

DP kontakt

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



**Podniková periodika
DP KONTAKT a DP AKTUÁLNĚ
získala Certifikát
profesionální úrovně**

Dopravní podnik zabodoval se svými interními periodiky v soutěži Zlatý středník.

3

**35 let pražského metra:
9. květen 1974 – Sen několika
generací se splnil,
Pražané jezdí metrem**

V historii pražské MHD je toto květnové datum zapsáno výrazným písmem. První cestující se svezli metrem.

22



Milí zaměstnanci Dopravního podniku, příznivci městské hromadné dopravy a ostatní čtenáři,

letošní májové oslavy nezahrnují pouze tradiční „lásky čas“, Svátek práce, Povstání českého lidu, Den vítězství či Den matek. Květen roku 2009 byl obohacen o další důvod k oslavám – uplynulo totiž 35 let od chvíle, kdy v Praze poprvé vyjelo metro. A protože jde o významné jubileum, věnovali jsme velkou část květnového vydání DP KONT@KTu právě našemu oslavenci. Číslo vám tak bude možná místy připadat monotematické, několik aktuálních článků jsme navíc museli přesunout až do červnového vydání, ale věřím, že z úcty a obdivu k oslavenci nám to promine a budete se těšit z jistě zajímavých článků o pražském metru, jehož dosavadní život byl velice pestrý a místy i pohnutý. O tom se ostatně můžete přesvědčit sami, jelikož jsme zapátrali v jeho „rodokmenu“ a vytvořili unikátní „strom života pražského metra“ mapující jeho vývoj od minulosti až po současnost.

Na téma pražské podzemní dráhy jsme se dali do řeči s Ing. arch. Patrikem Kotasem, jehož život je s metrem neodmyslitelně spjatý. Dozvíte se mimo jiné, jak se vůbec k dopravní architektuře dostal, na jakých stavbách se podepsal, prozradí nám i své architektonické poselství.

Velký prostor dostal pojem „metro“ v rubrice Historie. Nejdříve si připomeneme, co se v prvních květnových dnech roku 1974 dělo v pražském metru, a to nejen písmem, ale i obrazem – Pavel Fojtík vybral spoustu zajímavých a o době zprovoznění metra naprosto vypovídajících fotografií (schválně si povšimněte fotografie cestující husy v metru, ta mě opravdu pobavila). Další část historické rubriky věnujeme jednomu ze symbolů zahájení provozu pražského metra – vozům sovětské výroby typu E_{čs}. S tímto článkem souvisí i jedna z našich zajímavostí. Nejen pro fanoušky městské hromadné dopravy nabízíme tip na právě vycházející knižní novinku – Elektrické vozy E_{čs} aneb průkopníci v pražském metru. Publikace obsahuje na 219 stranách celkem 402 vyobrazení – fotografií, výkresů a dokumentů, a bude tak nejen příjemným společníkem k počtení, ale i k prohlížení.

Mezi změnami v pražské městské hromadné dopravě, které se odehrály při zprovoznění metra, bylo zrušení profese průvodčích a zavadeň MOC, tzv. mechanizovaného odbavování cestujících. Ovšem devátý květen 1945 je spojen s ještě jednou událostí. V den, kdy se první cestující vezli metrem, vyjel na rozlučkovou jízdu Prahou slavnostní konvoj starých tramvají (obousměrných dvounápravových). Skončila tak dlouhá léta probíhající obměna vozového parku za moderní čtyřnápravové tramvaje typu T. Obě tyto události jsme nenechali bez povšimnutí. Tramvaj v metru – dokážete si to představit? Ne, nemám bujnou fantazii, to se opravdu stalo! A to 27. července 1981, kdy televizní štáb v čele s režisérem Janem Bonaventurou natáčel v tehdejší stanici Primátora Vacka silvestrovský pořad. Historický motorový vůz 357 se tak objevil v pražském metru. A jak se tam dostal? To by nám možná mohli připomenout pamětníci metra.

Pavlu Fojtíkovi se podařil vskutku mistrovský čin – v jedné založené krabici archivu Dopravního podniku našel igelitový sáček plný sice neodborně uložených, zato cenných svitkových a kinofilmových negativů. Díky tomu už víme, že fotografie z první jízdy i ze zahájení zkušebního provozu metra přece jen existují!

Čeká na vás však i několik „ne-metrových“ článků, např. o exkurzi do výrobního závodu autobusů SOR, dostanete se pod pokličku MHD v Děčíně, zjistíte, že i prostor nad vašimi hlavami skýtá spoustu zajímavé historie a dozvíte se, že DP KONT@KT spolu se svým kolegou DP @KTUÁLNĚ dosáhl profesionální úrovně... [z čehož mám velkou radost].

Nastává čas, kdy se naše okolí obleče do spousty pestrobarevných květů. Přijďte se ke květinám a stromům a rozkvětejte v máji i vy!

Dana Reinišová

3 Aktuálně

6 Metro

9 Tramvaje

13 Autobusy

16 Ze světa

18 Z podniku

22 Historie

31 Zajímavosti



DP KONT@KT

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

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

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

Šéfredaktorka: Ing. Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 8. května 2009



Podniková periodika DP KONT@KT a DP @KTUÁLNĚ získala Certifikát profesionální úrovně

Dne 26. dubna proběhlo slavnostní vyhlášení soutěže Zlatý středník. Tuto soutěž pořádá PR klub, odborné sdružení v oblasti public relations (vztahy s veřejností), již sedmým rokem.

V roce 2008 se Dopravní podnik hl. m. Prahy přihlásil se svými interními periodiky do kategorií Nejlepší interní časopis s DP KONT@KTem a Nejlepší interní noviny s DP @KTUÁLNĚ. Hlavním důvodem pro přihlášení bylo nechat ověřit odborníky, zda-li naše interní tiskoviny mají úroveň, která je srovnatelná i s tiskovinami z komerčního sektoru, ale samozřejmě i ze sektorů, které jsou našim podnikovým podmínkám bližší.

Ondřej Pečený, vedoucí oddělení Komunikace

Vyhlášení vítězů probíhalo v divadle Archa v poměrně rychlém tempu, které pro tolik kategorií bylo zapotřebí. Z celkových statistik tedy řekneme následující. Celkem bylo přihlášeno do tohoto ročníku 154 periodik. Soutěžilo se v deseti kategoriích, byla udělena čtyři zvláštní ocenění a jedna Cena Marketingového klubu ČR. Tradičně nejobsazenější byla kategorie Nejlepší interní časopis, ve které také nebylo oceněno nejvíc přihlášených prací. Naopak kategorie Nejlepší interní noviny byla obsazena spíše menším počtem.



Ani jeden z našich interních časopisů nezískal žádnou cenu, přesto však považuji získání Certifikátů profesionální úrovně za významný úspěch. Rád bych se s vámi všemi podělil o to, co mě k tomu vede, a to i proto, že na získání těchto certifikátů máte všichni svůj podíl. Defilé společností, které si chodily pro ceny, se v zásadě omezilo na komerční sektor. Jejich časopisy jsou skutečně nádherné, není příliš náročné je zaměřit za časopisy s lesklými obálkami v novinových stáncích. Atraktivní grafický design, perfektní obrazový materiál, a tak by se dalo pokračovat dál a dál. A právě na tomto místě jsem si uvědomil, že tu pro naše periodika nemají odpovídající kategorii. Žádná z těchto kategorií nedokáže zhodnotit obsah našich periodik. Tím nemyslím odbornost, ale to, že obsah se opravdu týká našich podnikových záležitostí a že

je to leckdy jediný způsob, jak se mohou jednotlivé trakce o sobě navzájem něco dozvědět. A co víc, že je obsah tvořen lidmi, kteří jsou z podniku. Při předávání cen se děkovalo reklamním agenturám, PR agenturám, grafickým studiím, mediálním poradcům a odborníkům a já si v duchu představil, komu bych děkoval já, kdybychom nějakou cenu získali. Musel bych poděkovat celému podniku, nejen písčím autorům. Téměř v každém článku v DP KONT@KTu lze najít jméno či příběh jednotlivce, někoho z Dopravního podniku hl. m. Prahy. To totiž tvoří obsah našich periodik. Byl jsem hrdý na to, že si jdeme vlastní cestou a že náš časopis opravdu slouží nám, a pokud se ještě odborníci shodli na tom, že si zaslouhujeme i Certifikát profesionální úrovně, pak to děláme opravdu dobře. Bez agentur a poradců. A za to vše vám patří dík.





Metro neznamená podzemí



Ing. arch. Patrik Kotas – New York 2008.

Rozhovor s architektem Patrikem Kotasem

U příležitosti oslav 35. výročí metra bychom neměli pominout člověka, jehož život je s touto unikátní stavbou neodmyslitelně spjatý. Dopravní stavby a design vozidel architekta Patrika Kotasem znají lidé po celé republice. V následujícím rozhovoru se dozvíte něco víc o autorovi samotném.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Jak jste se vlastně dostal k dopravní architektuře? Byla to náhoda, nebo záměr?

Pramení to už z mého dětství. Fascinovaly mě vlaky, tramvaje. Když v roce 1974 vyjelo v Praze první metro, byl jsem naprosto okouzlený, třebaže jsem ho viděl už předtím v Paříži. Začala ve mně zráta touha navrhovat nejen dopravní stavby, ale i vozidla. Jako kluk jsem ještě nevěděl, jak se ta profese jmenuje – jestli architekt, stavitel nebo designér, ale že chci tvořit nádraží, ulice i vlaky, co po nich jezdí, jsem věděl přesně. Není to tedy náhoda, ale celoživotní tíhnutí, které se naplno projevilo během mých studií na ČVUT. Podařilo se mi propojit koníček a práci.

Když už jsme u koníčků. Stavíte modely?

To je moje celoživotní hobby.



Stanice metra Rajska zahrada.

Jak jste se dostal k práci na pražském metru a obecně ke spolupráci s Dopravním podnikem?

Po skončení školy jsem absolvoval ještě roční stáž v Paříži se zaměřením na dopravní design a architekturu. Po návratu jsem nastoupil do Metroprojektu, což byl odjakživa můj sen. Už podle názvu se zabývá metrem, ale samozřejmě i ostatními dopravními stavbami. Postupně jsem se v něm vypracoval na vedoucího projektanta a v roce 1993 založil vlastní ateliér. Samozřejmě naše spolupráce stále pokračuje. Díky ní jsem se dostal například k navrhování několika stanic metra. Jsem za tuhle příležitost velmi vděčný – splnil se mi sen vstoupit do dění v pražském metru.

Vraťme se k Vaší pařížské zkušenosti.

Dá se nějak srovnávat přístup k hromadné dopravě tady a tam?

Paříž a Francie celkově má mimořádně velkorysou dopravní síť, ať už silniční, železniční, či metro. Je tam znát větší odvaha k nekonvenčním řešením, ačkoli se často při jejich realizaci ukáže, že zase tak avantgardní nejsou. Cítím tam ale větší chuť k velkým konceptům. Tím

nechci říct, že například pražské metro takové není a že by u nás chyběla chuť. Vystavět metro bylo správným rozhodnutím, které nemělo nic do činění s malostí režimu, který tehdy vládl. Když už jsme u politiky, považuji za osobní urážku, když někdo dává do souvislosti metro a komunismus. Bylo to odborné, urbanisticky nesmírně důležité rozhodnutí, které s komunismem nemá co do činění.

A jakým způsobem Vás Francie ovlivnila? Myslíte, že díky ní vnášíte do Česka něco, co tu chybí?

Byla to spíše osobní zkušenost, nacházení kontaktů. A hlavně poznání země, v níž se neustále hledají cesty, které někam vedou, nikoli důvody, proč něco nejde. Tenhle pozitivní přístup byl asi největší vklad do mého dalšího tvůrčího života. I když je ale Francie moje milovaná země a Paříž milované město, neohraničuji se jí. Hluboké inspirační zdroje nacházím ve Velké Británii, Španělsku, Švýcarsku. Je nesmírně důležité brát poznání z více zdrojů. Svým studentům vždy říkám: Nestavte si v tvorbě hranice. Jedinou skutečnou hranicí je to, co je možné ve světě, nikoli u nás. Nastavte si globální



Stanice metra Střížkov. Foto: Antonín Ježek



Interiér stanice metra Lužiny.

latku a víru mějte, že ji prosadíte i v našem lokálním měřítku. Například Švýcarsko – maličká země s malými dopravními podniky, v nichž ale všechno perfektně funguje.

Pojďme si povídat o Vaší práci pro metro. Na jakých stavbách jste se podepsal?

Prvním setkáním s metrem byl návrh interiéru stanice metra Lužiny na úseku V.B čili z Nových Butovic do Zličína. To bylo v roce 1994. Je sice fakt, že už v roce 1990, kdy jsem nastoupil do Metroprojektu, mi byla svěřena práce na stanici Pankrác, v níž se měla křížit linka C a D. To však zůstalo pouze na papíře stejně jako zatím celá linka D. Po Lužinách následovala stanice Rajska Zahrada, na níž jsem vypracoval nejen interiér, ale i celkovou prostorovou koncepci. Snažil jsem se z podzemní stanice udělat povrchovou, do níž by za dne přicházelo přirozené světlo a v noci by naopak zářila do okolí. Chtěl jsem, aby se stala kusem městské architektury, nikoli skrytým podzemím. Dalším projektem bylo opláštění betonového tubusu metra, které vyjíždí z Rajske Zahrady na povrch a táhne se po betonové estakádě na

Černý Most. Mým záměrem bylo, aby z nevhledné betonové krabice vznikla úhledná stavba navozující pocit, že uvnitř skutečně jezdí metro. To bylo v roce 1998. Paralelně jsem pracoval pro tehdejší ČKD na novém designu vozů metra, jejichž výrobu posléze převzala firma Siemens. Jedná se o známý typ M1, který jezdí na trase C. Dále jsem se podílel na návrhu interiéru prostoru nástupišť stanice Kobylisy od paní architektky Martínkové z Metroprojektu.

Jste také autorem velmi originální stanice Střížkov.

Na ní se zatím nejvíc projevila moje snaha udělat stanici jinak. Je pravda, že ono „jinak“ není úplně přesné, protože se týká pouze vizuální stránky. Koncepčně se stále opakuje už zmíněný princip: přiblížit metro k povrchu, otevřít jej do vnějšího prostoru, neudělat z něj krtka schovaného v zemi, ale naopak nabídnout dojem povrchové stanice i tam, kde jsou koleje v podzemní úrovni.

Začíná to znít, jakoby metro vůbec nemělo vést pod zemí...

Metro se nerovná podzemce. Jeho mezinárodně přijímaná definice ho

vůbec nespojuje s ponurým podzemním řešením. V mnoha městech vede velká část nebo i většina trasy po povrchu či v nadzemí. V Praze je problém, že metro pronikalo do stabilizované struktury města se spoustou památek. V okrajových částech rozrůstající se metropole se ale můžeme do těchto povrchových či nadpovrchových řešení pouštět stále víc. Mimoúrovňové vykřížení s ostatními komunikacemi a sítěmi a vyhnout se budovám je samozřejmě velký oříšek. Za pokus to ale stojí. Další velkou architektonickou výzvou je propojení metra s ostatními typy dopravy, např. vytvořit přestupní stanice mezi metrem, vlakem či tramvají ve stejné výškové úrovni, jak to známe z mnoha jiných měst.

Vaše spolupráce s Dopravním podnikem se však neomezuje jen na metro.

Dala by se zmínit tramvajová trať Hlubočepy-Barrandov, na níž jsem pracoval spolu s Metroprojektem. Šlo o pokus částečně smazat rozdíl mezi tramvají a metrem – aby cestující zažil v tramvaji podobnou míru komfortu, jakou mu nabízí metro. Nejnovějším projektem pro Dopravní podnik je pak design tramvaje Škoda 15T, jehož první dva kusy by měly být v provozu již v závěru tohoto roku.

Zůstaňme u metra. Co se dnes dá říct o trase D?

To, že se v Praze bude stavět další linka, je známo snad víc než 35 let. Už od začátku se počítalo se čtvrtou trasou. Děčko by mělo vést z Vinohrad, křížit Céčko na Pankráci a pokračovat dál do Prokopského údolí a Krčského sídliště s možností expanze na jih, kde roste obrovská aglomerace. Takto se trasa stabilizovala už asi před dvaceti lety. Výrazná změna spočívá v tom, že zatímco původně se počítalo s přenesením všech parametrů současných linek i na Děčko, nyní se zkoumají možnosti vytvoření zcela nového metra provozně nezávislého na starších linkách, například plně automatického metra bez řidiče.

Kromě projektování také přednášíte na Fakultě architektury a na Fakultě dopravní ČVUT v Praze. Zkusíme ukončit tento rozhovor nějakým univerzálním poselstvím?

Pro mě je důležité, že architektura neznámá jen nějaké okrášlování. Znamená celkovou koncepci. Na druhou stranu ale není možné, aby stavby ve prospěch vzhledu a dojmu ztratily svoji užitnou funkci. Tyto dvě složky musí být v harmonii. Krása není něco navíc, stejně tak ani funkce. Obojí je součástí architektonické rovnováhy.



A

SOUČASNOST
V současné době se připravuje zahájení výstavby pátého provozního úseku tratě A mezi stanicemi Dejvická a Motol.

26. 05. 2006 Byl zahájen provoz s cestujícími v úseku Skalka – Depo Hostivař (na SH) s 1 stanicí: Depo Hostivař.

04. 07. 1990 Na spoje do depa Hostivař byl zahájen provoz s cestujícími v úseku Strašnická – Skalka (SH) s 1 stanicí: Skalka.

16. 01. 2003 Provoz na lince A byl po povodni obnoven v plném rozsahu.

12.-14. 08. 2002 Prahu postihla katastrofální povodeň. Provoz metra byl v některých úsecích na několik měsíců přerušen. Na trati A byly zaplaveny 4 stanice (Malostranská, Staroměstská, Můstek a Muzeum). Jednotlivé stanice a úseky byly opětovně uváděny do provozu postupně.

11. 07. 1987 Do provozu s cestujícími byl uveden úsek Želivského – Strašnická (III.A).

28. 02. 1982 Na linku A začaly být vypravovány jen pětičlenné vlaky.

17. 11. 1981 Na lince A začaly jezdit některé soupravy s 5 vozy.

19. 12. 1980 Trať A byla prodloužena o úsek Náměstí Míru – Želivského (II.A) se 3 stanicemi: Jiřího z Poděbrad, Flora, Želivského.

12. 08. 1978 Byl zahájen pravidelný provoz tratě A v úseku Leninova – Náměstí Míru (I.A) se 7 stanicemi: Leninova, Hradčanská, Malostranská, Staroměstská, Můstek, Muzeum, Náměstí Míru. V pražském metru se objevily nové vozy typu 81-71. Provoz na lince A zajišťovaly čtyřvozové soupravy. Provoz zahájil Centrální dispečink městské dopravy v ulici Na Bojišti.

02. 06. 1965 Vláda schválila pro další rozvoj pražské městské hromadné dopravy koncepci podpovrchové tramvaje, tzv. Investiční studii. Ve vzdáleném výhledu se uvažovalo s přestavbou na klasickou podzemní dráhu.

09. 08. 1968 Vláda přijala usnesení o výstavbě metra místo podpovrchové tramvaje.

02. 06. 1898 Ladislav Rott předkládá první návrh na stavbu podzemní dráhy v Praze. Elektrické podniky královského hlavního města Prahy ho odmítají, protože prý podzemní dráhy není v Praze zapotřebí.

06. 01. 1966 V Opletalově ulici byla slavnostně zahájena výstavba prvního úseku podpovrchové tramvaje (Bolzanova – Nuselský most).

15. 03. 1967 Byla zahájena výstavba první stanice podpovrchové tramvaje – Hlavní nádraží.

29. 09. 1985 V metru byly zrušeny turnikety a místo nich byly zavedeny elektronické označovací stroje.

22. 02. 1990 Bylo přejmenováno 13 provozovaných stanic metra: Budovatelů → Chodov, Družby → Opatov, Dukelská → Nové Butovice, Fučíkova → Nádraží Holešovice, Gottwaldova → Vyšehrad, Kosmonautů → Háje, Leninova → Dejvická, Mládežnická → Pankrác, Moskevská → Anděl, Primátora Vacka → Roztyly, Sokolovská → Florenc (na trati B i C), Svermova → Jinonice

29. 06. 1997 V Praze skončil provoz nejstaršího typu vozů metra E_{CS}.

01. 07. 1993 Do provozu byla uvedena první část opravárenské základny metra v Hostivaři.

Devátého května jsme pomyslně sfoukli 35 svíček z narozeninového dortu pražského metra.

Při této slavnostní příležitosti jsme zapátrali v „genealogii“ této dopravní traktice a vy si tak můžete prohlédnout ojedinělý „strom života“ metra v Praze. Ještě než tak učiníte, shrňme údaje o našem oslavenci do několika statistik.

Dana Reinišová a Pavel Fojtík

Pražské metro dosahuje v roce 2009 provozní délky 59,155 km a má 57 stanic. Linka A je dlouhá 10,995 km, linka B měří 25,704 km a linkou C byste prošli po 22,456 kilometrech. Pokud byste projížděli celou linkou A, jízdní doba by činila 22,45 minut, u linky B by to bylo 42 minut a u linky C více než půl hodiny (36 minut). Linka A se skládá ze 13 stanic, linka B čítá 24 stanic a linka C je tvořena 20 stanicemi. Průměrná mezistaniční vzdálenost na „áčku“ je 906 m, na „běčku“ je to 1,118 km a na „cěčku“ 1,182 km. A teď přejdeme k těm nej... – nehlubší stanice na lince A je Náměstí Míru (52 m), na lince B se tímto titulem pyšní stanice Můstek B (40,3 km) a na lince C je nejhluběji položená stanice Kobylisy (31,2 m).

slaví 35 let

B

04. 02. 1998 Do provozu s cestujícími byla uvedena první rekonstruovaná souprava typu 81-71 M.

11. 11. 1994 Na trati B byl zahájen provoz v úseku Zličín – Nové Butovice (V.B) (5 stanic: Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka). Zajímavostí úseku je most mezi stanicemi Lužiny a Hůrka. Pražské metro má k dispozici třetí metro ve Zličíně.

26. 10. 1988 Na trati B byl zahájen provoz v úseku Dukelská – Smíchovské nádraží (III.B) se 3 stanicemi: Dukelská, Svermova, Radlická.

16. 01. 1999 Na trati B byla předána do užívání stanice Hloubětín mezi stanicemi Vysočanská a Rajska zahrada (na IV.B).

22. 03. 2003 Na lince B byl po povodni obnoven plyn provoz. Poslední ze stanic, které bylo nutné rekonstruovat, byly znovu předány do užívání. V pražském metru tak byl obnoven provoz v rozsahu jako před povodni.

12.-14. 08. 2002 Prahu postihla katastrofální povodeň. Provoz metra byl v některých úsecích na několik měsíců přerušen. Na trati B bylo zaplaveno 11 stanic (Vysočanská, Ceskomoravská, Palmovka, Invalidovna, Křížkova, Florenc, Náměstí Republiky, Můstek, Národní třída, Karlovo náměstí a Anděl). Jednotlivé stanice a úseky byly opětovně uváděny do provozu postupně.

08. 06. 2001 Na trati B byla předána do užívání stanice Kolbenova mezi stanicemi Vysočanská a Hloubětín (na IV.B).

08. 11. 1998 Na trati B byl zahájen provoz v úseku Ceskomoravská – Černý Most (IV.B). (3 stanice: Vysočanská, Rajska zahrada, Černý Most).

22. 11. 1990 Byl zahájen provoz v úseku Florenc – Ceskomoravská (II.B) na trati B. 4 stanice: Křížkova, Invalidovna, Palmovka, Ceskomoravská.

21. 12. 1992 Ve stanici Hlavní nádraží na trati C byl uveden do provozu první osobní výtah v síti pražského metra.

08. 05. 2008 Byl zahájen provoz na trati C v úseku Ládví – Letňany (IV.C2) se 3 stanicemi: Stržižkov, Prosek, Letňany.

26. 06. 2004 Byl zahájen provoz na trati C v úseku Ládví – Nádraží Holešovice (IV.C1) se 2 stanicemi: Ládví, Kobylisy.

09. 05. 1974 Byl zahájen provoz s cestujícími na první trati pražského metra v úseku Kačerov – Sokolovská (I.C) s 9 stanicemi: Kačerov, Budějovická, Mládežnická, Pražského povstání, Gottwaldova, I. P. Pavlova, Muzeum, Hlavní nádraží, Sokolovská. Provoz zajišťovaly třívozové soupravy typu E_{CS}. První depo bylo zřízeno na Kačerově. Provoz byl řízen z provizorního vlakového a energetického dispečinku ve stanici I. P. Pavlova.

03. 11. 1984 Trať C byla prodloužena o úsek Sokolovská – Fučíkova (III.C) se 2 stanicemi: Vltavská, Fučíkova.

01. 07. 1990 Ve stanici Florenc na trati C byla poprvé umožněna přeprava imobilních osob nákladním výtahem.

16. 12. 2002 Provoz na lince C byl po povodni obnoven v plném rozsahu.

05. 08. 1975 Na lince C byl zahájen provoz prvních čtyřvozových souprav. Od 25. 8. jsou na ni vypravovány jen čtyřvozové vlaky.

12.-14. 08. 2002 Prahu postihla katastrofální povodeň. Provoz metra byl v některých úsecích na několik měsíců přerušen. Na trati C byly zaplaveny 3 stanice (Nádraží Holešovice, Vltavská a Florenc). Jednotlivé stanice a úseky byly opětovně uváděny do provozu postupně.

27. 01. 2000 První z nových souprav typu M1 byla uvedena do provozu s cestujícími na lince C.

31. 12. 1978 Do provozu bylo uvedeno prodloužení kolejí za stanici Sokolovská, které zrychlilo obracení vlaků v této stanici.

26. 02. 1979 Na lince C byl zahájen provoz pětivozových souprav.

07. 11. 1980 Byl zahájen provoz tratě C v úseku Kačerov – Kosmonautů (II.C) se 4 stanicemi: Primátora Vacka, Budovatelů, Družby, Kosmonautů.

20. 01. 1969 Byla zahájena ražba prvního tunelu pražského metra mezi Štětkovou ulicí a Náměstím Hrdinů.

06. 05. 1971 Na zkušební trati na Kačerově začaly zkoušky prototypů české soupravy pro metro typu R1. Jízdy byly ukončeny po nehodě 14. 01. 1972.

29. 12. 1973 Uskutečnila se první zkušební jízda po celém prvním provozním úseku tratě C mezi stanicemi Kačerov a Sokolovská.

02. 01. 1974 Pražské metro zahájilo zkušební ověřovací provoz bez cestujících.

24. 03. 1971 Vláda rozhodla o nákupu vozů metra typu E_{CS} ze Sovětského svazu.

16. 10. 1973 Do Prahy dorazilo po vlastní ose prvních šest vozů metra typu E_{CS}.

22. 12. 1973 Uskutečnila se první historická jízda vlaku metra v úseku Kačerov – Pražského povstání.





Příprava prodloužení trasy metra A

V tomto květnovém čísle DP KONTAKTu jste si jistě povšimli příspěvků souvisejících s výročí 35 let provozu pražského metra. Rád bych uvedl několik informací o jeho blízké budoucnosti, a to zejména prodloužení trasy metra A.

Ing. Miloslav Klasna, Inženýring dopravních staveb a.s.

Investiční přípravu této náročné dopravní podzemní stavby zajišťuje pro investora inženýrská společnost Inženýring dopravních staveb a.s. od února 2007, kdy byla, na základě výsledku celoevropského tendru, podepsána mandátní smlouva.

Dokumentace pro územní řízení byla dokončena v listopadu 2007 pro celý úsek Dejvická – Letiště Ruzyně. Pro část týkající se rozsahu Dejvická – Motol, bylo návazně zahájeno její projednání. Ze zjišťovacího řízení vyplynulo, že záměr bude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. EIA). Toto řízení bylo kladně ukončeno 30. října 2008 a závěry dopracovány do dokumentace pro územní řízení. Vlastní žádost o územní rozhodnutí byla podána 27. listopadu 2008.

Nový úsek metra v rozsahu Dejvická – Letiště Ruzyně o délce necelých 13 kilometrů tunelu a s devíti novými stanicemi byl rovněž předmětem změny územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

V průběhu letošního roku se přípravná inženýrská činnost soustředila zejména na dokončení projednávání územního řízení. Veřejné projednání se uskutečnilo dne 5. března 2009 a následně bylo dne 31. března 2009 vydáno územní rozhodnutí.

Návazně se již projednává dokumentace pro stavební povolení.

V době, kdy je tento článek připravován, probíhá v souladu se zákonem o veřejných zakázkách zadávací řízení na výběr dodavatele stavební části prvního provozního úseku této stavby metra. Posledním termínem pro odevzdání nabídek je 22. květen 2009.

Na závěr ještě několik základních technických informací k tomuto úseku stavby metra.

První provozní úsek, pracovním ho označujeme V.A („páté áčko“), bude dlouhý zhruba šest kilometrů a obsahuje nové stanice Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol. Jeho součástí jsou i nutné úpravy dnes provozované stanice Dejvická.

Stanice Červený vrch, Veleslavín a Petřiny budou ražené jednodílné stanice s ostrovním nástupištěm, stanice Motol, která bude dočasnou konečnou, bude stanice hloubená s bočními nástupišti a kolejištěm pro obrat vlakových souprav.

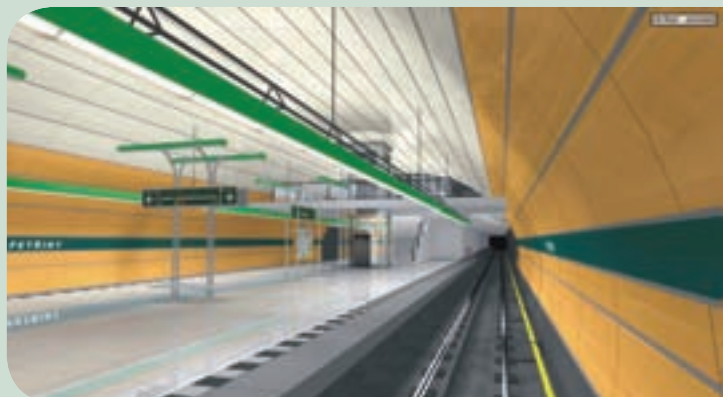
Největší hloubku pod úrovní terénu 37,2 m bude mít stanice Petřiny, následuje stanice Červený vrch s hloubkou 28,6 m a dále stanice Veleslavín s hloubkou 20,4 m. Mělce založenou stanicí bude stanice Motol, kde hloubka stanice pod terénem dosáhne pouze 6,7 m.



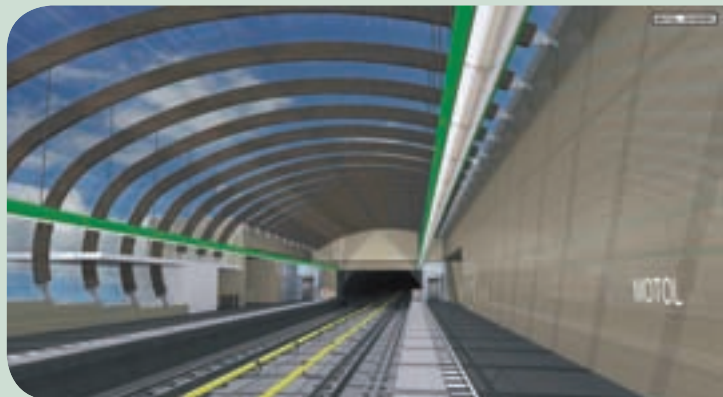
Stanice Červený Vrch.



Stanice Veleslavín.



Stanice Petřiny.



Stanice Motol.



Na Bílou Horu opět tramvají

V minulém DP KONTAKTu jsme vás informovali o historii tratě na Bílou Horu a o důvodech její velké opravy. V dnešním čísle se pokusíme vám přiblížit samotný průběh prací.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje

Vlastní práce byly zahájeny již v minulém roce formou předmontáže kolejových roštů. Potřebné pražce byly navezeny do železniční stanice Zličín vlakem. Celkem se jednalo o 28 vagonů pražců. Z uvedeného plyne, že jsme využitím železniční dopravy ušetřili mnoho jízd ekologicky nepříznivou kamionovou dopravou. Montáž polí byla zahájena 25. listopadu 2008 na ploše u garáží Řepy. Později jsme pro uložení kolejových polí využívali i plochu u depa Zličín.

Práce přímo na staveništi byly zahájeny 21. února 2009 výstavbou odvodnění a kalových jímek neboli bahníků. Provoz tramvají ustal v noci z 5. na 6. března. Pracovníci Vrchního vedení neprodleně odsunuli trolej a došlo na likvidaci kolejnic z BKV panelů. V sobotu 7. března byla zahájena demontáž BKV panelů. Staré panely byly vzápětí odváženy zájemci, kterým panely prodáváme prostřednictvím jednotky Zásobování. O staré panely je velký zájem, Dopravní podnik za ně získává i určitou tržbu a nemusí řešit problematiku jejich likvidace. Dokonce i o železobetonové pražce z Olšanské ulice byl zájem. Demontáž panelů byla ukončena 11. března 2009. Okamžitě také začaly práce Metrostavu, tj. stavitele komerčního centra Vypich, na stavbě podchodu pod tramvajovou tratí v místě budoucích nových zastávek. Demolice podkladních vrstev pod BKV panely probíhala od 8. do 25. března. První úsek hotové pláňe převzali pracovníci Vrchní stavby v pátek 13. března a již druhý den na něj začali klást kolejové rošty. V úterý 17. března byla dovezena z Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova šterkovačka známá již z loňské rekonstrukce Modřanské ulice. Tentokrát byl kompresor sloužící k pohonu výsypných klapek umístěn přímo do dvoucestného vozidla, a tak byl pracovní „vlak“ tentokrát jen dvouvozev. Ke šterkování se váže ještě jedna novinka: aby nebylo →



Montáž rádiově ovládané výhybky s kolejovými obvody.



Mostecká šterkovačka na kolejovém přejezdu Kalifornien.
Foto: Ing. Michal Váňa



Podběječka pilně pracuje na Malém Břevnově.



Stavba zastávky Malé Břevnov do centra v první fázi.



třeba opakovaně jeřábem přesunovat šterkovačku z jedné koleje na druhou, byl pro potřeby stavby smontován u křižovatky Bělohorská x Bubnova kolejový přejezd Kalifornien.

Od čtvrtka 19. března do pondělí 23. března probíhala výstavba nové rádiově ovládané výhybky na vjezdu do smyčky Bílá Hora, a to včetně výměny vjezdových oblouků do smyčky. Zánikem další elektricky ovládané výhybky EMP1 (Oerlikon) se tak počet těchto veteránů snížil na 9 kusů.

Dalším kolejovým strojem, který byl na stavbě nasazen byla podbíječka. Její práci jsme mohli sledovat od 24. do 30. března a pak ještě 15. dubna. Práce strojní podbíječky firmy Hans Wendel působila velmi impozantně a vzbuzovala zasloužený zájem okolodoucích, či spíše okolojedoucích.

Na začátku dubna byly zahájeny firmou Chalupa – RVES, a.s. práce na výstavbě nových nástupních ostrůvků Malý Břevnov. Tento termín logicky navazoval na ukončení podbíjení a stabilizaci geometrické polohy koleje v tomto úseku tratě tak, aby mohla být dodržena výška nástupních hran 20 cm. Nová technická řešení a úpravy, kromě změny polohy umístění, spočívala v prodloužení délky zastávek, jejich rozšíření bezbariérovým přístupem a ve vybavení zábradlím v celé délce. Ve směru do centra pak i přístřeškem pro cestující. V pátek 24. dubna již byly připraveny pro předání do užívání.

Výstavba podchodu se počátkem dubna dostala do závěrečné fáze. Strop byl zabetonován, vzápětí byly provedeny izolace podchodu, a tím bylo možné dokončit samot-

nou tramvajovou trať, čímž byla obě staveniště kolejově propojena. Spolupráce s firmou Metrostav proběhla velmi dobře, protože podchod byl hotov dříve, než jsme původně očekávali.

Poslední dva týdny výluky byly zasvěceny dokončovacím pracím, kterých bylo v podobě obrubníků, litých asfaltů, přejezdů přes trať, oprav v úseku Falcká – Bílá Hora více než dost. Závěrečné obnovení troleje, zkušební jízdy a kolaudace proběhly úspěšně, a proto byl provoz tramvajů obnoven s téměř desetidenním náskokem.



Tramvaj při zkušební jízdě je na stejném místě jako hlavní fotografie na straně 10 minulého DP KONTAKTU.

Linka 22 zastavila v zastávce Malý Břevnov a bude pokračovat na Bílou Horu. Foto: Martina Mítková



Trocha historie nad hlavami

Myslíkova 3, Myslíkova 28. Možná pro někoho celkem nezajímavé adresy, tyto domy však tvoří hranici poměrně netradičního tramvajového úseku.

Text: Michal Režný, jednotka Dopravní cesta Tramvaje
Doplnil a fotografoval: Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje

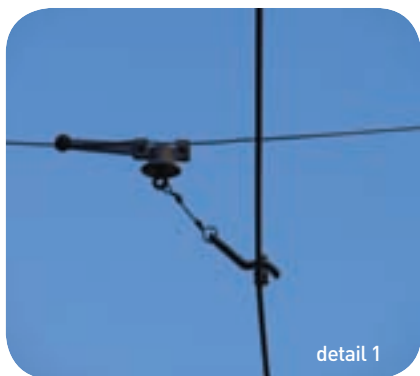
Již dlouhá léta se připravuje rekonstrukce tramvajové trati v Myslíkové ulici. Tato trať je v pražských poměrech poměrně zvláštní. Především je velmi odstrčená, ačkoliv leží přímo v centru města, konkrétně tvoří hranici městských částí Praha 1 a Praha 2. Od roku 1985 až do roku 2003 po ní nebyla provozována pravidelná linka a i v současnosti je tudy vedena linka 21 s omezeným rozsahem provozu, a navíc jezdí pouze ve směru z centra. Tato trať je, vzhledem ke svému pokročilému věku, velmi zchátralá a technicky zaostalá, což lze dokumentovat například zákazem potkávání vozů KT. Postupem dob se do havarijního stavu dostala především nosná konstrukce trolejového vedení. Nedostatek investičních prostředků vedl k úvahám o poněkud reálnější komplexní opravě trolejového vedení v Myslíkové ulici. Vzhledem k praktické nemožnosti jízdy vysokými rychlostmi začal na půdě vedení jednotky



Trať v Myslíkové ulici v listopadu 2008 již s obnoveným trolejovým vedením.

Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) klíčit nápad na realizaci trolejového vedení ve stylu 70.–80. let 20. století. Ono se to totiž nezdá, ale úsek s charakteristickým uspořádáním troleje této éry dramaticky ubývá, či spíše poslední dožívají. Kromě potřeby uchovat jeden skutečný úsek typického pražského trolejářského stylu bylo vhodnou motivací využití jinak nepotřebných starých zásob většinou již nepoužívaných trakčních armatur, jež byly na Orionce skladovány pro případ náhlé potřeby. Nápad a prakticky okamžitá realizace našťastí přišly v době, kdy teprve započala první

fáze (dosud bohužel nedokončené) realizace představy o přestěhování provozu Vrchní vedení z Orionky do Hostivaře. Vzhledem k předpokládaným stísněnějším prostorům v dílnách v Hostivaři bylo nezbytné zredukovat tyto zásoby na nejnutnější minimum a jen díky časové shodě se podařilo vyčlenit materiál pro realizaci tohoto „malého muzea ve vzduchu“. Základem expozice jsou šikmé trolejové závěsy, zvané cingrlata, tvořené izolátorem s okem a raménkem, spojené ocelovým drátem s vlastním závěsem s trolejovou svorkou (detail 1). Všechny tyto armatury vyrobené ve slovenské Kremnici jsou v Myslíkové ulici zavěšeny na originálních příčných ocelových drátech (v současnosti se používají ocelová pozinkovaná lana a stále častěji, zejména u novostaveb, lana z nereзовého materiálu, výjimečně i příčné převěsy z nekovových materiálů), izolace drátů je provedena rovněž dobově s použitím kotevních izolátorů („bakulat“) – kombinace litiny a porcelánu se zalitým kovovým okem (detail 2), doplněné druhou izolací →

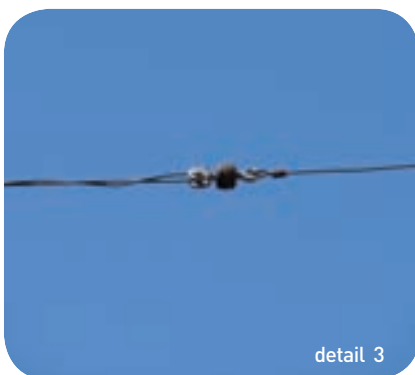


detail 1



detail 2





detail 3

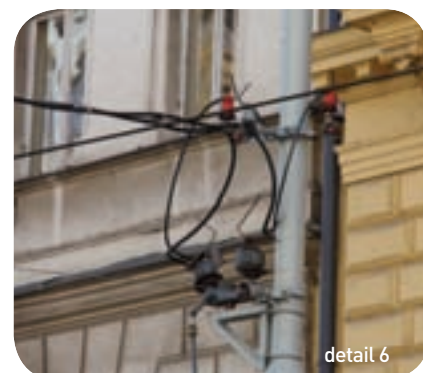


detail 4

(blíže trolejovému drátu) v podobě dnes již také nepoužívaných soudkových TS izolátorů (detail 3), na několika převěsech zastoupených dokonce ještě jejich předchůdci ze 60. let. Všechny tyto typy izolátorů před použitím prošly příslušnými elektrickými zkouškami, takže ač jsou již prakticky historické, jsou bezpečné a funkční. Pár kousků bylo původních, dosud nepoužitých, u ostatních exemplářů byla provedena kompletní renovace – mechanické očištění, obnova závitů, doplnění chybějících dílů a závěrečná povrchová úprava. Totéž v podstatě platí i pro izolátory a svorky trolejových závěsů. Celkem se v úseku nachází 22 šikmých závěsů, z toho jeden dvojitý (detail 4),

jinak používaný velmi výjimečně. Dalším nepřehlédnutelným vzdušným exponátem v tomto úseku jsou úsekové děliče (detail 5). Přestože je tento typ dosud k vidění v halách některých vozoven (Kobylisy, Motol) a několik kusů lze ještě nalézt i na trati (Ke Stírce), jsou jeho dny již sečteny a je nahrazován úsekovými děliči vyrobenými z pokrokovějších materiálů. Naštěstí právě proto, že tento starý typ stále dosluhuje ve vozovnách, nebyl celkem problém se zrompných zásob dva kusy vyčlenit a nyní se skví v celé své kráse opět na denním světle v běžném provozu. Nicméně jsou zde prakticky v původním provedení ze 70. let. Poslední renovace těchto děličů totiž částečně mění jejich vzhled, neboť horní izolátor děliče je nahrazován dvojicí soudbových izolátorů z plastických hmot. Pro trať v Myslíkové ulici byly vybrány děliče renovované ještě starším způsobem, tedy s původním typem izolátorů, jímž je již dobře známý kotevní izolátor (bakule) s navařenými rozpěrnými trubkami. K úsekovému děliči neodmyslitelně patří také odpojovač na stožáru (detail 6) a k němu příslušné ovládací zařízení (detail 7). Oboje se podařilo, byť se zvýšeným úsilím, pro retrotrať zajistit. Zejména staré typy odpojovačů byly víc než úzkým profilem, neboť v poslední době byly nahrazovány odpojovači nových typů a staré kusy, přivezené po demontáži z tratě, podléhaly téměř okamžité fyzické likvidaci. Ani ovládacích skříní (2LS, MEZ Krompachy) nebyl nějaký nadbytek, o nových nemluvě, přesto se podařilo vybrat jak pro úsekový odpojovač, tak pro napaječ (stožár 46c) skříně s dosud čitelnými a téměř zachovalými štítky, indikujícími stav odpojovače.

„Třešinkou na dortu“ je osázení trati tabulkami (zákazy potkávání, omezení rychlost, ale i úsekový dělič) v dobovém provedení z odrazek v hliníkovém rámečku s překryvnou barevnou maskou. S výjimkou označení úsekového děliče se jedná o nové, dosud nepoužité tabulky. Jako celek je možno konstatovat, že dotýčný úsek Myslíkovy ulice, přes všechny nedokonalosti a ústupky, je vítaným doplňkem „mrtvých“ muzejních exponátů ve Střešovicích, neboť představuje historické (byť jen nedávné) zařízení „in natura“ tak, jak skutečně sloužilo, slouží a doufejme ještě dlouhý čas, alespoň v tomto místě, sloužit bude. Nezbývá než dodat, že toto zajímavé dílo, za něž patří pracovníkům provozovny 253000 Napájení TT obrovský dík za vzorné uskutečnění velmi nestandardního úkolu, slouží ve vší tichosti od 22. června minulého roku. V současné době probíhají ostré přípravy k rekonstrukci vlastní tramvajové trati v Myslíkové ulici, ale o tom až někdy příště.



detail 6



detail 7



detail 5



Ověřovací provoz autobusu SOR NB 12

V návaznosti na výsledky výběrového řízení pro dodávku nových autobusů byl v průběhu dubna letošního roku pražskému dopravnímu podniku zapůjčen autobus SOR NB 12 k podrobnějšímu seznámení a nasazení do ověřovacího provozu.

Ing. Jan Barchánek, jednotka Provoz Autobusy

Foto: JPA a Roman Vanka



Hlavním cílem ověřovacího provozu bylo odzkoušení vozidla a instalovaných technologií a shromáždění poznatků a připomínek pro jednání o detailní specifikaci budoucích dodávek autobusů. Základní technické a konstrukční parametry vozidla vycházejí z nastavených podmínek v rámci výběrového řízení. Některá dílčí řešení však byla již v zadávací dokumentaci podmíněna schválením odběratele, jiná jsou z hlediska dodavatele variantní, případně je dodavatel nabídl nad rámec požadavků DP. Zapůjčený autobus byl deponován na provozovně Hostivař a vypravován postupně na různé linky s různou provozní zátěží a kvalitou komunikací (163, 175, 183, 195, 212 a 213). Řidiče se na autobusu během ověřovacího provozu střídali tak, aby s autobusem byli seznámeni všichni zástupci provozoven v Provozní komisi jednotky Provoz Autobusy a také další zainteresovaní pracovníci jednotek Provoz Autobusy (JPA) a Správa vozidel Autobusy (JSVA). Ověřovacího provozu se účastnili i další vybraní řidiče provozovny Hostivař, kteří tak mohli porovnat nový autobus s předcházejícím typem SOR BN 12. K projednání připomínek a námětů z provozu bylo dne 10. 4. 2009 svoláno mimořádné jednání Provozní komise, kde byly jednotlivé připomínky prodiskutovány a sjednoceny. Kromě ověřovacího provozu JPA zajišťovala i další jednání ke specifikaci vybavení vozu se zainteresovanými útvary v DP i organizacemi mimo DP. Vnitřní uspořádání a označení autobusu bylo konzultováno s Pražskou organizací vozíčkářů a Sjednocenou organizací nevidomých

a slabozrakých. Následně JPA přistavila autobus na dohodnuté místo poblíž bezbariérového domu, kde bylo v praxi vyzkoušeno umístění různých typů invalidních vozíků a také např. vodicího psa. Úpravy odbavovacího a informačního systému byly projednávány v rámci dopravního úseku, s odborem Marketing a komunikace i s organizací ROPID. Z dalších projednávaných oblastí je vhodné zmínit zejména řešení pracoviště řidiče (ovládací prvky a jejich funkce, dopracování uzavření kabiny, doplnění odkládacích prostorů pro řidiče). Dále bylo diskutováno umístění a nastavení vnitřního kamerového systému (dveřní a bezpečnostní kamery). Samostatnou kapitolou je zcela nový palubní počítač s dotykovým displejem a přepracovaný odbavovací a informační systém. Do palubního počítače byla nahrána první verze nového softwaru a v rámci ověřovacího provozu probíhalo její postupné ožívování a ladění, což se v některých případech neobešlo bez nestandardních situací. Ze strany JSVA byly uplatněny připomínky a požadavky zejména k oblasti technického řešení a zástavbě jednotlivých komponent vozu. Souhrn připomínek, požadavků a námětů ze všech uvedených zdrojů byl na společném jednání JPA a JSVA zkompletován a následně předán výrobci autobusu. Po obdržení stanoviska výrobce budou následovat další jednání o alternativních možnostech řešení připomínek a požadavků, které případně z technických nebo finančních důvodů nebude možné plně akceptovat. Souběžně bude pokračovat další vývoj softwaru



palubního počítače a odbavovacího a informačního systému. Závěrem bychom chtěli poděkovat všem, kteří se na ověřovacím provozu a shromáždování připomínek a požadavků podíleli. Společně si můžeme přát, aby výsledkem této akce a navazujících jednání byla dodávka nových autobusů s maximální provozní spolehlivostí, optimálním pracovním prostředím řidiče a komfortním interiérem a informačním systémem pro cestující.

Exkurze do společnosti SOR

Nejen vedení Dopravního podniku, ale i řadoví zaměstnanci dostali možnost nahlédnout do útroby společnosti SOR – vítěze tendru na 720 autobusů, které nám bude firma dodávat příštích osm let. Exkurzi do závodu v Libchavách zaštitila odborová organizace Podnikový výbor OS DOSIA – Autobusy.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Josef Buriánek



Po dvou a půl hodině cesty vystupujeme z autobusu v Libchavách.



V Zákaznickém centru se nám kromě přednášky dostalo i pohoštění.



Svářeči kouzlí z hromady profilů autobusovou konstrukci.



I v lakovně panoval čirý ruch.



Naši zaměstnanci se dělí o své první dojmy se zástupci společnosti SOR.

Časné, ale slunné středeční ráno 22. dubna vypadalo jako zrozené pro „útěk z Prahy“. Padesátce našich zaměstnanců,

kterí se přihlásili na podnikovou exkurzi, se to skutečně podařilo. Jejich cílem však nebylo nějaké výletnictví, ale živý zájem o vozy, které budou v dohledné budoucnosti řídit a opravovat. Ačkoli pět hodin strávených ten den na cestě do továrny a zpět muselo leckomu připadat úmorné, shodli jsme se, že rozhodně stály za to.

Dříve než jsme navštívili samotnou továrnu, dostalo se nám přijetí od vedení společnosti SOR v nové budově Zákaznického centra. Ředitel Ing. Jaroslav Trnka vyjádřil hned na úvod potěšení z početné návštěvy lidí, kteří se bezprostředně zabývají autobusy v Dopravním podniku. Naše zaměstnance zase

mile překvapilo, že se mohli setkat s hned několika zástupci vrcholového managementu SORu, jehož členové se jim po celou dobu exkurze věnovali, zodpovídali místy dost všetečné a technicky detailní dotazy a také se aktivně zajímali o jejich práci a zkušenosti.

Kromě ředitele Trnky se během úvodní prezentace v Zákaznickém centru představil jednatel a ředitel pro strategii Mgr. Petr Hájek, obchodní ředitel Ing. Jindřich Chudý a obchodní zástupce pro městské autobusy Aleš Lipavský. Ve zhruba čtyřicetiminutovém výstupu se naši zaměstnanci dozvěděli leccos o společnosti i jejích výrobcích. Privatizací z původně nevýznamného

areálu Sdružení pro opravu a rozvoj [odtud SOR] vznikla dynamická firma vyrábějící v současnosti 500 autobusů ročně – od osmi-metrových po kloubové, od dieslového pohonu přes naftový hybridní až po elektrický.

Dosud byla společnost zaměřená na linkové autobusy, na vývoji městských modelů začala pracovat před dvěma lety. Pro někoho tedy mohl být překvapením její úspěch v tvrdé soutěži o dodávky pro Dopravní podnik. Ředitel Trnka však upozorňuje: „Dosud jsme vyrobili přes 3000 vozů, takže náš tým tady v Libchavách ví, co jsou autobusy.“ Na druhou stranu si je Trnka vědom zvláštností hromadné dopravy v Praze: „Víme, že pražský Dopravní podnik je extrémně náročný zákazník a jsme připraveni s ním jakékoli detaily v úzké spolupráci řešit.“

Následně se ujal slova obchodní ředitel Chudý a v nástěnné prezentaci předvedl nejen profil firmy, ale i jejích produktů. Společnost SOR vykazuje ve své historii neustálý růst a tento rok se dostala na první příčku mezi výrobci autobusů. Chudý považuje za klíč k úspěchu úspornost vozů: „Díky lehké stavbě mají naše autobusy výrazně nižší spotřebu paliva.“ Důležitá je podle něj i bohatost sortimentu, díky níž si dopravce nemusí kupovat pro různé účely autobusy od několika firem.

Velkou pozornost věnoval Chudý právě lehké stavbě, která podle jeho slov nijak nesnižuje pevnost konstrukce. V autobusech je ve velké míře použitý nerez, plasty a částečně hliník. Na mnoha místech je spojovací technikou lepení. „Jsme první firma v české autobusové branži, která začala používat lepení skel i některých plechů,“ říká Chudý. Kýženým ovocem jsou dvě

tuny uspořené hmotnosti a s nimi související snížení spotřeby, které podle prezentovaného grafu představuje 13–15 procent.


Následovala prezentace vybraných typů autobusů, z nichž samozřejmě naše zaměstnance nejvíce zajímají čtyřdveřový NB 12 a pětidveřový NB 18, v jejichž kabinách a útroběch budou trávit svoji pracovní dobu. „Takto řešené autobusy žádná jiná společnost nenabízí,“ neopomněl zdůraznit Chudý výjimečnost koncepce, díky níž se sníží doba nástupu a výstupu cestujících.

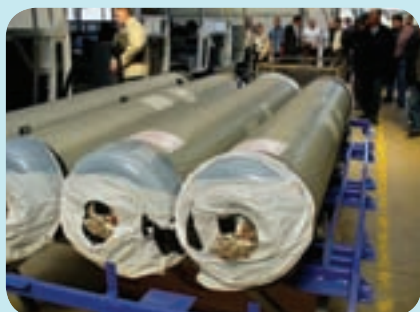
Je třeba ocenit velký prostor, který dalo vedení společnosti dotazům našich pracovníků a jejichž zodpovídáním strávilo stejně času jako samotnou přednáškou. Člověka majícího v živé paměti tiskovou konferenci magistrátu, na které byl představený autobus pražským novinářům, debata příjemně překvapila. Naši řidiči, mechanici, opraváři, nákupčí a učitelé autoškol projevili nejen víc znalostí, ale též větší aktivitu než běžný český žurnalista. Zajímali se o všechno: typy motoru, ekologickou zátěž, ekonomické souvislosti tendru, možnosti přestaveb na speciální účely. Někteří pracovníci si po debatě dokonce nechali zkopírovat veškeré představené materiály na svoje flash-disky. K atmosféře diskuse výrazně přispěl férový postoj vedení SORu, které sice místy diplomaticky přešlo otázky ohledně obchodních tajemství, jinak ale pečlivě a bez „reklamního nádechu“ zodpovědělo veškeré dotazy. Následně bohaté pohoštění ve formě švédských stolů proto nepůsobilo jako pokus opít naše zaměstnance rohlíkem.

Po občerstvení jsme byli zavedeni do haly Zákaznického centra, které ukrývá zařízení na školení servisních techniků firem majících se

SORem servisní smlouvu, kompletní infrastrukturu na dodávky náhradních dílů včetně prodejny, výdeje a skladů, pracoviště předávání autobusů zákazníkům apod. Poté jsme odjeli přistaveným autobusem na exkurzi první fáze výroby – tedy svařovny. Zázrak, při němž se z profilů složených v regálech rodí konstrukce autobusu provokovala k první vlně otázek a manažeři SORu byli neustále v obležení našich zaměstnanců. Nejinak tomu bylo v hale lakovny a na nejrůznějších montážních pracovištích, kde jsme se dávali do řeči i s řadovými zaměstnanci SORu.

Zájem výpravy o okolní dění zjevně rostl s pokračujícími fázemi výroby. Bylo možné například vidět mechanika Dopravního podniku debatujícího s mechanikem SORu, který mohl veškeré otázky ohledně motoru ukázat přímo na rozdělaném kusu. Ve finále jsme se vyrojili na plochu s dokončenými vozy, na nichž nenechaly oči našich zaměstnanců ani píd neprozkoumanou. Zástupce nejstarší generace řidičů například kvitoval s povděkem nízkou hmotností výklopné plošiny pro vozíčkáře. Zazněly ale i kritické poznámky k některým detailům interiéru a zástupci SORu tak měli možnost se přímo konfrontovat s názorem protřelých dopraváků. Den se protáhl. Zřejmě každý z nás s úlevou zasedl do hospody k tradičnímu českému řízku a bramborovému salátu.

Před odjezdem zástupci našich odborů poděkovali vedení společnosti za výborně zvládnutou exkurzi a my, coby řadoví členové výpravy, zase děkujeme Podnikovému výboru OS DOSIA – Autobusy zastoupeným předsedou Josefem Buriánkem za zorganizování poutavého zájezdu. 



Každý autobus na stlačený plyn má na střeše tyto zásobníky.



Jak se bude sedět v nové kabině? Řidiči si nenechali tuto část exkurze ujít.



Útroby kloubového autobusu se naplnily zvědavci.

Putování po Görlitz (Zgorzelec) nejen s MHD

Dne 21. října 2008 jsem s kamarády navštívil dnes díky Euroregionu Nisa opět spojené město Görlitz (Zgorzelec), jehož německou a polskou část odděluje řeka Lužická Nisa. Město bylo na německou a polskou část rozděleno v roce 1945. Na německé straně tohoto dnes nejvýhodněji položeného města, které leží ve Svobodném státě Sasko na historickém území Horní Lužice, žije podle údajů z roku 2007 cca 57 000 obyvatel a na polské straně v samostatném městě Zgorzelec žije dle údajů z roku 2008 cca 33 000 obyvatel.

Text a foto: Jan Horský



Dicker Turm.

Osada Görlitz vznikla na důležité křižovatce dvou obchodních cest: jedné vedoucí z Čech do severních hanzovních měst a královské cesty z Bresla do Durynska. První zmínka o osadě „villa Göerlitz“ se objevila roku 1071 v listině sestavené na popud německého císaře Jindřicha IV. V roce 1076 se osada poprvé stala českým územím, roku 1253 však byla českým králem postoupena markraběti Ottovi III. z Brandenburgu. Někdy kolem roku 1220 začala mít původní osada městský charakter a díky své dobré poloze a rozvíjejícímu se obchodu rostl i počet obyvatel. Roku 1329 byl Görlitz opět přičleněn ke Království českému a za vlády Karla IV. se těšil jeho přízni. V letech 1346 až 1396 byl Görlitz samostatným vévodstvím, sdruženým společně s městy Žitava, Löbau, Budýšín, Kamenz a Lauban ve spolek známý pod jménem Šestiměstí. Za třicetileté války bylo město obleženo, vydrancováno a po jejím skončení připadlo Pražským mírem k Sasku. V letech

1691, 1717 a 1724 bylo město zpustošeno požáry. Po napoleonské válce bylo roku 1815 přičleněno k Prusku a stalo se součástí provincie Slezsko. Během války město ztratilo svůj význam a obchodní kontakty, které získalo zpět až za starosty Gottloba Ludvíka Demiania v letech 1833 až 1846. V této době město prošlo velkými změnami. Byli zbořeny 600 let staré hradby a začala výstavba předměstí. V letech 1845 až 1847 bylo postaveno nádraží Görlitz a roku 1851 bylo postaveno městské divadlo. Jeho poloha, rozsáhlé sady a mírná daňová politika přivedla do města mnoho rentiérů.

Mně osobně se velmi líbily věže Dicker a Reichenbacher Turm, domy a uličky na Starém městě a nádherný secesní dům v centru města na Damianiplatz, který od svého založení v roce 1913 slouží obchodním účelům. Samozřejmě že zajímavostí z města u Lužické Nisy by se našlo ještě mnoho, ale pojďme se teď alespoň trochu




Citro 530 515, Platz des 17. Juni.



Desiro 642 159-8, HBF Görlitz.

podívat na to, jak se v tomto městě vyvíjela hromadná přeprava osob, která není o nic míň zajímavá. První koněspřežná tramvaj, která začala psát historii zdejší městské dopravy, vyjela do ulic města 25. 5. 1882 v trase Bahnhof – Demianiplatz – Bahnhof. Koňka jezdila na rozchodu 1435 mm a své maximální délky 9 km (včetně tratě do vozovny) dosáhla do roku 1893. Provoz zajišťovalo: 12 vozů, 56 koní a zaměstnáno zde bylo 33 mužů. Dne 1. 12. 1897 byl provoz koňské dráhy nahrazen tramvajemi, které zde od té doby jezdí na rozchodu 1000 mm. V současnosti zajišťuje zdejší kolejovou dopravu 19 tramvajových vozů typu KT4D, 1 vůz Düwag, který zde jezdí jako Partywagen a dva historické vozy, 23 a 29. Všem těmto vozům slouží jediná vozovna, která je umístěna poblíž st. Goethestrasse a k níž nás zaveze tramvajová linka č. 3. Co se tratí týká, byla v roce 1982 zrušena trať na konečnou Rauschwalde a v roce 2007 trať na Virchowstrasse. Po obou zrušených úsecích je dnes provozována autobusová linka B. Vedle tramvají tvoří druhou složku zdejší městské dopravy autobusy. První autobusová linka vyjela do ulic zdejšího města ve 20. letech. V současné době zajišťuje provoz cca 15 autobusů Mercedes, a to jak v krátké, tak v kloubové verzi. Tyto autobusy jsou vypravovány na městské linky A, B, E, F, N. Mimo těchto linek zde jezdí ještě linka P, která spojuje německou a polskou část kdysi jednotného města a zde vedle vozů Mercedes můžeme vidět i vozy typu Jelcz, které na tuto linku vypravuje polský přepravce. Vedle městských linek však zdejší dopravce, který je začleněn do regionální organizace ZVON, zajišťuje též mnoho linek dopravy regionál-

ní, která zajíždí daleko za hranice města. Tramvajovou a autobusovou dopravu v tomto městě zajišťuje i nám dobře známá firma VEOLIA, do které je místní dopravní podnik začleněn. Co se tarifu týká, tak cena jednorázové jízdenky je 1,20 Euro (pro dospělé) a 0,90 Euro (pro děti) a cena jednodenní jízdenky je 3,00 Euro. Existuje zde také rodinná jízdenka a ta stojí 6,50 Euro. Pokud byste se chtěli projet autobusovou linkou P do polské části, pak si bohužel musíte koupit u řidiče speciální jízdenku za 1,20 Euro, jelikož městský tarif zde neplatí. Pokud byste tedy po přečtení článku zatoužili toto malebné město poznat, pak vám přeji mnoho příjemných zážitků. 



KT4 310, Am Wiesengrund.



KT4 312, Berliner Str.



KT4 317 a 312, Demianipl.



KT4 317, Weinhübel Mitte.



KT4 319, HBF Görlitz.



Navštívili jsme zázemí metra

Fantastický zážitek v obřím podzemí

U příležitosti 35. narozenin metra připravil Dopravní podnik výjimečnou akci pro veřejnost i zaměstnance. Takřka sto výherců vědomostní soutěže vyhlášené na našich stránkách dostalo možnost nahlédnout do zázemí metra ve stanici Florenc, tedy v místě křížení linek B a C.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski



Z hlediska počtu návštěvníků a povahy místa se jednalo o záležitost monstrózní i exkluzivní. Již před půlnocí z 6. na 7. května se začali šťastní výherci houfovat ve vestibulu Florence v ulici Sokolovská. Přítomnost strážníků Městské policie, pracovníků marketingu i metra naznačovala, že se jedná o výjimečnou akci. Složení návštěvníků – povětšinou mladých lidí a studentů – zase jasně hovořilo o tom, že nabídka neoslovila jen úzký okruh dopravních nadšenců. Každá ze šesti skupin dostala přiděleného odborného vedoucího (pracovníka DCM), průvodce (pracovníka marketingu) a policistu, jehož přítomnost byla vzhledem k delikátnosti a provozní důležitosti navštěvovaných zákoutí nezbytná. První turnus vyrazil ve čtvrt na jednu ráno. Stačilo ujít sotva pár kroků, aby narazil na úvodní zajímavost – pracoviště přepravního manipulanta. „Vždycky mě zajímalo, co za těmi černými skly dělají,“ říká s úsměvem jeden návštěvník kamarádovi, aniž by tušil, jaké divy na něj ještě čekají. Pracovník, kterého naše skupina zastihla takřka profesionálním přednesem, vysvětlil náplň svojí práce i funkci veškerých ovládacích prvků. Posлуchači mezitím skákali zrakem po obrazovkách přenášejících záběry z kamer, aby nakonec konstatovali, že „vidí odsud opravdu všechno“. Čas – který někdy hraje roli zachránce z nudných návštěv a exkurzí – byl pro nás naopak nepřítelem. Ještě jsme si všechno nestačili do detailu prohlédnout nebo

vynalézt originální dotaz a už nás vedoucí „hnali do jícnu“ podzemí, které drtvivá většina lidí nejenže nikdy nenavštíví, ale ani o něm netuší.

Sestup začal mírně. Nejprve jsme se zastavili v ovládací místnosti vzduchotechniky. Pracoviště nenese své jméno pro nic za nic, a tak ne všichni návštěvníci slyšeli kompletní výklad službu konajícího zaměstnance.

Přesto i tu se našly příležitosti pro dotazy, které pracovník pohotově zodpovídal. Vyrovnal se i s klasickou otázkou: „Proč to v metru tolik fouká?“ kterou jedna paní středního věku zřejmě již dlouho nosila na srdci. Zdánlivě banální poznatek, že „průvan“ není důlem větráků, nýbrž pístovým efektem při průjezdu souprav tunelem, vyvolal na tváři návštěvnice úsměv, jehož jméno zní: „Konečně chápu.“ Bylo to další znamení, že tahle exkurze nebude jen nějakou zajímavostí, ale zcela zásadní zkušeností. Vždyť ty hlavní „taháky“ jsme měli stále před sebou.

Po sestupu o několik pater níž jsme narazili na první skutečnou lahůdku: strojovnu eskalátorů. Jestliže v místnosti vzduchotechniky nebylo slyšet každé slovo, tady si museli návštěvníci kvůli hluku chodit pro výklad jednotlivě. Obří stroj ubíhající do neznáma nad námi i pod námi. Nekonečný pás ocelového schodiště, jehož nesmírnou váhu pohání masivní elektromotory. Dojem monstróznosti, energie, síly – až skoro surovosti techniky – se tu mísí s dechem historie. Vždyť tato zařízení fungují už od roku 1974. Takové byly zážitky návštěvníků, kteří dostali možnost vidět eskalátor zespodu.

Následoval další sestup, po němž jsme se ocitli na úrovni nástupiště linky B. Mně osobně se splnil sen překročit hranici světa cestujících „před zrcadlem“, respektive branku oddělující nástupiště od tunelu metra. Osvícený, kroučící se tubus, který v mnoha zatáčkách a převýšeních protíná celou Prahu, teď působil až nadpozemsky klidně. Dlouho jsme si ho však neužili. Opět nás pohltilo technické zázemí metra, konkrétně místnosti Služby sdělovací a zabezpečovací.

Telefonní stanoviště, reléovka, zabezpečovačka... Při pohledu na kilometry a kilometry kabelů, nejroztodivnějších elektrických i mechanických součástí, které se všechny navzájem propojují do jednoho dokonale fungujícího celku, člověka napadne obrázek lidského mozku. „Vždyť taky jsme v mozku metra,“ usmívá se místní pracovník. Není ani možné si představit intelektuální a manuální vypětí, které bylo do celého tohoto systému vloženo.

„A měli jste to tady vidět po povodních, když odčerpali vodu,“ upozorňuje jiný pracovník na fakt, že velká voda obrátila veškerou tuto námahu vniče a bylo nutno systém znovu budovat.


Dalším takřka zázračným místem je měnič – pupeční šňůra, v níž se „koncentrát“ dvaadvaceti tisíc voltů mění na „výživu pro mašinky“. Jestliže strojovna eskalátorů působila dojmem brutální síly, tady vládne laboratorní čistota a chirurgická přesnost. „Ty jo, to je jak ve sci-fi filmu,“ slyším jednoho návštěvníka. Vedoucí stanoviště

podává výklad a odpovídá na dotazy. Cestující zajímá, co by se stalo v případě poruchy či nějakého výpadku. Jejich katastrofické fantazie však náš pracovník mírní: „Každý úsek je napájen v pěti až sedmi bodech, navíc všechny tři linky metra jsou mezi sebou propojené,“ zní, zatímco nás organizátoři popohánějí dál, abychom se nesrazili s druhou skupinou.

Jestliže jsem se dosud upřímně rozplýval nad dojmy z jednotlivých pracovišť, musím se nyní vyznat z naprosté fascinace, která na mne čekala ke konci prohlídky. Přešli jsme na druhý konec nástupiště a oblékli si reflexní vesty. Naše další cesta totiž vedla přes koleje do tunelu hlavního větrání. Spíše než v tunelu jsem se však cítil jako v hangáru. „Co tady na nás čeká? Rozestavená atomová bomba?“ reaguje žertovně jeden z návštěvníků na mysteriózní atmosféru obrovského podzemí.

Dlužno dodat, že nebyl daleko od pravdy. Tunel byl zastavěn agregáty ventilace velkými jako dvoupatrové autobusy. Tato monstra zásobují přes den metro životodárným čerstvým vzduchem, který přichází z větrací šachty a je jimi následně hnán obřími ocelovými žlaby. Neméně působivé byly i dveře tlakového uzávěru, které oddělují větrací šachtu od tunelu. Návštěvníkům se dostalo krátké ukázky, jak by to vypadalo v případě války či jiné katastrofy. Po několika varovných signálech se roztočil elektromotor a zavřel několikátunová vrata s lehkostí, jakou zavíráme dveře do obýváku.

Již trochu unaveni jsme dorazili na poslední stanoviště. Za nástupištěm linky C nám dispečer vysvětlil, jak se plánuje a staví jízdní cesta a jak je možné zajistit plynulou dopravu i v případě nehody na některém úseku linky. Po bombastické ukázce centrálního větrání to byla příjemná klidná tečka na konci prohlídky.

„Super, prostě super,“ nelámali si hlavu se složitou odpovědí dva vysokoškolští studenti, když jsem se jich zeptal na dojem z exkurze. Na všechny zapůsobila návštěva stejně mocně a většina z nás o ní přemýšlela ještě dlouho poté, co opustila podzemí. Nikdo z nás si nebyl dosud schopný při jízdě metrem představit, jak neuvěřitelná síla ho pohání a jaké myšlenkové a fyzické vzepětí za naším jízdním komfortem stojí. 



System řízení kvality (QMS)

Co to je?

3. část

Minulým číslem jsme ukončili vysvětlování pojmů a definic. Od tohoto čísla se budeme věnovat objasňování požadavků ČSN EN ISO 9001.

Ing. Karel Janů, vedoucí oddělení Kvalita a technika řízení

Norma ČSN EN ISO 9001 je členěna do osmi základních kapitol. První tři můžeme vynechat. Pojednávají o tom, pro koho je norma určena, pro koho je vhodná a pro ujednocení definic se odvolává na ČSN EN ISO 9000 (Systémy managementu kvality – Základní pojmy a definice). Teprve od kapitoly 4 jsou definovány požadavky na systém řízení kvality. Pojďme si tyto požadavky postupně objasnit.

KAPITOLA 4 – SYSTÉM MANAGEMENTU KVALITY

Jedná se o kapitolu, která definuje základní – všeobecné požadavky na systém řízení kvality a požadavky na dokumentaci a navazující záznamy.

Co jsou uvedené „všeobecné požadavky“? V rámci těchto požadavků organizace, respektive její vedení, musí určit základní procesy, jejich vazby (posloupnost a vzájemné působení), kritéria a metody pro zajištění efektivního řízení procesů, ale tato kritéria také monitorovat a měřit. Dále pak musí zajistit potřebné zdroje k realizaci uvedených procesů.

Důležitější, než v tomto článku vydefinovat jednotlivé požadavky, je vysvětlit, co je jednotlivými požadavky míněno a nastínit, jak tyto požadavky naplnit. Co jsou to procesy, jsme si již vydefinovali v DP KONT@KTu č. 3/2009, ale jak je popsat? Metod je samozřejmě více a je otázkou, pro kterou variantu se v DP rozhodneme. Jedna z možností je uvedena na obr. 1. Na uvedeném obrázku je nastíněno členění aktivit zajišťovaných v DP na procesy bez rozlišení, zda-li se jedná o procesy týkající se přímo kvality či o procesy z jiných oblastí (ale i tyto ovlivňují kvalitu – viz DP KONT@KT č. 2/2009).

Pro definování procesů a jejich řízení v podniku velikosti DP není uvedené grafické vyjádření zcela ideální, ale je dostačující (byla by vhodnější elektronická verze – počítačové řešení). Ale hlavně je vhodné pro pochopení procesního přístupu, tzn. nejen stanovení procesů, ale i stanovení jejich vazeb. Bohužel však neumožňuje její další členění. Každý samostatný proces by musel být upřesněn ve své vlastní samostatné mapě procesu.

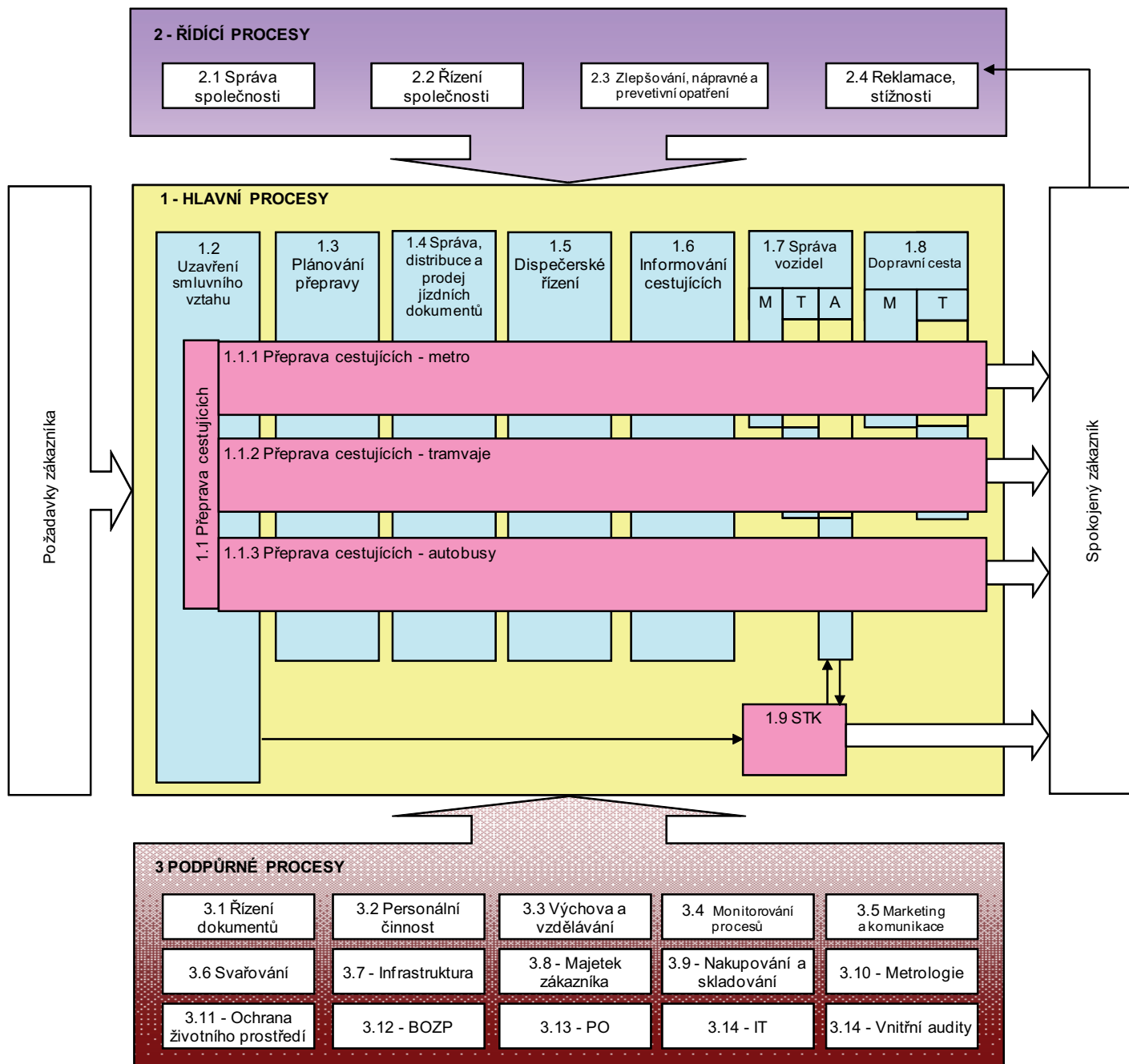
Proč některé činnosti řídit jako proces a některé jinak?

Právě vydefinování procesů a jejich odpovědných vlastníků (k těm se dostaneme za chvíli) ulehčuje řízení celé organizace. Návaznost jednotlivých procesů a jejich vzájemné ovlivňování je taktéž znázorněno v uvedené mapě procesů (obr. 1). Vazby mohou být popsány i slovně, popř. i jiným způsobem. Jde o to, aby bylo zřejmé, který proces předchází, který navazuje a který ho popř. řídí, podporuje nebo kříží. Nevýhodou grafického vyjádření je, že běžně dostupnou technikou dokážeme zobrazovat pouze dvourozměrně, ale třetí rozměr nevčleníme. Nebo se o vyjádření třetího rozměru pokusíme, ale znázornění bude velmi nepřehledné.

Na znázorněnou grafickou podobu členění rozhodujících procesů by na některé procesy měly navazovat další mapy, které by znázorňovaly jejich další členění. Jeden z příkladů je zabudován přímo v uvedeném obrázku (obr. 1) – proces Přeprava cestujících se dále člení na dílčí procesy: „Přeprava cestujících metrem“, „Přeprava cestujících tramvajemi“ a „Přeprava cestujících autobusy“. Ale i ty jsou natolik složité, že by měly mít další upřesnění.

Jako další příklad bych uvedl proces Řízení dokumentace, který se dále „rozpadne“ na proces „Řízení dokumentů Organizačních a předpisových norem“, proces „Řízení dokumentů Provozně-předpisové soustavy“, proces „Řízení technických norem (ČSN)“, proces „Řízení právních předpisů (zákonů, vyhlášek ...!)“ a popř. další. Každý proces musí mít svého vlastníka – osobu (funkci) za něho odpovědnou. Vlastník je odpovědný za metodické nastavení a řízení dílčích procesů a činností, z kterých je daný proces složen. U značné části realizovaných procesů nelze jednoznačně říci, že jsou zajišťovány pouze jedním útvarem, ale že proces je řešen nebo je ovlivňován pracovníky několika útvarů. Tzn. že určený vlastník procesu definuje činnosti i pracovníkům, kteří „nepodléhají jeho pravomoci“, nejsou mu podřízeni z hlediska organizačního uspořádání. Vlastník by měl dobře znát celý průběh procesu a dílčí odpovědnosti za jednotlivé vykonané činnosti. V případě auditu, popř. vzniklých nepřesností, je zpovídaný vlastník. Ale! V případě, že někdo (konkrétní pracovník) nedodrží postup – metodiku, či cosi zanedbá, potom se zodpovídá tento pracovník. Proto je potřeba v našich vnitřních normách na všech úrovních mít definovanou jednoznačnou odpovědnost. Odpovědnost musí být „jednohlavá“, a ne skupinová. Není tím však myšleno, že ke každému úkonu přiřadíme konkrétní jméno (popř. i s titulem)! Jedná se o odpovědnost na funkci nebo „určeného pracovníka“ útvaru.

Pokud máme o něčem říci, a týká se i procesů, že je to úspěšné nebo že to dosahuje požadovaných cílů, tak musíme definovat i hranici – hodnotu, která rozhoduje o úspěchu, či neúspěchu. Pro jednotlivé procesy musí-



Obr. 1 - Mapa procesů

Pozn. autora: Jedná se pouze o návrh pro pochopení možného nastavení procesů a ne o konečný návrh řešení procesní orientace v DP!

me stanovit parametry, hodnoty, ukazatele, které jsou měřitelné a vyhodnotitelné. Tyto ukazatele by měly být ty rozhodující. V případě, že si definujeme mnoho drobných procesů a mnoho ukazatelů, budeme měřit, analyzovat a dělat závěry. My však především potřebujeme, aby procesy i činnosti fungovaly – někdo je realizoval na takové úrovni, aby byl zákazník spokojený. K tomu nestačí pouze proces pojmenovat, stanovit postup, vlastníky a další odpovědnosti. Pro zajištění všech procesů a činností jsou nutné i zdroje, které je nutno při definování procesů rovněž určit. Nejen jejich výši, ale také jejich druh – pracovníky, vybavení, SW, HW, pracovní prostředí a samozřejmě i ty (ne)oblíbené finanční zdroje.

Výše uvedené požadavky na popis procesů mohou být vydefinovány opět různým způsobem – základní popis je možno vytvořit v „Kartách procesů“ (princip skladových karet), nebo v Příručce kvality a navazujících vnitřních normách nebo v počítačovém SW. Závěr dnešního povídání: vymezení systému řízení, včetně stanovení procesů, je složitá oblast pro definování, ale pokud se dobře podaří (jak rozsah, tak způsob vyjádření), tak třetina práce na budování systému řízení je za námi! Byl bych rád, kdybyste i vy byli spolutvůrci těchto článků o kvalitě. Prosím, zasílejte mi dotazy nebo poznatky (ljanuk@dpp.cz) týkající se QMS. V následujícím článku se na ně pokusím odpovědět.



35 let metra

9. květen 1974 – Sen několika generací se splnil, Pražané jezdí metrem

Tak se Pražané přece jen dočkali. První cestující se svezli metrem. Podle tehdejších platných termínů to bylo téměř o dva měsíce dříve, ale podle původních představ z dob, kdy se rozhodlo o výstavbě metra, to bylo ve skutečnosti o pět let později. Původně se počítalo, že se na prvním úseku začne jezdit už v roce 1970, ale brzy se ukázalo, že to je nereálný termín, který byl proto odložen na rok 1972. Ale také ten musel být po čase odsunut a vláda stanovila 18. února 1970 závazný termín – rok 1974 (původně 1. červenec). Ale ať už byl původní termín jakýkoliv, v historii pražské městské dopravy je zapsáno výrazným písmem datum 9. května 1974. Připomeňme si tedy, co se v prvních květnových dnech roku 1974 v pražském metru odehrávalo.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv
Foto: Archiv DP

2. květen – Hlavní kolaudační komise není úplně spokojena

Ve čtvrtek 2. května se sešla hlavní kolaudační komise, aby vyhodnotila zprávu o průběhu zkušebního provozu, který probíhal od 12. do 30. dubna. Zřejmě k překvapení mnoha přítomných ale komise konstatovala, že *„předmětný materiál svým obsahem neposkytuje podklady pro vyhodnocení*



Dnešní stanice Pankrác se v době zahájení provozu jmenovala Mládežnická. Snímek byl pořízen zřejmě v závěrečné fázi zkušebního provozu v dubnu, případně v květnu při některé z posledních zkoušek, protože interiér stanice působí už mimořádně uklizeným dojmem.



Rovněž v závěrečném období před zahájením provozu byl pořízen i snímek ze stanice Kačerov, kde v pozadí stojí vlak u služebního nástupiště, které tehdy bylo jen zastřešeno (asi do konce roku 1980). Snímek působí poněkud neostře, protože jde o velký výřez z celkového pohledu na nástupiště.

Tato fotografie ze stanice Kačerov vznikla možná přímo 9. května 1974 před slavnostní jízdou po prověrce tratě. Přesně to nevíme, jen tak soudíme podle praporek, kterými byly soupravy 9. května na státní svátek vyzdobeny.



zkušebního provozu, zejména v tomto směru – materiál je zpracován pouze v obecné poloze a neposkytuje žádné technické údaje o zjištění skutečnosti při zkušebním provozu.“ Bylo proto stanoveno, že příslušné odborné kolaudační komise se sejdou ještě týž den ve 13 hodin, vyhodnotí z hlediska své odbornosti zkušební provoz a následující den své závěry předloží hlavní kolaudační komisi.

Projednávala se také otázka povinné závěrečné zkušební jízdy. Původně stanovený termín 8. května nedoporučil generální ředitel ing. Lacek, a proto bylo navrženo, aby se konala už 6. května večer, návazně na prověrky zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

3. květen – Další jednání hlavní kolaudační komise

Následující den se hlavní kolaudační komise sešla znovu a projednala závěry odborných komisí. Tentokrát už byla s předloženým vyhodnocením celkem spokojena. Přesto i tady se našly dílčí závady. Komise strojní konstatovala, že nákladní výtahy ve stanicích Pražského povstání a Muzeum (výtah do 500 kg) nejsou způsobilé provozu, a proto doporučila, aby byl vydán zákaz užívání do odstranění závad. Stále se však vyskytovaly problémy s eskalátory, především o dopravní výšce nad 7 m. Do 6. května měla být přijata poslední opatření a připravena zpráva, z níž by vyplynulo, že je bezpečnost a spolehlivost eskalátorů zajištěna za mimořádných opatření. Kladem jednání o eskalátorech byla skutečnost, že praktické zkoušky, konané 8. dubna, prokázaly, že je v metru možná přeprava dětských kočárků.

6. květen – Závěrečná zkušební jízda

V pondělí 6. května 1974 se konala první „zkouška pravdy“. Sešla se sedmnáctičlenná úřední komise skládající se ze zástupců odboru výstavby Národního výboru hlavního města Prahy (byl správním drážním orgánem), Federálního ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra ČSR – správy pro dopravu a Dopravního podniku – Metro, aby uskutečnila závěrečnou zkušební jízdu. Kromě komise se zkušební jízdy zúčastnilo i několik dalších úředníků, například z Výzkumného ústavu železničního, a především se na zkouškách podílela i řada zaměstnanců metra v jednotlivých stanicích.



Autobusový terminál na Kačerově 9. května 1974 posloužil ke shromáždění hostů a novinářů při slavnostním zahájení provozu.

Pražský primátor Zdeněk Zúška hovoří na kačerovské tribuně, vedle něj stojí generální tajemník ÚV KSČ Gustáv Husák a předseda Federálního shromáždění Alois Indra.



Prvním úkolem komise bylo prověřit jízdu v devadesátisekundovém intervalu v obou směrech, včetně obratu ve stanici Sokolovská. Druhým úkolem bylo zjistit celkovou jízdní dobu při jízdě maximální rychlostí bez zastavování ve stanicích, přičemž kolem nástupišť bylo možné jet rychlostí 50 km/h. Konečně třetím úkolem bylo prověřit funkci mechanického autostopu ve stanici Sokolovská. Ti starší si ještě vzpomínají, že koleje ve stanici Sokolovská vlastně končily současně s nástupištěm, což výrazně omezovalo rychlost přijíždějících vlaků. Vlaky k obracení (a současně k vystupování a nastupování cestujících) měly využívat obou kolejí. Dnes to známe například ze stanice Depo Hostivař, ale na Sokolovské byl křížový přejezd (dvojitá kolejová spojka). Pro zkušební jízdu byly připraveny tři třívozové soupravy: č. 1 (1012 + 1007 + 1022), č. 2 (1001 + 1050 + 1024) a č. 3 (1013 + 1041 + 1048). Jako strojvedoucí byli určeni Petr Vostřez (souprava č. 1), Vlastimil Kutina (2) a Jiří Fiala (3), každý pochopitelně měl dle tehdejších předpisů ještě tzv. pomocníka strojvedoucího (byli to pánové Došlý, Havlín a Schuppeler, křestní jména dobové dokumenty neuvádějí). Jako vlakový dispečer v tehdejší provizorní dispečince ve stanici I. P. Pavlova sloužil Miloš Zeman.

Při zkoušce střídavého vjezdu do stanice Sokolovská se nejprve zkoušela varianta, kdy první vlak vjížděl na Sokolovské přes přejezd na kolej č. 2 (levá ve směru jízdy z Kačerova). Při této první jízdě byl prodloužen obrat všech tří vlaků dohromady o 27 sekund. Následně se zkoušela varianta, při které první vlak vjížděl nejdříve na kolej č. 1 (pravá ve směru z Kačerova), při ní byl plánovaný čas obratu dodržen. Při obou jízdách byl dodržen stanovený interval 90 sekund. Při zkoušce jízdní doby bez zastavování ve stanicích byla použita souprava č. 3. Čas se nejdříve měřil při jízdě od služebního nástupiště na Kačerově na Sokolovskou. Kromě omezení rychlosti u nástupišť (jízdy zmíněných 50 km/h), byla z technických důvodů ještě v krátkém úseku před stanicí Mládežnická omezena rychlost na 40 km/h (bližší důvody neznáme). Jinak se jelo maximální projektovanou rychlostí 80 km/h. Vlak tuto vzdálenost ujel za 7 minut a 25 sekund. V opačném směru se končilo u osobního nástupiště na Kačerově a nebyla omezena rychlost u stanice Mládežnická, takže jízdní doba byla o něco kratší – 6 minut a 48 sekund. Zkouška mechanického autostopu ve stanici Sokolovská se skládala z vyzkoušení inerčního autostopu, →





Jeden z tradičních snímků ze zahájení provozu metra. Je 9. května 1974, 9 hodin a 19 minut. Gustáv Husák přestřihává pásku a zahajuje tak symbolicky provoz pražského metra.

Generální ředitel Dopravních podniků hlavního města Prahy Ing. Mikuláš Lacek (na snímku vedle G. Husáka) byl ten den zřejmě velmi spokojen. Patřil k předním zastáncům metra místo povrchové tramvaje.



Pátek 10. května 1974. Metro chtějí vidět desetitisíce Pražanů. Na Kačerově se vine jakoby nekonečný had tentokrát trpělivých cestujících. Ten den se jich svezlo metrem 300 tisíc.

„Pane, koruna se vhadzuje do turniketu po pravé straně. Pokud někdo máte tramvajenku, jděte vpravo,“ snad něco takového volal jeden z pořadatelů na přicházející cestující na Kačerově.



při kterém se vjíždělo na první i druhou staniční kolej rychlostí 25 km/h, a z prověření pevného autostopu, kdy se do staničních kolejí vjíždělo rychlostí 5 km/h. V obou případech zkoušky

prokázaly správnou funkci zařízení. Závěr úřední komise tedy zněl: „Zkušební jízda byla provedena v rámci prověřování zabezpečovacího zařízení a bylo jí prokázáno, že trať stavby I.C

metra a její zařízení jsou způsobilé v rámci zkušební jízdy pro provoz s cestujícími.“

Ve stejný den se sešla i hlavní kolaudační komise v užším složení. Mezi jejími závěry je i poznámka, že nemůže být uvedena do provozu odstavná kolej ve stanici Pražského povstání, protože není zcela dokončena. Byl vyhlášen zákaz užívání koleje a stanoven náhradní termín jejího zprovoznění – 31. květen 1974. Nepřípravenost koleje ale nebránila zahájení provozu na celé trati.

7. květen – Souhlas se zahájením provozu metra

Odbor výstavby NVP, jakožto drážní správní orgán, na základě rozhodnutí z 12. dubna, zápisů o prověrkách druhé části stavby a po provedení závěrečné zkušební jízdy vydal 7. května 1974 pod čj. OV/7-2029/74-Js/Ku souhlas se zahájením provozu s cestujícími od 9. května 1974.

Dočasná vládní komise přijala usnesení č. 61, ve kterém konstatovala, že byly splněny všechny podmínky pro uvedení prvního provozního úseku metra do provozu s cestujícími a oficiálně oznámila české vládě, že úkol uložený vládním usnesením 18. února 1970 – uvést první úsek metra do provozu s cestujícími k 1. červenci 1974 – byl splněn ve zkráceném termínu k 9. květnu 1974.

8. květen – Ukončení kolaudačního řízení druhé části stavby

Druhá část stavby prvního provozního úseku zahrnovala podchodové části stanic, povrchové úpravy v okolí stanic a výdechů vzduchotechnických zařízení a úpravy pozemních komunikací. Hlavní kolaudační komise ve dnech 7. a 8. května zkontrolovala všechny stanice a jejich okolí a konstatovala, že prověřená část stavby (včetně umožnění předběžného užívání některých zatím nekolaudovaných objektů) splňuje podmínky pro provoz na celém prvním provozním úseku metra. Odbor výstavby NVP povolil užívání všech objektů druhé části stavby. Současně při jednání hlavní kolaudační komise navázala na zápis z 12. dubna 1974 a vzala na vědomí i splnění všech úkolů termínovaných 8. květnem, včetně závěrečné zkušební jízdy 6. května, zábrzděné zkoušky. Bylo konstatováno, že byly odstraněny všechny vážné nedostatky eskalátorů a je garantová-

na jejich spolehlivost. Zahájení provozu už nic nebránilo.

Kromě uvedených, vlastně už jen formálních úředních výkonů se pozdě večer a v noci prováděly ještě poslední kontroly provozními pracovníky. Období mezi 22. hodinou a 4. hodinou ranní bylo určeno pro kontrolní jízdu tzv. šablonou, kterou se kontroloval průjezdný profil trati v obou směrech. Po jejím průjezdu byla trať uzavřena.

9. květen – Metro v Praze zahájuje provoz

Ve čtvrtek 9. května 1974 byl státní svátek. Tradičně se oslavovalo osvobození Prahy Sovětskou armádou a konec druhé světové války.

Pro oficiální hosty byly připraveny tři zvláštní vlaky Z1–Z3 pro celkem asi tisícovku cestujících. Všechny byly přistaveny v plné pohotovosti už v 6 hodin ráno. Vlak Z1 už stál přímo ve stanici Kačerov, pro vlak Z2 byla vyhrazena kolej č. 92 (levá ve směru z depa) u služebního nástupiště a vedle něj na koleji 91 čekal vlak Z3. Kromě toho byla připravena i záložní pohotovostní souprava Zn na spojovací koleji do depa. Pohotovost v 6 hodin ráno neznamenal, že by osádky několik hodin nečinně čekaly. Musely celou trasu oběma směry projet. Pro každý vlak byla kromě osádky, tj. strojvedoucího a jeho pomocníka, určena čtyřčlenná technická četa (v civilním oblečení), která byla v posledním voze připravena na eventuální zásah při náhodné poruše. Nic nebylo ponecháno náhodě. Kromě nich byl pro každý vlak stanoven vedoucí vlaku a odborný informátor.

Sláva začala v 9 hodin ve stanici Kačerov projevy na tribuně situované v budoucím autobusovém obratišti. Po jejich skončení se „*stranická a vládní delegace*“, jak se tehdy říkávalo, přesunula do vestibulu, kde se v 9 hodin a 19 minut uskutečnil symbolický akt přestřižení pásky, čímž byl oficiálně zahájen provoz pražského metra. Vlak Z1 tvořily pravděpodobně vozy 1001 + 1050 + 1024 (vůz 1001, se symbolickým významem, zcela určitě). Na jeho čele byly dokonce umístěny československé a sovětské praporky. Byl přece státní svátek a kromě toho šlo o stavbu československo-sovětské spolupráce a mezi účastníky zahajovací jízdy byla pochopitelně i delegace sovětských hostů.

Pro jízdu zvláštních vlaků byla stanovena rychlost 60 km/h. Ve stanicích z Kačerova až na I. P. Pavlova byla stanovena



Kdo sestupoval na Kačerově po schodech nástupiště, naskytl se mu obvykle následující pohled. Z právě přijíždějícího vlaku se valil dav cestujících. Vpravo měl přijet ten vytoužený vlak ve směru Sokolovská. Pořadatelům se hodily i megafony.

Při zahájení metra vzniklo i mnoho amatérských fotografií, někdy je sice jejich kvalita horší, ale často poskytují cenné informace. Mezi amatérskými snímky nechyběly pochopitelně ani ty „na památku“. Možná osoby na snímku někteří z vás znají.



Také toto je amatérská fotografie „na památku“. Členky pořadatelské služby si zapózovaly, možná trochu nesměle, ve stanici Hlavní nádraží.

První dny byly mimořádně náročné i pro dozorce stanice. Na fotografii je dozorkyně ve stanici Hlavní nádraží.



přestávka ke krátké prohlídce v délce 4 minut, ve stanici Muzeum 10 minut a na Hlavním nádraží a na Sokolovské 5 minut. Na délku pobytu upozorňoval pomocník strojvedoucího vlakovým rozhlásem. Podle zvláštního jízdního řádu měl vlak Z1 odjet z Kačerova v 9:30 h a přijet na Sokolovskou v 10:18 h. Nejdůležitější hosté, kteří jeli vlakem Z1, na Sokolovské vystoupili,

hosté zbývajících vlaků Z2 a Z3 měli možnost se vrátit na Kačerov. Bylo určeno, že při této zpáteční jízdě vlaky nebudou v jednotlivých stanicích zastavovat. V 10:36, tj. těsně před příjezdem vlaku Z3 na Sokolovskou, vyjel z depa první vlak pro cestující. V 10:56 vlak Z3 přijel na Kačerov a v 11:10 byl zahájen plný provoz na celé trase. →



A zase amatérský snímek. Tentokrát ze stanice Gottwaldova (dnes Vyšehrad). Tato stanice bývala vždy považována za nejhezčí na „trase C“. Dnes má několik vážných konkuretek, ať již za ně považujeme Rajskou zahradu, Střížkov, či jakoukoliv jinou.

Husa v metru. Někomu možná známý, někomu neznámý snímek z počátku provozu metra. Nu což, pták je v nepropustné schráně. Dnes už husu mnohdy nepotkáte ani na venkově, natož abyste se s ní setkali v pražském metru...



Tři z padesáti „éécéseks“, čili vozů typu E₂₅, se kterými pražské metro zahajovalo. Poslední z nich sloužily až do roku 1997, čili 23 roků. Jedna tradiční třívozová souprava zůstala zachována jako historická a jeden vůz je v depozitáři Muzea městské hromadné dopravy v Praze.

Po zbytek dne se mohli oficiálně svézt metrem jen hosté, kteří byli vybaveni služebními průkazem DP, pozvánkou nebo příležitostnou kartonovou jízdenkou, která opravňovala k vstupu do metra v určitou hodinu a jednu hodinu i platila. Jedna jízdenka platila v době 11–21 hodin.

10. a 11. května – Konečně i pro veřejnost

Teprve v pátek a sobotu se mohla metrem svézt i ostatní veřejnost. Pro oba dny byla posílána pořadatelská služba, protože se předpokládalo, že se metrem bude chtít svézt hodně Pražanů. Vždyť zahájení provozu metra bylo srovnatelné snad jen se zahájením provozu kořky či první elektrické dráhy. U vstupů do metra a u turniketů se tvořily dlouhé fronty, ale každý se dočkal. V pátek 10. května se metrem svezlo 300 tisíc cestujících a o den později ještě o 20 tisíc víc.

12. května – Jezdí se naostro

Ačkoliv byla 12. května neděle, šlo o běžný pracovní den, protože podle

tehdejšího zvyku se volno přesunulo z neděle na pátek, aby měli lidé tři dny volna za sebou (a následně pak šest pracovních dnů za sebou). V první pracovní den se svezlo metrem dokonce 320 tisíc Pražanů. Bylo konstatováno, že v prvních dnech provozu bylo možné prakticky celý den charakterizovat jako přepravní špičku, bez výrazného poklesu cestujících v obvyklých dopoledních a večerních hodinách.

Od zahájení provozu do 31. května 1974 bylo vypraveno celkem 825 vlaků, uskutečněno 12 929 jízd oběma směry a ujeto 252 441 km. Cestující si museli zvykat nejen na metro, ale také na velké změny v linkovém vedení povrchové dopravy. V souvislosti s výstavbou metra byla i trvale zrušena tramvajová doprava v úseku Na Veselí – Budějovické náměstí (nově se zde zastávka povrchové dopravy jmenovala podle stanice metra, tj. Budějovická).

A pár faktů na závěr. V květnu 1974 byly dány do provozu následující stanice: Sokolovská (dnes Florenc), Hlavní nádraží (jen severní páry vstupních a výstupních schodišť), Gottwaldova (dnes Vyšehrad), Pražského povstání (z podchodu jen část výstupů), Mládežnická (dnes Pankrác), Budějovická (jen severní vestibul) a Kačerov. Nejhlubší byla na prvním provozním úseku stanice I. P. Pavlova, kde je nástupiště 19 m pod terénem. Své postavení nejhlubší stanice metra si udržela jen do roku 1978, kdy ji předběhly všechny ražené stanice tratě nové A. Pokud jde o „hloubkové prvenství“ na trati C, zde ji v roce 1984 předběhla stanice Vltavská (20,75 m) a v roce 2004 se nejhlubší stanicí na „céčku“ staly Kobylisy (31,2 m). Celkově je dnes stanice I. P. Pavlova, pokud jde o hloubku, až pětadvacátá v pořadí. Provozní délka prvního provozního úseku tratě C a pražského metra, měřená mezi středy koncových stanic, byla 7,037 km. Průměrná vzdálenost stanice je 825 m. Na linku C bylo zpočátku ve špičce pracovních dnů vypravováno 12 třívozových souprav, tj. 36 vozů, v intervalu 180 sekund. Minimální interval byl zatím v běžném provozu proti projektovaným parametrům dvojnásobný. Teprve v roce 1988 bylo na lince C dosaženo intervalu 105 sekund.

Jeden ze symbolů zahájení provozu pražského metra

Zahájení provozu metra je neodmyslitelně spojeno s vozy metra sovětské výroby typu E_{cs} . V různých dobách totálně zatracovaná či naopak nekriticky vychvalovaná vozidla začala psát svoji provozní historii dne 9. 5. 1974, kdy byl zahájen provoz s cestujícími na 6,7 kilometru dlouhé trati mezi tehdejšími stanicemi Kačerov – Sokolovská. Doba jízdy tehdy trvala 13,5 minuty se zastavením v dalších 7 stanicích. Na trase C jezdily nejstarší sovětské vozy více jak 23 let a patřily tak k jejímu typickému koloritu.



Historická třívozová souprava E_{cs} byla při jedné z ověřovacích jízd před oslavami 35. výročí zahájení provozu pražského metra dokumentována ve stanici Nádraží Holešovice (28. 4. 2009). Foto: Robert Mara

Ing. Viktor Baier ve spolupráci s Robertem Marou

Kdo bude dodávat vozidla pražskému metru?

Píše se červen roku 1968 a komise odborníků rozhoduje o přijetí nabídky rychlodrážních jednotek R1, pražského závodu ČKD Praha, coby budoucích vozidlech pro podzemní dráhu. Sovětské vozy byly v této době vyřazeny již v předkole výběrového řízení. Důvodem byly tehdejší požadavky na budoucí koncepci vozového parku, ale hlavně překročení povoleného nápravového zatížení tubusu Nuselského mostu, kterým měly soupravy metra projíždět, a nevyhovující výkonové parametry. Tuzemský vývoj vozidla pro metro však probíhal s četnými obtížemi. Zejména docházelo k nejrůznějším názorovým střetům, způsobených především nedostatečnými zkušenostmi s projektováním i provozem metra, které ve svých důsledcích vedly k několikerým změnám technického zadání, a tím i značným časovým skluzům projektu. Časové tísní nahrála i zpožděná výstavba zkušební tratě na Kačerově, kde měly být prototypy nových vozidel důkladně vyzkoušeny a vyladěny. Příznivý pochopitelně nebyl ani politický vývoj v Československu po srpnu 1968. Osudový rozstřel nastal na přelomu let 1970/1971, kdy měla dle původních předpokladů již řadu měsíců plně fungovat jak zkušební trať, tak dva prototypy rychlodrážních jednotek (ve skutečnosti obojí spuštěno až v květnu 1971). Neutuchající zásahy do původně požadovaného řešení, spory odborníků i typické problémy socialistického hospodářství zahnané tuzemský projekt do slepé uličky, kdy začaly být oprávněné obavy o dodržení časových termínů i požadované spolehlivosti provozu. Celé situaci nahrál projekt zesílení tubusu Nuselského mostu, který byl zadán v době, kdy začalo být zřejmé, že ani tuzemské jednotky R1 se všemi dodatečnými úpravami nesplní původně zadaný,

extrémně nízký limit nápravového zatížení, vycházející ze zátěžových schémat tramvajových vozidel. Vložením ocelové konstrukce, tzv. roznášecího roštu do tubusu mostu, se podařilo zvýšit možné nápravové zatížení až na 16 t, což zároveň otevřelo cestu k opětovným diskuzím o použití sovětských vozů, jejichž největší překážkou byl právě Nuselský most. Sovětská vozidla typu E skýtala pro odborníky řadu nevýhod v podobně koncepční zastaralosti, použití nevhodných technologií či materiálů a zejména vyšší hmotnosti a nízkému měrnému výkonu. Pro naopak hovořilo důkladné vyzkoušení v řadě podzemních drah, včetně náročného provozu moskevského metra, zpracovaná a ověřená metodika provozu, údržby i oprav a s ohledem na dosahované výkony i vysoká bezpečnost. Z hlediska politické reprezentace naší země byly dle dobových zpráv výhody spatřovány i jinde. V březnu roku 1971 padlo rozhodnutí o řešení problematiky vozového parku pražského metra nákupem vozidel ze Sovětského svazu. Samotné rozhodnutí však stále nedávalo záruky na úspěch. Ve velmi krátké době bylo nutné upravit množství projektové dokumentace ke stavební i technologické části, dále zajistit potřebné výrobní kapacity u sovětských výrobců (což v tehdejším systému zdaleka nebylo snadné), vyjednat potřebný rozsah doplňkových úprav sériového vozidla typu E_3 (modifikace pro Moskvu a některá další města v SSSR) tak, aby jej bylo možné v pražských podmínkách bezpečně provozovat a přitom respektovat z dnešního pohledu poměrně omezené možnosti nadstandardních úprav. Nezapomínejme, že finální výrobce vozidel, Mytiščinský strojírenský závod, byl především podnikem vyrábějícím pro vojenský průmysl a výroba vozidel metra byla jen doplňková. Dodávky požadované do Prahy byly početně zanedbatelné, a i přesto, že byly z politického hlediska nepochybně prestižní, znamenaly další →



První veřejná prezentace nových vozidel metra se uskutečnila koncem listopadu 1973, kdy byl uspořádán Den otevřených dveří ve stanici Gottwaldova (Vyšehrad). Na 1. koleji tehdy stála nablýskaná souprava vozů č. 1001, 1002 a 1003, a těšila se mimořádnému zájmu veřejnosti. Foto: archiv ČTK

nežádoucí zásahy do stereotypů zavedené sériové výroby. V další fázi bylo potom nutné zajistit přepravu vozidel do Československa, zácvik pracovníků provozu i údržby, vybudovat potřebné opravárenské zázemí atd. Než mohli Pražané o další tři roky později poprvé vstoupit do interiéru vozu metra obloženého umakartem, usednout na červenou koženku podélných sedaček a číst si noviny pod tak typickým žárovkovým osvětlením, muselo být vykonáno ještě mnoho práce, pro cestující neviditelné, ale pro provoz v pražském metru nezbytné.

Nové vozy dostaly označení E_{čs}

Mytiščínský strojírenský závod vyvíjel a vyráběl vozy metra již od počátku 30. let. Spolupracoval při tom s dvorním dodavatelem elektrických výzbrojí – závodem Dynamo Moskva a později též s Moskevským brzdovým závodem dodávajícím sestavy tlakovzdušných brzd. Od roku 1968 byla část výroby z kapacitních důvodů přesunuta do Leningradského vagonového závodu. Celá typová řada předcházející typu E (v pořadí písmen abozky to bylo pět základních typových skupin A, B, V, G, D, jejichž jednotlivé typy se dále rozlišovaly indexy) vycházela z konstrukce pocházející ze 30. let 20. století, která byla postupně upravována, avšak počínaje typem G prakticky bez zásadních koncepčních změn. Vzhledem k nepružnosti a setrvačnosti tehdejší socialistické výroby a obtížnosti udržet sortiment náhradních dílů bylo nejméně výhodnější vyrábět ve velkých sériích bez výraznějších inovací. Po prvních dvou desetiletích existence moskevského metra (provoz zahájen 1934) se na prvních typech vozidel podařilo na základě získaných zkušeností postupně odstranit nejzávažnější konstrukční vady, což společně s budováním řady nových systémů podzemních drah v SSSR vytvořilo ideální podmínky pro zahájení velkosériové výroby na tehdejší sovětské poměry výrobní i provozně optimální-

ho typu E, od kterého byla v průběhu let odvozena řada dílčích modifikací (odlišovaná pravými dolními indexy), v hlavních rysech stále sledující základní typ. Pro pražské metro se předpokládalo, že bude výchozí vůz typu E_v, který jezdil v budapeštském metru. Proto odborníci z metra pro první zkušenosti vyrazili právě do Budapešti a až později do Moskvy. Sbírali potřebné zkušenosti nejen o samotném voze, ale také získávali cenné technicko-provozní informace. Při projednávání našich připomínek se však ukázalo, že bude vhodnější jako výchozí vůz typu E_z jezdící v sovětských městech. Česká strana uplatnila řadu připomínek a návrhů. Část jich byla akceptována, část zamítnuta vzhledem k omezeným možnostem výrobce i nedostatku času. Připomeňme si alespoň ty nejdůležitější. Podařilo se prosadit tyristorovou regulaci buzení trakčních motorů při vyšších rychlostech v brzděném režimu, což velmi zlepšilo brzděné vlastnosti vozidla, použit byl nově vyvinutý a bohužel také málo vyzkoušený liniový vlakový zabezpečovač ARS s kontrolou a regulací rychlosti jízdy vlaků, radiostanice Tesla Selex, tachograf Metra, umakartové obložení stěn (namísto obkladů z tvrzeného papíru) a některé další úpravy. Nepodařilo se prosadit např. designérské návrhy vzhledu vozu od později známých autorů informačního systému metra pánů P. Tučného a J. Rathouského, ale ani zářivkové osvětlení interiéru či výstražnou signalizaci zavírání dveří atd. Námi požadovaný polyuretanový nátěr vozu byl odsouhlasen jen proto, že jsme se zavázali do Sovětského svazu dodat nátěrové hmoty a veškerou potřebnou technologii, včetně lakovacího cíle, získat potřebně upravený vůz typového označení E_{čs} v počtu 50 kusů (č. 1001 až 1050) před zahájením provozu metra, konkrétně 40 vozů do konce roku 1973 a 10 vozů počátkem roku 1974. Úsilí se podařilo. Koncem roku 1972 dokončují výrobci prototypovou sedmivozovou soupravu

nového typu, aby ji podrobili zkouškám na tratích moskevského metra. Zkušební provoz ukázal některé nedostatky (s ohledem na vlakový zabezpečovač ARS musela být např. zrušena tyristorová regulace buzení trakčních motorů v jízdním režimu), které byly na jaře 1973 zapracovány do zkušebních vozů typu E₂₃, což byla modifikace odvozená z exportního typu E_{CS} pro sovětská města. Následně se již rozbíhá výroba prvních vozidel pro Prahu.

Překvapení v PKOJF

Opravdu první vůz metra řady E (typ E₂) se do Československa dostal v poměrně velkém předstihu před sériovými vozy E_{CS}. Ze státních hranic byl dopraven na podvozku těžkého tahače a od listopadu 1972 po dobu tří měsíců reprezentoval úspěchy Sovětského svazu na výstavě 50 let SSSR v tehdejšímu Parku kultury a oddechu Julia Fučíka (dnešní výstaviště v Holešovicích). Na tehdejší dobu velkolepá výstava tehdy zaplnila skoro celý areál PKOJF. Nejvíce byla v obležení kabina a přistávací část rakety Sojuz, ale nebývalý zájem byl také na volné ploše o vystavený vůz metra. Po skončení výstavy se vystavovatelské zemi nechtělo přepravovat vůz zpět a tak nám ho „doporučili“ odkoupit. Byl to vskutku danajský „dar“, který jsme ještě zaplatili. Vůz se ukázal být nekompletní a pracně se hledalo jeho využití. Rozhodnutí vůz předělat na měřicí, pro potřeby služby vozové, elektrotechnické a sdělovací a zabezpečovací, stálo mnoho let úsilí a peněz. Záměr nikdy nebyl dotažen do konce a vůz pomalu chátral a nakonec se využíval jako šatna a sklad.

První vozy pro pražské metro

V říjnu 1973 se vydalo prvních šest sériových vozů E_{CS} na 2650 kilometrů dlouhou cestu po železnici z Mytišči do Prahy. S ohledem na rozdílnost rozchodů se vozy přes sovětské území přepravovaly na transportních podvozcích s rozchodem 1524 mm. Na závěrečných 780 kilometrů byly na překladišti v Čopu zavázány na své podvozky s konvenčním rozchodem 1435 mm. Přeprava po vlastní ose v délce 780 kilometrů na našem území znamenala vyřešení mnoha technických otázek a povolení. Vozidla byla dopravována po skupinách o 6 až 10 vozech, jejich dopravu zajišťovala samostatná lokomotiva, vlastní vlak poté musel obsahovat ještě tzv. přechodové vozy (sloužící k redukci mezi železničním

spřahovacím ústrojím a poloautomatickými spřáhly systému Scharfenberg), dva osobní vozy pro doprovod a koncový návěsní vůz s brzdářským stanovištěm. První zvláštní vlak s vozy metra dorazil do železniční stanice Praha-Krč dne 16. 10. 1973. Z této stanice byly vozy dopravovány do rozeřstaveného depa Kačerov, kde často ve velmi provizorních podmínkách absolvovaly první krůčky ke vstupu na koleje pražského metra. A nebylo jich málo.

Od listopadu 1973 začali naši technici společně se zprovoznovací skupinou výrobce pracovat na kompletaci a ožívování prvních vozů. Ty se

poté musely předvést zástupcům schvalovacích orgánů, kteří určovali rozsah požadovaných změn, nezbytných pro uvedení vozidel do souladu s tuzemskými předpisy a normami. U prvních 50 vozidel byly výčty drobných i rozsáhlejších úprav velmi dlouhé, čítající desítky položek. Do historie se zapsala zejména problematika hlavních pojistek vozidel, které bylo nutné ihned přestavovat. Vstupní procedury zahrnující kompletaci a oživení, záběh, technicko-bezpečnostní zkoušky a přejímky si musel před zařazením do provozu projít každý vůz. Již předtím byl zahájen rozsáhlý program stáží odborných pracovníků i provozního personálu v podzemních drahách v Moskvě a Budapešti, což velmi významně přispělo k výcviku prvních specialistů pražského metra a vytvořilo podmínky pro vznik vlastních vzdělávacích programů v rámci Školy metra. Situace to tehdy byla nelehká, protože souběžně se teprve dokončovalo depo Kačerov i celá trať z Kačerova na Sokolovskou. Zkušební jízdy vozidel se prováděly částečně na zkušební trati Kačerov mezi provozem vlečkových vlaků na staveništi. Vinou nepřízně počasí zde však působilo problémy zejména měření zábrzdňných drah z vyšších rychlostí, pročež bylo později požádáno o možnost přesunutí některých fází provozňování vozidel do tunelových úseků. Zkušební úsek pro měření zábrzdňných drah z maximální rychlosti 80 km/h byl vyznačen mezi stanicemi Mládežnická (Pankrác) a Pražského povstání. Ani zde však nebyly počáteční podmínky idylické. Na rozeřstavené trati bylo při dokončování stanic značné množství prachu. Celá stavba i rozrůstající se zázemí jednotlivých služeb žily doslova 24 hodin denně a díky značnému úsilí všech zúčastněných se celý zkušební program podařilo zvládnout v rekordním čase necelých 4 měsíců.

Zájem cestujících překonal očekávání

Den zahájení provozu znamenal asi nejhvězdnější chvíle pro nové vozy i pražské cestující. Pro obslužný personál ale teprve tehdy začala hlavní práce jak udržet vozy v trvale provozuschopném a bezvadném stavu. Zejména první série se potýkala se špatným dílenským →

Čilý ruch ve stanici Muzeum krátce po zahájení provozu čtyřvozových vlaků E_{CS} v roce 1975. Ostrovní nástupiště je stále nezvykle prostorné, bez přestupních eskalátorů na trasu A. Foto: Archiv DP





zpracováním i řadou konstrukčních prvků, které bylo nutné v provozu upravit či změnit. Základní údržba se prováděla po každých 8 hodinách provozu. Téměř okamžitě po zahájení provozu se ukázalo, že všechny přepravní prognózy byly podceněny. Cestující si oblíbili rychlou a spolehlivou dopravu a v přepravních špičkách vozy měly problém pobrat čekající davy lidí. Již měsíc po zahájení provozu padlo rozhodnutí objednat 20 vozů a následující rok dalších 15 vozů. Roku 1975 tak byly dodány vozy č. 1051–1070, o rok později pak poslední č. 1071–1085, které završily konečný stav 85 vozů typu E_{čs}. Již od druhé série byla snaha uplatnit připomínky provozovatele. Drobnější úpravy se prosadit podařilo, avšak např. požadované zvýšení nedostatečného výkonu trakčních motorů se prosadilo až u nových typů projektovaných pro trať A. V roce 1975 vrcholily přípravy na zavedení provozu čtyřvozových souprav, které se dotýkaly celé řady oblastí a musely být pečlivě přichystány. Od srpna 1975 se první linka C pražského metra pyšnila již výhradně čtyřvozovými vlaky. Bylo však zřejmé, že kapacita bude i tak do budoucna nedostatečná, a proto bude nutné připravit technické podmínky na využití celé délky nástupiště a nasazení pětivozové soupravy. Zde bylo největší překážkou řešení kolejíště ve stanici Sokolovská (Florenc), kde bylo nejprve nutné prodloužit traťové koleje za stanici, aby bylo dosaženo bezpečné zábrzdné vzdálenosti pro pětivozové vlaky. Po realizování všech úprav zahájily pětivozové vlaky provoz v souvislosti s celostátní úpravou pracovní doby v únoru 1979. Další navyšování přepravní kapacity tak bylo možné jen snižováním intervalu, čehož bylo v následujících letech plně využíváno.

Je třeba též připomenout, že na vozech až do roku 1982 jezdila dvočlenná obsluha – strojvedoucí a pomocník strojvedoucího. Již v roce 1976 se začala připravovat realizace přechodu na jednočlennou obsluhu. Z několika opatření ke splnění tohoto úkolu bylo nejsložitější zavedení systému tzv. Automatického cílového brzdění (ACB), který byl u E_{čs} tehdy stanoven jako jedna z podmínek jednočlenné obsluhy (ačkoliv u novějších vozů řady 81-71 již na něm nebylo trváno). Užitečné automatizační zařízení mělo sloužit k převedení velké části rutinních úkonů na mobilní část zařízení ACB, které mj. zajišťovalo automatické rozjezdy i brzdění souprav, otevírání dveří, spouštění vlakového rozhlasu, zavádění výběhu atp. Informace z tratě získávala mobilní část z permanentních magnetů, jež byly v různých kombinacích umístěny v kolejíšti. Funkční vzorek zařízení byl zkoušen od roku 1977, sériová montáž skončila až v roce 1982, neboť montáže kompletů ACB do čelních vozů byly pracné, jelikož znamenaly poměrně velké zásahy do obvodů vozidel a byly spojeny též s dalšími konstrukčními úpravami. Na svoji dobu se však jednalo o velmi zajímavé a poměrně spolehlivé zařízení. Z provozu bylo vyřazeno až s instalací nového zabezpečovacího zařízení od firmy Matra v roce 1995. Osazením zařízení ACB na počátku 80. let dosáhly vozy E_{čs} svého technického i provozního vrcholu. V souvislosti s velkými dodávkami novějších vozů řady 81-71 s lepšími technickými parametry jejich perspektiva postupně slábla.

Nelehké rozhodování přelomu 80. a 90. let

Nároky na zvyšování přepravní kapacity neustále rostly. Jediným možným způsobem bylo snižování intervalu, což se průběžně realizovalo. V roce 1988 dosáhla poptávka maxima, a proto se přešlo ve špičce na interval 105 sekund. Provoz při tomto intervalu byl již na samé



Část prvních údržbářů vozů E_{čs} v depu Kačerov v rozmezí let 1974 až 1975. Foto: Archiv DP

hranici technických možností vozů E_{čs}. Nejstarší vozy se také začaly přibližovat k hranici najetých 1 200 000 kilometrů, po které měla následovat generální oprava. Všechny vozy měly této hranice dosáhnout v letech 1989 až 1993. Po zvážení všech okolností se v očekávání pokračování dodávek nových vozů ze SSSR odstoupilo od generálních oprav a bylo přistoupeno k prodlužování kilometrických proběhů s cílem brzkého úplného vyřazení vozidel. Mezitím však dochází ke změně politicko-hospodářské situace. Dříve plánované dodávky vozů 81-71 byly zrušeny, začíná se hovořit o úplně novém vozidle a postupné náhradě vozového parku na trati C, problémem byl však čas i financování. Záměry obnovy vozového parku nabíraly zpoždění a staré vozy se musely s vypětím všech sil držet v provozu, to vše bez existence specializované opravy vozidel a v době, kdy všechny tři linky obsluhovala pouze dvě depa. Ve zvýšené míře se objevovaly poruchy a zvyšovala se nespolehlivost vozů. Došlo i k několika případům zahoření, což je v podzemí velice závažná situace. Ještě v roce 1990 byl ve stavu plný počet 85 vozů E_{čs}, který se v pozdějších letech postupně snižoval. Situace však byla pro provozovatele poněkud nepřehledná, neboť finanční prostředky na obnovu vozového parku byly nižší, proto se zpočátku jen minimum vozů sešrotovalo a celá řada byla odstavena, aby mohla být v případě nouze využita k rekonstrukci. Teprve po podepsání kontraktu na nové vozy typu M1 v roce 1995 se šrotace vozů E_{čs} rozbíhají naplno. Provozní historie typu E_{čs} se v pražském metru uzavírá 29. 6. 1997, kdy byla v nočních hodinách nasazena do oběhu poslední souprava. Pro budoucí generace byl zachován jeden vůz č. 1009 coby statický exponát, který je možné vidět v Muzeu městské hromadné dopravy ve vozovně Střešovice a pojízdná historická třívozová souprava vozů č. 1083–1085. Na historické soupravě byla v letošním roce dokončena rozsáhlá oprava a bude ji možné po delší době vidět v plné kondici na své původní trase při slavnostních a příležitostných jízdách.

Vozy typu E_{čs} jsou nesmazatelně spojeny se začátkem provozu v pražském metru na trase C. Díky úsilí našich zaměstnanců a jejich vysoké odbornosti se je podařilo udržet ve spolehlivém a bezpečném provozu. Bylo to také díky vysoké profesionalitě strojvedoucích, kteří do detailu znali slabá místa vozů a museli si poradit se závadou, aby nezůstali stát se soupravou v tunelu.



Před 28 lety jela v Praze podpovrchová tramvaj

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv
Foto: Archiv DP

Ti zasvěcení si při pohledu na fotografie asi vzpomenou, možná i někteří pamětníci. Historický motorový vůz 357 se sedm let po ukončení provozu starých tramvají objevil v pražském metru. Nemohl tam pochopitelně přijet vlastní silou a nebyla to žádná zkušební jízda. To „jen“ 27. července 1981 televizní štáb ve stanici Primátora Vacka (dnešní Roztyly) natáčel silvestrovský pořad. Možná právě nyní, když slavíme 35. výročí zahájení provozu metra, snad stojí za to si tuto neobvyklou událost dvěma snímky připomenout. Možná mezi pracovníky metra (či jinými zaměstnanci) existuje více fotografií. 📷

Vypadá to zajímavě, že? Ne nadarmo se chtěl televizní štáb u tramvaje v metru nechat vyfotit. Uprostřed vzadu je režisér pořadu Jan Bonaventura. Bohužel s námi 35. výročí metra už neoslaví...



Jak se tramvaj 357 do metra dostala? Přijela do depa Kačerov na podvalníku, ze kterého byla vyzdvížena mohutným jeřábem. Na snímku jsou vidět pomocné podvozky, na které byla uložena. Jak byla dopravena na místo natáčení by nám někdy mohli připomenout pamětníci z metra.

Před 35 lety skončili v pražské MHD i průvodčí

Mezi změnami v pražské MHD, které se odehrály při zavedení metra, bylo i zrušení profese průvodčích a zavedení tzv. mechanizovaného odbavování cestujících.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

Vzpomínáte si na ně ještě? Mladá generace určitě ne. Tak, jako je pro ni samozřejmé metro, tak je pro ni normální, že si její příslušníci sami označí ve voze jízdenku (pokud nemají „tramvajenku“). Profese průvodčích skončila v Praze současně se starými tramvajemi, což samozřejmě neznamenalo, že by jezdili jen na nich. Bývali ve druhých vozech tramvajových vlaků 2xT3 či v sólo vozech, ať už T3, nebo T1. V prvních vozech spřažených souprav či ve starých motorových vozech bývaly „samoobsluhy“. Od 9. května se zaváděl v pražské MHD nový nepřestupný tarif a s ním jízdenky pro jednotlivou jízdu, které až do roku 1985 platily jen v povrchové dopravě. Místo průvodčích se zavádělo tzv. mechanizované odbavování cestujících MOC. V tramvajích a autobusech byly instalovány nové mechanické označovací strojky, do kterých pak cestující vkládal jízdenku a „cvaknul ji“, tedy pomocí strojku do ní vyrazil příslušný kód platný pro konkrétní vlak. Den D – či spíš noc N – nastala pro pražské průvodčí v noci z 8. na 9. května. O půlnoci přestali prodávat a označovat staré jízdenky, sejmuli z označovacích strojů kryty



A tak vypadala jízdenka pro jednotlivou jízdu.
Foto: Archiv DP



Denní tisk informoval: „Označovací strojky budou umístěny na svislých zadržovacích tyčích. Označení jízdenky se provede vložením jízdenky do horního otvoru a přitáhnutím pohyblivé rukojeti směrem k sobě. Jízdenku je nutné vložit do strojku lícní stranou směrem k sobě, a to tak, aby vyznačená čísla v políčkách byla na spodní straně.“
Foto: Jaroslava Hussarová

s nápísem Mimo provoz (strojky se pochopitelně do vozů instalovaly v předstihu) a po zbytek směny už jen prodávali jízdenky těm cestujícím, kteří se nepředzásobili. A kde? Jízdenky MOC se prodávaly na předprodejních místech DP, ale také v trafikách, hotelích a podobně. Později je bylo možné koupit i v jízdenkových automatech. V rámci propagační kampaně na zavedení nového systému se použivalo i několik fotografií. Jako ukázkou přinášíme jednu z nich. Od té doby uplynulo ve Vltavě mnoho vody a mechanizované odbavování cestujících se už stalo také minulostí a mechanizované odbavovací strojky byly nahrazeny elektronickými. Nejmladší generaci už tedy MOC vlastně také nic neříká. 📷





Fotografie z první jízdy i ze zahájení zkušebního provozu přece jen existují

V lednovém DP KONTAKTu jsme si postěžovali, že existuje několik nedatovaných fotografií z prvních jízd metra, ale nebylo možné je přesněji časově zařadit. Snímek ve zmíněném čísle jsme tipovali na první jízdu po celé trati, která se uskutečnila 29. prosince 1973. Zdá se, že náš odhad byl mylný. „Kdo hledá, najde,“ praví staré české přísloví. Podařilo se vskutku objevit cenné fotografie, v jejichž existenci jsme už ani nedoufali.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv
Foto: Archiv DP

V archivu Dopravního podniku se podařilo najít v jedné založené krabici igelitový sáček plný neodborně uložených svitkových a kinofilmových negativů. Někdo je kdysi před mnoha lety pečlivě svinul do co nejužších ruliček, silně je utáhl (promiňte, pro mne to je, jako by mi někdo přejel drátěným kartáčem po zádech...). Zřejmě šlo o to, aby zabraly někde v šuplíku či ve zmíněném sáčku co nejméně místa. Nu stalo se. Odřené negativy už nikdo nespraví a narovnat je po pětatřiceti letech už také není možné. A tak dál zůstanou svinuty v těch svých ruličkách. Naštěstí alespoň vydaly svá svědectví. Podívejme se spolu alespoň na několik fotografií. Většinou jsme se nesnažili zaretušovat smetí a škrábance, které na nich ulpěly. Snad jen v případech, kdy smítko ulpělo někomu na obličej. Rád děkuji za trpělivé skenování Robertu Marovi, který v té době pracoval na své knížce o vozech E_{ČS}. Kdo někdy zkusil digitalizovat svinuté kinofilmy, ví, jak je to těžká práce. Ty negativy jsou opravdu jako živé...



Je 22. prosinec 1973 pozdě večer. Ve stanici Kačerov stojí dvouvozová souprava metra připravená k první zkušební jízdě vlastní silou. Použita byla souprava 1010 + 1020.



Stanice Budějovická. Neznámý fotograf našťastí dal svůj fotoaparát na stativ. Snímek něčím vzdáleně připomíná fotografie o sto let starší. Dlouhá expozice způsobila, že někteří účastníci akce se na snímku proměnili v jakési duchy.



A ještě jednou Budějovická a vůz 1020. Na „duchařském“ snímku je vidět, že se ve stanici ještě pilně pracuje.



Stanice Pražského povstání, 22. prosince 1973. Tak nějak vypadal příjezd toho úplně prvního vlaku v každé ze čtyř stanic. Dvě zářící světla v tunelu... Pocit účastníků první jízdy musel být skutečně ohromující.



A ještě jednou „konečná“ první jízdy, stanice Pražského povstání 22. prosince. Zatím známe jen jednu fotografii, ke které patří spolehlivě datum 29. 12. 1973 – pořídila ji ČTK a publikovala ji následující den v Rudém právu. Jiné nedatované snímky, o nichž jsme se dosud domnívali, že byly pořízeny tento den, se vši pravděpodobností patří až do 2. ledna.



Toto je už 2. leden 1974. Termín zahájení zkušebního provozu byl vládním úkolem, a tak není divu, že se tato jízda odehrála s náležitou slávou. Ve stanici Kačerov nechyběla ani hudba.



První zkušební jízda dospěla do stanice Hlavní nádraží. Dvouvozový vlak, na rozdíl od pozdější praxe, nezastavoval u čela nástupiště.



A to už slavnostní zahájení provozu dospělo až do stanice Sokolovská. Jak je vidět, fotografů zde bylo víc, včetně oficiálních zástupců tisku. Na snímku je opět i několik „duchů“. Ostatně, i ten, kdo fotografuje dnes moderními digitálními přístroji, se s tímto jevem běžně setkává, i když si může zvolit citlivost, která u klasického filmu nepřipadala v úvahu.



Další snímek ze stanice Sokolovská. Je vidět, že se jí zúčastnilo hodně hostů.



Neobvyklý je snímek z „vlašťovek“, čili z obrátových kolejí na Kačerově, pořízený směrem k nástupišti. Zda byla pořízena na začátku zahajovací zkušební jízdy, nebo jindy, to bohužel nevíme. Vpravo ve stínu jedna „muvka“, čili motorový univerzální vozík.



Na snímcích ze zahajovacích jízd je dokumentováno i mnoho pracovníků metra. Jedním z členů vlakových čet zahajovacích vlaků byl i pan Vlastimil Kutina ze sedmičky prvních strojvedoucích-instruktůů pražského metra.

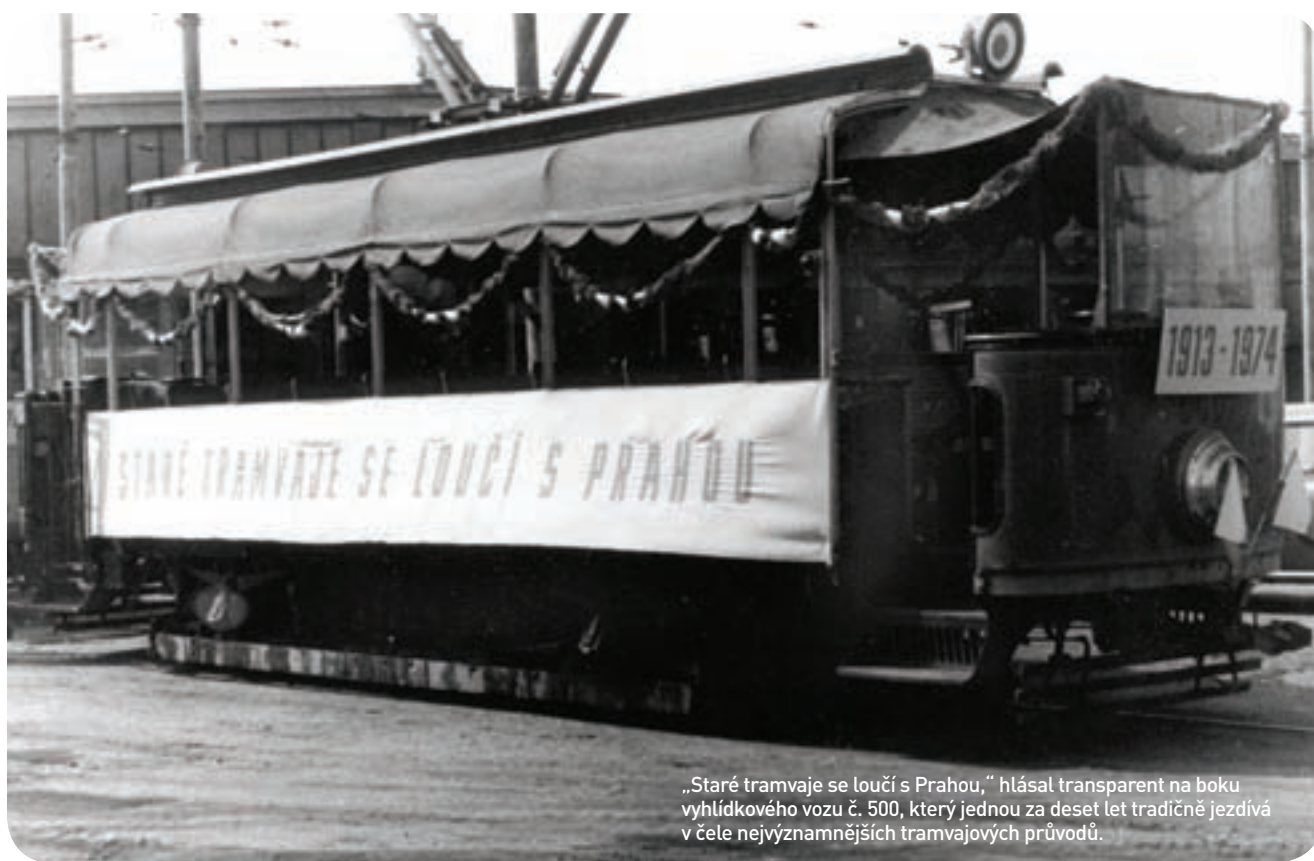


Pohádka o staré tramvaji

Devátý květen je spojen především s výročním zahájením provozu metra. Ale ve stejné době se v Praze odehrály ještě dvě události, které vstoupily do historie její městské hromadné dopravy. Jednou z nich bylo ukončení provozu obousměrných dvounápravových tramvají, krátce řečeno – starých tramvají. Skončila tak dlouhá léta probíhající obměna vozového parku za moderní čtyřnápravové tramvaje typu T, a tak se současně uzavřela jedna z kapitol historie Prahy. Tuto událost nelze nezpomenout.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

Foto: Archiv DP



„Staré tramvaje se loučí s Prahou,“ hlásal transparent na boku vyhlídkového vozu č. 500, který jednou za deset let tradičně jezdívá v čele nejvýznamnějších tramvajových průvodů.



Průvod vyjžděl z vokovické vozovny. Chybět nesměla ani společná fotografie posledních osádek „starých“ vozů.



Někteří tramvajáci se nechali zvěčnit i před ozdobenou „pětistovkou“. Letopočet na čele připomínal, že v té době sloužila už 61 let.

Titul tohoto článku jsme si vypůjčili z dětského filmu natočeného během roku 1961 režisérem Milanem Vošmikem podle stejnojmenné knížky Oty Hofmana. Odehrává se v prostředí „starých“ tramvají a hlavní hrdinkou je tramvaj číslo 200. Nové tramvaje (ve filmu to jsou vozy T1, které hrají roli stíhacích tramvají) symbolizují něco jako státní moc, která staré tramvaji nepřeje. V roce 1961 to bylo už 10 roků, co se v Praze objevila první tramvaj typu T1, a v ulicích jsme mohli potkávat i první tramvaj typu T3. Film Pohádka o staré tramvaji měl premiéru 12. ledna 1962, tedy v roce, ve kterém pražský Dopravní podnik obdržel první velkou sérii „tétrojek“. Děj filmu by se dal shrnout zhruba takto: Na začátku léta do Prahy přijíždí za svým dědou–tramvajákem malý Frantík. Děda bydlí v domě u tramvajové vozovny v ulici s poetickým názvem U Osmi kolejí. Čiperný vnuk při svých toulkách po vozovně (velká část příběhu se odehrává ve vozovně Pankrác) objeví starou, špinavou a odřenou tramvaj s rozbitými okny, která je určena jako nepotřebná k rozebrání. Frantíkovi je jí líto, oblíbí si ji a s pomocí dalších dětí ji pomaluje všemi možnými barvami, které sežene. Tramvaji dá i jméno – Terezka. Duhová tramvaj děti za odměnu vozí pražskými ulicemi. Jenže tramvaj je určena do šrotu, a tak děti prožijí mnohá dobrodružství. Ministerstvo tramvají vyhláší *poplach číslo 3* a do ulic se vydají nejmodernější stíhací tramvaje. Terezka je po honičce pražskými ulicemi dopadena na břehu Vltavy na slepé koleji, ze které není úniku. Následuje Velký tramvajový soud a její osud se zdá být neodvratný. Děti ale zorganizují sběr starého železa a tramvaj za šrot vymění. Tramvaj pak dostane nový bleděmodrý nátěr a od té doby vozí malé děti Prahou.

O dvanáct roků později se ale definitivně završila historie všech starých tramvají. Ve středu 8. května vyjely do pražských ulic poslední soupravy dvounápravových tramvají na posledních linkách č. 7, 18 a 23. Poslední „starý vlak“ (vozy č. 2279 + 1534 na lince č. 18) zatahoval do vokovické vozovny 9. května v 1.12 minut. (O dvě minuty dříve zatáhl do vozovny Pankrác vlak také „osmnáctky“, složený z vozů 2107 a 1505.) V den, kdy se první cestující vezli metrem, tedy 9. května, vyjel na rozlučkovou jízdu Prahou slavnostní konvoj starých tramvají, které se tak symbolicky rozloučily se svými cestujícími. Připomeňme si tuto událost několika amatérskými fotografiemi, jejichž autora neznáme. V průvodu jelo 6 vlaků. V čele byl vyhlídkový motorový vůz 500, za kterým následovaly soupravy „oblečené“ jako linky č. 3, 7, 18 a 23. Trojka reprezentovala poslední linku, na které jezdily třívozové vlaky, zbývající tři připomínaly poslední linky se starými vozy. Byly to vlaky 2238 + 1219 + 608 (linka 3), 2232 + 1496 (7), 2239 + 1521 (18) a 2281 + 1523 (23). Konvoj uzavíral vlak Kroužku přátel městské dopravy symbolicky označený písmenem K (2172 + 1502), který byl posledním starým vlakem v tramvajové síti. Dodejme ještě, že každá pohádka má mít dobrý konec. Poměrně mnoho starých, nebo řikejme raději historických, tramvají se stalo základem sbírky Muzea městské hromadné dopravy v Praze. Ostatně je mezi nimi i zmíněná Terezka, salonní vůz č. 200. A v roce 1991 došlo dokonce k zavedení zvláštní tramvajové linky č. 91, na niž jsou vypravovány jen historické vozy, které o nedělích v letní sezoně připomínají, jak to vypadalo, když kdysi Pražským ulicím kralovaly.



Občas průvod na chvílku zastavil pro fotografy. Jak je vidět, jejich odvázný běh mezi jedoucimi automobily, byl ten den asi častý. Zde konvoj čeká na Letné.



Tento snímek připomíná nejen staré tramvaje, ale i místa, kudy už tramvaje dnes nejezdí. V ulici Na Florenci je nepotkáme už od roku 1983.



Pohled na severní předmostí Hlávkova mostu také připomíná, jak se Praha proměnila. „Byly jsme svědky pražské historie,“ oznamuje nápis na motorovém vozu 2238.



Je devátý květen, a proto na budovách podniků a státních či městských institucí nechybí tehdy obvyklé transparenty té doby. Poznáváte prostor dnešní stanice Vltavská?





Dopravní podnik města Děčína

Dnešní příhraniční město Děčín – nejnižší položené město v České Republice – je výsledkem poválečného spojení tehdejšího Děčína a Podmokel na levém břehu Labe. Jeho dvojaký charakter se odráží nejen v rozdílné atmosféře obou částí, ale i v městské hromadné dopravě.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Nádrž je na nule a vy se rozhodnete natankovat u nejbližší benzinky. Jako na zavalon se na pravoboku vynořují řady stojanů pod typickou plochou střechou, obchod a velká číselná tabule s cenami pohonných hmot. Přespolní návštěvník se zaujetím hledí na neznámou červeno-žluto-bílou barevnou kombinaci a logo jemu dosud neznámého petrolejáře: „DPMD“. Co víc, hned za benzinkou stojí myčka stejné firmy. Tyto dvě stavby jsou jedním z příkladů modernizace, o nichž se v Dopravním podniku města Děčína rozhodlo v roce 1997. Proces začal poněkud netradičně stavbou právě veřejné čerpací stanice a následně myčky nákladních vozů a autobusů, v nichž mají prostředky MHD vyčleněny svoje stojany a určeny přednostní časy pro mytí. Druhá ze staveb byla přitom kompletně financována z evropského programu Phare. Po benzince následovala výstavba opravárenského monobloku, v němž se dnes zároveň nachází sídlo firmy. Dále přibyl terminál a jako poslední pak nová odstavná plocha. Během pěti let se tak DPMD změnil k nepoznání. „Původní zázemí bylo naprosto nevyhovující,“ vzpomíná předseda představenstva a ředitel společnosti Ing. Bohumil Bárta. Podnik tehdy sídlil přes ulici, kde byla původně továrna na výrobu lepenky a sklady. Jen zběžně upravené prostory areálu sloužily jako opravárenské dílny, ke kterým byla následně postavena sociální budova jako zázemí pro řidiče a sídlo společnosti. V bludišti těchto budov se tísnily autobusy „tělo na tělo“, pro něž v případě požáru nebylo úniku. Nemusíme zmiňovat naprostou nedostatečnost z hlediska

ekologie. Pro řidiče, mechaniky i dispečery byla tak stavba nové odstavné plochy obrovskou úlevou. Díky nákladně modernizaci dnes podnik naplňuje potřeby města i vlastních zaměstnanců a může se proto soustředit na obnovu vozového parku. „Ta se v letech 1997 až 2000 téměř zastavila, veškeré investiční prostředky směřovaly do nemovitého majetku,“ říká Bárta. Při chůzi Děčínem je přetřžitost vývoje na první pohled patrná. Pár minut za staříčkou kloubovou Karosou přijíždí zbrusu nový Mercedes. Co do pestrosti „flotily“ byl Děčín svého času republikovou raritou – vedle Karos z poloviny devadesátých let brázdily ulice vozy SOR nebo Tambus. V procesu omlazení hraje Karosa – nyníjší Iveco – stále velkou roli. Ještě výrazněji se však prosazuje Mercedes-Benz. „Vypisujeme tříleté výběrové řízení, v posledních dvou vyhrál Mercedes,“ hodnotí úspěšnost automobilky Bárta. Naposledy dodal Mercedes dvou a třídvéřové modely Citaro. Děčínský podnik odebírá šest nových autobusů ročně tak, aby naplnil na konci tříleté periody kvótu osmnáct kusů. To je vzhledem k velikosti podniku (230 zaměstnanců) neobvyklá dynamika. „S letošní dodávkou budeme mít celkem 30 Mercedesů,“ počítá Bárta. K maximální technické úrovni „tlačí“ DMPD i Ústecký kraj. V roce 2007 vyhrál děčínský podnik výběrové řízení na dopravce v rámci části kraje. Aby si pozici udržel, musí nabízet nejen konkurenceschopnou cenu, ale i vozový park mladší osmi let. DPMD přitom v této oblasti realizuje 40 procent svého výkonu, a tak je nutnost moderní techniky na celém podniku



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

Dopravní výkony	v tis. vozkm	
Autobusy	4 218	
Přepravené osoby	v tisících	
Autobusy	10 484	
Dopravní síť	Délka sítě linek (km)	Počet linek
Autobusy	498	31

Vozový park

(údaje k 31. 12. 2008)

Typy autobusů	Počet
Velkokapacitní 15–18 m	22
Nízkopodlažní do 12 m	27
Standardní do 7,5 m	7
Standardní do 12 m	25
Celkem	81

znát. „Museli jsme vypsat dodatečné výběrové řízení a jeho výsledkem jsou tři Mercedesy Conecto a další dva 15-metrové vozy Citaro,“ líčí Bárta způsob, jakým na nové podmínky jeho podnik reaguje. Co se týče kraje jako celku, nelze hovořit o integrované dopravě. Systém po konci éry monopolního dopravce – Dopravního podniku Ústeckého kraje – zůstává roztříštěný. Zřejmě jediným společně uznávaným jízdním dokladem je jízdenka REGIONet Labe-Elbe, jímž se lze prokázat ve vzech Deutsche Bahn, Českých drah, německého dopravního svazu VVO a většiny dopravních podniků Ústeckého kraje. Kromě toho, že DPMD zajišťuje pří-

městskou dopravu, zapojuje se aktivně do turistického ruchu. Jedna jeho speciální linka vede Českým Švýcarskem. Spojí kdysi objednané obecně prospěšnou společností České Švýcarsko dnes poptává a financuje kraj. Jejich počet samozřejmě roste v letních měsících. Linka funguje až do konce září.

Jak už jsme zmínili, v genu města je obsažená určitá rozpolcenost. Snahy o dopravní propojení Děčína a Podmokel jsou staré jako města samy, ale k prvnímu významnému počínu došlo v roce 1906, kdy soukromník Friedrich Leinweber založil autobusovou linku mezi dnešním Východním a Hlavním

vlakovým nádražím. Díky němu se Děčín zapsal jako první české město s hromadnou autobusovou dopravou. Dodnes neexistuje v Děčíně jednotné centrum. Většina linek se stále protíná ve dvou bodech: u Hlavního nádraží a na tzv. Průtahu. Kvůli absenci centrálního přestupního bodu jsou vedeny příměstské linky do středu města a někdy i polovinou své trasy kopírují městské linky. Ředitel Bárta to však nevnímá jako nedostatek: „Je to dáno již historicky po předchozích autobusových dopravcích, cestující jsou na toto řešení zvyklí, a navíc příměstští cestující mohou na své časové jízdenky jezdit i na všech městských linkách.“

Dopravní podnik města Děčína prodělal mnoho revolucí: Spuštění autobusové dopravy, její zrušení, opětovné zprovoznění, sloučení měst, zavedení trolejbusů, které mezi lety 1950 až 1973 zajišťovaly provoz na všech páteřních linkách a opět zavedení výlučně autobusové dopravy. Přestavba podniku na přelomu tisíciletí a neustálá modernizace vozového parku svědčí o nynějším úzkém vztahu města a DPMD. „Naším požadavkům je činěno zadost a na tváří podniku to je rozhodně vidět,“ uzavírá Bárta.

Příště se podíváme do Českých Budějovic.



Hasiči hlídají metro od samého začátku

Provoz pražského metra s cestujícími byl zahájen 9. května 1974. Ale ještě před zahájením zkušebního provozu s cestujícími bylo rozhodnuto na základě požadavků státních orgánů požární ochrany zřídit v DP-Metro samostatnou jednotku požární ochrany.

Ing. Michal Wowesný, vedoucí odboru Hasičský záchranný sbor
Foto: archiv HZS DP



Jednotka požární ochrany byla zřízena v době, kdy byly do halového komplexu depa Kačerov naváženy první vozové soupravy metra. Provizorní požární stanice byla situována v nynějším objektu J v depu Kačerov. Sem byly počátkem měsíce srpna 1973 přivezeny první tři požární automobily – dvě cisternové automobilové stříkačky na podvozcích Škoda 706 RTHP a Tatra 148 a protiplynový automobil na podvozku Robur. Ke dni 21. srpna 1973 nastoupilo do služby prvních 5 hasičů, tehdy vlastně požárníků. Tímto dnem zahájil své působení hasičský sbor metra, který byl organizačně začleněn do služby vozové. Protože byl koncipován podle vzoru báňské záchranné služby, nebot byl určen zejména pro likvidaci požárů a havárií v podzemí, byl jeho název Záchranný, havarijní a požární útvar. Tento název však byl trnem v oku tehdejšími státními funkcionáři požární ochrany, proto jsme byli počátkem osmdesátých let přinuceni název ZHPÚ změnit na Závodní požární útvar, tedy ZPÚ. Když se podíváte na dnešní název pro hasičské sbory – HZS, neboli hasičský záchranný sbor, tak se tento od našeho původního názvu příliš neliší. Koncem roku 1973 ve čtyřsměnném provozu sloužilo již 20 hasičů, většina k ZHPÚ přešla od pražského požárního útvaru nebo

z okolních závodních sborů a někteří přišli takzvaně z ulice. Tři z našich původních zaměstnanců, Jitka Vlášková, Petr Kazimour a Jan Vaňous slouží u našeho sboru doposud.

Od 1. 2. 1975 byl zřízen odbor požární ochrany. Do funkce vedoucího odboru byl jmenován Ing. Michal Wowesný, který ji vykonává doposud, tj. téměř 35 let. Vánoční svátky 1975 jsme slavili už v nové požární stanici v areálu depa Kačerov, kam jsme se přestěhovali z dočasného provizoria. Místo dvou místností jsme měli k dispozici dvoupodlažní objekt, který byl na svou dobu opravdu moderní požární zbrojnicí a po dílčích úpravách svému účelu vyhovuje i v současnosti. V roce 1978 byl se zahájením provozu na trase A navýšen početní stav na 12 hasičů ve směně. V souvislosti s dokončováním depa Hostivař byl v roce 1984 zahájen provoz provizorní požární stanice Hostivař, objekt požární stanice byl dokončen v roce 1985. Třetí a poslední požární stanice byla dokončena v areálu depa Zličín v roce 1994. Na této požární stanici až do roku 1998 sloužilo 20 hasičů ve čtyřech směnách, po otevření trasy IV.B byl počet hasičů na Zličíně navýšen na 36. V současnosti slouží u HZS DP ve čtyřsměnném provozu celkem 124 hasičů-záchrannářů.





Knižní novinka k výročí pražského metra

Článkem na stranách 27–30 je stručně shrnuta geneze vozů E_{CS} v pražském metru. Pokud vás tato historie zaujala a chtěli byste se dozvědět daleko více ze zákulisí nejstarších provozních vozidel metra, pak tento měsíc vychází nová kniha s názvem **Elektrické vozy E_{CS} aneb průkopníci v pražském metru**. Dílo je takového rozsahu, že uspokojí nejen fandky a odborníky, ale určitě i všechny, kteří se přímo zúčastnili na zprovoznění a samotném provozu vozů E_{CS}. Publikace obsahuje na 219 stranách celkem 402 vyobrazení – fotografií, výkresů i dokumentů. Vydána byla v Dopravním vydavatelství Malkus jako druhý svazek Edice vozidel pražského

metra. Autoři Robert Mara a David Prosícký i řada recenzentů aktivně působících u metra od jeho počátků – za všechny jmenujme zejména Ing. Vladimíra Bílka a Ing. Josefa Procházku – jsou zárukou kvalitně odvedené práce. Kniha je v prodeji od 8. května 2009 v informačních centrech Dopravního podniku hl. m. Prahy (ve stanicích metra Muzeum, Můstek, Nádraží Holešovice, Anděl, na Magistrátu hl. m. Prahy v Paláci Škoda či na Letišti Ruzyň) za 649 Kč.

Více informací ke knize lze získat též na internetových stránkách vydavatelství www.dopravnivydavatelstvi.cz či prostřednictvím e-mailu maraf@dopravnivydavatelstvi.cz.



Poslední únorový den letošního roku se stal „konečnou“ pro další trolejbusový provoz v západní Evropě

Text a foto: Aleš Karlovský

Ten den dojezdily poslední belgické trolejbusy – starší člankové vozy VanHool AG 280 T. Ty se staly posledními mohykány dříve velmi bohaté historie trolejbusů v Belgii. Při mé návštěvě tohoto města v září loňského roku již ulicemi jezdila poslední čtveřice. Na poslední linku 3 byly nasazovány v proložených směnách s autobusy a jejich technický stav napovídal, na rozdíl od švýcarské Bazileje, že konec přijde brzy.

Úspěch žáků SPŠD, a. s. v soutěži Enersol pokračuje v národním finále

Střední průmyslová škola dopravní, a. s.



Vítězné družstvo ČR.

Do národního finále v Kladně ve dnech 26.–27. 3. 2009 postoupili **Josef Maitah** a **Filip Kratochvíl** a opět dokázali, že jejich soutěžní práce mají vysokou úroveň a že dovedou svou školu úspěšně reprezentovat. V těžké konkurenci vítězů krajských kol ocenila porota zabezpečovací zařízení využívající energii z fotovoltaických článků, které vytvořil Filip Kratochvíl, skvělým 2. místem. Oba naši soutěžící pak značným podílem přispěli ke krásnému 2. místu pražského družstva v souboji devíti zúčastněných krajů a umožnili tak jeho postup do soutěže s mezinárodní účastí, které proběhlo v Senátu v Rytířském sále 24. 4. 2009. Také zde naši žáci prokázali vysokou odbornou úroveň, neboť velkým dílem přispěli k vítězství České republiky i v závěrečné mezinárodní části soutěže Enersol.

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti
Helena Bajerová

Jak budou vypláceny důchody v době svátků v letošním roce? Změna termínů výplaty důchodů v roce 2009

Na základě sdělení České správy sociálního zabezpečení dojde v roce 2009 ke změně některých výplatních termínů důchodů. Mění se kvůli státním svátkům a dnům pracovního klidu. Změna se týká následujících výplatních termínů:

důchody splatné:

v pondělí 6. 7. 2009

ve čtvrtek 24. 12. 2009

budou v roce 2009 splatné:

v úterý 7. 7. 2009

ve středu 23. 12. 2009

V každém kalendářním měsíci je celkem 13 výplatních termínů důchodů. Od 2. do 24. dne v měsíci vždy v sudé dny, a také 15. den v měsíci, kdy je důchod zaslán pojištěncům do ústavů sociální péče. Výše uvedená změna výplatních termínů se týká pouze dávek důchodového pojištění, tedy důchodů starobních, invalidních a pozůstalostních (vdovských, vdoveckých a sirotčích).

Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti, směřujte na e-mail: Helena.Bajerova@seznam.cz nebo telefon 724 237 528.

Kulturní tipy

Kolotoč filmových a divadelních premiér se nezastaví ani v květnu a červnu. Ba co víc, kromě klubových koncertů nebo vystoupení ve sportovních halách zvolna začíná i sezona festivalů. Pokusme se tedy z nabídky vybrat několik akcí, které by mohly stát za pozornost.

kino

Andělé a démoni



Tým kolem režiséra Rona Howarda se po úspěchu Šifry Mistra Leonarda pustil do dalšího románového bestselleru Dana Browna. Role Roberta Langdona, harvardského odborníka na religionistiku, se opět zhostil Tom Hanks. Tentokrát jej jeho cesty dovedou do prostředí římských katedrál, krypt a katakomb, kde se ve spolupráci se záhadnou italskou vědkyní Vittorií Vera snaží zabránit starověkému tajnému bratrstvu v nástupu k moci.

V kinech od 14. 5. 2009.

divadlo



Divadlo Na Zábradlí připravilo na středu 27. května českou premiéru hry Kelly McAllister nazvané **Cesta hořícího muže**. Výchozí situace tohoto hořkosladkého díla o smrti, nepříjemných rodinných pravdách a plameni vášně, jenž dřímá v každém z nás a který může být snadno uhašen, spočívá v tom, že dva rozhádaní bratři vyrazí na prání nedávno zesnulého otce na cestu k místu, které si jejich příbuzný vyvolil jako místo posledního odpočinku. Uvážnou těsně před cílem, v laciném hotýlku kdesi v poušti společně s barmankou,

dvojici „neohipíků“ a rozzlobeným mužem středního věku. Jak se situace dál vyvine, se můžete přijít podívat do hlediště.

hudba

V úterý 26. 5. se v Tesla Areně na Výstavišti představí legendární „jižanští vousáči“, kapela **ZZ Top**.



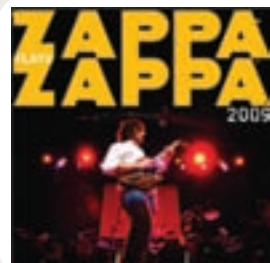
Trio v sestavě Gibbons, Hill, Beard existuje na scéně v neměnném složení už

čtyřicet let, a přestože doba jejich největší slávy se datuje pravděpodobně do osmdesátých let 20. století, svým zemitým jižanským blues rockem dokážou naživo určitě halu řádně rozpohybovat. Ve čtvrtek 28. 5. se může pódium Retro Music Hall těšit na vystoupení další z legend, souboru **Manfred Mann's Earth Band** (pod tímto názvem hraje skupina od



roku 1971). Jihoafričan Manfred Mann se začal muzice intenzivněji věnovat po svém přesídlení do Londýna v roce 1961.

O kapele se hodně mluvilo i u nás, a to v době, kdy v roce 1983 vydala africkými rytmy ovlivněné album *Somewhere In Africa*. Svou zatím poslední desku poslali do světa v roce 2006. V Divadle Archa by se měl 1. června objevit Dweezil Zappa, syn legendárního muzikanta a skladatele Franka, v koncertním pořadu nazvaném **Zappa Plays Zappa**. Kytarista Dweezil dal dohromady v roce 2006 doprovodný band a program sestavil z Frankových děl. Uvidíme, které z kultovních skladeb přichystal právě na toto vystoupení. Již jednou zmíněná Tesla Arena na Výstavišti přivítá 9. června americkou kapelu, jež je považována za průkopníka nu-metalu, soubor kolem frontmana Jonathana Davise – **Korn**. No a zapomenout bychom



neměli ani na snad první z velkých letošních festivalů – **Planet Festival** na letišti Aeroklubu Tábor u Čáпова dvora (5. a 6. června). Jihočeské město „revolučních tradic“ díky pořadatelské agentuře D Smack U Promotion přivítá opravdu špičky evropského hudebního dění. Za všechny lze jmenovat např. elektronickou scénu zastupující britské duo Orbital, world music budou reprezentovat u nás dobře známí Transglobal Underground, poprvé se v Čechách objeví průkopníci stylu new rave, britští Klaxons, nebo trochu temněji ladění White Lies. Za připomenutí stojí určitě i australská Loonaloop, koncertně nesmírně zajímavá kapela. Domácí scénu budou zastupovat např. Sunshine, Sunflower Caravan, Niceland, The Chancers, Tata boys, Vypsaná fixa, Magnetik nebo The Prostitutes.

-mis-



