

Část druhá



RECEPT NA KŘUPAVÉ RAJČATOVÉ NOKY

Budeme potřebovat:

- 150 g noků
- 1 malou bílou cibuli
- 50 g sýru Mozzarella
- 150 - 200 ml rajčatové omáčky
- Tuk (másto, olej, sádlo)
- Můžeme přidat olivy, slaninu, zeleninu...

Postup:

Na pánvi rozežřejeme tuk, který by měl rovnoměrně tenkou vrstvou pokrývat celé dno pánve. Na pánev vložíme noky, které budeme opékat na každé straně do zlatova. Opečené noky přendáme z pánve na talíř vyložený papírovým ubrouskem.

Na pánev dáme cibuli nakrájenou na kostičky a vaříme dokud cibule nezměkne a nezačne karamelizovat. Spolu s cibulí můžete popřípadě přidat jinou zeleninu či slaninu, dejte si však pozor, aby zelenina byla nakrájena na stejně velké kostičky jako cibule, jinak to může ovlivnit délku vaření a skončíte se syrovou zeleninou.

K uvařené cibuli následně přidáme rajčatovou omáčku a mozzarellu, kterou v omáčce rozpustíme. Před vrácením noků na pánev dochutíme omáčku solí, pepřem a italským kořením podle potřeby. Noky chvíli v omáčce povaříme a můžeme podávat.



KATEŘINA BIČÁKOVÁ, 6.B

TĚŠÍ MĚ, KDYŽ SI STUDENTI PRAVIDELNĚ PŮJČUJÍ KNIHY, ŘÍKÁ PANÍ KNIHOVNICE JANA JAVŮRKOVÁ

Jak dlouho pracujete jako knihovnice a jste se sem dostala?

Jako knihovnice jsem nastoupila na detašované pracoviště Gymnázia Chodovická v březnu 2022. V lednu jsem přišla o zaměstnání, které jsem vykonávala 26 let. Ihned jsem začala shánět nové a v Počernickém zpravodaji mne zaujal inzerát Gymnázia na post knihovnice. Zavolala jsem na telefonní číslo, absolvovala jsem pohovor a za týden mi pan Vinohradník zavolal, že jsem byla vybrána. Měla jsem opravdu nefalšovanou radost.

Baví Vás tato práce?

Že se ptáte. Já miluji knihy, jsou celý život mým největším koníčkem, jsem tzv. knihomol. I doma mám slušně vybavenou knihovnu. A to ještě si půjčuji knihy v Městské knihovně Praha, v Knihovně Horní Počernice a v Knihovně Letňany.

Jaké knihy si studenti nejčastěji půjčují?

Samozřejmě, že knihy z tzv. seznamu doporučené četby. Když vyučující do takového seznamu přidá nové knihy, upozorní mne na tuto skutečnost, a když jsou volné finanční prostředky, knihy pro naši knihovnu koupím.

Jaká je Vaše nejoblíbenější kniha?

John Irving – Svět podle Garpa, podle mne nádherná kniha, jak obsahem, tak jak je napsána. Ale miluju knihy fenomenální autorky kriminálních případů Agathy Christie (mimořádně její kniha Vlastní životopis je i velmi zajímavý pohled do života Anglie na konci 19. století a ve století 20.), a mezi mé oblíbené autory dále patří např. Ed Mc Bain, Hans Bankl a mnoho dalších.

Navštěvuje školní knihovnu hodně žáků?

Jak kdy a je i pár tříd, kde návštěvnost knihovny je velmi slabá. Samozřejmě, jsou i studenti, kteří si pravidelně knihy půjčují, a to mne těší. Ale letos musím pochválit všechny maturanty, že navštěvují knihovnu v hojném počtu a že si půjčují knihy uvedené v maturitním seznamu. Zkoušející totiž opravdu pozná, jestli student knihu přečetl nebo jenom pročítal obsah na internetu.



PAN PROFESOR ZEMAN ŘEHŮŘEK: K UČENÍ MĚ NAVEDL TŘÍDNÍ, KDYŽ MI UPEKL DORT ZA ÚSPĚCH V OLYMPIÁDĚ

Tímto bych chtěl ještě jednou poděkovat panu profesorovi za čas, který mi věnoval, a vzhledem k tomu, že je tento rozhovor poněkud rozsáhlejší, druhou část naleznete v příštím - červnovém - díle.

Otázka na začátek pro neznalé čtenáře: Jaké předměty zde na gymnáziu vyučujete a jak dlouho tu učíte?

Učím zde matematiku a fyziku.

A jak dlouho zde učíte?

Druhým rokem.

Učil jste někde předtím?

Učil jsem na obchodní akademii a na učňáku, soukromém gymnáziu a státním gymnáziu. Pak jsem měl pauzu a teď jsem tady.

Jací jsou studenti zde v porovnání se školami, kde jste učil dříve?

Tak, to je velké srovnání... Rozhodně jsou studenti zde přátelští, to vnímám jako jedno z velkých pozitiv, je poznat, že jste tady osm let. S obchodkou nebo učňákem se to asi nedá srovnat, tam se řešily úplně jiné věci, než se řeší na této škole... A oproti předešlému gymnáziu mi přijde, že jste méně ambiciózní, je tady větší pohoda a méně taková ta soutěž, kdo bude nejlepší atp.

Dobrá, jak jste se dostal k učení?

No, mě inspiroval můj třídní profesor a když jsem si podával přihlášky na vysokou, tak jsem chtěl jít buďto na mechatroniku, nebo na obecné IT a potom jsem si tak jako jistotu dal přihlášku na Přírodovědu na učitelství. A pak se mi to proleželo v hlavě a když jsem zmeškal zápis, tak jsem nakonec studoval na učitele. Inspiroval mě třídní, protože byl prostě dobrej. Dokonce jsem od něj dostal vlastnoručně upečený dort za olympiádu a to mě hodně poznamenalo...

A třídní byl také matikář a fyzikář?

Ano, ale hlavně to byl... Já jsem si učitele, když jsem byl malý, představoval jako ty roboty, kteří učí a vychovávají a jsou hrozně chytrí a vlastně jsem si je nepředstavoval jako normální lidi a až tento učitel mi ukázal, že jsou to vlastně dobří lidé a že to může být dobré být učitel.

Ještě se vrátím trošku k té předchozí otázce... Vyhovují Vám zde kolegové a obecně prostředí?

S kolegy jsem určitě v pohodě... Já jsem tedy dost introvert, takže je neoslovuji úplně všechny...

Ono tady také pracuje dost profesorů na částečný úvazek, jako Vy...

Ale ten dosah deseti až patnácti kolegů, ale spíš deseti, tak dobrý.

Jste zde spokojený? Změnil byste něco?

Já mám pocit, že zde nemám vyloženě žádný problém, který by byl zvenčí... A pokud je tu něco, co bych měl tendenci změnit, tak jsem já. To, jak se to dělá, než to zvenčí... Já jsem tu spokojen.

Máte nějaké oblíbené téma, co se týče probírané látky v matematice a fyzice?

Ty kráso... Neoblíbené bych věděl hned, ale oblíbené...

A tedy nějaké neoblíbené?

Mám takovou tu "love-hate"... Já mám hrozně rád geometrii, ale hrozně nerad jí učím...

To jste, mám pocit, zmiňoval loni, když jsme brali rozbor...

To je naprosto tragické učit, ale je to strašně zajímavý... Podobně je na tom pravděpodobnost.

Zkuste popsat Váš styl výuky a popřípadě cíle, které požadujete po studentech.

Moje touha je předvést matematiku v té podobě, že mám problém, přemýšlím nad ním a hledám řešení... Není to vždycky ideální metoda na to se něco naučit, ale snažím se hledat nějakou cestu, jak tuhle vizi neutlouct, a zároveň co nejvíce naučit. Je občas těžké to skloubit. A potom mi záleží na tom, aby lidi, co mi prošli rukama, aby zůstali féroví a fajn a doufám, že nějakým tím přístupem to minimálně nezhorší.

Jaký máte názor na školní jídelnu, kterou tu máme?

Je to jídelna, jídelna jídelnovitého typu... Paní kuchařky jsou hrozně milé, dávají mi velké porce a někdy je to dobré a někdy se to dá jíst méně, ale vždy se najím, takže já jsem s tím naprosto v pohodě.

A můžete uvést příklady toho, kdy "je to dobré" a kdy "se to dá jíst méně"?

Ale abych se dočkal ještě někdy nějaké velké porce... Umí tady hodně dobře dělat luštěniny, což moje přítelkyně nekvituje moc pozitivně... Třeba ta čočka, co chutná jako lečo, to mi chutná moc. Umí tady dělat různá masa v omáčce, když jsou to různé kostky hovězího nebo vepřového, tak že to není "žvejka". Jediný, čemu se vyvaruji vždycky, jsou věci, co jsou na kusy. Když je třeba filé, nebo kuřecí stehno... Stehno taky, ale hlavně prso, to je bída. Ta porcička má tak 10 cm² a já se z těch brambor nenajím tak, jako z toho masa.

Další otázka v je trošku z jiného šálku kávy, jaký máte názor na současné školství? Změnil byste něco, ať už se to týká stylu výuky, RVP nebo známkování?

Současné školství má spoustu problémů, jako vždycky. V Praze je ten problém zejména v tom, že nemá, jak dostat chytré lidi z IT do škol. Ale jinak mi přijde, že je to v dobrém stavu a mám obavy, že do toho začne někdo šťourat. Co se týče RVP, já bych to takhle docela nechal. A jestli něco hoří, tak kdo bude učit IT a kdo bude učit, jak se zachází s umělou inteligencí a programování robotů. Takže tohle by se mělo řešit.

Ted' přeskočím zase k jinému tématu, jak jsem zmiňoval, Vy zde učíte na částečný úvazek, máte nějaké jiné zaměstnání?

Jezdím s autobusem.

Pro jakého dopravce?

Dopravní podnik hlavního města Prahy.

Jak dlouho?

To se musí vždycky vyplňovat, když způsobím nějakou nehodu, ale normálně to nepočítám... Čtyři a půl, možná pět let.

A způsobil jste nějakou nehodu?

Určitě. Na začátku jsem způsobil zejména takový ty drobný ťukance. Tam, kde neodhadnete velikost,

škrábnete dveře, vezmete ceduli, nebo větví si urvete zrcátko. To se mi stalo několik takových incidentů. A poslední, to bylo horší, to jsem lehce naboural motorkáře. Nutno podotknout, že ten autobus prostě nechtěl brzdit a bylo po silném dešti.

Jak se Vám jezdí se současným dominantním typem autobusů SOR NB 12/18?

Já jsem s nimi naprosto v pohodě. Jako zažil jsem nějaký fakt starý autobusy, v autoškole, když jsem dělal řidičák. Zprvce to mělo manuál, Dopravní podnik má všude automaty, to je první věc. Zadruhé ty SORky prostě jako jezdí... Je velký luxus, když se něco pokazí, tak mně to vlastně nevadí, já zavolám garážmistřovi, ať mi pošle jiný autobus. Za trest jsem jednou dostal Renaulta, který už byl odstavený...

Za trest?

To se tak dělá, že když člověk třeba přijde pozdě do práce nebo něco jiného pokoní, tak za trest může dostat nějaký "výběrový" autobus.

Tak Citáky měly, pokud se nemýlím, tužší pedál brzdy a pomalou zpátečku.

Jo, určitě to jinak brzdilo, také to mělo zastávkovou brzdu, o které jsem ani nevěděl, že existuje, takže první stres s tím byl, že to nechtělo jet. Já jsem zavřel dveře a ono to prostě nechtělo jet a já jsem nevěděl, co s tím je. Teprve po notném hledání jsem objevil tu páčku... Já z toho mám velký zážitek, už jenom proto, že to byl autobus jiný, než na jaký jsem zvyklý. Takže třeba to, že na tachometru byly míle za hodinu, ne kilometry za hodinu a já jsem první část trasy je prostě padesát a já jsem vůbec nechápal, proč se nedá ovládat, ten autobus, ale ono těch padesát vlastně bylo padesát mílů a lidi na mě divně koukali a já jsem bál, že to nabourám. Když jsem si to uvědomil, tak to bylo víc v pohodě. Já jsem ho pak stejně naboural, takže mi ho vyměnili... Se SORkami jsem tedy naprosto spokojený.

A je nějaký rozdíl mezi nejstaršími a nejmladšími SORkami?

Zásadní rozdíl je v tom, že v komfortu – ty starší víc drncají, mlátí dveřmi, sem tam něco upadne, svítí tam na tebe různý oranžový kontrolky a ty nevíš, jestli jsou důležitý a máš je řešit nebo svítí dlouho a radši je řešit nemáš... Zásadní rozdíl je taky ve výkonu. Když jedeš Prosecký kopec a dáš pedál na zem, tak jedeš 30, protože už je starý, ten autobus, už to nedává. A hlavně, nemá klimatizaci.

To je asi to nejzásadnější v létě...

V létě to bolí.

Za jakou garáž jezdíte u DPP?

Za garáž Klíčov, je to tam moc hezký.

Nedávno byla zprovozněna linka 58, která spadá právě pod garáž Klíčov, přemýšlel jste nad tím, jestli byste si udělal osvědčení na trolejbus?

Já si ho budu dělat nejspíše o prázdninách. Já už jsem si ho chtěl dělat teď, ale termíny jsou jenom ve čtvrtek a v pátek a musel bych se vzdát nějakého semináře, a to jsem si říkal, že ne, že až budou prázdniny.

Změnilo se něco v garážích, když tam přišlo těch 15 nových trolejbusů?

Vybagrovali tam místo na ty nabíjecí stanice, jsou tam ty sloupky s vedením a natrolejovací stříšky... Hodně se tam bagrovalo a neustále se někam přesouvaly nejrůznější autobusy, protože je asi nebylo kam dát, takže tam byl chvílemi takový... nechci říct chaos, ale prostě jsem se tam nevyznal.

Na Klíčově má, tuším, každý autobus přidělené vlastní stání...

Je to tak, docela to teď bylo narušené.

Máte nějakou zajímavou příhodu s cestujícími?

Nejlepší asi byla, když mě byla navštívit přítelkyně, povozil jsem jí na lince 136, a byl tam takový pán v podnapilém stavu s plechovkou piva v ruce. Moje zkušenost je, že jakmile nastoupí někdo s plechovkou, tak obsah té plechovky je rázem na podlaze. Takže když nastoupí někdo s plechovkou, tak ho hned vyhazuju... A většinou ji jen vyhodí a zase si nastoupí, ale tenhle se jí nechtěl vzdát, tak demonstrativně přišel dopředu a začal na mě tak teatrálně volat „Avanti!“ a ještě já nevím co... Tohle slovo si prostě pamatuji, v tu chvíli mi to nepřišlo tak vtipné, ale když jsem zavřel dveře a odjel, tak jsem se usmál, co to tam za klauniádu vyrobil.

Takže se nakonec nesvezl.

Nesvezl, nechal si své pivo.

Už jste to lehce načal, jaké je to pro Vás, když autobusem vezete někoho, koho znáte?

Třeba studenty?

Třeba studenty, kamarády, bývalé spolužáky,...

Tak já mám tu výhodu, že jsem z Brna, takže málokdy vozím někoho vyloženě takhle. Koho převážně potkávám, jsou studenti, když náhodou jezdím tady z Černého Mostu, nebo bývalí studenti... S těma si rád zamávám, jsem rád, když se usmějí a doufám, že to berou jako užitečnou práci... Řidič autobusu je v podstatě dělnická profese, takže lidi si dneska nadělají vysoké školy a pak se jim nechce dělat takovouhle práci... Takže je jich málo, docela dost peněz za to je, překvapivě, takže já se divím, že jich je furt málo, ale hlavní nevýhodou je směnný provoz. Málokdo je ochotný jezdit odpoledne, do noci a víkendy. Málo lidí je taky, protože lidi jsou pohodlní. Když máš rodinu, nechceš každé odpoledne do jedné do noci jezdit s autobusem.

Už jste to trošku nakousnul, jaké linky jezdíte nejčastěji?

Klíčovská garáž má asi 20 nebo 30 linek, které jezdí. Základní princip je ten, že každý řidič by měl umět všechny, aby mohl jezdit cokoli. A když už nějakou dobu jste u podniku, tak vám udělají diagram, to znamená, že máte plán na čtyři týdny a je tam: kdy jezdíte, od kolika do kolika a jakou linku, například v pondělí linka 136 od 14:03, úterý linka 141 od 13:52, středa volno, čtvrtek ranní konkrétní linka od do, a takhle to máte naplánované, a to se jede furt dokola, až do zblbnutí. Mně se pokusili udělat diagram, ale já jsem je poprosil, abych zůstal na zálohách, abych neměl ten diagram, protože jsem v něm dostal pětkrát linku 136 z osmi směn, a mě to přestalo bavit. Já jsem tři nebo čtyři měsíce v kuse jezdil skoro jenom 136, a to už byla hrozná nuda. Tak jsem je poprosil, jestli můžu zpět na zálohy a jezdím, co mi dají, co zbyde.

Takže linka 136 není Vaše oblíbená? Máte naopak nějaké favority?

Nemyslím, že není úplně neoblíbená, jenom jsem se jí přejedl. Když se chci nepředřít, tak linka 144, která nemá ani jednu zastávku, která by nebyla na znamení, a jízda trvá 7 nebo 9 minut a pak má zase pauzu a pak jedete zase 7 nebo 9 minut a pak je zase pauza, tak ta je taková fajn. Ale není to zábava, je to, jakože se nepředřu. Zábavná je třeba 202, ta jezdí chvílku ve městě, chvílku mezi poli...

Tam jezdí ty nové kratší autobusy od Solarisu.

To je fajn, vždycky, když je něco nového, tak je to fajn. Hrozně blbě to brzdí, ale jinak je to fajn autobus.

HISTORICKÉ LINKY A TRAMVAJE V PRAZE 1/2

Pražská MHD není výjimečná pouze příliš pestrou paletou subjektů, kteří ji provozují, ale také množstvím různých historických linek. V posledních letech došlo k jejich značnému rozmachu a společně se na ně podíváme. Z kapacitních důvodů jsou v tomto díle uvedeny pouze linky autobusové, tramvaje budou předmětem dalšího dílu.

Autobusy

Karosou ze hřbitovů do polí

V roce 2020 finišovaly dodávky nových autobusů SOR NB 12, kterým musely uvolnit místo starší vozy typů Renault/Karosa Citybus 12M 2070 (roky výroby 1996–2000), Irisbus Citybus 12M 2071 (r. v. 2001–2004) a Karosa B951.1713 (r. v. 2002) nebo B951E.1713 (r. v. 2003–2006).

Citybusy opustily Prahu 29. srpna 2020, vysokopodlažní Karosy odolávaly až do pátku 4. 12.

DPP ovšem přišel s nápadem, který by tyto autobusy v ulicích udržel. Byl to víkendový “retroprovoz” na celodenních pořadích 213/31 (vysokopodlažní Karosy ev. č. 4998 a 4999) a 213/32 (Citybus ev. č. 3468, chvíli i Citelis 12M 2076 ev. č. 3512, později 3510).

Není přesně známo, proč byla vybrána právě linka 213, které vede poměrně nezajímavě – spojuje stanici metra Želivského s Uhříněvsi přes Vršovice, Chodov, Háje a Pitkovice. Jisté ovšem je, že retroprovoz byl potichu ukončen v neděli 20. listopadu 2022.

Dopravním podnikem uveřejněný vozový jízdní řád pro retro pořadí 213/31 umožnil případným zájemcům poměrně jednoduše zjistit přibližnou polohu historických vozů, které nebyly, a dosud nejsou, vybaveny geolokačním systémem. Zajímavé je též porovnání velikosti výkonu: 31. pořadí mělo na lince odjet “pouze” pět a půl kola, kdežto pořadí 32 mělo přiřčeno rovnou kol devět, což znamenalo, že historický vůz jezdil v ulicích Prahy od pěti hodin ráno do půl jedenácté večer. Zdroj VJŘ: dpp.cz



Nedbale odstavený vůz Karosa B951E.1713 evidenčního čísla 4998 byl zachycen při výkonu na kurzu 213/31 v neděli 5. listopadu 2022, tedy přesně dva týdny před ukončením tohoto retroprovozu, v obratišti Želivského. Na pořadí 32 byl ten den vypraven Citybus 3468.

Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost					
Linka: 213	Pořadí: 31	Provozovna: Hostivař	Neděle		
Typ vozu: Sd		Platí od: 06.12.2020			
Želivského(M)	↑ 10:28	↓ 10:38	↑ 12:13	↓ 13:04	↑ 14:43
Želivského	↑ 10:21	↓ 10:44	↑ 12:06	↓ 13:09	↑ 14:36
Bohdálec	↑ 10:16	↓ 10:49	↑ 12:01	↓ 13:14	↑ 14:31
Spolilov	↑ 10:08	↓ 10:58	↑ 11:53	↓ 13:23	↑ 14:23
Háje	↑ 10:03	↓ 11:04	↑ 11:48	↓ 13:29	↑ 14:18
Jižní Město	---	---	---	---	---
Křeslice	↑ 9:56	↓ 11:10	↑ 11:41	↓ 13:35	↑ 14:11
Nové Pitkovice	↑ 9:52	↓ 11:14	↑ 11:37	↓ 13:39	↑ 14:07
Nádraží Uhříněves	↑ 9:46	↓ 11:21	↑ 11:31	↓ 13:46	↑ 14:01
	213/31				
Želivského(M)	↑ 16:43	↓ 17:19	↑ 18:28	↓ 18:34	↑ 20:13
Želivského	↑ 16:36	↓ 17:24	↑ 18:21	↓ 18:39	↑ 20:06
Bohdálec	↑ 16:31	↓ 17:29	↑ 18:16	↓ 18:44	↑ 20:01
Spolilov	↑ 16:23	↓ 17:38	↑ 18:08	↓ 18:53	↑ 19:53
Háje	↑ 16:18	↓ 17:44	↑ 18:03	↓ 18:59	↑ 19:48
Jižní Město	---	↓ 17:46	↑ 18:01	---	---
Křeslice	↑ 16:11			↓ 19:05	↑ 19:41
Nové Pitkovice	↑ 16:07			↓ 19:09	↑ 19:37
Nádraží Uhříněves	↑ 16:01			↓ 19:16	↑ 19:31

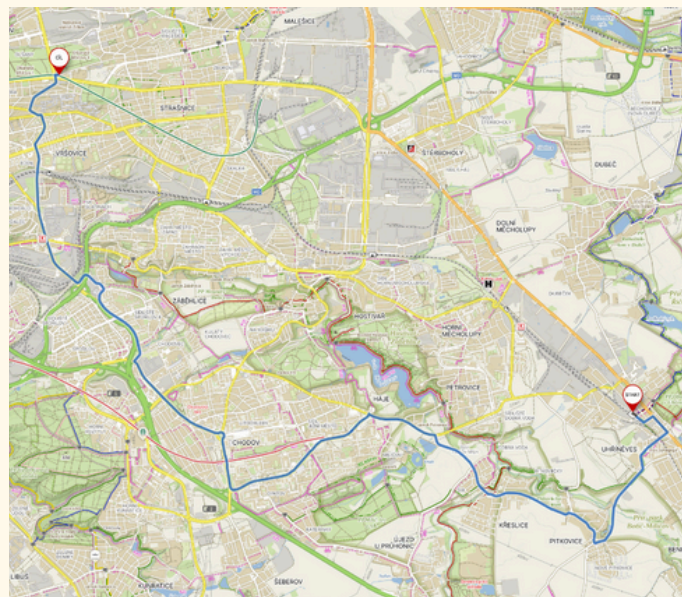
Historicky, kapacitně a tangenciálně

Obdobné příčiny vzniku byly i na počátku víkendového retroprovozu na pořadí 180/33. Tentokrát však k vyřazování typů Irisbus/Karosa Citybus 18M 2081 (r. v. 2002–2004) a Karosa B961.1970 (r. v. 2002 a 2003) vedly dodávky vozů SOR NB 18.



To, že ne vždy se daří, dokládá i snímek vozu SOR NB 18 evidenčního čísla 6933 ze dne 5. listopadu 2022, který vyjel jako náhrada za porouchaný vůz Karosa B961.1970 evidenčního čísla 6379. Pořadí 180/33 tak bylo obsluženo kusem, který je o čtrnáct let mladší, než kmenové vozy. Zajímavostí tohoto vozu z roku 2016 je i to, že v poslední době slouží výhradně na operativní záloze, brány garáží Řepy tak údajně opustil naposledy před měsícem.

Jelikož si DPP neponechal žádné kloubové Citybusy pro historické účely, na linku spojující Dejvice a Zličín vyrážela dvojice Karos nesoucí ev. č. 6379 a 6380. Stejně jako u linky 213, i zde vyjel bez jakékoliv medializace poslední spoj 20. listopadu 2022.

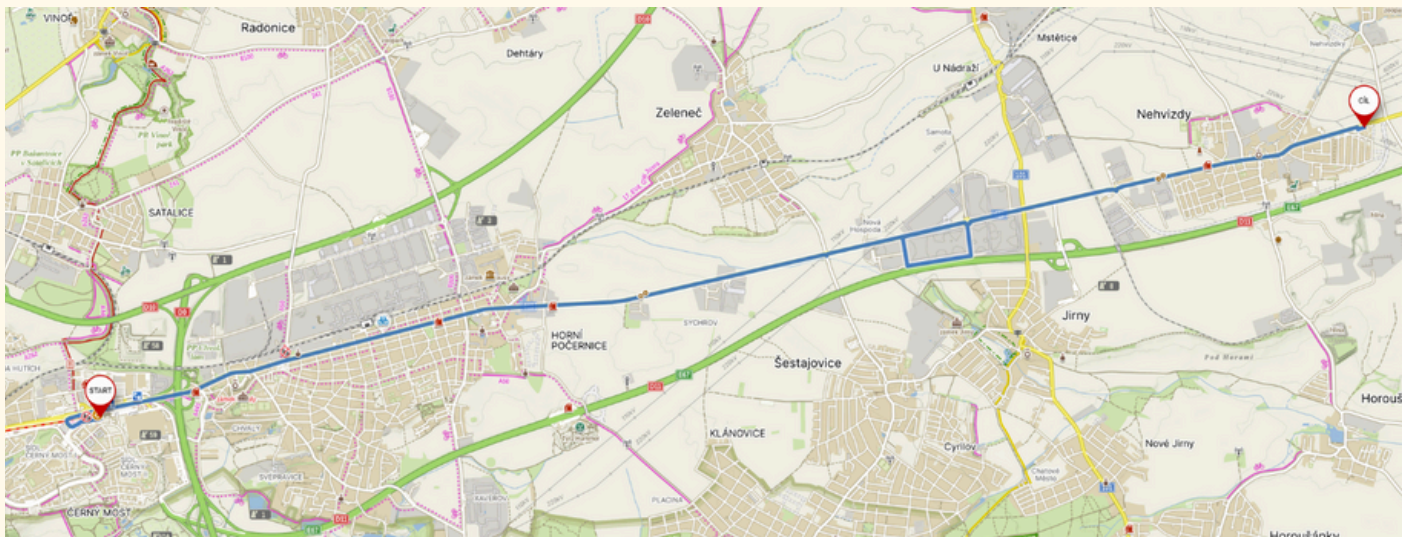


Na horním obrázku je vyznačena trasa linky 213 v době retroprovozu, dnes bychom ji v Uhříněvsi hledali marně. V úseku Horčičkova - Nádraží Uhříněves byla nahrazena v souvislosti otevření tramvajové trati na Libuš linkou 126. Naopak linka 180 (na obrázku dole) má trasu stejnou.

Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost						
Linka: 180	Pořadí: 33	Provozovna: Řepy		Neděle		
Typ vozu: Kb			Platí od: 06.12.2020			
180/33						
Obchodní centrum Zličín	↓ 11:31	↑ 13:06	↓ 13:31	↑ 15:06	↓ 16:01	↑ 17:36
Zličín	↓ 11:37	↑ 13:01	↓ 13:37	↑ 15:01	↓ 16:07	↑ 17:31
Sídlště Řepy	↓ 11:45	↑ 12:52	↓ 13:45	↑ 14:52	↓ 16:15	↑ 17:22
Blatiny	↓ 11:46	↑ 12:51	↓ 13:46	↑ 14:51	↓ 16:16	↑ 17:21
Motol	↓ 11:51	↑ 12:46	↓ 13:51	↑ 14:46	↓ 16:21	↑ 17:16
Břevnovská	↓ 11:59	↑ 12:37	↓ 13:59	↑ 14:37	↓ 16:29	↑ 17:07
Dejvická	↓ 12:10	↑ 12:27	↓ 14:10	↑ 14:27	↓ 16:40	↑ 16:57
Obchodní centrum Zličín	↓ 17:46	↑ 19:21				
Zličín	↓ 17:52	↑ 19:16				
Sídlště Řepy	↓ 18:00	↑ 19:07				
Blatiny	↓ 18:01	↑ 19:06				
Motol	↓ 18:06	↑ 19:01				
Břevnovská	↓ 18:14	↑ 18:52				
Dejvická	↓ 18:25	↑ 18:42				



Vozový jízdní řád pro speciální pořadí linky 180, které má mnohem rozumější rozsah, než, již zmiňovaný, kurz 213/32. Autobus tak měl přidělená čtyři kola a na lince pobyl necelých sedm hodin. To je zhruba obdobný rozsah jako má později zavedená linka K. Zdroj VJŘ: dpp.cz



Zaměstnanci DHL také rádi Karosu

Jediným soukromým dopravcem, který se kdy do "projektu" retroprovoz zapojil, byl STENBUS. Ten na šejdrové (obstarávající pouze dopravní špičky) pořadí 354/18 vypravoval poslední vyrobenou kloubovou Karosu ev. č. 1784, konkrétně typ B961E.1970. Tento vůz získal v roce 2016 jako ojetý od mníšeckého dopravce Martina Uhera, který jej provozoval od ledna 2007.

Linka 354 pak spojuje Černý Most s logistickou zónou v Jirneh, kde část spojů končí, a obcí Nehvizdy. Samotný retroprovoz pak měl probíhat pouze v pátek, realita byla však taková, že na vyhrazené pořadí vyjížděl, když bylo potřeba. Nebyl tedy výjimkou stav, kdy byl retroprovoz přes celý pracovní týden, a naopak v pátek vůz vůbec nevyjel, nebo pouze na ranní/odpolední část.

První den retroprovozu byl pátek 18. února 2022, tedy krátce po tom, co nositel ev. č. 1784 přesáhl věk 15 let a nesplňoval by standardy kvality PID (jeho vypravení by tedy bylo sankcionováno podle Sazebníku postihů dohledatelného na stránkách pid.cz).

Poslední vypravení proběhlo 29. prosince 2023. Důvodem bylo zmenšení počtu objednávaných spojů firmou DHL (oslabení linky 354) a naopak posílení soukromých zaměstnaneckých svozů, které provozuje také STENBUS a kde se Karosa po delším odstavení od přelomu března a dubna znovu objevuje.

Oproti předchozím dvěma případům poněkud monotónní trasa linky 354, která, kromě "smyčky" v Jirneh, kam od novoroční změny jízdních řádů prakticky nezajíždí, kopíruje linku 398 (ta ale pokračuje dále z Prahy).



Poslední vyrobená Karosa s datem expedice k 22. 12. 2006 byla zachycena na odpolední části její tradiční bašty 354/18 v pondělí 14. listopadu 2022 v Nehvizdech.



K jako Kudy to vede?

Jedinou autobusovou historickou linkou, která je v současnosti v provozu, je sezónní turistická linka K, která okružně spojuje Stadion Strahov s vilovou čtvrtí Dejvice, v provozu je od soboty 22. dubna 2023 ve stejném režimu, jako byly linky 180 a 213, tedy o víkendech a svátcích.

Na lince můžeme potkat vozy z bývalých retroprovozů Dopravního podniku, tedy vozy nesoucí evidenční čísla 3468, 3510, 4067 (ex 4998), 6379 a 6380 (vůz 3512 byl odstaven již v lednu 2021 pro závadu na motoru a vůz 4087, ex 4999, byl v březnu 2024 odprodán).

Tato linka má však jeden zásadní problém – není příliš využívána. Za to může nejen nešťastné trasování (vede po trase první pražské trolejbusové linky, od které má i označení, ale neprojíždí kolem žádných význačných pamětihodností, což je lehká přítěž pro turistickou linku) a neatraktivnost



Jak je z mapky patrné, trasa linky K se vyhýbá historickému centru Prahy a naopak vymetá nejrůznější vilové čtvrti v okolí Dejvic, které pro obyčejné turisty nejsou zdaleka tak zajímavé jako například Karlův most. Zdroj mapky: dpp.cz

vozového parku (ač se jedná bezesporu o zajímavé vozy, Citybusy stále můžeme potkat v pravidelném provozu v Pardubicích nebo Zlíně, Citelis v Praze stále jezdí (byť u soukromníků, navíc poslední kusy byly dodány zákazníkům „až“ v roce 2014) a krátké Karosy jsou provozovány také v Pardubicích).

V neposlední řadě je to jízdné - narozdíl ode všech zatím jmenovaných linek zde neplatí tarif PID, ale platí se 100 Kč za jízdu, která trvá 32 minut, nebo 350 Kč na den (v obou případech se jedná o plnocenné jízdné), kdy je možné přestoupit na tramvajové linky 41 a 42, o kterých bude v příštím díle této minisérie řeč.



Irisbus Citelis 12M 2076 evidenčního čísla 3510 z roku 2006 čerpá pauzu 4. prosince 2022 při neobvyklém nasazení na čtvrté pořadí linky 175, která spojuje Háje s Florencem a na které se vyskytl z důvodu opatření vánoční výzdobou. V průběhu adventu tak křížoval vybrané linky na jihovýchodě Prahy. Netradiční je také jeho lak, který má napodobovat provedení prvních pražských autobusů. Ten získal při opravě prasklého rámu mezi červny let 2018 a 2019, přičemž se s ním DPP pochlubil na veletrhu CZECHBUS 2019.

MAREK JAROŠ, 6.B

JAROSLAV ŠTĚPÁNEK: PRAŽSKÁ AUTOBUSOVÁ LEGENDA

DÍL 1.: ÚVOD A HISTORIE DO ROKU 2020

Úvodem

Jaroslav Štěpánek se za více než třicet let, co provozoval autobusovou dopravu stal mezi nadšenci pojmem, který se jen tak nezapomíná. Společně se v několika dílech postupně podíváme na charakteristiku tohoto dopravce, na jeho historii, vozový park, proč byl vlastně výjimečný (v souvislosti se zasazením do kontextu ostatních dopravců) a v neposlední řadě také na to, z jakých důvodů nakonec skončil.

Jak jsem tedy již zmiňoval, Jaroslav Štěpánek byl autobusový dopravce, jehož zázemí se nacházelo na Palmovce a vareálu bývalého cukrovaru v Čakovicích, později v ulici Jiřího ze Vtelna v hornopočernické logistické zóně. Zde probíhala běžná údržba (o té bude později také řeč), větší



Karosa B732.20 evidenčního čísla 1034 (ve třetím obsazení; do roku 2013 nesl evidenční číslo 1047) v zastávce Hostavice dne 19. října 2014. Kořeny historie tohoto vozu bychom našli v roce 1989, kdy byl dodán tehdejšímu ČSAD Český Těšín (později ČSAD Třinec), odkud byl v květnu roku 2001 odprodán právě Jaroslavu Štěpánkovi, který jej před zařazením do provozu přelakoval do - pro něj typického - schématu. Mezi lednem a březnem roku 2010 prošel opravou, při které byl opět přelakován, kromě předního čela zůstalo provedení totožné. Z provozu byl odstaven v první polovině roku 2015. V povzdálí si můžeme všimnout velmi zajímavého kousku - původem švýcarský Renault Agora S ev. č. 1025. Zdroj fotografie: [wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karosa_B732.20_1034.jpg); autor ŠJů.



Mapa zachycující přibližné trasy linek, které Jaroslav Štěpánek v ranném období provozoval. Červená barva byla propůjčena lince 110, jejíž dlouhodobou konečnou na severu bylo Nádraží Čakovice, jinak je trasování shodné s dnešní podobou. Žlutá barva pak znázorňuje trasu školních spojů linky 557 v konečné fázi existence, tedy až na metro Černý Most. Zelená je pak linka 386 z metra Černý Most do Přezletic. Modrá náleží pak "třístadvojce", která má v koncovém úseku trasu shodnou s linkou 302.

opravy si pak údajně nechával provádět specializovanými firmami.

Charakterem se pak jednalo o jednoho z nejmenších dopravců, velikostí mu mohli konkurovat pouze další dopravci rodinného typu – Slavomír Kohout, Vlastimil Slezák nebo Kateřina Kulhánková.

Počátky

Historie tohoto soukromníka sahá až do srpna roku 1993, kdy začal zajišťovat provoz děleného pátého pořadí na lince 110. V té době figuroval jako poddodavatel pro dopravce FEDOS, který v subdodávkoval pro Dopravní podnik hl. m. Prahy.

Na provozu "stodesítka" se tehdy podílelo několik dopravců, kteří již do provozu PID nezasahují (například Koch, Konečný nebo Nepraš). Se zákonem č. 111/1994 Sb., který liberalizoval veřejnou dopravu, získává od roku 1995 licenci na provoz výše zmíněné linky.

Školní a příměstské linky

K té přibyla od září roku 2000 linka 386, která spojovala nový terminál na Černém Mostě s obcí Přezletice přes Vinoř, v srpnu 2008 ale dochází k jejímu zrušení.

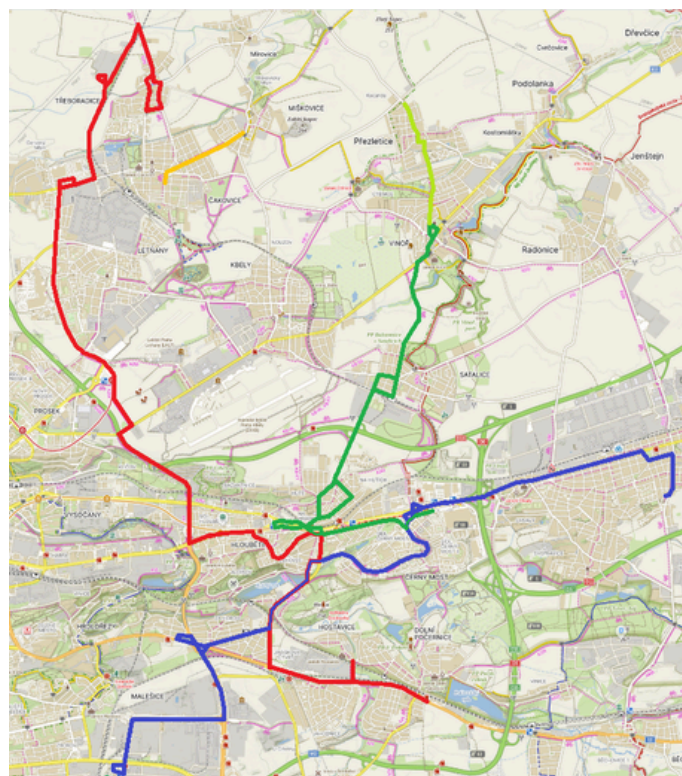
Jako náhradu dostává (resp. přebírá po Veolii Transport Praha a Hotlineru) linku 302, která spojuje stejnou obec, nicméně s Letňany a Palmovkou. Místní úřad v Přezleticích ovšem v průběhu roku 2013 vznesl požadavek ohledně 100% nízkopodlažnosti nasazovaných vozidel.

Roky 2019 a 2020 se nesly u Jaroslava Štěpánka ve jménu masivní obnovy vozového parku poměrně pestrými směsicí postarších vozů. Na linky PID tak byly zavanuty, kromě různých Mercedes-Benzů Citar a Irisbusů Citelisů, i mimojiné tři původem třebíčské (jak vyrobené, tak i provozované) vozy TEDOM C12G od dopravce TRADOMAD z koncernu ICOM. Nejdéle přeživší (ikdyž byl mezi červencem 2021 a prosincem 2022 dlouhodobě odstaven a do nehody Irisbusu Citelis ev. č. 1531 se se znovuzprovozněním nepočítalo) vůz evidenčního čísla 1535 z roku 2009 pak byl zachycen 13. ledna 2023 při manipulačním přejezdu ze školní linky 257 do obratiště OC Čakovice, kde před dalším spojem na pořadí 110/26 čerpal 40 minut dlouhou přestávku. Osud tohoto vozu se uzavřel na konci listopadu loňského roku, kdy byl odstaven.



To vedlo k vypsání prvního výběrového řízení na příměstské linky v PIDu, přičemž Jaroslav Štěpánek svoji pozici neuhájil a od 1. ledna 2014 byl nahrazen – tehdy ještě vzorným - dopravcem ABOUT ME, který nabídl nižší cenu za ujetý kilometr.

Součástí linky 110 byly i školní spoje vedené pod číslem 408 (některé zdroje uvádí 410), v roce 2000 přečíslovány 557, které sloužily k přepravě žáků z Dolních Počernic a Hostavic do Kyjí, po nějaké době



Pouhým okem by se mohlo zdát, že největší rozsah zajišťování provozu byl mezi lednem a únorem roku 2020, kdy jsme vozy s červeno-černým nákresem autobusu mohli nalézt na všech třech (respektive pěti, započítáme-li přejezdy) zde zakreslených linkách. Pravdou však je, že výkony mimo domovský svazek nedosahovaly zdaleka takového objemu jako kdysi příměstské linky. Červená barva již tradičně náleží domovské lince 110, většina jejích spojů končí u OC Čakovice (první ze tří smyček v horní části nákresu), některé však pokračují až do Třeboradic. Žlutá barva opět vyznačuje školní spoje připojené k lince 110, tentokrát ale vedené do číslem 257. Zatímco na zelenou linku 186 (vybrané spoje se ve VINOŘI převléknou na linku 386, pro kterou jsem zvolil světle zelenou barvu; pozornější čtenář si také všimne shodné trasy s linkou stejného čísla, kterou Jaroslav Štěpánek v minulosti provozoval a která byla pro nedostatečnou využívanost zrušena) vyjízděly vozy z ulice Jiřího ze Vtelna pouze krátkou dobu, spoje na modré lince 171 si udržel dopravce až do svého úplného konce.

byly prodlouženy na Černý Most. Trasa se ale několikrát změnila a v roce 2014 došlo k úplnému zrušení (v současnosti po podobné trase jezdí školní linka 259 provozovaná DPP).

Později byla zřízena linka 257 navázející školáky z Miškovic do školy dr. Edvarda Beneše na náměstí Jiřího Berana v Čakovících.

Pravděpodobně od roku 2015 do září 2019 pak subdodávkoval pro satalickou provozovnu ARRIVY CITY.

Nejistá budoucnost? Zas tak dramatické to zatím nebude

Pomyslným strašákem se pro Jaroslava Štěpánka stává datum 30. 11. 2019, ke kterému mu končí smlouva ohledně provozu svazku linek 110 a 257.

Na jaře roku 2019 se sice mělo konat výběrové řízení, které by rozhodlo o novém provozovateli, ale ROPID vydal nová pravidla, která zakazovala účast fyzických osob, což námi sledovaného dopravce postavilo mimo hru.

Novým dopravcem se nakonec stává ČSAD Střední Čechy, což by se dalo nazvat jako štěstí v neštěstí, jelikož se dlouhodobě potýká s velmi vážným nedostatkem řidičů a nebyl by schopen na nové výkony vyjet.

Uzavřel tedy s JŠ smlouvu, kdy se JŠ stal výhradním subdodavatelem pro svazek linek 110 a 257, kdy zajišťoval veškerých papírových 16 (označeny číslicemi 1–8 a 21–28) pořadí (ve skutečnosti jich bylo ale méně, vrátím se k tomu v příštím a částečně již zmiňovaném díle).

Nový oficiální držitel licence ke stejnému datu přebírá provoz i několika dalších linek, na které také není schopen vyjet.

Situaci tak zachraňují subdodavatelé a Štěpánek si polepšuje o pořadí 171/9, 171/10 a 186/2. Poslední dvě jmenované relace opouští s útlumem veřejné dopravy v souvislosti s nástupem pandemie

COVID-19 v průběhu roku 2020.

Později se ale začínají u něj vyskytovat vážnější problémy, které se časem stírají, a nakonec vedou k jeho pádu. Pro to však není v tomto čísle místo, příště se podíváme na jeho vozový park a tuto skromnou trilogii ukončíme konečným obdobím provozu.

MAREK JAROŠ, 6.B



Jeden z mála vozů, který “přežil” již zmiňovanou velkou obnovu vozového parku byl původem prototypový vůz Irisbus Crossway LE 12M evidenčního čísla 1542 (dříve 1027) z roku 2007. Registrován k provozu byl však až v listopadu 2011, takže by teoreticky mohl být v pravidelném provozu ještě dva a půl roku. Jaroslav Štěpánek jej zařadil 18. 1. 2012 spolu s dalšími dvěma zánovnými vozy, čímž tenkrát výrazně posílil svoji nízkopodlažní flotilu. Mnoho dlouhých let provozu se však na něm podepsalo a v poslední době býval pro různé závady odstavován (například mezi prosincem 2022 a lednem 2023 nebo od začátku července do poloviny října roku 2023). Takže když 13. ledna 2023 (krátce po znovuzprovoznění) přijížděl do zastávky Hloubětín, nebylo zase tak těžké si všimnout, že by se rád odebral do autobusového důchodu nebo alespoň na lázeňskou proceduru v podobě generální opravy. Sluch hned zaujala hlučící zadní náprava (milovníci tohoto zvuku však s odstavením tohoto vozu nemusí věšet hlavu - obdobně je od střední opravy “vytuněn” vůz 1488 dopravce ARANEA, který se denně vyskytuje na lince 171), zrak pak mohl pozorovat pokročilou korozi karoserie. Nápis “Třeboradice” na panelu pak poukazuje na to, že se jedná o jeden z mála spojů, který obsluhuje celou trasu linky 110.

PORODNÍ BOLESTI PRVNÍ NOVODOBÉ PRAŽKÉ TROLEJBUSOVÉ LINKY

Od roku 2017 probíhal testovací provoz trolejbusů mezi Letňany a Palmovkou, na který byla pronajímána pestrá směsice vozidel – od Škody 27Tr (Solaris Urbino 18 IV), přes Ekovu Electron 12T po Škodu 30Tr (SOR NB 12).

K dočasnému zrušení linky 58, pod jejímž číslem trolejbusy jezdily, došlo v roce 2020, mj. i kvůli opravě Prosecké ulice.

V lednu roku 2022 se pak začaly dávat věci do pohybu – byla zahájena výstavba zbytku trasy a došlo k vyhlášení výsledků veřejné soutěže - 15 parciálních trolejbusů měla dodat firma SOR z Dolních Libchav, jejichž jednotková cena činila 14,549 mil. Kč. Celková hodnota zakázky pak byla o téměř třetinu nižší, než se předpokládalo (!).

První trolejbus měl být doručen na podzim, poslední 14 měsíců od podpisu smlouvy.

16. října 2022 pak proběhlo slavnostní zahájení provozu s několika historickými trolejbusy. Jelikož dodávka nových trolejbusů vázla, výrobce zapůjčil alespoň karoserii trolejbusu SOR TNS 12 A01 (jelikož byl určen pro DP Jihlava, byl opatřen polepem jednotného nátěru PID).



Trolejbus Škoda 30Tr evidenčního čísla 9506 čerpá krátkou přestávku v Miškovicích před dalším výkonem na lince 58. Fotografie byla pořízena v podvečer dne 4. 12. 2022, tedy druhý den potom, co byla zprovozněna trolejbusová trať od kruhového objezdu u OC Čakovice až do Miškovic.



Trolejbus Škoda 24Tr s - už zkráceným - evidenčním číslem 508 přijíždí na prvním fotografii dne 15. 1. 2023 do zastávky Fryčovická. Zajímavostí je, že v tu dobu jezdily trolejbusy (vlastně pouze tento jeden) ve zkrácené trase Miškovice - Letňany, kam v době pořízení druhého snímku již dojel.



Od následující soboty 22. byl zahájen pravidelný provoz. Když říkám pravidelný provoz, myslím tím několik málo spojů o víkendech obstarávaných vozem Škoda 30Tr ev. č. 9506, který byl pronajat z Hradce Králové.

Od přelomu roku do poloviny března se na lince, vzhledem k vrácení vozu 9506 do HK, ukazoval staříčkový trolejbus Škoda 24Tr Citybus ev. č. 9508, posléze 508, který DPP odkoupil v roce 2020 z Plzně, kde sloužil od roku 2004.

Jelikož byly nové trolejbusy stále v nedohlednu, byl od jiného výrobce zapůjčen prototyp trolejbusu

Škoda 36Tr T'CITY, který obdržel ev. č. 509 a který spolehlivě zasahoval do provozu až do konce ledna 2024 a stále by měl být u DPP.

První trolejbus mohla veřejnost spatřit až 27. května 2023, kdy byl vůz pozdějšího ev. č. 112 v neprovozním stavu vystaven při příležitosti DOD v nově-pronajatém areálu dodavatele elektrické výzbroje, Cegelec, který také nese svoji část viny na zpoždění dodávky.

Do garáží Klíčov byl odtáhnout přesně o dva měsíce později a po zprovoznění vyjel na první testovací jízdu předposlední srpnový den.

On toto nebyl první případ nesplnění termínu dodání ze strany výrobce SOR. Již zmiňovaný DP Jihlava si objednal v prosinci 2021 6 bateriových trolejbusů SOR TNS 12 A01, poslední byl však zprovozněn až v letošním únoru.

Obdobná situace nastala i u Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice, která si v březnu roku 2022 objednala 4 trolejbusy SOR TNS 12, na jejichž nákup měla přispět EU částkou okolo 40 mil. Kč.

Posledním dnem, kdy vůz 508 svezl cestující, byl 13. květen 2023, kdy byl ku příležitosti Autobusovo - trolejbusového dne PID vypraven na druhé pořadí linky 58. Celý den tak pendloval na zkrácené trase mezi Letňany a Trutnovskou a právě při příjezdu do Letňan byl zachycen. V pozadí si lze pak povšimnout historických vozů Karosa LC736.40 a Ikarus 280.10 ze soukromých sbírek. V pravém horním rohu je pak další zajímavost - natrolejovací střiška. Tu využívají trolejbusy jedoucí z Palmovky, když najíždí na "zadrátovaný" úsek.



Vozy měly být dodány do konce března následujícího roku, termín však byl postupně posouván až na konec října.

Po uplynutí i tohoto data pak výrobce se zákazníkem údajně přestal komunikovat a DSZO pak byla nucena od zakázky ustoupit, protože jí propadl nárok na čerpání dotace, a v současné době provádí větší opravy na starších vozech z let 2004 a 2005, které měly být vyřazeny.

K vozu 112 se v průběhu podzimu na zkušebních jízdách přidaly vozy 107, 108, 110 a 113, zatím však pouze jako zapůjčené z majetku výrobce. Zbytek vozů byl dodán v druhé půlce prosince.

Postupně docházelo k ožívování vozů, což se občas úplně nevedlo, například vůz 106 zasáhl do provozu až 9. 3., a již provozní vozy se potýkaly se značným množstvím závad, které se však technikům z DPP postupně dařilo odstraňovat.



Trasa linky 58 je v mapě zaznačena červenou barvou, užší čarou jsou vyznačeny jednosměrné úseky. Žlutá barva je pak tradičně použita pro školní linku, tentokrát je to 275.



Trolejbus Škoda 36Tr T'CITY byl stejného dne (tedy 13. 5. 2023) vypraven také na linku 58, nicméně obsluhoval celou trasu z Palmovky až do Miškovic.

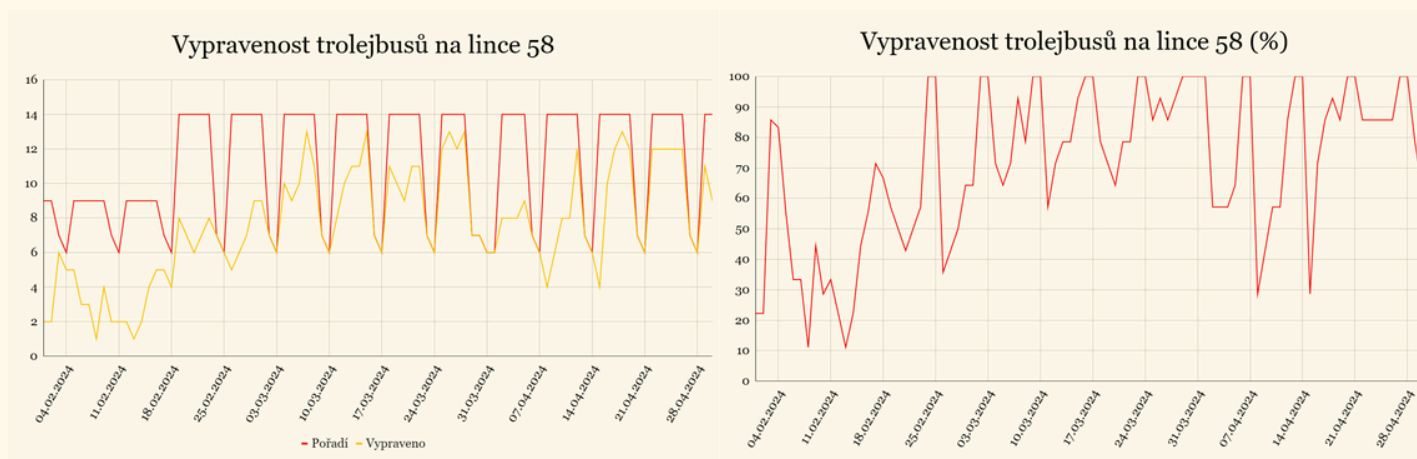
1. února pak došlo ke slavnostnímu nahrazení linky 140 zmiňovanou 58 (fakticky byly ale zřízeny linky dvě – přejezdy vozů z linky 58 obsluhují školní spoje linky 275), která má stejnou trasu. Cestující v prvních dnech pocítili tuto změnu pouze co se týče nového čísla linky, míra vypravenosti trolejbusů totiž příliš nevzrostla.

Prvních několik týdnů v poloprázdňovém režimu se v pracovních dnech vypravenost trolejbusů dostala nad 50 % jen zřídkakdy, nejhoršími dny byly 8. a 13. února, kdy pouhé jediné (!) pořadí bylo obsluhováno trolejbusem celý den. Od poloviny února se začala situace mírně zlepšovat a v březnu byla linka zajišťována lokálně bezemisními vozidly na relativně uspokojivých hodnotách.

Začátek dubna však znamenal příklon ke stavu z počátku provozu a v některých pracovních dnech by výprava nestačila ani na víkendový provoz. Situace se opět stabilizovala v druhé půlce dubna a mně nezbyvá nic jiného, než popřát lince zdar a v příštích měsících více provozuschopných trolejbusů.

Ještě doplním, že průměrná vypravenost za únor činila 48,166 % tedy 4,621 vozidla denně, březen dopadl lépe s 85,483 % a 9,322 vozy denně a v dubnu byla pravděpodobnost na setkání se s trolejbusem 78,095 % a denní vypraveností 8,667 kusů. Celkové hodnoty pak činily 7,588 trolejbusů a 70,996 %. Nutno podotknout, že procentuální hodnoty jsou do značné míry ovlivněny vždy stoprocentní víkendovou vypraveností (od 24. 2.).

MAREK JAROŠ, 6.B



ZAJÍMAVÁ VOZIDLA Z (NEJEN) PRAŽSKÉ MHD - FOTOREPORTÁŽ



Autobus MAN NL 323 Lion's City L evidenčního čísla 9907 zabočuje dne 21. 11. 2022 do ulice Bryksova. Tento kus z roku 2019 je v majetku ARRIVY CITY, která jej nasazuje výhradně na svazek linek 220 a 223. V den pořízení snímku pendloval na oběhu 223/24 a shodou náhod měl při nasazení na stejný kurz dne 16. 4. 2024 nehodu s osobním automobilem v zatáčce před zastávkou Bryksova a je otázkou, kdy na linky opět vyjede. Vzhledem k tomu, že se ARRIVA CITY aktuálně potýká s nedostatkem patnáctimetrových vozů (ale vlastně autobusů obecně) bude oprava pravděpodobně rychlá. Na 11 kurzů vyžadujících tuto délkovou kategorii má totiž dopravce vyčleněných 13 vozů, což zní uspokojivě, ale realita je taková, že 3 kusy zastupují postarší Solarisy Urbino třetí generace, která jsou vysoce nespolehlivé.



Objektivně nejhorší dopravce, který vlastní licence na provoz linek PID, je ABOUT ME, který, dokud mu nebyla sebrána, provozoval linku i 296 (po přečíslování 224, později pod ARRIVOU CITY rozdělena na linky 204 a 224). Tento dopravce je proslul svojí údržbou (dál-li se tak přilepování nárazníků kobercovou páskou nazývají), čemuž napomáhá i fakt, že značnou část jeho vozového parku tvoří produkty z bývalého JZD v Dolních Libchavách, a v nedávné době i kauzou, kdy lidi na lince vozil opilý řidič. Jedna z jeho doslova "vlajkových" lodí (autobus měl na zádi nalepenou českou vlajku) byl tento SOR CN 8,5 evidenčního čísla 1928 s rokem výroby 2010. Žlutá barva pak napovídá původ u dopravce CDS Náchod, který jej až do roku 2019 provozoval. Poté se pronájem spolu s vozem pozdějšího evidenčního čísla 1933, který mimochodem dojezdil v obdobném stavu jako 1928 na vážnou závadu na motoru v prosinci 2023, přes společnost Zliner dostal k již jmenovanému neštěstí. Následující roky se pak vyskytoval na různých linkách, které ABOUT ME provozuje a postupně se jeho stav zhoršoval. Děravý výfuk společně se skrípajícími nápravami se postupně staly koloritem, hvězdnou symfonií pak doplňoval motor, který „zněl, jako kdyby měl vybuchnout“. Oloupaný lak, zrezlá karoserie a pravá část zadního nárazníku oblepená lepící páskou pak celkový dojem pouze dokreslovaly. Trápení samotného autobusu a cestujících pak vůz ukončil dne 26. 4. 2024 velkolepým požářem v zastávce Ládví na lince 166, kde ABOUT ME subdodáváku pro ČSAD Střední Čechy a kam nasazuje skutečný "výběr" svého vozového parku. 4. března 2023 byl vůz s ještě žlutými dveřmi zachycen v obratišti Sídliště Čimice, kudy žádná z linek provozovaných jeho majitelem nejedí.



Jedna z mála typových řad, která má osvětlení interiéru řešené jako nepřímé jsou autobusy nové generace Lion's City od MANu. Konkrétně interiér vozu MAN NL 330 Lion's City 12C evidenčního čísla 1764 z roku 2022 hornopočernického dopravce STENBUS, který patří mezi největší provozovatele tohoto typu v ČR, je předmětem přiložené fotografie.

Když byl v průběhu druhé poloviny roku 2022 po dopravní nehodě odstaven vůz Irisbus Crossway LE 12.8M, na jeho kmenové pořadí 171/10 po celou dobu vyjížděl původem děčínský vůz Mercedes-Benz Citaro O 530 II evidenčního čísla 1483 dopravce ARANEA, který byl 17. října 2022 zachycen v mezizastávkovém úseku Doležalova - Generála Janouška. Ačkoli tento vůz v době dosáhnutí věku 15ti let měl najeto pouze necelých 400 000 km a byl ve velmi dobrém stavu, standarty kvality PID zůstaly neúspěšné a v létě roku 2023 byl vůz odprodán autoškole.



I náhodnému nezaujatému turistovi může řízká MHD připadat poněkud podvědomě, aniž by věděl proč. Je to vysokým podílem vozidel vyrobených ve střední Evropě, tedy nám dobře známých. Autobusy zastupují zejména vozy Mercedes-Benz Citaro O 530 různých délkových kategorií (Děčín, Praha, Ústí nad Labem) a Solarisy Urbino, které jsou "namixované" ještě více (České Budějovice, Liberec, Olomouc, Ostrava, Plzeň, Praha, Brno). V elektrické trakci pak dominují české značky - Škoda a ČKD. U tramvají jsou to vozy ČKD Tatra T3A (tramvaje T3 nalezneme ve všech městech s tramvajovým provozem v ČR), ČKD DS T6B5SU a T6B5-R (jedná se o blízké příbuzné tramvají T6A5, které byly v provozu v Ostravě, Praze a Brně) a nejnovější přírůstky v podobě Škody 15T ForCity Alfa Riga, která se od pražského provedení liší pouze vložením jednoho středního článku navíc. Zvláštností starších tramvají je pak - stále hojně používaný - tyčový sběrač. U trolejbusů jsou to pak krátké vozy Škoda 24Tr Citelis (v ČR Jihlava, Pardubice, Plzeň a Zlín), které nahrazovaly starší vozy Škoda 14Tr, a kloubové Škody 27Tr (v ČR České Budějovice, Ostrava, Plzeň a Ústí nad Labem), které pro změnu stály za vyřazováním vozů Škoda 15Tr. A právě představitel předposledního jmenovaného typu evidenčního čísla 27189 byl zachycen 24. července 2022 v ulici Gertrúdes iela s poměrně vkusnou reklamou na jistou značku čaje. U nás by mezitím byla na bočnici vyobrazena paní zachumlaná v dece pijící ovocný čaj z kýčovitě konvice ve tvaru jahody.



Přesuňme se i do jiného města, prozatím zůstaneme v České republice, když se vypravíme do Českých Budějovic, kde mlhavého rána 26. srpna 2022 uhání vůz Škoda 15Tr13/7M evidenčního čísla 50 při výkonu na ranní části šejdrového pořadí na lince 9 vstříc mostu přes Vltavu a následně zastávce Voříškův dvůr. Zatímco podoba Strakonické ulice z fotografie je již minulostí (prošla velkou rekonstrukcí), notoricky známý zvuk náprav Rába se městem na soutoku Malše a Vltavy line dál. Dokonce tyto trolejbusy nenalezneme v žádném jiném městě České republiky (přeneseně bychom je tak mohli nazývat endemity). Ovšem i zde, více než 20 let po ukončení výroby tohoto typu, pění vozy 15Tr svoji labutí píseň - jejich náhrada v podobě třiceti pěti kusů Škody 33Tr byla objednána na začátku letošního února.



Pozn.: Jaroslavu Štěpánkovi (respektive jeho vozu ev. č. 1195) bude věnována fotoreportáž v některém z pozdějších dílů.

Redakce

ŠÉFREDAKTOR

MAREK JAROŠ

GRAFIKA

**MAREK JAROŠ
LINDA KUČEROVÁ**

KOREKTURA

**MAREK JAROŠ
LINDA KUČEROVÁ
JIŘÍ MACHÁLEK**

REDAKTOŘI

**ADRIANA BALOGOVÁ
KATEŘINA BAŽILOVÁ
KATEŘINA BIČÁKOVÁ
EMA HAJDUKOVÁ
MAREK JAROŠ
LINDA KUČEROVÁ
PETR ONDRAŠÍK
MERIEM RAIS**

SPOLUPRÁCE

**BÁRA JETENSKÁ
ANNA HOFLEROVÁ
DANIEL KOSEK
ADÉLA KUNSTÁTOVÁ
LUCIE POPELKOVÁ
RADIM URBAN**

SPECIÁLNÍ PODĚKOVÁNÍ

MGR. MILADA SCHIEBLOVÁ