

DP kontakt

10 / 2016 / ročník 21



**50 let Dámy
na kolejích**



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Vyprošťovací technika na Dni IZS

Deštivá sobota 17. září 2016 byla nabitá velice zajímavými akcemi. Zájemci, kterým nestačila návštěva Dne otevřených dveří v areálech garáže Řepy, depa Zličín a vozovny Motol, mohli v pražských Holešovicích navštívit i Den integrovaného záchranného systému, pořádaný Rozvojovými projekty Praha. Svou techniku zde představil i Dopravní podnik.

Text: Zdeněk Bek • Foto: Zdeněk Bek a David Novotný

Na jednom místě si mohli příznivci složek integrovaného záchranného systému osobně prohlédnout vystavenou techniku či záchranné a bezpečnostní pomůcky. Ukázková plocha nabízela vskutku akční program plný ukázek bojové a lezecké techniky, výcviku služebních psů či koní a v neposlední řadě například i vyproštění osob z havarovaného vozu.

S poslední ukázkou lehce souvisí i prezentace Dopravního podniku, který se na této akci představil právě technikou související s likvidací mimořádných událostí v provozu MHD. Vnitropodniková doprava se na akci prezentovala jedním ze dvou naprosto unikátních pohotovostních nehodových jeřábů, které slouží zejména k odstraňování dopravních nehod tramvají typu 15T a 14T, případně k uvolňování překážek na tramvajové trati. Jednalo se o nehodový jeřáb s volacím znakem KGX 19, italského výrobce Effer na podvozku MAN TGS 41.400 8x8, který dokáže uzvednout až 46,5 tuny a při plně vyloženém rameni (11m) 20 tun. Posádka vozidla navíc každou hodinu návštěvníkům akce předváděla simulovanou ukázkou manipulace s podvěšeným vozidlem, kdy tramvaj v tomto případě nahradilo terénní vozidlo Ford Ranger.



Pozadu samozřejmě nezůstal ani Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku, který na akci vystavil technický automobil TA-S2 na podvozku Tatra 815 4x4. I v tomto případě se jedná o naprosto unikátní vozidlo, přepravující hydraulické vyprošťovací a nakolejovací zařízení LUKAS, pneumatické zvedací vaky a další prostředky pro vyprošťování a havarijní zvedání kolejových, ale i silničních vozidel MHD. Podvozek automobilu umožňuje jízdu po nebezpečných komunikacích a brodění klidnou vodou do hloubky 80cm. Automobil je vybaven i lanovým navijákem s tažnou silou 5 tun a osvětlovacím stožárem o výšce 5 metrů.

Při pohledu na vystavenou techniku byly ve svém živlu hlavně děti, které uvítaly možnost prohlédnout si tyto moderní stroje zblízka. Pro stovky návštěvníků, kteří se i přes nepřízeň počasí akce zúčastnili, přinesla návštěva areálu jistě mnoho nově získaných informací a příjemných zážitků.



Vážené zaměstnankyně a vážení zaměstnanci Dopravního podniku,

z vlastní zkušenosti určitě víte, že změny jízdních řádů v minulosti vždy vyvolávaly silnou a často negativní odezvu ze strany Pražanů. Tu většinou neprávem schytili řidiči a další zaměstnanci, protože byli zkrátka „na ráně“. Lidé, kteří se potřebovali rychle dostat do práce, do školy nebo třeba k lékaři, najednou nevěděli, co a kam jede. A první, na kom si mohli vyřít svou zlost, jste byli Vy, i když jste za nic nemohli. Na vině byli plánovači, kteří se nikoho na nic neptali a plánovali si jízdní řády u stolu podle svého, bez ohledu na skutečné potřeby cestujících.

Proto jsme se v letošním roce snažili udělat společnými silami vše proto, aby změny proběhly úplně jinak. Prvním krokem byla samotná příprava změn, která byla velmi intenzivně diskutována s městskými částmi i veřejností. Zaměstnanci ROPIDu zapracovali tisíce připomínek a výsledkem je, že změny tramvajových linek přijala veřejnost naprosto v klidu, ba naopak v mnoha případech s povděkem. Jsem přesvědčen, že obdobně to bude po zavedení změn v autobusových linkách v polovině října.

K pozitivnímu přijetí změn samozřejmě zásadním způsobem pomáhá i dobré zvládnutí komunikační kampaně. Velmi oceňuji,

že se podařilo opravdu spojit síly Dopravního podniku, ROPIDu i magistrátu a Pražané se včas a dostatečně dozvěděli, co mohou očekávat a jak se jim spojení mění.

Chci velmi ocenit všechny, kteří s kampaní pomohli, zejména pak desítky informátorů, kteří radili lidem přímo na zastávkách. Moc si toho vážím. Každá takto zvládnutá akce pomáhá zlepšovat jméno Dopravního podniku, pražské MHD i Prahy jako města, kde všichni společně žijeme.

Pevně věřím, že takto budeme společně pokračovat i nadále. Pražská MHD je už dnes na špičkové úrovni, nicméně je nutné jít neustále dopředu a zlepšovat komfort pro cestující. Nejen žádným tajemstvím, že Praha je dopravně přetížená. Potřebujeme dostavbu silniční infrastruktury, zejména Městského i Pražského okruhu, ale neméně potřebujeme změnit myšlení lidí, aby alespoň v některých případech dali před svým



automobilem přednost veřejné dopravě. K tomu jim ale samozřejmě musíme vytvořit co nejlepší podmínky.

Vy, zaměstnanci Dopravního podniku, jste pro mne zárukou špičkové odvedené práce. Já Vám na oplátku slibuji, že dokud budu v pozici radního pro dopravu, budete mít ve mně ze strany akcionáře vždy oporu.

S úctou

Petr Dolínek,
náměstek pražské primátorky
pro dopravu, sport a volný čas

OBSAH 10 • 2016

4–5 Aktuálně
6 Listárna

REPORTÁŽ

7–9 Jiřina Bohdalová na plátně Kinobusu i před ním

Z PODNIKU

10–11 Bezbariérovost pražských autobusů – rok 2016
12–13 Výuka mezi střepy pod tramvaj
14–15 Každý musí přesně vědět, co má dělat
18–19 Tyristorka byla a je moje zamilovaná tramvaj

SERIÁL

16–17 MHD v hledáčku fotografů: Martin Břejša

JEDEN Z NÁS

20–21 Darovat chodím rád, čeká mě milá atmosféra

HISTORIE

22–25 Říjnový historický kaleidoskop

PEL-MEL

26–27 Cyklobusy u nás a v zahraničí – jak jsou populární?

PŘÍBĚH

28–29 Triumf československých vzpěračů na olympijských hrách v Los Angeles!

KULTURA / SOUTĚŽ

30 Světelné zdroje, výstava grafiky i koncertní turné rockových legend

ZÁBAVA

31 Křížovka o věčné ceny

FOTOREPORTÁŽ

32 Den otevřených atrakcí

Foto na obálce: Petr Hejna

DP
kontakt

DP kontakt

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

Adresa redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz
• Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Aneta Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 23. 9. 2016 • NEPRODEJNÉ • Použití textů nebo fotografií je možné pouze se souhlasem redakce a s uvedením zdroje.

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



ZÁŘIJOVÉ ZAHRA NIČNÍ NÁVŠTĚVY ZE VŠECH KOUTŮ SVĚTA

V prvním podzimním měsíci se stal DPP cílem zájmu několika zahraničních odborných delegací. Čínská skupina ze státní pekingské společnosti Beijing Major Projects Construction přijela načerpat informace zejména o kolejové dopravě, neboť by se síť podzemní dráhy v Pekingu měla v horizontu několika málo let rozšířit z dnešních 554 km o neuvěřitelných 400 km. Další asijskou návštěvu podnik přivítal z Japonska (na snímku). Setkání proběhlo ve vozovně Pankrác za účasti technického ředitele, neboť šlo o skupinu odborníků na kolejová vozidla a infrastrukturu. Jejich návštěva pokračovala exkurzí na vlakový dispečink. Evropskou delegací v září byla skupina z Dánska, konkrétně se jednalo o zástupce dopravní školy EUC Sjælland. Navštívili tramvajový dispečink a zajímali se o rozvoj MHD, jelikož do Prahy jezdí opakovaně. Do depa metra na Kačerově zavítala delegace z jihoamerického Peru. V tamější metropoli Limě se prozatím lze svést jen jedinou linkou metra v délce 10 km se sedmi stanicemi, ale existují plány na masivní rozvoj. Z tohoto důvodu do Prahy zavítala peruánská delegace, která by ráda využila zkušeností odborníků DPP při budování a provozování podzemní dráhy.

(jcd)



Foto: archiv DPP

ZAMĚSTNANECKÁ AKCE NA VÝSTAVIŠTI

Za krásného letního počasí se v sobotu 10. září 2016 uskutečnilo na pražském Výstavišti zábavné odpoledne pro zaměstnance DPP a jejich rodinné příslušníky. Pro všechny příchozí byla připravena nejen řada pouťových atrakcí,



Foto: Jan Štojdl

kteří byly v tento den pro Dopravní podnik zdarma, ale také tombola o věčné ceny a pestrý hudební program, který vyvrcholil ve 20 hodin vystoupením Václava Noida Bárty.

(red)



Foto: Ondřej Krulík

VÝMĚNA DŘEVĚNÝCH PRAŽCŮ V DEPU KAČEROV

V termínu 19. – 23. září 2016 provedli zaměstnanci služby Stavby a tratě výměnu dřevěných pražců za nové betonové (typ B03) v koleji č. 43a v depu Kačerov. Jednalo se o značné shnilé pražce, které byly v koleji zabudovány již při výstavbě. Protože se na této koleji odstavují také železniční vagony s kolejnicemi, rozhodl se DPP pro její opravu. Celkem bylo vyměněno 200 pražců, odtěžen starý štěrk a vyměněny užití kolejnice 49E1 v délce 100 m, neboť ty původní byly tvaru T. Za bezproblémový průběh patří poděkování všem zaměstnancům DPP, kteří se na této akci podíleli.

(kru)

TRVALÉ ZMĚNY V PROVOZU AUTOBUSŮ

Od soboty 15. října 2016 dochází v návaznosti na změny v linkovém vedení tramvají, také k trvalým změnám v linkovém vedení autobusů Pražské integrované dopravy, a to především v severovýchodní a jihovýchodní části Prahy. Změny reagují na důležité kapacitní problémy v některých úsecích a zohledňují hlavní požadavky jednotlivých městských částí i cestujících. Přibývá 8 nových linek, 20 linek mění výraznějším způsobem svou trasu, u 5 linek dochází k jejich přečíslování a 5 linek je zrušeno a nahrazeno jinými autobusovými linkami. Podrobný přehled změn včetně situačních plánků najdete na webu DPP.

(ms)

ODBO RNÝ VÝCVIK A PRAXE ŽÁKŮ A STUDENTŮ

Oddělení Vzdělávání zajistilo ve školním roce 2015/2016 odborný výcvik a odbornou praxi pro 120 žáků a studentů středních, vyšších odborných a vysokých škol. Odborný výcvik probíhá po celý školní rok a na pracovištích DPP bylo umístěno 60 žáků učebních oborů SPŠD Motol. Odborná praxe je na rozdíl od odborného výcviku krátkodobá, trvá pouze 2–4 týdny, koná se zpravidla v květnu a je poskytována nejen žákům SPŠD Motol, ale i žákům a studentům jiných středních, vyšších odborných a vysokých škol. Ve spolupráci s odbornými útvary DPP jsou žákům a studentům cíleně vybírána vhodná pracoviště dle zaměření jejich oboru vzdělávání.

Na konci školního roku byl u poloviny absolventů odborné praxe proveden krátký dotazníkový průzkum zaměřený na její přínos a kvalitu. Je velmi potěšující, že žáci hodnotili svou praxi velmi kladně, zejména ocenili přístup instruktorů, odborné informace a zkušenosti, které v DPP získali.

Všem zaměstnancům v roli odborných instruktorů a vedoucích útvarů, kteří se podílejí na realizaci odborné praxe a odborného výcviku, proto patří velké poděkování.

(zc, pp)

PO PŘEPRAVNÍM PRŮZKUMU V METRU PŘIJDE PRŮZKUM TRAMVAJÍ

V rámci pravidelné spolupráce DPP a ROPID při sledování zatížení sítě Pražské integrované dopravy proběhne ve dnech 8. – 10. listopadu 2016 komplexní přepravní průzkum tramvají. Personálně bude průzkum zajištěn pracovníky všech úseků DPP, pracovníky organizace ROPID, studenty SPŠD a studenty VOŠ a SPŠD Masná. Pro studenty je připraveno více než 650 ranních a odpoledních směn, pro pracovníky DPP a ROPID je připraveno více než 500 převážně večerních směn. Děkujeme předem všem účastníkům průzkumu za jejich zodpovědný přístup, který umožní získat kvalitní data z tramvajového provozu pro další zvyšování kvality služeb poskytovaných cestující veřejnosti.

(stu)

CZECHBUS 2016 OPĚT S MISTRY RENOVACÍ

Středoevropský veletrh autobusů, hromadné dopravy, garážové a servisní techniky letos napíše své šesté pokračování. Czechbus 2016, s Dopravním podnikem hl. m. Prahy coby generálním partnerem, se uskuteční na holešovickém Výstavišti ve dnech 22. až 24. listopadu. Návštěvníci si kromě víc jak 20 značek budou moci prohlédnout expozice výrobců a dealerů vybavení a součástek pro autobusy, garážové a servisní techniky, telematiky apod. I letos jsou v plánu tradiční konference: Veřejná doprava „on line“, Elektromobilita pro města. Pro velký zájem se i letos počítá se Setkáním mistrů renovací - v rámci workshopu proběhnou prezentace nejen renovovaných autobusů, ale i historických tramvají a trolejbusů, představí se i technologické vozidlo. Organizátoři se snaží zajistit reprezentativní výběr druhů a typů vozidel napříč republikou i se zastoupením ze Slovenska. Některé vozy budou vystaveny po celou dobu veletrhu. (pel)



Foto: Petr Hejna



Foto: Petr Ludvíšek

DEN BEZ AUT NA NÁRODNÍ

Chytrá mobilita, silná ekonomika. To byla dvě hlavní hesla letošního ročníku Evropského týdne mobility, který je organizován v desítkách evropských měst už od roku 2002. Vyvrcholením týdne aktivit na podporu chytré ekologické dopravy ve městech byl ve čtvrtek 22. září 2016 na Národní třídě mezinárodní Den bez aut. Národní třída se tak na 24 hodin proměnila v pěší zónu, kde si mohli návštěvníci nejen užít klidnou procházku jindy frekventovanou částí Prahy, ale také se něco zajímavého o dopravě dozvědět. Na akci nechyběl ani stánek Infocentra Dopravního podniku, kde si mohli zájemci zakoupit například tričko s populární mazačkou, brožuru o Františku Křížíkovi či plakát k 125 letům pražských tramvají. Prezentována byla i nová aplikace DPP INFO. (jaš)

KINOBUS – FILM ZTRACENI V MNICHOVĚ TAHÁKEM

Deváté turné populárního Kinobusu je již minulostí. Oblíbené pojízdné kino Dopravního podniku, které letos potěšilo filmovými hity ze zahraničí i domácí produkce diváky ve 14 pražských lokalitách, došlo 15. září 2016 úspěšně do cíle. Během 51 filmových večerů (jeden byl oproti plánu zrušen z důvodu nepříznivého počasí) promítání navštívilo celkem 14 781 příznivců kinematografie. Divácky nejspěšnějším snímkem z hlediska průměrné návštěvnosti bylo drama režiséra Petra Zelenky Ztraceni v Mnichově. Z pohledu počtu diváků na jedno představení vyhrála s přehledem francouzská komedie Co jsme komu udělali, na kterou 4. srpna 2016 dorazilo na Černý Most rovných 670 fanoušků. Nejvyhledávanější lokalitou v rámci Prahy pak byla Hůrka, jež během čtyř promítacích dnů, kdy byly uvedeny filmy Dejte mi pokoj, Ant Man, Whiplash a Ztraceni v Mnichově, přilákala bezmála dva tisíce lidí.



Foto: Zdeněk Bek

I letos s Kinobusem putovala kasička dobročinného projektu. Příjemcem sympatické částky 12 531 Kč, jež se během turné vybrala, a která díky spolupráci s Nadací Nova poputuje na správnou adresu, bude malý Vládík, kterému tak diváci Kinobusu přispěli na invalidní vozík. (jaš)

ZASEDÁNÍ OSE V MOSTĚ

V Mostě se ve dnech 21. - 22. září 2016 konalo zasedání odborné skupiny Ekonomika (OSE), která je poradním orgánem Sdružení dopravních podniků ČR. Za DPP se zasedání zúčastnil Marek Polický, pověřený výkonem funkce EŘ. OSE projednala vývoj základních ekonomických parametrů v rámci porovnání jednotlivých dopravních podniků v ČR a byly identifikovány oblasti pro zvyšování efektivity. OSE se dále zabývala problematikou změn zákona o účetnictví a zákona o auditorech, zejména ve vazbě na povinnost velkých účetních jednotek zřizovat výbor pro audit. Byla řešena oblast konsolidace účetních jednotek včetně účetní konsolidace státu a problematika bezkontaktních plateb v dopravních prostředcích. (dh)

„PĚTATŘICÁTNICI“ SE SEŠLI NA KAČEROVĚ

V depu Kačerov se v sobotu 24. září 2016 uskutečnilo další odpoledne věnované zaměstnancům, kteří oslavili 35 let ve službách Dopravního podniku. Pogratulovat a předat drobné dárky v podobě skleněných těžitek s laserovou kresbou a pamětních diplomů přišli generální ředitel DPP Martin Gillar, technický ředitel Jan Šurovský a personální ředitel Jiří Špička. Bonusem pro „výročníky“ byla pak zážitková jízda historickou soupravou Ečs. (jaš)



Foto: Petr Hejna

NOVÝ EKONOMICKÝ ŘEDITEL DPP

Vedení ekonomického úseku v Dopravním podniku má od 10. října 2016 na starosti Peter Hlaváč. K jeho hlavním úkolům bude



v nejbližším období patřit příprava finančního plánu na rok 2017 a následně strategického výhledu hospodaření DPP na následující období 3 let. „V DPP bych rád zúročil své zkušenosti načerpané na pozicích ve společnostech, kde jsem působil dříve. Věřím, že se mi podaří nastavit systém efektivní kontroly nákladů tak, aby se optimalizovalo hospodaření DPP ve prospěch hlavního města Prahy,“ uvedl Peter Hlaváč, nový ekonomický ředitel DPP. (red)

NAROZENINY V ORIGINÁLNÍCH BARVÁCH PRAGOVKY

DO REDAKCE DP KONTAKTU PŘIŠEL OD ČTENÁŘKY NEOBVYKLÝ E-MAIL TOHOTO ZNĚNÍ:

Dobrý den,

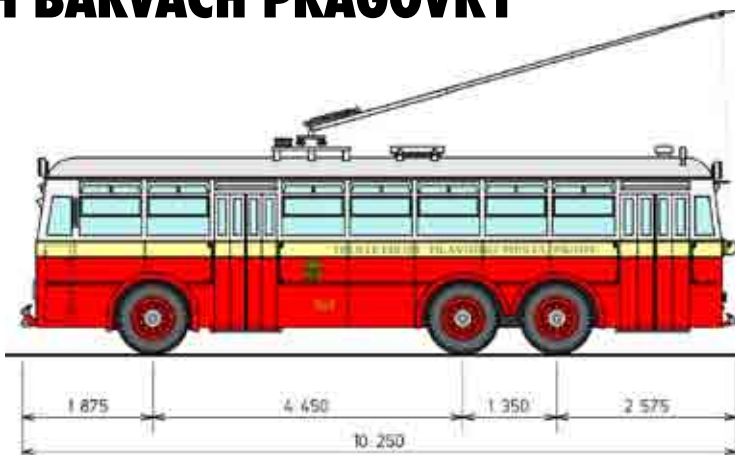
za prvé děkuji za krásné články o trolejbusích v časopise DP kontakt a panu Fojtkovi za nádherné knihy o historii MHD a za druhé se na Vás obracím s dotazem, jakou barevnou kombinaci měly první trolejbusy v Praze na lince K? Máme totiž kolegu šotouše (jak si nadšenci do MHD prý říkají) a chtěli bychom pro něho vyrobit malý a pokud možno autentický dárek s trolejbusovou tematikou.



V časopise DP kontakt 8/2016 jsem našla článek o historii trolejbusů včetně vyobrazení jediného dochovaného z těch prvních, co brázdily Prahu – vozu Praha TOT 303, který se momentálně rekonstruuje. Podle fotografií chceme zhotovit narozeninové přání. Na fotkách má trolejbus tmavě šedý (červený?) pruh dole, pak světlejší proužek pod okny, kapota mezi okny se zdá bílá a střecha je opět mírně šedá. Pokud byste byl schopen nám sdělit, jaké byly tyto pruhy ve skutečnosti, byli bychom Vám velmi vděční.

Předem děkuji a přeji hezký den,

Pavla Bauerová



S odpovědí a splněním přání nám pomohl **vedoucí archivu DPP Pavel Fojtík** zasláním barevného nákresu trolejbusu Praga TOT od Ivo Mahela a s doplňujícími informacemi správce Muzea MHD Ondřeje Lásky: „Původní barvu karoserie trolejbusu TOT známe. Při rozebírání se totiž ukázala v místech původních předních i zadních dveří, které byly v roce 1939 zaslepeny, jak ukazuje fotografie. Po tomto nálezku je zřejmé, že odstín takřka odpovídá červené používané na vozech i dnes. Kolem oken byl trolejbus bílý a střecha byla světle šedá.“

Věříme, že naše čtenářka svého kolegu tímto originálním blahopřáním potěšila a ostatním čtenářům a fandům pražských trolejbusů, že jsme podkryli další z tajemství.

Z DOPISU ANNY LABUŤOVÉ GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP MARTINU GILLAROVÍ ZE DNE 21. 9. 2016

Vážený pane řediteli,

předem se omlouvám, že tuto zprávu píším vlastní rukou, ale to, o čem chci psát, nepovažuji za úřední dopis, nýbrž za osobní vyjádření, a tak myslím, že tato forma psaní je vhodnější.

Od 1. 8. 2016 do 19. 9. 2016 jsem byla frekventantkou a ucházela jsem se o místo řidičky tramvaje. Kurz jsem nedokončila (byla jsem neúspěšná při jízdách i testech). O tom ale psát nechci. Chtěla jsem hlavně poděkovat: Vám, ale v první řadě několika Vaším zaměstnancům. Možná Vám ještě nikdy nikdo nepřiblížil způsoby, jakými ke své práci přistupují, jak ji vykonávají z pohledu zájemce o zaměstnání a naprostého laika, úplně bez povědomí o tom, co je Dopravní podnik. Za pouhý měsíc a půl jsem měla možnost vidět, jak věrní a oddaní jsou Vaši lektori teoretické a praktické části výuky svému zaměstnavateli. Vychovávají budoucí řidiče tak, aby měli svou práci rádi, aby nikdy nezapomněli myslet za cestující, ostatní účastníky provozu, za celek Dopravního podniku a aby se vždy a za všech okolností dokázali včas a správně rozhodnout. Vaši lidé určení pro výcvik dalších řidičů tomu věnují opravdu celou svou bytost i svůj volný čas. Dávají do své práce víc než kdokoli jiný kdekoli jinde.

(...) Vidím je jako lidi, kteří tvoří jeden velký živý organismus (Dopravní podnik) tím, že vybírají jen ty nejlepší z nejlepších, přitom ale dají šanci úplně každému, dokud je to možné. Vykonávat práci řidiče tramvaje, přitom ještě instruktora či vyučujícího teorie vyžaduje nejen neomezenou trpělivost, ocelové nervy, ale i neskutečnou dávku lidskosti s rozumem.

Děkuji za všechny frekventanty. Přeji Vám co nejméně mimořádných událostí a ať Vám to jezdí.

S úctou

Anna Labuťová

Z DOPISU VÁCLAVA BOUDY GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP MARTINU GILLAROVÍ Z 29. 9. 2016

Dobrý den, pane generální řediteli,

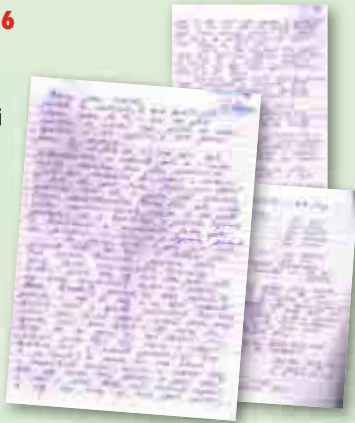
dovoluji si Vás oslovit následujícím sdělením. V pátek 16. 9. 2016 jsem cestoval se svým 2letým vnukem tramvají č. 17 na konečnou Vozovna Kobylisy. Jeli jsme do Ďáblického háje na procházku. Odpoledne jsem potřeboval použít mobil a zjistil jeho ztrátu včetně Lítačky. Identifikoval jsem místo ztráty v dané tramvaji. Přesně jsem nedovedl stanovit čas spoje. Kontaktoval jsem výpravnu Vozovny Kobylisy. Jednání paní dispečerky bylo empatické, podložené profesionálním přístupem. Dle dispozice jsem volal za 60 minut a výsledek zněl, že ztracené věci našel řidič tramvaje 17 pan Moša Jan, který již zatahoval do Vozovny Pankrác. Obdržel jsem tel. kontakt na výpravnu příslušné vozovny, kde dispečer pan Smeták operativně zařídil předání dokladů odpolednímu řidiči p. Bucmanovi, který mi je předá ve vrátnici při zatahování do Vozovny Pankrác v 19.02. Tak se stalo.

Je mi 74 let, setkání s DP v osobní mimořádné situaci pro mne znamená vnitřní radost, že v našem společenství jsou lidé poctiví a slušní. Pro můj věk je to osvěžení lidské pomoci a jistoty.

Pane generální řediteli, vedle osobního zdraví Vám přeji setkávání se s obdobnou nabídkou ve Vaší náročných manažerských pracích.

V úctě

PhDr. Václav Bouda





Jiřina Bohdalová na plátně Kinobusu i před ním

Je opět pátek 30. září, ale roku 2016, tedy na den přesně 50 let od premiéry filmu *Dáma na kolejích* s Jiřinou Bohdalovou v roli řidičky Marie Kučerové. Herečka přijala pozvání Dopravního podniku, aby toto jubileum připomněla osobní účastí při vzpomínkové jízdě tramvají T3 a speciálním promítání tohoto filmu z Kinobusu přímo na Malostranském náměstí, kde sehrála jednu z nejnámějších scén.

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

DĚJSTVÍ PRVNÍ: STŘEŠOVICE

V 16.35 hod. přijíždí **Jiřina Bohdalová** v dobové tramvajácké uniformě do vozovny Střešovice, kde ji vítá generální ředitel DPP **Martin Gillar**. Při krátkém posezení na zahrádce restaurace Na staré vozovně si povídá nejen s ním, ale i nejbližšími průvodci nadcházejících dvou hodin – řidičem tramvaje **Janem Šurovským** a průvodčím **Radanem Kukalem**, oběma rovněž v dobovém oblečení. Herečka stihne podepsat několik pamětních tramvajových cedulí linky 12 a napsat vzkaz nemocnému hereckému kolegovi Františku Peterkovi. V 17.10 hod.

jsou ona, posádka, tanečnice oděné ve stylu 60. let a zástupci tisku připraveni k odjezdu. „*Tak nastupovat, nastupovat!*“ zavelela po padesáti letech Marie Kučerová a zazvonila k odjezdu.

DĚJSTVÍ DRUHÉ: JÍZDA NA VYPICH

Jízdu zahajuje průvodčí rozdáním dobových jízdenek, proštípnutých u data, hodiny, čísla linky a pásma. „*To je výborný nápad,*“ kvituje jízdenu Jiřina Bohdalová: „*Tu si schovám na památku. Vždyť je to už padesát let! Nechce se mi to ani věřit, odhadovala bych to na třicet. Mám pocit,*

že jsem ten film ani netočila,“ zasní se herečka a oživuje vzpomínky na natáčení: „*Vybavuje se mi celé natáčení, bylo krásné, vždyť jsme byli mladí a hezcí. A hlavně, film měl*

»»





Většinu trasy ze Střešovic přes Vypich až na Malostranské náměstí projela Jiřina Bohdalová s Martinem Gillarem v druhém hovoru.

film na něho působil vážně, protože řeší manželský rozkol. Zároveň ale také propojuje logická témata, jako je práce, soukromí, Praha, doprava. „Paní Bohdalová mi tu za jízdy vypráví historky a na celé natáčení vzpomíná jako na příjemné a veselé. Žijeme v době, kdy musíme brát všechno moc vážně, proto věřím, že si dnes trochu té srandy užijeme.“

Vzpomínky nečekaně doplňuje další cestující filmové „Tě-trojky“, tehdejší elektromechanik DPP a dnes důchodce - člen Muzejní rady DPP, **Vlastimír Mudra**: „Produkce z Barrandova po nás chtěla, zejména pro taneční scény, upravit přední vůz tramvaje tak, abychom odstranili celou střechu, aby kamera mohla točit shora.“ A dodává výsledek této nemyslitelné úpravy: „Nakonec jsme domluvili kompromis, že byly odstraněny střešní větrací poklapy a pak některé sedačky tak, aby mohlo proběhnout taneční číslo.“ Poslední úpravou byla demontáž stěny s plexisklem za řidičem, aby kamera mohla dobře zabrat řidičku. „Po natáčení se vůz uvedl do původního stavu a sloužil dále. Byl vybrán náhodně, jen po strážce vzhledové mušel být jedním z nových,“ uzavírá své filmové zážitky s Dámou na kolejích Mudra. „To jste mi připomněli, že jsme kvůli natáčení uzavřeli Malostranské náměstí na tři dny,“ doplňuje Jiřina Bohdalová a s předem jasnou zápornou odpovědí se obrací na Martina Gillara, zda by to bylo dnes možné. „Takže bychom tento film dnes určitě nena-točili.“

kvalitní scénář, který dnes už nikdo nenapíše.“ A co jízda tramvají, jak to bylo s řízením? „Opravdu jsem ji neřídila, jen dojížděla v místě před svářeči na Malostranském náměstí. Ale ani z této pasáže jsem strach neměla, věděla jsem, že kolem mne jsou profíci. Auto řídím dodnes ráda, ale nikdy by mě nenapadlo, že bych se ocitla u řízení vozu hromadné dopravy.“ Dnes na sobě nemáte filmový hubertus... „Necítím se dvakrát dobře ani v uniformě, neměly to tehdy ženy vůbec jednoduché. Nepovažuji služební oblečení z té doby za slušivé, i v lodičce je teplo. Doufám, že jsou na tom ženy dnes podstatně lépe.“

DĚJSTVÍ TŘETÍ: VYPICH

V 17.25 hod. přijíždí souprava s hlavní hrdinkou na smyčku Vypich, kde se odehrála úvodní filmová scéna. Při pauze dochází na společné focení, prohlídku 50 let staré filmové sekvence z tohoto místa a k popisu dobových uniform. Radan Kukal mj.

připomíná, že rudou hvězdu, která byla součástí čepic až do roku 1992, si zejména po okupaci v roce 1968 někteří kolegové ulamovali: „Za to ovšem mohli být postiženi. Proto přišli na figl, že si ji pouze ohnuli dopředu a měli připravené vysvětlení, že si na čepici sedli,“ doplňuje.

DĚJSTVÍ ČTVRTÉ: CESTA NA MALOSTRANSKÉ NÁMĚSTÍ

„Plníme to, co jsme slíbili, tedy že se snažíme více přiblížit veřejnosti,“ patřičně slova generálnímu řediteli Martinu Gillarovi, již při jízdě z Vypichu. „Proto jsme poprosili paní Bohdalovou, zda by byla ochotná se při tomto výročí do tramvaje vrátit. Ona je velký profesionál a má srdíčko na pravém místě, takže nám to nedalo velkou práci,“ usmívá se a dodává, že samotný

Dole vlevo: 50 let = 50 růží. Polovinu předal Martin Gillar a druhou Petra Kolínská.

Dole: Známa scéna z Dámy na kolejích na Malostranském náměstí po 50 letech.






DĚJSTVÍ POSLEDNÍ: MALOSTRANSKÉ NÁMĚSTÍ

Po půl století stejná scéna: tramvaj T3 vjíždí na náměstí a zastavuje před partou svářečů a dráteníků pracujících na trolejové „šibenici“ Mercedes. Ta si ve filmu zahrála jako zcela nová a po padesáti letech dorazila jako funkční exponát Muzea MHD. Svařecí „vejtraska“ si, jako tenkrát, odskočila z běžného provozu. Marie Kučerová přes okno zahlédne nevěrného manžela, vystupuje a jako v transu odchází od tramvaje. Stop. Martin Gillar „vzvedává“ herečku z role a špalírem fanoušků ji vede před plátno Kinobusu na setkání s diváky. Mezitím končí taneční sekvence na tóny písně Marie. „*Měl jsem tu čest doprovázet paní Bohdalovou na cestě z vozovny Střešovice*

přes Vypich sem na náměstí a byly to pro mne úžasné chvíle, které jsme mohli spolu strávit. Jsem moc rád, že si můžeme tímto způsobem jubileum filmu připomenout,“ děkuje herečce generální ředitel DPP. „*Já děkuji vám za pozvání, ale ani netušíte, co to pro mne je vidět po padesáti letech toto náměstí. Ono totiž oproti mne zůstalo stejné,*“ dodává s humorem sobě vlastním Bohdalová. Z kapsy saka poté vytahuje tři vkladní knížky, známé z filmu, a lituje, že jsou prázdné, protože z nich před padesáti lety vše vybrala. Poté pokračují otázky přímo z publika, týkající se převážně vzpomínek na natáčení nejen *Dámy na kolejích*.

Setkání před plátnem Kinobusu končí předáním pětadvaceti růží od generálního ředitele a stejného

Dobová taneční sekvence na píseň Marie na Malostranském náměstí.

počtu od náměstkyně primátorky a místopředsedkyně dozorčí rady DPP **Petry Kolínské**. Jiřina Bohdalová se poté stává terčem desítek žádostí o autogram nejen na připravené kartičky, ale také na přinesené přebaly knih, památníčky či fotografie. Všichni za trpělivost při čekání v dlouhé frontě jsou odměněni i pamětní jízdenkou. Druhý zástup se pak tvoří u sharing boxu, který zájemcům pořizuje pamětní fotografii, na jejímž pozadí je legendární tramvaj T3. O ní před chvílí Jan Šurovský řekl, že se díky vyrobeným počtům zapsala do Guinnessovy knihy rekordů a hlavní město jich v současné době z vozovny Žižkov ještě vypravuje 24 v 12 soupravách. Blíží se tak chvíle, kdy se Pražané budou s ikonou pražské tramvajové dopravy, vozy T3, loučit. A vzpomínat buď v Muzeu MHD, při nostalgických jízdách anebo díky jiné ikoně, Jiřině Bohdalové, v *Dámě na kolejích*. 

Dole vlevo: Kinobus DPP při projekci *Dámy na kolejích* zastavil na Malostranském náměstí poprvé.

Dole: Posádka filmové tramvaje ve smyčce Vypich: Radan Kukul, Jiřina Bohdalová a Jan Šurovský.



50 let *Dámy na kolejích*





Bezbariérovost pražských autobusů – rok 2016

Nízkopodlažní vozidlo a bezbariérově přístupná zastávka je tou správnou kombinací pro umožnění přepravy osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Jak si v tomto ohledu aktuálně stojí autobusy DPP, přiblíží následující řádky.

Text: **Tomáš Párys, Jan Barchánek a David Dohnal** • Foto: **Petr Hejna a JPA**

První možnost bezbariérového cestování nabídly v Praze již na konci 80. let minulého století na dvou speciálních linkách autobusy Karosa B732 s vestavěným zdvihacím zařízením. Nasazování nízkopodlažních autobusů je datováno od poloviny 90. let, nejprve se jednalo o tři vozy Neoplan. O masivní rozvoj a zahájení tzv. garantovaného vypravování na předem určené oběhy se poté postaraly vozy CityBus z produkce vysokomýtské Karosy, i když už pod hlavičkou koncernu Renault a následně Iveco. Od roku 2006 již byly pořizovány výhradně bezbariérové autobusy, v posledních sedmi letech od výrobců SOR a Solaris.

ZÁKLADEM JE VOZIDLO

V současné době je 79% autobusů DPP bezbariérově přístupných. Díky jejich přednostnímu vypravo-

vání na dlouhé výkony v pracovních dnech a téměř výhradnímu provozu o víkendech zajišťují celkem přes 87% dopravních výkonů, z toho téměř 80% v garantovaném režimu. Všechna dodaná vozidla od roku 2009 jsou kromě standardní výklopné nájezdové plošiny vybavena také systémem naklápění. Tento systém umožňuje bezbariérový nástup i v místech, kde je nedostatečná výška chodníku, případně chodník zcela chybí.

Připravovanou novinkou je nákup autobusů se dvěma místy pro osoby na invalidním vozíku. Tento požadavek byl zapracován do specifikace nových vozidel od roku 2017 na základě závěrů dlouhodobé spolupráce s Pražskou organizací vozičkářů v rámci iniciativy Praha bezbariérová a s přihlédnutím ke zkušenostem jiných evropských měst. Uvedená

úprava sice sníží počet míst k sezení, ale na druhou stranu zlepšit často kritizovaný problém společného cestování dvou osob na invalidním vozíku. Prostor bude samozřejmě využitelný i pro přepravu dětských kočárků nebo navýšení kapacity pro stání v přepravních špičkách.

ZASTÁVKA MŮŽE BÝT LIMITUJÍCÍ

Ačkoliv DPP již několik let garantuje na všech svých autobusových linkách vysoký podíl nízkopodlažních spojů, může být v některých případech limitem zajištění bezbariérového přístupu na zastávku. Oproti tramvajové dopravě je zde DPP ve složitější pozici, neboť zastávkové prostory a jejich nejbližší okolí nemá až na výjimky ve svém majetku a tudíž je odkázán na vstřícnost příslušného vlastníka. Významnou část těchto pozemků však spravuje

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, která se v rámci již zmíněné iniciativy Praha bezbariérová zlepšování situace dle finančních možností věnuje.

Pro optimální příjezd do zastávky a odbavení všech skupin cestujících jsou důležité i další faktory. Zejména pro nízkopodlažní vozidla je riziková příliš velká výška obrubníku, případně výtlučky či vyjeté koleje v prostoru zastávky, které zvyšují riziko poškození vozidla a znemožňují přistavení vozu dostatečně blízko k nástupní hraně. Samostatnou kapitolou je nesprávné parkování vozidel v prostoru zastávek či jejich nájezdových klínů, které může zcela znemožnit nástup či výstup osoby na invalidním vozíku. Pro eliminaci či prevenci takových situací se v zahraničí běžně používají zastávkové mysy, v Praze jsou však stále s ohledem na plynulost ostatního provozu bohužel většinou preferovány zastávkové záclony. Obdobně zatím Praha na rozdíl i od jiných českých měst vůbec nevyužívá profilové obrubníky pro vedení pneumatiky v místě zastávky.

ROZVOJ INFORMOVÁNÍ

Pro handicapované osoby je klíčovým faktorem dostatek informací, a to jak pro plánování cesty, tak i během přepravy. Dobrým příkladem je dlouhodobě fungující systém akustických informací pro nevido-

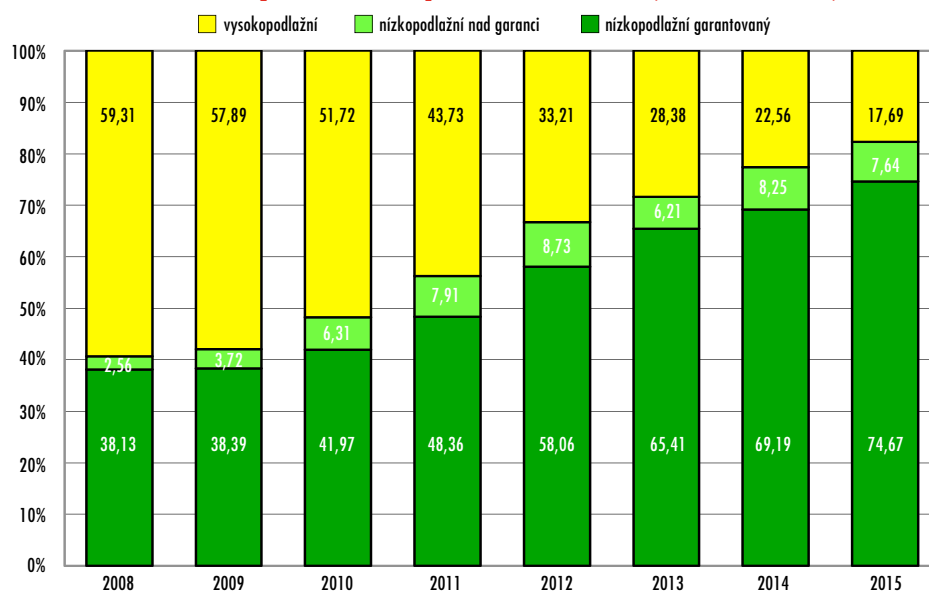
mé, u kterého jsou však vzhledem k nárůstu zarušení příslušných frekvencí prověřovány i další alternativní možnosti (poskytování informací prostřednictvím smartphonů apod.). Vyhledávač spojení již delší dobu obsahuje informace o garantovaných nízkopodlažních spojích. Obdobně jako u tramvají je v přípravě doplnění také o bezbariérovou přístupnost jednotlivých zastávek. V současné době je možné zobrazit u zastávky alespoň její fotografii.

OHLEDUPLNOST POMÁHÁ

I přes dlouhodobou a intenzivní snahu řady útvarů DPP a velké množství realizovaných opatření stále některá

omezení pro cestování v autobusové MHD ještě zbývají. Řadě problematických situací a potenciálních bariér však lze předejít vzájemnou ohleduplností. U řidičů ostatních vozidel se jedná zejména o respektování zájmu zastavení v prostoru zastávek, cestujících se týká uvolnění místa pro invalidní vozík či dětský kočárek uvnitř vozidla či včasné používání signalizace k řidiči. Obdobně je ze strany řidičů autobusů vhodné využití systému naklápění pro zlepšení podmínek nástupu a výstupu osob na vozíku či s dětským kočárkem. Přejme si, abychom si přibývajícím technickým zlepšením nedostatkem ohleduplnosti zbytečně nekazili. 🚫

Podíl výkonů nízkopodlažních vozů (2008-2015)



Systém naklápění vozidla je využíván zejména v zastávkách bez zvýšeného obrubníku, příkladem je Zoologická zahrada.



Výuka mezi střepy pod tramvají

Redakce DP kontaktu byla přizvána k ojedinelé simulaci dopravní nehody tramvaje s osobním vozem. Pečlivá příprava, jízda nanečisto, přistavení auta a pak... Během pár vteřin bylo po všem. Torzo „mitsubishičky“ hrnuté čelem tramvajového vozu se zastavilo po dlouhých metrech v oblacích prachu. Kamery měly v té chvíli vše potřebné na paměťových kartách a hasiči se mohli chopit úklidových prací.

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

Většinou ve čtvrtém čtvrtletí čeká na řidiče tramvají v rámci pravidelných školení téma zdravotní péče s průpravou základních úkonů poskytnutí první pomoci. „Vloni jsme například připravili besedu s lékařem včetně praktické ukázky. Výuka probíhala v ordinaci, vše bylo profesionální, ale říkali jsme si, že bychom se měli ještě více přiblížit reálnému prostředí,“ popisuje úvahy **Milan Bárta, vedoucí odd. Výcvik a vzdělávání – Tramvaje**. Od úvah pak bylo blízko k nápadu. „Vybrali jsme pro školení nejtýpější událost z provozu – střet osobního auta s tramvají. Připouštím, že první videozáběry simulované nehody jsou

atraktivní, ale nejde o to naučit auto bourat. Tyto záběry mají upoutat pozornost, ukázat fatální následky takové nehody a poté přejít k tomu hlavnímu – na základě reálně sebrané nehody ukázat následné kroky řidiče tramvaje,“ vysvětluje záměr Bárta. Patří sem získání přehledu o zraněných v tramvaji, případné vyproštění a poté poskytnutí první pomoci osádce osobního vozu. A to nikoli ve sterilním prostředí učebny, ale na silnici mezi střepy. Jak dodává Milan Bárta, celá příprava této výukové videosekvence probíhá v konzultaci s lékaři i záchranáři.

Aby obrázky ze srážky nebyly jen efektní, ale přinesly efekt i vypovídá-



cí hodnotu o následcích takového střetu, musel vše pečlivě připravit, vyzkoušet a provést se svými kolegy vedoucí Technické kontroly **Martin Doubek, vedoucí odboru Technická kontrola JSVT**. Proč byla zvolena 40kilometrová rychlost? „Většina nehod bývá v rychlostech kolem 30km v hodině, my jsme zvolili o něco vyšší, aby následky střetu byly znatelnější.“ Jaká jste vybrali vozidla? „Osobák měl ještě v té chvíli měsíc platnou technickou prohlídku, byl provozuschopný a šlo tedy o reálný vzorek. Všechny tramvajové vozy byly vyřazené T3SU určené k likvidaci a vytěžení náhradních dílů, i když po lehčích nehodách, ale pojízdné.“ Jak je zajištěna bezpečnost? „V prvním voze jsou elektricky odjištěny čelistové brzdy a vyvedena mechanicky záchranná brzda do zadního vozu, kde bude řidič. Zadní vůz je spojen s dalším, třetím vozem, který je spojen kabelem mnohočetného řízení s předchozím – oba tyto vozy tedy před sebou sunou první vůz, ale všechny tři budou brzdit. A kdyby se z jakéhokoli důvodu tzv. utrhli, bude zastaven právě z druhého vozu dálkově na záchrannou brzdu a naopak, pokud selže záchranná brzda, bude díky spojení s tlačnou soupravou rovněž zastaven. Jazyky kolejového přejezdu jsou zajištěny proti nežádoucímu přestavění žabkami. A v osobním autě bude minimální množství provozních kapalin, připravena je posádka z HZS.“

Na řadu přišly zkušební jízdy spřažené trojice tramvajových vozů, kdy po dosažení 40km rychlosti začaly



brzdit. Poté byl na koleje přistaven vůz s figurínou tak, aby jej spřáhlo zasáhlo kolmo zhruba v místě levého středního sloupku a byla tak minimalizována možnost jeho odhození stranou. A pak už se šlo na věc, jen zapnout všechny kamery. Poslední zacinkání tramvaje, rozjezd na požadovanou rychlost – náraz – skřípot – prach – ticho. Tramvaje couvly, výsledek nárazu je patrný na fotografiích. „Chceme tuto dopravní nehodu díky záběrům z více míst ukázat i z neobvyklých úhlů, abychom demonstrovali sílu, s jakou dochází k destrukci osobního vozu. Vše proběhlo podle našich předpokladů,“ dodává Martin Doubek.

Zbývala druhá část – dotočit postup činností po nehodě spolu s ukázkami poskytování pomoci raněným tak, aby instruktážní film mohl začít plnit své poslání – v učebnách řidičů tramvají. To si vzal za své **Miloš Kejzlar, mistr odborného vzdělávání JPT**. V jeho režii se kromě figurantek před kamerou v roli zachraňujícího řidiče tramvaje objevil jeho kolega **Stanislav Štátný, mistr odborného vzdělávání JPT**, odborný dohled a zároveň komentář měl na starosti **lékař a profesionální záchranář MUDr. Ondřej Kosejk**. Výběr výukových sekvencí okomentoval Miloš Kejzlar takto: „Poskytnout první pomoc na místě dopravní nehody zraněnému, který se navíc ještě nachází v nabouraném vozidle, je složitější. Zaměřili jsme se tedy především na techniky bezpečného a šetrného vyproštění, jako je např. Rautekův manévř. V jiných spotech vysvětlíme postup záchránce při hromadném neštěstí – jak si stanovit priority, komu se věnovat hned a kdo naopak naši pomoc tak urgentně nepotřebuje.“ Všechny spoty spolu s prezentací v PowerPointu tvoří výukový celek, na kterém si posluchači zopakují nejenom postupy první pomoci, ale i zajištění své bezpečnosti či technickou první pomoc. Dodejme, že materiál byl připraven k prezentaci již čtvrtý den po natáčení. 

Za posledních pět let došlo každoročně k více jak 1200 nehodám tramvají, z toho více jak 1000 připadá každý rok na srážku tramvaje s motorovým vozidlem.



Každý musí přesně vědět, co má dělat

Rozmanitá práce v úzkém kontaktu s lidmi, spočívající v řešení standardních i mimořádných situací, které vyžadují bleskové reakce a zároveň chladnou hlavu.

Takto se dá ve zkratce shrnout pracovní náplň turnusové mistrové pro dozorčí stanic metra Magdaleny Markové. Ženy, jež tráví celé dny v pohybu po jednotlivých stanicích úseku trasy C, jejíž fungování z pohledu dozorčích ve směně má na starosti.

Ptala se: **Jana Šejnová** • Foto: **Petr Hejna**

Co vás do Dopravního podniku přivedlo?

Do Dopravního podniku jsem přišla hned po maturitě, tj. v roce 1977. Tenkrát se začali přijímat noví lidé na „áčko“ a všude po Praze visely poutače. Zaujalo mě to, a tak jsem se šla zeptat, jak se věci mají. No a nedlouho poté jsem nastoupila do Dopravního podniku jako dozorčí stanice.

Jaká byla vaše další cesta až k současné práci?

Jako dozorčí jsem pracovala asi tři roky, pak jsem si udělala zkoušky na stavědlo jako samostatný provozní technik, a tam jsem strávila zhruba rok. Kromě zkoušek na stavědlo mám složený i zkoušky na druhého člena vlakové čety, na což jsem docela pyšná. Na metru jsem poznala také svého budoucího manžela, který jezdil jako strojvedoucí. Měli jsme děti a po mateřské jsem se do DPP vrátila pouze na zkrácený úvazek, protože skloubit dvojí turnus bylo obtížné. Když pak byly děti větší a už



jsme je mohli nechat doma samotné, začala jsem pracovat znovu na plný úvazek, tentokrát na stavědle na Háji, kde mi bylo v roce 2004 vzhle-

dem k mým zkušenostem nabídnuto místo turnusové mistrové.

Jak vypadá váš klasický pracovní den?

Je hodně o práci s lidmi na stanicích, především pak o přípravě nováčků na každodenní praxi. Oni mají sice teoretické znalosti z kurzu, ale ty ověří až skutečný provoz. Každý musí přesně vědět, co má dělat a kam v případě nějakého incidentu volat. Na tyto situace se špatně připravuje, protože pak jde o vteřiny a lidi jsou ve stresu. Takže děláme námětová cvičení, v nichž simulujeme určitou situaci a testujeme, jak ji budou řešit.

Kolik dozorčích máte takto na starosti a co tvoří základ vaší činnosti?

Mám přidělenou polovinu trasy od Háju po I. P. Pavlova v režimu denní – noční. Mou prací je především objíždění jednotlivých stanic, kde provádím kontrolu výkonu služby a provozní dokumentace. To je základ mé práce. Patří k němu ale i řešení každodenních problémů vzniklých na stanicích, kontrola



veřejných i služebních prostor, spolupráce s odpovědnými zástupci jednotky Provoz Metro a s vlakovými dispečery.

Provozní dokumentace... Co si máme pod tímto pojmem představit?

Na každém stanovišti je telefonní zápisník, kam se zapisuje vše důležité, co se v průběhu směny stalo (tzn. komunikace s vlakovým dispečinkem, časy a další povinné náležitosti). Dále je tu kniha předávky, prostřednictvím které si dozorčí předávají informace o službě, kniha vstupu do kolejí, kde se evidují osoby vstupující v noci do kolejí... Dalšími povinnými dokumenty jsou dopravní deník, sloužící k evidování služebních vlaků, a dvě knihy, do nichž se zapisuje jen příležitostně, a to je požární kniha a kniha závad.

Každá stanice má svá určitá specifika. Dá se tedy říct, že některé jsou z hlediska práce dozorců náročnější než jiné?

Určitě, někde je to hodně náročné, a to zejména kvůli tomu, že jsou tam ti lidé na všechno sami. Z tohoto pohledu je dost náročná třeba Pankrác, kde máte různé eskalátory. A protože tam sídlí traťová služba, téměř nepřer-

tržitě se tam v noci vstupuje do kolejí. Naproti tomu třeba Roztyly jsou relativně pohodové – ty mají jenom pevné schodiště a malé technické zázemí. Osobně nemám moc ráda stanice s bočním nástupištěm, což je třeba Vyšehrad, kde je také dozorčí sám, a když má potom rychle běžet na druhou stranu a něco řešit, není to z hlediska bezpečnosti optimální.

Jaká je běžná praxe, dojde-li ve stanici k nějaké mimořádnosti, volají vám dozorčí o pomoc?


Jelikož mám u sebe odposlech vysílačky, většinou hned vím, že se něco děje. Pokud je čas, snažím se na stanici ihned dostat a pomoci dozorcům například s informováním lidí. Třeba když na Kačerově zavíráte stanici a máte ještě cestujícím radit ohledně náhradní dopravy, není to žádná sranda.

Je mezi dozorčími více mladých lidí, nebo provoz stojí spíše na zkušených rutiněrech?

Dneska si lidé práce vážejí, takže nej-

více jich je kolem čtyřicítky. Přicházejí ale i mladí, u nichž se mi moc líbí, že umějí cizí jazyky. Je to pro cizince o něčem jiném, když na ně někdo mluví plyně, než když pracně hledá slova.

A právě cizinců se vážně dotýká i jedna změna, která vám už nyní přiděluje vrásky, a to je prodej jízdenek...

Ano, je to tak. Doteď bylo dozorcům umožněno prodávat jízdenky, což se začátkem roku 2017 končí. Zůstane tedy jen prodej jízdenek v automatu na mince, a to vnímám jako velký problém. Proč? Představte si situaci, kdy do Prahy přijedou dva cizinci, chtějí si pořídit celodenní jízdenku a spoléhají na automaty ve vestibulech. Máte běžně 220 Kč v mincích? Já tedy ne a cizinci už vůbec ne. Možná by tedy ještě stálo za úvahu, zda opravdu prodej jízdenek dozorcům zrušit, nebo ho povolit alespoň ve strategických stanicích v centru. 

Je to hodně o práci s lidmi na stanicích, především pak o přípravě nováčků na každodenní praxi. Oni mají sice teoretické znalosti z kurzu, ale ty ověří až skutečný provoz.



MHD v hledáčku fotografů: **Martin Brejša**

Přejímky moderních tramvajových vozů, testování nejnovější techniky, jednání s dodavateli o podmínkách a reklamaci. Naproti tomu nostalgie „Té-trojky“ v kombinaci s atmosférou letního podvečera, kdy tramvaj projíždí po Mánesově mostě na pozadí Pražského hradu. Mladická dravost a odhodlání v kontrastu s úctou „k šedinám“ starých vozů a velkému vztahu k Muzeu MHD, pro které již nyní sbírá vyřazené fragmenty ze současných tramvají. To jsou dvě tváře Martina Brejši, v pořadí již 19. fotografa v našem hledáčku...

Ptala se: **Jana Šejnová** • Foto: **Martin Brejša a Petr Hejna**



Co vás k dopravě, potažmo do Dopravního podniku přivedlo?

To nikdo neví, prostě to ve mně bylo odjakživa. Traduje se, že když tramvaje vrzaly na konečné na Petřinách, vždycky jsem bez problému usnul, jinak ne. Navíc když mi byly čtyři, přišly zrovna do vozoven Vokovice a Střešovice nové vozy. Dodnes si pamatuju scénu, jak přijela na zastávku fungl nová tramvaj vonící novotou a já se babičce prostě „kousl“ a nechtěl z ní ven. Babička se sice snažila, ale marně. Nakonec vše vyřešil řidič tramvaje, který mě pustil do kabiny a se mnou coby malým capartem na klíně se rozjel vstříc další zastávce. To mě ohromilo a byl jsem ztracen...

I pokračování na střední škole bylo podle referencí slibné...

Čirou náhodou jsem si 1. září sedl do jedné lavice s Robertem Marou, s nímž jsme pak dávali dohromady střešovickou „šesttisícstodvojkou“. Tím se vše utvrdilo... V roce 1997 jsem poprvé nastoupil do Dopravního podniku jako brigádník ve Střešovicích a od roku 2007 už jsem u DPP nastálo. První moje práce byla „leštič klik“ – tedy vytváření

lesknoucích se klik pro ovládání staré tramvaje z hrubých bronzových odlitků. Později se ze mě stal standardní řidič, pak jsem strávil dva roky v cizině a po návratu jsem šel znovu jezdit. Tedy až do chvíle, kdy mi vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje Milan Slunečko nabídl místo na „nových vozech“.

A toto oddělení (tj. Technická kontrola – Nové vozy) od roku 2010 vedete. Co vaše současné práce obnáší?

Hlavně jde o reklamace a upozorňování na problémy nových vozů, což se pak přenáší na kontrolní dny a řeší v rámci nápravných opatření. Aktuálně je velkým tématem klimatizace. Nové facelifty ji již mají a jelikož s tím zatím nikdo moc zkušeností nemá, snažíme se všichni, aby fungovala optimálně. To znamená, aby v létě nebylo ve vozech moc horko a v zimě zase zima. Toto jsou nejnovější problémy, se kterými si postupně začínáme tykat.

Co se týče technických novinek, jste takzvaně „u zdroje“. Není tedy problém vytáhnout foťák a mít exkluzivní snímky v předstihu...

Abych řekl pravdu, tak od té doby,

Prvních 5 „faceliftů“ vozů 15T vykonávala zkušební jízdy se zamaskovanými čely polepem a zakrytými částmi interiéru černou fólií.

Souprava vozu „Eva“ a dilenského posunovadla, která improvizovaně simulovala hmotnost cestujících během ladění komfortních jízdních vlastností.

co jsme letos vyjeli s „Evou“, jsem žádnou fotku neudělal... Beru to tak, že ulice už patří mladším klukům, kteří mají čas po ní létat. Nadělají hromady fotek, z nichž se dá vždycky něco vybrat. Já už se většinou soustřeďuju spíš jen na technické záležitosti a bonbónky, u kterých jdu najisto. Samozřejmě, když je nádherný víkend, člověk neodolá a rád se s foťákem projde.

Které roční období máte jako fotograf rád?

Je to jedno, i když příznám, že zasněžená Praha je poměrně vzácná a tudíž atraktivní. Zimu mám rád i při běžné práci. Je víc zajímavých mimořádností, a jelikož jsem člověk, který nemá rád stereotyp, tento rozruch mi nevadí, spíš ho vítám.

Nejen při mimořádnostech se dá pořídit doslova „balík“ fotek. Jste fotografem, který umí i mazat?

Jsem bohužel z těch, kteří moc mazat neumí. Zřejmě to vychází z mého technického myšlení – raději si nechám všechny fotky, přičemž kvalitu moc neřeším. Než abych smazal něco, co může některý z kolegů později využít, raději nemažu vůbec.

Mazání fotografií není sice vaší silnou stránkou, avšak s mazáním kolejí máte jako řidič asi nejpobláznější pražské tramvaje bohaté zkušenosti...





To ano, Mazačka mě nadchla ještě předtím, než se kolem ní rozvířilo „šílenství“ se selfie portréty. Je to „Té-trojka“, tedy tramvaj, kterou jsem chtěl vždycky řídit, takže když jsem s ní mohl vyrazit do ulic, užil jsem si to.

V kabině tramvaje jste evidentně jako doma, kterou pražskou linku máte z tohoto pohledu nejraději?

Nejvíc mě táhne linka č. 22. Sice na ni spousta kolegů nadává kvůli „tunám“ lidí, ale já vždycky říkám, že právě na ní je vidět život v srdci Prahy. A já Prahu miluju. V podstatě jenom kvůli Praze jsem se do Čech vrátil. Zažít ten pocit, když člověk jede v létě v podvečer po Mánesově mostě a proti blankytně modrému nebi se rýsuje silueta Hradčan... To je pohled k nezaplacení, o kterém se

mi, když jsem byl v zahraničí, nespočetněkrát zdálo.

Praktik i romantik, navíc také tramvajový fanoušek, který myslí i na budoucí generace...

Dá se to tak říct, jak někdo sbírá známky nebo kravátové spony, já se snažím sbírat to, co se dává pryč z nových tramvají. V současné chvíli jsou to třeba dřevěné sedačky z tramvají 15T. Ty už mám bokem a až za 15 – 20 let bude někdo dávat dohromady muzejní 15T, dám mu je k dispozici. Řídím se pravidlem, že pokud má člověk alespoň něco, tramvaj se vždycky nějak sežene. To byl ostatně i případ střešovické T3, kde jsme měli původně jen čelní sklo. Až potom jsme k němu „pořídili“ tramvaj.

Za tramvajemi, ale i za poznáním vyrážíte

Výhled z kabiny vozu 8300 rozhodně stojí za to.

Vlevo dole: Občas směna řidiče přinese i fotografovi radost.

s partou kamarádů už několik let do zahraničí. Jaký byl zatím váš nejpůsobivější výlet?

Líbilo se mi Pobaltí, kde je pořád ještě znát, že to dříve bývalo Německo. Mentalitou, přístupem lidí k životu i věcem okolo. Ukrajina je zajímavá sama o sobě a z Ruska se mi líbil Jekatěrinburg, nádherné udržované město, působivá a překvapující byla i Samara. Příští rok bychom se chtěli podívat do Moskvy, kde, jak doufám, uvidíme zase něco jiného.



Martin Brejša (36) vystudoval strojařinu na ČVUT v Praze. Do DPP nastoupil jako brigádník v roce 1997, na stálý pracovní poměr pak o deset let později. V současné době pracuje jako vedoucí oddělení Technická kontrola – Nové vozy, které sídlí ve vozovně Pankrác. Jeho „dítětem“, které testoval v provozu, je podvozkový sněhový pluh nebo třeba populární mazací tramvaj. Fotí od roku 1994 a jeho prvním fotoobjektem byly vokovické výlukové linky, které vyjížděly z vozovny Pankrác.



Tyristorka byla a je moje zamilovaná tramvaj – 1. část

Hloubětínská vozovna zažila na konci srpna 2016 nezvyklé setkání.

Na sedačkách tyristorové tramvaje č. 8042 si s námi v roce čtyřicátin těchto vozů povídal Drahomír Šťastný, jejich porodník v pražském dopravním podniku, a přidal se i Vladislav Borek, jeden z prvních řidičů tyristorek, kterého znáte z našeho seriálu o fotografech MHD.

Oba stáli v době počáteční averze k novým typům vozů u vychytávání jejich dětských bolístek i u jejich úspěšného sériového nasazování do provozu.

Ptali se: **Petr Ludvíček a Robert Mara** • Foto: **Petr Hejna a Tomáš Dvořák**

Jak se to sešlo, že Dopravní podnik získal do svých služeb Drahomíra Šťastného?

Vlastně náhodou. Já jsem nastoupil ihned po vojně v roce 1968. Po vojně jsem sháněl místo a naskytla se možnost nastoupit jako elektromechanik u Dopravního podniku. V tu dobu se shodou okolností zvyšovaly platy, takže to nebylo špatné zaměstnání, protože v té době byly platy obecně velmi mizerné. Jediné, co mi nevyšlo, byla práce ve vozovně Žižkov, kam jsem to měl kousek. Přišel jsem do Hloubětína, kde jsem zůstal 27 let.

To jste netušil, že tato vozovna bude jednou domovem všech tyristorových tramvají...

Měli jsme v Hloubětíně obrovskou výhodu v tom, že chlapi z ČKD Trakce to měli k nám kousek – jednu stanici tramvají – a navíc u nás měli zázemí pro své zkušební tramvaje. Díky tomu se vlastně začaly všechny tyristorové tramvaje soustřeďo-

Podrobný článek ke čtyřicátinám tyristorových tramvají najdete v DP kontaktu č. 9/2016.

Bývali kolegové Drahomír Šťastný a Vladislav Borek se sešli „na místě činu“, před tyristorovou tramvají ve vozovně Hloubětín.

vat právě do Hloubětína. Technici z „Trakce“ u nás tedy často a stále nad něčím bádali a něco zkoušeli a tím jsme se dovídali nové věci a organizovali jsme i společná setkání. Hlavním mozkiem celé tyristorizace byl samozřejmě Ing. First, s nímž jsem byl často v kontaktu.

Tohoto duchovního otce prvního systému tyristorové pulzní regulace jsme představili v minulém čísle DP kontaktu. Jak jste ho poznal vy?

Pro mě to byl genius v ČKD, měl úžasné nápady. On a jeho kolegové byli lidé se zkušenostmi, ochotně se poučili a věděli, čeho se přišťe vyvarovat. Ing. First se snažil vždy zkonstruovat něco, co má efekt a je v provozu účelné. Na dobu hloubětínských výzkumů a zkoušek rád vzpomínám.

Jak začaly první kilometry tyristorových tramvají?

Nejprve samozřejmě vznikl model, a to v roce 1969. Ten byl opravdu kuriózní, protože to byl vůz z Košic, v něm byla výzbroj v prostoru pro cestující na podlaze, chlazení bylo vyvedeno přes boční okno. Tam se

vlastně prvně prakticky zkoušela funkčnost a použitelnost nové regulace. O dva roky později vznikl první prototyp, který se poté řadu let zkoušel v různých režimech, částečně i v provozu s cestujícími. Muselo se najezdit 50 tisíc kilometrů a průběžně vše sledovat a kontrolovat, dneska už se tak dlouhé zkoušky nedělají, řadu věcí je možné modelovat na počítači a v provozu poté jen ověřit. Po prvním prototypu přišly dva prototypy č. 8005 a 8006 (původně č. 6795 a 6798).

Začátky určitě nebyly jednoduché. S čím jste se nejvíce potýkali?

V té době nebyly na trhu dobré tyristory, ani kondenzátory, zvláště komutační, které musí rychle měnit polaritu a ještě při velkých proudech. Na zkušebních vozech se použily tyristory, tuším že ze Švýcarska, u prototypů č. 8005 a 8006 byly tyristory z produkce ČKD Polovodiče. Protože tehdejší výkonové tyristory byly konstruované jen pro omezené proudy, musely být v některých obvodech zdvojnásobeny, aby vydržely potřebnou zátěž. Dále tam musely být



obrovské tlumivky, protože pracovní frekvence tyristorů byla jen 400 Hz, více nezvládaly. Regulační část byla využita z univerzálních regulátorů ČKD Elektrotechnika pro tyristorové pohony (např. válcovací stolice a jiné průmyslové aplikace). V tramvaji byly tři speciální jednotky konstruované přímo na dané využití, ostatní jednotky byly univerzální. To se ukázalo jako nevhodné. Regulátor pracoval na vysoké impedanci, což znamená, že byl velmi citlivý na rušení. Když byl pevně spojen s karosérií, tak se choval nevyzpytatelně a my jsme se s jeho odrušením velmi potrápili. Také ladění nových tyristorů trvalo minimálně dva tři roky, ale to nebylo nic neobvyklého, byla to opravdu zcela nová, do té doby nevyzkoušená technika.

Kdy začala sériová výroba a co pro vás znamenala?

Sériová rekonstrukce vozů T3 začala po odladění největších problémů v roce 1978. Vybíralo se z nejnovějších vozů, které už měly odpojovač trolej-zem, a to od č. 6756. Některé z těch vozů byly jen rok až dva staré. Ale ani po začátku sériové modernizace nebylo vyhráno. Pořád přicházely nové, do té doby neznámé závady. Např. když bylo v provozu zhruba dvacet vozů, začalo se jezdit v soupravách a přišla zima. Zadní vůz přes motorgenerátor nasával sněh-prašan, který byl vířen za předním vozem, do chladicích tunelů v pulzním měniči. Chladiče zde měly od sebe vzdálenost 20 mm, mezi tím se usazoval prach, a tedy sněh roztál a vytvořil vodivou cestu. Během dvou tří hodin odešlo deset vozů a muselo se řešit co s tím, aby se alespoň těch zbývajících deset




Souprava T3M ověřovací série č. 6832+6833 (pozdější č. 8008+8009) ještě s původními čísly v dnes již zrušené smyčce Nový Hlobětín v počátcích provozu s cestujícími, 17. 11. 1978.

vozů udrželo v provozu. To si vzpomínám, že jsme tu do půlnoci vytvářeli filtry. Byla to velmi obětavá práce a byli jsme tehdy plni nadšení, kdy se nehledělo na čas, ale na to, aby vozy jezdily. Obdobný problém byl i se zatékáním slané vody skrz podlahu vozů, pulzní měniče u výzbroje TV1 nebyly proti tomuto nijak chráněny, byly v původní skříni zrychlovače a museli jsme vytvářet speciální clony pro odvádění vody mimo měniče.

Jaké jsou vzpomínky na tyto tramvaje z pohledu řidiče, pane Borku?

Byl jsem ještě v Kobylicích, ale pamatuju si, že řidiči v Hlobětíně už najížděli kilometry s prototypy č. 8005 a 8006 bez cestujících, postupně se začalo i s provozem

na lince s cestujícími. Když jsem přišel na jaře 1979 do Hlobětína, byly tu 4 tyristorové soupravy, k nimž byla velká averze. Uvědomte si, že řidiči byli deset dvacet let na zrychlovači a najednou taková změna. Zpočátku se mohlo zdát, že vůz hůře brzdí a že je línější při rozjezdu. Ale to bylo dáno tím, že se na tyristorku dostal jednou, pak měsíc řídil „staré“ vozy T3, takže tomu nestačil přijít na chuť. Ale jak vozy přibývaly a lidi si na ně začali zvykat, nastala úplně opačná situace. Dokonce to došlo tak daleko, že někteří si nechali od doktora vystavit potvrzení, že si nesmí namáhat páteř na sedačkách nejstarších „Té-trojek“, které jsme tu tehdy také měli, a mohou jezdit jen na těch odpružených, které byly v tyristorkách. Sedačky starých T3 byly na otočné základně, zcela neodpružené a nepolohovatelné, byl to opravdu očistec na nich jezdit. Jinak v provozu s cestujícími se tyristorkami nejdříve obsazovaly linky 5 a 15, bylo to v době energetické krize a velmi ostrých špiček do libeňských a vysočanských továren, kam tyto linky jezdily a kde ještě dlouho nebylo metro. 

Jak tyristorky rušily odposlechy mini-sterstvu vnitra? Co dokáže natlakovaný kondenzátor? A co to byla tzv. laboratoř? To se můžete dočíst v druhé části povídání s pány Štastným a Borkem v příštím čísle DP kontaktu.



DAROVAT CHODÍM RÁD, ČEKÁ MĚ MILÁ ATMOSFÉRA

Poprvé jsem se s kolegou Tomášem Kočím setkal v podstatě již před rokem, při přípravách 140. výročí MHD v Praze. Tenkrát byl jedním z dobrovolníků z řad zaměstnanců, kteří pomáhali v dobovém oblečení navodit atmosféru tramvajového průvodu. Už tenkrát jsem zjistil, že je to pohodový chlapík, který kolem sebe šíří dobrou náladu a nic pro něho není problém.

Ptal se: **Kryštof Čeřovský** • Foto: **Petr Hejna a Kryštof Čeřovský**

Naše druhé setkání, při zaměstnaneckém odpoledni 10. září 2016 na pražském Výstavišti, proběhlo u informačního stánku ÚHKT v rámci propagace „Dopravácké krve“. Dámy z odběrného místa ho radostně vítaly slovy „Ten je náš“ a všichni měli radost, že se potkali. K rozhovoru jsme se sešli v budově Centrálního dispečinku.

Když jsme se potkali na zaměstnaneckém odpoledni, bylo zřejmé, že jste již zkušený dárcce a že jste v Ústavu hematologie a krevní transfuze známou tvář. Jak dlouho již darujete krev a kolik máte odběrů?

Poprvé jsem daroval na vojně a po vojně jsem začal chodit do ÚHKT. Od té doby tam chodím pravidelně, to znamená jednou za 3 měsíce, a pokud to nevyjde, tak minimálně dvakrát do roka.

Takže to znamená, že máte za sebou nějakých padesát odběrů?

Zhruba. Já už odběry nepočítám.

A jaká ocenění už máte?

Všechny medaile prof. MUDr. Jana Janského, tzn. bronzovou, stříbrnou a zlatou (medaile jsou stupňovány

dle počtu odběrů, tedy 10, 20 a 40 – pozn. red.). Dále následují zlaté kříže Českého červeného kříže, ale nedělám to kvůli nějakým plaketám nebo oceněním.

Říkal jste, že jste se k darování krve dostal na vojně. To jste k tomu byli „hnáni“ všichni dobrovolně povinně?

Já už jsem věděl, o co se jedná před tím, protože táta pracoval na Záchranné službě a celý život chodil

darovat. Když jsem v 18 nastoupil na vojenskou službu a přišli se zeptat, jestli budu darovat krev, tak jsem šel automaticky a po vojně jsem začal dávat dál.

Takže rozhodnutí, že budete darovat krev, vyplynulo z rodinné tradice?

Asi tak.

Na zaměstnaneckém odpoledni jsem viděl vaši dceru, tudíž až dospěje, bude pokračovat v rodinné tradici...



Tomáš Kočí

- Krev daruje od roku 1990, kdy mu bylo 18 let. Jako pravidelný dárcce obdržel všechny medaile prof. MUDr. Jana Janského, naposledy zlatou 16. října 2014, jež je udělována za 40 dárcovských odběrů.
- Po vojně nastoupil jako řidič na Záchrannou službu pro novorozence a patologické nedonošence.
- V DPP pracuje od roku 2000 – nejprve jako řidič tramvaje a nyní jako dispečer provozního dispečinku tramvajů.



...samozřejmě. Chtěla by už teď, ale ještě není plnoletá.

Proč jste si vybral k dárcovství ÚHKT? Byla to náhoda? Chodil tam darovat váš tatínek?

Táta nechodil darovat do ÚHKT, ale do Vinohradské nemocnice. Já jsem po vojně nastoupil do zdravotnictví, jezdil jsem na záchranné službě pro novorozence tady na Karlově a ÚHKT spadá pod Všeobecnou fakultní nemocnici, stejně jako Karlov (*Klinika dětského a dorostového lékařství – pozn. red.*), takže to bylo rozumné řešení vzhledem ke vzdálenosti od mého bydliště i práce.

Můžete kolegům přiblížit, jak probíhá dárcovský odběr?

Když přijдете do ÚHKT, nejprve vstoupíte do šatny a tam je i příjem dárců. Uvedete své údaje a vyplníte dotazník (stálí dárči již mají i svou kartu). Poté následuje kontrolní odběr krve do zkumavky pro předodběrové vyšetření (u prvodárců je vyšetření podrobnější). S výsledkem vyšetření a vyplněným dotazníkem jdete k jedné ze dvou lékařek. Ta vyšetří váš krevní tlak, zkontroluje vyplněný dotazník a zjistí anamnézu. Proto je na odběrovém místě lékař, aby odběr povolil nebo případně nepovolil, podle vašeho zdravotního stavu.

To zní trochu složitě...

To už je z příprav skoro všechno. Následně jdete zpět do evidence dárců, kde obdržíte omluvenku, jelikož v ten den by člověk neměl řídit ani vykonávat žádnou namáhavou práci. Spolu s omluvenkou dostanete poukázku na snídani. Po té snídani přijдете na vlastní odběrový box, kde vás sestry uloží a odeberou plnou krev, popřípadě plazmu, záleží, na co člověk jde. Pak máte nárok na další občerstvení a to je vlastně kolečko celého odběru...

...nijak to nebolí a nikdo se nemusí bát, že by přišel k úhoně...

Přesně tak. Chodím do ÚHKT strašně rád, protože tam jsou strašně milí a příjemní a za tu dobu, co tam cho-



Člověk by měl krev darovat, dokud to jde. Nelze ji ničím nahradit a až ji bude jednou sám potřebovat, tak ji bude třeba někde vzít.

dím, jsme si tam vypěstovali skoro rodinný vztah, což jste viděl i při zaměstnaneckém odpoledni.

A můžete něco vzkázat kolegům, kteří ještě nejsou úplně rozhodnutí, ale zvažují možnost, že by se stali (prvo)dárci krve?

Vzkázat... to je těžké. Na to musí každý přijít sám. Dokud to jde, tak by člověk měl krev darovat, protože ji nelze ničím nahradit a až ji bude jednou potřebovat, tak ji bude muset někde vzít. A to, že spousta lidí chodí darovat krev za peníze, se mi zdá trochu sprosté. Když budou mít třeba nehodu a tu krev budou potřebovat, tak jim v nemocnici nikdo neřekne: „Zaplatte to.“ Za peníze krev dají a když ji budou potřebovat, tak ji dostanou zadarmo. Pokud někdo může a nemá zdravotní problémy, tak není podle mého názoru důvod, aby ji nedal. V každém případě zdravotní pojišťovny mají benefiční balíčky pro dárcy, existují nejrůznější slevy a výhody pro dárcy a lze si darování krve odečíst z daní. Ze zákona je na každý odběr volno v práci. Především si každý musí srovnat v hlavě, že chce dávat a proč chce dávat.

A na závěr se zeptám, máte v sobě dopraváckou krev?

Nevím, jestli je dopravácká nebo modrá, ale každopádně ze mne teče červená jako z kohokoli jiného.

Děkují za rozhovor.



Před dárcovským odběrem je třeba dodržet několik zásad:

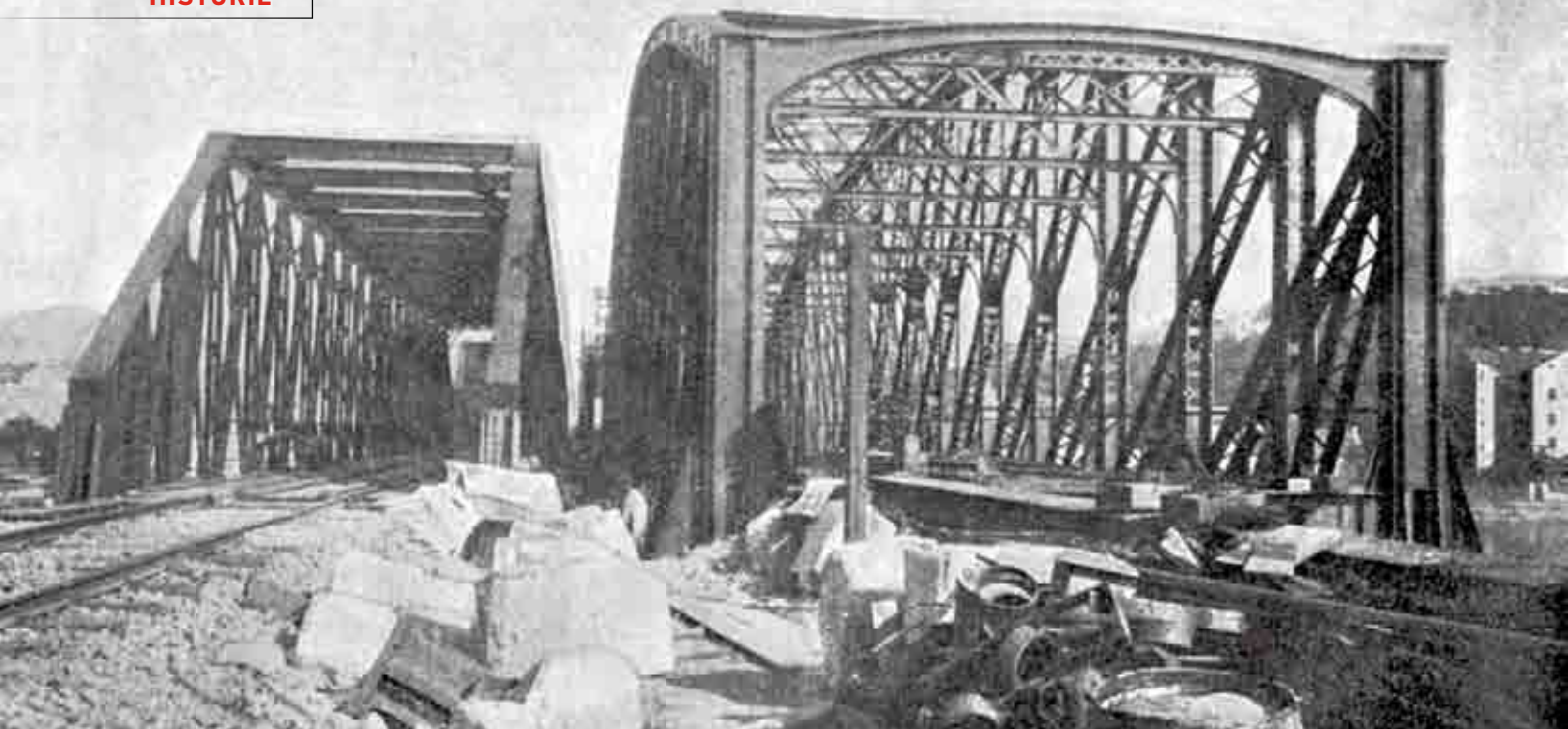
- 24 hodin před odběrem nepít alkohol a nejíst tučnou stravu
- 12 hodin před odběrem nekouřit a během dne vypít dva až tři litry tekutin.
- ráno v den odběru lehce posnídat (pozor na tuk) a vypít alespoň 0,5 litru tekutin (ne mléko).

Hlavní zásady pro dárcy krve:

- věk 18-60 let
- minimální hmotnost 50kg
- dobrý zdravotní stav
- nepatřit mezi osoby s vyšším rizikem výskytu infekčních chorob (AIDS, žloutenky)

Jako dobrovolný dárcy krve získáte:

- dobrý pocit z toho, že pomáháte zachraňovat lidské životy
- pracovní volno s plnou náhradou mzdy v den odběru
- snížení základu daně z příjmu o 2000Kč za každý odběr krve
- pravidelnou lékařskou kontrolu vašeho zdravotního stavu
- vyznamenání od Českého červeného kříže
- vitamíny od své zdravotní pojišťovny
- občerstvení po odběru
- a mnoho další benefitů (odkaz na www.prodarce.cz)



Říjnový historický kaleidoskop 2016

Shodou historických náhod je také připomenutí některých říjnových „kulatých“ výročí roku 2016 téměř čistě tramvajovou záležitostí, a to ať jde o období vzdálené, či relativně mladé.

Přesto jsme se rozhodli výjimečně zařadit i jedno téma železniční.

Ostatně, železnice je dnes také součástí Pražské integrované dopravy.

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

UNIKÁTNÍ VÝMĚNA ŽELEZNIČNÍHO MOSTU POD VYŠEHRADEM

Železniční most pod Vyšehradem tvoří se svojí příhradovou poloparabolickou konstrukcí charakteristickou dominantu Vltavy. Nákladní vlaky ze Smíchova na Vinohrady jezdí již od roku 1872, osobní od roku 1888. V té době tady ale stával most zcela jiný. Byla na něm jen jedna kolej. Přes řeku měl most čtyři hlavní pole a na vyšehradské straně bylo ještě

V roce 1904 přinesla horní fotografii z přestavby železničního mostu pod Vyšehradem drobná publikace Pražské mosty – studie se zřetelem na současné podniky. Vlevo vidíme ještě v provozu původní jednokolejný most, vpravo smontovanou konstrukci nového mostu, připraveného pro dvoukolejný provoz.

pole páté, na které navazoval další viadukt sloužící jako inundační most, jehož součástí byl i most přes Vyšehradskou třídu. Vzrůstajícímu železničnímu provozu v závěru 19. století ale most přestal vyhovovat, a tak bylo rozhodnuto o jeho přestavbě. To byla ve své době mimořádně náročná operace, která si vyžádala rozsáhlé přípravy. Protože most měl mít přes řeku jen tři pole, bylo nutné postavit tři nové pilíře. Další pilíře byly vybudovány na vyšehradském břě-

hu, kde byly navrženy místo původního pole trámové konstrukce. Protože železniční provoz bylo možné přerušovat jen na krátkou dobu, byla stavba provedena tak, že po obou stranách mostu byla instalována provizorní lešení. Na tom, které bylo jižně od mostu, byla od 10. července montována nová konstrukce, severní lešení pak bylo připraveno pro odsunutí staré konstrukce.

První náročnou operací byla postupná úprava nivelety starého mos-



tu, protože nový měl být o půl metru výš. Práce zde proběhly v dubnu 1901.

Dalším úkolem byla výměna prvního pole starého mostu na břehu na vyšehradské straně. V noci na 13. srpna 1901 byla odstraněna stará konstrukce a místo ní byla na nové pilíře zasunuta tři nová pole. Noviny tehdy upozorňovaly, že „Práce tato, která ovšem bude vyžadovati značnou pečlivost, bude provedena za intensivního osvětlení oleovapůrů. Tyto osvětlovací přístroje budou vydávati tak značnou zář ohnivou, že dlužno předem obecnost upozorniti, aby nevznikl planý poplach požáru.“

Nejnáročnější práce se už musely uskutečnit za krátkodobého přerušení železničního provozu. V šest hodin ráno 30. září 1901 projel přes původní most poslední vlak a během pouhého dopoledne byla na pomocné lešení postupně odsunuta všechna čtyři pole starého mostu. Práce přilákaly „velké množství obecnosti, které se zájmem sledovalo posunování starého mostu“. Z Vídně se na práce dokonce přijel podívat i ministr železnic Heinrich rytíř Wittek. Odpoledne byl posunut do nové polohy nový most, který byl definitivně usazen na místo o den později, takže ve čtyři hodiny odpoledne se mohla konat i první, statická zatěžkávací zkouška. Protože její výsledky byly velmi dobré, mohly už v noci z 1. na 2. října po novém mostě projet první nákladní vlaky.

Druhý říjnový den dopoledne se konala další zatěžkávací zkouška, při které po mostě jezdila „rychlou jízdou“ souprava sestávající ze dvou čtyřosých, úplně vystrojených lokomotiv a několika naložených nákladních vlaků. Protože i tato zkouška dopadla dobře, mohl být v 11 ho-



Nahoře: Snímek ze 4. října 1976, kdy probíhala poslední etapa přestavby tramvajové tratě v Otakarově ulici. Osmnáctka právě projíždí přes kolejovou spojkou na správnou kolej po projetí tratě v ulici Na Zámecké. Za ohradami je vidět novostavba železničního přemostění přeložené ulice.

Vpravo: Původní tramvajová trať pod železničním mostem na konci Otakarovy ulice 20. dubna 1975. Tramvaje tudy jezdily od roku 1926, ale trať zde na sklonku padesátých let prošla úpravou při překládání a zakrytí Botiče.



din obnoven definitivně provoz a od Smíchova do Prahy projel první osobní vlak. I dnes, po sto patnácti letech, můžeme na rychlost prací, s jakou proběhla vlastní výměna mostu, hledět s upřímnou úctou. Pak ještě následovalo bourání starých pilířů, demontáž staré konstrukce a likvidace provizorních lešení. Ačkoliv byl nový most určen pro dvoukolejovou trať, zatím na něm byla položena pouze jedna kolej, druhá byla postavena až dodatečně, zřejmě až v souvislosti s přestavbou vyšehradského nádraží o pět let později.

Nový most začal 2. prosince 1902 sloužit i chodcům. Po obou jeho stranách zde byly instalovány lávky pro pěší, které slouží dodnes. Pů-

vodně zde chodci platili mostné, a proto tu bývaly dřevěné výběřčí budky. Dodejme ještě, že 15. května 1928 byl na této trati zahájen elektrický provoz.

Od unikátní výměny železničního mostu uplynulo 115 let.

PŘED 40 LETY SE PROMĚNILA OTAKAROVA ULICE

Když dnes mladší generace projíždí nuselskou Otakarovou ulicí, vnímá ji samozřejmě jako moderní širokou čtyřproudou komunikaci s tramvajovou tratí uprostřed. Přesto tu něco na její jižní straně chybí. Ano, jsou to domy. A v první polovině sedmdesátých let minulého století jich tu bylo zbořeno hned několik – vlastně celá



Most pod Vyšehradem slouží železničnímu provozu už 115 let.



jižní fronta. Stávaly právě tam, kde dnes vede vozovka směrem do centra, a dnešní tramvajové koleje se nacházejí v místech, kde domy měly dvory a některé z domů samozřejmě překážely i trati.

Původní tramvajová trať bývala tam, kde dnes je v severní části ulice souběžná zaslepená vozovka sloužící jako parkoviště, a vedla do jiného, severnějšího podjezdu pod železniční trati. Ten dnešní až do sedmdesátých let neexistoval. Křižovatka, které dnes podle zastávek říkáme zjednodušeně Otakarova (jde o křižovatku Bělehradské, Otakarovy a Křesomyslovy), byla velmi nepřehledná, protože z Křesomyslovy do Otakarovy vůbec nebylo vidět.

Stísněné poměry nedovolovaly, aby byl ve směru od náměstí Bratří Synků zřízen dvoukolejný oblouk, což komplikovalo vypravování vlaků z pankrácké vozovny. Až od roku 1949 tu byl zřízen oblouk alespoň ve směru do Vršovic a na konci roku 1956 byla postavena spojovací kolej v ulici Na Zámecké, která umožňovala snadné zatahování a také manipulační obracení vlaků. Na křižovatce Otakarova byl v roce 1957 doplněn ještě jednokolejný oblouk z Bělehradské (od centra) do Otakarovy.

Rostoucímu automobilovému provozu ale tyto úpravy nijak nepomohly. Až tedy ve zmíněné první polovině sedmdesátých let minulého století se začaly dělat přípravy na rozšíření ulice, její převedení do nového pod-

jezdu pod železniční trati a s tím související přeložení tramvajové tratě.

Vše začalo postupným zbořením asi 11 domů a výstavbou přemostění budoucí ulice. S ohledem na pankráckou vozovnu – největší v Praze – nebylo možné ve směru na Pankrác přerušit tramvajový provoz, a tak se v předstihu uskutečnily některé provizorní kolejové úpravy související s tehdy dočasným zavedením obousměrného provozu v ulici Na Zámecké. Bylo nutné vybudovat pomocný oblouk z této ulice do Vršovic, dále oblouk od Vladimírový ulice do ulice Na Zámecké a v Otakarově ulici vložit kolejovou spojku umožňující, aby vlaky jedoucí z ulice Na Zámecké do centra (do Bělehradské) moh-

Nově otevřená trať v přeložené Otakarově ulici v říjnu 1976. Jednokolejná manipulační trať v ulici Na Zámecké ještě není znovu připojena a na označnické zastávky visí kuriózní vývěska oznamující, že zastávka bude zrušena, ačkoliv ve skutečnosti na ní ještě nebyl zahájen provoz.

Téměř neznámý kolorovaný snímek z počátku provozu na zdejší trati. Vůz odbočuje z Prokopovy do Rokycanovy ulice.

ly použít stávající oblouk opačného směru a přejezd na správnou kolej. Jako poslední byl i ve stísněných podmínkách vložen provizorní oblouk bez výhybek z Otakarovy do Bělehradské.

Rekonstrukce se naplno rozběhla první etapou 26. června 1976, kdy se jezdilo v relacích Bělehradská – Vršovice a Křesomyslova – Pankrác. Druhá etapa začala 20. září. Tehdy se nejezdilo Nuselským údolím a tramvajový provoz byl udržován obousměrně ulicemi Na Zámecké. Konečně 13. října začala poslední etapa rekonstrukce. Tramvaje definitivně opustily starou trať a začalo přepojování kolejí do definitivní podoby. V té době byl provoz udržován jen



Nuselským údolím a přes náměstí Bratří Synků.

Dnem D se stal 23. říjen 1976, kdy byl zahájen provoz na přeložené trati a novým podjezdem, jakož i na přestavěné křižovatce Otakarova, kde byla uvedena do provozu i nová propojení umožňující dvukolejný provoz ve směrech Bělehradská – Vršovice a Vršovice – náměstí Bratří Synků.

ELEKTRIFIKACE KONĚSPŘEŽNÉ TRAMVAJE SPĚLA DO FINÁLE

Přelom 19. a 20. století byl ve znamení elektrifikace pražské sítě koněspřežné tramvaje. Práce na přestavbě zhruba 19 km tratí probíhaly čtyři roky. Na rok 1901 zbyla přestavba tratě označované jménem Žižkov – Křižovnická ul. a zbývajících částí tratě Karlín – Malá Strana. Už v srpnu 1901 byl zahájen provoz na vnitroměstské části tratě Žižkov – Křižovnická. Rekonstruovaný úsek začal na křižovatce Bulhar a vedl Hyberskou ulicí k Prašné bráně a dále Celetnou na Staroměstské náměstí, přes Malé náměstí, Linhartskou na Malé náměstí a Platněřskou do Křižovnické. Až do října pak probíhala přestavba žižkovského úseku.

Jak bývalo zvykem, rekonstrukce probíhala tak, že podle možností se z obou stran dojíždělo k té části tratě, kde zrovna probíhaly práce a „postižený“ úsek se přecházel pěšky. Vyločit celou trať nepřipadalo v úvahu. Rekonstruovaná trať začínala na dnešním Olšanském náměstí a vedla jižní částí Prokopovy ulice (tehdy se jmenovala tato část Nákvasova), Chelčického, Lupáčovou, Rokyčanovou a Prokopovou do dnešní Husitské (tehdy Husovy) a k Bulharu.

Na rozdíl od koňky byla trasa doslova na poslední chvíli mírně upravena a vedena nově prolomenou Lupáčovou místo Chelčického ulicí, ve které bývala vozovna koňky. Přesto ještě část kolejí směrem ke staré remíze zůstala napojena. **V pátek 25. října 1901 se uskutečnila technicko-policejní zkouška nové tratě a v pondělí 28. října byl zahájen pravidelný provoz.** Současně byla dokončena i elektrifikace úseku Národní divadlo – Křižovnické náměstí, který patřil k trati Karlín – Malá Strana.

Není bez zajímavosti, že poprvé linkové vedení elektrické dráhy nesledovalo tradiční směr koňské dráhy. Linkové vedení bylo upraveno tak, že jedna linka jezdila od Národního divadla přes Staré Město, Celetnou



a Hyberskou, dále Karlovou (Seifertovou) přes Olšany na Floru a druhá od Anděla přes Újezd a Václavské náměstí k Bulharu a Husitskou a Prokopovou do konečné stanice Nákvasova ul. (Olšanské náměstí).


Velké návaly nová trať elektrických drah zažila hned o Dušičkách. Těmito stavbami byla téměř dokončena elektrifikace pražské koňky. Posledním místem, kde zůstala koňská dráha v provozu, byl Karlův most. Tam se ještě několik let hledalo nejvhodnější technické řešení, aby trolejovým vedením nebyl narušen starobylý vzhled této významné pražské památky. Od zahájení provozu na žižkovské trati a na dnešním Smetanově nábřeží uplynulo 115 let. Zatímco po Smetanově nábřeží tramvaje jezdí dodnes, trať Žižkov – Křižovnická byla s výjimkou krátkého úseku v Křižovnické ulici zrušena. Nejdříve se přestalo jezdit v roce 1912 v Prokopově ulici (Nákvasova – Husova), 1925 v Platněřské a přes Malé náměstí, 1960 v Celetné ulici, 1977 v Husitské na Žižkově a konečně v roce 1985 v Hyberské ulici.

JEDNÍM SOUVĚTÍM

Poslední průvodčí v autobusech (v té době byli už jen na nočních linkách)

Unikátní, dosud nepublikovaná fotografie z křižovatky u Národního divadla z počátku provozu poskytl archivu DPP k naskenování jeden sběratel. S omluvou přiznáváme, že papír s jeho jménem se ztratil.

dojezdili před **45** lety, 1. října 1971, na tramvajích ale sloužili i nadále.

••• Před **120** lety, 4. října 1896, zahájil provoz soukromý dopravní podnik Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany v úsecích Palmovka – Libušák a Varieté – Karlín. ••• Před **115** lety, 10. října 1901, zahájily Elektrické podniky král. hlav. města Prahy tramvajový provoz v úseku Těšnov – Bubenská – Nádraží Bubny – Bělského třída (Veletrzní), vedený po provizorních mostech přes Štvanici, předchůdcích Hlávkova mostu. ••• Před **20** lety, 15. října 1996 začala jezdit na lince č. 18 jako vložené pořadí nízkopodlažní tramvaj RT6N1 č. 9051, zapůjčená Dopravnímu podniku ke zkušebnímu provozu s cestujícími, který zatím trval jen několik týdnů. ••• Již **80** let uplynulo od 18. října 1936, kdy byl slavnostně zahájen tramvajový provoz z Průběžné ulice do Zahradního Města, kde trať končila smyčkou. ••• V říjnu 1976, tedy před **40** lety, se uskutečnila tzv. výchozí revize, po které zahájila provoz mělnična Střelná. ••• Před **30** lety, 20. října 1986 byla v souvislosti s výstavbou Barrandovského mostu zrušena tramvajová trať v ulici Na Mlejnu v Braníku, aby bylo možné napojit novou přeložku. 



Cyklobusy u nás a v zahraničí – jak jsou populární?

Přestože bude sezóna prvního pražského cyklobusu přibližně za měsíc končit, napadlo nás porozhlédnout se po světě a tomuto tématu věnovat následující díl rubriky PEL-MEL. Dozvíte se například, jak dlouho již fungují cyklobusy v americkém Seattlu či proč byl jejich provoz nedávno zaveden v britském Portsmouthu.

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová** • Foto: cycle-works.com, bikesonbuses.com a bmhd.cz

Pražští cyklisté mohou na přepravu svých kol využít speciálně upravené autobusy na lince 147 (Dejvice – Výhledy) a naložení a vykládku kol provést na předem určených zastávkách. Nosič, který je namontován na zadní části autobusu, pojme až šest jízdnicích kol. Kromě možnosti cyklodržáků instalovaných na zadním čele se ve světě používají nosiče, které jsou umístěné na přední straně autobusu. Tato varianta je rozšířena především v Americe, kde je takto vybaveno přes 70 % autobusů. Česká legislativa tuto instalaci neumožňuje.

Oproti možnosti převážet kola uvnitř autobusu nezabírají kola zavěšená na zadní či přední straně autobusu

Cyklobus v americkém Seattlu.

místa pro cestující a také neznečišťují vnitřek vozidla. Oba tyto způsoby podporují opravdovou integrovanou dopravu, ekologický a zdravý životní styl. Slouží nejen sportovcům na výletech do přírody, ale také obyvatelům při každodenních cestách do práce. Naložení a vyložení kol není příliš časově náročné. Ač to na první pohled nevypadá, manipulace s nosičem

je celkem jednoduchá. Obstarává ji vždy dotyčný cestující.

SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ

Cyklobusy jezdí v americkém Seattlu téměř 10 let. Toto město bylo první na světě, které zavedlo nosiče na všechny své městské autobusy, což dnes představuje přes 1000 vozidel. Tak jako ve většině amerických

Instrukční obrázek postupu při naložení a upevnění kola na nosič autobusu.





měst jsou zde používány nosiče vpředu autobusu. Dvoumístné nosiče byly nahrazeny držáky na 3 kola. Přeprava kol je zdarma.

Autobusy s nosiči na kola v novozélandském Aucklandu.

AUSTRÁLIE A NOVÝ ZÉLAND

Od 11. dubna 2016 byl v ulicích australského Melbourne zaveden zkušební provoz autobusů s venkovními nosiči jízdních kol na čtyřech linkách. Testování bude probíhat po dobu 12 měsíců. Vnější nosiče na kola je možné také využít při poznávání krás okolí novozélandského města Auckland. Jejich používání bylo sice ukončeno před pěti lety kvůli omezením vyplývajících z právních norem, které v té době platily, ale o jejich znovuzavedení se zasadila organizace Cycle Action Auckland (CAA).

VELKÁ BRITÁNIE

U britského města Portsmouth byly nedávno zprovozněny tři autobusy s vnějšími nosiči kol. Nabízí možnost přepravy zaměstnancům



Vlevo: Příklad převozu kol ve Velké Británii.

Vpravo: Brněnský autobus SOR NBG 12 s cyklodržáky.

místní vědeckotechnické laboratoře mezi zaměstnáním a západní částí města Portsmouth. Lidé dojedou na kolech k nejbližší autobusové zastávce a dále pokračují spolu se svými koly autobusem. V anglickém univerzitním městě Nottingham byl šestimístný nosič poprvé instalován v roce 2010. Stal se tak poptávaným a vítaným prvkem místní dopravy, že v současné době se jeho počet rozšířil na deset. Autobusy tak mohou využít i cestující, kteří bydlí ve větší vzdálenosti od města.

ZKUŠENOSTI V ČESKÉ REPUBLICE

Dopravní podnik města Brna je zapojen do iniciativy 2MOVE2 v rámci evropského projektu CIVITAS spolu

s městy Stuttgart, Malaga a Tel Aviv. Tato iniciativa probíhá od konce roku 2012 do konce roku 2016. Jedním z opatření, které je zaměřeno na zlepšení mobility ve městech a využívání alternativních zdrojů energie, je aktivita týkající se zlepšení dopravních služeb pro cestující s koly. Po zpracování studie byly vybrány nosiče montované na zadní část autobusů. Upravené autobusy byly nasazeny na linku 55 v rekreační části města s vysokou poptávkou po převozu jízdních kol. Šestimístnými nosiči na kola je vybaveno 5 vozů SOR NBG 12 od poloviny roku 2015. Díky kamerám na zadním čele autobusu může řidič i cestující sledovat kola umístěná v držáku na monitoru uvnitř vozidla.



Triumf československých vzpěračů na olympijských hrách v Los Angeles!

Možná vás titulek překvapil. Vždyť olympiáda už skončila, a navíc se nekonala ve Spojených státech amerických, ale v Brazílii. Ne, nezmýlili jsme se. Pro nadpis jsme si vypůjčili titulek z 84 let starých novin, protože k tomu máme důvod. Během bezmála 120 let, co existuje v Praze městský dopravní podnik (1897 – 2017), se mezi jeho zaměstnanci objevila celá řada zajímavých osobností.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto: **ČTK**

Právě nyní, kdy v Rio de Janeiro skončily zatím poslední olympijské hry, není bez zajímavosti, že se mezi zaměstnanci objevili i vynikající sportovci. Byli mezi nimi i vzpěrači Jaroslav Skobla a Václav Pšenička.

Jaroslav Skobla (1899 – 1959) byl podle dochovaného mzdového listu z roku 1943 zaměstnán u Elektrických podniků jako kancelářský manipulát v oddělení Hospodářská kontrola. Bohužel další informace z jeho „podnikového období“ se nám nepodařilo zjistit. Ve mzdových listech z roku 1945 a mladších jeho jméno nefiguruje.

Zlaté období své sportovní kariéry prožíval jako člen sportovního klubu AFK Stráž Bezpečnosti. Pro mnohé je známější Skoblův syn Jiří (1930 – 1978), který získal v roce 1956 na olympijských hrách v Melbourne bronzovou medaili ve vrhu koulí.

Více informací máme o **Vladimíru Pšeničkovi**. „Pšenda“, jak mu familiérně říkával Jaroslav Skobla a možná i jiní, v Elektrických podnicích pracoval od roku 1929 nejdříve jako *smluvní šofér* v Rustonce. Na rozdíl od Skobly byl členem Sportovního klubu Elektrických podniků, známého pod zkratkou SKEP. K podniku ho tedy vázala nejen práce, ale i sport.

Na počátku třicátých let byli Skobla a Pšenička velcí sportovní soupeři. Když se blížily olympijské hry v Los Angeles, dávaly se právě Václavu Pšeničkovi větší naděje na úspěch. Jenže mnoho nescházelo a na olympiádu se nejelo. V té době vrcholila v Československu hospodářská krize, a tak není divu, že se na začátku března 1932 v denním tisku objevila tato výzva:

„Výprava na Olympijské hry ohrožena. Sportovci! Výprava československých borců na olympijské hry v Los Angeles jest vážně ohrožena.



V nynější těžké situaci státu nelze počítati s jeho podporou. Musíme si proto pomoci sami. Sportovci! Vezměte si příklad z našich lyžařů, kteří sami sebrali značný peníz na výpravu mezi sebou. Podpořte Č. O. V. svým příspěvkem! Každý sebemenší příspěvek bude vděčně vítán. Peníze zašlete na šekové konto č. 202.463. Československý olympijský výbor.“

Situace byla velmi vážná a skutečně se mezi sportovci a diváky vybírala doslova koruna ke koruně. V dubnu byl odhadován náklad na cestu jednoho sportovce na 15 tisíc korun, z toho 4624 korun připadlo na dopravu po moři (cestování letadlem přes oceán ještě v té době nebylo běžné), 6000 korun se počítalo na jízdné po železnici a na 2000 korun

Václav Pšenička (1906 – 1961) – vzpěrač, olympionik, člen Sportovního klubu Elektrických podniků a zaměstnanec podniku v letech 1929 – 1952.

Pšeničky a Jaroslava Skobly to byli koulaři František Douša, zápasníci Jindřich Maudr a Josef Urban, maratonec Oskar Hekš, sprinter Andrej Engel. Jediným funkcionářem byl vedoucí výpravy a zástupce Československého olympijského výboru PhDr. František Widimský.

V pondělí 4. července sportovci složili slavnostně slib a jejich příprava na X. letní olympijské hry tak vyvrcholila. Cesta ve srovnání s dnešní dobou nebyla jednoduchá. Výprava vyrazila 9. července v 15:26 vlakem z pražského Masarykova nádraží do Brém. Následující den olympionici nastoupili na loď Europa společnosti Severoněmecký Lloyd. Jejich cesta do New Yorku trvala šest dní a pak zbývala ještě cesta na opačný

se odhadoval pobyt v Americe. Na účast Pšeničky se údajně skládali pražští tramvajáři, jeho účast na olympiádě se nakonec rozhodla finančně podpořit správní rada Elektrických podniků. Skoblovi přispěli členové sportovního klubu AFK Stráž Bezpečnosti, jehož byl členem.

K 21. červnu 1932 byla finančně zajištěna účast pěti sportovců, nakonec jich bylo k odjezdu připraveno sedm: kromě vzpěračů Václava

konec Spojených států do Los Angeles. Během cesty lodí (mimochoodem – jelo se turistickou třídou) naši vzpěrači nezaháleli. Trénovali společně s Rakušany v lodním skladišti na žíněnce zapůjčené německou výpravou, sami Němci trénovali večer.

Olympijské hry začaly 30. července 1932. Jen na okraj dodejme, že naši sportovci měli jednotný oblek – krémově bílé kalhoty, modrý kabát, bílé košile s angl. vázankou a hnědý pás. Českoslovenští olympionici se svým podporovatelům odvděčili hned na začátku her. Už 31. července dorazil do Prahy telegram: „*Naše vlajka nad stadionem. Skobla, Pšenička. Vlasti zdar! Widimský.*“ Večerník Národních listů v pondělí 1. srpna 1932 oznamoval: „*Dvě československá vítězství na olympijských hrách. Skobla a Pšenička na prvních místech ve vzpírání.*“ Na jiném místě noviny dodávaly: „*V historii sportu jest to poprvé, kdy dva Čechoslováci dobývají prvých dvou cen olympijských v jedné soutěži. Zdar Vám, hoši! Obhájlili jste důsledně barvy naší mladé republiky.*“

Zlato ve vzpírání v těžké váze tedy získal Jaroslav Skobla výkonem 380 kg. Druhý skončil Pšenička s výkonem 374,5 kg. Původně se dávaly větší šance právě Pšeničkovi, ale

ten sám přiznal, že když viděl, v jak vynikající formě Skobla je, vzdal se snahy překonat ho. Dodejme, že koulař Douša přidal bronzovou medaili výkonem 15,60m (vítěz dosáhl 15,995 m) a zápasník Urban získal také stříbrnou medaili. Československá výprava sedmi sportovců tedy přivezla 4 medaile a stala se šestou nejúspěšnější výpravou těchto her.

Návrat sportovců do vlasti byl slavnostní. Republika, která jim nechtěla na účast přispět ani korunu, se k nim najednou hrdě hlásila. Výprava byla uvítána už v Podmoklech (dnes jsou součástí Děčína) a v Roudnici přisedla do autokaru Elektrických podniků. Následoval slavnostní průvod až na Staroměstskou radnici. Po přijetí na radnici následoval další průvod, kdy byli olympionici doprovázeni pražskými sportovci ze Staroměstského náměstí Celetnou ulicí, přes Příkopy a Václavské náměstí až do Radiopaláce, kde bylo připraveno uvítání sportovními svazy a mateřskými oddily. V průvodu se střídaly hudby Stráže bezpečnosti, poštovních zaměstnanců a pochopitelně Elektrických podniků. V listopadu 1932 přijal úspěšné olympioniky i prezident republiky T. G. Masaryk.

Václav Pšenička svůj úspěch zopakoval o čtyři roky později i na ber-

línské olympiádě. Na jeho účast opět přispěla správní rada Elektrických podniků. Kromě Pšeničky, který zlepšil svůj předchozí olympijský výkon na 402,5 kg (stačil opět „jen“ na stříbrnou medaili) tam měli velký úspěch i další sportovci Sportovního klubu Elektrických podniků – kanoisté Václav Mottl a Zdeněk Škrdlant. O těch se zmíníme někdy přistě, podaří-li se o nich sehnat nějaké údaje.

Václav Pšenička se narodil před 110 lety, 26. října 1906. Dodejme k jeho životu, že od roku 1936 (ještě před olympiádou) byl v Elektrických podnicích zařazen jako kancelářský podúředník v administrativním odboru tzv. referátu XV, v roce 1938 byl povýšen na oficiála a v roce 1946 na vrchního oficiála. V roce 1952 mu byl přiznán invalidní důchod a Dopravní podnik s ním rozvázal pracovní poměr. Václav Pšenička měl čtyři děti – dceru a tři syny, z nichž Václav mladší (1931 – 2015) byl také úspěšným vzpěračem, který byl 11x mistrem republiky. Václav Pšenička senior zemřel v poměrně mladém věku 54 let 25. září 1961. Byla by škoda, kdyby jméno tohoto sportovce a zaměstnance našeho podniku zůstalo zapomenuto a bylo známé jen mezi vzpěrači.

Pšeničkův výkon na X. olympijských hrách v roce 1932 je zachycen i na fotografii.



Světelné zdroje, výstava grafiky i koncertní turné rockových legend

Text: Milan Slezák



Až do konce letošního roku lze v Malé galerii Národního technického muzea, v expozici Architektury, stavitelství a designu, navštívit výstavu věnovanou historickému vývoji světelných zdrojů s názvem **Od plamene k LEDu, Vývoj elektrického světla**. Základ výstavy tvoří ukázka světelných elektrických zdrojů ze sbírky muzea, především z druhé poloviny 19. a z 20. století, tj. světelných zdrojů obloukových a žárovkových, doplněných některými okrajovými a slepými cestami vývoje, včetně kuriozit. Výstava současně přibližuje významné osobnosti tohoto odvětví, z českých vynálezců dílo Františka Křížáka, ze zahraničních osobností pak např. podíl Thomase Alvy Edisona.

Expozice se snaží zachytit jak historické mezníky ve vývoji světelných zdrojů (např. konstrukci první pokusné Křížákovy obloukovky z roku 1878), tak i raritní záležitosti, jako je např. žárovka s uhlíkovým vláknem

Nahore: Výstavu věnovanou světelným zdrojům můžete navštívit v Národním technickém muzeu až do 31. 12. 2016.

Vpravo: Výstava Panoptikum je retrospektivou rozsáhlého díla Jiřího Anderleho.

Legenda britského rocku The Cure vystoupí v Praze 22. října 2016.

se zobrazením Františka Josefa I. a Viléma II. z období před první světovou válkou.

Po osmi letech od posledního většího koncertního turné se na podzim vydávají odehrát třicetku koncertů v sedmnácti evropských zemích legendární britští **The Cure**. Kapela sice koncertovala i mezi lety 2008 – 2016, ale jednalo se v podstatě spíše o jednotlivé akce (ať už o několikrát vystoupení v Londýně nebo hraní na velkých evropských festivalech typu Roskilde, Pinkpop, Paleo, Primavera, Frequency či Bestival). Složení souboru kolem zpěváka Roberta Smithe se sice za léta existence výrazně proměnilo, ale základní poznávací znaky jejich skladeb (typický Smithův vokál, specifická nálada nebo charakteristická zvonivá kytara) jsou tím, čeho si fanoušci na živých vystoupeních kapely mohou užít v každém případě. Traduje se, že seznam skladeb, které The Cure naživo hrají, se pro jednotlivé akce mění.



Uvidíme, jak tomu bude na letošním turné, které se zastaví i u nás. The Cure (společně se supportem, skotskou kapelou The Twilight Sad) uvidíme v O₂ Aréně v sobotu 22. října.

Od 15. září až do 15. ledna příštího roku nabízejí prostory Obecního domu výstavu s názvem **Panoptikum** věnovanou rozsáhlému dílu akademického malíře a grafika **Jiřího Anderleho**, slavícího právě v září letošního roku své významné životní jubileum. K jeho osmdesátým narozeninám je tato retrospektivní výstava, zachycující především průřez autorovou tvorbou za poslední půlstoletí, bezesporu zaslouženým ohlédnutím. Ve výstavních prostorách mají své místo i díla z raného období Anderleho tvorby. Díla jsou inspirovaná vesnickými tancovačkami, kterých autor pěkný počet sám absolvoval jako bubeník vesnické dechovky. Jiří Anderle je znám především svou grafickou tvorbou a jeho dílo je zastoupeno v řadě domácích i světových muzeí a galerií.

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY



Foto: Petr Hejna

Jakou ulicí projíždí autobus? Odpovězte na soutěžní otázku a získejte dvě vstupenky do galerie DOX a knihu Místa paměti národa. Odpověď zašlete nejpozději do **pondělí 31. října 2016** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Správná odpověď na otázku **Z jaké zastávky vyjela tramvaj?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 9/2016 zněla: **Čechovo náměstí**.




Z autorů správných odpovědí byl vylosován a dvě vstupenkami do galerie DOX a knihu Jezte chytře odměněn: **Jiří Steinitz**.



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete doplnění textu o českém knihkupci a nakladateli Janu Ottovi (1841 – 1916): Jan Otto nebyl jen vydavatelem největší české tištěné encyklopedie Ottova slovníku naučného. Vydával i odbornou literaturu, cestopisy a časopisy... (tajenka).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete nejpozději do **pondělí 31. října 2016** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: mixér na smoothie a další dva flash disk 16 GB.

POMŮCKY: EI, ORDNER, ORM, TTT, UTIL, YK	PLETENÉ OBLEČENÍ	JÍŽNÍ OVOCE	INICIÁLY POLITIKA ADENAU- ERA	ORGANIZ. SPOJENÝCH NÁRODŮ (ZKRATKA)	ANEKDOTA	NÁDOR		PŘÍSLUŠ- NICE	CELNÍ KÓD ITALIE	ZVÝŠENÝ TÓN D	ÚSKOKY	AKVARIJNÍ RYBA		LETOPIS	ESKYMÁK	POUTKA
RIVALOVO							SENZORY CHORO- MYSLNÍ LIDÉ						JODNAN DRAS. (VZ.) JEDOVATÉ BYLINY			
1. DÍL TAJENKY																
NĚMECKY „VEJCE“			NA ŽÁDNÉM MÍSTĚ ČÁST VĚTY					STÁŘEC (ŘIČČ.) MUŽSKÝ HLAS								
TĚLESNÁ VÝCHOVA A SPORT (ZKRATKA)				ANGLICKY „BOD“ ČESKÝ ZPĚ- VÁK (BOB)					AUTOR VÝ- SMĚS. DĚL VEREJNÁ SOUTĚŽ							
CIZÍ MUŽSKÉ JMÉNO					NÁBYTKOVÁ TKANINA 1503 (ŘÍMSKY)						CIZÍ ŽEN. JMÉNO ZN. FOTO- APARÁTU					
	ŽENA SPLĚTAJÍCÍ VĚNCE	KÓD LETIŠTĚ SYWELL PRVEK				SPOLEČEN. ZÁBAVA NATÁH- NOUT						OZN. SYR. LETADEL NECHAT NAŽIVU			2. DÍL TAJENKY	POLODRA- HOKAM
4. DÍL TAJENKY								BIBLICKÝ HRÍŠNÍK ZBYTEK PO OMLETÍ					AMAT. ATL. ASOCIACE SLOVENSKY „REPA“			
FEUDÁLNÍ SVOBODNÉ STATKY							HENLEI- NOVEC PALIVO							INIC. ZPĚV. MICHNOVÉ DEŠTIVO (NÁŘEČ.)		
PŘEDLOŽKA			TUKOVÝ NÁDOR JEDN. UŽI- TEČNOSTI					SVÁR STARŠÍ ZNAČKA VATY								
AKADEMIE MÚZICKÝCH UMĚNÍ (ZKRATKA)				MILÁNSKÝ FOTB. KLUB SLŮVKO POCHOPEŇÍ					NAPLIVAT ŘÍŽSKÝ BASKETBA- LOVÝ KLUB							
VOJENSKÝ ODDÍL					HORNINA Z OOIDŮ ZN. KILO- NEWTONU					JEDNOTKY TELEGRAF. RYCHLOS. 6 (ŘÍMSKY)						
3. DÍL TAJENKY													PARKOVÝ JEHLIČNAN			
OBŘ POD- PÍRAJÍCÍ NEBESKOU KLENBU							KÁCET (ZASTAR.)						ŽENSKÝ HLAS			

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 9/2016 se skrývalo doplnění jednoho z Murphyho zákonů: Vždy, když dojedeš nákladák, je na silnici plná čára a v protisměru volno. Jakmile se změní v přerušovanou, okamžitě je v protisměru kolona.

Hlavní cenu – luxusní sadu příborů – získává **Petra Tölgyesiová** a flash disk 16 GB získávají **Roman Hošna** a **Ladislav Mejzr**.

HLAVNÍ CENA: MIXÉR NA SMOOTHIE TRISTAR BL-4445

Mixér na smoothie je typ stolního mixéru určený pro přípravu zdravých nápojů z ovoce a zeleniny, tzv. smoothie. Oproti klasickému stolnímu mixéru je ovoce a zelenina daleko jemněji rozmixována, čímž získává nápoj hladší konzistenci. Navíc je možné mixovací nádobu odejmout a použít místo sklenice, popř. ji lze uzavřít víčkem a využít jako láhev na pití. Mixér Tristar BL-4445 je ideální pro přípravu koktejlů, smoothie, domácího pesta nebo třeba tvrdého sýru k posypání těstovin. Obsahuje 6 průhledných mixovacích nádob, 4 barevná okruží pro snadné rozlišení a sadu víček k různým účelům. Vyjímatelné nože k mixování či sekání jsou vyrobeny z nerezové oceli. Bezpečnost použití je zajištěna jak integrovanou funkcí zámku, tak i protiskluzovou úpravou nožiček. Veškeré odnímatelné součásti je možné mýt v myčce nádobí. Sada obsahuje i 6 mixovacích nádob (5x 500 ml a 1x 250 ml), 4 víčka (1x víčko s parním ventilem, 1x perforované a 2x klasické uzavírací víčko s pitkem). Rozměry: 17,5 x 11 x 10 cm; hmotnost: 1,7 kg.



DEN OTEVŘENÝCH ATRAKCÍ

Zličín – Motol – Řepy
Sobota 17. září 2016

Velice se mi DOD líbil.
Filip Formánek

Foto: Zdeněk Bek a Petr Hejna



Den otevřených dveří byl velmi pěkně připravený. Na všech třech místech bylo k vidění mnoho zajímavých věcí a hlavně lákala možnost navštívit běžně nepřístupné prostory a seznámit se tak se zázemím provozu MHD. **Jan Grill**

Zvládli jsme Depo Zličín a Vozovnu Motol a stejně jako vloni se nám tramvaje líbily nejvíc. **Jana Svítlová**



Víc takových DOD, jednou ročně je málo! **Vladimír Svoboda**

Velká pochvala a poděkování všem pracovníkům, kteří se zúčastnili, zvláště pak hasičům v depu na Zličíně. Moc jsme si užili vlastní účast při hašení „hořícího“ domečku. Skvělá maketa, kterou jistě ocenilo velké množství dětí, soudě dle nekončící fronty. **Martina Kučerová**



Za rok na viděnou...
Vojtěch Chudlánský

