

## Se zákazníkem musíme lépe komunikovat

Dopravní podnik dostane na svou činnost v letošním roce téměř 14 miliard korun. Polovinu tvoří provozní dotace, druhou finance na investice. „Zmiňovaná částka je na hraně toho, co nám může městský rozpočet poskytnout, proto ji musíme vynaložit co nejlépe, abychom dále zlepšili systém městské hromadné dopravy,“ uvedl na setkání vedoucích pracovníků naší společnosti předseda představenstva a generální ředitel Milan Houfek.

Setkání vedoucích pracovníků se konala v dobách minulých pravidelně jednou až dvakrát ročně. Ve středu 13. prosince jsme navázali na „přetrženou nit“. „Podobná setkání by měla především přispět k lepší informovanosti řídicích pracovníků. Tok informací není mnohdy nejlepší, proto jsme se rozhodli uspořádat podobné setkání. Je to první krok, pokud se osvědčí, chtěli bychom v budoucnosti pokračovat,“ řekl v úvodu Houfek. Dále se ve svém projevu věnoval seznámení s prostředím, ve kterém se naše společnost pohybuje, a stručně zhodnotil nejdůležitější oblasti, kterými žije Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

„Podle mého je kvalita námi poskytovaných služeb nejlepší v historii, ale v detailech, které dokáží zákazníkům znepříjemnit život, máme ještě rezervy. Proto jsme také před třemi lety začali s Programem kvality služby. Nechci, aby to byla obdoba nějaké socialistické soutěže, program by měl být hnacím motorem ve zlepšování právě těch detailů, které mnohdy přehlídíme nebo si je neuvědomujeme,“ vypíchl první téma předseda představenstva.

Jeho další slova se točila okolo lepší komunikace s veřejností. „Musíme se naučit s veřejností lépe komunikovat, lépe naše služby prodávat, a to na všech úrovních. Podařilo se nám zastavit výrazný pokles přepravených osob ze začátku devadesátých let, ale bohužel každý rok konstatujeme propad přibližně o 1 až 2 procenta. Naším cílem musí být úplné zastavení tohoto trendu.“

Generální ředitel ještě jednou všem poděkoval za perfektní zvládnutí dopravy při zářijovém zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky. Vysoce ocenil i zahájení prodeje jízdenek řidiči autobusů. „Když jsme tento záměr před rokem připravovali, nevěřil jsem, že se povede prodej jízdenek řidiči autobusů tak bezproblémově realizovat. Dnes je skutečností, přináší své ovoce a navíc je pozitivně hodnocen zvenčí. Proto bychom měli uvažovat o zavedení prodeje jízdenek i řidiči tramvajů, zpočátku jen ve vybraných obdobích dne. Rovněž všichni přepravní manipulanti v met-



Foto: Petr Malík

ru by měli prodávat jízdenky. V budoucnu tak závažnou věc nemůžeme nechat na dobrovolnosti jednotlivých pracovníků. Podle statistik prodává jízdenky 60 až 70 procent staničního personálu u vstupu do metra, a to je málo,“ zdůraznil Houfek.

V další části svého vystoupení se předseda představenstva zaměřil na mezinárodní vztahy, jejichž význam někdy není dostatečně doceňován. „Je jedno, jestli vstoupíme do Evropské unie za tři nebo za šest let, ale už nyní se musíme připravovat na platné normy, abychom byli připraveni například na konkurenci v dopravě nebo na evropské normy týkající se kvality služby.“

Plány do budoucna jsou spojeny s obměnou vozového parku, která by měla nabídnout cestujícím větší kvalitu a komfort. Výrazně bylo rovněž zmíněno zahájení stavby tratě metra IV. C1 a příprava na zahájení stavby tramvajové trati na Barrandov. „Návrh rozpočtu na rok 2001 nám dává relativně velké finanční prostředky pro investiční činnost, proto věřím, že se nám podaří realizovat většinu zamýšlených akcí.“

Závěr svého vystoupení věnoval generální ředitel rozboru vývojových řad základních ekonomických ukazatelů. Zaobíral se poskytováním dotací naší společnosti v posledních deseti letech, vývojem tržeb, ať již z prodeje jízdenek nebo pokut, odpisy a odloženou daní, které náš rozpočet v posledních letech výrazně zatěžují. Pod drobnohledem byly také počty zaměstnanců a náklady na mzdy, zejména z pohledu právě probíhajícího kolektivního vyjednávání.

Ve druhé části setkání přiblížil finanční možnosti města zejména v dopravě místopředseda představenstva Radovan Šteiner a závěr patřil krátkému hodnocení ředitelů odštěpných závodů.

První krok na cestě k lepší informovanosti uvnitř našeho podniku byl učiněn, snad si téměř stovka zúčastněných odnesla informace, které bude moci využít při další práci. Na další setkání vedoucích bychom neměli čekat dlouhé roky, otázek k řešení máme stále dost.

-bda-



**Jak je stará pražská městská hromadná doprava?**

2



**Autobusová doprava by měla být certifikována podle ISO**

6



**Pět let DP-KONTAKTu**

9 až 12



**Představujeme STIB Brusel, partnerský podnik z klubu CYQUAL**

příloha

Z obsahu

V jedenáctém čísle DP-KONTAKTu se objevilo zamýšlení o 125. výročí, které jsme v nedávné době oslavili. Proč a kdy se v minulosti zvolilo právě zahájení provozu koňky 23. září 1875 za onen magický první den pražské městské hromadné dopravy? Následující řádky patrně také nedají na otázku uspokojivou odpověď, přesto se o ni alespoň částečně pokusme.

Co vedlo někoho k tomu, že se do výpočtu data opomněly omnibusy? Osobně se domnívám, že jedním z důvodů byla skutečnost, že je nikdy (ani krátce) neprovozovaly Elektrické podniky (EP), přímý předchůdce dnešního Dopravního podniku. EP žádný omnibusový provoz ani nezavedly, ani nezakoupily od jiných provozovatelů. Zkusme zapátrat, kdy se nepřesná tradice zrodila? Zdá se, že jde o omyl nedávného data.

Připomeňme si nejvýznamnější oslavy historie pražské městské hromadné dopravy. Patrně poprvé (pokud je známo) Pražané vzpomínali v roce 1925. Nabídl se kulaté padesáté výročí zahájení provozu koňské dráhy. Tehdy ale ještě nikdo nepoužíval moderní pojmy „městská hromadná doprava“. Prostě, vzpomínalo se na zahájení provozu městské kolejové dráhy s animální trakcí, která byla bezesporu úspěšnější než omnibusy a navíc šlo o kus historie největšího a nej-

## Jak je stará pražská městská hromadná doprava?

městskou hromadnou dopravu) a tak slavit její výročí. Není bez zajímavosti, že ani Sichrovský ani Thoř omnibusy neopomíjejí. V Thořově studii je dokonce jasně psáno, že „Pravidelnou hromadnou dopravu osob koňskými omnibusy jako základ městské dopravy měla jenom Praha.“ Zdá se, že předchozí generace dopraváků tedy měla celkem jasno. (Jen tak, jaksi pod čarou, musím připomenout, že Thořova studie byla vydána jako tajná.)

Pak přišla padesátá léta a o nějaká výročí se příliš nikdo nezajímal. Přesto historikové na omnibusy nezapomínali (viz například František Roubík: Od nosítek k trolejbusu).

Šedesátá léta byla už politicky uvolněnější. A tak se v roce 1965 zrodil nápad, oslavit po vzoru našich předků výročí koňky. Ale na rozdíl od roku 1925 někoho zřejmě napadlo hovořit ne o koňce, ale o organizované městské hromadné dopravě (v té době už byl tento pojem zcela samozřejmý). Do ulic vyjel slavnostní

omnibusové linky není zatím spolehlivě doloženo datum, kdy zahájila provoz.

Shrneme-li nynější známé údaje z literatury, dozvíme se, že se s omnibusy seznámil během studijní cesty v Paříži v roce 1829 František Antonín Gerstner (ano, ten, který stál u zrodu první české koněspřežné železnice do Českých Budějovic). Úspěšný pařížský podnik propagoval v českém tisku a jeho myšlenka zaujala české místodržitelství (prý se o celou záležitost zasloužil především nejvyšší purkrabí hrabě Chotek), které vyzvalo pražský magistrát k podpoře takového podnikání. Našel se ale jen jeden podnikatel, který byl ochoten jít do živnosti, se kterou tu nebyly zkušenosti. Byl to Jakub Chocenský, největší pražský povozník. V říjnu 1829 obdržel dekret zemského prezidia a pražského magistrátu, kterým mu bylo povoleno provozovat pravidelnou dopravu osob na dvou linkách. Trasa té první vedla od Staroměstské radnice přes Karlův most k tzv. Zemskému domu (sněmovně) na Malé Straně. Druhá linka byla navržena od hlavní celnice (byla na dnešním náměstí Republiky za palácem U Hybernů) a měla vést také na Malou Stranu, tentokrát však k tehdejšímu vrchnímu poštovnímu úřadu. Kterými ulicemi jednotlivé linky vedly, zatím nevíme. Někdy se uvádí, že Chocenský zahájil provoz 19. dubna 1830. Pochybnosti jsou, zda na jedné nebo obou linkách. Podle některých údajů zprvu k danému účelu koupil jediný starší dostavník a zahájil na první lince provoz už v roce 1829. (Není ani jasné, proč by měl se zahájením provozu otálet prakticky půl roku, když zavedení linky nebylo vázáné na nějaké stavební úpravy komunikací a podobně.) Dále se ví jen to, že se na lince (linkách) platilo jednotné jízdné 5 krejcarů. Chybou podniku bylo, že dopravě nepředcházela, jak bychom dnes řekli, žádný přepravní průzkum, kterým by se zjistilo, kudy chce cestovat nejvíce osob. Pro malý zájem Chocenský už v roce 1830 dopravu omnibusy zastavil.

Také u dalšího omnibusového podniku nemáme pro linku z Růžové ulice na Malou Stranu k dispozici



Jedno z nejznámějších vyobrazení pražských omnibusů znázorňuje na první pohled nelitostný konkurenční boj s koňkou.

významnějšího pražského městského podniku. Nic na tom nemění skutečnost, že o „jakési“ elektrické ve službách dopravy v roce 1875 neměl většinou nikdo ani tušení. Vzpomínka na zahájení provozu koňky byla v roce 1925 zcela namístě.

Podruhé se velké oslavy odehrály v roce 1947. Tehdy (už) Dopravní podniky hlavního města Prahy oslavovaly opět „padesátku“. Tentokrát si připomínaly výročí ustavení samotných Elektrických podniků (královského) hlavního města Prahy v roce 1897. I tato oslava byla pochopitelně zcela v pořádku. Historie samotného podniku je něco jiného než historie dopravy. Ani v té době se pojmy typu „městská hromadná doprava“ moc nepoužívaly. Ostatně i název stěžejního článku slavnostního čísla časopisu Elektrikář od Ing. Dr. Karla Sichrovského zněl „Vývoj veřejné dopravy v Praze“.

Ještě na přelomu 40. a 50. let se běžně hovoří jen o „městské dopravě“ (tj. bez slovíčka „hromadná“). Jeden z významných teoretiků tohoto odvětví, Ing. Vojtěch Thoř, zpracoval v roce 1949 vynikající rozsáhlou (a dnes trochu zapomenutou) práci nazvanou „Výhledová studie v městské dopravě“. V ní se, mimo jiné, praví: „Městská doprava jako hospodářské dopravní odvětví je definována jako hromadná doprava osob (jen výjimkou i zboží) na místně omezeném území sídelní aglomerace, hustě osídlené, pravidelně se tvořivší z území velkého města a jeho nejbližšího okolí, jež tvoří několik obcí sousedních. Město a obce s ním sousedící tvoří zájmovou oblast městské dopravy a mají mezi sebou vzájemné vztahy hospodářské, politické, kulturní i sociální...“ Tuto studii cituji nejen proto, že pátrám po tom, kdy se začalo užívat pojmu MHD (i když je celkem jedno, zda jde o městskou nebo

přívod tramvajů označený číslicí 90 a na tabulkách se objevily nápisy 90 let MHD. Ve skutečnosti šlo „jen“ o 90. výročí tramvajové dopravy. Zdá se, že právě tady se zrodila nejen dnešní tradice slavit výročí MHD, ale současně i početní chyba. Když se o deset let později slavila „stovka“, už se nedostatkem nikdo moc nezabýval. Dokonce se v knížce „Od koňky k metru“ jasně píše, že „pravidelný provoz městské hromadné dopravy byl v Praze zahájen v roce 1875“. O něco dál se autoři sice zmínili o omnibusech, ale patrně ve snaze zdůvodnit oslavované datum uvedli, že „Pro roztržštěnost a krátkodobost jednotlivých akcí se omnibus v Praze nestal skutečně masovým dopravním prostředkem a prvnivší v tomto směru musel přenechat koňce.“

Považuji se za historika městské hromadné dopravy, rozhodně nejsem teoretik dopravy a nemám žádné odborné dopravní vzdělání. Přesto dokážu pochopit definici městské dopravy Ing. Dr. Thoře z roku 1949 i moderní definice MHD (viz například oborovou normu ON 01 8551 z roku 1976, která městskou hromadnou dopravu definuje jako veřejnou hromadnou osobní dopravu zajišťující přepravní potřeby na území města a popřípadě v jeho blízkém okolí; tvoří samostatný dopravní a přepravní systém. Tomu přece žádný z pražských omnibusových podniků (a známe jich zatím tři desítky) neodporuje.

Omnibusy tedy jednoznačně tvoří součást historie pražské městské hromadné dopravy, proto na ně ani nejmladší literatura vydaná Dopravním podnikem pochopitelně nezapomněla. Jen do toho součtu let, po které MHD Pražanům slouží, se (opět) jaksi nevěšly. Proč? Veškeré současné údaje o omnibusech pocházejí jen z moderní populární literatury a často se vzájemně rozcházejí. Vždyť ani u první známé pražské



Na této fotografii je omnibus ve Vídni. Praha takové dokumentační štěstí nemá. Dosud není známá jediná fotografie z našeho hlavního města, na které by byl zřetelně omnibus zachycen. (Abychom předešli kritice, hlavu koně „odřízl“ už fotograf, ne redakce. Jde o součást stereoskopického snímku čtvercového formátu.)

spolehlivá data. Uvádí se rok 1840 (Šulc: Dříve a nyní), 28. září 1842 (Dějiny Prahy v datech), leden 1843 (Roubík: Od nosítek k trolejbusu) a další. Šlo však o pravidelnou dopravu? Podle všeho to byly účelové večerní spoje pro návštěvníky divadla v Růžové ulici. A tak bychom mohli ve výčtu otázníků pokračovat.

Abychom jednou učinili odvážný revoluční krok a oprávněně chtěli slavit výročí pražské MHD jindy než 23. září, musíme v historickém bádání v archívech udělat ještě mnoho pečlivé práce. Teprve spolehlivé archivní dokumenty nám mohou stanovit datum. Ale i tak mohu všechny ujistit: Na pražské omnibusy opravdu nezapomínáme!

Mgr. Pavel Fojtík

# Tramvaje na Václavském náměstí

Je tomu už 20 let. V sobotu, 13. prosince 1980, jednu minutu po páté hodině ráno opouští u Muzea Václavské náměstí poslední tramvaj. Sprážená souprava vozů 2xT3 č. 6671 a 6679 ukončila jednu kapitolu v historii pražské městské hromadné dopravy, protože svezla po Václavském náměstí poslední cestující. (Abychom byli přesní, ještě o čtyři minuty později projel Václavským náměstím nahoru starý dvounápravový sněhový pluh č. 4225. Ten tady byl tou skutečně poslední tramvají.)

Vzpomínáte si ještě na dobu, kdy po Václavském náměstí hustě jezdily tramvaje? Celé náměstí vytvářelo jeden významný dopravní uzel, ze kterého se člověk dostal snad do všech tramvajových koutů města. Tramvaje byly v moderní době jeho neodmyslitelnou součástí. Tramvaje tudy jezdily dlouhých 96 roků. Ty první zde svezly Pražany 20. května 1884 a byly taženy koňmi, ale v roce 1900 je definitivně vystřídaly tramvaje elektrické. Možná jste viděli staré fotografie nebo archivní filmové záběry, na kterých byly koleje daleko od sebe. Jejich osová vzdálenost byla 16 metrů a teprve v letech 1927 a 1928 byly položeny přibližně do středu náměstí do tehdy běžné osové vzdálenosti 2,8 metru, avšak tak, aby každý směr objel sochu sv. Václava z jedné strany. Takovou úpravu si vyžádal velký nárůst automobilové dopravy. Na počátku roku 1930 byl na křižovatce s Jindřišskou uveden do činnosti semafor, pravděpodobně první v Praze a další záhy přibyl na Můstku. Deset roků (1929 – 1939) jezdily po náměstí také městské autobusy.

V roce 1947 se na křižovatce Můstek objevily poprvé v Praze třetí rozřadovací koleje, které výrazně urychlily provoz tramvají. Ve směru od Příkop „tříkolejka“ začínala až za zastávkou před Dětským domem, ve směru od Muzea byly zastávky přímo v tříkolejném úseku, tedy samostatně pro směr k Prašné bráně i k Národnímu divadlu. Následovala léta, kdy se v tramvajové dopravě na Václavském náměstí nic zásadního neměnilo. Jen tu časem přibýly „nové tramvaje“.

Ve druhé polovině šedesátých let Pražané i na Václavském náměstí poznali, jaké to je, když se staví „něco velkého“. To si téměř určitě pamatuje každý příslušník střední generace. Tramvajové dopravy se dotkla postupně hned celá řada staveb. V letech 1967 až 1968 se uprostřed (ano, víme, že to není opravdu uprostřed, ale říká se to tak) objevil při výstavbě podchodu ojedinělý provizorní most ve tvaru kříže, na který byla převedena tramvajová doprava jak v podélném, tak i v příčném směru. V letech 1967 až 1968 se nejezdilo z Václavského náměstí k Hlavnímu nádraží, protože se přistavovala budova

Národního (později Federálního) shromáždění a tramvajová doprava byla částečně převedena na provizorium ve Vrchlického sadech. V „šedesátém devátém“ přestaly tramvaje jezdit Mezibranskou, protože se u Muzea začala stavět stanice metra. Přitom se tramvajové koleje na náměstí provizorně stěhovaly tu na jednu, tu na druhou stranu Svatého



- Tramvajové koleje na náměstí ležely po zrušení tramvajové dopravy ještě více než rok, odstraněny byly až na jaře 1982 a nahrazeny původně snad jen provizorně míněnými záhony. Pražané se rozdělili do dvou táborů, z nichž první tvrdí, že zrušení tramvají na Václavském náměstí byla chyba, zatímco druhí je považují za zbytečnost. Osobně myslím, že tramvaje a pěší zóna se vzájemně nevylučují (stačí se podívat třeba do francouzského Štrasburku). Navíc má každý v paměti plané sliby politických vůdců o totálním zklidnění celého Václavského náměstí. Ve skutečnosti náměstí zůstalo přes veškerou snahu o omezení

Václava (1970 až 1973). Ještě si Pražané ani nestavěli oddychnout a v roce 1976 se začala stavět další stanice metra, tentokrát na Můstku. Také tady vznikla celá řada provizorních přeložek a přes staveniště metra byl dokonce postaven opět provizorní most od Příkopů do tzv. Myší díry. Také pěší chodili po provizorních chodnících, můstcích a různými průchody. Normální doprava po celém náměstí byla obnovena až na počátku roku 1978. Pouze v důsledku výstavby severojižní magistrály zanikla trať kolem Hlavního nádraží a tramvaje z náměstí jezdily už jen do Vinohradské a Škrétovy.

Samotné zahájení provozu linky A metra v létě 1978 z Dejvic na Náměstí Míru ještě tramvajovou dopravu na náměstí příliš nepoznamenalo, zato její prosincové prodloužení o dva roky později do stanice Želivského přineslo tramvajím na Václavském náměstí definitivní zánik. V létě 1985 zmizely tramvaje i z Příkopů a od té doby projíždějí Václavským náměstím jen napříč z Jindřišské do Vodičkovy (a samozřejmě zpět).

Devětadvacítka veze časně ráno 13. prosince 1980 poslední cestující po Václavském náměstí.

Foto: Ing. Ivo Mahel

- automobilové dopravy velmi živou městskou komunikaci a místo slibovaných kavárniček a laviček zůstala jen parkoviště a nedořešená snaha o jakousi zeleň na místě bývalého tramvajového tělesa, která ve skutečnosti náměstí dělí podélně na dvě poloviny a znesnadňuje chodcům přecházení. Tím vlastně dostaly na náměstí přednost opět automobily.

- Čas od času se objevují hlasy o obnově tramvajové dopravy na „Zlatém kříži“. Snad je to chvalyhodná snaha. Vždyť i dnes jakékoliv narušení tramvajové dopravy v Jindřišské či Vodičkově znamená prakticky kolaps celého tramvajového systému, protože náhradní trasy neexistují. Pokud je však tramvajové dopravy na Václavském náměstí zapotřebí, ať už jsou důvody jakékoliv, měla by se trať stavět hned a ne v nějakém vzdáleném časovém horizontu deseti a více let.

–pf–

## Sokolovská před 35 lety



Říjnové vydání našeho měsíčníku nás seznámilo s historií místa, kde dnes stojí nová administrativní budova naší společnosti v Sokolovské ulici. Uveřejněný příspěvek Pavla Fojtíka vyvolal mezi

- pracovníky našeho podniku bohatou diskusi. Několik z vás se ozvalo a nabízelo nám k otištění své snímky lokality před vysočanským nádražím. Vybrali jsme dvojici fotografií z archivu Josefa Mrštíka, které mají v rodném listě rok 1965. Věříme, že se mezi vámi najdou pamětníci, kteří si na Sokolovskou a její podobu, kdy ještě na lince č. 19 jezdily staré vozy, vzpomenu.

–red–



## Vozový park metra – VIII

Mimo vozidla nezávislé trakce, která jsme již zmiňovali v minulých vydáních časopisu DP-KON-TAKT, vlastní odštěpný závod Metro také tři speciální kolejová vozidla, a to: měřicí vůz, podběžečku a svařovací vůz. Všechna jsou poháněna vlastní silou a patří do kategorie vozidel nezávislé trakce, která nejsou přednostně určena k přepravě osob a materiálů. Jejich úkolem jsou především určité specifické pracovní úkony týkající se kolejového svršku a přeprava obsluhujícího personálu. V dnešní části se proto nebudeme zabývat pouze technickým popisem vozidel, ale i popisem samotných pracovních strojů a činností, které vykonávají.

### Měřicí vůz Matisa PV-6

U všech kolejových tratí v České republice se musí pravidelně kontrolovat jejich provozní parametry. Tuto povinnost předepisuje Vyhláška č. 177/1995, která je prováděcí předpisem Zákona o drahách. Pro prohlídky a měření na tratích metra jsou předepsány jedny z nejpřísnějších časových intervalů.

Mimo různá měření prováděná ručně je také předepsáno měření geometrické polohy kolejového svršku a přírodních kolejnic pomocí měřicího vozu. Na hlavní koleji, traťových spojkách a spojovacích kolejích do depa musí být toto měření provedeno jedenkrát měsíčně. Z výše uvedených požadavků vyplynula již při vzniku metra nutnost mít ke kontrole ve vozovém parku metra odpovídající vozidlo.

Měřicí vůz byl objednan již v rámci investic na výstavbu prvního úseku tratí C. Při výběru měřicího mechanismu pro metro nešlo využít běžných typů vozidel, které používala většina železničních správ. Tyto by svým profilem a přechodností nevyhovovaly parametrům tratí metra a svou cenou a výkonností by byly pro rozsah kolejí naddimenzovány.

Potřebám o. z. Metro plně vyhovovala nabídka švýcarské firmy MATISA. Koncem roku 1973 byl dodán nový měřicí vůz typu Matisa PV-6 s doplňky a úpravami pro měření geometrické polohy přírodních kolejnic. Tento typ dovoluje provádět omezenou rychlostí do 30 km/h tyto úkony jako velké měřicí vozy.

Jeho nasazení na tratích metra umožňuje zakreslit všeobecný stav kolejí a připravit tak dlouhodobý udržovací a obnovovací program. Vyhodnocení měření pak odhalí kolejové vady, které by mohly ohrozit bezpečnost dopravy, a které jsou zvláště při špatném stavu šterkového lože zjistitelné pouze pod zatížením.

Pomocí měřicího vozu Matisa PV-6 lze kontrolovat parametry jako zborcení, rozchod, vzepětí a převýšení koleje, vzdálenost a výšku přírodních kolejnic, nivelaci kolejových pásů a rychlost měření. Všechny statické a dynamické veličiny se zde snímají mechanickým způsobem! Vozidlo je vybaveno třemi měřicími podvozky, z nichž jsou měřené údaje přenášeny pomocí převodových pák, řetízků a pružin na zapisovací zařízení. Přenos údajů o přírodních kolejnicích je od snímačů elektrický. Grafický záznam je prováděn v měřítku 1:100 pomocí deseti tužek na papírový pás s rastroem a vyhodnocení probíhá vizuálně porovnáváním se vzorovým záznamem.

Měřicí vůz Matisa PV-6 je poháněn vlastní silou. Naftový motor pro pohon je přepínávaný dvoudobý čtyřválec General Motors o výkonu 92 kW. K napájení veškerých částí vozidla a měřicího zařízení slouží elektroagregát s výkonem 5 kW. Vozidlo je vybaveno přímočinnou tlakovou pneumatickou a pneuhydraulickou brzdou a vřetenovou parkovací brzdou.

Navzdory svému stáří (téměř 30 let), ale hlavně díky pečlivé údržbě pracovníků, kterým byl svěřen, je měřicí vůz o. z. Metro dosud v dobrém technickém stavu. Avšak tak jako ve všech odvětvích, tak i v oblasti měření kolejového svršku šla technika

mílovými kroky dopředu a naše „babička“ Matisa PV-6 velmi zastarala.

V dnešních vozidlech jsou k měření využity kamery s řádkovými snímači, laserové zdroje světla, indukční snímače posunutí, snímače zrychlení úhlové rychlosti a jiné. Vozidla dovolují také defektoskopickou kontrolu kolejnic, kontrolu průřezného průřezu tunelu, měření vertikální mikrogeometrie a příčného profilu kolejnic. Vlastní výstupy jsou pak zpracovány a automaticky vyhodnoceny pomocí výpočetní techniky.

Samozřejmě i odštěpný závod Metro usiluje o zakoupení moderního měřicího vozu. Proběhla již také první nezávislá jednání s firmami MATISA, Plasser a MTH Praha, ale vzhledem k pořizovacím nákladům nové techniky se nejdříve budou muset najít patřičné investiční prostředky. Vzhledem ke stáří měřicího vozu Matisa PV-6 si je však nutné uvědomit, že pravidelné a objektivní měření kolejového



svršku je bezpodmínečným a nutným požadavkem zajišťujícím bezpečnost provozu hromadné dopravy osob v tunelech metra a není jej možno proto ekonomicky zdůvodňovat. Za zmínku určitě stojí fakt, že o náš měřicí vůz projevil velký zájem firma MATISA, která by ho chtěla umístit do svého muzea ve Švýcarsku. Jak sami uznali, považují za malý zázrak, že mechanický přenos měřených veličin je stále plně funkční.

#### Základní technické parametry

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| délka přes nárazníky      | 6 700 mm  |
| délka s měřicími podvozky | 10 700 mm |
| maximální šířka           | 2 480 mm  |
| maximální výška           | 3 000 mm  |
| celková výška             | 3 000 mm  |
| rozvor                    | 11 t      |
| celková hmotnost          | 60 km/h   |
| maximální jízdní rychlost |           |

### Svařovací vůz K 355 PT

Dalším nepostradatelným zástupcem vozového parku metra je bezesporu svařovací vůz K 355 PT. Zpočátku si při výstavbě metra zajišťoval přípravu stometrových kolejových pásů sám dodavatel stavby a v tunelech pak prováděl jejich tzv. bezстыkové spojení. Časem ale musí po nadměrném opotřebení kolejnic dojít k jejich souvislé výměně, a proto zakoupil o. z. Metro pro svařování kolejnic v roce 1977 od rakouské firmy Plasser Theurer svařovací vůz K 355 PT.

Tento stroj je v současné době využíván především na svařovacích základnách v depech pro spojování kolejnic do stometrových pásů. Dlouhou dobu byl také používán pro svařování kolejnic přímo v tunelech metra, ale tento způsob byl značně ná-

ročný. Pro uchycení kolejnic do kleští svařovacího stroje a následné pohyby prováděné při svařování se muselo během noční výluky povolit a následně upevnit několik desítek metrů již položené koleje. Proto se ke konci roku 1997 tento způsob nahradil svařováním termitem, který má speciální složení pro použití v tunelech.

Svařovací vůz K 355 PT je hnací kolejové vozidlo vybavené závěsným svařovacím strojem typu K 355. V přední části kabiny se nachází hlavní řídicí stanoviště pro jízdu vozidla se všemi ukazateli potřebných údajů. V zadní části je stanoviště, z kterého se ovládá především samotný svářecí stroj, ale lze odtud ovládat také základní jízdní funkce. Mezi oběma stanovišti v oddělené prostřední části (strojovně) jsou uloženy veškeré agregáty potřebné pro pohon vozidla a svařování kolejnic.

Svařovací vůz je vybaven vznětovým vzduchem chlazeným dvanáctiválcovým motorem Deutz s válci uspořádanými do V. Z předního čela skříňně motoru je vyveden hnací hřídel na rozvodovou převodovku, která rozvádí výkon z jednoho vstupního hřídele na dva výstupní a současně redukuje otáčky spalovacího motoru. Přenos výkonu na hnací pod-

#### Měřicí vůz Matisa PV-6

vozky vozidla je hydrostatický. Poháněna jsou obě dvojkolí prvního podvozku, třetí a čtvrté dvojkolí druhého podvozku jsou pouze běžná.

Druhý výstupní hřídel ze zadního čela spalovacího motoru směřuje ke generátorové rozvodové převodovce. Tato rozvodovka pohání jednou výstupní hřídeli generátor na výrobu svařovacího proudu a druhou výstupní hřídeli hydraulické čerpadlo k ovládání čelistí a hydraulického zvedacího zařízení pro manipulaci se závěsným svařovacím strojem.

Brzdová soustava svařovacího vozu byla v roce 1993 z důvodu těžké dostupnosti náhradních dílů Knorr předělána na soustavu DAKO. Je tvořena samočinnou tlakovzdušnou brzdou s ovladačem jen na hlavní stanovišti strojvedoucího, přímočinnou tlakovzdušnou brzdou s ovladačem na obou stanovištích a vřetenovou parkovací brzdou.

Závěsný svářecí stroj K 355 je určen pro kontaktní svařování kolejnic. Za pomoci tohoto stroje lze svařovat metodou odtavovacího stykového svařování kolejnice o průřezu od 6 400 mm<sup>2</sup> do průřezu 10 000 mm<sup>2</sup>. Napájení stroje elektrickým proudem je zajišťováno buď z dieselgenerátoru, nebo přímo z veřejné sítě. Svařování kolejnic se provádí metodou nepřetržitého odtavování pomocí systému hydraulického servořízení a podle předem zvoleného programu s automatickou regulací napětí.

Svařovací proces je řízen pomocí naprogramovaného ovládacího voliče, který přes EP ventil ovládá olejové tlakové obvody a časové spínače svařovacího stroje. Proces začíná upnutím kolejnic, k čemuž slouží dva páry kleštových čelistí. Hydraulické servořízení je tvořeno elektromagnetem lisování, šoupátkem, reduktorem, mikrovypínačem a elektromagnetem stíhání a je namontováno

v centrální ose stroje. Pro svařování jsou použity dva paralelně zapojené transformátory, které jsou uloženy v dutinách levého páru upínacích čelistí. Použití dvou paralelně pracujících transformátorů umožňuje značně snížit odpor nakrátko a rovnoměrné rozložení proudu po průřezu kolejnice.

#### Základní technické parametry

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| délka přes nárazníky      | 16 240 mm |
| šířka vozidla             | 2 840 mm  |
| výška vozidla             | 3 570 mm  |
| rozvor podvozků           | 10 000 mm |
| celková hmotnost          | 42 t      |
| maximální jízdní rychlost | 80 km/h   |

### Strojní podbíječka Plassermatic 08–75 GS

Zatím nejnovějším speciálním kolejovým vozidlem ve vozovém parku je automatická strojní podbíječka Plassermatic 08–75 GS, kterou o. z. Metro zakoupil koncem roku 1989. Výrobce je rovněž rakouská firma Plasser a Theurer z Linzu. Podbíječka se používá k opravám a údržbě tratí metra, na kterých je stále pražcové upevnění kolejí ve štěrkovém loži. V současné době se jedná především o zhlaví dep, zkušební tratě, výhybky na tratích (do tratě III. C) a na mostech čtvrtého a pátého úseku tratě B.

Do roku 1989 se podbíjení kolejí a výhybek provádělo ručně. Se zvyšujícím se rozsahem prací a požadavky na jejich kvalitu se stal takový způsob podbíjení časově a ekonomicky neúnosný, proto se přistoupilo k zakoupení strojní podbíječky.

Automatická strojní podbíječka Plassermatic je obecně určena k přesnému podbíjení křížení, výměn a kolejí o minimálním poloměru oblouku 80 metrů. Vozidlo je osazeno vzduchem chlazeným vznětovým dvouřadým osmiválcem typu KDH Deutz s uspořádáním válců do V a výkonem 150 kW při 2 500 ot/min. Ve spalovacím motoru je vestavěný jednoválcový vzduchem chlazený kompresor, který svým provozním tlakem 8 barů zajišťuje provoz všech vzduchem řízených součástí vozidla.

Výkon od spalovacího motoru je přenášen hydrostaticky přes pětistupňovou řídicí rozvodovku do nápravové převodovky a na zadní dvojkolí. První dvojkolí je běžné a má funkci jako klasický běhoun. Na vozidle je použito pouze prvotní vypružení pomocí pryžových silentbloků (Megi).

Stanoviště strojvedoucího je umístěno nad druhým dvojkolím na zadní straně vozidla. Jsou zde umístěny veškeré řídicí a ovládací prvky, pomocí kterých je obsluhován celý stroj. Z přední kabiny, situované nad prvním dvojkolím, lze v případě potřeby pomocí řídicích a ovládacích prvků zajišťovat nivelaci a směrování.

Na vozidle je použita tlaková brzda soustavy

*Mycí zařízení tunelů při kompletaci v o. z. Metro po dodání.*



Svařovací vůz K 355 PT

KNORR, a to brzda nepřímocinná ovládaná brzdícím samočinným brzdou, brzda přímocinná ovládaná brzdovým kohoutem přímocinné brzdy a vřetenová parkovací brzda. Nouzová brzda je uváděna v činnost záklopkou záchranné brzdy prostřednictvím táhla s lankem.

Stejněměrné elektrické zařízení pracuje s napětím 24 V a skládá se z generátoru, dvou 12 V baterií v sérii, signálního zařízení, řídicích okruhů a osvětlovacího aparátu, který zabezpečuje dostatečné osvětlení všech pracovišť.

Vozidlo je vybaveno podbíjecím agregátem pro koleje, křížení a výměny všeho druhu. Jako podbíjecí agregát je zde použit hydraulický asynchronní rovnotlaký systém podbíjení Plasser a Theurer. Rám podbíjecího agregátu je umístěn bezprostředně před zadní nápravou na dvou vodorovných sloupech a je stranově přestavitelný. Tento rám nese vlastní podbíjecí agregát, vedený na dvou svislých sloupech, a může být pomocí hydrauliky posunut tak, že se kdykoliv nachází nad podbíjeným místem.

Vlastní tlakově vibrační podbíjení pracuje na základě asynchronního stejnotlakového principu. To znamená, že během podbíjecího děje vzniká před každým podbíjecím nástrojem určitý odpor. Dosáhne-li odpor zvolené velikosti, pak se příslušný podbíjecí nástroj automaticky zastaví. Ostatní nástroje pokračují v práci tak dlouho, až vyvodí stejně velkou sílu na lože. Zdvihání a spouštění podbíjecího agregátu je provedeno hydraulickým válcem.

Vlastní vibrační pohyby pracovních nástrojů jsou vyvolávány excentrickou hřídelí, poháněnou od hydraulického motoru. Jako pracovní nástroje jsou zde použity čtyři výkyvné páky s konickými konci, které lze plynule přestavovat ve směru ke středu koleje nebo od koleje. Tato automatická

strojní podbíječka má pro směřování podbíjení tzv. jednotětvový měřicí systém a pro nivelaci nivelací systém Plasser a Theurer.

V letošním roce byl podbíjecí stroj osazen ovládaním pro vnější obsluhu. Byl jím umožněn podélný i příčný posun s celým strojem a pomalé spouštění podbíjecích kladiv do pracovní polohy. Tím odpadla složitá komunikace vnější obsluhy s pracovníkem řídicím pracovní proces z kabiny.

#### Základní technické parametry

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| délka přes nárazníky      | 14 490 mm |
| šířka vozidla             | 3 050 mm  |
| výška vozidla             | 3 300 mm  |
| rozvor podvozků           | 8 000 mm  |
| celková hmotnost          | 27 t      |
| maximální jízdní rychlost | 65 km/h   |

### Mycí zařízení tunelů

Za zmínku určitě stojí také, i když nepatří do kategorie vozidel nezávislé trakce, mycí zařízení tunelů metra. Jedná se o vůbec první prototyp takového stroje v rámci celé Evropy. Jeho dodávku pro pražské metro zajišťuje firma HANES, která je výhradním zástupcem německého výrobce Schörling & Brock. Jedná se v podstatě o speciální nástavbu umístěnou na dvou PVD vozech, které budou taženy lokomotivou řady 797.8. Centrálním zdrojem výkonu veškerého zařízení je dieselařegát Deutz. Od motoru je výkon přenášen hydrostaticky na kompresory, vodní čerpadla, sací ventilátory a na čtrnáct hydromotorů.

Princip čištění tunelů probíhá na principu zviřování a mlžného zvlhčení prachu s jeho následným odsátím do výsypného kontejneru. Každá ze čtrnácti sacích hubic umístěných na rámu kopírujícím obrys vozidla má v sobě tlak na přívod tlakového vzduchu a vody a operativně se přizpůsobuje okamžitému průřezu tunelu. Tento proces je řízen laserovým snímačem, který je umístěn na čele prvního PVD vozu a dává přes počítač signály pro hydromotory, které zajišťují vysouvání a zasouvání celkem čtrnácti sacích hubic. Reakční doba úplného zasunutí hubice je jedna sekunda, a proto je prozatím předepsána maximální rychlost mycí soupravy na 2 km/h.

Mycí souprava byla dodána počátkem prosince minulého roku a po provedení veškerých jízdních zkoušek, ale především zkoušek funkčnosti mycího zařízení v tunelech metra, bude schválena pro použití na tratích metra.

Tím bychom zakončili sérii článků o vozovém parku metra, s kterou jste se v DP-KONTAKTu setkávali po dobu osmi měsíců a doufám, že pro mnohé z vás byly tyto články příjemným zdrojem informací.

Text a foto: Ing. Marek Kopriva, 11 003



# Autobusová doprava by měla být certifikována podle ISO

Jednání představenstva naší společnosti v pondělí 18. prosince jednomyslně rozhodlo o jmenování ing. Ladislava Špitzera, dosavadního dopravního náměstka, ředitelem odštěpného závodu Autobusy. O 24 hodin později jsme nově zvoleného ředitele navštívili v jeho dosavadní pracovně v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti a povídali si o jeho plánech a záměrech v nové funkci.



Foto: Petr Malík

**DP-K Nejprve bychom vám rádi pogratulovali ke jmenování ředitelem a rádi bychom se zeptali, co vám proběhlo hlavou v prvních vteřinách po oznámení výroku?**

Ocenil jsem důvěru představenstva v naši práci, že vybralo a jmenovalo do této funkce zaměstnance našeho odštěpného závodu. A současně jsem si uvědomil obrovskou odpovědnost, a to nejen za co možná nejkvalitnější a efektivní fungování systému autobusové dopravy, na který každodenně a po celý rok spoléhají milióny našich klientů v Praze a širo-

kém okolí, ale také za vliv své budoucí práce na osudy a spokojenost více než 4 tisíc zaměstnanců našeho odštěpného závodu.

**DP-K S vašimi názory se čtenáři DP-KONTAKTU mohli již několikrát seznámit, ale přesto zcela jistě mezi zaměstnanci odštěpného závodu Autobusy panuje určité očekávání, co bude dál?**

Rád bych navázal na všechny dobré kroky, které byly učiněny pod vedením mého předchůdce ing. Jiřího Machače. Rozhodně jich nebylo málo.

Je potřeba pokračovat ve vytváření takových podmínek pro zaměstnance, které stále více budou uvolňovat jejich tvořivou sílu, které umožní jejich seberealizaci, zajistí jistotu ve smysluplné práci a povedou ke stále větší prosperitě a uznání firmy. Budu se snažit odstraňovat umělé vytvořené bariéry mezi pracovišti a zaměstnanci, vytvářet podmínky pro týmovou práci všech zaměstnanců.

Jako samozřejmě očekávám čestné, charakterní, otevřené a vstřícné jednání všech svých spolupracovníků.

Postupně se chci setkat se členy vedení odštěpného závodu, náměstky, řediteli všech garáží, DOŽu Hostivař a dalšími členy vedení a seznámit se blíže s jejich pohledem na funkce našeho odštěpného závodu, s problémy, které je a jejich spolupracovníky trápí a s představami o budoucím vývoji. Předpokládám, že skutečným schůzky se zástupci vedení garáží a odborových organizací jednotlivých garáží. Cílem toho všeho bude vytvořit si ucelenou představu o silných i slabých stránkách v našem závodě. To by mělo přispět k upřesnění vize, stanovení budoucích kroků a jejich sledu.

**DP-K V poslední době se o. z. Autobusy podařilo prosadit několik významných novinek, které pomohly zejména našim zákazníkům. Co připravujete pro nejbližší dobu?**

Možná nepřipravujeme tak významné novinky jako v době nedávno minulé, ale i ty by měly přispět k větší spokojenosti našich zákazníků. Snažíme se

- nadále zlepšovat vnější i vnitřní informační systém ve vozidlech, společně s kolegy z ředitelství a Elektrických drah připravujeme změny v informacích poskytovaných na zastávkách.
- Náš technický úsek připravuje instalaci plošiny do první dodávky nízkopodlažních autobusů, které jí nebyly vybaveny. Bez ní se tato vozidla nemohou zařadit mezi plně bezbariérová. Toto zlepšení nejvíce přivítají cestující na elektrických vozících, kteří

nemohou autobus bez plošiny cestovat, zvláště pokud autobus nemá možnost najet těsně k nástupišti.

V oblasti, která se dotkne především našich řidičů, se nám podařilo zajistit ve spolupráci s provozní komisí a Karosou a. s. upravení kabiny pro řidiče v City busech. Upravená kabina by měla poskytnout řidičům větší bezpeč-

- nost a lepší komfort, neboť bude vybavena klimatizací založenou na principu odpařování vody.

**DP-K Jak vidíte o. z. Autobusy z pohledu dlouhodobější perspektivy?**

Chtěl bych, aby autobusová doprava byla významnou součástí kvalitního systému městské hromadné dopravy v Praze a okolí. Proto bychom měli zabezpečovat provoz, který bude certifikován normou ISO, stejně jako je tomu například v Ženevě. Po vstupu do Evropské unie budeme vystaveni výrazně větší konkurenci a uspěje jen ten, kdo bude poskytovat kvalitní služby.

Mým přáním je, abychom zajišťovali kvalitní služby pro co nejširší vrstvy obyvatel. Mnozí ze starostů z obcí za Prahou mi sdělovali, že autobusy Dopravního podniku k nim přivezly dosud neopoznanou kvalitu. Věřím, že z nastoupeného trendu neustoupíme.

Rok 2000 přinesl několik mimořádných akcí, při kterých odštěpný závod Autobusy zajišťoval dopravu a za jejich kvalitu byl oceněn nejen tuzemskými, ale i zahraničními organizacemi. Praha by i v budoucnosti měla hostit významné světové akce, například v roce 2002 zasedání NATO, a při nich jsme schopni zajišťovat kvalitní dopravu, reprezentující nejen služby Dopravního podniku, ale především města a České republiky v očích jejich návštěvníků. Úkolů, které jsou na nás kladeny, jsme připraveni zhostit se se ctí.

**Děkujeme za rozhovor a přejeme hodně úspěchů v nové funkci.**

Petr Malík

## Jak probíhá kolektivní vyjednávání pro rok 2001?

V současné době probíhá na všech odštěpných závodech a na ředitelství naší akciové společnosti kolektivní vyjednávání v souladu se Zákonem o kolektivním vyjednávání, se Zákonem o zaměstnanosti, se Zákonem o mzdě, odměně za pracovní pohotovost a o průměrném výdělků a především v souladu se Zákoníkem práce ve znění novel. Výsledkem těchto jednání budou uzavřené kolektivní smlouvy jednotlivých odštěpných závodů a ředitelství společnosti pro rok 2001. Tyto kolektivní smlouvy budou jako právní dokument řešit pracovní vztahy dvou sociálních partnerů – zaměstnavatele a zaměstnanců, zastoupených příslušnou odborovou organizací.

Kolektivní smlouvy jednotlivých odštěpných závodů a ředitelství společnosti uzavřené pro rok 2000 by měly platit do 31. března 2001, či do 30. června 2001 v případě o. z. Elektrické dráhy, ale protože od 1. ledna 2001 platí některá nová ustanovení v Zákoníku práce, budou tyto stávající kole-

ktivní smlouvy o tyto nové záležitosti doplněny dodatkem.

Předtím, než budou jednotlivé kolektivní smlouvy pro rok 2001 uzavřeny na jednotlivých odštěpných závodech a ředitelství společnosti, probíhá kolektivní vyjednávání mezi vedením Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciovou společností a Radou předsedů závodních výborů odborových organizací.

Toto kolektivní vyjednávání probíhá od 8. listopadu 2000 a na programu jednání je vliv novely zákoníku práce z hlediska pracovní doby, otázky pro mzdový vývoj v roce 2001 a možnosti využití penzijního přípojištění pro zaměstnance.

V otázce pracovní doby probíhají na jednotlivých odštěpných závodech činnosti pro zorganizování pracovní doby v rámci provozních výkonů pro zajištění městské hromadné dopravy. Tato činnost zabezpečí plynulý chod naší společnosti ve prospěch cestujících veřejnosti v hlavním městě Praze

a zároveň je potřeba nezhorsit ekonomickou situaci našich zaměstnanců z hlediska uplatnění novely zákoníku práce.

Problematika možnosti využití penzijního přípojištění pro zaměstnance byla prozatím odložena na pozdější jednání tak, aby mohla navazovat na dohodu o mzdovém vývoji pro rok 2001.

K otázce mzdového vývoje pro rok 2001 vyslovila Rada předsedů odborových organizací požadavek na nárůst mezd ve výši 8 % s ohledem na očekávaný nárůst inflace v roce 2001. Tento svůj požadavek vidí Rada předsedů optimální i s ohledem na předpokládaný růst průměrné mzdy v Praze. Proti tomuto požadavku předkládá vedení společnosti, na základě svých ekonomických možností, prozatím nárůst mezd ve výši 2,5 %. Další jednání o této problematice budou probíhat i v lednu tak, aby jejich výsledkem mohla být vzájemná dohoda o mzdovém vývoji pro rok 2001.

Ing. Pavel Pitra

# Jídelna na Sokolovské už slouží

Restaurace Na ráně v blízkosti budovy v Drahojlově ulici bývala častým poledním cílem většiny pracovníků, plnících své povinnosti u stanice metra Českomoravská. Poměrně široká nabídka, přes poledne nekuřácké prostředí, ale také problémy s tím najít volné místo, to byly obědové realie v původní budově.

Léto přineslo stěhování na Sokolovskou a také slib brzkého otevření nové závodní jídelny. Termín se stále posouval, a tak někteří více, jiní méně nedočkavě čekali, kdy bude stravovna otevřena. Ve středu 15. listopadu se ozvalo rozhlásem v budově hlášení o tom, že dnes poprvé je možné využít služeb novotou zářící jídelny.

U několika pultů čekaly v bíločervené kombinaci vzorně ustrojené servírky či kuchařky firmy Aramark (nevím, jaké je přesné označení) a nabízele z několika rozličných pokrmů. Po pravé straně dvojice hotových jídel za 43 korun. Minutky při premiéře ještě nebyly k dispozici, ale za pár dní se staly vítaným zpestřením. Pokud jste milovníci činy (vepřové nebo kuřecí) nebo steaku, pult s minutkami je pro vás ten pravý a zaplatíte 53 korun.

Stále jste si nevybrali a honí vás mlsná, jak se lidově říká, nevádí. Zajděte k teplému bufetu, kde si můžete naporučet různé kombinace, podle chuti. Pravidelně jsou k dispozici těstoviny s různými omáčkami. „V současnosti máme běžnou na-

bídku dvě hotová jídla, dvojici minutek a zhruba tři jídla si můžete dát u teplého bufetu,“ shrnuje nabídku jídelny v Sokolovské Miroslav Rautenkranz, zodpovědný za firmu Aramark za nabídku našim pracovníkům, a doplňuje: „Dále máme dvě polévky, obědovou za sedm korun a přesnídávkovou, která je o tři koruny dražší. Pravidelně obměňujeme nabídky salátů, které si zaměstnanci berou podle své chuti. Nechybí ani pečivo, zákusky, bagety a obložené talíře.“

Podle našeho mínění je nabídka obědů velice dobrá a potvrzují to i slova vedoucí jídelny Dag-

mar Smékalové. „Stížnosti směřují spíše k umístění pokladny. Zákazníci při čekání na zaplacení si nemohou odložit táč s jídlem, což jim není příjemné. Ti, co chodí odjinud, postrádali věšáky, v tomto směru by mělo být vše v dohledné době vyřešené.“

Proto nás zarazilo, že návštěvnost jídelny je dosud velmi malá. „V prvních dnech jsme vydali na devadesát obědů, v současnosti je to okolo stopadesáti. Kapacita je však daleko vyšší, proto bychom byli rádi, kdyby se zájem zvýšil,“ přiznal Rautenkranz.

Ke konci minulého roku pracovalo v Sokolovské na 400 lidí a cestu do jídelny jich nacházela necelá třetina, neboť část strážníků tvoří zaměstnanci jiných firem z okolí. Víme, že nám do toho



Foto: Petr Malík



Foto: Petr Malík

nic není, ale ptáme se, kam chodí lidé ze Sokolovské na obědy?

Prostředí je v nové jídelně příjemné, ceny rozumné, můžete platit stravenkami, které dostáváme, co tedy odrazuje od návštěv tohoto stravovacího zařízení?

Nová jídelna, to však nejsou jen obědy. Celé dopoledne si můžete zajít na svačinu. „V prvních dnech si lidé stěžovali, že není k dispozici klasická svačinová nabídka, ale od prvních prosincových dní máme v sortimentu také tlačenko nebo opečenou sekanou,“ představil méně známou možnost stravování Rautenkranz. Dopoledne do jídelny „zabloudí“ zhruba padesát lidí.

—bda—

## Představenstvo projednalo

Poprvé se na stránkách podnikového měsíčníku setkáváte s rubrikou, která si dává za cíl aktuálně informovat o tom, co projednává devítičlenné představenstvo naší společnosti na svých pravidelných i mimořádných zasedáních. Naším cílem je co nejvíce přiblížit činnost vrcholného orgánu společnosti všem zaměstnancům. Mnohdy je slyšet od pracovníků na provozovně slova: „To oni tam nahoře,“ ale kdo nebo kde jsou „ti nahoře“, můžeme se ptát. Právě nová rubrika by vás měla seznamovat s tím, co představenstvo projednává a co se bezprostředně, ale v některých případech až s odstupem času, dotýká každého zaměstnance naší společnosti.

Rubrika vás ve stručnosti seznámí s projednanými tématy a k těm nejzajímavějším se samozřejmě budeme vracet obšírněji, tak jak jsme to na stránkách DP-KONTAKTu činili dosud.

Pojďme se tedy seznámit, s tím nejdůležitějším, co představenstvo projednalo na svých jednáních koncem roku 2000, 29. listopadu a 18. prosince.

**Zpráva o hospodaření za 1. až 3. čtvrtletí roku 2000, kalkulace a rozborů nákladů MHD za stejné období.** V rámci projednání tohoto bodu bylo konstatováno, že vývoj hospodaření za tři čtvrtletí roku je kladný a hospodářský výsledek se blíží nule. V další diskusi se hovořilo o růstu cen nafty a jeho vlivu na hospodářský výsledek naší společnosti.

**Majetkoprávní zajištění tramvajové trati Hlubčepy – Barrandov a stanice Depo Hostivař.** Ředitel IDS a. s. ing. Kvasnička informoval o stavu výkupu pozemků na uvedených dopravních stavby.

**Opravy a rekonstrukce tramvajových vozů v roce 2001.** Technický ředitel ing. Jílek konstatoval, že v roce 2001 bude v Opravárenské základně tramvajů (OZT) v Hostivaři rekonstruováno 15 tramvajových vozů T 3 a od firmy PARS Šumperk bude dodáno dalších 25 modernizovaných vozů. Od roku 2002 by všechny generální opravy měly probíhat v Hostivaři.

**Informace o kolektivním vyjednávání.** Generální ředitel ing. Houfek informoval představenstvo

o probíhajícím vyjednávání a o vlivu nového Zákona práce na pracovní dobu personálu v nepřetržitém provozu.

**Informace o zaměstnanosti v naší společnosti.**

Se současným stavem zaměstnanosti seznámil představenstvo obchodně-ekonomický ředitel ing. Pomazal. Konstatoval, že v porovnání s rokem 1999 došlo ke snížení počtu zaměstnanců přibližně o 100. V dalším průběhu projednání byla analyzována věková struktura a generální ředitel podotkl, že se touto problematikou vedení společnosti velice intenzivně zabývá na svých pravidelných jednáních. V současné době je připravována strategie personální politiky podniku, jejíž součástí je i vytváření současných pracovních míst pro absolventy našeho vzdělávacího zařízení, SPŠ, SOU a U, a. s., na dobu určitou.

**Volba nového ředitele o. z. Autobusy.** Představenstvo jednomyslně zvolilo dopravního náměstka o. z. Autobusy ing. Ladislava Špitzera od 1. ledna 2001 novým ředitelem odštěpného závodu Autobusy.

**Tarif.** Představenstvo projednalo znění Tarifu platného v systému Pražské integrované dopravy od 1. ledna 2001.

—red—

# Drážďanské střípky

## Několik čísel ze statistiky

Červnové vydání DP-KONTAKTu v roce 1998 přineslo obsáhlou reportáž o drážďanském Dopravním podniku. Od té doby jsme byli svědky několika přednášek, kterými se podnik z města na Labi prezentoval svým kolegům, připravujícím se na významné restrukturalizační změny. S těmi totiž mají v Drážďanech bohaté zkušenosti.

vané město na Labi. Tato nabídka platí v celém příhraničí.

Na jízdenku z Prahy do Děčína – státní hranice (tarifní bod) dojedete vybraným druhem vlaku (nikoliv R a EC) až do Drážďan a máte několik hodin na to vyzkoušet a prozkoumat tamní systém městské hromadné dopravy. Ti podnikavější mohou zkusit celý systém integrované dopravy, označovaný VVO.



Pokud jste si výše zmiňované vydání podnikového měsíčníku neschovali, tak jen připomínáme, že v roce 1990 měl DP Drážďany 4200 zaměstnanců a v roce 1999 jich bylo jen 2124, z nichž je 1008 řidičů. Přesné ukazatele o dopravních výkonech za poslední desetiletí nemáme k dispozici, ale i tak se jedná o prudký nárůst produktivity práce.

Tramvajových linek najdete v ulicích 14, počet autobusových se zvýšil o jednu na 27. Evidenční stav tramvajových vozidel klesl za poslední dva roky ze 497 na 414. Počet autobusů zůstal stejný, 150.

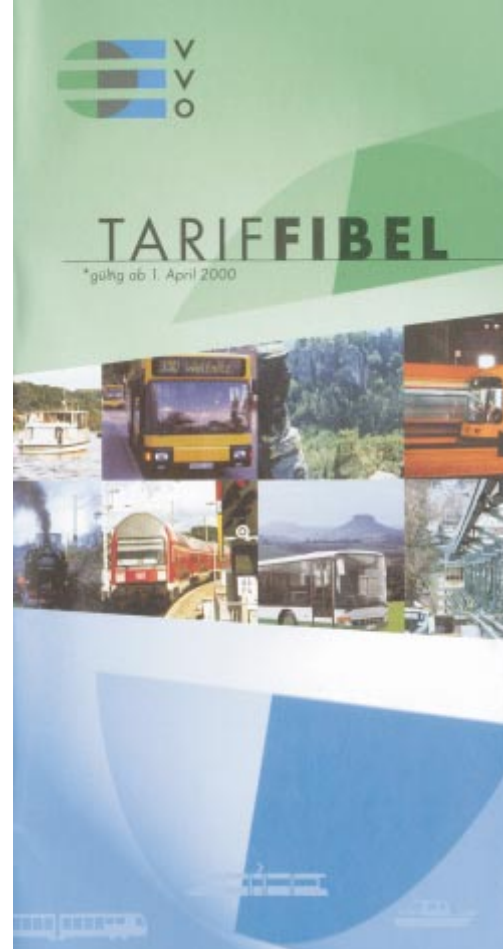
Zajímalo nás, jak se změnil v posledních letech počet přepravených osob. V roce 1997 přepravili v Drážďanech 139 milionů cestujících, v minulém roce to bylo o čtyři miliony méně, ale o dva více než v roce 1998. Co se týče vozových kilometrů, ty poklesly u tramvají o 1,1 milionu z 13,3 na 12,2 milionu kilometrů ujetých za rok. Naopak u autobusů výkony výrazně stoupají, z 11 milionů na 13 milionů v roce 1999.

## Zajímavosti z tarifu

Drážďany jsou pro nás v současnosti poměrně dobře dostupným městem, neboť stále platí nabídka Německých drah, že v sobotu a v neděli na jízdenku do pohraničního přechodového bodu můžete bez problémů cestovat až do Drážďan a dalších měst, přibližně stejně vzdálených od hranic jako zmiňo-



Na drážďanskou „městskou“ si však musíte koupit jízdenku a zde bychom opět rádi upozornili na změny oproti údajům z roku 1998. Lístek na čtyři



stanice vás vyjde na 1,80 DM, což je o 50 feniků více než před 30 měsíci. Jedná se o zdražení téměř 40 procent. Zdražení u hodinové jízdenky bylo „jen“ 40 feniků, z 2,50 na 2,90, t. j. 16 procent. Příjemnou zprávu máme pro ty, kteří chtějí využít denní jízdenku. Její cena je stále stejná, tedy 8 marek.

Ke zdražení však došlo i u měsíčních a ročních jízdenek. U měsíčních (u nejdražšího typu) z 50 na 69 marek a u ročních z 580 na 655 marek. Zvyšování cen jízdného se tedy nevyhnou ani podniky na západ od našich hranic.

Systém integrované dopravy je v okolí Drážďan velice rozsáhlý a končí až na našich hranicích. Linka č. 398 dokonce třikrát denně zajíždí až do Teplic na autobusové nádraží. Cenu se nepodařilo zjistit, ale za cestu na Cínovec zaplatíte 11 marek a pokud si koupíte celodenní jízdenku na celý systém integrované dopravy, tak zaplatíte pouhých 16 marek. Nebyla by taková jízdenka zajímavou inspirací i pro nás?

Chcete-li se o cestování v Drážďanech a přílehlém regionu dovědět více, využijte internetových stránek našich kolegů, [www.dvbag.de](http://www.dvbag.de).

## Závěrem

Fotografiemi se vracíme k dvojici dopravních prostředků, které jsou také provozovány Dopravním podnikem Drážďany, podvěsné lanovce Schwebebahn v městské části Loschwitz a dvojici přívozů přes Labe.

—bda—

Foto: Petr Malík

# Jaká bude obnova vozů v roce 2001?

## Metro

Z důvodu zpoždění dodávek nových souprav M1 o více než dva roky je pro rok 2001 počítáno s nákupem celkem 9 nových souprav M1 a s modernizací 6 souprav stávajícího typu 81–71. Nové soupravy dodá Konsorcium Metro Praha, modernizované vozby dodá ŠKODA Dopravní technika, s.r.o.

## Tramvaje

Nákup nových vozidel nebude v roce 2001 realizován. Technické zhodnocení stávajících vozidel T3 je plánováno v rozmezí 40 až 45 kusů v závislosti na výši skutečně přidělených finančních prostředků. Realizace provedou firma PARS nova, a. s. Šumperk a OZT Hostivař.

## Autobusy

Na základě rozhodnutí představenstva byly vyhlášeny dvě obchodní veřejné soutěže na nákup sólo a kloubových autobusů. Zadávací dokumentaci si vyžádalo celkem pět uchazečů, z toho dva uchazeči předložili své nabídky. Komise pro hodnocení a posouzení nabídek rozhodla, že nevhodnější nabídku předložila firma Karosa, a. s. a generální ředitel toto hodnocení schválil. V roce 2001 bude nakoupeno celkem 50 kusů sólo autobusů, z toho bude 30 kusů nízkopodlažních vozidel typu City bus a 20 kusů standardních vozidel typu B 931 E. Kloubové autobusy budou zakoupeny v celkovém množství 23 kusů, z toho 20 kusů ve standardním provedení B 941 E a 3 kusy v nízkopodlažní verzi typu City bus.

Za technický úsek ředitelství ing. Jiří Pavlíček



## Další plány DP-KONTAKTU

Vážené dámy, vážení pánové, kolegové, právě držíte v rukou první číslo již šestého ročníku DP-KONTAKTU. Máme za sebou pět let, a tak se trochu ohlížíme zpět. Co se povedlo, kde máme rezervy a samozřejmě se snažíme také přijít s něčím novým.

Nejvýznamnější novinka je patrná na první pohled. Změnili jsme grafickou úpravu. Při její přípravě jsme se snažili, aby byla přehlednější a atraktivnější pro vás, naše čtenáře. Již v posledních číslech minulého roku jsme se snažili potlačit barevnost jednotlivých stránek. Možná jste si všimli větších fotografií, lépe dokreslujících některá témata. V tomto trendu bychom chtěli pokračovat i v budoucnosti.

Co se týče vlastního obsahu, ten by se podstatně měnit neměl. Všechny rubriky, které se během prvních pěti let osvědčily, vám chceme přinášet i nadále. Přípravujeme i některé novinky, zlepšující informování o dění v naší společnosti.

Je přirozeným novinářským záměrem, že chceme být maximálně aktuální (zde je malým omezením technologická doba výroby), budeme přinášet novinky nejen z našeho podniku, ale i od našich kolegů z České republiky a ze zahraničí. Chceme vás

seznamovat s příklady různého řešení dané problematiky, možná někdy i kontroverzního, to by však mělo přispět k diskusím o daných tématech zejména uvnitř podniku (někdy i vně) a hledání nejlepších možných řešení. Chceme, abyste neustále nacházeli zajímavé příspěvky, proto stále platí výzva otištěná v prvním DP-KONTAKTU před pěti lety: najdete-li něco zajímavého v podniku nebo jeho okolí, přineste nám to do redakce a my to rádi uveřejníme. Dopravní podnik je velkou a velice rozmanitou společností, a tak nemůžeme být u všeho. Proto se obracíme na vás, naše čtenáře, neboť společně můžeme dokázat, aby byl podnikový měsíčník ještě pestřejší, a tím i zajímavější a přitažlivější.

Nejen pozitivní věci, ale i kritika se v uplynulém období snesla na naše hlavy. Nad každou, oprávněnou i tendenční, jsme se zamysleli a snažili se v dané oblasti zlepšit. To, jak se nám to podařilo, musíte posoudit vy.

V některých případech se nad otištěnou kritikou zamyslela i postižená strana a snažila se daný stav zlepšit. Ale i zde platí dlouholetá pravda o dvojím úhlu pohledu. My se kolikrát na danou problematiku díváme odlišně a z jiného úhlu než pracovníci, kteří

danou činnost vykonávají dnes a denně už mnoho let. Těm se náš pohled může zdát zjednodušující, ale to rozhodně není naším záměrem, naše zpravodajství by mělo být co nejvíce objektivní.

Během pěti let existence DP-KONTAKTU se zvýšil jeho náklad o dva a půl tisíce. Všechny provozy v podniku by měly v současnosti dostávat alespoň jeden výtisk na dva pracovníky. Snad je to poměr dostatečný. V poslední době jsme nedostali žádné připomínky, že dostáváte DP-KONTAKTU málo, a tak doufáme, že je vše v pořádku. Pokud by tomu tak nebylo, každou vaši reakci rádi uvítáme.

Je pro nás velice příjemné zjištění, že si náš podnikový měsíčník získal dobré renomé a mezi příznivci městské hromadné dopravy nejen v Praze, ale i v jiných městech naší republiky. Právě v této oblasti máme však největší rezervy, neboť není vyřešena distribuce tímto směrem, ale věříme, že i zde najdeme v nejbližší době řešení, které bude všem vyhovovat.

Jak jsme uvedli v úvodu, pět let existence není důvodem k velkým oslavám, ale je to spíše závazek a výzva, aby i další čísla DP-KONTAKTU byla čtivá a pro naše čtenáře zajímavá. Mnoho inspirativních chvil při čtení podnikového měsíčníku v novém kabátě vám přeje redakce.

—red—



## Pět let DP-KONTAKTU

### Jak běžela léta

Je pět let doba dlouhá či krátká? Samozřejmě, že záleží na tom, komu nebo čemu pětileté trvání přisuzujeme. Ve vývoji planety Země je pět let naprosto miniaturní, zanedbatelnou veličinou, v případě lidského života jde naopak o značně dlouhý a zcela neopominutelný časový úsek. A u vznikajícího časopisu? Vězte, že je to stejné jako u malého dítěte – během těch několika málo počátečních let vykristalizuje či vznikne většina jeho charakterových rysů, kladných i záporných stránek. Pět let ve vývoji nového časopisu je doba permanentních změn a proměn, doba plná hledání a neustálého experimentování. Pojďme si je společně zrekapitulovat.

### Bouřlivé počátky

První číslo DP-KONTAKTU v lednu roku 1996 mělo pouhé čtyři stránky (raritou je ovšem skutečnost, že formát prvního čísla byl vůbec největším v pětileté historii časopisu), ale již březnové číslo mělo stránek osm. Během prvních tří čísel vznikly některé z pravidelných rubrik, s nimiž se dodnes setkáváte: např. Společenská kronika na poslední straně časopisu nebo na historii dopravy zaměřený

článek, který si své stálé místo nakonec našel na druhé stránce. Jakožto „dočasný redaktor“ připravil první tři čísla DP-KONTAKTU mgr. Pavel Fojtík za asistence devítičlenné „přípravné komise pro ustavení redakční rady“ pod vedením ing. Zdeňka Doška (vlastní redakční rada vzniká v květnu 1996, jejím předsedou je rovněž ing. Zdeněk Došek).

Pod dubnovým číslem je již podepsán šéfredaktor ing. Petr Malík, který časopis řídí dodnes. DP-KONTAKT pokračuje v rychlém rozvoji, rozšiřuje se rozsah, přibývají nové rubriky. V květnu vychází první příloha věnovaná novému tarifu Pražské integrované dopravy, v červnovém čísle se objevují rubriky DP-KONTAKT představuje (věnovaná zajímavým osobnostem v našem podniku) a Poznáváte místo na fotografii?, která se čtenářské oblibě těší po celých pět let. Sedmé, červencové číslo časopisu vychází již na dvanácti stranách, přičemž na úvodní z nich mohou čtenáři poprvé spatřit projekty nových vozů pro pražské metro. Po obsahové stránce je zásadní srpnové číslo DP-KONTAKTU; je zde vůbec první velký článek o preferenci městské hromadné dopravy a také první článek o kvalitě našich služeb – tedy témata, která budou do značné míry určovat orientaci časo-



# PĚT LET DP-KONTAKTU

9

pisu v následujících letech. Rovněž dvoustránkové reportáže z návštěv dopravních podniků v České republice (a později i mimo ni) počínají svoji existenci srpnovým číslem.

Podobně by se v našem popisu dalo pokračovat až do konce roku 1996. Stále vznikají nové rubriky (například Pražský dopravní zeměpis, Dovolená vaším objektivem – obé od října 1996), profiluje se okruh stálých autorů i občasných přispěvatelů. Rozsah časopisu je standardně dvanáct stránek a je nutno dodat, že už nikdy pod toto číslo neklesne.

## Léta 1997 až 2000

Za prvních dvanáct měsíců své existence urazil DP-KONTAKT slušný kus cesty. Ačkoli problémů

na Puchera „Zlepšování MHD v Praze“, který vyšel jako příloha únorového čísla DP-KONTAKTU nebo projekt Desatero pražského cestujícího (srpen 1998). Osmistránková příloha je v listopadu věnována zahájení provozu metra na Černý most. Stále více nabývá na důležitosti téma kvality našich služeb a s ní spojeného Programu kvality, výrazně se též referuje o preferenci MHD. Čtenářsky velmi úspěšná je série reportáží a článků o stravovacích možnostech pro zaměstnance Dopravního podniku, jež vyvolá i rozsáhlou polemiku na stránkách časopisu. Dubnové číslo obsahující přílohu Linkové vedení PID je se svými dvaatřiceti stranami zatím nejlustším číslem v historii DP-KONTAKTU.

opak, kostru časopisu tvoří všechny zdánlivě běžné rubriky a články, jejichž existenci a zveřejňování bereme všichni za naprostou samozřejmost – od představování vozových parků jednotlivých odštěpných závodů, přes údaje o nových projektech a analýzy stávajících trendů až třeba po právní servis nebo i křížovku. To vše je naprosto nepostradatelné, to vše tvoří základ časopisu, bez něž by zmiňovaná velká témata byla nemyslitelná.

## Několik čísel závěrem

O tom, jak si DP-KONTAKT v uplynulých letech skutečně vedl, mohou rozhodovat jedině jeho čtenáři. Pro redakci časopisu, která samozřejmě nemá přímou čtenářskou odezvu k dispozici, je tak



bylo stále dosti, málokdo pochyboval o tom, že by její směr nebyl tím správným. Solidní základy byly položeny a mohlo se začít se stavbou celého domu.

V roce 1997 dále pokračuje rozšiřování rozsahu časopisu, březnová a červnová čísla mají již šestnáct stránek, říjnové dokonce dvacet. Podrobně se začíná referovat o programu kvality služby, zvyšuje se počet článků o dopravě v zahraničí, jíž jsou věnovány hned dvě monotematické přílohy. Velmi kvalitní příloha s množstvím historických fotografií vzniká ke stému výročí Dopravního podniku (100 let ve službách města – září 1997), stejně jako v roce 1996 mají čtenáři možnost pobavit se nad přílohou Vánoce a Silvestr, tentokrát ovšem ve speciálním 13. čísle, vydaném v polovině prosince 1997.

Rok 1998 je ve znamení příloh; vyjde jich celkem osm a vedle již tradičních témat (MHD v zahraničí, linkové vedení PID) se objevují i některá nová. Takovým je například článek profesora Joh-

Následující dva ročníky jsou roku 1998 velmi podobné. Velký počet příloh se stal již pravidlem, stejně jako rozsah časopisu neklesající pod šestnáct stránek na jedno číslo. Nově se profiluje téma „Dopravní podnik a Evropa“ (Program kvality, benchmarking apod.), velký prostor je stále věnován výročí (25 let pražského metra, 75 let městské autobusové dopravy v Praze) a důležitým akcím (např. Dny otevřených dveří, fotbalový turnaj o pohár generálního ředitele). Neustálé zvyšování počtu stran je doprovázeno snahou o pokrytí co možná nejširšího spektra událostí a problémů souvisejících s Dopravním podnikem a dopravou vůbec. Často používaným žánrem se stávají fotoreportáže, které dokáží čtenářům názorněji a detailněji přiblížit jednotlivá témata.

V našem stručném přehledu historie DP-KONTAKTU jsme se nutně drželi jen těch nejdůležitějších milníků a vyzdvihli jen ta nejpodstatnější témata. Přitom DP-KONTAKT není pouze o nich; na-

důležitým vodítkem vlastní statistika. Nuže, jak jsme si vedli ve světle čísel?

Už jsme se zmiňovali o každoročním nárůstu počtu stránek jednotlivých čísel časopisu, v absolutních číslech to pak vypadá takto: 1996 – 110 stránek; 1997 – 184 stránek; 1998 – 230 stránek; 1999 – 236; 2000 – 292 stránek. Celkově bylo za uplynulých pět let pod hlavičkou DP-KONTAKTU otištěno 1052 stránek v jedenašedesáti číslech, doprovázených dvaceti osmi tematickými přílohami. Nejrozsáhlejší bylo dubnové číslo v roce 1998 (32 stran – 16 časopis + 16 příloha linkové vedení PID), zahabít se nedalo ani loňské zářijové (30 stran – 20 časopis + 10 příloha 125 let MHD v Praze) respektive prosincové číslo (30 stran – 24 časopis + 6 silvestrovská příloha).

Dalším zajímavým ukazatelem je náklad, který se z úvodních pěti tisíc kusů postupným zvyšováním na šest přes 7 200 dostal až k dnešním 7 500 kusům.

Marek Šebeš

Krátce poté, co se sešla přípravná komise, mi doma zazvonil telefon. Ing. Došek, předseda komise, se mě zeptal, zda bych neměl také zájem pomoci při „rozjezdu“ nového časopisu. Snad ta nabídka přišla proto, že za mnou bylo několik čerstvých propagačních počínů o Dopravním podniku (videopopřady Historie MHD v Praze, Na počátku byla koňka, spolupráce s muzeem a v neposlední řadě první vydání knihy Historie městské hromadné dopravy v Praze, na kterém se autorsky podíleli další moji kolegové). Další schůzka přípravné komise se měla konat 4. listopadu 1995 a jestliže mělo první číslo časopisu vyjít během ledna, nezbývalo (i s ohledem na blížící se vánoce) přilížit času. Abych nepřišel úplně s prázdnou, „hodil“ jsem na papír narychlo první, pokud možno co nejkonkrétnější návrh obsahu prvního, zatím bezejmenného čísla. Přiznávám, že jsem při tom byl pochopitelně ovlivněn i tím, co

## Jak se zrodil DP-KONTAKT?

bych se sám rád nového dozvěděl. Přitom bylo jasné, že stále existuje riziko, že se časopis nepovede, že o něj nebude zájem, že lidé nebudou ochotni psát příspěvky. Po předchozích desetiletích bylo jasné, že politicky nebo výlučně odborářsky zaměřený časopis nepřipadá v úvahu, což pochopitelně nemělo znamenat, že by byla odborářská problematika vyloučena (naopak). Naši snahou muselo být zaujmout co nejširší okruh čtenářů. Psát o lidech, o událostech, o výhledech, o historii, ale výjimkou neměly být ani odborné články. Vždyť už za první republiky přece pamatovali na další vzdělávání svých zaměstnanců. Měli jsme tedy předběžně vymyšlený obsah, každý z přítomných měl za úkol za-

jistit některý z navržených příspěvků. Stále ale nebyl jasný název časopisu. Ing. Flajšhans, který byl také přizván k jednání přípravné komise. Předložil další možné návrhy – „Na lince DP“ nebo „Kontakt“. (V té době ještě nikdo netušil, že už tady nenápadně padl základ názvu.) Stále nebyla jmenovaná redakční rada a pochopitelně neexistoval ani odpovědný redaktor – zaměstnanec DP.

Dne 17. listopadu 1995 jsme se poprvé sešli jako redakční rada, i když nebyla stále formálně jmenována. Proto jsme se považovali zatím za jakýsi „sbor dobrovolníků“. Navrhl jsem, aby název časopisu vznikl kombinací dříve navržených pojmenování, DP-kontakt. Slovo Kontakt, navržené Ing. Flajšhan-



sem, totiž v sobě mělo něco zajímavého. Časopis zprostředkoval opravdu kontakt mezi nezřídká odloučenými pracovišti DP, nehledě na to, že jsme od počátku měli představu, že bude zasílán také do ostatních dopravních podniků v republice, a protože chybí celostátní časopis o městské dopravě, bude možná do jisté míry určitým spojením mezi nimi.

A pak se už všechno odehrávalo ve velkém spěchu. Výtvarný návrh připravila Daša Pošmurná a vytvořila ho Zdenka Matyášová, vlastní zlom a tisk zajistila firma SOFIPRIN, která předtím vytiskla také knihu Historie městské hromadné do-

pravy v Praze. Všechno probíhalo tak, jak mělo. S jedinou maličkostí. Při korekturách jsme zjistili, že z úplně všech článků se ze zcela nepochopitelných příčin (počítáče jsou prostě nevyzpytatelné), vytratila všechna písmena „ž“ a některá „č“. Neždaly po nich ani mezery. V rámci korektur jsme se snažili všechno opravit a ještě jednou zkontrolovat. Nikdy už nezapomenu na chvíli, kdy jsem viděl první číslo vytištěné. V polovině článku to „ž“ opět chybělo. Proč, na to nikdy nikdo nepřišel.

Hned od druhého čísla změnil časopis na doporučení tiskárny z ekonomických důvodů formát (u toho už setrval dodnes). Při přípravě třetího čísla jsme trochu překvapivě zjistili, že se nám schází víc příspěvků, než jsme si původně troufli odhadnout, a proto třetí číslo poprvé vyšlo v rozsahu 8 stran. (Podíváte-li se do „dvojek“, je v ní jediná fotografie, protože bychom museli už tehdy ozelet některé články. Neměl jsem ale pravomoc sám rozhodnout o rozšíření obsahu.) Teprve v té chvíli jsem začal mít pocit, že DP-KONTAKT začíná dostávat tu definitivní podobu.

A s číslem 4 už redaktorování definitivně převzal současný šéfredaktor Ing. Petr Malík a moje úloha – pokusit se rozběhnout časopis – definitivně skončila. Z tiráže zmizely pojmy „prozatímní sídlo redakce“, „přípravná komise pro ustavení redakční rady“ a konečně i „dočasný redaktor“ (jak jsem sám sebe pracovně nazval, abych na sebe tu odpovědnost převzal. Nikdo mimo do té funkce vlastně také nikdy nejmenoval. Prostě, nějak to šlo samo.)

Dnes má DP-KONTAKT za sebou už pět ročníků. Dnes se už mohu přiznat, že při tom prvním čísle v lednu 1996 jsem komu nevěřil, že vydrží. Znal jsem osud všech předchozích pokusů. To, že vstu-

puje do šestého ročníku, je především zásluhou členů redakční rady, kteří si DP-KONTAKT od počátku vzali tak trochu za svůj. Musím na tomto místě poděkovat všem, kteří mi pomáhali s prvními třemi čísly i za to, že se většinou na práci redakční rady (někteří neoficiálně, ale s chutí) aktivně podílejí dodnes.

Mgr. Pavel Fojtík



Neočekávejte od následujících řádků vyčerpávající odbornou studii o historii našeho podnikového časopisu. Přesto snad není na škodu zastavit se alespoň stručně u předchůdců DP-KONTAKTU. Snad každý ví, že nebyl prvním časopisem, který Dopravní podnik(y) v minulosti vydával(y). Kdo ze zaměstnanců, kteří u DP pracují přes deset roků, si nevzpomene například na Pražského doprávka? Ale ani ten nebyl tím prvním podnikovým časopisem. Nejstarší generace zaměstnanců (a pak pochopitelně i zájemci o MHD) znají i některé jiné časopisy. Můžeme je v podstatě rozdělit do několika základních skupin.

První skupinu představují časopisy s odborným zaměřením. Už za Rakousko-Uherska vycházely Československé železničářské listy, které vydávala Zemská jednota zřízenců drah pro Království české, Markrabství moravské a Vévodství slezské. Čle-

## Od Obzoru k DP-KONTAKTU

ny tohoto odbornového sdružení se od roku 1904 stávali i zaměstnanci pražských Elektrických podniků, a proto není překvapující, že se v roce 1918 v časopise objevila Příloha pro zaměstnance elektrických podniků. Nebyla ale určena jen pražským zaměstnancům, elektrické podniky existovaly v řadě dalších měst, kde se provozovala tramvajová doprava. I v dalších letech se objevovaly celostátně orientované odborné časopisy pro zaměstnance československých elektrických podniků – Jednota (1921 – 1939), Jednotářské listy (1935 – 1939) a jejich nástupce Elektrikářské listy (1939 – 1942).

Patrně poprvé se objevil vlastní odborářsky zaměřený časopis zaměstnanců pražských EP v roce 1921. Jmenoval se **Odborné listy** (později **Odborové**

**listy**), první číslo vyšlo 1. května 1921 a zaměstnanci se s ním setkávali až do roku 1935. Časopis byl úzce zaměřen jen na odborovou činnost s důrazem na provozní zaměstnance a dělnické profese. V letech 1928 – 1939 vycházel také časopis **Sdružení Elektrických podniků hl. m. Prahy**, který vydávalo Sdružení úředníků EP.

Objevily se také časopisy s odborným zaměřením. O něco starší než Odborové listy (a tedy v EP vlastně zcela první) je časopis **Obzor**, jehož první číslo vyšlo už v listopadu 1920! V záhlaví má uvedeno, že jde o **měsíčník věnovaný vzdělání a zájmům elekt. podniků hl. města Prahy**. Bohužel neměl dlouhého trvání a zanikl, zatím z bližší neznámých důvodů, zřejmě už v roce 1922. V roce 1931 se pak v pražských EP zrodil časopis **Elektrická služba**. Jestliže časopis Obzor důsledně dodržoval rovnoměrné rozdělení svého obsahu podle základní struktury EP, tj. na elektrárenskou a doprávčáckou část, v Elektrické službě v dřívější většině převažovaly odborné články o elektřině. Přesto časopis poskytuje i dnes některé cenné historické informace o měřirnách pražských tramvajů. Poslední číslo Elektrické služby vyšlo v srpnu 1940. Ještě byl učiněn pokus s vydáváním podobného (avšak německojazyčného) časopisu, ale ten neměl dlouhého trvání.



Zřejmě nejznámějším časopisem pražských Elektrických podniků z období první republiky však byl bezesporu **ZEPOP**, což byla nápaditá zkratka plného názvu, který zněl **Zprávy Elektrických podniků obce pražské**. Vycházel od roku 1925 a je dnes zástupcem třetí skupiny podnikových časopisů EP, propagační. Jeho obsah byl zcela podřízen propagaci elektřiny v běžném životě, ať už jde o dopravu tramvajemi, trolejbusy a lanovkou, tak o používání elektřiny v domácnostech. Možná se někomu dnes



taková tematika zdá banální. Musíme si však uvědomit, že v té době teprve probíhala soustavná elektrifikace hlavního města a jeho nejbližšího okolí a Elektrické podniky hlavního města Prahy jakožto výrobce a distributor elektřiny na svém teritoriu chtěly získat co nejvíce odběratelů a zároveň tehdy nezkušenou veřejnost poučovaly nejen o výhodách, ale také o zásadách hospodárnosti a bezpečnosti při využívání elektřiny v každodenním životě. Časopis vycházel v neuvěřitelném nákladu 30 tisíc výtisků



a byl zdarma distribuován do všech domácností přihlášených k odběru Elektřiny. Formálně vycházel jako příloha Věstníku hlavního města Prahy. Původně vycházel ve formátu A4, později získal obálku a ve třicátých letech se zmenšil do „kapesnějšího“ formátu A5. V roce 1941 byl jeho název upraven na ZEP a v roce 1942 se objevovalo také pojmenování Zprávy Městských podniků pražských, ze kterého měla být patrná organizační změna v řízení všech podniků městské infrastruktury. V roce 1944 bylo vydávání ZEPOPu zastaveno.

Ohled na skončení války se ukázala potřeba informovat zaměstnance o dění v podniku. Krátké, ale organizačně složité období dělení bývalých EP na samostatné elektrárenský a dopravní podnik mělo za následek, že se už v roce 1945 objevil významný časopis **Elektrikář**. Název byl možná inspirován celostátním a výrazně prokomunisticky orientovaným odborářským časopisem téhož jména z let 1929 – 1939. Zpočátku měl v záhlaví podtitul **časopis zaměstnanců veřejné dopravy (EP) a energetiky (SČE, n. p.)**. Od února 1947 začal být pro zaměstnance Středočeských elektráren vydáván samostatný časopis s půvabným názvem Zkrat a jméno Elektrikář zůstalo pro Časopis Dopravního podniku. Byl označován jako **časopis závodní rady Dopravních podniků**, a to už předznamenávalo jeho nejen odborové, ale současně především „politicko-výchovné“ zaměření, které se později projevilo i v podtitulu **časopis závodní organizace KSC, ROH a vedení závodu**. Ještě v roce 1947 vyšlo slavné číslo Elektrikář-

ře věnované 50. výročí založení Elektrických podniků, které se na dlouhá léta stalo základním materiálem o historii MHD v Praze.

V časopise začala převažovat tehdejší hlavní politicko-odborářská témata věnovaná plnění socialistických závazků na počest různých stranických sjezdů a podobně. Tím nechceme ovšem zcela podcenit jeho obsah. Teprve v roce 1961 časopis změnil svůj název a stal se z něho mnohem výstižnější **Pražský dopravák, časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. města Prahy**. Zaměření časopisu se ale výrazněji nezměnilo. Ale bylo by neférové, kdybychom Pražského dopraváka haněl. Byly v něm i zajímavé články, ale zkrátka, zcela odpovídá době, ve které vycházel. Pořád se však hlásil k předchozímu Elektrikáři dvojím číslováním ročníků v záhlaví. Zajímavé ovšem je, že se u číslování ročníku Elektrikáře objevil zcela nesmyslný údaj. U druhého ročníku Pražského dopraváka nás doprovázel odkaz, že jde o ročník XXXII Elektrikáře (pokud by někdo chtěl úmyslně prosadit návaznost na prvorepublikový celostátní komunistický časopis, i tady by to bylo sporné, protože ten jednak nevycházel od listopadu 1938, ale i kdybychom letitou mezeru odпустили, ani tak číslování ročníků nehráje). Ve skutečnosti byl ročník I Pražského dopraváka ročníkem XVII Elektrikáře. Možná jen někdo neuměl římské číslice, protože v roce 1970 se dočteme, že jde o ročník XXXVI (tj. 36) Elektrikáře, takže od roku 1962 uplynuly podle této části záhlaví jen čtyři roky. Ale to bylo jen tak na okraj.

Pražský dopravák i jeho přímý předchůdce měl ve skutečnosti podobu novin o rozsahu čtyř, někdy i osmi stran. Dokonce na něm byla po mnoho let formálně uvedena i cena, za kterou se měl prodávat (20, později 40 haléřů). Jak si však mnozí pamatují,



zcela běžně se rozdával a vycházel v posledních letech jako čtrnáctideník. Pražský dopravák vycházel bez výraznějších změn až do roku 1990, kdy nastalo období hledání. Poslední číslo Pražského dopraváka vyšlo ještě jako první číslo ročníku XXXI 10. ledna 1990. Odráželo pochopitelně bouřlivou situaci v DP po listopadových politických změnách a zároveň bylo jako poslední značeno coby **časopis pracujících Dopravního podniku hl. města Prahy – kombinát**. Druhé číslo podnikového časopisu v roce 1990 vyšlo až 6. března a jmenovalo se docela prostě – **Zpravodaj (Informační zpravodaj pro zaměstnance DP hlavního města Prahy)**. Také to odráželo novou politickou situaci v zemi. Jako vydavatel bylo později udáváno „vedení Dopravního podniku hlavního města Prahy“. Další čísla vycházela jen zcela nepravidelně a také distribuče byla ve srovnání s Pražským dopravákem chaotická. Neznám nikoho, kdo by měl k dispozici úplně všechna čísla tohoto období, nehledě na to, že zřejmě ani nikdo neví, kolik čísel vlastně vyšlo. Chybí i označení ročníků i ostatní náležitosti řádných tiskovin, jak vyžadovaly tehdejší předpisy. Několik čísel bylo věnováno zcela jízdním řádům služebních vozů jednotlivých dopravních provozoven, což byl zcela jistě chválehodný počín a jistě by neškodilo podobně jízdní řady vydat i dnes. Poslední Zpravodaj, který znám, nes číslo 5 a byl vydán 25. listopadu 1991, což ale neznamená, že nevyšel ještě další.

Následuje dlouhá časová prodleva, kdy nevycházelo nic. Až v dubnu 1993 se objevil čtyřstrán-



kovy časopis s názvem **Informační bulletin MHD**, v jehož záhlaví byl i název podniku, který byl vydavatelem. I když byl Informační bulletin MHD tištěn na slušném papíře, jeho obsah a forma byly v zásadě velmi amatérské. Čtenář se dozvěděl datum uzavěrky, ale chybělo jakékoli spojení na vydavatele. Kdo byl za časopis odpovědný, komu se mohly zasílat příspěvky, to se neuveřejňovalo. O rok později začal vycházet formálně časopis, ale ve zcela stejné podobě, – **Informace z DP Praha a. s.** Jediný bibliografický údaj najdeme v tiráži „**Vydává Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. u reklamní agentury B+K, později u agentury A agency, s. r. o.**“ (včetně adresy agentur). Ale patrně pořád to nebylo ono. Vyšly dva (neúplné) ročníky. Poslední je číslo 4 z dubna 1995. Ani tady nebyly zřejmě náklad a distribuce zcela v pořádku, protože se časopis dostal jen málokomu ze zaměstnanců do rukou. O tom, že časopis je zapotřebí, ale stávající podoba stále není to pravé, svědčí dvě skutečnosti. Tou první byl **Informační bulletin**, který začal vycházet v odstředěném závodě Elektrické dráhy, a který byl nejlepším spontánním příkladem potřeby nějakého časopisu. Druhým dokladem je, že se na podzim začala scházet „přípravná komise pro vydávání vnitropodnikového časopisu (bulletinu)“.

Komise se sešla 17. října 1995 ve složení Ing. Došek, PhDr. Tumová, Ing. Janovský, Ing. Cimrhakl, Ing. Urban, PhDr. Jílková a paní Molnárová. Jak si můžeme přečíst v zápisu „**komise se sešla s cílem obnovit vydávání podnikového časopisu DP. Časopis bude určen pro zaměstnance DP a jeho hlavním úkolem bude usnadnit komunikaci uvnitř podniku. Část nákladu pak bude určena poslancům, Magistrátu a obvodním úřadům.**“ Pochopitelně, že se hledal i název nového časopisu, například „DP INFO – informace z Dopravního podniku Praha“ nebo něco po vzoru zahraničních časopisů („Mezi linkami“ – vydavatel RATP; „Na přímé lince“ – vychází v Lyonu). Současně vyplynulo, že je zapotřebí vytvořit funkci šéfredaktora s plným úvazkem a vytvořit redakční radu, ve které budou zastoupeny všechny závody podniku. Zbývalo „jen“ celou věc rozběhnout.

**Mgr. Pavel Fojtík**



# Vývoj elektricky ovládaných výměn (EOV) a v současnosti užívané typy

V roce 1974 byla vyhotovena Zpráva o zavádění elektromagnetických přestavníků v MHD v Praze, jejímž autorem byl pan Venclík. Z této zprávy vyplývá, že první elektromagnetické přestavníky byly zabudovány v síti tramvajové dopravy v roce 1927. Pro přehled uvádíme stručný popis vývoje zavádění elektromagnetických přestavníků v Praze:

**1927** – v tomto roce byly na zkoušku zakoupeny a do tramvajové sítě zabudovány první elektromagnetické přestavníky. Jedna souprava typu Oerlikon byla použita v Chotkových sadech, druhá, typu Thode, byla použita v Bělehradské ulici. Z provozních zkoušek záznamy k dispozici nejsou, dá se však předpokládat, že typ Oerlikon se osvědčil; proto se v hlavních principech používá do dnešní doby.

**1928** – Zabudováno dalších 9 elektromagnetických přestavníků.

**1933** – Instalován dálkový spínač na obsluhu elektromagnetického přestavníku u Hlávkova mostu.

**1935** – Instalováno blokovací zařízení elektromagnetického přestavníku u Hlávkova mostu.

**1946** – Zabudován elektromagnetický přestavník na Vinohradském náměstí (nyní náměstí Míru).

**1948** – Instalováno stojánkové blokování elektromagnetických přestavníků – ruční blokování bylo prováděno páčkou na stojánku, ve kterém byla zabudována ovládací skříň. Páčkou se nasměrovaly výhybky a přejetím kontaktu na troleji kladkou (tyčovým sběračem proudu) byla výhybka zablokována. Po průjezdu kladka výhybku odblokovala. Tento systém byl zaveden u Anděla, v Dejvicích, u Hlávkova mostu, ve Škrétově ulici a na Klárově.

**1950** – V souvislosti s provozem tramvajů typu T 1 byl vyroben systém blokování na principu stykače a relé – tzv. blokování reléové.

**1952** – Zabudován elektromagnetický přestavník na Ohradě.

**1955** – Zabudován elektromagnetický přestavník na mostě Barikádníků.

**1956** – Uváděny do provozu přestavníky typu Oerlikon Elektrosignál, výrobce ČKD Praha.

**1957** – Do tohoto roku bylo zabudováno celkem 42 elektromagnetických přestavníků.

**1960 až 1975** – V souvislosti s provozem spřažených souprav 2xT3 od první poloviny 60. let byl dán požadavek na bezpečné blokování ovládacího systému elektromagnetického přestavníku, a tím i na bezpečný průjezd oběma vozy spřažené soupravy. Vedle reléového systému blokování se proto zavedl do provozu modernější systém – tyristorové blokování (zkušební provoz od roku 1971).

**1965–6** – Zkoušení systému stavění elektromagnetického přestavníku pomocí fotobuňky u Anděla. Tento systém se neosvědčil, protože fotobuňka reagovala na různé světelné zdroje. Stejně se neosvědčil ani systém přestavování elektromagnetickým snímačem mezi kolejnicemi u Národního divadla.

V pražské kolejové síti jsou v dnešní době zabudovány 3 druhy elektricky ovládaných výhybek: 1. Oerlikon (číselné označení 001 – 155), 2. uzamykatelné (200 – 899), 3. uzamykatelné typu Hanning und Kahl (900 – 999)

s tím, že všechny jsou přestavovány pomocí trolejových kontaktů. K EOV pak přísluší ještě blokovací zařízení (které zamezuje nežádoucímu přestavení), signální zařízení a vytápění výměn v zimě.

**Systém Oerlikon** (čísla 001 – 155) je nejstarším výhybkovým systémem užívaným v Praze; postupně se modernizuje. Řídicí systém je určen k ovládní jednočinného elektromagnetického přestavníku, který slouží k přestavování čepových výměn R 50 nebo R 20. Přestavník je ovládán trolejovým pracovním kontaktem.

## Systém EMP 2 (část čísel 200 – 299)

byl po Oerlikonu novějším systémem (dvoučinným) ovládní výměn v Praze. Původní třífázový elektrohydraulický přestavník EMG (výrobce NSR) z konce 80. let byl po roce 1990 nahrazen elektromagnetickým dvoučinným přestavníkem EMP–2, který je řešen tak, aby velikostí i upevněním odpovídal nahrazovanému přestavníku EMG. K ovládní přestavníku je použito stávající závislé ovládní trolejovým kontaktem. Původní systém EMP–2 je v některých případech nahrazen řídicím systémem R92.

## Systém R–92 (část čísel 200 – 299)

Řídicí systém R–92 je určen pro ovládní výměn osazených výhybkovými systémy VSP–1–K, VSP–1 nebo VSP–2. Zařízení umožňuje bezpečný průjezd tramvajů přes příslušný výhybkový úsek. Povel k přestavení dané výměny se zadává přes trolejové kontakty blokovacího systému příslušné výměny od řidiče tramvaje.

Podle určení se dodává následující provedení řídicího systému:

R–92–1 – řídicí systém pro ovládní jedné výměny,

R–92–2 – řídicí systém pro ovládní dvou nezávislých výměn,

R–92–2a – řídicí systém pro ovládní dvou závislých výměn (za sebou).

## Systém R–95 (čísla 301 – 399)

Řídicí systém R–95 (upravená verze R 92) je určen pro ovládní výměn prostřednictvím výhybkov-

ný výhybkový úsek. Řídicí systém R–96 pro elektronické řízení výměn je vystavěn modulárně. Vhodnou volbou konfigurace jednotlivých komponentů systému lze sestavit prakticky jakoukoli sestavu, pracující na libovolném principu. Mohou tak být řízeny různé pohony výměn s rozdílnými typy vlastních řídicích příkazů a informací o obsazení výměny.

## Systém TMPK

Řídicí výhybkový systém typu TMPK je ovládán pomocí vysílače směrového stavěcího signálu TM–S, který slouží k přenosu informace o požadovaném směru jízdy vozidla. Přenos je uskutečněn vysíláním kódovaného radiového signálu. Požadovaný směr se volí změnou kódu vysílače.

## Systém Kieninger (čísla 251)

U systému Kieninger je ovládní výměny shodné s EMP–2.

## Systém Hanning und Kahl

(čísla 920, 924, 953)

EOV firmy Hanning Kahl má odlišnou konstrukci proti ostatním druhům

a) u této EOV se nepoužívají zapínací a vypínací kontakty pro systém blokování (na troleji je umístěn pouze stavěcí kontakt), výhybka je jištěna bezkontaktními prvky traťového zabezpečovače, který je součástí ovládní EOV.

b) stavěcí kontakt je umístěn 20 metrů od hrotů jazyků výměny (u ostatních EOV je tato vzdálenost 27 – 30 metrů).

Pro úplnost uvádíme přehled názvosloví vý-



Foto: Petr Malík

ých systémů VSP–1–K, VSP–1 a VS–20. Zařízení umožňuje bezpečný průjezd tramvajů přes příslušný výhybkový úsek. Povel k přestavení dané výměny se zadává přes trolejové kontakty blokovacího systému příslušné výměny od řidiče tramvaje. Zařízení je vybaveno signalizačním návěstidlem s informací o směru postavení jazyků, zajištění jazyků v krajní poloze, zablokování výměny a blokováním čidlem stavěcí kapsy výměny. Řídicí systém ovládá jak jednu výměnu, tak i dvě nezávislé výměny nebo dvě závislé výměny za sebou.

## Systém R–96 (čísla 401–499)

Řídicí systém R–96 je určen pro ovládní výměn, a to prostřednictvím výhybkových systémů VSP–1–K, VSP–10–K a VS–20. Uvedené zařízení umožňuje bezpečný průjezd tramvajů přes přísluš-

ných systémů pro ovládní výměn – výrobce Pražská strojírna, a. s.

VSP–1–K – výhybkový systém s přestavníkem a kontrolními táhly

VSP–10–K – výhybkový systém s přestavníkem a kontrolními táhly

VSP – 1 – výhybkový systém s přestavníkem

VSP – 2 – výhybkový systém s přestavníkem

VSP – 20 – výhybkový systém s přestavníkem

VS – 2 – výhybkový systém

VS – 20 – výhybkový systém

EMP – 2 – výhybkový systém

**Poznámka:** Výhybkové systémy VSP–1, VSP–2, VS–2, EMP–2 již nejsou ve výrobním programu Pražské strojírny a. s. a do výměn se již neosazují. –zjs– podle odborného podkladu

Je až s podivem, že na článek o lince č. 7 nepřišel žádný ohlas. Lze to vysvětlit několika možnostmi: – seriál přestal být zajímavý, – článek byl natolik dokonalý, že k němu není co dodat, – autor se vyčerpal, – linky se začínají kryt a opakování není možné, a možná i mnoha dalšími.

Leč nebudme pesimisty, byť absenci ohlasů chápeme jako určité zklamání. Proto se ptáme hned v úvodu: čeho by mělo být víc a čeho méně? Je historie trasy linky nezajímavá, nebo by naopak měla mít větší prostor? Je třeba podrobněji popisovat zajímavosti na současné trase? Nebaví vás rozbor nehod? Pokládáte za zbytečné uvádět provozní parametry? Chcete něco úplně nového? Moji milí, je to jen na vás.

Seriál se snaží přinést něco navíc, co se pochopitelně nevejde do učebních osnov základního kurzu. A když už jsme u toho: jedním z podnětů, které daly vzniknout seriálu o tramvajových linkách, byl dotaz, po kom že se jmenuje zastávka Hellichova. I to se ča-

kontrastní barvy – Bílá Hora, Černý most – až se pomalu dostaneme k poslední změně, kdy si linka 8 „prohodila trasy“ v centru s linkou č. 26, takže dnes ji nevidíme na Hlávkově mostě, ale na náměstí Republiky. Jen nejzasvěcenější odborníci vědí, k čemu to bylo dobré...

### Současná pravidelná trasa

Bílá Hora – Malý Břevnov – Vypich – Říčanova – Břevnovský klášter – U Kaštanu – Drinopol – Marjánka – Malovanka – Hládkov – Vozovna Střešovice – Pražský most – Hradčanská – Sparta – Letenské náměstí – Kamenická – Strossmayerovo náměstí – Nábřeží kpt. Jaroše – Dlouhá třída – Náměstí Republiky – Bílá labuť – Florenc – Karlínské náměstí – Křížíkova – Urxova – Invalidovna – Palmovka (ve směru Z 2x) – Balaběnka – U svobodárny – Poliklinika Vysočany – Nádraží Vysočany.

Netradičně začneme popis trasy češtinářským problémem: Bílá Hora, která skutečně horou je (alespoň v pražském prostředí) se pokládá za místní název a píše se s velkým H. Dřívější název bývalého druhého konce „osmičky“, tedy Černý most, se vždy psal s malým m, ačkoliv zde žádný, natož černý, most není. Autor s tím nesouhlasí – viz článek o lince č. 3. Dnes už je to jedno, protože jezdíme na Lehovec. Ale přejdeme k zajímavostem na trase.

Hned na Bílé Hoře můžeme obdivovat malý, ale stavebně velmi zajímavý klášter řádu Servitů s kostelem Panny Marie Vítězné, založený po roce 1620. Patřila k němu i nynější Velká hospoda. Obratiště má i jednu zajímavost – až do připojení Řep (na jejichž katastru leží) k Praze v roce 1960 bylo jedinou mimopražskou tramvajovou konečnou a Řepy pak nejmenší obcí s tramvajovou dopravou, minimálně ve středních Čechách. Malým Břevnovem byla od založení nazývána osada mezi zmíněným klášterem na konečné a známějším břevnovským benediktinským klášterem (u sv. Markéty). Ten byl založen již v roce 993 biskupem sv. Vojtěchem a knížetem Boleslavem I. Dnešní barokní podobu mu vtiskl K. I. Dienzenhofer v první polovině

### Provozní parametry

| linka č. 8                                                               | pracovní den |       |                  | sobota    |           | neděle    |           |  |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------|-------|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|
|                                                                          | ranní špička | sedlo | odpolední špička | dopoledne | odpoledne | dopoledne | odpoledne |  |
| počet vlaků                                                              | 17           | 14    | 17               | 9         | 9         | 9         | 9         |  |
| interval (min.)                                                          | 8            | 10    | 8                | 15        | 15        | 15        | 15        |  |
| průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)             |              |       |                  |           |           |           | 53        |  |
| průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m) |              |       |                  |           |           |           | 16 385    |  |
| sestava vlaků                                                            |              |       |                  |           |           |           | 2 x T3    |  |

18. století. Nedaleko od něj byla hospoda U kaštanu, která se proslavila jako místo vzniku Československé sociálně demokratické strany, založené Ladislavem Budečským, otcem „druhého dělnického“ presidenta Antonína Zápotockého. Ve své době byla stavba díky tomu dokonce národní kulturní památkou. Minuli jsme Říčankovce, která je zajímavá tím, že se jmenuje podle Pavla Kavky. (Pavel Kavka z Řičan, účastník stavovského odboje, po roce 1620 sice souzen, ale omilostněn.) Dalším hezkým názvem je Drinopol, původně osada lidí, pocházejících z Balkánu, tedy od řeky Driny. A polis je řecky město. A na Marjánce, tam se baletí... Slavná hospoda díky jedné písničce. Dostáváme se na Královku, tu si necháme na později (při lince 23), Hládkov je místní název zcela nejasného původu, přestože stejnojmenná ulice vznikla až v roce 1905. Někteří autoři spojují její název s horšovským arcijáhнем Lukášem Hládkem, který byl přívržencem Jiřího z Poděbrad. Kdo ví. Kolem vozovny Střešovice jsme už jeli s linkou č. 1, od Strossmayerova náměstí dál pak s linkou č. 5 a 3, takže se věnujme malinko víc Karlínu.

Florenc připomíná italskou Florencii a slovo samé pak květiny, stejně jako Flora. Jde o obojí – skutečně zde, těsně za pražskými hradbami, žili italscí květináři. Karlínské náměstí bylo do normalizace Cyrilometodějské, stojí zde i kostel, jim zasvěcený, z let 1854 až 63, postavený podle plánů architekta Karla Rösnera. Oba názvy jsou jasné, stejně jako Křížíkova, pojmenovaná podle světoznámého českého inženýra,



prvního budovatele elektrických drah nejen v Praze, ale i v Čechách (například Tábor – Bechyně). Eduard Urx byl redaktor Rudého práva a člen ilegálního ÚV KSČ. V roce 1942 byl ve svých 40 letech popraven. Je jistě dobře, že se ulice a s ní i zastávka po něm jmenují, i když je paradoxem, že díky místním posunům a názvu stanice metra zanikly původní

názvy zastávek Vítkova a Thámova, přestože oba byli významnými osobnostmi našich dějin. Invalidovna nemá název podle sídliště, ale podle rozlehlé budovy v Hakenových sadech, ve které je dnes archiv. Ta bývala skutečně invalidovnou, tedy ústavem pro zaopatření vojenských invalidů. I tuto budovu postavil v letech 1731 až 40 K. I. Dienzenhofer. Mimochodem: znáte význačnější budovu, kterou v tomto období tento nadmíru plodný člověk nepostavil? Na Palmovce se „osmička“ opět potkává s „jedničkou“ a dál si necháme povídaní až na linku č. 19, aby toho nebylo moc najednou.

### Nehodová linka

Co do počtu nehod je linka č. 8 na 1. místě se 77 nehodami v roce 1999 na ujetých 1 352 156,2 vlakokilometrů. Prostým dělením se dostaneme k hodnotě 17 580,5 km na jednu nehodu, která ji řadí právě na 10., tedy průměrné místo. Ke střetům s motorovými vozidly docházelo na její trase nejvíce v oblasti Letenského náměstí a u Pražského mostu, ale o tom jsme psali již u „jedničky“. K méně než 10 nehodám pak došlo u Letenského tunelu, na Florenci, mezi Invalidovnou a Palmovkou, na Balabence a mezi zastávkami U svobodárny a Nádraží Vysočany, k mírně většímu počtu na sjezdu z mostu do Revoluční třídy. Je zajímavé, že od Bílé Hory až po Pražský most nedošlo na žádném místě k více než 5 nehodám. I železničních nehod je trasa „osmičky“ celkem uchráněna – 2 byly u Letenského tunelu a 1 na Palmovce. Na stejných místech, navíc pak u vozovny Střešovice, došlo k vjetí do nesprávného směru a vykojení. Z tohoto „poklidu“ nás ovšem vytrhne topografická mapa, na níž jsou vyznačeny nehody z nejzávažnějších – střety s chodci. Jeden hned na Bílé Hoře, dva a tři na Hradčanské a na Letenské pláni, po jednom v Revoluční ulici, za Urxovou, na Palmovce, u zastávky U svobodárny a Nádraží Vysočany... Je z toho

smutno. Kolik lidí denně zápasí se svými chorobami, kolik prostředků se vynakládá na přípravky, umožňující delší a plnohodnotnější život, kolik životů se daří zachránit. A pak stačí malá chvilka nepozornosti, spěchu, nerozváženosti. A v nejlepším případě léčení následků střetu, který chodec nikdy nemůže vyhrát. Víme, že jsme tyto situace v dřívější většině nezavinili, víme, že za ně může většinou ten poškozený, ovšem to poškození je přece jen neúměrně velké. A tak si přeji, že na začátku nového tisíciletí, abychom získali jakýsi „šestý smysl“, který by nám dal zdánlivě bezdůvodně zastavit v tu pravou chvíli. A aby se tak vylepšila statistika jinak docela průměrné linky č. 8.

### Závěr

V dobách, kdy „osmička“ jezdila centrem města, tam byla vždycky tak nějak navíc, snad kromě úseku ke Karlovu. Její „sláva“ se zrodila až v tangenciální trase, spojující poměrně rychle Prahu 6, 7 a 8. Dnes ta rychlost poněkud vymizela s jejím návratem do centra. I tak má, stejně jako ostatní, nezastupitelné místo v síti tramvajové dopravy a je hojně využívána těmi, kterým slouží.



Foto: Marek Šebeš

sem dozvíte. Ale bylo by fajn, kdyby na předcházející otázky došly odpovědi, aby popis trasy jednotlivých linek „seděl“ co největšímu počtu čtenářů.

### Trocha historie

Opět nahlédneme do publikací, ze kterých můžeme vyčíst vývoj trasy „osmičky“. V prvé řadě se dozvíme, že vozy s číselným označením 8 vyjely dne 7. června 1908. Pozornému čtenáři jistě neušlo, že datum jaksi nesouhlasí, protože obvykle uvádíme duben osmého roku minulého století. Uvedeme jej i v článku o lince č. 9. Z toho vyplývá, že již tehdy byla jistá mezera v číselné řadě, i když netrvala dlouho. Ale ani existence popisované linky neměla dlouhého trvání: již v říjnu téhož roku je poprvé zrušena a trase mezi Výstavištěm a Staroměstským náměstím ji už nikdo nepotkal. V dubnu následujícího roku, tedy 1909, byl provoz obnoven, ovšem opět jen na krátkou dobu; od roku 1911 je provoz pouze příležitostný a v říjnu roku 1913 je definitivně zrušen. V létě roku 1914, několik dnů před vypuknutím první světové války, se „osmička“ na pražské koleje vrací v trase, která mnohým pamětníkům připomene linku č. 6 z padesátých let: je vedena od Pražské brány do Bolzanovy ulice a kolem dnešního Hlavního nádraží (které ovšem v naší době neví, jak se vlastně jmenuje) k Muzeu a na Karlov k dětské nemocnici. Necelé tři roky nato se trasa prodlužuje na jedné straně až k Výstavišti, ovšem centrem města vede po Příkopech a přes Václavské náměstí. S drobnými úpravami končí na holešovické straně tak linka č. 8 jezdí po celé období první republiky. (My už víme, že zmíněná „šestka“ v té době nevěděla, zda končit na pravém či levém břehu Vltavy v jižní části města.) 3. října 1938 je opět zrušena. 18 dnů poté je v provozu mezi dnešním náměstím I. P. Pavlova a tehdejší Českou dětskou nemocnicí. To si pravděpodobně obyvatelé okolo Fügnerova náměstí nenechali líbit, že nemají tramvajové spojení s centrem Prahy. Nebo že by výluka? Každopádně „šestka“ končí stále na Smíchově a sem se dostává až 1. prosince 1938, kdy je linka č. 8 opět zrušena. A přijde datum 1. září 1942, kdy se tramvaje s číslicí 8 objevují v nám povědomé trase: z Malovanky přes Hládkov, okolo vozovny Střešovice, přes Letnou na Strossmayerovo náměstí, po Hlávkově mostě na Florenc a Karlínem na Palmovku a k tehdejší Kolbence, čili na dnešní obratiště v prostoru, který rovněž nemá o svém názvu tak zcela jasno. Pak nastávají časté změny v ukončení na obou stranách, jeden čas v názvu konečných zastávek figurují dvě

# Individuální versus hromadná doprava – 2.

V první části jsme probrali důvody, které vedou k nutnosti preferování hromadné dopravy před individuální i aktivity, které vyvíjí Dopravní podnik pro určitou přitažlivost cestování prostředky MHD. Dnes se chceme věnovat té nejjednodušší formě preference, ale vlastně nejen jí, nýbrž plynulosti dopravy jako takové.

A začněme přímo jen zdánlivě odvážným tvrzením: i bez nákladných investic by podstatně lepšího stavu bylo dosaženo, kdyby každý účastník silničního provozu, od chodce po řidiče těžkých nákladních souprav, dodržoval jeho pravidla, tedy zásadu „vyhlášku“. Říkáme-li známou, pak bohužel musíme konstatovat, že je vlastně známá jenom její existence, nikoliv však její ustanovení. A pokud jsou známa, nejsou dodržována. Nevěříte? Uvedme si několik příkladů:

● **„Dát přednost v jízdě“ znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby řidič, který má přednost v jízdě, nemusel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy (§ 2/2).** Zdánlivě pro zlepšení plynulosti provozu mnozí řidiči využívají každé skuliny, do které mohou z vedlejší ulice vjet. Nepřemýšlejí již o tom, že ten, kdo má přednost v jízdě, zdrží nutným brzděním automobily za sebou. A napadlo vás někdy – se všemi důsledky – že tramvaj prostě změnit směr jízdy nemůže? A znáte její zábrzděné dráhy?

● **Na silnici se jezdí vpravo a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky (§ 8/1).** Sledujete-li provoz na ulicích, kde je tramvajová dráha, musíte nutně nabyt pocit, že by řidiči automobilů bez kolejí asi zabloudili; tak hodně se jich „drží“. Přitom jízda u chodníku by nebránila tramvajím v provozu a řidič automobilu by mohl jet naprosto stejně rychle, jako když zasahuje do průjezdního profilu tramvaje.

● **Podél nástupního nebo ochranného ostrůvku se jezdí vpravo; vlevo se smí jet jen tehdy, brání-li jízdě vpravo překážka nebo jestliže je to bezpečnější s ohledem na rozměry vozidla nebo nákladu. Při jízdě podél nástupního nebo ochranného ostrůvku je nutno dbát zvýšené opatrnosti. Podél tramvaje se jezdí vpravo, pokud není dopravní značkou č. D 47 povolena jízda vlevo (§ 11/1).** Logické bezpečnostní opatření, často porušované. Objížďání tramvají zleva není pravidelným, ale bohužel ani ojedinělým jevem. Častější je jízda po kolejích kolem nástupního ostrůvku, pokud u něj tramvaj není. Toto jednání je velice bezohledné vůči pocitu bezpečnosti cestujících, kteří stojí na ostrůvku; ze strany kolejí automobil neočekávají. Tam, kde nástupní ostrůvek není, je nutné dodržovat ustanovení § 13, které chrání vystupující a nastupující cestující. Udělejte si doma nebo na pracovišti malou soutěž: kdo ví, kdy se smí automobil, který zastavil za tramvajovým vlakem, rozjet? A pokud zastaví v zastávce dva vlaky, za kterým musí zastavit automobil?

● **Na tramvajový pás v úrovni vozovky se smí v podélném směru vjet jen při objížďání, předjíždění, odbo-**

**čování, otáčení, vjíždění na silnici nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti, například není-li mezi tramvajovým pásem a okrajem vozovky dostatek místa; tramvajový pás zvýšený nad nebo snížený pod úroveň vozovky nebo od vozovky jinak oddělený (obrubníkem a podobně) se smí jen přičně přejíždět, a to na místě k tomu přizpůsobeném. Přitom řidič nesmí ohrozit ani omezit v jízdě tramvaj (§ 11/2).** V pražských podmínkách je toto ustanovení vlastně jen zdůrazněním povinnosti jezdit co nejbližší k pravému okraji vozovky s vyjmenováním bránících okolností. Dá se tedy říci, že pokud je mezi vnější tramvajovou kolejnicí a obrubníkem chodníku alespoň 3,5 m a tento jízdni pruh je volný, nemůže nastat situace, v níž bych, jako řidič automobilu, bránil tramvaji v průjezdu, natož aby došlo k dopravní nehodě. I v případě, že například objížďám zaparkované vozidlo, dělám to až tehdy, kdy je to nutné a nesnažím se za každou cenu ještě před tramvaj vjet. Tím ji totiž donutím přibrzdit nebo zastavit (když se to jevímu řidiči povede!), čímž vlastně zdržuji všechna vozidla, která jedou za mnou. Pokud tramvaj nechám plynule projet, nikoho neohrožuji a zdržení všech je podstatně menší. Poslední věta citovaného odstavce by pak měla přejít všem do krve (výklad jednotlivých pojmů, jako „omezit“ a „ohrozit“, pak přehledně zahrnuje možnosti tohoto článku; pokud si již jejich význam nepamätujete, stačí si znovu přečíst ustanovení § 2). Nutno dodat, že vyhrazený jízdni pruh pro autobusy se dá pokládat za období tramvajových kolejí.

● **Řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům a tramvajím, jedoucím v obou směrech (§19/4 /část/).** Pro zajištění bezpečnosti, ale i plynulého průjezdu v přímém směru je to nezbytné, ale v praxi bohužel často opomíjené ustanovení, při jehož nedodržení, zejména při předcházející souběžné jízdě, dochází obvykle k nehodě a následnému delšímu zdržení provozu, pokud ne přímo ke škodě na zdraví. Uvědomme si, že hmotnost prázdného tramvajového vozu (nikoliv dvojice) je 16 tun. I když dojde k nárazu při pomalé jízdě, destrukce automobilu je nevyhnutelná. Ale i při respektování tohoto ustanovení dochází zbytečně k narušování plynulosti provozu, protože řidič tramvaje neví, že o ní řidič automobilu ví. Nestálo by za to vypnout na chvíli ukazatel směru jízdy v momentě, kdy chci s automobilem odbočit vlevo přes tram-

vajovou dráhu a dávám přednost tramvaji, kterou vidím ve zpětném zrcátku? Tím dám jasně najevo, že jsem tramvaj nepřehlédl.

● **Řidič nesmí vjet do křižovatky, nedovoluje-li mu situace pokračovat za křižovatkou v jízdě, takže by byl nucen zastavit vozidlo v křižovatce (§ 20/3).** Typicky porušované ustanovení, v Praze zejména na řízených křižovatkách, bohužel od všech účastníků provozu. Argument „vždyť bych to jinak neprojel“ neobstojí, protože pokud nikdo nebude se svým vozidlem bránit v průjezdu jiným, plynulost provozu se zvýší a tím logicky i časová ztráta sníží.

● **V době od 5 do 19 hodin je zakázáno stání tam, kde by nezůstal mezi vozidlem a nejbližší tramvajovou kolejnicí volný jízdni pruh, široký nejméně 3,5 metru (§25/2).** Naprosto nedodržované ustanovení, přitom pro plynulost provozu (nejen tramvají, ale obecně) nezbytné. Také se jako cestující rozčilujete, když řidič tramvaje hlemýždí rychlostí zkouší, zda se vejde vedle zaparkovaného auta? Ale ono mu nic jiného nezbyvá, protože nemá k dispozici žádné vybavení, které by mu signalizovalo, že může (nebo nemůže) bezpečně projet. A protože



Foto: Petr Malík

bezpečnost provozu je vždy nadřazena jeho plynulosti, musíme všichni čekat, jak to dopadne, zda, v lepším případě, tramvaj pomalu projede, nebo řidič zastaví a půjde do přílehlých objektů hledat řidiče, kterému je pojem „pravidla silničního provozu“ k smíchu.

Tak by se dalo pokračovat dál – snad zase někdy jindy. Dneska už dovolte jenom další dva dotazy na závěr: víte, kdy se smí přejíždět plná čára souvislá? A víte, co je to značka „C 1 b“?

Příště vás seznámíme s technickými prostředky preference MHD.

–zjs–

## 10 000 lidí navštívilo muzeum

A máme tu opět nový rok. Báječná příležitost k zamýšlení nad rokem minulým, k rekapitulaci činností, které jsme chtěli udělat, které jsme udělali, a k plánům do budoucna, v tomto případě můžeme dokonce říci do příštího tisíciletí. Ale držme se reálu a vraťme se k naší práci i radosti, kterou představuje Muzeum městské hromadné dopravy ve střešovické zovně.

Může nás těšit, že naše podnikové muzeum se dostalo do povědomí nejen fanů městské dopravy u nás i ve světě. V létě jsem četla Květy a vída – Muzeum městské hromadné dopravy v Praze se objevilo na seznamu významných technických muzeí v České republice. To nás může jen potěšit, stejně jako stoupající zájem návštěvníků muzea. Těch bylo v loňském roce v pravidelné otevírací době od 1. dubna do 19. listopadu 2000 celkem 9 930. Návštěvní sezóna byla prodloužena díky teplejšímu počasí i lehkému temperování výstavních místností. Během sezóny byla brána muzea otevřena bezplatně v září v rámci Dnu evropského dědictví a 14. října při Dnu otevřených dveří, kdy si

bohatou sbírku historických vozidel i množství fotografických, písemných a jiných materiálů prohlédlo dalších 1 268 zájemců o historii městské hromadné dopravy v Praze. Již od vzniku muzea si přichází mimo návštěvní dny prohlédnout expozici, a samozřejmě si poslechnout odborný výklad, školní výpravy z širokého okolí. Když je připočtu k ostatním návštěvníkům muzea, docházím k pěknému celkovému číslu 12 300.

Co všechno si mohli tito návštěvníci prohlédnout? To, co vždycky a něco navíc. To znamená spoustu krásných a dobře udržovaných historických vozidel městské dopravy, které ocenilo i Ministerstvo kultury ČR jako kulturní památku, a k tomu nepřehledně fotografií, písemných materiálů a modelů. To „něco navíc“ je nově rekonstruovaná tramvaj T2 č. 6002, jedna ze dvou „tédvojek“, které v Praze jezdily. O její novou podobu se postarali pracovníci odštěpného závodu Elektrické dráhy a samozřejmě správce muzea Luboš Kysela, takže mohla být převezena na své místo ještě před zahájením sezóny. Bě-

hem roku probíhaly práce i na některých dalších exponátech. Například bylo dokončeno osvětlení vnitřku pojízdné měnirny, v hostivařských dílnách skončila oprava výhybkářské budky, která bude umístěna již letos v expozici vedle figuríny pochůzkáře po trati a do budoucna se počítá s doplněním figuríny výhybkáře nebo výhybkářky. Rozsáhlejší rekonstrukce „ofeňáku“ č. 526 proběhla v KOS Krnov a od nové sezóny bude ve střešovické zovně spážen s motorovým vozem č.109. Práce průběžně probíhají i na dalších vozidlech, na autobusu Škoda RO, na vozíku vrcholní stavby pro převoz režijního materiálu, na krasinu č.1314.

Přestože je sbírka historických vozidel dost rozsáhlá, snaží se pracovníci muzea o její další rozšíření. V současné době probíhají jednání o možnosti získat podvozek pod autobus Škoda 506 N, na němž je dnes postaven včelín, odštěpný závod Metro navrhuje k zařazení do muzea lokotraktor T 212 1.624, který je pomocným vozidlem pro manipulaci s vlaky a pro tahání těžších manipulačních vlaků. Takže nemějte strach, až vám za rok budu podávat zprávu o stavu Muzea městské hromadné dopravy v Praze, určitě vám budu moci sdělit, že v muzeu máme zase něco nového.

–MJ–

## Mikulášská besídka v Edenu

Tradiční Mikulášská besídka pořádaná odborovou organizací garáže Kačerov změnila v letošním roce své místo. Sál kulturního domu na Novodvorské vyměnila za prostory v Edenu. Na setkání se zvířátky v nádherných barevných kostýmech



přišlo množství dětí, od těch nejmenších, které se teprve učí pohybovat na vlastních nohou až po ty odrostlejší a zkušenější. Některé děti si připravily a přišly také v kostýmech zvířátek. Na závěr bohatého programu bylo každé dítě odměněno Mikulášem doprovázeným čerty a anděly.

## Mikulášská tramvaj

V neděli 3. prosince se do ulic Prahy potřetí vydaly historické tramvajové soupravy, jejichž osádky kromě pravidelného osazenstva, řidičů a průvodčích, tvořili Mikuláš, andělé a čerti. Zájem o svezení centrem města byl jako v předchozích le-



tech obrovský. Děti recitovaly básničky, zpívaly písničky, za což byly odměňovány. Některé se bály a schovávaly se do kabátů svých rodičů, když se v blízkosti objevil čert, naopak příjemný andělův úsměv dokázal dětské tvářičky rozzářit.

Ve druhých vozech pro příjemnou náladu hrály skupiny Oslo a Spráhlo. V pozdějším čase, kdy se soupravy přece jen uvolnily, se plošina změnila v taneční parket pro děti.



## Zpěv a vánoční koledy pro roce opět v metru

Poslední listopadový den byl ve stanici metra Muzeum zahájen již pátý cyklus vánočních koncertů v metru. V jeho rámci se v prosinci uskutečnily ještě další tři vystoupení dětí ze Základní školy s rozšířenou hudební výchovou v Praze 7, Umělecké ulici. Zpěvem vánočních písní zaujali děti mnoho kolemjdoucích cestujících. Ti mnohokrát využili příležitosti alespoň na malou chvilku se zastavit v každodenním spěchu a zabroukat si jednu ze známých koled. Mezi posluchače se zařadilo i několik tříd škol a mateřských školek. Také přítomnost mnoha z rodičů a prarodičů zvýšila snahu malých zpěváčků a hudebníků. Pro dokreslení vánoční pohody v metru zařil vánoční stromček a posluchači jako vzpomínku na letošní vánoční koncerty dostali vánoční hvězdu s programem koncertů a texty zpívaných koled.

Sběr prosincových zajímavostí zajišťovali Marie Vrančíková, Marek Šebeš a Petr Malík

## Připomínka

Podnikový časopis DP KONTAKT má, až na drobné výhrady, celkem dost slušnou úroveň. Co mě ale vadí, je zbytečná rubrika „Co zajímavého najdete na internetu“. Pro drtivou většinu lidí je k ničemu, protože tento podnik jim prostě neumožní přístup k internetu. Navrhoji, aby tato rubrika byla zrušena a vyvoleným jedincům posílána například e-maily.

S pozdravem Antonín Růžička

**Odpověď redakce:** Po obdržení dopisu pana Růžičky jsme zjišťovali v odboru výpočetní techniky ředitelství, kolik zaměstnanců naší společnosti má přístup na internet. Podle údajů k 22. listopadu mělo přístup 335 zaměstnanců celé společnosti, což není nejvyšší číslo. Ale internet se začíná pomalu rozšiřovat v domácnostech a v současnosti není

problém navštívit jednu z mnoha internetových kaváren, vyrůstajících po městě rychlým tempem. Podle našeho názoru patří internetu budoucnost, a tak i seznamování se s jeho problematikou a jeho možnostmi považujeme za velice užitečné. Podle našich zkušeností si čtenáři DP-KONTAKT archivují, a tak i když nemají přístup na internet v současnosti, budou moci tyto informace využít v budoucnosti, kdy bude přístup ještě běžnější. Proto rubrika „Co zajímavého najdete na internetu“ bude pokračovat i nadále. Děkuje se za pochopení.

-red-

## Ke článku „Stovka dvoustovky aneb...“

(DP-KONTAKT č. 8/2000, strana 2)

Při svém nástupu do Dopravního podniku

## DOŠLO DO REDAKCE

od 3. června 1951 – do Rustonky – jsem byl svědkem toho, že vůz č. 200 byl doslova uvnitř vyrabován. Kozená křesla a mahagonové stolký byly vyneseny na prostranství u posuvny před montovnou a dělníci na nich svačili v zašpiněných montérkách. Z řečí, které jsem v Rustonce vyslechl, bylo důvodem „přestavby“ nejen malé využití vozu, ale především ideologické opovrhování luxusem vyšší buržoazie. Pro neslučitelnost „královského“ nápisu na bocích vozu byla písmena komunisty stržena, stejně jako secesní ozdoba u světlometů. Možná došlo k devastaci i jiných prvků na voze, to si však již nepamatuji.

-paf-

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Ačkoli v polovině prosince to venku na pořádnou zimu zatím rozhodně nevypadá, nikdo nepochybuje o tom, že mrazy a sníh skutečně přijdou. Pro někoho to znamená jen samé mrzutosti (uklízění chodníků, namrzlé vozovky), jiní naopak zájásají v očekávání zimních radovánek. A právě těm druhým jsou určeny dnešní řádky našeho seriálu. Pokud chcete vědět, kam vyrazit na lyže nebo na běžky, jestli je tam sníh a kolik ho je, zda fungují vleky a kolik vás to bude stát, kde se ubytovat, najíst a co vše zajímavého tam lze vidět a podniknout, pak zbystřete svoji pozornost. Dnes se totiž budeme pohybovat výhradně na stránkách s modrobílou barvou.

Putování českými sněhovými závěsemi lze začít na každém solidním internetovém portálu, kde mají rubriku o počasí. Nedozvíte se samozřejmě příliš podrobností, ale pro rychlý přehled to může stačit. Příkladem budíž <http://snih.seznam.cz> - stručné sněhové zpravodajství včetně sjízdnosti silnic a dálnic.

Kdo však baží po informacích podrobnějšího rázu, musí se vydat na jinou adresu. Mezi všemi, jež jsou na českém internetu k dispozici, se vyjmají dvě. Tou první je adresa [www.holidayinfo.cz](http://www.holidayinfo.cz). Jde o velice přehledná a

informačně bohaté stránky. Obsahují devět sekcí podle jednotlivých českých pohoří, která mají předpoklady pro provozování „bílých“ sportů (pro ty, kdo při hodinách zeměpisu nedávali pozor: Jizerské hory, Krkonoše, Šumava, Orlické hory, Krušné hory, Jeseníky, Beškydy, Javorníky a Českomoravská vysočina); u každého horstva jsou podrobné informace o sněhové pokrývce v jednotlivých zimních střediscích (sníh/nový sníh/typ sněhu). Rovněž o těchto střediscích se dozvíte vše důležité: aktuální informace pro lyžaře i běžkaře, detailní ceník služeb, možnosti ubytování (s objednávkami přes e-mail) a samozřejmě panoramatické mapy. Ve vybraných střediscích jsou rovněž nainstalovány webkamery, přinášející živý obraz té které lokality (na skutečně funkční webkameru jsme však nenarazili...). Dostane se vám i odkazů na stránky horské služby a především přehledu zajímavých sportovních, kulturních a společenských akcí v jednotlivých místech. Tyto stránky slouží rovněž jako odrazový můstek k vlastním stránkám zimních středisek - např. [www.klinovec.cz](http://www.klinovec.cz) (Klínovec), [www.trutnov.vol.cz/skiareal](http://www.trutnov.vol.cz/skiareal) (Špindlerův mlýn), [www.krkonoše-net.cz/pec](http://www.krkonoše-net.cz/pec) (Pec pod Sněžkou),

[www.figura.cz](http://www.figura.cz) (Praděd) či [www.insnet.cz](http://www.insnet.cz) (Pustevny).

Druhým zásadním místem, jež by v žádném případě nemělo uniknout pozornosti milovníků zimních radovánek, je „Centrum lyžování na internetu“, sídlící na snadno zapamatovatelné adrese [www.ski.cz](http://www.ski.cz). Stránky mají grafiku shodnou se známými Českými novinami ([www.ceskenoviny.cz](http://www.ceskenoviny.cz)), ale v mnohem příjemnější, bílomodré barvě. Co zde najdete? Tak především podrobné sněhové zpravodajství, a to nejen z České republiky, ale i z dalších evropských států a i z některých zámořských zemí (Austrálie, USA, Kanada). A dále: možnosti ubytování na horách, lyžařské školy, ski servis, půjčovny vybavení, sportovní prodejny, nabídky aktuálních lyžařských zájezdů a podobně. Navrch pak množství zajímavých zpráv, článků, cestopisů, odkazů a možnost zaslání sněhových e-mailových pohlednic. Lze jen doporučit.

Z dalších adres upoutala naši pozornost <http://zima.oku-je.cz>. Důvod je prostý - webkamera zde umístěná totiž skutečně funguje, takže se můžete pokochat pohledem na zasněžené Jeseníky, a k tomu absorbovat množství užitečných informací o lyžování i běžkování v severomoravském pohoří.

-mš-



## Jak budou od roku 2001 zdaňovány daní z nemovitostí byty a nebytové prostory

S účinností od 1. ledna 2001 byl novelizován zákon o daní z nemovitosti a dochází k **podstatné změně** při zdaňování **bytů a nebytových prostor**, které jsou **evidovány v katastru nemovitostí jako samostatné jednotky** – byty a nebytové prostory (podle zákona č. 72/1994 Sb., o vlastnictví bytů).

Od roku 2001 se stávají tyto jednotky samostatným předmětem daně ze staveb. Doposud byly tyto stavby (rozčleněné na jednotky) předmětem daně z nemovitosti jako celek. Vlastníci jednotlivých bytů si museli zvolit společného zástupce, který podával jedno daňové přiznání za všechny vlastníky a jednal za ně v daňovém řízení.

Podle nové právní úpravy je poplatníkem daně (až na určité výjimky) **vlastník** jednotky.

Základem daně je upravená podlahová plocha jednotky podle stavu k 1. lednu zdaňovacího období. Základní sazba daně u bytů, stejně jako u obytných domů, je 1,- Kč za 1 m<sup>2</sup> upravené podlahové plochy násobené koeficientem, který je přiřazen jednotlivým obcím.

V případě samostatných nebytových prostorů se základní sazba daně stanoví podle účelu, pro který je samostatný nebytový prostor kolaudován. Pokud slouží jako garáž, použije se základní sazba daně odpovídající samostatné stojící garáži, tj. 4,- Kč za 1 m<sup>2</sup> upravené podlahové plochy.

Na přechodnou dobu 2 let, tj. zdaňovací období let 2001 a 2002, je bytům přiznáno poměrně rozsáhlé osvobození od daně z nemovitostí, a to v případech, kdy byly byty převedeny do vlastnictví fyzických osob z vlastnictví státu, obce nebo družstva a nedošlo k dalšímu převodu či přechodu vlastnického práva na jiné osoby než osoby blízké. Na byty se vztahují i další osvobození od daně z nemovitostí, analogická osvobozením bytových domů.

Pro přiznání daně z bytů, samostatných nebytových prostorů a případně i příslušných spoleuvlastnických podílů na pozemcích je připraven tiskopis, který bude vkládán do stávajícího tiskopisu přiznání k daní z nemovitosti. Daňové přiznání musí být vyplněno a podáno jménem každého poplatníka daně z příslušné samostatné jednotky a ve

stejném termínu jako ostatní nemovitosti, tj. do 31. ledna. Je-li některá osoba (ať fyzická nebo právnická) poplatníkem z více jednotek nebo z více nemovitostí v místní působnosti téhož finančního úřadu, přiznává ke zdanění vše v jednom daňovém přiznání k daní z nemovitosti.

V případech, kdy bude byt od daně z nemovitosti osvobozen a zdaněn bude pouze podíl na pozemku náležející k bytu, lze předpokládat, že daňová povinnost bude nízká. I v tom případě je přiznání nutno podat, pokud však bude daň nižší než 30,- Kč, neplatí se.

Zatímco se počínaje zdaňovacím obdobím roku 2001 stávají byty a nebytové prostory evidované samostatně v katastru nemovitostí předmětem daně ze staveb, **stavby, v nichž se tyto jednotky nacházejí, již předmětem daně nejsou**. Dosavadní společný zástupce všech vlastníků jednotek, který podával přiznání k celé stavbě, bude nyní, stejně jako ostatní vlastníci jednotek, v daňovém přiznání uvádět pouze jednotky, jichž je vlastníkem. Protože s takovou změnou je spojena oznamovací povinnost, musí tento poplatník současně s podáním daňového přiznání na rok 2001 oznámit správci daně, že již není společným zástupcem poplatníků. Předejde se tak možným nedorozuměním a správci daně se usnadní práce se zjištěním a ověřením této skutečnosti.

**Ing. Alena Vaňková,**  
zaměstnanecský odbor ředitelství  
(připraveno z materiálů Ministerstva financí ČR)

## Novela zákona o mzdě

Zákon o mzdě, odměně za pracovní pohotovost a o průměrném výdělku (zákon č. 1/1992 Sb.) v platném znění je základním předpisem, podle něhož se v naší akciové společnosti postupuje při kolektivním vyjednávání a tvoří se podle jeho ustanovení pravidla pro odměňování.

Tento **zákon je novelizován** s účinností od 1. ledna 2001. Novela zákona o mzdě zakotvuje ve svých ustanoveních, v úzké návaznosti na nové zásady zákoníku práce, **protidiskriminační principy**, které jsou formulovány zcela jednoznačně tak, že **podmínky pro poskytování mzdy** musí být stejné pro muže a pro ženy.

**Zásada rovného zacházení**, kterou zdůraznila novela zákoníku práce, je promítnuta i do ustanovení, že zaměstnancům, kteří vykonávají **stejnou práci** nebo práci stejné hodnoty, přísluší **stejná mzda**. Pojem stejná práce nebo práce stejné hodnoty musí být však blíže specifikován. Jedná se vždy o práci stejné nebo srovnatelné **složitosti, odpovědnosti a namáhavosti**, která je konána ve stejných nebo srovnatelných **pracovních podmínkách**, při stejných nebo srovnatelných **pracovních schopnostech a pracovní způsobilosti** zaměstnanec a při stejné nebo srovnatelné **pracovní výkonnosti a výsledcích práce**, a to v pracovním poměru ke stejnému zaměstnavateli.

Složitost, odpovědnost a namáhavost určité práce je vymezena **stupněm vzdělání** a praktických **znalostí a dovedností**, které jsou potřebné pro její výkon, podle složitosti předmětu práce nebo pra-

covní činnosti, podle **organizační a řídicí náročnosti**, podle míry **odpovědnosti za škody a za zdraví** a bezpečnost, podle **fyzické, smyslové a duševní záteže** a působení **negativních vlivů práce**.

Pracovní podmínky se posuzují podle **obtížnosti pracovních režimů**, rozvržení pracovní doby včetně dnů pracovního klidu, noční práce, práce přesčas, škodlivosti a zdravotní závadnosti popř. rizikovitosti pracovního prostředí.

Pracovní schopnosti a pracovní způsobilost zaměstnanec jsou jeho **odborné, duševní a smyslové předpoklady** a dále **tělesná způsobilost** konat určitou práci.

Pracovní **výkonnost** se posuzuje podle **intenzity a kvality** prováděných prací a **výsledky** práce se posuzují podle jejího **množství a kvality**.

Výše uvedená hlediska jsou výchozími prvky při **stanovování** obecných **požadavků** práce (kvalifikace, odborná zdatnost, tělesná schopnost), ale zároveň hrají nezastupitelnou úlohu při **hodnocení předpokladů jedince** pro výkon určité konkrétní práce.

Za vykonanou práci obdrží zaměstnanci vždy mzdu. Přestože platí, za stejnou práci přísluší stejná mzda, ve výkonu každého jednotlivého zaměstnanec jsou určité individuální rozdíly v jejím provádění a výsledcích, respektive podmínkách, za nichž je vykonána, takže celková mzda se potom bude odlišovat. Rozdíly však zásadně nesmí vzniknout z jiných než z výše popsaných hledisek nebo důvodů, protože jinak by došlo k porušení ustanovení novely zákona o mzdě.

Složitost, odpovědnost a namáhavost práce je vyjádřena v používaném **katalogu prací** pro manuální profese a katalogu prací pro technickohospodářské funkce. V katalogích jsou uvedeny příklady prací, které jsou **podle náročnosti** přiřazeny do tarifních stupňů, které mají konkrétní koronovou náplň pro stanovení **základních mezd** zaměstnanců.

**Obtížnost** pracovních podmínek je vyjádřena **soustavou příplatků**. **Využitelnost** odborných schopností zaměstnanec, pracovní způsobilost, výkonnost a pracovní **výsledky** jsou hodnoceny výkonnostními **odměnami nebo příplatky, prémie**mi nebo soustavou dalších individuálních nebo jednorázových odměn podle pracovních zásluh.

Přestože jsou na odštěpných závodech a ředitelství **rozdílné mzdové systémy**, budou v I. pololetí příštího roku důkladně prověřeny nikoliv z hlediska opodstatněnosti výplat jakýchkoliv mezd, ale pro nutnost dodržení ustanovení novely zákona o mzdě. Bude tak zajištěna **vazba veškerých výplat mezd na dosažené pracovní výsledky** a rozdíly ve mzdách mezi zaměstnanci mohou vznikat jen podle rozdílnosti ve vykonávané práci hodnocené v celé šíři hledisek zakotvených v zákoně.

V kolektivním vyjednávání o pravidlech odměňování zaměstnanců je nezbytná součinnost partnerů k bezkonfliktnímu jednání o struktuře mzdy zaměstnanců ve smyslu požadavků novely zákona o mzdě. Zásady novely zákoníku práce a novely zákona o mzdě jsou do podmínek společnosti rozpracovány a zveřejněny formou směrnice generálního ředitele o kolektivním vyjednávání v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

**Ing. Justina Slezáková,**  
zaměstnanecský odbor ředitelství

Situace okolo zákonů č. 247/2000 Sb. a 361/2000 Sb. je velmi nepřehledná a je velice těžké se v této problematice orientovat. Z tohoto důvodu má autoškola o. z. Autobusy velice těžké postavení a to i za situace, kdy velice úzce spolupracuje s Asociací autoškol České republiky.

V současné době jsme byli svědky diskusí mezi podnikateli, kteří poukazovali na skutečnost, že je nezajímavá skutečnost, že vláda pozdě předložila návrhy zákonů, a samotnými úředníky, kteří poukazovali na podíl ministerstva dopravy. Publikovány byly též vnitřní rozepře mezi politickými stranami, respektive i osobní spory mezi samotnými poslanci. Politika se tak dostala už i do autoškol a na naše ko-

munikace. Ze zákona č. 247/2000 Sb. zmizela přechodná ustanovení, autoškoly budou zřejmě vyrábět řidiče na sklad, protože nebude možné zajistit kvalitní provádění všech zkoušek a zájemci o řídičský průkaz budou rozeseleni na autoškoly, že si zaplatili službu, kterou jim autoškoly nejsou schopny zajistit. Můžeme konstatovat absenci učebních pomůcek (učebních textů, všech testových otázek i znění zákona o technických podmínkách provozu včetně prováděcích vyhlášek).

Původně uvažovaná dobrá myšlenka má tedy při uvádění do provozu celou řadu nedorozumění aspektů a navíc je možné se domnívat, že při tvrdším postupu při dodržování stávající legislativy (silničních pravidel) by bylo již v současné době možné zabezpečit snížení bezohlednosti na našich silnicích se všemi negativními stránkami.

**Zpracovala**  
autoškola o. z. Autobusy

## Jak dál v autoškolě?

## 21. část Štěrboholy

Kdysi prý v těchto místech žili lidé, kterým se říkalo *štěrboholové*, protože si k zapamatování dluhů nebo jiných číselných údajů dělali zářezy (štěrbiny) na svých holích. Takový je snad původ jména této bývalé obce, dnes samostatné městské části. První zmínka o vsi toho jména pochází z roku 1371, kdy patřila pražskému arcibiskupství, které ji pronajímalo různým hospodářům. Z roku 1419 pochází zmínka o štěrboholské tvrzí, kterou však dávno odvál čas a ani se neví, kde přesně stála. Počátkem 16. století Štěrboholy patřily Čenkovci z Klinštejna a po něm několika dalším majitelům. Už v polovině 16. století se ves uvádí jako pustá, přesto se tu ještě stačilo vystřídát několik vlastníků a v roce 1604 Štěrboholy zakoupilo Nové Město pražské, které vlastnilo také sousední Malešice. Už v roce 1635 muselo obě vsi Nové Město prodat, a to generálovi Janu Beckovi a drželi je i jeho potomci. Na přelomu 17. a 18. století Štěrboholy získali Vratislavové z Mitrovic a konečně v roce 1727 je koupila pražská univerzita a připojila je ke svému statku michelskému, jehož součástí byly až do vytvoření moderních obcí v roce 1849. Od té doby až do 1. ledna 1968 byly Štěrboholy samostatnou obcí.

Na počátku 20. století stálo v obci 35 domů, ve kterých bydlelo 219 obyvatel. V té době přišli k okresu žižkovskému, poštu měli v Dolních Počernicích a faru v Kyjích. Později byla podél černokostecké silnice postavena malá skupinka domů zvaná Hrušov nebo též Hroušov. Dnes z ní stojí jediný, zato výrazný dům. Ve druhé polovině 30. let byla při silnici do Dolních Počernic postavena kolonie nových domků zvaná Nové Štěrboholy.

Ve Štěrboholích dnes nenajdeme žádné významné památky. Přesto tady kdysi jedna byla. Dne 6. května 1757 se tu odehrála velká bitva mezi pruskými a rakouskými vojsky. Během několika hodin v ní padlo na rakouské straně 414 důstojníků a 12 900 dalších vojáků, na pruské straně 437 důstojníků a 18 000 prostých vojáků. Mezi zabitými byl i pruský generál Kurt Schwerin. O bitvě se o sto let později psalo: „*Prušáci, obklíčivše potom Prahu, snažili se všemožně ji hrubou střelbou docela zkaziti a byli by toho snad i docílili, kdyby jim porážka u Kolína vandalské toto předsevzetí nebyla překazila. Dva pomníky, z nichž jeden kamenný, správce statku Michelského Ondřej Schuh r. 1824 a druhý ze železné litiny, Pruský král Bedřich Vilém III. postavili, označují místo, kde v bitvě této Pruský generál Schwerin padl. Oba pomníky střeží invalida, pro něž tu zvláštní obydlí jest vystaveno.*“ Toto místo bylo dokonce majetkem pruské vlády. Pomník (ani blízký vojenský hřbitov) neodolaly protiněmeckým náladám těsně po druhé světové válce a dnes je už nic nepřipomíná.

Štěrboholy byly typickou zemědělskou obcí. Z 286 hektarů jejich rozlohy na počátku 20. století bylo 259 ha polí a 12 ha luk. Později vznikla v severní části katastru velká cihelna, jejíž areál existuje dodnes.

Výraznou stavbou je obrovská, nepřilíhající využitá stavba skladového areálu (původně sklady velkoobchodu průmyslovým zbožím), napojeného dokonce železniční vlečkou. Druhou moderní dominantou Štěrbohol je nová pražská spalovna komunálního odpadu, která zahájila provoz ve druhé polovině 90. let po mimořádně dlouhé době výstavby. Ačkoliv stojí na štěrboholském území, je známá pod názvem Spalovna Malešice. Provozují ji akciová společnost Pražské služby. Ve Štěrboholích v nedávné době také vyrostl obchodní areál OBI a staví se další obchodní objekty. V jihovýchodní části katastru vyrostly významné objekty firem OSPAP a Čechofrachtu, navazující na hostivařskou průmyslovou oblast.

Přes štěrboholské území vede významná státní sil-

nice zvaná Černokostecká (silnice č. 333), ale vlastní zastávka obce leží mimo ni na bývalé okresní silnici do Dolních Počernic. Od tzv. štěrboholské křižovatky (dnes křižovatka ulice Ústřední a Černokostecké) vedla až do poloviny 80. let 20. století také bývalá okresní silnice do Hostivaře. Na území Štěrbohol už z větší části neexistuje, v Hostivaři, jižně od objektu Barvy laky stále existuje pod jménem Štěrboholská. Štěrboholy měly také silniční spojení do Kyjí a Dubče, vozové cesty vedly také do Dolních Měcholup a do míst zvaných Na Homoli. Tato cesta zanikla až v první polovině 60. let 20. století při výstavbě malešického areálu Stavoservisu. Vedla z ní i odbočka do Malešic.

Po vytvoření Velké Prahy na počátku 20. let 20. století byl na štěrboholské křižovatce úřad potravní daně a Štěrboholy ležely už mimo pražský obvod. Budova zdejšího úřadu stála až do léta 2000, kdy byla zbořena při úpravě křižovatky.

Západním okrajem Štěrbohol probíhá významná komunikace Průmyslová, částečně zprovozněná v roce 1977 (od Černokostecké na sever) a část jižně od křižovatky s Černokosteckou byla předána definitivně do užívání 22. ledna 1985. V listopadu 1996 byla uvedena do provozu část Jižní spojky od Zahradního města a návazně tu byla postupně dokončována mimoúrovňová křižovatka. Dne 27. srpna 1999 byla uvedena do provozu zbývající část do Dolních Počernic, čímž byl dokončen důležitý úsek středního dopravního okruhu (Jihovýchodní spojka), kterým bylo završeno propojení dálnic D5, D1 a D11 a silnic první třídy č. 2, 10 a 12.

Pokud obyvatelé Štěrbohol chtěli k cestování použít železnici, mohli od roku 1882 používat nádraží v Hostivaři, kam to bylo asi 2,5 kilometru. Od roku 1892 se jim naskytla také další možnost – využít nové zastávky v Dolních Počernicích (2,5 km) nebo v Kyjích (3 km).



Mnohem důležitější roli než železnice ale v životě štěrboholských občanů hrála později doprava autobusová. Důležitým dopravním uzlem se stala štěrboholská křižovatka u potravní daně, kde byla zastávka. Během krátké doby tudy projíždělo několik linek. Patrně první legální linku zavedla asi 27. září 1929 Československá pošta; jezdila z Prahy přes Uhřetěves a Jevany do Kostelce nad Černými lesy. Později ji převzaly státní dráhy. V roce 1931 přibýly další tři linky ČSD do Choceřad, Kutné Hory a do Sázavy. Tento směr byl velmi frekventovaný a kromě státu se tu o provozování dopravy ucházeli i někteří soukromníci. Dne 31. března 1930 získala pražská Autodopravní společnost koncesi k provozování linky z Nových Strašnic přes Štěrboholy (zastávka byla jak u akcízu, tak přímo v obci), Dubeč, Dubeček, Koloděje, Sibřinu do Škvorce. Patrně hned od počátku však autobusy ADS jezdily z Flory, což se nelíbilo Elektrickým podnikům. V roce 1931 mohli Štěrboholští využívat šest párů spojů ve všední dny a pět o nedělích. O něco později linka zřejmě přestala přes obec

jezdit, protože v odpovědi Elektrických podniků na společnou žádost štěrboholské a dolnoměcholupské obce o zavedení linky EP do Dolních Měcholup se o lince ADS už nemluví, zato je zdůrazňována existence výše zmíněných čtyř linek ČSD, které v té době představovaly v zastávce na štěrboholské křižovatce ve všední dny celkem 22 párů spojů.

Kromě toho přes stejnou zastávku jezdila už další soukromá linka z vinohradského náměstí Krále Jiřího do Choceřad, na kterou získal koncesi František Vesecký. Okolnosti vzniku této linky nejsou zatím zcela jasné. Už v červnu 1929 jezdil ve stejné trase jiný známý pražský autobusový podnikatel Emil Hladík. Neměl však potřebnou koncesi a byl odsouzen k pokutě. V říjnu 1929 je už ve zmíněné trase doložena linka Veseckého. Příše se o ní v udání, které učinily EP, tvrdí, že Vesecký jezdí údajně bez koncese a s autobusy, které si najal od Hladíka. V roce 1937 archivní materiály ale hovoří o koncesionáře Františce Veseckém (!) a šesti párech spojů její linky.

Městské podniky pražské (nástupce EP) zavedly první linku přes štěrboholskou křižovatku 15. února 1943. V té době šlo o ojedinělý případ rozšiřování autobusové dopravy v době její hluboké krize. Linka G jezdila v trase Nové Strašnice – Hostivař, U továren a jejím hlavním úkolem byla obsluha významných podniků v hostivařské oblasti. Proto přežila i nejkritičtější období pražské autobusové dopravy v závěru okupace. Její odklon do Dolních Měcholup, uskutečněný v roce 1946, neměl pro obsluhu Štěrbohol zásadnější význam. Linka byla v roce 1951 označena číslem 111. Vlastní obec Štěrboholy ale nebyla přímo obsloužena. Výjimku tvořila linka ČSAD 01089, jezdící krátce v letech 1959 – 1961 v trase Strašnice – Štěrboholy – Dubeč – Horní Měcholupy – Chodov – Jílové. Šlo ale jen o jediný pár spojů, stejně jako v případě další štěrboholské linky č. 01118, která jezdila asi od roku 1962 z Vršovic k běchovíckému areálu výzkumných ústavů.

Zásadní změnu přineslo až připojení Štěrbohol k hlavnímu městu v roce 1968. Už 16. června 1968 zahájila provoz linka č. 163 od tramvajové smyčky Černokostecká přímo do Štěrbohol v intervalu 30 minut, který byl mimo špičku od roku 1970 prodloužen na hodinu. Historie této základní štěrboholské linky je velmi jednoduchá. V roce 1980 byla prodloužena ke



Foto: Marek Šebeš

stanici metra Želivského, čímž Štěrboholy získaly velmi kvalitní a rychlé spojení s centrem města. Odklon linky na bližší stanici Skalka v roce 1991 přinesl další zrychlení dopravy. Od 30. května 1995 byl každý druhý spoj linky prodloužen ze Štěrbohol až do dolnopolečnické zastávky Bezděkovská.

Přes katastr Štěrbohol bylo později zavedeno i několik linek vedených po Průmyslové, které však pro obsluhu vlastní obce nemají zásadnější význam. Několik linek přibýlo v průběhu let i na Černokostecké a Kutnohorské, zavedených především k zajištění MHD do obcí připojených ku Praze v roce 1974 a zastavujících na již několikrát zmíněné štěrboholské křižovatce (dnes zastávka Ústřední).

Na závěr ještě uvedme jednu zajímavost. Zřejmě málokdo si uvědomí, že kromě železničních vlečkových kolejí se na katastru Štěrbohol nacházejí také koleje tramvajové a dokonce i metra! Běžný cestující se po nich ale nesveze. Jde totiž asi o 150 metrů zkušebních tratí „přesahujících“ sem z Hostivaře. –pf–, fp–

## V Berlíně byl Autosalon – AAA Berlin 2000

Automobilová výstava AAA Berlín se konala v minulém roce od 28. října do 5. listopadu. Tak jako v každém sudém roce, tak i loni, jsme za sponzorského přispění Česko-německé obchodní průmyslové komory a Pražského klubu, mohli tuto výstavu navštívit. Zúčastnilo se jí 50 žáků s tříčlenným pedagogickým doprovodem.

Odjezd do Berlína byl stanoven na 2. listopadu na půlhodinu před půlnocí a všechny účastníky čekala sedmihodinová cesta do Berlína. Výstava se konala v blízkosti části kdysi slavného závodního okruhu Avus a rozkládala se přibližně na 80 000 m<sup>2</sup>, v 10 velmi prostorných halách. K vidění byly ucelené výrobní řady osobních vozidel z celého světa, včetně novinek představených na autosalonu v Paříži. Další dominantní částí výstavy byla vozidla padesátých a šedesátých let, která zaplnila dvojici hal. Perfektně udržované a restaurované skvosty německých, italských, francouzských, anglických a amerických automobilek našly právem davy obdivovatelů.

Celá jedna hala představovala v Německu velmi atraktivní tuning vozidel a po jedné výstavní hale

bylo věnováno vozidlům off-road s motocykly a servisní diagnostické technice. Pokud celková prohlídka velmi rozsáhlých výstavních ploch zcela své návštěvníky neunavila, bylo možné vyzkoušet své závodnické ambice na improvizované závodní dráze motokár v jedné z výstavních hal.

Unavení, obtěžkáni množstvím tiskových materiálů, ale plni nových dojmů a informací, jsme usedli do pohodlných sedadel patrového autobusu Neoplan, který nás dopravil v pozdních nočních hodinách zpět do Prahy.

## SPŠ, SOU a U vás zve na ples

Příchodem zimního období začala rovněž plesová sezona, jejíž součástí jsou i plesy maturitní. Žáci posledních ročníků Střední průmyslové školy a Středního odborného učiliště se obléknou do gala ve středu 21. února 2001, kdy se od 19.00 hodin koná v Lucerně jejich maturitní ples. Jsou na něj srdečně zváni nejen všichni bývalí žáci školy, ale i všichni tancechtiví zaměstnanci Dopravního podniku. Vstupenky v ceně 150,- až 180,- Kč jsou k dispozici ve škole v Moravské ulici na Vinohradech a v týdnu před konáním plesu budou v prodeji rovněž v pokladně Lucerny.

## Byli jsme zařazeni do projektu Leonardo da Vinci II

Prostřednictvím projektu Leonardo da Vinci Evropská unie podporuje spolupráci ve vývoji, ověřování, hodnocení a šíření inovačních produktů, nástrojů, metod a přístupů, a to i vzdělávání pedagogů a žáků. Projekt je financován z programu Phare. SPŠ, SOU a U, a s. se do tohoto projektu zapojilo a jeho zahraničním partnerem se stal Dopravní podnik Drážďany.

S partnerským podnikem bylo na jednáních začátkem listopadu minulého roku předběžně dohodnuto přijetí dvou skupin žáků z oborů automechanik a elektrikář. K vlastní realizaci by mělo dojít v roce 2001, pokud projekt schválí Národní vzdělávací fond ČR. Třítýdenní drážďanská stáž bude ukončena zkouškou a absolventi získají certifikát o úspěšném ukončení praxe.

Výměna zkušeností přinese zajímavé novinky jak pro žáky, tak pro pedagogy. Pohled do prostředí, ve kterém je již plně uplatňována výuka podle norem Evropské unie je poučný a přináší novou motivaci pro další činnost.

—sou—

## NAPSALI O NÁS

MF Dnes (18. 12. 2000)

### Metru chybějí stovky souprav

Metru chybějí stovky vozů. Přestože Dopravní podnik počítá s tím, že v polovině ledna nasadí na trasy nové vlakové soupravy typu M1, ani dodávka všech dvaadvaceti objednaných vlaků jeho problémy na dlouhou dobu nevyřeší. Metro musí postupně vyřazovat staré ruské vozy, kterým končí životnost, ale dvaadvacet nových pětivozových souprav M1, vyráběných konsorciem ČKD – Siemens – Adtranz, nahradí ruskou techniku jen zčásti. Dopravní podnik proto musí velmi brzy sepsat smlouvu o dodávce dalších dvaceti vlaků, aby první z nich dopravce dostal už v druhé polovině roku 2002.

MF Dnes (16. 12. 2000)

### Policisté pokutovali jízdu na kolejích

Při policejní akci nazvané Koleje musela více než třetina zkontrolovaných řidičů vozidel záchranné služby a městského Dopravního podniku zaplatit pokutu kvůli nerespektování zákazu vjezdu na tramvajové koleje. Během dvou dnů dopravní policisté na pěti stanovištích zastavili 54 aut, která projížděla po kolejích. „Udělili přitom dvacet blokových pokut za více než šestnáct tisíc korun a odebrali jedno osvědčení o technickém průkazu,“ řekla policejní mluvčí Eva Miklíková s tím, že hlídky sledovaly náměstí I. P. Pavlova, Palackého náměstí a Letenskou pláň v Praze 7.

Večerník Praha (15. 12. 2000)

### Chtěli

### metro v Ládví, teď zase protestují

Někteří obyvatelé žijící v okolí Ládví, kde se staví metro, začali sepsávat protestní petici proti kácení stromů a stavebnímu nepořádku. Jak jsme se dozvěděli na Odboru životního prostředí Prahy 8, Metrostav o vykácení stromů řádně požádal a radnice mu vyhověla. Musela totiž přihlídnout k tomu, že stromy jsou již natolik vzrostlé, že je nelze přesadit. Při našem průzkumu v Taussigově ulici však mnozí z občanů o petici nic neví a údajně by ji ani nepodepsali. Podle jejich slov, pokud chtějí metro, tak se nedá nic dělat.

Vybral ing. Jan Urban

**VODOROVNĚ:** A. Peřej; Rachmaninova opera; soubor vozidel; pečíci zařízení. – **B. 1. díl tajenky.** – C. Opět; mužské jméno; římský císař; hnací stroj; iniciály herce Oliviera. – D. Květenství šerfku; lotyšský likér; obuv; kosit; říční korýš. – E. Mužské jméno; obojživelník; druh koření; stará stříbrná mince; část atlasu. – F. Přítakaní; obchodní příručí; africký stát; motýlí zámotek; psaní. – G. Lihovina z mléka; podbradek; egyptský bůh slunce; zbraň Indiánů; SPZ Pardubic. – H. Slepice (expresivně); bahenní plyn; český herec; peněžitá částka; lehké vanutí. – I. Ženské jméno; zimní měsíc; africký savec; červené barvivo; svatební květina. – J. SPZ Šumperka; Asiat; zuřivost; území v Českém krasu; měna v USA. – K. 2. díl tajenky. – L. Erotický magazín; anglický hrabě; náš podnik zahraničního obchodu; dcera boha Réa.

**SVISLE:** 1. Zášť; domácí zvíře. – 2. Bájný český kníže; Evropan. – 3. Nečas; druh lemura; šíje. – 4. Vyvřelina; silná černá káva; česká řeka. – 5. Domácky Adéla; indická tanečnice; podzemní dráha. – 6. Řecké písmeno; obsah zlata v minci; leda. – 7. Chanát; matka (slovensky); německý souhlas. – 8. Mužské jméno; mořská vydra; řecky „vzduch“. – 9. Jsoucnost; míč; léčivá bylina. – 10. Předložka; mohutný kůň; části věty. – 11. Ojezditi; tropický strom; iniciály herce Růžka. – 12. Psací potřeby; český básník; tmel. – 13. Souhlas; dravec; chlapci. – 14. SPZ Rožňavy; cizí šelma; potřeby žokejů. – 15. Vačnatec; umělý kaučuk; název písmene. – 16. Petr (srbochorvatsky); ve svém bytě; nemoc

kloubů. – 17. Rusky „ten“; přístavní hráze; jihoamerický keř. – 18. Chemický prvek; přírodní voda; karetní hra. – 19. Muži; rákos. – 20. Osidla; značka dětské výživy.

**Pomůcka:** melon.

PaedDr. Josef Šach

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 11: Kdo si nikdy nevzal ženu – toho jakoby byla půle. (Talmud)

Tajenka z čísla 12: Hvězdnatá štedrovecerní noc, má velikou moc.

