

DP

Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Fotbalovým králem Dopravního podniku se již podruhé stali učni

Dramatické situace, brilantní akce, jiskřící souboje, velké vzestupy i pády. V ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele Dopravního podniku nabídl opět kvalitní podívanou, při níž srdce fotbalového fanouška – alespoň v případě pohledu na hru nejlepších týmů – muselo plesat. Z vítězství se zaslouženě radovalo mužstvo Středního odborného učiliště, které si tak po loňském stříbru odváží z hostivařského hřiště kov nejcennější.

Učňovský tým díky rychlému, útočnému, atletickému fotbalu, opřenému o technickou vyváženost klíčových hráčů, dokázal zopakovat turnajové vítězství z roku 1998 a pomalu se stává postrachem všech soupeřů. Jeho přesvědčivé finálové vítězství 5:2 nad týmem Autobusů I vejde do historie turnaje jako utkání s nejvyšším počtem střelených branek.

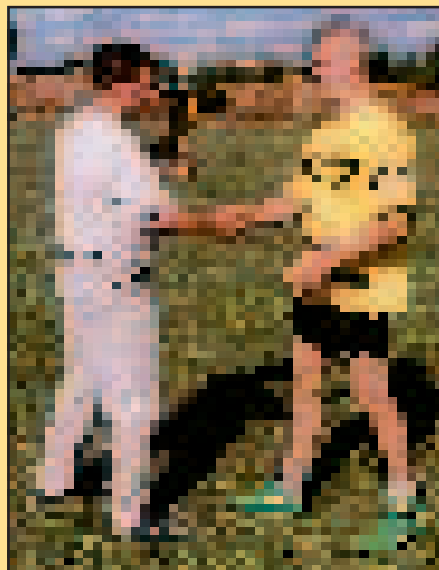
Jediné zaváhání nejlepšího mužstva turnaje přišlo v semifinálové repríze loňského finále proti Metru I, kdy o vítězi musely rozhodovat střely ze značky pokutového kopu. V taktické penaltové bitvě, v níž se obě mužstva snažila zaskočit soupeře nečekanými změnami v sestavě – do branky týmu Metra I nastoupil do té doby nehrající vedoucí mužstva Petr Mudroň, v učňovském týmu zaujal stejný post nej-

lepší útočník turnaje Michal Vrbka – však SOU působilo jistějším dojmem a jeden z nejlepších penaltových rozstřelů v dějinách turnaje dotáhl do vítězného konce. Zatímco učni mířili do vítězného finále, zklamání loňský turnajový vítěz po prohraném semifinále ztratil motivaci do dalších bojů a nedosáhl letos ani na bronzovou příčku.

Jistě velký úspěch znamenala finálová účast pro tým Autobusů I. Po loňském propadání, kdy mužstvo nepostoupilo ze skupiny a skončilo poslední v celém turnaji, asi nikdo takový vzestup neočekával. Tým složený ze zaměstnanců řepské garáže ovšem předváděl velké výkony, druhé místo v základní skupině vybojoval dokonce pouze s desetičlennou sestavou a po právu si odváží pohár určený pro poraženého finalistu. Je jen škoda, že stejně jako v roce 1999 se Autobusům nepodařilo postavit dvojici mužstev – úroveň turnaje by to určitě prospělo.

Spokojenost zřejmě rovněž zavládla v domácím týmu ED I, tvořeném zaměstnanci Opravny tramvajů. Třetí místo dvojnásobného vítěze turnaje je hojivou náplastí na výsledky z posledních dvou let, kdy

(Pokračování na straně 6)



Generální ředitel předává kapitánu učňovského mužstva pohár pro vítěze turnaje.

Tramvaj č. 412 byla slavnostně pokřtěna

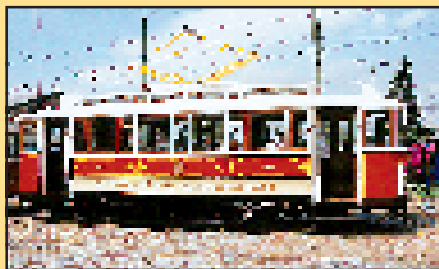
V pondělí 12. června slavnostně pokrtil předseda Parlamentního shromáždění Rady Evropy lord Russell-Johnston historickou tramvaj č. 412 po její rekonstrukci. Ten den se zdržel pan předseda ve Střešovicích jen několik minut, ale druhý den neočekávaně změnil svůj program návštěvy Prahy a přišel si prohlédnout Muzeum městské hromadné dopravy, ve kterém setrval devadesát minut.

Rekonstruovaným vozem č. 412 se nyní může-

te svést na nostalgické lince č. 91, nebo pokud si jízdu s ním zamluvíte ve střešovické vozovně.

Pro osvětlení přinášíme několik zajímavostí z osmdesátiletého života vozu č. 412.

Dvounápravový tramvajový vůz č. 412 byl vyroben známou pražskou strojírenskou firmou, Ringhofferovy závody, a. s., v roce 1920. Je typickým představitelem tramvajového vozidla pražské městské hromadné dopravy dvacátých let právě končícího století.



Tento typ vozů byl městem požíván v hojném a do té doby nebyvalém počtu ke zvládnutí prudkého nárůstu požadavků na přepravu po skončení 1. světové války. Praha se tehdy stala hlavním městem nově vzniklého státu a prožívala období bouřlivého rozvoje. Tyto vozy bylo možno spatřit prakticky na všech pražských tramvajových linkách.

V roce 1939, kdy došlo ke změně levostranného silničního provozu na pravostranný, byl vůz č. 412 této změně přizpůsoben a dále běžně jezdil až do 10. září 1944. Toho dne se setřel na železničním přejezdu s parní lokomotivou, která jej téměř zničila. Mimo provoz zůstal až do roku 1946, kdy spolu s jinými tramvajemi poškozenými v závěru 2. světové války prošel rozsáhlou opravou a byl navrácen do



provozu. Jezdil ještě plných 19 let, a to až do dubna 1965, kdy se stal po nákupu nových tramvajů pro linkovou dopravu nepotřebným.

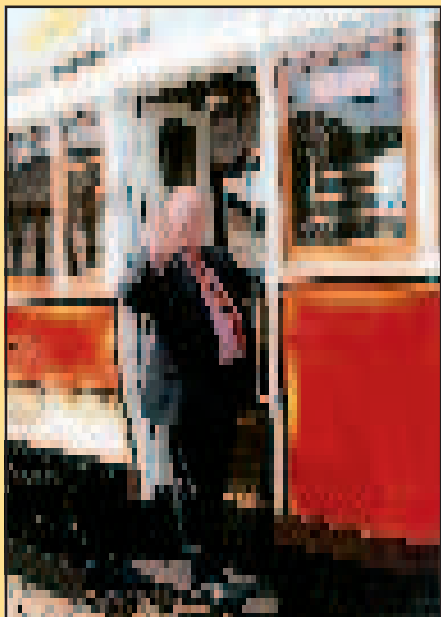
Technicky však byl stále díky opravě v roce 1946 v dobrém stavu, a proto jej podnik využíval i nadále jako pracovní vůz a v zimním období se sněhovým pluhem k zajišťování sjízdnosti tramvajových tratí. I v této nové funkci se vůz č. 412 zapsal do historie městské dopravy tím, že v roce 1980 byl posledním tramvajovým vozem, který projel Václavským náměstím před zrušením provozu na této trati.

Ke služebním účelům a pracovním jízdám byl vůz č. 412 používán až do roku 1986 a teprve tehdy, po 66 letech od vyrobení, zůstal trvale mimo provoz.

Shodou různých náhod a příčiněním některých zaměstnanců, kteří znali jeho zajímavou historii, unikl fyzické likvidaci a počátkem devadesátých let byl určen k perspektivní opravě. Ta byla zahájena v roce 1998 a dokončena na jaře roku 2000. Nyní vůz č. 412 vzhledově a technicky odpovídá, až na malé odlišnosti, stavu po vyrobení v roce 1920 a je opět způsobilý k provozu s cestujícími. Využíván bude k zajišťování provozu na nostalgické tramvajové lince č. 91 a ke smluvním jízdám.

—red—

Foto: Petr Malík



Městská hromadná doprava nebyla vždy přístupná všem aneb Ohlédnutí do historie přepravy osob se sníženou pohyblivostí

Historie městské hromadné dopravy se v hlavním městě Praze píše už 125 let, ale jen o posledních letech můžeme říci, že se městská hromadná doprava přizpůsobuje také potřebám zdravotně postižených občanů. Radu let byly zvýhodňovány jen některé skupiny invalidů, a to pouze v tarifní oblasti.

Podnětem k tomu, aby se v Praze vůbec někdo zabýval problémem přepravy invalidních osob, se stala (jak už to bývá) první světová válka. V Praze vzniklo po roce 1914 několik vojenských nemocnic a lazaretů a o dopravu po městě měli pochopitelně zájem také jejich pacienti. Jediným použitelným dopravním prostředkem pro raněné vojáky byla elektrická pouliční dráha – tramvaj. Kromě toho ale dříve nebo později přišel i den, kdy bývalí pacienti nemocnice a lazarety opustili, ale jejich často vážné zdravotní postižení jim znemožňovalo zařadit se do běžného života. Organizace sdružující některé válečné invalidy se v důsledku jejich omezené či zcela vyloučené možnosti pracovat domáhaly alespoň některých jízdních výhod. Od 1. prosince 1916 byly alespoň pro nevidomé a invalidy postižené ztrátou dolní končetiny zavedeny měsíční síťové jízdenky, v té době v ceně 7 korun (měsíční plnohodnotná síťová jízdenka stála 18 korun). Tato výhoda se týkala ovšem výlučně *válečných poškozenců* a pokud někdo měl tu smůlu, že následkem úrazu přišel třeba o nohu nebo oslepl, žádná výhoda se na něho nevztahovala. Po válce byla sleva pro válečné invalidy omezena jen na určitou příjmovou hranici. Například v roce 1934 měly nárok na invalidní lístky jen osoby, jejichž celkový roční hrubý příjem nepřesáhl 30 tisíc korun.

Otázkou vlastní přepravy městskou hromadnou dopravou se v té době vlastně nikdo nezabýval. Zkrátka, platila zásada *Pomoz si sám*. Nastupování do tramvají nebylo příliš pohodlné, o autobusech ani nemluvě. Ale přesto se v roce 1930 objevily první vlašťovky. Byly to vlečné tramvajové vozy se středním vstupem, které měly v celé střední části sníženou podlahu na výšku 390 mm nad kolejnicí, což značně usnadňovalo nástup cestujících, nejen invalidních. V nízkopodlažní části však nebyla místa k sezení, takže cestující, který chtěl sedět, musel překonat ještě jeden schůdek. Ovšem i vhodné rozložení počtu schodů bylo velkým přínosem. Celkem bylo do Prahy dodáno 280 těchto vlečných vozů a dvě soupravy obdobných, tzv. dvojčlých motorových vozů. Mnoho těchto vozů, které si u Pražanů získaly přezdívku „krasin“, sloužilo až do ukončení provozu starých dvounápravových tramvají v roce 1974. Také u autobusů se objevily nesmělé pokusy alespoň o rozložení počtu schodů, například částečným snížením zadní plošiny. Ale i tak bývala zadní plošina asi 510 mm nad zemí.

Další novinku v přepravě invalidů přinesla opět válka, tentokrát ta druhá světová. Protože opět vzrostl počet invalidů cestujících městskou hromadnou dopravou, vydalo vedení veřejné dopravy Městských podniků pražských v listopadu 1941 nařízení, podle kterého byla některá sedadla ve vozech městské hromadné dopravy označena nápisem „Pro tělesně postižené“. U osobměrných tramvají to byla rohová sedadla, u jednosměrných vozů (tzv. ponorek) sedadla proti stanovišti průvodčího. V autobusech a trolejbusech byla invalidům vyhrazena sedadla po obou stranách vozu u zadního vstupu. Současně bylo nařízeno, že takto označená sedadla „musí být v každém případě uvolněna raněným vojínům a válečným poškozeným, nastávajícím matkám a osobám starým, chorým nebo slepým“. Poprvé se tak bral ohled i na jiné cestující než na invalidní vojenské vysloužilce. Ještě v lednu 1942, když se nový předpis pomalu vžíval, bylo vydáno další nařízení, ve kterém se praví, že „*uvolňování sedadel jest samozřejmým a všeobecně platným společenským příkazem. Byla-li nad to určitá sedadla ve vozech přímo těmto*

osobám vyhrazena, jest zcela nepřipustné, aby tato sedadla byla obsazena zdravými cestujícími, zatímco osoby tělesně postižené musí stát.“

Během roku 1942 byla pro nevidomé cestující zavedena další novinka. „*Každý slepec může všeobecně vézt svého průvodce (týká se to i psů, vedoucích slepce) zdarma, přičemž je lhotejně, na jaký průkaz slepec jede.*“

Další novinkou bylo nařízení německé ministerstva obrany říše, podle kterého musely všechny české a moravské pouliční dráhy přepravovat válečné invalidy ve dne i v noci zdarma, přičemž příslušné průkazy vydávaly orgány stojící mimo dopravní podniky. Téměř stejné opatření vyplynulo z nového zákona č. 146/1946 Sb., na základě kterého musel Dopravní podnik hl. m. Prahy přepra-



vovat invalidy (a to nejen válečné) zdarma. Vedení DP se takovému opatření bránilo a odhadovalo, že obnáší ročně částku 5,28 milionů korun.

V červenci 1951 zrušilo ministerstvo dopravy označení sedadel pro invalidy a zajištění místa pro postižené cestujícího bylo úkolem průvodčího.

Při zavedení nového jednotného tarifu a jízdného 31. prosince 1951 byly všechny jízdní slevy pro invalidy zrušeny, s výjimkou držitelů průkazů ŽDD (bohužel zatím nevíme, co tato zkratka znamená). Přízná však byla bezplatná přeprava slepoucím, přičemž průvodce musel platit normální jízdné. Za slepeckého psa se platit nemuselo.

Od 1. ledna 1954 bylo v platnosti ustanovení *převpravního řádu pro městskou hromadnou dopravu osob*, které průvodčím ukládalo za povinnost zajistit místo pro osobu starou, tělesně postiženou, zřejměj nemocnou anebo nastávající matku (což ovšem bylo jen potvrzením stávajícího stavu).

Vyhláškou Státního úřadu důchodového zabezpečení č. 170/1957 Ú. I. byl nově stanoven rozsah mimořádných výhod invalidním osobám. V městské dopravě byla osobám trvale postiženým na zdraví vyhrazena místa k sezení. Osobám, které byly trvale zvláště těžce postižené na zdraví, byla poskytnuta bezplatná přeprava. Osobám trvale zvláště těžce postiženým na zdraví, u kterých byl nutný průvodce, byla výhoda bezplatné přepravy příznána i doprovázejícím osobám. Současně byly zavedeny tři druhy průkazů pro invalidy. Základní opravňoval k výhodě vyhrazeného místa k sezení. Další průkaz, který byl označen červenými písmeny ZTP, opravňoval k volné jízdě a průkaz s písmeny ZTP-P opravňoval i k bezplatné přepravě průvodce. Do konce roku 1957 pozbyly platnosti všechny dosavadní legitimace pro invalidy.

Teprve přepravní řád z roku 1964 výslovně (opět) určil, že v každém voze musí být vyhrazeno a zřetelně označeno alespoň jedno místo k sezení. V případě potřeby museli cestující uvolnit i další místa,

později, v osmdesátých letech, byl počet míst pro invalidy rozšířen.

Vozový park nebyl pro postižené cestující dlouhou dobu přizpůsoben. Při zavádění provozu nových velkoprostorových tramvají řady Tse, s výjimkou vyhrazených míst, na handicapované cestující nepamatovalo. Přepřavit městskou hromadnou dopravou invalidní vozík prakticky nepřipadalo v úvahu. Když byl pražský Dopravní podnik v roce 1960 dotázán Dopravním podnikem města Ostravy, jak je řešena přeprava invalidních vozíků, podal následující lakonickou odpověď: „*Přepravu vozíku pro nemocné Úř. list neuvažuje. Ve zcela mimořádných případech povolujeme na zvláštní žádost po vyšetření velikosti vozíku jeho přepravovatele jen v mimošpičkových hodinách a to za poplatek jako za zavazadlo.*“

Přeprava osob se sníženou pohyblivostí se tedy na tři desítky let v zásadě ustálila na vžitém stavu, který sice poskytoval invalidům (či přesněji držitelům průkazů ZTP a ZTP-P) některé jízdní výhody tarifního rázu, technickou otázkou přepravy invalidních vozíků nebo zjednodušením nástupu do vozidel se u nás vlastně nikdo nezabýval.

Ani v době, kdy se začalo projektovat pražské metro, se přepravě invalidů nikdo nevěnoval. V mnohamiliardových investicích by se jistě našly finanční prostředky na zabezpečení cestování invalidních osob, avšak evidentně na příslušných místech chyběla vůle k takovému kroku. A tak sice metro v roce 1974 přineslo zcela bezbariérový nástup do vozidla, avšak dostat se na nástupiště (v případě stanice Náměstí Míru například umístěné šest desítek metrů pod zemí) bylo prakticky nemožné. Jen čas od času prováděl Svaz invalidů pro postižené občany instruktáže, které měly zajistit bezpečné používání eskalátorů. Invalidní vozíky spatřené v prostorách metra by se snad daly počítat na prstech, protože přepravit je po dlouhých eskalátorech bylo velmi obtížné, a tam, kde bylo jen pohyblivé schodiště, to bylo prakticky nemožné.

Teprve 90. léta přinesla konečně zlom. V roce 1992 se objevily speciální autobusové linky pro invalidy, které zpřístupnily postitelně spoluobčanům mnohá, dříve pro ně nedostupná místa Prahy. Nové stanice metra již jsou vybaveny výtahy, v jiných (jde-li to) se výtahy zřizují dodatečně. První desítky nízkopodlažních autobusů nám ukazují, jak samozřejmá by měla být kultura cestování městskou hromadnou dopravou. Nevidomí cestující jsou vybaveni vyslačkami, které jim i řídicím tramvají a autobusů poskytují důležité informace, v metru jsou instalovány akustické majáčky (které nejen houkají, ale poskytují i slovní informace, například o směru jízdy eskalátoru). Teprve nyní začíná být městská hromadná doprava přístupná opravdu všem.

V posledních letech se udělalo pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí opravdu mnoho. Přesto stále máme co dohánět. Kdy budou konečně invalidům přístupné i tramvaje? Čtyři (pouhé) nízkopodlažní vozy zahájí v tichosti ve vozovně, výrobní závod je v konkurzu a koncepce řeší zřejmě jen modernizaci „tétrojek“. A tak se vracíme vlastně k nadpisu našeho příspěvku a položíme si jedinou otázku. Je už městská hromadná doprava v Praze opravdu přístupná všem cestujícím?

Mgr. Pavel Fojtík
Foto: Archiv DP

Velmi mile nás překvapily ohlasy, které vyvolal článek o lince č. 1. Zdá se, že nápad zveřejňovat širší popis linky byl šťastný a budeme se snažit, aby informace o dalších linkách byly stejně zajímavé. Jednomu doplnění od našeho stálého čtenáře se věnujme ihned: jedná se o zvláštnost, se kterou se bylo možno setkat na lince č. 1 v polovině šedesátých let. Na naprosto identický jízdní řád jezdily dva vlaky v sestavě 1xT3 za sebou s tím, že řidič toho druhého si připočítával k předepsaným časům 3 minuty. Toto opatření trvalo krátce a bylo jízdním personálu zdůvodňováno nedostatkem propojovacích kabelů; linka č. 1 měla být vypravována podle plánu ve dvojicích. Zda to byl ten pravý důvod, nevíme. Faktem je, že nějaký čas se tak opravdu jezdilo a tehdejší klienti si jistě velmi libovali, když na spoj čekali jen poloviční dobu. Tolik doplnění k minulému článku, za které děkujeme. Nyní se již budeme věnovat lince č. 2.

Trocha historie

Je nás ještě dost, kteří se pamatují na hlavní zvláštnost – linka č. 2 neměla klasicky vedenou trasu z jedné konečné na druhou a zpět, ale byla, až do „velkého třesku“ 13. března 1961, okružní. Jednalo se tedy vlastně o dvě samostatné linky, vedené proti sobě bez konečných zastávek. Začneme-li na Floře, kde vlaky vyčkávaly po dobu přestávek, byla jedna linka vedena k Orionce, na Náměstí Míru, přes náměstí I. P. Pavlova na Karlovo náměstí, Spálenou ulici k Národnímu divadlu, na Újezd a Klárov, Chotkovou silnici na Špejchar (zde byla druhá „konečná“ – cestující to poznali jen podle obrácení orientačních tabulek: název Bubeneč, Špejchar nahradil název Vinohrady, Flora – a vlaky pokračovaly dál plynule po trase Letenské náměstí – Strossmayerovo náměstí – Dlouhá třída – Náměstí Republiky – Nádraží Střed (Hybernskou ulicí) – Bulhar – Olšanské náměstí – Flora. Tam se okruh uzavřel. Zde byla také uplatněna výjimka ze zásady, že po vystoupení z vozidla, pokud nešlo o povolený přestup či přechod, ztrácela jízdenka platnost. Cestující mohl, pokud dojel dřív, než měl vlak před ním určený čas k odjezdu, do něj přestoupit bez jakýchkoliv formalit. Tak absolvoval poměrně plynule i tu část okruhu, v němž byla zastávka Flora. „Druhá“ linka č. 2 jezdila pochopitelně po stejné trase, ale v opačném směru. Aby posádka vlaku věděla, kterou z „dvojek“ vlastně má, bylo jejich pořadí označováno arabskými čísly v jednom směru a římskými v druhém. Vžilo se i označení 2 A a 2 B. A nakonec jedna zajímavost, nebo spíše dotaz z oblasti bezpečnosti provozu: myslíte, že by někdo dnes povolí vyrovnávání časů a přestávky, tedy dobu, kterou využívají řidiči a tehdy využívali i průvodčí ke svému odpočinku, na svaahu přes 50 promile bez jakéhokoliv zajištění vlaku, ve kterém byli normálně cestující?

Od již zmíněného 13. března 1961 byla okružní linka definitivně zrušena a „dvojka“ vyjela v nové trase Bílá hora – Pohořelec – Pražský hrad – Klárov – Nám. Krasnoarmejců (dnes Jana Palacha se zastávkami Staroměstská) – Jiráskovo náměstí (přímo po nábrežní) – Karlovo náměstí (po zaniklé trati v Resslově ulici) – I. P. Pavlova – Náměstí Míru – Orionka – Olšanské hřbitovy. Hned 28. srpna téhož roku byla zkrácena na Vypich, aby se vrátila zpět od 21. dubna 1965. Za necelý rok poté, 4. dubna 1966, byla zrušena vůbec. K jejímu obnovení došlo až při další velké změně v linkovém vedení 30. srpna 1971, kdy vyjela v „posunuté“ trase oproti předešlé – z Královky k Olšanským hřbitovům a dále kolem Nákladového nádraží na Ohradu s ukončením na Vápence. 17. ledna 1972 se vrátila znovu na Vypich, 26. února 1973 začala mezi Malovankou a Chotkovými sady jezdít přes Hládkov, kolem vozovny Střešovice a přes Špejchar. 14. ledna 1974 byla prodloužena na Spojovací, od 9. května téhož roku, při zahájení provozu na trati C metra, změnila trasu v centru – mezi Národním divadlem a Karlovým náměstím byla vedena přes Perštýn (dnes Národní třída). Seznam stanic a zastávek, vydaný téhož roku, uvádí konečnou opět na Bílé hoře, stejný seznam z léta 1978, vydaný při zahájení provozu na trati A metra, ji zná již v trase z Divoké Šárky do Podbabě a poslední změna je uvedena v jeho dodatku z 31. března následujícího roku, kdy je linka č. 2 poprvé uvedena, v souvislosti se zrušením linky č. 32 Petřiny – Podbaba, v dnešní trase, ovšem až do Divoké Šárky,

kam jezdila do začátku roku 1986.

Současná pravidelná trasa

Petřiny – Obchodní dům Petřiny – Větrník – Vojenská nemocnice – Baterie – Ořechovka – Sibeliova – Vozovna Střešovice – Prašný most – Vítězné náměstí – Dejvická – Thákurova – Hadovka – Bořislavka – Horoměřická – Sídliště Červený vrch – Červený vrch.

Problém katastrofu na konečné Petřiny jsme komentovali v předcházejícím dílu; na ten odkazujeme čtenáře i co do popisu trasy až k Prašnému mostu. Zde linka č. 2, jako jediná, odbočuje vlevo do Svatovítské ulice. Za mostem přes trať č. 120 Praha – Chomutov (dříve Buštěhradská dráha, vedená ve svých východní části zhruba po trase naší druhé nejstarší železniční trati), o kterém jsme si již minule řekli, že to není ten Prašný, bývala zastávka Václavkova, později zastavovací místo, dnes nic. Dojedeme na Vítězné náměstí. Tento centrální dejvický prostor, jehož severovýchodní část ovšem leží na katastru Bubeneč, vznikl v roce 1925 (do té doby zde byl hlavním orientačním bodem hostinec Na Růžku). Sledujeme-li změny názvů, můžeme si udělat stručný obrázek o našich moderních dějinách: Vítězné náměstí (na počest vítězství čes-



ulic (Thákurova, Horoměřická) či podle původních usedlostí (Bořislavka, Hadovka) a jedna podle stanice metra (Dejvická). Trochu poučení: Thákurova ulice má název podle indického politika, pojmenování Hadovka vzniklo v 18. století nesprávným překladem jména majitele usedlosti čp. 10: jmenoval se Serponte a byl Ital. Had je ovšem serpente. Bořislavka je název usedlosti čp. 534 podle jména majitele. Červený vrch má dva vrcholy – 320,9 a 327 metrů nad hladinou Baltského moře. Ale už dost místopisu, vraťme se k dopravě.

Trasu není třeba zvlášť popisovat – jedinou dopravní zajímavostí, pro nás ovšem nepřijemnou, je kruhový objezd na Vítězném náměstí. Ať chceme nebo ne, musíme zde pořád dávat přednost. Ti otrlejší tak činí při pomalém pohybu vlaku (metoda redukováné jedničky) s nadějí, že některý z automobilistů ztratí nervy a zastaví. To je ovšem třeba rozhodně odsoudit, i když se obvykle jedná o manévry z kategorie úspěšných. Jindy nám řidič – gentleman dá přednost. Pak ovšem pozor na toho v druhém pruhu, kterému se třeba dostalo opačné výchovy. Agresivita – neagresivita, na přednosti je. Dál už musíme dávat pozor jen na signalizaci, odbočování vozidel přes koleje vlevo a mikrospánek z nudné trasy.

Nehodová místa

Linka č. 2 zaujímá co do bezpečnosti mezi ostatními 7. místo – na tak „poklidnou“ trasu, vedenou většinou na samostatném tělese, to není li chotivé umístění. V roce 1999 ujela 314 528,2 vlakokilometrů; přitom došlo k 16 nehodám. Z toho plyne, že na jednu nehodu ujedou vlaky „dvojky“ 19 658 km.

Z topografických map můžeme vyčíst, že při střetech s motorovými vozidly je nejnebezpečnějším místem křižovatka Prašný most (11 nehod); následují úseky Baterie – Ořechovka a Dejvická – Thákurova. K železniční nehodě na trase linky č. 2 v minulém roce nedošlo, což je dobře, zato 6 střetů s chodci je již varující číslo. Jedno vjetí do nesprávného směru je pak jen zdánlivě uklidňující – ani k němu nemělo jistě dojít.

Závěr

Co ještě říci? Snad jen vyjádřit lítost nad tím, že obvykle nezbyvá mnoho místa na různé drobnější věci, jako např. na existenci odstavné koleje Solínova, kam byly umísťovány zadní vlečné vozy v období přepravního sedla, kdy by byly na trati zbytečné, nebo to, že v prvé polovině 90. let si vymohl Obvodní úřad Praha 6 dopolední provoz na této lince v extrémním intervalu 30 minut (dnes 20) pro zajiš-

Linka č. 2

koslovenského lidu v boji za národní samostatnost) do roku 1940. Až do roku 1945 se jmenovalo náměstí Branné moci (pocta vojenským jednotkám tehdejší Velkoněmecké říše), pak rok opět Vítězné. V roce 1946 bylo přejmenováno na náměstí Prezidenta Edvarda Beneše (druhý československý prezident, který dokázal v roce 1942 přesvědčit světové velmoci, že Československo právně existuje v původních hranicích a bude tak existovat až do konce německé okupace). Náměstí „měl“ však jen šest let; v roce 1952 dostalo název Říjnové revoluce. Ta se odehrála v listopadu 1917 v tehdejšímu Rusku a vznikl z ní první socialistický stát na světě – Svaz sovětských socialistických republik. Jak skončil, je všeobecně známo. Po jiné revoluci v roce 1989 bylo jasné, že se název musí změnit – ale jak? Na zásluhu prezidenta Beneše se zapomnělo, branná moc nepřicházela v úvahu. Tak máme opět Vítězné náměstí a nevíme, jaké vítězství měli odpovědní činitelé na mysli. Ale jedme dál vlevo na Evropskou třídu. Ta se jmenovala až po zastávku Horoměřická Velvarská, od roku 1946 do poloviny šedesátých let Žukovova. Od Horoměřické až po konečnou zastávku linky č. 2 to byla ulice Na Červeném vrchu. Tudy však tramvaje jezdí až od roku 1967, kdy byla zprovozněna dnešní čtyřpruhová komunikace. Předtím odbočovaly za zastávkou Bořislavka poněkud vlevo do Kladenské ulice (zde byla i jednokolejná smyčka) a na dnešní trasu se vrátili u veleslavinského nádraží. Názvy Velvarská a Kladenská jsou jasné, zbývá tedy dodat, že celý tah od Vítězného náměstí po letiště v Ruzyni nesl název Leninova a že Georgij

Provozní parametry

linka č. 2	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpo. špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	6	3	6	0	0	0	0	
interval (min.)	8	20	8	0	0	0	0	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							22	
průměrná délka trasy v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							7 924	
sestava vlaků							1 x T3	

Konstantinovič Žukov byl maršál Rudé armády a trojnásobný Hrdina SSSR, který se proslavil za 2. světové války.

Názvy zastávek jsou na trase linky č. 2 mezi Prašným mostem a Červeným vrchem jasné – buď podle pojmenování místa (Vítězné náměstí, Sídliště Červený vrch, Červený vrch) nebo podle bočních

tění přímého spojení obyvatel Petřin se správním centrem obvodu; do té doby byla linka provozována pouze ve špičkách všedního dne (že v sobotu a neděli nejedezi ani dnes, plyne z provozních parametrů). A tak chceme hlavně poděkovat za váš zájem a vrhnout se na přípravu článku o lince č. 3, k níž má autor zvlášť vřelý vztah.

–zjs–

Vozový park metra – II. díl

V březnu 1971 rozhodla česká vláda o nákupu vozidel ze Sovětského svazu. V červnu 1971 pak skupina pracovníků složená ze zástupců Dopravního podniku, Metroprojektu, čs. podniku zahraničního obchodu Si-mex a zástupců ruského výrobce vozidel metra a ruského podniku zahraničního obchodu dohodla základní technické podmínky na výrobu a dodávku vozů metra typu Ečs.



Jediným výrobcem vozidel metra v Sovětském svazu byl Mytiščínský strojírenský závod (MMZ z ruského názvu podniku) se sídlem ve městě Mytišči vzdáleném několik kilometrů od Moskvy. Tento závod vyráběl vozy metra od roku 1934, kdy v srpnu byla ukončena montáž prvních dvou vozidel pro první linku moskevského metra, na níž byl zahájen provoz 15. května 1935. Tato vozidla dostala typové označení „A“. V roce 1971 MMZ vyráběl již vozidla typové označená písmenem „E“. Značení písmeny ruské abecedy se dochovalo až do roku 1977, od roku 1978 ruský výrobce přešel na číselné značení. Kromě velkých písmen byla jednotlivá vozidla označována indexem podle realizovaných změn a určení například, vozidla pro budapeštské metro byla označena Ev. V roce 1971 MMZ již vyráběl vozidla Ež. Při jednáních v červnu 1971 bylo dohodnuto, že vozidla pro pražské metro, vyrobená na základě vozu Ež a Ev, budou označena Ečs.

Vozidlo typu Ečs bylo dodáno v letech 1973 až 1976 celkem 85. Provoz těchto vozidel byl ukončen na trati C k 30. červnu 1997.

Jako zajímavost jsou uvedeny následující řádky:

- vozidlo inventárního čísla 1009 bylo předáno do Muzea městské hromadné dopravy ve Střešovicích
- vozidlo inventárního čísla 1031 bylo odprodáno firmě Siemens pro zkoušky elektrovýzbroje, vozidlo využívá firma dodnes k dalším zkouškám
- vozidlo č. 1020 bylo odprodáno firmě ČKD za podobným účelem, realizace však neproběhla a vozidlo bylo několik let odstaveno v ČKD Lokomotivka, jeho další osud je neznámý
- vozidla inventárních čísel 1083, 1084, 1085 byla zachována jako historická (třívozová souprava) v původním provedení, tedy bez ACB-M1. Vozidla jsou provozuschopná s platnými průkazem způsobilosti (PZ) a souprava je využívána při různých výročních (například 25 let provozu metra).

Zbývajících 79 vozidel bylo postupně, po skončení jejich životnosti, zlikvidováno šrotací.

Vozidlo metra typu Ečs bylo konstruováno jako samostatná pojízdná jednotka s kabinou strojvedoucího. Z jednotlivých vozidel byly pak sestavovány soupravy o potřebném počtu vozidel (minimálně 2 vozidla).

Základní parametry vozidla:

Rozměry

délka vozidla (přes spřáhla)	19 206 mm
šířka vozidla	2 712 mm
výška vozidla (maximální)	3 662 mm
výška podlahy nad TK (nezatíženého vozidla)	1 208 mm
vzdálenost otočných čepů	12 600 mm

Obsaditelnost

počet míst k sezení	42
počet stojících osob (8 osob/m ²)	220

Hmotnosti

hmotnost prázdného vozu	32 500 kg
hmotnost skříně	17 500 kg

Jízdní výkony

maximální rychlost konstrukční	90 km/h
--------------------------------	---------

maximální rychlost provozní	80 km/h
střední zrychlení	
z rychlosti 0 do 26 km/h	1,15 – 1,2 m/s ²
z rychlosti 26 do 42 km/h	0,6 – 0,7 m/s ²
střední zpomalení	1,0 – 1,2 m/s ²

Trakční parametry pohonu

každá náprava měla trakční motor	DK 114A
hodinový výkon	72 kW
napájecí napětí	750/2 Vss
hodinový proud	218 A
trvalý proud	190 A

Provoz byl zahájen 9. května 1974 s třívozovými soupravami, později podle nároků na přepravu v metru byly zavedeny čtyřvozové a v poměrně krátké době potom soupravy pětivozové.

Skříň vozidla

Skříň vozidla je celosvařovaná z ocelového plechu o síle 2 mm. Pro vnější povrchovou úpravu byly použity polyuretanové nátěry v odstínech určených českou stranou (odběratelem). Polyuretanové nátěrové hmoty byly dodávány z Československa – výrobcem byla firma Barvy a laky.

Podlaha vozidla je zhotovena z překližky o síle 10 mm uložené na vlnitém plechu. Podlahová plocha mezi sedadly byla pokryta linoleem o síle 4 mm.

Prostor pro cestující měl na každé straně čtyři posuvné dveře vyrobené z hliníkové slitiny zvýšené pevnosti o síle 2 mm. Závěs dveří byl proveden na speciálních valivých ložiskách v nosičích tvaru U. Dveřní křídla byla mezi sebou spojena řetězem. Pohon dveří byl zajištěn pneumatickými válci. Ovládání dveří bylo centrální z kabiny strojvedoucího. Jednokřídlé dveře sloužily pro služební potřebu, včetně dveří v čele kabiny strojvedoucího.

Sedadla v prostoru pro cestující byla čalouněná s podélným umístěním. Barvu koženky určil odběratel. Pro stojící cestující byla nad sedadly chromovaná madla z bezešvých trubek.

Sedadlo strojvedoucího bylo umístěno vpravo od podélné osy vozidla stejně jako řídicí pult.



Osvětlení prostoru pro cestující bylo žárovkové napájené z přívodní kolejnice. Nouzové osvětlení bylo žárovkové z akumulátorové baterie.

Ventilace byla přirozená náporová pomocí otvorů ve střeše.

V prostoru pro cestující byla tři tlačítka nouzové zvukové signalizace do kabiny strojvedoucího a tři páky sloužící k uzavření tlakového vzduchu ke dveřním válcům, což umožňovalo ruční otevření dveří v případě nouze.

Obložení prostoru pro cestující bylo z umakartu v barevných odstínech určených odběratelem.

Na obou čelech bylo instalováno kombinované poloautomatické spřáhlo s pružícím mechanismem. Spřáhlo zajišťovalo samočinné mechanické spojení vozidel včetně brzdového a napájecího potrubí. Spojení elektrických průběžných vodičů bylo prováděno ručně.

Podvozek

Podvozek vozidel byl dvounápravový, s každou nápravou hnací a motory uloženými rovnoběžně s nápravami.

Údaje o podvozku:	
hmotnost	7 450 kg
rozvor	2 100 mm
průměr kola	780 mm
průměr čepu nápravy	110 mm
tloušťka obruče	60 mm
jízdní profil obruče dle (podmínka odběratele)	ČSN 2/8 0335

Rám podvozku (púdorysného tvaru H) byl svařovaný z ocelových U profilů, skládal se ze dvou podélníků a dvou příčníků. Na nápravách byla namontována tzv. skládaná kola s pryžovým odpružením.

Přenos trakční síly zajišťovala jednostupňová převodovka s převodovým poměrem 1:5,33. Převodovka byla uložena na valivých ložiskách. Na čepch nápravy byly uloženy ložiskové domky, rovněž uložené na valivých ložiskách. Spojení dvojkolí s rámem podvozku bylo provedeno pomocí plochých pružných vodiček. Prvotní vypružení bylo provedeno dvojicemi soustředěných šroubovaných pružin. Druhotné vypružení se skládalo ze dvou sad sousedních šroubových pružin a kolébky.



Skříň vozidla byla na podvozcích uložena na dvou kolébkách prostřednictvím kulových toren, přes které byla přenášena váha skříně spolu s otočným čepem (nicohlavem) i všechny příčné, tažné a brzdové síly mezi rámem podvozku a skříň vozidla. Vůli mezi skříň a podvozkem vymezovaly gumokovové válečky. Pro tlumení svislých a příčných sil byly instalovány hydraulické tlumiče.

Jako spojovací prvek mezi trakčním motorem a převodovkou byla použita kardanová spojka.

Vozidlo mělo tyto druhy brzd:

- provozní – elektrodynamickou,
- nouzovou – pneumatickou,
- ruční – mechanickou.

Základním způsobem brzdění byla brzda elektrodynamická. Při snížení rychlosti přibližně na 10 km/h následovalo dobrzdění brzdou pneumatickou. Rovněž tak při poruše brzd elektrodynamické byla uvedena v činnost brzda pneumatická se stejným brzdovým účinkem. Nezávisle na elektrodynamické brzdě bylo umožněno brzdění pneumatickou brzdou ovládanou brzdícím nebo nouzovým kohoutem v kabině strojvedoucího, tj. snížením tlaku v průběžném brzdovém potrubí a uvedením do činnosti klasické špalíkové brzd. Brzdové špalíky byly pak prostřednictvím brzdových válců (pro každé kolo jeden) a brzdového pákoví přitlačeny na kolo, čímž se vyvolal brzdící účinek. Pro každé kolo byly dva brzdové špalíky. Brzdové špalíky byly nekovové, vyrobené z hmoty, jejímž základem byl kaučuk.

Ruční brzda byla mechanická, ovládaná kolem z kabiny strojvedoucího, a působila oboustranně pouze na kola na levé straně vozidla.

Pneumatické zařízení

Pneumatické zařízení vozidla zajišťovalo následující funkce:

- dodávku stlačeného vzduchu pro řídicí přístroje,
- dodávku stlačeného vzduchu pro brzdový systém vozidla (nouzová brzda, průběžná brzda, zabrzdnění v případě roztržení soupravy, brzdění od zařízení ARS),
- ovládání nástupních dveří,
- zvukovou signalizaci – houkačku,
- ovládání stěračů čelních skel kabiny strojvedoucího.

Výrobu stlačeného vzduchu zajišťoval jednostupňový kompresor typu EK-4B s následující charakteristikou:

výkon	0,42 m ³ /min
provozní tlak	8 kg/cm ²
otáčky	385 ot/min
chlazení	vzduchem

Kompresor byl automaticky ovládán v závislosti na tlaku v hlavním napájecím potrubí elektropneumatickým spínačem.

Pro ovládání pneumatické brzdy byl použit brzdo-vý rozvaděč, který umožňoval veškeré funkce pneumatické brzdy – dobrzdění z malých rychlostí (ventil V1), záskok za elektrodynamickou brzdu (ventil V2), ruční brzdění brzdícím a nouzové brzdění nouzovou brzdou a při roztržení soupravy. Změnu tlaku v brzdových vál-cích, a tím i změnu brzdící síly zajišťoval ventil korekce zátěže (tzv. autorežim). Kromě těchto způsobů brzdění mohl být vlak zastaven pomocí elektropneumatického ventilu (EPV) od zařízení ARS.

Vozidlo mělo 3 vzduchojemy: hlavní 300 litrů pro shromáždění potřebného množství stlačeného vzduchu pro pneumatické systémy vozidla, brzdový vzducho-jem 100 litrů pro shromáždění stlačeného vzduchu pro brzdění vozidla a vyrovnávací vzduchojem 9,5 litru, funkční součást brzdíče.

Vozidla byla vybavena mechanickým autostopem, který zajišťoval zabrzdění soupravy při překročení určité rychlosti, zejména pak v koncových obrátových stanicích. Autostop byl ovládán tzv. pevnými, bez závislosti na rychlosti, nebo pohyblivými sklopnými skobami v závislosti na rychlosti.

Elektrické zařízení

Elektrická výzbroj byla klasická kontaktní s odporovou regulací. Pro regulaci elektrodynamické brzdy při rychlostech vyšších než 50 až 55 km/h byla použita tyristorová regulace buzení pole trakčních motorů.

Elektrické obvody vozidla byly rozděleny na:

- silové (trakční),
- řídicí,
- pomocné obvody vysokého i nízkého napětí.

Hlavními přístroji silového obvodu byly přepínač



směru, linkové stykače, přepínač poloh (přepínač J-B), hlavní kontrolér (HK). Přepínač J-B přepínal trakční obvod do jízdního nebo brzdového režimu (sériové, sérioparalelní spojení TM).

Rozjezd byl proveden postupným vyřazováním rozjezdových i šuntovacích odporníků, což zajišťoval hlavní kontrolér, kterým byla rovněž regulována hodnota brzdových odporníků a tím i brzdící účinek elektrodynamické brzdy.

Do silového obvodu patřily další přístroje:

- sběrač proudu,
- hlavní odpojovač,
- hlavní pojistka,
- rozjezdobrdzové odporníky,
- maximální relé (nadproudová ochrana),
- zemní relé (přeskoky a průrazy při brzdovém režimu),
- šuntovací tlumivka a odporníky,
- uzemňovače.

Řídicí obvody umožňovaly tzv. mnohočlenné řízení, pomocí 32 průběžných vlakových vodičů, na které bylo

řídícím kontrolérem a dalšími přístroji přiváděno napětí.

Hlavní části řídicích obvodů tvořily:

- řídicí kontrolér s odpojovačem řídicích obvodů, který se skládal ze 3 samostatných přístrojů:

- * vlastní řídicí kontrolér,
- * reverzor,
- * odpojovač řídicích obvodů.

Řídicí kontrolér měl 7 poloh: 3 jízdní, 3 brzdové a nulovou. Reverzor byl určen k ovládání měničů směru na



celé soupravě a měl 3 polohy: „vpřed“, „vzad“ a „0“. Ve spodní části skříně byl umístěn odpojovač řídicích obvodů se dvěma polohami: „vypnuto“, „zapnuto“. Byl ovládán pákou reverzoru. Sloužil k odpojení přístrojů vozidla při poruše, například linkových stykačů při zkratu v trakčním obvodu.

- elektromagnetická relé s blokovacími kontakty,
- řídicí pult a příslušné ovladače a kontrolní přístroje,
- ostatní aparáty a přístroje nutné pro řízení vozidla.

Do pomocných obvodů vysokého a nízkého napětí byly zahrnuty elektrické přístroje zajišťující funkci:

- motorkompresor,
- pneumatického ovládání dveří,
- hlavního osvětlení,
- nouzového osvětlení,
- ARS,
- rozhlasového informačního zařízení,
- topení kabiny strojvedoucího.

Byla složena z 11 alkalických niklkadmiových článků uložených ve zvláštní dřevěné skříně. Na vozidle baterie nebyla dobíjena a při poklesu napětí musela být dobita mimo vozidlo.

- jmenovité napětí baterie 13,7 V
- kapacita 55 Ah

Pro napájení řídicích obvodů ARS byla použita baterie KN-55, složená z 10 alkalických niklkadmiových článků uložených ve zvláštní dřevěné skříně. Baterie byla na vozidle dobíjena přes srážecí odporníky z hlavní akumulátorové baterie

- jmenovité napětí 12,6 V
- kapacita 55 Ah

Pro informování cestujících byla vozidla vybavena rozhlasovým informačním zařízením R 10 s výkonným zesilovačem typu UP a reproduktory v prostoru pro cestující. Zařízení sloužilo k hlášení stanic (magnetofonové nahrávky), nebo pomocí mikrofonu k informování cestujících přímo strojvedoucími. Toto zařízení bylo ruské výroby. Později pak bylo nahrazeno zařízením ERM-100 od českého výrobce TESLA.

Na vozidle byl namontován registrační rychloměr typ E 611 M s elektrickým náhonem typu E 615 (výrobce METRA Praha). Rychloměr ukazoval okamžitou rychlost, čas, celkovou ujetou dráhu (počítadlo km) a registroval na speciální papírový proužek tyto údaje:

- rychlost,
- ujetou dráhu,
- čas,
- zapnutí pneumatické a elektromagnetické brzdy,
- zapnutí ARS,
- použití tlačítek výluky ARS,
- signály dovolující jízdu (tj. kód 40, 60, 80 km/h),
- signál zakazující jízdu (kód 0).

Pro spojení dispečera s jedoucimi vlaky byla použita VKV radiostanice VXN 110 (Selex) umožňující duplexní provoz (výrobce byla TESLA Pardubice). Později byla nahrazena novějším typem VR 20 (Selectic).

Vozidla byla vybavena zařízením pro automatickou regulaci rychlosti. Pro toto zařízení se vžil název ARS z původního ruského názvu (автоматическая регуляция скорости). ARS sloužil k zajištění bezpečnosti provozu při zabezpečení vysoké propustnosti tratí metra. V Praze je zabezpečovací zařízení ARS konstruováno na následný interval vlaků 90 sekund. Zařízení ARS je složeno z části traťové (stabilní) a části vozidlové (mobilní). Do kolejových obvodů je přiváděn střídavý proud o různých frekvencích. Na vozidle před prvním dvojkolím čelního vozidla byly umístěny dvě přijímací cívký (180 mm nad TK). Na tyto cívký se indukovaly frekvence vysílané do kolejových obvodů. Tyto signály byly zařízením ARS na vozidle zpracovány a následně vyhodnoceny a předány jako výstupní informace pro řízení vozidla. Pro měření a vyhodnocení rychlosti byly instalovány 2 osové generátory (snímače rychlosti).

V konstrukci skříně bylo již místo pro pozdější montáž automatického vedení vlaku. Toto zařízení ACB-M1 bylo namontováno na 40 vozidel Ečs, která byla využita jako čelní. Sériová montáž proběhla v období 1982 – 1983. Zařízení tuzemské výroby sloužilo až do konce provozu vozidel Ečs.

Kromě již uvedených zařízení české výroby byly na vozidle ruční hasicí přístroje (RHP), jednak tuzemské a jednak z bývalé NDR. Prvky informačního systému, a to vnější i vnitřní, byly navrženy českými výtvarníky, stejně jako barevné řešení exteriéru i interiéru vozidla.

Na základě požadavku tehdejší Hlavní správy požární ochrany (HSPO) musela být vozidla (určená jako čelní) vybavena schůdky pro nouzový výstup cestujících z čela vlaku na trať.

Jak již bylo uvedeno v úvodu, vozidel typu Ečs bylo dodáno celkem 85. Dodávky se uskutečnily takto:

- 50 vozidel inventární čísla 1001 – 1050 v letech 1973 – 1974 pro zahájení provozu na trati I. C (třívozové soupravy),
- 20 vozidel inventární čísla 1051 – 1070 v roce 1975 pro rozšíření na čtyřvazové soupravy. Tato vozidla sice měla kabinu strojvedoucího, ale mohla být provozována jako vložená, neboť neměla zařízení ARS, tachograf, radiostanici ani vlakový rozhlas (pouze reproduktory v prostoru pro cestující),
- 15 vozidel inventární čísla 1071 – 1085 v roce 1976 pro rozšíření provozu na trati I. C. Tato vozidla byla opět s kompletní výstavou.

Ing. Josef Procházka, 11 220
Foto: Archiv o. z. Metro

Fotbalovým králem Dopravního podniku se již podruhé stali učni

(Pokračování ze strany 1)



Nejlepší fotbalisté Dopravního podniku pro rok 2000 – žáci Středního odborného učiliště.

hostivařští tramvajáci nebyli s to postoupit ze základní skupiny. Mužstvo opírající se o nejlepšího turnajového brankáře Martina Talpu a ryčné fanynky sahalo i po finálové účasti, ale v semifinálovém souboji s Autobusy I se od něj při penaltovém rozstřelu odvrátila štěstěna.

Oč méně vynikaly zápasy ve skupině útěchy fotbalovou kvalitou, o to více se na hřišti bojovalo. Zejména v případě dvou posledních týmů, ředitelství a ED II, úpomnost nahradila fotbalovou techniku a úsloví o tom, že nejlepší obranou je útok, přízemnější leč praktičtější „nejlepší obranou je obrana“. Mužstvo Metro II bylo přece jen o chlup fotbalovější a proti nejslabšímu mužstvu turnaje si s chutí zastřílelo. Úředníkům totiž po loňské semifinálové účasti, dosažené propracovanou a s citem hranou defenzivou, letos obrana zcela vyhořela, a když se k tomu přidala neschopnost vstřelit gól, lepší než sedmé místo z toho být nemohlo.

Již V. ročník turnaje o pohár generálního ředitele se opět vydařil. Některé momenty nejlepších zápasů si v ničem nezadaly s akcemi na právě probíhajícím EURO 2000, i méně úspěšné týmy se snažily a bojovaly až do závěrečného hvizdu rozhodčího. Doufejme, že příští ročník bude mít stejné štěstí na slunečné počasí a že se v Hostivaři znovu sejdou všichni hráči i příznivci fotbalu z celého Dopravního podniku.

Pro úplnost nabízíme sestavu vítězného celku: Petr Štěpán, David Prodan, Petr Ondruš, Vladimír Krejčík, Martin Kovářik, Michal Kopecký, Michal Lalák, Michal Vrbka, Tomáš Debnár, Tomáš Tumpach, David Mička, Lukáš Kokeš, Martin Garanič, Dimitrij Bilak a Filip Mandík.

Kronika V. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele

Sobota 17. června 2000 – hřiště Opravny tramvají v Hostivaři

Skupina A:

ED II – SOU	1:3
Metro II – Autobusy I	0:3
ED II – Autobusy I	0:2
SOU – Metro II	3:2
ED II – Metro II	0:0
SOU – Autobusy I	4:1

Konečná tabulka

1. SOU	3	3	0	0	10:4	9
2. Autobusy I	3	2	0	1	6:4	6
3. Metro II	3	0	1	2	2:6	1
4. ED II	3	0	1	2	1:5	1



Po rohovém kopu se k míči dostává nejlepší útočník turnaje Michal Vrbka. I ve finálovém zápase potvrdil své kvality a vstřelil Autobusům I dvě branky.

Skupina B:

ED I – ředitelství	2:0
Metro I – ED I	0:1
Metro I – ředitelství	4:0

Konečná tabulka

1. ED I	2	2	0	0	3:0	6
2. Metro I	2	1	0	1	4:1	3
3. ředitelství	2	0	0	0	0:6	0

Semifinále:

ED I – Autobusy I
SOU – Metro I

1:1 penalty 1:2,
2:2 penalty 3:2.

Finále:

SOU – Autobusy I

5:2



Skóre finálového zápasu se запиše do kroniky turnaje.

O 3. místo:

ED I – Metro I

4:2

Soutěž útěchy:

ED II – ředitelství

0:0

Metro II – ředitelství

4:0

ED II – Metro II

0:0

Konečná tabulka

1.(5.) Metro II	2	1	1	0	4:0	4
2.(6.) ED II	2	0	2	0	0:0	2
3.(7.) ředitelství	2	0	1	1	0:4	1

Nejlepší střelec: Michal Vrbka (SOU) 6 branek

Nejlepší brankář: Martin Talpa (ED I)

Zpravodajství z fotbalového turnaje připravili Petr Malík, Marek Šebeš a Martin Jágr



Vítězný tým si prohlíží putovní pohár, na němž se již podruhé bude skvět jméno SOU.

Automatická převodovka v autobusech městské hromadné dopravy

Všeobecnou snahou konstruktérů autobusů městské hromadné dopravy je dát řidiči do ruky takové vozidlo, které by mu umožňovalo plně se věnovat pouze řízení vozidla. Řízení autobusů v hustém městském provozu je samo o sobě dosti vyčerpávající záležitostí.

Na rozhraní padesátých a šedesátých let byla i u nás snaha ulehčit řidičům práci za volantem vypuštěním spojovacího pedálu a řadič páky a nahradit tyto dva komponenty automatickou převodovkou. Tehdy byla výrobcem pražská Praga a převodovka měla označení 2M70. Kromě zvýšení komfortu pro řidiče přinášely automaty i zlepšení kvality cestování pro cestující. Řazení rychlostí bylo méně náchylné na „těžkou“ nebo „lehkou“ nohu řidiče a tedy cukání vozidla, zejména při malých rychlostech, neobtěžovalo cestující.

V současné době jsou naše autobusy Karosa a Neoplan vybaveny automatickými převodovkami od dvou zahraničních výrobců, a to ZF a VOITH. V každém případě se jedná o převodovky vyšší generace, než byly původní Pragovky, také mezi tím již uplynula nějaká doba.

Nové automatické převodovky, kde řazení rychlostních stupňů je řízeno elektronikou, dokážou řadit nejen bez pověstného cukání, ale dokážou zařadit takový rychlostní stupeň, který nejlépe vyhoví v souladu se zatížením vozidla (obsazení vozidla a sklon trati) i motoru.

Tím pochopitelně dochází k optimalizaci namáhání motoru, prodloužení jeho životnosti a v neposlední řadě hospodárnému využití pohonných hmot. Údržba a opravy mechanických převodovek, které si v městském provozu vytrpěly své, také nebyly zadarmo. V současné době je rovněž, s ohledem na výkon instalovaného motoru, možno plynule využít akceleraci vozidla, což dovolí i rychlejší průjezd křižovatkou. V městském provozu to není zanedbatelná výhoda.

Automatické převodovky ZF jsou převážně čtyřstupňové (máme však i několik vozů s pětistupňovými) a jsou vybaveny nejen hydraulickým měničem momentu, který u prvních dvou rychlostních stupňů umožňuje plynulé řazení rychlostí bez pověstných, pro cestující nepříjemných rázů, ale i tak zvaným hydraulickým retardérem, ovládaným brzdovým pedálem nebo ručním přepínačem na palubní desce, pro plynulé brzdění vozidla (až do rychlosti přibližně 10 km/h), bez použití klasických bubnových nebo kotoučových brzd. Tím odpadá protivný hluk při brzdění motorovou brzdou a podstatně se prodloužila životnost brzdového obložení.

Automatické převodovky VOITH jsou u nás v provozu převážně třístupňové (čtyřstupňová je vzácnou výjimkou). První dva rychlostní stupně jsou rovněž řazené prostřednictvím hydraulického měniče momentu, což poskytuje již výše uvedené výhody. Pro-

tože se jedná o automatickou převodovku třístupňovou, řidič okamžitě pozná, že rychlostní stupně 1 a 2 jsou poněkud „delší“. Tím při pomalé jízdě nebo popojíždění nedochází k častému přerazování nižších rychlostních stupňů. Třístupňový hydraulický retardér nožně nebo ručně ovládaný je samozřejmostí.

Na první pohled by se mohlo zdát, že tedy automatické převodovky za nás vyřeší nenáročný dost problémů. Z pohledu obsluhy vozidla a cestujících by to mohla být pravda, ale nesmíme zapomínat na zázemí. Jsou to přece jenom složitá zařízení vybavená různými čidly (otáčkovými, teplotními, snímači zátěže motoru a dalšími), elektronikou, desítkami metrů kabelů s konektory, které jsou vystaveny prostředím městských ulic a samozřejmě vlastní převodovkou, která také jednoduchostí právě neopývá. Je to jako u moderního osobního vozu – bez externí diagnostiky dnes již není možná kontrola správné funkce zařízení, která je podmínkou jeho životnosti. Když se však tomuto zařízení dá, co má dostat (včetně správného množství správného druhu oleje), je to dobrý sluha. Když už dojde k nejhorsšímu a automatické převodovky odmítají poslušnost, jsme dnes v opravných autobusech (DOZ Hostivař) schopni provést jakoukoliv opravu od odstranění drobné závady, až po celkovou opravu obou typů převodovek za použití originálních náhradních dílů a přezkoušení funkce na zkušebním zařízení.

Ing. Jan Nekvapil, DOZ Hostivař

Pro zajištění bezpečné přepravy cestujících děláme maximum

K zajištění bezpečné přepravy cestujících je nutno:

- zajistit osvětlení vstupů a výstupů ze stanic,
- v úrovni nástupiště musí být umístěny požární zbrojnice,
- stanoviště dopravního personálu na nástupišti musí být z nehořlavých materiálů,
- ve všech stanicích metra musí být instalováno nouzové osvětlení,
- dveře na výstupu se musí otvírat ve směru pohybu cestujících ven ze stanice.

Toto není citace ze směrnice k zajištění požární bezpečnosti pražského metra, nýbrž ze souboru opatření ke zvýšení požární bezpečnosti v pařížském metru. Tento soubor byl zpracován bezprostředně po jedné z největších katastrof v dějinách provozu podzemní dopravy na světě.

K této katastrofě došlo v srpnu 1903, tedy 3 roky po zahájení provozu metra v Paříži. Při požáru, který vznikl z důvodu závady na elektroinstalaci motorového vozu, zahynulo v důsledku otravy zplodinami hoření a umačkaním při vzniklé panice 84 cestujících. Aby se zabránilo opakování této katastrofy, byl přijat výše uvedený soubor opatření.

I když podzemní doprava patří mezi nejbezpečnější, statistiky zaznamenávají i další katastrofy, ke kterým při provozu došlo.



převážně z odborného záchranného a hasičského tisku, prováděno jejich vyhodnocování a jsou přijímána opatření jak v oblasti pasivního protipožárního zabezpečení, tak i v oblasti vybavení zásahových jednotek.

U většiny požárů v podzemních drahách, které ve světě vznikly v posledním desetiletí, je jako příčina jejich vzniku uváděna závada na elektroinstalaci a šíření požáru po kabelech. Současně s hořením kabelů dochází k vývinu velkého množství dýmu a zplodiny hoření jsou silně toxické. Popsaná situace nastala v provozu pražského metra v říjnu 1996, kdy došlo v důsledku zkratu na kabelové spojení k požáru kabelů v traťovém tunelu poblíž stanice Náměstí Míru. Zplodinami hoření bylo přitráveno 30 lidí, kteří museli být hospitalizováni.

Tato mimořádná událost, která měla dosti velký mediální ohlas, byla důkladně analyzována a k zabránění vzniku požárů a zmírnění jejich následků byla přijata řada opatření. Mimo jiné bylo postupně na všech tratích metra vyměněny stávající kabelové spojky, okolí spojek bylo ošetřeno nehořlavým nátěrem.

Na nových a při rekonstrukci provozovaných tratí se veškerá kabelová vedení provádějí se zvýšenou odolností proti šíření plamene. Kabely určené pro napájení zařízení,



V roce 1987 došlo k velkému požáru na stanici King's Cross v londýnském metru. Pravděpodobně od odhozené zápalky došlo ke vznícení vrstvy mazacího oleje a nahromaděného odpadu pod jedním z dřevěných eskalátorů. Záchranné a hasební akce byly ztíženy množstvím dusivého kouře, v panice a zmatku zahynulo 30 osob, z toho jeden hasič. Další asi 100 lidí bylo dopraveno do nemocnice s popáleninami a s otravou kouřem. K největšímu neštěstí došlo v roce 1995 v metru v Baku v bývalém sovětském Azerbajdžánu. Požár, příčinou jehož vzniku byla závada v elektrické soupravě vagonu, vyřadil z provozu veškerá bezpečnostní zařízení soupravy. Ta zastavila v tunelu a došlo k totálnímu výpadku elektrické energie. Při požáru zahynulo 289 osob, z toho 15 zaměstnanců, 265 osob bylo zraněno. Většina obětí zahynula na zadušení jedovatými zplodinami, další zemřeli na následky zranění při vzniklé panice.

Ještě v tomtéž roce, kdy došlo ke katastrofě v metru v Baku, bylo tokijské metro terčem útoku sekty Ōm Šinrikjó. Tento útok představuje největší katastrofu způsobenou nervovým plynem v historii z hlediska celosvětové perspektivy. Po útoku bylo do 15 stanic metra vysláno 1 364 zdravotníků a 131 sanitních vozů. Záchranná služba převezla do nemocnic sanitními vozy 688 lidí, více jak 4 000 postižených se dopravilo do nemocnic pěšky, taxíky nebo soukromými vozy; následně zemřelo na následky otravy nervovým plynem 11 osob.

Aby při provozu pražského metra nedocházelo k podobným mimořádným událostem, je na základě dostupných materiálů a informací, získávaných

stepů, v letošním roce budou dokončeny opravy všech stanic na tratích A a C.

Jedním z největších problémů při vzniku mimořádných událostí všech typů v podzemních prostorech je evakuace cestujících. Najednou je nutno evakuovat velké množství osob z poměrně velkých hloubek, například při sjetí dvou souprav ve špičce se může ve stanici Muzeum na trati C nacházet na jedinou téměř 2 000 cestujících. V případě, že by do-

šlo ke znehybnění soupravy v tunelu, uskutečňuje se evakuace v mimořádně stísněných podmínkách a na značnou vzdálenost. Při evakuaci může docházet k nepředvídatelným reakcím lidí a jak ukazují zkušenosti z požárů v zahraničních metrech, zejména ke vzniku paniky. Pro provedení rychlé a bezpečné evakuace cestujících jak ze stanic metra, tak i případně z tunelu, je nutno vytvořit podmínky technické a organizační. Na chování cestujících má velký vliv jejich informovanost. Z tohoto důvodu je nutné, aby personál stanice podával cestujícím v průběhu evakuace co nejvíce informací, což je jeden z předpokladů k zabránění vzniku paniky. Při evakuaci nesmí selhat ani technika, zejména musí být zaručena stoprocentní funkčnost staničního a vlakového rozhlasu a nouzového osvětlení tunelů, nástupišť a všech ostatních evakuačních cest.



Ověření funkce technických prostředků nutných pro evakuaci je poměrně jednoduchou záležitostí, avšak ověřit průběh evakuace při skutečném provozu s cestujícími možné není. Proto byla v minulosti prováděna námětová cvičení se zkušou evakuace cestujících při znehybnění soupravy v tunelu. Při nich se prokázalo, že při perfektní součinnosti všech složek, které se na evakuaci podílejí (dopravní personál stanic, jízdní personál, zasahující hasičské jednotky) a při jejich bezchybném výkonu je evakuace z tunelu možná a proveditelná. Prakticky se to ověřilo při mimořádné události dne 27. dubna 2000 při střetu vlaku s osobou v tunelu před stanicí Flora. Po zastavení vlakové soupravy mimo stanici bylo nutné provést evakuaci cestujících tunelem do stanice metra. Tato evakuace proběhla v naprostém pořádku, bez náznaku jakékoliv paniky nebo zmatku ze strany cestujících. Rovněž tak evakuace cestujících ze stanic při obdobných mimořádných událostech (pád osoby do kolejiště, anonymní hlášení o uložení výbuštiny), kdy bylo nutno vyklidit stanici, proběhly bez vážnějších problémů.

V některém z dalších čísel se dozvíte, jak se uplatňují zkušenosti získané analýzou mimořádných událostí v zahraničních metrech a z nich vyplývající změny v oblasti vybavení zásahových jednotek. Přineseme i popis jednoho z největších námětových cvičení v metru, které se uskutečnilo na jaře roku 1996.

Ing. Michal Wovesný
Foto: Ing. Petr Malík

Ani ve Vysokém Mýtě naši zástupci na nejlepší nestačili

Druhého ročníku soutěže řidičů autobusů v Karose Vysoké Mýto, která proběhla koncem května letošního roku, se opět zúčastnili řidiči DOZu Hostivař, kteří na této soutěži byli již v loňském roce.

Může nás těšit, že přes přísnější posuzování jednotlivých překážek si oba řidiči polepšili. Pan Stanislav Řehák z 12. místa poskočil na 8. místo a od vítězného řidiče Jana Bohma, reprezentujícího společnost z TRADOMAD Třebíč, ho dělilo 109 bodů a od třetího, slovenského zástupce Miroslava Šimka, 52 bodů. Druhý zástupce našeho podniku Ladislav Balvín dosáhl výkonu o téměř sto bodů horšího než jeho kolega, a tak se musel spokojit až s třicátým místem. Na tomto faktu je vidět, jak byla soutěž vyrovnaná a rozdíly byly minimální.

Podle slov ředitele o. z. Autobusy ing. Jiřího Machače plánuje odštěpný závod uspořádat v příštím

roce vnitropodnikovou soutěž zručnosti řidičů, která bude jakousi kvalifikací před soutěžemi celostátními, potažmo mezinárodními. „Možná najdeme řidiče, kteří se dokáží prosadit v nabité konkurenci a jejich zásluhou se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost prosadí na příčky nejvyšší,“ dodal Machač.

Zástupcům hostivařské garáže Stanislavu Řehákovi a Ladislavu Balvínovi patří naše poděkování za dobrou reprezentaci podniku.

Výsledky: 1. Jan Bohm (TRADOMAD Třebíč) 1626 bodů, 2. Jaroslav Hanych (DP Brno) 1617 bodů, 3. Miroslav Šimek (SAD Tmava) 1571 bodů, 4. Radek Kořenovský (FTL Prostějov) 1560 bodů, 5. Anton Buček (SAD Žilina) 1550 bodů,... 8. Stanislav Řehák (DP Praha) 1519 bodů,... 30. Ladislav Balvín (DP Praha) 1436 bodů.

–red–

Koncem května letošního roku se v Praze sešla Evropská konference ministrů dopravy. V loňském roce se tato konference sešla ve Varšavě a přijala „Chartu o přístupnosti k dopravním službám a infrastruktuře“.

Znění Charty jsme obdrželi teprve nedávno z Ministerstva dopravy České republiky a nyní vám přinášíme její kompletní text. Charta zdůrazňuje politický závazek v Evropě zabezpečovat, že nová dopravní infrastruktura by měla být budována tak, aby respektovala potřeby postižených lidí.

1. Počet zdravotně postižených osob roste

Zdravotně postižení lidé tvoří významnou a stále rostoucí část evropské populace. V souvislosti se stárnutím populace tento počet podstatně vzroste během příštích padesáti let. Do roku 2020 bude v Evropě dvakrát více osob starších 65 let, než jich bylo v roce 1960.

2. Každý musí mít možnost žít nezávisle

Jednoznačným a všemi přijatým politickým cílem je vytvořit Evropu, v níž všichni občané, bez ohledu na zdravotní postižení nebo věk, budou mít možnost žít nezávisle. Aby se toho dosáhlo, musí být veřejné budovy, dopravní systémy a infrastruktura bezbariérové.

Charta o přístupnosti k dopravním službám a infrastruktuře

3. Nová infrastruktura musí respektovat potřeby lidí se zdravotním postižením

V Evropě jsou připravovány nebo realizovány mnohé nové projekty dopravy a infrastruktury. Životnost dopravních zařízení a infrastruktury může být velice dlouhá a záměry zvažované nyní budou jistě sloužit i v příštím tisíciletí. Je proto nezbytné, aby byly realizovány v souladu s potřebami zdravotně postižených osob. V každém případě zlepšení přístupnosti zvyšuje kvalitu dopravního systému a obvykle z něho mají prospěch všichni cestující.

4. Přístupnost musí garantovat vlády

Všechny vlády mají jasnou odpovědnost za zabezpečení nejvyšších standardů přístupnosti při zpracování a realizaci těchto projektů.

5. Principy přístupnosti musí být dodržovány

Základní principy, jež musí být uplatněny v každém projektu:

a. Všechny projekty, u nichž se uvažuje financování z veřejných prostředků (na národní či mezinárodní úrovni) musí, jako podmínku tohoto financování, zahrnout do návrhu i do realizace plnou přístupnost odpovídající schváleným standardům nebo uznávané nejlepší praxi.

b. Koncepte projektu, od jeho počátečního stadia po celou dobu zpracování, musí být prověřována a schvalována experty na přístupnost včetně zdravotně postižených osob. Vlády jednotlivých států navrhnu a schválí vhodné poradní zdroje. Tam, kde vlády států poradní zdroje nemají, zajistí poradenství EU nebo Evropská konference ministrů dopravy.

c. Požadavky na přístupnost musí zahrnovat jako minimum:

- plnou přístupnost pro vozíčkáře (včetně těch, kdo používají vozíky standardních rozměrů podle ISO) a tam, kde je to vhodné, i přístupné toalety a výtahy;
- podpůrná zařízení pro osoby s obtížemi při chůzi, držení se, uchopování nebo udržení rovnováhy (včetně protiskluzových povrchů, madel a držadel);
- zařízení napomáhající nevidomým a slabozrakým osobám (včetně důsledného používání barevných kontrastů, jasného značení a dobrého osvětlení, nereflexních povrchů, akustických a vizuálních hlášení a hmatových a zvukových vodicích a výstražných povrchů a systémů tam, kde je to vhodné);
- zařízení pro osoby neslyšící nebo nedoslyšavé (včetně optických a akustických hlášení, indukčních smyček a jasných značení).

6. Veřejné financování bude podmíněčné

Projekty budou monitorovány, zda jsou v souladu s principy přístupnosti. Pokračující veřejné financování bude podmíněno dosažením uspokojivého pokroku se zahrnutím požadavků přístupnosti.

Od obnovení provozu lanovky na Petřín uběhlo 15 let

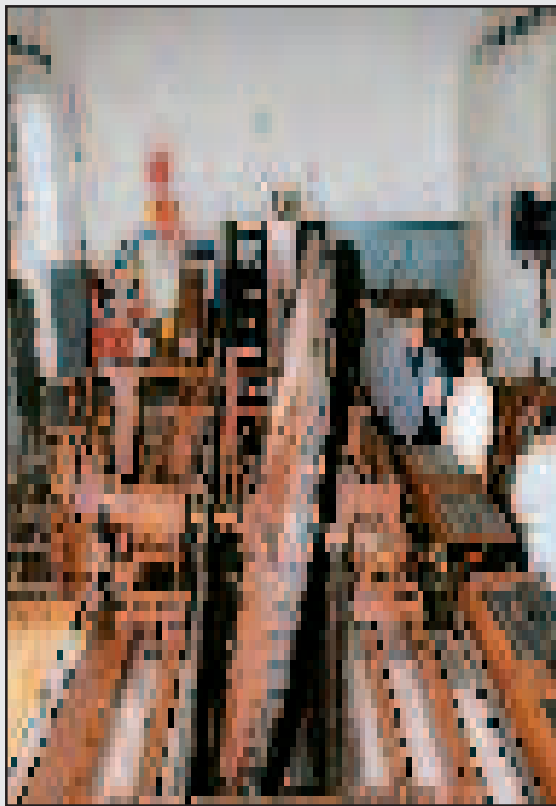
Před 15 lety, přesně v sobotu 15. června 1985 v 10.00 hodin, byla slavnostně uvedena do provozu obnovená lanová dráha na Petřín. Tuto skutečnost si připomněli na slavnostním setkání 15. června 2000 zástupci města, Dopravního podniku, lanovkáři z České republiky a samozřejmě také pracovníci lanové dráhy.

nové cesty do údolí. Tím došlo k podmáčení celého svahu a následným sesuvům.

V letech 1970 – 72 byly provedeny sanační práce, které zabránily rozšíření sesuvu na další ohrožené části Petřína a zastavily pohyb zeminy. V roce 1976 poprvé probleskla zpráva, že by bylo možné lanovou dráhu obnovit, pokud se měřením prokáže, že svah je již v klidu. A o pět let později bylo rozhodnuto s konečnou platností: lanovka bude znovu jezdit.

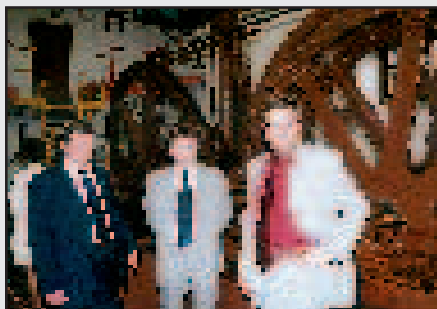
Generální projektant – Interprojekt Praha – navrhl zcela nové drážní těleso s mostem přes místo největšího sesuvu, na který umístil zastávku Nebozíček a spojil jej s vyhlídkovou cestou schodištěm. Nejméně práce měl se strojovnou lanové dráhy, která byla stále funkční díky obětavé práci několika nadšenců. Stejně byly využity podvozky obou vozů, na které vagonka ve Studénce osadila nové vozové skříně. Vyšším dodavatelem stavby byl Metrostav Praha a vyšším dodavatelem technologické části ČKD Engineering Praha. Investor, tedy Dopravní podnik hl. m. Prahy, vydal za obnovu lanové dráhy 58,8 milionů korun, což tehdy rozhodně nebyly malé peníze. Stavět se začalo v roce 1983 a po dvou letech se mohla lanová dráha rozjet.

Za těchto 15 let provozu přepravily dva vozy, každý s kapacitou 100 osob, přes 20 a půl milionu cestujících a ujely přitom 510 000 kilometrů, t. j. více než dvanáct a půlkrát kolem zeměkoule. To samo svědčí o správnosti rozhodnutí lanovku obnovit. Pokrok však zastavit nelze a tak kromě pečlivě prováděné běžné údržby technologických zařízení, vozů i staveb dochází i k další modernizaci dráhy a jejích zařízení. Bezpečnost provozu je pravidelně dvakrát do roka, při jarní a podzimní výluce, prověřována řadou povinných prohlídek.



Pojďme si připomenout, co předcházelo 15. červnu 1985, kdy se významná pražská atrakce opět rozjela.

O nešťastném pondělí 7. června 1965 se díky prvému sesuvu půdy na petřínském svahu porušila geometrie trati a provoz lanovky musel být přerušeno. To ještě nikdo netušil, že toto přerušení potrvá 20 let. V následujících dnech se však sesuvy, díky působení spodních vod na složitě podloží, opakovaly. Dílčí opravy neměly smysl, neboť bez kompletní sanace celého svahu by k pohybu půdy docházelo dál. To se potvrdilo v květnu a červnu 1967, kdy se dalo do pohybu 15 tisíc kubických metrů



půdy. Po něm byla trať i s mosty zcela zničena a např. terasa restaurace Nebozíček se propadla do pětimetrové hloubky. Osud petřínské lanovky i dalších objektů se tak – zdánlivě natrvalo – uzavřel. Tyto události měl paradoxně na svědomí pokrok. Dokud se spodní vody z Petřína odčerpávaly k zásobování Pražského hradu, premonstrátského kláštera na Strahově a přilehlých domů, bylo vše v pořádku. Po jejich napojení na veřejnou vodovodní síť, zásobovanou z jiných zdrojů, si však voda hledala



Dnes má lanová dráha na Petřín svoje pevné místo jak v systému pražské hromadné dopravy, tak i jako turistická atrakce hlavního města, k němuž



s ostatními petřínskými stavbami již neodmyslitelně patří.

–red–
Foto: Petr Malík a Archiv o. z. ED

Autobusy slavily na Jižním Městě



Neděle 18. června, na konečnou autobusů na Jižním Městě míří desítky lidí. Tentokrát nebudou využívat autobusy k cestám po městě, ale jdou se seznámit s jejich bohatou historií.

Vždyt před 75 lety, v červnu roku 1925, začala natrvalo jezdit v Praze první městská autobusová linka a od té doby patří autobusy zcela neodmyslitelně ke koloritu našeho města. I když počasí v neděli 18. června lákalo spíše k návštěvě nedaleké hostivařské přehrady, ti, kdo navštívili přehlídku autobusů na Jižním Městě, neodcházeli zklamáni. Zejména nejmladší generace, která soutěžila v různých disciplínách a na konci stezky ji čekalo kolo štěstí, na kterém si děti vytočily svou výhru. Pro dobrou náladu návštěvníků hrála studentská skupina různé hudební žánry.

Nejvážnější zájemce o autobusy potěšila nová publikace „Pražské autobusy 1925 – 2000“. Podle slov pracovníků Střediska dopravních informací byl o ni takový zájem, že původně plánovaná zásoba nestačila a musela být operativně doplněna.

—bda—

Foto: Marie Vrančíková

První polovina roku z pohledu odborů

Dubnové a květnové číslo DP-KONTAKTU přineslo stručné informace o průběhu vyjednávání zástupců odborových organizací s vedením akciové společnosti o podobě mzdové dohody pro letošní rok (plný text „Dohody o mzdovém vývoji na rok 2000“ byl otištěn v čísle 5). Jaký je výsledek těchto jednání z pohledu odborů a zaměstnanců?

Především je nutné potvrdit větší složitost a komplikovanost těchto jednání trvajících s určitými přestávkami od podzimu roku 1999 až do března roku letošního. Uzavření závěrečných dohod a následně i kolektivních smluv na jednotlivých závodech a ředitelství společnosti považují vzhledem k původně značně odlišným a protichůdným stanoviskům obou vyjednávacích stran za úspěch.

Strana zaměstnavatelů, rozšířená vedle tradičních účastníků těchto klání (generální ředitel a před-

stava představenstva, obchodně ekonomický ředitel) i o místopředsedy představenstva (představitelé obou koaličních stran současné pražské radnice) a ředitele odštěpných závodů, zprvu odmítala jakékoli zvyšování mezd v tomto roce s poukazem na složitost finanční situace v příjmech hlavního města Prahy a předchozí vývoj nárůstu mezd v Dopravním podniku – zejména v loňském roce.

Tvrdí a vleklá jednání nakonec dospěla k oboustranně přijatelnému kompromisu o nárůstu mezd pro rok 2000 ve výši 2,5 % s tím, že se obě strany po uplynutí pololetí sejdou (v případě vyššího vývoje inflace – nad 4% se sejdou operativně) a budou jednat dále s cílem udržet reálnou úroveň průměrné mzdy zaměstnanců v návaznosti na vývoj rozpočtových příjmů města a pravidelné vyhodnocení efektivity vynakládaných provozních prostředků v Do-

pravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Vývoj prvního pololetí prozatím naznačuje úroveň inflace v řádu 3,5 %, v dalším průběhu roku je však možné očekávat určitý nárůst vlivem úpravy některých regulovaných cen, růstu cen pohonných hmot, růstu kurzu některých měn a podobně.

Pro úplnost je potřeba uvést, že dosažená dohoda byla v jednotlivých závodech i na ředitelství realizována různým způsobem – v rámci sjednaných konkrétních kolektivních smluv. Ty byly vzápětí po ukončení jednání o „Dohodě o mzdovém vývoji na rok 2000“ uzavřeny, s výjimkou Elektrických drah, kde se jednání o kolektivní smlouvě protáhlo. Kolektivní smlouvy mají platnost do 31. března 2001.

Po završení celého vyjednávacího maratónu jsou pro odbory v jednotlivých závodech a na ředitelství společnosti na pořadu dne „běžné“ záležitosti každodenní praxe v pracovních vztazích, probíhá příprava dětské rekreace a dalších akcí. Ve společnosti, která přepraví denně téměř tři miliony cestujících a zaměstnává přes dvanáct tisíc zaměstnanců, je k řešení problémů víc než dost.

Jiří Šindelář, Rada ZV OO

Jak to vypadá s metrem do Ládví?



Foto: Jan Šurovský

Po dlouholetém období variantních řešení, koncepčních sporů a posléze i inženýrské přípravy vybrané varianty přichází čas, kdy bude zahájena stavba dalšího úseku pražského metra, kterou je IV. provozní úsek tratě C, úsek IV. C 1 Nádraží Holešovice – Ládví. Touto stavbou se trať C, dosud končící v Holešovicích, prodlouží na Severní město.

Trať ze stanice Nádraží Holešovice podejde Vltavu, oblohouk směřuje k severu do prostoru Kobyliského náměstí a pokračuje východně k obchodnímu a kulturnímu centru Ládví, kde končí. Na trati jsou dvě stanice, ražená Kobylisy a hloubená Ládví. Kobylisy bude mít dva vestibuly, Ládví jeden.

Pojďme si stručně přiblížit, jak vypadá současný stav přípravy stavby:

- Bylo vydáno nové územní rozhodnutí, zohledňující poslední změny, které vyplynuly z podrobnějšího technického řešení. Toto územní rozhodnutí by mělo nabýt koncem června právní moci.

- Byla zpracována a kladně projednána dokumentace pro stavební povolení.

- V současné době probíhá stavební řízení. Vydání stavebních povolení se předpokládá do konce července. Podle druhů objektů budou stavební povolení vydána čtyřmi stavebními úřady.

- Probíhá obchodní veřejná soutěž na dodavatele stavby. Ukončení veřejné obchodní soutěže (ve smyslu lhůt vyplývajících ze zákona o zadávání veřejných zakázek) je předpokládáno do konce srpna 2000.

Vzhledem k tomu, že je zajištěno i financování této mimořádně náročné stavby, lze předpokládat, že stavba bude zahájena letos po prázdninovém období přípravnými pracemi a následně všemi stavebními činnostmi na jednotlivých staveništích. Zahájení provozu s cestujícími na novém úseku se předpokládá v roce 2004.

Stavbu úseku IV. C 1 metra bude doplňovat návazná doprava, kterou budou připojeny Bohnice a Čimice ke stanici metra Kobylisy. Po zvažování různých variant dopravních prostředků rozhodla nakonec rada Zastupitelstva hl. m. Prahy v červnu tohoto roku o návazné dopravě autobusové. Ta by měla být zabezpečována nízkopodlažními vozidly splňujícími ekologickou normu EURO 3 ve vyhrazených jízdních pruzích.

Protože se předpokládá pokračování stavby IV. C v krátkém časovém odstupu dále na severní terase města, je připravován již i navazující úsek, označovaný IV. C 2, který dovede metro přes Prosek do Letňan.

Ing. Zbyněk Knop, IDS, a. s.

Letmý pohled na kulturu pracoviště

V souvislosti se stěhováním do nové budovy je vhodné se zamyslet nad změnou dotýkající se zaměstnanců. Zaměstnanci ústřední budovy z Bubenské si jistě rádi oddychnou od nefungující klimatizace. Další příjemnou informací je, že asi nebude nutné vytahovat legitimaci opravňující ke vstupu, neboť chytré čtecí zařízení je schopné tento úkon nahradit a mohou odpadnout i pochybnosti, v kolik hodin kdo přišel či odešel, když se zapomněl zapsat v knize docházky.

Kultura pracoviště se mění i v závislosti na prostředí kolem nás a my se musíme naučit pružně reagovat na tyto změny. Máme k tomu celou řadu příležitostí a tak můžeme dále zkoušet spíše takový veselý pohled a po dobu následujícího čtení se na chvíli oprostít od striktních firemních pravidel. Vzor nemusí být jen cizí firmy, ale i v našich firmách nebo i na pracovištích naší společnosti už jsou dnes vidět usměvaví, upravení, korektní a ochotní zaměstnanci plně splňující podmínky na reprezentaci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

V podstatě mizí kouření na pracovištích a už nejsou vidět ani pivní lahve na pracovním stole či jinde v kanceláři. Rovněž přichází v zapomenutí doba, kdy zákazník byl nucen mluvit s člověkem poskytujícím nějakou službu a tento „zástupce firmy“ se honosil chlupatým hrudníkem vyčnívajícím zpod trička potíštěného různými názvy POLICE, FBI a podobně či chlupaté nohy v létě vyčnívající ze šortek jen doplňovaly onu mužnost. I ženy dnes pohlížejí jinak na muže, zejména v pracovním, služebním a zákaznickém styku a dávají spíše přednost mužům náležitě oblečeným a upraveným. Sportovní oblečení je potom očekáváno v odpovídajícím pro-

středí. Sami víme, jaké jsou požadavky na jízdní personál, aby dobře reprezentoval poslání našeho podniku, proto by zaměstnanci v kancelářích neměli v žádném případě zaostávat za touto skupinou a spíše být příkladem. Doba se skutečně změnila a nevidět PC v kanceláři v podstatě ihned vyvolá myšlenku, zda toto pracoviště opravdu PC nevyžaduje, protože člověk bez znalosti práce na PC snad už nemá ani důvod pobývat v kanceláři.

Náš pohled je skutečně jen veselým mrknutím oka a neklade si za cíl výčet pravidel nebo poznatků z odborných článků.

Určitě jsou rezervy v chápání změny doby jako například i v tom, že někteří zaměstnanci dosud nepostřehli výhody a záruky bezhotovostní manipulace s výplatou. Zřejmě čekají, až si povevou celou svoji měsíční výplatu v prostředku městské hromadné dopravy a budou nepřijemně překvapeni kapsářem a nebo kdy v době jejich nepřítomnosti navštíví jejich byt zloděj. Způsob řešení finančních operací v domácnostech našich prababiček, kdy se peníze schovávaly pod polštář, jsou vážně již dávno pryč a platební karta se stává běžným trendem, nehledě k tomu, že i bezhotovostní způsob výplat zmenšuje problémy vlastní organizace i riziko okradení samotného zaměstnance. Přesto například 23 % zaměstnanců ředitelství naší společnosti dosud nevidí přednosti bezhotovostního zajištění měsíční výplaty.

Všem spoluzaměstnancům v nové budově přejeme hladký průběh stěhování, co nejrychlejší záběh na novém pracovišti, a ať se nám tam všem společně plní úkoly ještě lépe než dosud.

Zaměstnanecký odbor 90340

Do poloviny 90. let bylo slovo Internet pro veřejnost neznámým pojmem. Jeho nebyvalý rozvoj v následujících letech zajistil dostupnost prakticky neomezeného množství informací pro miliony uživatelů. Výsledkem je přítomnost internetu ve všech oblastech lidského života.

Na tuto situaci zareagovaly také jednotlivé podniky a začaly vytvářet nejen stránky prezentující činnost směrem k zákazníkovi, ale také obsáhle vnitřní informační databáze a soustavy k výměně potřebných dat v rámci firmy – intranet. Tímto způsobem podstatně zkvalitnily tak důležité informační toky v podniku.

Odštěpný závod Metro začal s vytvářením vlastní interní sítě v roce 1998. Od počátku využívá produkt firmy Microsoft – MS Internet Information Server, nejprve verzi č. 3 a v současnosti č. 4. Hlav-

Intranet v o. z. Metro

ní administrátor a správce intranetu používá pro svou činnost převážně programovací jazyk Pearl. V rámci podnikové sítě působí 10 stálých tvůrců webových stránek, kteří využívají programy MS FrontPage 98 a MS FrontPage 2000.

Hlavní stránka intranetu o. z. Metro obsahuje neaktuálnější informace a ostatní důležité údaje. Dále se uživatel pohybuje pomocí „menu“ a dostává se k základnímu přehledu informačních skupin členěných podle tematických oblastí. Ten se ve většině případů dělí do dalších podskupin, a tak celkový počet odkazů v „menu“ dosahuje téměř sto padesáti. Počet jednotlivých stránek na všech adresách (tj. těch, které se objevují na obrazovce po výběru z „menu“) je již v řádech tisíců.

Základní obsah tvoří tyto skupiny (v abecedním pořadí):

- Aktuality
- Doprava
- o. z. Metro
- Ekonomika
- Intranet
- Kancelář
- Nástěnka
- Novinky
- Obsah
- Oznámení chyby
- Péče o zaměstnance
- Podle autorů
- Registrace uživatele
- Sít a počítače
- Telefony
- Zaměstnanci

V současnosti je k našemu intranetu připojeno přes 800 zaměstnanců a pracovišť o. z. Metro. Přístup je dále umožněn ostatním účastníkům z odštěpných závodů a ředitelství naší společnosti. Tímto je celkový počet uživatelů výrazně vyšší. Průměrný měsíční počet přístupů na podnikový server překračuje hodnotu 20 000 a celkový počet načtených stránek v měsíci se pohybuje okolo 120 000.

Za dobu nepřilíš dlouhého využívání intranetu se ukazuje jeho zásadní výhoda v okamžité dostupnosti požadovaných dat, jejich rychlé aktualizaci a uživatelsky přístupném prostředí. Nezanedbatelnou částí je také možnost zaměstnanců, kteří mají zájem, aktivně se podílet na výsledném obsahu. Intranet se stal samozřejmou skutečností a stává se nepostradatelnou součástí moderního podniku.

Jiří Pytelka, 11 003

MHD ve světě

GRATALLOPS (Španělsko): Vlnářská vesnice v provincii Tarragona, v centru vlnářského kraje, hodlá pro domácí a zejména pro velmi četné turisty postavit tramvajovou trať o rozchodu 500 mm, vedenou vinicemi i lísovnami vína a sklepy. Ukázkový úsek trati již byl vybudován a zaznamenal obrovský úspěch. Trať by mimo přepravní špičky měla sloužit i nákladní dopravě.

□□□

TIJUANA (Mexiko): Zástupci města podepsali dohodu o spolupráci se San Diegem (USA) na stavbě rychlodrážní tramvaje v délce 16 km. Její počáteční smyčka by měla ležet pouhých 100 m od konečné stanice tramvaje v San Diegu a v budoucnu není vyloučeno propojení obou systémů přes hranici mezi Mexikem a USA.

-paf-, -jau-

Vývoj v oblasti lidských zdrojů v o. z. Metro

Uplynulých deset let přineslo podstatné změny v oblasti rozvoje lidských zdrojů. České hospodářství se stává součástí evropských trhů, přejímá jejich strukturu, podmínky a také působí na mentalitu pracovních sil. Hlavní prioritou se stává zvyšování produktivity práce, podložené kvalitní produkcí výrobků a služeb při optimalizaci počtu pracovníků.

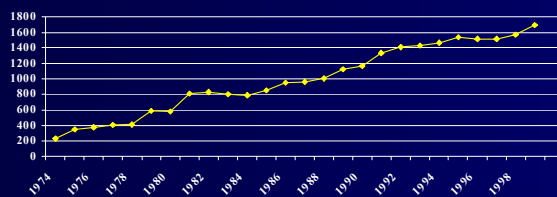
Odštěpný závod Metro zaměstnával koncem osmdesátých let téměř 6000 pracovníků. V následujících letech provedl několik racionalizačních opatření, v jejichž důsledku se počet zaměstnanců snížil na současných 4200. Zároveň se však dvojnásobně zvýšila délka provozovaných tratí a tím došlo k výraznému růstu produktivity práce.

Důležitým prvkem v oblasti personalistiky, charakteristickým pro toto období, je postupné obsazování míst, která v minulosti trpěla nedostatkem pracovních sil nebo byla poznamenána přílišnou fluktuací (například strojevedoucí, dozorců stanice, přepravní manipulanti). V druhé polovině devadesátých let došlo k výraznému snížení počtu rozvázání pracovního poměru v těchto kategoriích pracovníků a problém nedostatku pracovních sil přestal v odštěpném závodě Metro prakticky existovat.

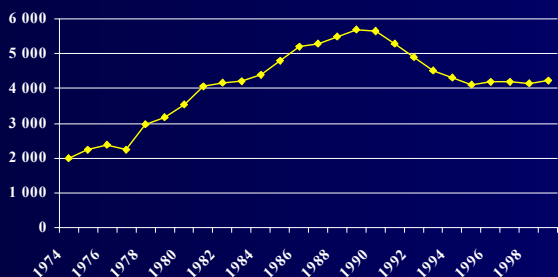
Tato skutečnost se příznivě odrazila v několika oblastech, z nichž velmi důležitá je zlepšující se pracovní morálka zaměstnanců, zahrnující nejen účelné využívání pracovní doby, ale i zájem o poznávání nových trendů a postupů v oblasti působnosti a zavádění nových technologií. Dochází ke změně vnímání vztahu zaměstnanec-zaměstnavatel, jehož výsledkem je zkvalitnění pracovní činnosti vedoucí k vyšší úrovni poskytovaných služeb.

Jiří Pytelka, 11 003

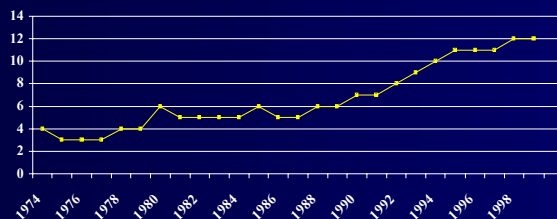
Provozní vozokilometry / po-et zaměstnancT



Po-et zaměstnancT (prTm lrn" plepo-ten")



Provozní dĚlka sĭt1 / po-et zaměstnancT



Intranet Elektrických drah

Intranet odštěpného závodu Elektrické dráhy je univerzální informační systém, postavený na základě technologií Internetu, který nabízí velkému počtu uživatelů informace v rámci odštěpného závodu i celé naší akciové společnosti. Vzhledem k požadavkům na zvýšenou bezpečnost jsou informace, uložené na intranetu, zcela odděleny od sítě Internet a tedy přístupné pouze našim uživatelům.

Počátkem letošního roku byla uvedena do provozu nová verze Intranetu o. z. ED, která je z důvodu maximální integrace se sítí celé společnosti provozována na **technologiích firmy Microsoft**.

Serverová platforma

MS Windows NT 4.0 – Intranet o. z. ED je provozován pod operačním systémem Windows NT a server je členem NT domény, stejně jako klientské stanice uživatelů v rámci Dopravního podniku. Díky tomu jsou neveřejné části intranetu zabezpečeny pomocí zabezpečovacích prostředků NT domény a přístup lze nastavit vybraným uživatelům.

MS Internet Information Server 4.0 – naprostá většina informací na intranetu je dostupná využitím intranetových aplikací, které jsou vytvořeny pomocí technologie MS Active Server Pages. Tyto aplikace umožňují mnohem více funkcí, než statické HTML stránky. Velkou výhodou je, že zobrazují vždy aktuální data z databáze; kromě aktuálnosti se tak dosahuje výrazně menších nákladů na správu intranetu (například aplikace *Telefonní seznam* si načítá data z databáze a odpadá tak zdlouhavá ruč-

ní aktualizace HTML stránek).

MS SQL Server 7.0 – zdrojem dat pro intranet je databáze MS SQL Server. Tato transakční SQL databáze umožňuje rychlý, zabezpečený a spolehlivý přístup jak k intranetu, tak i k běžným podnikovým aplikacím pro Windows.

MS Exchange 5.5 – poštovním serverem je MS Exchange, který je intranetem využíván například při zaslání připomínek v úloze *Telefonní seznam*.

Klientská platforma

MS Internet Explorer 5.0 kompatibilní – k práci s intranetem postačí kterýkoliv Internet Explorer 4.0 kompatibilní prohlížeč. Přístup je tedy možný s drobnými problémy zobrazení i například pomocí prohlížeče AOL Netscape Communicator/Navigator pro operační systém LINUX.

S ohledem na vyšší stabilitu a kompatibilitu stránek byly použity jen technologie, které takové nároky splňují. Proto je na klientských stránkách používán pouze JavaScript, ne VBScript, který je pouze pro MS Windows. Ze stejného důvodu nebyly použity prvky ActiveX, které jsou také často označovány jako nestabilní a nezabezpečené. Pro zvýšení rychlosti intranet používá pouze omezené množství grafických prvků.

Rozvoj Intranetu o. z. ED v technické oblasti zajišťuje oddělení ASŘ. Každý útvar o. z. ED má prostřednictvím nabídky Informace útvarů možnost vytvářet vlastní stránky a tím informovat pracovníky o. z. Elektrické dráhy

MHD ve světě

ŠANGHAJ (Čína): Linka 3 metra v délce 24,9 km, vedená na zvýšeném tělese bývalé železnice, bude elektrifikována, zabezpečena a vybavena novými vozy firmy Alstom. Každý z 24 šestivozových vlaků, vybavených IGBT trakci s asynchronními motory, bude mít kapacitu 2000 cestujících ve špičce.



BILBAO (Španělsko): Roku 2000 bude otevřena linka metra č. 2 a spolu s ní také 4,5 km dlouhá tramvajová trať z Axturi do San Mames jako zárodek budoucí rozsáhlé sítě.



IZMIR (Turecko): Třetí největší turecké město s 2,5 mil. obyvatel by v příštím desetiletí mělo dosáhnout 4 milionů. Jako hlavní nositel MHD byla zvolena rychlodrážní tramvaj na segregovaném tělese, provozovaná vysokopodlažními vozidly na způsob metra, s napájením třetí kolejničí a napětím 750 Vss. Adtranz dodal již prvních 45 vozidel (30 čelních a 15 vložných), později pro provoz v pětivozových vlacích. Vozový park má mít v 1. etapě 140 vozů. Při intervalu vlaků 2,5 min. se počítá s 37 400 cestujícími za hodinu v jednom směru.



SALT LAKE CITY (USA): V rámci příprav na zimní OH v roce 2002 staví toto milionové mormonské velkoměsto systém rychlodrážních tramvajů vedoucích středem až 40 metrů širokých ulic, jimiž poslední tramvaje projely roku 1945. V 1. etapě má síť dosáhnout délky 23 km. První zásilku vozů podobných těm, které jsou provozovány v Denveru, dodala firma Siemens – jde o typ SD-100 – již koncem roku 1998. Nový dopravní podnik nese název TRAX (TRANsit eXpress).

–paf–, –jau–

Došlo do redakce

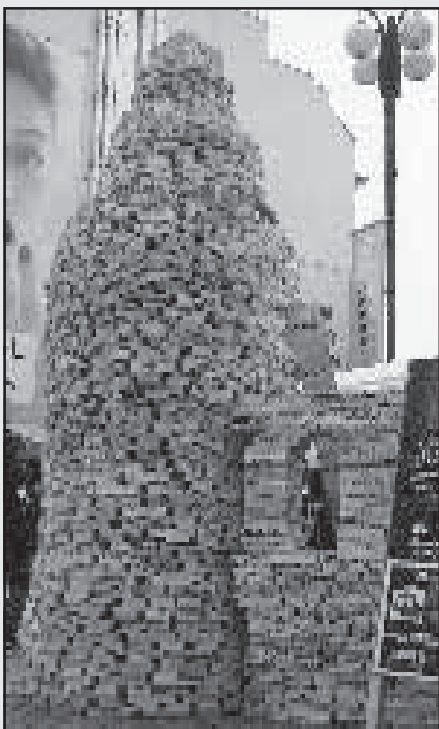
Články uveřejněné v této rubrice nevyjadřují stanovisko redakce.

Vážená redakce,

v dnešní uspěchané a hlavně problémové době, kdy snad nic nefunguje tak, jak má, se mi stala příhoda, která mě donutila sednout si ke stolu a napsat vám.

25. května tohoto roku jsem cestovala tramvaj č. 3 na nádraží Braník. Asi v 10.45 se tramvaj náhle zastavila za křižovatkou Karlovo náměstí ve směru Palackého náměstí. Řidička nejprve volala radiostanicí a potom šla do zadní části tramvaje, kde otevřela nějakou skříň a zůstala nad ní bezradně stát. Po chvíli přijelo auto Dopravního podniku (už jenom ta chvílika byla pro mě příjemně zarážející), z něj vystoupil muž ve světlém saku. Nejprve promluvil s řidičkou a pak se šel podívat na skříň v zadní části tramvaje. Během minuty přešel dopředu, usedl za řízení a my jsme pokračovali dál v jízdě. Muž řídil tramvaj až do Podolí, kam též jelo i auto DP (č. 28), do kterého si v Podolí přesešel. V jízdě dále pokračovala řidička a já jsem v Braníku stihla svůj vlak.

Z tramvaje jsem odcházela s dobrou náladou, za níž děkuji pánu ve světlém saku. Děkuji za vzácný okamžik, kdy si člověk vychutná pocit, že něco funguje skutečně tak, jak má. **Martina Abertová**



Vážený pane generální řediteli,

dovolte nám, abychom Vám jménem občanského sdružení Portus poděkovali za Vaši podporu a pomoc v průběhu benefiční kampaně „Akce cihla“, jejímž cílem je vybudování chráněné domácnosti pro lidi s mentálním postižením ve Slapech.

Výsledek „Akce cihla“ považujeme za velký úspěch. Celkově se podařilo shromáždit částku 2 473 026,- Kč. Tato částka však není konečná. Na naše „cihlové“ konto stále ještě přicházejí příspěvky jednotlivých občanů i firem. Díky výsledku kampaně můžeme v červenci zahájit rekonstrukci budovy pro chráněnou domácnost. Výtěžek kampaně však dosud nepokrývá celý rozpočet projektu. Věříme, že zbývající částku se nám podaří získat pomocí sponzorů, dotací a grantů. Dokončení rekonstrukce plánujeme na konec tohoto roku.

Jsmo rádi, že se společná věc, symbolizovaná společnou stavbou věže na Václavském náměstí, nakonec podařila. Zároveň jsme si vědomi, že bez velkorysé pomoci mnoha ochotných lidí by „Akce cihla“ vůbec nemohla proběhnout. Proto Vám ještě jednou děkujeme!

Za sdružení Portus:

Mga. David Čálek, koordinátor kampaně
Mgr. Jiří Sobek, místopředseda sdružení

Školní střípky

Automobilová výstava AMI 2000 – Lipsko

Tak jako každý rok na jaře jsme i letos, a to 11. dubna, navštívili moderní lipské výstaviště a tamní automobilovou výstavu. 65 žáků s trojicí učitelů prošlo spolu s ostatními návštěvníky magnetickými turnikety a začali hlídat vystavené novinky automobilového průmyslu. Měli jsme také možnost poslední den výstavního dne navštívit prezentaci novinek v servisní a diagnostické technice AMITEC 2000.

Celkově bylo možné navštívit kolem 500 vystavovatelů z 25 zemí. Výstava AMI představila více než 40 značek vozidel na celkové ploše přes 45 000 m². Firmy AUDI, BMW, Daimler, Chrysler, KIA, Peugeot a také Škoda výrazně zvětšily svou výstavní plochu. K vidění bylo přes 30 premiér. Naši severozápadní sousedé však velmi výrazně preferují tuning (tj. vylepšení motoru, podvozku a dalších součástí, zejména sportovním směrem. Například bývá vylepšen vzhled krosérie, kol, spoilerů, volantu, sedadel, čalounění a laku) vozidel, a tak nepřekvapí velké množství firem z tohoto oboru s jedinečnou ukázkou 20 originálních vozů z historie tuningu v Německu s názvem „Od liščího ocasu po chipový tuning.“

Poprvé byly vystaveny malé užitkové vozy do 7,5 t, ale největší výběr byl v dodávkových a dopravních vozidlech do 3,5 t.

Na velké ploše byla vystavována i záchranná vozidla – od doby císařství, přes padesátá léta do současnosti.

Skleněná vstupní a propojovací hala hostila kulturní automobil Renault 5, jehož první návrhy vznikly v roce 1967 a výstavní premiéru měl v roce 1972 na autosalonu v Ženevě. Tento originální „Francouz“ byl vystaven v 20 exemplářích v různých úpravách. Zaujal čestné místo podobně jako v minulých letech „Trabi“, „Brouk“, „Kachna“ a „Mini“.

Fanoušci terénních vozů mohli své miláčky evropských, asijských i amerických značek nejen obdivovat, ale i „ochutnat“ na speciální překážkové dráze, a to jako jezdci nebo spolujezdci. Na volné ploše probíhaly ukázky tréninku bezpečné jízdy na smykové folii. Součástí této části expozice byla i unikátní výstava terénních vozidel vyrobených na východě – NVA P1, P21, P3, GAZ 46 a 47, LVAZ a Muli.

Za zmínku stojí i akce „Den volby povolání“. Návštěvníci výstavy mohli v hale 5 nahlédnout pod pokličku přípravy budoucích pracovníků v oblasti výroby, oprav, diagnostikování a seřizování vozidel. Nabídnuta byla i možnost nahlédnout jak vypadá pracovní a učňovská burza Spolkového institutu práce.

Po celodenním objevování usedáme znaveni do příjemných křesel patrového autobusu Setra cestovní kanceláře našeho bývalého žáka. Cesta rychle a bezpečně uběhla, probírají se nové zážitky a oprašují se stará předsevzetí – tentokrát již vážně je nutné začít s povětivým studiem cizích jazyků. Návštěva výstavy měla jednoznačně kladný ohlas. Tak na shledanou, Lipsko, v roce 2001!

První závod po roce a půl práce

Asi tak před jeden a půl rokem přišel na dílnu Fanda a povídá: „Hele, kluci, co kdyby jsme někde sehnali nějakého trabanta na odpis, dali ho dohromady a vyjeli na závody?“ Nápad sice výborný, ale kde vzít místo na provádění úprav a oprav, kde vzít čas na přípravu, kolik peněz to spolkne! A hlavně – kde vzít toho trabanta?? Náhodou to zaslechl náš mistr Jirka Říha a říká: „No, když poprosíte vrchního mistra, že chcete vytvořit závodní tým Trabant crossu pod záštitou školy, já jsem ochoten vám pomoci a věst, dílna by byla a takový trabant – když budete šikovni – na opravu moc peněz nepotřebuje.“

Kde vzít ale toho trabanta?? Jeden člen našeho budoucího závodního týmu vyhrk: „Já doma po-

jízdného trabanta mám a myslím, že ho klidně můžu na závody věnovat.“ Dál nebylo co řešit. Celá akce nabrala obrátky – povolení na práci jsme dostali, i když s nedůvěrou, že náš nápad dotáheme do zdárného konce. Trabant byl dopraven do dílny a začala práce. Vyřezávání zrezlých částí, lakování karosérie, generálka motoru, brzd a podobně. Nastaly i komplikace – měnila se totiž pracoviště a už nebyl čas pracovat na trabantu.

Našemu nápadu hrozil zánik, ale přece malá jiskřička naděje zbývala. Každý pátek po práci jsme docházeli na školní dílnu Na Valentince a do minulých prázdnin měl **náš trabant** skoro novou karosérii s pevným rámem. Po prázdninách jsme se opět vrátili do našeho starší dílny a pokračovali v uskutečňování našeho plánu. Když jsme se dozvěděli, že náš vytožený závod by se měl jet 6. května 2000 – což bylo za měsíc – nikdo kolem nás nedoufal, že trabanta stihneme připravit. Ale povedlo se! 6. května jsme směle vyrazili po vlastní ose do Sedlčan na rallye. Bohužel jsme tolik pospíchali, že jsme ani neměli šanci otestovat jízdní vlastnosti našeho stroje, což znamenalo risknout to a doufat, že nedojedeme poslední.

Když jsme v 7 hodin ráno dorazili do Sedlčan, tak se nám náš závodní stroj svezl na předeek a ulomil se výfuk a startér. Zkrátka nikdo už nedoufal, že závod vůbec pojedeme, ale naštěstí díky kolegalitě našich soupeřů, kteří nám darovali poškozené díly, jsme našeho trabanta opět dali dohromady. Fanda Flossmann – námi předem vybraný jezdec – vyjel na trať.

I přes ulomený tlumič, prokluzování spojky a nakonec přetržený klínový řemen – což znemožnilo jet poslední rozjezd – jsme se my – František Flossmann, Karel Bajer, Petr Boško, Pavel Červený, Jakub Hladiš, Tomáš Vodrážka, Pavel Hromas, Jindra Holý, Břěta Lesný a nakonec náš mistr Jirka Říha (bez kterého by byl tento nápad nerealizovatelný), umístili na našem prvním závodě na skvělém 3. místě. Příště budeme určitě první. Získali jsme už i své první sponzory. Ale potřebujeme další – nevíte o někom? Pokud ano – dejte vědět.

Sport v SPŠ, SOU a U

Naše školní mužstvo zaznamenalo úspěch v celopražském hokejbalovém turnaji, který vyhrálo a 15. června bude hájit školní barvy v republikovém finále.

Ve škole ovšem nesportují pouze žáci, ale i vedení školy, učitelé, mistři. Jarní turnaj v malé kopané má již svou tradici. Na hřišti na Třebešíně se hrálo i letos. Mužstva jednotlivých pracovišť sehrála za velmi pěkné atmosféry podpořené pěkným počtem zápasů. Hrál se systémem každý s každým a vítězství si odnesli mistři odborného výcviku z provozovny Košíře.

Nejpůvabnějším mužstvem, téměř ženským, byli hráči, respektive hráčky reprezentující školu v Moravské, i když skončily v poli poražených.

Maturity 2000

Pro žáky maturitních ročníků už skončila škola. Mají totiž odmaturováno – alespoň převážná většina z nich. Někteří prospěli, ale někteří se připravili na maturitní zkoušky tak dobře, že svá studia ukončili s vyznamenáním. Jsou to:

třída D2A: Pavel Košťálek, Aleš Knotek, Luděk Mimra,

třída ED2: Petr Miček, Libor Nováček, Radek Pilát, Roman Sojka,

třída PD2: Kateřina Dudaščíková, Kateřina Jindrová, Jakub Novák, Simona Šrůtová, Jana Stejskalová, Pavla Ulmanová a Hana Vostřezová.

Milí – již bývalí žáci – hezké léto, pilný odpočinek a pokud míříte dál do školy, přejeme Vám stejnou úspěšnost, ke které jste se dopracovali svou poctivou prací v SPŠ, SOU a U Dopravního podniku. A jestliže vstupujete do svého prvního zaměstnání, mějte při jeho výběru šťastnou ruku. **–sou–**

Důchodová problematika

Tentokrát vám nabízejme další otázku a odpověď z důchodové oblasti, o kterou se velmi živě zajímáte.

Moje sestra je Slovenka, má stále trvale bydlíště na Slovensku a je zaměstnána od roku 1965 v naší republice. Nyní by si chtěla požádat o starobní důchod. Kde se žádost o tento důchod podává a v jaké měně bude důchod vyplácen?

Mezi Českou republikou a Slovenskou republikou je uzavřena smlouva o sociálním zabezpečení, uveřejněna pod č. 228/1993 Sb. Podle této smlouvy se řídí účast na důchodovém pojištění výdělečně činné osoby právními předpisy toho státu, na jehož území je výdělečně činnost vykonávána. Rozsah a způsob hodnocení dob pojištění se řídí právními předpisy toho státu, v jehož důchodovém pojištění byly tyto doby získány. Doby získané přede dnem rozdělení ČSFR se považují za doby pojištění toho státu, na jehož území měl zaměstnavatel občana sídlo ke dni rozdělení ČSFR. Zaměstnavatel Vaší sestry se nachází na území České republiky, a proto se celá doba pojištění od roku 1965 bude považovat za dobu pojištění v České republice. Žádost o starobní důchod bude sepsána stejným způsobem jako žádost zaměstnavatele ČR, to znamená že bude zaměstnavatelem postoupena prostřednictvím okresní (v Praze Pražské) správy sociálního zabezpečení České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová ulice 25 (dříve ÚDZ), která rozhodne o důchodu.

V případě, že sestra bude pobývat na území České republiky, bude jí důchod vyplácen v české měně. Pokud se vrátí do Slovenské republiky, bu-

de důchod poukazován do Slovenské republiky, a to ve výši stanovené v české měně a na Slovensku bude pak přepočten na slovenskou měnu a vyplácen v hotovosti nebo na účet peněžního ústavu.

Chcete-li znát odpovědi na některé další otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti – ředitelství. Adresa je Bubenská 1, 170 26 Praha 7, 96 19 33 61

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor ředitelství

Vracení daňových přeplatků

1. Při podávání daňového přiznání

Pokud jste si v daňovém přiznání vypočetli nárok na vrácení daně (vznikl vám daňový přeplatek), neznamená to, že vám finanční úřad automaticky tuto částku vrátí.

Finanční úřad vrátí přeplatek pouze na základě vaší žádosti a za podmínky, že nemáte případný nedoplatek na jiné dani (například na dani z nemovitosti). Pokud by tomu tak bylo, použije správce daně (finanční úřad) váš přeplatek na úhradu dluhu. O převedení přeplatku na úhradu nedoplatku u jiné daně vás správce daně vyrozumí.

Žádost o vrácení přeplatku na dani nepodléhá správnímu poplatku. Ode dne doručení této žádosti běží finančnímu úřadu třicetidenní lhůta, ve které vám musí být přeplatek vrácen. Nestane-li se tak, náleží vám úrok z přeplatku ve výši 140 % diskontní úrokové sazby ČNB platné první den kalendářního čtvrtletí. Úrok vám náleží ode dne následujícího po dni uplynutí zákonné lhůty pro vrácení přeplatku. Za den vrácení přeplatku se považuje den, kdy došlo k odepsání z účtu správce daně.

Aby mohl být přeplatek vrácen, musí činit víc než 50 Kč.

Pokud o vrácení přeplatku nepožádáte ani nemáte dluh na jiné dani, zůstane přeplatek u finančního úřadu jako záloha na daň z příjmů pro příští zdaňovací období.

2. Při ročním zúčtování záloh u zaměstnavatele

Přeplatek z ročního zúčtování záloh se zaměstnanci vrátí, pokud je vyšší než 50 Kč, a to nejpozději při zúčtování mzdy za březen. V případě, že by zaměstnavatel z různých důvodů nestačil v tomto termínu přeplatek zaměstnanci vrátit, musí jej vrátit co nejdříve po zjištění této skutečnosti. V tomto případě ale můžete podat u finančního úřadu stížnost na nedodržení lhůty. Právo na vrácení přeplatku, například z ročního zúčtování za rok 1999 prováděného v roce 2000, budete mít ještě v roce 2003.

Pokud zmeškáte požádat o roční zúčtování do 15. února, nebo sice požádáte v termínu, ale zapomenete například uplatnit některou z odpočitatelných položek, můžete kdykoli podějí (v rámci následujících tří let) dosáhnout vrácení případného přeplatku podáním daňového přiznání.

Ing. Alena Vaňková, ZOŘ

Napsali o nás

Blesk (15. 6. 2000)

Cestující v metru povzbuzují verše

Zlepšit pochmurnou náladu většiny Pražanů, ale i ostatních cestujících při jinak nezajímavé jízdě metrem se již od listopadu snaží Literární klub 8. K dosažení tohoto cíle zvolili autoři projektu nepříliš obvyklý prostředek – literaturu. Ve vagoněch a prostorech podzemky se tak od listopadu loňského roku objevují verše několika známých i méně známých autorů.

České slovo (16. 6. 2000)

ČKD dokončí nové vozy metra

Dělníci z ČKD Dopravní systémy mají opět práci. Pasažéři pražského metra budou už v tomto roce jezdit v moderních vlakových soupravách. Po několika dlouhých měsících zahájili dělníci v ČKD Dopravní systémy opět práci na nových vlakových soupravách pro pražské metro. Továrna v Praze – Zličíně, která kvůli konkurznímu řízení a finančním potížím několik měsíců nevyrobila, obnovila montáž nových vlaků pro metro už minulý týden. Pořadné peníze na obnovení výroby pro ni sehnala Konsolidační banka, která je většinovým vlastníkem ČKD.

Večerník Praha (8. 6. 2000)

Z Kobylis pojedou autobusy

Z budoucí stanice metra v Kobylisích, která bude součástí trasy IV. C1, nebude jezdit do Bohnic tramvaj, jak s tím původně počítal územní plán, ale autobusy. „V tramvajovém provedení by se stal z Bohnic kolejodrom a jistě víte, že ani Praha 8 na to nemá jednoznačný názor. A ani ona zde nikdy jednoznačně neprosazovala kolejové vedení,“ řekl náměstek primátora Martin Hejl, který má na starosti dopravu. Po zpracování alternativ dopravy z Kobylis do Bohnic zjistila městská rada, že autobusy přijdou levněji.

Vybral ing. Jan Urban

Ústřední technická knihovna DP informuje

V rámci stěhování ředitelství akciové společnosti bude přestěhována i Ústřední technická knihovna Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Knihovna bude umístěna v nové budově v Praze 9, Sokolovská 217/42 v suterénu (místnost 0108). O otevření knihovny a výpůjčních hodinách budeme včas informovat prostřednictvím elektronické pošty a DP-KONTAKTU.

Ing. Jan Urban

Co zajímavého najdete na internetu

V minulém čísle jsme slibovali prázdninová internetová témata, a protože se sliby mají plnit, přicházíme s první porcí adres, které se vám mohou během letních měsíců hodit. Dnešní díl je určen především (ale nejen) těm, kteří již vědí, kam vyrazí trávit týdny zaslouženého odpočinku. V srpnovém čísle naopak poradíme těm, již zatím ještě netuší, jak a kde dovolenou stráví.

Ať už vyrazíte v létě kamkoli, je důležité znát předpověď počasí. Na jejím základě se totiž můžete rozhodnout, co vše je nutné s sebou přibalit, kdy odcestovat a kudy jet. Nabízíme vám pětici dobrých webových adres, které mohou toto rozhodování výrazně usnadnit. Na <http://pocasi.seznam.cz> naleznete krátké a důležité údaje týkající se aktuální situace a stručnou předpověď - jak pro ČR, tak pro Evropu. Chcete-li podrobnější údaje o počasí na různých místech v ČR (města, rekreační oblasti, horská střediska), navštivte www.meteopress.cz. Potřebujete-li znát i takové věci jako stav vody na českých řekách nebo sílu větru, není nic snazšího než se podívat na stránky Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ), nalézající se na adrese www.chmi.cz. Stránky sice nevynikají kdovíjakou grafickou úpravou, ale důležitých údajů je zde více než dost.

Na monitoring a předpověď počasí v Evropě i mimo ni však existují lepší adresy. Jednak můžete navštívit hydrometeorologické ústavy v jednotlivých zemích (odkazy na ně najdete na stránkách ČHMÚ), nejvýhodnější je ovšem navštívit mezinárodní meteorologické servery. Pokud cestujete do Španělska, Německa, Francie či Itálie, budete jistě spokojeni s meteorologickým servisem, jenž je k máni na adrese www.intellicast.com. Přes úvodní mapku se zde jednoduše "proklikáte" až k oblasti, kam míříte, přičemž právě zmíněné kvarteto zemí je zde zastoupeno nejvyšším počtem sledovaných míst. Pokud jste však fajnšmekři a chcete znát

aktuální stav a předpověď počasí skutečně přesně ve městě či letovisku, kam míříte, navštivte www.accuweather.com. Jde o jeden z vůbec nejpropracovanějších a nejpodrobnějších meteorologických serverů. V databázi zde mají více než 5000 míst na celém světě (z ČR 70!), u nichž se můžete seznámit s aktuální situací a s předpovědí na 5 nebo na 10 dní dopředu.

Pro ty, kteří dají spíše na lidovou moudrost než na předpovědní mapy, nabízíme adresu www.fippro.cz/pranostiky/. Stačí si vybrat příslušný měsíc a příslušný den a hned se dozvíte, jaké počasí vás čeká.

Možná již víte, kam byste se v létě chtěli vypravit, ale stále ještě netušíte jak. Možností je bezpochyby nepřeberné množství, ale pokud máte hluboko do kapsy, je nejlepší autostop. Že se vám tento způsob přepravy příliš nezamlouvá? Tak zkuste organizovaný autostop! Na adresách www.spolujizda.cz nebo www.autostop.cz se můžete nechat zaregistrovat a uvést datum a cíl vaší cesty, a pak jen čekat, jestli na vaši nabídku někdo zareaguje. Je to bezpečnější než běžný autostop a bez zbytečného čekání na silnicích. Tento tip neplatí jen pro stopaře, ale i pro řidiče, kteří chtějí ušetřit. Pokud někam jedete a máte v autě volná místa, můžete si zkusit "opatřit" přes internet spolucestující. Cesta vás pak vyjde o nějakou tu korunku levněji, neboť organizovaní stopaři za tuto službu obvykle platí.

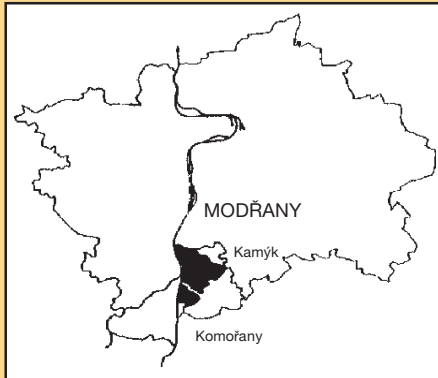
Na závěr ještě dvě doslova životně důležité adresy pro cestovatele do dalekých tropických krajin. Na adrese <http://tcm.trios.cz> najdete informace o tom, jaké zákeřné nemoci vás mohou ohrozit a dostane se vám rovněž mnoho praktických rad stran očkování a výbavy. Údaje o aktuálně probíhajících epidemiích pak naleznete na www.istm.org.

-mš-

Pražský dopravní zeměpis II

15. část Modřany I. díl

Nejvýznamnější obcí, která byla připojena ku Praze v roce 1968, byly bezesporu **Modřany**. V té době je tvořila dvě katastrální území, vlastní Modřany a Komořany.



Byly z celé skupiny největší a jako jediné byly městem. Budeme-li pátrat po původu jména, zjistíme, že má svůj základ ve slově modrý. A proč? Kdysi se Modřanům říkalo Modřiluhy, což naznačuje, že zde byly vlhké louky, na kterých rostly modře kvetoucí rostliny. Odborníci dokonce soudí, že to mohl být hyacint modrý. Nejstarší prokazatelná zmínka o Modřanech pochází z roku 1178, kdy jejich část patřila vyšehradské kapitule (avšak uvádí se také rok 1088, kdy prý byla vydána zakládací listina vyšehradské kapituly, ta je však podle odborníků falzem). Menší část vsi patřila pražskému kostelu sv. Víta, vlastnická práva zde mělo také Staré i Nové Město. (Například Novoměstští zde vybírali clo z dříví plaveného po Vltavě.) V období husitských válek byl církevní majetek zabrán Pražany. U Modřan se dokonce odehrála i bitva – v roce 1429 zde porazili spojení Pražané vojska několika českých pánů v čele s Alešem ze Šternberka a Habarta z Adlaru. Krátce část zdejších statků vlastnil Závíš z Valdštejna.

Majetky pražských měst v Modřanech byly konfiskovány v roce 1547 za jejich odboj proti Ferdinandovi I., postupně jim však byla větší část majetku opět vrácena, avšak po bělohorské bitvě se v roce 1622 Modřany dostaly do majetku cisterciáckého kláštera na Zbraslavi. Po zrušení kláštera připadly Modřany náboženskému fondu a v roce 1827 je ve veřejné dražbě koupil kníže Bedřich z Oettingen-Wallersteina.

Jižně od Modřan leží katastrální území **Komořany** (název odvozen podle lidí sídlících na statcích královské komory). První zpráva o nich máme také z roku 1178. Později je zde doložen i druhý dvůr, Komořanky, který byl od roku 1304 majetkem zbraslavského kláštera. V roce 1333 klášter tento dvůr věnoval Jenofitě z Obořistě, ale objevili se tu v dalších desetiletích i jiní majitelé.

Z roku 1589 pochází první zmínka o komořanské tvrzi, která je nepochybně staršího data. Tvrz získali Šturmové z Hyršfeldu a zahájili přestavbu na renesanční zámek (dodnes se dochovaly zbytky sgrafitové rustiky), ale v roce 1622 jim byl zdejší majetek zabaven. V roce 1638 se Komořany staly vlastnictvím zbraslavského kláštera a s ním sdílely společné osudy. Zbraslavští opati si v roce 1742 zvolili zdejší zámek za své letní sídlo.

V roce 1849 vytvořily Modřany samostatnou obec, zatímco Komořany byly spojeny s nedalekou Točnou. Na počátku 20. století žilo v Modřanech už 2216 obyvatel. Kromě vlastních Modřan bylo na zdejším katastru několik samot – Na Beránku, Komořsko (Křičkova cihelna), U Rokosa a V Dolech, většinou jen s několika obyvateli. Významnější postavení měly osady Na Vysrkově (3 domy, 87 obyvatel), Vinice (9 domů, 157 obyvatel) a Zátíší (24 domů, 69 obyvatel). Naproti tomu na komořanském katastru jsou uváděny pouze tři domy (zřejmě včetně zámku) s pouhými 88 obyvateli.

S účinností od 1. ledna 1922 byla na základě zákona o vytvoření Velké Prahy z Modřan vyčleněna část Zátíší a připojena ku Praze. Zátíší tak bylo připojeno ke katastrálnímu území Hodkovičky. Jako v jiných obcích, které sousedily s hlavním městem, i v Modřanech byl zřízen úřad potravní daně (byl poblíž ulice Na Floře, asi 400 metrů za hranicemi Prahy).

Během první republiky zaznamenaly Modřany velký stavební rozvoj a vznikly zde poměrně rozsáhlé soubory rodinných domků, nazvané Tylova čtvrť, Tyršova čtvrť a Čechova čtvrť, rozrostla se osada Na Beránku a vyrostly kolonie rodinných domků Baba I,

II a III. Význam Modřan již vzrostl natolik, že je československá vláda svým usnesením z 13. listopadu 1936 povýšila na městys. Po druhé světové válce ovšem nový právní řád Československa už pojem městys neznal, a proto byl v Modřanech zřízen pouze místní národní výbor jako v obyčejné obci. Komořany, které byly po dlouhá léta součástí Točné, se pod vlivem větší bytové výstavby staly od 20. května 1957 samostatnou obcí, ale už v roce 1961 byly připojeny k sousedním Modřanům.

Teprve v roce 1966 (podle některých údajů 1963) byl v Modřanech zřízen městský národní výbor, což se rovnalo faktickému povýšení na město. Nového statutu si Modřany ale neuzily příliš dlouho, protože zákonem o hlavním městě Praze z roku 1967 byly k 1. lednu 1968 připojeny ku Praze. To v nich žilo už přes 11 tisíc lidí. I nadále však na jejich teritoriu existoval místní národní výbor.

V roce 1977 se na modřanském území opět rozběhla velká výstavba, tentokrát šlo o rozsáhlé sídliště Modřany pro více než 26 tisíc obyvatel. V souvislosti s výstavbou sídliště došlo v roce 1976 k odlučení malé části modřanského území do katastrálního území Lhotka a v roce 1983 byla naopak připojena menší část lhotčického katastru. Patrně v roce 1981 se staly součástí územního obvodu MNV Modřany také Cholupice, ke kterým patřila i Točná.

Dne 20. října 1988 schválilo plenární zasedání Národního výboru hlavního města Prahy usnesení o územním obvodu a působnosti MNV v Praze 4 –



Foto: Jan Surovský

Modřanech. Do pravomoci MNV byla převedena část území spravovaná dosud Obvodním národním výborem v Praze 4 – část katastrálního území Hodkovičky, a nově vzniklé katastrální území Kamýk, které zahrnovalo části dosavadních katastrálních území Lhotka a Libuš, na nichž vyrostlo sídliště Lhotka – Libuš. Změna vstoupila v platnost 1. ledna 1989. V listopadu 1990 se Modřany staly jednou z městských částí, na které bylo hlavní město nově rozděleno. V listopadu 1994 byla městská část Praha – Modřany přejmenována na Prahu 12, která má v současnosti téměř 60 tisíc obyvatel.

Modřany nemají příliš mnoho historických památek. Nejvýznamnější je zdejší kostel Nanebevzetí Panny Marie. První zpráva o něm máme z roku 1329, ale patrně byl pobožen kolem roku 1420 a teprve kolem roku 1622 byl cisterciáky opraven. Už v roce 1648 ho pobořila švédská vojska, která si ve zbořeníšti zřídila skladiště střelného prachu. Až po Vestfálském míru cisterciácký kostel znovu opravili a od roku 1754 má v zásadě dnešní podobu. V uvedeném roce byla postavena také samostatná hranolová zvonice.

Dodnes existuje i komořanský zámek. Od roku 1957 je v něm sídlo Českého hydrometeorologického ústavu.

Modřany se ve své době fakticky staly význam-

ným průmyslovým předměstím hlavního města Prahy. Nejstarším podnikem zde byl cukrovar, založený v roce 1861, později se do obce přestěhovaly některé pražské firmy, nebo zde vznikly podniky nové. Nejznámějšími byly Modřanské strojírní (1913, v roce 1993 byly rozděleny na několik společností), Elektropřístroje (1926), Orion (1932), Mikrotechna (1935), Chirana (1935), Interpharma (1935), Grafo-techna (1951) a další. V minulosti tu byly i dvě pily, cihelna a další podniky.

V roce 1891 v Modřanech vznikla pošta. Do té doby pošták docházel (či dojížděl) až z Pankráce!

Z dnešního pohledu mají Modřany jednoduché a přímé spojení do Prahy, ale nebylo tak tomu vždycky. Až do počátku 20. století byla pobřežní komunikace přerušena vyšehradskou skálou, a proto veškerá silniční doprava musela z Podolí pokračovat přes Pankrác a Vyšehrad. Proto i v Modřanech ve své době hrála významnou úlohu řeka Vltava. Zastavovaly zde parníky jezdící do Prahy. Například v roce 1918 trvala cesta loď asi třicet hodin. V roce 1924 do Prahy jezdilo 11 spojů denně.

Významnou roli sehrály ve zdejší dopravní historii přívozy. Jeden vedl z Komořan do Lahovic a v dobách řepných kampaní býval vedle něj zřizován další pro povozy s řepou. Není tedy divu, že v roce 1897 tento přívoz provozoval modřanský cukrovar. V roce 1945 zajišťoval jeho dopravu modřanský a později zbraslavský MNV. V posledním období své existence byl vybaven spodním vůdčem. Druhý přívoz spojoval Modřany s Lahovičkami a nacházel se přibližně v pokračování ulice U kina u dnešní železniční zastávky. Existoval ještě v roce 1971, kdy se za jeho použití platilo 50 haléřů. Další přívoz spojoval Modřany s Velkou Chuchlí. Byl proti dnešní ulici K jezu a zřízen byl snad v roce 1933. V roce 1954 byl dokonce začleněn do systému pražské MHD, protože umožňoval tzv. povolený přechod mezi zastávkami Převoz na lince 117 a Velká Chuchle na trolejbusové lince 59. Použití ho bylo možné v relaci Komořany – Liho-

var a zpět. Povolený přechod zanikl v roce 1974, samotný přívoz vzal za své asi o dva roky později, když bylo zrušen v důsledku výstavby nového jezu. Tomuto přívozu předcházela jiná, obecní, o které máme prokazatelné zprávy z let 1898 až 1919, a který vedl přibližně proti ulici Pod Belarí.

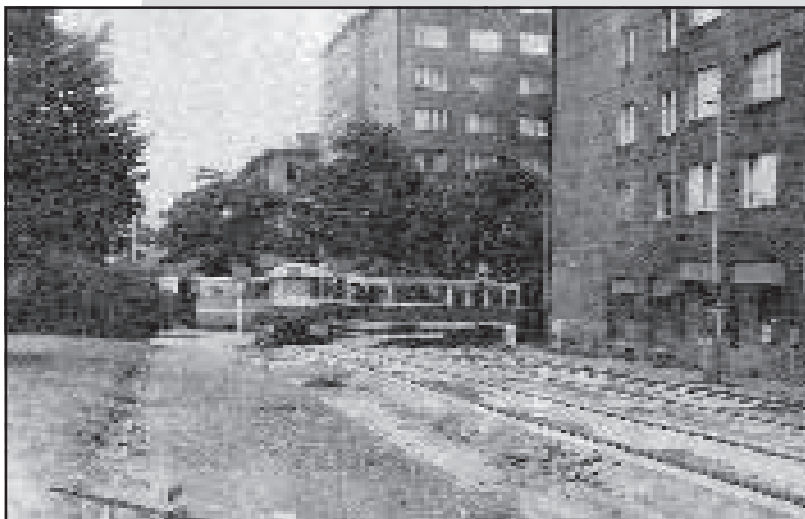
Silniční most v Modřanech nikdy nebyl postaven a patrně ani navržen, nepočítáme-li pontonový most, který v roce 1757 postavili vojáci, a o který se strla menší bitva mezi českým a pruským vojskem.

Vratme se ještě na okamžik k silnicím. Cesta do Prahy se zlepšila 11. prosince 1904, kdy byl otevřen vy-

šehradský tunel. Ve své době možná stačil, ale dnes, bezmála o sto let později, tvoří nepřijemnou dopravní soutěsku. Z Modřan vedly ještě další čtyři silnice místního rázu. Na jih směřovala cesta přes Komořany směrem ke zbraslavskému přívozu, později byla připojena na Závisti k novému mostu přes Vltavu. Z této cesty odbočovala silnice do Cholupic (dnešní Hornocholupická). Další silnice vedla z dnešního Obchodního náměstí a po necelých třech stovkách metrů se větvila na cestu do Libuše (dnes jí připomíná ulice K Vltavě a část cesty u Vazovovy ulice). Severnější větev (jejím pozůstatkem je dnešní ulice Povodňová) vedla na Lhotku. Tyto tradiční silnice ustoupily na sklonku 70. let výstavbě nových sídlišť a nahradily je nové komunikace Československého exilu (původně Pětiletky), prodloužená v roce 1988 až k Modřanské, a také ulice Kolarovna, jejíž základ byl položen v roce 1979. Pochopitelně i Modřanská ulice, klíčová komunikace této městské části, se výrazně změnila – v 90. letech 20. století byla radikálně rozšířena a rekonstruována.

Město Modřany, dnešní městská část Praha 12, mělo v minulosti i velmi bohatou historii městské hromadné dopravy, té se budeme věnovat v příští části našeho cyklu.

-pf-, -fp-



Vlak linky č. 42 vjíždí na provizorní trať v ulici Na rozcestí.

Čas od času se i dnes setkáváme s případy, kdy se zřizují různá kolejová provizoria v tramvajové síti. V současnosti se zpravidla objevují provizorní obratiště pro obousměrné tramvajové vozy KT8D5 vytvořená položením povrchové výhybky Kalifornien. Většina z nás si ještě zřejmě pamatuje (ono je to vlastně už 18 roků) tramvajovou výlukou Sokolovské třídy mezi Invalidovnou a Balabenkou o prázdninách roku 1982.

Výluka proběhla po etapách, během kterých byla využita kolejová provizoria. Jako první byl vyloučen úsek Palmovka – Balaběnka. Na staré jednokolejné tramvajové smyčce Palmovka bylo ukončeno od 30. června 1982 pět linek (5, 8, 15, 19 a 25). Od 1. července byla v provozu asi 190 metrů dlouhá provizorní dvoukolejná tramvajová trať v ulici Na rozcestí, spojující obě vysočanské kolejové větve, protože na křižovatce Balaběnka tehdy ještě neexistovaly v potřebném směru kolejové oblouky. Ve Vysočanech jezdily proti sobě polookružní tramvajové linky č. 41 a 42, dojíždějící na smyčku Černý Most (dnes Lehovec).

Ve vyloučeném úseku jezdily náhradní autobusy. Máte-li při ruce starší plán Prahy, připomeňte si jejich trasu. Nástupní stanice byla v ulici Novákových poblíž tramvajové smyčky. Autobusy odbočily na tehdejší tř. Rudé armády, pak vpravo do ulice Kotlaska,

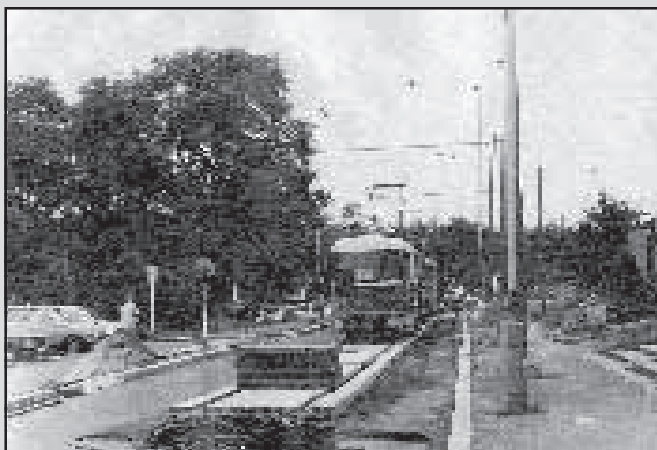
pokračovaly Ronkovou do ulice Na žertvách (severně od tehdejší železnice) a ulicí Nad Kolčavkou do Českomoravské a konečná zastávka byla v Lihovarské ulici poblíž Sokolovské. Zpět autobusy jely trasou Sokolovská – Nad Kolčavkou – Na žertvách – Pod Kotlaskou – Kotlaska – Ronkova a Novákových. Během jednoho „kola“ autobus čtyřikrát přešel železniční trať.

Dne 2. srpna 1982 výluka vstoupila do druhé fáze. Na Invalidovně byl v Molákové ulici postaven provizorní kolejový trojúhelník, na kterém obracely vlaky tramvajových linek 5, 8 a 19. Náhradní autobusová linka byla prodloužena z ulice Novákových Sokolovskou na Invalidovnu a zpět se vracela přes Šváby a Voctářovu na Elsnicovo náměstí (zde byla zastávka) a pokračovala Kotlaskou jako při první etapě.

Trať v ulici Na rozcestí byla zrušena 26. srpna 1982 a trojúhelník v Molákové ulici o den později. Pravidelný provoz na Sokolovské ulici byl obnoven po odpojení provizorií 30. srpna.

Krátkodobá kolejová provizoria bývala kdysi samozřejmou součástí tramvajové sítě. Nejčastěji se používaly povrchové koleje buď k ukončení linky a nebo instalací dvou výhybek vznikl jednokolejný úsek, zatímco na vyloučené koleji se pracovalo. Kromě výhybek existovaly také ploché povrchové koleje, které se kladly všude tam, kde to bylo zapotřebí. Někdy z nich bývala zřízena souběžná jednokolejná trať. Podíváme-li se na archivní filmové záběry z rekonstrukce náměstí Republiky v roce 1930, budeme možná žasnout, v jakých situacích se tehdy po povrchových kolejích jezdilo, a to s minimálním narušením provozu. V roce 1932 byla na pouhých čtrnáct dní postavena provizorní dvoukolejná trať v dnešních Gorazdově a Trojanově ulici. Při delších provizoriích se uplatnily i normální žlábkové kolejnice položené přímo na dlažbu. Ti starší si možná vzpomenou na dvoukolejnou provizorní trať na Letné mezi Špejcharem a Letenským náměstím, která tu byla v létě 1951. A střední generace má zřejmě v paměti například koleje na vozovce na dnešním Vítězném náměstí, vedené v roce 1966 po části vnějšího okruhu při rekonstrukci náměstí, nebo dlouhé jednokolejné manipulační provizorium mezi „Kulaťákem“ a Bořislavkou. Možná, že si mnozí pamatují i další místa (a bylo jich opravdu dost).

Pamatujete si?



Tak vypadal provizorní trojúhelník v Molákové ulici v roce 1982. O rok dříve byl na stejném místě při jiné výluce Sokolovské třídy.

Text a foto Pavel Fojtík

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: **A.** Situace; příjmení Vergília; český literát; druh břídlíce; hromada slámy. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Iničiály zpěvačky Pilarové; planetka; kuličkové počítadlo; asijský jelen; úspěch; sykový zvuk. – **D.** Otec; chlapec; radiolokátor; lepidlo; čajová růže. – **E.** Zlý skřítek; malajská dyka; klesat; zvuk přiblesku; obytný dům. – **F.** Předložka; sokolský sraz; sedací umývadlo; faleš; balkánský palác. – **G.** Jednoklonný nerost; spojovací zákop; opěrná zeď; prací potřeba; předložka. – **H.** Staroegyptský bůh; tropická dřevina; nemocný člověk; velké bolesti; důlní předek. – **I.** Potomek; obchodní příručí; tykovitá bylina; pražský herec; trnovník. – **J.** Název sykavky; mřížové dveře; říční ryba; součást oblečení; kšandy; moje. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Had; úloha; mužské jméno; český klášter; Starořekové.

SVISLE: **1.** Sjezdit; protáhlá boční zeď; rozsyp. – **2.** Značka telluru; náš bývalý tenista; mytologický krasavec; název písmene. – **3.** Značka čistidla; SPZ Teplic; africký savец; citoslovce plašení. – **4.** Část textu; druh javoru; Haškův kurát. – **5.** Česká řeka; vynikající kůň; právě vylíhlé rybky. – **6.** Slovenská spojka; druh slitiiny; pražský herec; SPZ Topolčan. – **7.** Druh hádanky; rumunské drobné mince; bělost. – **8.** Jinak; americká žába; nástroje k řezání. – **9.** Říční korýš; návod; přítok Vltavy. – **10.** Značka airplane; krasobruslařský skok; estonské sídlo; Evropan (slovensky). – **11.** MPZ Islandu; domácky Adéla; zničení najetím; SPZ Jihlavy. – **12.** Svátek (knižně); přespolní běh; útvar vojáků. – **13.** Herecká hvězda; bída; předák. – **14.** Infekční činiteľ; vápencové území; zpěvnost. – **15.** Značka osmia; zlomení; obnos;

Tajenka z čísla 6: Milovat a být milován, to je nesmírné štěstí. (A. P. Čechov)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
A																				
B																				
C																				
D																				
E																				
F																				
G																				
H																				
I																				
J																				
K																				
L																				

od (latinsky). – **16.** Mužské jméno; druh psa; cenný papír. – **17.** Smrštění; čirá tekutina; francovka. – **18.** Označení kamionů; časopis pro ženy; označení našich letadel; vysoká karta. – **19.** Anglická spojka; řídké pleťivo; obchod; starší zájmeno. – **20.** Vodní pták; ostrý přizvuk; rozmrzatí.

Pomůcka: Are, Ate, bani, or.

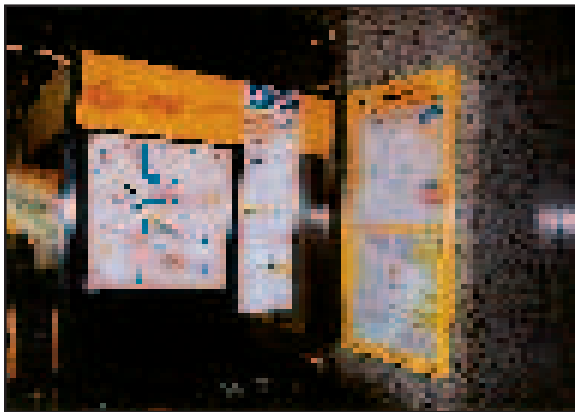
PaedDr. Josef Šach

Jak Dopravní podnik vnímá pasažér

Mohlo by se zdát, že to, jak působí městská hromadná doprava na pasažéry, je druhotné, podružné, nedůležité. Opak je pravdou. To, jak se pasažéři cítí při čekání na spoj, jak vnímají prostředí, co je při cestě v dopravním prostředku obklopuje, to je součástí faktorů, které do jisté míry ovlivňují jejich rozhodnutí daný spoj použít či se rozhodnout pro jiný druh dopravy. Z těchto důvodů je velmi správné položit si otázku: jak vnímá Dopravní podnik pasažér a jak se jej Dopravní podnik snaží oslovit.

Odborně by tato otázka zněla: Volí Dopravní podnik správné nástroje komunikace s pasažérem a užívá tyto nástroje odpovídajícím způsobem?

Dopravní podnik je společností, která poskytuje službu tím, že zajišťuje přepravu pasažérů v Pra-



ze a nejbližším okolí a bez přehánění lze říci, že na kvalitě této služby je závislá velká část obyvatel hlavního města.

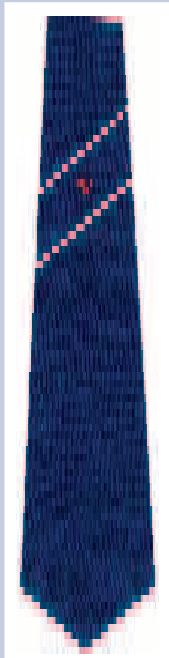
Městská hromadná doprava je pasažéry vnímána jako samozřejmá součást velkoměsta a pokud funguje, příliš se nad ní nezamýšlejí. Tedy funkčnost je to hlavní, co pasažéra zajímá. A právě ta se v minulém období výrazně zlepšila. Spojte opravdu jezdí podle jízdních řádů a Dopravní podnik je operativnější při výlukách či nasazování posil ve špičkách. Uvědomuje si to pasažér? Ano i ne. Je statisticky prokázáno, že Čech pozitivní zkušenost sdělí pouze třem dalším lidem, zatímco negativní se od něj dozví dalších jedenáct. Tedy, když něco funguje, není o čem mluvit. A to je škoda.

Komunikace Dopravního podniku je pragmatická, funkční, neosobní, neinvenční. Sympatická na ní je její skromnost, ale díky ní se nedaří odpovídajícím způsobem prezentovat klady, kvalitu, funkčnost, novinky, úspěchy. Všechno je tak nějak samozřejmé. Díky tradici a mnoha formálním podobnostem, tak důvěrně známým z minulosti, pasažér nevnímá a neocení například čistotu a pořádek v prostředcích městské hromadné dopravy, standard, který je vyšší než v mnoha rozvinutých západních zemích, stejně jako nevnímá přezívající zbytky socialistické estetiky v grafice, barevnou jednoduchost, nedostatek nápaditosti v textech oslovujících pasažéry, nepřijemnost hlášení v metru.

Jak málo by stačilo! Dopravní podnik už přece nedopravuje bezejmennou masu, ale pasažéry s vlastní, neopakovatelnou identitou, nezaměnitelné osobnosti. Byla by škoda, aby byl Dopravní podnik přijímán jako samozřejmost, když by měl být subjektem společensky oblíbeným a respektovaným. Vždyť poskytuje službu velkého významu, vysoké kvality a pracovními příležitostmi zajišťuje živobytí tisícům rodin. **Leoš Kopecný**

Nejvíce hlasů dostala kravata s označením B

Poslední strana dubnového DP-KONTAKTu přinesla zajímavou anketu. Mohli jste vybírat ze tří návrhů kravaty, jakou budeme v příštích letech nosit. Do uzávěrky došlo na adresu ing. Josefa Dalešického 182 hlasů (organizátoři počet odevzdaných hlasů zklamali), z toho byly 2 pro kravatu typu A, 170 našich zaměstnanců se vyslovilo pro typ B a desítku hlasů obdrželo „cécčko“. Výsledek ankety byl tedy jednoznačný.



-bda-

Po vyhodnocení ankety proběhlo jednání s výrobním závodem Hedva Rymařov a byl dohodnut předběžný termín dodání do oděvního skladu, 10. září letošního roku. Po dodávce kravaty do oděvního skladu budou ihned vydávány zaměstnancům.

Všem, kteří poslali svůj hlas do ankety, děkujeme a věříme, že budete s novými kravaty spokojeni.

Vlastníma očima

O službách

Jedu v podvečer domů, po namáhavém dni by chtěl být člověk co nejdříve v důvěrně známém prostředí, aby mohl hodit za hlavu všechny starosti a nepřijemnosti všedního dne. Jen několik zastávek před tou cílovou musím vystoupit, neboť tramvaj, ve které sedím, má konečnou. Nic zvláštního, jen si řeknu, budu si muset několik minut počkat na další, ale teď už to vydržím, když jsem cíli své cesty tak blízko.

Při vystupování se však má mysl rozjasnila, do zastávky právě přijížděla tramvaj, která měla konečnou zastávku shodnou s mojí cílovou. Právě zastavila, a tak jsem si stoupl před přední dveře, aby mě řidič viděl a mohl otevřít. Nic takového však nastalo, řidič jen počkal až před ním stojící souprava odjede a pokračoval v další cestě. Nikde ani slovo o tom, že by se jednalo o služební, manipulační či jinou jízdu nepřepavující cestující. Za předním sklem jen svítla cedulka „Vůz jede do vozovny“. Takto označené vozy zpravidla cestující přepravují, tento byl zřejmě výjimečný, nebo jeho řidič měl takový pocit.

Jaká byla skutečná příčina, se už asi nedovím.

Asi si dokážete představit, že po takovém jednání máte náladu na bodě mrazu a zase jen proklínáte firmu, která má toto všechno na svědomí.

Výše popsáný příběh je otázkou několika málo minut, jediného cestujícího, ale pokud se od poloviny června pohybujete u Anděla ve směru Řepy či naopak, tak potřebujete pořádnou dávku trpělivosti a shovívavosti.

Ve směru do centra se můžete dlouhotrvající obřížďce vyhnout tím, že vystoupíte na rohu Radlické a na křižovatku dojdete. Pokud dále pokračujete tramvají, máte vyhráno. Stihnete nějakou, která z místa vašeho nastupu vyjížděla daleko dříve než vy, ale obřížďka ji pořádně zbrzdila. Bohužel tato „finta“ několik dní nešla uplatnit v opačném směru. Za týden se však ledy hnuly a zkratka se dala využívat i při cestě do Řep.

Škoda jen, že se vystupující cestující během své procházky nesetkali při rekonstrukci tramvajové tra-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červenci 2000 oslaví 70. narozeniny:
Jiří Horák – A, garáž Vršovice (18).

V červenci 2000 oslaví 69. narozeniny:
Milena Točíková – A, odbor ekonomiky (25).

V červenci 2000 oslaví 67. narozeniny:
Zdeněk Klečka – R, odb. přípravy dopr. procesu (16).

V červenci 2000 oslaví 65. narozeniny:
František Kirsch – M, služba staveb a tratí (19).

V červenci 2000 oslaví 60. narozeniny:
Karel Culek – R, odbor dopr. dozoru (24),
Karel Elznic – ED, provozovna Kobylisy (44),
Jan Klíner – M, technický úsek (22),
Václav Laštovka – ED, odd. údržba a služby (31),
František Tychtl – A, garáž Vršovice (12).

V červenci 2000 oslaví 50. narozeniny:
Petr Daněk – A, garáž Kačerov (26),
Jana Edrová – A, garáž Dejvice (10),
Václav Fafejta – M, služba elektrotechnická (13),
Jan Faltejsek – ED, provozovna Motol (11),
Oldřich Frýda – M, dopravní úsek (22),
Jana Gottfriedová – M, dopravní úsek (19),
Milan Hrnčíř – A, garáž Dejvice (28),
Jarmila Klímová – M, ekonomický úsek (15),
Jiří Klouček – ED, provozovna Mělníky (31),
Jiří Komárek – M, služba staveb a tratí (22),
Jaromír Kořínek – A, garáž Řepy (14),
Karel Krédl – M, služba sděl. a zabezpečovací (24),
Božena Martenková – M, technický úsek (18),
Miloš Otta – A, garáž Klíčov (17),
Anna Prochásková – A, garáž Kačerov (15),
Marie Sýrová – M, ekonomický úsek (13),
Alena Šafarčíková – ED, prov. Trakční vedení (12),
Anna Šimková – ED, provozovna Kobylisy (27),
Zdeněk Trkal – ED, provozovna Mělníky (31),
Bohumil Urban – M, služba technolog. zařízení (23),
Soňa Veselá – ED, odd. rozpočtu, cen a kalk. (27),
Jiří Zoubek – M, technický úsek (26).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Anna Klímová – A, dopravní úsek (18),
Josef Podrouzek – A, garáž Kačerov (25),
Václav Řešátko – ED, prov. Opravna tramvají (43),
Zdeněk Voják – ED, provozovna Pankrác (38),
Vladimír Vurma – A, garáž Vršovice (13).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

17. května 2000 nás ve věku 65 let opustil pan Zdeněk Soukup – ED, provozovna Hloubětín, který u DP pracoval 28 let.

ti s pracovním nasazením na tak vysoké úrovni, jako je zcela běžné na stávkách po obou stranách Píseňské ulice. Od brzkého rána do pozdních večerních hodin se tam dělníci činí, aby bylo co nejdříve hotovo. Na tramvajové trati jsem tento pocit neměl. Zřejmě si našich cestujících vážíme méně než jiné firmy svých klientů. Je to škoda, zejména v době, kdy by naši hlavními organizací mělo být získávání nových klientů.

Právě špatně organizované nebo zbytečně proťahované výluky dokáží od městské hromadné dopravy odlákat nejvíce cestujících. Připravujeme je lépe, vyplatí se nám to.

Pokud si tyto skutečnosti neuvědomují mimo náš podnik, je to dvakrát škoda, neboť fungující město si bez kvalitní městské hromadné dopravy neumím představit.

Snad právě letní počasí vydrží co nejdéle, aby všichni naši pracovníci mohli načerpat co nejvíce sil při zasloužených dovolených. Krásné a bezproblémové léto!

-bda-