

# DP kontakt

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



## Zahájení provozu nových kloubových autobusů SOR NB 18

Jde o dosud nejdelší autobus, který DP nasadil do pravidelného provozu.

**13**

## Vozovna Střešovice má sté narozeniny

Procházka areálem vozovny, která slaví 24. října kulatiny.

**27**



### 3 Aktuálně

### 6 Metro

### 7 Tramvaje

### 13 Autobusy

### 17 Ze světa

### 20 Z podniku

### 27 Historie

### 30 Zajímavosti



#### **DP KONT@KT**

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

**Sídlo redakce:** Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: reinisova@dpp.cz

**Redakční rada:** Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík

**Šéfredaktorka:** Ing. Dana Reinišová

**Grafická úprava, sazba, výroba:** Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

**Uzávěrka tohoto čísla:** 5. října 2009

#### **Milí čtenáři a milé čtenářky,**

dnešní DP KONT@KT bude plný protichůdných pocitů. Budeme smutnit, ale také oslavovat. Je to ukázkový příklad toho, jak nás smutek i radost provází v životě ruku v ruce a neodmyslitelně k sobě patří.

Začneme mezi lidmi nepříliš oblíbenou emocí – smutkem. Chtěla bych (a jistě nejen za sebe) vyjádřit hlubokou lítost a zármutek nad tragickým úmrtím pana Petera Kintlyho, jehož život uhasl jednoho zářijového večera při výkonu služby – řízení autobusu. Jak jste již z médií informováni, byl napaden opilým cestujícím. Jak k této tragické události došlo a co bylo příčinou konce jednoho lidského života, zatím nikdo neví. Nicméně hned po tomto incidentu se vyrojily spekulace, že Dopravní podnik podceňuje bezpečnost svých řidičů. Tyto nepravdy okomentoval Ondřej Pečený v článku na následující straně.

Tou milovanou emocí, kterou bychom snad všichni chtěli cítit pořád a neustále, je radost. Jistě ji mají všichni členové Kroužku městské dopravy (a my ji můžeme sdílet s nimi), jelikož toto sdružení nadšenců zamilovaných do MHD a všeho, co s ní souvisí, slaví 40 let od chvíle, kdy se 17. října ve vozovně Vokovice sešlo prvních 36 zájemců o městskou hromadnou dopravu, aby si prohlédli sbírku tehdejších historických vozidel, která tam byla umístěna. V tu chvíli, ještě bez oficiálního názvu, zahájil dnešní Kroužek svoji činnost.

Oslavovat budeme spolu s vozovnou Střešovice, jelikož se 24. října dožívá stých narozenin. Díky článku Pavla Fojtíka se ocitnete v jejím areálu, kde si uděláme malou procházku. Dokonce si na fotografii přiblížíme nejnovější provozní historický vůz – motorový vůz 2272 z roku 1931 – který se podařilo zachránit v roce 1973 díky aktivitě Kroužku městské dopravy.

Slavit svůj úspěch může i Kinobus, jehož promítací maraton byl završen v neděli 13. října na Staroměstském náměstí. Za 82 promítacích dní navštívilo kino na čtyřech kolech 15 tisíc diváků!

Radovat se budou moci všichni příznivci vláčků a mašinek, jelikož jim na Smíchově vyrostla „Mekka modelářů“. V areálu Anděl City bylo postaveno největší modelové kolejiště v republice – Království železnic (tak se jmenuje výstava i společnost, která ji provozuje). A jako každé správné království se i to smíchovské bude rozrůstat – do roku 2014 zde bude dokončena absolutní republiková rarita – více než tisíc metrů čtverečních kolejové mapy České republiky.

Hodně radosti a nadšení jsme jistě vyvolali u návštěvníků zářijového Dne otevřených dveří Dopravního podniku, kde se všichni těšili ze spousty exponátů, soutěží, ukázek a zábavných aktivit. A nejen děti byly rády, že se alespoň na chvíli mohly stát tramvajáky, autobusáky a strojvedoucími.

O dalších člancích se již zmiňovat nebudu, ony se představí samy při vašem listování říjnovým vydáním DP KONT@KTu.

Spoustu dobré nálady a málo žalu v nadcházejících dnech přeje

Dana Reinišová



# Smrt řidiče

## Dopravního podniku hl. m. Prahy

Dne 21. září došlo kolem půl deváté večer na konečné zastávce Sídliště Písnice k tragické události zapříčiněné incidentem mezi opilým cestujícím a naším řidičem. Tato nešťastná událost měla za následek smrt jednoho z řidičů Dopravního podniku hl. m. Prahy. Rád bych na tomto místě v podnikovém časopise zaměstnanců Dopravního podniku vyjádřil nad touto ztrátou hluboký zármutek. Nepíše se mi o této tragédii snadno, možná proto, že jsem na místě dvě hodiny po zmíněném incidentu byl a měl jsem možnost pocítit na vlastní kůži napětí a smutek, které tato událost vyvolala.

**Ondřej Pečený, vedoucí oddělení Komunikace**

Podle informací od Policie ČR, která celý incident vyšetřuje, není stále zřejmé, jakým způsobem k úmrtí Petera Kintlyho došlo. Přesto pevně věříme, že se o výsledcích vyšetřování dozvíme a že bude zřejmé, co bylo příčinou tohoto incidentu.

Nehledě na výsledky vyšetřování Policie ČR, zintenzivněly debaty mezi odborovými organizacemi a vedením Dopravního podniku o zvýšení bezpečnosti našich řidičů. Myslím, že konstruktivní diskuze a hledání řešení je v tomto případě jediný možný postup.

Rád bych zde informoval všechny řidiče jménem vedení společnosti, že je sna-



hou Dopravního podniku zajistit vám všem bezpečnost v průběhu vaší práce a že v žádném případě nebereme vaši bezpečnost na lehkou váhu. Vedeme neustálá jednání s Městskou policií o navyšování počtu hlídek v dopravních prostředcích povrchové dopravy a je naší snahou, aby výsledkem těchto jednání byl fungující systém ochrany bezpečí řidičů v případech, že se dostanou do situace, kdy potřebují asistenci pořádkových sil.

Tragické úmrtí řidiče odstartovalo bohužel i řadu nepravd a spekulací o tom, jak se bezpečí řidičů vedením Dopravního podniku podceňuje. Vedení Dopravního podniku se však snaží dlouhodobě vyvolat diskuzi na úrovni

Ministerstva dopravy ČR o možnosti pozměnit statut řidiče ve službě tak, aby se napadení řidičů klasifikovalo podobně jako útok na veřejného činitele. Probíhají intenzivní jednání, jak u nově dodávaných autobusů ještě více zvýšit pasivní bezpečnost řidiče např. monitorováním prostoru řidiče kamerami, kabinou, do které není možné zvenčí vniknout a napadnout řidiče apod.

V tomto ohledu bychom měli všichni táhnout za jeden provaz, nenapadá mě jediný důvod, proč by mělo vedení Dopravního podniku záležet na tom, aby se na bezpečí řidičů zapomínalo či dokonce, aby se na něj nedbalo. To by byla velmi krátkozraká strategie, která by nic nevyřešila.





# Den otevřených dveří

Dopravní podnik opět otevřel bránu do světa jednotlivých trakcí a veřejnost se mohla o sobotě 19. září mezi 10 a 16 hodinou těšit z přehrně exponátů, ukázek a zábavných aktivit. Metro se představilo na Zličíně, autobusy v Řepích a tramvaje ve Střešovicích.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace  
Foto: Luboš Wisniewski



**N**ejprve jsme se zajeli podívat do Depa Zličín, kam zájemce v krátkých intervalech odvážely klubové autobusy z konečné metra. Nejen tu, ale i na všech ostatních destinacích bylo k vidění nespočet dopravních divů, a tak bude následující virtuální exkurze jen výběrem a volnou procházkou očima jednoho z návštěvníků.

Po výstupu z autobusu obdrželi lidé informační letáky s mapami Zličína, Řep i Střešovic a většina z nich po průchodu zličínskou branou intuitivně zamířila do haly metra. Zde se jejich zrakům jako první odkryla „Expozice pracovních vozů metra“. Těžké stroje prohánějící se po půlnoci podzemními tunely a pečující

o stav této nejvytíženější trakce byly vděčnou inspirací pro dotazy, jimiž návštěvníci zahrnovali naše dozorcující pracovníky v reflexních vestách.

„Většina otázek má lapidární charakter: kdy to jezdí, co to vozí, poměrně často se lidé ptají, jestli jsme s těmi mašinami jezdili v době záplav roku 2002,“ vypočítává službu konající Michal Kusko z jednotky Dopravní cesta a ještě přidává: „Pár lidí se nás už ptalo, jestli se chlapi v podzemí neduší, když ty stroje pohání diesel. Říkáme jim ale, že jsou to ekologické motory.“ Ze všech těchto strojů vzbuzovalo jednoznačně nejvíce pozornosti „krtkovité“ tělo Čisticí tunelové soupravy TWS 30 pro odstraňování

nečistot a prachu v traťových tunelech. Poté, co návštěvníci vozy obešli ze všech stran, navedla je chodba do samotné haly depa. Při stěně se klubko dětí motalo okolo obřího puzzle, po jehož sestavení na ně vykoukla čelní fotka soupravy metra. U vedlejšího stolu zase seděly děti u stolu a luštily tuto tajenku: „Jednou z nejhezčích stanic pražského metra je... Byla vyhlášena stavbou roku 1999.“ Po ní si mohly protočit mozkové závity na hlavolamu „Malý Karlík se ztratil v metru!!!“

Esence zličínské výstavy se však rozhodně při zdi nedržela. Hale dominovaly soupravy metra, jejichž zástup počínal u historické Ečs, vedle níž – snad se záměrem dobového kontrastu – stála nejmodernější M1. Řada pokračovala typy 81-71M a 81-71. Snad nikomu z návštěvníků nechyběl na krku fotoaparát a právě v této sekci zněl zvuk spouští nejčastěji. Uvnitř souprav měli lidé samozřejmě největší zájem o mozek vozu – kabinu řidiče, uvnitř níž vždy seděl strojvedoucí a neúnavně vysvětloval a ukazoval dychtívkou dětským uším a očím, k čemu které „hejblátko“ slouží. Mezi tím někteří starší lidé usedli na lavice historické soupravy a oddávali se nostalgickým vzpomínkám.

Pokračoval jsem hlouběji do depa kolem nástěnných prezentací společnosti Metroprojekt, na nichž si diváci mohli například prohlédnout projekt prodloužení linky A na Ruzyň. U zadní stěny depa pak návštěvníky čekala



expoze našich hasičů, kteří každou hodinu demonstrovali sílu technického automobilu Tatra a jeho zvedáku, jímž manipulovali se soupravou metra. Rozhodně se vyplatilo na toto představení počkat, protože pro laického diváka to byla – doufejme – jediná příležitost, jak vidět zvedák s nosností 63 tun v akci. Hasiči toho však měli v nabídce daleko víc, a tak jejich expoze zůstala z velké části na vnější betonové ploše. Po cestě k ní mohli rodiče zaměstnat svoje ratolesti připravenou hrou „Koulení do metra“, tedy jakousi „metráčkou“ verzi bowlingu pro nejmenší. Po několika úspěšných či neúspěšných pokusech dostat balonek do dveří zmenšeniny depa z kartonu se lidé přemístili k jádru hasičské výstavy: velitelský automobil, cisternové stříkačky, technický automobil a o něj opřeny nafouknuté protichemický oblek, protiplynový automobil a u něj sedící „strašidlo“ protiplynového obleku.



Po občerstvení v prvním patře depa se návštěvníci odebrali k další zastávce speciální linky: autobusových garáží Řepy. Během čekání na zastávce jsem zaslechl rozhovor třech odhadem čtrnáctiletých kluků, z nichž jeden povídá: „Líbí se mi, že trakce spolupracují. Nemá smysl se dohadovat, jestli je lepší tramvaj, nebo metro, musí fungovat jako celek.“ Přilákán touto dospělou rozpravou usedám vedle nich do autobusu mířícího na Řepy. Autorem prohlášení je



Karel, středoškolák, který se s oběma kamarády zajímá o hromadnou dopravu snad od doby, kdy se naučil rozeznat dudlík od tramvaje.

Jejich hlavní cíl nadcházející návštěvy je jasný. „Mají tu i SORku, tak je to dobrý,“ ukazuje kamarád Lukáš na odstavnou plochu Garáže Řepy ihned, jak projedeme branou. Nadšenci si však musí ještě chvíli počkat. Autobus pomalu objíždí celý areál a důvěrně známý hlas, který Pražanům denně oznamuje názvy zastávek, teď líčí historii, parametry a využití tohoto areálu. Konečně zastavujeme. Kluci mi ihned mizí z dohledu, a tak se jdu projít mezi jednotlivými pracovišti. Jako první se objevuje Zvedáková hala. Na zdviženém zvedáku se tyčí autobus s otevřeným krytem motoru. Osmiletý návštěvník vedle mě si pochvaluje mamince, že „tohle za běžného provozu nevidí“. Cedula u otevřených dveří hal naproti informují zvědavce, že se právě nachází před Pracovištěm Oprav vozidel

střídacích čt a Pracovištěm Bezpečnostních prohlídek a Příjmem oprav. Technická atmosféra však ihned za rohem vystřídá poněkud nekoordinované, ale zato urputné snažení pětiletých dětí, které závodí pod dozorem zaměstnanců na „Překážkové dráze“ mezi kužely na odstavné ploše.

Nejen tematice autobusové dopravy, ale i ekologii a čistotě je věnována „řepecká část“. Kromě promítání osvětových filmů se návštěvníkům dostalo přednášky



u stanoviště Laboratorní kontroly kvality odpadních vod, kde mohli sledovat ukázkou práce vodohospodářské laboratoře. A konečně se dostáváme k jádru expoze v Řepích: jedenácti vzorně vyrovnaným autobusům rozličných typů, které slouží obyvatelům Prahy v denním provozu a mezi nimiž je i dlouho očekávaný SOR z Libchav. Stejně jako u vozů metra, je největší zájem o kabinu řidiče, kde děti zkoušejí tahat a mačkat, co se jen dá.

Naší poslední zastávkou je Vozovna Střešovice. Střecha historické budovy ční nad mumrajem návštěvníků, z nichž mnozí třímají v ruce nafukovací balonky, které získali v předešlých destinacích. Zatímco v Řepích byl miláčkem publika autobus SOR, tady jsem ani nestačil vystoupit a už slyším nadšený dětský hlas: „Hele, je tam 15T, já jsem to věděl!“ Na nejmenší, ale nikoli nejméně zajímavé výstavní ploše se neustále ozývá výstražné zvonění tramvají, v jejichž kabinách sedí holky a kluci po dvou až pěti a zkoušejí, jaký zvuk to udělá, „když to podržím jen takhle na chvilku“, aby v zápětí prověřily nervy rodičů i ostatních návštěvníků dlouhým, táhlým „cinkáním“. Zdá se však, že to atmosféru Dne otevřených dveří doplňuje a spolutváří, než aby to někomu vadilo. Vždyť nejen děti jsou dnes rády, že se mohly alespoň na chvíli stát tramvajáky, autobusáky a strojvedoucími.





# Nekonečný příběh úklidu

## Jak je těžké dát metro „do pucu“

Málokterý zaměstnanec i cestující si představí, kolik nákladů a lidské energie je spojené s očistou metra. Úklid odpadků, odstraňování nápisů, nálepek či žvýkaček si každý měsíc vyžádá devět milionů korun.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

**N**apohled astronomické cifry se stávají pochopitelnými, když si uvědomíme, že Praha má 57 stanic, jejichž prostory uklízejí specializované čtyři čítající dohromady 350 lidí. Přes den probíhá očista technických zázemí, o půlnoci pak s odchodem posledních cestujících vyrazí pracovníci do vestibulů, na schodiště, nástupiště i kolejiště suplující rodiče nezvedených pasažérů, kteří za sebou nechali kelímky, noviny a jiné drobné odpadky.

Péče je věnovaná i stěnám, stropům a někde též bezprostřednímu okolí zastávek. Údržba každé stanice je individuální, na některých se mnohem více kumulují odpadky než na jiných – zejména je-li spojená s autobusovým nebo vlakovým nádražím, jako je tomu na Černém Mostě nebo na Smíchovském nádraží. Zároveň jsou i vyhledávanějším terčem sprejerů. „Ti už mají svoje cestičky a ví, kde je jaká kamera,“ říká Petr Petržilka z oddělení Správa stanic. V tomto ohledu jsou problematické i periferní zastávky jako třeba Opatov, kde zrovna v průběhu psaní tohoto článku specializovaná firma odstraňuje sprej ze stěny za kolejištěm.

Nejen umístění stanice, ale i jeho architektura má velký vliv na počet útoků. Sloupovité lodě starších nástupišť poskytují lepší úkryt a anonymitu vandalům než modernější otevřené prostory. Nicméně rozvržení lodě příliš neochrání další oblíbený cíl sprejerů: výtahy. Ačkoli se mnohdy vandalové podrobně vyznají v přístupových cestách a rozmístění kamer, naši zaměstnanci jim jejich „kratochvíli“ valně ztěžují. Dozorčí stanic slouží i přes noc, kdy je metro uzavřeno, a vykonávají obchůzky.

Graffiti je asi nejbolestivější částí úklidu. Náročnost jeho odstranění závisí na typu spreje či fixy a podkladu, který se stal jejich obětí. Kombinace obou si žádá odlišné chemikálie. „Většina stěn je dnes již ochráněna antigrafitovým nátěrem,“ říká Petržilkova kolegyně Eva Kubů, ale jedním dechem dodává: „Po opakovaném zasažení agresivním sprejem je stejně nutno povrch vybrousit.“ To je případ stanice Anděl, jejíž sloupy z bílého mramoru jsou na tyto útoky obzvláště citlivé. Naopak nejlépe se dá sprej či fixa odstranit ze skla. I zde však, pokud vandalové použijí leptavou chemikálii, zůstává trvalá stopa.

Trestání pachatele je samozřejmě věcí policie, ale i ta má jen malé možnosti postihu. K odpovědnosti může být hnán pouze za jím prokazatelně poničenou plochu, což většinou znamená pár decimetrů čtverečních. Navíc této zálibě se v drtivé většině oddávají mladiství, u nichž spíše než o kriminalitě



Takto vypadal výtah v Kobylisích před očištěním. Pokud některý cestující netrpěl dosud klaustrofobií, tady se jí asi nevyhnul.

Lze hovořit o zmateném pohledu na realitu, nudě a touze po adrenalinu.

Jen zřídka kdy se objeví výtvar, který má vyšší, estetickou hodnotu – který není jen jakýmsi „očuráním rohu“, vzkazem „byl jsem tu“, ale který obohacuje nebo hravě pracuje s okolní šedou, betonovou realitou. A pokud se objeví (odhlédli bychom od faktu, že v metru stejně nemá co dělat), stejně se sám za chvíli stane obětí dalšího a mnohem méně šikovného sprejera. Nejsmutnějším případem je stanice Kačerov, kde děti ze základní školy se souhlasem Dopravního podniku kompletně vymalovaly stěny podchodu mořskými výjevy, korály, rybami a chobotničkami. Jimi se mohli vizuálně osvěžit lidé spěchající v hektickém ruchu Kačerova. „Bylo to opravdu pěkné, jenže teď už je to kompletně překryté sprejerskými značkami,“ líčí s povzdechem Pavel Balák ze Správy stanic. Podobně nepříjemnou částí úklidu jsou nejrůznější plakáty a nálepkami, jimiž se to rojí například v eskalátorových tunelech. Lidé staršího a středního věku, z nichž se úklidová služba povětšinou rekrutuje, se s velkými obtížemi dostávají na místa, kam tyto papírové upoutávky lepí mladí ekvilibristé. Mravenčí dřinu si žádá i odstraňování žvýkaček, které se pod miliony nohou změní během dne v černé fleky vpité do podlah nástupišť a vestibulů. Na vroubkovaném povrchu, jako je například žula v Kobylisích, nepomůže pracovníkům sebemodernější technika a oni si tak musí poradit se „školním evergreenem“ ručně.

Nejméně „piplavou“ částí úklidu je zřejmě odvoz odpadu, který si to však bohatě vynahrazuje na objemu. V prostorách metra je nespočet prodejců, z nichž mnohým se nechce platit za odvoz vlastních „produktů“, a tak je buď házejí do košů pro cestující, nebo k nim rovnou položí celý pytel. Největší nápor přichází večer se zavírací dobou, kdy zbylý odpad z celého dne vynesou před obchod a bezstarostně odkráčí. Nicméně člověk zabývající se odpadem nemá velký prostor ke stížnostem. Jeho úkol je „prostě to uklidit“. Rozhodně si jeho práce, která je bez jakýchkoli politických a morálních významů špiňavá, zaslouží vděk každého, kdo cestuje či pracuje v metru.



# Tramvajová trať k Nádraží Hostivař

Po velké a komplexní obnově tratí v oblasti Prahy 8 se úsilí jednotky Dopravní cesta Tramvaje přesunulo do poměrně krátkého a svým způsobem zapomenutého, ale o to zanedbanějšího koutu Prahy, a to do nenápadného úseku poslední zastávky hostivařské tratě.

**Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje; Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv**

**T**ramvajová trať do Hostivaře vznikala samozřejmě po etapách, přičemž do samotné Hostivaře dorazily tramvaje vedené periferií až 3. ledna 1954, v rámci postupně budované stavební tratě Vršovice – Strašni-

Na novém úseku tehdy byly zřízeny jen tři zastávky – Zahradní Město, Na Groši a Hostivař. Mezi Zahradním Městem a zastávkou Na Groši, která byla pouze na znamení, tehdy byla neobvykle dlouhá mezistaniční vzdálenost – ve

**Z roku 1970 pochází propagační snímek rozestavěného areálu Vltava, na poli v popředí snímku vznikne smyčka Nádraží Hostivař.**

motorovými vozy v intervalu 10 minut. V Hostivaři vozy obracely na smyčce a v Zahradním Městě na pravé kolejové spojce. Teprve 24. července 1955 byla linka č. 24 zrušena a nahrazena prodlouženou „čtyřkou“. Do Hostivaře ale jezdil jen každý druhý či třetí spoj, ostatní i nadále obracely na stávající konečné. Jen ve večerních hodinách jezdily do Hostivaře všechny spoje. Takto organizovaná doprava linkou č. 4 trvala až do velké komplexní změny linkového vedení pražských tramvají uskutečněné ke 13. březnu 1961. Dnešní zastávka Sídlíště Zahradní Město byla zřízena až 9. dubna 1963, tehdy ale pod názvem Záveská, což bylo dnes už zapomenuté původní pojmenování nynější Švehlovy ulice. Při technicko – bezpečnostní zkoušce nového úseku bylo konstatováno, že (patrně z úspor-  
ných důvodů) bylo při stavbě použito starších (!) kolejnic NP 3 a částečně také vignolových profilu NP 5. Ty byly jen v úsecích s větším spádem v délce asi 400 m. →

**Stav smyčky rok a půl před zahájením provozu. Foto: Pavel Fojtík**

ce – Zahradní Město – Hostivař. Úvahy o prodloužení tratě až do Hostivaře spadají už do roku 1940, ale válečné události nedovolily, aby se Elektrické podniky projektem zabývaly detailně. Teprve v roce 1948 rada Ústředního národního výboru tento záměr schválila, ale stavební povolení pro úsek Zahradní Město – Hostivař bylo vydáno až 26. září 1951. Celá stavební trať o délce 6,330 km se zařadila mezi nejdelší stavební tratě tramvajové sítě. Smyčka na budoucím (a dnes již minulém) náměstí J. Marata byla jednokolejná (251 m) s předjízdou kolejí (136 m).

směru z centra 1,563 km, v opačném směru 1,624 km, protože nová komunikace s tramvajovou tratí vedla neza-  
stavěnou oblastí doslova mezi poli. Zpočátku byl provoz do Hostivaře organizován nezvyklým způsobem. Protože nebyla ještě hotova mělnična Hostivař, nebyla na nový úsek prodloužena linka č. 4, která i nadále končila v Zahradním Městě, ale byla zde zavedena dočasná linka č. 24, provozovaná dvěma obousměrnými

**Poslední dny staré smyčky v pohledu do centra...**







**...a ve směru prodloužení. Foto: Pavel Fojtík**

V roce 1967 byl úsek Zahradní Město – Hostivař poprvé rekonstruován. Výluka trvala od 28. března do 27. července. Za zmínku stojí ale možná i skutečnost, že už v době od 6. prosince 1965 do 21. března 1966 tu byl přerušen provoz z důvodu rekonstrukce tratě v oblasti části Průběžné ulice a železničního podjezdu v Zahradním Městě. Dalo by se očekávat, že obě výluky budou organizačně propojeny, ale nestalo se tak. Tramvajové těleso dostalo při rekonstrukci živičný kryt.

Už v polovině šedesátých let byla zahájena výstavba prvních úseků tzv. průmyslového polookruhu, připravovaného fakticky od začátku let padesátých. Dokonce se uvažovalo, že obě hostivařské tramvajové traťové větve, tj. vedené po Černokostelecké a dnešní Švehlově, budou vzájemně propojeny. Z této zajímavé myšlenky nakonec sešlo. V první polovině sedmdesátých let začala výstavba úseku, který na jihu začínal právě na nám. J. Marata a vedl do nového podjezdu železniční tratě, za kterým se napojoval do dříve vybudované části, která zatím zajišťovala jen místní obsluhu tovární oblasti. Práce probíhaly jen zvolna. Kromě výstavby komunikace a tramvajového podjezdu bylo nutné částečně přeložit a zklepnout Měcholupský potok. Plynulému

**Dnes již pozapomenutá linka 14 vjíždí do smyčky 20. září 1988. Foto: Jan Šurovský**



průjezdu automobilů ze Švehlovy ulice do dnešní Průmyslové však bránila původní tramvajová smyčka. To však v první fázi bylo vyřešeno tak, že směrem z centra automobily i autobusy smyčku objížděly zprava spodním počátkem Hornoměcholupské ulice,



**Část novostavby a v pozadí celý propojovací úsek z BKV panelů postavený roku 1982.**

pak odbočily vlevo severním směrem a ostrým pravým obloukem se dostaly do Průmyslové ulice. Jejich pojmenování prošlo také poměrně složitým vývojem,

protože na starých mapách nalezneme Průmyslovou ulici pouze v úseku Černokostelecká – Českobrodská, zatímco úsek od nedávno uzavřených Barev a Laků po Sklářskou se jmenoval Příjezdová a zbylý nejnižší úsek u hostivařského nádraží nesl označení Podjezdová. Tyto komunikace nahradily úrovňový přejezd přes železniční trať U Miliónu. Autobusová doprava linkami 122, 187 a 204 sem byla převedena 17. července 1976.

Prodloužení tramvajové trati k Nádraží Hostivař trpělo tradičním neduhem socialistické výstavby, tj. velkou zdlohavostí, rozmáchlostí a těžkopádností. Neuvěřitelná robustnost zárubních zdí především ve smyčce je pro toto prodloužení velmi charakteristická. Na první pohled zdi naznačují, že jaké-

koliv případné prodloužení tratě by bylo stavebně náročné. Na druhé straně je pozitivní, že v době, kdy se rušila jedna trať za druhou a tramvajová doprava byla vnímána jen jako trpěná, neuvěřitelně nápadná na úplné zrušení trati prezentované roku 1975 a následovalo chvályhodné prodloužení trati, navíc s přiblížením se zástavbě tehdy nového sídliště Hornoměcholupská, a dokonce i se zřetelnými integračními snahami vůči železniční stanici. Dokonce i přestup z tramvaje do autobusu byl naplánován s přijatelnou docházkovou vzdáleností, což se však v praxi v denním provozu nikdy příliš nevyužilo, protože jediná použitelná linka ve smyčce a se zastávkami tamtéž byla linka 154 v letech 1982–1990.

Po mnoha letech výstavby se nové koleje přiblížily staré smyčce a ta byla 7. září 1982 zrušena. Stará smyč-





ka byla nahrazena prostou přímou dvoukolejnou tratí, která jako jediná ve své době byla z BKV panelů. Součástí tohoto úseku byly i nové přímé zastávky pro dva vlaky pojmenované nám. J. Marata, nyní Hostivařská podle příčné ulice. Nově prodloužená tramvajová trať byla dlouhá asi 350 m a zakončena jednokolejnou smyčkou se dvěma předjízdny kolejkami a čtyřmi kolejovými spojkami. Celkem bylo ve smyčce 12 výhybek a celková délka kolejí v samotném obratišti dosáhla bezmála 1,2 km! Šlo tedy o velmi velkorysou smyčku, přesto poněkud nedodělanou: k datu otevření byly osazeny pouze přenosné označnický a sociální zařízení bylo sestaveno provizorně ze staveništních unimobuněk. Koneckonců současný trvalý objekt WC vznikl až (nebo už?) v roce 1994, tj. po 12 letech existence prodloužení. Vlastní širá trať byla poplatná době projektování, tj. železobetonové pražce s tuhým upevněním, stykovaná kolej, zakryt byl v podobě asfaltové „šlu-pičky“ na štěrku. Výhybky, oblouky ve smyčce a část tratě v podjezdu byla na dřevěných pražcích a zadlážděna. Záhy po zahájení provozu se začaly objevovat díry v asfaltu v místech styků, vše bylo doprovázeno značnou hlučností. Snad ještě zmiňme, že v seznamu vybudovaných novostaveb se na toto prodloužení leckdy neprávem zapomíná, možná proto, že je mylně chápáno jako pouhá přeložka.

Napojení nového prodloužení bylo hotové 4. října 1982 a do smyčky byly prodlouženy linky 4 a 22. Zatímco linka 22 je zde pevně zabydlena od roku 1980 až dosud, tak u linky 4 je to složitější. Linka 4 byla základní hostivařskou (a svého času jedinou) linkou, ale to skončilo otevřením metra I.A v létě 1978. Od té doby jezdila do Hostivaře jen jako letní posila, případně jako výluková. A to byl právě případ při zahájení provozu nové smyčky. Mohla za to výluka úseku Vozovna Strašnice – Průběžná, zahájená právě 4. října 1982, během níž se překládala trať u budoucího metra Strašnická do dnešní polohy, a teprve poté, tj. 12. prosince 1982 se do Hostivaře místo ní vydala druhá zdejší tradiční linka číslo 10. Již pár let po vybudování prodloužení pronásledovaly hostivařskou trať dlouhé výluky. První, během níž byl rekonstruován úsek od Nádraží Strašnice po smyčku Zahradní město, se konala od 9. července 1985 (po poslední spartakiádě). Zprovoznění bylo po etapách: 1. října 1985 na smyčku Radošovická a teprve 5. prosince 1985

celá trať. Již v roce 1987 se konala další rozsáhlá výluka. Hned 6. ledna byl uzavřen úsek Zahradní Město – Nádraží Hostivař, uzavírka byla 5. května prodloužena až na Radošovickou (čímž zanikla bez náhrady smyčka Zahradní Město), 19. května přestaly jezdit tramvaje i v úseku Průběžná – Radošovická a 9. června 1987 ještě dokonce začala rekonstrukce i v úseku Kubánské náměstí – Průběžná (a tím pádem se nejezdilo ani k Vozovně Strašnice). Tento doslova balík rekonstrukcí (systémem BKV panelů) skončil dne 11. července 1987 současně s otevřením stanice metra Strašnická.

Tímto dnem začaly pro trať do Hostivaře doslova zlaté časy. K Nádraží Hostivař jezdily 3 denní linky, z toho k metru na Strašnické byly vedeny linky dvě. Kromě tradiční „desítky“ to byla i poněkud exotická linka 14. Je to skutečně tak, v letech 1985–1990 si linka 14 „odskočila“ z tradiční relace

Kobylisy – Smíchov do oblasti Strašnic. V oněch zlatých časech došlo k celkem důslednému oddělení autobusové a tramvajové dopravy na Hostivařské větvi. Pro zlepšení manipulačních možností byla během výluky v roce 1987 pravá kolejová spojka za výstupní stanici nahrazena levou, vedoucí nově ze střední koleje na vnitřní, čímž se stala jedinou smysluplnou z celého obratiště, protože původně vedla nepoužitelně z vnitřní (kde není výstupiště) do střední koleje. Oprava z čerstvě dostavovaného sídliště Petrovice byla zajišťována především novou páteří linkou 271. Ta ve směru od Petrovic měla poslední zastávku Taškent (nyní Gercenova) a pak zastavila až u metra Strašnická (na dnes opuštěných jižních zastávkách). U tramvaje tedy vůbec nezastavovala, a tak už nemuseli obyvatelé podél tramvaje spekulovat, zda mají jít na tramvaj, nebo na autobus. Pokud chtěli Petrovičtí a Hornomě- →

**Smyčka Nádraží Hostivař v roli „vozovny“ pro linku 32 dne 12. června 1997. Foto: Jan Šurovský**



**Provizorní úvrat' při opravě zárubních zdí dne 7. května 1999. Foto: Jan Šurovský**





**První hodiny po ukončení tramvajového provozu byly ve znamení práce provozu Vrchní vedení a také již probíhala likvidace asfaltového povrchu.**  
Foto: Jan Šurovský



**Do smyčky byla vždy zavedena i noční doprava. V noci z 1. na 2. července 2004 byl zahájen provoz druhé noční linky do Hostivaře označené číslem 59.**  
Foto: Jan Šurovský

cholupští přestoupit na tramvaj, tak využívali hlavně často jezdící linku 154, ukončenou u Nádraží Hostivař. Toto období intenzivního provozu bohužel netrvalo dlouho a vzalo za své otevřením stanice metra Skalka 5. července 1990. Tehdy zanikla bez náhrady linka 14 a podél tramvaje byl vytvořen souběh linkou 154 od Nádraží Hostivař až po zastávku Na Padesátém. Od té doby se opět pobíhá mezi tramvajemi a autobusy, zejména pak od doby, kdy byl postaven Park Hostivař (Interspar), u kterého tramvaje vůbec nemají zastávku a (trapně) projíždějí okolo. Toto diletské dopravní řešení zavinilo již mnoho vážných dopravních nehod s chodci. V denním provozu došlo v roce 1990 ještě k jedné změně: dne 23. listopadu byla letitá linka 10 nahrazena směrově obdobnou linkou 26. Toto linkové vedení platí až do dnešních dnů a je tedy velmi stabilní. Ani v posledních 15 letech nebyl úsek bez výluk. Podzim 1994 nepěkně znamenala havárie plynovodu v podjezdu Zahradní město, nejezdilo se 42 dní.

Velice zajímavá výluka proběhla během tří týdnů v květnu a červnu 1997. Tehdy byl vyměňován trojúhelník na Průběžné (ano takto dlouho!!) a v úseku Radošovic – Nádraží Hostivař pendlovala linka 32. Jednalo se o jediné dlouhodobé používání oblouků na Radošovicke ve směru od a do Hostivaře. „Vozovna“ byla v prostoru smyčky Nádraží Hostivař. Na jaře 1999 dva měsíce trvala oprava zárubních zdí a mostů v blízkosti trati, a proto byly tramvaje ukončeny na přejezdu za zastávkami Hostivařská. Nebyl použit „kalifornian“, ale klasická výhybka položená místo několika vyjmutých BKV panelů. Za další dva roky pro-

bíhala první etapa rekonstrukce trolej (18 dní) a poslední větší akci přinesl rok 2003, kdy se od 17. února do 15. března obnovoval svršek z BKV panelů mezi zastávkami Na Padesátém a Zahradní město, rekonstruovala se zbylá trolej a konaly i další místní opravy. Tramvajová trať Hostivařská – Nádraží Hostivař se jako jedna z mála vyhnula v 80. letech panelizaci, protože byla nová, byť stavebně zastaralá. Díky tomu je možno úsek nerekonstruovat, ale pouze generálkovat. Vzhledem k potřebě provést opravu co nejlevněji, jsou použity regenerované železobetonové pražce s pružným upevněním, které však zajistí zásadní zlepšení kvality trati, především co se hlučnosti týká. Změnou bude i otevřený kolejový svršek, který umožní do budoucna lepší údržbu tratě než původní živичný (neestetický a věčně rozbitý) povrch. Ve smyčce také zanikly tři kolejové spojky ze čtyř. Zůstává tedy jen spojka otočená v roce 1987, tj. za střední výstupní kolejí směrem ke koleji vnitřní. Odstavování vlaků po nehodě, případně školních vozů nebude touto úspornou akcí nijak dotčeno. Do vzdálenějšího budoucna můžeme očekávat zahájení plánování rekonstrukce celé hostivařské větve. Vhodným okamžikem by mohla být výstavba IV. železničního koridoru v úseku Hostivař – Vršovice, v rámci něhož vznikne železniční zastávka Zahradní město vč. rozsáhlých stavebních úprav ulic a tramvajové trati. Při té příležitosti by bylo vhodné dořešit i rozmístění zastávek, prověřit jízdu autobusů po kolejích a s tím spojit optimalizaci přestupních vazeb.



**V březnu 1983 otiskla Večerní Praha odvážný kritický článek o (ne)kvalitě záchodků pro řidiče. Kritizováno bylo i nefunkční WC v Nádraží Hostivař.**





# Modernizace vozů KT8D5 v Opravně tramvají

Od roku 1986 byly dodávány výrobcem ČKD TATRA s.p. vozy typu KT8D5 postupně v počtu 48 vozů v.č. 9001– 9048 Dopravnímu podniku. V této době v Praze jezdily pouze vozy T3, T3M a T3SU. Jednalo se o zcela nový tříčlánkový typ vozu, v délce vozové skříně 30 300 mm. Jeho výhodou byla zejména jeho obousměrnost, i když v některém období nebyla tato výhoda využívána.

**Václav Havlík, vedoucí provozovny  
Opravná tramvají**  
Foto: Zdeněk Studnička



V současné době je tento vůz nenahraditelný zejména při výlukách, kdy nelze vůz obracet na tramvajové smyčce. Z poslední doby lze jmenovat například jeho využití na Letné při budování tunelu Blanka. Od předchozích vozů vyrobených v ČKD se zcela odlišoval koncepcí hranaté karoserie, elektrovýzbrojí TV3, vzdáleností otočných čepů, kotoučovou brzdou, dvoustupňovou převodovkou, odlišným pantografem, kabinou řidiče

a dalšími změnami. Vůz byl například vybaven teplovzdušným vytápěním využívajícím ztrátové teplo z brzdových odporů. Celý systém vytápění a ventilace byl nedokonalý a nepřinášel očekávaný výsledek. S přispěním stížností řidičů a cestujících veřejnosti byla postupně tato ventilace změněna. Přes řadu nevhodných použitých materiálů, konstrukčních vad a již tehdy zastaralých elektrických prvků, byl tento vůz začátkem nové éry článkových vozů. V

roce 2003 byla započata jeho modernizace v Pars nova a.s. a první vůz pod označením KT8N2, ev.č. 9082 (původní ev. č. 9032) byl do Opravně tramvají dopraven v dubnu 2005. Na rekonstrukci se podílely zejména firmy CEGELEC a.s., KOS s.r.o, Pragoimex a.s., Pars nova a.s., SKD Trade a.s. a Bahoza s.r.o.

V Opravně tramvají byla prováděna demontáž vozu určeného pro rekonstrukci, příprava článků pro transport, rekonstrukce podvozků a repase některých dílů. Nejvýraznějšími změnami, které rekonstrukce přinesla, jsou nízkopodlažnost středního článku při zachování otočných podvozků, změna elektrovýzbroje na TV Progress, odstranění závad na karoserii článků A, B, defektoskopie otočných čepů a nosné konstrukce článků, kamerový systém.

Pro řidiče je výraznou změnou zejména ruční řadič, klimatizace kabiny, vnitřní vytápění vozu a nová koncepce kabiny →



**Postup rekonstrukce.**



řidiče. S postupným ukončováním modernizací vozů T3R.P se Opravně tramvajů uvolnila kapacita dílen a kompletní rekonstrukce byla převedena z Pars nova a.s. do Prahy, do naší Opravny tramvajů.

Vozy, které v současné době modernizujeme v Opravně tramvajů, zaznamenaly proti 23 vozům modernizovaných v Pars nova a.s. (Šumperk) řadu významných úprav a změn.

Skutečnost, že od počátečního zadání rozsahu modernizace v roce 2002 vozy opět technicky zestárla a míra oprav se tím zákonitě zvýšila, je jednou z důležitých změn zvýšení objemu prací. Je nutné provádět zejména výměnu dílů větší části karoserie, dílů střechy, zvýšil se také počet vyměňovaných nevyhovujících nichlavů [otočný čep na karoserii pro upevnění podvoz-



Zprovoznění krajního článku.

ku). Zvýšila se také cena některých materiálů a HZS provozovny. Abychom snížily tyto náklady, probíhá pečlivý výběr dodavatelů s cílem dosáhnout nižších cen materiálu a komponentů. To se podařilo při změně typu dveří od firmy DOPP TRADE již od prvního vozu rekonstruovaného v Opravně tramvajů,

kde je cena výrazně nižší. Dveře mají lepší vzhled a jsou lehčí.

Dále bylo změněno ovládání silové (600V) části topení, kdy z důvodu zvýšené spolehlivosti byly zaměněny ovládací relé od jiného výrobce. Také ve středním nízkopodlažním článku došlo ke změně systému vytápění. Topení je umístěno pod schody – obdobně jako u vozů T3P-LF. Měníč topení klimatizace byl přemístěn tak, aby nedocházelo k jeho poškozování vlivem vlhkosti.

V salonu vozu je viditelná zejména změna typu sedaček. Jsou zde použita dřevěná sedadla (vzor 15T). S tím je spojena úprava stojanů s ohledem na rozdílnou výšku sedáku oproti původní čalouněné. Od této úpravy očekáváme snížení nákladů na čištění čalounění a snížení stížností na čistotu sedadel. Změnila se barva LED diod na panelu linkového pořadí v provedení bílá – černá. Pro vnější osvětlení a směrová světla byla použita původní osvědčená a levnější svítidla. V kabině řidiče došlo k úpravě mechanismu sluneční clony, a to z důvodu sjednocení s ostatními vozy.

Pro výcvik řidičů tramvajů je na některých vozech provedena „Jednoduchá školní úprava“. Jedná se o zařízení, které používá instruktor při zácviku nových řidičů. Dále jsme změnilí umístění světelného info-panelu pro snadnější údržbu. Při předchozí verzi bylo nutné demontovat zapuštěný panel pracovním způsobem.

Dnes můžeme konstatovat, že modernizace tramvajů typu KT8N2 v Opravně tramvajů se podařila a cíle, které jsme si stanovili před rozhodnutím o převedení všech prací z Pars nova a.s. do Opravny tramvajů, se splnily na 100 %. Vozidla nyní modernizujeme za podstatně nižších finančních nákladů na materiál, v lepší kvalitě a s moderními technickými prvky.

Pevně věříme, že uvedené změny přispějí ke zlepšení práce údržby, pohodlnému a bezpečnému ovládání vozidla řidiči a přinesou spokojenost také cestující veřejnosti.



↑ Původní a dřevěná sedačka.

↓ Pohled na sedadla.





# Zahájení provozu nových kloubových autobusů SOR NB 18

Na srpnové a zářijové dodávky nových autobusů SOR NB 12 navázala na konci září první dodávka kloubových vozů SOR NB 18. Délkou 18 750 mm se jedná o dosud nejdelší autobus, který DP nasadil do pravidelného provozu.

Text a foto: Ing. Jan Barchánek,  
jednotka Provoz Autobusy



**K**onstrukční řešení, vnitřní uspořádání i odbavovací a informační systém kloubové verze vychází z typu NB 12. Pro cestující jsou k dispozici patery dveře, první o šířce 800 mm a ostatní o šířce 1200 mm. Shodně jako u dvanáctimetrové verze je použit systém poptávkového ovládní dveří, včetně plného propojení s ostatními tlačítky signalizace k řidiči.

Pohon vozů NB 18 zajišťuje silnější motor než u typu NB 12 (Iveco Cursor o objemu 8 l s výkonem 243 kW), který samozřejmě také splňuje emisní limit EEV. Kloubové spojení je na rozdíl od dosavadních kloubových nízkopodlažních Citybusů vybaveno možností manuální blokáce z místa řidiče (obdobně jako u kloubových Karos), což může významně pomoci při zhoršených adhezních podmínkách. Oproti kloubovému Citybusu je také možnost většího natočení kloubového spojení, a tudíž menší minimální poloměr zatáčení.


Uspořádání interiéru je v přední části shodné s typem NB 12, v zadní části byl kladen důraz na maximalizaci počtu míst k sezení (v souladu s požadavky organizace ROPID), a tudíž byla pro umístění sedaček využita i plošina naproti čtvrtým dveřím. Toto řešení bylo umožněno dostatečnou kapacitou plošiny naproti druhým a třetím dveřím. Odbavovací a informační systém je shodný jako u verze NB 12, navíc přibývá druhý informační LCD monitor v podhledu za kloubovým spojením a druhá přehledová kamera pro zadní část vozu. Samozřejmě nechybí ani kamery pro zlepšení možnosti sledování prostoru všech dveří (kromě prvních), které mohou významně pomoci zejména v případech, kdy je v zastávce zadní část vozu natočena a zpětná zrcátka nezajišťují plný přehled o pohybu cestujících u dveří v zadní části vozu.

Vzhledem k větším rozměrům autobusu v porovnání s dosud provozovanými typy, zejména Karosami 741 a 941 (délka vozu, rozvor, délka zadního převisu) bude nutné při projíždění ostrých oblouků nebo terénních zlomů příslušně přizpůsobit techniku jízdy. Obrysové křivky průjezdního profilu jsou srovnatelné s kloubovými Citybusy (delší rozvor NB 18 je vyvážen možností většího natočení kloubu), oproti kloubovým Karosám je však třeba v ostrých obloucích zvolit větší boční odstup a zatáčení zahájit později. Při přejezdech větších terénních zlomů je žádoucí přizpůsobit rychlost jízdy obdobně

jako u kloubových Citybusů, aby nedošlo ke kontaktu spodní části zadního převisu s vozovkou.

Pro ověření průjezdního profilu na jednotlivých linkách, na které DP vypravuje kloubové autobusy a na dalších místech, kde by k nasazení těchto vozů mohlo dojít, využila jednotka Provoz Autobusy společně s jednotkou Správa vozidel Autobusy a oddělením Organizace a projektování dopravy (100150) nabídku na zapůjčení předváděcího autobusu SOR NB 18. Jednalo se o autobus, který nebyl vybaven dle specifikace DP Praha (odbavovací a informační systém apod.), tudíž ho nebylo možné provozovat s cestujícími. V rámci ověřovacího provozu v druhé polovině července se podařilo všechny stávající kloubové linky i další prověřovaná místa vozem SOR NB 18 projet. U několika vytipovaných míst se stísněnými prostorovými podmínkami však bude oddělení 100150 ověřovat a projednávat možnost případné úpravy pro zlepšení podmínek průjezdu. Na garážích bylo zjištěno několik míst s obtížnější manipulací, zcela neprůjezdné však bylo pouze jediné – nájezdová rampa na kanál mytí motorů v provozovně Řepy, kde došlo z důvodu vysokého nájezdového úhlu rampy k dosednutí zadní části vleku na zem.

Letošní dodávka třiceti kloubových autobusů SOR NB 18 bude obdobně jako letošní vozy NB 12 vypravována z provozovny Hostivař. V prvním období budou nové kloubové vozy nasazovány na linky 109, 136, 139, 177 a 271. V souvislosti s touto dodávkou bude postupně zvýšen počet garantovaných nízkopodlažních spojů na linkách, které obsluhují kloubové autobusy. Rovnoměrné rozdělení tohoto zvýšení v celé Praze bude provozně zajištěno dílčími změnami v zajišťování garantovaných kloubových spojů mezi jednotlivými provozovny.

Věříme, že cestující, řidiči i další zainteresovaní zaměstnanci budou s provozem kloubových autobusů SOR NB 18 spokojeni a že dodávky těchto autobusů alespoň částečnělepší stávající kritický nedostatek kloubových vozů v Praze. 



# Poslední kloubový autobus typu Ikarus 280.08 Dopravního podniku hlavního města Prahy, a. s. byl vypraven již před deseti lety

Petr Bechyně a Roman Vanka



Slavnostní poslední vypravení autobusu evidenčního čísla 4577 z provozovny Kačerov na 7. pořadí linky číslo 215 dne 1. července 1999. Foto: Roman Vanka

## Závěr provozu autobusů typu Ikarus 280 v roce 1999, slavnostní zakončení dne 1. července 1999

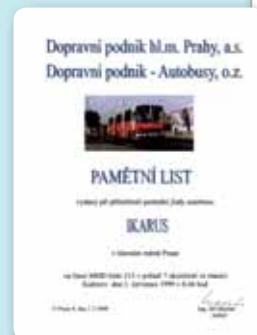
Provoz autobusů Ikarus 280.08 byl u pražského Dopravního podniku ukončen v roce 1999. K 1. lednu tohoto roku bylo v inventárním stavu již pouze 62 autobusů tohoto typu, nejvíce (25) v provozovně Kačerov. Ve většině případů se jednalo již o dosluhující vozidla v horším technickém stavu, mnohé z nich už nebyly přiděleny v turnusech a sloužily jen jako záložní. Tento stav vystihuje například kniha zakázkových listů autobusu evidenčního čísla 4563. Poctivý řidič konající dne 21. prosince 1998 službu na šestém pořadí linky číslo 198 si na zakázkový lístek pro pracovníky dílny postěžoval na mnoho drobných závad, například na: únik vzduchu u 2. dveří; únik chladicí kapaliny z topení za 2. dveří; vlek stále vybočující doprava; slabě zvonící zvonky MOC, u 2. dveří nezvonící;

neseřízený Mypol, který byl zpožděný o 4 min.; vymačkaný molitan na sedadle řidiče...

Přiblížení konce těchto autobusů představovala dodávka nových kloubových autobusů typu Karosa B 941E evidenčních čísel 6280 až 6329, která byla pořízena v březnu až červnu roku 1999. Posledním „neslavnostně“ vypraveným autobusem na linku se stal vůz evidenčního čísla 4544 z provozovny Řepy. Dne 30. června 1999 nahradil v 11.45 hodin porouchanou kloubovou Karosu B 941 na sedmém pořadí linky číslo 253 provozovanou v trase Smíchovské nádraží – Na Beránku. Podle jízdního řádu se autobus z této linky navrátil až v 0.55 hodin následujícího dne.

Osud maďarských kloubových autobusů se u pražského Dopravního podniku definitivně naplnil ve čtvrtek dne 1. července 1999, kdy byly čtyři autobusy tohoto typu (evidenčních čísel 4469, 4470, 4569 a 4577) naposledy slavnostně vypraveny z provozovny Kačerov na pořadí čísel 2,

Vozové jízdní řády linek, na které se autobusy typu Ikarus 280 plánovaně nasazovaly, byly v záhlaví vždy označeny výrazem „IKARUS“. Po dodání prvních kloubových autobusů značky Karosa se tento výraz změnil na „KLOUBOVÝ“. Archiv: [www.citybus.cz](http://www.citybus.cz)



Pamětní list vydaný při příležitosti poslední jízdy autobusu typu Ikarus 280 dne 1. července 1999. Archiv: [www.citybus.cz](http://www.citybus.cz)





6 a 7 linky číslo 215 vedené v trase Kačerov – Nemocnice Krč – Sídliště Libuš. Pořadí číslo 7 bylo rozlučkové s plánovaným nasazením autobusu evidenčního čísla 4577. Kvůli technické závadě dveří byl však na toto pořadí nejprve nasazen autobus evidenčního čísla 4469. K výměně vozidel došlo v 6.50 hodin, a tak mohl provoz slavnostně zakončit právě „plánovaný“ autobus evidenčního čísla 4577 vyzdobený nápisy „Dnes naposledy Ikarusem“ a „Praha se loučí s Ikarusy, Ikarusy se loučí s Prahou“. Poslední pravidelní cestující ho opustili ve výstupní zastávce v autobusovém obratišti Kačerov přesně v 8.46 hodin a dostali od Dopravního podniku knihy a prospekty tematicky zaměřené na městskou hromadnou dopravu v Praze a také Pamětní list vydaný u příležitosti poslední jízdy autobusu Ikarus 280 vlastnoručně podepsaný tehdejším ředitelem odštěpného závodu Autobusy Dopravního podniku hlavního města Prahy, a.s. Ing. Jiřím Machačem.

### Likvidace a prodej autobusů typu Ikarus 280

Vyřazované autobusy byly v osmdesátých letech minulého století převážně likvidovány šrotem. Pro jejich rozebírání sloužil především areál Ústředních dílen Dopravního podniku v Praze 10 – Hostivaři. Po změně ekonomicko-politických poměrů, zejména ve druhé polovině devadesátých let, začal Dopravní podnik hlavního města Prahy vyřazené vozy ve větší míře nabízet k prodeji.

Po slavnostním ukončení provozu dne 1. července 1999 zůstávalo v inventárním stavu 57 autobusů této značky. Během druhého pololetí roku 1999 a v roce 2000 byla postupně prodávána část těchto zbývajících autobusů do svých nových působišť. Na autobusech byly prováděny opravy drobného charakteru, výměny plechů a přelakování karoserie (například světle modrou barvou) nejen



**Vyřazené autobusy evidenčních čísel (zleva) 4548, 4537, 4552, 4512, 4559, 4506, 4544, 4551 a 4503 na ploše „Hostivice“ provozovny Řepy dne 5. července 1999. Foto: Petr Bechyně**

v jednotlivých provozovnách, ale i v Oprávněné základně autobusů v Praze 10 – Hostivaři. Některé z nich však byly i tehdy pro svůj špatný technický stav likvidovány šrotem. Poslední tři autobusy byly z inventárního stavu vyřazeny až v prosinci roku 2000.

Obecně lze uvést, že převážná část zájemců o prodávané vozy v devadesátých letech pocházela ze zemí bývalého Svazu sovětských socialistických republik a Balkánského poloostrova. Mnohé z nich zde slouží dodnes. Některé vyřazené vozy však odkoupili i dopravci z České a Slovenské republiky. V muzeu Dopravního podniku hlavního města Prahy, a.s., v Praze 6 – Střešovicích, je uchován autobus evidenčního čísla 4382 zastupující celou tuto typovou řadu. Další můžeme nalézt také ve sbírkách soukromých osob, resp. občanských sdružení.

### Shrnutí

Maďarské kloubové autobusy značky Ikarus převládaly v kapacitní přepravě osob v osmdesátých a devadesátých letech minulého století. Dopravní podnik hlavního města Prahy pořídil celkem 612 těchto autobusů, z toho 594 bylo dodáno jako nových. Jejich provoz byl charakteristický hlavně pro sídlištní celky na okrajích hlavního města, například pro: Barrandov, Černý Most, Čimice, Dáblice,

Jižní Město, Letňany, Libuš, Lhotku, Modřany, Nové Butovice, Novodvorskou, Nové Petrovice, Písničky, Prosek, Severní Město, Radotín, Rohožník, Spořilov nebo Stodůlky. Jistě si však ještě vzpomenete i na „ikarusové“ linky, které neplnily pouze funkci sídlištních napáječů ke stanicím metra. Sem můžeme zařadit tangenciální linky 126, 136 a 177, které v různých obdobích spojovaly sever a jih hlavního města. Mezi „klasické sídlištní linky“ nepatřily ani linka číslo 119 spojující Dejvice s ruzyňským letištěm (na kterou byly tyto autobusy nasazovány ještě běžně před úplným koncem jejich provozu), „studentská“ linka číslo 143 zajišťující přepravu cestujících mezi Dejvicemi a strahovskými vysokoškolskými kolejemi a samozřejmě linka číslo 140 vedená v osmdesátých letech minulého století z Vinohrad do Nového Hlobětína. Pravidelně byly nasazovány i na jednospojové školní linky, účelové linky a také na noční linku číslo 505 provozovanou v trase Sídliště Čimice – Nádraží Hostivař. Mnohé autobusy byly denně využívány jako záložní ve větších autobusových obratištích, odkud byly příležitostně vypravovány i na linky, na kterých jezdily pouze standardní autobusy. Další fotografie z provozu výše popisovaných autobusů lze nalézt na webové adrese: <http://www.citybus.cz/ikarus>.



**Autobus evidenčního čísla 4491 z provozovny Klíčov získal po generální opravě v Karlových Varech v roce 1995 mj. látkové potahy sedadel. Foto: Roman Vanka**



**Odprodáný autobus ex evidenčního čísla 4362 vypravený dne 18. června 2007 na městskou linku číslo 14 v bulharském městě Varna. Autobus byl z inventárního stavu provozovny Kačerov vyřazen v srpnu roku 1996! Foto: Petr Bechyně**



## Počty autobusů typu Ikarus 280 v jednotlivých provozovnách k 1. lednu příslušného roku

Provozovna/ stav k:	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Klíčov	7	7	23	53	78	88	98	113	119	114	90	93
Vršovice	6	6	20	20	20	20	10	18	0	0	0	0
Kačerov	7	7	45	60	66	86	86	106	109	111	104	103
Hostivař	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Řepy	-	-	-	-	-	0	21	66	93	95	94	84
<b>Celkem</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>88</b>	<b>133</b>	<b>164</b>	<b>194</b>	<b>225</b>	<b>303</b>	<b>321</b>	<b>320</b>	<b>288</b>	<b>280</b>

## Pokračování tabulky

Provozovna/ stav k:	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Klíčov	128	140	131	120	111	105	91	69	41	22	14
Vršovice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kačerov	125	133	130	128	115	105	87	59	41	25	22
Hostivař	-	-	-	-	-	0	1	1	0	0	0
Řepy	93	105	87	73	63	57	55	44	27	15	11
<b>Celkem</b>	<b>346</b>	<b>378</b>	<b>348</b>	<b>321</b>	<b>289</b>	<b>267</b>	<b>234</b>	<b>173</b>	<b>109</b>	<b>62</b>	<b>47</b>

## Evidenční čísla jednotlivých autobusů typu Ikarus 280 v inventárním stavu v daných obdobích (vždy k 1. lednu příslušného roku)

Stav k:	Evidenční čísla jednotlivých autobusů typu Ikarus 280 v inventárním stavu
1978	4000 – 4019
1979	4000 – 4019
1980	4000 – 4087
1981	4000 – 4132
1982	4000 – 4163
1983	4000 – 4193
1984	4000 – 4224
1985	4000 – 4004, 4006 – 4015, 4017 – 4304
1986	4000, 4008, 4009, 4015, 4017, 4019 – 4334
1987	4008, 4009, 4017, 4019, 4020, 4022, 4027, 4029, 4030, 4032 – 4044, 4046 – 4050, 4052 – 4056, 4061 – 4075, 4077 – 4079, 4082 – 4084, 4086, 4088 – 4187, 4189 – 4354
1988	4019, 4033, 4036, 4037, 4039 – 4044, 4047, 4048, 4050, 4052, 4055, 4056, 4065 – 4071, 4073 – 4075, 4090, 4100, 4101, 4104, 4106 – 4123, 4126, 4130, 4133 – 4142, 4144, 4147, 4148, 4150 – 4156, 4158 – 4183, 4185 – 4187, 4189 – 4377
1989	4033, 4037, 4040, 4042, 4055, 4068, 4100, 4104, 4107, 4112, 4116, 4120, 4133, 4137, 4138, 4141, 4142, 4144, 4147, 4150, 4154, 4156, 4158 – 4160, 4162 – 4164, 4167, 4169 – 4182, 4185 – 4187, 4189 – 4422
1990	4133, 4137, 4138, 4154, 4159, 4162 – 4164, 4167, 4170, 4171, 4173 – 4175, 4177 – 4179, 4186, 4187, 4189, 4193 – 4206, 4209 – 4219, 4222 – 4522
1991	4195 – 4198, 4202, 4204 – 4206, 4211, 4212, 4215, 4224 – 4229, 4232 – 4592
1992	4212, 4226, 4228, 4232 – 4241, 4243, 4245, 4247, 4248, 4250, 4252, 4255 – 4267, 4269, 4270, 4272, 4274, 4275, 4277, 4279 – 4281, 4283, 4285, 4286, 4288 – 4295, 4297 – 4316, 4318 – 4593
1993	4001/II – 4018/II, 4234 – 4236, 4239, 4240, 4243, 4250, 4252, 4258, 4259, 4262, 4264, 4265, 4275, 4288 – 4291, 4294, 4298 – 4303, 4305 – 4310, 4312 – 4315, 4318, 4323, 4325 – 4327, 4330 – 4333, 4335 – 4593
1994	4001/II – 4019/II, 4235, 4236, 4252, 4259, 4265, 4300, 4301, 4305, 4306, 4312, 4314, 4315, 4323, 4327, 4333, 4335, 4337 – 4347, 4349, 4351, 4352, 4354 – 4593
1995	4001/II, 4003/II – 4019/II, 4300, 4314, 4315, 4337, 4339 – 4342, 4345, 4346, 4349, 4352, 4356 – 4366, 4368 – 4593
1996	4003/II – 4009/II, 4012/II – 4018/II, 4346, 4352, 4356, 4362, 4364, 4365, 4368, 4369, 4374, 4375, 4378, 4380 – 4387, 4391 – 4394, 4396 – 4424, 4426 – 4593
1997	4004/II – 4009/II, 4014/II – 4018/II, 4356, 4374, 4375, 4378, 4384, 4391, 4399, 4403, 4405, 4406, 4408 – 4411, 4413, 4414, 4416, 4418 – 4422, 4424, 4426, 4428, 4436 – 4438, 4440 – 4443, 4445 – 4457, 4460 – 4463, 4468 – 4472, 4474 – 4477, 4479, 4481, 4482, 4484, 4485, 4488, 4489, 4491, 4493 – 4499, 4501 – 4503, 4505 – 4507, 4509 – 4513, 4515 – 4521, 4523 – 4593
1998	4004/II – 4006/II, 4008/II, 4009/II, 4374, 4378, 4399, 4409 – 4411, 4416, 4418, 4421, 4422, 4424, 4426, 4437, 4440, 4442, 4446, 4450, 4453, 4457, 4460 – 4463, 4468 – 4471, 4474 – 4476, 4491, 4498, 4501, 4503, 4506, 4510, 4512, 4515 – 4521, 4524 – 4526, 4528, 4530, 4531, 4533, 4535, 4537 – 4539, 4541 – 4557, 4559, 4560, 4562 – 4564, 4566 – 4574, 4576 – 4593
1999	4008/II, 4009/II, 4399, 4411, 4416, 4421, 4422, 4440, 4450, 4457, 4463, 4469 – 4471, 4474, 4475, 4491, 4503, 4506, 4512, 4515, 4518 – 4520, 4524, 4525, 4528, 4530, 4531, 4533, 4535, 4537, 4539, 4544, 4548, 4551 – 4554, 4559, 4560, 4563, 4566, 4569 – 4571, 4574, 4576 – 4579, 4582 – 4586, 4588 – 4593
2000	4009/II, 4399, 4411, 4416, 4421, 4440, 4450, 4457, 4463, 4469 – 4471, 4474, 4475, 4503, 4506, 4512, 4515, 4518 – 4520, 4524, 4525, 4528, 4531, 4533, 4535, 4537, 4552 – 4554, 4560, 4563, 4566, 4569 – 4571, 4574, 4577, 4578, 4582 – 4585, 4588, 4592, 4593







# Tramvaje v Cuzcu

Nikdy by mě nenapadlo, že při naší letošní cestě po Jižní Americe si budu připomínat vlastní, „dopraváckou“ minulost.

V Dopravním podniku hl. m. Prahy jsem pracoval 15 let a mimo jiné jsem byl i řidičem tramvaje. Na to jsem si vzpomněl letos v březnu v Peru.

**Text a foto: Emanuel Roth**

**Historické foto: [www.tramz.com](http://www.tramz.com)**

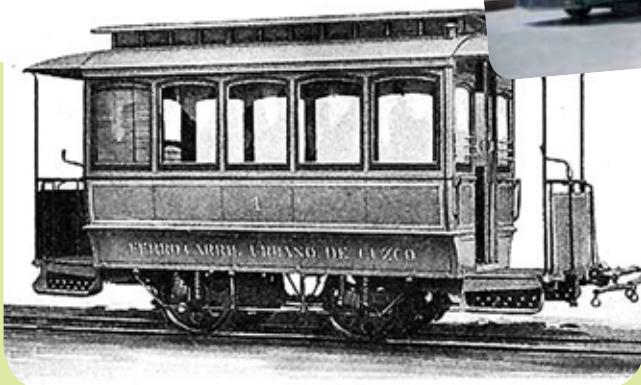
**M**ířili jsme na Machu Picchu a výchozím bodem pro tento cíl bylo Cuzco (3310 m. n. m.), bývalé hlavní město říše Inků. Ubytovali jsme se na náměstí Plaza de Armas, kde jsme zahlédli krásné vozítko s nápisem TRANVÍA DE CUSCO. To mě přimělo pátrat po historii tramvajů v Cuzcu. Z volně dostupných zdrojů se nedá vypátrat přesné datum, kdy byly tramvaje v Cuzcu uvedeny do provozu. Ví se ale, že v lednu a únoru roku 1911 byly společností Ferro Carril Urbano de Cuzco objednány 4 tramvaje u amerického výrobce J. G. Brill & Company (tato společnost, založena roku 1868 ve Philadelphii, byla ve své době největším výrobcem tramvajů v USA a ve své historii vyrobila přes 45 000 kusů trolejbusů, tramvajů a kolejových vozidel). Vlastní provoz tramvajů v Cuzcu tedy pravděpodobně začal na přelomu let 1911 a 1912.

Rozchod kolejnic byl 1067 mm, neboli 42 palců. Jak je patrné z historických snímků, tramvaje v Cuzcu byly taženy koňmi. Navzdory faktu, že historické prameny z let 1927 a 1928 zmiňují společnost „Ferro Carril Urbano de Cuzco (eléctrico)“, nikde nelze dohledat důkazy o tom, že tramvaje v Cuzcu byly skutečně elektrifikované a tedy napájeny z troleje. Pravděpodobně se o tom uvažovalo, ale nikdy k tomu ve skutečnosti nedošlo. Ostatně i magazín World Survey z roku 1930 se zmiňuje v souvislosti s tramvajemi v Cuzcu pouze o „animal power“, tedy „zvířecí síle“.



V místních průvodcích z dvacátých let se píše, že obyvatelé Cuzca raději po svém městě chodili pěšky, a tak tramvaje byly využívány jen turisty a návštěvníky města. Tramvajová doprava tedy byla provozována pouze ve dny, kdy do Cuzca přijížděly vlaky s turisty. Soumrak tramvajů v Cuzcu nastal v roce 1940, jiný zdroj však uvádí, že tramvaje zmizely z provozu až v roce 1946.

Dnes si můžete připomenout bývalou tramvajovou dopravu v Cuzcu pouze tak, že si zakoupíte jízdenku na okružní jízdu s TRANVÍA DE CUSCO. Nastoupíte na náměstí Plaza de Armas a necháte se vyvézt nad město k místu zvanému Sacsayhuaman. Žádná tramvaj to však není. Ve skutečnosti je to autobus, který je však hezky „okapotován“ do tvaru dřevěného tramvajového vozu s otevřenou zadní plošinou. Jezdí po původní, historické trase tramvajů z let 1910 až 1940. Tak šťastnou cestu.





# Putování po Bělehradě

Při své letošní dovolené, kterou jsem absolvoval od 15. do 24. června, jsem s kamarády navštívil několik Balkánských států, a tak bych se chtěl stejně jako loni s vámi na těchto stránkách podělit o své zážitky.

**Text a foto: Jan Horský**

**D**ne 17. 6. 2009 jsme s kamarády navštívili při své cestě po Balkánských státech hlavní město Srbska (dříve i celé bývalé Jugoslávie) Bělehrad, který leží na soutoku řek Dunaje a Sávy. Město samotné je hospodářským, politickým i kulturním centrem Srbska a jako takové vytváří víc než 30 % HDP země. V současnosti zde žije 1,3 milionů obyvatel.

Bělehrad patří k velmi starým městům a místům, kde kontinuální osídlení trvá již několik tisíc let. Již v dobách Keltů zde existovala osada, kterou později Římané, kteří město nazývali Singidunum, rozšířili a přibudovali i přístav pro svoji říční flotilu. Od 6. století patřilo město Byzantské říši, po stěhování národů a úpadku Cařihradu se sem nastěhovali Slované. Město ale trpělo pod náporům jak uherských, tak benátských útoků, neboť obě strany se snažily získat tuto oblast pod svoji kontrolu.

V roce 1284 se Bělehrad stal poprvé hlavním městem Srbska. Mezi léty 1316–1402 byl ale také součástí Uher. V roce 1402 se Bělehrad stal hlavním městem posledního srbského státu ve středověku – Srbského despotátu. V období husitských válek a úpadku těžby stříbra v Českých zemích, které patřily k výrazným vývozcům tohoto kovu, se Srbsko stalo státem s největší těžbou stříbra, což umožnilo srbskému králi Štěpánu Lazarevičovi udělat z Bělehradu jedno z největších kulturních a hospodářských měst Evropy.

Od 4. do 22. 7. 1456 se odehrálo Turecké obléhání Bělehradu. Město se statečně bránilo, nicméně počet výpadů

## Hrad Kalemegdan.



## Düwag 632, Blok 45.

ze strany stále agresivnějšího islámského souseda přibýval. V důsledku tureckých nájezdů řada vysoce vzdělaných lidí z Byzance, Bulharska, Řecka a Makedonie utekla do Bělehradu. Díky tomu se Bělehrad stal jednotným kulturním centrem, nejen ve východní, ale i v celé Evropě. Jedním z těchto významných lidí byl např. Bulhar Konstantin Filosof, který byl osobním životopiscem krále Štěpána. Od roku 1806 je Bělehrad opět hlavním městem Srbska. Nejednalo se však o samostatný stát, ale pouze o stát autonomní. Až do roku 1867 zde byla přítomna turecká vojenská posádka. V tomto roce předal poslední osmanský komandant Ali-Riza klíče od města knížeti Milanu Obrenovičovi.

V roce 1878 byla Srbsku na Berlínském kongresu přiznána plná nezávislost, Turci ztrácejí i Bosnu-Hercegovinu a kdysi mocná říše se stahuje na jihovýchod. O tři roky později je Bělehrad oficiálně prohlášen královstvím. Konec 19. století je ve znamení rychlého rozvoje města. Původní budovy jsou likvidovány a nahrazují je moderní stavby např. ve stylu secese.

Památek je zde skutečně mnoho např. hrad Kalemegdan, jenž se tyčí nad Bělehradem, nebo kostel sv. Sávy. Od roku 1918 je Bělehrad hlavním městem SHS (Srbů, Chorvatů, Slovinců), které neslo od roku 1929 název Jugoslávie. Město následuje další Evropské metropole v rozvoji moderní dopravní a komunikační infrastruktury. V roce 1927 je otevřeno letiště a o dva roky později začíná vysílat Rádio Beograd.

Za druhé světové války je Bělehrad obsazen Němci a v říjnu 1944 je osvobozen národněosvobozenou armádou Jugoslávie a Rudou armádou.

Jakmile boje skončily a moci se chopili komunisté, začal být Bělehrad jako metropole rozšiřován a modernizován. V rámci první pětiletky se začalo západně od historického města na zelené louce budovat rozsáhlé sídliště Nový Bělehrad. Kromě masové výstavby nových sídlišť se Bělehrad stal také místem realizace moderní jugoslávské, potažmo srbské architektury. Zatímco v celé zemi vznikaly





výstavní budovy, hlavní město potřebovalo také mnohé kulturní a společenské budovy vystavěné s vědomím, že se jedná o hlavní město reprezentující celou federaci. Začal se zde velkolepě obnovovat kostel sv. Sávy, který byl ale dokončen až po rozpadu Jugoslávie. Dunaj též překročily nové silniční mosty, které umožnily spojení se severním okolím města.

Ke konci 80. let se ekonomická situace Jugoslávie zhoršila a problémy pocítili i obyvatelé Bělehradu. Nová politická garnitura, která reprezentovala hlavně srbské zájmy, si sice rychle získala oblibu u lidí, ale ve svém důsledku vedla k mezinárodní izolaci, která vyústila až bombardováním města vojáky NATO v roce 1999. Byly těžce poškozeny budovy státní správy a mosty přes Dunaj. Režim S. Milošević byl poté svržen demonstrací, při které byl obsazen a vyrabován jugoslávský parlament.

O historii i současnosti Bělehradu by se dalo psát ještě dlouho, ale přenesme se teď do oblasti, která není o nic méně zajímavá a tou je místní MHD.

První koněspřežná tramvaj, která začala psát historii zdejší městské dopravy, vyjela do ulic města již v roce 1892. Už v roce 1894 se však začalo s výstavbou elektrické tramvaje, která postupně do roku 1905 nahradila animální trakci. V dalších letech však rozvoj spíše stagnoval. V roce 1935 byla postavena nová tramvajová trať do předměstí Zemun, a tramvaje tak překročily řeku Sávu. Tato trať bohužel měla smůlu v tom, že během druhé světové války byl most, přes který tramvaje jezdily, silně poničen. Rekonstrukce nejen tohoto mostu, ale i ostatních tratí, trvaly pomalu, a dopravci se navíc vyskytl problém s pořízením zcela nových vozů.

Ke konci 60. let 20. stol. byly sice do Bělehradu dodány vozy T4YU, ale až 80. léta 20. století přivedla do ulic města ve velké míře tramvaje československé výroby. Jednalo se o typ KT4YU, který byl do roku 1997 dodán v celkovém počtu 220. Po rozpadu Jugoslávie se Srbsko stalo součástí Svazové republiky Jugoslávie. Obnova, kterou vozový park tak moc potřeboval, nebyla možná deset let. Poslední dobou jsou do provozu zařazovány ojeté vozy ze švýcarské Basileje, jedná se o typ Düwag v počtu 27 ks společně se starými vlečnými třínápravovými a čtyřnápravovými vozy, jejichž celkový počet je v současnosti 25 ks. Tramvajová

**KT4YU 252, Stari Savski most.**




síť je v současnosti pojižděna celkem 12 linkami o celkové délce cca 50 km.

Vedle páteřní tramvajové dopravy je zde též poměrně velká síť trolejbusových linek, které začaly svou historii psát dne 22. 6. 1947. Zdejší dopravce na této síti v současnosti provozuje celkem 8 linek. Trolejbusů dopravní podnik vlastní 125 a vypravuje je z jedné vozovny. Nejčtenější řadou je zde vůz ZIU-682. Dále zde můžeme potkat trolejbusy typu GRAF-STAYER, BELKOMMUNMAS či TROLZA. Třetí složku zdejší městské dopravy tvoří autobusy.

První autobusová linka vyjela do ulic zdejšího města již roku 1927 v trase Kalemegdan – Savinac. Vozový park v poslední době zastupují výrobci IKARBUS, KAROSA, MAN, SANOS a MERCEDES. Celkem zdejší dopravce vlastní 383 vozů.

Co se jízdenek týká, cena jízdenky pro jednotlivou jízdu je 42 Dinárů a cena jednodenní jízdenky je 80 Dinárů s tím, že její platnost je od 4.00 do 24.00 hodin. Existuje zde též noční jízdenka, která stojí 100 Dinárů a její platnost je od 24.00 do 4.00 hod.

Pokud byste tedy po přečtení článku zatoužili tuto zajímavou a pamětihodnostmi nabitou metropoli navštívit a blíže ji poznat, pak vám přeji mnoho příjemných zážitků.

V příštím článku vás blíže seznámím s historií a dopravou v hlavním městě Bosny a Hercegoviny – Sarajevu. 



**ZIU-682 104, Cverni Trg.**



**B 931, 293, Stari Savski most.**



# System řízení kvality (QMS) Co to je?

## 7. část

Další kapitolou v ČSN EN ISO 9001 je kapitola sedmá – REALIZACE PRODUKTU. Kapitola pojednává o procesech, které jsou nutné k realizaci hlavního procesu – poskytované službě nebo výrobě hmotného produktu. Tato kapitola je členěna dle problematiky, na procesy: Plánování realizace produktu, Procesy týkající se zákazníka, Návrh a vývoj, Nákup, Výroba a poskytování služeb a Řízení monitorovacího a měřicího zařízení.

Ing. Karel Janů, vedoucí oddělení Kvalita a technika řízení

### Plánování realizace produktu

Pro realizaci hlavní poskytované služby musí organizace naplánovat procesy, které jsou pro naplnění produktu – poskytované služby potřebné a nutné. Jedná se především o:

- **stanovení cílů kvality a požadavků na produkt.** Cíle kvality jako takové jsme již probírali, ale tyto cíle jsou od nich odlišné. Jedná se o stanovení kvalitativních požadavků poskytovaných, respektive realizovaných, procesů – definují, k čemu se jako poskytovatel služby (nebo výrobku) zavazují, co zákazníkovi – cestujícímu poskytnu a co zaručím. Stejně jako „podnikové cíle“ i tyto cíle musí mít měřitelnou hodnotu. „Vážený cestující, zavazují se Vás přepravit z místa A do místa B v určitém čase, za cenu xy, stanovených podmínek, definovaným dopravním prostředkem a kvalifikovaným personálem.“ Obdobným způsobem jsou stanoveny cíle a požadavky všech procesů, které mají vliv na poskytovaný produkt nebo mohou ovlivnit fungování daného QMS.
- **vytváření procesů a dokumentů a poskytování potřebných zdrojů.** Dále také činnosti pro ověřování, validaci, kontroly a zkoušení, včetně stanovení potřebných záznamů. Plánování těchto oblastí je konkrétně řešeno v jednotlivých kapitolách normy ČSN EN ISO 9001 a všechny tyto kapitoly jsme již probrali v předcházejících článcích.

### Procesy týkající se zákazníka

Jedná se o řešení „poptávky, nabídky, objednávky a smlouvy“. Spíše než o objednávkách a smlouvách bych měl v našem případě hovořit o „smluvním ujednání“. Obecně uvedené pojmy všichni známe. Jak je to ale u DP? Jedná se o specifickou záležitost, neboť máme „několik druhů“ zákazníků.

První ze zákazníků – **cestující** – poptávka a objednávka se de facto neřeší. My poskytujeme nabídku – jízdní řády, v kterých cestující nabízejí odkud, kam a kdy cestujícího přepravíme

a za jakých podmínek. Jak je to se smlouvou, resp. „smluvním ujednáním“? Smluvní vztah mezi cestujícím s DP začíná ve chvíli, kdy si cestující „štípne lístek“ (označí jízdenku), odešle SMS či vstoupí do vozidla či přepravního prostoru.

Druhý ze zákazníků – **zadavatel** – smluvní vztah je řešen smlouvou, popř. dílčími objednávkami, kterými zadavatel (ROPID) požaduje určitý rozsah přepravy osob. Smlouva definuje požadované vozokilometry, linky, přepravní techniku. Před podpisem probíhají jednání o vyladění smlouvy, ale zde se nejedná o klasickou poptávku a nabídku.

Třetí ze zákazníků – **žadatel o zajištění přepravy mimo rámec požadavku ROPIDu** – teprve zde se jedná o typický případ smluvního vztahu dle tohoto článku normy, který řeší poptávku, nabídku a následně objednávku nebo smlouvu.

Zkusme si objasnit na příkladu, kdy zákazník má požadavek na zajištění jízdy historickou tramvají. Zákazník se poptává na konkrétní podmínky zajištění soukromé jízdy historickou tramvají ze zastávky „A“ do zastávky „B“, v určitý čas a pro určitý počet osob. Samozřejmě očekává, že součástí odpovědi (nabídky) bude i cena za tuto službu. Poptávka se musí dostat k osobám odpovědným za vyřízení poptávky. V případě jízdy historickou tramvají se jedná o určeného pracovníka jednotky Historická vozidla. Tento pracovník, který má ve své kompetenci vyřízení poptávky, musí zjistit její realizovatelnost. Pokud např. na letišti nevedou koleje, není reálné takové přání zákazníkovi splnit, a tím pádem ani potvrdit. Obdobně je to z hlediska kapacity vozidla – víc lidí, než definuje „pasport“ vozidla, se do vozu bezpečně nevejde. Obdobně je to i s časem, kdy a na jak dlouho si žádá historickou tramvaj pronajmout. Čas je nutno zvažovat i ve vazbě na požadovanou trasu. Ve špičce na frekventovaném uzlu lze asi stěží zajistit tuto jízdu. Otázka, kterou je nutno také řešit, je místo, čas a způsob převzetí/předání. Kromě těchto „technických“ záležitostí je potřebné ještě zvážit vliv na image naší společnosti – v historické tramvaji (s identifikací DP) nelze realizovat vše, co si zákazník vymyslí. Nelze povolit jízdu resp. vypůjčení tramvaje k činnosti, která by poškodila dobré jméno našeho dopravního podniku. V neposlední řadě provede dotýčný pracovník kalkulaci ceny. Na základě zjištění z těchto analýz a poptávky zákazníka zpracuje nabídku, která obsahuje souhrn našich podmínek, za kterých jsme schopni poptávku realizovat. Může také nastat situace, že poptávka realizovat nelze, pak musíme poptávajícímu zájemci sdělit buď že poptávka je nerealizovatelná a ukončit proces poptávky a nabídky, nebo že poptávka je nerealizovatelná a navrhnout jiné řešení za přizpůsobených podmínek. Tím jsme mu předali naši nabídku na řešení poptávky.

Následně již záleží pouze na zákazníkovi, zda si danou službu objedná (nebo uzavře smlouvu), či ne. V případě pokračování smluvního vztahu pokračuje proces zasláním objednávky nebo návrhu (příp. požadavku na návrh) smlouvy. V této fázi musí pracovník odpovědný za tento smluvní vztah prověřit, zda objednávka/smlouva odpovídá nabídce. Bohužel se občas stává, že při přepisování z nabídky dojde „k překlepu“ a objednávka neodpovídá zcela nabídnutým podmínkám. V případě rozlišností je nutné tyto odchylky projednat a vzájemně si je vyjasnit. Teprve až když jsou podmínky přijatelné pro obě strany, lze objednávku potvrdit nebo smlouvu podepsat.



Součástí Procesů týkajících se zákazníka je i proces **Komunikace se zákazníkem**.

Tato oblast zahrnuje komunikaci před, během i po poskytnutí služby. O jakou komunikaci se jedná, co obsahuje?


Z hlediska cestujících se jedná o komunikaci před poskytnutím služby (přepravy), která zahrnuje komunikaci přes internet, informační centra, a především zveřejněním nabídky spojů (jízdních řádů). Během přepravy je potřebná komunikace vedle na především formou hlášení a informací ve vozidlech, popř. na zastávkách a stanicích. Komunikace během přepravy zahrnuje i komunikaci při revizi jízdních dokladů. Po poskytnutí přepravy komunikujeme při zjišťování spokojenosti, popř. nespokojenosti cestujících, např. dotazovými akcemi. Součástí dotazových akcí (a nejenom při nich) je i zjišťování potřeb a očekávání cestujících. Do procesu komunikace je zahrnuto i **řešení reklamací a stížností**.

Všechna zjištění z dotazových akcí i reklamací a stížností jsou podrobena analýze a následně, pokud to lze, stanovována opatření pro zlepšení vnímání cestujícími, opatření pro zlepšování. Komunikace se zadavatelem – ROPIDem probíhá při sjednávání smlouvy na zajištění požadované kapacity a spojů, následně při dokladování plnění smlouvy. V průběhu plnění DP předává ROPIDu různé informace o dosahovaných výsledcích, případně změnách a úpravách nebo i potížích, které vznikly při poskytování přepravy. Komunikace po poskytnutí služby se prolíná do

komunikace o smlouvě na následující období. V současné době, kromě vyjednávání nové smlouvy, probíhá intenzivní komunikace na vyladění tzv. Standardů kvality, kterými ROPID definuje kritéria pro zajištění kvalitativní úrovně požadované služby. Obdobné řešení komunikace je i v posledním případě, kdy zákazník požaduje službu nad běžný rámec (např. jízda historickou tramvají). Před dojednáním zakázky jsou diskuze – komunikace o podmínkách, v průběhu o změnách a po ukončení zakázky pak o stížnostech a reklamacích, popř. i spokojenosti zákazníka.

## Návrh a vývoj

Dalším článkem sedmé kapitoly je **Návrh a vývoj produktu**. Vzhledem k tomu, že DP nedělá návrh svého produktu – přepravy cestujících a ani ho nevyvíjí, nebudu se zde tímto procesem podrobně zabývat. Někteří z vás mohou namítat, že hledáme a nakupujeme nové vozy s lepšími jízdními vlastnostmi, že vymýšlíme lepší podmínky pro cestující, že hledáme cesty pro lepší komunikaci. Vyjmenované oblasti ale nepatří do procesu Návrh a vývoj, ale do procesu **Neustálého zlepšování**. O něm však až v některém následujícím díle, kdy budeme řešit osmou kapitolu.

Byl bych rád, kdybyste i vy byli spolutvůrci těchto článků o kvalitě. Prosím, zasílejte mi dotazy nebo poznatky ([januk@dpp.cz](mailto:januk@dpp.cz)) týkající se QMS. V následujícím článku se na ně pokusím odpovědět. 

# Použití zaměstnanecké jízdenky v roce 2010

**Zaměstnanecké kupony zaměstnancům, jejich rodinným příslušníkům a důchodcům a jejich rodinným příslušníkům na rok 2010 se budou prodávat od 1. do 30. listopadu 2009 v předprodejních místech ve stanicích metra a v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti 5, Praha 2.**

**Ing. Marie Lásková, odbor Dopravní odbavovací systém**

**P**ři zakoupení kuponu je nutné předložit zaměstnaneckou průkazku. Zaměstnanecký kupon je nedílnou součástí zaměstnanecké průkazky a je platný na příslušné období (jeden rok, platnost kuponu od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010). Identifikační číslo uvedené na kuponu je shodné s identifikačním číslem uvedeným na průkazce a je na kupon tištěno při jeho prodeji. Po tomto termínu, ve zvláštních případech, vystaví zaměstnanecký kupon lístkárna. Lístkárna vystaví zaměstnanecký kupon i při vystavování zaměstnanecké průkazky v průběhu roku a v případě vystavování duplikátů.

Důchodci obdrží od lístkárny jmenovitě dopis se všemi dispozicemi k zakoupení zaměstnaneckého kuponu na rok 2010. Důchodcům, kteří pobírají plně invalidní, vdovský, příp. vdovecký důchod nebo důchodcům, kteří mají děti starší 15 let a mladší 26 let, které navštěvují základní školu nebo se soustavně připravují na budoucí povolání řádným studiem na střední nebo vysoké škole, vystaví kupon na rok 2010 příslušná lístkárna. Pro informaci čtenářů uvádím, že na našich internetových stránkách [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz) v části Jízdné – Prodej jízdenek – Prodejní místa v metru – jsou (podle jednotlivých tras) uvedena všechna prodejní místa jízdních dokladů včetně prodejní doby.

Zaměstnanecké kupony pro rok 2010 nelze koupit prostřednictvím karty Opencard.

Možnosti použití zaměstnanecké jízdenky se oproti roku 2009 nemění.

Jak tedy budeme v systému pražské integrované dopravy jezdit

na zaměstnaneckou jízdenku v roce 2010? Zaměstnanecká jízdenka zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků platí na všech linkách pražské integrované dopravy na území hl. m. Prahy (v tarifních pásmech P a 0), tj. v metru, tramvajích, lanové dráze na Petřín a autobusech včetně příměstských autobusových linek (provozovaných dopravním podnikem i ostatními dopravci). Držitel zaměstnanecké jízdenky má právo vzít s sebou do vozidla bezplatně zavazadlo, kočárek s dítětem, psa a jízdní kolo (lze přepravovat pouze v metru, v tramvajích lze jízdní kolo přepravovat pouze ve stanovených časových obdobích a stanovených traťových úsecích).


Zaměstnanecké jízdenky jsou uznávány i na šesti přívozech, které byly v rámci pražské integrované dopravy zprovozněny, a to přívoz P1: Sedlec – Zámky, P2: V Podbabě – Podhoří, P3: Lihovar – Dvorce – Žluté lázně, P4: Dětský ostrov – Národní divadlo – Hollar, přívoz P5: Císařská louka – Jiráskovo náměstí a přívoz P6: Lahovičky – Nádraží Modřany.

Zaměstnanecká jízdenka neplatí ve vnějších tarifních pásmech, to jsou pásma za hranicemi hl. m. Prahy (pásma 1, 2, 3, 4 a 5) a neplatí ve vlacích Českých drah, a to ani ve vlacích zapojených do systému pražské integrované dopravy a na lanové dráze v ZOO Praha.

Pro jízdu ve vnějších tarifních pásmech je nutno si kupovat buď jízdenky pro jednotlivou jízdu nebo doplňkové kupony pro příslušný počet vnějších tarifních pásem. Jde o doplňkové časové kupony BUS + ČD pro použití v příměstských autobusech i ve vlacích Českých drah zapojených do systému PID určené pro pásmo 0 a vnější pásma 1, 2, 3, 4 a 5.

Doplňkové kupony PID určené pouze pro použití ve vlacích Českých drah byly od 1. 1. 2008 zrušeny.

Doplňkové časové kupony lze koupit k průkazce pražské integrované dopravy i ke kartě Opencard.

Zaměstnanecká jízdenka neopravňuje držitele k přepravě dopravními prostředky dopravních podniků v jiných městech ČR. 

# Jak ukládat dokumenty do archivu DP

## 1. část

**Historický snímek archivu DP (EP) z roku 1934. V Ústřední budově v Bubenské ulici archiv sídlil až do roku 1997.**



Před časem jsme na intranetu přinesli podrobnou informaci o tom, jak postupovat při předávání různých dokumentů do spisovny a archivu Dopravního podniku hlavního města Prahy. Praxe ukázala, že ačkoliv je tato informace prostřednictvím tohoto vnitropodnikového média celkem snadno dostupná, dotazů na tuto problematiku po jejím zveřejnění nebylo a zdá se, že pro některé

pracovníky je z různých důvodů obtížné tyto informace shánět. Rozhodli jsme se proto využít i časopisu DP KONTAKT k rozšíření těchto důležitých pokynů, které se týkají každého útvaru.

**Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv**

Někteří zaměstnanci Dopravního podniku považují archiv (a nejen archiv DP) všeobecně za jakýsi sklad nepotřebných papírů. Ale to je samozřejmě velký omyl. Technicky vzato sice o určitý druh skladu jde, ale rozhodně se v něm neskladují nepotřebné dokumenty. Naopak, měli bychom v něm najít ty nejdůležitější písemnosti a jiné materiály z minulosti i současnosti podniku. Chybou je, že některé útvary si některé dokumenty z důvodu údajně rychlé dostupnosti uchovávají u sebe, což má za následek při různých personálních a organizačních změnách nezřídka úplnou ztrátu dokumentů, či minimálně zapomenutí, že vůbec a kde existují. **Práce s dokumenty, tj. spisová služba**, není jen jakýmsi výmyslem Dopravního podniku. Na rozdíl od mnoha činností je našemu podniku uložena zákonem o archivnictví a spisové službě č. 499/2004 Sb., který byl zásadně novelizován v letošním roce zákonem

č. 190/2009 Sb. Vzhledem k velkému rozsahu změn vyhlásil předseda vlády ČR v částce 93 Sbírky zákonů pod číslem 309 tzv. úplné znění tohoto zákona. Rovněž byla novelizována i prováděcí vyhláška č. 645/2004 Sb. – stalo se tak vyhláškou č. 192/2009 Sb. Kromě toho byla během let vypracována archivní správou Ministerstva vnitra i řada metodických pokynů. Povinnosti, které z uvedených právních předpisů vyplývají, byly v Dopravním podniku stanoveny normou, která se nazývá **Spisový, skartační a archivní řád č. 1/2008** (dále jen Spisový řád DP). Ten upravuje manipulaci s dokumenty, vzešlými z činnosti DP od jejich vzniku, resp. doručení do DP až po tzv. skartační řízení. Teoreticky vzato by každý dokument Dopravního podniku měl dříve nebo později projít rukama pracovníků oddělení 310520 Archiv (dále jen Archiv DP) či by pracovníci archivu DP o něm měli vědět, pokud se jedná o dokument uložený

dlouhodobě u některého určeného útvaru ve smyslu Spisového řádu. Archiv DP plní dva základní úkoly. Prvním je **vedení spisovny DP**. Do spisovny se ukládají dokumenty pouze na určitou dobu, která může být 3, 5, 10, ale také 20 či 40 let. Dokumenty či spisy (více dokumentů týkajících se téže věci) ukládané do spisovny musí být označeny tzv. skartačními znaky. Druhou úlohou archivu DP je **trvalé ukládání a archivování dokumentů** v depozitáři (tj. ve vlastním archivu) a péče o ně, včetně jejich zpřístupňování badatelům. Do této činnosti patří i další odborná práce s dokumenty, tedy faktické postupné zpracovávání historie pražské MHD. To je ale v náplni činnosti našeho archivu jakási „třešnička na dortu“.

### Co znamenají skartační znaky?

Právní předpisy vyžadují, aby každý dokument či spis byl označen tzv. skar-





tačními znaky, které určují tzv. skartační lhůtu. Skartační lhůta je období, po kterou dokument nesmí být zlikvidován. Skartační znaky jsou základní informací, ze které pracovníci archivu poznají, jak dlouho se bude dokument uchovávat (čili jak dlouhá skartační lhůta bude) a jak se s ním pak naloží. Skládají se ze dvou údajů. Prvním údajem je **písmeno S, V** nebo **A**.

**Písmeno S** (stoupa, skart) předurčuje od počátku dokument k likvidaci. Tj. označují se tím dokumenty, které nemají historickou cenu a mohou být po uplynutí skartační lhůty zničeny, aniž by vznikla nějaká škoda na historickém dědictví.

**Písmeno V** (výběr) znamená, že význam dokumentu bude posouzen teprve po uplynutí skartační lhůty v rámci skartačního řízení. Výběr dokumentů, které nebudou zlikvidovány, provádí archiv DP buď na základě vlastního rozhodnutí, nebo po návrhu útvaru, kterého se dokumenty týkají.

Na tomto místě je vhodné upozornit, že ani označení dokumentů a spisů skartačním znakem S neznamena, že musí být po uplynutí skartační lhůty nutně zničeny. Pracovníci archivu v rámci skartačního řízení posuzují podle svých zkušeností všechny materiály, protože někdy je zapotřebí zachovat pro příští generace na ukázkou i některé běžné provozní dokumenty (např. výkazy řidiče apod.).

**Písmeno A** předurčuje od počátku, že dokument nesmí být zničen a bude trvale uložen v depozitáři archivu DP. Protože se většinou ví, které dokumenty

**Archivní krabice se používají k trvalému uložení dokumentů v depozitáři. Dnes se vyrábějí ze speciálního druhu papíru. (Archivnictví řeší například také problematiku kyselosti papíru archivních krabic, která má vliv především na staré dokumenty.)**



**Dnešní klimatizovaný depozitář Archivu DP. Zde se ukládají dokumenty natrvalo. Kovové regály jsou tytéž jako na historické fotografii. Slouží tedy už tři čtvrtě století! Kolik pracovišť v DP se může pochlubit tak dlouho užívaným „nábytkem“.**

budou mít skartační znak A, v praxi DP takové dokumenty a spisy neprocházejí skartačním řízením a neukládají se na přechodnou dobu ve spisovně, ale předávají se přímo do depozitáře.

Archiv DP má právo změnit označení skartačního znaku S nebo V na A. Protože se seznamy všech dokumentů navržených po uplynutí skartační lhůty předkládají ke schválení Archivu hlavního města Prahy, má také tento náš nadřízený archiv právo přeřadit dokumenty do skupiny A a nařídít jejich uchování. Druhým údajem skartačního znaku je **číslo**, které určuje, jakou minimální

dobu od svého vzniku musí být dokument uchovávan. Toto číslo zahrnuje celé období od vzniku dokumentu po konec skartačního řízení (nejedná se tedy jen o dobu, kdy je dokument předán archivu a uložen do spisovny, ale obsahuje i dobu, po kterou byl dokument uložen v příruční registratuře útvaru nebo prostě v kanceláři). Pokud tedy dokument vznikl například v roce 2001 a byl označen skartačním znakem S 10, a přitom byl předán do archivu DP v roce 2005, bude ve spisovně archivu uložen již jen po zbývajících pět let.

Následující rok s ním bude naloženo patřičným způsobem, tj. bude zničen nebo uložen do archivu. Označení V 5 znamená, že balík bude po uplynutí skartační lhůty vytríděn a vybrané dokumenty se zachovají. **Pozor, často dochází k chybám v používání skartačního znaku A.** Uvedete-li na balíku či šanonu například A 5, znamená to, že během skartační lhůty budou takto označené dokumenty ležet ve spisovně a následně budou přestěhovány do depozitáře archivu. **A 5 neznamena „archivovat (ve smyslu schovat) 5 let a pak vyhodit“!!!** Proto u dokumentů, které mají být trvale zachovány uvádějte jen samotné písmeno A. Protože pochopitelně není možné „každý papír“ trvale zachovat, je nutné, aby jednotlivé útvary pečlivě zvažovaly, které dokumenty „áčkem“ označí. Není správné označovat skartačním znakem A dokumenty jen proto, že se je někdo bojí dát k likvidaci a chce je jen tak pro jistotu trvale uschovat. Skartační lhůtu je možné prodloužit, není jí ale možné zkrátit!



## Jak zjistíte délku skartační lhůty?

Útvary, které ukládají dokumenty do spisovny archivu DP, většinou dobře znají dobu, po kterou je nutné podle různých předpisů mít dokumenty k dispozici (například účtárny, personální útvary apod.). Pokud jste v této věci nezkušení, obraťte se na pracovníky archivu DP, kteří vám poradí, jak dlouho je nutné určitý dokument uchovat. K dispozici mají metodické pomůcky, především Typový skartační rejstřík vydaný Ministerstvem vnitra České republiky, ve kterém jsou vzorové skartační lhůty určeny. Přibližně během dvou let bude v DP vypracován tzv. Archivní plán, což vlastně nebude nic jiného než typový skartační rejstřík rozpracovaný pro podmínky DP. Přípravu tohoto důležitého dokumentu zajišťuje odbor 310500 Spisová služba.

dvěma nebo třemi šanony a nestávají se balíkem! Ve spisovně archivu budou tyto přepravní „balíky“ zase rozvázány! Nepředávejte do archivu DP pokud možno šanony málo naplněné. Zbytečně pak zabírají kvůli několika papírům místo. V takových případech je lepší obsah vyjmout a uložit v balíku či krabici (viz dále).

**b) BALÍKY** – Balíky je možné zabalit do baličích papíru a převázat provázkem. S ohledem na skutečnost, že je zapotřebí během skartační lhůty v baličích vyhledávat, není vhodné je celoplošně přelepovat – maximálně použijte malý kousek lepenky, jinak se spolehněte na provázek. Provázky pokud možno zavazujte tak, aby vydržely manipulaci, ale aby se také daly v případě potřeby rozvázat. Pokud balíky nebalíte do baličích papírů,

že do nich vniká prach, který archiváliím škodí. Existují také archivní krabice, které jsou mnohem pevnější, ze speciálního kartonu (nikoliv z vlnité lepenky). **Archivní krabice** ale nejsou vhodné pro krátkodobé uložení ve spisovně. Jsou předurčeny pro trvalé uložení dokumentů v depozitáři. Archiv DP je proto vydává jen pro uložení dokumentů se skartačním znakem A.

**d) KRABICE** – Různé jiné nenormalizované krabice obvykle nejsou příliš dobré, protože nebývají pevné. **Zcela nevhodné jsou krabice bez víka**, i kdyby byly malé a převázané. Při manipulaci v archivu je nezbytné, aby bylo možné balík či krabici uložit podle potřeby vodorovně či svisle, případně je dlouhodobě či krátkodobě „štosovat“, čili dávat na sebe. Na krabici bez víka, především zcela nenaplněnou, nemůžete nic položit ani během



**Archivní box s perforovaným otvorem. Může být použit do spisovny, ale není vhodný pro trvalé uložení dokumentů. Otvory vniká dovnitř prach.**



**Kapsový šanon. Dokumenty se v nich ukládají bez děrování, tj. bez poškození. Šanony všech typů slouží pouze k dočasnému uložení ve spisovně. Je neuvěřitelné, že mnohé šanony, které v archivu máme, rovněž slouží 75 let! A vydržely...**



**Klasický šanon s pákovou mechanikou slouží buď k přímému vložení jednotlivých dokumentů (ty se ovšem perforováním v děrovačce nenávratně poškodí), nebo v průhledných závěsných obalech. Je rovněž určen k uložení dokumentů ve spisovně.**

## Jak balit dokumenty pro archiv?

Pokud budete předávat dokumenty do archivu DP, musíte na začátku určit, zda jde o dokumenty určené pro spisovnu archivu (tj. dokumenty se skartačními znaky S a V), nebo takové, které budou natrvalo uloženy v depozitáři archivu (skartační znak A). Není možné spojovat do jednoho balíku dokumenty s různými skartačními znaky, například S a A!

### Dokumenty pro spisovnu archivu mohou být předávány jako:

**a) ŠANONY** – (kapsové nebo s rychlovažací) Je zbytečné kupovat nové šanony, v případě potřeby vám archiv na požádání poskytne starší šanony obojího typu, stačí jen přelepit na hřbetě staré popisy. Pro přepravu je možné svázat šanony po dvou nebo po třech. Z evidenčního hlediska ovšem i nadále zůstávají

je nutné na svrchní a spodní stranu dát čistý papír nebo makulaturu, aby se spodní a horní dokumenty nezašpinily. Jedná li se o dokumenty jiného formátu než A4, ale například A5, nespojujte je do „dvousloupcových balíčků“. I když je pevně svážete, tak se během přepravy a manipulace velmi snadno rozpadnou a následek je katastrofální. Lépe menší balík – jeden „komínek“ – než jeden velký a těžký.

**c) ARCHIVNÍ BOXY** – Pokud mají být dokumenty uloženy ve spisovně velmi dlouhé období, je možné uložit je v archivních boxech či krabicích, které jsou o málo větší než normalizovaný formát A4.

**Archivní boxy** jsou lehčí (ale chatrnější) konstrukce, často bývají barevné, např. bílo-červené nebo bílo-zelené a mají na bocích vyražený otvor pro zasunutí prstu, což má usnadnit vytažení z regálu. Archivní boxy s vyraženými otvory nejsou vhodné pro trvalou archivaci, proto-

přepravy ani v archivu, aniž by se při tom nepoškodila nebo nezničila. Atypické krabice komplikují ukládání v regálech. **Zásadně se do spisovny ani depozitáře nepřijímají k uložení dokumenty naskládané ve velkých krabicích nebo v papírových či igelitových pytlích!**

Dokumenty pro depozitář archivu, tj. k trvalému uložení, by neměly být předávány zabalené a zalepené v baličím papíru. K jejich uložení slouží pouze zmíněné **ARCHIVNÍ KRABICE** (nezaměňujte je tedy s archivními boxy). Pokud ale dokumenty předáte v označených baličích, samozřejmě se nic nestane. Počítejte ale, že je pracovníci archivu uloží do archivních krabic. Doporučujeme vždy se na způsobu balení domluvit předem s pracovníky archivu.

Dokončení příště





# Poslední jízda

Když v únoru roku 1966 nastoupil z projekční kanceláře jako řidič do vokovické vozovny, mělo to být na dva, maximálně tři roky. „Dobře tam platí,“ lákali ho.

Z plánovaných tří se nakonec stalo o čtyřicet víc, z práce pro rychlý přivýdělek srdcová záležitost. Před měsícem služebně nejstarší řidič pražských tramvají, pan Stanislav Hušák (\*1941) zamířil do důchodu. „Hrozil nám tím dennodenně už minimálně pět let,“ říkají jeho bývalí kolegové. „Když s tím přišel zase, vůbec jsme mu nevěřili,“ tváří se překvapeně. „Vždyť už jsem přece starej dědek,“ směje se Standa. Tentokrát to byla pravda. Svou poslední službu Standa „odkroutil“ v pátek 28. června na tradiční vokovické lince 2.

Martin Vokáč

Foto: Ing. Michal Váňa



## Poslední směna je relativně čerstvá. Pamatujete si ale ještě na svou první službu?

Jako by to bylo dneska. Dostal jsem jedenáctku, která tehdy jezdila z Divoké Šárky do Strašnic na Černokosteleckou. Coby mladý řidič jsem dostal otevřenou dvounápravovou tramvaj, kterých tehdy ještě jezdilo dost. Nastoupil jsem v únoru, takže všichni ve voze „klepali kosu“, ale mělo to svou poezii.

## Přechod na tramvaje řady T byl tedy asi velkou změnou...

Byla to hlavně příjemná změna, nejen pro nás, ale i pro cestující. Ta možnost si v zimě zatopit a ohřát se je neocenitelná. To, že „tétrojky“ jezdí dodnes, a dokonce se i rekonstruují, snad svědčí o tom, že ta tramvaj něco umí, ne? *(usmívá se)*

## Jak se z Vašeho pohledu změnil za čtyřicet let provoz v Praze?

Hlavně ohromně zesílil, dřív proto byla služba mnohem klidnější. Dnes jsou v Praze místa, kde poskládat se společně do ulice s kolonami aut jde opravdu ztuha. Doba je uspěchaná a zdá se mi, že respekt, který dřív řidiči aut měli z několikanásobně těžších tramvají, je dávno pryč.

## Potkala Vás za těch spoustu let služby nějaká vážná nehoda?

Taková, kterou bych zavínil já jako tramvaják, žádná. Malých tukanců s řidiči aut ale pár bylo. Naposledy asi před třemi roky do mě ve Vysočanech narazil mladý kluk, který na ledu nedobrzdl na červe-

nou. Nic vážného se naštěstí nestalo ani jemu, ani mojí tramvaji.

## Změnili se nějak za těch čtyřicet let cestující?

Dřív jsme byli s nimi ve větším kontaktu. V otevřených vozech byla slušnost při nástupu pozdravit, své cestující jsme často dobře znali. Dnes je to jiné, jistě nejen kvůli uzavřeným kabinám...

## Díky své praxi jste studnice historek. Jaký máte s cestujícími nejpříjemnější zážitek?

Třeba když se ještě jezdilo přes Václavské náměstí, o Silvestru jsme zastavili tramvaje a vzájemně si s pasažéry přáli do Nového roku. I nějakou tu lahvinku vína jsem občas dostal. Otevřel jsem ji samozřejmě až po službě *(směje se)*. Byly ale i horší chvíle...

## Dostal jste se do nějakého konfliktu?

Ano, naštěstí byl jediný vážnější. Asi před deseti lety na konečné v Šárce jsem se snažil vzbudit a vykázat z tramvaje spícího přioopilého kluka, který byl ověšený řetězy. Logicky se mu to příliš nelíbilo a řetězy mě zranil, nějaký čas jsem potom marodil. Ten kluk se mi ale hned druhý den přišel omluvit, vůbec o sobě nevěděl, byl úplně namol.

## Když dnes mluvím s tramvajáky, často si stěžují na rychlé střídání služeb...

Příjemné to není. Stávalo se, že v osm večer jsem zatáhl do vozovny, v devět se dostal domů, v deset do postele a ve tři ráno už abych zas vstával na ranní smě-

nu. To je ale řád naší práce, každý nový řidič o tom při nástupu ví a je jenom na něm, jak se s tím vyrovná.

## Stalo se Vám někdy, že byste na směnu zaspal?

Jedinkrát. Probudím se v šest ráno a říkám si: „Hušáku, co dneska jezdíš?“ Podívám se do notýsku: „Hrome, zrovna jsem měl vyjždět na trať!“ Ve vozovně pak bylo veselo. „Ááá, Standa se nám ráčil probudit, to je dost,“ vítali mě kolegové s pusou od ucha k uchu. „Měl už jsi dneska kávičku...?“

## Proč zrovna kávu?

To je můj životabudič, jsem tím hodně známý. Před sedmi lety po povodních, když se jezdilo, jak to šlo, a služby se dělaly „na koleni“, měl jsem ranní směnu s koncem chvílku po poledni. „Nemáme pro tebe střídání, co s tím?“ volali mi dispečeri. „Nevadí, jezdím dál, jenom mi proboha někam přivezte kafe,“ řekl jsem jim. A na Vltavské jsem ho opravdu dostal a dojezdil s linkou až do večera. Teď už by to jistě nešlo.

## Několik týdnů už tramvaj neřídíte. Nesvrbí Vás nohy?

Trochu ano, ale čekal jsem, že to bude horší. Místo práce mám teď konečně více času na rodinu, jezdíme na výlety do hor, což se mi dřív vyjma dovolených moc času nepodařilo. Na pivu s bývalými kolegy se dozvím, co je v podniku nového, snažím se udržet v dění. A krásné vzpomínky, kterých bylo za čtyřicet let rozhodně dost, ty mi opravdu nikdo vzít nemůže.



# Velké finále na Staroměstském náměstí

Neděle 13. září slavnostně završila promítací maraton Kinobusu. Před projekční plátno na Staroměstském náměstí usedlo 259 lidí, kteří se tento rok naposledy nechali bavit pohyblivými obrázky neméně pohyblivého biografu.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

Za 82 promítacích dní navštívilo kino na čtyřech kolech 15 tisíc diváků. Průměrná účast 182 lidí za večer z něj tak učinila daleko atraktivnější cíl, než je průměrný pražský multiplex. Rekordní účast organizátoři zaznamenali na Jiřího z Poděbrad, kam první promítací den zavítalo 502 diváků a několikanásobně tak převýšili kapacitu laviček. „Na to jsme však byli připraveni,“ říká Ing. Jan Štojdl z oddělení Marketing, který se tohoto projektu účastní od samého začátku a i letos s ním jezdil coby promítač. Jeho tým každý večer půjčoval divákům oproti záloze sto korun deky, a tak dokázal uspokojit i tak masovou poptávku, jaká byla na Jiřího z Poděbrad. „Lidé seděli všude po náměstí na trávě i kolem Kinobusu,“ vzpomíná Štojdl.

Zřejmě nejpobulárnějším filmem z nabídky se staly Bobule následované Nestydou a Sněženkami a machry po 25 letech. Ani Román pro ženy, jímž Kinobus své pásmo zakončil na Staroměstském náměstí si nevedl špatně. „Hodně lidí se přišlo podívat na Tobruk, jelikož je to relativně nový a neokoukaný film,“ říká Štojdl a upozorňuje: „Letos byla naše nabídka opravdu atraktivní.“ Nejedna divák s radostí využil možnost zhlédnout zdarma současnou českou kinematografii, méně návštěvníků se přišlo podívat na staré klasiky – Postřižiny a původní Sněženy a machry. „S mnohými diváky jsme se vídali opakovaně. Tito lidé chtěli vidět celou naši nabídku, a tak cestovali spolu s Kinobusem,“ líčí Štojdl a s úsměvem dodává: „Mezi věrné patřilo i pár bezdomovců, ale chovali se slušně a nikoho neobtěžovali.“

Svoji spokojenost vyjádřili diváci na několika místech potleskem, což Štojdl a ostatní členy týmu srdečně potěšilo. Člověk, který věnoval projektu tolik energie, potřebuje občas hmatatelný důkaz, že jeho snaha není planá. Všichni, kdo se podíleli na promítání, museli nejprve složit promítačské zkoušky. Těžko odhadovat, nakolik je připravily do „surové reality“ a kolik se toho museli naučit za provozu. Žádný promítač se nevyhne situacím, jako je přetržení filmu uprostřed projekce, kdy musí co nejrychleji a přitom kvalitně film opět slepit a připravit k promítání. Vzhledem k tomu, že na něj čeká několik set lidí,

musí promítač disponovat nejen zručností, ale i pevnými nervy. Filmy Kinobusu jsou zaznamenány na šesti cívkách po šesti stech metrech, tudíž pravděpodobnost takovéto nehody je poměrně vysoká. Nejrizikovější byla samozřejmě nejstarší kopie Postřižin pocházející z roku 1985. „Pro člověka se zkušeností je oprava otázkou tří minut. Lidé se alespoň během nich mohli občerstvit,“ říká Štojdl. Promítači se museli vyrovnávat i s občasnými výpadky proudu. Během přechodu z jedné cívky na druhou jsou totiž v provozu obě promítačky a příkon jejich xenonových výbojek sem tam „ukousne“ víc, než je místní elektrická síť schopna zvládnout. I tato porucha je však pouhou několikaminutovou záležitostí. Daleko méně „výpadků“ mělo počasí, které se zamračilo a znemožnilo jen dva promítací dny.

„Kinoautobusáci“ nejenže promítali, ale též odpovídali na mnohé dotazy z publika. Lidé chodili vyzvídat technické podrobnosti autobusu i promítací techniky. „Úplně nejčastějším dotazem však byla otázka: „Kolik je vstupné,“ usmívá se Štojdl a dodává: „Když zjistili, že je to zadarmo, následoval někdy dotaz, proč to vlastně děláme. Odpovídali jsme jim, že Dopravní podnik tu není jen od toho, aby vozil lidi za prací a povinnostmi, ale chce také přivážet zábavu.“ Nabízí se otázka, který film se nejvíce líbil samotnému Štojdlvi. Na ni se nám dostalo typicky promítačské odpovědi: „Ten, který je na nejmenším počtu cívek.“ Film si totiž z pozice promítače užít nelze. „Průběžně kontrolujete místa, která se prolínají a ve chvíli, kdy úspěšně přejdete na další cívku zase zpátky odmotáváte tu předchozí,“ líčí promítačskou řeholi v kině na čtyřech kolech Štojdl.

Představení sice byla zdarma, ale i tak mohli lidé použít své finance na dobrou věc. Po celou dobu promítání totiž probíhala sbírka na konto Pomozte dětem. Nejedna divák vhodil do plexisklové krabice s kuřetem svůj příspěvek. Kinobus nyní už odpočívá v garážích Hostivař a připravuje se na novou sezonu. Velký dík patří všem městským částem, které na projektu spolupracovaly a oddělení Marketing se těší, že kočovnou továrnu na sny uvítají na své půdě i napřesrok.





# Vozovna Střešovice má sté narozeniny



Dvůr střešovické vozovny na začátku 20. let minulého století. Vozovna tehdy ještě měla jen tři haly.

Dnes už asi každý zaměstnanec Dopravního podniku hlavního města Prahy zná vozovnu Střešovice. Zásahu na tom má nepochybně především Muzeum městské hromadné dopravy v Praze, které v ní už 16 let sídlí. O její historii jsme již několikrát psali, před deseti lety o ní vyšla samostatná brožura a věnováno je jí hodně místa i v Průvodci Muzeem městské hromadné dopravy v Praze, vydaném v roce 2004. Protože vozovna 24. října letošního roku oslavuje své sté narozeniny, neuškodí, když si jejím areálem uděláme malou procházku.

**Text: Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv**  
**Foto: autor a Archiv DP**

**P**okud jste ještě ve střešovické vozovně nebyli, připomínáme hned na začátku její adresu: Patočkova 4, Praha 6. Dostanete se k ní několika tramvajovými a autobusovými linkami a název zastávky je právě Vozovna Střešovice. Pro návštěvu si ale musíte zpravidla zvolit jen soboty, neděle a svátky, kdy je otevřeno muzeum. Než vkročíte do části areálu, která je vyhrazena pro návštěvy veřejnosti, rozhlédněte se po zdejší ulici. Před sto lety vypadala hodně jinak. Byla především mnohem užší. Celá byla široká přibližně jako nynější dvouproudá vozovka z centra. Místa, kudy dnes vedou koleje, patřila c. k. vojenskému eráru. Vozovna byla před sto lety otevřena současně s novou tratí, prodlouženou sem od Brusky – tedy z míst dnešní stanice metra Hradčanská. Konečná byla právě před vozovnou a vydržela zde velmi dlouho. Původně sem vedla jen jednokolejová trať, která byla teprve v roce 1920 zdvoukolejňena. Koleje se tu několikrát upravovaly. Do areálu vkročíme vchodem pro pěší vlevo od trafiky a čekárny u zastávky autobusů. Původně i zde byla široká vrata a kolejové vjezdy pro tramvaje. V letech 1936–1959 touto branou jezdily trolejbusy, pak byl vjezd pro vozidla definitivně zrušen. Po pravé ruce mineme objekt distribuční transformační stanice. V dnešní podobě existuje asi od šedesátých let. Nejdůležitější objekt ale vidíme přímo proti vchodu. Je to vlastní historická vozovna tramvajů. Na první pohled vidíme, že jsou zde čtyři lodě – haly. V roce 1909 existovaly jen tři, celkem tedy 15 kolejí. Jsou to obě haly, v nichž je dnes muzejní expozice, a ještě jedna, která je situována o něco

níž. Dnes je od veřejné muzejní části oddělena plotem (od roku 1993), ale v minulosti tomu tak nebylo. Čtvrtá hala byla přistavěna až v roce 1923. Uspořádání vozovny ve dvou výškových úrovních není v Praze příliš obvyklé. Kromě Střešovic se terénním podmínkám musela různou niveletou hal přizpůsobit i vozovna na Vinohradech, vybudovaná v letech 1897–1898, známá dnes pod názvem Orionka. Když vkročíme do první haly, získáme hned představu, jak vypadaly některé pražské tramvajové vozovny v první dekádě 20. století. Prakticky totožnou konstrukci měla vozovna Strašnice před přestavbou uskutečněnou v letech 1929–1933, vozovna Košíře a mnohé shodné prvky, pokud jde o dřevěnou konstrukci střech, měla i vozovna Smíchov (ta měla ale jen 7 kolejí). Prvně dvě lodě střešovické vozovny byly od třetí lodě odděleny zdí. První a druhá loď byly od sebe odděleny jen řadou dřevěných sloupů, podepírajícími střešní konstrukci. Po stranách prostřední koleje každé lodě byly krovy podepřeny ještě další dvojicí sloupů. Dřevěná konstrukce se dochovala dodnes v nezměněné podobě (na rozdíl od Strašnic) a zřetelně vymezuje prostor nejstarších částí vozovny z roku 1909. Devět kolejí vozovny Střešovice bylo v roce 1909 podsklepeno – jednalo se o koleje č. 4 až 12. Ochozy mezi kolejemi byly betonové. Nepodsklepeny byly (a dodnes jsou) první tři koleje v první hale a poslední tři koleje ve třetí lodě. Vozovna Strašnice měla podsklepeny první dvě lodě, tj. prvních deset kolejí, třetí loď nebyla podsklepena. Na podsklepených kolejích se prováděla údržba vozů, na nepodsklepených kolejích se odstavovaly vlečné vozy. To platilo ale jen ve starším →





**Pro střešovickou vozovnu byla vždy typická střešní konstrukce podepřená dřevěnými sloupy. Dochovala se beze změn dodnes.**

období, kdy vlečné vozy nebyly v provozu po celý den. Teprve mnohem později se začaly ve vozovnách odstavovat celé vlaky. Prostor kolejí č. 1–3, kde byla betonová podlaha, byl v roce 1936 využit pro garážování prvních pražských trolejbusů. Vydláždění prostoru 4. a 5. koleje ve starých částech hal vějířovou dlažbou souvisí až s adaptací na muzeum. Projdeme-li muzejními halami dozadu, na první pohled nás zaujme zcela odlišná podoba interiéru. Jedná se o nejmladší část vozovny, která byla postavena v roce 1930. Na rozdíl od původních hal má železnou střešní konstrukci bez středních sloupů, podepřenou jen mezi loděmi zděnými pilíři. V případě první lodě byla sedlová střecha užší a jen nad kolejemi č. 3–5. První dvě koleje nebyly prodlouženy a na straně Cukrovarnické ulice byl vybudován zděný přístavek s pultovou střechou, ve kterém byl zřízen sklad soli, tzv. solnice. V letech 1936–1959 tu byla dílna pro údržbu trolejbusových agregátů, později sklad a kancelář. Všechny prodloužené koleje ve druhé a třetí lodi (tj. koleje č. 6–15) byly podsklepeny. Koleje č. 3–5 byly bez podsklepení a jejich podlaha byla vybetonována. Druhá a třetí hala v nově postavené části nebyly původně odděleny zdí. Mezi zděnými pilíři bylo s ohledem na výškový rozdíl zřízeno zábradlí a blíže k zadnímu štítu bylo postaveno schodiště. Teprve mnohem později byl prostor zazděn a opatřen dveřmi, schodiště bylo nahrazeno z provozních důvodů rampou. Ve třetí hale je dnes depozitář muzea. Kromě pracovních vozů tu najdeme některé hotové exponáty, z nich dva jsou pro střešovickou vozovnu vysloveně netradiční – je tu jeden z nejstarších vozů pražského metra typu Ečs ev. č. 1009 a lokomotiva metra řady 703 (původně T 212.1). V části haly jsou odstaveny některé exponáty budoucí nebo takové, na kterých probíhají opravy. Do třetí haly nemá veřejnost přístup. Jen výjimečně umožňuje správa muzea do těchto míst nahlédnout významným návštěvám.

Vozovna má ještě čtvrtou, rovněž neveřejnou halu, která je i dnes vysloveně provozním prostorem. Jsou zde depónovány a udržovány provozní historické vozy, které jezdí na sezonní lince č. 91, případně vozy, které si mohou zájemci pronajmout. Jak už bylo uvedeno, tato část vozovny byla postavena v roce 1923. Podoba haly je zcela odlišná než v ostatních částech vozovny. Byla tu použita ojedinělá střešní konstrukce podle patentované soustavy profesora Záhorského – dřevěná, sedlová, na principu tříkloubového oblouku s táhlem pro zachycení vodorovných sil. Celá konstrukce byla zhotovena z prkének a slabých trámů. Také tato kon-

strukce střechy se beze změn dochovala do současnosti. Celá čtvrtá loď byla podsklepena.

Původně byly haly (lodě) na jednotlivých kolejích uzavřeny čtyřdílnými skládacími vraty, později byla dřevěná vrata nahrazena ocelovými (ve čtvrté lodi se tak stalo až v roce 1965).

Ke čtvrté lodi na severní straně přiléhají (a nejsou ze dvora vozovny prakticky vidět) další, postupně zřizované přístavky. Bývaly tu vždy různé sklady, šatny, umývárny a záchody pro zaměstnance. Nechyběla ani kotelna. Účel těchto pomocných místností se během let měnil podle aktuální potřeby. Nástup moderních tramvají T3 si vynutil v halách některé stavební úpravy. Do roku 1965 byly koleje ve třetí a čtvrté lodi podezděny, čímž byly nahrazeny původní litinové sloupky. Byl rozebrán ochoz mezi kolejemi a místo betonových desek byl zřízen nový ochoz z dřevěných fošen. V první a druhé lodi se rekonstrukce pro provoz tramvají T3 uskutečnila v letech 1966 a 1967. I zde byly rozebrány původní betonové ochozy a uložení kolejí na litinových sloupcích a nově byly zřízeny ochozy dřevěné na ocelových kozlících. Tyto stavebně-provozní úpravy ale neměly žádný zásadní vliv na celkovou původní podobu interiéru.

Zbývají nám ještě další tři objekty. Vpravo od hlavních tramvajových vjezdů si mohou návštěvníci muzea (a během ostatních dnů v roce i náhodní či pravidelní kolemjdoucí) odpočinout v občerstvení U Muzea MHD. Tento objekt má nečekaně bohatou historii. Jeho hlavní část vznikla v roce 1923. Původně tu byla postavena hasičská zbrojnice patřící Hasičskému sboru hlavního města Prahy, u které byla o rok později postavena zděná čekárna pro cestující, malá výpravna, místnost pro zálohy a vrátnice vozovny. V roce 1938 bylo z čekárny zřízeno požární skladiště a v letech 1941–1942 byla garáž hasičské zbrojnice prodloužena směrem do dvora vozovny. Po válce objekt krátce sloužil jako soukromá dílna. Dopravní podnik ho převzal v roce 1947 a asi v roce 1951 ho adaptoval na novou výpravnu a další kanceláře. Válečná přístavba garáže byla zbořena. Dnes je tu již zmíněné občerstvení.

Ve východním cípu areálu stojí administrativní budova. Je to částečně patrový objekt, ve kterém bývaly původně kancelář výpravčího, rezervní místnost (např. pro nočního hlídače) a služební byty pro výpravčího (největší byt), mistra vozovny



**Části tří lodí přistavěné v roce 1930 mají železné krovky bez nosných sloupů. Na snímku jsou dobře vidět původní průhledy mezi 2. a 3. halou. Do budoucna se počítá s jejich obnovou.**





a pro vrátného (nejmenší byt). K přízemí budovy přiléhá severním směrem přízemní přístavek, ve kterém byla původně tzv. šalanda pro zřízence (tj. odpočinková místnost), u které byly záchody.

Pod vozovnou, při ulici Na Ořešince, byla v roce 1980 postavena měnárna Střešovice. Ta už ale není přístupná z areálu vozovny, a tak netvoří jeho přímou součást. Haly vozovny se staly významnou ukázkou specifické průmyslové architektury pražské infrastruktury z počátku 20. století, poskytující navíc představu o třech různých stavebních postupech. Není proto divu, že byla vozovna

videlně na stránkách DP KONTAKTu informujeme. Ale remízni haly či lodi nejsou nějakým mrtvým místem, kterým v tichosti procházejí návštěvníci. Muzeum zajišťuje například i mnoho výchovných akcí. Mnohé z nich (dodejme, že velmi úspěšné) se konají pro malé děti. Nejen „základáci“, ale i předškoláci z mateřských škol tady získávají první informace o městské dopravě, o životě svého města. Ale v každém, především pánském návštěvníkovi se projeví stále dřímavá povaha malého kluka, který si kdysi hrával s vláčky. Ze střešovické vozovny, konkrétně z její čtvrté haly se i dnes vypravují tramvaje. Především historická linka č. 91 je nejen



**Čtvrtá hala patří provozním historickým vozům. Její střešní konstrukce z dřevěných prkének se od roku 1923 nezměnila.**



**Mezi zajímavé exponáty muzejní expozice patří motorový vůz 200, nazývaný také primátorský či jemnějším jménem Terežka.**



**Nejnovejším provozním historickým vozem je motorový vůz 2272 z roku 1931. Zachránil se v roce 1973 díky aktivitě Kroužku přátel městské dopravy, který shodou okolností letos slaví 40 let své existence.**

12. prosince 1991 vyhlášena Ministerstvem kultury České republiky za technickou památku. Dodejme ještě obecný údaj, že vypravování pravidelných linek ze střešovické vozovny skončilo v srpnu 1992. Ve dnech 28. a 29. srpna 1992 se do Střešovic přestěhovaly historické tramvaje z Vokovic a začala adaptace prvních dvou hal na trvalou muzejní expozici. Muzeum bylo slavnostně otevřeno pro veřejnost za přítomnosti pražského primátora 14. května 1993. O muzejní expozici a nových exponátech poměrně pra-

výletní atrakcí, ale je to jakýsi kousek našeho muzea v praxi. Cestující si mohou „okoukat“ techniku jízdy starých tramvají, nebo činnost průvodčích, kteří už 35 roků jsou jen součástí pražské historie. Pro další zájemce je k dispozici široká nabídka provozních historických tramvají – od nejstaršího vozu č. 240 z roku 1908, u kterého cestující mohou ocenit design – dílo slavného architekta Jana Kotěry, přes další klasické tramvaje (včetně populární „ponorky“) až po moderní vozy T1 a T3. Tyto tramvaje si může k projíždkám Prahou pronajmout vlastně kdokoliv – pochopitelně vždy jen se zkušenou osádkou. Muzejní expozice, linka č. 91 i tzv. smluvní jízdy, to vše je ukázkou, že zaměstnanci vozovny Střešovice, která dnes patří Jednotce Historická vozidla, pokračují v důležitém odkazu pro budoucí generace. Protože prostory vozovny, včetně muzea, si také mohou zájemci pronajmout k různým společenským akcím, seznámí se s historií městské dopravy v Praze i mnoho lidí, kteří se o toto téma vlastně nikdy nezajímali. Přes střešovickou vozovnu, ať již přímo expozicí, nebo díky tramvajovým jízdám, tak ročně projde na sto tisíc lidí! Muzeum MHD v Praze úzce spolupracuje s vnitropodnikovými středisky, například s archivem, ale také s mnoha dalšími institucemi. Mezi ně v poslední době patří dopravní fakulta ČVUT. Zájem o atraktivní expozici pochopitelně projevují i různá média.

Vozovna Střešovice vstupuje do dalšího století své existence. Doufáme, že se jí vyplní i přání, aby se muzejní expozice rozšířila i do třetí haly, přičemž by došlo k obnovení průhledu se zábradlím mezi 2. a 3. halou v jejich zadní části z roku 1930. To ale předpokládá odstěhování stávajícího depozitáře do náhradních prostor. Přejme tedy vozovně-muzeu, aby se toto její přání jednou vyplnilo.





# Dopravní podnik města Liberce, a.s.



Většinu lidí se v poslední době při vyslovení jména Liberec vybaví nejprve skandál okolo mistrovství světa ve skoku na lyžích. Jeho dozvuků nezůstal ušetřen ani místní dopravní podnik. Finanční pikantnosti a role sportu však nebudou hlavními tématy tohoto článku. Nás zajímala městská hromadná doprava.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

To, že se město stará o svůj dopravní podnik relativně dobře, může vidět prostým okem návštěvník, který se projde kolem moderních budov tramvajové vozovny. Nejvýraznější investicí v postkomunistických dějinách byla kompletní přestavba tramvajové trati protínající celé město od Horního Hanychova do Lidových Sadů. „Jednalo se o miliardovou záležitost,“ podtrhuje ředitel DPML Ing. Jiří Veselka, MBA péči města o hromadnou dopravu. Dalších 750 milionů si vyžádala celková rekonstrukce tramvajové vozovny. Nejnovějším srovnatelným dílem je pak terminál ve Fugnerově ulici – centrální přestupní bod městské i linkové dopravy. Jakkoli štedré bylo město vůči nemovitému majetku DPML, zůstávají dlouhou dobu v neutěšeném stavu autobusové garáže. Po revoluci totiž získal třetinu pozemků, na nichž se vozovna nachází, restituent a dopravní podnik mu musel platit nájem. „Město nebylo ochotné směřovat investice do areálu s nejistou budoucností,“ vysvětluje Veselka, ale dodává, že koncem minulého roku se již podařilo dosáhnout dohody s majitelem a dopravní podnik pozemky odkoupil. Otevírá se tak budoucnost i pro autobusové zázemí.

Podle Veselky si na nedostatek zájmu města nemůže stěžovat ani vozový park. „Průběžně ho obnovujeme, loni například došel pětiletý kontrakt na dodávku šesti autobusů SOR ročně,“ říká Veselka. Formou akvizice se DPML podařilo získat divizi MHD libereckého ČSAD a jeho autobusy na CNG. „Poté, co jsme nakoupili sedm nových autobusů na stlačený plyn, máme 14 vozů vybavených touto technologií,“ popisuje Veselka část svojí flotily, která nyní čítá 112 autobusů. Co se týče tramvají, vydal se dopravní podnik cestou několikaleté modernizace. Tou prošlo celkem 44 ks, které jsou denně vypravovány. Vozy s původní odporovou výzbrojí již pouze doplňují potřebný počet vypravených vozidel. Při prováděné modernizaci je samozřejmostí dosazení nových, energeticky méně náročných pohonů. Posledních 12 ks modernizací je v provedení částečné nízkopodlažnosti. Tyto vozy jsou řazeny jako první v soupravách. Provozovaný způsob je kladně hodnocen cestujícími.

Zdá se, že ani budoucnost nekráčí pomalejšími kroky. Do roku 2014 je plánováno dokončení nové tramvajové tratě na největší liberecké sídliště Dobiášova. Jedná se o částečné zdvoukolejnění směrem na Jablonec s odbočkou v zastávce U lomu vedoucí na sídliště. Vzhledem k tomu, že se buduje v hustě zastavěné oblasti, nabalují se na trať další projekty – přestavby

křižovatek, překlady sítí – a odhadované náklady kvůli tomu rostou až na 700 či 800 milionů korun. „Stavbu zatím financujeme z regionálního operačního programu Evropské Unie, ale nemůžeme vyloučit, že ji ekonomická krize nezpozdčí,“ naráží Veselka na leitmotiv všech českých dopravních podniků. Ačkoli krize dopadá na Liberec poměrně lehce a úbytek pasažérů se pohybuje kolem čtyř procent, bude muset dopravní podnik počítat s nižším dofinancováním provozní ztráty ze strany města. „Problém obecních rozpočtů je víceletý. Lidé se sice utěšují, že to bude příští rok lepší, ale já čekám úplný opak, který se navíc potáhne několik let,“ neskrývá skepsi Veselka.

Akvizici ČSAD získal liberecký podnik nejen techniku a řidiče, ale i některé schopné manažery, díky nimž rozjel v březnu tohoto roku novou linku z Liberce do Prahy na Černý Most. „Je postavená na jiných základech než Student Agency,“ líčí Veselka poměr ke společnosti, která byla do té doby jediným dopravcem na trase. „Nejsme tak luxusní, zato jsme levnější.“ Přínos konkurence pro cestující je zřejmý. V době, kdy Student Agency jezdila do Liberce za 100 korun, prodával DPML lístek za sedmdesát. Nyní jezdí Student Agency o dvacet korun levněji než na začátku.

Podle ředitele je linka určená hlavně pro obyvatele Liberce. Autobusy z Prahy přijíždějí na terminál stejně jako všechny městské i příměstské linky, což zaručuje cestujícím maximální pohodlí. DPML dokonce na linku třikrát denně vypravuje vozy s plošinou, což v kombinaci s pražským metrem zaručuje svobodu pohybu i pro tělesně postižené.

Libereckému kraji patří uznání za dosud jediný fungující systém integrované dopravy. Spuštěný byl 1. července a jízdné je v něm účtováno na základě zónového-relačního tarifu. Elektronický doklad se jmenuje OPUSCARD a všichni zúčastnění dopravci prodělali pořádné porodní bolesti, než začal fungovat. Výsledkem je však odbavování cestujících důstojné pro jednadvacáté století. „ČSAD Semily, Jablonec, Liberec, Česká Lípa, DPML a České Dráhy – ti všichni měli před zavedením jednotného standardu vlastní odbavovací systém. Asi tušíte komplikace, které se na to váží,“ upozorňuje Veselka.

Problémům dosud není konec. Mezi dopravci se zatím stále úplně nedaří správně realizovat vzájemné vyúčtování plateb. Cestující si zase museli pořídit nový doklad a pochopit jeho zákonitosti. Číslo 100 tisíc držitelů karty (zhruba polovinu tvoří obyvatelé Liberce), které se neustále zvyšuje, však vypovídá



o úspěchu projektu. Dalším nepominutelným krokem ke skutečně integrované dopravě bude optimalizace linek pod taktovkou integrátora KORID: řešení návazností, odbourání paralelních spojů atd.

Jak jsme již zmínili v úvodu, Liberec si mnoho lidí spojuje s finančním skandálem okolo mistrovství ve skocích na lyžích. Dopravní podnik během této megalomanské dvoutýdenní akce zajišťoval veškerou dopravu a svou spolehlivostí si mnohokrát vysloužil poděkování organizačního výboru FIS. Nakonec však skončil ve smutném společenství věřitelů. „Prozatím nám stále dluží 21,3 milionů korun,“ říká Veselka. Liberec brzy potká podobný osud jako Most – jeho dopravní podnik se spojí s blízkým velkým sousedem. Zatímco na Mos-tecku to byl Litvínov, tady je jméno budoucího partnera Jab-

lonec nad Nisou. Stejně jako mezi Mostem a Litvínovem vede z Liberce do Jablonce předlouhá tramvajová trať (15 kilometrů v prvním a 12 km ve druhém případě). Liberec a Jablonec však mají mnohem lepší předpoklady k vzájemnému sblížení. Nevedou mezi nimi doly a chemičky, nýbrž lukrativní parcely Vratislavice a Proseč. První z nich je největší bytovou výstavbou v oblasti Liberce, druhá ve směru z Jablonce. Na jejich mohutném rozvoji lze demonstrovat moc městské hromadné dopravy. Jablonec se stává druhým akcionářem libereckého podniku. „Do konce roku dobehne legislativní proces a z DPML se stane Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce říká Veselka a dodává: „Propojit a obsluhovat obě města bude velmi náročný, ale především zajímavý a pozitivní úkol.“



#### Dopravní podnik města Liberce v číslech (údaje k 31. 12. 2008)

Dopravní výkony	v tis. km
Autobusy	4585
Tramvaje	2398
<b>Celkem</b>	<b>6983</b>

Přepravené osoby	v tisících
Autobusy	18311
Tramvaje	11015
<b>Celkem</b>	<b>29326</b>

Dopravní síť	Délka sítě linek (km)	Počet linek	Počet vozů
Autobusy	326	37	112
Tramvaje	34	4	67
<b>Celkem</b>	<b>360</b>	<b>41</b>	<b>179</b>

## Mekka modelářů je na Smíchově



V areálu Anděl City na Praze 5 stojí největší modelové kolejiště v republice. Co víc, do roku 2014 tu bude dokončena absolutní republiková rarita – více než tisíc metrů čtverečních kolejevé mapy České Republiky.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace  
Foto: Luboš Wisniewski

Království železnic. Tak se jmenuje výstava i akciová společnost, která ji provozuje. A není to žádné malé království, spíše impérium, rozkládající se na třech podzemních patrech. V prvním z nich se návštěvníci mohou vizuálně „zakousnout“ do tří panelů o celkové rozloze 115 metrů čtverečních. Po 450 metrech kolejí se tu prohání 128 lokomotiv a vagonů. Po okolních silnicích jezdí 45 osobních a nákladních vozů. Království železnic je také domovem 1267 miniobyvatel.

První panel je stylizovaný do sedmdesátých let ČSSR. Na fasády ošuntělých bytovek sedá prach z nekvalitního koksu a na dohled za městem cvičí vojska Varšavské smlouvy. Na silnici probíhají práce a o kus dál řeší Veřejná bezpečnost nehodu. Doprava tak může plynout jedním pruhem, auta čekají v jednom směru na semaforu a v druhém na znamení dopravního policisty.

Modely automobilů nejsou o nic menším zázrakem než lokomotivy. Po silnici se pohybují vlastní silou, v podvozku mají zabudovaný drát s magnetem, v silnici zase vede odporový drát, který autíčko s otočnou přední nápravou spolehlivě vede po trase. Když auto dojde „šťáva“, zajede si „natankovat“ do benzinky Shell. „Za celý den ujede každé auto průměrně šest kilometrů,“ říká Josef Miřáček, marketingový specialista Království železnic.

Ulice, nástupiště, pole, hřiště, zahrady oživuje 1267 figurek. Panímáma češe švestky, sousedka pere prádlo, strejda sedí na zápraží, okolo projíždějí cyklisté, před kostel vychází svatebčané... Přehršle detailů v člověku častokrát vzbudí







spontánní smích úžasu. A to je teprve začátek. Každý panel je nasvícen speciálními trubnicemi: červenou, modrou a dvěma světlými. V pravidelných intervalech se mění poměr intenzity jejich záření a nad krajinou tak střídavě vládne den a noc plynule do sebe přecházející soumrakem a rozednáváním. Den trvá 15 a noc 5 minut. „Myslím, že tu spolu strávíme asi tak týden,“ usmívá se Miřácký.

V noci je minikrajina ještě kouzelnější – to když se blikotavě rozsvítí 367 pouličních lampiček a člověk může sledovat, jak světla z oken vagonů olizují okolní krajinu. Díky tmě jsem si na dalším – tentokrát soudobém – panelu všiml i nasvíceného billboardu. „Nechcete ho pronajmout některé politické straně v nadcházejících volbách?“ ptám se Miřáckého. „To sice ne, ale nějaká firma si ho pronajmout může,“ odpovídá.

Jakkoli zázračně toto patro působí, není podle Miřáckého ničím jiným než ochutnávkou toho, co se na návštěvníky v příštích letech chystá. O patro níž je už připravená plocha pro obří kolejovou mapu České Republiky. Za plentou už roste Ústecký kraj, jehož slavnostní představení je plánováno na listopad tohoto roku. Po něm se budou postupně otevírat další a další kraje, až nakonec v prosinci 2014 bude kompletní celé Česko se všemi hlavními železničními koridory a dominantami krajů a měst (například v Ústeckém kraji bude k vidění Labe, Říp, Ústecká uhelná pánev, autodrom v Mostě a podobně).

Dostatečně zruční zájemci si budou moci do mapy umístit vlastní domy. Společnosti si budou moci pronajmout reklamní miniplochy, a dokonce otevírat i svoje miniprovozovny. Zní to trochu jako počítačový program Second life. „A skutečně to pro mnohé druhý život je,“ přitakává Miřácký.

Dokud je plocha nezastavěná, využívá ji Království železnic k nejrůznějším výstavám, ukázkám modelů a stavebnic Merkur. Nachází se tu i pět autodrah a největší prezentace dětské Mašinky Tomáš v Evropě. Kromě stovek modelů je na okolních stěnách k vidění 11 panelů popisujících a zobrazujících historii železniční dopravy v Československu. Království železnic má totiž ještě další rozměr: už dnes fungují rozličné programy pod záštitou Ministerstva školství. „Splňujeme náplň osnov pro první a druhý stupeň základních škol a středních škol, jejichž žáci tady mohou absolvovat část vyučování.“

Pro nejmenší bude od října připraven dětský koutek.

Když už jsem myslel, že mě nic nepřekvapí, vešli jsme do další místnosti a já zůstal s povislým spodním patrem stát. Ocitli jsme se v prostorách dispečinku. Když píšu dispečinku, myslím tím pracoviště s elektronickým schématem kolejí a dispečery sledujícími záběry z kamer rozmístěných po trati. Tito mladí nadšenci jsou zároveň modeláři i údržbáři, jimž se stalo hobby zaměstnáním. Každý den například vysílají na trať údržbářské vlaky se dvěma typy vagonků – první z nich stírá koleje, na jejichž čistotě závisí komunikace s lokomotivou, a druhý vysává prostor mezi nimi. Stejně jako pytlík od vysavače se poté tento vagonek jednoduše vyklepe do koše a je připraven pro další službu.

Přesunuli jsme se do kinosálu, v němž na velkých obrazovkách běží dokumenty o železnici a záběry z kamer umístěných v kabinách lokomotiv křižujících planiny i horstva Království. Diváci sedí na sedadlech z první třídy souprav City Elephant. „Pořádáme tu i dílny pro modeláře,“ říká Miřácký. Minulý víkend se například lidé učili úpravu povrchu a patiny lokomotiv a vagonů. V mnoha blocích celodenního programu se vystřídalo asi 100 modelářů, kteří si mohli své nově nabitě poznatky prakticky vyzkoušet.

Při pohledu na toto modelářské impérium si člověk neodpustí otázku, kde se vzalo tolik energie a potenciálu k jeho realizaci. „Myšlenku na vybudování kolejiště České Republiky pojal už v útlém dětství Matěj Horn,“ začíná vyprávění Miřácký. Horn je nyníjším předsedou představenstva Království železnic a.s., které sdružuje prostředky nadšenců i partnerských firem. Pouze jako komerční projekt se totiž mohl Hornův dětský sen naplnit a uživit. A byznys se opravdu povedl. Peníze plynou nejen od sponzorů, ale i ze vstupného a z obchodu v přízemí, který nabízí veškerý sortiment pro modeláře. Království železnic vydává i vlastní časopis a chce podnikat jednou za půl roku výlety do zajímavých lokalit. „Chceme, aby to bylo pro fanoušky železnice skutečné království. Železnici máme rádi už od mala, fascinovaly nás vláčky, chtěli jsme je mít doma, pak jsme chtěli mít doma co největší železnice, ale ty se tam nevešly. Až tady si každý z nás plní svůj sen,“ uzavírá Miřácký.



# Den s diagnostikem kabelových sítí

Prívody pro metro – kabely o napětí 22 tisíc voltů jsou životní energií naší podzemky. Na jejich fungování závisí denní rytmus milionu cestujících, a tak lidé, kteří bdí nad jejich bezvadným stavem, jsou něco jako strážci života MHD.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**  
**Foto: Luboš Wisniewski**

**P**ánové Vladimír Kocourek a Jiří Horčíčka patří k nejstarší gardě Dopravního podniku. Jejich původní titul zní „měřicí technik“, ovšem dnešní slovo „diagnostik“ se pro různorodou povahu této práce hodí daleko víc. Ačkoli řešení nejrůznějších poruch je kardinální záležitostí, věnuje se tandem ostřílených pracovníků i v hojně míře prevenci – zkoumání spolehlivosti kabelové sítě.

„Staráme se o kabely, které vedou z rozvodny, i o ty, které jsou v metru na stanicích a v tunelech,“ začíná vypravovat Kocourek. V rámci tohoto výtčtu si nemůže stěžovat na nedostatek práce. K mnoha kilometrům kabelů vedoucích těsně pod povrchem je třeba připočítat i všechny ty, které spojují rozvodny v každé stanici a rozvodny s měnícími v každé druhé stanici, přičemž ve všech případech se jedná minimálně o čtyři kabely 22 tisíc voltů vedoucích po dvou tam i zpět. „Jestliže se na jakémkoli kabelu s výjimkou telefonu vyskytne porucha, tak volají nás, ať už to je OSM, nebo osvětlení trasy,“ líčí Kocourek. Nikdo jiný totiž nemá potřebné přístroje. Kromě jednotky Metro sice disponuje moderním měřicím vozem i jednotka Tramvaje, ovšem pouze Kocourek s Horčíčkou se s diagnostickou technikou dostanou do metra.

„Měřicí zařízení v autě je velmi chytrá soustava, stačí zmáčknout tlačítko a počítač sám situaci vyhodnotí, ale celé auto do metra nedostanete a ani padesátimetrový kabel vám nebude stačit,“ vysvětluje Kocourek. Proto útroby jeho auta neobsahují komplet, nýbrž jednotlivá diagnostická zařízení bez možnosti počítačového vyhodnocování. Tyto části pak lze – ačkoli ne snadno, neboť jejich váha někdy dosahuje osmdesáti kilo – nanosit „do díry“. Jak už bylo řečeno, nejkritičtější momentem práce diagnostika je hledání poruch. Nejčastěji se jedná o mechanické poškození kabelu během stavebních prací, o něž není v pražském mraveništi nouze. „Teď během stavby tunelu Blanka jsme měli alespoň pět poruch,“ počítá Horčíčka. Prívodní kabel do stanice Hradčanská, který se stal několikanásobnou obětí, měří pět kilometrů, různě se klikatí, a navíc leží ani ne metr pod povrchem. Není tak problém ho nakopnout. „Porušit ho můžou už před samotnou stavbou, například dojde k navrtání během geologické sondy,“ říká Kocourek.

Stejně jako v ostatních podobných provozech, přichází poplachy v nepravidelných a záhadných sériích. „Dlouho se nic neděje a najednou vyjíždíme dvakrát nebo třikrát po sobě,“ líčí Horčíčka. Síť je samozřejmě zálohovaná, ale oprava musí proběhnout co nejrychleji pro případ, že by došlo k výpadku i druhého prívodu, a tak mají diagnostici pokaždé naspěch. Dispečer je



schopný určit, který kabel přestal fungovat, diagnostici musí vyrazit do terénu a zjistit přesné místo poruchy. „Nejjednodušší je, když víme, že v oblasti probíhá nějaká stavba a dispečer nám poruchu nahlásí ještě týž den. V tu chvíli vyrážíme přímo tam a uhodíme na dělníky,“ říká Kocourek, ale dodává, že aktéři poruchy stejně většinou utečou nebo nakopnuté místo zahrnou a zmizí.

Diagnostikům proto nezbyvá než hledat místo poruchy za použití několika přístrojů. Ty jsou schopny předměřit vzdálenost s přesností sto metrů, a tím zúží oblast doměření z několika kilometrů na dvě stě metrů. „To je ovšem ideální stav,“ opět rozptyluje zdání jednoduchosti Horčíčka. Vzhledem k tomu, že v Praze probíhají stavební činnosti neustále, dochází k překládkám kabelů, ohýbání, vkládání spojek a podobně, zkruskuje každý takový zásah výsledek měření. Přístroje pak nejsou schopny dosáhnout větší přesnosti než půl kilometru, a to nemluvíme o spoustě dalších technických okolnostech, jako jsou ohmické hodnoty kabelu apod.

K zjištění přesného místa poškození používají diagnostici přístroj, který pošle do kabelu silný elektrický výboj vyvolávající slyšitelné rázy. Pokud však k poruše došlo nedaleko rušné silnice (ovšem která pražská silnice není rušná), mohou diagnostici pocházet s půdními mikrofony celý den, aby jim nezbylo než přijít na noční. Jsou i jiné kuriózní situace. „Jednou jsme takhle ve dvě v noci chodili s přístroji na krku po hřbitově,“ usmívá se Horčíčka.

Další důležitou činností diagnostika je spolupráce se stavebníky, jelikož kabelové vedení metra spadá do poduličních sítí. „Musíme například najít a vytyčit trasu našeho prívodu,“ vypráví Kocourek. Dělníci často narazí na pět kabelů a diagnostik musí určit pomocí digitálního zařízení, který z nich patří Dopravnímu podniku. „Pokud jde o vytyčení trasy kabelu, jsme schopni určit z povrchu jeho polohu s přesností na deset centimetrů a trasu vykolíkovat nebo označit sprejem,“ dodává Horčíčka. Pokud zrovna diagnostici nevyjíždí k nehodě, zabývají se prevencí. V metru se tak děje v rámci pravidelné údržby. Do kabelů se z vysokonapěťového generátoru pošle napětí, které může dosahovat až 80 tisíc voltů a tím se proveří, zda kabel splňuje normy – laicky řečeno, zda neprobíjí. „Všechno je to o zkušenostech,“ uzavírá Kocourek. „Každý případ je jiný. Děláme to už 25 let a pokaždé nás čeká nějaké překvapení. Za dva roky odcházím do důchodu a kolega se mě ptá: „Láďo, nebylo by dobré někoho naučit? Jak dlouho myslíš, že to bude trvat?“ Začal jsem se smát. Vždyť já sám se ještě pořád učím.“







V létě letošního roku vyvolala velký zájem členů Kroužku městské dopravy prohlídka kabelového měřicího vozu Dopravního podniku v areálu bývalé branické měřírny.

Potkáte je snad při každé významné události, která se týká městské hromadné dopravy v Praze. Objevují se při zahájení provozu na nových tratích, před významnými rekonstrukcemi i při nich. Uvidíte je nejen v Praze, ale také v jiných městech s městskou hromadnou dopravou. Obvykle je poznáte podle fotoaparátů, kterými si dokumentují dění v pražské městské hromadné dopravě. Jsou to členové Kroužku městské dopravy. Letošní říjen je pro ně významným měsícem. Toto společenství zapálenců do MHD, o němž někteří naši čtenáři dosud netušili, existuje bez přestávky už 40 let.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace;  
Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv  
Foto: Mgr. Pavel Fojtík

# Přátelé MHD slaví kulatiny

Všechno začalo v pátek 17. října 1969, když se ve vozovně Vokovice sešlo prvních 36 zájemců o městskou hromadnou dopravu. Prohlédli si sbírku tehdejších patnácti historických vozidel, která tam byla umístěna, a projeli se slavnou „pětistovkou“ – otevřeným vyhlídkovým motorovým vozem č. 500 z roku 1913 – na nedalekou smyčku Divoká Šárka. Tento den dnešní Kroužek městské dopravy, tehdy ještě bez oficiálního názvu, zahájil fakticky svoji činnost. Ti první zájemci se pochopitelně nesešli nějakou náhodou. Již delší dobu mezi sebou udržovali určité kontakty. Do té doby se scházeli pouze přátelé železnice, a tak vznikla přirozeně i myšlenka, že by se měli sdružovat i zájemci o městskou dopravu. Za takového duchovního otce kroužku bývá tradičně považován již zesnulý Stanislav Linert, který v roce 1968 v Pražském dopraváku uveřejnil článek s názvem Bude klub přátel tramvají? Od 1. října 1970 se zájemci o MHD dostali „pod křídla“ tehdejšího Kulturního domu dopravních podniků hlavního města

Prahy, tehdy pod názvem Kroužek přátel městské dopravy. Zde existují dosud, i když kulturní dům i Kroužek dávno změnilly své názvy. Položili jsme pár otázek dnešnímu předsedovi Kroužku Ing. Janu Lutrýnovi.

**Byly nějaké speciální motivy pro založení Kroužku?**

Určitě. Jedním bylo tehdejší vyřazování předválečných dvounápravových tramvají a oni chtěli nějaké vozidlo zachovat pro budoucnost. Dále z mnoha měst začaly mizet trolejbusy. Na severu Čech

**Trolejbusy se loučí s Prahou, Praha se loučí s trolejbusy, hlásá nápis na boku trolejbusu, kterým se členové KPMD podíleli na ukončení provozu tohoto dopravního prostředku v Praze. Foto: Archiv DP**







### Souprava Kroužku přátel městské dopravy uzavírá slavnostní konvoj při loučení se „starými tramvajemi“ 9. května 1974.

zase mizely úzkorozchodné tramvajové provozy. Potřeba zachovat paměť těchto věcí dala vzniknout Kroužku.

#### Kolik lidí do Kroužku patří?

Zakládajících členů bylo 36. Dodnes se jich vystřídalo kolem pěti set a současný stav se stabilizoval na dvou stech. Většina členů je z hlavního města, čtvrtina je mimopražská. Samozřejmě k nám chodí zaměstnanci Dopravního podniku, ale i starší lidé a studenti.

#### Kde a kdy pořádáte svoje schůze?

Každý první čtvrtek v měsíci chodíme do kulturního domu na Vltavské. Sejde se nás vždy 50 až 60 členů. Pravidelný program zahrnuje přednášky o aktuálním dění a historii MHD nebo o situaci v cizině. Témata jsou různá. Promítáme také fotografie a filmy s tematikou hromadné dopravy. Hezký byl například dokument, který si nechal ve třicátých letech udělat Dopravní podnik, v němž prezentoval svoji připravenost na Sokolský slet.

#### Provozujete i nějaké další aktivity?

Od roku 1973 vydáváme i svůj Zpravodaj. Vychází desetkrát až jedenáctkrát v roce. Několikrát za rok také pořádáme exkurze do dopravních podniků u nás i v zahraničí. Také podnikáme jednou ročně jízdu historickou tramvají.

#### Co fascinuje řadové členy i Vás osobně na MHD?

Mladší členy zajímá hlavně aktuální dění. Pak máme členy, kteří se hlouběji zabývají dílčími tématy: tratě, linkové vedení, někdo se zajímá pouze o Prahu, další o jiná města... Mě zajímají zejména dvě věci: z hlediska konstrukčního a profesionálního jsou to nová kolejová vozidla a z hlediska obecnějšího, lidského je to role hromadné dopravy ve městě. Městská hromadná doprava je totiž velmi silný městotvorný prvek a navzdory určitému odklonu v nedávné minulosti se k ní lidé začínají opět vracet.

#### Jak dlouho jste ve funkci předsedy a co Vás do této oblasti přitáhlo?

Jsem předsedou od roku 1993. Za celou historii kroužku jsem čtvrtý v pořadí. Jak vidíte, je to dlouhodobá funkce. Hromadná doprava je mým koníčkem už od dětství. Studoval jsem kolejová vozidla na pražské Technice a pak jsem nějakou dobu pracoval jako konstruktér. Celý můj život je svázán s kolejovými vozidly.

Během čtyř desítek let Kroužek městské dopravy uspořádal celou řadu zájezdů a podílel se na celé řadě významných akcí. Mnoho z nich bylo bohužel spojeno s koncem důležitých kapitol v historii městské hromadné dopravy. Vzpomeňme například v nejstarším období jeho existence zrušení tramvajové dopravy v Ústí nad Labem (1. června 1970), slavnostní rozloučení s trolejbusy v Českých Budějovicích (24. září 1971) a v Praze (15. října 1972) či ukončení

provozu úzkorozchodného tramvajového systému na Ostravsku (30. 9. 1973) a loučení se starými tramvajemi v Praze (9. května 1974). Málokoho napadne, že za některými exponáty Muzea MHD v Praze či za provozními historickými vozy střešovické vozovny jsou stovky hodin důležitých záchranných prací členů Kroužku. Dokumentační činnost KMD je opravdu úctyhodná a během této dokumentují městskou hromadnou dopravu u nás i v zahraničí. V době, kdy amatérští fotografové stiskali spoušť svých fotoaparátů, zachycovali současnost. Dnes jde o důležité historické snímky. S četnými fotografiemi z činnosti členů KMD se často mohou setkávat i čtenáři DP KONTAKTu. Například jméno Jiřího Čermáka, mimochodem prvního předsedy tohoto zájmového sdružení, či Ivo Mahela jsme mohli číst pod mnoha fotografiemi v posledních číslech našeho časopisu.

Může nás jen mrzet, že během čtyř desítek let jsme se museli s mnoha členy Kroužku navždy rozloučit. S některými bohužel zřejmě zmizely v nenávratno i jejich sbírky, na jejichž tvorbě spolupracovali s ostatními členy Kroužku. A tak jako z nějaké říše legend se občas objeví téměř tajuplné pojmy Špírkova sbírka jízdenek či Linertova sbírka fotografií. Copak se s nimi asi stalo?

Ale skončeme optimisticky. Nastupuje nová generace fanoušků městské dopravy a také jejich fotografie a poznatky se dříve či později zapíší do historie městské hromadné dopravy u nás. A tak držme členům Kroužku městské dopravy palce a přejme jim hodně úspěchů v jejich záslužné práci.



**Pražská „ponorka“ č. 3005, exponát Technického muzea v Brně, na odstavné koleji v brněnské ulici Tábora 10. dubna 1976 při zájezdu KPMD. Kroužek vždy úzce spolupracoval s brněnským Tramvajklubem, který je podobným sdružením.**



