

DP kontakt

7 / 2016 / ročník 21

SEDM MILIONŮ NA SLAVÍCÍ LANOVCE

125. VÝROČÍ PRVNÍ ELEKTRICKÉ TRAMVAJE

PRAŽSKÉ TROLEJBUSY POD PLZEŇSKÝM NAPĚTÍM



**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

Publikace věnované pražským tramvajím a metru

Knihy označené tímto bodem ● je možné zakoupit v sadě za zvýhodněnou cenu

1 799 Kč

Elektrické vozy Ečs aneb Průkopníci v pražském metru ●

Kniha od Roberta Mary, Davida Prosíckého a jejich kolektivu. 217 stran, vydáno v roce 2009.

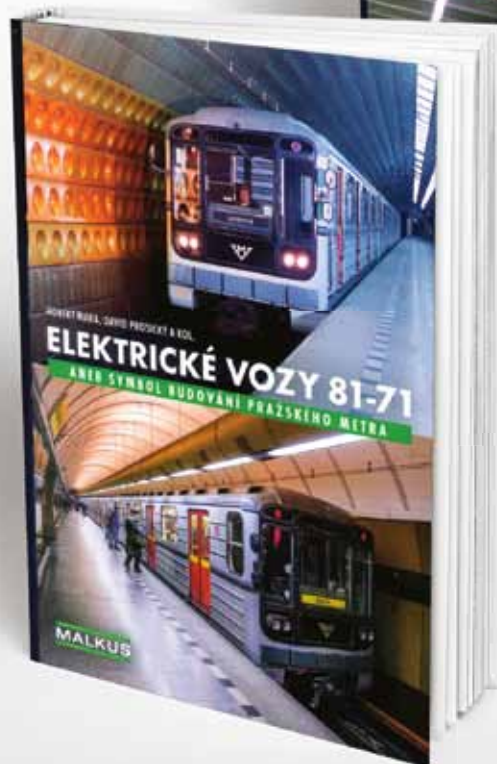
649 Kč



Projekt R1 aneb Vozidlo, které nedostalo šanci ●

Kniha od Roberta Mary a jeho kolektivu. 141 stran, vydáno v roce 2008.

399 Kč



Elektrické vozy 81-71 aneb Symbol budování pražského metra ●

Kniha od Roberta Mary, Davida Prosíckého a jejich kolektivu. 403 stran, vydáno v roce 2016.

999 Kč



Pražské tramvaje

Robert Mara a kolektiv, 64 stran, vydáno v roce 2012.

89 Kč

Tramvaje T3

Robert Mara a kolektiv, 64 stran, vydáno v roce 2010.

89 Kč

V prodeji v Infocentrech DPP **Můstek, Anděl, Hradčanská** a **Nádraží Veveřavín**.

Více informací na: www.dpp.cz/infocentra



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Vážené kolegyně a vážení kolegové,

nacházíme se téměř uprostřed léta, v období prázdnin, kdy si i většina zaměstnanců Dopravního podniku se svými blízkými užívá zaslouženou dovolenou. Přesto právě letní měsíce jsou pro mnohé kolegy téměř pravidelně časem intenzivní práce pod kuratelou termínů a mnohdy i palčivého slunce. Mám na mysli zejména zaměstnance z jednotky Dopravní cesta Tramvaje, kteří i pro letošek mají naplánovanou pořádnou porci činností při rekonstrukcích a opravách tramvajových tratí, za což patří velké poděkování jak jim, tak cestující veřejnosti za trpělivost. Odměnou těm prvním budiž pocit z dobře odvedené práce, těm druhým kvalitnější cestování Prahou.

Již několikátý rok jsou červencové svátky, a nejen ty, pravidelně věnovány druhé důležité stavební činnosti – opravám v kolejovém svršku metra. Ty jsou doménou jiné jednotky, a to Dopravní cesta Metro. A pokud jsem v případě kolegů „od tramvají“ hovořil o termínech, v podzemí je vše svázáno časem ještě přísněji, protože výluka provozu metra je dána téměř na minuty. I sem míří moje poděkování za práci, která zde probíhá ve stísněných prostorových podmínkách. Výsledkem je při těchto výměnách výhybek, často starých čtyřicet let, budoucí bezproblémový provoz metra.

K létu bych rád připojil i jedno setkání. Proběhla už vlastně dvě. Při prvním jsem dostal od svého nového kamaráda, sedmiletého školáka z východních Čech, originální dárek v podobě podrobného schématu budoucí trasy linky D metra. Druhé naše setkání bylo vlastně náhodné; na recepci v sídle podniku jsme si stačili popovídat nejen o „děčku“, ale porovnat i další dopravní znalosti, nejen z hlavního města. A byl to právě on, malý nadšenec pro všechno, co začíná přídavným jménem dopravní, který mě svým zaujetím pro věc přivedl na myšlenku, že bychom měli s mladou cestující veřejností více komunikovat. Využít jejich zájem a chuť,

kteří jsou doslova hmatatelné třeba na každém dni otevřených dveří, který pořádáme. Připravit propagační materiály, které je zaujmou, a osvětu směřovat tak ke generaci ochotné leccos vstřebat, přijmout a dát nám přes komunikační cesty tolik potřebnou zpětnou vazbu.

Pohodové léto s podobně inspirujícími setkáními Vám přeje



Martin Gillar,
předseda představenstva
a generální ředitel DPP

OBSAH 07 • 2016

- 4** Listárna
5 Aktuálně
6–7 Kostel na kolejích předjel ten mostecký

VÝLETY ZA HISTORIÍ

- 8–11** Historický kaleidoskop:
nejen 125. výročí první elektrické tramvaje

Z PODNIKU

- 12** Manažerské dovednosti pro mistry
13–15 Pražské trolejbusy pod plzeňským napětím
18–21 Sedm milionů na slavicí lanovce
22–23 Sčítač nebo odečítač? aneb Průzkum na lince 195

SERIÁL

- 16–17** MHD v hledáčku fotografů: Petr Špitálský

ROZHOVOR

- 24–25** Slang, slang, slang, stojí za to ...

PEL-MEL

- 26–27** Jak se kvůli olympiádě v Riu mění doprava?

ZE SVĚTA

- 28–29** „TATRADRÁHA“
alebo Elektrické železnice vo Vysokých Tatrách – 1. část

KULTURA / SOUTĚŽ

- 30** Letní divadlo nejen se Shakespearem

ZÁBAVA

- 31** Křížovka o věčné ceny

Foto na obálce: Petr Hejna

DP
kontakt

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Adresa redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz
• Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Aneta Řehková, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 23. 6. 2016 • NEPRODEJNÉ • Použití textů nebo fotografií je možné pouze se souhlasem redakce a s uvedením zdroje.

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





Přeji hezký den, ráda bych Vám jménem Pražské muzejní noci poděkovala za tradičně skvělou spolupráci na přípra-

vě a realizaci celé akce, letos jsme napočítali velmi úspěšný výsledek návštěvnosti – celkem téměř 175 tis. návštěvnických vstupů. Doufáme, že dlouholetá podpora DPP jako jednoho z organizátorů akce bude pokračovat i v následujícím období, proto se těšíme na další spolupráci.

**Petra Belaňová, koordinátorka
Pražské muzejní noci, Národní muzeum**

V pondělí měl Kinobus u nás premiéru. Poprvé v historii Klánovic letní kino. Báječná atmosféra, skvělý film, milý stánek s občerstvením, desítky milých a atmo-

sféru si užívajících lidí, dobře postavené plátno, takže snad minimálně ruší, prostě vše, jak mělo být. Prosím najděte si večer čas a nenechte si ten krásný zážitek ujít.

Luboš Palata

Perfektní kino s báječnou obsluhou, zájemím a snahou přijet do všech koutů nejen Prahy! Jen tak dál!

Kateřina Roubalová

Dobry den, chtěl bych poděkovat za sobotní prohlídku depa Zličín. Moc se nám to líbilo. Pan průvodce mi říkal, že ho budu vozit, až bude starý. Měl jsem z toho radost. Děkuji.

Lukáš Novotný, 8 let

Díky organizátorům a díky Dopravnímu podniku. Už mám vybráno, kam se podívám příští rok při Pražské muzejní noci.

Lucie Vošická

Vážená redakce,

rádi bychom touto formou poděkovali všem pracovníkům Dopravního podniku hl. m. Prahy za spolupráci při zajištění dopravy účastníků národního kola celostátní vědomostní soutěže Mladý zahrádkář, jehož 29. ročník pořádá Český zahrádkářský svaz v Praze ve dnech 17. – 19. června. Celá třídní akce byla velmi náročná na organizaci a koordinaci. Přeprava byla bezchybně zajištěna, dispečeri DPP dokonce přímo dohlíželi na přistavení autobusů ve stanici Volha i ve stanici Spojovací na Jarově, kde byli soutěžící ubytováni. Výrazně tak přispěli k hladkému průběhu celé akce. Všechny 90 dětí si z Prahy i díky vám odváželo řadu krásných zážitků.

**Zdeňka Jankovičová,
tisková mluvčí**

Český zahrádkářský svaz, z.s.

Do letních Drážďan s aktuálními dopravními informacemi

Zaujal vás článek o Drážďanech z minulého čísla a rozhodli jste se do města kultury a dopravních zajímavostí vypravit? Přinášíme nejčerstvější informace, týkají se spojení a cen jízdenek, které nám operativně zaslal do redakce zkušený cestovatel Jan Ungrman:

Ke spojení z Děčína přes hranice do Drážďan musíte využít vlaky nižších kategorií. Doporučujeme vám tedy odjezd z Prahy Masarykova nádraží rychlíkem v 6:53 do Děčína, kde budete v 8:32. Zde přestoupíte na motorový osobní vlak linky U28 směr Bad Schandau a Rumburk, který odjíždí v 8:40. Vystoupíte v Bad Schandau v 9:08, zde přestoupíte na příměstský vlak linky S1 směr Drážďany a Míšeň (cílová stanice Meissen Triebischtal), nejbližší odjíždí v 9:15, další pak jede každou půl hodinu. V Drážďanech na hlavním nádraží budete v 9:58. Pokud by Vám nevyhovoval odjezd z Prahy v 6:53, spoj se stejnými minutovými časy jede i o dvě hodiny později.

Pro cestu zpět můžete využít například spoj linky S1 z drážďanského hlavního nádraží v 17:59 s cílovou stanicí Bad Schandau, kde budete v 18:43. Přestoupíte na osobní vlak linky U28 do Děčína s odjezdem v 18:50 a poslední přestup vás čeká v Děčíně, kam přijedete v 19:17, a rychlík do Prahy jede v 19:24. V Praze, u tohoto spoje na hlavním nádraží, budete ve 21:08. Pokud by vás již Drážďany nebavily, jede spoj se stejnými minutovými časy také v 15:59. A naopak poslední večerní možností s přípojem do Prahy je spoj z Drážďan v 19:59, který se liší až v cestě z Děčína do Prahy, kdy vám nezbyvá nic jiného než využít spoj kategorie EuroNight z Berlína do Budapešti. Ten jede z Děčí-

na ve 21:56 a v Praze na hlavním nádraží budete ve 23:28. A ke spojům ještě jedna důležitá informace: všechny výše uvedené spoje jedou denně.

Teď k jízdenkám. Pokud budete cestovat v sobotu nebo v neděli a s rodinou, kde bude maximálně pět osob a z toho jen dvě budou starší než 15 let, můžete využít jízdenku s názvem „Skupinová víkendová jízdenka + Německo“ za 779 Kč. Jde o celostátní síťovou jízdenku s rozšířením pro německé příhraničí, platí jen do Drážďan, nelze ji pořídit o svátcích, platí jen v den nákupu a jen ve vlacích. A ještě upozorňuji, že děti od 10 let musí prokazovat věk. Druhou variantou je pak využití jízdenky Elbe-Labe. To je síťová jízdenka platící v Čechách ve většině dopravních prostředků Ústeckého kraje a v Německu v dopravních prostředcích zařazených do integrované-

ho Dopravního svazu Horní Labe (VVO). Při cestě vlakem z Prahy platí až od Vraňan, je tedy nutno ji zkombinovat s jinou jízdenkou ČD, optimálně se skupinovou zpáteční jízdenkou. Jízdenka Elbe-Labe se prodává ve variantě pro 1 osobu za 250 Kč a pro 5 osob za 550 Kč, věk cestujících se nerozlišuje a jízdenku lze koupit kterýkoliv den v týdnu. Zpáteční skupinová jízdenka z Prahy do Vraňan při spolujízdě 5 osob vyjde na 390 Kč, celkové náklady na cestu do Drážďan na osobu tedy jsou při této variantě 188 Kč. Výhodou je, že může jet pět osob bez rozdílu věku, klidně i ve všední den a na jízdenku můžete jezdit po Drážďanech městskou dopravou s výjimkou lanovky. Případně můžete vlakem linky S1 dojet až do Míšeň.

Nejmodernější tramvaje NGT12DD-ER u hlavního nádraží.



Foto: Aleš Karlovský



Foto: Karel Stárek

DOBROVOLNÍ HASIČI CVIČILI V HOSTIVAŘI

Ve středu 8. června, za velmi pěkného počasí, proběhla na požární stanici Hostivař již tradiční odborná příprava jednotek sborů dobrovolných hasičů podniku, které jsou součástí požární ochrany autobusových garáží. Hasiči cvičili ve třech disciplínách – požárním útoku od cisterny, požárním útoku od cisterny ve zmenšeném početním stavu a požárním útoku od přenosné motorové stříkačky. V celkovém hodnocení si nejlépe vedla jednotka z provozovny Řepy před jednotkami z Klíčova, Vršovic a Kačerova. Vítězem „královské disciplíny“ – útoku od přenosné stříkačky – se stalo klíčovské družstvo, s náskokem jen několika milisekund před hasiči z Vršovic.

(mb)



Foto: Jiří Beneš

U PLYNÁRNÝ HOTOVA PRVNÍ ETAPA

Zatím bez provozu tramvají zůstává první dokončená část rekonstrukce tramvajové trati v ulicích Nuselská a U Plynárny. V termínu od 21. 5. do 1. 7. zrekonstruoval Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje koleje mezi ulicemi Michelská a Nad Vinným potokem, tedy úsek dlouhý necelých 500 metrů. Od 2. července se prodloužil vyloučený úsek trati, protože Technická správa komunikací započala s rekonstrukcí mostu přes Botič v Nuselské ulici. Tramvaje, které normálně jezdí až na Spořilov, jsou nyní ukončeny už v zastávce Pod Jezerkou. V srpnu se na stavbu vrátí DPP, aby zrekonstruoval trať mezi uzavřeným mostem a Michelskou ulicí, přičemž na konci srpna se vyloučí úplně celá větev trati již od křižovatky s Vladimírovou ulicí. Do hotové části trati až k ulici Nad Vinným potokem se tramvaje vrátí v listopadu. Až na Spořilov se znovu bude jezdit na jaře roku 2017, přičemž limitem pro rekonstrukci trati v této horní části jsou přeložky vodovodu a plynovodu. Poté na akci DPP naváží opatření při akci Správy železniční dopravní cesty s názvem Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hlavní nádraží, tedy zaústění IV. transičního železničního koridoru do pražského železničního uzlu. (mig)

NÁVŠTĚVA Z RIGY

Mezi nejvýznamnější červnové návštěvy patřila tříčlenná delegace z dopravního podniku lotyšské metropole (644 tis. obyvatel) Rīgas satiksme. Během tří dnů měla možnost získat informace mj. o organizaci dopravy, tvorbě jízdních řádů, přepravních průzkumech, přepravní kontrole, odbavovacím systému a druzích jízdenek, preferenčních opatřeních tramvají a autobusů nebo řízení veřejné dopravy v Praze. Skupině se věnovalo více jak 16 expertů DPP a 2 zástupci společnosti ROPID. Součástí programu byla i exkurze na Řídicí dispečink 1. stupně v budově Centrálního dispečinku a do tramvajové vozovny Vokovice. Zástupci lotyšského dopravního podniku byli ohromeni objemem nabídky veřejné dopravy v Praze i její poptávkou ze strany cestujících. Rīgas satiksme provozuje 9 tramvajových linek, 19 trolejbusových a 53 autobusových linek, kterými ročně přepraví necelých 150 milionů cestujících. Zajímavostí je noční doprava, která je organizována pouze v noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli devíti autobusovými linkami s jednotným intervalem 60 minut. V Rize je provozováno 26 tramvají typu 15T – 20 tříčlankových a 6 čtyřčlankových, které byly dodány v letech 2010 až 2012. Do konce roku 2017 bude dodáno dalších 20 tramvají – 15 tříčlankových a 5 čtyřčlankových. (jd)

Foto: DP Rīga

SCHVÁLENÍ ÚČETNÍ ZÁVĚRKY DPP ZA ROK 2015

Rada hl. města Prahy v působnosti valné hromady DPP na svém zasedání dne 7. června 2016 vzala na vědomí výroční zprávu DPP za rok 2015 a návrh na převod výsledku hospodaření za rok 2015. Schválila účetní závěrku DPP za rok 2015 s vykázaným ziskem ve výši 1 255 407 tis. Kč a rozhodla o převodu tohoto zisku na účet 429 – Neuhrazená ztráta z minulých let. (dh)

„NALAŽ SE ...“ NA FESTIVALU UNITED ISLANDS OF PRAGUE

Poprvé v historii měl Dopravní podnik svou stage na populárním festivalu United Islands of Prague. Pódium příznačně nazvané „Nalaž se ...“, volně navazující na úspěšnou hudební akci DPP Nalaďte se v metru, nabídlo většinu interpretů, kteří 28. dubna 2016 potěšili posluchače ve vestibulu stanice Hlavní nádraží. Více než 600 návštěvníků této stage si tak mohlo v neděli 26. června na Žofíně zanotovat například s Romanem Tomešem, Martinem Písařkem, kapelou Loď či Filipem Kottkem a Akvamenem. (jaš)

MAZAČKA STŘÍBRNÁ

Dne 15. června 2016 se konalo slavnostní vyhlášení již 11. ročníku České ceny za public relations. DPP si odnesl 2. místo v kategorii Digital & social media za projekt Mazací tramvaj, přičemž v této kategorii soutěžilo 14 různých projektů. Ceny byly uděleny ve všech 22 kategoriích a celkově bylo přihlášeno 113 projektů.

Mazačka se stala fenoménem, který si na sociálních sítích získal tisíce fanoušků (k 8. 7. 2016 celkem 10 606). Díky přímému přenosu kamerou umístěnou na zádi kabiny umožnila poznat hlavní město z dosud nepoznané perspektivy. Přenos na Slow TV zaznamenal téměř 2 mil. zhlédnutí. DPP aktuálně nabízí pro fanoušky mazačky i oficiální trička s potiskem, dostupná ve vybraných Infocentrech DPP. (aš)

Kostel na kolejích předjel ten mostecký

Červnové večery již tradičně přinášejí zajímavý program v podobě dvou kulturních akcí – Noci kostelů a Muzejní noci – tradičně se odehrávajících v součinnosti s Dopravním podnikem. V tomto článku si představíme netradiční pojetí prvně jmenovaného projektu, u nás zcela ojedinělého, který významnou měrou oživil páteční tramvajový provoz v podobě pojízdného kostela. A se zajímavými cestujícími, mezi kterými nechyběl kardinál Dominik Duka či ministr kultury Daniel Herman.

Text a foto: **Zdeněk Bek**



Hovořit o aktuálně skončeném ročníku Noci kostelů by bylo obligátní nošení dříví do lesa. Pro úplnost je zapotřebí jen připomenout, že již 8 let má veřejnost možnost v rámci této akce navštěvovat církevní stavby a seznamovat se tak s jejich kulturní a společenskou hodnotou. Letošní ročník byl zpestřen netradičním pojízdným kostelem – tramvají.

Tak jako každý standardní kostel, i ten pojízdný musí mít jisté náležitosti, které navodí komorní a kostelní atmosféru. V rámci usnadnění úpravy vozu byl vokovický tramvajový vůz T3R.P přistaven do vozovny Střešovice, kde probíhala příprava na večerní jízdu. Ani v tomto „kostele“ nemohly chybět šlapací varhany, tzv. portativ, informační materiály i občerstvení pro hosty. Aby atmosféra byla úplná, nechyběl ani malý zvon, na kabině řidiče nalepený kříž a samozřejmě věčné světlo. K takto netradičnímu vybavení tramvaje je zapotřebí přistupovat opatrně a s úctou. Vzhledem k tomu, že tramvaj a varhany nejsou dělané na tento typ akce, bylo nutné upravit jízdu vozu tak, aby nedošlo nejen k poškození zmíněných atributů, ale ani ke zranění některého z pasažérů.

Řidič pojízdného kostela **Stanislav Růcker**, který jezdí pražskými ulicemi již téměř 22 let, přiznal, že varhany nikdy ještě nevezl, a i pro něj to byla zajímavá premiéra. Jízda „kostela“ byla slavnostně zahájena v 18 hodin a již od první zastávky bylo zřejmé, že svary a nůty pojízdného kostela zažijí těžkou noc. Enormní zájem Pražanů o tento typ upraveného vozu chvílemi působil jako nejnaplněnější kostel v Praze. Pokud ani tento příměr není dostatečný, vzpomeňte si na záběry z dokumentárního filmu „Zelená pro Strahov“ a davy lidí stojících ve vozech.

Trasa vozu kopírovala část linky číslo 22, která vedla z okolí Praž-



Vlevo: O duchovní atmosféru se staral varhaník Ondřej Scholtz.

Zcela vlevo: Pečlivá příprava před odjezdem pojízdného kostela se týkala hlavně varhan.

ského hradu, konkrétně ze stanice Malovanka, až na Čechovo náměstí k branám kostela Sv. Václava, který je považován za jednu z nejzdařilejších funkcionalistických církevních staveb u nás. Co se týče kulturního programu tramvaje, byl skutečně nabitý zajímavostmi nejen z oblasti církevní, ale i kulturní. V průběhu večera bylo možné vyslechnout rozhovory s významnými osobnostmi, které byly proloženy hraním **Ondřeje Scholtze**, varhaníka „pojízdného kostela“.

Na celkem šesti jízdách se ve společnosti moderátorky **Veroniky Sedláčkové** z Českého rozhlasu vystřídal stejný počet hostů. Úvod patřil kunsthistorikovi **Jakubu Bachtíkovi**, který cestujícím popsal mnoho zajímavých kulturních staveb, které trasu lemovaly. Diváčky naprosto nejpoutavější i zřejmě nejlákavější byl rozhovor s dalším hostem – kardinálem **Dominikem Dukou**. O setkání

Dole vlevo: Průvodcem po zajímavých stavbách kolem trasy byl **Jakub Bachtík**.

S biskupem **Václavem Malým** došlo v tramvaji i na krátkou modlitbu.

Život nejen za zdmi kláštera přiblížila v rozhovoru řeholní sestra **Francesca Šimuniiová**.


Předseda Ekumenické rady církví **Daniel Fajfr** pohovořil o vlastní zkušenosti spojení církve se sportem.

s ním byl takový zájem, až se ukázalo být problematické i prosté zavření dveří tramvaje. Následoval rozhovor s biskupem **Václavem Malým**, jenž pronesl v tramvaji i kratičkou modlitbu určenou všem návštěvníkům včetně řidiče. Nečekanou záležitostí pak byl rozhovor s přistoupiším ministrem kultury České republiky **Danilem Hermanem**.

Další osobností, která svým rozhovorem zpříjemnila cestu, byla **Alena Ježková**, autorka mnoha publikací dokumentujících nejen kulturní historii Prahy, ale i historii a život v klášterech. Řeholní sestra **Francesca Šimuniiová** nás seznámila s životem v klášteře, který se nedrží pouze heslem „*ore et labora*“ – „*modli se a pracuj*“ – ale zahrnuje i život mimo zdi kláštera. Předseda Ekumenické rady církví České republiky **Daniel Fajfr** byl poslední osobností, která poctila pojízdný kostel svou návštěvou. Jako celoživotnímu sportovci se mu podařilo spojit svůj koníček s náboženstvím a popsal svou zkušenost s duchovní pomocí hokejovému týmu z pražských Holešovic. Příjemným doplněním rozhovorů bylo, že celou tramvajovou jízdu bylo zároveň možné díky moderním technologiím sledovat živě na videoportálu Youtube.

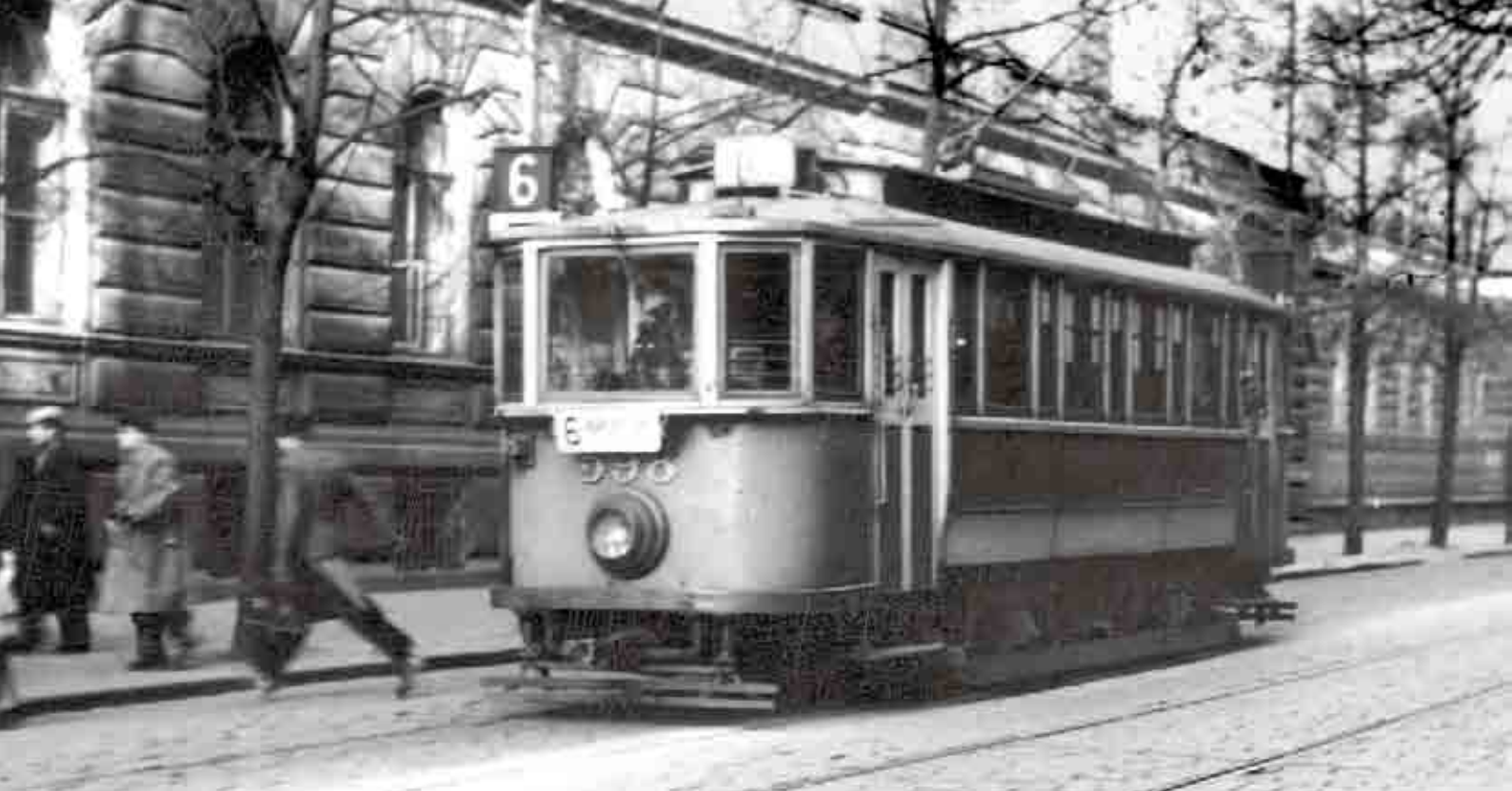
Heslo pojízdného kostela bylo „*Dojedeme dál než v Mostě*“ jako odkaz na kostel Nanebevzetí Panny Marie

v Mostě, který se v rámci přemístění kvůli demolicí města také pohyboval po kolejích. Ten však ujel pouze 841 metrů, čili se dá s jistotou říci, že tato vzdálenost byla pojízdným kostelem v Praze překonána mnohonásobně.

Podle reakcí cestujících i hostů se premiéra pojízdného kostela nadměru vyvedla a snad se podaří tento nápad zrealizovat i v následujících letech. Letošním mottem akce Noc kostelů byla věta z bible: „*Jeho brány zůstanou ve dne otevřené, noc už tam nebude*.“ Když pojízdný kostel ukončil svou jízdu na zastávce Pražský hrad, bylo evidentní, že ani v tomto „jiném“ kostele tma rozhodně nebyla. 

Moderátorka jízdy **Veronice Sedláčkové** na téma kulturní historie Prahy odpovídá spisovatelka **Alena Ježková**.





HISTORICKÝ KALEIDOSKOP:

nejen 125. výročí první elektrické tramvaje

Letošní červenec bychom mohli nazvat především tramvajovým. Jednak k tomu přispívá 125. výročí zahájení provozu na naší první elektrické dráze, ale také výročí spojená s rušením některých tramvajových tratí. A protože léto je spojené s výlety, navazujeme tentokrát na seriál Po stopách zaniklých tramvajových tratí, který jste mohli před lety na stránkách DP kontaktu číst.

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

VÝLET Č. 1: PŮL STOLETÍ BEZ TRAMVAJE NA KARLOVĚ

První červenec je spojen i s tramvajovou tratí na Karlov. Před padesáti lety tady byl zastaven tramvajový provoz. Důvodem byla stavba systému podpovrchové tramvaje, severojižní magistrály a Nuselského mostu. Než se vydáme na procházku mezi náměstím I. P. Pavlova a Karlovem, uvedme si dvě základní data: 24. listopadu 1912 byl zahájen provoz na nové dvoukolejné trati v Sokolské ulici v úseku Žitná – Karlov, Česká dětská nemocnice a 1. července 1966 byl provoz v úseku náměstí I. P. Pavlova – Karlov zrušen.

Co by tak mohlo být zajímavé na této trati, která byla vlastně přímá? Připomíná nám ji dnes ještě něco? Projděme se tedy jednou z nejživějších komunikací současné Prahy. Na náměstí I. P. Pavlova (v době zahájení provozu na trati se jmenovalo Petra Osvoboditele) se trať původně jen křížila s tratí v Ječné

Jan Bajer zachytil v padesátých letech vystupující cestující před konečnou na Karlově. „Šesťka“ tu jezdila v letech 1938–1966.

ulici. Teprve v roce 1925 přibyl dvoukolejný oblouk z Ječné do Mezibrancké a v roce 1928 i oblouk z Mezibrancké směrem k Jugoslávské.

Vydáme-li se po magistrále, jinak Sokolskou ulicí, ven z Prahy, dojdeme až ke známým zemním vo-

dojemům. Tady bude první ze dvou zastávek na naší procházce. Těsně před vodojemy stojí pětipodlažní dům čp. 454. Proč na něho upozorňujeme? Stavěly ho Elektrické podniky hlavního města Prahy pro své zaměstnance a získaly k tomu státní

Sokolská ulice v září 1965. Začínají oslavy 90. výročí pražské MHD a právě zde se řadil slavnostní průvod tramvajů. Vůz č. 200 stojí před bývalou přečerpávací stanicí, která je ale mimo snímek (vlevo).



podporu. V roce 1952 se vlastníkem domu staly Pražské energetické rozvodné závody, dnes je již privatizován. Stavba domu úzce souvisela s tramvajovým provozem. Jak? Dům byl postaven v roce 1924, předtím tu byla volná parcela.

Všimněme si ale budov vedle vodojemu – nejdříve té staré s číslem popisným 1264. To je budova bývalé vodárenské přečerpávací stanice. Právě tady bylo v roce 1916 zřízeno skladiště smetí a odtud tramvaje vozily komunální odpad na skládku u Rokytky. (O přepravě smetí a popela, která tu probíhala do roku 1922, jsme psali v letošním lednovém DP kontaktu.) Do prostoru, kde dnes stojí zmíněný obytný dům čp. 454, vedla tramvajová kolej, která se tu rozdvjovala. Jedna větev vedla do budovy čp. 1264, do části kde byla původně kotelná (v roce 1920

byla přeložena do bývalé strojovny). Druhá větev pokračovala dál do dvora až za přečerpávací stanici, kde byly další objekty (ty shodou okolností stojí dodnes). V té době zde ale ještě nestál u budovy čp. 1264 zadní třípodlažní objekt. Málo koho napadne, že se jedná o bývalou rozvodnu a tramvajovou měnirnu, která zahájila částečný provoz v roce 1923 a byla v činnosti do roku 1939, než byla zprovozněna měnirna v Bělehradské ulici.

Právě v souvislosti se stavbou měnirny a obytného domu byla v únoru 1924 původní nákladní odbočka zrušena a místo ní byla postavena nová kolej do vznikající (dnešní) uličky mezi oběma budovami, určená pro dopravu transformátorů do nově zřizované měnirny. Z hlediska provozu nákladních tramvají zde tedy bylo velmi rušno. Bohužel žádnou foto-



Západní větev kolejového trojúhelníku se zachovala jako zajímavá památka na zdejší tramvajový provoz až do současnosti. Doufejme, že vydrží.

grafii z těchto míst neznáme. Kolejová odbočka do dvora byla zrušena (odpojena) v roce 1953. Dnes zdejší budovy patří Pražské energetice už ničím tramvajový provoz nepřipomínají.

Když mineme vodojemy, můžeme si vpravo, hned za křižovatkou Sokolské a Wenzigovy ulice, všimnout na starých omšelých budovách bývalého Zemského nalezince (čp. 455, dnes Klinika dětského a dorostového lékařství) dvou charakteristických „stínů“ po různých od závěsů trolejového vedení.

Závěr procházky tvoří křižovatka ulic Sokolské a Boženy Němcové. Původně tramvajová trať pokračovala ještě rovně podél parku Na Karlově až k Horské ulici. Vlevo stávala nevesele, až strašidelně vyhlížející Česká dětská nemocnice, která byla zbořena při stavbě Nuselského mostu. V roce 1929 byla koncová kolej prodloužena ještě o oblouk do Horské ulice, aby zde bylo možné odstavovat vlečné vozy. V srpnu 1947 byla konečná, původně s jedinou koncovou výhybkou, vybavena ještě kolejovou spojkou usnadňující manipulaci s vlečnými vozy.

Poslední proměnu prodělala karlovská konečná v roce 1955, kdy zde byl zrušen závěrečný úsek tratě k Horské ulici a nahrazen vratným trojúhelníkem s větvemi v ulici Boženy Němcové. V úseku Sokolská – Legerova byla kolej delší a odstavovaly se zde vlečné vozy. Ačkoliv byl **tramvajový provoz na Karlov zastaven před půl stoletím**, dodnes v ulici Boženy Němcové leží v zemi část koleje a výhybky trojúhelníku, jako nejzřetelnější památka na to, že zde kdysi jezdily tramvaje.

>>>

Jiří Čermák si počkal 10. dubna 1966 na vlak linky číslo 6 v ulici Boženy Němcové.





VÝLET Č. 2: PO STOPÁCH PRVNÍ ČESKÉ ELEKTRICKÉ DRÁHY

Dnes snad už každý, kdo se zajímá o minulost pražských tramvají, ví, že první pražská elektrická tramvaj byla současně první českou elektrickou dráhou a také první elektricky provozovanou tramvajovou tratí v Rakousko-Uhersku, která byla vybavena vrchním trolejovým vedením. **Letos si 18. července připomínáme už 125. výročí této významné události z dějin české techniky.**

Procházka po bývalé trati také patří mezi ty, které byly zahrnuty do úspěšné publikace 110 výletů s Dopravním podnikem, která vyšla již ve třech vydáních. Protože letošní výročí je mimořádné, uděláme si procházku po Letné i s DP kontaktem. Také ona zapadá současně do tématu Procházky po zrušených pražských tramvajových tratích. Podrobnou historii lanovky si můžete přečíst v Encyklopedii pražské MHD, a tak zde si jen připomeňme, že zahájila provoz 31. května 1891 a naposledy vezla cestující 10. listopadu 1926 a na jejím traťovém tělese byl v roce 1926 postaven první pražský eskalátor, který veřejnosti sloužil do roku 1935.

Nahoře: Dolní stanice letenského lanové dráhy kolem roku 1902. Toto místo je dnes hluboko pod zemí.

Dole: Výřez z dobové pohlednice nám ukazuje vozovnu letenského elektrické dráhy i s Letenským zámečkem.

Vpravo: Jedna z dochovaných opěrných zdí zasypaného traťového vedení letenského lanovky 6. června 2016.

Na rozdíl od 110 výletů s DPP naši cestu zahájíme jinde – na křižovatce u Letenského tunelu, a tím do ní zahrneme i procházku po trase bývalé letenské lanovky. V době, kdy lanovka zahájila provoz, to tady vypadalo úplně jinak. Místo dnešního Štefánikova mostu zde byl úzký řetězový most císaře Františka Josefa a jeho holešovické předmostí, včetně nábrží bylo proti dnešnímu stavu mnohem níž. Dolní stanice lanové dráhy se proto nacházela téměř uprostřed dnešní křižovatky a asi o 7 metrů níž. Nenajdeme po ní už pochopitelně ani stopy.

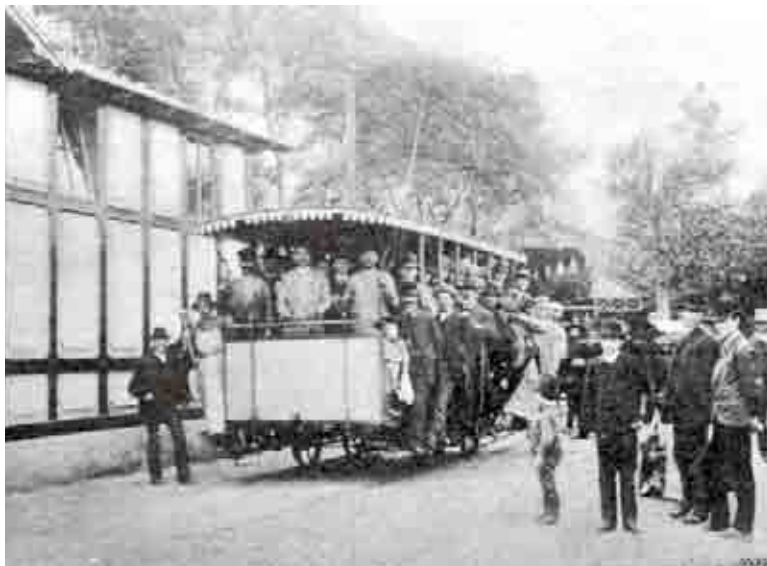
Vydáme se po schodech serpentinou nahoru a dorazíme ke křižovatce s jakousi „letenskou transversálou“ vedoucí od bývalé restaurace Expo 58 k Čechovu mostu. Zde ostře odbočíme vlevo a hned zase vpravo do kopce. Po několika metrech, v místech, kde se cesta na chvíli rozšiřuje, můžeme v hustém křoví spatřit první zbytky opěrných zdí. Na rozdíl od petřínské lanovky, která stoupá přímo nahoru k vrcholu, ta letenská vedla vůči svahu šikmo. Místy byla vzhledem k terénním podmínkám vedena v zářezu, v dolní části přes 7 m hlubokém, chráněném opěrnými zdmi silnými v koruně 1 m. Bývalé

těleso je tak díky zdi dodnes patrné zhruba v délce 30–40 metrů. Je velmi pravděpodobné, že dodnes existuje, ale bylo zasypáno při stavbě předmostí (1947–1951) a Letenského tunelu (1949–1953). Odtud je částečně vidět i prostor horní stanice. K té se nejlépe dostaneme, když po cestě vystoupáme až na vrchol a odbočíme vpravo přes trávník do křoví, kde si lidé často dělají improvizovanou vyhlídku na část města.

V dřevěné staniční budově, která se nacházela na dnešním trávníku, se nacházela čekárna a pod podlahou byla umístěna hlavní kladka o průměru 3,1 m, přes kterou bylo vedené tažné lano. Dochovaly se zbytky nástupiště, které byly pod budovou. Po prohlídce zbytků se vrátíme zpět na velkou křižovatku zdejších cest a všimneme si především kaštanové aleje vedle Letenského zámečku. Právě zde byl počátek naší „jubilantky“, Elektrické dráhy na Letné v Praze, jak se soukromý dopravní podnik Františka Křížka oficiálně jmenoval. Zde stávala velká krytá čekárna, která současně sloužila jako vozovna o dvou kolejích.

Pokračujeme směrem k Národnímu technickému muzeu, ale hned na chvíli odbočíme jako bychom chtěli jít ke známému kolotoči, který sem byl přestěhován z Vinohrad v roce 1894. Po několika metrech uvidíme na zemi památník naší první elektrické dráhy odhalený před pěti lety, který tvoří krátká symbolická kolej a pamětní deska. Bohužel původní kovový originál už kdosi ukradl a je zde jen prskyříčná replika. Přibližně zde stála přízemní budova strojovny – malé elektrické stanice s lokomobilou pohánějící dynamo vyrábějící proud o napětí 120–150 V. (Dnešní tramvaje jsou napájeny stejnosměrným proudem o napětí 600 V.) Lokomobilou se





nazývalo soustrojí, u kterého byl parní stroj umístěn přímo na kotel. Dráha byla vybavena jako první tramvajová trať v Rakousku-Uhersku vrchním trolejovým vedením.

Tramvajová trať vedla jednokolejně Oveneckou ulicí, která na rozdíl od dnešního stavu dosahovala až k Letenským sadům, které tehdy měly jméno Sady korunního prince Rudolfa. V této podobě ulice existovala až do konce třicátých let, kdy byla její jižní část mezi letenským zámečkem a Letohradskou ulicí zrušena v souvislosti se stavbou Národního technického muzea a navazující úpravou Kostelní ulice. Tady tedy trať už vystopovat nemůžeme a musíme pokračovat Muzejní a Letohradskou ulicí k Ovenecké. Tady na křižovatce bychom mohli za chvíli zastavit a podívat se na nárožní dům čp. 557, v němž podle pamětní desky bydlel v první polovině devadesátých let 19. století spisovatel Svatopluk Čech. Dnes zde sídlí Pidivadlo, stálá scéna Vyšší odborné školy herecké. Ptáte se, co má dům společné s první elektrickou tramvajovou tratí? V únoru 1892 zde restaurátor J. Stein otevřel restauraci a kavárnu „U elektrické dráhy“. Pod tímto pojmenováním se uvádí celý dům ještě více než čtvrt století po zrušení dráhy ve Stehlíkově orientačním průvodci ulicemi hl. města Prahy. Restauriční charakter má dům dodnes.

Tramvajová trať dál pokračovala Oveneckou ulicí, a tak i my se touto ulicí vydáme. Těžko si zde dnes tramvaj představíme. Překřížíme třídu Milady Horákové, kterou jezdí tramvaje od roku 1907, dále přejdeme Veletřní a pokračujeme Oveneckou po trase dráhy až k vratům do Stro-

movky. Zde bývala původní, dvoukolejná konečná stanice. V Ovenecké ulici už dávno po trati nenajdeme ani stopy. V roce 1893 byla trať prodloužena po kraji Stromovky k Místodržitelenskému letohrádku a z původní vidlicové konečné se stala klasická výhybna pro míjení vozů.

Protože v místě, kde trať kdysi vedla, je nyní dětské hřiště, musíme jít asi 210 metrů po hlavní asfaltové cestě. Na konci hřiště odbočíme vlevo a před postranním vchodem do Stromovky odbočíme vpravo souběžně s plotem Královské obory. Parková cesta, po které půjdeme, je pravděpodobně alespoň z části zřetelným pozůstatkem traťového tělesa Křížkovy dráhy. Cesta po bývalé trati ale není příliš dlouhá, protože kolej dál vedla po pozemku, na kterém se dnes nachází velvyslanectví Ruské federace. Za Křížkových dob (ale ještě v roce 1945) tu bývala také tzv. zásobní zahrada Stromovky. Konečný úsek tedy musíme opět absolvovat po tzv. Mécseryho cestě až k letohrádku. Můžeme si ale ještě všimnout výrazného domku z hrázdného zdiva. Je to strážní domek bývalé Buštěhradské dráhy, jejíž trať z roku 1856 je tu pod námi vedena v tunelu. Ten měří 103 metry a je nejstarším železničním tunelem na území Prahy.

Na křižovatce parkových cest se otočíme vlevo směrem ke svahu. Tam někde nahoře, kde se lomí zeď ambasády, bývala konečná stanice Křížkovy tramvaje. Chodilo se k ní po jakési prudké rampě (původně tu Křížík navrhoval schody). Byla tu jen jediná kolej a konečná byla vybavena dřevěnou čekárnou a také malým záchodem.




Vlevo: Vůz Křížkovy letenské tramvaje při zkušebních jízdách v červenci 1891. Vlevo je strojovna (elektrická centrála), v pozadí vozovna.

Vpravo: Již opuštěná vozovna první české elektrické dráhy na snímku z doby kolem roku 1902. V průhledu je vidět částečně budova horní stanice lanové dráhy.

Pokud vás nezajímají tramvaje, stojí procházka zato. Vždyť Letenské sady i Královská obora jsou krásné samy o sobě. A když si k tomu uvědomíme, že tudy jezdila naše první elektrická dráha, bude to jen dobře.

JEDNÍM SOUVĚTÍM

Před **125** lety, 25. 7. 1891, zahájila z iniciativy Klubu českých turistů provoz také první lanová dráha na Petřín, tehdy kratší než ta dnešní, rozhledna, kvůli které lanovka vznikla, byla oficiálně otevřena pro veřejnost 20. srpna 1891. ●●● 1. července 1936, tedy před **80** lety, byl zahájen provoz tramvajů v úseku Olšanské náměstí – Nákladové nádraží Žižkov. ●●● Před **65** lety, 1. července 1951, vyjel poprvé bývalý salonní vůz č. 200 jako „vůz mateřských škol“. ●●● Před **45** lety, 1. 7. 1971, byl zastaven dlouhodobě, ve skutečnosti natrvalo, provoz na tramvajové trati mezi Chodovskou ulicí a smyčkou Záběhlice. ●●● Před **30** lety, 1. 7. 1986, vyjely do ulic první tříčlánkové obousměrné tramvaje KT8D5, tehdy nasazené na lince číslo 15. ●●● Před čtvrt stoletím, 11. července 1991, se Dopravní podnik oficiálně stal akciovou společností, když byl zapsán do OR. 

Lubomír Kysela zachytil někdy kolem roku 1970 tramvajovou trať do Záběhlic u zastávky (tehdy se ještě říkalo stanice) Chodovská.



Manažerské dovednosti pro mistry

Že teorie nemusí být žádná suchařina, o tom se přesvědčili vedoucí středisek a mistři jednotky Správa vozidel a Autobusů, kteří od dubna do června 2016 procházeli školením pod názvem Manažerské dovednosti pro mistry JSVA.

Text: **Jan Lebeda** • Foto: **Petr Ludvíček**

Třídenní trénink připravil na základě požadavku vedoucího JSVA odbor Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců. Podnět vznikl v návaznosti na odchody kolegů do starobního důchodu a následné obsazování uvolněných pozic kolegy, kteří mají sice zkušenosti a odbornou praxi, ale chybí jim znalosti z oblasti komunikačních a manažerských dovedností.

Všichni účastníci tréninku byli z provozu, kde je na denním pořádku řešení konfliktních a často i krizových situací, a v těchto případech je nutné správně a efektivně komunikovat a řídit jednotlivce i kolektiv. Účastníci školení i jejich nadřízení dostali předem informace o tom, na co bude školení zaměřeno, jaký se očekává přínos a jak bude probíhat.

A co nejvíce oceňovali sami účastníci školení? Že celý program byl velmi prakticky zaměřený, s minimem teorie a velkým prostorem pro nácvik dovedností podle reálných situací z praxe a provozu JSVA. Lektor Ing. Stanislav Termann, který účastníky vedl po celou dobu tréninku, si získal jejich důvěru, o čemž svědčí kladná zpětná vazba účastníků. Posudte sami na základě jejich hodnocení: „Velmi efektivní způsob vedení semináře ... Lektor je profesionální ... Má velký přehled a zkušenosti...“



Všem absolventům tréninku poblahopřál lektor Stanislav Termann (vpravo) a vedoucí JSVA Jan Lebeda.


Dva nejlepší účastníci tréninku (Jaroslav Vaniček a David Novotný) se za odměnu podávají i do výrobního závodu Škoda Auto.

Mistři a vedoucí středisek hodnotili, že v praxi využijí nejvíce tyto oblasti tréninku:

- jak jednat s různými typy osobností, typologie osobností,
- reakce na námítky, řešení sporů a konfliktů,
- komunikační dovednosti, jednání v krizi,
- styly vedení, vedení týmu,
- vedení porad a zadávání úkolů.

Základním cílem programu bylo zvýšit kvalitu manažerské práce

účastníků tréninku tak, aby se i díky zlepšení stylu řízení zlepšil způsob řešení krizových situací při plnění pracovních povinností a zadaných úkolů jednotlivých útvarů v rámci JSVA.

Jak se tento cíl podařilo naplnit, ukáže až čas. První dojmy a zkušenosti si mohli účastníci školení vyměnit s lektorem i zadavatelem tréninku, vedoucím Jednotky Správa vozidel a Autobusů, na společném slavnostním ukončení programu, které se konalo 10. června 2016 v prostorách Konferenčního centra DPP. 



OHLASY

- Školení se mi líbilo a hlavně jsem ocenil to, že ukázalo jiný pohled na jednání s lidmi. Určitě není špatná otázka: „Co navrhuješ?“, protože ono to funguje.
- Po těch letech, kdy jedním s lidmi, mi to ukázalo trochu nový směr.
- Z mého pohledu bylo školení vedeno velmi profesionálně a teď už je jen na nás, abychom nabyté dovednosti zúročili.
- Školení hodnotím velice kladně, určitě to byl pro nás přínos. Komunikace, naslouchání, nejednat za každou cenu direktivním způsobem.
- Jsem rád, že jsem poznal sám na sobě, co jsem dělal za chyby. Snažím se jich vyvarovat, bylo mi ukázáno jak.
- Jelikož jsem spíš nekonfliktní člověk, tak jsem uvítal techniky na zvládnutí složitých situací.



Pražské trolejbusy pod plzeňským napětím

Předzvěstí pražské srpnové události zpřed 80 let, kdy v hlavní město poprvé do pravidelného provozu vyjely trolejbusy, byl červnový výjezd obou exponátů Muzea MHD do slavicí Plzně. Tato událost se tu neobešla bez pečlivé přípravy, logistiky kolem nakládky a vykládky vozů a dokonce zaznamenání historických milníků. Poprvé od roku 1972.

Text: **Petr Ludvíček** • Foto: **Ondřej Láska, Zdeněk Bek a archiv PMDP**

Západočeská metropole se rozhodla obě výročí veřejnosti připomenout o víkend 18. a 19. června 2016, kdy se středem hlavního dění stala bývalá vozovna známá jako kulturní centrum DEPO2015 v ulici Presslova. Obě výročí? Ano, Plzeň si totiž připomněla 75 let od chvíle, kdy se trolejbusy vydaly s cestujícími na pravidelné linky, a 80 let od začátku výroby těchto vozidel ve Škodovce.

Plzeňský dopravní podnik požádal ten pražský o zapůjčení trolejbusu Škoda 8 Tr a Tatra T 400, aby tak se dvěma brněnskými (Škoda 6 Tr a T11) doplnily domácí vozidla

Zájem o svezení starými trolejbusy byl obrovský. Obzvláště Tatra se stala velkým lákadlem, byť v Plzni tento typ trolejbusů nikdy nejezdil. Snímek je z ulice Plovární.

Nakládka škodovky na dvoře střešovické vozovny ve středu 15. června 2016.



>>>

Trolejbus Škoda 8 Tr

Konstruktivně vycházel tento vůz z typů 6 Tr a 7 Tr, oproti předchůdcům měl zjednodušenou elektrovýzbroj. Sedadla, potažená koženkou, byla většinou příčně, což byla v Praze novinka. Pro komunikaci mezi řidičem a průvodčím byl vmontován nový dorozumivací systém, doplněný o semaforek na středním sloupu předního skla. Osvětlení bylo poprvé zajištěno zářivkami. Kostra vozu byla ze svařených profilů potažených tenkým plechem. Vnitřní obklad tvořil sololit s lakováním, rámy oken a zakrytí sloupků bylo plechové. Pojezd tvořily dvě tuhé nápravy, zadní s dvojmontáží pneumatik. Zdrojem tlakového vzduchu byl kompresor s elektromotorem pod zadní plošinou vozu. Sériový trakční motor Škoda měl výkon 110 kW, vůz vážil 9900 kg a jezdil rychlostí 55 až 60 km/hod. Muzejní vůz č. 494 byl vyroben v roce 1959, do Prahy bylo dodáno 35 těchto trolejbusů.

Škoda 9 Tr a 15 Tr. Společně tak mohly v sobotu povozit zájemce na třech linkách. Oba trolejbusy z Brna a pražská Tatrovka absolvovaly i dvouhodinovou speciální noční jízdu s předem zaregistrovanými cestujícími. Ti, kteří se nemohli zúčastnit sobotních jízd historických trolejbusů, měli šanci na svezení i v neděli, kdy byly v provozu všechny vozy.

Oslavy v bývalé vozovně dopravních podniků nabídly vedle jízd výstavu vozů od historických po současné, přednášky, soutěže, výstavu fotografií a další doprovodný pro-

Vpravo: Míjení pražských trolejbusů čísel 431 a 494 na trati po dlouhých 44 letech. Naposledy se tak stalo v roce 1972, kdy byl v Praze trolejbusový provoz ukončen. A proč byly pražské trolejbusy v průběhu jízd označeny symbolickou linkou 80, když se slavilo 75 let trolejbusů v Plzni? V předstihu tak šlo o připomínku 80 let od zahájení trolejbusové dopravy v Praze (28. 8. 1936).

Dole: Nejedná se o zkoušku alternativního pohonu trolejbusu, jak by se na první pohled mohlo zdát. Během pátečních zkušebních jízd s Tatrov T 400 vyvstal problém s nově vyrobenou botkou sběrače, která se po vytrouzení na kruhovém objezdu v Mrakodrapu ulomila. „Aby nedošlo k zablokování jedné z dopravních tepen Plzně, odtačili jsme nepojízdný trolejbus do přílehlé stanice, kde jsme nové botky sběračů vyměnili za původní historické pražské, se kterými jsme pak všechny jízdy bez závad absolvovali,“ vzpomíná Ondřej Láška.



gram. Pro ty odvážnější byly připraveny zkušební jízdy autobusem přímo v areálu DEPO2015.

Přípravy v Praze na transport trolejbusů byly dvouměsíční, jak dokládá **správce Muzea MHD Ondřej Láška**: „Spočívaly v pečlivé kontrole vozů, jejich promazání a odstranění drobnějších neduhů, o kterých jsme věděli. Tatra například dostala nové obutí na zadních nápravách, proběhla kompletní revize brzd i dílčí zásahy do elektrické výzbroje. Oba trolejbusy prošly revizí tlakových nádob a celého pneumatického systému a dále na nich byla provedena předepsaná elektrovizita.“ Tato důkladnost byla určitě na místě, protože „Tatra byla

naposledy v provozu před 2 lety a Škodovka dokonce před 11 lety,“ připomíná Láška.

Protože jsme mohli s redakčním fotoaparátom u pražské nakládky i vykládky být, poznali jsme, že se ne jedná o akci ani snadnou ani rychlou. Ojedinelou určitě ano, když u vozů bez vlastního pohonu je třeba zapojit i tramvaj. Ani personální zajištění nešlo podcenit: „Už ve středu odjeli dva kolegové s trolejbusy do Plzně,“ pokračuje Láška. „My ostatní jsme tam dojeli ve čtvrtek ráno a hned jsme začali s oživováním vozidel pod dráty. V první řadě bylo třeba provést povinné zábrzdňé zkoušky, které trolejbusy absolvovaly bez problémů. Pak





už jsme mohli začít se zkušebními jízdami ve městě a zácvičnými jízdami pro posádky vozidel.“

Jízdy historickými vozidly jsou vždy vrcholem každé dopravní oslavy. Největší zájem byl o Tatra, která v Plzni nikdy nejezdila a posádka po oba dny mohla jen těžko uspokojit zájem všech. Kromě jedné příhody, kdy se na konečné stanici od rozpálených jízdnic odporů Tatry trochu zakouřilo, zvládly trolejbusy jezdit bez problémů. Ondřej Láska kromě této technické příhody připomíná i to, že v Plzni se navíc v případě pražských muzejních trolejbusů odehrála významná událost, vlastně dvě: „Oba trolejbusy jezdily takto

společně poprvé od roku 1972, kdy v Praze ukončily provoz. A poprvé od toho roku také vlastní silou překřížily tramvajovou trať!“

Posádky pražských vozů si po transportu, zkušebních a poté ostrých denních a nočních jízdách příliš neodpočinuly. Ale vracely se do Prahy spokojené s tím, že včas vychytaly technické mouchy, pochlubily se umem našich předků, udělaly radost čtyřem tisícovkám návštěvníků oslav a cenné exponáty v pořádku vrátili pod střechu muzea. Také naši redakci mluví z Plzeňských městských dopravních podniků Kateřina Fránová požádala, abychom kolegům tlumočili velké poděkování za ochotu,

Do Plzně přijely i dva historické trolejbusy ze sbírky Technického muzea Brno. Šlo o původně plzeňské vozy - Škoda 6 Tr z roku 1949 a Škoda T11 z roku 1967.

vstřícnost a obětavost, jak k plzeňským trolejbusovým oslavám nemalou měrou přispěli.



Trolejbus Tatra T 400 (z roku 1954)

Provedení vozu je třídvéřové, střední a zadní dveře obsluhoval průvodčí. Svařená karosérie z profilů a výlisků je uložena na mohutném podvozku, přední a zadní část byly ručně vyklepány přes formy. Oplechování je zčásti svařované, obložení oken a plechový potah dolní poloviny bočnic jsou sešroubovány. Podlaha byla ze smrkového dřeva, střecha z tenkých palubek, potažená plátnem. Sedadla měla koženkové čalounění, byla podélná a nad koly zvýšená. Vnější nátěr byl červeno-krémový. Trolejbusů Tatra bylo dodáno 143 kusů ve čtyřech výrobních sériích; muzejní vůz č. 431 má sérioparalelní dvojmotor o výkonu 140 kW. Ovládání bylo nepřímé, poloautomatické pomocí pilotmotoru a stykačů umístěných ve skříni vpředu, regulace jízdy byla odporová. Maximální rychlost byla 60 km/hod., vozidlo vážilo 12t.

Pondělí 20. června 2016: tramvaj „parkuje“ tatrovku zpět pod střechu Muzea MHD.

Na první pohled banální snímek, ale...

Po úspěšném absolvování zábrzdých zkoušek trolejbusy zahájily sérii zkušebních jízd po Plzni. Na konečné stanici Božkov vidíte pražský trolejbus Škoda 8 Tr. Shodou náhod se do snímku doslova „připletli“ dva starší pánové, kteří se s tímto konkrétním vozem v minulosti již setkali. Pán nalevo s trolejbusem do roku 1972 v Praze jezdil jako řidič a pán vpravo trolejbus na sklonku roku 1959 v plzeňské Škodovce vyráběl.



MHD v hledáčku fotografů: Petr Špitálský

Na počátku našeho příběhu stojí chlapec. Tedy nestojí, ale spíše sedí. Sedí ve špaletovém okně činžovního domu na Malostranském náměstí a pozoruje, jak se malebnou staroměstskou zástavbou prolétají tramvaje. V této chvíli ještě netuší, že jeho pradědeček byl vrchním účetním radou Elektrických podniků hl. m. Prahy, jak později zjistí z archivních záznamů, ani to, že jeho osudem se stanou „Pražské tramvaje“, prostřednictvím kterých naláká do „tramvajáckých“ řad generaci nových posil.

Ptala se: **Jana Šejhová** • Foto: **Petr Špitálský a Petr Hejna**

Pomíne-li geny, které jistě sehrály určitou roli, vaše láska ke kolejové dopravě se zrodila právě na Malostranském náměstí, kde jste s rodiči bydlel. Jak to pokračovalo?

Idylicky. Na chatě v Lukách pod Medníkem, na proslaveném posázavském Pacifiku, jsem už jako malý špunt utíkal ze zahrady, abych pozoroval křížení vlaků. Bylo pro mě naprosto úžasné, když každý pátek přijel posilový osobák, lokomotiva odjela a na nádraží zůstalo stát asi 15 vagónů. Ty jsme s kamarády celý víkend prolézali až do neděle, kdy odjely společně s výletníky zase zpátky do Prahy. Co se týče školy, pro tátu byla doprava vždycky „nee“, takže jsem chtěl nechtě kuchař.

Této profesi se však už více než 19 let věnujete...

Přesně tak. Po práci v knihkupectví u Arbese a grafickém studiu jsem dostal nabídku od vrchního výpravčího vozovny Motol. Prý, kdybych někdy náhodou chtěl jezdit s tramvají, ať se na něj obrátím... I zkusil jsem to a ejhle, ono to klaplo! Od 1. září 1997 (to datum je symbolické, když jsem nastupoval do kurzu, připadal jsem si jako školák) jsem kmenovým řidičem vozovny Motol.

V době nástupu do Dopravního podniku jste již několikrát pilně fotil...

První digitální foťák přistál v mé náruči na Vánoce roku 1993. Foťáků se od té doby vystřídal pět, teď jsem aktuálně u nejnovějšího modelu Canonu, poloprofesionální zrcadlovky. Až z počítače jsem nedávno zjistil, kolik už jsem toho za ta léta s digitálem nafotil. Je to víc jak 600 tisíc snímků, což souvisí s tím, že nefotím pouze dopravu, ale focení mám rád obecně. U analogových, tedy kinofilmových fotek jsem to raději nenásobil, ale vím, že počet kinofilmů se u mě zastavil na čísle 683, přičemž každý z filmů byl 36snímkový...



V náruči přítelkyně Radky se ukrývá možný pokračovatel stránek. Zde se byl podívat poprvé za tátou na tramvaji.

Dá se tedy bez nadsázky říci, že jste velmi plodným fotografem. Máte pro třídění fotografií nějaký klíč?

Mám dvě složky, přičemž jedné říká „surový odpad“ (v ní jsou zbytkové fotografie) a druhé „výběr“ (ta obsahuje fotky, které mohou jít dál do světa). Je pravda, že se mi už několikrát setsakramentsky vyplatilo si ten „odpad“ nechat. Člověk totiž najednou objeví takové poklady, které se v první chvíli tvářily jako absolutně bezcenná záležitost.

S fotografováním úzce souvisí také vaše další aktivita, a tou je provozování webu prazsketravaje.cz. Ten se za dobu své existence

stal téměř kulturní záležitostí pro řadu nejen tramvajových fanoušků...

Web byl spuštěn 1. dubna 2001 a na jeho začátky se dnes koukám trochu s úsměvem. Samozřejmě, začínali jsme s méně příspěvky, což postupně narůstalo až na současných patnáct set článků. Tento řekněme „větší“ počet článků je v dnešní době obrovský problém, a to zejména v souvislosti s možnou modernizací webu. Za ni buď firmy chtějí nekřesťanské peníze, nebo si na ni vůbec netroufají. A tak si web trochu usedle žije do dalšího mezníku, kterým budou za pět let dvacáté narozeniny.

Jistý „dárek“ jste si ale k půlkulatinám webových stránek přece jen nadělil...

Ano, 9. dubna se mně a přítelkyni Radce narodil syn, a jak to tak vidím, je dost pravděpodobné, že i on bude mít hodně společného s dopravou. Ne nadarmo si ze mě všichni kamarádi utahují, že visačku s číslem 307 nedostal v porodnici náhodou. Číslo tři totiž v pořadovce (každá pražská tramvaj, která jezdí v ulicích, má určité pořadové číslo) označuje vozovnu Motol, kde už devatenáct let působím...

Řidič, fotograf, webmaster a teď i novopečený otec... Vzhledem ke struktuře a rozsáhlosti vašich webových stránek je téměř nemožné, aby vám s tímto počtem nikdy nepomáhal...

Dovolím si říci, že tak 80 % obsahu je moje práce. Dohromady, v těch nejdélnějších dobách, se nás na webu podílelo 25. Pak samozřejmě začali někteří odpadat, protože přišla rodina, přišlo zaměstnání a času nebylo nazbyt. Teď nás zůstalo deset. Člověk by sice občas chtěl od spolupracovníků víc, ale tím, že je web naprosto nekomerční, všichni to dělají ve volném čase a nikdy za to nic nedostanou, jsem rád, že si v nabi-





tém programu a při všech svých povinnostech čas pro „Pražské tramvaje“ najdou. Naštěstí vždy ve chvíli, kdy si člověk říká, že nic nestihá, se ozve můj dlouholetý kamarád, taková „šedá myš v pozadí“, kolega z vozovny Motol Honza Kříž, a přijde s nějakým novým nápadem, takže člověk pokračuje dál.

Najdou si čas pro stránky, jejichž kvalitu ocenila před lety i Národní knihovna, když rozjízďela projekt na archivaci vybraných webů...

To víte, že se tehdy ve mně zatetelila dušička a říkal jsem si, že ta práce není zbytečná a třeba někomu i něco dá. Je fakt, že vím o spoustě novodobých tramvajáků, kteří se stali tramvajáky právě proto, že začali přes x lety chodit na „Pražské tramvaje“. To je pro autora prostě úžasný pocit.

Vzhledem k vaší veselé povaze věřím, že úžasný pocit zažíváte denně i při řízení tramvaje. Který typ máte jako řidič nejraději?

Z pozice řidiče u mě neexistuje tramvaj, kterou bych neměl rád. Třeba tramvaj T6... Díky tomu, že jsem začínal před 19 lety, byla pro mě tato novotou vonící tramvaj naprostý lu-

xus. Klasikou pražských ulic je tramvaj T3, jejíž novější provedení značené T3SUCS pražské ulice pomalu opouští. Má pedály a výbroj, která nesnese, aby se k ní člověk choval necitlivě. Projet s ní na jeden nášlap oblouk k Jelenímu příkopu, to kdysi dokázali jen opravdoví borci a byla to taková tramvajácká latina. Dál hloubětínské tyristorky – úžasně tramvaje, které si zpívají, když je dobře ovládáte. V Praze už pomalu končí, takže velká nostalgie. A pak je tady ještě jedna tramvaj, kterou má kupodivu ráda většina řidičů z vozovny Motol, a ostatní jí nemohou přijít na jméno – ano, je to 14T! K ní se váže i jedna velmi emotivní příhoda, která se mi stala. Byla to jedna z mých prvních jízd touto tramvají a v Modřanech jsem nakládal paní na vozičku. Celou dobu jsem pak tuto dámu pozoroval v kamerovém systému a měl radost z toho, jak spokojeně se po druhém článku tramvaje rozhlížela. Když pak na Václavském náměstí vystupovala, vyhrkly jí slzy, protože po 15 letech jela opět tramvají. Právě tam jsem si definitivně uvědomil, že i když má tato tramvaj mouchy, je pro tyto cestující důležitá a je super, že ji v Praze máme.

Fotka z ledna 2007. Většina tramvajových typů zde zachycených (T3SUCS, T3, T6A5) v Praze skončí, či již skončila, a vůz 14T (zde novotou zářící) je takovým nechtěným dítětem



Petr Špitálský (42) pochází z dopravní rodiny – jeho dědeček brigádníčil jako průvodčí, babička prodávala předplatní jízdenky a pradědeček byl vrchním účetním radou u Elektrických podniků hl. m. Prahy. Sám se vyučil kuchařem a od roku 1997 pracuje jako kmenový řidič ve vozovně Motol. V roce 2001 založil populární web prazsketramvaje.cz, jehož tvorbě a propagaci se věnuje ve volném čase. Oblíbených fotopointů v rámci Prahy má hned několik, jsou jimi například vratný trojúhelník Zvoňarka nebo Malostranské náměstí. Jako fotograf miluje tramvaje T3 v klasickém provedení (s vystrčenou cedulí ven), které již v Praze nejezdí. Příspěvky pro web dává dohromady mimo jiné i na tzv. „spanilých jízdách“, které s kamarády čas od času za dopravními zajímavostmi pořádá.

Sedm milionů na slavicí lanovce

V DP kontaktu jste si mohli nedávno opakovaně přečíst o lanové dráze na Petřín. Jednak procházela rozsáhlou rekonstrukcí a jednak si připomíná stejně velké výročí, jako první elektrická tramvaj v Čechách, tedy 125 let. Odečteme-li 90 let a po proudu Vltavy splavíme deset kilometrů, dostaneme se k druhé jubilatnce – lanovce v pražské zoo.

Text: **Pavel Kejha a Jana Šejnohová** • Foto: **Petr Hejna a Archiv DPP**



Každý, kdo navštívil pražskou zoo, si nemohl ne všimnout lanovky, nejkratší visuté lanové dráhy v České republice, která překonává výškový rozdíl mezi dolní a horní částí zahrady. Původní záměr výstavby tří lanovek v parku zoo z roku 1964 nevyšel, nakonec se uskutečnila výstavba pouze jedné, označované jako „Dětská lanová dráha“. Dolní stanice byla umístěna u dětského koutku, odtud pojmenování „Dětská“, a druhá, horní vratná stanice s plánovaným názvem Černohouska, u výběhu koně Převalského.

Dlouhé čtyři roky ale trvalo zpracování projektu a zajištění všech potřebných legislativních kroků vedoucích k získání stavebního povolení. V této době se již pracovalo na výrobě strojního zařízení, podpěr, kladkových klecí a dalších součástí lanovky. Stavební povolení bylo nakonec vydáno v roce 1972 a stavba byla zahájena. Nejprve byly vybudovány základní betonové prvky pro uložení strojní technologie, v horní stanici byl vybudován pevný betonový pilíř pro ukotvení vratného lanáče.

I když práce na výstavbě lanovky probíhaly, nebylo vše jednoduché.

Slavnostní zahájení provozu lanovky v zoo v roce 1981.

V roce 1976 bylo stavební povolení vydané ONV v Praze 7 zrušeno pro nepřislusnost a téhož roku opětovně odborem dopravy Národního výboru hl. m. Prahy vydáno nové. Podmínkou však bylo udělení několika výjimek souvisejících s provozem lanovky, např. úprava maximální i minimální rychlosti, zavedení nouzového pohonu, vzdálenost připevnění sedaček na lano a další, a tak práce na výstavbě mohly pokračovat. Stavební část, horní a dolní stanice a základy pro výstavbu podpěr prováděla firma Vodní stavby Praha. Samotnou strojní technologii vyrobila již

Hlavní lanáč v připravované dolní stanici při výstavbě v roce 1972.



v roce 1970 a posléze i dodala firma zabývající se lanovou dopravou, Transporta Chrudim.

Nakonec se vše zdařilo a lanovka mohla 14. září 1977 zahájit provoz. Vlastníkem dráhy byla Zoologická zahrada Praha a správou nad provozem byl pověřen Středočeský park kultury a oddechu, který v té době provozoval všechna podobná zařízení. Bohužel provoz lanovky netrval dlouho, při namátkové kontrole v roce 1978, provedené pracovníky technického dozoru federálního ministerstva dopravy, byly zjištěny závažné nedostatky v technické dokumentaci, nebyly nalezeny záznamy o provedených zkouškách, v té době nebyl ani jmenován náčelník lanové dráhy, jako osoba odpovědná za provoz a další drobné technické nesrovnalosti. Z těchto důvodů byl provoz na lanovce okamžitě zakázán.

Opětovného spuštění se lanovka dočkala až po odstranění všech nedostatků, a to v polovině roku 1981, kdy byl provozováním pověřen Dopravní podnik hl. m. Prahy, závod Metro a následně v roce 1983 byla převedena do majetkové správy DPP. Dlouhé roky lanovka sloužila návštěvníkům zoo bez vážnějších závad a dlouhodobých přerušení. Až přišel rok 2002 a obří povodeň. V srpnu tohoto roku voda z Vltavy vystoupala do výše 7,1 metru a kompletně zatopila celou spodní



stanici, z vody vyčnívala pouze její střecha. Veškerá zařízení byla pod vodou, celý pohon lanovky byl obalen velkým množstvím bláta.

V tu dobu to nevypadalo s lanovkou moc dobře. Když však padlo rozhodnutí o její rekonstrukci, pustili se do práce všichni pracovníci obsluhující lanovku, odstranili veškeré bláto, všechny strojní části rozebrali, vyčistili a vyměnili poškozené součástky. Elektrické napájení bylo záhy

obnoveno, a tak mohla být provedena kompletní výměna elektrické části ovládání lanovky, opravena byla i stavební část dolní stanice. Při obnově řídicího systému došlo k výrazné modernizaci ovládání pohonu, k vybudování ozvučení dráhy a moderního zabezpečovacího systému.

Uběhlo necelých jedenáct let a voda v zoo napáchala velké škody opět. V červnu 2013 sice povodeň nebyla tak velká jako v roce 2002,

»»

Zásah povodně z roku 2002 záběrem ze člunu...



Lanová dráha v zoo v letopočtech

- 1964 záměr na výstavbu tří lanovek v zoo
- 1966 dokončen projektový záměr na výstavbu
- 1968 vypracován projekt na technologii
- 1972 vydáno stavební povolení - vydal odbor výstavby ONV v Praze 7
- 1976 zrušení stavebního povolení – vydal ONV v Praze 7 - důvodem byla nepřislušnost
- 1976 nové stavební povolení – NV hl. m. Prahy - uděleny výjimky z technických norem
- 1977 5. srpna – vydané „Povolení k zahájení provozu“
- 1977 14. září - zahájení provozu
- 1978 31. srpna – zastavení provozu – zjištěné vážné stavebně technické nedostatky, neúplná dokumentace
- 1981 1. července – po opravách obnoven provoz. Provozovatelem se stává Dopravní podnik hl. m. Prahy
- 1983 lanovka se stává majetkem DPP
- 1999 14. července – 3mil. převezený cestující
- 2002 povodně v Troji, lanovka zůstala 7,1 m pod vodou
- 2009 lanovka převedena pod JPT – LD Petřín
- 2009 7. července – 5mil. převezený cestující
- 2010 převedení lanovky do majetku zoo, DPP se stává provozovatelem
- 2010 generální oprava
- 2012 16. srpna – 6mil. převezený cestující
- 2013 povodně v Troji, lanovka zůstala 3,5m pod vodou
- 2015–2016 - pravidelná pětiletá oprava
- 2016 13. června – 7 mil. převezený cestující
- 2016 1. července – 35. výročí provozování lanové dráhy DPP

**Provozní doba:**

březen, duben, říjen	9.30 - 17.00 hod.
květen, září	9.30 - 18.00 hod.
červen – srpen	9.30 - 19.00 hod.
listopad – prosinec	9.30 - 16.00 hod.

(pouze víkendy a svátky)

Jízdné:

Lanovka v zoo není součástí městského dopravního systému a neplatí na ní žádné jízdenky Pražské integrované dopravy ani zaměstnanecké jízdenky dopravce. Jízdenky lze zakoupit pouze v prodejních automatech u horní i dolní stanice lanovky. Prodej zajišťují jízdenkové automaty.

Cena jízdného:

V roce 1981 bylo jízdné 2 Kčs (děti 1 Kčs), v 90. letech cena postupně rostla na 5 Kč a poté na 10 Kč. Od roku 2016 je pro osoby starší 6 let jízdné 25 Kč, děti do 6 let se přepravují zdarma.

ale i tak voda dosáhla 3,1 metru. I přes veškerou snahu se nepodařilo vodu od lanovky odklonit, voda se do zoo valila přes spodní parkoviště od Trojského zámku a vyvěrala z kanalizace. Tentokrát se hladina zastavila těsně pod hlavním lanáčem ve spodní stanici. Pohon byl opět kompletně pod vodou.

Pro zaměstnance, kteří zažili první povodeň, to byl smutný pohled. Moc nevěřili, že se lanovka znovu opraví a pustí do provozu. Voda opadla během tří dnů, zůstalo bláto, zápach a naplavený materiál.

V průběhu úklidu, jak se začala lanovka vracet do původní krásy, vzrůstala i chuť do další práce. Dopravní podnik nabídl finanční spolupráci na obnově, ostatní škody zaplatila pojišťovna, a tak lanovka mohla projít kompletní rekonstrukcí. Bylo osloveno několik firem, které se zabývají pohonem lanových drah. Nakonec byla vybrána firma, která nabízela jednoduché modulové řešení řízení.

Poučení z obou povodní jsme nechali nainstalovat elektrickou technologii lanovky do mobilních rozvaděčů. Veškeré pomocné zařízení jsme upravili na mobilní, minimalizovali jsme skladové prostory, zájemci pro zaměstnance bylo upraveno tak, aby v případě výstrahy mohlo



Zcela nahoře: Povodně u lanovky podruhé – v roce 2013...

... a její následky v dolní stanici.

být kompletně jednoduše odvezeno do bezpečí. Dále jsme se zaměřili na evakuační plán, který byl na základě zkušeností upraven tak, aby práce na evakuaci započaly s dostatečným časovým předstihem. Dnes jsme již připraveni v případě potřeby odvézt podstatnou část zařízení lanovky do bezpečí a tím minimalizovat škody.

Téměř přesně tři roky po poslední povodni v roce 2013 začali zaměstnanci lanovky vyhlížet jejího sedmimilionového návštěvníka. Ten se měl dle propočtů průměrné návštěvnosti na lanovce objevit v průběhu června 2016, což se také stalo. Z města piva a také automobilového průmyslu přicestoval s manželkou Lenkou a synem Jakubem Rudolf Zikmund,



Vlevo: 7. července 2009 lanovka svezla cestujícího s pořadovým číslem 5 milionů.

Vpravo: Rok 2012, 16. srpna, přivítán 6miliontý cestující.






kteří před kamerami a hledáčky objektivů neskrýval své překvapení. „O akci s jubilejním návštěvníkem jsem nevěděl, jen mi bylo divné, že nás v průběhu jízdy fotí,“ konstatoval Zikmund, jenž v prostoru horní stanice přijímal gratulace od rozsmátých představitelů Dopravního podniku a pražské zoo. „Nikdy jsem nic nevyhrál a z ceny mám velkou radost,“ dodal poté, co rozbalil obsah dárkových tašek, z nichž na něj, kromě dalších krásných dáreků, vykouklo také těžitko s tramvaj 15T. Tramvaj, jež je výrobně „doma“

Jako 7miliontého lanovka svezla Rudolfa Zikmunda se synem Jakubem 13. června 2016.

Dopravní ředitel DPP Ladislav Urbánek předává částku na návrat koně Převalského do přírody náměstkovci Útvaru kontaktu s veřejností Jiřímu Malinovi.

právě v západočeském statutárním městě, Plzni.

Oceněním sedmimiliontého návštěvníka lanovky však akce 13. června v pražské zoo zdaleka neskončila. V rámci předběžných oslav 35 let fungování lanovky pod hlavičkou DPP mohly děti už od dopoledních hodin otestovat své znalosti týkající se zvířátek a dopravy v rámci vědomostních kvízů, které pro ně byly připraveny společně s cenami za správné odpovědi ve stánku před výběhem koní Převalského. Umístění stánku nebylo

náhodné, ale mělo své opodstatnění. Právě na návrat koní Převalského do volné přírody se totiž Dopravní podnik rozhodl přispět částkou 20 tisíc Kč, kterou dostal jako odměnu za vítězství v soutěži Sběrač roku. Tu vyhlašuje každoročně společnost Ecolamp a oceňuje v ní nejpilnější sběrače použitých osvětlovacích zařízení. DPP jako největší městský dopravce v republice tak díky aktivitě svých zaměstnanců mohl přispět na dobrou věc, a to symbolicky na dopravu divokých koní do jejich domoviny. 



Počty přepravených osob

Počet zájemců o lanovku pozvolna roste, od roku 1981 dodnes lanovka převezla více než 7 mil. cestujících. Zatímco v roce 2000 bylo převezeno téměř 150 000, v roce 2015 bylo zaznamenáno 311 455 cestujících za sezónu. Nejméně cestujících lanovka převezla v roce 1996, pouhých 90 229 a nejvíce v roce 2011, kdy se jejich počet zastavil na čísle 315 856. Prodloužen byl i samotný provoz, od roku 2013 se můžeme lanovkou svést o víkendech a svátcích i v měsících listopadu a prosinci.

Základní technické údaje lanovky v zoo Praha

Počet stanic	2
Počet podpěr	4
Počet drážních vozidel osobních - sedaček	60
Počet drážních vozidel nákladních - montážní plošina	1
Hmotnost sedačky	30,6 kg
Nosnost sedačky	90 kg
Vzdálenost sedaček na laně	4,25 m
Časový interval mezi sedačkami	5 s
Dopravní rychlost	0,85 m/s
Přepravní kapacita	720 osob/h
Doba jízdy jedním směrem	2 min. 16 s
Dopravní rychlost nouzového pohonu	0,167 m/s
Průměr dopravního lana	28 mm
Průměr pojistného lana	18 mm
Průměrný sklon trati	28° 12'
Šikmá délka	105,9 m
Výškový rozdíl stanic	50,1 m
Nadmořská výška horní stanice	230,1 m n. m.
Nadmořská výška dolní stanice	180,0 m n. m.

Sčítač nebo odečítač? aneb Průzkum na lince 195

Nevybíral jsem si linku pro dopravní průzkum podle svých osobních vazeb k určitým místům. Ale i tak se, při opakovaném projíždění trasy a rutinním zapisování a počítání, objevila tu vzpomínka, tam evokace... Ty, co jsem neodehnal, dovoluji si předložit čtenáři v tomto článku.

Text: **Boris Fiala** • Foto: **Ondřej Volf a Petr Hejna**

Je všední den odpoledne, do Letňan mne cestou z práce v příhodnou chvíli přiváží svým autem kolega. Získanou půlhodinku prolekneme ve vestibulu metra Letňany, dlouhodobě „koncové stanici linky C“, a v místním bistro se zastavím na kávu. Kontroluji si při tom sčítací formuláře a pročítám metodické pokyny pro sčítače. Pro případ přepravní špičky je dobré si připomenout odhady obsazenosti podle typu vozu. Zaplněné vozidlo Kb=95, 145 osob pak pro zcela obsazený kloubový autobus. S malou časovou rezervou přecházím na správnou stranu vozovky, kam po chvíli přijíždí objekt mého zájmu – autobus linky 195.

Nastupuji předními dveřmi, mávnu průkazkou podniku, zdravím řidiče: „Budu s vámi odpoledne jezdit...“ Jen kývne na pozdrav a hledí si svého. Koneckončů, na konečnou daleko. Přes okna se do očí opírají ostré paprsky odpoledního slunce. Procházím uličkou kloubového busu s lahví vody, tasenou propisovačkou a sčítacím archem. Mířím do prostoru za točnou a vyhlížím si vhodnou pozici pozorovatele. Sedícího, pokud možno. Pozici odečítače zaujímám na vyvýšeném dvojsedadle mezi zadním blatníkem a krytem motoru uloženým „nastojato“. Dveře se zavírají, sedím a mám tak minutu na to, abych se dopočítal, kolik lidí ze zastávky právě odjelo.

Letňanská: Vypisuji tabulku sčítacího archu: Nástup / čas / odjelo... *Nový Prosek:* Nástup / čas / odjelo... Zastávka *Prosek:* atd. ... Ha, k čemu ten bílý nepotisknutý papírek, co vypadl ze složky? Vida, kontrolní jízdenka, zapomněl jsem ji označit. Rychle označovači! A teď už zbývá vše jen zpovzdálí sledovat a zapisovat: Nástup / čas / odjelo... a tak pořád dokola. Bílou jízdenku neztratit! Musím ji znovu označit zhruba v polovině celkové doby vymezené



Co zastávka, to zápis: Nástup / čas / odjelo. Takový je úděl sčítače při přepravním průzkumu v autobusech.

ke sčítání cestujících a pak ještě při ukončení průzkumu.

Křížek u jména zastávky v seznamu upozorňuje, že jde o zastávku na znamení. Nepadne-li znamení uvnitř ani venku, zapíšu čas průjezdu zastávkou a písmeno N (= nezastavil) do sloupce Nástup. Přepočítávání cestujících odpadne, jen opišu hodnotu z předchozí zastávky. *K Žižkovu:* Nastupuje jeden, zastavíme. Zastávka *Balkán* s křížkem: Nikde nikdo, ale čtyři vystupující to „kazí“, tak zastavíme. No, a tak pořád. *Pod Táborem:* V myšlenkách jsem právě někde u tzv. Srdce her – letňanskými pláněmi to na dohled evokované pražské padlé olympijské vize. Přistupuje jakási filmová postava a jde mi naproti. Usedá přímo pod mou pozorovatelnou. Rozpuštěné dlouhé bílé vlasy – to je Kleká Petra, jeden z náčelníků kmene Apačů z filmu *Vínnetou* – rudý gentleman. Přízrak je kromě těžkého kabátu zahalen do oděru aromatických složek (tím u mne prohrává pomyslnou nomina-

ci na jinou filmovou postavu – Gandalfa). Znali Apačové česnek?

Sídliště Malešice: Vynořila se vzpomínka. Stavěli jsme tu cesty v parku na brigádě. Po osmi hodinách zemních prací, které se nekonečně vleky, mohli jsme v rámci svých dalších osmi hodin volna poznávat Prahu a večer se vracet na kolej Jarov do svých rádo by osmi hodin spánku. *Donatellova:* Mezi čtyřmi vystoupi všemi je také moje filmová postava. Upřímně, jsem tomu rád. A je tu *Skalka*, kde komplikují situaci sčítači, a nejen jemu, dobíhající cestující z vestibulu metra. To plácání tolika dveří: „Otevři vše! Zavři, otevři znovu a čekej. Zavři, on nenastupuje... zpět! Nezávěř, on čekal na dobíhajícího a ještě k tomu nemá lístek, nakoupí si u řidiče! Slušná dávka požadavků snesla se tu na jednoho řidiče, který právě úspěšně obstál v souběžné pracovní pozici průvodčí-operátor dveří.

Na Padesátém: Černé SUV nám dává přednost. Jsem zvědav, zda



platí ještě pro blížící se křižovatku nepsané pravidlo „Já na bus-bráchu, bus-brácha na mě!“, jak si to pamatuji z dob, kdy jsem tudy denně jezdil do práce. V protisměru v ulici Průběžná, cestou od železničního viaduktu, je náročné postavení ve smyslu „My všichni v autech za sebou jsme tu na hlavní, máme nárok na Dej přednost v jízdě!“ Momentálně tu mezi námi není žádný slaboch, který by dal přednost autobusu. Pokud se v protisměru na dohled potkají ty správné autobusy, řidič na Průběžné dovede svůj bus ke křižovatce a podrží v šachu proud aut za sebou. Tím pádem se fronta před naším busem vyčistí a cesta pod viadukt a na zastávku Zahradní Město je volná. A mám štěstí, je to tak, probíhá setkání autobusů ve správný okamžik. Pravidlo stále funguje.

Topolová: Za plotem zahrady velkého domu skutečně stojí pár topolů. Poliklinika Zahradní Město vypadá už na uzavřený a spící objekt. Na konečnou v Jesenické dojíždí pět lidí. Ta starší dáma s berlí a psíčkem opravdu jede až z Proseka. Téměř dvacetiminutová pauza vybízí k malému občerstvení, napřed ale navštívíme WC. Pan řidič mi podává těžký svazek klíčů tím správným napřed. „A čistý záchody, to mám rád...“ říká si, jako v té písničce. Je tu vyběleno a čisto. Rázem vytěšňuji vzpomínku na záchody „špinavý“, jednou kdysi na konečné při jakémsi jiném průzkumu. V sousední místnosti si dám vodu a načnu jablko.

Odpolední průzkum probíhá v klidu, opačným směrem, do Letňan moc lidí nejede. Mám to pod kontrolou... Abych zahnal plíživý mikrospánek, malá úvaha o zvukových znameních: Najdou se, jednou za čas, bzučáky typu „Zastavíme“, které mně rvou uši. Je to zážitek, od hlasité hudby například, zcela odlišný. Sluchátka jako náhrada za špunty do uší mne už párkrát zachránila. Akusticky je

na tom tramvaj z tohoto pohledu nejhůře. Proti metru či autobusu, s celkově vyšší hladinou provozního hluku, je prakticky její prostor kostel. Tím víc se v poloprázdném voze varovný „skřek“ zaryje do hlavy. Zvedá se snad produkovaná hlasitost zařízení úměrně k počtu cestujících? Potom tedy pardon. Já takovou zkušenost zatím nemám. Že by občas někdo zaměnil etalon hlasitosti pro normálně slyšící za hlasitost podle nějaké „normy pro nedoslýchající“?

Vlajky statistického úřadu povzbudivě vlají při čekání na křižovatce za Skalkou. Možná mne to vlání uvedlo v omyl, shledávám, že jedna cestující osoba bude navíc, protože jsem připočítal její odraz v okně. Jinak podvečerní průzkum probíhá v klidu. Proč tedy nezařadit malou úvahu o dělicích sklech? Jaký ta dělicí skla mají účel? Skla jsou teď, na konci služby busu, poněkud ušmudlaná, nechci se přes ně dívat. Někdo se jich i tak drží raději, než žlutých madel k tomu určených. Přistoupí-li člověk s kusem pronikavě vonícího jídla, nebo i jinak předává svou pachovou stopu do všech světových stran, rád ocením i tuto průhlednou bariéru. Pomáhá udržet si svůj minimální, dejme tomu, svým způsobem nedotknutelný osobní prostor, který kolem sebe snad každý vyzařuje.

Při plně obsazeném voze se hodí poučka o odhadu obsazenosti podle typu autobusu.

Libeňské nádraží: Tady mi ujel před lety o tři minuty vlak, když jsem chtěl odcestovat na pohřeb spisovatele Jana Balabána do Ostravy. Odjel jsem tedy domů do Loun a cestou z autobusu nesměle zazvonil u dveří fary evangelického kostela. Zeptal jsem se mladého pana faráře, jestli bychom mohli zapálit za Jana svíčku, má dnes pohřeb. Ne, neznám ho osobně, jen z knížek, a nejsem prakticky věřící..., žil jsem na Ostravsku dlouho... Nemusím nic dál říkat. Bez řeči sahá pro klíče a procházíme do kostela, odněkud přináší velkou svíci, upevňuje do stojanu a zapaluje. Stojíme chvíli nad plamenem, on mluví k Janovi, nepochybují, a jsem vděčen, že i za mne, klidně a konejšivě, osobně.

Spojovací: Spící chlapík v čepici s kšiltlem dozadu, zalomený v zadním separé za motorem, usoudil po dvaceti minutách jízdy, že si označí jízdenku a neprodleně tak učinil. Zadní prostor busu teď připomíná studovnu. Mladík uvelebený na čtyřsedadle hloubá nad houslovým partem Brahmsovy sonáty a je na něm vidět, že četba ho nenechává lhostejným. Mladší žena, čtyřsedadlo vedle, čte v časopisu článek „Intimní záležitost“. Další čtenářka o pár míst dál prohlíží anglickou knihu. Já vyplňuji tabulku a dělám si poznámky, ale jako bych tu nebyl, jsem přece odečítač. Nebo sčítač?

Pokud jde o billboardy, pochytil jsem pár sloganů, které se cestou mohly vloučit do zorného pole cestujících jako mně: „Horečka sobotní noci; Smrt; Musíte to vidět zblízka; Dům pro motýly zde; Lidé zděte; Jsme vystavili žlutence červenou; Z lásky k Česku.“ Ty budou, počítám, při dalším průzkumu už zase o něčem jiném.



Slang, slang, slang, stojí za to.....

Takto nějak si možná občas notuje František Prošek, který už se téměř po pět desetiletí zabývá slangovými výrazy pražských dopraváků, poprvé pod hlavičkou Kroužku přátel městské dopravy.

Slovník cizích slov definuje slang jako druh nespisovného jazyka (mluvy) příslušníků určitého zaměstnání (profesionální slang) nebo určitého společenství lidí spojeného společným zájmem (skupinový slang). Jak jsem se od pana Proška z našeho zajímavého rozhovoru dozvěděla, slang pražských dopraváků splňuje obě kritéria.

Ptala se: **Soňa Jindráková** • Foto: **Petr Hejna**

Pane Prošku, na úvod bych se vás ráda zeptala, kdo nebo co vás přivedlo ke slangu pražských dopraváků?

Stal jsem se členem do dneška existujícího kroužku (přátel městské dopravy Kulturního domu Dopravního podniku), který vznikl na konci roku 1969 v důsledku „krásné doby“ konce 60. let, respektive roku 1968. A tam jsme se sešli s lidmi, které doprava opravdu bavila. Konkrétně slang, to byl vlastně nápad jednoho kolegy, který pracoval na dispečinku a z ničeho nic dal dohromady takový miniaturní slovník slangových výrazů. My už jsme tehdy vydávali „Zpravodaj“ kroužku, kde jsem byl šéfredaktorem a právě tento kolega mě oslovil, jestli by z toho nemohl být příspěvek do našeho vydávaného časopisu. Tak jsme se na to s kolegou Pavlem Adámkem podívali a zjistili jsme, že jde o krásné téma a postupně jsme dávali materiál dohromady, nejprve v rámci kroužku a pak podniku, kde jsme v té době byli oba zaměstnaní. Začali jsme to skutečně shromažďovat odborně, přečetli jsme si vše



První slangové výrazy jsem měl od dědy – tramvajáka, vpomíná František Prošek.

o teorii slangu a sestavili jsme něco, o co měl dopravní podnik po revoluci, kdy se začaly vydávat propagační materiály, zájem. Dopravní podnik uskutečnil až druhé vydání. První vydání uskutečnil Kroužek. Tato prvotina vznikala velice dlouho a stále se vyvíjí. Tehdy nám dokonce napsali z Anglie, kde je kolébka bádání slangu a odkud samotné slovo slang pochází (pozn. autora - s' language = něčí mluva). Tehdy dokonce projevila zájem tuším cambridžská univerzita o zaslání naší první publikace, takže jsme z toho měli obrovskou radost.

Dal by se vůbec datovat vznik slangu pražských dopraváků?

Slang je profesní mluva, takže vzniká s profesí, která je relativně uzavřená, ale přitom potřebuje výrazy nebo výrazové prostředky, které doposud neexistovaly. V literatuře jsme našli některá slovíčka používaná již na konci, ale rozhodující význam pro slang

mělo až založení Elektrických podniků a s ním spojený vznik elektrických tramvají a podmínek, za kterých byly provozovány, tedy konec 19. století. Můj děda byl tramvaják, zemřel v roce 1965 a dva nebo tři výrazy mám právě od něj. Že patří do slangu, jsem si uvědomil až mnohem později. Tato slova totiž používal, když si se mnou povídal o tramvajích.

Pokud tomu dobře rozumím, slang vlastně vzniká jako potřeba zjednodušení profesní mluvy?

Ano, chápete to správně. Zásadně ve slangu se projevuje sklon k univerbizaci. Příkladem univerbizace je třeba kloubák = kloubové vozidlo, služebák = služební vůz, střadačka = střadačová brzda apod. Odborný termín se zkrátí a začne se používat v té nespisovné podobě. Výraz „kaštani“ (vzniklý neznámo jak) je formálně metonymií a spíše příkladem „jazykové hravosti“, kam patří značný podíl slangových výrazů.



Vzpomenete si ještě na slangová slova vašeho dědečka?

Jedním z těch slov bylo slovo „šiml“. Byl to výraz pro vsunutou tramvaj. Na starých vozech, když si představíte, jak vypadala nahoře linková orientace s čísly, byl-li vůz byl vsunutý, vyndali dané číslo a zbylo tam po něm bílé místo. Tedy představa bílého koně, proto šiml. Pak si ještě vzpomínám na slovo „športka“. Sport, lidově „športka“ byla oblíbená značka levných cigaret a mělo se jednat o jakési označení zaměstnanců na čepici nebo na uniformě – proužky, které vypadaly jako cigareta a jejich počet vyjadřoval pravděpodobně služební stáří.

Kdo vám dává tipy na nové slangové výrazy?

S několika lidmi z Dopravního podniku jsem v neustálém kontaktu. Ale jinak to, co jsme s kolegou věděli, jsme sepsali jako hrubé vydání, které jsme pak dali do oběhu mezi zaměstnanci podniku a ti nám vydání doplnili. Poslední vydání korigoval zprostředkovaně už jen užší okruh lidí. Nově přibylo k dalšímu vydání zhruba 150 výrazů. Nehledě na to, za tu dobu se vystřídala další generace lidí. Tudíž staré slangové výrazy v návaznosti na technický vývoj v dopravě se zapomenou a nové výrazy se zase s moderní technikou rodí.

Stalo se vám někdy, že byste rádo slovo nezařadil do vašeho slovníku?

Někdy je trošičku potíže, jestli se jedná o slangové slovo či nikoli. Tady musím trvat na tom, že když jsem autor, je to má věc a musím k tomu také přistupovat i já podle svého jazykového citu. Stalo se mi také, že nějaký respondent mně poslal tři strany výrazů, ale všechna byla asi jen jednorázově nebo jen ve velmi úzkém kolektivu použita, takže se z toho nic nevyužili. Zde je pravidlem, že dané slovo musí mít své opodstatnění a musí se vžit.

Pokud mohu reagovat, tak já osobně si myslím, že pokud by to slovo bylo opravdu potřebné, tak si své místo na slunci najde. Je tomu tak?

To stoprocentně. Jazyk je živá věc a skutečně se ty novinky do něj dostanou, pokud jsou zapotřebí. Některá slova se dokonce časem ze slangových stanou téměř spisovnými. Ne vše, co se z legrace vysloví, se stane slangem, musí to převzít

daný kolektiv a považovat to za užitečné a vhodné.

Jaký je nejzajímavější výraz, se kterým jste se setkal?

To je šileně subjektivní. Měl jsem výrazy oblíbené, běžně jsem je při práci používal, ale že bych vysloveně měl některá slova jako nejoblíbenější, to ne. Pokud bych se měl zamyslet nad nějakým zajímavým výrazem, tak osobně považuji za velmi hezké a výstižné prosté slovo „stanicovat“, dnes již téměř zapomenuté, ale pěkně vystihující zcela konkrétní opakovaný jev v provozu. Za zcela geniální ale považuji fakticky poněkud absurdní slovní spojení, pokud vím, dodnes užívané „chodit jezdit“. Tu lehkou absurditu si možná každý uživatel neuvědomí, mně přijde kouzelná. Jinak jsem se snažil k shromažďování slangových výrazů přistupovat trochu odborně, což mě někteří moji kolegové vyčítali. Že z toho vypadává tak trochu taková ta radost. Ale já jsem chtěl, aby to bylo podchycené pro budoucnost na úrovni pokud možno odborné.

Takže vy nejste ten, který se s jakousi hravou představou pustil do shromažďování slangových výrazů?

Právě naopak. A na tom si zakládám, na té exaktnosti.

Vidíte a já si myslím, že člověk k tomu musí mít nějaký hravý vztah, aby výrazy shromažďoval a třídil. Možná se ale jedná o pravý opak, protože lidé, co k tomu mají takovýto vztah, tak asi zase nebudou mít zájem řídit nebo škatulkovat. Naopak to, když o tom tak přemýšlím, musí být člověk asi jako vy, že ano?

Velmi pravděpodobně jste to správně vystihla.

Ráda bych se zeptala, a to právě proto, že v mapování slangových výrazů vidím spíše, podle vás tedy mylně, tu hravost než odbornou disciplínu, na další otázku. Kdo vám publikace ilustruje?

Jedná se o konkrétní jednu publikaci a to druhé vydání slangu. Aby se dobře rozuměla, toto ilustrované vydání ve mně spíše budilo dojem určitého znevážení odborného díla. Ale pro vás, jak tak poslouchám, je právě to krásné. Vidíte, to jsou ty různé úhly pohledů, ale já už jsem se s tím smířil. Nicméně chápu, že se jednalo o publikaci určenou pro širší veřejnost a obrázky znamenaly odlehčení tématu. Jinak publikaci



Se 140. výročí pražské MHD se vloni dopravní slang dostal blíže k cestujícím: na plakátech či na webu mhd140.cz

z roku 2001 ilustroval smluvní výtvarník z Dopravního podniku Jaroslav Pítra.

S kým se podílíte na tvorbě slangu?

Na tvorbě publikací o slangu jsem se úzce podílel a podílím, i když ne tak intenzivně jako před lety, s Pavlem Adámkem a dále s Pavlem Fojtíkem. Ale existuje celá řada lidí, se kterými jsem ve stálém kontaktu, jako například s Ing. Janem Šurovským. Úplný seznam respondentů je jinak uveden v brožuře Slang pražských dopraváků u vydání z roku 2001.

Takže dvě vydání už máte za sebou, chystáte další?

Ano. První vydání vyšlo v roce 1982 a druhé v roce 2001. A třetí vydání? Byl bych velmi rád, kdyby se nám podařilo uvést třetí vydání opět samostatně jako u předešlých.

Tak to vám, pane Prošku, určitě budu držet pěsti, aby tomu tak bylo. Ráda bych vám závěrem poděkovala a uzavřela naše milé povídání s přáním, že budeme doufat, aby se naši příznivci, kteří podpoří třetí samostatné vydání slangu pražských dopraváků. A my se pak mohli z vašeho krásného díla těšit. 🍷

Publikaci Slang pražských dopraváků ilustroval Jaroslav Pítra.



„TATRADRÁHA“ alebo elektrické železnice vo Vysokých Tatrách – 1. časť

Tatry – majestátné hradby na severe Slovenska – začali svoju turistickú kapitolu písať až v druhej polovici 19. storočia. Aj predtým boli navštevované prírodovedcami a dobrodruhmi, no len v malom rozsahu. Boli totiž takpovediac „odrezané od sveta“. To sa otvorením košicko-bohumínskej železnice v roku 1872 zmenilo a Tatry začalo formovať nové odvetvie hospodárstva – cestovný ruch.

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



Motorový vozeň číslo 2, malý Ganz aj s privesným vozňom v stanici Starý Smokovec.

S rastúcim záujmom turistov o Tatry rástla aj potreba ich prepravy od železničných staníc Štrba a Poprad k tatranským hotelom a sanatóriám. V prvých rokoch po otvorení košicko-bohumínskej železnice (KBŽ) túto úlohu plnili fiakre – teda nájomné koče s konským povozom. Kapacitou a rýchlosťou stúpajúcemu záujmu turistov nemohli dlhodobo vyhovovať, a preto vznikali myšlienky na železnicu spájajúcu údolie s tatranskými osadami.

Ako prvú železnicu do vyšších tatranských polôh otvorili v roku 1896 úzkorozchodnú ozubnicovú železnicu medzi stanicou Štrba s osadou Štrbské Pleso. Ale Smokovec, ako najstaršia tatranská osada, ani na prelome storočí nemal s KBŽ iné spojenie než fiakrami. Zmena nastala v roku 1904 vďaka dvom popradským podnikateľom, ktorí nevedomky položili základy ekologickej dopravy v Tatrách výstavbou (prav-

depodobne) prvej medzimestskej trolejbusovej trate na svete z Popradu do Starého Smokovca. Tá fungovala dva roky a v roku 1908 ju nahradila elektrická železnica, neskôr rozšírená zo Smokovca na východ do Tatranskej Lomnice a na západ na Štrbské Pleso. V tejto trase, aj keď s drobnými zmenami a prestavbami, jazdí tatranská električka od roku 1912 prakticky dodnes. V prvej časti článku vám predstavíme dve vozidlá, ktoré skvele reprezentujú prvé dve etapy prevádzky „Tatradráhy“, ako je miestnymi táto trať označovaná.

MALÝ GANZ – Z ULICE PRIAMO DO HÔR

Pravidelnú dopravu na novej tatranskej trati otvorili v roku 1908 (zatiaľ len na trase Poprad – Smokovec) tri motorové vozne Ganz, vyrobené rovnomennou továrňou v Budapešti. Tieto tri električky konštrukčne priamo vychádzali z električiek v tom čase dodávaných do mestskej prevádzky v Budapešti. Napriek tomu, že išlo prakticky o električky mestské, tak si

s vysokohorskou traťou poradili veľmi dobre. Samozrejme, počas svojej služby prešli viacerými úpravami a zmenami. Prvou už v roku 1912, keď došlo k zmene napájacieho napätia na troleji zo 650 na 1 650 voltov. Aj vďaka takýmto úpravám a skvelej údržbe vydržali malé Ganzy (ako ich láskyplne pracovníci tatranskej dráhy nazvali) návštevníkom Tatier slúžiť úctyhodných 60 rokov! A to počas svojej služby neťahali vždy iba osobné vlaky, ale aj nákladné. Pomenovanie „malé“ bolo na mieste, pretože tri motorové vozne z nasledujúcej dodávky od firmy Ganz roku 1911 boli takmer dvakrát dlhšie.

Medzi zaujímavosťami malých Ganzov patrilo napríklad vetranie stropnými okienkami podľa vzoru amerických električiek (na obrázku). Ďalšou zaujímavosťou bolo aj to, že električky neboli pôvodne vybavené vzduchovou sirénou, ale dnes trochu netradičným zvoncom ako ich mestské predlohy. To bolo v súlade s vtedajšími uhorskými pravidlami, kde sa píše: „Rušne po tratiach prechádzajúce cez

Pôvodná „zubačka“ pred koncovou stanicou Štrbské Pleso.



Technické informácie

Dĺžka skrine vozidla:	7860mm
Výška vozňa:	3390mm
Hmotnosť vozňa:	12,7t
Miest na sedenie:	18
Maximálna rýchlosť:	40 km/h



Technické informácie

Dĺžka skrine jednotky:	35 950 mm
Výška jednotky:	3431 mm
Hmotnosť jednotky:	48,4 t
Miest na sedenie:	120+14
Maximálna rýchlosť:	50 km/h

ne, veľmi ju nešetrili. Jej grafikon dosahoval priemerný denný výkon 266 km. A osvedčila sa! Ba dokonca nad očakávanie. Preto od januára 1969 sa začala postupná dodávka zvyšných 17 kusov tak, aby boli do februára 1970 (teda do začiatku majstrovstiev) všetky v Tatrách. Posledná dodaná jednotka absolvovala skúšobnú jazdu iba 5 dní pred úvodným ceremoniałom MS 1970.

Na začiatok majstrovstiev bolo všetko dokončené a pripravené. To, čo dokončené nebolo, našťastie, prikryl sneh. Všetkých 18 nových jednotiek sa bez väčších nedostatkov zapojilo do prevádzky a za 9 dní konania šampionátu previezli takmer 90 000 pasažierov. Jednotky EMU 89 boli nielen pekné a pohodlné, ale aj bezpečné. Jednotka obsahovala 5 druhov brzd. Jediný kritizovaný prvok boli plastové sedačky, rovnako inšpirácia z T3. Boli veľmi odolné, ale na dlhšie trasy nabalených turistov to nebolo to pravé pohodlie.

Jednotky EMU 89 spoľahlivo slúžili viac ako 30 rokov, no technologicky sa za tú dobu svet dostal inam. Ich postupné vyradovanie sa začalo v roku 2002. Našťastie, jedna súprava šrotovaniu utiekla a slúži ďalej ako prevádzkyschopný muzeálny exponát.

obce, priemyselné oblasti alebo cez iné, ľuďmi a zvieratami hojne navštevované miesta sa okrem pišťalky zvyknú vybaviť aj návěstným zvonom. Ostrý hvizd pišťalky pôsobí totiž rušivo na nervy a zvieratá môžu od neho aj zdvieť najmä vtedy, ak sa musí signál práve na spomenutých miestach viackrát opakovať.“ Dovybavenie sirénou sa zrealizovalo až po znárodnení a zaradení Tatradráhy medzi trate ČSD v roku 1948.

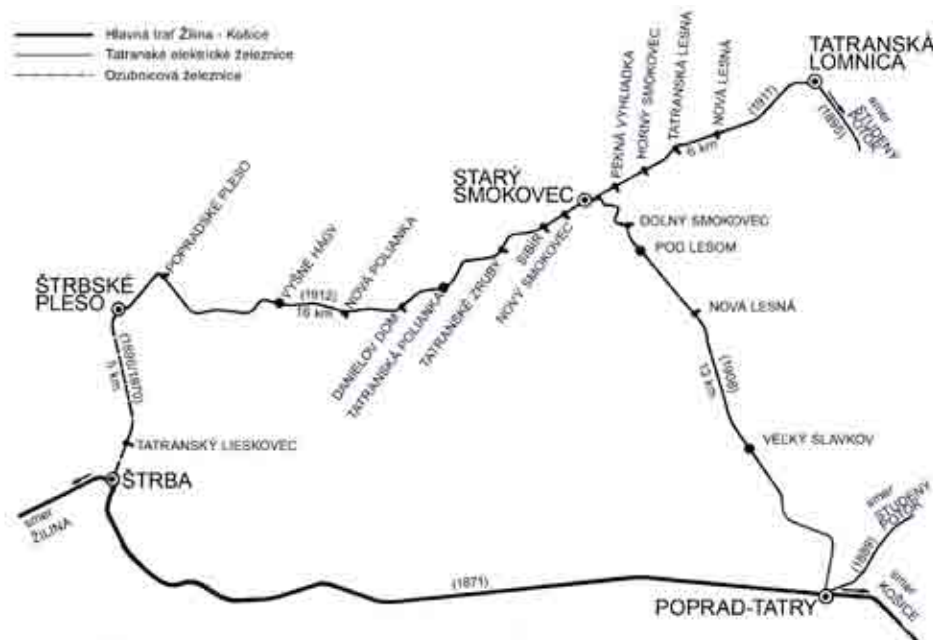
Po vyradení boli všetky tri malé Ganzy odpredané súkromným záujemcom. Minimálne jeden z nich, dodnes celkom zachovalý aj s pôvodným interiérom, slúži ako záhradný domček v jednej z tatranských obcí. Bohužiaľ, projekt na jeho záchranu zostáva zatiaľ pre nedostatok financií v rovine plánov. Snáď sa v budúcnosti na kolajnici ešte vráti.

chceli Tatry prezentovať ako špičkové a moderné stredisko socialistickej rekreácie.

Už začiatkom 60. rokov zadalo ministerstvo dopravy Výskumnému ústavu kolajových vozidiel (VÚKV) úlohu vyvinúť novú veľkokapacitnú električku pre Tatry. Usporiadateľstvo majstrovstiev potrebu nových súprav ešte umocnilo. Za týmto účelom závod ČKD-Tatra Praha a VÚKV Praha vyvinul novú trojčlánkovú električku jednotku EMU 89. Už na prvý pohľad je jasné, že vývojárom poslúžila za vzor električka T3, avšak obohatená o všetky špecifiká potrebné pre horskú dopravu. Prvá prototypová jednotka sa do prevádzky zapojila už v roku 1965 a odštartovala maratón skúšok, úprav a vyladení. Aby sa nová električka preverila poriad-

Jednotka EMU 89 na pauze v koncovnej stanici Štrbské Pleso.

Schéma železníc v Tatrách s vyznačením roku uvedenia úseku do prevádzky a jeho dĺžky.



TRAMVAJKY ZO SMÍCHOVSKÉHO ZÁVODU

Koncom 60. rokov sa v Tatrách začal čulý stavebný ruch. Vysoké Tatry totiž v roku 1970 hostili Majstrovstvá sveta v klasických lyžiarskych disciplínach FIS a ako-také sa slovenské veľhory mali premeniť na výkladnú skriňu vtedajšieho režimu. To platilo aj pre tatranské električkové železnice. Tie mali tvoriť nosný systém prepravy návštevníkov podujatia. Pred majstrovstvami čítal vozový park 12 motorových a 25 prívesných vozňov, medzi nimi ešte stále aj tri malé Ganzy, prakticky zo začiatku storočia. Tento vozový park by kapacitne záťaž návštevníkov nezvládol, nehovoriac o tom, že kompetentní

Jak se kvůli olympiádě v Riu mění doprava?

XXXI. letní olympijské hry se konají od 5. do 21. srpna letošního roku v brazilském Riu. Mimo jiné jsou to hry, o jejichž konání v roce 2008 usilovala i Praha. Se svou kandidaturou se však naše metropole nedostala ani do užšího výběru. Kdyby to dopadlo jinak, dočkala by se Praha jistě výrazných změn mimo jiné také v dopravní infrastruktuře. Jak se na největší mezinárodní sportovní událost chystalo v uplynulých letech Rio de Janeiro?

Text: **Zuzana Meszárošová a Radka Herglová** • Foto: **rio2016.com**

Město Rio de Janeiro („Lednová řeka“) je známo karnevaly, sambou, nádhernými plážemi s bílým písekem (nejznámější jsou Copacabana a Ipanema), mimo jiné také gigantickou sochou Krista Vykupitele (Cristo Redentor), která je umístěna na hoře Corcovado v národním parku Tijuca a shlíží na celé Rio. Další známou dominantou města je Cukrová homole (Pão de Açúcar), která nabízí výhledy na město. Město se rozkládá na území o velikosti 1260 km² a žije zde více než 6 milionů obyvatel. Jde o druhé největší brazilské město hned po São Paulu a do roku 1960 bylo hlavním městem Brazílie.

XXXI. olympijské a XV. paralympijské hry se teprve potřetí budou konat na jižní polokouli a poprvé na jihoamerickém subkontinentu. Jedná se o druhé olympijské hry, které se budou konat nejbližší rovníku v celé historii olympijských her (dosud nejbližší rovníku byly letní olympijské hry 1968 v Mexiku).

Olympijská vesnice pro tři čtvrtiny olympioniků bude umístěna cca 25 minut od hlavních závodních a tréninkových areálů v Rio de Janeiro. Komplex 31 budov o 17 patrech a dalších 3600 dvou-, tří- a čtyřlůžkových apartmánů (celkem 17 952 lůžek na rozloze 62 hektarů) je postaven privátním konsorciem, který je po skočení sportovní události poskytne ke koupi veřejnosti.

Typický pohled na Rio de Janeiro s 30metrovou sochou Krista Vykupitele.



PŘÍPRAVY A OPATŘENÍ NEJEN V DOPRAVĚ

V Riu de Janeiro počítají v období srpna 2016 s 800 000 fanoušky a turisty, samotní sportovci by pak měli čítat 15 000 osob. Pro zajištění nezapomenutelného zážitku bez komplikací mění Rio datum školních prázdnin, postavili „zde“ novou linku metra, vybudovali nová autobusová a tramvajová spojení. Rezidenti mají dokonce v době konání her doporučenou práci z domova, nebo nařizeny dny volna pro snížení rizika dopravních kongescí ve městě. Cílem těchto opatření je snížení počtu osob dojíždějících do práce o 30 %.

V den zahájení sportovního svátku 5. srpna, v den slavnostního ukončení 21. srpna a den následující, kdy je očekáván odlet 100 000 lidí z místního mezinárodního letiště, jsou vyhlášeny jako dny volna.

NOVÝ TRAMVAJOVÝ SYSTÉM VLT

Od června 2016 je v provozu lehká kolejová trať (místními nazývaná zkratkou vycházející z portugalského – VLT). Nová 28 km dlouhá trať se 6 linkami a 32 zastávkami má denně přepravit cca 300 000 osob a spojuje letiště, terminál dálkové autobusové přepravy, přístaviště pro výletní lodě, hlavní vlakové nádraží a záro-



Nová tramvajová síť propojuje vnitrostátní letiště, nábřeží, historické centrum a meziměstské autobusové nádraží.





veň historické a obchodní centrum města. Je samozřejmě propojena se sítí metra a autobusových linek. Stoprocentně nízkopodlažní tramvaje Alstom Citadis s technologií spodního odběru proudu a superkapacity (délka 44m, kapacita 420 cestujících) budou po dobu konání her v provozu nepřetržitě 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, s intervaly od 3 po 30 minut.

Město se spuštěním testovacího provozu zároveň zahájilo kampaň na podporu zvykání si na přítomnost tramvají v provozu pro chodce a řidiče. Tramvaje se totiž v Riu de Janeiro objevují nově po více než 50 letech od zavření poslední trati.

SYSTÉM RYCHLÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY BRT

Dalším pro život zdejších obyvatel zásadním projektem je Transcarioca Bus Rapid Transit (BRT), doplňující tři další BRT linky nazvané Transoeste, Transolímpica and Transbrasil. Jedná se o v jižní Americe oblíbený systém rychlé městské autobusové dopravy ve vyhrazených jízdních pružích a po samostatných komunikacích využívajících dlouhé kloubové autobusy. Nová trasa Transcarioca, otevřená částečně už v roce 2014, spojuje mezinárodní letiště Antônio Carlos Jobim s dějištěm hlavní části konání her. Očekávaný počet přepravených osob je cca 320 000. Dle předpokladu by měla redukovat čas autobusové přepravy oproti původnímu stavu na této trase až o 60%. Ve většině autobusů se město zavázalo využívat směs 20% bionafty a 80% nafty.

Na 39km dlouhé expresní autobusové dráze bylo vybudováno 10 viaduktů, 9 mostů, 3 podchody, 47 stanic a 5 terminálů; spojuje 27 oblastí Rio de Janeiro. Dohromady měří všechny BRT linky téměř 130km.

Náklady na tramvajový projekt se vyšplhaly v přepočtu na více než 26 miliard korun, vybudování BRT systému pak stálo bez mála 33 miliard korun. Financování je kryto především investicí brazilské federální vlády, část tramvajového projektu je financována prostřednictvím PPP (Public-Private Partnership – poskytování veřejných služeb prostřednictvím spolupráce veřejného a soukromého sektoru).

ČTVRTÁ LINKA METRA

Ke stávajícím třem linkám metra byla vybudována čtvrtá trasa Linia 4. Měří 16km a zahrnuje 6 stanic. Přepřavit by měla denně okolo 300 000 cestujících a podle předpokladu by měla ve špičce nahradit dva tisíce osobních automobilů povrchové dopravy. V době konání Olympijských her bude metro v provozu na všech linkách od 5.00 nebo 5.30 do 1.30 hod.

Pro dopravu při takto významné události si návštěvníci mohou zakoupit Olympijskou kartu na 1, 3 a 7 dní (cena je 25, 70 a 160 USD, což je 600, 1680 a 3840 Kč), která je platná na speciálních olympijských linkách metra a autobusů.

Již v červnu letošního roku se na klíčových komunikacích ve městě začaly malovat zelené pruhy, které budou vyhrazeny dopravě atletů, dobrovolníků a akredi-

tovaných osob. Pro rezidenty i návštěvníky byl spuštěn informační web www.cidadeolimpica.com.br, kde si v anglickém, španělském a portugalském jazyce mohou najít termíny a místa konání jednotlivých závodů, utkání, ceremoniálů, zjistí zde jízdní řády a možnosti dopravního spojení, uzavírek a naleznou tady i zajímavé turistické atrakce.

Na základě nezávislých analýz bylo v roce 2009 pokryto veřejnou dopravou 18% obyvatel Rio de Janeiro. V roce 2017 by mělo díky realizaci výše zmíněných projektů souvisejících s konáním XXXI. olympijských a XV. paralympijských her toto číslo stoupnout na 63%. Pro místní tedy rozhodně nejde pouze o soupeření o 306 sad medailí...

Vpravo: Od letošního června slouží i nová tramvajová síť VLT s 6 linkami a 32 zastávkami.

Dole: Systém BRT neboli Bus Rapid Transit má v Riu v rámci autobusové dopravy nezastupitelnou úlohu. Před olympiádou vznikly 3 nové linky.



Letní divadlo nejen se Shakespearem

Text: Milan Slezák



Milan Šteindler a Nela Boudová coby protagonisté hry *Večer tříkrálový aneb Cokoli chcete*.

Prázdny bývají zpravidla obdobím, kdy se i divadla stěhují do venkovních prostor. Důkazem toho mohou být již v podstatě tradiční pražské divadelní open air akce. Ani letos tak nebudou v prázdninové kulturní nabídce chybět Letní shakespearevské slavnosti, které pro svá pražská představení využijí dvojici venkovních scén – Letní scénu Hudební a taneční fakulty AMU na Malostranském náměstí a scénu Nejvyššího purkrabství Pražského hradu.

Letošní premiérou je nastudovaná inscenace *Večer tříkrálový aneb Cokoli chcete* v režii Jany Kališové. V hlavních rolích této sváteční komedie o nejrůznějších podobách lásky se představí např. Nela Boudová, Marie Doležalová, Monika Timková, Milan Šteindler, Václav Kopta, Tomáš Měcháček nebo Petr Stach.

V Nejvyšším purkrabství Pražského hradu jsou kromě zmiňované premiéry na programu tři speciální večery, které vznikají u příležitosti letošního 400. výročí od úmrtí Williama Shakespeara. První dva, v režii Václava Lautnera pod názvem *Poceta Shakespeareovi*, jsou připraveny ve spo-

lupráci s profesorem Martinem Hliským, který se zároveň ujal role moderátora. Spolu s ním se na Pražský hrad vrací herecká legenda Jan Třiska. Těšit se můžete na humorné i vážnější dialogy a sonety v podání dalších oblíbených herců, to vše obohatí živá hudba a zpěv. Třetí večer je vyhrazen plenérové verzi Richarda III. v podání souboru Prague Shakespeare Company. Představení



je hráno v angličtině a v roli královny Alžběty se představí velvyslankyně Britského království, paní Jan Thompson. Nejvyššímu purkrabství Pražského hradu budou dále patřit úspěšná představení z loňských ročníků *Mnoho povyku pro nic*, *Sen noci svatojánské* a letošní premiéra ostřavské produkce, tragédie *Hamlet*.

Scéna Hudební a taneční fakulty AMU nabídne od 2. srpna např. milostnou tragédii *Romeo a Julie* s Terezou Voříškovou a Janem Skleňákem v hlavních rolích, *Veselé paničky windsorské* nebo *bratislavské* nastudování tragédie *Othello*. Více informací naleznete na www.shakespeare.cz.

Další tradiční letní akcí je Metropolitní léto hereckých osobností. Jeho

letošní, již 13. ročník probíhá na Letní scéně Vyšehrad a v divadle Studio DVA a hlavním lákadlem vyšehradské scény je světová premiéra nové letní komedie Patrika Hartla *4 sestry* v hlavních rolích s Ivanou Chýlkovou, Annou Šiškovou, Janou Strykovou, Berenikou Kohoutovou a Romanem Štabrnákem. Chybět samozřejmě nebudou ani osvědčené tituly z minulých let. Tedy například *Goldoniho Poprask na laguně*, *Vysavač s Bobem Kleplem* v hlavní a vlastně jediné roli, *Kutloch aneb I muži mají své dny* a další. Již pošesté jsou připravena i hudební setkání pod širým nebem. Naplánovány jsou koncerty Lenky Filipové, Szidi Tobias, Petry Janů, Věry Špinarové nebo Dana Bárty. Více informací včetně kompletního programu naleznete na www.studiodva.cz.

A divadlo v netradičním prostoru do třetice. Loď *Tajemství bratří Formanů*, kotví na Rašínově nábřeží, nabídne od 17. července několik představení hudební féerie *Saturnin* – s předními herci Divadla ABC a živým orchestrem *Melody Makers* na scéně v režii Ondřeje Havelky.

Loď *Tajemství bratří Formanů* letos opět nabízí legendární hudební féerii *Saturnin* s Jiřím Hánou.



„Pokusil jsem se napsat místy ztřeštěnou, někdy drze provokativní a taky dojemně citovou komedii o čtyřech ženách na pokraji nervového zhroutení. O ženách, které by chtěly milovat a být milované.“ Patrik Hartl k premiéře na Vyšehradě.



FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ O CENY



Foto: Jaroslav Veselý

O jakou křižovátku se jedná (foto z roku 1985)? Odpovězte na soutěžní otázku a získáte tričko „Metro v Praze“ a knihu 110 výletů s DPP. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 31. července 2016** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

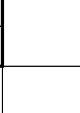

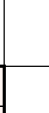
Správná odpověď na otázku **Do jaké ulice odbočují autobusy?** z Fotosoutěže v DP kontaktu 6/2016 zněla: **Kodaňská**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a 2 vstupenkami do galerie DOX, CD „Příběhy 20. století“ a CD Romana Tomeše „Navěky“ odměněn: **Jiří Koukol**.



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

V tajence křížovky najdete dokončení věty o jednom z nejdůležitějších počínů vynálezce Františka Křížika: Je asi nejčastěji připomínán v souvislosti s obloukovou lampou. Někdy je dokonce mylně uváděn jako její vynálezce. Křížik však obloukovku „jen“ zdokonalil. Sestrojil tzv. diferenciální regulátor, který udržoval hroty uhlíkových elektrod ve stále stejné vzdálenosti a zajišťoval ... (tajenka).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete nejpozději do **neděle 31. července 2016** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: nabíjecí svítilnu Emos a další 2 vylosovaní flash disk 16 GB.

POMŮCKY: ADSL, NPD, TEDEUM, TRAK	DEZINFEKČNÍ PŘÍPRAVEK	TYP PŘÍPOJENÍ K INTERNETU	ŽURNALISTA	ZNAČKA ANTIMONU	OVOCNÝ STROMEK NÍZKEHO VZRŮSTU	ČERV CIZOPASNÍČÍ VE STŘEVĚCH	HANOBITI		TAHÁNÍM NASHROMÁŽDIT	BASSOVY INICIÁLY	SEVERSKÝ PAROHÁČ	POPRUH (NÁŘEČ.)	BEZ- PŘÁVNÝ ČLOVĚK	SLOVENSKÁ ŘEKA	4. DÍL TAJENKY	INICIÁLY HEREČKY ANTALOVÉ
STAROINDICKÝ JAZYK								NEJSTARŠÍ OSOBA V DANÉ SPOLEČNOSTI								
3. DÍL TAJENKY								LÉKY ZPŮS. POTRAT ŽLUTOHNĚ- DÁ BARVA								
INICIÁLY PÍSNÍKÁŘE VYSOČKÉHO				SUPĚNÍ ČÁST DĚDINY					BÝV. ASJ- SKÝ STÁT VYKLÁDAČÍ KARTY							SLOVENSKY „JAKPAK“
DOMÁCKY OLDŘICH					STÁT NA PIKOLE POŘADAČ NA SPISY					AUSTRAL. VACNATEC OKOVANÁ HŮL						
	MAĐAR (ZASTAR.)	PŘIVLAST- ŇOVACÍ ZÁJMENO PERFEKTNĚ				ČESAČ (OVOCE) SEKÁVAT (ŘÍDCE)						ZVUK ČUNIKA BRNĚNSKÝ TV VYSÍLAČ				
OZNAMOVATI								RÝŽOVÁ PÁLENKA OBAVA					A SICE PILÍŘ ZAPUŠTĚNÝ VE ZDI			
2. DÍL TAJENKY								6000 KUSŮ AMERICKÝ VYNÁLEZCE							JÍŽ LATINSKÝ LITURGICKÝ HYMNUS	
INICIÁLY REŽISÉRA KLOSE			ZNĚLKA ŘEČ					SKRÝVAT SE UKAZOVACÍ ZÁJMENO								
SPOLEČEN- STVÍ VČEL				OBDAŘIT NEPOHODA (EXPRES.)					KONZERV. ROZTOK ZN. STAT- AMPÉRU							JEDOVATÁ ORGANIČKÁ SLOUČE- NINA
	NA CO ROZHLAS PO DRÁTĚ (ZKRATKA)				SÍT K CHY- TÁNÍ PTÁKŮ SLOVENSKY „DIV“					LADISLAV NĚM. NAC. POLITICKÁ STRANA						
DĚLNÍK V DOLE						BOJOVÝ PLYN FR. MLUV. ČLEN						SADY ZKRATKA EVROPSKÉ UNIE				
1. DÍL TAJENKY										CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO						
STOUPENCI UMĚLECKÉ DEKA- DENCE										JEDOVATÁ BYLINA						

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 6/2016 se skrývalo doplnění věty týkající se zahájení provozu trolejbusů v Praze: Na první lince od střešovické vozovny přes Bořislavku ke kostelu svatého Matěje v Dejvicích, označené písmenem K, byl 28. srpna 1936 slavnostně zahájen provoz, **o den později se už jezdilo pravidelně.**

Hlavní cenu – topinkovač Electrolux – získává **Lenka Borovičková** a flash disk 16 GB získávají **Aleš Albrecht a Vladislav Škvára.**

HLAVNÍ CENA: SVÍTLNA EMOS 3810 LED NABÍJECÍ

Tento outdoorový model svítilny nabízí možnost užití žárovky halogenové s výdrží 3,5 h a dosvitem 180m, nebo kryptonové s výdrží 8 h a dosvitem 140m. Disponuje rovněž 12 LED diodami s neuvěřitelnou výdrží plných 24 h, dosvitem 35m a maximálním světelným tokem až 110 lm. Díky voděodolnosti je baterka Emos plně funkční i v deštivém počasí či ve vlhkém prostředí celkově. Kromě napájecího adaptéru, s jehož pomocí ji plně nabijete za 24 hodin, v balení naleznete i adaptér do automobilu. Příjemný benefit představuje existence připevnitelného popruhu na rameno, který umožní mít svítilnu kdykoliv po ruce pohodlně a komfortně. Svítilna Emos je vlhketěsná, odolná vůči střikající vodě, prachu a špině. Obsahuje olověný bezúdržbový akumulátor 6 V / 4 Ah, nabíjí se ze sítě 230 V / 50 Hz nebo z automobilové zásuvky 12 V. Je vyrobena z kvalitního a odolného ABS plastu.



Budte v létě originální!

**KLASICKÁ
černočerná**

**Triko
s mazací
tramvají
200 Kč**



**LIMITOVANÁ
modrozelená**

Více informací na:
www.dpp.cz/infocentra



V prodeji v Infocentrech DPP **Můstek, Anděl, Hradčanská** a **Nádraží Veveslavín.**



Dopravní podnik
hlavního města Prahy