

DP

kontakt

PRAŽSKÝ TROLEJBUSOVÝ VÍKEND  
Z VELETRHU INNOTRANS  
**VÍTĚZSTVÍ PRO TÁTU**



# FAN SHOP

## Zimní čepice pro velké i malé fanoušky tramvají



### LIMITOVANÁ EDICE

- ❄ výrobce: Kama
- ❄ 50 % hřejivé Merino vlny
- ❄ všitá fleece čelenka
- ❄ velikost pro děti nebo pro dospělé



V prodeji na fanshopu DPP a také v Infocentru Můstek.  
Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty. Dodání zboží prostřednictvím České pošty.  
Možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek, Anděl a Hradčanská.

OBSAH 10 / 2022

#### AKTUÁLNĚ

4 – 5

#### UDÁLOST

6 – 9 5 / 50 / 70 LET POTÉ

#### ZAJÍMAVOST

10 – 11 Z PÁTEČNÍHO ZÁKULISÍ

#### SOUTĚŽ

12 – 17 VÍTĚZSTVÍ PRO TÁTU DO AUTOBUSOVÉHO NEBE

#### PŘÍLOHA

(NEJEN) PRO ŘIDIČE

18 – 21 CO PŘINÁŠÍ PŘEROD AUTOBUSOVÉ LINKY 140 NA TROLEJBUSOVOU ČÍSLO 58

#### AKCE

22 – 27 CO ZAUJALO KOLEGYNĚ A KOLEGY V BERLÍNĚ?

#### KALEIDOSKOP

28 – 29 HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

#### VÝROČÍ

30 – 35 70 LET TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC V PRAZE  
60 LET TRAMVAJÍ T3 – 8. DÍL: TRAMVAJ T3 SE PŘEDSTAVUJE

36 KULTURA / KVÍZ

#### FOTOGRAFIE MĚSÍCE

37 NIC NENÍ DEFINITIVNÍ

38 ZÁBAVA

40 Z PLZNĚ DO PRAHY A ZPĚT, ANEB O CESTĚ NEJSTARŠÍ PROVOZUSCHOPNÉ ELEKTRICKÉ TRAMVAJE VE STŘEDNÍ EVROPE

Foto na titulní straně: Petr Hejna  
Petr Doubrava, Garáž Hostivař, vítěz jízdy zručenosti řidičů 2022

#### DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 27. ročník

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9  
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek  
Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Cabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungrman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.  
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349  
Uzávěrka tohoto čísla: 26. září 2022  
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:  
[www.dpp.cz/dp-kontakt](http://www.dpp.cz/dp-kontakt) nebo si načtete QR kód.  
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.  
Přetisk jen se svolením redakce.

Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.  
Informace o zpracování osobních údajů na: [dpp.cz/osobni-udaje](http://dpp.cz/osobni-udaje)

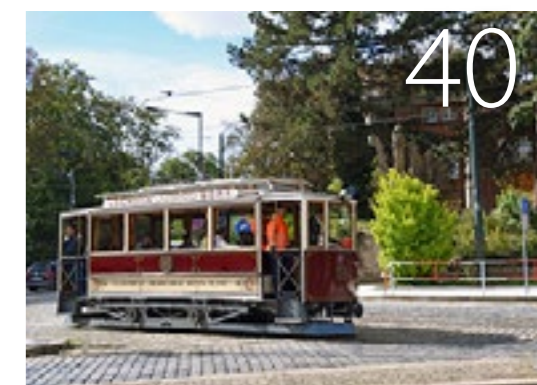




Foto: Roman Tesáček

## Hasiči DPP na Dni hrdinů

V prostorách Výstaviště v Holešovicích se v sobotu 24. září 2022 konala akce věnovaná složkám IZS – Den hrdinů. Svou techniku a vybavení zde prezentovali také hasiči z Dopravního podniku. K vidění byl protiplýnový automobil na podvozku Iveco, v jehož výbavě nalezneme např. vzduchové a kyslíkové dýchací přístroje, náhradní tlakové lahve naplněné vzduchem nebo protichemické oděvy a dekontaminační sprchu. Dále se předvedl speciální protichemický automobil taktéž na povozku Iveco, jehož vybavení tvoří prostředky k likvidaci událostí s přítomností nebezpečných látek, a přívěsný ventilátor, který slouží k odvětrání zakouřených objektů, případně pro ochlazení prostor pomocí vodní mlhy. V rámci praktických ukázek pak hasiči ve spolupráci s pohotovostními složkami DPP provedli vyproštění osoby zpod tramvaje. Součástí Dne hrdinů byl také Memoriál JUDr. Františka Kohouta ve vyprošťování osob z havarovaných vozidel. Soutěže se zúčastnilo celkem 19 hasičských týmů – 14 týmů HZS České republiky (vždy 1 tým z každého kraje), 1 tým HZS Slovenské republiky z Nitry a 4 týmy HZS podniků, konkrétně hasiči z DPP, Letiště Václava Havla, ze Správy železnic a ze Škoda Auto. Pro každé družstvo byla připravena modelová situace, jejíž základ vycházel z dopravních nehod, u kterých hasiči během roku zasahovali. Úkolem jednotlivých týmů pak bylo v časovém limitu 20 minut vyprostit zraněnou osobu za dohledu několika velmi přísných rozhodčích, kteří hodnotili taktické postupy, dodržování bezpečnostních pravidel nebo např. komunikaci se zraněnou osobou a komunikaci mezi samotnými hasiči. Ačkoliv skončili hasiči z Dopravního podniku na poslední příčce, je pro ně účast v této velmi prestižní soutěži studnicí neocenitelných zkušeností. (kd)

## Revize petřínské lanovky

Stalo se již dlouholetým pravidlem, že na jaře a na podzim prochází lanová dráha na Petřín pravidelnou revizí. Největší je tomu i v tomto roce, kdy byla mimo provoz od 10. do 27. října. V rámci revize tak došlo např. k přesnému geodetickému měření jednotlivých prvků trati, rozchodu kolejí a dalších součástí kolejového svršku. V rámci pravidelné údržby došlo také k vyčištění navijecí komory či osvětlení tratě a stanic. Lanová dráha na Petřín je jednou z nejpopulárnějších atrakcí v Praze, jen v roce 2021 využilo lanovku 1 015 490 cestujících. (red)

## Volby členů dozorčí rady DPP volených zaměstnanci

Dozorčí rada je kontrolním orgánem společnosti, který mimo jiné volí a odvolává členy představenstva, dohlíží na výkon působnosti představenstva a na činnost společnosti, a to v souladu s právními předpisy a stanovami společnosti. Dozorčí rada DPP má 15 členů, z nichž dvě třetiny volí a odvolává valná hromada a jednu třetinu zaměstnanci společnosti. Zaměstnanci v pracovním poměru u DPP mohli uplatnit své právo volit 5 členů dozorčí rady prostřednictvím volitelů. Hlasování při volbě volitelů probíhalo ve volebních místnostech a následně mimo volební místnosti. Hlasování se zúčastnilo celkem 59 % zaměstnanců v pracovním poměru u DPP, kteří v 11 volebních obvodech zvolili všech 46 volitelů.

Dnem 22. 8. 2022 byly vyhlášeny volby členů dozorčí rady volených zaměstnanci a zvolení volitelé byli svoláni k hlasování při volbách členů dozorčí rady volených zaměstnanci na 10. 10. 2022. Celkem bylo oprávněnými osobami navrženo 10 kandidátů na členy dozorčí rady volených zaměstnanci. Hlasování při volbách členů dozorčí rady volených zaměstnanci se zúčastnilo 45 volitelů, kteří v prvním kole hlasování zvolili všech 5 členů dozorčí rady. Funkční období členů dozorčí rady volených zaměstnanci je čtyřleté a jejich funkce vzniká dnem 1. 12. 2022. (mb)

### Výsledky voleb členů dozorčí rady volených zaměstnanci

Pořadí kandidátů dle počtu obdržených hlasů	Příjmení a jméno	Osobní číslo	Útvar	Funkce/profese	Navrhovatel
1.	Slanina Roman	224439	500070	statutární zástupce OO	ZOOS DP – ED
2.–3.	Nový Marcel	334500	500070	předseda OSZO DP – A	PV OSZO DP – A
2.–3.	Obitko Jiří	107163	500070	statutární zástupce OO	FPO
4.–5.	Buriánek Josef	360089	131200	řidič	PV – A OS DOSIA
4.–5.	Feigel Vratislav	221497	500070	předseda OO, řidič MHD	OSPEA

## ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Představenstvo DPP se ke svému devatenáctému zasedání v tomto roce sešlo 20. září, aby odsouhlasilo návrhy komunikačních strategií metra D a lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice a vzalo na vědomí strategii rozvoje prodeje jízdného prostřednictvím kanálů ve správě DPP či pravidelně předkládané informace o průběhu elektrifikace autobusových linek a ke stavbě trasy metra I.D. Na programu následujícího zasedání představenstva 4. října bylo projednání mj. aktualizace zprávy k obnově vozového parku autobusů a organizační opatření k 1. 11. 2022 a 1. 1. 2023. V úterý 18. října na 21. zasedání představenstvo projednalo mj. úsporná opatření v oblasti energií, informací o připravovaných novostavbách v tramvajové síti, čerpání dovolené v roce 2022 a informací o výsledku voleb členů dozorčí rady volených zaměstnanci.

Dozorčí rada DPP se sešla 5. října 2022, aby na svém 11. letošním jednání vyhodnotila plnění podmínek pro přiznání cílové odměny členů představenstva za rok 2021. Dále projednala strategii rozvoje distribučních kanálů a byla seznámena s informací k exekučním řízením z roku 2019, s informací k metru I.D a s informací o aktuálním vývoji smluvních vztahů DPP se společností IDS a s přehledem plnění nápravných opatření ve 2. čtvrtletí roku 2022. (red)

## Babí léto pohledem zahraničních návštěv

Výběr z nejzajímavějších zahraničních odborných návštěv během babího léta zahrnuje dvě delegace. Zástupci kolumbijských měst Bogota, Medellín, Bucaramanga a Cali během své cesty do ČR zaměřené na městskou mobilitu a smart city zavítali do Brna, do Plzně i do Prahy. DPP se na programu delegace podílel setkáním na půdě magistrátu, kde formou prezentace a následné diskuse byly zmiňovány souvislosti zejména k financování



provozu i rozvoje MHD. Kolegové z Kolumbie měli možnost nahlédnout na pracoviště tramvajového a vlakového dispečinku, využít běžné linky metra i tramvají a zároveň si prohlédnout pamětihodnosti Prahy a nasát historii tramvajového provozu na palubě historické tramvaje při projíždce metropolí. To dánská skupina čítající 21 osob navštívila depo Kačerov. Zajímala se hlavně o vývoj obnovy vozového parku po roce 1989 a o projekt komplexní údržby a oprav souprav metra formou tzv. full service. (jd)

## PUTOVNÍ POHÁR V ŠIPKÁCH



První ročník o putovní pohár v šipkách uspořádala ZO Dosia Autobusy na Černém Mostě v restauraci Na Chlumecké 8. října 2022. Nejlepší týmy se seřadily v tomto pořadí: 1. Red team (Klíčov), 2. Kačeři z Kačerova, 3. Hroťáci (Klíčov). Pořadí jednotlivců: 1. Jiří Verner (Kačerov), 2. Vratislav Kučera (Klíčov), 3. Jaroslav Nešetřil (Klíčov). Organizátoři si předsevzali, že systém soutěže bude do

příštího ročníku upraven ke spokojenosti hráčů a pořadatele – bude se hrát podle klasického pavouka jak u jednotlivců, tak týmů. Informace o příštím ročníku proběhne klasickým oznámením, tedy e-mailem. (jbu)

## Galileo zpřesňuje polohu tramvají

Vícefrekvenční satelitní přijímače využívající různé družicové systémy pomohou zpřesňovat polohu pražských tramvají. Jejich přesnost i v husté zástavbě centra města je díky tomu velmi vysoká, vykazuje totiž odchylky maximálně dva metry. DPP přijímače postupně instaluje do jednotlivých vozidel. Ve všech tramvajích využívaných v pravidelném provozu by měly být osazeny do konce příštího roku. Přesná lokalizace tramvají umožní nejen zlepšení přehledu o aktuální dopravní situaci pro dispečery i cestující, ale otevře také možnosti pro další úspory v rámci provozu vozidel a infrastruktury díky novým možnostem optimalizace jízdy. (red)



Foto: Štěpán Šmehlík

## TRAMVAJOVÝ NÁBOR POKRAČUJE

Připomínáme, že pro zájemce o „tramvajácké povolání“ se konají ještě dva informační dny, a to ve vozovně Pankrác. Sraz na vrátnici vozovny je vždy v 15 hodin na adrese nám. Hrdinů 13:

- 9. listopadu 2022
- 14. prosince 2022

Více informací se dozvíte také na náborové lince 800 220 020 nebo na [www.dpp.cz/chci-do-dpp](http://www.dpp.cz/chci-do-dpp) (red)



## Kouzlo starých tramvají ve Střešovicích

Tramvaje ve sněhu, po šejdru nebo v areálu bývalé Rustonky – 21 obrazů zdobí výstavní prostory Muzea MHD ve Střešovicích. Autor Milan Mikeš má k dopravě blízko. Je to totiž bývalý zaměstnanec DPP, kde v roce 1955 začal a přes Rustonku a Ústřední dílny také ukončil svoji pracovní kariéru v roce 1991. Svá díla maluje převážně olejem, štětci i prsty. Výstava Kouzlo starých tramvají se snaží připomenout dobové souvislosti, ale také pobavit. Proto kromě tehdejších dopravních prostředků jeho obrazy vždy doplňuje nějaká dobová specialita (např. prodejna Tuzex, V. I. Lenin ve výloze obchodu, čtvrtěční fronta na nové knihy nebo protistátní leták). Výstavu můžete navštívit až do konce letošního roku. (red)

Připravil: Petr Ludvíček  
Foto: Zdeněk Bek, Petr Hejna, Svitlana Isakova,  
Vojta Mařík, Sandra Sedlecká a Jan Šurovský

# 5 / 50 / 70 let poté

## Co se stalo 15. října 2022:

- **Dopravní podnik hl. m. Prahy uvedl do zkušebního provozu novou trolejbusovou trať Letňany – Čakovice**
  - navazuje na trať z Palmovky vybudovanou v roce 2017
  - celý úsek patří do projektu elektrifikace autobusové linky 140 z Palmovky do Miškovic
  - po zahájení plného provozu na jaře 2023 se linka změní na trolejbusovou č. 58
  - linku 58 bude obsluhovat 15 nových kloubových bateriových trolejbusů SOR TNS 18, se základnou v garážích Klíčův
- **První spoj na linku 58 vyjel v 11:06 hod. z terminálu Letňany**
- **DPP tak zahájil víkendový zkušební provoz na lince 58 v úseku Letňany – Čakovice s vozem Škoda 30 Tr (zapůjčený z DP města Hradec Králové)**
- **Fanoušci dopravy spolu s DPP si zároveň připomněli 50. výročí ukončení provozu trolejbusů v Praze a zároveň 5 let od zahájení pilotního provozu v Prosecké ulici**
- **Uběhlo také 70 let od zprovoznění původní linky 58 dlouhé 6 km z Libně přes Letňany do Čakovic k závodu Avia**
- **Na placené okružní jízdy mezi Letňany a obchodním centrem Čakovice vyjelo (i v neděli 16. října) 5 historických trolejbusů:**
  - Tatra T 400/III ev. č. 431 ze sbírek Muzea MHD DPP
  - Škoda 8 Tr ev. č. 494 ze sbírek Muzea MHD DPP
  - Škoda 9 Tr HT 28 ev. č. 358 z DP města Pardubic
  - Škoda 14 Tr 08/6 ev. č. 311 z DP města Pardubic
  - Škoda 21 Tr ACI ev. č. 488 ze ŠKODA-BUS klubu Plzeň, resp. Muzea dopravy ve Strašicích
- **V terminálu Letňany byly vystaveny tyto vozy:**
  - Praga TOT ev. č. 303 (zahájení provozu v roce 1936), ze sbírek Muzea MHD DPP
  - Škoda 24 Tr Irisbus ev. č. 9508 (výcvikový vůz ve vlastnictví DPP)
  - SOR TNS 12 ev. č. 9000 (vůz určený pro jihlavský dopravní podnik), bateriový trolejbus s elektrovýzbrojí Cegelec (jeho 18m verze bude od jara 2023 jezdit na lince 58)





5



5 / 50 / 70

Foto: Zdeněk Bek, Daniel Šabík  
a Jan Šurovský

# Z PÁTEČNÍHO ZÁKULISÍ

Ještě před trolejbusovým víkendem, který je zachycen na předešlých čtyřech stranách, proběhla v pátek 14. října zkouška. Na následujících fotografiích tak můžete vidět střípky z příprav včetně záběrů z technickobezpečnostní zkoušky muzejního trolejbusu Škoda 8 Tr.

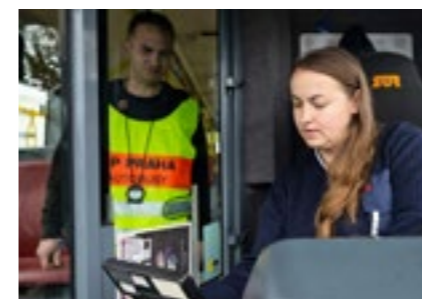


Text: Petr Ludvíček  
Foto: Petr Hejna

# VÍTĚZSTVÍ PRO TÁTU DO AUTOBUSOVÉHO NEBE



SUDY, KONEV, OLOVNICE, HRANOL, BRÁNA. A K TOMU DEVĚT DALŠÍCH. TAK ZNÍ KRÁTKÁ CITACE Z PROPOZIC SOUTĚŽE V JÍZDĚ ZRUČNOSTI ŘIDIČŮ AUTOBUSŮ, KONKRÉTNĚ SEZNAM PŘEKÁŽEK. ANO, PO DESETI LETECH SE ŘIDIČI DPP OPĚT POKUSILI POPASOVAT S NÁSTRAHAMI HOSTIVAŘSKÉ TRATĚ.



TADY TO ROZJEZDEM ZE STARTU NA POKYV ROZHODČÍHO VŠE ZAČÍNÁ

Vzpomínáte na rok 2012? Debutant soutěže Karel Podrápský z Klíčova dosáhl nejvyššího počtu bodů a zvítězil. Za ním se seřadili Pavel Sofron z garáže Kačerov a Jiří Odehnal z Hostivaře. Mezi družstvy zvítězil Klíčov. Jak potvrdil ředitel letošní soutěže a vedoucí jednotky Provoz Autobusy v jedné osobě Jan Barchánek, v mezidobí se párkrát o obnovení akce uvažovalo. Když už se k akci schylovalo, přišla pandemie koronaviru. Loni proběhla komornější verze pro Kačerov a Klíčov pod patronací odborů, a na celopodnikové úrovni se podařilo závod znovu uspořádat až letos, přesně 11. října.

Na odstavných plochách se v Hostivaři sešlo 25 řidičů z 5 garáží. Každý tým měl „hrajícího“ kapitána a mezi muži musela být minimálně jedna řidička, což Vršovičtí splnili hned dvakrát. Soutěžilo se v jednotlivcích, jejich body se sčítaly do soutěže družstev – garáží a nově byla vyhlášena nejlepší řidička. Jednotným vozem pro všechny byl SOR NB 12 ev. č. 3751 v designu kampaně Neskákej mi pod kola.

Než popisovat jednotlivé disciplíny, podívejte se na všeřikající fotografie s komentáři. Základem bylo projet po okruhu v daném pořadí všechny mety a na nich více bodů získat než ztratit. Do 14 úkolů patřila i jednička, tedy regulérní start, třináctka jako couvání na zrcátka do boxu a čtrnáctka: čas. Pro každého byl výsledný čas nad 10 minut penalizován, a pokud by dva řidiči dosáhli na shodný počet bodů, rozhodl by čas.

Komu se vedlo na výbornou, komu hůře, přináší kompletní výsledková listina jednotlivců i družstev. Zajímá nás názor vedoucího Dopravní kontroly JPA, řidiče, dřívějšího účastníka soutěže a letos hlavního rozhodčího – **Milana Hrabáka**: „Trochu mě překvapilo, že někteří pokulhávali hned na druhé a třetí metě při průjezdech obloukovými branami. Naopak docela se dařilo u těžkých hranolů a perfektní byli na závoje, vcelku i na zastávce a dojezdu do parkovacího boxu. Výsledky u zbytku disciplín byly už trochu kolísavé.“ S jeho zkušenostmi je hodnotný i názor na smysl



PRŮJEZD PRAVOU A LEVOU BRANOU S JEJÍM OTEVŘENÍM JEDNÍM ČI DRUHÝM BOKEM VOZU



HRANOLY PROVĚŘUJÍ PŘESNÉ VEDENÍ AUTOBUSU, IDEÁLNĚ JE TŘEBA SHAZOVAT JEN ZELENÉ, NIKOLIV OVŠEM PŘEDNÍM KOLEM



ZÁVOJA NESE PLECHOVKY, KTERÉ JE TŘEBA CITLIVÝM ROZJEZDEM NESHODIT



NOVINKA MEZI DISCIPLÍNAMI – ODHAD PRŮJEZDU KOLEM CYKLISTY VE VZDÁLENOSTI 150 CM



U ZASTÁVKY JE TŘEBA ZASTAVIT 15 CM OD OBRUBNÍKU A NA ÚROVNI OZNAČNÍKU



ČÍM VĚTŠÍ ODVAHA SUDY PŘIBLÍŽIT, TÍM VÍCE BODŮ. PRŮJEZDNÍ PROFIL JE SAMOZŘEJMĚ TŘEBA PROJET BEZ DOTYKU

soutěže: „Vybrání řidiči mají akci za odměnu, což je motivací i pro další kolegyně a kolegy. Mohou se tu odreagovat od každodenní práce a navíc si prověří dovednosti, které se v praxi dají uplatnit.“

Nejúspěšnější řidičkou pro rok 2022 je **Hana Lisová** z Hostivaře, která autobus řídí třicet let, když začínala ve Vršovicích. Přiznala, že oproti běžné službě byla před soutěží nervózní: „Byla mi navíc zima a musela jsem se před startem schovat do autobusu. V uličích jezdím tak, abych kolizím předcházela, nic nepoškrábala a nezpůsobila. A teď mě kolegyně nutí přiblížit sudy co nejlíže k sobě,“ usmívá se vítězka dovednostní soutěže a dodává: „Všechny disciplíny byly pro mě náročné, chtěla jsem to mít za sebou. K výsledku mi pomohla praxe i štěstí.“ A možná geny – její bratr pracoval ve Vršovicích jako pumpář a sestra na kačerovské garáži.

Pohár pro vítěze zvedl nad hlavu hostivařský **Petr Doubrava**, kterého můžete jedenáctým rokem potkávat za volantem kloubových autobusů. Jak jste se připravoval? „Pár informací jsem si zjistil od kolegů, kteří se dříve soutěže zúčastnili. Ale nějak dokonale se připravit nedá, bral jsem to tak, jak jednotlivé disciplíny přicházely jedna po druhé.“ Co vám sedlo a co ne? „Určitě mě překvapil výsledek na čtvrté disciplíně s hranoly, kde se mi jako jedinému podařilo mít nulu trestných bodů. Naopak mě zamrzelo závaží, které jsem neumístil na cíl.“ Bliží se úkoly běžné praxi? „Odhady průjezdů jsou třeba velmi odpovídající každodenní praxi, zastavení na terčích je zase více o štěstí. Je to každopádně užitečná akce a rád bych se zase někdy zúčastnil. Mohu ještě něco dodat?“ Určitě. „Vítězství bych chtěl věnovat tátovi, Emilu Doubravovi, který nás nedávno opustil. Jezdil pro Dopravní podnik dvacet let.“

Zajímalo nás pochopitelně hodnocení soutěže od vedoucího vítězné garáže **Milana Volka**: „S výsledky hostivařských řidičů a řidičky jsem maximálně spokojen, protože se nám podařilo zvítězit ve všech kategoriích. Tým je pochopitelně velmi hravý a spokojen s výsledky i s cenami, o které se podělil i s ostatními.“ Podle jeho slov nebyl takový problém akci oživit i po tolika letech, protože „se sešel perfektní organizační tým. I řidiče, které jsem oslovil, si na poslední ročník pamatovali a těšili se.“

Jak už tu zaznělo, vedoucí garáží vybírali nejlepší řidiče, a to i podle zodpovědného přístupu k výkonu pracovních povinností, jízdám bez nehod, chování k cestujícím, zkrátka z těch nejlepších profesionálů po všech stránkách. To potvrdil i **Jan Barchánek**, který k obnově tradice doplnil: „Poměrně často jsme diskutovali na jednotce o oživení této soutěže hlavně proto,



KONEV JE VŽDY ATRAKTIVNÍ DISCIPLÍNOU. PŘI CITLIVÉM COUVÁNÍ LZE NÁDOBU NAPLNIT ALESPŇ JEDNÍM LITREM KAPALINY



ZASTAVENÍ 3 METRY PŘED PŘEKÁŽKOU, KAŽDÝ CENTIMETR SE POČÍTÁ



POHOTOVÉ NOHY NA PEDÁLECH ZNAMENAJÍ HOUPAJÍCÍ SE KOULI UMÍSTIT DO BEDNY



ZRCÁTKA NEPOMOHOU. VÍTĚZÍ PROSTÝ ODHAD A ŠTĚSTÍ – ZASTAVENÍ OLVNÍČÍ NAD STŘEDEM TERČE



A JE TU FINÁLE – COUVÁNÍ NA ZRCÁTKA SE ZASTAVENÍM ZADNÍHO KOLA NA ZNAČCE





VÍTĚZNÁ SESTAVA – DRUŽSTVO GARÁŽE HOSTIVAŘ S JEJÍM VEDOUČÍM MILANEM VOLKEM

*abychom se mohli sejít nejen u pracovních povinností, ale i v odlehčenější atmosféře. Vše se naplnilo až po pandemii, kdy jsme ještě zvažovali možnost termíny sladit i s kolegy z tramvají. Ti ovšem měli soutěž na mezinárodní úrovni, a tak se prozatím tato společná aktivita odsouvá.“*

Vedoucí jednotky dodal, že mu dává smysl, aby soutěž byla každoroční i proto, že není jen o porovnání řídicí šikovnosti, ale i oceněním zaměstnanců. „Chtěl bych touto cestou poděkovat nejen samotným účastníkům soutěže, ale všem, kteří trať stavěli, byli na místech rozhodčích či se starali o zázemí. Jsem rád, že se podařilo tuto akci vrátit do formátu soutěže mezi všemi garážemi,“ řekl Jan Barchánek a závěrem dodal: „S organizováním tady v Hostivaři zkušenosti máme a můžeme se na spolupráci JPA, JSVA i TSO spolehnout. Vše proběhlo bezproblémově a věřím, že si to i soutěžící užili.“

PRVNÍ TŘI MUŽI. ZLEVA CELKOVÉ DRUHÝ VLASTIMIL VÁLEK Z KAČEROVA, UPROSTŘED VÍTĚZNÝ PETR DOUBRAVA Z HOSTIVAŘE A VPRAVO TŘETÍ JAROSLAV KRUCKÝ Z ŘEPY



Výsledková listina – družstva		
Pořadí	Družstvo	Body za družstvo
1	Hostivař	5091
2	Kačerov	4869
3	Klíčov	4752
4	Řepy	4488
5	Vršovice	3071

Výsledková listina – prvních 10 řidičů				
Pořadí	Družstvo	Startovní číslo	Soutěžící	Body
1	Hostivař	20	Doubrava Petr	1622
2	Kačerov	13	Válek Vlastimil	1205
3	Řepy	21	Krucký Jaroslav	1149
4	Kačerov	15	Kypta Pavel	1140
5	Řepy	25	Černoušek Kamil	1138
6	Klíčov	5	Podrápský Karel	1133
7	Klíčov	1	Rezek Petr	1112
8	Klíčov	3	Chlpek Tomáš	1092
9	Řepy	23	Šmucer Václav	1078
10	Hostivař	16	Žitný Adolf	1020



BYLA JSEM NERVÓZNÍ, PROTO JE VÍTĚZSTVÍ MEZI ŘIDIČKAMI PRO MĚ PŘEKVAPENÍM. OBČAS TO CHTĚLO ZARISKOVAT, TO V PRAXI ŘÍDÍM NAOPAK VELMI OPATRNĚ, ŘÍKÁ HANA LISOVÁ Z HOSTIVAŘE

Výsledková listina – první 3 řidičky				
Pořadí	Družstvo	Startovní číslo	Soutěžící	Body
17	Hostivař	19	Lisová Helena	833
18	Kačerov	14	Kaperová Kristýna	764
21	Vršovice	8	Kápičková Pavla	563



VERDIKT HLAVNÍHO ROZHODČÍHO MILANA HRABÁKA ZNĚL: ŘIDIČI SI VEDLI VELMI DOBRĚ NA JEDNĚ Z NEJTĚŽŠÍCH DISCIPLÍN – HRANOLECH



RÁDI BYCHOM JÍZDY ZRUČNOSTI V BUDOUCNU ZNOVU SLADILI I S KOLEGY Z TRAMVAJÍ. AKCE JE ODREAGOVÁNÍM OD KAŽDODENNÍCH STAROSTÍ A TAKÉ DOBRŮU REPREZENTACÍ GARÁŽÍ A ZAMĚSTNANCŮ PODNIKU, ZHODNOTIL AKCI JAN BARCHÁNEK

Text: Michal Andelek a Martin Košek  
Foto: Zdeněk Bek, Petr Ludvíček a Daniel Šabík



# CO PŘINÁŠÍ PŘEROD AUTOBUSOVÉ LINKY 140 NA TROLEJBUSOVOU ČÍSLO 58

VELKOU UDÁLOSTÍ LETOŠNÍHO PODZIMU JE ZCELA JISTĚ ZPROVOZNĚNÍ TROLEJBUSOVÉ TRATĚ MEZI PALMOVKOU A MIŠKOVICEMI, DÍKY KTERÉ SE DNEŠNÍ AUTOBUSOVÁ LINKA 140 V PŘÍŠTÍM ROCE ZMĚNÍ NA TROLEJBUSOVOU S ČÍSLEM 58. PROJEĎME SI NYNÍ TUTO TRATĚ S NEOFICIÁLNÍM ŘIDIČSKÝM MANUÁLEM.



PRVNÍ NATROLEJENÍ PŘI ZKOUŠCE PROBĚHLO V AUTOBUSOVÉM TERMINÁLU LETŇANY

Stavební práce, které byly zahájeny v lednu letošního roku, dospěly ke svému cíli, a tak nastala vhodná doba k detailnímu představení nově vzniklé pražské trolejbusové tratě. Jelikož byl projekt elektrifikace autobusové linky 140 již několikrát průběžně na stránkách DP kontaktu představen, připomeňme si na úvod základní informace už jen ve stručnosti.

**Elektrifikace autobusové linky 140** spočívá v instalaci trolejového vedení ve vybraných úsecích linky, jež bude sloužit k průběžnému nabíjení bateriových trolejbusů, které za několik měsíců nahradí stávající naftové autobusy. Samotná realizace zahrnovala výstavbu trakčních stožárů, z nichž drtivá většina zároveň slouží i pro veřejné osvětlení, dále instalaci trolejového vedení, pokládku kabelových tras a realizaci tří měřičů (Letňany, Klíčov a Prosecká) a jedné bateriové stanice (Čakovice). Nedílnou součástí celého projektu je samozřejmě dodávka **15 kloubových baterio-**

**vých trolejbusů SOR TNS 18 s elektrovýzbrojí Cegelec**, jejichž nákup podpořila i Evropská unie.

Co realizovaná nabíjecí infrastruktura na nové trolejbusové lince 58 z Palmovky do Miškovic pro řidiče znamená?

Naši jízdu začínáme na **Palmovce**, kde však vzhledem k budoucím rozvojovým záměrům na místě stávajícího autobusového terminálu, který zanikne, dojde k největší změně v organizaci provozu oproti stávajícímu režimu autobusové linky 140. V této souvislosti byly v koordinaci s výstavbou trolejbusové tratě realizovány **nové odstavy pilovitého tvaru v ulici Na Žertvách podél tramvajové trati**.

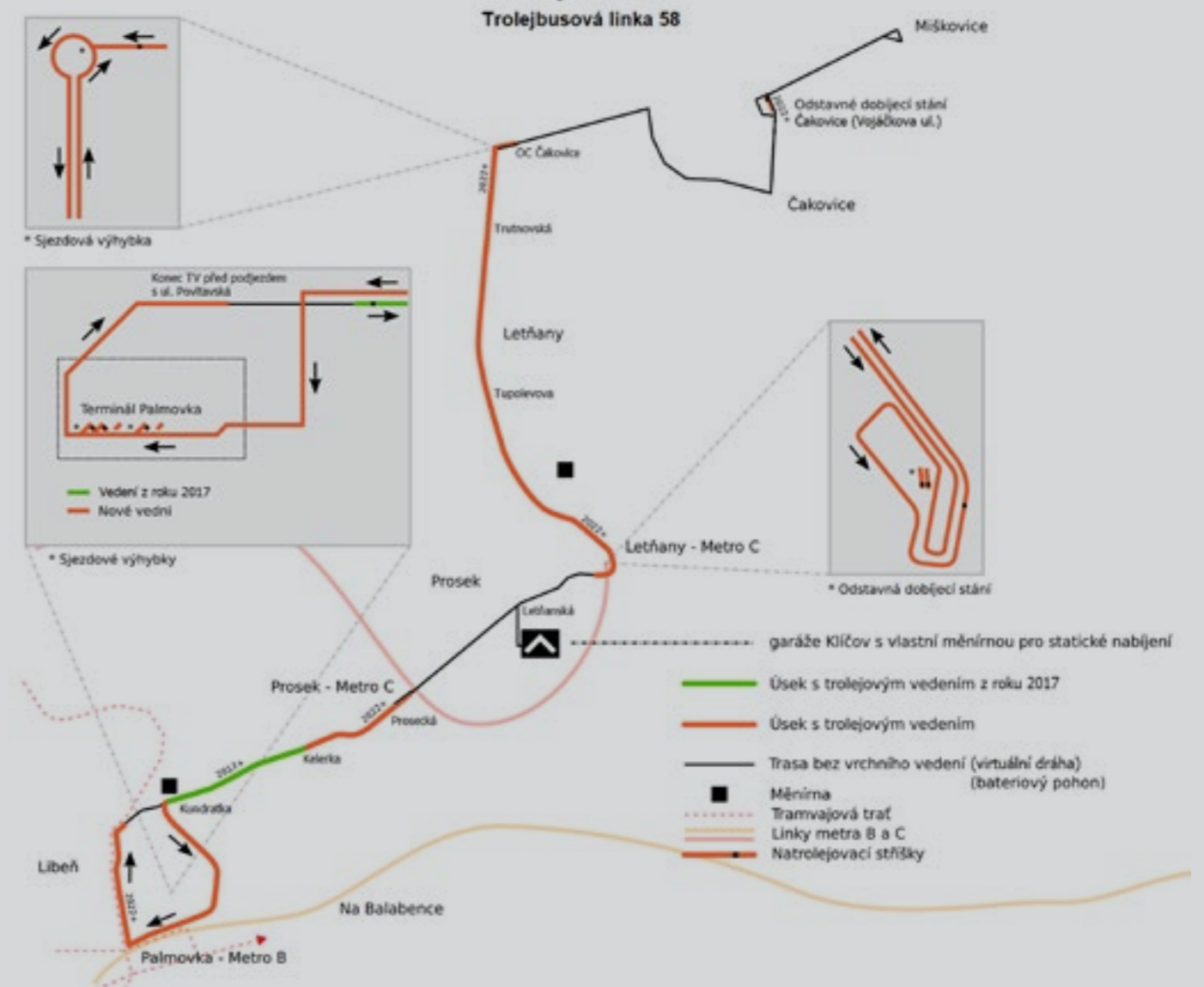
Nově tedy linka 58 (ex 140) již nebude zajíždět do autobusového terminálu, ale v křižovatce ulic Na Žertvách x Vacínova najede na tramvajové těleso a v tramvajové zastávce Palmovka

v ulici Na Žertvách bude probíhat výstup cestujících.

Trolejbus bude do oblasti Palmovky přijíždět pod trolejí, tedy se sběrači připojenými k trolejovému vedení. Pravidelné spoje, které na Palmovce využijí odstav, budou muset v přímém úseku ulice Na Žertvách před najížděním na tramvajové těleso za snížené rychlosti vždy stáhnout sběrače! Důvodem tohoto opatření je skutečnost, že trolejová stopa je ve společném úseku s tramvají přivěšena asymetricky mimo osu vozidla, a tak zde již nebude možné zvednout, resp. stáhnout automaticky sběrače.

Po výstupu cestujících následně trolejbus zajede do jednoho ze tří odstavů po pravé straně kolejí, které jsou určeny pro kloubová vozidla (ve směru jízdy se jedná o 2., 4. a 5. odstav). Vzhledem k poloze odstavů v bezprostřední blízkosti tramvajové tratě je důležité správně do odstavu zajet. Není nutno mít strach nají-

## Schéma trolejbusového vedení





VÝJEZD Z TERMINÁLU LETŇANY

**Trolejové vedení v Prosecké ulici** ve směru do Letňan je ukončeno až bezprostředně před křižovatkou s Vysočanskou ulicí. Stažení sběračů může řidič provést buď při zastavení v zastávce Prosecká, případně i za snížené rychlosti před světelnou signalizací s Vysočanskou ulicí. Druhá možnost je rovněž vhodná, pokud bude čekat před křižovatkou v koloně vozidel. Může se tak déle nabíjet nebo využít napájení z troleje pro vytápění nebo chlazení interiéru vozidla.

Následně pokračuje linka 58 **bez trolejí až do terminálu Letňany**. V pravidelné zastávce ve směru Čakovice proběhne opět natroležení a trolejbus pokračuje **pod trolejí v celé délce Tupolevovy ulice** až k okružní křižovatce

děť až těsně k obrubě, jelikož obruba je záměrně k tomu uzpůsobena a její výška dosahuje pouze 4 cm. Po zajetí do odstavu se trolejbus opět připojí k trolejovému vedení.

Jistě se mnozí zeptají, **proč tedy byla instalována kontinuální trolejová stopa i podél tramvajových kolejí?** Důvodem je skutečnost, že zejména ve špičkách dochází často ke zpoždění spojů, a trolejbusy tak nebudou moci z důvodu okamžitého obratu zajíždět do odstavů. Pro tyto účely nebude nutno stahovat sběrače před najížděním na tramvajové těleso, ale lze pokračovat i nadále se zvednutými sběrači přes Palmovku do nástupní zastávky a dále po své trase do Čakovic, resp. Miškovic.

Vraťme se však ke standardnímu režimu. Ze všech tří odstavů určených pro linku 58 (pro kloubová vozidla) lze vyjet bez couvání již s připojenými sběrači, jelikož jsou zde instalovány sjezdové výhybky. Trolejbus tak po vykonání přestávky pokračuje z odstavu vpravo do Zenklové ulice, kde ve společné zastávce s tramvajemi „Palmovka“ směr Kobylisy proběhne nástup cestujících.

Linka 58 pokračuje **pod trolejí ulicí Zenklovou**, obsluhuje zastávku „Libeňský zámek“ (společně s tramvajovými linkami) a pokračuje dále Zenklovou ulicí až **k podjezdu s Povltavskou ulicí**. Vzhledem k nedostatečné podjezdové výšce je trolejové vedení ukončeno před tímto podjezdem. V krátkém přímém úseku před zmiňovaným podjezdem tak řidič za snížené rychlosti (do 20 km/h) stáhne sběrače. V uvedeném místě je nutno dbát zvýšené opatrnosti s ohledem na relativně krátký přímý úsek troleje a potřebu bezpečně stáhnout sběrače.

Dále pokračuje trolejbus **na bateriový pohon vpravo do Prosecké ulice** až do zastávky „Kundratka“, kde opět proběhne zvednutí



ZASTÁVKA LETŇANY VE SMĚRU Z CENTRA



TROLEJBUS POD NAPĚTÍM PŘED ZASTÁVKOU TUPOLEVOVA

sběračů tak, jak to již část řidičů zná ze zkušebního provozu, který zde probíhal od roku 2017.

s Kosteleckou ulicí (u Globusu). Před okružní křižovatkou je nutno za snížené rychlosti stáhnout



PO NATROLEŽENÍ V ZASTÁVCE OBCHODNÍ CENTRUM ČAKOVICE DO CENTRA



NA KRUHOVÉM OBJEZDU V ČAKOVICÍCH SMĚR CENTRUM

sběrače a dále pokračovat již **v bateriovém režimu až do Čakovic, resp. Miškovic**. Spojce končící v zastávce „Čakovice“ budou moci využít krátkou **nabíjecí trolej ve Vojáčkově ulici**, která se nachází přímo nad odstavními stánkami. Během přestávky lze tak trolejbus nabíjet, a zlepšit tím energetickou bilanci provozu.

V opačném směru je rozsah trolejového vedení podobný. Jak jsme již zmiňovali, z Miškovic, resp. Čakovic bude linka 58 v provozu v bateriovém režimu, a to až do zastávky „Obchodní centrum Čakovice“, kde bude probíhat připojení vozidla k troleji. Z této zastávky tak linka pokračuje pod trolejí až do terminálu Letňany, kde při odbavování cestujících proběhne stažení sběračů.

Následně trolejbus v bateriovém režimu dojde až do zastávky Prosecká, kde bude opět začínat trolejové vedení a zde také proběhne zvednutí sběračů. Již pod trolejí linka pokračuje Proseckou a Čuprovou ulicí až do oblasti Palmovky, kde náš popis výše začínal.

Kromě výše uvedené nabíjecí infrastruktury, kterou bude linka 58 využívat ve svém pravidelném provozu, vznikla i část infrastruktury, která je určena pro další výhledový rozvoj, případně jiné manipulační účely. Jedná se o **trolejbusovou smyčku v terminálu Letňany** podél obvodové komunikace vnitřních odstavů a realizaci **dvou slepých nabíjecích stop**, které budou moci využívat jak trolejbusy, tak i dvoupólové elektrobusesy.

**Trolejové vedení na okružní křižovatce Tupolevovy ulice s Kosteleckou ulicí** je řešeno jako smyčka, takže v celém úseku z Letňan až k této okružní křižovatce bude možno při speciálních příležitostech provozovat plnohodnotně například i historické trolejbusy.

Poslední částí projektu elektrifikace autobusové linky 140, která ještě nebyla detailně představena, jsou **nabíjecí odstavy v garáži Klíčov**. Jedná se celkem o 18 odstavů, přičemž 16 odstavů je řešeno formou trolejové brány, ke které jsou připevněny nabíjecí stříšky, do kterých se připojí sběrače. Nad zbylými dvěma odstavci je realizována nabíjecí trolej v celé délce odstavu. Tyto odstavy tak mohou využít případně i dvoupólové elektrobusesy s pantografem.

Napájení trolejového vedení v úseku Palmovka – Prosecká je zajištěno z **kontejnerové měnirny Prosecká** umístěné u křižovatky ulic Prosecká a Čuprova. **Měnirna v Letňanech** v Příborské ulici napájí úsek z Letňan až do Čakovic a poslední **měnirna v garáži Klíčov** napájí zdejší odstavy. Nabíjecí trolej ve Vojáčkově ulici v Čakovicích napájí zde umístěná bateriová stanice, která se nabíjí ze sítě nízkého napětí (3 x 400 V).

Nyní realizovaný rozsah trolejového vedení na lince 58 však není definitivní a v souvislosti s dalšími rozvojovými projekty by mělo dojít k jeho rozšíření. V projektové přípravě se již nacházejí nová **dvě nabíjecí stání v Miškovicích**, kde by mělo v souvislosti s novým rezi-denčním projektem dojít k výstavbě náměstí u stávající zastávky „Tuháňská“, kam by měla být následně linka 58 prodloužena.

Dalším záměrem je **propojení trolejového vedení v Prosecké ulici s vedením v Letňanech**. Tento úsek mimo jiné bude sloužit připravované elektrifikaci příměstské autobusové linky 375 a výhledově také linkám 136 a 201, jejichž projekční příprava byla schválena Radou hl. m. Prahy i představenstvem Dopravního podniku.



V ZASTÁVCE TRUTNOVSKÁ DO CENTRA



TROLEJBUS JEDOUČÍ DO CENTRA V ZASTÁVCE VÝSTAVIŠTĚ LETŇANY

Díky tomuto propojení se v blízké budoucnosti sníží počet míst, kde bude na lince 58 docházet ke zvedání a stahování sběračů, což bude mít zcela nepochybně pozitivní vliv na spolehlivost provozu i namáhaných technických zařízení vozidel.

Fotografie byly pořízeny 6. 10. 2022 při trolejové zkoušce vozem Škoda 24Tr v trase Letňany – Čakovice.

Fotografie bez popisků: Messe Berlin



# CO ZAUJALO KOLEGYNĚ A KOLEGY V BERLÍNĚ?

VE DNECH OD 20. DO 23. ZÁŘÍ 2022 SE V BERLÍNĚ KONAL JIŽ TŘINÁCTÝ ROČNÍK NEJZNÁMĚJŠÍHO MEZINÁRODNÍHO VELETRHU ZAMĚŘENÉHO NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU INNOTRANS 2022. CELÁ VÝSTAVNÍ PLOCHA SKLÁDAJÍCÍ SE ZE 42 HAL A TAKÉ 3500 METRŮ ČTVERECNÍCH VENKOVNÍCH PROSTOR BYLA ROZDĚLENA DO CELKEM PĚTI ODDÍLŮ. PO ČEM ČEŠI NEJVÍCE PÁTRALI?

## InnoTrans 2022

- 2834 vystavovatelů z 56 zemí
- 250 světových premiér
- 128 vozidel a 14 autobusů
- Hlavní témata veletrhu: alternativní pohony, vlaky poháněné bateriemi a palivovými články a také autobusy
- 57,3 % odborných návštěvníků přicestovalo ze zahraničí; téměř 2/3 pocházely ze zemí EU



## DRÁHA SPECIÁLNÍ, TEDY METRO

Text: **Bohdan Jůza** a **Michal Bříza**, odd. Zabezpečovací technika a odd. Sdělovací technika úseku technického - Metro

Foto: **Michal Bříza**

Ze zmíněných pěti oddílů naši skupinu zajímala nejvíce část zabývající se veřejnou dopravou, kde jsme se zaměřovali na zabezpečovací a sdělovací technologie pro dráhu speciální, tedy metro. Zaujal nás koncept vývoje nových projektů, které se s přibývajícím bezpečnostními nároky a také požadavky na komfort cestujících stávají stále komplexnějšími a náročnějšími. Jestliže chceme přinášet do naší dopravní infrastruktury moderní technologie a zpřístupnit si každodenní cestování, je potřeba tyto technologie rovněž zapojit do procesu vývoje, testování a verifikace.

Takovému konceptu se říká „Digital twin“ a na veletrhu jej prezentovala například firma Stadler. Jedná se o vytvoření interaktivní virtuální kopie fyzické realizace daného projektu, který obsahuje veškerou použitou infrastrukturu a technologie. Vytvořené digitální dvojče podléhá behaviorálním simulacím v reálném čase, kterými je možné odhalit nedokonalosti v návrhu ještě před tím, než je zhotovena vlastní fyzická realizace. Lze tak předejít průtahům v plnění termínů zakázek, přinést větší efektivitu do celého realizačního procesu a předejít možným bezpečnostním rizikům.

Benefitem může být rovněž existence 3D modelu, který může být využit pro efektivnější řízení údržby a snazší implementaci nových technologií v budoucnu. V době celosvětového nasazování CBTC (Communications-based train control) technologií, které sdružují nespočet podružných systémů, nám přijde využití konceptu „Digital twin“ velmi efektivní.

Pokud bychom měli vybrat nějakou technickou zajímavost, které jsme si na výstavní ploše všimli, pak bychom zmínili novinku na veletrhu představovanou firmou ATCO v podobě RSD (Rope screen door). Jedná se o alternativní řešení k dnes již běžně používaným skleněným dveřím ohraničujícím prostor pro cestující. K zabránění pádu do kolejí je zde využito pružných kovových lan, která však zároveň umožňují rychlou evakuaci v případě nebezpečí.

Jejich hlavní výhody spatřujeme v kompatibilitě s různými vlakovými soupravami, kde nezáleží na rozvržení dveří vlaku. Dále pak menší nároky na robustnost již existujících

stavebních konstrukcí a také to, že nezabraňují proudění vzduchu v podzemních prostorech metra. Při tom všem však výrobce se svým výrobkem splňuje požadavky pro úroveň bezpečnosti SIL 4. První komerční realizaci RSD můžeme najít ve 24 stanicích sofijského metra v Bulharsku.

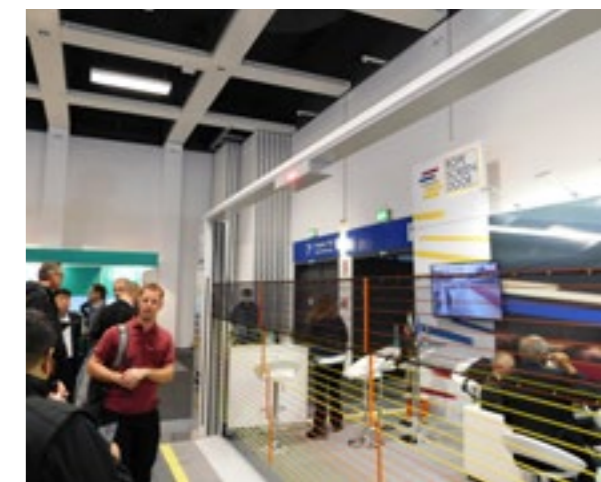
Mezi sdělovací technikou jsme si měli možnost prohlédnout širokou paletu produktů od výrobců světového formátu až po menší, nám neznámé výrobce. Asi nejvíce zastoupení nám přišli výrobci různých informačních panelů pro cestující, mezi kterými jsme objevili i českého zástupce, brněnskou společnost Herman elektronika. U stánku společnosti Ericsson jsme mohli zhlédnout světovou premiéru vylepšeného přenosu signálu, s jehož využitím se počítá např. v systému FRMCS (Future Railway Mobile Communication System), který by měl být nástupcem současně používaného systému GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway).

U stánku tchajwanské společnosti Nexcom jsme se zase mohli blíže kouknout na jejich vestavné počítače pro kolejová vozidla s využitím v informačních systémech a počítání cestujících. U počítání cestujících ještě chvíli zůstaňme. V pražském metru je počítání cestujících zajištěno senzory ve sloupcích na odbavovací čáře stanice. Toto řešení není ideální, sloupky nejenže překážejí cestujícím, ale ani přesnost počítání není největší. Proto nás zaujala řešení počítání pomocí video detekce, jejichž nespornou výhodou je jejich schopnost počítat nejen počty samotných cestujících, ale například i počty kol či invalidních vozíků. Navštívili jsme tak stánky společností VISUALCOUNTER a Acorel.



VESTAVNÝ POČÍTAČ PRO SYSTÉMY INFORMACÍ PRO CESTUJÍCÍ A POČÍTÁNÍ CESTUJÍCÍCH V KOLEJOVÝCH VOZIDLECH OD FIRMY NEXCOM

Na konec jsme zaměřili do venkovních prostor výstaviště, kde jsme si prohlédli vystavené vozy metra, například vozy pro vídeňské metro od společnosti Siemens. Společnost Stadler zde vystavovala své vozy pro metro v Liverpoolu vybavené bateriemi pro možnost jízdy v místech bez napájení z přívodní kolejnice.



VARIANTA NÁSTUPIŠTNÍ STĚNY RSD (ROPE SCREEN DOOR) V PODOBĚ PRUŽNÝCH KOVŮVÝCH LAN SPOLEČNOSTI ATCO



SOUPRAVA METRA VYROBENÁ SPOLEČNOSTÍ STADLER PRO METRO V LIVERPOOLU



VŮZ SOUPRAVY METRA ZNAČKY SIEMENS PRO METRO VE VÍDNI

## INFORMACE VLÁDNOU SVĚTEM

Text: **Eva Čulíková**,  
odd. Provozní informace úseku dopravního  
Foto: **Radek Holubík** a **Šimon Preisler**

Velká pozornost na letošním ročníku InnoTrans byla tradičně věnována moderním komunikačním a informačním technologiím v oblasti veřejné dopravy, zejména pak informačním systémům pro cestující.

stávky – samostatně na sloupu či integrované do zastávkového přístřešku. Jednoznačným trendem současné doby je moderní subtilní design zobrazovačů a jejich snaha zakomponovat je do okolního prostředí.

Vedle technologií LCD a LED displejů si právoplatně utvrzuje silnou pozici e-papír a to pro svou skvělou čitelnost i za slunečního svitu, variabilitu, nízkou nákladovost



DYNAMICKÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM PRO CESTUJÍCÍ VE VOZE S-BAHN



DVOUPATROVÝ AUTOBUS NA PRAVIDELNÉ Lince M29, NA PANELU VIDITELNÉ ODJEZDY DALŠÍCH SPOJŮ

Zahraniční, ale i čeští vystavovatelé na velkorysém prostoru několika hal sekce Public Transport představili novinky v oblasti dynamického zobrazování informací pro cestující ve vozidlech. Další část expozice pak prezentovala tzv. chytré zastávkové označnický a infopanely s odjezdy ze zastávky/uzlu v reálném čase, umístované v prostoru za

a servisní nenáročnost. Jednotliví výrobci lákají jednoduchou a rychlou instalaci i na již existující zastávkové označnický nebo přístřešky bez jakékoliv kabeláže, což je v městských podmínkách velké plus. Dalšími benefity, kterými se výrobci zaručují, je dlouholetá výdrž baterií, možnost využití solární energie či funkce „text-to-speech“,



UKÁZKY ZOBRAZOVÁNÍ INFORMACÍ TECHNOLOGIÍ E-PAPÍRU

tj. převedení psaného textu do akustické formy.

Ačkoliv jsou panely na pohled velmi útlé, jsou chráněny antireflexním sklem s UV ochranou a stupněm krytí IP 65 a vyšším. Na panelech e-papíru, které jsme měli možnost vyzkoušet, se zobrazovaný obsah volil tlačítky nebo přímo na dotykovém displeji. Mezi nahrané informace patřily samozřejmě jízdní řády, aktuální odjezdy, ale i schémata dopravy, tarifní informace, případně i předpověď počasí. Vše v několika jazykových mutacích.

V Praze se v poslední době v rámci novostaveb či rekonstrukcí tramvajových tratí daří instalovat elektronické informační panely (EIP), které na veletrhu měly také svůj velkorysý prostor. V tomto případě se zde využívají především technologie LCD nebo LED displejů. K vidění byly i modely, které jednoduchou úpravou zajišťují roli pouličního osvětlení, a je tak elegantním způsobem eliminován počet sloupů (bariér) v prostoru zastávky.

V Berlíně byla možnost takového panelu zhodnotit přímo v ostrém provozu. Zobrazovanými informacemi se nikterak zvlášť neliší od dat, které znají naši cestující v Praze. Na řadě míst (zastávek) se lišila logika zobrazování informací, kdy byl ve výsledku spíše displej zahlcen a znepřehledněn, čemuž se v Praze snažíme předcházet. Berlínský



TEXTOVÁ VÝVĚSKA PRO CESTUJÍCÍ S INFORMACEMI O OMEZENÍ V DOPRAVĚ V DOBĚ KONÁNÍ BERLÍNSKÉHO MARATONU

dopravní podnik rovněž využívá poslední řádek panelu pro doplňkové texty o výlukové činnosti a mimořádnostech v provozu.

Ocenit lze rychlou reakci, kdy při dopravní nehodě byl na panelech v zastávkách zobrazen text o této skutečnosti s popisem odklonové trasy dotčených tramvajových linek či pouze informací, že lze očekávat zpoždění spojů. Textace jsou formulovány jednoduše, heslovitě a pouze v německém jazyce.

V době konání veletrhu probíhaly poslední přípravy na 48. ročník tradičního berlínského maratonu, který zásadním způsobem zasahuje do chodu města. V ulicích centra byly k vidění rozestavené zábrany, řidiči si již zvykali na náhradní objízdňné trasy a situaci monitorovaly posílené policejní hlídky.

Na zastávkách povrchové dopravy se cestující mohli seznámit s dopravními opatřeními z vyvěšených textových vývěsek a doplňkového textu v infopanelech. Zde lze rovněž demonstrovat jednoduchost, s jakou je taková výluka veřejnosti komunikována.

## PO STOPÁCH NOVÝCH TRAMVAJÍ

Text a foto: **Filip Jiřík**,  
odd. Investice Povrch

Na letošním veletrhu InnoTrans se v hledáčku zájmu zástupců DPP ocitly mimo jiné vystavené či alespoň propagačně prezentované nové tramvaje. Důvod je naprosto jednoduchý – v Praze je aktuálně zahajována příprava tendru na pořízení nových tramvajů s plánem částečného využití dotačních programů Evropské unie.

Tramvajová síť v Praze je velmi specifickou vzhledem k častým kombinacím limitujících prvků směrového a výškového vedení tramvajových tratí. Veletrh InnoTrans byl tak vhodnou příležitostí ke konzultacím a k ob-



ŠKODA 36T PRO NĚMECKÁ MĚSTA REGIONU RÝN - NECKAR



UKÁZKA Z NOVÉ TYPOVÉ ŘADY TINA SPOLEČNOSTI STADLER

hlídce skutečně vystavených aktuálních trendů ve výrobě nových tramvajů.

V tomto ohledu se nyní stále častěji objevují snahy o kombinaci moderních technologií společně s energetickou a technologickou udržitelností. Nejedna z výrobců se tak po mnoha letech experimentů vrací ke snahám zavádět typizovaná řešení použitelná pro variabilní portfolio nabízených tramvajů. Tento postup, byť ekonomicky odůvodněný, přináší také jistá úskalí, která je dobré znát a umět

pojmenovat již při úvahách o koncepci nové tramvaje pro Prahu.

Náš domácí výrobce Škoda Transportation představil na veletrhu třicetimetřovou obousměrnou tříčlánkovou tramvaj Škoda 36T určenou pro německého zákazníka Rhein Neckar Verkehr, provozujícího tramvajovou dopravu v propojených městech Mannheim, Ludwigshafen a Heidelberg.



Tato tramvaj se odlišuje od vozů dodávaných v současné době např. do Plzně či Ostravy, neboť se na ní odráží specifika německého zákazníka provozujícího tramvajovou síť se segregovanými a často až rychlodrážními tratěmi. To umožňuje užití takových řešení, která nejsou zcela vhodná pro častou výměnu cestujících, jako je tomu například v Praze.

Společnost Stadler Rail představila na veletrhu jeden z prvních vozů své nové typové řady Tina, která je stavebnicí mnoha kombinací provedení článků, umožňující různá uspořádání a délky vozů. Konkrétně představená tramvaj pro německý Darmstadt je přes 40 metrů dlouhá o pěti člancích a jako jediná z vystavených byla vyrobena pro úzký rozchod 1000 mm.

Dojem z veletržního vystaveného kusu byl mírně zastřen zbytečnými schody v interiéru, které si však výslovně přál zákazník, a vůz může být vyráběn jako zcela nízkopodlažní. Tramvaj Tina disponovala ze všech vystavených vozů jednoznačně nejprostornějším interiérem v kritických místech, jako například u sezení nad podvozky.

Firma Siemens pro svou prezentaci vybrala již tradiční model Avenio, tentokrát v čtyřčlánkové verzi pro Norimberk. Čtyřčlánková tramvaj je dlouhá 37 metrů a široká pouze 2,30 metru, pod každým z článků je umístěn jeden podvozek, který je na rozdíl od obou výše popsaných vozů pouze částečně otočný, k natáčení vozu v obloucích dochází totiž hlavně mezi články.

Tato koncepce je stavebnicí modulů článků a již je provozně osvědčená, nikoliv však v tak pestrých podmínkách, jaké přináší Praha. Současně zvolená koncepce přináší značná omezení v interiéru, kde je prostor sedadel nad podvozky nepříjemně stísněný.

Zajímavou vystavenou tramvají byl obousměrný pětičlánkový vůz Hyundai – Rotem 140N pro Varšavu o délce téměř 33 metrů. Korejský výrobce s aktuálně probíhající dodávkou tramvajů do polského hlavního



ČTYŘČLÁNKOVÁ VERZE AVENIO PRO NORIMBERK

města zvítězil se zajímavou koncepcí kombinující na jednom voze otočné podvozky na krajních a neotočné podvozky na vnitřních člancích. Vystavený kus ukázal na nedostatky obousměrných tramvajů spojené s přáními zákazníka, což dohromady způsobilo, že v třicetimetrové tramvaji je jen 31 míst k sezení. Pro srovnání uvedme, že obdobně dlouhé tramvaje v Praze mají zhruba dvojnásobek sedaček pro cestující.

Zástupci koncepcí v podmínkách Prahy ne-reálných byly tramvaje společností Končar a Bozankaya, prezentující tramvaje výhradně s neotočnými podvozky. Turecký producent Bozankaya představil pětičlánkovou třicetimetrovou tramvaj pro rumunský Temešvár, jejíž zajímavostí byla možnost dojezdu až 60 km na baterie. Chorvatský Končar pak přivezl tříčlánkovou tramvaj Crotram pro lotyšské město Liepaja, která je prakticky shodná s vozy vyráběnými stejnou firmou pro Záhřeb již před téměř dvaceti lety.

Další výrobci tramvajů neprezentovali přímo vozidla, ale pouze modely a propagační materiály s možností konzultace. Přestože se zde podařilo získat hodnotné informace, není možné je doplnit fotografiemi. Stručně tedy uvedme, že z výrobců dodávajících tramvaje do EU byli zastoupeni například francouzský Alstom (který od minulého vele-



VARŠAVA SE MŮŽE TĚŠIT NA TRAMVAJ HYUNDAI – ROTEM

trhu dokončil fúzi se společností Bombardier), španělský CAF, polská Pesa nebo turecký Dulmazar.

Jako zajímavost stopy českého průmyslu v zatím vzdálené zahraniční produkci lze

zmínit pouze prospekty prezentovanou tramvaj s vodíkovým pohonem čínského giganta CRRC, jejíž vozová skříň přímo vychází z licenční produkce české tramvaje Škoda 15T.



Text: Pavel Fojtík  
Obrazové podklady: Archiv DPP

# HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



## PLÁN PRAHY Z ROKU 1910

Poněkud potrhaný, překládaný a křehký je list číslo 10 *Orientačního plánu Prahy a obcí sousedních* z roku 1910. Je součástí souboru plánů v měřítku 1:5000, který připravil Stavební úřad hlavního města Prahy. List, který někdo po svislých stranách částečně ostříhнул, má rozměr 44 x 60 cm. V archivu DPP se bohužel nedochoval celý komplet, ale především listy, na nichž byly tramvajové tratě. Někdo ze zaměstnanců si na plán červenou pastelkou kreslil stožáry trakčního vedení. Na listu jsou znázorněny Hradčany, Malá Strana, Bubeneč a části Střešovic a Dejvic. Při podrobnějším studiu byste západně od dnešní Dejvické ulice rozeznali například rozsáhlý areál dnes již zapomenuté cihelny. Po „Kulaťáku“ pochopitelně ještě není ani stopy. Čárkovaně je už ale naznačena budoucí podoba nové bubenečské zástavby. V archivu se dochovalo 14 listů, odhadem asi polovina z těch, které byly vydány postupně v letech 1909–1914.

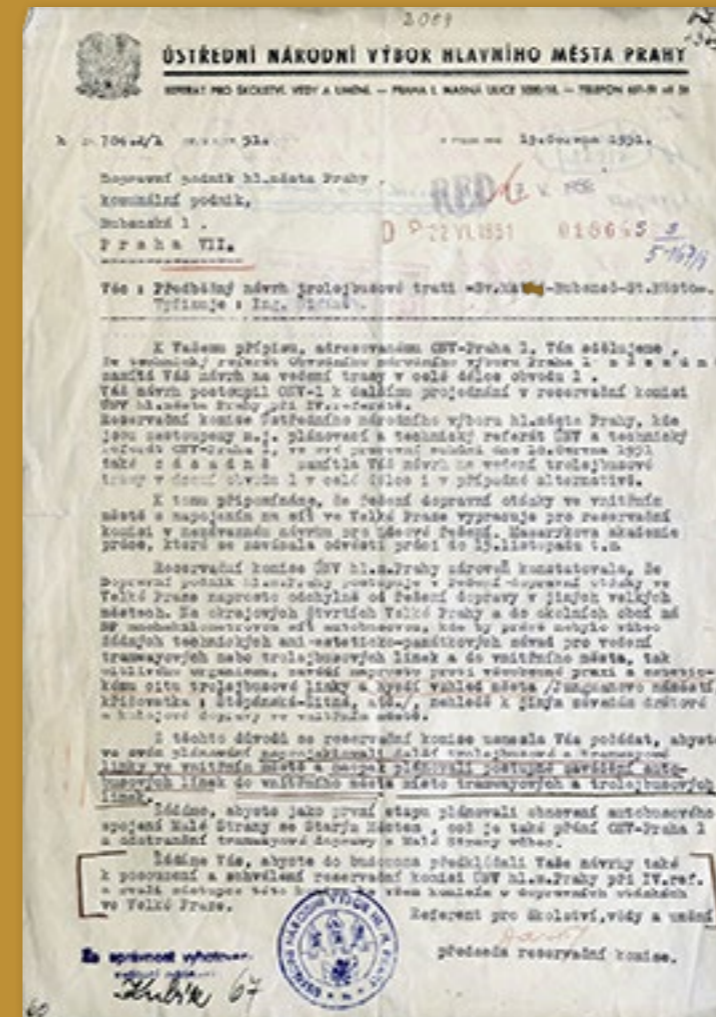
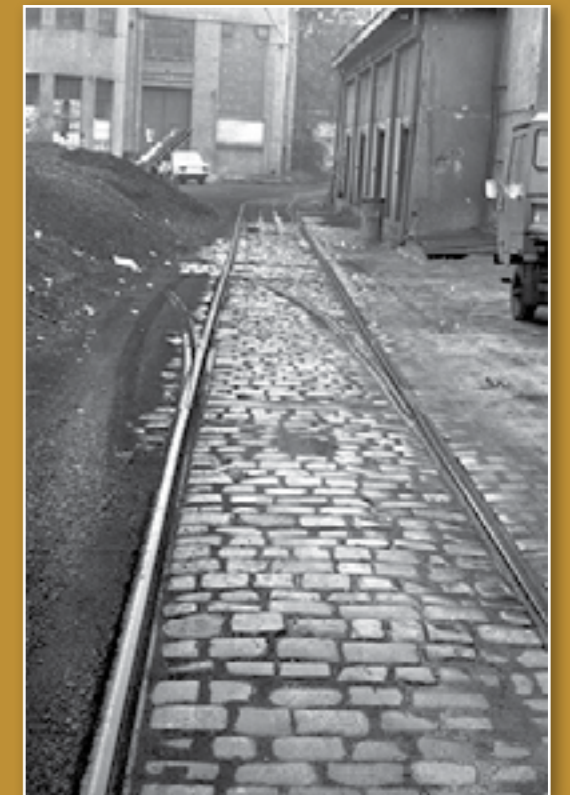
## POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?

Starší obyvatelé Prahy 6 si patrně vzpomenu na přízemní dům Aritmy, který stával u prvních závor za dejvickým nádražím ve směru do centra. Fotograf ho zachytil 14. července 1973 těsně před zbořením. V pozadí vpravo je ještě vidět nárožní dům č. p. 136, který byl zbořen 18. listopadu 1973. O rok později přes tyto pozemky vedly koleje provizorní přeložky při stavbě metra. Dnes je v místech někdejší Aritmy nástupiště tramvajové zastávky Hradčanská ve směru k Prašnému mostu a část vozovky ve stejném směru. Originál snímku, použitý ke skenování, je kinofilmový diapozitiv.



## STRAŠNICKÁ SKLÁDKA PEVNÉHO PALIVA

Špína a uhelný prach. To provázelo jižní stranu strašnické vozovny u kotelny ještě v roce 1980. Uhlí bylo vysypáno na kolej, po které se původně dopravovaly do zdejší měnirny po kolejích velké transformátory. Mnoho let kolej sloužila i k běžnému odstavení tramvají, ale v roce 1982 byla odpojena. Zlikvidována byla (až na úsek v měnirně) až v roce 2013 a dnes při pohledu na upravený prostor nikoho nenapadne, jak to tu před lety vypadalo. Snímek byl naskenován z kinofilmového negativu.



## V CENTRU NENÍ MÍSTO PRO TRAMVAJE A TROLEJBUSY!

Do dnešní doby se dochoval dopis, v němž se dovídáme, že Dopravní podnik „...zavádí naprosto proti všeobecné praxi a estetickému citu trolejbusové a tramvajové linky a hyzdí vzhled města (Jungmannovo náměstí, křižovatka : Štěpánská – Žitná, atd.), nehledě k jiným závadám drátové a kolejové dopravy ve vnitřním městě. Z těchto důvodů se reservační komise usnesla Vás požádat, abyste ve svém plánování neprojektovali další trolejbusové a tramvajové linky ve vnitřním městě a naopak plánovali postupně zavádění autobusových linek do vnitřního města místo tramvajových a trolejbusových linek...“ (Jungmann s jedním n skutečně v originálu je.) Pod dopisem je podepsán předseda reservační komise, jinak referent pro školy, vědy a umění Jaroš. Názor tohoto „odborníka“ se blíží závěru 19. století, kdy byly celkem běžné počáteční rozpaky nad trolejovým vedením v ulicích. Dopis nese datum 19. června 1951 a jak víme, stavbě nových trolejbusových tratí nezabránil. Ale kdo ví, zda třeba právě toto nebylo i počátkem pozdějšího odmítnutí trolejbusů, i když důvody byly zcela jiné, jen ne estetické.

## PRVNÍ NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUSY

Tak to vypadalo v autobusových ústředních dílnách v Hostivaři (tehdy Dopravně opravárenské základně – DOZ) v roce 1994, když se zde dokončovala montáž dvou nízkopodlažních autobusů Neoplan N 4017/3. Na snímku jsou tři, protože jeden byl našimi pracovníky smontován v německém Pilstingu. O rok později mělo být v hostivařských dílnách smontováno dalších deset vozů, v roce 1996 70–100 autobusů. Ze záměru nakonec sešlo a v Praze jezdily jen tyto tři autobusy. V provozu se udržely poměrně dlouho a byly vyřazeny v letech 2006 a 2007. Do historie pražské MHD se zapsaly jako první nízkopodlažní autobusy. Původní fotografie pořízená z kinofilmového negativu má rozměr 10 x 15 cm.





DVOJICE TRAMVAJÍ T3 Č. 6254 A 6252 U MODERNÍHO TERMINÁLU NA KONEČNÉ STANICI U NÁDRAŽÍ BRANÍK NA JAŘE 1963. V TÉTO DOBĚ SE BRANICKÁ TRÁŤ STALA DOMÉNOU ČTYŘNÁPRAVÝCH TRAMVAJÍ, KTERÝMI BYLY PLNĚ OBSAZENY LINKY 17 A 21, NOVÉ VOZY SEM ZAJÍZDĚLY I NA VSUNUTÝCH SPOJÍCH V DOBĚ ZVÝŠENÉ PŘEPRAVNÍ POPTÁVKY. NA SNÍMKU JE PATRNÉ MJ. PŮVODNÍ PROVEDENÍ OKEN ČI INFORMAČNÍHO SYSTÉMU  
FOTO: JAROSLAV KOVÁŘ, ARCHIV DPP

## TRAMVAJ T3 SE PŘEDSTAVUJE

V MINULÉM ČÍSLE JSME SI PŘEDSTAVILI HLAVNÍ UDÁLOSTI, KTERÉ STÁLY NA POČÁTKU ZRODU TRAMVAJE T3. V DNEŠNÍM DÍLE SERIÁLU SE PODÍVÁME NA VYBRANÉ TECHNICKÉ NOVINKY TĚCHTO SLAVNÝCH VOZIDEL V OBDOBÍ JEJICH ZAVÁDĚNÍ DO PROVOZU.

Tramvaj T3 je možné považovat za vrcholný konstrukční počín v oblasti vývoje tuzemských tramvajových vozidel, který spojoval v zásadě úspěšné výrobní zvládnutí a přizpůsobení technologie PCC tuzemským možnostem a potřebám s velmi pozoruhodným konstrukčním řešením vozové skříně využívajícím maximum tehdejších technologických možností. Tvarové řešení vozu navržené výtvarníkem Františkem Kardausem je mimořádné i v celosvětovém srovnání a ustálo se ctí i průběžné snahy o zjednodušování konstrukce v honbě za ekonomickými úsporami ve výrobním procesu.

Jedním z kritizovaných nedostatků předchůdců T3 byla velká pracnost výroby a následně i údržby vozové skříně, která byla způsobena především její složitou konstrukcí. V této oblasti se proto odehrála celá řada inovací. Konstrukce vozové skříně byla značně zjednodušena a odlehčena, čímž bylo možné zkrátit výrobní časy a připravit podmínky pro výrobu ve větších sériích.

Pro veřejnost nejviditelnějším bylo nové řešení obou čel. Jejich konstrukce byla provedena ze skleného laminátu nalepeného na ocelové kostře, což otevřelo dveře odvážnému tvarování s velkoplošnými sférickými čelními skly dle návrhu Františka Kardause. Tato technologie byla zkušebně zavedena již ve výrobě typu T II, kde byly u novějších sérií zhotovovány ze skleného laminátu tvarově složitě střešní díly čel a ovládací panel.

Potřebnou technologii pro zpracování laminátů zpočátku disponoval jen podnik Kovona Karviná, kde se první čela vyráběla. Od poloviny 60. let si výrobce zařídil vlastní laminátovnu v Praze-Radotíně, kde byly následně vyrobeny desítky tisíc laminátových čel a dalších komponent. Zatímco na počátku 60. let byla čela z plastických hmot s ocelovou kotrrou ještě poměrně avantgardní záležitostí, dnes se u tramvajových vozidel jedná o nejrozšíře-

nější druh konstrukce. Čelní sférická tónovaná skla musela být zpočátku dovážena z Belgie, než jejich výrobu v upraveném provedení převzaly tuzemské sklárny.

Konstrukce bočnic vozidla byla značně odlehčena a zjednodušena užitím bodově svařovaných lisovaných profilů inspirovaných vývojem v automobilovém průmyslu i technologickými možnostmi vagonky dobře vybavené pro tento druh tváření. Výrobně složitá boční spouštěcí okna systému Beclawat byla již ve výrobě tramvajů T II nahrazena jednoduššími výklopnými okny.

U T3 zjednodušení bočních oken pokračovalo náhradou výklopných částí posuvnými v hliníkových rámech, kompletně zasklívaných do speciálních gumových profilů. Tato konstrukce v zásadě kopírovala vývoj u autobusů a trolejbusů. Zatímco na starších typech byla pro ventilaci prostoru pro cestující využívána také šterbina po obvodu vaznice střechy (na rozhraní bočnic a střechy), u T3 bylo napojení střechy na bočnice značně zjednodušeno – napojení bylo provedeno bez šterbiny.

Provětraná vaznice fungovala poměrně příznivě pro životnost konstrukce (styk střechy a bočnic pod okapovými lištami byl na T3 slabým místem z pohledu koroze), méně už však pro cestující v zimních měsících. Otvory nebylo možné nijak uzavřít a v zimních měsících tak musely být šterbiny ucpávány nejčastěji starými novinami.

Na T3 ventilaci místo šterbinového větrání zajišťovaly laminátové střešní klapky, kde se konstruktéři inspirovali u autobusů 706 RTO. Ani ony však nebyly dokonalé. Usměrnovací kryty, u nichž byla představa, že vylepší proudění vzduchu ve voze, účinnost klapek spíše omezovaly. Při otevřených klapkách navíc sbíraly nečistoty a prach. Pokud průvodčí nebo řidič nestihl klapky včas uzavřít před deštěm nepraktickým ovládním odnímatelnou klíčkou, byl usazený prach rozfouknut ve vodě vyplaven na hlavy cestujících.

Alternativou ke klapkám byl systém nucené ventilace elektrickými ventilátory, který se již v době vývoje T3 zkoušel na prototypu T II č. 6001 a později v pozměněné podobě i na několika sériových vozech T3. Do výroby se ale neprosadil a byla dána přednost postupné optimalizaci tvaru a ovládní klapek, čímž bylo u novějších sérií docíleno poměrně vysoké účinnosti. Změnou proti starším typům prošly dveře, kde bylo opuštěno nesymetrické uspořádání (první a poslední dveře široké, střední dveře úzké) a světlost všech dveří byla sjednocena.

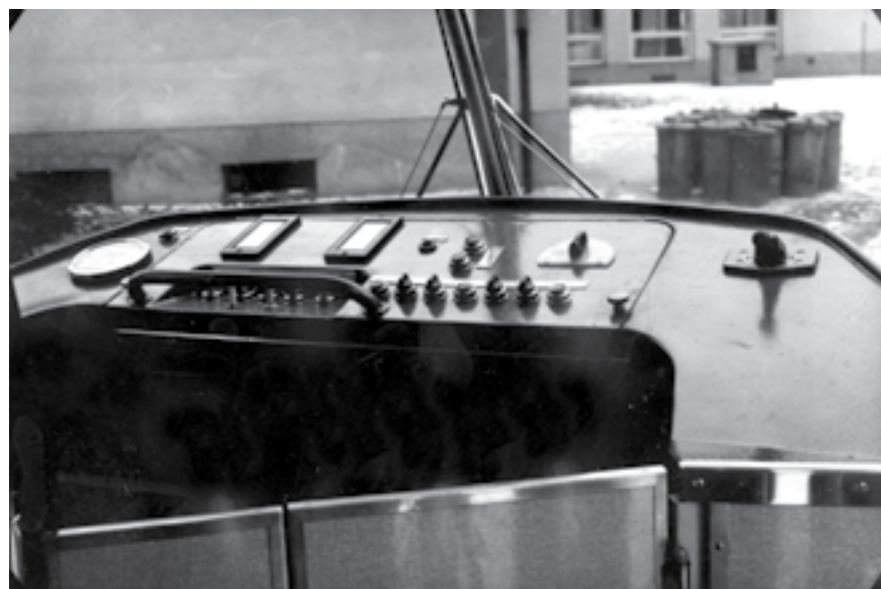
Stanoviště řidiče se proti starším typům T I a T II zcela odchýlilo od původních amerických vzorů a představilo velmi účelně tvarovaný laminátový ovládací panel s ergonomickým rozmístěním ovládacích prvků, vynikajícím výhledem, ale i např. účinným vytápěním teplovzdušným agregátem a lepším

VÝROBA TRAMVAJÍ T3 PROBÍHALA V ZASTARALÉM VÝROBNÍM ZÁZEMÍ BÝVALÝCH RINGHOFFEROVÝCH ZÁVODŮ V PRAZE NA SMÍCHOVĚ. NA JEDNÉ ZAHRANIČNÍ EXKURZI V TĚTO TOVÁRNĚ ÚDAJNĚ NÁVŠTĚVNÍCI PO ZHLÉDNUTÍ VÝROBY PROHLÁSILI „MÁTE TU PĚKNÉ MUZEUM, A TEĎ NÁM UKAŽTE TU MODERNÍ TOVÁRNU, KDE VYRÁBÍTE TĚCH 1000 TRAMVAJÍ ROČNĚ.“ NA SNÍMKU MANIPULACE S HRUBOU STAVBOU VOZOVÉ SKŘÍNĚ T3 TRAKTOREM OD FIRMY SVOBODA KOSMONOSY V ROCE 1963, TEDY JEŠTĚ PŘED ZAVEDENÍM NOVÉ TECHNOLOGIE VÝROBY. NA VOZE JE DOBRĚ PATRNÉ LAMINÁTOVÉ ČELO VOZU

TOVÁRNÍ FOTO, SBÍRKA ROBERT MARA







NEJSTARŠÍ VARIANTA STANOVIŠTĚ ŘIDIČE T3 S PŮVODNÍMI NÍZKÝMI DVIŘKY, TZV. LÍTAČKAMI. PROTI STARŠÍM TYPŮM ZDE JIŽ NEBYLY PÁČKOVÉ OVLADAČE EVOKUJÍCÍ VOZY PCC A DIAGNOSTICE PORUCH POMÁHALY NOVÉ MĚŘICÍ PŘÍSTROJE – TRAKČNÍ AMPÉRMETR A VOLTMETR NAPĚTÍ NA BATERII. MECHANICKÝ TACHOGRAF BYL SHODNÝ S AUTOBUSY 706 RTO, ALE NIKDY NEBYL ZPROVOZNĚN. LEDEN 1963

TOVÁRNÍ FOTO, SBÍRKA ROBERT MARA

PŮVODNÍ INTERIÉR T3 S ČALOUNĚNÝMI KOŽENKOVÝMI SEDAČKAMI, KTERÉ BYLY MONTOVÁNY DO NEJSTARŠÍCH VOZŮ Z LET 1962 AŽ 1964 (Č. 6102–6323). NA SNÍMKU NOVÝ VŮZ Č. 6264 V ROCE 1963

TOVÁRNÍ FOTO, SBÍRKA ROBERT MARA



oddělením od prostoru pro cestující (zejména ve srovnání s typem T I rozšířeným v pražském provozu). Socialistický nedostatek se podepsal zejména na sedadlu řidiče, které bylo podobné konstrukce jako na starších typech, tedy neodpružené a bez možností polohování (regulovat bylo možné jen výšku a vzdálenost od ovládacího panelu).

Prostor pro cestující doznal také řady změn, ačkoliv ne všechny záměry se podařilo ihned zavést do výroby. Obklady bočních stěn byly vyřešeny odolnými umakartovými deskami, okenní sloupky a paždíky byly polepeny tehdy moderní PVC koženkou. Stropy byly obkládány již z výroby probarvenými sololakovými deskami. Těmito novými materiály byly zásadně minimalizovány dřívě velmi pracné, zpravidla ručně prováděné povrchové úpravy a obklady stěn v interiéru (např. složité aplikace tzv. trhacího laku či natírání stropu).

Vně i uvnitř skříně bylo využito typizovaných hliníkových profilů na okrasné lišty či přechody mezi jednotlivými plochami, což umožnilo opustit celou řadu ručně zhotovovaných dílů. Podlaha opustila archaickou skladbu krytou



PŮVODNÍ STANOVIŠTĚ PRŮVODČÍHO NA NEJSTARŠÍCH VOZECH T3 BYLO JEN VYVÝŠENOU PLECHOVOU OHRÁDKOU VYBAVENOU ZÁSUVKOU NA PENÍZE A POOTOČENOU SEDAČKOU PRO CESTUJÍCÍ. VŮZ Č. 6193 V ROCE 1963

TOVÁRNÍ FOTO, SBÍRKA ROBERT MARA

dřevěnými rohožemi a uchýlila se k voděodolné překližce polepené praktickou rýhovanou gumou.

Osvětlení prostoru pro cestující bylo již zářivkové, ovšem v poměrně nezvyklém provedení. Jelikož nebylo možné dovézt ze Západu moderní osvětlovací systém na 24 V s tranzistorovými střídači, byl jako nouzové řešení navržen systém zářivek na trolejové napětí, kde místo střídačů fungovalo ruční přepínání polarity velkým paketovým přepínačem v každé konečné stanici. Pro exportní vozy do SSSR musel být tento systém upraven tak, aby zářivky dokázaly nastartovat i v mrazech až -40 °C.

Jedním z prvků, který dnes vnímáme jako naprostou samozřejmost patří k původním vozům T3, je informační systém s typickými modrými vysekávanými číslicemi nad čelním sklem a plechovými cedulemi uvnitř vozu. Tento systém však nebyl tím původním, s nímž T3 začínaly. Původně vozy měly na čele a na boku u prvních dveří transparenty s převijecími plátny, kde byly na černém podkladě bílým písmem šablonou provedena čísla linek a názvy koncových stanic.

Proti typu T II se jednalo o krok zpět. Transparenty byly poměrně úzké a zdaleka obtížně čitelné, nevalné byly i jejich mechanické kvality. Velmi záhy byly proto zrušeny a po zkouškách na několika vozech se Praha vrátila k systému prověřenému na starých tramvajích, kde prosvětlená kostka s číslem linky představovala velmi výrazný a funkční informační prvek.

Určitou prohrou byly na počátku sériové výroby sedačky vozů T3. U prototypu byly zkoušeny velmi elegantní laminátové sedačky opatřené čalouněním. Podobnými disponovaly zkušební též některé tehdy dodávané autobusy 706 RTO či trolejbusy T 401 (opět jeden z dílčích pokusů o možnou unifikaci komponent napříč dopravními prostředky). Bohužel pro sériovou výrobu se tyto sedačky nepodařilo zajistit, a jako dočasná náhrada tak musely být navrženy klasicky konstruované čalouněné sedačky s masivními rámy, které se příliš nehodily k jinak velmi modernímu pojetí vozidla.

ZKUŠEBNÍ LAMINÁTOVÉ SEDAČKY Z ROKU 1963 BEZ VÝŘEZŮ A VE TŘECH BAREVNÝCH MUTACÍCH, KTERÉ BYLY ZKUŠEBNĚ OSAZENY NA NĚKOLIKA EXPORTNÍCH VOZECH PRO SSSR (NA SNÍMKU) A TAKÉ V PRAŽSKÉM VOZE Č. 6303

TOVÁRNÍ FOTO, SBÍRKA ROBERT MARA





DETAIL LAMINÁTOVÝCH SEDAČEK V PROVEDENÍ MONTOVANÉM NA PRAŽSKÉ VOZY V LETECH 1965 AŽ 1968  
FOTO: ČKD PRAHA, SBÍRKA ROBERT MARA

Tento nedostatek se však podařilo poměrně záhy odstranit. Již v roce 1963 vyjel prototyp T3 se zkušebními laminátovými sedačkami různých výrobců. Na dalších vzorcích údajně seděly i dámy ve vybraných kancelářích Tatry Smíchov a probíhaly ankety o nevhodnější model vhodný pro tramvaj T3. Mezitím po vzoru úspěšných zahraničních předloh navrhl výtvarník Miroslav Navrátil ikonický tvar laminátové sedačky, která se poprvé objevila

v tramvajích T3 v roce 1964. Dnes již nevíme, zdali byla dříve slepice nebo vejce – tedy zda existovala dříve „civilní“, nebo „tramvajová“ verze sedačky. Co však víme bezpečně, že se nový typ sedaček velmi záhy osvědčil jak v tramvajích, tak i v nábytkové výrobě a stal se velmi ikonickým prvkem tramvají T3 i některých dalších typů.

Úplně první sedačky měly ještě poněkud odlišné tvarování bez později typických výřezů, které kdysi nejmenovaný zkušený inženýr a specialista v oboru elektrické trakce trefně pojmenoval jako „průprdné otvory“. Postupem času se tvar i barevnost sedaček dále vyvíjely. Barva sedaček se v Praze ustálila na šedé a červené, zkušebně se však vyskytly i sedačky modré či žluté, které též byly v portfoliu výrobce, kterým byl podnik Vertex Litomyšl. Nejstarší sedačky vynikaly velkými výřezy a světlými barvami, které jsou dnes dochovány na muzejním voze T3 č. 6340 v pražském Muzeu MHD.

Sedačky T3 byly vybaveny velmi účinným elektrickým topením ve stojanech. To fungovalo velmi dobře již u čalouněných sedadel. Po přestavování na první typ laminátových sedaček však docházelo ke značnému přehřívání laminátových skořepin, a v zimních měsících tak při dobře fungujícím topení na druhý stupeň na sedačkách vydrželi sedět jen dobře izolovaní a odolní jedinci se silnými kabáty. Později byl tento nedostatek odstra-

něn a další změnu přinesl příchod modifikací T3SU a T3SUCS, odvozených z vozů pro Sovětský svaz. K účinnému topení ve stojanech sedadel přibýlo ještě temperování odpadním teplem (které předtím měly i tramvaje T I a T II), což z těchto vozů vytvořilo patrně nejlépe vytápěný typ pražských tramvají.

Poměrně dobrodružným vývojem prošlo stanoviště průvodčího, které se v Tě-trojkách v prvních 10 letech provozu nacházelo. Původně jej pražské vozy T3 vůbec neměly mít – počítalo se již se samoobslužným provozem. Teprve na poslední chvíli bylo rozhodnuto průvodčí ve vozech prozatím zachovat. Rozhodnutí však přišlo za minutu dvanáct, a prvních třicet vozů tak bylo dodáno zcela bez stanoviště. Dalších více než 200 vozů mělo jen jednoduché stanoviště bez jakýchkoliv ovládacích prvků, což činilo službu průvodčích velmi náročnou.

Situace gradovala při zavádění provozu spřažených souprav v roce 1964. Zatímco v tramvajích T I a T II s plnohodnotnými stanovišti průvodčího nebyl problém, aby na druhých vozech souprav průvodčí obsluhoval dveře, na nejstarších T3 bylo možné tak ovládat pouze ze stanoviště řidiče příslušného vozu. Kvůli tomu musela být v počátcích provozu souprav obsazována řidičská stanoviště druhých vozů poučenou osobou, která odtud ovládala dveře. Vlaková četa tak byla čtyřčlenná (dnes stejnou soupravu obsluhuje pouze jeden řidič).

Teprve po dodání vozů z novějších sérií bylo možné soupravy přeskládat a na pozice druhých vozů řadit T3 z nových dodávek s ovladači na stanovišti průvodčího a mezitím v rámci dílenských oprav rekonstruovat i starší série. O deset let později průvodčí definitivně opustili pražské tramvaje a jejich stanoviště na T3 se stala minulostí.

Mnoho novinek bylo i v elektrické výzbroji vozidla. Jmenujme alespoň některé. Kromě vylepšení konstrukce strojů a přístrojů bylo zásadním přínosem nové uspořádání výzbroje na spodku vozu. Značná část dřívě rozdělených skříní byla sloučena do sdružených

INOVOVANÝ INTERIÉR T3 S LAMINÁTOVÝMI SEDAČKAMI OD MIROSLAVA NAVRÁTILA A ROZŠÍŘENOU VENTILAČNÍ ČÁSTÍ OKEN. EXPERIMENTÁLNÍMI STROPNÍMI VENTILÁTORY BYLA VYBAVENA JEN DESETIKUSOVÁ SÉRIE Č. 6477–6486. NA SNÍMKU NOVÝ VŮZ Č. 6483 V ROCE 1965  
FOTO: ČKD PRAHA, SBÍRKA ROBERT MARA



přístrojových skříní ve střední části spodku, které byly účinně větrané a dobře přístupné. Řadič, zajišťující přenos povelů od pedálů řidiče, byl z obtížně přístupné skříně pod vozem přemístěn přímo na stanoviště pod ovládací panel.

Významně byl vylepšen také systém mnohoclenného řízení. Bohužel, některé uzly i nadále trpěly dětskými nemocemi – vzpomeňme např. izolaci trakčních motorů, která se vozům stala osudnou v mimořádně kruté zimě na počátku roku 1963, která po celé republice odstavila stovky tramvají řady T a vynutila si série konstrukčních úprav.

Zásadním zlomem pro výrobu T3 se stal rok 1966, kdy se s ohledem na rozrůstající exportní zakázky a specializaci vagonky výhradně na výrobu tramvají zásadně změnila technologie výroby. Dlouhá léta slibovaná nová továrna se bohužel nekonala, a tak museli šikovní technologové a konstruktéři využít na maximum i omezené možnosti historické továrny na Smíchově.

Konstrukce vozu byla postupně značně zjednodušena a optimalizována, také výrobní technologie byla nově postavena na větším množství speciálních přípravků a postupů. Jedním ze zajímavých postupů byla například oddělená výroba kabelových kanálů s kabelovými svazky, které se dříve rukodělně a pracně montovaly na každém vozidle zvlášť po jednotlivých svazcích. Pro novější vozy T3



POHLED NA PŘEDNÍ ČELO VOZU Č. 6248 S DETAILEM TVAROVÉHO ŘEŠENÍ A PŘEDEVŠÍM ČERSTVÉ REKONSTRUOVANÉHO INFORMAČNÍHO SYSTÉMU PRO PROSVĚTLOVANÉ MODRÉ TABULE S ČÍSLEM. ČELNÍ TABULE S CÍLOVOU STANICÍ ZAČALY BÝT POUŽÍVÁNY AŽ POZDĚJI. NA SNÍMKU JE VIDĚN I PŮVODNÍ DVOUDÍLNÉ ČELNÍ SKLO BELGICKÉ VÝROBY ČI STŘEŠNÍ VĚTRACÍ KLAPKY  
FOTO: JAROSLAV KOVÁŘ, ARCHIV DPP



VŮZ T3 Č. 6155 Z PRVNÍ VÝROBNÍ SÉRIE NA LINCĚ Č. 17 NEDALEKO JIRÁSKOVA NÁMĚSTÍ JEŠTĚ V PŮVODNÍM BAREVNÉM PROVEDENÍ S VODOROVNÝMI SDRUŽENÝMI SVÍTLNAMI NA ZADNÍM ČELE. KOLEM ROKU 1965. FOTO: JAROSLAV KOVÁŘ, ARCHIV DPP

byly kabelové kanály vyráběny již jako samostatné montážní celky ve specializované dílně mimo vůz a v určený čas byly vcelku usazovány do hrubých staveb vozových skříní.

Ve stanovené části výrobního procesu se elektrikáři pustili do zapojování jednotlivých kabelů a měli všechny svazky připravené ve svých pozicích. Tato metoda značně zkrátila pobyty vozů v kapacitně omezené lince konečné montáže. Původní roční produkci 150 až 200 vozů se tak podařilo navýšit na 900 až 1000 vozů ročně, což bylo mimořádné číslo i ve světovém měřítku. Celkem bylo vy-

robeno téměř 14 000 ks tramvají T3, z čehož Praha odebrala přes 1200 ks kompletních vozidel a náhradních vozových skříní v různém stupni kompletnosti.

V průběhu let prošly vozy T3 značným množstvím technických úprav a rekonstrukcí, mnohdy i velmi rozsáhlých, a prošly si léta slávy i úpadku. To už je ale na jiné vyprávění. V příštím čísle se podíváme na stručnou provozní historii tramvají T3 i průřez modifikacemi, které v Praze sloužily a slouží.



Připravil: Milan Slezák

## ZA NAŠI SAMOSTATNOST

V pátek 28. října 2022, v den 104. výročí založení Československa, se po více než čtyři roky trvající rekonstrukci otvírá pro veřejnost **Armádní muzeum Žižkov**, které nalezneme v historických budovách Památníku osvobození. Na návštěvníky zde čekají zcela nové expozice přibližující na ploše více než 5000 metrů čtverečních vojenské dějiny českého prostoru od nejstarších dob po dnešek. Vstup je zdarma.

Expozice je rozčleněna na sedm základních částí. První část zachycuje období od počátků osídlení našeho území Slovany po rok 1740 (včetně např. předmětů z období středověku, připomínky bitvy u Kresčaku, v níž padl český král Jan Lucemburský, i období husitství). Druhá část je zaměřena na roky 1740–1914 (s připomínkou doby napoleonských válek, ale třeba i s ručními palnými zbraněmi dané doby, které jsou nejceněnějšími exponáty historických palných zbraní ze



sbírek Vojenského historického ústavu Praha). Třetí část je věnována období 1. světové války, následně pak vzniku Československé republiky v roce 1918. K první světové válce se vztahuje i část čtvrtá, kterou je rozsáhlý frontový zákop, jímž návštěvník prochází. Pátá část se obrací k meziválečnému období 1918–1938. Šestá část 1939–1948 v prostorově velkorysých expozicích je uvozena mimořádným exponátem: kovovým pohraničním sloupem, který byl z našich hranic odstraněn po mnichovské dohodě na podzim roku 1938. Expozice ukazuje boje druhé světové války na všech frontách, kde se vyskytovali českoslovenští vojáci, a vedle frontových bojů je zde také ilustrován domácí odboj v protektorátu. Sedmá část expozice zachycuje nejprve období let 1948–1989 a následně pak v rozsáhlé závěrečné pasáži této části expozice, v samostatné části, vývoj vojenských složek České republiky po roce 1993.



## DLOUBÁČEK ZA SÍŤ

Do haly O2 Universum se začátkem listopadu přesune světová nohejbalová elita. Ve dnech 4. – 6. listopadu 2022 se zde totiž koná **Mistrovství světa v nohejbalu**. Světového turnaje v tomto tradičním českém sportu se v kategoriích jednotlivců, dvojic i trojic zúčastní přes 250 hráčů z více než dvaceti zemí světa a celkem 4 kontinentů. V roce 2016 hostilo nejlepší světové nohejbalisty Brno, v Praze se představí šampionát, na němž Češi patří k absolutní špičce, poprvé.

## RYCHLE A TUNINGOVĚ

Ve dnech 29. a 30. října 2022 se na výstavišti PVA EXPO Praha v Letňanech chystá jedenáctý ročník akce **Prague Car Festival**. Informační materiály pořadatelů uvádějí, že se jedná o největší výstavu v regionu střední a východní Evropy se zaměřením na tuning, motorsport, historické automobily a motocykly. Na ploše přes 30000 čtverečních metrů představí tuning z celé Evropy, českou i zahraniční špičku automobilových a motocyklových závodů a průřez bohatou historií vývoje automobilů a motocyklů od předválečného období až po současnost. Rozdělena je do tří celků. Tuning Expo se věnuje tuningové scéně a představí exponáty z domova a celé Evropy, profesionální tuningové firmy, sportovní automobily i americké vozy. Racing Expo patří oblasti automobilových a motocyklových závodů a přinese nejen špičkovou závodní techniku, ale také možnost setkat se se zajímavými osobnostmi z oboru. Classic Expo pak zaujme především fanoušky historických vozidel. K vidění bude více než 150 historických automobilů a motocyklů od předválečného období až do 90. let minulého století.



## ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do pondělí 7. listopadu 2022** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno s diakritikou) a můžete získat flash disk a knížku 140 osobností a událostí pražské MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 9/2022 zněla: **Konečná není konečná.**

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a flash diskem a knížkou 140 osobností a událostí pražské MHD odměněn: **Lukáš Vodrážka.**

FOTO KVÍZ



## Nic není definitivní

Foto: Petr Hejna a Zdeněk Bek

”

Když v noci z 15. na 16. října 1972 zatáhl poslední trolejbus do vozovny na Valentince, tvářím na fotografiích do smíchu nebylo. Konec trolejbusového provozu v hlavním městě se jevil jako definitivní, a ač se v průběhu let několikrát uvažovalo o jeho obnovení, nikdy k tomu nedošlo. Až 15. října 2017 Dopravní podnik zprovoznil krátký úsek v Prosecké ulici. Letošní říjen byl už jen poslední kus skládačky do definitivního návratu trolejbusů do Prahy, a tak není od věci si připomenout pamětníky, kteří si koncem i návratem trolejbusů do Prahy prošli.

## Otakar Drozda

(řidič, který řídil poslední pražský trolejbus v roce 1972)

„Strávil s námi celý pátek (14. října 2022 – pozn. red.) na voze. Těch 50 let, co dojezdil s trolejbusem v Praze naposledy, jako by nebylo. Nejen že si Ota po půl století s přehledem pamatuje o trolejbusu prakticky vše, ale jak nám ukázal, ani z techniky ovládnání samotného vozidla nic neztratil. Vůbec si neumím představit, že bych po 50 letech předvedl něco podobného s takovou suverenitou, když bych to naposledy dělal ve svých 32 letech,“ vyjádřil obdiv **Ondřej Láška, správce sbírky Muzea MHD.**

## Pavel Fojtík, Tomáš Dvořák a Jiří Čermák

„Když v pátek, tzn. den před oslavami, probíhaly v Letňanech zkoušky a příprava na víkendový program, svolal technický ředitel DPP Jan Šurovský přítomné pamětníky před trolejbus Tatra T400. Pavla Fojtíka, bývalého vedoucího archivu DPP, pozná většina čtenářů. Tomáš Dvořák a Jiří Čermák (uprostřed a vpravo) byli přímými účastníky konce provozu v roce 1972 a jejich účast je dostatečně popsána ve starších číslech DP kontaktu. Jejich společné pózování před dochovaným vozem dokazuje, že konec trolejbusů v Praze nebyl definitivní, a je to tak dobře,“ dodává **Zdeněk Bek, odpovědný redaktor DP kontaktu.**

”





# Z Plzně do Prahy a zpět aneb O cestě nejstarší provozoschopné elektrické tramvaje ve střední Evropě



## Vůz č. 18, výrobce Brožík a Křižík

- Rok výroby: 1899
- Maximální přepravní kapacita: 18 míst k sezení / 24 míst k stání
- Délka vozu: 8300 mm
- Rozvor náprav: 1800 mm
- Pohon: 2x motor Schuckert D58w s výkonem 32 kW
- Hmotnost: 9000 kg (prázdný vůz)

## Z pobytu vozu v Praze:

- **13. července 2021** – příjezd tramvaje do Prahy z důvodu rekonstrukce plzeňské vozovny Slovany
- **17. července 2021** – jízda ve slavnostním průvodu u příležitosti 130. výročí zahájení provozu první elektrické tramvaje v Čechách
- **18. září 2022** – tři ojedinělé jízdy při loučení s Prahou
- **22. září 2022** – návrat tramvaje zpět do Plzně

Vůz je možné provozovat jen za suchého počasí a při dobré viditelnosti.

Zdroj: [historickejizdy.pmdp.cz](http://historickejizdy.pmdp.cz),  
[plzensketramvaje.cz](http://plzensketramvaje.cz), kniha *Tramvaje  
v České a Slovenské republice*  
(Bauer, Fojtík, Losos, Mahel – 1998)



Foto: Zdeněk Bek