakladatelskou osobností v oboru. Jeho teoretické znalosti se formovaly na přelomu 70. a 80. let 19. století. Z vysoké školy odešel předčasně do praxe. Domníval se, že mu již nemůže nic víc dát. Při svém výzkumu postupoval často intuitivně, metodou pokus – omyl. Počítal jen ty základní věci. Při své průmyslové a podnikatelské praxi se sice neustále zdokonaloval, ale na začátku 20. století již měl kolem sebe v podniku odborníky, kteří byli teoreticky na výši a plnili funkci konstrukční kanceláře. Naproti tomu Emil Kolben měl za sebou prvotřídní vysokoškolské vzdělání z doby elektrotechnického rozmachu, praxi v podnicích v USA a ve Švýcarsku, tedy v zemích stojících na špičce technického i podnikatelského pokroku. Kolbenovo uvažování, technické i obchodní, se odehrávalo na jiném základě a uplatňovalo nejnovější zkušenosti. Proti němu stál nadšenec, který chtěl i v době postupující specializace stále dělat všechno. Sám v pamětech přiznal, že určité projekty nemohly být ekonomicky úspěšné, dokonce, že to předem věděl, ale považoval věc za propagačně důležitou, tak do toho šel. Chtěl prostě stále dokazovat, že my Češi to umíme dělat stejně kvalitně, jako ti v cizině. To byla ovšem na začátku 20. století již spíše obrozenecká argumentace, která prohrávala v nemilosrdném konkurenčním poli specializovaných a akcionovaných moderních firem.

### Spěla tedy jeho podnikatelská dráha postupně k zániku?

Křížíkův podnik se poměrně držel v těžké konkurenci a fungoval až

do první světové války. S ní přišly tak velké ekonomické těžkosti, že jim už nedokázal sám čelit. Křížík vždy cítil akcionování podniku jako zásadní omezení svých pravomocí a silně se tomu bránil. Obával se, a právem, že nebude moci uskutečňovat své vize a nápady podle svých představ. Nakonec mu však nic jiného nezbyvalo. Asi by to skončilo bankrotem. Křížíkův podnik byl akcionován za 1. světové války roku 1917. I potom nesl jeho jméno, ale spíš z reklamních důvodů. Křížík byl čestným členem správní rady, ale na strategická rozhodování o výrobě, šíři sortimentu a směru vývoje v zásadě již neměl vliv. Je ale potřeba si také uvědomit, že mu v roce 1917 bylo 70 let! A to je i z dnešního pohledu věk, kdy má člověk právo na odpočinek. I když Křížík sám to asi tak necítil. Základní byl u něho v ten moment pocit křivdy.


### Jak byste popsal jeho hlavní přínos?

Pro české a vlastně rakouské prostředí je Křížík pro elektrotechnický průmysl postava klíčová. Byl v mnoha směrech zakladatelem a průkopníkem, který tušil, kde všude se může elektřina uplatnit a ve všech těchto oblastech se pokoušel svými silami v praxi položit základy a dokázat, že to jde. Ať vezmeme v úvahu osvětlování, městskou dopravu, silniční a železniční dopravu, elektřinu jako hnací sílu v zemědělství, elektrifikaci Čech, všude bylo možné setkat se s výrobky a aktivitou karlínské firmy. Řekl bych, že dodnes není doceněna Křížíkova role osvětlovací a propagační. Rozvíjel ji po celou svou kariéru, ať již formou praktickou – výstavami a různými předváděcími akcemi, tak také přednáškami a publikacemi. A v neposlední řadě byl Křížík charismatickou osobností pevných morálních zásad, což se pozitivně promítalo i do jeho vztahu k dělníkům a zvláštěním „paternalistickým“ pochopením pro sociální otázku ve svém podniku.

### Křížík se dožil vysokého věku. Stál se do ústraní nebo byl ve svém oboru ještě činný?

Celé období první republiky byl stále společensky aktivní. Stal se osobností, která se těšila obecnému respektu; byl reprezentantem nejen elektrotechniky, ale československé techniky vůbec. To se projevovalo jeho účastí na různých konferencích i vzpomínkových setkáních. V roce 1936 byl čestným hostem sjezdu Elektrotechnického svazu česko-

### Křížík byl v mnoha směrech zakladatelem a průkopníkem, který tušil, kde všude se může elektřina uplatnit.

slovenského, který proběhl v Plzni, ve městě Křížíkova počátečního působení, kde zkonstruoval svůj nejdůležitější vynález a zahájil podnikatelskou kariéru. Jako technikovi mu byla udělena v roce 1927 cena Hanuše Karlíka za přínos české technické práci. A konečně o Vánocích v roce 1937, v době válečné hrozby vůči Československé republice, pronesl formou oslovení Alberta Einsteina výzvu, aby lidé využívali techniku k mírovým a nikoliv k válečným účelům. Spolu s ním promluvil v tomto Poselství lidem dobré vůle spisovatel Karel Čapek, přírodovědec Otakar Matoušek a indolog Vincenc Lesný. Za německé okupace v době protektorátu se František Křížík stáhl do ústraní na rodinné adresy. V Praze to bylo v Korunovačnické ulici na Letné, dále na zámečku ve Stádlci a v létě rád pobýval ve své vile v Bechyni, ve městě, které si kdysi velmi oblíbil při stavbě elektrické železnice. František Křížík zemřel ve Stádlci 22. ledna 1941. Jeho pohřeb v Praze na Vyšehradě se stal tichou manifestací československé myšlenky v době německé okupace. Sešli se na něm četní zástupci kultury, přírodních a technických věd a řada zaměstnanců závodu, který nesl jeho jméno. Křížík se stal prvním technikem, který byl pohřben do vyšehradského Slavína. 

**PhDr. Jan Hozák** (nar. 22. 12. 1950 v Turnově) vystudoval v roce 1974 Filosofickou fakultu UK v oboru dějepis - čeština, až do roku 2015 pracoval v Národním technickém muzeu v archivu, který v letech 1990 - 2010 vedl.

Jeho hlavní badatelský zájem směřoval k období přelomu 19. a 20. století, k ikonografii techniky a průmyslu, k prezentaci techniky na výstavách, dále k dějinám technického muzejnictví a k počátkům letectví. Velkou část svého působení v NTM také věnoval popularizaci techniky a technického muzejnictví. Autorsky spolupracoval na řadě výstav, např. Československé letectví (1988), Industriální architektura – nevyužitá dědictví (1990), Fotografovali Jubilejní výstavu 1891 (1991), Průmyslová kultura v Čechách (1991), Krásné časy – momentní fotograf Rudolf Bruner-Dvořák (1995), Tvář průmyslové doby (2007).

Jan Hozák je členem České archivní společnosti (Sekce specializovaných archivů) a Společnosti Františka Křížíka.

V roce 2011 mu ministr vnitra udělil čestnou medaili Za zásluhy o české archivnictví.





# Rychlíkové spoje na náhradní dopravě

Začátek letošního července opět prověřil technické a zejména personální kapacity obou autobusových jednotek při zajišťování další rozsáhlé náhradní dopravy za metro.

Text: **Jan Barchánek** • Foto: **Antonín Slezák**

**O**čekávanou nižší přepravní poptávku během prvního červencového týdne se dvěma svátky letos opět DPP využil k pokračování oprav kolejových konstrukcí metra, tentokrát v prostoru napojení depa Kačerov (více na str. 14 a 15). Na rozdíl od roku 2015 byl provoz metra přerušen „pouze“ na devět dnů, náhradní opatření v dopravě však musela řešit úplné vyloučení stanic Kačerov a Budějovická, které jsou klíčovými přestupními body pro městskou i příměstskou autobusovou dopravu. Řešení obsluhy Jižního Města navíc komplikovaly i další souběžné akce. K dlouhodobému omezení dopravy v Michli (RTT Nuselská) přibyla ještě oprava nejzatíženější pražské tramvajové trati v ulici Ječné (I. P. Pavlova – Karlovo náměstí) a také dopravní omezení na Jižní spojení.

Po zkušenostech z loňského roku byla náhradní doprava organizována kombinací více různých opatření. Obvyklou zastávkovou linku XC, s obsluhou všech stanic metra v úseku Pražského Povstání – Roztyly, doplnila rychlíková varianta XCR s výrazně kratší dobou jízdy díky využití „magistrály“, tedy ulice 5. května. V ranní a odpolední špičce třech pracovních dnů byla nasazena ještě speciální linka 800, která zajišťovala z Pražského po-

**Pro autobusové jednotky znamenal první prázdninový týden výrazné navýšení vypravení.**

vstání přímé spojení na Háje (resp. do zastávky Modrá škola). Součástí opatření bylo dále prodloužení pravidelných autobusových linek 106, 113, 114, 150, 189 a 215 z terminálu Kačerov do stanice Pankrác s možností přestupu na kyvadlový provoz jedné soupravy metra v úseku Pražského Povstání – Pankrác (mj. i za účelem bezbariérového přístupu do metra). V neposlední řadě došlo k posílení alternativních dopravních spojení, konkrétně autobusových linek 125, 135, 213 a 253. Velký rozsah různých opatření zajistil jak dostatečnou kapacitu, tak i variabilitu alternativních spojení pro různé přepravní směry, navýšil však nároky na informování cestujících.

Pro autobusové jednotky znamenal první prázdninový týden výrazné navýšení vypravení. V pracovní dny se jednalo o 68 kloubových vozů a 108

řidičů navíc. Personální zajištění bylo nejsložitější po oba víkendy, kdy potřebný počet řidičů výrazně překročil i mimoprázdninový stav. Díky ochotě a využití přesčasů kmenových řidičů a za významné pomoci řidičů „brigádníků“ se podařilo požadované nadstandardní vypravení plnohodnotně zajistit, a to i bez nutnosti zásahů do naplánovaných dovolených.

Důkladná příprava ze strany všech zainteresovaných útvarů přinesla své ovoce a celý soubor dopravních opatření proběhl bez výraznějších komplikací. Největším oříškem tak bylo zajištění dostatečné informovanosti všech cestujících o různých alternativách náhradního spojení. Právě oblast informování je určitě výzvou pro rozvoj a využití dalších dosud nedostupných technologických možností při obdobných rozsáhlých akcích v budoucnosti.

## Porovnání jízdních dob linek náhradní dopravy a běžného provozu metra

Doba jízdy (ranní špička, pracovní den)	Pražského povstání → Roztyly	Roztyly → Pražského povstání
XC (zastávková linka)	15 min.	16 min.
XCR (rychlíková linka)	10 min.	9 min.
metro (bezvýlukový stav)	7 min.	7 min.

Doba jízdy (ranní špička, pracovní den)	Pražského povstání → Háje / Modrá škola	Háje → Pražského povstání
linka 800 (posilová linka)	14 min.	13 min.
metro (bezvýlukový stav)	12 min.	13 min.

# Šestiletí renovace Prahy TOT č. 303

V polovině roku 2010 byla dokončena renovace muzejního autobusu Škoda 706 RO v ÚD Hostivař. Jednoho červnového odpoledne tak byl tento autobus převezen do Muzea MHD ve Střešovicích a ten samý den došlo naopak k převozu vaku trolejbusu Praga TOT č. 303 ze střešovického depozitáře do Hostivaře. Začala tak dlouhá pouť za původní podobou unikátu, který stál před 80 lety u startu trolejbusového provozu v Praze.

Text: **Ondřej Láska** • Foto: **Pavel Fojtík**

**P**řipravu na předání vozu do hostivařských dílen však probíhaly už od ledna roku 2010. Bylo nutné vrak co nejdůkladněji zdokumentovat, aby po rozebrání vozu bylo podle čeho renovovat a vyrábět jednotlivé součásti karosérie. Vzniklo mnoho desítek fotografií a výkresů toho, co se dochovalo do dnešních dnů, byť často už jen v náznacích. V dílnách se začalo rozebírat, až z trolejbusu koncem roku zbyla jen zcela odstrojená kostra karosérie a vedle ní rám podvozku bez náprav.

Následující rok a půl probíhala renovace podvozku, náprav a řízení. Následovala oprava kostry karosérie, u níž byly vyměněny zkorodované části a hlavně rekonstruovány dveře zpět na předválečné provedení, tedy na levou stranu. Nutno poznamenat, že kostra karosérie i mechanické části podvozku nás mile překvapily svým stavem, který jsme po tolika letech od vyrobení čekali podstatně horší. Po prázdninách roku 2012 byla stále ještě neoplechovaná karosérie usazena zpět na podvozek. Práce na voze pokračovaly výrobou mechanismů brzd, podběhů kol, blatníků, či konstrukcí zavěšení trakčních motorů.

Opticky renovace velice pokročila v roce 2013. Trolejbus, který do té doby stále vypadal jen jako zcela průhledná zmeř kovových profilů na kolech, dostal novou podlahu a oplechování čel a boků. Do vozu byly namontovány i zcela nové trakční motory s parametry odpovídajícími původnímu provedení. Kromě motorů se podařilo dát dohromady i kompletní stykačovou skříň. V předstihu byla vyrobena s pravou kůží čalouněná sedadla přesně tak, jako tomu bylo z výroby v roce 1936.

V řadě publikací se mylně uvádí, že celá karosérie tohoto vozu byla dřevěná, vyztužená ocelovými prvky a vně oplechovaná. Ve skutečnosti



**Je únor 2016 a Pragovka se vrací z lakovny na své místo v hostivařských dílnách.**

má trolejbus č. 303 celokovovou karosérii, která však byla z interiéru tak vydatně obložená různě mořeným dřevem, že vytvářela dojem celodřevěné konstrukce. A právě výroba dřevěných prvků v interiéru probíhala od počátku roku 2014 a fakticky ještě stále není u konce. Přesto už je v interiéru překrásná dřevěná kabina řidiče, či „kredenc“ na stykačovou výzbroj a rezervní kolo. Dalším zdražile dokončeným dřevěným prvkem karosérie, který však bude ve finále skryt, je žebrovaná konstrukce střechy.

Loňský rok byly dokončeny vstupní dveře i s jejich ovládacími mechanismy a montáž sedadel v interiéru. Nadále se pokračovalo i ve výrobě dřevěných částí vnitřku karosérie a obložení stropů. Následně bylo vše z interiéru znovu demontováno, aby počátkem letošního roku v lakovně tramvaj dostalo dřevo krásné moření a finální lakování.

V lednu roku 2016 byla karosérie odstrojena i zvenku a byla převezena do lakovny. Celý trolejbus byl vykytován, přebroušen a v horní části kolem oken definitivně olakován bílou barvou, aby v následujících měsících bylo možné vůz zasklívat. Na červenou barvu spodní části ka-

rosérie si však trolejbus ještě musí počkat. Po laku následovala výroba a montáž palubek na střechu, již zmíněně zasklívání a do vozu se pustily i elektrikáři s natahováním kabelových svazků. Nyní je dřevěná střecha potahována plátnem dle původních technologií, aby mohly být ještě letos namontovány stropy a kompletní výzbroj střechy, tedy sběračové základny, rozjezdové odpory a kabeláže.

Popsaná renovace je jen velmi zestručněným příběhem o práci na znovuzkříšení nejstaršího pražského a jednoho z nejstarších dochovaných trolejbusů na světě. Ve skutečnosti je to někdy až mravenčí práce nejen v hostivařských dílnách, ale i v depozitáři muzea ve Střešovicích, případně u externích firem. Těžko spočítat se dají i hodiny studia starých fotografií a rozkreslování detailů vozu na papír tak, aby vše odpovídalo originálu. Více se o zahájení trolejbusového provozu v Praze 28. srpna 1936 s tímto vozem a jeho dalšími souputníky dočtete v tomto čísle v Historickém kaleidoskopu.

Na častý dotaz o termínu dokončení vozu zatím nikdo nezná přesnou odpověď. Uvidíme, ale zatím je dobře našlápnuto...



# Bezbariérovost pražské tramvajové dopravy

Opět po dvou letech přinášíme aktuální shrnutí problematiky bezbariérové přístupnosti tramvajových zastávek a vozidel. Nejen v rámci rekonstrukcí ucelených úseků tramvajových tratí, ale i celých uličních profilů, bylo upraveno nezanedbatelné množství tramvajových zastávek. Rovněž pokračuje pořizování nízkopodlažních vozidel.

Text: **Petr Čáslavský** • Foto: **Petr Hejna**



V roce 2014 přibylo nejvíce bezbariérově přístupných zastávek během rekonstrukce tramvajové tratě **Průběžná - Švehlova**. Další akcí, která přinesla úpravu zastávek, byla rekonstrukce tratě v Bělohorské ulici v úseku **od obratiště Královka po ulici Ankerská**. Poslední rekonstrukcí roku 2014 byla akce s názvem RTT Štefánikova v úseku **od náměstí Kinských po křižovatku Anděl** s novými zastávkovými mysy Arbesovo náměstí v obou směrech.

V návaznosti na rekonstrukci tramvajové tratě v ulicích Francouzská

a Moskevská v Praze 10 z roku 2013 byl rok nato dokončen chodníkový program v režii TSK včetně vybudování nových zastávkových mysů **Vršovické náměstí, Čechovo náměstí a Krymská**. Díky vysokému počtu zrekonstruovaných tratí došlo k významnému navýšení počtu bezbariérově přístupných zastávek za rok 2014, a to o 38 zastávek.

I v roce 2015 probíhala rozsáhlá aktivita v podobě rekonstrukcí tramvajových tratí, která s sebou přinášela úpravy mnoha tramvajových zastávek. Podívejme se na Prahu 7 - úsekem od Nádraží Holešovice po Ortenovo náměstí byla dokončena rekonstrukce úseku tramvajové tratě mezi Elektrárnou Holešovice a Dělnickou.

Konkrétně to na **Ortenově náměstí** přineslo výraznou modernizaci nástupního ostrůvku ve směru k Nádraží Holešovice a v opačném směru byla vybudována zastávka vídeňského typu. Další vídeňské zastávky vznikly zásluhou TSK v ulici Komunardů, konkrétně v zastávkách **Dělnická** v obou směrech, **Tusarova a U Průhonu**. Další samostatnou akcí TSK v létě 2015 byla výstavba zastávkového mysu zastávky **Právnícká fakulta** ve směru z centra v ulici 17. listopadu.

V Praze 2 přinesla rekonstrukce tramvajové tratě v Bělehradské ulici mezi Tylovým náměstím a Otakarovou úpravu nástupního ostrůvku **Pod Karlovem** ve směru z centra a dohromady také pět nových zastávkových mysů v zastávkách **Bruselská, Nuselské schody a Pod Karlovem** ve směru do centra. Během RTT Na Zlíchově

se bezbariérového přístupu dočkaly obě nástupiště tramvajové zastávky **Zlíchov**. V Praze 6 pokračovala stavební činnost rekonstrukcí TT Evropská v úseku Thákurova – Horoměřická se zastávkami **Thákurova, Hadovka a Na Pískách**.

Stěžejní akcí roku 2015 byla rekonstrukce tramvajové tratě **Střešovická – Na Petřinách** v celém úseku, tedy **od křižovatky Octárna po obratiště Petřiny**. Všechna nástupiště v uvedeném úseku byla samozřejmě také bezbariérově zpřístupněna. V rámci RTT Plzeňská v úseku mezi ulicemi Tomášková a Jinonická doznaly úprav zastávky **Bertramka, U Zvonu a Klamovka**, především nástupní ostrůvky ve směru z centra. Poslední velkou stavbou roku 2015, prováděnou vlastní kapacitou JDCT, byla rekonstrukce TT Patočkova u vozovny Střešovice v úseku U Brusnice – Střešovická, při které byly vybudovány nové nástupní ostrůvky **Vozovna Střešovice**.

Rekonstrukcí úseku od Koh-i-nooru ke Kubánskému náměstí na jaře 2016 byla dokončena kompletní rekonstrukce Vršovické ulice, tedy **od Otakarovy po křižovatku s Průběžnou ulicí**. Kromě bezbariérového zpřístupnění všech tramvajových zastávek v úseku došlo v zastávce **Nádraží Vršovice** k vybudování společných nástupišť pro tramvaje a autobusy. Na jaře roku 2016 probíhala také rekonstrukce tramvajové tratě v Sokolovské ulici v úseku od Březinovy ulice po Palmovku. V zrekonstruovaném úseku se nacházejí dva páry zastávek – **Urxova a Invalidovna**. Rekonstrukce nástupišť v režii TSK proběhla těsně po ukon-

## Přehled bezbariérově přístupných (částečně či úplně) zastávek 2012 – 2016


Ke dni	Celkový počet zastávek	Počet přístupných a částečně přístupných	Podíl přístupných a částečně přístupných
31. 12. 2012	630	384	61%
30. 6. 2014	634	410	65%
<b>30. 6. 2016</b>	<b>639</b>	<b>478</b>	<b>75%</b>



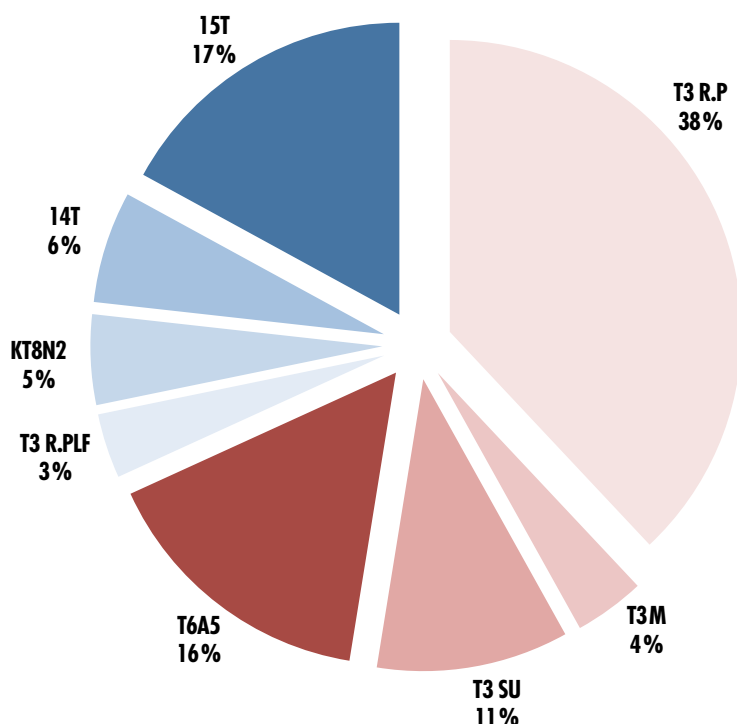
čení RTT, do té doby tedy cestujícím sloužila provizorní nástupiště vybudovaná během RTT.

Zvyšování počtu bezbariérově přístupných zastávek neustane ani v nejbližší budoucnosti. V současné době provádí TSK úpravu tramvajové zastávky Perunova a další bezba-

riérově přístupné zastávky přibudou v rámci RTT Nuselská – U Plynárny. V dalších letech se můžeme těšit například na úpravu zastávek mezi křižovatkami Albertov a Otakarova, kde chybí bezbariérový přístup na tramvajovou dopravu v celém souvislém úseku.

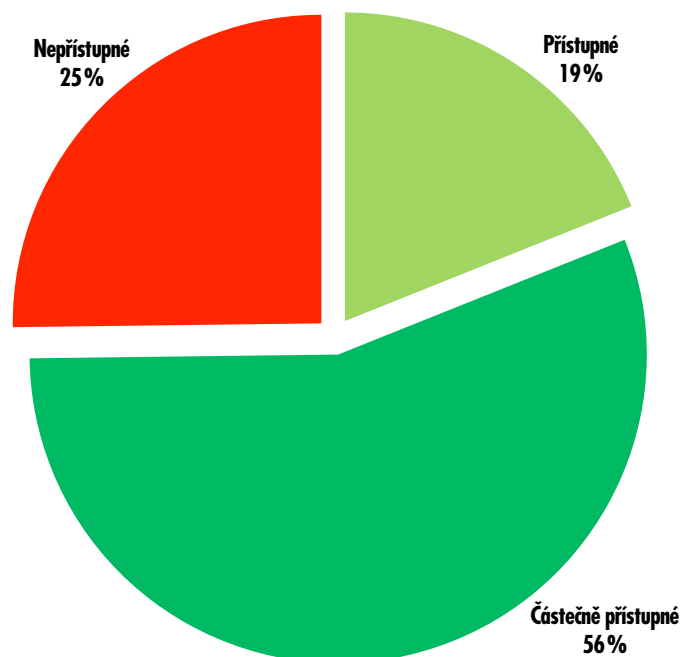
Ruku v ruce s bezbariérovým zpřístupňováním tramvajových zastávek kráčí nasazování nízkopodlažních vozidel do provozu. Dle údajů platných ke konci roku 2015 má DPP v inventárním stavu celkem 921 vozů, z toho 293 (32 %) nízkopodlažních. 

**Tramvajová vozidla (k 31. 12. 2015)**



Legenda ke grafu: Modré odstíny grafu znázorňují bezbariérově přístupná vozidla, červené odstíny pak vozidla bezbariérově nepřístupná.

**Tramvajové zastávky (k 30. 6. 2016)**



# Červencové výluky v metru za jedna

Jedna z největších výluk metra od povodní roku 2002 se odehrála v termínu 2. až 11. července 2016. K hlavní stavbě – sanaci dvojitě kolejové spojky a výhybek v kombinaci ve stanici Kačerov – byly naplánovány další dvě stavby, a to výměna dřevěných pražců za betonové v úseku Pankrác – Budějovická a výměna kolejnic v úseku Kačerov – Budějovická.

Text: Ondřej Krulíkovský • Foto: Jiří Cívárek, Ivan Příbyl a Ondřej Krulíkovský

## SANACE VÝHYBEK VE STANICI KAČEROV

Jednalo se o jednu z posledních staveb tohoto typu, neboť zbývá sanovat pouze dvojitou kolejovou spojku a výhybky v kombinaci ve stanici Dejvická. Oproti loňské výluce ve stanici Háje byl termín prací zkrácen na 9 dnů, protože pracoviště bylo přístupné nonstop z depa Kačerov.

Příprava této akce začala už loni v listopadu, kdy bylo vyhlášeno poptávkové řízení na dodavatele stavby, kterým se stala společnost SKANSKA. Soutěžit se muselo tak brzy zejména z důvodu dlouhé doby dodání výhybek v řádu pěti měsíců. Poměrně složitá byla i příprava ROV, neboť muselo dojít ke sladění všech naplánovaných akcí. Od letošního června probíhala demontáž programového pásu PA 135, odklonění linky VKV a další přípravné práce.

Samotné práce ve výluce probíhaly bez větších problémů, přestože výsledný objem šterku byl dvojnásobný – celkem cca 960 tun! S takovou tloušťkou šterkového lože jsme se setkali pouze ve stanici Florenc C, která se sanovala po již zmíněných povodních. Na stavbě byly nasazeny dva dvoucestné bagry, které se stři-



Sanace výhybek ve stanici Kačerov.

daly po 12 hodinách. Byla demonstována přírodní kolejnice, rozebrány staré výhybky, vyjmuty dřevěné pražce, odtěžen 43 let starý znečištěný štěrku. Následně bylo vloženo vše nové a provedena dvě podbití výhybek a navazujících kolejí. Následovala montáž nových čelistových závěrů a přírodní kolejnice včetně změní izolačního stavu. Dále bylo provedeno ještě jedno podbití a probíhala zpětná montáž pásu PA 135. Práce provedl zhotovitel kvalitně, navíc provedl opravu směru jim dříve sanované výhybky č. 2.

Výměna starých dřevěných pražců v úseku Pankrác – Budějovická.

## VÝMĚNA DŘEVĚNÝCH PRAŽCŮ ZA BETONOVÉ V ÚSEKU PANKRÁC – BUDĚJOVICKÁ, 2. TRAŤOVÁ KOLEJ

Při této akci bylo vyměněno celkem 180ks pražců M04U za vysloužilé dřevěné, a to na dvou pracovištích – v oblouku R34n (km 26,107 – km 26,209; 168ks) a u izolovaného styku v km 25,783 v počtu 12ks. U izolovaného styku se pražce měnily z důvodu stížnosti na hluk, pražce v betonu byly uvolněny. Díky této výměně může být po provedení kontrolního měření hluku časově omezené povolení vydané Hygienickou stanicí hl. m. Prahy zrušeno.

Práce provedla společnost Hans Wendel během 7 dnů. V tomto úseku byl programový pás PA 135 demonstván a zpětně namontován v rámci nepřetržité výluky, dvoumužná obsluha souprav byla nutná pouze jeden provozní den. I zde byly práce provedeny kvalitně.

## VÝMĚNA KOLEJNIC V ÚSEKU KAČEROV – BUDĚJOVICKÁ, 1. TRAŤOVÁ KOLEJ

Celkem bylo oboustranně vyměněno 825m kolejnic od začátku výhybky č. 2 (km 27, 153) ve stanici Kačerov do začátku nástupiště ve stanici Budějovická (km 26, 328). Práce



provedli zaměstnanci střediska Trať B pod vedením jeho vedoucího Jiřího Cicvářky během pouhých 3 dnů včetně zhotovení ambulantních izolovaných styků a termitových svarů. Z důvodu jednokolejného provozu mezi stanicemi Pražského povstání a Pankrác vč. ochranného úseku do stanice Budějovická nebylo bohužel možné vyměnit delší úsek. I tak došlo k značné úspoře, neboť výměna během přepravních výluk by trvala cca 25 směn. Nově vložené kolejnice budou ještě během srpna obroušeny. Tyto práce byly provedeny rychle a kvalitně, navíc vlastními zaměstnanci.




Nahore: Dvoucestný bagr při práci na sanaci koleji 4a v depu Zličín.

Vlevo: Nově uložené koleje zličínského depa v betonových pražcích.

Na závěr bych rád poděkoval všem zaměstnancům Dopravního podniku, kteří se nějakou měrou podíleli buď na přípravě, nebo realizaci obou výluk a bez jejichž přispění by jejich bezproblémový průběh nebyl možný.

#### DALŠÍ VÝLUKY V ROCE 2016

Na rok 2016 je na dva říjnové víkendy připravována poslední výluka, při které se budou měnit dřevěné pražce za betonové, a to v úseku Pražského povstání – Vyšehrad, 1. traťová kolej. Tento model výluky byl na základě ekonomického posouzení vybrán jako nejvýhodnější, neboť se maximálně zkracuje provoz bez programového pásu PA 135. Během výluky bude vyměněno 452 pražců. 

#### PROVIZORNÍ NÁSTUPIŠTĚ PRO AUTOBUSY VE STANICI PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ

Poprvé v historii výluk jsme byli požádáni o vybudování provizorního nástupiště pro autobusy po dobu výluky ve stanici Pražského povstání. Šlo o rozšíření chodníku směrem do vozovky přes záliv k jízdnímu pruhu. Práce jsme zadali vlastním truhlářům z provozu Stavby, kteří tyto práce provedli na výbornou. O zajištění NAD za metro se můžete dočíst na str. 10 tohoto čísla.

#### SANACE KOLEJÍ VE ŠTĚRKOVÉM LOŽI V DEPU ZLIČÍN

Druhá červencová výluka byla zaměřena na výměnu dřevěných pražců nikoliv opět za dřevěné, ale poprvé v historii za betonové. To nám bylo umožněno díky vyvinutí pražce B03 R, který má základní rozchod +10mm. Protože máme v metru předepsáno rozšíření rozchodu

u oblouků s poloměrem menším než 300m, nic nám již nebrání vkládat betonové pražce s daleko vyšší životností a nižší pořizovací cenou. Navíc jsme iniciovali úpravu tohoto pražce pro uchycení konzole přívodní kolejnice. Označení tohoto pražce je B03 RM.

Celkem jsme v kolejích 3a, 4a a 34a vyměnili 557 ks pražců. Práce spočívaly v demontáži přívodní kolejnice, vyjmutí starých dřevěných pražců, odtěžení šterkového lože, pokládce nových betonových pražců pomocí speciálního rámu, zasypaní kolejí a jejich podbití strojní podbíječkou. Vzhledem k šikmé hlavě betonového pražce byly zkonstruovány, vyrobeny a osazeny konzole přívodní kolejnice nového tvaru. Přestože jsme vkládali betonové pražce ve větším rozsahu poprvé, postavili se zaměstnanci služby Stavby a tratě k tomuto úkolu čelem, za což jim patří velké poděkování.

Pohled na dokončenou kolej 4a.



# MHD v hledáčku fotografů: **Miroslav Dyk**

Každý z nás jako malý jistě snil o tom, čím bude, až vyroste. A zatímco někteří chtěli létat do vesmíru, pilotovat formuli 1 či nalézt recept na „elixír mládí“, Miroslav Dyk měl přání prozaičtější: řídit lokomotivu. Tento sen se mu sice nikdy kvůli zdravotnímu handicapu (špatnému vidění na dálku) nesplnil, přesto však na dopravu nezanevřel. Naopak, našel svůj smysl života v kreativní práci pro oddělení Jízdní řády DPP a už přes 35 let systematicky dokumentuje pulzující život ve městech i půvabnou nostalgii historických vozů.

Ptala se: **Jana Šejnohová** • Foto: **Miroslav Dyk a Petr Hejna**



## Jak to celé začalo?

Vazbu k dopravě nemám z hlediska svých předků vůbec žádnou. Jediné, co snad stojí trochu za zmínku je, že můj děda jakožto vyučený hodinář dostal ve 30. letech práci u Krále železnic a opravoval železniční modely. Právě od něj jsem v necelých třech letech dostal svůj první elektrický vláček...

## Jaké bylo pokračování?

Postupem času jsem se začal zajímat o techniku, a to spíše o starou než novou. Bydleli jsme v Holešovičkách, kde nejezdilo nic jiného než trojka, motorák s vlečnými vozy. To ve mně vzbudilo zájem, a proto moje další cesta po skončení základní školy byla poměrně jasná, střední škola dopravní. Po jejím absolvování jsem nastoupil do Dopravního podniku do oddělení Jízdní řády, kde jsem od roku 1983 doposud.

## Ve kterém roce jste začal fotografovat?

Fotografovat jsem začal v roce 1975, systematicky pak od roku 1981. Zprvu jsem fotil především to, co jsem měl v živé paměti, ale neměl zachycené, postupem doby jsem se zaměřil na provoz obecně. Už od střední školy nejdu bez fotoaparátu ani nakupovat.

Černobílý snímek z původní smyčky Hlubočepy, pocházející z června 1980, reprezentuje prvních pět let fotografování Miroslava Dyka.

Na fotografii z 19. ledna 2002 zbývá „té trojce“ 6780 jen několik set metrů na konečnou do Hlubočep, parní lokomotiva 475.111 v pozadí musí do depa v Plzni ujet ještě 110 kilometrů.

## Jaké fotoaparáty jste během těch několika desítek let vystřídal?

Mým prvním fotoaparátem byl Ljubitel 2, což byla jednodušší ruská verze naší Flexarety. Byl na černobílý materiál, na filmy 6x6. Po přechodu na kinofilm jsem postupně vlastnil východoněmeckou Praktiku, Nikon a Olympus. Nyní fotím na digitální zrcadlovku.

## Vaše snímky zobrazují zejména běžný provoz. Je něco speciálního, na co se zaměřujete?

Fotím, co vidím, na konkrétní cíle se nezaměřuji. Nejraději fotím kolorit města, v němž je hlavním tématem vozidlo. Stejně tak u železnice – nejde jen o technický snímek, ale o portrét vozidla v prostředí, do kterého patří.

## A právě k prostředí se váže má další otázka, která souvisí s koníčkem, jež provozujete společně s kolegou fotografem a autobusovým nadšencem Janem Arazimem. Tím je pátrání po dopravních prostředcích, které již svému původnímu účelu neslouží...

S Honzou Arazimem mě seznámil jeden můj kolega. Prý má souseda, mladého kluka, který se velmi zajímá o dopravu a byl by rád, kdyby mohl využít některé z mých fotek. Souhlasil jsem a tím začalo naše přátelství, které trvá do dnešních dnů. Co se

týče „objevů“, největší radost máme vždycky poté, co se nám podaří něco nalézt a zároveň vrátit tento objekt „do provozu“. To je satisfakce za veškerou námahu při hledání.

## O Janu Arazimovi se všeobecně ví, že je velkým příznivcem autobusové dopravy, kam ji ve svém pomyslném žebříčku řadíte vy?

Autobusy jsou u mě až na posledním místě. Nemůžu úplně říct, co mám nejraději, ale asi vedou tramvaje, za nimi je železnice, trolejbusy, lanovky a metro a pak teprve tzv. gumová doprava. Nepohrdnu ale ani veteránskými vozy.

## Jelikož vaši velkou láskou jsou staré Ringhoferovy vozy z 20. a 30. let a dvouápravové tramvaje obecně, nikoho asi nepřekvapí váš vztah ke střešovickému Muzeu MHD...

Naše podnikové muzeum jsem začal navštěvovat ještě v době, kdy bylo pouze depozitářem, umístěným ve vokovické vozovně. Při exkursi se školou jsem se tehdy seznámil s Lubošem Kyselou, díky kterému jsem se mohl mimo jiné podílet i na rekonstrukci trolejbusu Tatra 400. Jinak muzeum navštěvuji tak třikrát do roka a svezení nostalgickou linkou č. 91 v první a poslední den provozu patří k tradicím, které dodržuji. Pokud to jde, každý rok.







**Co se týče dopravních muzeí, jste poměrně velkým „fajnšmekrem“. Jak si v konkurenci ostatních vede to pražské?**

Dopravních muzeí jsem navštívil poměrně dost, ale Střešovice jsou prostě Střešovice. Je moc dobře, že se v roce 1993 povedlo muzeum prosadit a máme ho krásné. Jinak hodně záleží samozřejmě na finančních prostředcích, které jsou schopny jednotlivé instituce do provozu muzea investovat. Například v Bruselu mají i koberce, je ale pravdou, že díky tomu se tak trochu vytrácí patina a genius loci. Osobně se mi velmi líbilo v Drážďanech a ve Vídni, kde si muzea, podobně jako Střešovice, udržují ráz vozovny.

**Za svými kolejovými oblíbení cestujete nejen po republice ale i do ciziny, kde se vám nejvíce líbilo?**

Nejraději cestuji po Německu, ale pokud jde o zajímavost provozu, vítězí jednoznačně Lisabon. Vozidla z dvacátých, třicátých let běžně v provozu, to člověk skutečně jinde nenajde.

**I mezi českými městy však máte své jasné favority...**

Jak moji kamarádi říkají, zajímám se o největší a nejmenší město s městskou hromadnou dopravou u nás, tedy Prahu a Mariánské Lázně. Proč zrovna Mariánské Lázně? Sám nevím, prostě se mi tam líbí. Je to tak malý provoz, skoro rodinný, který má své kouzlo. 🚍

Původně pražský trolejbus Tatra 400 evidenčního čísla 441 se stal muzejním vozidlem DP Ostrava. 16. srpna 2009 po náročné renovaci opouští ostravskou smyčku Důl Heřmanice.



Když ve všech našich provozech skončil provoz dvounápravových tramvají, bylo nutno za nimi cestovat do zahraničí. Na snímku z německé Jeny vede vůz číslo 106 třívozový vlak na konečnou Winzerla (duben 2001).



**Miroslav Dyk** (53) pracuje v Dopravním podniku od roku 1983. Od roku 1981 se systematicky věnuje fotografování dopravy. Jeho fotoarchiv čítá více než 100 tisíc snímků, které má všechny pečlivě utříděny a popsány. Jeho oblíbenými pražskými fotopointy jsou okolí Pražského hradu, Malá Strana, nábřeží až po Braník a Trojská ulice. Jeho fotografie byly použity již v celé řadě publikací (např. Trolejbusy v pražských ulicích, knihy vydávané k výročí dopravních podniků v různých městech) i časopisech (Městská doprava, Železničář, Dráha). Své fotografie nijak neupravuje (z funkcí grafických programů využívá pouze ořez) a rád by se podíval za dopravou do severovýchodních zemí, konkrétně do Norska a Švédska.

# Další fáze hodnocení zaměstnanců DPP začala školením hodnotitelů

Cílem školení hodnotitelů bylo prodiskutovat se školenými zaměstnanci klíčové faktory výkonu organizace s důrazem na fakt, že hodnocení zaměstnanců je jednou z důležitých fází řízení pracovního výkonu. Od 1. dubna 2016 jsou hodnoceni všichni TH zaměstnanci Dopravního podniku.

Text a grafy: **Ivana Dudová**

**H**odnotitelům byla podrobně představena metodika hodnocení v DPP platná k tomuto datu. Hodnotitelé měli možnost seznámit se s hlavními zásadami vedení hodnotícího rozhovoru a v neposlední řadě byla hodnotitelům odprezentována inovovaná aplikace Hodnocení, kterou vytvořila jednotka IT a jež bude uživatelům sloužit jako podpůrný nástroj při vedení hodnotícího rozhovoru.

Proškoleny bylo celkem 351 zaměstnanců, mezi kterými byli jak vedoucí zaměstnanci, tak i zaměstnanci pověřeni zpracováním podkladů pro hodnocení a provedením hodnotícího rozhovoru.

V rámci školení byli hodnotitelé požádáni, aby vyplnili Dotazník spokojenosti a ohodnotili šest dotazů. Dotazník vyplnilo 88 % všech proškolených zaměstnanců.

Položené dotazy hodnotili zaměstnanci na škále hodnotou 1 až 6 (1 = nejlepší, 6 = nejhorší), a to většinou známkou 1 nebo 2, jak ukazují dva vybrané grafy.

Vážené kolegyně, vážení kolegové, v průběhu dubna a května 2016 personální úsek zorganizoval školení pro hodnotitele, a to ve 24 školících dnech. Externím lektorem byla PhDr. Zdeňka Brázdová, která má s hodnocením zaměstnanců dlouholetou zkušenost, a to napříč širokým spektrem firem v různých oblastech podnikání. Garantem školení pak bylo odd. Rozvojové programy, které má agendu související s hodnocením zaměstnanců DPP na starosti. Rád bych poděkoval všem proškoleným zaměstnancům za jejich aktivní účast na školení a především za jejich podněty, názory a připomínky, které v rámci školení vyjádřili.

Budeme se snažit, aby systém hodnocení zaměstnanců v DPP dobře a správně fungoval a přispěl jak k motivaci zaměstnanců k dosahování vyšších pracovních výkonů, tak k identifikaci možných oblastí rozvoje hodnocených zaměstnanců.




Jiří Špička, personální ředitel

## ZBÝVAJÍCÍ DOTAZY OHODNOTILI PROŠKOLENÍ ZAMĚSTNANCI TAKTO:

- 97 % zaměstnanců formu školení známkou 1 nebo 2,
- 98 % zaměstnanců přístup lektora známkou 1 nebo 2,
- 98 % zaměstnanců poskytnuté podklady známkou 1 nebo 2,
- 92 % zaměstnanců formulář IT aplikace Hodnocení jako uživatelsky příjemný a srozumitelný (známka 1 nebo 2).

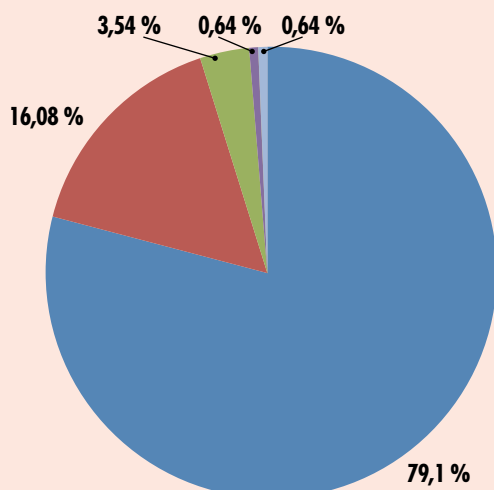
Skupiny školených zaměstnanců se skládaly max. z 15 osob, a to z toho důvodu, aby se mohla rozvíjet širší diskuse na školené téma.

Hodnotitelé v rámci školení měli prostor k vyjádření svých názorů a jejich konzultaci s lektorkou. Mnohé z podnětů zaměstnanců byly následně posouzeny personálním úsekem a budou zapracovány do metodiky hodnocení.

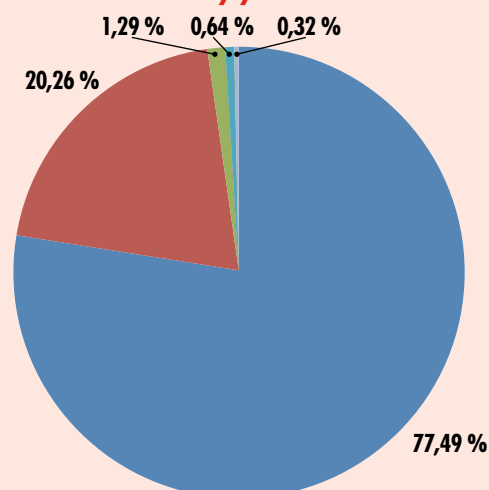
Atmosféra všech školících dnů byla pracovní a plodná, a to i přesto, že v některých skupinách byla relativně napjatá. Rozhodně je však namístě závěrem konstatovat, že na základě odpovědí dotázaných zaměstnanců a reakcí většiny proškolených zaměstnanců bylo školení úspěšné a splnilo svůj účel. 

## PROCENTNÍ VYJÁDŘENÍ ODPOVĚDÍ ZAMĚSTNANCŮ, KTERÍ VYPLNILI DOTAZNÍK

### Obsah školení splnil mé očekávání



### Informace poskytnuté v průběhu školení byly dostatečné



Pozn. ke grafu: Údaje byly zaokrouhleny s přesností na dvě desetinná místa.



# ZKOUŠKA OBSADITELNOSTI TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ

Ústřední díly DPP zažily na konci června 2016 nevšední akci – ve spolupráci se středními dopravními školami v Praze a organizátorem akce, Ropidem, se tu uskutečnila praktická zkouška obsaditelnosti. Co představuje?

Text: **Václav Studnička a Filip Drápal** • Foto: **Markéta Choutková a Petr Foltys**

**C**ílem bylo prověřit reálnou kapacitu dosud neměřených typů tramvají a autobusů. A také porovnat současný standard s nově navrhovaným, který by měl zvýšit kulturu cestování veřejnou dopravou, tedy snížit maximální přípustný počet osob ve vozidlech. Poslední akce tohoto typu v případě autobusů se odehrála v Hostivaři v květnu 2003 a s tramvajemi pak v červnu 2007 ve vozovně Motol. Zkoušky se tehdy zúčastnila už i tramvaj 14T, do níž se při maximální obsazenosti vešlo 224 studentů.

Praktické zkoušky obsaditelnosti se zúčastnilo přes 300 studentů pražských středních dopravních škol. Realizačním týmem za DPP byli pracovníci odboru Příprava provozu a za Ropid pracovníci odboru kvality služby a odboru projektování dopravy. Po dobu celé zkoušky měli účastníci povinnost dodržovat zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a požární ochrany. Protože akce trvala od 8. hodiny ranní do pozdního odpoledne, bylo pro

účastníky zkoušky připraveno občerstvení ve formě baget a slazených nebo neslazených minerálních vod. Toalety byly během zkoušky k dispozici v dostatečném počtu - vyhrazená pevná WC v areálu ÚD s kombinací přistavených mobilních WC.

Samotné měření probíhalo podle připraveného scénáře. Jednotlivé typy autobusů a tramvají byly postupně obsazovány podle pokynů organizátorů zkoušky na základě předem definovaných hodnot:

- 90 % špička (Ropid)
- špička (Ropid)
- statistická obsaditelnost
- maximální obsaditelnost (vybraná vozidla)

Vybrány byly 4 typy tramvají a 12 typů autobusů různých délek a výrobců. V rámci akce byl učiněn i pokus o maximální naplnění nízkopodlažní tříčlankové tramvaje Škoda 15T, u které je pro potřeby dimenzování linek stanovena maximální obsaditelnost 130 osob. Do vozu se pro zajímavost vešlo 280 cestujících.

A například do kloubového autobusu SOR NB18, který je podle standardů plný při 90 cestujících, se vměstnalo na 140 osob.

Jak dále uvedl Ropid na svém webu, budou na základě této akce naměřené hodnoty vyhodnoceny a na základě zjištění navrhne během letošního podzimu úpravu současně nastavených standardů obsazenosti vozidel jezdících na linkách Pražské integrované dopravy.

Praktické zkoušky obsaditelnosti se zúčastnilo přes 300 studentů.





## Terminál Hranečnick pozvednul elektrickou dopravu v Ostravě

V letošním roce došlo v integrovaném dopravním systému ostravské aglomerace k významné změně. Na východě města byl vybudován terminál Hranečnick. Slouží k přestupům mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy. Do uzlu přijíždějí od východu autobusy, dál ve směru do centra města již pokračují převážně tramvaje a trolejbusy. Cílem projektu byla ekologizace dopravy zvýšením využití vozidel na elektřinu.

Text: **Miroslav Grossmann** • Foto: **Jan Šurovský a Miroslav Penc**

**K** otevření terminálu Hranečnick došlo 28. února 2016. Předcházelo mu zprovoznění ještě jiného terminálu – Dubina, který se nachází pro změnu na jihu Ostravy a od 13. prosince 2015 slouží pro přestupy z některých linek jedoucích právě od jihu. Jenže na Dubinu většina linek pouze zajíždí a pokračuje dál do centra až na Ústřední autobusové nádraží.

Hranečnick na východě zamíchal kartami podstatně více. Znamenal zkrácení většiny projíždějících autobusových linek od východu právě do nového terminálu, kde je zajištěn přestup na elektrickou dopravu.

Hranečnick se nachází mimo obytnou zástavbu, ale nevzniknul na zelené louce. Byla zde tramvajová trať (linky 4, 12 a 14) směrem na Novou huť a dokonce tramvajová smyčka, ve které byla jedna z linek některý-

**Linka 23 od Rychvaldu dojela do výstupní zastávky, ke stanovišti č. 2. Cestující, kteří pokračují do centra města, míří na protější hranu...**

mi spoji ukončena. Končilo zde také několik autobusových linek, které zajížděly do stejnojmenných autobusových garáží. Kapacita, dispozice a umístění jednotlivých nástupišť s dlouhými docházkovými vzdálenostmi při přestupech ale nebyly vhodné pro plánované vysoké frek-

vence cestujících i vozidel. Stanice navíc nebyla napojena na trolejbusovou síť.

Stavební práce na výstavbě nového terminálu začaly v červnu 2014. Během necelých dvou let byla tramvajová trať integrována s obratištěm pomocí obou kolejí, které se na vjez-

**...Odtud, ze stanoviště č. 1, jim odjíždějí převážně tramvaje a trolejbusy dále do centra města.**





Jedinou autobusovou linkou, která Hranečnickem nadále projíždí do centra, je pouze v pracovní dny linka č. 38 od Radvanic a Bartovic, o víkendech je také ukončena na Hranečnicku. Výhledově se počítá s jejím provozováním trolejbusy, elektrobuses nebo parciálními trolejbusy. Již dnes je část spojů této linky provozována elektrobuses, ale v současné době vlastní Dopravní podnik Ostrava pouze čtyři tyto vozy.

Ani v Ostravě, podobně jako v Praze, se rušení souběhu a převádění části cestujících do prostředků s ekologickým pohonem, nesetkalo jen s pozitivními ohlasy. Někteří lidé dříve cestovali bez přestupu autobusem až do centra a nyní na Hranečnicku přestupují. Pro mnohé jiné naopak nabízí posílená doprava z Hranečnicku kratší interval při výhodné směrové nabídce.

Čísla hovoří jasně. Od března do konce roku se předpokládají jen u Dopravního podniku Ostrava úspory 390 tisíc autobusových vozokilometrů. V budoucnu by autobusová doprava měla ze sevřených ulic středu Ostravy, které jsou protkané trolejbusovým vedením, nadále mizet. S důrazem na větší využití elektrické energie v městské hromadné dopravě.

dech nezvykle kříží, čímž se vymezuje prostor terminálu. Ale především toto křížení umožňuje přestup „dveře – dveře“ mezi tramvajemi a autobusy v terminálu. Toto na první pohled nezvyklé řešení podstatným způsobem zkracuje přestupní trasy a zvyšuje komfort pro cestující. Uvnitř prostoru se nachází nástupiště, plochy pro odstavení vozů. Byla vybudována také čekárna pro cestující, zázemí pro řidiče a zdržovna městské policie.

**Tramvaj od centra se blíží k Hranečnicku.**

pouze na protější stranu. Odtud ze stanoviště č. 1 společně odjíždějí směrem do centra všechny druhy dopravy, tedy tramvaje, trolejbusy, autobusy.

Terminál Hranečnick – vliv na výkony MHD			
Tramvaje	Trolejbusy	Autobusy	CELKEM
+91 964	+466 254	-390 735	<b>+167 484</b>

Hodnoty ve vozkm, odhad pro období 03-12/2016. Jen linky DPO. Nárůst vozkm u vozidel závislé trakce je způsoben i rozšířením dopravní obslužnosti v dalších částech města, kam z Hranečnicku spoje zajišťují jako je sídliště Fifejdy, oblast centra města nebo v případě tramvají zvýšení četnosti spojů linky 12 z 20min. intervalu v období před spuštěním Hranečnicku po 10min. interval po jeho spuštění v období dopravního sedla. Zdroj: DPO a.s.

Nová trolejbusová trať byla na Hranečnick přivedena od mostu Miloše Sýkory, který se nachází v podstatě již v centru města. Trať měří 2,85 kilometru a byla výrazným počinem celého projektu. Část tratě byla již dříve vyprojektována v rámci připravované akce „Trolejbusová trať Františkov“ a do projektu trolejbusů na Hranečnick byla převzata. Pomohla totiž výrazně redukcii autobusové dopravy na zastávku „Náměstí Jurije Gagarina“, kde dosud končily příměstské autobusové linky z Petřvaldu, Havířova, Karviné nebo Orlové. Tyto autobusy našly novou konečnou už na Hranečnicku, odkud lidé pokračují do centra například právě trolejbusem.

Jak již bylo předesláno, řešení Hranečnicku přináší krátké přestupní vzdálenosti. Cestující z východu města a předměstí přijedou autobusem na stanoviště č. 2 a přejdou

Dopravní podnik Ostrava a.s.

# UMÍSTĚNÍ STANOVIŠŤ MHD

www.dpo.cz

Linka	Směr
<b>St. 1</b>	<b>St. tramvaji, autobusů a trolejbusů</b>
4	→ Martinov
12	→ Dubina
14	→ Hlučinská
38 (pracovní dny)	→ Náměstí Republiky
71	→ Náměstí Republiky
101	→ Hlavní nádraží
107	→ Sídliště Fifejdy*
	(* okružní linka směr Hranečnick)
110	→ Náměstí Republiky
<b>St. 2</b>	<b>Stanoviště autobusů</b>
22, 23, 28, 29, 30, 38, 74, 97, 271	→ VÝSTUPNÍ
383, 440, 441, 442, 531, 551, 752	→ VÝSTUPNÍ
<b>St. 3</b>	<b>Stanoviště autobusů</b>
28	→ Volentství / Václavovice točna
38 (so+ne, svátky)	→ Bartovice Pod Trať / NH Zářiči
74	→ Hrabová zóna jih
271	→ Opava, Bíloveská TQM
383	→ Kaňovice, rest. U Magerů
440	→ Havířov, Šumbarč točna 2. etapa
441	→ Havířov, Podlesí, aut.nádr.
442	→ Havířov, Podlesí, aut.nádr.
752	→ Jablunkov, aut.st.
<b>St. 4</b>	<b>Stanoviště autobusů</b>
22	→ Důl Heřmanice / Most M.Sýkory
23	→ Rychvald rozc. / Záblatí střed
29	→ Ludvíkova / Šenov náměstí
30	→ Březiny
97	→ Na Josefské / Brazílie**
	** okružní linka směr Hranečnick
531	→ Karviná, Fryštát, aut.nádr.
551	→ Orlová, Lutyně, aut.nádr.

### HRANEČNÍK

Platnost od 28. 2. 2016

**St. 5** Stanoviště tramvaji

4 → Nová hut jižní brána

14 → Nová hut jižní brána

4 → VÝSTUPNÍ

12 → VÝSTUPNÍ

14 → VÝSTUPNÍ

**St. 6** Stanoviště autobusů a trolejbusů

38 (pracovní dny) → Bartovice Pod Trať / NH Zářiči

71 → Volentství

101 → VÝSTUPNÍ

107 → VÝSTUPNÍ

110 → VÝSTUPNÍ

# Mistrovství Evropy řidičů tramvají

TRAM-EM 2016. Po Drážďanech, Budapešti, Barceloně a Vídni se 5. ročník mistrovství Evropy řidičů tramvají konal v hlavním německém městě Berlíně. S kolegyní Karolínou Vobořilovou, kmenovou řidičkou vozovny Vokovice, jsme měli tu čest reprezentovat na této soutěži naše hlavní město Prahu a Dopravní podnik, který se letos tohoto klání zúčastnil vůbec poprvé. Na této dvoustraně se vracíme i k zajímavému setkání tramvajového seskupení zvanému FOŘT.

Text: **Miloš Kejzlar a redakce** • Foto: **autor a Sam Production GmbH**



**D**o Berlína jsme z Prahy odcestovali 21. dubna 2016 v očekávání nových zážitků a těšili jsme se na mnoho zajímavých zkušeností ze zahraničního provozu. Z vlakového nádraží Berlin Hauptbahnhof vedla naše cesta do hotelu Holiday-Inn Berlin East, nedaleko tramvajové zastávky Landberger Alee / Wiessenseer Weg, kde jsme měli strávit další 3 dny. Nejen naše, ale i kroky dalších účastníků, celkem 27 týmů ze 17 různých států, mířily toho dne na stejné místo.

V pátek 22. dubna proběhlo oficiální zahájení soutěže. Po přivítání hlavními organizátory a zástupci managementu BVG následovalo představení všech týmů, po kterém přišlo na řadu všemi s napětím očekávané zveřejnění a představení soutěžních disciplín. Následovalo všemi s napětím očekávané zveřejnění a představení soutěžních disciplín.

První disciplínou byl **odhad rychlosti 20 km/h** se zakrytým rychloměrem a ihned poté **cilové brzdění**, jako disciplína druhá. Zastavit tramvaj na určeném místě přeci umíme všichni, ale nastavit brzdny stupeň řadičem několik desítek metrů před místem zastavení a až do zastavení se nesmět řadiče dotknout a brzdny stupeň změnit, už je náročnější. Čím blíže k určenému místu vaše tramvaj zastavila, tím více jste získali bodů. Ale jak se říká: kdo chce víc, nemá

nic...přejet totiž určené místo znamenalo, že z druhé disciplíny odcházíte bez jediného bodu.

Dále nás čekal **odhad průjezdného profilu**. Úkolem závodníka, který v daném kole neřídil, bylo vystoupit, doběhnout ke kartonové figuríně a postavit ji tak, aby druhý kolega z týmu kolem ní s tramvají projel bez sebemenšího doteku. A jako minule, čím blíže byla figurína ke skříni vozu, tím více jste získali bodů. Nutno podotknout, že i v tomto případě platilo kdo chce víc, nemá nic. Úkol, co následoval, považujeme s Karolínou za nejnáročnější. **Zastavit druhými levými dveřmi na určeném místě**, ovšem se zakrytým levým zrcátkem.

Další disciplína bylo **sunutí na značku**. Jeden kolega řídil sunoucí vlak a druhý v roli brzdaře v sunutém vlaku dával návště. Naším úkolem bylo zastavit spřáhlem sunutého vlaku co nejbliž značce. Abychom to neměli tak jednoduché, návště se dávaly vnitřním dorozumivacím zařízením (bzučákem) s možností dát pouze návště „Rozjezd“ a „Brzda“. Jakmi-

le se kola vlaku zastavila, nebylo již možné pokračovat dál.

Nakonec poslední ze soutěžních disciplín byl populární **tramvajový bowling**. S tramvají bylo nutné se velice silně rozjet a trefit nafukovací kouli, která měla povalit co nejvíce velkých kuželek. Vzhledem k tomu, že jsme si rady našich team-couchů vzali k srdci a opravdu se do koule rozjeli co nejrychleji, jsme místo kuželek nakonec s Karolínou oba odstřelovali diváky. Za povalené diváky se body nepřidělovaly.

Následovalo **seznámení s tramvajovými vozy**. Všechny disciplíny kromě sunutí probíhaly s obousměrným vozem Flexity Berlin GT6 – 08 x 5. Sunutí na značku probíhalo na voze KT4D. Každý tým měl asi 45 minut na seznámení s oběma vozy a poté možnost cca 15 minut řídit vůz Flexity v ulicích Berlína.

Zbytek dne Berlínští organizátoři vyplnili velice zajímavým a poutavým programem, který započal vyhlídkovou jízdou Berlínem s výkladem a byl zakončen návštěvou



Nácvik odhadu vzdálenosti od překážky v podání české posádky Karolína Vobořilová – Miloš Kejzlar.



historického tramvajového depa Köpenick, kde pro nás bylo mezi úžasnou sbírkou historických vozů připraveno pohoštění.

Samotné závody byly zahájeny druhý den, v sobotu 23. dubna. S kolegyní Karolínou na nás právě tento den naplno dolehla nervozita a napětí. Soutěžilo se ve dvou kolech, aby se kolegové z týmu vzájemně vystřídali v řízení.

Po vyhlášení vítězů následovalo slavnostní zakončení závodů, a to galavečerem na lodi. Strávili jsme několik hodin velice zajímavou plavbou po Sprévě za doprovodu živé hudby. Ze všech závodníků, i z nás, už dávno opadlo napětí a tréma, atmosféra byla tedy velice uvolněná a družná. V neděli jsme opouštěli Berlín plni nezapomenutelných zážitků, dojmů a vzpomínek.

Dovolte nám touto cestou vyjádřit poděkování několika li-



dem: obrovskou oporou nám byl „na dálku“ z Prahy Milan Bárta, vedoucí oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje, který po celou dobu sledoval přímý přenos na internetu a byl s námi v kontaktu. Nesmím zapomenout ani na kolegy Romana Garaje st. a Štěpána Šmehlíka, kteří za námi dokonce přijeli a podporovali nás přímo na místě a v neposlední řadě dík patří i na-

Pražští řidiči na snímku s kolegy z Ostravy, kteří obsadili 14. příčku.

Premiérová účast Prahy na TRAM-EM medailové pozice nepřinesla. Ty patřily Budapešti, Lipsku a Lyonu.

ším rodičům a všem přátelům, kamarádům a kolegům, kteří nám drželi palce.

Trofej jsme do Prahy sice nepřivezli, ale reprezentovali jsme naše město a Dopravní podnik hrdě, důstojně a hráli jsme fér.

Více fotografií a videa (vč. rozhovoru s naší posádkou) najdete na [www.tramem.eu](http://www.tramem.eu) nebo na Facebooku <https://www.facebook.com/tramemofficial/>.

TEAMS		
16	TEAM WIEN	1910
17	TEAM PRAG	1870
18	TEAM BARCELONA	1830
19	TEAM HELSINKI	1790
20	TEAM FRANKFURT	1760

## DOHROMADY NÁS DALA SOCIÁLNÍ SÍŤ A NÁHODNÝ NÁPAD

„V mnoha případech sociální sítě opravdu mohou lidi sblížit a dát dohromady v tom dobrém slova smyslu,“ říká zakladatel Facebookové organizace řidičů tramvají ČR Zbyněk Štíbr, jinak tramvaják z vozovny Žižkov. Skupinu se zkratkou FOŘT založil před pěti lety s cílem sdružit řidiče ze všech měst provozujících tramvajovou dopravu. Jako bývalý dlouholetý novinář má podle svých slov přirozenou touhu informovat a být informován a také vědět víc. Za svoji jeho iniciativu vzali nejvíc řidiči tramvají z Brna, Liberce a Ostravy.

„Členové skupiny přibývali a dnes je jich přes 500. Ne všichni ale zůstali a spolupracují, což je na Facebooku normální. Ovšem to, že jsme se letos sešli už popáté je obrovský úspěch,“ říká dále Štíbr. Protože jde o profesní skupinu, je cílem FOŘTu především informovat o novinkách v provozu, ale i řešit drobné problémy mezi lidmi na ko-

lejích. „Třeba někdo potřebuje tzv. prodávající vikendovou službu, není spokojený s tím, jak se cestující chovají v jeho voze, tak ten nepořádek vyfotí, nebo prostě jen tak ráno pozdraví kolegy v celé zemi obrázkem svého stroje a popřeje hezký den. Pochopitelně probíráme i nehody a novinky v tramvajovém provozu, jako třeba nařízení, dopravní omezení a podobně,“ vysvětluje administrátor skupiny a doplňuje: „Struktura je naprosto demokratická, každé město má svého správce, protože samozřejmě nemůžeme se navzájem všichni na síti osobně znát.“

Letošní „slet“ skupiny FOŘT byl v pořadí čtvrtý, měl svoje logo, dárky a trička se znakem, speciálně vytvořeným pro tuto příležitost. Celou akci zaštilil i vedoucí jednotky Provoz Tramvaje Petr Hloch a také členy srazu přišel pozdravit. Program víkendového setkání byl nabitý. Prohlídka střešovičského muzea, vozovny Pankrác včetně

školního oddělení podniku, kde si tramvajáci prohlédli příklady výuky a nebo udělali i zkušební testy. Navštívili také dispečink Na Bojišti, vozovnu Žižkov a na závěr setkání vyjeli lanovkou na Petřín a nahlédli krátce i do jejího zázemí. „Bez podpory ze strany podniku a OSPD bychom nebyli schopni dát celou akci dohromady, stejně tak jako kolegové z Brna v loňském roce. I tam jejich dopravní podnik významně pomohl a dokonce jsme se projeli i parní tramvají Karolínka a lodi po tamní přehradě,“ oceňuje Zbyněk Štíbr a uzavírá: „Nejsme odborová organizace a ani si na ni nechceme hrát. Jsme profesionálové, kteří mají rádi svoji práci a váží si jí, stejně tak jako kopají za svůj podnik. Ono totiž dnes mít pracovní jistotu, výplatu v termínu na účtu a slušné zacházení podle pravidel, není zase až tak obvyklé.“ Pro příští rok převzala štafetu setkání FOŘTu Ostrava.





## Srpnový historický kaleidoskop 2016

Letošnímu srpnovému kaleidoskopu dominuje bezesporu výročí zahájení trolejbusové dopravy v Praze. Připomeneme si proto stručně osudy tří trolejbusů, které před 80 lety v Praze vyjely do ulic jako první. Most Závodu míru ve Zbraslavi dnes většina zná. Zavzpomínáme si, že měl svého předchůdce. A konečně třetí téma nám přiblíží něco z historie trolejového vedení.

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

### PŘED 80 LETY V PRAZE VYJELY TROLEJBUSY

Mnozí z nás je ještě pamatují, rádi na ně vzpomínají a dodnes nechtějí pochopit, proč v Praze jezdit přestaly. Nyní je tomu právě 80 let, kdy v Praze trolejbusy, jako v prvním městě tehdejšího Československa, začaly jezdit. Připomeňme si nejdříve, jak o zahájení provozu informovaly noviny Národní politika 29. srpna 1936. „Slavnostní den pražských trolleybusů. Primátor dr. Karel Baxa a členové městské rady, spolu se zástupci ministerstev, úřadů a tisku se zúčastnili první jízdy pražských trolleybusů ze Střešovic ke sv. Matěji. V remisi elektr. podniků ve Střešovicích uvítal přítomné předseda správ. rady elektr. podniků inž. Mölzer, načež odborný výklad podal řed. inž. Páv. Když ještě hosty uvítal místní starosta, nasedli účastníci do tří trolejbusů a jeli přes Ořechovku, Staré Dejvice a Hanspaulku ke sv. Matěji. Na Hanspaulce výpravu uvítal zástupce klubu a obecnostvo nadšeně pozdravilo objevení se prvních trolleybusů. Nová trať měří 3,6 km a jízda je pohodlná a též rychlá.

Dosud nepublikovaná fotografie představuje trojici trolejbusů, které v Praze před 80 lety zahajovaly provoz. Zleva Škoda 1 Tr č. 301, Praga TOT č. 303 a Tatra T 86 č. 302.

Trolejbus Praga TOT na pražském Výstavišti v roce 1936.

Vozy dodaly továrny ČKD, Škoda a Tatra. V dohledné době trolleybusy pojedou i jinými směry.“

Zahájení provozu v jiných směrech se ale neuskutečnilo podle původních představ. Až na samém začátku druhé světové války vyjela v Praze druhá linka, od Anděla do Jinonic, ale skutečný rozvoj sítě přišel až po válce. O pražských trolejbusích a jejich historii bylo napsáno již hodně článků a publikací. Nejobsáhlejší informace si můžete přečíst v příslušné části Encyklopedie pražské MHD,

kteřou postupně vydává Dopravní podnik hlavního města Prahy, v níž je trolejbusům věnováno 122 stran.

Všimněme si v dobovém článku zmínky o tom, že vozy pro první linku dodaly hned tři různé továrny. Každá dodala jeden vůz. Důvod byl jednoduchý. S tímto dopravním prostředkem nebyly u nás v jeho moderní podobě žádné zkušenosti. Ani s výrobou, ani s provozem. Elektrické podniky se tak rozhodly otestovat tři výrobce, od nichž odebíraly do té doby autobusy. Vývoj vozidel trval





skoro šest let. Prvním trolejbusem, který se v Praze vlastní silou rozjel, se stal vůz Praga TOT, přestože dostal evidenční číslo 303. Jeho dodavatelem byla továrna ČKD. Byl představen 24. dubna 1936 na zkušební trati ve vysočanské Kolbence.

Od 5. června 1936 bylo možné zahájit zkušební jízdy na reálné trati od střešovické vozovny ke sv. Matěji. Na té už byly k dispozici i další dva vozy – plzeňská Škoda 656, později označovaná jako 1 Tr, a Tatra T 86 dovezená z kopřivnického závodu Ringhoffer-Tatra. Tyto vozy také 28. srpna 1936 slavnostně zahájily pravidelný provoz na první trolejbusové lince a od následujícího dne v trase Střešovická vozovna – Sv. Matěj jezdila pravidelná linka označená písmenem K. Ačkoliv vozy měly „výsostné znaky“ hlavního města Prahy a byly označeny evidenčními Elektrických podniků, ve skutečnosti byly zpočátku městskému dopravci jen bezplatně zapůjčeny. Důvod byl naznačen už výše. Všichni hledali zkušenosti. Dodavatelé i provozovatelé si byli vědomi rizik spojených s nákupem nevyzkoušených vozů. Počátky provozu se neobešly bez problémů. Všechny tři vozy vykazovaly různé poruchy a poměrně často místo nich na linku K musely vyjíždět náhradní autobusy.

Jaké tedy byly osudy těchto tří významných prvních vozů? Zatímco vozy Škoda 1 Tr a Praga TOT se podařilo během několika měsíců „doladit“, třetí vůz, Tatra T86 č. 302 byl po necelých dvou letech již trvale odstaven mimo provoz. Elektrické podniky výrobci dokonce napsaly, že je vůz „velmi často defektní a závady jsou takového druhu, že opravami, které na něm provádíte v naší vozovně, se nedají tyto závady od-



**Trolejbus Praga TOT č. 303. Za nějaký čas bude muzejní vůz vypadat znovu takto.**

stranit, jak se uvádělo“. Na počátku roku 1939 byl vůz vrácen výrobci a po rekonstrukci ještě od roku 1948 sloužil nějaký čas v Mostě. Oba zbývající vozy zůstaly v provozu a prodělaly během let i některé úpravy. Vizuálně nejzásadnější byla jejich přestavba na pravostranný provoz. Plzeňský trolejbus Škoda 1 Tr byl vyřazen v roce 1955 po devatenácti letech provozu a coby historické vozidlo, které zahajovalo novou etapu v historii československé MHD, byl předán Národnímu technickému muzeu. Bohužel, po krátké době byl tento trolejbus ze sbírek muzea vyřazen a sešrotován.

Vůz Praga TOT č. 303 sloužil v provozu o tři roky déle než škodovka a vyřazen byl až v roce 1959. O rok později byl bez elektrické výzbroje prodán soukromníkovi jako přístřešek, a tak skončil jako mnoho jiných vyřazených tramvajových vozů a autobusů. Tím ale jeho histo-

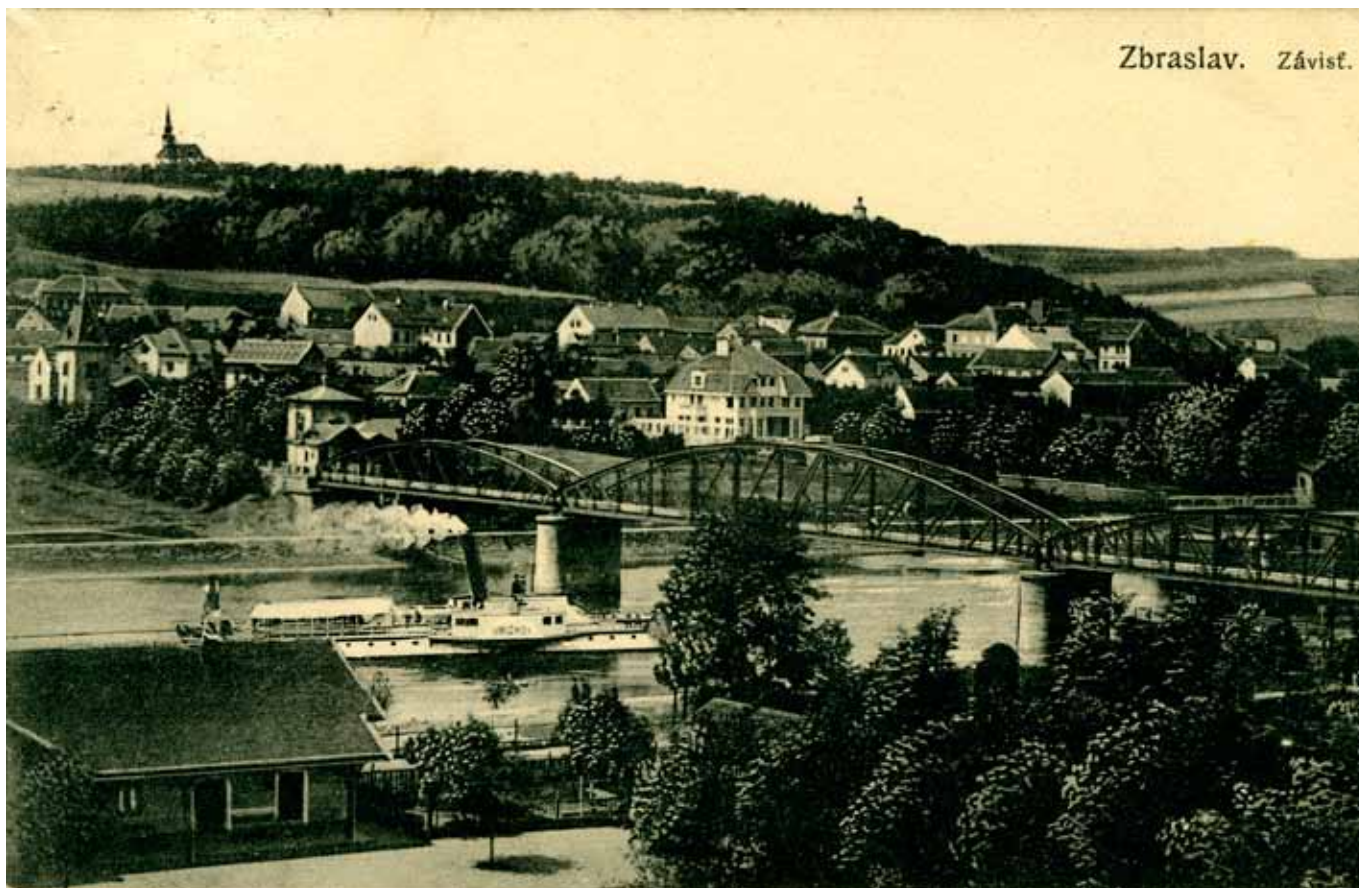
rie neskončila. Po letech byl objeven v obci Vysoká a začaly se podnikat první kroky k jeho záchraně. Někjaký čas pak byl odstaven v Buštěhradě a v roce 1995 ho tehdejší majitel Jan Arazim věnoval Muzeu MHD v Praze.

Po mnoha letech pečlivých příprav byla v roce 2009 zahájena jeho náročná oprava do původního stavu. V současné době je jeho dočasným domovem hala opravny autobusů v areálu Ústředních dílen DPP v Hostivaři, kde oslavil i své 80. narozeniny (o posledních 6 letech jeho renovace se dočtete na str. 11 tohoto čísla). Než se ale jako provozuschopný exponát vrátí do vozovny Střešovice, kde před 80 lety zahajoval provoz (mohli bychom ho snad přirovnat i k bájnému Fénixovi), bude ještě nějakou chvíli trvat. Trolejbusy v Praze sice už 44 roků nejezdí, významná památka na jejich počátky však stále existuje. >>>

**Dole: První trolejbus v Praze – Praga TOT č. 303 na zkušební trati v Kolbence v dubnu 1936.**

**Dole vpravo: Historická praguevka 27. července 2009.**





## PŘED 120 LETY SE ZBRASLAV DOČKALA PRVNÍHO MOSTU PŘES VLTAVU

V Praze je dnes 14 silničních mostů, které spojují oba vltavské břehy (počítáme do toho i nejstarší z pražských mostů, Karlův). Oba břehy spojují také 4 mosty železniční (dva z nich umožňují chůzi pro pěší) a dalších 7 mostů spojuje jeden z břehů s některým z pražských ostrovů. Kromě toho bychom v pražské dopravní historii našli ještě více než dvě desítky mostů, které známe už jen z fotografií a starých plánů, protože byly zrušeny a nahrazeny modernějšími.

Mezi takové patří i Zbraslavský most. Byl postaven jako šestý most přes Vltavu na území dnešní Prahy. Původně oba zbraslavské břehy spojoval přívoz. Nacházel se o něco dál po proudu, proti dnešní ulici K Přistavišti. Další byly v zbraslavských Záběhlicích a v Lahovicích. Most stavělo svým nákladem zbraslavské okresní zastupitelstvo, které získalo subvenci od zemského výboru a třetinu stavby financovalo družstvo čerčansko-modřanské dráhy.

Stavba mostu trvala bez dvou dní pouhý rok. Zatěžkávací zkouška se uskutečnila 13. a 14. srpna 1896. Most dosáhl délky 146m, měl tři pole se čtyřmi kamennými pilíři a že-

leznou příhradovou poloparabolkou konstrukcí. Most vyprojektoval zemský stavební rada Josef Mayer (dle jiného zdroje se jmenoval Maýr), stavbu pilířů provedla firma Průckner a Dusil v Benešově a montáž železné konstrukce obstarala mostárna Českomoravské strojírny.

Provoz přes zbraslavský most byl slavnostně zahájen 18. srpna 1896 v rámci oslav narozenin císaře Františka Josefa. Pro Zbraslav to byla velká událost. Město bylo vyzdobeno prapory a večer před zahájením provozu se konal pochodňový průvod. Následující den šel v deset hodin dopoledne slavnostní průvod od zbraslavské radnice a nový most byl slavnostně vysvěcen.

Pokud je známo, most nikdy nenesl žádné oficiální pojmenování. Prostě se mu říkalo zbraslavský most nebo most ve Zbraslavi, což ale z dnešního pohledu přináší určitý zmatek, protože ve Zbraslavi byly (a dodnes jsou) i další mosty – přes Berounku u Lahovic a přes mrtvé rameno Krňov (též Krňák).

Od 22. září 1897 most nabylo nového významu, protože na pravý břeh dorazila slibovaná železnice, modřanská lokálka. Tím získala Zbraslav kvalitní dopravní spojení s Prahou a okolními obcemi. Význam starého zbraslavského přívozu, který provo-

*Most přes Vltavu u Závisti byl častým námětem zbraslavských pohlednic.*

zvalo Knížecí hospodářské ředitelství na Zbraslavi, silně poklesl, přesto zůstal v provozu nejméně do druhé světové války. Ale byl to už jen lodňkový, nikoliv prámový přívoz.

Přes zbraslavský most jezdila i veřejná doprava. Například přibližně v letech 1902–1932 tudy jezdila silniční koněspřežná linka (dostavník) od zbraslavského nádraží ke zbraslavské poště. Později zde jezdily i linky autobusové. Za připomenutí stojí především linka ČSAD č. 01123 (Modřany – Zbraslav – Radotín) zavedená v roce 1959, ze které se vyvinula autobusová linka č. 245.

V roce 1933 byl od srpna do září most pro silniční dopravu uzavřen, povolen byl jen průchod chodců. Důvodem byla jeho nezbytná oprava. Až do roku 1934 se na zbraslavském mostě platilo okresnímu úřadu mýtné. Zrušeno bylo až na nátlak ministerstva dopravy, zbraslavské městské rady a dalších institucí. Zbraslavský most sloužil silniční dopravě až do roku 1964, kdy ho nahradil v souvislosti s výstavbou nové komunikace vedené mimo centrum Zbraslavi nový železobetonový most Závodu míru, který byl otevřen 6. června 1964. Starý, 68 let starý most byl následně odstraněn a dnes po něm už nenajdeme prakticky ani stopy.

## KONEC DICKINSONOVA TROLEJOVÉHO VEDENÍ V PRAZE

„Z elektrických drah obce pražské. Dnes ráno byla zahájena přímá a pravidelná doprava z Bolzanovy ulice kolem nádraží Františka Josefa k Národnímu divadlu a pak dále po novém mostě na Smíchov a do Košíř.“ Tato stručná zpráva uveřejněná v **Národních listech 12. srpna 1901** nenápadně sdělila veřejnosti, že byla dokončena rekonstrukce trolejového vedení na tramvajové trati v Plzeňské třídě od Anděla na Klamovku. Proč stojí tato událost za zmínku?

Vraťme se o několik let zpátky před tuto novinovou zprávu, do doby, kdy 13. června 1897 obětavý košířský starosta Matěj Hlaváček zahajoval provoz na své soukromé elektrické dráze Smíchov – Košíře. Jediná trať jeho soukromého dopravního podniku, dlouhá 1800 metrů, se vyznačovala jednou zvláštností – trolejovým vedením systému Alfreda Dickinsona. Ten spočíval v tom, že trolejový drát nebyl umístěn nad osou koleje, jak tomu bylo obvyklé u ostatních již postavených anebo vznikajících drah na území pražské aglomerace,

ale byl zavěšen na sloupech na krátkých výložnicích nad okrajem chodníků. Pouze ve výhybnách a na obou koncích tratí – tedy v krátkých dvoukolejných úsecích – byl zavěšen nad osou koleje.


Dickinsonův systém prosazovala firma Felix Singer & Co. V době, kdy elektrické dráhy byly něčím novým a panoval ještě všeobecný strach se „zadrátování“ ulic, měla velmi atraktivní argument – mnohem menší počet použitých sloupů a příčných převěsů. Vyobrazení v propagačních materiálech slibovala až poloviční počet potřebných sloupů! Přesto byl soukromý dopravní podnik Elektrická dráha Smíchov – Košíře jediný, který na našem území tento systém použil.

Právě tato odlišnost způsobila, že když Elektrické podniky v létě 1900 dráhu odkoupily od Hlaváčkových dědiců, nemohly vozy Elektrických podniků přejíždět z pražské sítě na košířskou trať, ačkoliv od konce roku 1900 bylo na křižovatce u Anděla hotové kolejové propojení. Proto i linka, která o mnoho let později dostala číslo 9, u Anděla končila a do Košíř se muselo přestupovat. Aby byl tento nedostatek odstraněn,

musely Elektrické podniky trolejové vedení elektrifikovat. Tyto práce probíhaly bez významnějšího narušení provozu v Košířích od března do srpna 1901 a 12. srpna mohl být zahájen průběžný provoz z Prahy do Košíř bez přestupování. Od sjednocení trolejového vedení pražských tramvají nyní uplynulo 115 let.

## JEDNÍM SOUVĚTÍM

Před 85 lety, 9. srpna 1931, byla uvedena do provozu tramvajová trať Žižkov – Hrdlořezy, tj. úsek mezi dnešními zastávkami Vápenka a Spojovací.

••• Před 55 lety, 21. srpna 1961, byl ukončen pravidelný manipulační provoz na trolejbusové trati vozovna Libeň – Krejčíř, křižující elektrifikovanou trať ČSD. ••• Před 115 lety, 26. srpna 1901, byl zahájen provoz na elektrifikované trati bývalé koňky Křižovnické náměstí – Mariánské náměstí – Linhartská – Staroměstské nám. – Prašná brána – Bulhar. ••• Před 50 lety, 30. srpna 1966, bylo ředitelem DPP oznámeno zřízení Historického střediska Dopravního podniku, tzv. historického archivu, pracoviště zajišťujícího odbornou správu dokumentů DPP a práci s nimi. 

Jeden ze základních snímků z historie pražské MHD názorně ukazuje vrchní vedení podle systému A. Dickinsona.





# „TATRADRÁHA“ alebo elektrické železnice vo Vysokých Tatrách – 2. časť

V druhom diele článku mapujúcim históriu turistickej dopravy v „najmenších veľhorách sveta“ (ako Tatry s úsmevom nazývame) vám predstavíme ďalšie dve vozidlá, dva dôležité mílniky prevádzky Tatranských elektrických železníc. Obe tieto vozidlá môžete vidieť uháňať po koľajniciach „Tatradráhy“ aj dnes, vytvárajú spolu zaujímavý kontrast. Vekový rozdiel medzi nimi je totiž viac než 90 rokov!

Text: **Rastislav Ondro** • Foto: **Veterán klub železníc Poprad, archív, Matej Kavacký, Rastislav Ondro**

**O** potrebe nahradiť jednotky EMU 89 sa začalo nahlas hovoriť už v druhej polovici 80. rokov. Celospoločenské zmeny po nežnej revolúcii načas zmrazili túto realizáciu. Iniciatívy sa síce objavovali, no reálnych kontúr sa nedočkala žiadna. Až do roku 1998. Vtedy Železnice Slovenskej republiky vypísali verejnú súťaž na dodávku nových súprav pre Tatranskú elektrickú železnicu.

## „BARÓNKA“ PRINIESLA 21. STOROČIE

Vítazom súťaže sa stalo konzorcium slovenských ŽOS Vrútky a švajčiarskych Stadler Fahrzeuge a Daimler-Benz Transportation s prihláseným projektom overených švajčiarskych súprav Stadler, ktoré by sa vyrábali v závode vo Vrútkach. Kompletovanie súprav v závode vo Vrútkach pri Martine zohralo veľkú úlohu pri rozhodovaní. Bol to akýsi „sociálny balíček“ pre región silne postihnutý

*„Barónka“ po prijazde do konečnej stanice Štrbské Pleso, ktorá je spoločná pre TEŽ a ozubnicovú železnicu zo Štrby.*

úpadkom zbrojárkeho priemyslu a strojárstva po páde socializmu.

Prvýkrát sa jednotka označená ako 425.95 predstavila na medzinárodnom strojárskom veľtrhu v Brne v roku 2000, odkiaľ putovala už priamo do Popradu. Tam ju pod vedením švajčiarskych montérov z jednotlivých dielov zložili. Pri jej skladaní dostala práve svoje meno „Barónka“. Vyriekol ho prvýkrát Stanislav Antalík a dopĺňa prečo: „Chodili sme okolo tej električky ako okolo barónky, jemne, úctivo, úzkostlivo sme dbali o jej čistotu, akosi sme boli v jej vnútri jemnejší.“

Prvá jednotka začala svoje kilometre merať od 19. októbra 2000 a o dva mesiace neskôr sa konala rýchlostná skúška, pri ktorej električka dosiahla rýchlosť 88 km/h, a to ešte aj s rezervou. Finálna skúška sa zrealizovala 1. marca 2001 so simuláciou cestujúcich, ktorých nahradili 22 ton vážiace vrecia s pieskom. Po úspeš-

ných skúškach sa začala dodávka zvyšných 13 kusov. To sa stihlo za 13 mesiacov a od 13. júla 2002 boli na trať nasadzované už iba jednotky 425.95. V tomto prípade však bola 13-tka šťastné číslo a moderné nízkopodlažné jednotky vybavené moderným odbavovacím informačným systémom priviedli tatranskú dopravu hrdlo do nového tisícročia.

Je ešte nutné poznamenať, že aktuálne je jednotiek 425.95 v Tatrách o jednu viac, pretože dodatočne bola v roku 2006 zmontovaná z náhradných dielov ešte jedna, pätnásť jednotka. Všetky môžete obdivovať na kolajach „Tatradráhy“ dodnes.

### Technické informácie voza 425.95 „Barónka“

Dĺžka skrine jednotky:	32 364mm
Výška jednotky:	3500mm
Hmotnosť jednotky:	40t
Miest na sedenie:	88+20
Maximálna rýchlosť:	80 km/h



### KOMÉTA ZACHRÁNENÁ DVAKRÁT

Poslednou električkou, ktorú si dnes spomenieme, je trochu špecifický a o slávnejší motorový vozeň číslo 22. Táto električka je taká špecifická, že aj prezývky má hneď dve: „Kométa“ a „Nová pošta“. Aj keď dnes slúži na prepravu cestujúcich, svoju službu pre tatranské dráhy začala v roku 1913 pod prezývkou „Nová pošta“. Ako už názov predznamenáva, vozeň to bol určený predovšetkým na plnenie funkcie vlakovej pošty a okrem iného aj na ťahanie nákladných vlakov. Pýtate sa, prečo „nová“ pošta? Existovala totiž aj stará pošta, aj keď bola staršia asi len o 4 roky. Presne to nevieme povedať, pretože záznam o dodávke starej pošty sa nedochoval. Vie sa s istotou len toľko, že bola postavená pred rokom 1909.

Druhú prezývku – „Kométa“ – si vyslúžila neskôr. A aby to nebolo jednoduché, verzie o vzniku tejto prezývky sú tiež dve. Podľa prvej tento názov vznikol, keď bola nasadená ako snežný pluh a závoj odhŕňaného snehu za malým vozňom vytváral chvost, aký má kométa. Rušňovodič Anton Ulbricht však autorovi knihy o tat-

ranskej električke povedal inú verziu: „Táto obľúbená električka aj medzi nami mala jednu zvláštnosť. Keď bola na troleji srieň a električku sme hnali na maximum, sršal z jej pantografu taký roj iskiev, ako keby to bol chvost kométy. Tak sme jej dali také meno.“

Dôvodom na objednávku výroby tejto električky bola rozrastajúca sa nákladná doprava a „Stará pošta“ už samotná nestihala obsluhovať takú rozsiahlu trať. Električku vyrobila firma Ganz Budapešť v roku 1912 a na „Tatradráhu“ sa dostala o rok neskôr. Celkovou rekonštrukciou prešla až v 50. rokoch a vtedy sa zmenilo aj jej zameranie. Namiesto posuvných dverí v strede nainštalovali pántové a električka slúžila aj na služobnú dopravu osôb. V polovici 70. rokov bola odstavená a 5. decembra 1977 vyradená z prevádzky. Našťastie, neputovala hneď do šrotu alebo na predaj, ale dlho stála na odstavných kolajniach popradského depa.


Písal sa rok 1983, spoločnosť bola plná budúcnosti, budovania socializmu a svetlých zajtrajškov a 6 zamestnancov popradského depa sa dohodlo, že sa pokúsia zachrániť z histórie „Tatradráhy“ všetko, čo sa ešte dá. Historické vozidlá, fotografie, dokumenty, ale aj spomienky. Padlo nakoniec rozhodnutie zachrániť „Kométu“. Keď sa táto informácia rozšírila, postupne sa k nim pridávali ďalší a ďalší, ktorým nebola história ľahostajná. Plán na záchranu „Kométy“ nebol práve jednoduchý. Neexistovala dokumentácia, nepochodili ani v archívoch, ani vo výrobnom závode Ganz, navyše v 50. rokoch prešla pomerne radikálnou prestavbou. Zamestnanci trávili dlhé hodiny prácou na „Kométe“. Turnusáci po zmene tiež obetovali hodinku až dve zo svojho voľného času, aby čoto urobili, vyčistili, opravili.

Práca šla pomaly, no z vyšších miest prišiel potrebný impulz: Československá televízia totiž natáčala seriál Rodáci, ktorého dej bol situovaný do rokov 1942 – 1948. Scenár predpisoval aj historickú električku

s vozňom, a keďže mal byť seriál uvedený na počesť 40. výročia víťazného februára 1948, muselo byť všetko dokonalé. Rekonštrukcia električky sa stala prioritou a presunula sa od nadšencov na stredisko generálnych opráv. Stihli to! Dňa 30. marca 1987 „Kométa“ s príviesnym vozňom pózovali pred televíznymi kamerami. A od roku 1993 sa organizovali aj pravidelné nostalgické jazdy. To bola „Kométa“ zachránená prvýkrát.

Na jednej z jazd v auguste roku 2010 sa strhla búrka. Trakčné vedenie zasiahol blesk a po električke sa rozplynul zápach spálenej izolácie. Búrka pokračovala a do poškodenej izolácie zatiekla voda. Provizórne opravy udržiavali električku pri živote, avšak rok od osudového blesku, v auguste 2011, električka dojazdila. Bolo jasné, že toto už nadšenci svojpomocne neopravia. Suma potrebná na jej špecializovanú opravu sa vyšplhala na takmer 37 000! To bolo nad finančné možnosti Veterán klubu železníc Poprad. Začal sa kolotoč oslovovania sponzorov a zbierok.

Jeden správny telefonát ale nakoniec priniesol plody a spoločnosť Siemens, ktorej výzbroj bola pred sto rokmi inštalovaná do motorového vozňa číslo 22, venovala na druhú záchranu „Kométy“ 30 000 pri príležitosti 110. výročia pôsobenia tejto spoločnosti na Slovensku. Tento dar umožnil „Kométe“ podrobiť sa „liečbe“ v železničných opravovniach a strojárňach Vrútky.

Dnes „Kométa“ opäť na nostalgických a špeciálnych jazdách brázdí tatranské železnice na potechu cestujúcich aj prihládajúcich turistov. Ak by ste mali záujem sa povestnou „Kométou“ odviezť, rozpis jazd nájdete na jej venovanej stránke: [www.tatranskakometa.sk](http://www.tatranskakometa.sk). 

Vlevo: Motorový vozeň číslo 22 – „Kométa“ na vyhladkovej jazde.

Dole: Stretnutie generácií. „Kométa“ prechádza po spojovacej kolaji do depa popod „Barónku“ na estakáde popradskej železničnej stanice.

#### Technické informácie voza 22 „Kométa“

Dĺžka skrine vozidla:	7160 mm
Výška vozňa:	3150 mm
Hmotnosť vozňa:	12,7 t
Maximálna rýchlosť:	30 km/h



# Kam za letní pražskou kulturou

Text: **Milan Slezák**

**V** hlavní budově Muzea hl. m. Prahy je pro návštěvníky připravena výstava s názvem **Pražské biografy / Pomíjivé kouzlo potměných sálů**. Výstava nabízí vhléd do atmosféry kinosálů s typicky vřazícími řadami dřevěných sedadel, do kterých později přichází směruje paní uvaděčka s baterkou v ruce. Umožní i vstup do kabiny promítáče, běžnému divákovi v biografu prostoru zcela zapovězenému, s promítacími přístroji a filmovými kotouči. Seznamuje s prvními provizorními promítáními kočovných kinooperatérů, stejně jako s velkorysími moderními premiérovými kiny časů prvorepublikových či období 60. let minulého století. To vše doplněno třeba i dobovými filmovými plakáty.

Sbírkové předměty – promítací přístroje z dob počátku kinematografie i její zlaté éry, historické snímky, filmové plakáty, dobové plány a adresáře – umožní návštěvníkovi výstavy udělat si představu o proměnách nejen filmových projekcí, ale zejména o počtu a lokalitách mnohdy svérázných či unikátních kinosálů od jejich vzniku po začátek 20. století až po jejich ústup před mnohasalovými unifikovanými multi komplexy v nedávné době. Součástí výstavy je i funkční biograf, z jehož dřevěných

Výstavu **Pražské biografy** můžete v Muzeu hl. m. Prahy navštívit až do 5. 2. 2017.

dobových sedadel mohou návštěvníci sledovat filmy experimentálně a umělecky dokumentující Prahu – především snímky Otakara Vávry *Světlo proniká tmou* (1931) a *Žijeme v Praze* (1934) nebo Alexandra Hackschmieda *Bezúčelná procházka* (1930).

Konec prázdnin patří již vlastně tradičně také festivalu nového cirkusu a divadla **Letní Letná**. Jeho již 13. ročník se odehrává v Letenských sadech do 4. září. Festival se postupem času stal nejen akcí, na níž nacházejí svou cestu špičkové světové ansámby nového cirkusu, ale i určitou základem, na které se prezentují široké veřejnosti domácí novocirkusové a divadelní soubory.



Ozdobou letošního ročníku festivalu **Letní Letná** je **Daniel Gulko**, na jehož představení **Botom** se můžete přijít podívat 26. 8. 2016.

Festivalu se daří na straně jedné přitáhnout každý rok obrovské množství diváků (v posledních letech přes 30 000), na straně druhé si uchovává příjemnou letní, až starosvětskou cirkusovou atmosféru. **Letní Letná** se tak stala místem pro setkávání přátel, známých, rodin s dětmi a aktivní trávení volného času.

A jací zahraniční hosté nás pro letošek čekají? Například to je mezinárodní soubor **Limbo** sestavený z akrobatů a umělců z Austrálie, USA, Francie či Kanady. Představení, jež vezme diváka s sebou na návštěvu podsvětí, slibuje nejen špičkovou akrobacii, kouzelnické iluze či polykačku mečů, ale i nespoutanou hudbu, plnou hravých rytmů, extatických melodii a nejrůznějších elektroakus-

tických zvuků. Dalším pozoruhodným souborem jsou austrálští **Circa**, kteří se snaží spojovat fyzický cirkus, světlo a zvuk do jednoho celku. Jak se jim to daří, budou moci diváci posoudit při představení s názvem **Beyond**. Inspiraci z černobílých filmů dob dávno minulých pak přivezou ve svém programu **The Elephant in the Room** francouzští **Cirque Le Roux**. Unikátní a zábavné spojení prvotřídního cirkusu, fyzického divadla a film noir atmosféry změní cirkusové šapitó v zakouřený svět intrik, akrobatických fyzických výkonů, grotesky a tajemství.

Po období letních hudebních festivalů se znovu dostávají ke slovu velké koncerty světových hvězd populární či rockové hudby. Kupříkladu hned v neděli 4. září obsadí O2 Arénu příznivci kapely **Red Hot Chili Peppers**. Populární „Redhoti“ se do České republiky vrací po třech letech, tentokrát s aktuálním albem **The Getaway**, a bude jistě zajímavé sledovat, jaká je jejich současná koncertní tvář. Album bylo totiž kritikou i některými skupinami fanoušků přijato ne zrovna s bujarým nadšením a kapele bylo nezřídka vytýkáno až přílišné zklidnění hudby v nových písních a jistá absence dříve nekompromisní funky rockové dravosti. 



## FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY

**Uved'te název tramvajové zastávky** – odpovězte na soutěžní otázku a získáte 2 vstupenky do Galerie Dox a publikaci **Lokálka** do České Kanady. Odpověď zašlete nejpozději do **středy 31. srpna 2016** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotosoutěž).  
Foto: Petr Hejma







Správná odpověď na otázku **O jakou křižovatku se jedná (foto z roku 1985)?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 7/2016 zněla: **křižovatka ulic U Plynárny x Chodovská x Bohdalecká x Záběhlická (záběr z místa výjezdu od neexistující smyčky v Záběhlicích)**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Metro v Praze“ a knihou 110 výletů s DPP odměněn: **Martin Mrázek**.



# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete doplnění věty z historie DPP: Stalo se před 70 lety: k 7. březnu 1946 byly elektrárny, plynárny a vodárny znárodněny a Městským podnikům pražským zůstala pouze složka Veřejná doprava, 6. září 1946 pak byly přejmenovány na... (tajenka).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete nejpozději do **středy 31. srpna 2016** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: vzduchový kompresor 12 V a další 2 vylosovaní flash disk 16 GB.

	SHAKE-SPEAROVA TRAGÉDIE	ČLÁNEK PÁTEŘE	KONZERVOVAT	ROSTLINA PAZNEHTNÍK		PRIMÁTI	CITO-SLOVCE DRNČENÍ	DRUH BABAČKY	OCASY	VODNÍ OBRÁTLOVCI (ZDROB.)		ÚŘAD (ZASTAR.)	POVEL KOČÍHO (ŘÍDCE)	NIČIVÁ MOŘSKÁ VLNA	SOUBOR MAP	SVÍTIDLO
DOMÁCKY MONIKA					NECHUŤ						JMÉNO SPISOVATELE STÁSKA					
STAROVĚKÁ POČETNÍ TABULKA					5. DÍL TAJENKY NÁZEV HLÁSKY T						4. DÍL TAJENKY INIC. HER. ANDRLOVÉ					
TÉCI SLABÝM PROUDEM							LÁKAT HROMADY SLÁMY						NĚMECKÉ MĚSTO JAVORY			
POPLATEK ZA ZABALENÍ						PŘEDSÍŇ NÍZKÁ UMĚLECKÁ ÚROVEŇ						STŘEDOV. ZBROJNOŠ DEKODÉR S KODÉREM				
DÍLČÍ PODROBNÝ ROZPOČET (ZASTAR.)					CHMELOVÉ KEŘE DOMÁCKY ANTAL							TŘÍDA (HOVOR.) PONOŘENÍ				
ANGLICKÉ MUŽSKÉ JMÉNO				TROPICKÁ ŠILENSTVÍ VÝZNAMNÁ OBCH. AKCE						FIBCHOVA SKLADBA SCHOPNOST					STUPŇOVITÝ VODOPÁD	JMÉNO ZPĚVAČKY SIMONOVÉ
3. DÍL TAJENKY									2. DÍL TAJENKY LAHODNÝ POKRM							
	OPAK VPŘEDU	AKVARIJNÍ RYBKY TRKÁNÍ						ANGLICKY „PENIZE“ OTĚHOTNĚT							ZNAČKA ABVOLTU STRÍBRNÁ MINCE	
VÝPOČETNÍ TECHNIKA (ZKRATKA)			DOMÁCKY LEOPOLDA POLÉVKA (SLANG.)				NECHUTNÝ NÁPOJ SLOVENSKY „TUMA“						CITOSLOV. OPOVRŽENÍ MYKACÍ NÁSTROJ			
ČLOVĚK S REZAVÝMI VLASY						BARVA DO KOPIŘKY HOLAND. FOTB. KLUB.						ZAKOKTÁNÍ (ZASTAR.) NĚMECKY „ONA“				
OSTRÝ PŘÍZVUK					URÁT AUTONOMNÍ OBLAST (ZKRATKA)							MÍCHANÝ POKRM POŠT. KÓD TEXASU				
1. DÍL TAJENKY									STARŠÍ ŽENSKÉ JMÉNO							
ZVYŠOVAT SÍLU SEVRĚNÍ									POLOKRUHOVÝ VÝKLENEK							POMŮCKY: KARD. MVV, MONEY, NĚ, ULM

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 7/2016 se skrývalo doplnění věty o jednom z největších počínů elektrotechnika Františka Křížíka: Je asi nejčastěji připomínán v souvislosti s obloukovou lampou. Někdy je dokonce mylně uváděn jako její vynálezce. Křížík však obloukovku „jen“ zdokonalil. Sestrojil tzv. diferenciální regulátor, který udržoval hroty uhlíkových elektrod ve stále stejné vzdálenosti a zajišťoval **plynulost hoření a dobrou kvalitu světla**.

Hlavní cenu – nabíječ svítidla Emos 3810 LED – získává **Jan Lisal** a flash disk 16 GB získávají **Oldřich Mohapl** a **Kateřina Bursová**.

## HLAVNÍ CENA: COMPASS KOMPRESOR 12 V TORNADO

Vzduchový kompresor je vybaven měřičem tlaku s celokovovým adaptérem pro klasický autoventil a je vhodný také pro huštění kol dodávek i vozů 4x4. Napájení 12 V a kabel se zástrčkou do zásuvky automobilového zapalovače z něj dělají ideální doplněk k vaší povinné výbavě do auta.

Součástí balení je praktická uzavíratelná brašna a spousta přídatných adaptérů pro huštění gumových matrací, míčů apod. Díky těmto adaptérům lze kompresor použít i pro volný čas, dovolenou atd. Stačí jej mít vždy v autě a při stanování, či výletech k vodě se stane nenahraditelnou pomůckou, kterou si rychle zamilujete.

Max tlak: 9 kg/cm<sup>2</sup> (BAR), 140 PSI, výtlač: 35l / min.





## Po suchu i po vodě. Karlov má nové zvony

Pro Dopravní podnik výzva a pocta zároveň. Přeložit a převést tři nové cenné zvony pro kotel na vinohradském Karlově do areálu Muzea policie nebylo pod bedlivými pohledy hostů, spouští fotoaparátů a objektivy kamer žádnou letní brnkačkou.

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Zdeněk Bek**

**M**ísto srazu: augustiniánský klášter v Roudnici nad Labem, 9. červenec 2016. Sem přivezl nákladní vůz tři zvony z polského Przemysłu, odlité ve zvonařské dílně Jan Felczyński. Přítomni poutníci, hosté a zaměstnanci Dopravního podniku, Václav Konfršt a Vít Schulte ze střediska Speciální vozidla. I těm právě zde začala celosobotní neobvyklá pouť. Z Roudnice do Roztok u Prahy zatím jen v roli asistence zahraničnímu přepravci, na břehu Vltavy nedaleko klecanského přivozu už pracovně. „Jedná se o vzácný náklad, který nepřevážíme každý den. Velmi si ceníme toho, že byl DPP pro tuto činnost osloven,“ řekl na místě Petr Houfek, vedoucí oddělení Technická kontrola JSVA a dodal, že „bylo důležité vybrat vhodnou sestavu dvoučlenné osádky a předem si zjistit všechny parametry nejen samotných zvonů, ale především trasy převozu.“

Správně přistavit vozidla i loď, vyzkoušet dosah teleskopického ramene speciálního nákladního vozu DPP a první překládka toho dne mohla začít. Po obědě loď Bohemia, jedna ze dvou, které v Praze mají na zádi vhodnou plošinu pro obdobný náklad, mohla s cenným nákladem za asistence členů spolku Četnická

pátrací stanice vyrazit k Matičce Praze, kde k páté odpolední zakotvila nad železničním mostem. Zde už byla opět připravena posádka DPP k překládce zvonů na svůj vůz, aby je poté převezla na Karlov. Na dvoře policejního muzea před vchodem do kostela Nanebevzetí Panny Marie a sv. Karla Velikého čekal na zaměstnance DPP poslední úkon – 420 kg vážícího Alberta Velikého, 800 kg těžkého Karla Velikého a nejtěžší Pannu Marii (1450 kg) bezpečně složit. Zvony jsou nyní na podstavcích v kostele a do zvonice, která 40 let znala jen zvuk tzv. umíráčku, budou vyzvednuty 30. října 2016, kdy jim požehná kardinál Dominik Duka. 🚫

