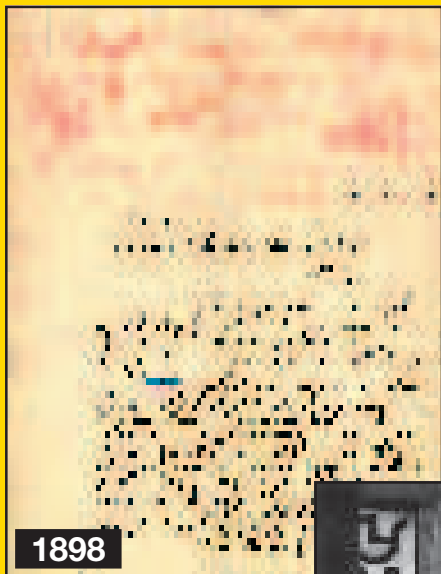


### Rott by se zřejmě divil...



1898

▲ Nejstarší zmínku o pražské podzemní dráze najdeme v dopisu Ladislava Rotta pražské městské radě z roku 1898. Možná není bez zajímavosti, že L. Rott už v té době, tedy před sto lety, uvažoval i o trati Malá Strana Vínohrady, i když bez bližších podrobností. Archiv DP

➤ Jedna z prvních souprav typu Ečs v dnešní stanici Vyšehrad v roce 1974, tehdy se však tato stanice jmenovala Gottwaldova. Asi si ještě vzpomenete, že před pětadvaceti lety na céčku jezdily jen třívozové vlaky. Teprve v létě 1975 se objevily soupravy čtyřvozové a až v únoru 1979 pětivozové.

Foto: Jana Pertáková

➤ Stejná stanice o čtvrtstoletí později s prototypovou soupravou typu M1. Tak by měla vypadat nejbližší budoucnost pražského metra. Foto: Petr Malík

### Co najdete v příloze

Dnešní příloha je věnována 25. výročí zahájení provozu pražského metra. Nebylo ale snahou archivu Dopravního podniku zpracovat podrobnou historii výstavby jednotlivých tratí nebo vozového parku, ani jsme nechtěli představit téměř pět desítek stanic. K tomu dnes existuje dost specializované literatury. Důraz jsme položili především na období právě před těmi 25 lety, kdy metro v Praze začínalo. Je to doba, která se den ode dne nenávratně vzdaluje do hlubší minulosti a mnohé z tehdy všeobecně známých fotografií stojí opět za připomenutí. Mnoho čtenářů možná řekne – to znám, nic nového pod sluncem. To už je ale osud té části historie, kterou sami pamatujeme. A ostatně – čtvrt století je dostatečně dlouhá doba k tomu, abychom ledacos i zapomněli... **Redakce**

Tak už je to čtvrt století! Dne 9. května 1974 se poprvé s cestujícími rozjel pražským podzemním vlakem metra. Službě veřejnosti bylo předáno prvních 6,6 km provozní a 7,127 km stavební délky budoucí sítě nového dopravního prostředku. Zájem Pražanů byl obrovský, vždyť vlastně jen několikrát se v minulosti odehrávalo v hlavním městě něco podobného. Poprvé tak tomu bylo 23. září 1875, kdy zahájila provoz koněspřežná tramvaj a od té doby počítáme symbolicky roky

historie pražské městské hromadné dopravy. Druhou historickou událostí byla první veřejná jízda elektrické tramvaje na Letné 18. července 1891. Tu postavil slavný český vynálezce v oboru elektrotechniky František Křižík. (Nebyla to ale jen první elektrická tramvaj u nás, šlo dokonce o první použití elektrické trakce v dopravě na našem území.) O dalších 18 let později, 7. března 1908, se poprvé pražskými ulicemi jelo bez kolejí na motorový pohon – autobusem. Protože se ale tehdy autobusy v náročných podmínkách Nerudovy ulice příliš nevyznačovaly a přestaly jezdit hned v následujícím roce, zopakovaly si své zahájení provozu ještě jednou o šestnáct let později, 21. června 1925. Svoji „opravnou zkoušku“ složily úspěšně a dodnes tvoří nedílnou součást pražské městské hromadné dopravy. Další významnou dopravní premiéru Praha prožila 28. srpna 1936, kdy se uskutečnilo slavnostní zahájení trolejbusové dopravy na lince ze Střešovic ke sv. Matěji. O pražských trolejbusích, stejně jako o koňce, si dnes už můžeme jen číst a něco málo nám zůstalo zachováno na fotografiích nebo dokonce na filmu. Na další novinku městské hromadné dopravy si muselo město počkat celých dlouhých 38 let... Přítomná stavba metra byla krátce po zavedení trolejbusů na sklonku 30. let doslova na spadnutí. Nakonec jsme se tedy dočkali. Pro nejmladší generaci je stejně samozřejmé, jako byla pro tu starší elektrická tramvaj. Metro dnes tvoří doslova páteř městské hromadné dopravy v Praze. Vždyť jeho síť má už provozní délku bezmála 50 kilometrů (chcete-li přesně, tak 49,820 km) a 49

stanic. Do dne, kdy vznikaly tyto řádky se jim svezlo 8 a půl miliardy cestujících a každý den k tomuto číslu přibývá více než 1,1 milionu dalších... Za těch 25 let co metro slouží veřejnosti se pochopitelně mnohé už změnilo. Zmizely turnikety, dojezdily nejstarší vozy typu Ečs, změnily se dispečinky, rekonstruují se eskalátory i celé stanice. Pražská podzemní dráha už tedy dávno není žhavou novinkou a přispívá svými událostmi do pomyslné kroniky historie pražské městské hromadné dopravy. Ale historie pražského metra – to není jen to čtvrtsto-



1974



1999

letí. Ve skutečnosti se už píše neuvěřitelných 101 let. Vždyť na (dosud známém) počátku byl dopis Ladislava Rotta, majitele slavného pražského železářství V. J. Rotta, který navrhoval už v červnu 1898 pražské městské radě stavbu podzemní dráhy. Nevíme jakou měl konkrétní představu o její podobě. I když se dopis dochoval do dnešních dnů, vyplývá z něj jen nástin tras a určité odůvodnění vhodnosti stavby. Tehdy byla Rottova myšlenka odmítnuta, Praha prý podzemní dráhu nepotřebuje. Až čas mu dal za pravdu. A tak se vlastně návrh Ladislava Rotta nestal jen utopistickou vizí, ale stojí na prvním čestném místě ze všech dalších návrhů pražské podzemní dráhy z dob, kdy už bylo jasné, že Praha naopak dopravu v podzemí potřebuje. Ladislav Rott by se určitě divil, jak pražské metro dnes opravdu vypadá. A určitě by se mu líbilo...

## Základní data z historie pražského metra

**1898** – Ladislav Rott předkládá první návrh na stavbu podzemní dráhy v Praze. Elektrické podniky ho odmítají, protože prý podzemní dráhy není v Praze zapotřebí.

**1912** – Ing. Bohuslav Vondráček předkládá projekt podzemní dráhy (podpovrchové tramvaje) v trase: Václavské náměstí – Rudolfinum.

**1926** – Ing. C. Jiří Hruša se účastní soutěže pořádané pro posluchače českých vysokých škol Americkou jednotou československých inženýrů v Chicagu návrhem pražské podzemní dráhy.

**1926** – Ing. Vladimír List a Ing. Bohumil Belada předkládají Studii rychlé městské dráhy „Metro“ v Praze.

**1930** – Elektrické podniky vypisují veřejnou soutěž na řešení dopravních poměrů v hlavním městě Praze.

**1931** – Soutěžní návrhy Škodových závodů, ČKD a Dr. Ing. Alexandra Voigtse byly oceněny zvláštními cenami, žádný projekt ale nebyl vybrán k realizaci.

**1939** – Studijní oddělení Elektrických podniků hlavního města Prahy vypracovalo projekt sítě rychlých drah – podpovrchové tramvaje.

**1939** – Ustaveno Konsorcium stavebních firem, kterému bylo zadáno vypracování projektu podzemní dráhy. Zahájila činnost Projektční kancelář podzemní dráhy v Praze.

**1939** – Správní výbor hlavního města Prahy změnil zadání projektu a rozhodl, že se bude připravovat výstavba klasické podzemní dráhy – metra. Zahájeny práce na tzv. Projektu M.

**1941** – Dokončen podrobný projekt tratě A Dejvice – Pankrác a generální projekty dalších tratí (B: Smíchov – Libeň a C: Výstaviště – Flora). Výstavbě metra zabránila pokračující druhá světová válka. Projektční kancelář podzemní dráhy v Praze ukončila činnost.

**1949** – Výstavba podzemní dráhy byla odložena nejméně do roku 1960.

**1958** – Skupina odborníků vypracovala studii Metro a doprava v Praze.

**1965** – 2. června – Vláda schválila koncepci podpovrchové tramvaje, tzv. Investiční studii. Ve výhledu se uvažovalo s přestavbou na klasickou podzemní dráhu.

**1966** – 6. ledna – Zahájena výstavba prvního úseku podpovrchové tramvaje.

**1967** – 15. března – Zahájena výstavba první stanice podpovrchové tramvaje (Hlavní nádraží).

**1967** – 9. srpna – Vláda přijala usnesení o výstavbě metra bez mezietapy podpovrchové tramvaje.

**1969** – 20. ledna – Zahájena ražba prvního tunelu metra mezi Štětkovou ulicí a náměstím Hrdinů.

**1971** – 1. ledna – Reorganizace Dopravního podniku. V rámci DP ustaven DP – Metro.

**1971** – 24. března – Česká vláda rozhodla o nákupu vozů metra typu Ečs ze Sovětského svazu.

**1971** – 6. května – Na zkušební trati metra na Kačerově zahájeny zkušební jízdy prototypu soupravy R1 české výroby pro pražské metro.

**1973** – 16. října – Do Prahy dorazilo prvních šest vozů Ečs.

**1973** – 29. prosince – První ověřovací jízda soupravou metra v celé trase prvního provozního úseku tratě C.

**1974** – 2. ledna – Zahájen zkušební provoz na první trati metra (bez cestujících)

**1974** – 9. května – Zahájen pravidelný provoz na první trati pražského metra Kačerov – Sokolovská [Florenc].

**1978** – 12. srpna – Zahájen provoz na prvním úseku tratě A Leninova [Dejvická] – Náměstí Míru. Do provozu uvedeny nové vozy sovětské výroby typu 81-7171 (čelní) a 81-7141 (vložené).

**1985** – 29. září – Zrušeny tunikety a zaveden nový bezpečnější odbavovací systém cestujících v metru (elektronické označovací strojky).

**1985** – 2. listopadu – Zahájen provoz na prvním úseku tratě B Smíchovské nádraží – Sokolovská [Florenc].

**1997** – 6. prosince – První rekonstruovaná souprava 81-71 M zahájila zkušební provoz na tratích metra (bez cestujících); s cestujícími zahájen zkušební provoz v únoru 1998).

**1998** – 2. října – Zahájeny zkušební jízdy prototypové soupravy M1 na tratích metra (bez cestujících). Soupravu vyrobilo Konsorcium ČKD-Siemens-Adtranz.

## Okénko do minulosti

V pětadvacetileté, či vlastně stoleté historii pražského metra, se vyskytlo mnoho návrhů na pražskou podzemní dráhu. Nemůžeme samozřejmě našim předkům zazlívát důvody na jejich odmítnutí. Jistě to byly důvody tehdy zásadní, ať už šlo o finanční prostředky, organizační záležitosti, špatné a nedokonalé projekty nebo o krátkozrakost tehdejších představitelů města. V té předlouhé historii se ale zastavme alespoň na dvou místech.

### Co bylo na dohled...

Několikaleté pomalé hledání vhodného řešení dopravních problémů hlavního města Prahy vyvrcholilo na sklonku třicátých let projektem sítě rychlodrah, které měly být v centrální části města vedeny pod zemí. Z pohledu dnešní terminologie šlo o systém podpovrchové tramvaje. Do sítě rychlodrah byly zahrnuty některé úseky stávající



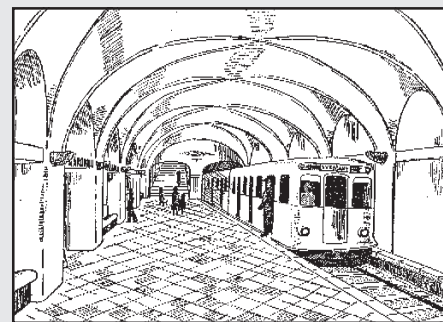
Vrtání základových sond pro tunel podzemní dráhy pod řečištěm Vltavy 28. listopadu 1939.

tramvajové sítě, především ty, které už byly postaveny na vlastních tělesech, takovou přestavbu umožňovaly a nebo alespoň vedly v dostatečně širokých komunikacích, kde nehrozil střet s automobilovou dopravou. Některé další úseky tramvajové sítě měly také zůstat zachovány, ale jejich linky neměly být vedeny do tunelů a měly být pojižděny „starými vozy“. Podpovrchová část sítě měla dosáhnout délky 6,6 km. Byly vyprojektovány tunely mezi staroměstským předmostím Čechova mostu (Maiselovou ulicí) a Říšským náměstím (dnešním náměstím Míru), na druhé straně Vltavy navazoval tunel pod Letnou ústící na povrch přibližně u ulice U Vorlíků. Druhá podzemní trasa vedla jen ze Sokolské ulice k Hlavnímu nádraží a třetí podpovrchový úsek začínal v oblasti Moráně a vedl přes Můstek a náměstí Republiky na Florenc. Realizací projektu byly pověřeno Konsorcium sdružených firem, ve kterém hrály hlavní úlohu Škodovy závody a ČKD. Konsorcium ale mělo za úkol také odborně posoudit připravenou koncepci, a tak se poprvé vážně rozproudila debata na téma, zda se má stavět podpovrchová tramvaj nebo klasické metro. Na doporučení Konsorcia nakonec bylo rozhodnuto o výstavbě podzemní dráhy. Na mnoha místech Prahy vyrostly věže vrtných souprav základových sond – neklamně znamenají, že zahájení vlastní stavby je na dosah ruky. Projektční kancelář podzemní dráhy stačila do roku 1941 vypracovat podrobný projekt první tratě z Dejvic na Pankrác a generální projekty dalších tratí: z Holešovic na Floru a ze Smíchova na Palmovku. Přestupní stanice měly být na Můstku u Muzea a na Florenci, tedy vlastně tam, kde je známe dnes. Ačkoliv povolení předběžných prací bylo ministerstvem dopravy prodlouženo do 15. února 1942, válečné poměry nedovolily připravenou stavbu zahájit.

V červnu 1941 byla zrušena projektční kancelář a tím fakticky veškeré práce skončily. Všichni předpokládali, že jen po dobu války. Ostatně i první měsíce po květnu 1945 o výstavbě metra nikdo ve městě nepochyboval. Až v roce 1949 přestalo nové vedení Dopravního podniku s výstavbou podzemní dráhy počítat a odsunulo jakoukoli výstavbu nejméně do roku 1960. To už byla příliš vzdálená doba, než aby bylo možné po přibližně dvou desetiletích pouze oprášit staré projekty. Město za tu dobu přece jen prošlo určitým urbanistickým vývojem, i když obrovský rozmach bytové výstavby sídlíšního typu byl teprve před ním.

### Co bylo v nedohlednu...

Přestože se v dohledné době s výstavbou metra nepočítalo, čas od času (a bez ohledu na skutečné ojedinelé studie) bylo nutné připomenout veřejnosti, že nový poúnorový režim s řešením dopravy v Praze samozřejmě počítá. Není možná bez zajímavosti připomenout, jakým způsobem byli lidé informováni. Toto je například výňatek z článku Pražská doprava v budoucnosti od Ing. arch. Eduarda Skřivana z plánovacího referátu Ústředního národního výboru hlavního města Prahy, který byl zveřejněn v časopise Mladý technik 15. 8. 1952: „Již před válkou žádala Komunistická strana Československa stavbu podzemní dráhy v Praze. K opravdovým přípravám dochází však teprve nyní v lidové demokratické republice, a jak víme, po válce již několikrát vyslovil sám prezident soudruh Gottwald přání a přesvědčení nejširších vrstev obyvatelstva o nutnosti metra v Praze, právě tak jako předseda vlády soudruh Antonín Zápotocký. Toto přání a přesvědčení je v úplném souladu s přečetnými odbornými důvody a hledisky. ... Představujeme si, že úprava jednotlivých stanic bude připomínat obrazy, mosaikami, freskami a plastikami, důležitá období našich dějin nebo funkci stanic (husitská doba, selské bouře, rok 1848, osvobození sovětskou armádou, budování socialismu v naší vlasti, mezinárodní solidarita pracujících, přírodní i historické památky a krásy českých zemí, Slovenska apod.)“ Škoda jen, že nikdo v té době nevysvětloval veřejnosti, proč se po válce nezačalo stavět, když vše bylo připraveno. Zřejmě bylo snadnější lidem předkládat více následujícího typu (pocházejí ze stejného článku): „S technickým zlepšením helikopter v budoucnosti předpokládáme jednak přepravu cestujících na vzdálenosti asi do 200 km vícemístnými až 50se-



Představa o stanici metra Národní divadlo z roku 1952.

dadlovými helikoptery, jednak přepravu cestujících z dálkových letadel mezi ruzyňským letištěm a důležitými místy pražského území, kde budou zřízeny pro helikoptery přistávací plochy, jež pro své poměrně malé rozměry budou moci být umístěny i ve vnitřním městě. Věříme, že tímto způsobem se doprava v Praze čestně připojí k ostatním složkám hospodářství, sloužícím pracujícím hlavního města socialistického státu a přispěje tak k budování socialismu v naší republice pod vedením komunistické strany a presidenta soudruha Klementa Gottwalda podle příkladu, které nám dává náš nejlepší spolek a ochránce – Sovětský svaz.“ Inu taková byla doba... Na přípravu metra jsme si museli ještě více než jedno desetiletí počkat. A o helikopterech raději nemluvmě...

# Stanice Hlavní nádraží – tady to vlastně začalo

Den, na který čekalo vlastně několik generací dopraváků, architektů, techniků i docela obyčejných Pražanů, přišel 7. ledna 1966. Byla zahájena výstavba prvního úseku podpovrchové tramvaje. Zatím sice šlo jen o nezbytné přípravné práce, přeložky inženýrských sítí, ale přece jen koncepce městské hromadné dopravy v Praze udělala po čtvrt století (počítáme od roku 1941, kdy se nepodařilo vzhledem k válečným událostem zahájit pečlivě připravenou stavbu metra) nesmírně důležitý krok kupředu. Tentokrát se opravdu začalo stavět. V té době ale ještě nikdo netušil, že se v odborných i politických kruzích naplno opět rozběhnou diskuse o tom, zda je lepší stavět podpovrchovou tramvaj nebo metro, a že několik měsíců později učiní vláda závažné rozhodnutí o změně koncepce a bude se stavět metro. Zkrátka historie se přece jen opakovala. Stejně argumenty jako v roce 1939, stejný výsledek jako v roce 1939. Tou nejdůležitější skutečností ale bylo, že stavět se nepřestalo. Podívejme se alespoň několika snímky na místo, kde to vlastně všechno opravdu začalo.



Upřímně řečeno, v ten historický den, kdy se začala stavět první trať podpovrchové tramvaje (a tak vlastně pražské metro), v Opletalově ulici moc zvědavců nebylo. Několik oficiálních hostů, pár dělníků a fotografů.

Foto: Archiv DP



A stejný okamžik zblízka. Je 14 hodin a 2 minuty. Šedesátiletý dělník Vodních staveb Josef Bartoš zahájil výstavbu pražské podpovrchové tramvaje. Večerní Praha napsala: „Pozlacená sbíječka se zakousla do Opletalovy ulice...“ Zda byla opravdu pozlacená, nevíme.

Foto: J. Mikšátko



V roce 1969 už probíhaly naplno i stavební práce na hloubeném úseku mezi stanicemi Hlavní nádraží a Muzeum. To už se samozřejmě stavělo metro a koncepce podpovrchové tramvaje byla dávno minulostí.

Foto:ČTK



Vlastní stavba stanice Hlavní nádraží začala 15. března 1967, snímek byl pořízen o měsíc později. V té době pořád ještě šlo o stanici podpovrchové tramvaje.

Foto: Ing. R. Keller



O tři roky později už ve stejném úseku ležely koleje. Fotografie je pořízena ovšem opačným směrem, tj. směrem k Hlavnímu nádraží. Na fotografii je místo, kde se dva hloubené jednokolejné tunely spojují v jeden hloubený dvoukolejný. Foto: DP



A to už je propagační fotografie pořízená pro DP Praha krátce před zahájením provozu. Stanice je už dokončena, ale lidé na snímku ještě nejsou cestující, ale statisté.

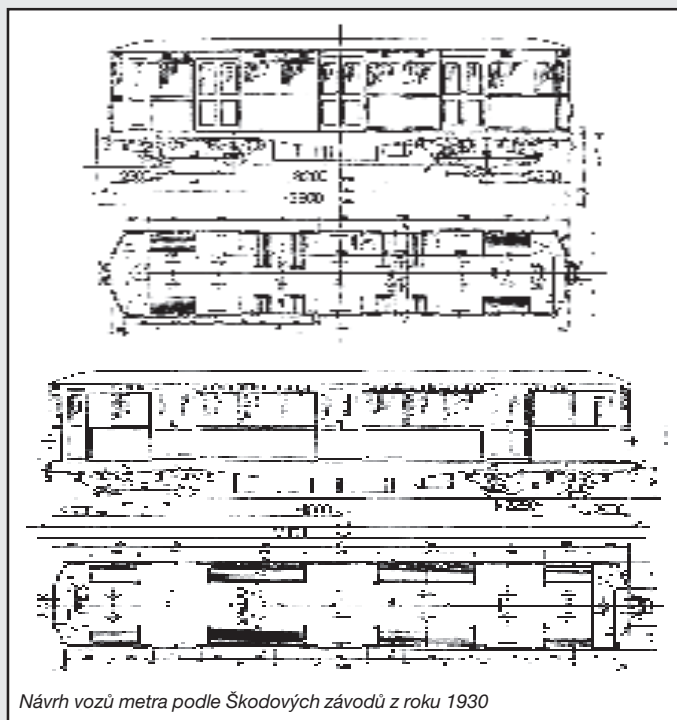
Foto: Orbis pro DP

# Čím jsme mohli jezdit

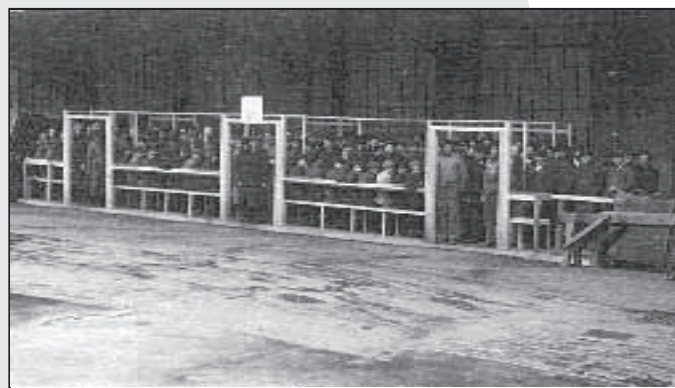
Při zpracování historie metra se až dosud většina autorů věnovala zejména stručnému nastínění projektovaných tras (úmyslně neužíváme slovo trat), protože ty nejlépe vystihovaly podobu navrženého dopravního systému. Dosud málo toho bylo napsáno o vozidlech. Nemáme tím na mysli vývoj vozového parku v letech 1974–1999, i když i tam díky pracovním vozům už existují historiografické mezery. Víme však, jak si představovali ty „svoje“ vozy projektanti předcházejících generací?

Ladislav Rott se v roce 1898 problémem vozidel nezabýval a inženýr Vondráček ve své studii z roku 1912 uvažoval o běžných tramvajových vozech „s tím rozdílem, že hnací síla by byla brána buď se strany nebo z postranní kolejnice elektrovedné“. Ani Ing. C. J. Hruša zřejmě v roce 1926 nad podobou vozu podzemní dráhy nepřemýšlel.

První teoretickou představu zřejmě měli na sklonku roku 1926 Ing. VI. List a Ing. B. Belada. Ve své studii navrhují „motorové vozy asi 15 m dlouhé, široké 2,4 m, vysoké 3,5 m o celkové váze 25 t. Motorové vozy by měly asi 40 sedadel a 100 míst k stání. Byly by celé z ocelového plechu na 2 podvozcích, každý s dvěma nápravami a jedním motorem. Podvozky uloženy by byly na kulových čepích nesouměrně, tak aby na hnací nápravu působily 2/3 váhy. Kola o průměru 850 mm umožnila by, aby výška podlahy byla 1 m nad kolejnicí. Normální rozchod navržený dovoluje pak, aby tyto vozy jezdily i po některých tratích tram, opatřených příslušnými žlábkovými kolejnicemi. Konstrukce vozů musí být upra-



vena pro zvláštní potřeby rychlé dráhy, hlavně aby obecnostvo rychle a pohodlně mohlo vystupovat a nastupovat. Po levé straně vozů byly by 3 velké zasouvací dveře 1200 mm světlosti, pneumaticky otevírané a zavírané. Vozy by byly opatřeny v čelech průchozími dveřmi tak, aby bylo možno procházet celým vozem a také, aby v případě katastrofy mohlo obecnostvo vystoupiti na volnou trať čelem neb zadem vlaku. Vozy opatřeny by byly dvěma motory, každý na 125 kW



hodinového výkonu. Řízení motorů navrhuje se automatické pomocí stykačů pneumatických neb elektrických tak, aby zabírání se dalo s konstantním zrychlením. ... Normální vlak byl by složen ze 2 motorových vozů na začátku i na konci a vlečného uprostřed.“ Celková váha obsazeného třívozového vlaku vycházela



autorům na 107 tun. Napájení vozu se mělo odehrávat pomocí třetí kolejnice. Architektonické řešení vozů nebylo součástí jejich studie, a tak přesně nevíme jak měl vypadat.

První zatím známý obrázek vozu navrženého pro pražské metro pochází z projektu Škodových závodů, který byl přihlášen v roce 1930 do Soutěže na vyřešení všeobecného dopravního ruchu Velké Prahy. Tady máme dosud k dis-

## Hlasy pamětníků prvního dne ve službě

Vždycky jsem byla ráda, když jsem mohla být „u toho“, když se dělo něco zajímavého. Dne 9. května 1974 se mi to podařilo mírou vrchovatou. Tou dobou jsem již třičtvrtě roku pracovala v knihovně v o. z. Metro a jako mnohé jiné „kancelářské myši“ jsem byla pověřena pořadatelskou službou na stanici právě otevíraného prvního úseku pražského metra. Spolu se mnou na stanici Gottwaldova (dnes Vyšehrad) sloužila moje bývalá kolegyně a dodnes kamarádka Jaroslava Švejdvová. Ji a několika dalším lidem, kteří prožívali první minuty pražské podzemní dráhy jsem položila následující otázku: „Co pro Vás znamenal 9. květen 1974?“ (zaměstnání odpovídajících odpovídá roku 1974)

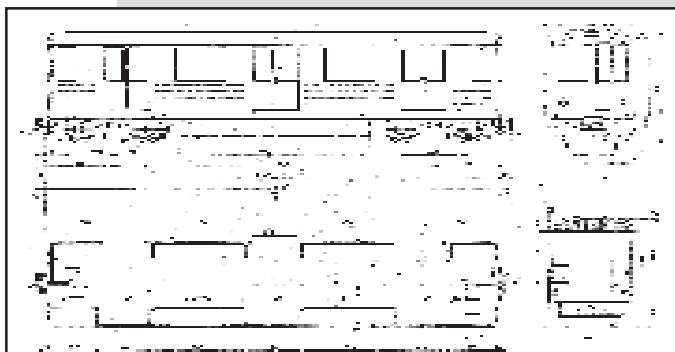
**Jaroslava Švejdvová:** „Já jsem byla strašně hrdá, že se účastním takové slávy a myslím, že to do budoucna zpečetilo můj vztah k Dopravnímu podniku, prostě si nedovedu představit, že bych pracovala někde jinde. Nikde jinde bych už nic takového nezažila. Lidí měli oči navrch hlavy, prostě byla úžasná nálada. Ale největší zážitek jsem měla z toho, že jsem mohla metrem jet ještě před zahájením, ještě ve zkušební době a to ve mně zanechalo pocit... nevím... že bych nejradši v tom voze chtěla tančit.“

**Josef Klík,** strojvedoucí ze dne 9. května 1974: „Při prvním slavnostním výjezdu 9. května vyjely 3 vlaky, ten první se jmenoval „předvoj“, pak byla souprava s delegací a nakonec byl tak zvaný „závoj“. Pak, jestli se nepletu, se v 11 hodin otevíral provoz a my jsme to měli tak načasované, abychom byli v 11 na stanici Pražského povstání s prvním vlakem, tehdy třívozovým, který bral lidi. Celý den

byl velký nával, na Sokolovské, kde jsme přecházeli, jsme dostávali spoustu dotazů. Například jak je metro napájené, jestli na naftu nebo na elektřinu, a když na elektřinu, tak odkud se bere. Zájem lidí byl veliký. Lidí také zajímala uniforma, bylo to něco jiného a budila pozornost i na ulici. Ustrojová kázeň byla v prvních dobách stoprocentní. Vzpomínám si, jak se mne jeden pán na stanici hned první den ptal, na co je ten drát nad kolejemi. Vysvětlil jsem mu, že je to na VKV a on mi řekl: „Děkuju, tak teď už vím o metru úplně všechno.“ Já to nevím dodnes.“

**Jana Durstová,** dozorkyně stanice Pražského povstání: „Já jenom co si vzpomínám, my jsme sloužili už předtím, takže už jsme provoz znali. A když se metro otvíralo, tak jsme byli moc pyšní, byli jsme hlavně zvědaví co tomu řeknou lidi, byl to takový krásný pocit. Když někdo věděl, že dělám na metru, vyptával se mě, jak vypadá, bylo to něco nového. Pro nás to bylo pracovní, připravovali jsme se, co kdo bude dělat, taky jsme měli pochopitelně trému, protože jsme nevěděli, jak se lidi budou tvářit. Nakonec to bylo hrozně pěkné. Ty první dny, když se metro rozjelo, tak ráno, co se otvíralo, chodili ti samí lidi a byli moc fajn, někdy mi třeba přinesli jablko s tím, že jsme v práci chudáci přes noc. Už jsme ty lidi znali a oni nás taky znali, bylo to moc milé. Ale i lidi na trati byli dobrá parta. Když to srovnám s dneškem, byli jsme zapálení pro věc, byl to takový rodinný podnik. Vzpomínám si, že existovala zvuková návštěv POSTAV NA KAFE, kterou na konečných stanicích strojvedoucí dával znamení a když soupava objela kolo, u stavědla přibrzdil, nastavil hrnek s kafem a my jsme mu

# v pražském podzemí...



Výkres vozu metra podle projektu Konsorcia z roku 1940

pozici zase jen obrázky a ne bližší technické údaje. Jeden výkres představuje vůz dlouhý přes spřáhla 13,6 m, vysoký 3,5 m s vnitřní šířkou skříně 2,4 m. Čtyřnápravový motorový vůz měl být vybaven tlakovou samočinnou brzdou, jednomotorovou s motorovým hustičem. Ve voze bylo navrženo 24 míst k sezení (šlo o kombinaci příčných a podélných lavic) a 85 míst k stání. Stanoviště řidiče mělo být na obou koncích vozu. Kromě toho existoval i návrh delšího motorového vozu (přes přáhla měl mít 17 m) s podélnými lavicemi pro asi 36 osob (náš odhad). I zde měla být stanoviště řidiče na obou koncích vozu. Kromě toho existoval také návrh vlečného (přesněji vloženého) vozu délky 14,7 m bez stanovišť řidiče.

Detailně byl navržen vůz metra podle projektu Konsorcia sdružených firem v roce 1940. Projekt vypracovaly závody Ringhoffer-Tatra, a s. Autorem architektonického řešení je zřejmě Ing. arch. I. Nedoma. Známa je zatím jen černobí-



Prototypová jednotka R1 po nehodě na zkušební trati v lednu 1972.

ho zalili vařící vodou. Metro bylo krátké, takže jsme se znali a věděli jsme, že se jeden na druhého můžeme spolehnout.“

**Ing. Jan Kutílek**, pracoval v oddělení vozidel: „Po pracovní stránce především ukončení etapy přípravy na přepravu cestujících v metru. Bylo to období, kdy jsme přepravovali vozy po tratích ČSD z pohraniční stanice Čop do Prahy, prováděli předepsané zkoušky a pracovali v kolektivu velmi dobrých lidí pro které nebylo rozhodující, že pracují vesměs v provizorních podmínkách, přesčas, v noci, v sobotu, v neděli. 9.květen byl opravdovým svátkem všech, kteří se nečím na stavbě metra a vlastním zahájení provozu podíleli.“

**Ing. Jiří Cimrhakl**, vedoucí stanice Kačerov při zahájení provozu metra: „Já bych začal obdobím, které předcházelo, které vlastně bylo přípravou pro tento slavný den. Měl jsem to štěstí, že jsem byl jedním ze dvanácti pracovníků odboru, který se jmenoval Správa metra a vznikl 1. ledna 1968. A tehdy v tomto odboru byl od každé budoucí profese jeden pracovník. Já jsem pracoval v dopravní technologii. My jsme si vlastně vymýšleli, jak metro bude v Praze jezdit. Od roku 1969 se počet pracovníků začal zvyšovat a celé to vyústilo potom ve slavný 9. květen 1974. Další etapou je první jízda vlaku pod napětím, tedy už vlastní silou. Dříve v tunelu jezdily mucky, lokotraktory, ale poprvé souprava jela v celém úseku z Kačerova až na Florenc 29. prosince 1973. Tehdy jsem byl pověřen dozorem na vlakovém dispečinku, který byl umístěn ve stanici I. P. Pavlova. Byla to jedna místnost pro dispečera a jedna pro vedoucího. To byl celý dispečink. Měl tam jednoduchý panel a telefony. Na panelu jsme viděli, když se vlak hnul z dnešního Vyšehradu a nevydrželi jsme, a vyjma jediného dispečera celé osazenstvo stanice seběhlo dolů na nástupiště a jak malé děti jsme koukali na hraně nástupiště, až se objeví světla v tunelu. Vlak jel pomalu,

lá fotografie návrhu, na které byla nalepena popiska s textem *Barevný originál tohoto výkresu jest ve zvláštních deskách*. Firma vzala vývoj vozu velmi odpovědně. Už v listopadu 1939 byl v závodě sestaven z prken a trámků obrys vozové skříně i s lavicemi, o vnějším rozměru 2,4 x 14 m a vnitřních rozměrech 13,82 x 2,22 m (a výšce 2,2 m). „Vůz“ měl troje dveře jejichž šířka byla nastavena zprvu na 1,2 m, později 1,3 m. Jako zkušební „cestujících“ bylo použito dělníků továrny. Zkoušky se uskutečnily 30. listopadu 1939. Do vozu se vešlo 140 osob *bez přílišného namačkání*, ale dal se zaplnit až 155 cestujícími. To už byl ale zcela přeplněn. Konaly se zkoušky při různé šířce dveří, volném a rychlém nastupování (vystupování). Cestující byli rozděleni do několika skupin se kterými se imitoval pohyb osob v 8 fiktivních stanicích. Například u prvního pokusu (volné nastupování) ve třetí stanici vystupovalo 40 osob z 80 a nastupovalo 70 osob. Při šířce dveří 1,2 m výměna cestujících trvala 25 sekund a celkový součet zdržení ve všech stanicích (tj. vč. nástupu v počáteční a výstupu v konečné) činil 136 sekund. Výsledky zkoušek byly podkladem pro další projekční přípravy. Výsledný navržený vůz měl délku skříně 14 m, šířku 2,6 m a výšku 3,29 m. Vzdálenost otočných čepů podvozků byla 9,8 m. Stanoviště řidiče bylo navrženo poměrně malé, zabíralo jen polovinu šířky vozu, aby byl zvláštními dveřmi zajištěn nouzový průchod čely vozu a bylo navrženo na jeho obou koncích. Váha prázdného vozu byla podle projektu 28 t, plně obsazeného (tj. 160 cestujícími) 40 t. Největší nápravový tlak byl vypočten na přibližně 10 t. Vzhledem k válečnému událostem žádný vůz nebyl opravdově vyroben.

A tak nejznámějším vozem navrženým pro pražské metro se stala až známá rychlodrážní jednotka R1, o které jsme na stránkách DP-KONTAKTu přinesli nedávno podrobný článek. Ten jenom doplňujeme několika fotografiemi pořízenými po nešťastné nehodě obou prototypů na zkušební trati. Dodejme jen, že později byla z obou poškozených jednotek sestavena jedna, která byla vybavena pantografem a zkoušena na železničním zkušebním okruhu u Velimi. V roce 1980 byla jednotka převezena do Brna, kde měla být zařazena do sbírek tamního Technického muzea. Nakonec ale byla 29. listopadu 1986 sešrotována, a tak pro příští generace zůstaly jen výkresy, pár fotografií a model.

Čím jsme opravdu nakonec jezdili a jezdíme, to každý zná.

a my jsme měli pocit zadostiučinění, že to, co jsme šest let připravovali, opravdu funguje, jede to samo. Ono to opravdu došlo až na ten konec a zpátky. Čili to bylo takové, tenkrát jsme říkali, pohlazení po duši. Viděli jsme to, co si dlouhé generace představovaly.

Na 9. května jsem byl ustanovený jako vedoucí stanice Kačerov, tehdy byl na každé stanici jeden pracovník určen jako vedoucí stanice, který odpovídal za chod v den zahájení provozu. Kačerov byla vlastně zahajovací stanice a zde delegace přestřihávala pásku. První cestující měli spoustu dotazů na architekturu, zabezpečení jízdy vlaků, umístění přírodní kolejnice a podobně.“

**Ing. Karel Výborný**, jezdil jako strojvedoucí dne 9. května 1974. Jeho informace jsou nejen podrobné, ale i spolehlivé. Osvědčil si totiž paměť nahlédnutím do „šichtáčku“, který si tehdy psal: „Dne 9. května 1974 jsem nastoupil v depu Kačerov na směnu 17/4 od 10.01 h do 17.35 hodin spolu s kolegou strojvedoucím Natroslavem Jungwirtem. Jako vlaková četa jsme tedy byli dva strojvedoucí. Juroso připomenout, že se na vozech EČS jezdilo ve dvou. Při přejímce soupravy, tehdy třívozové 1010-1032-1019 se projevila závada vysílačky VKV, takže na jedno kolo za nás musela vyjet záložní souprava. Za směnu jsme ujeli celkem 94 km a svezl jsem i svého otce. U příležitosti zahájení provozu jsme tehdy dostali odznak a i když to dneska možná buď úsměv, přesto ho uchovávám jako jednu ze svých nejvýznamnějších upomínek.“

Celý den na mne působil slavnostním dojmem. Obdiv cestujících z prvního kontaktu s prostorami i dopravními prostředky metra, úslužností, ochotou a sdílností dopravního personálu byl na tvářích všech patrný. Lidé se k nám obraceli se všelijakými dotazy s milým úsměvem a pro nás bylo samozřejmostí se stejným úsměvem vyžádané informace poskytnout.“ (Pokračování na straně VIII)

# 9. květen 1974 – první den

Necháme promluvit archivní dokument. I ten je obrazem tehdejší doby:  
 „Dopravní podnik hl. m. Prahy – Metro. Příkaz ředitele podniku č. 33 z 29. IV. 1974 k zahájení provozu s cestujícími na trase 1.C pražského metra

V lednu až dubnu letošního roku se uskutečnil pomocný a zkušební provoz na trase 1. C pražského metra. Toto období naplněné usilovnou prací a doprovázené socialistickými závazky provozních kolektivů metra uzavřelo historickou první kapitolu kvalitativně nové přestavby hromadné dopravy v hl. městě Čs. socialistické republiky. Zasluhou pracovního vypětí všech účastníků se první trasu podařilo připravit do provozu o dva měsíce dříve proti termínům stanoveným

vládou a podařilo se tak důstojně realizovat úkol uložený 14. sjezdem KSČ. Výstavba metra i příprava jeho provozu se uskutečnily v nejužší součinnosti se Sovětským svazem, jehož pomoc byla jednou z podmínek úspěšného dokončení této rozsáhlé a složité stavby. Právem se této stavbě dostalo hrdého názvu stavba čs. sov. přátelství.

Vzhledem ke kladným výsledkům dosavadní etapy zkušebního provozu a na základě souhlasu drážního správního orgánu nařizují:

- 1) zahájit 9. 5. 1974 provoz trasy 1. C s cestujícími;
- 2) slavnostní zahajovací jízdy dne 9.5. v 9.30 hod. uskutečnit podle pokynů



9. května 1974, 9 h 19 min – slavnostním přestřížením pásky je symbolicky zahájen provoz na prvním provozním úseku pražského metra. Foto: D. Molnárová



Málo známý snímek G. Husáka nastupujícího do prvního vlaku metra při zahajovací jízdě. Foto: ČTK

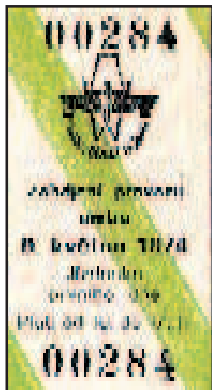
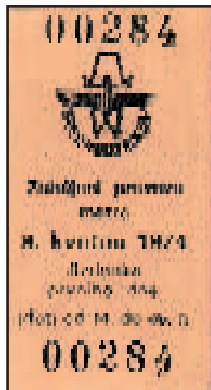
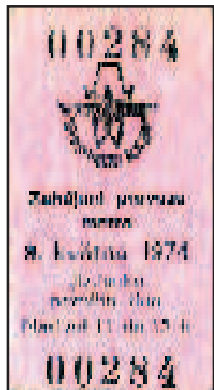


Oficiální delegace vedená generálním tajemníkem KSČ Gustavem Husákem prochází turnikety ve stanici Kačerov. Foto: ČTK – J. Kruliš



Oficiální delegace při prohlídce vozu metra. Foto: ČTK

Pro první den provozu metra byly vydány zvláštní příležitostné jízdenky v podobě tehdy běžných kartonových železničních jízdenek. Opravňovaly k pobytu v metru v roce 1974 – při tom měla každá stanice vlastní jízdenku.



# provozu pražského metra

obsažených v příloze č. 1 a časového průběhu v příloze č.2 tohoto příkazu;

3) jízdy 9. 5. od 11.00 hod. do 24.00 hod. podle pozvánek nebo na služební průkaz DP-M uskutečnit provozním režimem podle GVD č. 17;

4) počínaje dnem 10.5. zahájit od 05.00 hodin normální provoz s cestujícími s tím, že dne 10.5. a 11.5. se jízdy uskuteční podle GVD č.17; ...“

Provoz byl zahájen jízdou tří třívozových vlaků, které musely být na Kačerově na určených místech přistaveny už v 6. hodin ráno, aby bylo možné ještě před oficiálním programem provést jednu ověřovací jízdu. Ale i předchozí den byl pochopitelně dramatický. Poslední prohlídky, poslední úpravy, ještě jedna

poslední jízda šablony. Výjezd prvního „normálního“ vlaku byl stanoven na 10.36 h z Kačerova. Dne 10. května 1974, tedy „den poté“, se metrem svezlo 300 000 cestujících, o den později 320 000 a 12. 5. to bylo 331 000 cestujících. Byly to dny naprosto atypické, protože si davy Pražanů přicházely nový dopravní prostředek především prohlédnout, takže první dny provozu se změnil v jednu přepravní špičku bez výrazného poklesu cestujících v obvyklých dopoledních a večerních hodinách. Během prvního měsíce provozu vypravilo kačerovské depo celkem 825 vlaků a na lince C se uskutečnilo 12 920 jízď oběma směry.



Gustáv Husák a generální ředitel DP Praha Ing. Mikuláš Lacek při prohlídce stanice Gottwaldova (dnes Vyšehrad). V každé stanici se zahajovací vlak zdržel 4 nebo 5 minut, jen ve stanici Muzeum byla přestávka k prohlídce stanice šedesetiminutová. Zpět na Kačerov jel vlak bez zastávky. Foto: ČTK



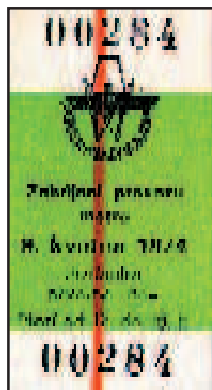
Závěr slavnostního zahajovacího ceremoniálu u výstupu ze stanice Sokolovská (dnes Florenc). Foto: Vl. Simer



A to už si „svoje“ metro prohlížejí i ostatní Pražané.

Foto: Archiv DP

tu v prostorách metra v určenou hodinu. Podobné jízdenky byly vydány také při zahájení provozu na trati A v srpnu 1978 a při prvním dopravním průzkumu



# I současnost bude historií

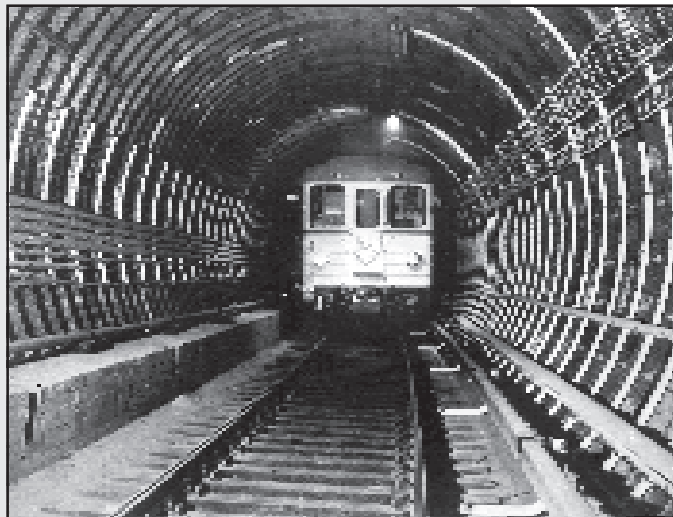
Dvacet pět let je v historii už dostatečně dlouhá doba, během které nejedna věc zmizí „v propadle dějin“. Teprve pak si uvědomujeme, co všechno jsme vlastně nezadokumentovali pro příští generace a nebo jsme tak učinili málo. Mějme to stále na paměti i v budoucnu. Dnes je fotografování tak samozřejmou věcí (a dokonce barevné – to před pětadvaceti lety tak běžné a dostupné nebylo), že nezdědka spoléháme na to, že to snadno vyfotí někdo jiný. Amatérských i profesionálních fotografií je hodně, soukromé sbírky se utěšeně rozrůstají. Jednoho dne je z jakéhokoliv důvodu zapotřebí nějaká fotografie na dané téma. Možná se najde, možná se nenajde. A nebo se najde fotografie a neví se, co vlastně zachytila. Málokdy jsou fotografie označeny jmény autora a ještě méně často k nim existují popisky, co nebo kdo na nich vlastně je. Jsme-li autory a máme-li snímek doma, je ještě určitá šance si vzpomenout. Ale v okamžiku, kdy fotografii někomu věnujeme, situace se zcela mění a dopátrat se pak skutečného obsahu je těžké. Ale, upřímně řečeno, mnohdy má samozřejmě cenu i nepopsaný snímek.



Například tato fotografie ČTK nese stručný popis *Zahájení provozu stanice Kačerov*. Kdo ji tak označil, nevíme. Jisté ale je, že není ze stanice Kačerov, stejně jako nebyla pořízena při zahájení provozu, protože zahájení 9. května 1974 se uskutečnilo třemi třívozovými vlaky. Na fotografii je ale souprava dvouvozová a na prvním voze je rozeznatelné evidenční číslo 1010. Studium archivních dokumentů se podařilo zjistit, že souprava složená z vozů č. 1010 a 1020 byla použita při první oficiální ověřovací jízdě po celé trati I.C 29. prosince 1973. Snad tedy byla fotografie pořízena právě při této historické události. Ale nelze vyloučit, že jde o zahajovací jízdu zkušebního provozu 2. ledna 1974. Mimochodem, **fotografoval někdo také 22. prosince 1973, kdy se uskutečnila ta úplně první přípravná jízda v úseku Kačerov – Pražského povstání?**

V roce 1974 pořídila tehdejší fotografka DP Dana Molnárová tento známý symbolický propagační snímek pražského metra. Je na něm vůz typu Ečs v tunelu. Zdaleka ne každý cestující si uvědomil, že vozy tohoto typu z tratí pražského metra už zmizely. Jejich provoz skončil oficiálně 29. června 1997, a tak vlastně také skončila jedna kapitola historie metra. Jedna třívozová souprava

byla zachována jako historická pro výjimečně příležitostné jízdy a jeden vůz, č. 1009, který patří mezi ty vůbec nejstarší, skončil v depozitáři střešovického Muzea městské hromadné dopravy v Praze.



Poslední fotografie nezachytila historickou událost, ale historickou už je. Tak vypadal vlakový dispečink metra snad v roce 1983, soudě alespoň podle datování tužkou na rubu. Při zkoumání snímku lupou ovšem zarazí „světélka“ znázorňující pohyb vlaků i v úseku Sokolovská – Fučíkova (dnešním názvoslovím Florenc – Nádraží Holešovice); ten byl ale uveden do provozu až v listopadu 1984. Tak jak to s tím datem vlastně je? Dnes vlakový dispečink vypadá už zcela jinak.



## Hlasy pamětníků prvního dne ve službě

(Pokračování ze strany V)

**Helena Fliegelová**, odbor ekonomiky práce: „V roce 1974 byl podnik velice mladý, nabíralo se mnoho pracovníků a z toho důvodu v odboru ekonomiky práce vlastně všichni pracovali na administrativě spojené s nabíráním nových pracovníků, které bylo soustředěno nejvíc do prvních měsíců roku 1974. Co já si pamatuji, byly to zástupy lidí. Bylo to pro ně určitě zajímavé, byli jsme mladý podnik, byla čest tady pracovat.“

**Ing. Josef Procházka**, oddělení vozidel, začal s odpovědí naprosto bezprostředně: „Já ti nic neřeknu ... Strašně práce, protože bylo nutné připravit 50 vozidel, která byla dodána pro první úsek tratě C. Dojednávali jsme v Moskvě technické podmínky dodávky těchto vozidel, první z nich přišly v říjnu 1973. Při této příležitosti mne napadá jedna otázka, zřejmě aktuální i po 25 letech provozu metra. Jak se vozy dostaly vozy z Moskvy do Prahy? Odpověď je jednoduchá. Vozy jezdily po vlastní ose, to dost lidí neví a proto i tato otázka. My si jezdili pro vozy do Čopu, kde jsme vozy dali ze širokorozhodných na naše podvozky, odzkoušely se základní funkce, zejména pak brzdový systém a pak se za dva, tři dny vyrazilo na cestu. Byl to speciální vlak sestavený jen z vozů metra a lůžkového vozu pro doprovod a dvou tzv. krycích vozů umožňujících spojení s lokomotivou ČSD a krytí konce vlaku. První kilometry se s tímto vlakem jelo opatrně, s postupným zvyšováním rychlosti až na povolených 60 km/hod., a to až do Košic a odtud pak rychlostí povolenou. V Košicích se udělala

první prohlídka, další pak byla v Žilíně a ještě v České Třebové. Když jsme dojeli do železniční stanice Praha-Krč, tak pro nás skončila práce s přepravou a pak začaly práce na zprovoznění přivezených vozů. Jako první byly zprovozněny vozy 1010 a 1020 (zpočátku byly soupravy dvouvozové a teprve později byly vytvořeny soupravy třívozové. Vozy se musely přizpůsobit českým normám. A proto musely být dovybaveny dalšími zařízeními. Problémy byly, ale stihli jsme to.“

**Ing. Josef Němeček**, vozová služba: „Když jsme zahajovali provoz, neměli jsme vůbec představu, jak si ruský vůz v našich podmínkách povede. Původně, když vozy přijely, tak se na nich nic nedělo. Pak jsme začali jezdit na zkušební trati asi 100 kilometrů, já jsem absolvoval všechny záběhy, a když se spustil provoz, zjistili jsme, že cca po hodině vozy musí odstoupit. Museli jsme vozy kompletně rozebrat a udělat na nich opravu, aby mohly jezdit. Trvalo to zhruba 2–3 měsíce, než jsme udržovací řád přizpůsobili pražským podmínkám, protože předepsaná údržba jim nevyhovovala.“

Doplňuje **Ing. Vladimír Bílek**, vozová služba: „Málokdo si uvědomuje, jak těžký provozní režim vůz metra v Praze má. Denně ujede zhruba 300 km, ale v podstatě každý kilometr se rozjede, zastaví, postojí 20 vteřin, zase rozjede rychlostí 60, 70 km v hodině a zase se zastaví, takže za den dejme tomu přeskáče z Prahy do Bratislavy. Ale zažili jsme i úsměvné situace. Do začátku provozu zbyvalo několik týdnů a vrcholily zkoušky vozů a napájecí soustavy a na nás



# Staré vozy v Praze dojezdily...

Zahájením provozu metra začala nová kapitola historie pražské městské hromadné dopravy. Současně ale také jedna významná epocha skončila. Několik let probíhající výměna vozového parku tramvají byla symbolicky definitivně dovršena právě v souvislosti se zahájením provozu metra. Posledním dnem, kdy byly v pravidelném provozu staré dvounápravové tramvajové vozy nasazeny, byl 8. květen 1974. Toho dne jezdily poslední soupravy na linkách č. 3, 7, 18 a 23. Posledními vlaky složenými ze starých vozů, které projely pražskými ulicemi, byly soupravy 2107+1505 zatahující do vozovny Pankrác v 01.10 hodin a 2279+1534 zatahující do Vokovic o dvě minuty později. Obě jezdily na „osmnáctce“.

Ve čtvrtek 9. května vyjel ze Stromovky symbolický konvoj starých tramvají vedený dnešní muzejní „pětistovkou“, jinak otevřeným vyhlídkovým motorovým vozem z roku 1913, následovaným soupravami s čísly posledních linek obsazených starými vozy: 2238 + 1219 + 608 (linka č.3); 2232 + 1496 (linka č.7); 2239 + 1521 (linka č.18) a 2281 + 1523 (linka č.23). Průvod uzavírala souprava vozů 2172 + 1502 označená netradičně písmenem K, což znamenalo Kroužek přátel městské dopravy, ale mnoho Pražanů, kteří se zájmem průvod sledovali, „káčko“ považovali za symbolické vyjádření slova Konec. Konvoj vyjel v 15 hodin po trase linky č. 3 na Budějovické náměstí a zpět jel po trase linky č.18 do vozovny Vokovice.

Tehdy ještě nikdo netušil, že o mnoho let později, v roce 1991, se v pražských ulicích staré tramvaje příležitostně opět objeví, a to na historické lince č. 91 nebo při smluvních jízdách. Staré tramvaje tedy nakonec z pražských ulic ještě nezmizely.



Průvod vedený vozem č. 500 v zastávce Sparta. To už starým tramvajím zbývaly opravdu poslední kilometry.  
Foto: J. Hussarová



Z některých míst 9. května 1974 zmizely nejen staré tramvaje, ale tramvaje vůbec. Dnes je v Budějovické ulici na tramvajovém tělese jen parkoviště několika stovek automobilů.  
Foto: Ing. I. Mahel. 27.9.1973



Rozlučkový průvod starých tramvají 9. května 1974 odpoledne před Národním muzeem. „Byly jsme svědky pražské historie“, oznamoval Pražanům nápis na boku vozu č. 2238, který zastupoval typ dodávaný pražským Elektrickým podnikům od roku 1926. Vůz 2238 byl vyroben v roce 1930 a v roce 1974 tedy sloužil Pražanům čtyřicátý čtvrtý rok... Jistě úctyhodný výkon.  
Foto: Ing. I. Mahel

jako vždy zůstaly noční směny, neboť stavbaři urychleně dokončovali to, co už mělo být dávno hotové. Jednou v noci jsme prováděli zkoušky vozů za účasti Výzkumného ústavu železničního a někdy ve čtyři hodiny nad ránem, kdy vrcholila časová krize, bylo potřeba provést na napájecí v měnícím určité úkony, které vyžadovaly přerušení té zkoušky, což nám bylo vysílačkou oznámeno na vůz a byl vznesen ihned zpětný dotaz výzkumným pracovníkem, jak dlouho bude toto přerušení trvat. A když se ozvalo z vysílačky, že asi 30 sekund, tak zcela bezděčně a v duchu tehdejší situace výzkumný pracovník prohlásil: Zkrátke 30 sekund na minimum. To je malá ukážka, jak nás honil čas. A 9.května 1974 jsme my technici byli samozřejmě jako pořadatelé na trati. Metro se změnilo v národní pouť, osobně jsem byl svědkem jak v 10 hodin večer v narvaném voze byl dětský kočárek, maminka, tatínek. Přes den mohli totiž lidi do metra jen na zvláštní lístky a teprve večer se mohli projet i ostatní a zdarma.“

**Ing. Jaromír Stejskal**, strojevodoucí: „Den 9. května 1974 pro mě znamenal dost důležitý datum. Tím vyvrcholila vlastní příprava na povolání strojevodoucího a změnilo to zásadně celý můj život. Já jsem totiž předtím pracoval jako konstruktér. A teď jsem v Dopravním podniku už 26 let. Konkrétně 9. květen 1974, to byla taková slavnostní atmosféra, metro se de facto poprvé otevřelo pro cestující. My jsme sice předtím jezdili několik měsíců ve zkušebním provozu, ale to je samozřejmě něco jiného, honili jsme po stanicích vítr a pak se stanice zaplnily cestujícími a bylo vidět, jak se jim to líbí, když jsou rychle někde jinde. Dnes už vím o několika případech, kdy jako strojevodoucí jezdí synové tehdejších strojevodoucí, takže tu vzniká další generace a rodinná tradice.“

**S kolegy z odštěpného závodu Metro si o významném květnovém dni před 25 lety povídala Marie Jílková**

## Každý sám sobě průvodčím

Těch novinek, které museli v městské hromadné dopravě Pražané od 9. května 1974 přijmout bylo mnoho. Nešlo jen o změny mnoha tramvajových a autobusových linek. Kromě toho, že jsme tehdy přišli o staré tramvaje, se odehrála ještě jedna velmi významná věc. Pro mnohé cestující to byla možná zásadnější změna než cesta podzemím. Po devadesáti devíti letech (koňka, jak víme, začala jezdit v roce 1875) jsme se v tramvajích a autobusech rozloučili s průvodčími a zavedli se v povrchové MHD nepřestupný tarif. Co to pro cestujícího znamenalo? Už se nemohl spoléhat na to, že si jízdenku koupí ve voze u průvodčího nebo, že vhodí potřebný obnos (tehdy 1 korunu) do kasičky. Musel se naučit zakoupit si jízdenku (či více jízdenek) předem, třeba v blízké trafice. Současně se zavádělo tzv. mechanizované odbavování cestujících. V metru se procházelo turnikety; to bylo také něco úplně nového. A vidíte, jak ten čas letí. V roce 1985 turnikety zmizely a v metru se zavedly elektronické označovací strojky. Mechanické označovací strojky, kterými si cestující sami procvakávali správný číselný kód ve vozech povrchové dopravy už jsou také minulostí, máme také strojky elektronické a můžeme opět i přestupovat. Na co asi budeme vzpomínat za dalších deset, dvacet let?

# Uvádění traťových úseků a stanic pražského metra do provozu

V přehledu je uváděn pouze pravidelný osobní a manipulační provoz bez ověřovacích a pracovních jízd a jízd pracovních a stavebních vlaků.

Vysvětlivky:

N - zahájení provozu, (X) - dočasné přerušení provozu, (N) - obnovení provozu, S - zahájení provozu nové stanice na existující trati

06.05.1971	N	zkušební trať na Kačerově
12.01.1972	(X)	přerušen provoz na zkušební trati
12.12.1973	(N)	obnoven provoz na zkušební trati na Kačerově
09.05.1974	N	Kačerov – Sokolovská (I.C); 9 stanic: Kačerov, Budějovická, Mládežnická, Pražského povstání, Gottwaldova, I.P.Pavlova, Muzeum, Hlavní nádraží, Sokolovská
09.05.1974	N	manipulační trať Kačerov – depo Kačerov
09.05.1974	N	zahájen pravidelný provoz depa Kačerov
12.08.1978	N	Leninova – Náměstí Míru (I.A); 7 stanic: Leninova, Hradčanská, Malostranská, Staroměstská, Můstek, Muzeum, Náměstí Míru
12.08.1978	N	jednokolejné jednosměrné spojky A–C a C–A
31.12.1978	N	odstavné koleje za stanicí Sokolovská (I.C7)
07.11.1980	N	Kačerov – Kosmonautů (II.C); 4 stanice: Primátora Vacka, Budovatelů, Družby, Kosmonautů
19.12.1980	N	Náměstí Míru – Želivského (II.A); 3 stanice: Jiřího z Poděbrad, Flora, Želivského
03.11.1984	N	Sokolovská – Fučíkova (III.C); 2 stanice: Vltavská, Fučíkova
17.10.1985	N	Želivského – depo Hostivař (SH); v úseku Strašnická – depo jen levý traťový tunel, pouze manipulační provoz bez cestujících
17.10.1985	N	zahájen provoz depa Hostivař
02.11.1985	N	Smíchovské nádraží – Sokolovská (I.B); 8 stanic: Smíchovské nádraží, Moskevská, Karlovo náměstí, Národní třída, Můstek, Náměstí Republiky, Sokolovská
02.11.1985	N	jednokolejná obousměrná spojka B–C

11.07.1987	S	do provozu uvedena stanice Strašnická na trati A (nový úsek s cestujícími Želivského – Strašnická
01.11.1987	N	pravý traťový tunel Strašnická – depo Hostivař
	(X)	výluka levého traťového tunelu Strašnická – depo Hostivař
26.10.1988	N	Dukelská – Smíchovské nádraží (III.B); 3 stanice: Dukelská, Švermova, Radlická
01.05.1989	(N)	obnoven provoz levého traťového tunelu Strašnická – depo Hostivař, zahájen dvukolejný provoz po celé spojení SH
22.02.1990		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), Švermova → Jinonice
04.07.1990	S	do provozu uvedena stanice Skalka na trati SH (nový úsek s cestujícími Strašnická – Skalka)
22.11.1990	N	Florenc – Českomoravská (II.B); 4 stanice: Křížkova, Invalídovna, Palmovka, Českomoravská
01.07.1993	N	první část opravárenské základny metra uvedena do provozu (kolaudace 20.6.1994)
11.11.1994	N	Zličín – Nové Butovice (V.B); 5 stanic: Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka
11.11.1994	N	manipulační trať Zličín – depo Zličín
11.11.1994	N	zahájen provoz depa Zličín
08.11.1998	N	Českomoravská – Černý Most; 3 stanice: Vysočanská, Rajská zahrada, Černý Most

Poznámka: Z důvodu rekonstrukce byly dlouhodobě uzavřeny stanice Hradčanská (3.11.1995 – 11.7.1996, Staroměstská (28.6.1997 – 1.3.1998) a Náměstí Míru (1.7.1998 – 22.4.1999).

Převzato z publikace (Nejen) čtvrtstoletí pražského metra

## 25 let provozu pražského metra a Inženýring dopravních staveb, a. s.



**Inženýring**  
DOPRAVNÍCH STAVEB  
a. s.

Pokud je letošní rok rokem 25 let provozu pražského metra, tak pro inženýrskou organizaci, která stála u zahájení přípravy výstavby, je rok 1999 už 35 rokem její existence. Ano, jedná se o společnost Inženýring dopravních staveb, a. s., která byla v celé dlouhé historii svými partnery i v odborné veřejnosti často oslovována IDS, přestože tato tři písmena se nestala nikdy oficiální zkratkou společnosti.

V roce 1964, kdy bylo rozhodnuto o zajištění stavby podzemní dráhy (později koncipované na principu metra) vznikla samostatná organizace Investor dopravních a inženýrských staveb. V průběhu dalších let a vlivem různých organizačních změn se její název měnil od Výstavby hlavního města Prahy – Výstavba metra přes Dopravní podnik hl. m. Prahy – Metro, Dopravní podnik hl. m. Prahy – Investor dopravních staveb a Dopravní podnik hl. m. Prahy – Inženýrské služby MHD „Dceřinou společností“ akciové společnosti Dopravní podnik hl. m. Prahy s dnešním názvem se stala v roce 1994.

Uvedení prvního provozního úseku tratě C metra do provozu za účasti zmíněné investorské inženýrské organizace, bylo výsledkem koordinace aktivit velkého počtu účastníků výstavby této složité dopravní stavby. Je proto potěšitelné, že i dalších 11 slavnostních aktů prvních jízd s cestujícími na nové otevřených provozních úsecích metra o různé provozní délce, se stalo realitou díky její aktivní a v oboru podzemního a dopravního stavitelství uznávané činnosti. Součástí provozních úseků tratě metra, kterou Inženýring dopravních staveb, a. s. zajišťoval, byla i výstavba potřebného zázemí, to znamená dep, opravárenských kapacit a budovy Centrálního dispečinku MHD v ulici Na Bojišti.

Souběžně s výstavbou metra byla prostřednictvím této společnosti připravena a uvedena do provozu řada dalších inženýrských a jiných staveb v Praze. Můžeme jmenovat například přestavbu Václavského náměstí, pěší zónu Národní třída – Na Příkopě, lanovku na Petřín, tramvajové trati (Motol – Řepy, Ohrada – Palmovka, Partyzánská – Trojská, Modřany – Libuš), rekonstrukce mostů (Nuselského, Karlova, Jiráskova a Mánesova), stavby silničních a městských komunikací, ekologické stavby (Spalovna Malešice, retenční nádrže, skládky odpadů) a rekonstrukce památek (Obecní dům, Palác Adria, Nostický palác).

V souvislosti s délkou provozování prvního úseku tratě C metra dochází k potřebám modernizace respektive rekonstrukce některých vysoce zatížených částí. I u těchto akcí je přítomen Inženýring dopravních staveb, a. s., který zajišťuje komplexní inženýrské služby například u všech dosud provedených výměn pohyblivých schodů ve stanicích tratě C (například I. P. Pavlova, Pankrác, Florenc, Kačerov).

Protože inženýrským činnostem ve smyslu stavebního zákona (územní rozhodnutí, stavební povolení, technický dozor investora, kolaudace a uvedení do provozu)

předchází studijní a projektové práce, zajišťuje je Inženýring dopravních staveb, a. s. podle požadavků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. V této souvislosti je třeba zmínit zejména připravované prodloužení trati C metra do Kobylis a Letňan, studie druhých vestibulů ve stanicích Můstek, Národní třída, Staroměstská, studie trasy D metra a tramvajových tratí včetně přemostění v lokalitě Zličov – Dvorce.

Pro zabezpečení náročných inženýrských činností disponuje Inženýring dopravních staveb, a. s.



Staveniště stanice Pražského povstání na prvním provozním úseku tratě C.

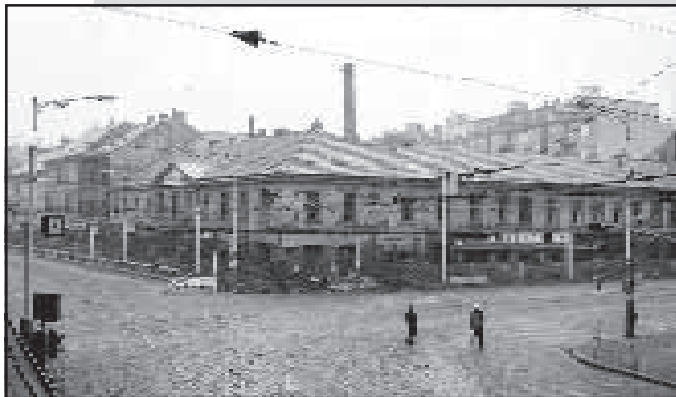
stálým týmem vlastních kvalifikovaných a zkušených pracovníků, kteří jsou zárukou spolehlivého obchodního partnera.

# Metro mění Prahu,

# Praha mění metro

Stanice metra se v některých, zejména okrajových částech města staly významnými architektonickými prvky, důležitými orientačními body a metro tak má jednoznačně, stejně jako tramvaj, výrazný městotvorný charakter. Ale i některá místa blíž k centru se díky demolicím vyvolaným výstavbou metra a návazných komunikací změnila k nepoznání. Tak je tomu například na Hradčanské, na Palmovce, v Holešovicích, nepřehlédnutelným se stal Nuselský most, který, jak víme, zdaleka není jen automobilovou záležitostí, ale od prvních návrhů na jeho postavení na počátku 20. století se s ním

počítalo jako s neodmyslitelným prvkem v síti městské hromadné dopravy. Jedním z míst, která se výstavbou metra změnila byla i křižovatka Anděl na Smíchově, kde stará zástavba ustoupila povrchovému vestibulu stanice metra. Uplynulo patnáct let a právě tato část Smíchova začíná opět dostávat novou tvář. Zmizela tradiční továrna na tramvaje a před očima začíná mizet i dosavadní podoba vestibulu stanice metra. Mění se Praha tentokrát vlastně poprvé mění i tu vnější podobu metra. Připomeňme si alespoň některé proměny.



*To jsou poslední chvíle domů U zlatého anděla 16. února 1980 dopoledne. Přesně v 9 hodin se staly definitivně historií. „Anděl zmizel v oblacích“, psaly tehdy noviny. Foto: ČTK*



*Tento snímek se velmi podobá dnešnímu stavu. Jenže Tatrovka už také nestojí a objekt, postavený při stavbě prvního provozního úseku tratě B místo domů U zlatého anděla, dnes z větší části už zmizel také v minulosti. Foto: Skala, Pragocar*



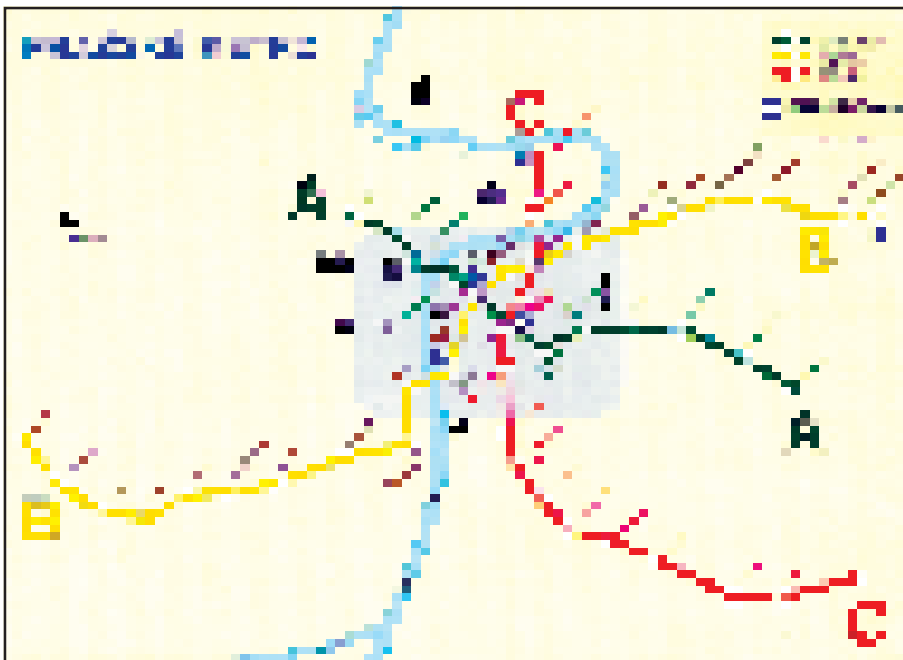
*Při výstavbě metra byla nejednou znovuobjevena i zmizelá Praha. Jednou z ukázek může být například odkrytý středověký můstek, který překonával staroměstský pevnostní příkop a dal jméno celé lokalitě v srdci Prahy. Dnes mohou tuto historickou dopravní stavbu obdivovat návštěvníci města v podzemním vestibulu stanice Můstek na trati A. Foto: Panorama a Archiv DP*



*Dnes se u Anděla prolétáme mezi ohradami, a víme, že se tu staví. A snad už si při postupném mizení vestibulu zdejší stanice už ani pořádně nevybavíme, jak to tu vlastně ještě před nedávnem vypadalo. Už je to jinak... Foto: J. Hussarová*



*Pamatujete ještě vůbec Nuselské údolí bez mostu? V roce 1965, kdy byl pořízen tento snímek už probíhaly první přípravné stavební práce a do zboření domů na Karlově a ve Svatoplukové ulici už mnoho času nezbývalo. Foto: Josef Mikšátko*



## (Nejen) čtvrtstoletí pražského metra

...tak se jmenuje drobná publikace, kterou Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost vydal při příležitosti 25. výročí zahájení provozu metra. Na 72 stránkách dostávají čtenáři základní informace o historii nejdůležitějších projektů pražského metra. Publikace je doplněna 68 vyobrazeními dobových dokumentů, fotografií a schémat. Je to první monografie, která zatím byla o historii pražského metra vydána. Věříme, že bude dalším příspěvkem všem zájemcům o historii i současnost městské hromadné dopravy v Praze a že doplní velmi bohatou kolekci knih, která byla o metru v průběhu uplynulých 25 let vydána.

Publikace bude v prodeji za 49 Kč ve střediscích dopravních informací a v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze.

ob8lka.pm6  
PageMaker 6.0  
4-15-1999, 13:34:05

## Vozy v nedostavěném depu



Do hostivařského depa byly první vozy dopraveny už 11. a 12. srpna 1984, tedy více než rok před tím, než depo zahájilo provoz. V té době ještě 24 zdaleka nebylo dokončeno kolejíště spojky do depa, a tak se projely po budoucí zkušební trati, která je napojena na železniční vlečku DP, a pak opatrně po nedokončeném kolejíšti depa.

Foto: Jaroslav Řezáč

Některé vozy pražského metra si před tím, než se vlastní silou projely podzemními tunely, završily svoji mnohasetkilometrovou cestu po železničních tratích na kolejích ještě nedostavěných nových dep. První vozy na Kačerově se před svým oživením v roce 1973 musely ještě nějaký čas schovávat raději v igelitovém plášti, aby nedoznaly úhony.

Foto: Archiv DP



## Způsobný cestující

Koho při pohledu na tohoto cestujícího jako první napadne, že jde o přestupek proti městskému přepravnímu řádu, postrádá možná smysl pro humor. Těžko si představit tohoto domácího mazlíčka v nepropustné schráně i manipulaci s takovým zavazadlem. A že možná špiní sedadlo? Prohlédněte si někdy své spolucestující a třeba jejich montérky. Nezřídka jsou mnohem špinavější. Mimochodem s24 v metru lze beze schrány přepravovat pouze psy ozbrojených sil a bezpečnostních sborů a psy doprovázející slepce... Nediskriminují tak trochu pravidla některé psy?



Foto: J. Aster

## Úsmívy s DP-KONTAKTem



Spytihněv



Maličkost, madam! V případě výpadku metra náš Dopravní podnik vždycky zajistí náhradní dopravu!  
Spytihněv