

# Část první 1940—1948



Na snímku z rodinného alba je Otakar Drozda asi šestiletý.

Rodinný archiv Otakara Drozdy

## Rodina

*Otakar Drozda se narodil Anně a Otakaru Drozdovým 25. dubna 1940 v pražské porodnici u Apolináře. Na svět přišel v době, kdy byl v bývalém Československu německou okupační mocí už víc než rok vyhlášen Protektorát Čechy a Morava. Od narození bydlel v ulici Na Václavce číslo 1324/34.*

Máma se vyučila dámskou krejčovou a měla s mou tetou do roku 1948 krejčovský salon. Potom šla pro družstvo, ale bylo to špatně placené zaměstnání, a tak odešla do holešovické elektrárny, kde pracovala u lisu a na fréze. Bavilo ji to, protože tam byl prý výborný kolektiv. Posléze ji přeložili do skladu a nakonec dělala mzdovou účetní. V důchodu mně potom pomáhala v kanceláři Střediska služeb Dopravního podniku. A po večerech ještě šla lidem šaty.

Můj otec, vyučený mědikovec, byl kromě krátké epizody v dílnách smíchovských garáží<sup>1</sup> třicet let tramvajákem. Od roku 1939 do roku 1969, kdy odešel do důchodu, jezdil s tramvají ve vozovně Motol.

Řidičem byl celý život i můj strýc Karel, který nakonec zakotvil u Dopravního podniku. Od roku 1952 pracoval v Libni jako řidič trolejbusu, ale když bylo potřeba, sedával i za volantem dejvických a pankráckých autobusů. Často jezdil do noci a někdy nešel ani domů. Lehl si na čtyři hodiny ve výpravně a ráno už zase jel. Později přešel na Bohdalec, ale v roce 1957 na trolejbusech skončil, protože mu tragicky zahynula dcera. Musel na to nešťestí pořad myslet, a protože nechtěl riskovat dopravní nehodu, nechal se přeložit k vrchnímu vedení.

## Nejstarší vzpomínky

Mezi mé nejstarší vzpomínky patří časté letecké poplachy z posledních měsíců války. Jakmile začaly houkat sirény, odnesl mě otec do

---

*1 – Pro garážovací zázemí trolejbusů byl v oficiálních dokumentech i mezi zaměstnanci zpravidla užíván název garáž. Autor se tohoto pravidla drží v přímém vyprávění, zatímco v ostatním textu a u fotografií je užíván vhodnější název vozovna.*



Praga TOT č. 311 na křižovatce dnešních ulic Nádražní a Ostrovského. Snímek byl pořízen v období německé okupace Československa.

sklepa a já si tam se sousedovic Janou hrál na doktora. Když válka skončila, byl jsem smutný, že už tam nebudeme chodit. Babička a děda bydleli společně s mojí tetou nedaleko od nás v řadovém domku nad Radlicemi. Ulička později dostala název Malá Xaveriova. Býval jsem tam velmi často, a jednou mě tam dokonce jeden z náletů zastihl. Nás to naštěstí nezasáhlo, ale krátce nato odněkud přiběhla teta, že hoří Radlice a jestli se nechceme jít podívat z Pavího vrchu. A tak jsme šli. Radlická ulice s tramvajovou jednokolejkou pod námi byla velmi úzká a domy vzadu za ní skutečně hořely.

Z Pavího vrchu to bylo jen kousek do parku na Santošce, kam jsem chodil zase s druhým dědou, tátovým otcem, na dětské hřiště s pískovištěm. Druhou babičku jsem nikdy nepoznal, zemřela dřív, než jsem se narodil.

Ještě za války jsme doma občas mívali k večeři párek a já dostával vždy jen jednu nožičku. Když otec přišel z práce, dostal dvě a mně se to zdálo nespravedlivé. Pokaždé jsem se ptal: „Proč má táta dvě nožičky a já jenom jednu?“ A mamka říkala: „To víš, táta celý den pracuje, ale až bude po válce, dostaneš k večeři taky celý párek.“ Když přijela

Foto autor neznámý / sbírka Jan Arazin



Ze stejného období jako předešlá fotografie pochází i snímek trolejbusu Škoda 2Tr č. 317 na konečné u Anděla.

v květnu 1945 Rudá armáda, lidé ji bouřlivě vítali a radostí úplně šileli. Pamatuji si, jak vojáci na obrněných vozech projížděli od Malvazinek přes Václavku dolů na Smíchov. Jeden z nich hrál na harmoniku a naše domovnice popadla na ulici prvního chlapa a začala s ním tancovat. Běhala po chodníku sem a tam, každého objímala a radostně volala: „Je konec války, je po válce!“ Běžel jsem domů a říkal mámě: „Dneska budu mít konečně k večeři celý párek.“ Máma vykulila oči: „Jak to?“ „Vždyť dneska přece skončila válka!“ Musel jsem si ale chvíli počkat. Ten první poválečný večer jsem celý párek ještě nedostal.

V šesti letech jsem šel na Santošku do školy. Dodnes si vybavuji tváře učitelů a k některým dokážu přiřadit i jména. Jedna z mých učitelek později učila i mého syna. A zrovna ta, kterou jsem moc nemusel. Měla mě ráda, a i když mi často nadržovala, neměl jsem ji rád, protože nebyla spravedlivá. Holcám dávala zásadně jedničky, přestože toho většinou moc neuměly, a kluci dostali často čtyřku, i když se látku naučili. Například z dějepisu jsem toho ale moc neuměl ani já. Dějiny pro mě začínaly rokem 1936, a tak kdykoliv mě vyvolala, byla z toho trojka nebo čtyřka. Na konci roku mi dala dvojku a já si říkal,

Foto autor neznámý / sbírka Jindřich Šour



Dům U Zlatého anděla na Smíchově v roce 1940. Zbořen byl o čtyřicet let později, ale křižovatka se podle něj jmenuje dodnes. Vlevo je vidět zadní část odstaveného trolejbusu Praga TOT.



Škoda 2Tr v ulici Na Václavce, pravděpodobně krátce po rekonstrukci na pravostranný provoz v roce 1939.

Foto autor neznámý / archiv DPP

že to je nespravedlivé, protože jiné děti uměly víc než já a ty dovedla osolit.

### **První poznatky o trolejbusích**

*Od 1. října 1939 jezdila trolejbusová linka označovaná písmenem W od Anděla přes Santošku a Malvazinky k Walterově továrně v Jinonicích. Nebyla to první linka, ale to Ota tehdy ještě nevěděl. Vozovna Smíchov vypravovala na linku třínápravové vozy Praga TOT a Škoda 2Tr.*

Z okna naší kuchyně byl ideální výhled na zastávku Václavka. Nacházela se jen o pár metrů níž, u domu, ve kterém je hospoda Na Václavce. Děda tam už za první republiky chodil na pivo, to se ještě jmenovala U Běloušků. Z pohodlí domova jsem mohl sledovat rozjezdy vozů do prudkého kopce směrem k Malvazinkám. Trolejbusem jsme s mamkou cestovali velmi často, většinou dolů na Smíchov za nákupy. Když jsme nastoupili, běžel jsem okamžitě dopředu, abych byl pořád vedle řidiče a mohl sledovat, kam sahá a s čím hýbe. Už tehdy jsem rozeznával, že jsou dva typy vozů. Hranaté pragovky měly uvnitř vepředu u řidiče vysokou „bednu“ se stykači, přes kterou jsem neviděl ven, ani když jsem stál na špičkách. Proto mně byly sympatičtější škodovky. Tyto trolejbusy s „bříškem“ vepředu měly „bednu“ u řidiče nízkou a já viděl jak na řidiče, tak na ulici.

U předválečných vozů seděl řidič napravo. Stával jsem v uličce nalevo od něj, a protože u kabiny nebyly dveře, mohl jsem pozorovat, jak šlape na pedály. To pro mě byla ta největší záhada. Pragovka měla jízdní pedál dvojitý, lomený. První a druhou polohu. První poloha se šlapala patou a druhá potom špičkou. U škodovky to bylo řešené úplně jinak. Tam když řidič sešlápl jízdní pedál až do podlahy, vyřadily se odpory. Potom se pedál vrátil asi o dvě třetiny nazpátek a opětovným sešlápnutím se zapnula druhá poloha. Hodně mě to zajímalo a počínání řidiče jsem neustále sledoval. Brzo jsem znal základní ovládání trolejbusů a od řidičů si nechal postupně vysvětlit i funkce všech pomocných zařízení.