



KLÍČOVSKÉ NAROZENINY
LAKOVNA POKŘTĚNA MISTRY
DEVĚT KŘÍŽKŮ VOKOVICKÝCH





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

Motivační program ČSOB

- Plus Konto/Poštovní účet – zdarma bez jakýchkoliv podmínek
- Různé nabídky půjček, hypoték, pojištění apod.
- Slevy u partnerů ČSOB
- Spořte se sazbou 5 %
- Detail nabídek a další výhody najdete na www.motivacniprogram.csob.cz



Gambling ambulance SANANIM

- Komplexní pomoc hazardním hráčům a jejich blízkým
- Možnost terapie, motivačních aktivit, a to i ve skupinové formě
- Sociálně-právní poradna – mapování aktuální situace klienta (dluhy, exekuce apod.)
- V blízkosti stanice metra I. P. Pavlova
- Diskrétnost je samozřejmostí



Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu, případně způsobem uvedeným u nabídky. Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefitů.

KARLSBAD GRANDE MADONNA Spa & Wellness hotel



- Exkluzivní nabídka lázeňských a wellness programů
- Volné vstupy do bazénového komplexu Alžbětiny lázně v ceně každého pobytu na šest a více nocí
- Odpočinek a relaxace v nádherném lázeňském městě
- Komfortní a stylově zařízené pokoje
- Vynikající restaurace i lobby bar



Afrodita – vstříc dovolené

- 7% sleva pro zaměstnance i rodinné příslušníky
- Pobytové zájezdy, poznávací zájezdy, exotika apod.
- Kypr, Tunisko, Turecko
- Vyrazte například za jógou nebo jinými poznávacími zájezdy
- Kompletní nabídka na www.ckafrodita.cz

S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 193 360, e-mail: 500310@dpp.cz



OBSAH 4 / 2023

AKTUÁLNĚ

4 – 5

LISTÁRNA

6

DPP A MÉDIA

7 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

PORTRÉT

8 – 9 JAK SE KLÍČOV MŮŽE STÁT
CELOŽIVOTNÍ LÁSKOU

VZDĚLÁVÁNÍ

10 #STUDUJSPSD
#PRACUJVDPP

AKCE

11 MALOU STRANOU PO NOVÝCH
KOLEJÍCH

VÝROČÍ

12 JAK SE RODILA VOZOVNA
VOKOVICE
13 – 17 DEVĚT KRÍŽŮ VOKOVICKÝCH

JUBILEUM

18 – 19 KLÍČOVSKÉ NAROZENINY
POHLEDEM PETRA HEJNY

PEL-MEL

20 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

SOUTĚŽ

21 – 23 KOŠÍŘSKÁ LAKOVNA
POKRŤTĚNA MISTRY

METRO A JEHO LIDÉ

24 – 25 50 LET PRAŽSKÉHO METRA
S DP KONTAKTEM:
7 OTÁZEK PRO:
DAVIDA PROSICKÉHO

UDÁLOST

27 – 29 CO VOZIDLO, TO PŘÍBĚH

KALEIDOSKOP

30 – 33 KALEIDOSKOP
PRO PAVLA FOTJÍKA

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ



Foto na titulní straně: Den otevřených dveří vozovny Vokovice v roce 2021
Foto: Petr Hejna

DP kontakt

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek,
Milan Bárta, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek,
Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Ondřej Láška,
Robert Mara, Milan Slezák, Jan Ungrman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 27. března 2023

NEPRODEJNÉ

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

Jména vítězců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.
Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje



ÚSTECKÉ ZASEDÁNÍ OSE

Dopravní podnik města Ústí nad Labem hostil ve dnech 21. až 23. března 2023 členy odborné skupiny Ekonomika, která je poradním orgánem Sdružení dopravních podniků ČR. Za DPP se zasedání zúčastnil ekonomický ředitel Jiří Pařízek a vedoucí odboru Účetnictví, daně a financování Marek Polický. Členové skupiny projednali v rámci stálé agendy vývoj základních ekonomických parametrů jednotlivých dopravních podniků v ČR a prezentovali hospodářské výsledky za rok 2022 se zaměřením na dopady energetické krize. OSE se dále zabývala dopady inflace na provozní rozpočty (kompenzace) jednotlivých dopravních podniků a v neposlední řadě pak dopady do jednotlivých investičních strategií. Jako další část programu byla řešena oblast ESG (Environmental, Social, Governance = společenská odpovědnost a ekologická udržitelnost) a nutnost jednotlivých dopravních podniků na ni reagovat. Rovněž byla probírána strategie v oblasti investic do kybernetické bezpečnosti. Na programu byla i prohlídka Muzea v přírodě a Železničního muzea Zubrnice. (da)

Ze zasedání orgánů společnosti

Představenstvo DPP se ke svému letošnímu šestému zasedání sešlo 21. března 2023, aby projednalo mj. přehled plnění nápravných opatření NÚKIB či aktualizaci plánu krizové připravenosti DPP. Při svém sedmém zasedání představenstvo 4. dubna mj. vzalo na vědomí informaci o stavu projektu Energeticky úsporná opatření se zárukou (metoda EPC) v kombinaci s dotací v areálech DPP a také cíle kvality DPP na rok 2023. Dále schválilo darování dvou autobusů městu Mykolajiv na Ukrajině. Dozorčí rada DPP se v novém složení sešla na svém druhém jednání v tomto roce 22. března 2023, aby zvolila nového předsedu, kterým se stal Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy. Dále dozorčí rada projednala zprávu o činnosti VpA za rok 2022, zprávu k návrhu postupu možných výběrových řízení na pozici ředitelů, zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2022 a zprávu o stavu Compliance management system za období roku 2022. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o kolektivním vyjednávání a aktuálním personálním obsazení manuálních profesí a řidičů MHD a strojvedoucích metra. Byla také seznámena s informací k metru I.D, ESG strategií DPP, Smart City projekty či s inovativními projekty DPP. (red)

Jarní zahraniční návštěvy v DPP

Zkraje roku 2023 hlásí DPP zvýšený zájem odborných delegací ze zahraničí, které by rády dohly kovidovou přestávku a co nejdříve by se zastavily v naší metropoli kvůli MHD. Prahu si tak začátkem jara za cílovou destinaci zvolila delegace z Francie, která měla možnost formou prezentace a diskuse seznámit se s portfoliem poskytovaných služeb Dopravním podnikem. Zaměstnanci pařížského dopravního podniku RATP objevili mnoho nového, např. kouzlo preferencí povrchové veřejné dopravy, s čímž se ve městě nad Seinou nesetkají. Obecně hodnotili systém MHD v Praze na vyšší úrovni, než je v Paříži. Odborná návštěva nejvyššího vedení varšavského metra zavítala do depa Kačerov, kde se zajímala o zkušenosti s provozováním souprav metra v Praze nebo o projekt automatizace linky C. V rámci pobytu na Kačerově si kolegové z Varšavy detailně prohlédli halu depa se všemi procesy, které jsou vykonávány. Na snímku je zprava vedle Jaroslava Kristena a Josefa Němečka z DPP zachycen člen představenstva Marek Sokolowski a ředitel odboru vozidel Ireneusz Pietrzak. Z turecké Ankary přijela delegace tamějšího dopravního podniku do areálu v Hostivaři, a to kvůli autobusům. Kolegové z JSVA a JPA sdíleli zkušenosti s provozováním bateriových autobusů a parciálních trolejbusů v Praze a s budoucími rozvojovými projekty v této oblasti. Součástí programu byla i návštěva ústředních dílen autobusů v Hostivaři. (jd)

Kloubové hybridní autobusy Iveco Urbanway 18M pro DPP

Veřejnou zakázku na nákup nových kloubových hybridních autobusů vyhrála společnost Iveco Czech Republic s vozidlem Iveco Urbanway Hybrid 18M. Dopravní podnik tak v dubnu s vítězem tendru uzavřel rámcovou smlouvu, která mu v následujících pěti letech umožní nakoupit až 140 vozidel tohoto typu. Předpokládaná hodnota této veřejné zakázky byla 2,017 miliardy korun, vítězná cena činila 1,549 miliardy korun. Pokud by DPP naplno využil uzavřenou rámcovou smlouvu a odebral všech 140 vozidel, ušetřil by až 468 milionů korun oproti předpokládané ceně.

Vysoutěžené hybridní autobusy splňují definici částečně čistého vozidla dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Clean Vehicle Directive) i definici nízkoemisního vozidla podle zákona 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících.



Hybridní kloubové autobusy zajistí doplnění nezbytné průběžné obnovy vozového parku autobusů DPP, a to podle postupu realizace projektů elektrifikace autobusových linek a dodávek trolejbusů a elektrobuses na tyto linky.

Vozidla Iveco Urbanway Hybrid 18M jsou plně nízkopodlažní, třínápravová, se čtyřmi dvoukřídlymi dveřmi a maximální přepravní kapacitou 130 cestujících. Vozidla zároveň mají celovozovovou klimatizaci s topením, jsou vybavena zařízení pro automatické počítání cestujících či kamerovým systémem v interiéru i exteriéru. Kromě spalovacího motoru jsou autobusy vybaveny automatickou převodovkou s elektromotorem, který zároveň funguje jako generátor energie, a pomáhá tak například při rozjíždění vozidla nebo slouží pro rekuperaci energie při brzdění. První hybridní autobusy by se v Praze měly objevit v průběhu příštího roku. (red)

VÝROČÍ EŠEMKY

V dubnu si připomínáme 35 let od ukončení provozu autobusů Škoda ŠM 11. Tento typ vozidel od roku 1965 postupně nahrazoval dodávky autobusů typu RO a RTO, a pomalu se tak stával typickým představitelem autobusového provozu v českých městech. Do Prahy bylo dodáno přes 2250 vozidel, a to v rozmezí let 1965–1970. Dopravní podnik nakupeval autobusy v různých verzích a modifikacích včetně typů ŠL (linková) a ŠD (dálková). Poslední autobus ŠM 11 byl v Praze vypraven 7. dubna 1988. Poslední vyřazený vůz byl ŠD 11 ev. č. 7500 v roce 1991. (red)



Foto: Petr Ludvíček

Sraz veteránů podruhé

V neděli 28. května 2023 se ve vozovně Střešovice uskuteční druhý ročník setkání auto-moto veteránů zaměstnanců DPP. V době od 9 do 11 hodin budou historická vozidla vystavena na dvoře Muzea MHD ve Střešovicích. V době výstavy bude pro posádky připravena komentovaná prohlídka expozice muzea. Poté se kolona vozů vydá na společnou a mírně poučnou jízdu centrem Prahy. Přihlášky s uvedením typu vozidla a jeho rokem výroby posílejte na e-mail: Laskao@dpp.cz do 19. května 2023. Na uvedený kontakt lze posílat i případné dotazy k akci. (ol)

Na Tenerife s českou stopou

Ve dnech 22. – 23. března 2023 se konala v Santa Cruz de Tenerife mezinárodní konference o rozvoji městské kolejové dopravy European Light Rail Congress 2023. Dopravní podnik byl na akci pozván britskou organizací Mainspring v rámci dlouhodobě udržovaných vztahů. Příspěvek o současném stavu a probíhajícím rozvoji tramvajových tratí v Praze na konferenci přednesl Filip Jiřík z odboru Investice Povrch. Hostitelský dopravní podnik Metrotenerife zajistil v rámci doprovodného programu také exkurzi do vozovny a dalšího zázemí. S tramvajovým provozem na Tenerife se seznámíme v samostatném článku v některém z dalších čísel DP kontaktu. (fj)



Foto: ELRC

OPRAVA LÁVKY NA ČERNÉM MOSTĚ

Od pondělí 17. dubna 2023 přibližně do konce července probíhá oprava lávky pro pěší u stanice metra Černý Most (v blízkosti ulice Bobkova). V rámci této stavební akce dochází k opravám závad a výměně vybavení lávky, bude provedena např. nová protikorozi ochrana nosné konstrukce, sanace spodní stavby, repase ložisek a další. Během opravy je lávka uzavřená a přístup na tubus metra je možný pouze přes pevné schodiště u stanice Černý Most, případně přes rampu u stanice Rajská zahrada. (red)



Foto: Martin Kandlíř

Z mediálních výstupů vybíral: Zdeněk Bek



Foto: Marek Šafář

Svatba po tramvajácku

Aby ne, vždyť byli oddáni řidič a řidička tramvaje z žižkovské vozovny – Štěpán Šmehlík a Vendula Tmejová. Nemohlo se tak stát nikde jinde než na žižkovské radnici, a to ve čtvrtek 23. března 2023 před zraků starosty Prahy 3 Michala Vronského. Potkali se během kurzu, kde Vendula byla Štěpánovou kurzistkou. Podle původního plánu kurzu to takhle být nemělo, ale osud zamíchal kartami a Vendy „skončila“ ve Štěpánově skupině. Jak šel čas, zjistili, že bez sebe nemůžou být, z motolské řidičky se stala žižkovská, až jednoho dne Štěpán na střeše žižkovské věže poklekl a plánování svatby mohlo začít. Do dalších společných dnů jim přejeme, ať jsou hlavně zdraví, plní elánu a pořád tak správně praštění. (red)



Pražské metro na odznáčkách

K výročí příštího roku, kdy si pražské metro připomene 50 let od svého zprovoznění, zaslal do redakce ukázkou ze své sbírky Martin Prigl, řidič garáže Kačeroz od roku 2018. Sbírá odznaky se věnuje zhruba deset let, s tématem metra začal před pěti lety aktivní účastí na aukcích. Je pyšný zejména na odznaky z některých zprovozněných úseků. Děkujeme a přejeme další úspěchy ve sběratelství.

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

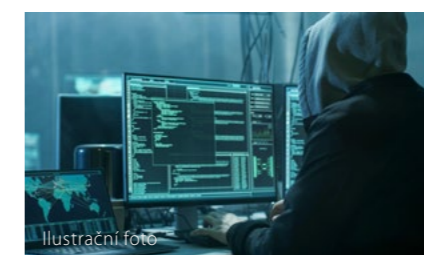


Foto: Twitter @MattFieldUK

„Team building britského velvyslanectví stylově v tramvaji. Moc fajn den s mými britskými a českými kolegy(němi) a možnost se zamyslet nad tím, jak ještě posílit skvělé vztahy mezi našimi národy,“

zveřejnil tramvajový příspěvek na sociální síti Twitter nový velvyslanec Velké Británie v ČR Matt Field #JsemTuNověj. Pokud i vy máte zájem si pronajmout tramvaj, všechny informace naleznete na www.dpp.cz.

22. 3. 2023 – Twitter @MattFieldUK



ilustrační foto

„Náš starý přítel, český prezident Petr Pavel, plánuje v dubnu návštěvu Ukrajiny. Připomínáme vám, že nikdo z těch, kdo podporují zločinný režim Zelenského, neunikne našim útokům,“

toto vyjádření na ruské sociální síti Telegram spustilo DDoS útok na webové stránky DPP, které tak byly přibližně dvě hodiny mimo provoz. Skupina hackerů neútočila na české weby obecně poprvé. V lednu si vzala za terč např. i stránky tehdejšího kandidáta na prezidenta Petra Pavla.

23. 3. 2023 – Lidové noviny



Foto: Petr Hejna

„Řidiči by zde měli být maximálně obezřetní. Pokud by se totiž plně věnovali řízení, dodržovali odstupy atd., pomohlo by to ke snížení počtu nehod, k nimž zde dochází,“

vedl Jan Chalas ze společnosti DataFriend, která provozuje Portál nehod. Křižovatka na I. P. Pavlova představuje nejrizikovější křižovatku v Praze, kde přehlédnutí tramvaje může mít i velice těžké následky. DPP jen v Ječné ulici (úsek Karlovo náměstí – I. P. Pavlova) eviduje za minulý rok 25 nehod tramvají s automobily a 3 srážky s chodci.

31. 3. 2023 – iDNES.cz

8. 3. 2023 – Novinky.cz



Foto: Zdeněk Bek

„Modernizace úseku Praha-Bubny – Praha-Výstaviště je součástí projektu nového železničního spojení na Letiště Václava Havla Praha. V rámci toho již Správa železnic rekonstruuje železniční stanici Kladno a přilehlou trať do Ostrovce. Příprava dalších úseků mezitím pokračuje. Ještě letos by měla být vyhlášena veřejná zakázka na rekonstrukci trati mezi pražskou Ruzyní a Kladnem a také na modernizaci Masarykova nádraží, kde by se stavební práce měly rozběhnout v tomto roce,“

zmínila Správa železnic v tiskové zprávě aktuální stav projektu. DPP tak od zahájení nočního provozu dne 14. 4./15. 4. 2023 do ukončení nočního provozu z 19. na 20. 4. 2023 přerušil provoz v ulici Dukelských hrdinů (úsek Strossmayerovo náměstí – U Výstaviště), a to z důvodu snesení železničního mostu přes ulici, který bude následně uchován v areálu budoucího Muzea železnice a elektrotechniky Národního technického muzea v bývalém depu Masarykova nádraží.

10. 3. 2023 – TZ Správa železnic



Foto: Policie ČR

„Byl nalezen předmět připomínající minometný granát. Na místo vyrazil pyrotechnik, který předmět prozkoumá,“

sděлил mluvčí Policie ČR Jan Rybanský serveru Novinky.cz. Vozidla IZS vyrazila do ulice Vlastina, kde DPP buduje tramvajovou trať Divoká Šárka – Dědina a kde se našel podezřelý předmět. Po prozkoumání pyrotechnikem vyšlo najevo, že se jedná o starou rezavou trubku.

17. 3. 2023 – Novinky.cz



METRO JE PLNÉ PŘÍBĚHŮ A VZPOMÍNEK Vynesme je na světlo

✉ metro50@dpp.cz

Fotografie, dokumenty, předměty, vzpomínky a tipy na rozhovory můžete zasílat na e-mail: metro50@dpp.cz nebo zasílat poštou či donést osobně na adresu: Dopravní podnik hl. m. Prahy, Redakce DP kontaktu, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9

Podělte se tak o své příběhy s ostatními čtenáři DP kontaktu

50 let pražského metra je oslavou celého Dopravního podniku



Text: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna



JAK SE KLÍČOV MŮŽE STÁT CELOŽIVOTNÍ LÁSKOU

JE TO TAKOVÁ HEZKÁ TRADICE – KDYŽ MÁ GARÁŽ ČI VOZOVNA KULATINY, TAK SOUČASNÍ A BÝVALÍ ZAMĚSTNANCI ZAVZPOMÍNÁJÍ NAD TALÍŘKEM NĚČEHO DOBRÉHO NA ČASY MINULÉ A PROBEROU AKTUÁLNÍ DĚNÍ.

Padesátiny klíčovské garáže byly tématem zatím posledního takového setkání – ve středu 29. března 2023 na 8. koleji střešovické vozovny. Zavzpomínal i přítomný **generální ředitel DPP Petr Witowski** na dobu, kdy kolem garáže jezdil s rodiči na chalupu a vždy se ohlížel za majestátními oblouky nad střechem.

Zároveň zdůraznil, že: „Dopravní podnik má do budoucna s klíčovskou garáží velké plány. Jedním z nich je aktuální příprava na provoz trolejbusů, čímž se naplní původní záměr, kdy v garáži již při zahájení provozu měly být trolejbusy vedle autobusů. Věřím, že patnáct vozidel zde umístíme co nevidět.“ Dodal, že Klíčov je zejména pro sever Prahy strategickou garáží a podnik si ji bude hýčkat. Závěrem poděkoval všem bývalým zaměstnancům zejména za zvládnutí velmi těžkých počátečních měsíců a let a také všem stávajícím za vše, co pro pražskou veřejnou dopravu vykonávají.



PRO LADISLAVA BALABÁNA PO KRÁTKÝCH ANABÁZÍCH V LIBNI A V DEJVICÍCH JE GARÁŽ KLÍČOV DOMOVEM DODNES, STÁLE BRIGÁDNĚ ŘÍDÍ



KLÍČOVSKÁ KARIÉRA SE JIŘÍMU KOPECKÉMU UZAVĚLA PŘED DESETI LETY. NA KOLEGY MÁ DODNES ŽIVÉ A PŘÍJEMNÉ VZPOMÍNKY

Poděkování všem přítomným připojil **vedoucí jednotky Provoz Autobusy Jan Barchánek**, který se svěřil, že: „ze zkušeností vlastních i mých předchozích kolegů dobře vím, že Dopravní podnik je postaven na srdcařích, kteří svou práci brali a berou jako poslání. A sem Klíčov rozhodně patří.“ Připomněl, že DPP dělá vše pro to, aby nejen Klíčov, ale všechny garáže efektivně fungovaly, a to i v rámci směřování k novým technologiím. Ale zároveň zdůraznil, že „přes všechny technologické vývojové etapy se stále ukazuje, že autobusová doprava má své nezastupitelné místo a potřebujeme ji. I když do budoucna plánujeme významný podíl autobusů elektrifikovat, minimálně pro účely operativních náhrad nebo případných živelných pohrom musí zůstat část provozu na elektrické energii nezávislá.“

V září 1966 nastoupil do učení v Motole, tedy na půdě Dopravního podniku. V druhém ročníku už chodil na praxi do Voctářovy ulice do Libně, kde v té době byl jen provoz a denní ošetření vozidel. Takto vzpomíná **Ladislav Balabán**, který před dvěma lety završil 55 let dlouhou kariéru v DPP.

„V Libni jsme začali tím, že jsme vyklízeli halu a poté vybavovali dílny pro učně. Na konci druhého ročníku už nás rozdělili po jednotlivých provozech. Mně jako Hanspálákovi přidělili Dejvice. Zůstal jsem tu jako vyučený automechanik až do nástupu na vojnu v roce 1970.“ Za dva roky se vrátil. Ne na dlouho – v březnu otevřela své nové brány garáž Klíčov, která se stala na většinu kariéry pracovištěm i pro Ladislava Balabána.

Klíčov nový byl, ale jak se z dokumentů i vzpomínek lidí ví, dodělával se doslova za pochodu. „První dojmy? Areál nebyl ani oplocený, třeba na kanálech byla prkna, která jsme si museli odstranit. Vratům praskala lana, u dalšího typu pak při velkém větru vypadávala z pantů. Snad až další typ byl bez problémů. Hala byla vytá-

pěna podlahovým topením, což první rok fungovalo, ale v létě nikdo nevy pustil vodu a další zimu topení popraskalo a podlaha se zvlnila,“ popisuje Balabán těžké začátky.

Jak to tak bývá, v ohlédnutí za kariérou je ale více těch příjemných zážitků a historek, což je i případ Ladislava Balabána: „Přestože se s otevřením Klíčova personál poskládal z kolegyní a kolegů z jiných garáží, ihned spontánně vznikla rekreační kopaná, kterou vedl Zdeněk Šafařík. Vzpomínám i na jednu klíčovskou specialitu: správu budov měl na starosti pan Šuma, a když bylo výročí osvobození 9. května, tak u brány stála ešemka na zvedáčkách pomalovaná budovatelskými hesly.“ V živé paměti má i jízdy na spartakiádu v roce 1984, kdy řidiči vozili cvičence z Pavláku na Strahov v takovém počtu, že autobusy byly doslova ve vláčku.



Vyučený automechanik Ladislav Balabán byl a je mužem mnoha profesí: „Prošel jsem dílnou, poté správou budov, pozici vedoucího zásobování a končil na Silvestra 2021 jako technik STK. Také jsem seznamoval nově příchozí řidiče s technikou. Za celou kariéru mně prošly rukama ertáky, ešemky, ikarusy a pak první karosy. Téměř po celou kariéru na Klíčově, tedy od roku 1974, jsem brigádně řídil a stále řídím – dlouhé sorky. Celý život mě to bavilo, proto jsem rád, že ještě jezdit mohu.“

Při setkání s mladými uchazeči o práci jim vždy říká: „Uvědom si, že tři dny jdeš spát v půl

třetí ráno, další tři čtyři dny vstáváš ve tři. A hodně jsem je varoval, aby nezkoušeli přijít do práce pod vlivem alkoholu. Dokonce se stalo, že řidič byl podroben zkoušce na výpravně, podruhé při výjezdu za rohem, dokonce ještě na konečnou. Přesto jeden z kolegů si pozor nedal...“ Ladislav Balabán sám ke klíčovským nejnějnějším patří, ale skromně dodává, že zatímco sám už řídí jen brigádně, kolega Maršál je stále v pracovním poměru u klíčovského STK.

Ertáky, pak ešemky a ikarusy. Ať na dílně, či za volantem, má to tahle generace v pořadí značek shodné. Týká se to i **Jiřího Kopeckého**, dnes 76letého rodáka z Prahy, který na Klíčově uzavřel kariéru před deseti lety jako denní výpravčí. Jak zní ve stručnosti jeho pracovní příběh, celý věnovaný Dopravnímu podniku?

„Začínal jsem jako učeň v Jawě, po přejmenování to bylo v ČKD Polovodiče. Nakonec jsem skončil v Technometě v elektrické montáži. Moje první kroky po vojně už mířily už do Dopravního podniku do garáže Kačerov, kde jsem šest let řídil ertáky, ešemky a ikarusy,“ prolétl v rychlosti své počátku pan Kopecký. Po zahájení provozu na Klíčově tam přešel v červnu 1973, kde řídil, garážmistruoval, působil i jako zástupce vedoucího garáže. Říká, že nastoupil na pozici s dlouhým názvem dopravně provozní mistr MHD I a končil na Silvestra 2013 jako denní výpravčí.

Jiří Kopecký potvrzuje slova kolegy Balabána, že na to horší se zapomíná a zůstávají příjemné vzpomínky. Navíc tvrdí, že většina z nich je ale stejně hezkých. „Na Klíčově byly vztahy dříve podstatně více kamarádké, dá se říci, že výpravna byla i místem společenského života.“ Potvrzuje, že po celou dobu kariéru platily u podniku jistoty. „Cítím, že Dopravní podnik je stále solidní firma, kam se lidé i po různých pokusech zase vrací. Takže jistoty byly a jsou. Dnešní generaci ale třeba závidím techniku, kterou mohou využívat.“

Text: Michaela Franková a Petr Ludvíček
Foto: archiv SPŠD a Petr Hejna



#studujspsd #pracujvdpp

Zaniklé vozovny

Historie městské hromadné dopravy neodmyslitelně patří k výuce dopravních oborů. V rámci ní využíváme často možnosti exkurzí do Muzea MHD ve Střešovicích, studenti mají k dispozici publikace Dopravního podniku, pravidelně odeberáme DP kontakt, ve škole vyučují odborníci z praxe. Možná že i díky těmto aktivitám vznikl studentský projekt Zaniklé vozovny. Žáci druhého ročníku obo-



ru Provoz a ekonomika dopravy si stanovili za cíl sestavit program a trasu pro zážitkovou jízdu tramvají po zaniklých vozovných v Praze. Od září, kdy s projektem začali, se jim podařilo sestavit jejich seznam, připravit doprovodné texty, které převedli do zvukových stop, aby si je mohli cestující pomoci QR kódů načíst a poslechnout během jízdy nebo se k nim vrátit i později. Součástí zážitkové jízdy je navíc dopravní kvíz. První jízda v režii našich studentů se uskutečnila 27. března 2023 v rámci doprovodného programu mezinárodní soutěže SOLLERTIA 2023, kde soutěžili i naši autolakýrníci. Byly vypraveny dvě soupravy historických tramvají pro téměř 120 účastníků této soutěže.

Kurz elektromobility pro autotroniky

Autotronici ze třetích ročníků dokončili kurz Elektromobilita, který připravili pedagogo-

vé SPŠD s kolegy z Dopravní fakulty ČVUT a odborníky z praxe z Dopravního podniku. Kurz byl zaměřen na zvýšení dovedností základních úkonů údržby a kontroly důležitých funkčních celků elektroinstalace a pohonu elektrických vozidel veřejné dopravy a dojíždících systémů. Autotronici se během více než 40 hodin seznámili se základními kontrolními činnostmi a měřicími přístroji. Program kurzu, resp. jeho tematický plán kladl důraz na environmentální vzdělávání. Jeho tvůrci přihlédlí v rámci výuky také k aspektům potřeby plnění Klimatického plánu hl. m. Prahy do roku 2030 v oblasti hromadné dopravy (na adaptační opatření má město již od roku 2017 schválenou strategii Adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu, ze které vychází a na jejíž doposud realizované úspěšné projekty modré a zelené infrastruktury dále navazuje). Absolventi kurzu získali po ukončení certifikaci. Příprava a realizace kurzu byla financována ze zdrojů projektu I-KAP II, CEntra Rekvalifikací a Vzdělávání (CERV).

Z exkurze rovnou na olympiádu

Nejen matematická, počítačová, ale také technologická gramotnost je ve vzdělávání stále častěji skloňovaným pojmem, a to zejména v souvislosti s rychlým vývojem technologií ve všech profesních oborech. Program se stejným názvem připravil pro středoškoláky Český institut informatiky, robotiky a kybernetiky. Za SPŠD jej absolvovali



autotronici a mechanici elektrotechnici ze čtvrtých ročníků.

Připraven byl teoretický výklad technických témat (elektromobilita, AI, 5G, kyberbezpečnost aj.), komentovaná praktická ukázka rozličných robotických a CNC obráběcích pracovišť a laboratoří a vědomostní soutěž o drobné ceny (na platformě Kahoot s využitím mobilních telefonů studentů). Naši studenti obsadili dvě ze tří výherních míst, nicméně je nutné zmínit, že je celý program nadchl tak, že se doslova v posledních hodinách přihlásili ve dvou soutěžních týmech jako účastníci Technologické olympiády. Bez přípravy se oba týmy umístily v polovině žebříčku, a zabodovaly tak i mezi gymnazisty.

Klíčovské soutěžení

Kvíz pro návštěvníky Dne otevřených dveří garáže Klíčov připravili na svém stánku studenti SPŠD z oboru Ekonomika městské dopravy. Jak nám prozradil Michal Kajaba a Jan



Zelenka z druhého ročníku, soutěž připravovali v Google Forms ještě se dvěma spolužáky během tří vyučovacích hodin. Sám Michal by rád po maturitě pracoval jako řidič v Dopravním podniku, Honza uvažuje o stejné adrese, případně by pokračoval ve studiu na vysoké škole. Desítky kvízových otázek se týkala historie a současnosti klíčovské garáže i DPP. Návštěvníci si přímo na stánku po načtení QR kódu mohli test spustit, někteří si data ověřovali přímo ze zde rozdáváných únorových a březnových DP kontaktů zaměřených na Klíčov. Ti nejméně úspěšní si jako cenu odnesli vak s hashtagy školy. Nutno dodat, že ceny byly rozebrány už před obědem a na řadu přišly další reklamní předměty školy. ■



MALOU STRANOU PO NOVÝCH KOLEJÍCH

DVA MĚSÍCE UZAVŘENÁ MALÁ STRANA UMOŽNILA VRÁTIT OPTIMÁLNÍ KONDICI KLÍČOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATI SKRZE CENTRUM MĚSTA. ZIMNÍ OPERACE POD TAKTOVKOU JEDNOTKY DOPRAVNÍ CESTA TRAMVAJE SKONČILA O 5 DNÍ DŘÍVE OPROTI PŮVODNÍMU PLÁNU.

Tramvajová trať mezi Újezdem a Klárovem byla zrekonstruována natřikrát v letech 1995, 2001 a 2002. Od té doby proběhla řada dílčích oprav. Přesto v některých místech nadále dlely původní kolejnice, které vydržely sloužit téměř 28 let. Navíc v zátěži, která v posledním období činila kolem 500 spojů za jeden pracovní den.

Přesně 28. ledna roku 2023 tedy nastal čas na zásah. Nebyla to plná rekonstrukce, nýbrž „jen“ velká oprava. V zásadě se obnovoval původní stavební stav, který místu dala právě velká rekonstrukce v letech 1995–2002.

Neměnila se geometrie trati, technologie, dokonce se nezasahovalo ani do konstrukčních vrstev a pražců. Tohle všechno bylo v dobrém stavu a mohlo zůstat původní. Byly však vyměněny kolejnice a systém jejich upevnění k pražcům. Došlo k předláždění krytu v šířce trati.

Nebylo by však zcela účelné nevyužít pokroku ve znalostech a technologiích, kterého bylo za více než 20 let od poslední zásadní změny učiněno. Místo jednotlivých kolejnic o délce 12,5 metru se na stavbu přivážely kusy o délce 18 m. Tím ubylo svárů, které jsou vždy zranitelným místem koleje.

A navíc, sváry se již z většiny nevařily elektrodou, ale termitem, který DPP běžně využívá už více než 5 let při rekonstrukcích tramvajových tratí. Tato metoda, která spočívá ve využití roztaveného kovu k natavení stykových ploch svařovaných částí, přináší kvalitnější a trvanlivější sváry. Na Malé Straně měl aluminotermický způsob svařování společně s kolejnicemi NT1 délky 18 m premiéru při opravě tramvajové trati bez výměny pražců a úprav podkladních vrstev.



Pozornost byla rovněž věnována značnému bočnímu opotřebení kolejnic. To se vyskytuje v obloucích, kterých je v historické části města mnoho. V devíti místech byla provedena příprava k tomu, aby v budoucnosti mohly být před oblouky osazeny mazníky, které úspěšně pracují na jiných místech sítě.

Budou sloužit k mazání okolků tramvajových kol během průjezdu. Tím dojde k prodloužení životnosti kolejnic v obloucích.

Kolejnice se neměnily v celé délce trati. Zvláště zatížená místa byla totiž opravena v minulých letech. Letos se tak vynechal úsek u Pražského Jezulátka, Malostranské náměstí a jeden oblouk v Letenské ulici. I tak se v těchto místech provedlo navaření kolejnic. Navíc byla provedena výměna částí kolejové konstrukce na Újezdě.

Zvláštní kapitolou byla dopravní opatření. V tramvajové dopravě stojí za zmínku především linka 22, která byla roztržena, namísto pokusů o její převedení přes druhý vltavský břeh, který už tak trpí zácpami. Kvůli tomu poklesla kapacita tramvajové dopravy pro cesty skrze centrum města, ale podařilo se zachovat přijatelnou pravidelnost provozu a plnou kapacitu z Újezdu na Barrandov. V automobilové dopravě byl po celou dobu opravy znemožněn transit skrze Malou Stranu. Dopravní obsluha většiny území byla zajištěna díky rozdělení prací na etapy.

Vzhledem k dobrým povětrnostním podmínkám a příkladnému nasazení zejména traťových dělníků jednotky Dopravní cesta Tramvaje byla trať uvedena do provozu v pondělí 27. března, tedy o 5 dní dříve proti původnímu plánu. ■

Text: Miroslav Grossmann
Foto: Zdeněk Bek a Martin Dvořák



JAK SE RODILA VOZOVNA VOKOVICE

- 2. 9. 1929** Ústřední zastupitelstvo hl. m. Prahy rozhodlo o výkupu pozemku v blízkosti vokovické cihelny mezi kladenskou silnicí a tratí Buštěhradské dráhy (rozhraní katastrálních území Vokovic, Liboce a Veleslavína)
- 17. 7. 1930** Elektrické podniky pozemek oficiálně převzaly
- 8. 8. 1930** Parcelační řízení; El. podniky měly v té době představu o zahájení provozu do IX. Vsesokolského sletu 1932; odhad stavebních nákladů: 16,680 mil. korun
- 4. 11. 1930** Zahájení sondovacích prací pro zjištění únosnosti základové půdy
- 27. 5. 1931** Ministerstvo železnic schválilo projekt; El. podniky uvažovaly o 4 lodích a objízdě koleje po vzoru pankrácké vozovny, na rozdíl od ní zde byla navržena železná konstrukce střešiny
- 21. 7. 1931** Vydáno stavební povolení, den na to byla stavba oficiálně zahájena
- VIII – IX 1931** Betonáž základů pro sloupce železné konstrukce a základů čelního štítu, 26. 9. zahájení osazování střešní konstrukce
- 24. 3. 1930** Zahájena výstavba tramvajové tratě ze Starých Dejvic do Vokovic; provoz z Hadovky do Vokovic zahájen 13. 7. 1930; v r. 1931 začaly stavební práce na prodloužení k nové vozovně
- 1932** Od počátku roku intenzivně pokračovaly práce na vozovně: v lednu instalovány stojany a kolejnice, v únoru osazena železná vrata a provedena zkouška ústředního topení, v dubnu stavba kanalizace; po celé jaro práce na všech prostorách i na střeších haly a dílen
- XI – X 1932** Hotovy největší stavební práce včetně kolejiště a trolejového vedení
- 6. 1. 1933** Zahájen pravidelný provoz až k vokovické vozovně; linka 23
- 6. 3. 1933** Ministerstvem železnic vydáno užívací povolení budov
- 1. 5. 1933** **Zahájen pravidelný provoz vozovny Vokovice**



Zdroj: Vozovna Vokovice 1933–2003, Pavel Fojtík



ŽE VEDENÍ VOZOVNY JE HLAVNĚ O NE VŽDY
SNADNÉ KOMUNIKACI S LIDMI A ŽE PŘINÁŠÍ
CENNÉ ZKUŠENOSTI, SE SHODUJÍ OBA VEDOUcí,
JAROSLAV HAVÍŘ A MARTIN SKAPA

DEVĚT KŘÍŽKŮ VOKOVICKÝCH

REALISTICKÝ POHLED NAŠICH PŘEDKŮ NA RŮST PRAHY ZNAMENAL, ŽE BYL ZÁKLADNÍ KÁMEN VOZOVNY VOKOVICE POLOŽEN DALEKO OD CENTRA UPROSTŘED POLÍ. DNES JE SAMOZŘEJMĚ PROVOZOVNA DÁVNO POHLCENA MĚSTEM A AKTUÁLNĚ ZA JEJÍMI HUMNY ROSTE NOVÁ TRATĚ NA DĚDINU. JAK SE KOLEGYNÍM A KOLEGŮM VE VOKOVICÍCH V ROCE VÝROČÍ 90 LET OD ZPROVOZNĚNÍ VOZOVNY ŽIJE?

Na pěti otázkách odpovídá:

Martin Skapa,
vedoucí provozu

Jaroslav Havíř,
vedoucí vozovny

Jak byste charakterizoval vozovnu Vokovice?

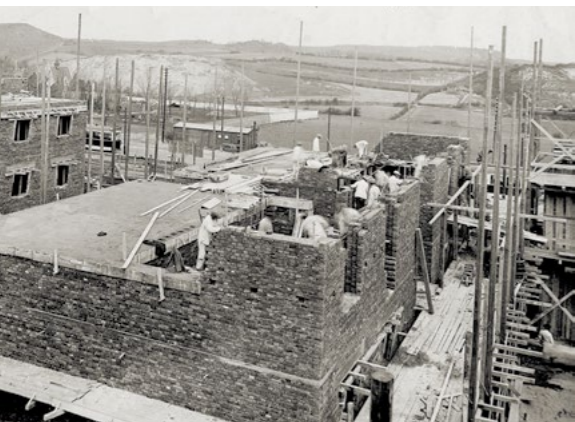
MS: Vozovnu Vokovice prošly za její historii od výstavby všechny typy tramvají provozovaných v pražské koleje síti. V současné době zde deponujeme 25 vozů T3R.P a díky výluce 59 vozů typu 15T (kmenově jich však máme 65). Vypravujeme také mazací pantograf a tlačný podvozek pro úklid sněhu. Nejvíce nás zaměstnávají právě vozy 15T,

s jejichž zavedením přišly také nové starosti a zkušenosti – do té doby byl totiž provoz na dosavadních strojích v podstatě bezporuchový. Bylo nutné řešit jak nové náhradní díly, tak nové pracovní postupy a s tím vším se museli zdejší pracovníci vyrovnat. K dnešnímu dni mohou říci, že vozy známe, zvládneme si poradit s většinou problémů sami a se zapeklitými technickými záležitostmi (výměny kol a segmentů) nám pomáhají jiné provozovny.

Zdejší pracovníci si umí poradit i s velkými nehodami a technickými výzvami:

- přepoj článků vozů 15T. Konkrétně se jednalo o nehody vozů 9291 – poškozená karosérie zadního článku a 9293 – poškozená karosérie předního článku. Tímto přepojením článků ze dvou odstavených vozů stal jeden provozuschopný (9291), druhý čekal na opravu hrubé stavby (9293) a následně byl oživován a kompletován zde ve Vokovicích;
- nakládání vozu 9319 přímo v našem areálu v rozčlankovaném stavu na tři kamiony, které odvážely vůz na opravu do Plzně;
- opravy velkých nehod vozů 15T, např. u 9339 se odvážel jeden článek na výměnu kabiny, což pro nás znamenalo demontovat kompletní čelo vozu včetně kabeláže a po nalepení kabiny u výrobce vše zpátky nastrojít.

Poslední sousto, do kterého jsme se pustili, byla oprava nehody vozu 9317, kde bylo nárazem do jiné tramvaje zničeno čelo vozu a částečně i hrubá stavba. V našich podmínkách jsem vše demontovali, kabinu odřízli, nalepili novou a vše nastrojili zpět.



TO NENÍ STAVBA ADMINISTRATIVNÍ ČÁSTI VOZOVNY, ALE 11 OBYTNÝCH DOMŮ PRO ZAMĚSTNANCE. BYTŮ ZDE BYLO 132 VČETNĚ PŘÍZEMNÍHO OBCHODNÍHO PAVILONU

Celé fungování depa závisí především na zodpovědné práci všech zaměstnanců, na které se jako vedoucí provozu mohu vždy spolehnout.

JH: Vozovna je poměrně náročný celek na řízení, aby v konečném důsledku byla opravdu smysluplně funkční. Má cca 230 zaměstnanců na hlavní pracovní poměr a 50 na dohody. Je potřeba vše podřídit zájmům a potřebám hlavního města, za celkovým výsledkem je ovšem třeba vidět každodenní práci jízdního personálu, tedy řidičů tramvají, a stejně tak nelze opomenout práci dílenského personálu, tedy mechaniků, zámečnicků, elektrikářů atd. Protože mám na starosti především

jízdní personál, rád bych v rámci možností (které jsou také limitované) vytvořil solidní pracovní prostředí, jak říkám 21. století. Ačkoliv se vozovna administrativně dělí na provoz, správu vozidel a správu budov – jeden bez druhého nemůžeme existovat. Úspěch jednoho je úspěchem všech.

Co vám v poslední době udělalo radost, případně na co se těšíte?

MS: Velkou radost mám z dokončení projektu výstavby lakovacího boxu, protože je tímto naše vozovna první v DPP, která boxem bude disponovat. V nejbližších dnech bude zahájeno poptávkového řízení a já se moc těším, až začneme lakovnu využívat. Zároveň probíhá rekonstrukce mycího rámu a výstavba stacionární měřicí stanice pro měření tramvajových kol. Plánujeme také výstavbu dalších lávek pro údržbu tramvají 15T. Rekonstrukcí sprch přispějeme ke zlepšení sociálního zázemí našich pracovníků. S ohledem na havarijný stav střešního pláště nás čeká jeho kompletní rekonstrukce.

Víte, že:

- Kolejště vozovny drželo v tehdejší Československu rekord, když do haly vedlo 30 kolejí?
- Změna katastrálních hranic přiřkla vozovně adresu na Veleslavíně, ale ze zvyklosti se zůstalo u názvu Vokovice?
- Až do přestěhování v srpnu 1992 do Střešovic byly všechny cenné historické vozy soustředěny ve Vokovicích?



Z ROKU 1953 JE TENTO ZÁBĚR Z KOPÁNÍ ZÁKLADŮ PŘÍSTAVKU PRO CIVILNÍ OBRANU S GARÁŽÍ



NEOBVYKLÁ ČINNOST PŘED ZAHÁJENÍM STAVBY – ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY BUDOUCÍHO STAVENIŠTĚ – BYLA VE VOKOVICÍCH TŘEBA

JH: V poslední době mi udělalo radost, že jsme překonali období covidu, že vedení DPP bylo natolik vstřícné, že vytvořilo pro zaměstnance podmínky, kdy se udržela plná zaměstnanost a nikdo ekonomicky neustrádal. Možná to bereme jako samozřejmost, ale ve všech firmách tomu tak nebylo. Řidičům tramvají děkuji za to, že jako jedni z mála zůstali se svými vlaky v ulicích v době, kdy naopak všichni z ulic zmizeli na home office, což jejich práce neumožňuje. Také se prakticky všichni přizpůsobili tomu, co bylo třeba, jako např. roušky, testování atd. V minulosti mi udělalo radost to, že když probíhalo hodnocení vozoven a garáží povrchové traktce z hlediska pracovních podmínek a prostředí na pracovišti, tak vozovna Vokovice se umístila na 3. místě z 12. Za mě „bronzová“ je dobrá. Rád bych ještě zmínil, že o údržbu celého areálu se s příkladnou pečlivostí stará Robert Szabó z Technické správy objektů.

Co vám vozovna za dobu vašeho působení dala a vzala?

MS: Jako vedoucí provozu jsem získal cenné zkušenosti jak z technického hlediska, tak i při řešení personálních záležitostí.

JH: Prací ve vozovně jsem měl možnost naučit se pracovat s lidmi, a to směrem nahoru i směrem dolů. Mohu potvrdit, že práce s lidmi není jednoduchá, zvláště když se jedná o široké rozpětí ve věku cca 25–70 let. To vás naučí být manažerem, diplomatem, učitelem, psychologem... Rozhodně si myslím, že nejvíce kolegové ocení, že příležitostně řídím aktivně tramvaj stejně jako oni, i když ne každodenně. Snažím se tak mít pro tuto práci lepší pochopení a ne být jen suchý teoretik. Co mi práce vzala? Trochu spánku, trochu zdraví, iluze o tom, že se člověk zavděčí všem.



NASKENOVANÁ FOTOGRAFIE S MOMENTKOU Z PADESÁTÝCH LET

Jakou byste rád viděl vozovnu Vokovice při stoletém výročí?

MS: Jako pokrokovou vozovnu s moderním vybavením a zázemím, se spokojenými zaměstnanci a s bezporuchovými vozy. Troufám si říci, že na tomto cíli pracujeme i ve spolupráci s kolegy z jiných oddělení již nyní a věřím ve zdárné dokončení všech našich plánovaných investic.

JH: Stoleté výročí – dnešní svět je tak dynamický a rychlý, že nemohu vědět, zda budu vedoucím ještě za dva roky. Snad ano. Při stém výročí za 10 let bych teoreticky měl být již 3 měsíce v důchodu. Do té doby bych se rád dočkal toho, že:

- budou ještě lepší pracovní podmínky pro práci řidičů tramvají z hlediska pracovní

Martin Skapa,

vedoucí provozu

Před nástupem do DPP působil od roku 1995 v DP města Ostravy jako elektromechanik a revizní technik. V DPP pracuje od roku 2006, nejprve v oddělení Technická kontrola, následně se věnoval přejímání nových vozů 15T. Od roku 2017 působí ve vozovně Vokovice, kde začal jako technik provozu, od roku 2019 jako vedoucí provozu.



Jaroslav Havíř,

vedoucí vozovny

Cesta k tramvajím:

1982–1986 SPŠ dopravní v Děčíně
1986–1991 pomocník strojvedoucího, lokomotivní depo Praha-střed (ČSD)

Od 1992 v DPP:

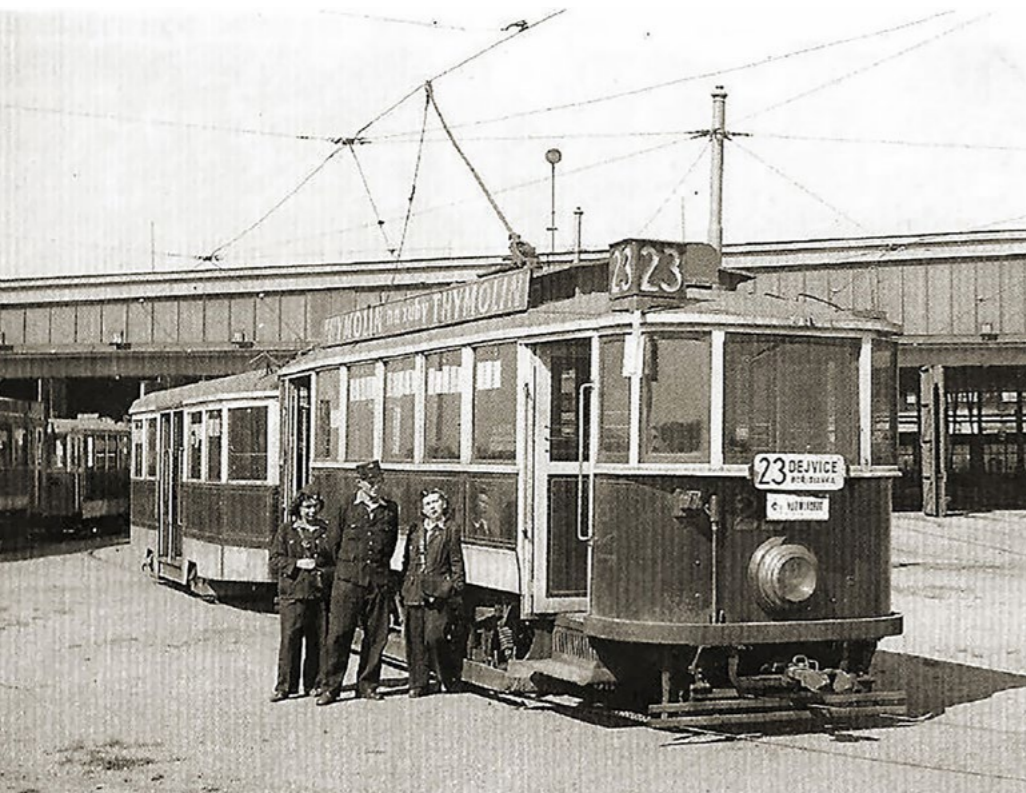
1992–2014 v zařazení dispečer – oblastní (na pohotovostním voze) na řídicí ústředně; postupně dispečer dopravní, vlakový, zástupce vedoucího směny
od r. 2014 vedoucí vozovny Vokovice

doby, aby tato práce byla zajímavá pro mladé lidi;
• se podaří vyřešit kvalitní oblečení pro zaměstnance (stejnokroj) vzhledem k tomu, že jízdní personál je první, kdo přichází do kontaktu s cestujícími, a tudíž je jakousi výkladní skříní DPP;

- se podaří doplnit chybějící počet řidičů tramvají;
- doufám, že se podaří do budoucna udržet stávající tempo postupného zlepšování výstavby a opravy vozovny (lávky, střecha, zázemí zaměstnanců...).



9. KVĚTEN 1974 BYL SMUTNÝ I SLAVNOSTNÍ ZÁROVEN – VOKOVICE ROZLUČKOVOU JÍZDOU UKONČILY PROVOZ DVOUNÁPRAVOVÝCH VOZŮ



LINKA 23 VE VOKOVICÍCH 1. 5. 1933 PROVOZ ZAHAJOVALA. FOTOGRAF ALE ZACHYTL TAKTO POSÁDKU V 50. LETECH

Co se vám vybaví, když se řekne vozovna Vokovice?

Milan Slunečko,

vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje

První, co se mi vybaví, je vzpomínka na všechny kolegy, kteří ve vozovně už nepracují a kteří obětovali vozovně Vokovice řadu let svého profesního života. Zejména bych vzpomněl na pány Václava Havlíka, Honzu Sotonu a Pavla Tetliaka, ale stejně tak na současné zaměstnance depa Vokovice, kteří jsou zde skoro celý svůj profesní život. Z historického technického pohledu si vzpomínám na ojedinělou technologii k obnově tramvajových kol, což byl unikátní velký brus, který zajišťoval v 80. letech minulého století obnovu jízdního profilu tramvajových kol. Na tento brus se dojíždělo z ostatních vozoven a několikrát jsem byl u těchto prací. Asi proto mi to zůstalo v paměti.

Při těchto dobových vzpomínkách a současnému pohledu na vozovnu Vokovice je proměna areálu velká. Díky investičním akcím přibýly nové administrativní prostory a vznikla řada nových technologií včetně těch připravovaných do budoucna. Ještě nás ve vozovně Vokovice a její modernizaci čeká hodně práce.

Radovan Kaprálek,

vedoucí provozovny Správa depa

Když někdo přede mnou řekne „vozovna Vokovice“, jednak se mi ihned vybaví celá řada kolegů, z nichž někteří již bohužel nejsou mezi námi. Zcela určitě musím zmínit dlouholetého vrchního mistra vozovny Vokovice pana Jana Sotonu a vedoucího provozovny pana Otakara Jetela. Bývalých a současných kolegů je celá řada a nelze zde asi zmínit všechny.



Budu-li hodnotit svůj pohled na vozovnu Vokovice z historického i ze současného hlediska, vnímám vozovnu Vokovice jako celek, který prošel a stále ještě prochází zásadními proměnami ve smyslu nových technologických celků, kdy jejich realizace byla jednak vynucena provozem nové řady tramvajových vozů 15T, ale i nutnou obměnou jak ostatních technologií, tak stavebních částí. Zcela určitě je zde potřeba zmínit měřicí stanici na tramvajová kola, rekonstrukci mycího rámu, výstavbu prohlížecích lávek, rekonstrukci kolejových podpěr a v současné době i realizaci lakovacího boxu. Nemůžu opomenout ani realizaci nástavby na jižní straně objektu. Touto výstavbou získala vozovna Vokovice, a hlavně její zaměstnanci důstojné zázemí.

Petr Hloch,

vedoucí jednotky Provoz Tramvaje

Co se mi vybaví, když se řekne vozovna Vokovice? Vráťím se do dětství, když jsem ještě jako žák základní školy navštívil vozovnu Vokovice. V ní byly deponovány historické vozy, dnes umístěné v Muzeu MHD ve Střešovicích.



Už tehdy jsem obdivoval jejich krásu. Byla to první vozovna, kterou jsem viděl zevnitř, a v té době mě vůbec nenapadlo, že s vozovnamy a tramvajemi v nich se propojí můj profesní život.

S vozovnou Vokovice mám spojené vzpomínky i na mnohé, ať bývalé, nebo současné kolegy, které jsem u podniku poznal. Vzpomínám na dlouholetého vrchního mistra Honzu Sotonu, na bývalého vedoucího vozovny Otakara Jetela a mnohé další. Nechci je všechny jmenovat, určitě bych na někoho zapomněl, což by mě mrzelo.

Vozovna Vokovice má pro tramvajový provoz zásadní význam. Je jednou ze dvou na levém břehu Vltavy a jediná v oblasti Prahy 6. Z tohoto důvodu je nezastupitelná ve vypravení tramvajových vlaků v této oblasti. Bez ní by byly nájezdové vzdálenosti nepředstavitelně velké. Jsem rád, že vozovna v uplynulých



letech prošla zásadními úpravami, které celkově zlepšily pracovní podmínky zaměst-

nanců. Věřím, že vozovna Vokovice tu bude i za dalších 90 let.



PŘED DVĚMA LETY BYLI NÁVŠTĚVNÍCI DNE OTEVŘENÝCH DVEŘÍ TAKTO NA DVOŘE VOZOVNY SVĚDKY VYPROŠTĚNÍ OSOBY ZPOD TRAMVAJE

Počty zaměstnanců vozovny Vokovice

Jednotka Správa vozidel Tramvaje – 57 pracovních míst
(k 1. 4. 2023)

6 THP (1 vedoucí, 1 technik, 4 směnoví mistři)

51 denních profesí
(23 elektromechaniků, 1 karosář, 19 zámečníků kolejových vozidel, 4 manipulační řidiči, 3 dělníci v dopravě a 1 strojník vodohospodářského zařízení)

Jednotka Provoz Tramvaje
(k 31. 3. 2023)

241 řidičů na hlavní pracovní poměr

39 řidičů na dohody

6 THP



KLÍČOVSKÉ NAROZENINY POHLEDEM PETRA HEJNY



Co?
Kdy?
Kde?
Proč?
Příští

Den otevřených dveří garáže Klíčov

V sobotu 1. dubna 2023

**Ve výpravně, v garážovací hale,
na odstavné ploše**

Výročí 50 let od zahájení provozu

**Den otevřených dveří: vozovna
Vokovice, sobota 20. května 2023**



”

Petra Špreňarová
Bylo to skvělé. Moc jsme si to užili 🙌

Přední fanoušek
Kája Borecká
Bylo to moc fajn, s dcerou jsme si to užili 😊

2 d

Tomáš Kročil
Děkujeme, opravdu vydařená akce, spousta doprovodného programu a skvělého občerstvení, opravdu se Vám to moc povedlo 🙌🙌🙌

2 d

Markéta Havlinova
Moc se nám u vás líbilo, díky 😊





Foto: FB Polícia SR – Banskobystrický kraj

Stále připraveni

Koncem března se v Banské Bystrici uskutečnilo policejní cvičení „Trolejbus“. Nebezpečný pachatel si vzal za rukojmí nic netušící cestující, a tak přišel čas na zásah nejen policejních složek. Bezpečnostní akce se konala v areálu Dopravního podniku města Banská Bystrica, kterou připravili příslušníci Pohotovostního policejního útvaru Krajského ředitelství Policejního sboru v Banské Bystrici včetně dalších složek IZS. Důležitou úlohu v rámci cvičení sehrál i tým policejních vyjednávačů, kteří udržovali s pachatelem komunikaci.



Foto: FB DPMMAL

Další zachráněná T2R

Dopravní fanoušci si jistě udržují přehled o posledních vozech T2, které jsou různě uloženy po depozitářích a areálech. Jedním z takových vozů byl i vůz T2R v areálu vozovny Předlice v majetku Dopravního podniku města Ústí nad Labem, který zde téměř 16 let odpočíval. O tento vůz projevil zájem mostecký dopravní podnik, a tak došlo 3. dubna 2023 k velkému stěhování. V Mostě bude tramvaj po provedené rekonstrukci jezdit v rámci speciálních příležitostí. Život tramvaji vrátí sami pracovníci Dopravního podniku měst Most a Litvínov, kteří mají dostatečné zkušenosti i potřebné vybavení.

Bez nehod

Třináct řidičů hradecké MHD bylo odměněno v soutěži Jízda bez nehod, a to diplomem a jednorázovou finanční odměnou z rukou předsedy představenstva Zdeňka Abrahama za dosažené kilometry bez zaviněné nehody z vlastní viny (ve smyslu pravidel silničního provozu). Hned šest z řidičů dosáhlo mety 750 000 kilometrů, další dva 500 000 kilometrů a zbylých pět 250 000 kilometrů. Dosažení takto velkého počtu kilometrů není jen otázkou náhody a štěstí, ale i kusu řidičského umění, sebeovládání, pozornosti a předvídatosti, jak vyřešit situace, které v dopravě mohou nastat.



Foto: www.dpmhk.cz



Foto: www.dpmb.cz

77. plavební sezóna odstartovala

Na Zelený čtvrtek vypluly poprvé v letošním roce lodě brněnského dopravního podniku. Na hladinu brněnského Prýglu se vydala flotila sedmi lodí: Lipsko, Vídeň, Utrecht, Dallas, Stuttgart, Morava a jednopalubová loď Brno. Loňská sezóna byla pro DPMB rekordní. Od dubna do října se na lodích svezlo více než 290 tisíc osob, což bylo nejvíce od 80. let minulého století. Pokud se i vy chcete svěřit jednou z lodí, kompletní informace naleznete na www.dpmb.cz.

Nabíjení i v centru

Valchařská, lokalita v samotném srdci Ostravy, nově disponuje trojicí nabíjecích ramen pro flotilu patnácti elektrobuses, které v současné chvíli DPO vlastní. Představuje tak nejkapacitnější nabíjecí uzel v síti ostravského dopravního podniku. Výrobce nabíjecí stanice za více než 21 milionů korun je společnost Siemens. Infrastrukturu dodavatelky zajistila společnost Hroší stavby Morava, a to za 9 milionů korun. Rychlonabíjení bude trvat vždy 6 až 10 minut a elektrobuses po něm budou schopné absolvovat další jízdu na lince jako běžný autobus. Na konci roku 2023 počítá DPO s 227 CNG autobusy a 32 elektrobuses (26 s průběžným dobíjením, ostatní s nočním dobíjením).



Foto: www.dpo.cz



Foto: www.dpmlj.cz

Nové kloubové autobusy s CNG

Liberecký dopravní podnik vypsal v březnu nadlimitní veřejnou soutěž na dodávku až 15 nových kloubových autobusů s pohonem CNG. Nové autobusy doplní vozový park v letech 2024 a 2025 po pěti kusech. Zbývajících pět kusů bude případně dodáno v letech 2026 a 2027 na základě opce. Zadávací podmínky soutěže specifikují délku vozidla až 19 m s kamerovým systémem a kapacitou minimálně 120 cestujících. Nechybí požadavek na klimatizaci, uzavřenou kabinu řidiče, USB zásuvky nebo LED osvětlení. Cena je odhadnuta na 10,15 milionů korun za vozidlo. Aby mohla být flotila kloubových autobusů řádně udržována, v letošním roce proběhne kompletní přestavba haly lehké údržby v areálu garáží v Liberci ve Vilové ulici. Současně dojde k rozšíření prostoru o jedno stání pro možnost zvednutí kloubového autobusu. Původní hala byla určena pouze na vozidla délky 12 m. Odhadované náklady přesahují 100 mil. korun.



10. ROČNÍKU SOUTĚŽE
AUTOLAKÝRNÍKŮ
SOLLERTIA SE ZÚČASTNIL
I DOMÁCÍ ZÁSTUPCE
– PAVEL KALAŠ ZE SPŠD

KOŠÍŘSKÁ LAKOVNA POKŘTĚNA MISTRY



VYZYVATELEM SOUTĚŽE AUTOLAKÝRNÍKŮ BYL JAROSLAV KAČENA Z OPRAVNY TRAMVAJÍ DPP

PO PAUZE ZPŮSOBENÉ PANDEMIÍ COVIDU SE K ŽIVOTU PROBUDILA SOUTĚŽ PRO ŘEMESLNÍKY Z NĚKOLIKA OBORŮ ZVANÁ SOLLERTIA. MEZI OSM PRAŽSKÝCH ŠKOL, KTERÉ 10. ROČNÍK POŘADALY, SE ZAŘADILA I STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ S OBOREM AUTOLAKÝRNÍK.

Dopravní podnik hlavního města Prahy jako partner soutěže zajistil pro účastníky soutěže všech oborů a jejich doprovod jízdné zdarma a poskytl soupravu historické tramvaje pro společný program zapojených škol a firem.



UPROSTŘED POZDĚJŠÍ VÍTEŽ SOUTĚŽE ONDŘEJ HOLUB Z MLADOBOLSLAVSKÉ ŠKODOVKY

Hlavním principem dovednostní soutěže Sollertia je přímé porovnání výkonu žáků s odborníkem z praxe, takzvaným vyzyvatelem. Nejlepší soutěžící, který dosáhne alespoň 66 % výsledku vyzyvatele, je oceněn čestným titulem Sollers (latinsky zručný) a medailí zhotovenou ze 42 gramů ryzího stříbra.

V letošním ročníku se soutěžilo v osmi oborech vzdělání – kadeřník, kuchař, malíř, autolakýrník, elektrikář, truhlář, kovář a strojař.

V soutěži autolakýrníků, která probíhala 27. března 2023 v nově zrekonstruované



AUTOLAKÝRNÍCI MĚLI PŘI SOUTĚŽI MOŽNOST VYUŽÍT NOVOU LAKOVNU SPŠD V KOŠÍŘÍCH

školní autolakovně SPŠD v Košířích, se utkali žáci ze školy Auto Škoda Mladá Boleslav, Integrované střední školy automobilní v Brně, pražské Střední školy automobilní a informatiky Weilova, Střední odborné školy dopravné Bratislava a Pavel Kalaš ze 3. ročníku SPŠD. Vyzyvatelem byl Jaroslav Kačena ze střediska Karosárna a lakovna Opravny tramvajů DPP, který je navíc instruktorem žáků odborného výcviku.

Společným úkolem pro všechny soutěžící bylo: „lakování nového blatníku s drobným poškozením pro následné kytování“. Všichni obdrželi shodné množství metalízy pro lak a jednotný odstín. Soutěž odstartovala v 9 hodin přípravou dílů pod plnič, následoval nástřik plniče. Po obědě pak došlo na broušení plniče a aplikaci metalízy, finále obstaralo sušení a následně čekání na verdikt odborné poroty.

Sollertia Praha je součástí programu hl. m. Prahy „Podpora odborného vzdělávání na území hlavního města Prahy“ a projektu iKAP 2 – Komplexní program rozvoje klíčových oblastí pražského školství, který je spolufinancován z Operačního programu Výzkum, vývoj a vzdělávání.

Cenou za 1. místo byla profesionální leštička, kterou si odnesl Ondřej Holub ze školy Škoda Auto. Pavel Kalaš ze SPŠD se umístil na druhém místě, bronzový stupínek obsadil Matuš Derčalík z Bratislavy.

Porota, ve které usedl emeritní vedoucí školního autoservisu SPŠD Luboš Bulín, Jiří Cuřín ze společnosti Servind a Martin Langmayer z NH Car, konstatovala vyrovnané výkony soutěžících a ocenila všechny jako v oboru velmi zdatné a šikovné autolakýrníky, o které bude po studiu velký zájem.

Během soutěže proběhlo pro zástupce škol, firem a CERMATU setkání moderované Martinou Kaňákovou z Národního pedagogického institutu k výměně zkušeností a informací, které se váží ke studiu oboru Autolakýrník. Účastníci si tak mohli vyzkoušet program virtuální reality – míchání barev a lakování, dále zhlédnout prezentaci o profesních kvalifikacích (prezentující Andrea Wirthová ze SPŠD), o možnostech Europassů pro absolventy (Irena Palánová z NPI).

Odměnou pro soutěžící všech oborů byla večerní jízda historickou tramvajovou soupravou, kterou obohatili žáci oboru Provoz a ekonomika dopravy ze SPŠD projektem Zaniklé vozovny. Svou veřejnou premiéru zvládli skvěle, stejně jako další žák SPŠD z oboru Elektrikář Šimon Procházka, který vybojoval čtvrté místo.

Výsledky 10. ročníku mezinárodní soutěže Sollertia 2023 v oboru Autolakýrník

- Ondřej Holub**
Škoda Auto, Střední odborné učiliště strojírenské, Mladá Boleslav
- Pavel Kalaš**
Střední průmyslová škola dopravní, a. s., Praha 5
- Matuš Derčalík**
Střední odborná škola dopravní, Bratislava
- Jan Ulrych**
Střední škola automobilní a informatiky, Weilova, Praha 10
- Martin Průcha**
Integrovaná střední škola automobilní, Brno

VYZYVATEL

Jaroslav Kačena
Dopravní podnik hl. m. Prahy



7 OTÁZEK PRO: DAVIDA PROSICKÉHO



1974–2024
50 let
M metra
s DP kontaktem

1) Kdy a proč jste se rozhodl začít pracovat v pražském metru?

U Dopravního podniku pracuji od roku 1996. Po ukončení vojenské služby jsem se vrátil k původnímu zaměstnání, ale tam už to nebylo jako před válkou. Vyměnili se tam lidi, vztahy byly jiné a důvěra výrazně poklesla. Při cestě metrem jsem si všiml tehdy vylepené nabídky na pozici strojvedoucího metra. Napadlo mě, že bych se mohl vrátit k oboru, který jsem studoval a od dětství mě zajímal. Šel jsem se na personální oddělení na Holešovice zeptat. Tam jsem byl podroben otázkám, jakou školu jsem vystudoval, načež jsem byl překvapen, že Střední průmyslová škola dopravní – obor provoz a údržba dopravních prostředků je nedostatečná, neboť se žádá škola strojní nebo elektro. Byl jsem odkázán na vedoucího personálního oddělení a ten mi se slovy „... no snad to na tu údržbu uhráme“ otevřel cestu do kabiny soupravy met-

ra. Po úspěšném složení všech zkoušek jsem v červnu 1996 nastoupil na první samostatnou směnu v depu Kačerov.

2) Na jaké pozici jste začínal a kterými dalšími jste až dodnes prošel?

Jak jsem již popsal výše, začínal jsem na pozici strojvedoucího elektrických vozů. V tu dobu byly ještě v provozu vozy Ečs. Stihl jsem na nich najezdit ještě poměrně dost, přestože byly v provozu již jen tři soupravy. Malá osobní vzpomínka je na vůz tohoto typu číslo 1009 umístěný v expozici Muzea MHD ve Střešovicích, na němž jsem skládal závěrečnou zkoušku. Zatímco staré soupravy svůj provozní život na metru pomalu končily, v hale depa tou dobou stála úplně nová rekonstruovaná souprava 81-71M. Všichni se na ni chodili dívat a se zájmem sledovali její první nasměle „krůčky“ při prvních jízdách nejdříve po zhlaví depa a následně na zkušební

trati. Myslel jsem si, že obsluha soupravy je jen pro vyvolené dlouholeté a zkušené strojvedoucí. Jaké bylo mé překvapení, když jsem byl ani ne po roce samostatného ježdění osloven vedoucím, zda bych si nechtěl udělat na novou soupravu zkoušky a mohl mít směny při jejím zprovoznění. Neváhal jsem ani minutu. Uvědomil jsem si, jaké mám vlastně štěstí, že při svém zájmu mohu být součástí obměny vozového parku pražského metra. O rok později byla přivezena další nová souprava, tentokrát typu M1. Směny na ní už tak byly přirozenou samozřejmostí.

Nastalo náročné období především pro nás na trase C, kdy jste doslova nevěděli, který typ soupravy vám přijede. Každá vyžadovala jiné prostředky pro obsluhu, každá samozřejmě i jiné znalosti ovládní. Vše se „uklidnilo“ až v roce 2005, od kdy jsou na trase C v provozu pouze soupravy M1.

Tak jak se zaváděly nové typy souprav, končily v provozu ty staré. Postupně vznikly dvě historické soupravy, kdy jsem se aktivně podílel na jejich zachování i obnově původního vzhledu. Odměnou byly příležitostně, zážitkové či výroční jízdy a téměř neutuchající zájem cestující veřejnosti.



TAKTO DAVID PROSICKÝ V ČERVNU 2004 ZAZNAMENAL PŘEVOZ SOUPRAVY 81-71 NA REKONSTRUKCI DO PLZNĚ

Přes veškeré tyto činnosti jsem se postupně dostal i k výuce nových kolegů a od roku 2020 pracuji jako strojvedoucí instruktor. Obsah práce už je trochu jiný, ale k obsluze souprav mám stále blízko.

3) Co vám práce v metru dala a případně vzala?

Práci v metru jsem si splnil svůj dětský sen a popravdě jsem za tu dobu ani nehledal jiné pracovní příležitosti. Přestože ranní vstávání a náročnost některých směn jsou doslova očistcem, nikdy to nedosáhlo takové míry, abych si řekl, jinde bude líp. Navíc mě držel právě ten zájem o dění v metru, obnova vozového parku, činnosti okolo historických souprav. To vše mi přineslo množství zkušeností, které při výcviku předávám novým kolegům nebo je uplatňuji při společném jednání ohledně řešení úkolů a problémů okolo souprav. Stejně tak existence a provoz historických souprav je pro mě symbolem dobrého pocitu z práce, která měla smysl.

4) Co řeknete mladému zájemci o práci v metru?

Díky výuce mám velice blízko k čerstvým zaměstnancům, kteří se právě učí ovládat soupravu a osvojují si pravidla provozních předpisů. V neformálním rozhovoru jim pokládám otázku, co je přivedlo právě k tomuto povolání a co dělali předtím. Je zajímavé, jak bohaté a rozdílné jsou osudy příchozích kolegů a stejně tak i rozdílné důvody, proč opustili předchozí zaměstnání a nastoupili na profesii strojvedoucího metra. Skrze od prvních zaměstnání po ukončení školy, přes opuštění práce v soukromém sektoru až po „zkusit něco zajímavého“. Důvody bývají také různé, od zájmu o dopravu až po nekonečnou práci

ci u soukromníka. To mi dává představu, co bych případnému zájemci řekl. Obrovským bonusem tohoto zaměstnání je, že si práci „nenosíte domů“, zároveň je časově přesně vymezená. Výplata je v dohodnutý den na účtu. Jak práce na soupravě, tak zázemí stídacích místností je na slušné úrovni. Práce je vhodná jak pro společensky založené, tak i pro samotáře. Na druhou stranu je toto vše vykoupeno monotónní prací ve specifickém prostředí, které nutně vyžaduje duševní obohacování v soukromém životě.

5) Jak byste nejvýstižněji charakterizoval tuto dopravní tepnu Prahy?

Jak bylo mnohokrát opakováno, metro je páteří pražské dopravy. Sám jsem o tom přesvědčen. Vždyť se také tak i stavělo. Tam, kde byla povrchová doprava na hranici svých možností, byla nová trasa metra obrovským přínosem s dostatečným dimenzováním pro další posílení provozu. Povrchová doprava pak v daném místě převzala roli napáječe a vhodným způsobem společně tvořily systém dopravy. Úvodní klišé však s rozrůstajícím se městem čím dál více dostává trhliny. Nejen že byl na všech nových úsecích pro-



UNIKÁTNÍ PLZEŇSKÉ SETKÁNÍ TRAMVAJE ASTRA 10T PRO AMERICKÉ MĚSTO TACOMA A LOKOTRAKTORU S VOZEM METRA 81-71

David Prosický

(49)

Místo narození: Praha
Znamení: Blíženci
Záliby: Cestování a fotografování

vozován pásmový provoz, který nemá u tak nákladné stavby odůvodnění ani smysl, ale v jiných místech Prahy vznikaly kapacitní povrchové linky, místo kterých už dávno měly být nové trasy metra (ne nutně zapané v zemi). Pásmový provoz už naštěstí téměř zmizel, povrchové superlinky však nahrazeny nebyly. Jako příklad uvedme jižní část města. Obyvatelé Chodova a Jižního Města jistě znají problém, jak se dostat na Smíchovské nádraží a dále do Butovic. Nic proti chvályhodnému počínu zavedené autobusové linky, ale ta jen doplňuje to, co měla dávno přepravovat rychlá železniční doprava. Trasa D již měla být desítky let v provozu a v současné době uváděna do provozu trasa E (nebo O – je jedno, jak se bude jmenovat). Ano, pak bych mohl i nadále konstatovat, že metro je páteří MHD.

6) Jakou příhodu ze své kariéry byste zmínil?

Zážitků a vzpomínek je za odpracovaná léta jistě mnoho. Naprosto nevšední jsou vzpomínky na období povodní v roce 2002 a následné obnovování provozu. Neméně zajímavé jsou vzpomínky z období zprovoznění soupravy 81-71M (1997), kdy pracovníci dodavatele bezprostředně komunikovali s námi strojvedoucími, a my jsme jim tak mohli přímo předávat názory a připomínky k obsluze soupravy. Stejně i pocit z první jízdy čerstvě sestavené historické soupravy 81-71 po letech příprav a prací na jejím uvedení do provozu. Ale nic nepřekonaá pocit z radosti a zájmu návštěvníků, zejména z řad dětí, kterou zažívám při akcích, jako jsou Dny otevřených dveří, Mikulášské metro, zážitkové a výroční jízdy.

7) Co byste popřál metru do dalších let?

Pražskému metru bych rád popřál mnoho rozumných plánů do budoucna, jeho rychlejší rozvoj, co nejméně zbytečných investic a udržení si puncu architektonické originality. Snad se zároveň nestane prostorem duchů, ve kterém jsou jen kamery a nouzová tlačítka.

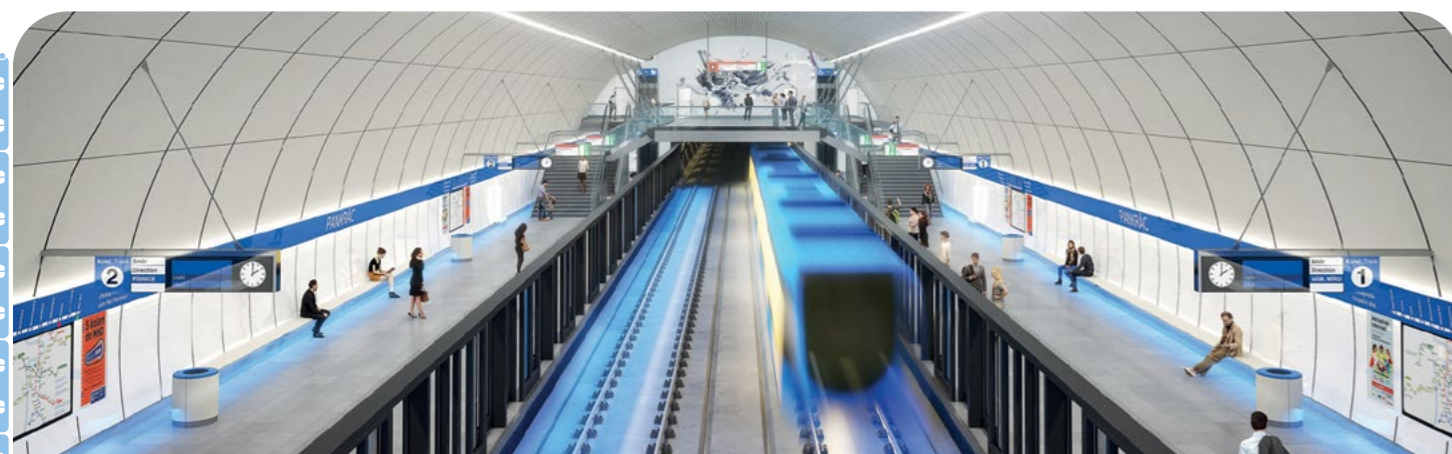


30 LET MUZEA MHD

V neděli 14. května od 9 do 17 hodin
Dětský den před Muzeem MHD.

Více informací na muzeum.dpp.cz

V pondělí 15. května
komentovaná prohlídka
(prodej přes Fanshop DPP).



ABSOLVENTSKÝ PROGRAM PRO VYSOKOŠKOLÁKY

Hledáme:

- Absolventy technických oborů: dopravní, strojní, stavební, IT, elektro
- Nejdéle 2 roky od dokončení vysokoškolského studia v denní formě vzdělávání

Nabízíme:

- Pracovní smlouvu a získání odborné praxe
- Příležitost neustále posouvat své dovednosti
- Výběr vzdělávacích aktivit (workshopy, exkurze, jazykové kurzy)
- Zajímavé zaměstnanecké benefity

722 952 598

e-mail: absolventskyprogram@dpp.cz

Více na: dpp.jobs.cz/absolventi



CO VOZIDLO, TO PŘÍBĚH



KDYŽ SE NA FANSHOPU PRAŽSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU OBJEVILA NABÍDKA KOUPE VSTUPENEK NA KOMENTOVANOU PROHLÍDKU „PŘÍBĚHY MUZEJNÍCH VOZIDEL“, BYLA BĚHEM NĚKOLIKA DNŮ VYPRODANÁ. PRŮVODCE V OSOBE ONDŘEJE LÁSKY SI NA SEBE TAK TROCHU UPLETL BIČ, PROTOŽE VYBÍRAT TY NEJZAJÍMAVĚJŠÍ PŘÍBĚHY Z DESÍTEK EXPONÁTŮ JE VĚC VSKUTKU NEZÁVIDĚNÍHODNÁ. ZLOMEK Z PŘÍBĚHŮ, KTERÉ SPRÁVCE SBÍRKY NÁVŠTĚVNÍKŮM VYPRÁVĚL, SI POVÍME I V TOMTO ČLÁNKU, A PŘIDÁME PÁR TĚCH, KTERÉ SE DO PROGRAMU NEVEŠLY.

V pondělí 20. března 2023 se před branami Muzea MHD v pražských Střešovicích sešla skupina dvaceti návštěvníků, kteří si chtěli začátek týdne zpříjemnit komentovanou prohlídkou „Příběhy muzejních vozidel“. V téměř dvě hodiny trvající prohlídce představil správce muzea Ondřej Láska několik vozidel a jejich životní pout, která byla završena zařazením do sbírky. Některé vozy bylo nutné skutečně zachraňovat „z kopřiv“, jiné po svém posledním výkonu přejely rovnou do muzea.

Od koňky...

Hned první příběh se týkal nejstaršího exponátu, tedy vozu koňky. Vlivem obnov nátěrů a různých změn evidenčních čísel v 70. letech 20. století už nikdo nevěděl, jaké bylo



VŮZ KOŇKY Z ROKU 1886. BYL VŠAK VYROBEN V PRAZE, NEBO V BELGICKÉM NIVELLE? ŽE SE JEDNÁ O PRAŽSKÝ VŮZ, VÍME POSLEDNÍCH TRICET LET

původní evidenční číslo vozu. Takže nebyl ani znám rok výroby a kupodivu ani výrobce. Tím mohla být Ringhofferova továrna ze Smíchova, nebo La Metallurgique ateliers de Nivelles z Belgie. Teprve v roce 1990 objevil jeden z pracovníků DPP pod nátěry barev a špíny na boční traverze původní číslo 90. Tím bylo odhaleno tajemství vozu. Rok výroby 1886, výrobce František Ringhoffer.

Jiný vůz, původem také určený pro provoz pražské koňky, si své tajemství stále chrání. Jeho poměrně bohatý příběh začínající u koní, pokračující jako vlečný vůz elektrické dráhy, přes pojízdnou prodejnu předplatných kupónů a jízdenek, až po pojízdnou kancelář se uzavřel v roce 2001 renovací opět do stavu vlečného vozu elektrické tramvaje. Ale jaká továrna ho v roce 1896 vyrobila, to se zatím objevit nepodařilo.

...po pracovní vozy a chatky

Řada muzejních vozidel si po vyřazení z osobního provozu musela projít obdobím druhotného využití, například jako různé pracovní vozy. To je zachránilo od fyzické likvidace do doby, než byly převedeny do podnikové sbírky historických vozidel. Kromě jiných můžeme zmínit například vůz s číslem 297 z roku 1909. V provozu se velice dlouho udržel paradoxně jen díky poškození během bombardování Prahy 14. února 1945. Následná oprava byla



PRVNÍ INFORMACE O ZACHOVANÉM SNĚHOVÉM PLUHU POCHÁZÍ PŘIBLIŽNĚ Z ROKU 1985, KDY HO ZAČAL V ZAHRÁDKÁŘSKÉ KOLONII V HLOUBĚTÍNĚ HLEDAT PRACOVNÍK DPP JAN ARAZIM. AŽ V DUBNU 2017 SE Podařilo NEOBVYKLÝ EXPONÁT ZÍSKAT DO SBÍRKY MUZEA MHD. JAK NÁROČNÉ BYLO „CHATIČKU“ ZÍSKAT, SE DOZVÍTE NAPŘ. V PROSINCOVÉM DP KONTAKTU Z ROKU 2017

Co se do prohlídky nevešlo

I když byla v rámci komentované prohlídky vyprávěna řada příběhů, tak je ještě několik dalších, které zůstaly „v zásobě“. Týkají se převážně vozidel, která aktuálně nejsou, nebo



VŮZ 2239 Z ROKU 1930 SICE PROŠEL V SEDMDESÁTÝCH LETECH OPRAVOU, ALE STŘECHA Z MĚKKÉHO DŘEVA SE ZAČALA PROHÝBAT. PROTO BYLO V TOMTO ROCE PŘEVEDENO ZPEVNĚNÍ NÁSTŘEŠKU, ABY MOHLY BÝT VYJMUTY PODPĚRY STROPU V INTERIÉRU



zatím ještě nikdy nebyla v expozici muzea. Pro čtenáře DP kontaktu přinášíme některé z nich.

V depozitáři muzea se aktuálně částečně opravuje tramvaj s číslem 2239 z roku 1930, jejíž vizuální stav odpovídá úplnému konci provozu dvounápravových tramvají v roce 1974. V té době už bylo jasné, že staré dřevěné tramvaje budou brzy vyřazeny z provozu, a tomu tedy odpovídal i rozsah a kvalita jejich

oprav. Není tedy divu, že truhláři v Rustonce poslední větší opravu střechy tohoto vozu provedli pouze tak, aby to moc nestálo a vydrželo to do konce provozu. Jenže vůz byl pak jako poměrně dobře zachovalý vybrán do sbírky muzea, aniž by kdo tušil, že opravená střecha není z tvrdého bukového, ale pouze z měkkého smrkového dřeva. Střecha se po pár letech začala výrazně prohýbat a bylo jí nutné v interiéru podepřít. Aktuálně je střecha vozu nově vyztužená a je bez podpěr v interiéru, ale její charakteristický průhyb už vozu asi navždy zůstal.



SOUPRAVA TRAMVAJÍ, KTERÉ PŘED ZAŘAZENÍM DO SBÍRKY MUZEA MHD SLOUŽILY JAKO BRUS KOLEJNIC (MOTOROVÝ VŮZ Č. 297), BYT HLÍDAČE NA PRAŽSKÉ NÁPLAVCE (VLEK Č. 638) A SKLAD KRMIVA U JIHOČESKÉHO RYBNÍKU (VLEK Č. 728)



KAROSÉRIE AUTOBUSU PRAHA NO Č. 49 Z ROKU 1929. AČKOLIV TO TAK NEVYPADÁ, JEDNÁ SE O TYPICKÉHO PŘEDSTAVITELE PRVOREPUBLIKOVÉ VEŘEJNÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY NEJEN V PRAZE

V některých případech je získání zajímavého exponátu připomínajícího historii dopravy v Praze zdlouhavým procesem. Dokladem toho může být například karosérie původního pražského autobusu Praha NO č. 49 z roku 1929. Po vyřazení z provozu na konci 40. let byla tato karosérie prodána ještě s dalšími 9 kusy jako budoucí chatky do vznikající osady nedaleko Čelákovic. Několik chat postavených ze starých autobusových karosérií přečkalo až do roku 1993, kdy tehdejší správce Muzea MHD dopisem oslovil osadníky, aby se v případě likvidace takové chatky ozvali.

Získání karosérie jednoho z nejtypičtějšího typu vozu, prakticky ze samého počátku provozu autobusů v Praze, bylo pak snem skoro 30 dalších let. Obzvláště jedna z chat byla „v hledáčku“ muzea. V průběhu let se dokonce podařilo identifikovat původní evidenční číslo vozu, a to 49. Na konci roku 2022 došlo k dohodě s vnučkou již dávno nežijícího prvního majitele chaty. Kruh se uzavřel a stále poměrně pěkně dochovaná karosérie byla v průběhu ledna letošního roku převezena zpět na půdu DPP.



NA SNÍMKU, KTERÝ UKAZUJE ONDŘEJ LÁSKA, NENÍ DŮLEŽITÝ ZASTUPUJÍCÍ ŘÍŠSKÝ PROTEKTOR REINHARD HEYDRICH VSTUPUJÍCÍ DO HALY PRAŽSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ, ALE TRAMVAJ ZA NĚM, KTEROU DNES MŮŽETE VIDĚT V MUZEU MHD POD EVIDENČNÍM ČÍSLEM 109



KAROSA B 731 EV. Č. 3709 BYLA V PROVOZU DO ROKU 1993 V GARÁŽÍCH KAČEROV. V ROCE 1994 PROŠEL VŮZ OPRAVOU V HOSTIVAŘSKÝCH OPRAVNÁCH. PŘI VÝBĚRU KONKRÉTNÍHO VOZU DO SBÍRKY SEHRÁLO VELKOU ROLI OBYČEJNÉ DĚTSKÉ ROZPOČÍTADLO



NÁVŠTĚVNÍCI SE SEZNÁMILI I S CESTOU TROLEJBUSŮ PRAHA TOT A TATRA T400 DO SBÍREK MUZEA. PRVNÍ BYL NALEZEN JAKO VRÁK V BUŠTĚHRADU, DRUHÝ PATŘIL KROUŽKU PŘÁTEL MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY A JEDNÁ SE O VOZIDLO, KTERÉ ZAKONČILO PROVOZ TROLEJBUSŮ V PRAZE V ROCE 1972

Pokud se má do muzea dostat vozidlo zastupující stále ještě skupinu provozních vozidel, tak výběr toho jednoho nevhodnějšího kusu nebývá jednoduchý. Ať se vybere kterýkoliv, vždy se najde řada „hlasů“, které by určily vůz jiný. Na řadu při výběru pak může přijít i prosté rozpočítadlo. To pomohlo například v roce 1993 při výběru vhodného autobusu z Karos B 731 stojících na ploše garáže Kačerov. A i s odstupem času se dá říci, že to byla dobrá volba.

Muzeum MHD ve vozovně Střešovice sice existuje „pouze“ 30 let, sbírka vozidel se však postupně formovala už od roku 1969 ve vozovně Pankrác a později Vokovice. Pokud vás nejen příběhy více než čtyř desítek vystavených vozidel zajímají, navštivte střešovickou vozovnu. Ideálně v neděli 14. a v pondělí 15. května 2023, kdy Muzeum MHD slaví 30 let od svého otevření. Podrobný program naleznete na webu muzeum.dpp.cz.

KALEIDOSKOP PRO PAVLA FOJTÍKA



V REDAKCI JSME SE VŽDY TĚŠILI NA E-MAILY S PODPISEM PaF. POKAŽDÉ ŠLO O INFORMACI, TEXT, DOVĚTEK ČI DOKUMENTY, KTERÉ BYLY „O NĚČEM“. ŽÁDNÉ PLYTKÉ TLACHÁNÍ, KTERÝM JE DNES ELEKTRONICKÁ KORESPONDENCE VŠEOBECNĚ ZAPLEVELENA. Z NOVÉ, PŘEKVAPIVÉ, KAŽDOPÁDNĚ VŽDY PODNĚTNÉ INFORMACE JSME BÝVALI DOSLOVA „PAF“. PROSBA O ZASLÁNÍ PODKLADŮ DO DUBNOVÉHO HISTORICKÉHO OKÉNKA UŽ ALE NEMOHLA BÝT VYSLYŠENA. KALEIDOSKOP ČÍSLO 4 ROKU 2023 TAK VZNIKL SPOLEČNĚ SE ČTENÁŘI DP KONTAKTU JAKO POCTA DOYENU HISTORIE MĚSTSKÉ DOPRAVY A TOMU, KTERÝ U ZRODU ČASOPISU ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU PŘED TŘEMI DESÍTKAMI LET STÁL, PAVLU FOJTÍKOVI.



SÉRIE ROZHOVOROVÝCH SNÍMKŮ VZNIKLA V ROCE 2019 VE SMYČCE STROMOVKA, TEDY NA MÍSTĚ, KTERÉ PAVLA FASCINOVALO OD DĚTSTVÍ

Historie je převážně o černobílé fotografii a v názvu rubriky stojí slovo evokující pestrobarevnost – kaleidoskop. Jde to dohromady? Někdo chytrý řekl, že černobílá fotografie má to kouzlo, že v nás probouzí fantazii, a tím barevné vnímání obsahu snímku. A takový byl i Pavlův kaleidoskop – pestrá mozaika dat, dokumentů a fotografií, které jsme buď dosud nikdy neviděli, nebo nám připomněly naše dětství či oživily vzpomínky. Pavel ale



KŘEŠT KNIHY ZMIZELÁ PRAHA – TRAMVAJE A TRAMVAJOVÉ TRATĚ SE USKUTEČNIL 12. 5. 2010 V JUDITINĚ VĚŽI, KDE JE PAVEL FOJTÍK S LUDVÍKEM LOSOSEM A KATEŘINOU BEČKOVOU. NA PLÁTNO SE PROMÍTÁ FOTKA, NA NÍŽ JE PAVEL V KOČÁRKU NA LETENSKÉ PLÁNI. JAK S ÚSMĚVEM ŘÍKÁVAL, ŠLO O JEHO PRVNÍ SETKÁNÍ S TRAMVAJÍ
FOTO: IVO MAHEL

nikdy neopomněl na vyváženost obsahu, důležitá výročí, hledal vedle fotografií zajímavé zažloutlé dokumenty a snad nejvíce vděčné byly dobové snímky našich předchůdců z různých provozů.

Pavel fotografující

Pavel hrál fair play, dokázal proto přiznat, že k tomu či onomu tématu prostě fotografie není, a prostřednictvím kaleidoskopu tak vyzval čtenáře, zda by byli nápomocni. V drtivé většině ale snímek na světě byl a Pavel ho dokázal opentlit bohatým popisem. Fotografií ale miloval i z druhé strany – sám totiž často a rád fotoaparát používal. Ví to i fotograf **Petr Hejna**, který k výběru úvodního snímku napsal: „Pavla jsem poprvé poznal v roce 1987 v Československém armádním filmu. Netočily se zde jen filmy pro armádu, profesní kariéru tady začala řada později slavných filmařů, režisérů, kameramanů. Zatímco já ‚kroutil‘ povinnou roční vojenskou službu v uniformě, Pavel už v civilu jako scenárista a režisér, tehdy se říkalo občanský zaměstnanec.“



LETOPOČET ZRODU TROLEJBUSU TATRA T400 BYL DŮLEŽITÝ I V ŽIVOTĚ PAVLA FOJTÍKA

Pavel medializující

Dovolím si tvrdit, že nemůže být novináře, kterému by Pavel nevyhověl. Média se naučila za ta léta na něho obracet jaksi automaticky, jako na věrohodnou jistotu, a to i o víkend, večer, v éře důchodové, prostě kdykoliv, a vždy bylo dle výsledků v médiích vidět, že to Pavel opět odpracoval jako nikdo jiný.



NA VLNÁCH ČESKÉHO ROZHLASU REGION BYL PAVEL FOJTÍK ČÁSTÝM HOSTEM. QR KÓD VÁS ZAVEDE NEJEN KE VZPOMÍNKOVÉMU POŘADU, ALE I DALŠÍM DÍLŮM POŘADU REGION EXPRES



PAVEL NEMOHL CHYBĚT V SERIÁLU „MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ“, KTERÝ V LETECH 2015–2017 V DP KONTAKTU VYCHÁZEL

O 25 let později jsme se setkali v Dopravním podniku. A protože Pavel byl nejen historik, ale taky dokumentarista, od té doby jsem ho nepotkával jinak než s fotoaparátem nebo kamerou na krku. Většinou s obojím. Když jsme před čtyřmi roky připravovali rozhovor pro DP kontakt, Pavel se mi při focení pochlubil vzácným sběratelským přístrojem, miniaturním fotoaparátem KIEV. Ať máš dobré světlo v dopravnickém nebi, Pavle...“

Pro stanici Region natočil se **Soňou Jindrovou** desítky příspěvků do pořadu Region expres. A jak na spolupráci s Pavlem zaměstnancem i důchodcem vzpomíná v dílu z 28. března? „Pro mě to byl famózní člověk, který byl vždy laskavý a vždy připravený natočit kdykoliv a cokoliv. Byl totiž chodící encyklopedií, vždyť napsal desítky publikací o historii pražské MHD. On měl nejen veškeré informace v hlavě, uměl ale i nádherně vyprávět. Byli jsme třeba domluveni na osmou hodinu ráno v archivu a předem jsem věděla, že tam strávím celé dopoledne. Jen o vozovkách jsme si dokázali povídat tři hodiny.“ Malé tajemství pražských dopraváků o pravném výročí metra Soňa Jindrová připomněla ukázkou jednoho z dílů rozhlasového pořadu.

Pavel moderující

Do jeho širokého záběru činností patřily nejrůznější komentáře. Jeho milý hlas bylo možné slyšet nejen v rozhlase, ale i při procházkách Prahou při různých výročích dopravy či komentovaných prohlídkách v Muzeu MHD. Nezapomenu ale na projížďku v tehdy novém voze T3 Coupé. Cestujícím Pavel



Předešlou sobotu se sešel výbor České vexilologické společnosti. Řešili jsme i nejnovější přírůstky do našeho Národního registru vlajek a praporů. Náš hospodář Pavel Fojtík při této příležitosti přinesl ukázat vlajky svého mikrostátu Rewaston, které se do budoucna v registru objeví.

ČVS, 10. 3. 2023

popisoval vznik tramvajových tratí v kontextu rozvoje města podle místa, kudy kupátka projíždělo. Dodnes jsem přesvědčen, že nikdo z nich nepoznal, když tramvaj na Strossmayerově náměstí nečekaně odbočila. Pavel jen vykukl z okna a plynule pokračoval ve výkladu svým typicky profesionálním a zároveň milým hlasem.

Pavel popularizující a vzdělávající

Popularizátor městské dopravy je termín, který se velmi často s odchodem Pavla objevuje. Dokázal totiž díky svému slovníku, dikci, klidu a profesionalitě zprostředkovat „suchou“ historii i mnohem mladším lidem. Desítky lidí ho pak navštěvovaly přímo v archivu s drobnými dotazy či badatelskými záměry.

Vzpomínku z takového ranku nám zaslal **Matuš Hrehora**: „V mém magisterském studiu jsem se věnoval historii návrhů metra v Praze, které vznikaly za první republiky. Moje diplomová práce (která nejdříve začala jako seminárka) vznikala víceméně celá v Archivu DPP. Pan Fojtík mi byl vždycky k dispozici, když jsem měl jakékoliv otázky, a nechal mně volně zkoumat archiválie. Také děkuji p. Fojtíkovi za pomoc na začátku práce. Bez tohoto výzkumu a setkání s ním bych neměl tak pozitivní vztah k historii pražské dopravní urbanistiky a myslím, že bych tady ani dneska neseděl jako zaměstnanec.“

Ve stejném duchu se nese i vzpomínka **Pavla Zobala**: „S Pavlem jsem se prvně setkal kolem roku 2000, kdy jsem původní pátrání po umístění historické fotografie Hlaváčkovy elektrické dráhy přetvořil v dlouholetý historický průzkum a zároveň téma mé školní práce. Přestože Pavel v té době nebyl ještě zaměstnancem DPP, tak mě již od začátku udivila jeho komplexní orientace v Archivu DPP, resp. jeho osobní znalost historie pražské hromadné dopravy. Náhoda tomu chtěla, že jsme poté oba nastoupili k DPP nezávisle na sobě a já měl možnost i poté s ním nadále spolupracovat. Jeho zápal pro historická témata, resp. otevřenost pro možnost konzultací, jsem vždy rád využíval a pokaždé bylo pro mě potěšením osobně s ním pohovořit a předat si vzájemně poznatky.“



Jak se zrodil DP kontakt?

Krátce poté, co se sešla přípravná komise, mi doma zazvonil telefon. Ing. Došek, předseda komise, se mě zeptal, zda bych neměl zájem pomoci při „rozjezdu“ nového časopisu. ... Abych nepřišel úplně s prázdnou, „hodil“ jsem na papír narychlo první, pokud možno co nejkonkrétnější návrh obsahu prvního, zatím bezjmenného čísla. Přiznávám, že jsem při tom byl pochopitelně ovlivněn i tím, co bych se sám rád nového dozvěděl. ... Stále nebyl jasný název časopisu. Ing. Flajšhans předložil možné návrhy: „Na lince DP“, nebo „Kontakt“. ... Dne 17. listopadu 1995 jsme se poprvé sešli jako redakční rada. Navrhl jsem, aby název časopisu vznikl kombinací dříve navržených pojmenování: DP-kontakt. Slovo kontakt totiž v sobě mělo něco zajímavého. Časopis zprostředkoval opravdu kontakt mezi nezávislými pracovníky DP, nehledě na to, že jsme od počátku měli představu, že bude zasílán také do ostatních dopravních podniků v republice.

Pavel Fojtík,
DP kontakt č. 1/2001

Pavel zakládající

Bylo by nošením dříví do lesa opakovat, že Pavel stál i u zrodu tohoto časopisu. Že byl po dlouhá léta členem jeho redakční rady, příspěvatelem, mentorem, přítelem. Vzpomeňme, co on sám pod zkratkou -paf- napsal v prvním čísle DP kontaktu v lednu 1996: „Dobrý KONTAKT mezi lidmi společných zájmů je prvním předpokladem úspěchu. Náš KONTAKT bude veden snahou o upřímné, otevřené vzájemné informování a chtěl by v tomto směru navázat na dobré tradice kdysi slavného předválečného ZEPOPu či předúnorového Elektrikáře.“ Zároveň položil řečnickou otázku, zda nabídka bude čtenářům vyhovovat, bude dostatečně zajímavá a čtivá. Jeho návod zněl: „To záleží ve značné míře i na čtenářích samých, neboť KONTAKT je určen pro ně a oni mohou formovat jeho tvář. Redakce nemůže být všude a o všem vědět včas, fundovaně a do potřebných podrobností. KONTAKT znamená VZÁJEMNOST, a tedy přímo předpokládá spolupráci všech a musí a bude z ní vycházet.“

Pavle, DĚKUJEME.



UKÁZKY Z OBLÍBENÉ RUBRIKY VČETNĚ POSLEDNÍHO KALEIDOSKOPU Z BŘEZNA 2023



Mgr. Pavel Fojtík

18. 12. 1954 – 26. 3. 2023

Mgr. Pavel Fojtík byl dlouholetý vedoucí Archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy a významný dopravní historik a vexilolog.

Pavel Fojtík absolvoval obor dokumentární tvorby na Filmové a televizní fakultě Akademie múzických umění a po vysoké škole působil jako režisér a scenárista dokumentárních filmů. Začátky spolupráce s DPP se datují do roku 1988, kdy začal působit jako externí spolupracovník a podílel se zejména na tematických výstavách a akcích, expozicích Muzea MHD ve vozovně Střešovice a četných odborných publikacích. V letech 2005 až 2019 působil jako vedoucí Archivu DPP. V roce 1996 stál u zrodu podnikového časopisu DP kontakt a od prvního čísla do něj s železnou pravidelností přispíval. Za svůj profesní život byl autorem či spoluautorem širokého spektra dokumentárních, instruktážních a propagačních filmů, desítek odborných publikací, přednášek a výstav o městské hromadné dopravě.

Pavel Fojtík byl v posledních 35 letech hlavní tváří historie pražské MHD, kterou zásadní měrou pomohl popularizovat a přiblížit široké veřejnosti. Významných úspěchů dosáhl i v oboru vexilologie, kde byl členem výboru České vexilologické společnosti a expertem parlamentního Podvýboru pro heraldiku a vexilologii. Podílel se tak na schválení více jak pěti tisíc obecních symbolů. Byl držitelem Pamětní medaile předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Pavlova poslední cesta

Desítky kolegů, přátel, známých doprovodily Pavla Fojtíka na jeho poslední cestě v pondělí 3. dubna 2023. Mnozí využili možnosti dorazit na místo posledního rozloučení v Motole smuteční tramvaji. Za Dopravní podnik se při obřadu s Pavlem rozloučil **Jan Šurovský**, který řekl mj. toto: „Ztráta Pavla Fojtíka je pro bádání v historii pražské MHD zcela nenahraditelná. Je to už bohužel podruhé a navždy, kdy okolnosti Pavlovi nedopřály sestavit to, co nejvíce chtěl – sepsat podrobnou historii tramvajové dopravy. Výbornou příležitostí mělo být výročí 110 let pražských elektrických tramvají v roce 2001. Pokročilý rukopis měl Pavel roze-

psán v notebooku, ten mu ale někdo ukradl. Nakonec výroční knížka Pražské elektrické dráhy vyšla o rok později, tedy ke 111. výročí, ale nebylo to takřikajíc ono a Pavel s ní nebyl spokojen pro jistou povrchnost či nedokonalost. O to víc se Pavel těšil, že ta správná chvíle satisfakce přijde s Encyklopedií. Řada z nás se tak trochu těšila, až bude Pavel v důchodu a konečně sepíše to hlavní, co ho zajímalo, tedy sestavení podrobné historie tramvajové dopravy. Tento poslední kamínek, či spíše kámen však do mozaiky Encyklopedie historie pražské MHD bohužel už Pavel nenapiše...“



Měl jsem příležitost s Pavlem vytvořit poměrně hodně článků o historii jednotlivých tramvajových tratí v Praze. Spolupracovalo se nám skvěle, prakticky vždy korespondenčně. Tam,



Připravil: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Kloubové tramvaje KT

Již od počátku vývoje bylo zřejmé, že nový typ bude vyžadovat řadu opatření ve výrobě. V zázemí staré továrny na Smíchově nebylo reálné vyrábět větší počty tříčlánkových vozidel (proto výrobce až do počátku osmdesátých let tuto výrobu odmítal zajišťovat). I menší série vyžadovaly poměrně náročná opatření komplikující organizaci výroby v nevyhovujících prostorech. S ohledem na(dokončení v tajence) v jižním areálu ČKD Tatra nebylo možné celou tramvaj zkompletovat při průchodu výrobou na běžné lince konečné montáže ani při kusové výrobě prototypů v prototypové dílně.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do pondělí 8. května** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **Sixtol sadu zahradního nářadí Garden Pink**, další dva publikaci.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 3/2023 zněla: Bohnice, Trojské ulice. Hlavní cenu – multifunkční sadu Caterpillar – získává: **Tereza Karásková**, flash disk ve tvaru vozu MHD získávají: **Jan Kalina** a **Martina Mintělová**. Publikaci Brusel fotografa Tono Stana vyhrál: **Rostislav Lanz**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Sada zahradního nářadí

Jaro je tady a vaše zahrádka čeká! Kompletní sada zahradního nářadí Sixtol Garden Pink je ideální pro každou milovnici přírody. Praktická desetidílná sada potěší každou zahradnici, v sadě naleznete pilku na větve, nůžky, lopatku, kultivátor, malé hrabičky, rýč ad.



Připravil: Milan Slezák

NAŠE NEBE

Na sobotu 29. dubna 2023 se připravuje zahájení nové muzejní sezony v **Leteckém muzeu Kbely**. Expozice muzea se vztahuje bezprostředně k historii československého a českého letectví, zvláště pak letectví vojenského. V současnosti má ve sbírkách 275 letadel, z nichž 85 je vystaveno ve čtyřech krytých halách, 25 v nekrytých expozičních prostorech, 155 je uloženo v depozitářích a 10 letuschopných je provozováno. Řada letounů patří ke světovým unikátům. Vystaveny jsou také vybrané typy leteckých motorů i vyzbroj,



výstroj, uniformy, prapory, vyznamenání a další památky, které se vztahují k historii československého a českého letectví. Jedním z nejatraktivnějších nových expozic by měl být letoun Aero L-29 Delfin, kdy jde o první představení tohoto konkrétního stroje před návštěvníky. Jedná se o legendární cvičný proudový letoun vyráběný v poválečném Československu, který byl vyvinut koncem 50. let. Stroj nyní představovaný pochází z počátku 60. let. K vidění by ale měly být i další novinky.

HUDEBNÍ OSTROVY



Ve dnech 5. a 6. května se uskuteční další ročník (nejen hudebního) festivalu **United Islands of Prague**. Festival, který letos oslaví své 20. narozeniny, slibuje tentokrát přivést v rámci hudebního programu 70 interpretů z 15 zemí světa. Z pořadatelského týmu jdou zprávy o tom, že se soustředí zejména na představování objevů tuzemské i světové hudební scény a seznamování veřejnosti s aktuálními trendy. I tento rok se přichází mohou těšit na nehupební program známý pod názvem Ostrovy inspirace. Ten nabídne workshopy, přednášky a panelové diskuse na témata svobody, diversity nebo udržitelnosti. V neposlední řadě pak nebude chybět ani Gastro zóna neboli Gastro Ostrovy.

PRÁCE VŠEHO DRUHU

Devadesátiny letos slaví Ferda Mravenec. Jeho „první výskyt“ byl zaznamenán v roce 1933 v Lidových novinách. A právě mj. u příležitosti tohoto jubilea je až do 14. května ve Ville Pellé k vidění výstava věnovaná jeho tvůrci s názvem **Ondřej Sekora známý i neznámý**. Návštěvníci si zde mohou prohlédnout originály Sekorových knih, jeho novinové kresby a karikatury, ale i loutky vytvořené podle Sekorových návrhů. Výstava vznikla ve spolupráci s Moravským zemským muzeem a obsahuje výpůjčky z bohatých fondů několika sbírkotvorných institucí i soukromých sběratelů. Snaží se reflektovat všechny důležité autorské polohy Ondřeje Sekory, který nezanechal stopu jen v dějinách české žurnalistiky a literatury pro děti a mládež, ale i v oblastech sportu, divadla, audiovizuálních médií a komiksu. Překvapit mohou třeba ukázky scénografických projektů a také Sekorova soukromá malířská tvorba, jejíž nejzajímavější část byla inspirována dílem francouzského výtvarníka Henriho Rousseaua.



ČÁST CHRUDIMI	VOJENSKÉ KRYTÍ	INIC NÁRODNĚHO	OZNÁČENÍ LETADLA (RAKOUSKA)	SPZ RYCHLOVA (NAO KNEŽNOU)	ŽENSKÉ Jméno (B.Z.)	PYCHA	OBYVATELE ASUSKÉHO STÁTU	ČESKÝ DIRIGENT	HLAVNÍ MĚSTO BENEŠOV	INDIÁNSKÝ KOL	ZR. NAŠI HEVY	OPAVEK	SLAMĚNÁ BRÁŠNA (NAŘ)	BALETNÍ SLUŽBA	AGELA, DOBŘÁČKY
CVIK					POSTIŽENÍ JÁDRA PROBLÉMU										
MEŠNÍ POLE					BIBLICKÁ JEDNA DĚTINSKÉ CITO-SLOVCE						KOUŘ				
ZR. ČERVĚNÉHO KŘÍŽE		LOTERNÍ STVÍRZENKA			LÉKAŘSKÝ PŘÍSTROJ HUD. FORMÁ (INSPIR. NOCI)							NORSKÉ SIDLO			
SEVERÁN				1. část tajenky	OTVÍRAT OŘECHY										
OMÁMENO					STUPĚŇ OČLIVOSTI FILMU OKR. NÁRODNÍ VÝROK				FR. IMPRESIONISTA (B. STOL. UVAL. (ZÁST.)					PODNIK V BRNĚ	LYRIČTI BĚSNIČI
NADMÍRU					FRANC. NÁRODNÍ LIDOVÉ DIVADLO (DZD) ZAPROVY SON				PLÁNEK					JORDÁNSKÝ PŘÍSTAV	
		MNIŠKÝ ODĚV													
		SLUHA													
		3. část tajenky													
		FORMA JAZZU													
KRYT															
SŮL KYS. OCTOVÉ															
Z TOHO DŮVODU															

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou.

ODKUD JE?



Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do pondělí 8. května 2023** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci obrazů Džiny, nůžky, sprej malíře Františka Matouška a k tomu sadu reklamních předmětů DPP pro děti.

Odpověď na otázku z DP kontaktu 3/2023 nebyla vyhodnocena, protože soutěžní fotografie se do finální podoby časopisu nevešla. Čtenářům se za to omlouváme a nevyužitou cenu získá druhý soutěžící na dnešní otázku.

FOTO
KVÍZ

Rozšiřte svůj vozový park!

**FAN
SHOP**



Kovový trolejbus

Hračka s otevíracími dveřmi a zdvihacím sběračem
Jezdí na zpětný pohon

Kovový autobus

Hračka se zpětným pohonem
Otevírací dveře



Kovové pražské metro s logem

Hračka modelu vozu o délce 16 cm



Kovové retro tramvaje T3

Kovová mini retro tramvaj



Hrnek autobusu Karosa B741



Hrnek tramvaje Škoda 15T facelift



Hrnek tramvaje ČKD Tatra T3M



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

fanshop.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy