

Městské autobusy v Praze jezdí už 75 let!

Před třičtvrté stoletím se pražskými ulicemi poprvé rozjely autobusy městské hromadné dopravy jako nový a dnes už naprosto neodmyslitelný prostředek městské hromadné dopravy. Pokud namítnete, že jsme si před dvěma lety připomínali výročí devadesáté, budete mít do jisté míry pravdu. Pražské autobusy skutečně v letech 1908 – 1909 absolvovaly jednu kapitolu své historie, ale nezapsala se do povědomí příliš úspěšně. Protože poté následovala šestnáctiletá přestávka, kdy městskou dopravu v Praze zajišťovaly pouze tramvaje (lanovky nepo-

čítáme), nemůžeme tvrdit, že autobusy jezdí v Praze přes devadesát roků.

Letošní výročí je tedy odvozeno vlastně od znovuzavedení autobusů, tentokrát je ale jejich historie už nepřetržitá a především nesmírně bohatá.

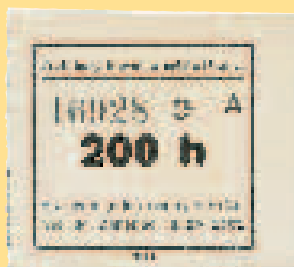
Všem pracovníkům, kteří v minulosti zabezpečovali nebo dnes zabezpečují provoz autobusové dopravy, přejeme k jejich jubileu jen to nejlepší – mnoho šťastných kilometrů bez nehod, slušné cestující, dobré vozy, kvalitní komunikace, zkrátka vše, co k autobusové dopravě patří.



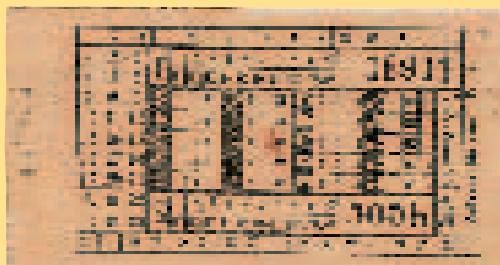
Členové správní rady Elektrických podniků při zahájení provozu 20. června 1925. U předního kola s stojí předseda správní rady EP Ing. Eustach Mölzer.



Elektrické podniky využívaly k propagaci autobusové dopravy každou příležitost. Takovou byl i Autosalon v roce 1928, kde představily, mimo jiné, i autobus Praga NO č. 7.



Jízdenky z první autobusové linky z roku 1925 – dvoukorunová pro jednu přímou jízdu a tříkorunová umožňující přestup na tramvaj.



Přílohu u příležitosti 75 let městské autobusové dopravy v Praze připravil Pavel Fojtík ve spolupráci s Archivem DP. Neoznačené fotografie pocházejí z archivů DP a autora.



Tak to bylo před 75 lety

Podívejme se na několik archivních dokumentů, které nám přiblíží chvíle před 75 lety. Zachovali jsme jejich původní znění (někdy však částečně zkrácené), a to včetně případných gramatických chyb a překlepů.



Tak vypadal první pražský autobus v roce 1925 – Laurin & Klement 540.

První dokument nám připomíná, že pečlivých příprav na zavedení nového dopravního prostředku se pokusili využít i politikové místního formátu. Štváči byli, jsou a budou. Rezoluce záběhlických občanů vznikla v roce 1925 jen pár týdnů před zahájením autobusové dopravy. V té době bylo dávno o zavedení dopravy do Záběhlic rozhodnuto a zbývalo už opravdu jen několik, byť zásadních, formalit. Na běh věcí rezoluce pochopitelně proto neměla žádný vliv. Svědčí jen, že vždy existovali lidé, kteří, ač k tomu neměli dostatek informací, se pokoušeli pomoci líbivých populistických frází ziskat politický vliv.

Resoluce

Občané záběhlickí shromáždění na veřejném protestním projevu dne 18. dubna v Záběhlicích pojednávši o nutném uskutečnění dopravního spojení Záběhlic s vnitřní Prahou usnesli se na následující rezoluci:

Bezohledné jednání rozhodujících činitelů, kteří neustálým oddalováním našeho oprávněného požadavku o dopravní spojení naší obce s vnitřní Prahou tento existenční zájem naší obce zřejmě sabotují odsuzujeme co nejrozhodněji a naši naprostou nespokojenost projevujeme následujícími faktickými doklady:

Zatím co mnohé části Prahy obývané vlivnými jedinci spojeny jsou nejednou ale čtyřmi tratěmi, řeší se otázka dopravního spojení naší obce s odsouzením-hodnou liknavostí.

Bezohledná lhostejnost města Prahy v této věci brzdí rozvoj stavebního ruchu, ničí živnostní a stěžuje existenci pracujících vrstev naší obce, takže tato v otázce dopravního spojení stala se hanbou hlavního města.

Výmluvy města Prahy na finanční obtíže prohlašujeme za neodůvodněné, poukazujeme na časté reprezentační bankety a pochybné ekskursní zájezdy jednotlivých magistrátních činitelů do ciziny, které vyžadují ročně statisícové obnosy, kdežto na druhé straně se nemístně šetří.

Výmluvy na obtíže technické nemůžeme uznati v předpokladu, že v době 3 roků mohly tyto zajisté městskými inženýry s odbornými znalostmi býti odstraněny. Však nabyté zkušenosti poučily nás, že problémy tyto řešeny jsou často pochybným způsobem, čehož neustálé oddalování uskutečnění dopravního spojení naší obce jest nejlepším dokladem. Jako poplatníci a občané Velké Prahy prohlašujeme:

Nereagujeme více na Vaše eventuelní sliby, které mají za účel uskutečnění našeho požadavku oddáliti, žádáme však, by zvolená deputace na dnešní veřejné schůzi, měla umožněný přístup do městské rady nebo sboru obecních starších, kde by stesky své tlumočila a současně vypracovanou rezoluci přeložila. Nebude-li po této stránce nám vyhověno pak přijdeme si celá obec pro odpověď na radnici, kde konečně musíme zvědět pravdu, neb dalšího oddalování spojení si líbit nedáme.

(Razítka a podpisy)



Základním úředním dokumentem, který umožnil zahájení autobusové dopravy v Praze, byla koncese. Udělila ji 4. června 1925 Okresní správa politická na Královských Vinohradech:

Číslo: 15334 B
15-1/1251

Koncesní listina

Okresní správa na Král. Vinohradech uděluje obci pražské k žádosti její ze dne 28. listopadu 1924 koncesi pro periodickou dopravu osob autobusy na trati Vršovice – Záběhlice se stanovištěm autobusů ve Vršovicích u domu čp. 529 za těchto podmínek:

1) Autobusová doprava děti se bude jedním případně dvěma autobusy z Vršovic z náměstí Svatopluka Čecha, Palackého třídou a dále po silnici Vršovicke-Záběhlické k bývalému obecnímu úřadu v Záběhlicích s počáteční stanicí v km 0,00 na náměstí Svatopluka Čecha ve Vršovicích, stanicí dle potřeby v km 2,90 „Na hrádku“ a konečnou stanicí v km 3,522 „Obecní úřad“ v Záběhlicích.



Slavnostní zahájení zkušební jízdy před Staroměstskou radnicí 20. června 1925.

2) Při provozu nutno použiti pouze dopravních prostředků domácího původu.

3) Koncese se udílí na dobu deseti let.

4) Koncese zaniká kdykoliv i před uplynutím desíti let beze vsí náhrady, zřídí-li státní správa vlastní automobilovou trať stejného směru nebo nepřilíš odchýlného.

5) Koncesionář je povinen dopravovati poštu listovní až do váhy 30 kg po případě i jednoho průvodčího, zdarma, větší váhu listovní a balíkovou poštu za náhradu, jejíž výše se s ním sjedná. Bude-li použito koncesované linky k dopravě pošty je koncesionář povinen za účelem zabezpečení poštovních zásilek zříditi svým nákladem opatření dle přání a potřeb poštovní správy. ...

8) Text jízdenek, vyhlásek, nápisů atd. všeho druhu necht' je na prvním místě vyhotoven ve státním jazyku a necht' veškeren personál dokonale ovládá státní jazyk slovem i písmem. ...

11) Při provozování živnosti budtež řádně dodržována příslušná ustanovení minist. nařiz. ze dne 27. září 1905 č. 156 ř.z. a ze dne 28. dubna 1910, č. 81 ř.z., týkajících se bezpečnostně-policejních ustanovení pro provozování jízdy silnostrojními vozidly, jakož i v všech případných předpisů pozdějších...

15) Pokud to je možné, bude nutno, aby v zatáčkách vnější část vozovky byla vyvýšena, jmenovitě bylo by tak zapotřebí v km 3,15, kde vnější část vozovky je nápadně snížena, jelikož v těchto místech odbočuje komunikace náhle klesající.

16) Na bývalé okresní silnici je nutno, aby zásobní šterka a šotolina byly rovnány do úzkých figur co nejbližší příkopu a sice pokud možno v těch místech, kde na protější straně silnice nestojí telegrafní tyč.

17) Kde tomu tak ještě není, bylo by nutno přilíš nízko sahající větve stromů uřezati. Co se týče žádosti zástupců obce pražské přednesené při místním šetření konaném dne 3. června 1925, aby od podmínky ad 5. bylo upuštěno z toho důvodu, že projektovaná trať autobusová má zastávat funkci dopravy trať městských elektrických drah, u nichž podmínky této není trať je rozsahu poměrně velmi nepatrného, uvnitř jedné politické obce a dle názoru koncesionáře tudíž podmínka tato nemá praktického významu, a znamenalo by dodržení této podmínky zdržování dopravy, poukazuje se koncesionář po návrhu učiněném zástupci správy poštovní automobilní dopravy učiněném při témže místním šetření, aby o vypuštění, po případě zmírnění (modifikování) této podmínky se dohodl přímo s ministerstvem pošt a telegrafů. ...



Pravidelná doprava na první autobusové lince, označené písmenem A, byla zahájena 21. června 1925. Předcházela jí o den dříve zkušební jízda, která se prakticky stala slavnostním zahájením dopravy.

Výpis z protokolu o schůzi správní rady elektrických podniků, konané dne 16. června 1925.

Schválen návrh praesidia správní rady elektrických podniků, aby u příležitosti zahájení autobusové dopravy na trati Vršovice – Záběhlice byla provedena zkušební jízda v sobotu, dne 20. t.m. o 3. hod odpoledne, k níž mimo členy správní rady buď přizván místní výbor ve Vršovících. Schůzka členů správní rady u Staroměstské radnice, pro členy místního výboru ve Vršovících ve 3 h 15 min u radnice vršovické.



Z denního tisku 21. června 1925:

Autobusová doprava z Vršovic do Záběhlic zahájena. Včera o 15. hod. vyjely dva nové elegantní a rozměrné autobusy elektr. podniků, označené čísly 1 a 2, od staroměstské radnice, obsazeny členy správní rady elektr. drah a místního výboru vršovického s úřednictvem, aby za vedení vrchního rady Píblu absolvovaly první jízdu do Vršovic a odtud po nové trati do Záběhlic. Všude na této trati byly radostně pozdravovány občanstvem. – Dnes, jak známo, bude zahájena jimi pravidelná doprava.



Účastníci zkušební slavnostní zahajovací jízdy 20. června 1925 na konečné v Záběhlicích.

Pár slov o pohodlí cestujících v autobusech

Kudy dovnitř, kudy ven?

Není to tak dávno, kdy byl v autobusech pražské městské hromadné dopravy umožněn opět nástup předními dveřmi. Při té příležitosti jistě si jistě mnozí z nás položili otázku, odkdy a proč sloužily přední dveře jen k výstupu a jak to bylo v dobách minulých. Pokusme se na ni odpovědět.

V celém prvorepublikovém období vše záviselo na typu autobusů a současně na druhu obsluhy. Na některých autobusových linkách byla totiž zavedena tzv. jednoslužná obsluha (později se říkalo jednoslužná), kdy řidič současně vykonával funkci průvodčího. Bylo tomu tak zpočátku i na první autobusové lince A z Vršovic do Záběhlic. Tento způsob odbavování tedy vyžadoval, aby cestující do vo-



Zadní čelo autobusu Praga A z roku 1925. Do „nízkopodlažnosti“ má tento autobus opravdu hodně daleko.

zu zásadně nastupovali předními dveřmi kolem řidiče, který prodával jízdenky. Výstup byl možný i dveřmi na zadním čele. Na druhé autobusové lince z Pankráce do Kunratic se už předpokládala taková frekvence, že osádku autobusu tvořili, stejně jako u tramvaje, řidič a průvodčí. Průvodčí ještě neměl pevné stanoviště a jako u tramvají chodil vozem, na zastávkách někdy také vystupoval, na konečných prodával jízdenky i před autobusem. Do autobusů se pak obvykle nastupovalo zadním vchodem. První autobusy ho měly na zadním čele. Přední dveře zpravidla používal jen řidič. Umístění dveří u autobusů Tatra 24 a pozdějších vozů už napovídá, že se nastupovalo a vystupovalo předními i zadními dveřmi. Zcela atypickým autobusem byl Fross-Büssing 506/2 z roku 1929, který měl jen jeden vchod bez dveří uprostřed, kterým se vstupovalo na sníženou plošinu a z ní teprve do dvou oddílů uzavíratelných posuvnými dveřmi.

V období první republiky bylo naprosto běžné, že autobusy jezdily s otevřenými dveřmi, jen v zimním období se doporučovalo jejich zavírání. Ještě v roce 1941 se uvádělo, že v době, kdy je vůz jen slabě obsazen, mohou zůstat přední dveře zavřeny trvale, leč by někdo z cestujících výslovně žádal o jejich otevření, například při vystupování. U vozidel, u nichž přední dveře musí otvírat průvodčí, zůstanou při slabším obsazení zavřené, při zvýšené frekvenci je však nutné ponechat je otevřené. Za teplého počasí zůstanou přední dveře trvale otevřené, s výjimkou těch případů, kdy vítr vhnání dešť nebo prach dovnitř vozu. Zadní dveře zůstávají zásadně vždy otevřené!

Koncem roku 1941 se na některých linkách ob-

jevily první náznaky organizovaného nastupování cestujících, zatím jen na vybraných konečných některých linek. Například na lince F Vysočany – Kbelly na obou konečných, na modřanské lince X v Braníku a na suchdolské lince R v Dejvicích bylo zavedeno nastupování jen zadními dveřmi a cestující museli stát ve frontě. V ostatních zastávkách se nastupovalo i vystupovalo předními i zadními dveřmi.

Zásadní novinku přinesl rok 1948. Těsně před sokolským sletem bylo do provozu zařazeno 50 nových autobusů Praga NDO, u kterých měl průvodčí poprvé vyhrazené pevné stanoviště, „kasu“. Ve všech případech, kdy přijížděl tento typ autobusu, se nastupovalo jen zadními dveřmi. Ani pevné stanoviště průvodčího ovšem nevyklučovalo možnost, že v zastávkách vystupoval a prováděl odbavování cestujících venku u zadních dveří. Nastupování zadními dveřmi kolem pokladny bylo proto samozřejmostí i u pozdějších trambusových typů autobusů Škoda 706 RO a RTO.

Ale zase tak jednoduché to nebylo. I na počátku 50. let stále totiž existovaly některé autobusové linky s jednoslužným provozem, kde jízdenky prodával řidič, například na lince S (105) na Barrandov a také na 116 z Podbabby do Dolní Šárky. Ještě v 50. letech byl na obou linkách zaveden provoz s průvodčími. Nicméně nejednotnost v nastupování existovala dál. Od 3. října 1960 byly zavedeny linky 126 a 127 s nepřestupným tarifem. Neprodávaly se na nich jízdenky a cestující házeli odpočítané mince do pokladniček u předních dveří. Později začalo samoobslužných linek bez průvodčího přibývat, a to i v případech přestupného tarifu. A tak se dál nastupovalo zpravidla předními dveřmi, kde si u pokladničky cestující mohl utrhnout jízdenku. V té době už bylo velmi rozšířené používání předplatních časových jízdenek a jejich majitelé zpravidla nastupovali i zadními dveřmi.

Poslední linkou s dvojslužnou obsluhou byla „stodvanáctka“ do Podhoří. Zde byl samoobslužný provoz zaveden od 4. dubna 1971, na nočních linkách pak od 1. října 1971. Nesmíme ale zapomenout, že v té době už na mnoha linkách jezdily nové autobusy ŠM 11, které byly trojdvéřové a tím se obrat cestujících ve voze v zastávkách značně zrychlil.

Jasno do organizace nastupování a vystupování na několik let vnesl až rok 1974, kdy v souvislosti se zavedením mechanizovaného odbavování cestujících byl zaveden nástup i výstup všemi dveřmi. Tehdejší konstrukce autobusů ŠM 11 při současném přetížení mnoha autobusových linek měla za následek omezení výhledu řidiče. Cestující také často zdržovali označováním jízdenek v mechanických strojcích. Proto byly od 7. února 1977 zkušebně na lince č. 145 vyloučeny přední dveře z nastupování



a sloužily nadále jen k výstupu. Od 1. června téhož roku byl stejný princip uplatněn i na velmi frekventované lince č. 134 a v celé síti byl zaveden od 28. srpna 1978. Ale i tady existovaly výjimky. Předními dveřmi mohli nastupovat nevidomé osoby

(Pokračování na straně IV)

Základní data z historie autobusové dopravy Dopravního podniku

7. 3. 1908

Zahájen provoz na první autobusové lince z Malostranského náměstí na Pohořelec.

17. 11. 1909

Zastaven provoz na první autobusové lince.

20. 6. 1925

Slavnostní zahájení autobusového provozu v Praze.

21. 6. 1925

Zahájen pravidelný provoz na lince A z Vršovíc do Záběhlic. Linky autobusů označovány písmeny.

27. 6. 1926

Elektrické podniky zahájily okružní jízdy autokary po pražských památkách.

1. 9. 1927

Dodány vlečné vozy (většina z nich vyřazena v r. 1935; provoz s vlečnými vozy se později uplatňoval ještě v letech 1944 – 1953).

18. 9. 1927

Zahájen provoz na první vnitroměstské autobusové lince H z Jungmannova náměstí na Žižkov.

23. 7. 1931

Poprvé umožněn přestup mezi vybranými vnitroměstskými autobusovými linkami.

27. 11. 1932

Poprvé zahájen noční provoz v pražské MHD prostřednictvím autobusů na prvních zvláštních celonočních linkách.

15. 4. 1935

Elektrické podniky převzaly první autobusy s celokovovou karoserií Tatra 24/58.

10. 5. 1935

Elektrické podniky převzaly první autobusy s Diesellovými motory – Škoda 656D.

26. 3. 1939

V Praze zavedena jízda vpravo. Pro tento účel musel být rekonstruován veškerý vozový park autobusů.

1. 10. 1939

Radikální omezení autobusové dopravy v Praze v důsledku vypuknutí druhé světové války. Zastaven provoz na všech vnitroměstských úsecích a na všech nočních linkách včetně okružních vyhlídkových jízd.

1939 – 1945

Postupné omezování autobusového provozu v důsledku nedostatku pohonných hmot a náhradních dílů.

10. 3. 1941

Do provozu dány první autobusy upravené na použití náhradních paliv. (Přetrvávalo až do roku 1949.)

16. 10. 1944

V Praze na lince I opět zaveden provoz s autobusovými vleky.

5. 5. 1945

V Praze vypuklo povstání, přerušen provoz na zbývajících autobusových linkách.

14. 5. 1945

Po skončení války obnoven provoz na prvních čtyřech autobusových linkách.

6. 1948

Zařazeny autobusy Praga NDO, ve kterých byl zaveden poprvé organizovaný nástup cestujících zadními dveřmi.

31. 12. 1951

V pražské MHD zaveden jednotný tarif. Autobusové linky nově značeny čísly od 101 výše.

Pár slov o pohodlí

(Pokračování ze strany III)

s průvodcem a od 27. října 1978 i všichni držitelé průkazek ZTP a ZTP-P. V autobusové síti ale jezdilo poměrně mnoho autobusů dvoudveřových, typu ŠL 11 (bez zadních dveří), což vyžadovalo, že u těchto vozů cestující mohli (či spíše museli) i nadále nastupovat předními dveřmi.

Celkově tedy můžeme říci, že nastupování a vystupování bylo dále závislé na typu autobusu.

Během dvou desetiletí se poměry v pražské autobusové dopravě výrazně změnily k lepšímu. Zanikly diametrální linky vedené přes střed města a z ulic prakticky zmizely pravidelně extrémně přeplněné autobusy (tím nechceme říci, že by jezdily prázdné). To umožnilo od 1. října 1999 opět zavést nastupování i předními dveřmi, když předtím bylo toto opatření zkušebně zavedeno na vybraných regionálních linkách mimo území hlavního města.

Kudy kudy cestička..

Každého cestujícího městskou hromadnou dopravou vždy zajímalo, která linka právě přijíždí do zastávky a kam jede. Na tramvajových linkách byl od roku 1923 postupně zaváděn nový způsob umístění čísla linky – na dvou stranách prosvětlených trojbokých hranolů. Není tedy divu, že se stejný způ-



V počátcích autobusového provozu museli cestující hledat informace o lince doslova na střeše vozu

sob označení linky objevil i na prvních dvou autobusech Laurin & Klement linky A. Umístění motoru však nedovolovalo použít u autobusu tradiční způsob zavěšení orientační tabulky se jménem cílové stanice. Proto byla příslušná tabule umístěna na střechu a otáčela se kolem podélné osy. Na jedné straně byl nápis Vršovice, na druhé Záběhlice. (Ostatně i takový způsob se zkoušel i na tramvajích.) Při zavedení dalších linek bylo písmeno označující linku umístěno společně s názvem na otočnou tabuli. Řešení stále nebylo uspokojivé. Nakonec se přistoupilo ke způsobu, kdy číslo linky bylo umístěno do kruhové svítilny na čele střechy, nejdříve uprostřed, později na levé straně a pod ní



Hledání ve 20. letech. Cestující se opět dívá na střechu, tentokrát z boku.

bylo okénko s transparentem, na kterém byla cílová stanice. Kromě toho se na levé straně střechy (nezapomínejme, že byl levostanný provoz, tedy na straně dveří) zavěšovala podélná tabule, na které bylo opět (uprostřed) uvedeno písmenné označení linky a po jeho stranách byly napsány názvy hlavních zastávek. Ve třicátých letech ale tyto podélné

tabulky ze střech zmizely a cestujícím zbyly jen čelní orientace. Upřímně řečeno, tolik autobusových linek v Praze nebylo a úseků, kde souběžně jezdilo několik linek, bylo poměrně málo.



Orientační tabulka u tohoto autobusu Škoda 706 RO měla číslici 7 u čísla linky 107 větší, naznačovala, že navazuje na tramvajovou linku č. 7.

Autobusy Praga NDO přinesly v roce 1948 novinku. Kromě označení linky nad čelním sklem se malé prosvětlené okénko s písmenem (od roku 1951 s číslem) objevilo i nad zadními, tedy nástupními dveřmi. Po zavedení prvních autobusů Škoda 706 RO se cestující orientovali jen podle malé tabulky nad pravým čelním reflektorem, případně u předních dveří, kde bylo číslo linky a její konečné stanice. Později se číslo linky opět přestěhovalo na čelo střechy doprostřed. U dalšího typu autobusů Škoda 706 RTO se umístění orientací několikrát změnilo, a tak cestující hledali číslo linky jednou nad čelem, jindy nad pravým předním reflektorem a kromě toho ještě sledovali, zda autobus nemá na sobě tabulku s červeným písmenem S, které označovalo samoobslužný provoz a v případě zájmu o jízdenku na lince s nepřestupným tarifem znamenalo i nástup předními dveřmi. V praxi se pak tabulky s číslem a trasou linky zavěšovaly, jak svědčí i dobové fotografie, kde to šlo, tu u předních dveří, tu u zadních, někdy byly jen tak ležerně zastrčené za předním sklem.



Takové umístění tabulky s číslem a trasou nebylo příliš šťastné, drobné písmo bylo pro mnoho cestujících nečitelné.

U autobusů ŠM 11 bylo místo pro linkovou orientaci nad čelním sklem, z pohledu cestujícího však byly údaje nečitelné, zejména, když se místo původních čelních tabulek na určené místo zastrkovaly boční orientace s několikařádkovým textem popisujícím trasu linky. Nakonec se praxe v osmdesátých letech ustálila právě na těchto jednotlivých orientačních tabulkách, umístěných na čele (podle typu autobusu) a také za určeným bočním oknem. Zatímco ve voze měl cestující dostatek času se jakžtakž zorientovat a přečíst si alespoň dodatečně kudy a kam autobus vlastně jede, tabulky na čele se četly obtížně. Na počátku 90. let se objevily nové tabulky s bílým číslem na černém podkladu. A pak už přišel vlastně dnešní stav. Nejdříve se v polovině 90. let za čelním sklem vpravo nahoře místo nečitelného popisu trasy objevily zřetelné černé tabulky jen s bílým číslem linky (trasa zůstala na bočních tabulkách) a cílovou zastávku si mohl cestující přečíst za čelním sklem dole. Řešení mělo a má tu výhodu, že poskytovalo méně informovanému

cestujících v autobusech

cestujícímu zřetelný údaj o směru jízdy. Definitivní zlom přinesly v nedávné době až moderní elektronické orientace s dokonalým velkým a zřetelným číslem linky i jménem cílové zastávky. Také vevnitř



A to je autobusová současnost. Zejména nové elektronické orientace poskytují cestujícím zřetelné informace.

získali cestující dostatek nových orientačních údajů o čísle linky, směru, jménu příští zastávky či o případném přestupu na metro a podobně. Nevidomým a slabozrakým usnadňuje orientaci i akustické hlášení. Můžeme říci, že teprve po více než sedmi desítkách let začali cestující dostávat opravdu čitelné a potřebné informace.

Sedněte si, prosím

Už víme, jak se autobusoví cestující během 75 let orientovali a kudy nastupovali a vystupovali. O něco stručnější je povídání o tom, jak ve voze seděli.



„Tramvajové uspořádání“ vnitřku autobusu Škoda 505.

Zdá se, že první autobusy moc pohodlí cestujícím zrovna neposkytovaly. Poté, co se po strmých schůdkách vydrápali do vozu, se většinou mohli posadit jen na podélné dřevěné lavice. To ale pro ně nebylo nic překvapivého, znali je z tramvají, stejně jako dřevěné rošty na podlaze. (Propagační snímek zadního čela vozu Praga N č. 4 od karosářské firmy V. Brožík však naznačuje, že nějaké polstrování lavic možná zpočátku existovalo, bohužel pohled do interiéru není příliš zřetelný.) Zato snímek autobusu



Podélné lavice, v tomto případě u autobusu Tatra 24/58 čalouněné, byly typické pro autobusy až do konce 40. let.

Škoda 505 č. 32 je zcela jasný. Až v roce 1931 se u autobusu Praga TN č. 94 objevují čalouněné lavi-

ce, stále však podélné podle tehdejších tramvajových zvyklostí. Určitou nevýznamnou výjimku či spíše doplněk standardního uspořádání představovaly například krátké příčné lavice u autobusu Škoda 506 NP (jedna příčná lavice zády po směru jízdy za kabinou řidiče) a u autobusů Škoda 656D (kratší příčné lavice na zadní snížené plošině). Podélné uspořádání lavic či sedadel vydrželo až do poválečného období. „Endeóčka“ z roku 1948 byla po-



Tak vypadal interiér nejpočetnějšího typu autobusů v pražských ulicích – ŠM 11.

sledním sériovým typem, kde bylo použito. S nástupem autobusů Škoda 706 RO se zásadně změnil interiér autobusů a cestující seděli poprvé po dvojicích nebo dokonce samostatně na příčně umístěných sedadlech. Takové uspořádání se udržuje v zásadě dodnes, mění se jen dílčí způsoby uspořádání sedadel s ohledem na kola, polohu dveří, dostupné materiály a jejich výtvarné zpracování a další skutečnosti.



Vzpomínáte ještě na kloubové Ikarusy? Tak vypadal vnitřek toho prvního, ukázkového.

Nový pohled na interiéry autobusů představují až nové vozy Karosa řady 900 a především nízkopodlažní Neoplany a především vozy Karosa–Renault City Bus. Rozdíl v pojetí interiérů ve srovnání s předchozími typy je přímo propastný a to nejen proto, že umožňuje snadný nástup i cestujícím nemocným, starým a invalidním. A to je snad největší přednost nových autobusů. Vždyť cestujícímu, který ke svému pohybu musel používat invalidní vozík, nebyl přístup do městských autobusů umožněn. Ne, že by mu to někdo zakazoval. Prostě to docela obyčejně nebylo možné.

Víte, že...?

V době zavádění pravostranného provozu byl u devíti autobusů typu VT 6 (Motor a Praga) č. 95 – 98, 101 a 102 a Škoda 656 č. 110 – 112 v dílnách Elektrických podniků vyříznut prozatímně otvor po pravé straně karosérie. Byl to otvor připravený pro okamžitou instalaci dveří po zavedení pravostranného provozu. Původní dveře na levé straně karosérie, přední i zadní, se v provizorním období pochopitelně nepoužívaly. Teprve v květnu, poté, co byl k dispozici dostatečný počet velkých autobusů jiných typů, byly vozy zadány firmě ČKD k definitivnímu provedení rekonstrukce těchto autobusů na pravostranný provoz.

Základní data z historie autobusové dopravy Dopravního podniku

cca 6. 1953

Definitivně ukončen provoz s vlečnými vozy na autobusových linkách v Praze.

31. 1. 1959

Po dlouhé přestávce byly v Praze opět zavedeny noční autobusové linky jako doplněk tramvajové sítě (201, 202)

5. 4. 1959

Zahájen provoz na první rekreační autobusové lince č. 224 z Jiráskova náměstí na chuchelské závodiště.

15. 5. 1959

Zahájen provoz na první tzv. rychlíkové lince č. 225 z Náměstí Republiky na ruzyňské letiště.

1. 9. 1959

Po mnoha letech přijela do centra opět autobusová linka (125), na které byly nasazeny nové autobusy Škoda 706 RTO.

5. 9. 1960

Uveden do provozu první moderní přestupní terminál mezi tramvajemi a autobusy Nádraží Braník.

3. 10. 1960

Zavedeny první autobusové linky č. 126 a 127 s jednoslužným (samoobslužným) provozem.

10. 2. 1964

Zavedením linky č. 132 zahájeno budování sítě tzv. překryvných autobusových linek.

1. 10. 1964

V rámci nové vnitřní struktury Dopravního podniku hlavního města Prahy byl ustaven samostatný závod Autobusy. (V pozdějších letech prošel různými reorganizacemi včetně dílčích změn názvu.)

5. 10. 1964

Zavedena první diametrální autobusová linka přes střed města č. 134 z Petřín do Krče.

10. 1965

V Praze nasazeny poprvé autobusy zcela nové konstrukce ŠM 11 (celkem jich bylo do Prahy v letech 1965 – 1981 dodáno 2241).

29. 11. 1965

Zahájeno rušení trolejbusové sítě a její náhrada autobusy.

4. 5. 1966

Zastaven provoz na nočních autobusových linkách 201 a 202.

3. 6. 1967

Zahájen opět noční provoz – na první autobusové lince č. 244 (později 344) z Václavského náměstí na sídliště Novodvorská, tedy do míst, která nebyla obsluhována tramvajovou dopravou.

1. 1. 1970

Na překryvných autobusových linkách zavedeno dvojnásobné jízdné.

1. 2. 1971

Autobusové linky překryvné sítě přečíslovány tak, že se první číslice jejich označení změnila na dvojku (např. 135 na 235 apod.). Celkem se jednalo o 15 linek. První číslice vyjadřovala výši jízdného. Noční linky přečíslovány z řady „200“ na řadu „300“.

5. 4. 1971

Dokončeno zavádění jednoslužného provozu na autobusových linkách. Ukončen provoz s průvodčími na poslední denní lince č. 112. Na nočních linkách skončil 1.10.1971.

Základní data z historie autobusové dopravy Dopravního podniku

16. 10. 1972

Dokončeno rušení trolejbusové sítě a její náhrada autobusy.

9. 5. 1974

Zahájen provoz metra a provedena první větší komplexní změna v autobusové síti. V provozu první velké přestupní terminály mezi metrem a autobusovými linkami (např. Kačerov). Změna číslování autobusových linek (zrušena řada „200“ pro překryvnou síť, přečíslování nočních linek v řadě „500“ a účelových linek v řadě „50“). V celé síti MHD zaveden nepřestupný tarif a mechanizované odbavování cestujících.

16. 1. 1978

Na lince č. 190 nasazeny první kloubové autobusy Ikarus 280.08.

1982

Nasazeny první autobusy nové generace Karosa B731.

4. 11. 1984

Úpravou tras zanikly poslední diametrální (překryvné) autobusové linky (136 a 175).

12. 3. 1991

Na základě smlouvy s Dopravním podnikem začala poprvé soukromá firma (FEDOS) zajišťovat provoz na 6 linkách.

18. 3. 1991

Zahájen zkušební provoz 5 autobusů Karosa B732 s pohonem na zemní plyn.

1. 4. 1991

Dopravní podnik hlavního města Prahy se stal akciovou společností, v jejím rámci byl ustaven odštěpný závod Autobusy.

1. 1. 1992

V provozu první kloubové autobusy Karosa B741 na lince č. 141.

11. 1. 1992

Zavedeny první příměstské autobusové linky DP jako základ budoucí pražské integrované dopravy (č. 351 do Hovorčovic a č. 352 do Ořecha).

1. 10. 1992

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, zahájil provoz na první speciální lince pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí z Černého Mostu na náměstí Republiky.

1. 4. 1994

Od tohoto dne uzavírá smlouvy s jinými (soukromými) dopravci místo Dopravního podniku hl. m. Prahy organizace ROPID.

7. 11. 1994

Do provozu nasazen první nízkopodlažní autobus v ČR, Neoplan N 4014/3.

12. 1994

Nové sídlo ředitelství o. z. Autobusy v DOZ Hostivař.

20. 10. 1995

Do provozu nasazen první nízkopodlažní autobus Karosa–Renault City Bus (na lince č. 121).

1. 6. 1996

V síti pražské MHD opět zaveden přestupný tarif a elektronické odbavování cestujících.

1. 7. 1999

Poslední jízda kloubového autobusu Ikarus 280.08 (na lince č. 215).

1. 5. 2000

V autobusech zahájen omezený prodej vybraných druhů jízdenek řidičem.

Historický přehled garáží, dílen a odstavných ploch autobusů Dopravního podniku

Během 75 (+2) let, co autobusy městské hromadné dopravy slouží v Praze veřejnosti, potřebovaly pochopitelně i určité technické zázemí – prostory pro garážování, běžnou údržbu i rozsáhlejší opravy. Protože zejména od poloviny šedesátých let kapacita tehdejších garáží zdaleka nedostačovala, zřizoval Dopravní podnik hl. m. Prahy také provizorní či trvalé odstavné plochy mimo areály garáží, které měly jen minimum opravárenského zařízení. Většina z nich byla v průběhu doby zrušena a nahrazena odstavnými plochami v areálu garáží. Poslední z takových vnitřních odstavných ploch byla uvedena do provozu na počátku letošního května



Garáž Dejvice při zahájení provozu v prosinci 1932. Byla základní garážovací kapacitou pro městské autobusy přes 30 let.

v areálu DOZ Hostivař. Z odstavných ploch mimo areály garáží dnes existuje již jen jediná, v Suchdole, administrativně patří ke garáži Dejvice. Následující tabulka podává základní přehled o existenci jednotlivých provozních zařízení autobusové dopravy pražského Dopravního podniku.

Garáže	
Centrála	1908 – 1909
Dejvice	1932 – v provozu
Hostivař	1994 – v provozu ¹⁾
Kačerov	1966 – v provozu
Klíčov	1973 – v provozu
Libeň (Švábky)	1952 – 1952
Libeň (Vocetářova)	1966 – 1994
Pankrác	1927 – 1982
Rustonka	1925 – 1932
Řepy	1982 – v provozu
Vršovice	1964 – v provozu

¹⁾ Dnes součást DOZ Hostivař

Odstavné plochy¹⁾

Odstavná plocha 5. května	1965 – 1969?
Odstavná plocha Děkanova	1969 – 1982
Odstavná plocha Jawa	1964 – 1969
Odstavná plocha pod Juliskou	1963 – 1965



Garáž Kačerov 28. května 1966.

Odstavná plocha Stadion Jih	1968 – 1972
Odstavná plocha Suchdol	1972 – v provozu
Odstavná plocha Vocetářova	1966 – 1994
Odstavná plocha Vypich ²⁾	cca 1980
Odstavná plocha Zličín ³⁾	1964 – ?

¹⁾ Nejsou uvedeny odstavné plochy situované v areálech garáží ani stání na ulicích.

²⁾ Neprovozní, jen pro vyřazené vozy.

³⁾ Neprovozní, jen pro nové vozy.



Autobusová garáž Vršovice v roce 1985. Původně byla v roce 1955 postavena jako trolejbusová vozovna

Dílny (opravny)

Centrála	1908 – 1909
Košíře	1972 – 1984
Hostivař	1984 – v provozu ¹⁾
Libeň (Švábky)	1965 – 1984
Libeň (Vocetářova)	1965 – 1984
Rustonka	1925 – 1984

¹⁾ Dnes součást DOZ Hostivař

Vyhlídkové okružní jízdy autokary Elektrických podniků

Dne 27. června 1926 zavedly Elektrické podniky okružní jízdy zvláštním vyhlídkovým autokarem. Do té doby vyhlídkové jízdy pořádaly jen tramvajemi. Autokary si získaly rychle takovou oblibu, že od roku 1927 se tyto jízdy tramvajemi konaly jen na objednávku. V roce 1938 jich bylo v provozu už 8! Součástí okružních jízd bývalo i fotografování na pa-



mátku, k tomu účelu byly dokonce zhotoveny malé tabulky, na kterých se „nastavovalo“ datum. Podle toho bylo možné určit přesně dobu, kdy byla pořízena tato fotografie – 1. července 1928. Okružní jízdy autokary byly zastaveny 1. října 1939 jako důsledek zavedení přísného šetření pohonnými hmotami po vypuknutí druhé světové války a Dopravní podnik hlavního města Prahy, který se po válce stal provozovatelem městské dopravy, je obnovil až 2. května 1947, ale rokem 1948 další zprávy o nich končí.

Vyhlídkové okružní jízdy byly jednou z ukázek podnikání Elektrických podniků ve sféře služeb. Proškolení zaměstnanci Elektrických podniků podávali fundovaný výklad v několika cizích jazycích a jejich autokary patřily proto mezi nevyhledávanější. Okružní jízdy byly spojeny i s návštěvou některých památek, například Hradu a Staroměstské radnice.

Autokary si mohli zájemci najmout i k mimo-pražským zájezdům podle vlastního přání.

Když jezdily autobusy na Strahov

Od samého počátku moderní autobusové dopravy v Praze se počítalo s tím, že bude čas od času nutné autobusy využívat také při některých zvláštních příležitostech. Vrcholnou úkázkou náročné organizace mimořádné dopravy osob byly v minulosti sokolské slěty a spartakiády. Nechejme stranou politickou atmosféru, která takové akce vždy doprovázela a všimněme si úkolů, které vždy před pražskými dopraváky stály.

Poprvé se autobusy podílely na mimořádné dopravě během VIII. všesokolského sletu v roce 1926. Prakticky veškerou tíhu sletové dopravy nesly elektrické dráhy. Protože ale Elektrické podniky v té době připravovaly zavedení autobusové dopravy do Jinonic, Bohnic a Malešic a k tomu účelu zakoupily 10 nových autobusů, nejdříve je využily právě o sletu. Mimořádná autobusová linka jezdila z Václavského náměstí kolem Národního divadla, přes most Legií a Holečkovou ulici přes Hřebenkou k jižnímu vstupu na nový stadion. Autobusy ve dnech 27. a 29. června a 3. až 6. července 1926 na této jediné lince přepravily 23 899 cestujících.

Při dalších sletech už hrály autobusy větší roli. V roce 1932 byly ke stadionu o hlavních sletových dnech odkloněny pravidelné linky A, H, J a M, a kromě nich byly zavedeny čtyři mimořádné linky z Jungmannova náměstí (T), Václavského náměstí (U), nám. Petra Osvoboditele (tj. dnešní I. P. Pavlova; linka V) a ze zastávky Plzeňská třída (Anděl; Z). Během sletu v roce 1932 autobusy přepravily 321 900 cestujících.

Při dalším sletu (X.), v roce 1938, zůstal základní princip autobusové dopravy v zásadě zachován podle vzoru předchozího sletu, ale ke stadionu jezdily především linky sletové. Jejich trasy byly v zásadě stejné s rokem 1932, lišilo se jen linkové označení. Jezdily z Jungmannova náměstí (G), z nám. Petra Osvoboditele (V), z Václavského náměstí (S), z Plzeňské (T), ze Staroměstského náměstí (N) a od Kinského zahrady (Y). Sletovou dopravu ještě doplňovala pravidelná linka H ze Žitkova. Celkem autobusy v roce 1938 přepravily 258 120 účastníků a návštěvníků sletu. Holečkovou ulicí projelo průměrně 116 autobusů za hodinu (nejvíce 6. července – 134 autobusů za hodinu, přičemž za den bylo přepraveno 79 600 osob).

Rok 1948 a XI. všesokolský slet přinesl změnu do organizace autobusové dopravy. Příčinu je nutné vidět především stále ještě v žalostném stavu autobusů po válce, i když bylo dodáno těsně před sletem 50 zbrusu nových autobusů Praga NDO. Druhým důvodem bylo zavedení trolejbusů, které tvořily základ dopravy na zelené větvi. Jezdily na lince S od Zemského národního výboru (Dienzenhoferových sadů) do stanice Stadion–Jih. Autobusy měly stejné linkové označení a jezdily z Karlova náměstí a další posilové spoje jezdily od Kinského zahrady. V zásadě je možné říci, že z provozního hlediska nebyl rozdíl mezi trolejbusy a autobusy. XI. slet byl na několik desetiletí posledním. Od roku 1955 se místo sletů konaly celostátní spartakiády. Ať už se ale masový sportovní podnik na strahovském stadionu nazýval jakkoliv, před Dopravním podnikem opět stál úkol dopravit na Strahov statisíce cvičenců a diváků. Princip dopravy na zelené větvi měl však tentokrát jednu trolejbusovou odlišnost. Kromě sletové linky (linek) S, jezdících z Karlova náměstí a od Petřínských sadů se uskutečnil také pokus o dopravu odkloněnými trolejbusovými linkami č. 52 z Jinonic a 59 z Velké Chuchle.

O dalších spartakiádách se takové opatření už neuplatnilo a zelená větev se opět omezila jen na trasu Karlovo náměstí – Stadion–jih, zajišťovanou trolejbusovými linkami 53, 65, 66 a 67 z Karlova náměstí a 68 od Petřínských sadů, odkud jezdila i autobusová linka S. Během třetí spartakiády se v zásadě nic nezměnilo. Jen autobusové linky v trase

Petřínské sady – Stadion–jih dostaly číselné označení 301 a 302. Během obou těchto spartakiád mělo několikero označení linek v totožné trase jediný prostý důvod, snadnější rozlišení potřebného počtu spojů v jednotlivých hodinách.

V roce 1970 se žádná spartakiáda nekonala, i když měl Dopravní podnik hl. m. Prahy připravená podobná dopravní opatření, teprve v roce 1975 se cvičenci na Strahov vrátili, spartakiády dostaly označení „Československá“ a odlišovaly se jen letopočtem. I když na scénu mezitím vstoupil nový dopravní fenomén – metro, princip organizace dopravy na zelené větvi se opět vlastně v zásadě nezměnil. Jen místo trolejbusů už jezdily pouze autobusy, jejichž trasa byla prodloužena až ke stanici metra I. P. Pavlova (linky 62, 63) a další dvě linky (60, 61) jezdily od náměstí Sovětských tankistů (ať už se předtím zastávka jmenovala Kinského zahrada nebo Petřínské sady, pořad šlo o jeden uzel). V té době už měly autobusy za sebou deset let svého bouřlivého rozvoje a jejich počet u DP Praha se za tu dobu téměř ztrojnásobil! Není tedy divu, že na zelenou větev mohlo být nasazeno 134 autobusů, které mohly dosáhnout až dvacetivteřinového intervalu.

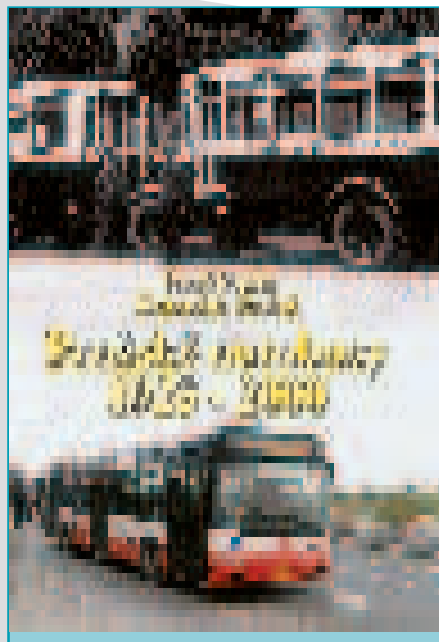
Rok 1980 nepřinesl ve spartakiádní autobusové dopravě z pohledu cestujícího vlastně nic nového – opět autobusové linky, tentokrát jen dvě 61



Takových výkonů už asi hned tak dosaženo nebude. Spartakiáda 1985. Minimální dosažený interval? 10,58 vteřiny!

a 62. Počítalo se však už se 192 autobusy a s minimálním intervalem 12 vteřin. Zato v organizaci tramvajové dopravy přišly výrazné změny, protože mezitím do Dejvic začalo jezdit také metro.

Vyvrcholením všech dosavadních sletů a spartakiád se z hlediska organizace městské hromadné dopravy bezesporu stala poslední spartakiáda v roce 1985. Z pohledu na plánec sítě se na zelené větvi neodehrálo vlastně nic nového kromě přečíslování linek (461 z náměstí Sovětských tankistů a 462 z I. P. Pavlova). V provozu byla ale také noční autobusová linka 562 Stadion–jih – Náměstí Míru. Výkony autobusové dopravy byly ale ve srovnání s předchozími spartakiádami větší. Dne 30. června 1985 během jedné hodiny (mezi 18.30 a 19.30) bylo na zelené větvi až 308 autobusů, což (Pokračování na straně VIII)



Ve Střediscích dopravních informací (Muzeum, Mústek, Anděl, Černý Most a Nádraží Holešovice), ale také v Muzeu městské hromadné dopravy ve střešovicích vozovně se za několik dní objeví další brožurka vydaná Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností. Na 104 stránkách formátu A5 přináší pohled do historie městské autobusové dopravy v Praze. Najdete v ní informace o první autobusové lince z let 1908 – 1909 i celou autobusovou historii od roku 1925 do současnosti. Jak se právě v předmluvě této knižky, *nehledíme na jejich stránkách absolutní výčet dat změn v linkovém vedení nebo podrobné informace o vozovém parku, ale především základní údaje o historii celého autobusového systému a různých vlivech, které v jednotlivých historických údobích přispívaly k jeho vytváření. Věříme, že si v publikaci Pražské autobusy 1925 – 2000 najde každý zájemce o tento druh dopravy i nové, dosud neznámé a nepublikované informace. Takže příjemné čtení o historii pražských autobusů vám přejí její autoři Pavel Fojtík a František Prošek.*

Konkurenti

Elektrické podniky hlavního města Prahy, které provozovaly městskou autobusovou dopravu v Praze, měly celou řadu konkurentů, kteří jezdili do obcí v těsné blízkosti Prahy. Některé směry totiž doslova lákaly k podnikání. Nejoblíbenější trasy vedly do Hodkoviček a Modřan, do Zbraslavi, do Kbel a Suchdola. Nezřídka soukromníci jezdili bez příslušných živnostenských povolení (bez koncese) a k nezákonnému konkurování používali i dalších neférových způsobů. Svěvolně zaváděli nižší sazby, úmyslně vyjížděli na trasy svých linek těsně před autobusy Elektrických podniků, zastavovali v jejich zastávkách a lákali čekající cestující do svých vozů. Nezřídka úmyslně na konečných zastavovali tak, aby městské autobusy nemohly projet. Takové jednání bylo často trestáno pokutou od živnostenského úřadu a někdy skončilo i u soudu a doloženo je dokonce i úřední zabavení soukromého autobusu.

Elektrické podniky těžce nesly zamítnutí své žádosti o koncesi na autobusovou linku na Zbraslav v roce 1927 a od té doby se stavěly zamítavě prakticky ke všem žádostem soukromých podnikatelů. Velmi časté bylo i neustálé sledování nejčastějších stanovišť soukromých dopravců pracovníky Elektrických podniků, kteří pak živnostenskému úřadu pražského magistrátu udávali téměř každý nově se objevivší autobus soukromý a žádali prošetření, má-li koncesi k provozování, či upozorňovali, který autobus jezdí prokazatelně bez koncese. Elektrické podniky se stavěly odmítavě také ke všem žádostem o zajištění dálkových autobusových linek do centra Prahy a požadovaly, aby končily na okraji města u nejbližších zastávek elektrických drah. Konečné slovo ale měly vždy příslušné orgány, pověřené udělováním koncese. Těmi byly obvykle Zemská správa politická nebo pražský magistrát, někdy také okresní politická správa a v odvolacím řízení ministerstvo obchodu.

Soukromých zájemců o provozování autobusové dopravy se vyskytly během 20. a 30. let desítky, ale jen někteří koncesi získali. Většinou provozovali jedinou linku, ale našli se i tací, kteří vlastnili více autobusů a mohli si dovolit provozovat linky i několik.

Když jezdily autobusy na Strahov

(Pokračování ze strany VII)

představovalo 1231 jízdy, 34 000 přepravených osob (za jedinou hodinu) a interval 10,58 vteřiny! To byly hodnoty takové, že bylo po spartakiádě dokonce konstatováno, že při příštích akcích tohoto typu už takový interval nebude vhodné opakovat, protože hrozilo zahlcení stanice metra I. P. Pavlova.



Autobusy mimořádné sletové linky na Václavském náměstí v roce 1926.



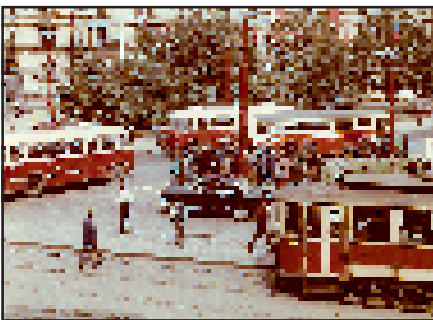
Stanice Petřínské sady v roce 1965. Na zelené větvi naposledy dominují trolejbusy.

Jenže žádné „příště“ už nebylo.

XII. všesokolský slet, který se konal v roce 1994, byl ve srovnání s předchozími slety a spartakiádami něčím, co pražský Dopravní podnik zvládl opravit celkem snadno rutinním způsobem. Většina



Spartakiáda 1980. Ve vozovém parku autobusů hrají prím vozy ŠM 11.



z pracovníků Dopravního podniku střední generace ostatně může srovnávat, protože si spartakiády ještě velmi dobře pamatuje.

Doslova za pár dní se bude konat XIII. všesokolský slet. Zavzpomínejme si přitom během náročných služeb, že kdysi byla zcela jistě mnohem náročnější.

Od velkého třesku po současnost

Rozvoj autobusové hromadné dopravy v Praze zaznamenal prudké tempo zejména mezi roky 1960 a 1980, kdy byla zahájena na území Prahy velká výstavba sídlišť a kdy došlo k postupnému připojování celkem 68 obcí k územnímu celku hlavního města Prahy. V této době přestala být autobusová doprava pouhým doplňkem tramvajové sítě v řídicí osídlených periferních částech města a začala zajišťovat mnohem širší a významnější přepravní vztahy.

V roce 1960 bylo v provozu 31 linek o délce 182 km a průměrný počet nasazených autobusů do provozu byl 115. Již o deset let později, v roce 1970,



bylo v provozu 77 autobusových linek o délce 626 km a průměrný počet nasazených autobusů do provozu vzrostl pětikrát na 575 vozů.

Tento vývoj si vyžádal vznik, v rámci nové vnitřní struktury Dopravního podniku hlavního města Prahy, samostatného podniku Autobusy. 1. října 1964 byl ustaven samostatný závod Autobusy, který zajišťoval rostoucí nároky na přepravu cestujících.

V roce 1980 bylo v provozu 188 autobusových linek o celkové délce 1 409 km a průměrný počet vozů v provozu se přiblížil k tisícovce, když dosáhl počtu 917. Za dalších 10 let, v roce 1990, bylo v provozu 224 autobusových linek o celkové délce 1 918 km a průměrný počet vozů v provozu dosáhl 983.

Za rekordní z hlediska délky linek lze považovat rok 1997, kdy délka linek byla 2 108,8 km. V tomto roce se průměrný počet vypravovaných autobusů vyšplhal až na číslo 1004, což dosud nebylo překonáno. Počet 224 autobusových linek z roku 1990 lze také považovat za rekordní v rámci odštěpného závodu Autobusy.

Po založení akciové společnosti v roce 1991 jsou Autobusy odštěpným závodem se šesti provozovny Dejvice, Klíčov, Vršovice, Kačerov, Hostivař a Řepy.

Významným datem v novodobé historii odštěpného závodu Autobusy je **11. leden 1992**, kdy vyjely **první příměstské autobusové linky** Dopravního podniku jako základ budoucího systému Pražské integrované dopravy (linka č. 351 do Hovorčovic a linka č. 352 do Ořechaj). V roce 1999 již o. z. Autobusy provozoval 20 regionálních linek o délce 258,8 km a počet provozovaných linek stoupá i v letošním roce tak, jak se celý systém rozvíjí.

Na podzim roku 1992 Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, **zahájil provoz na první speciální lince pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí z Černého Mostu na Náměstí Republiky**. V současné době provozujeme 2 linky pro zdravotně a tělesně postižené spoluobčany o celkové délce 80,7 km.

V roce 1994 byl do provozu nasazen první nízkopodlažní autobus v České republice, a sice Neoplan 4014/3. Nízkopodlažní autobusy znamenají významné zvýšení kvality městské hromadné dopravy tím, že umožňují přepravu imobilních cestujících. Naše společnost jejich počet každoročně zvyšuje, v říjnu 2000 bude v provozu již

175 nízkopodlažních autobusů.

Zájem o zvyšování kvality nabízených služeb se projevuje i podstatnou inovací informačního a odbavovacího systému – hlášení zastávek, zobrazování průběhu linky, hlášení pro nevidomé.

Provoz autobusů byl vždy spojován s emisním zatížením ovzduší. Proto Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost důsledně využívá všech možností obnovy vozového parku autobusy se sníženou úrovní emisí, tak aby splňoval náročné podmínky, které platí v zemích Evropské unie.

V současné době **splňuje nejpřísnější evropskou normu EURO II 650 autobusů, což představuje 50 procent z celkového počtu vozů**. Ostatní autobusy splňují nižší stupně – EURO I 25,2 % a EURO 0 19,9 %. Odštěpný závod Autobusy provádí v rámci celkových oprav starších typů autobusů rekonstrukce motorů tak, že splňují základní normu EURO 0.

V březnu byl Dopravní podnik hl. m. Prahy hostitelem zasedání Autobusové komise UITP, kterého se zúčastnilo 24 odborníků z celé Evropy. Tato komise mimo jiné na svém jednání v září navrhne i novou direktivu Evropské unie, která bude upravovat stávající měření emisí motorů podle EURO II a nadcházejícího EURO III.

Dokumentovat příkladnou péči odštěpného závodu Autobusy o technický stav parku autobusů lze na vývoji počtu kilometrů ujetých na jeden prostoj



způsobený technickou závadou autobusu. Zatímco ještě v roce 1987 bylo ujeté pouze 2 410 km, v roce 1999 to již bylo 14 160 km.

Na jednu zaviněnou nehodu ujeli naši řidiči v roce 1999 212,1 tisíc vozových kilometrů. **Zatímco ve srovnání s rokem 1990 (100%) vzrostla nehodovost v rámci Prahy na 245,2 % a v rámci ČR na 238,4 %, dostala se nehodovost řidičů odštěpného závodu Autobusy přes mírný nárůst v roce 1996 (135,8%) na neuvěřitelných 96,4 % v roce 1999.**

Tohoto vysokého standardu lidského potenciálu i technického zázemí využívá o. z. Autobusy nejen v městské hromadné dopravě.

Ti nejlepší řidiči a nejlepší vozy vysokého standardu jsou nasazováni na nepravidelnou dopravu, kdy navazujeme na tradiční zájezdovou autokarovou dopravu, která má nejen tradici, ale i vysoký standard služeb již od dob první republiky.

Ing. Jiří Machač, ředitel o. z. Autobusy



Foto: Jan Šurovský