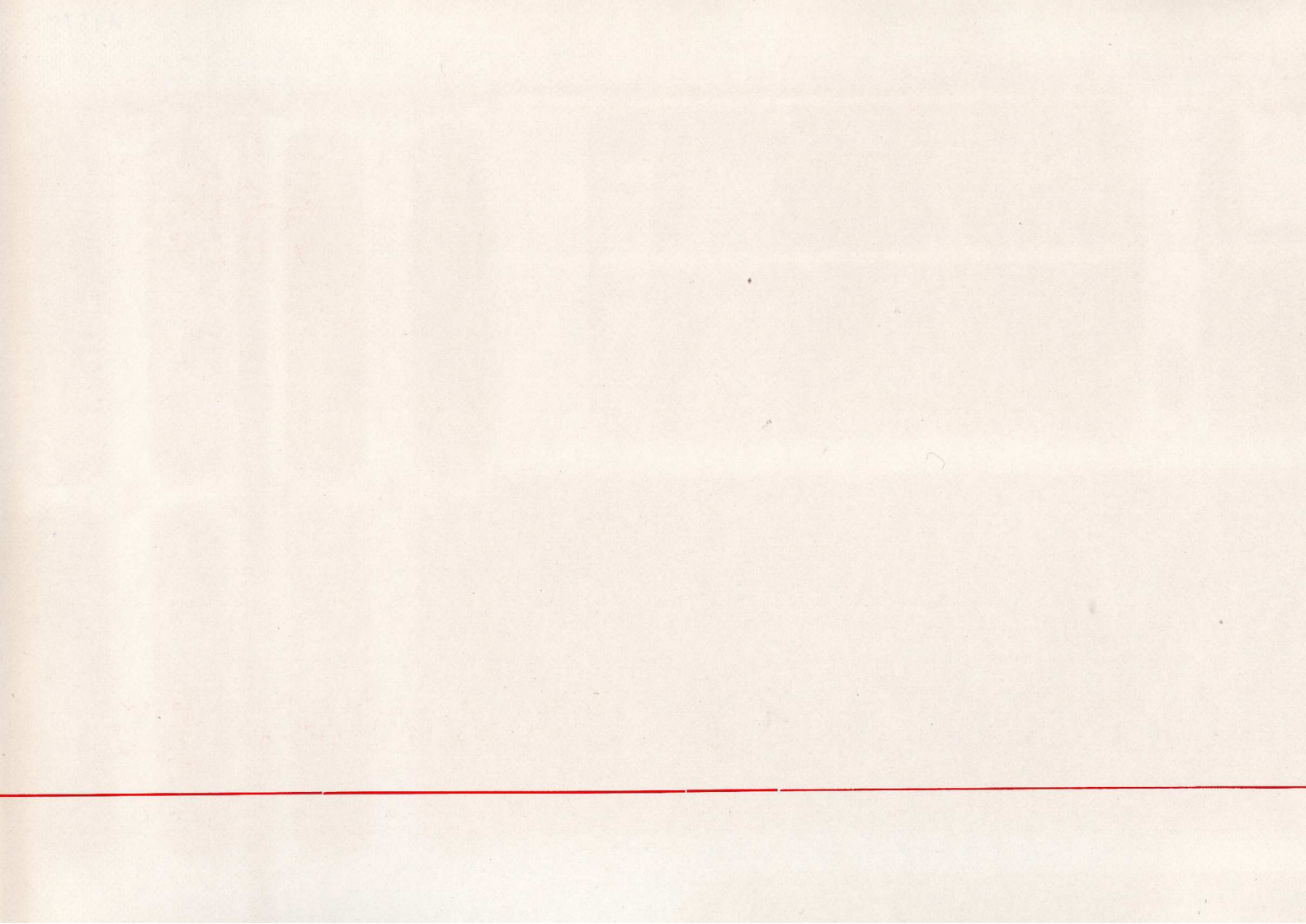


PRAŽSKÉ TRAMVAJE

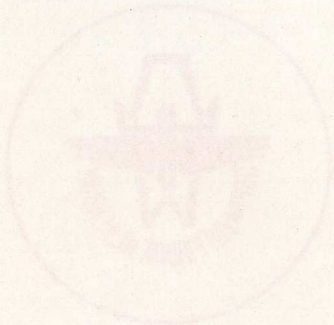








PRAŽSKÉ TRAMVAJE



Účelová publikace PRAŽSKÉ TRAMVAJE
Vydal Dopravní podnik hl. města Prahy Elektrické dráhy, k. p.,
ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. města
Prahy, Výchovné a vzdělávací zařízení, k. ú. o.
Redakčně a graficky zpracoval kolektiv
redakce koncernového časopisu Pražský dopravák
Vytiskla SG Turnov

Úvodem

Tramvaje patří neodmyslitelně k Praze. Provázejí Pražany i návštěvníky našeho hlavního města na každém kroku, při cestě do zaměstnání i za kulturou, domů i za sportem. Linky elektrických drah jsou nepostradatelnou součástí integrovaného dopravního systému pražské městské hromadné dopravy a v konkurenci ostatních dopravních prostředků, zejména metra, si stále udržují svou tradiční pozici. V současné době přepravují asi 40 procent všech pražských cestujících a denně je používá přes milión Pražanů i návštěvníků hlavního města.

Poskytování kvalitních dopravních služeb cestujícím - to je hlavní společenské poslání Dopravního podniku Elektrické dráhy. Z toho vyplývá i mimořádná náročnost všech problémů a opatření, které v této oblasti řešíme. Městská konference KSČ nám uložila kromě jiného například dále zkvalitňovat tramvajovou dopravu, upevňovat dopravní kázeň, zajišťovat pravidelné dodržování jízdních řádů. Nejsou to úkoly malé. Základem pro zvládnutí náročných úloh je pružné a rychlé přizpůsobování vnějším i vnitřním potřebám, trvalé prosazování vysoké efektivity a kvality veškeré naší práce, mobilizace vnitřních rezerv, socialistické uvědomění a svědomité dodržování zásad hospodárnosti. Jejich plnění je podmíněno aktivním přístupem všech pracujících za plné podpory politických, odborových a mládežnických organizací.

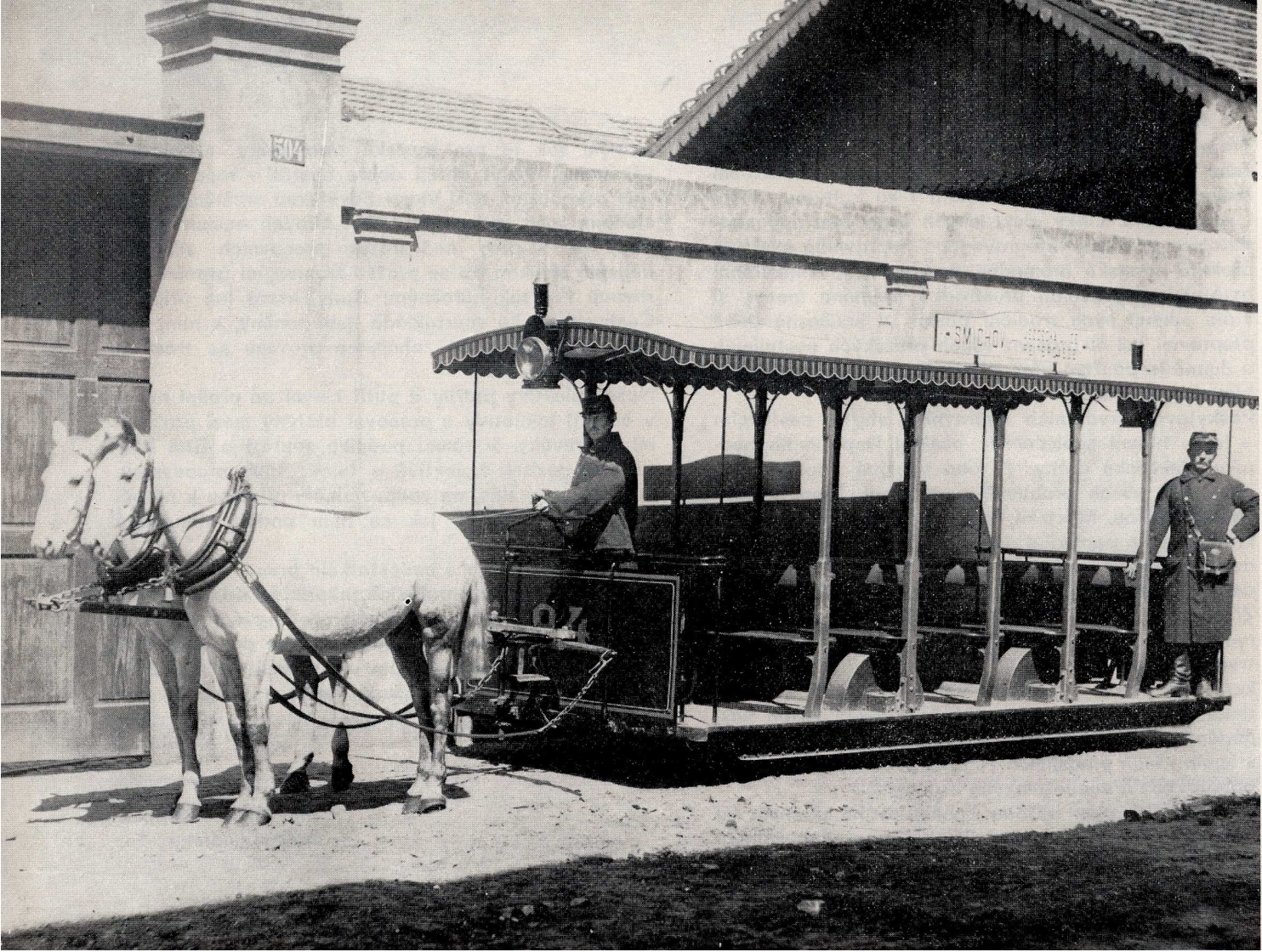
Hospodářský plán našeho koncernového podniku za uplynulý rok byl v rozhodujících ukazatelích splněn.

Letošní rok je pro pražské tramvajáky mimořádně významný. Vždyť chtějí dobře obstát v roce 40. výročí osvobození naší vlasti Sovětskou armádou, v posledním roce sedmé pětiletky. Úroveň našich kolektivů, je i přes nedostatek pracovních sil, tou nejlepší zárukou, že se pražští tramvajáci úspěšně vyrovnají i s tak náročnými úkoly, které jim připraví Československá spartakiáda nebo změny, k nimž dojde v souvislosti se zahájením provozu na trase B pražského metra.

Naše kolektivy patřily a patří i nyní na přední místo v oblasti iniciativy a pracovní aktivity mezi pražskými dopraváky. V rámci podniku soutěží o titul BSP několik desítek kolektivů s téměř 1300 pracovníky. Na každém z nás, na zodpovědném přístupu k náročným úkolům záleží, jak se nám podaří stanovené úkoly splnit.

Stále se potýkáme s nedostatkem pracovních sil, zejména v některých profesích, například řidič elektrických drah. Proto všechny zájemce o práci v našem koncernovém podniku vítáme a zveme do svých řad. I vy můžete přispět k dalšímu zkvalitnění pražské tramvajové dopravy. Pražané, pojd'te pomoci svému městu.

Ing. Zdeněk Kořínek
ředitel podniku



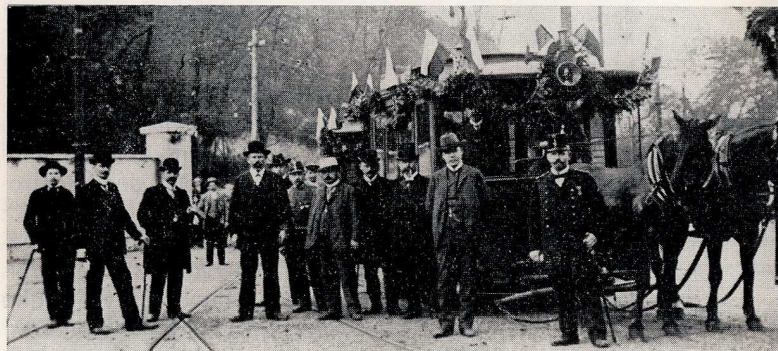
Od koňky k „těčkům“

NA ZAČĀTKU BYL KŮŇ

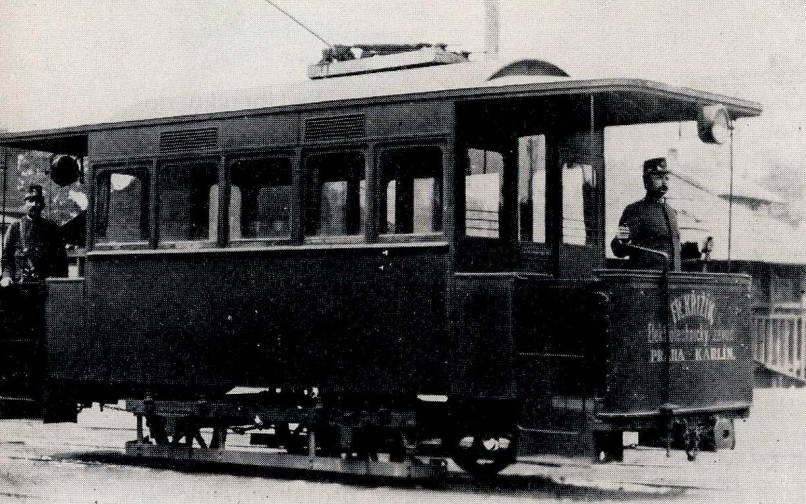
V roce **1985** uplyne sto deset let od chvíle, kdy byl v našem hlavním městě zahájen pravidelný provoz městské hromadné dopravy. A od toho dne – 23. září 1875 – se datuje i slavná historie pražských dopravníků.

Vznik městské hromadné dopravy v druhé polovině devatenáctého století si vyžádal především rozvoj průmyslu v Praze, zejména v Karlíně a na Smíchově. Než však do ulic vyjela první koněspřežná tramvaj, došlo k několika pokusům o dopravu osob omnibusy – vozy, které nejezdily po kolejích – ale ty musely brzy přenechat ve všech směrech prvenství až koňce. Zahájení provozu koňky v září 1875 přijala část Pražanů s nadšením, část s větší či menší nedůvěrou. První trať byla jednokolejná, vedla od budovy Národního divadla na Invalidovnu a měřila 3,5 kilometru. Dopravní podnik „Pražská tramvaj“ belgického průmyslníka Eduarda Otleta, zaměstnával v té době zhruba třicet lidí, měl deset vozů a dvaatřicet koní. Doprava koněspřežné dráhy byla velmi úspěšná a denně ji používalo přes čtyři tisíce cestujících. Jezdilo se od sedmi do dvanácti hodin v sedmi-minutových intervalech. V roce 1884 bylo v provozu již šest linek koňské dráhy o celkové délce téměř dvacet kilometrů: Karlín – Malá Strana, Josefské náměstí – Královské Vinohrady, Josefské náměstí – Královská obora, Jezdecké schody – Smíchov, Křížovnická ulice – Žižkov a Řetězový most – Smíchov.

Osmdesátá léta byla v celém Rakousku-Uhersku dobou stávek a dělnických nepokojů, které se nevyhnuly ani Praze. Zúčastnili se jich i pražští kočí a konduktéři koňské dráhy, kteří stávkovali za zlepšení pracovních a mzdových podmínek. Městská doprava se v Praze úplně zastavila ve dnech 23. a 28. května 1889. Zmocněnec Otleta nakonec přislíbil stávkujícím splnění většiny jejich požadavků. Ještě v témže roce byl vydán nový služební řád pro zaměstnance koňky. Největšího rozkvětu se dočkala pražská koněspřežná tramvaj v devadesátých letech minulého století, ale potom se na ni začala tlačit další novinka – elektřina – která stále více vyhovovala podmínkám a požadavkům dopravy. I když se koňka v pražských ulicích udržela až do r. 1905, svůj „zlatý věk“ měla již za sebou.



Po třiceti letech služby zajely 12. května 1905 vozy pražské koňky naposledy do košířské vozovny



Uzavřený vůz Křižíkovy elektrické dráhy v roce 1892 na Letné

ELEKTŘINA SVĚTEM VLÁDNE

Počátky elektrické dráhy v Praze jsou spojené se jménem Františka Křižíka a s konáním Zemské jubilejní výstavy v pražské Královské oboře, dnešní Stromovce. Při příležitosti této výstavy postavil Křižík v roce 1891 pokusnou elektrickou dráhu od horní stanice lanové dráhy na Letné Ovineckou ulicí k hornímu vchodu do Královské obory. Byla to první dráha v Rakousku-Uhersku s kladkovým sběračem proudu. Její trasa měřila 800 metrů a byla jednokolejná. Později byla prodloužena o šest set metrů až k místodržitelenskému paláci ve Stromovce. Křižíkova elektric-

ká dráha, první svého druhu v Praze, byla vítanou atrakcí pro Pražany i návštěvníky nejen v době konání výstavy, ale i krátce po jejím skončení. Nemohla však uspokojit požadavky na normální dopravu. Zájem o ni proto zvolna upadal, až byla po jedenáctiletém provozu, v roce 1902, zrušena.

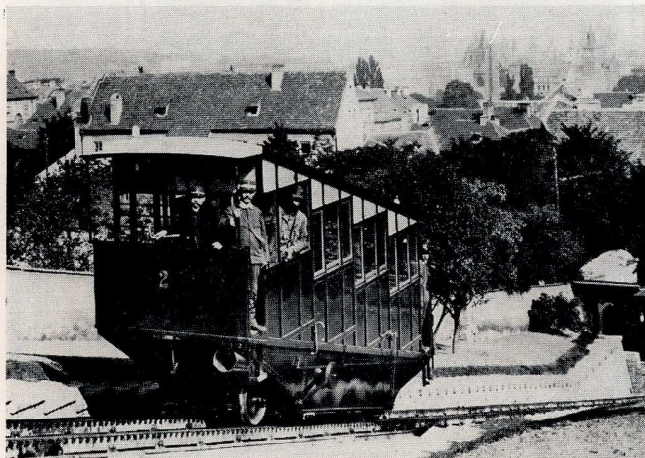
PRAŽSKÉ LANOVKY

Zemská jubilejní výstava v roce 1891 přinesla Praze i další zajímavost – lanové dráhy na Letnou a Petřín. Lanovka na Letnou byla dvoukolejná s ozubenou kolejničí a překonávala výškový rozdíl přes osmatřicet metrů. Provoz zahájila 30. května 1891. Její pohon byl konstruován na systému vodní převahy. Vozy měly nádrže, do nichž se v horní stanici napouštěla voda. Plnění vozů vodou mělo za následek její nedostatek v okolních domech na Letné, protože provoz lanovky spotřeboval ročně kolem dvaceti tisíc krychlových metrů vody. Proto ji Elektrické podniky v roce 1902 přestavěly na elektrický pohon.

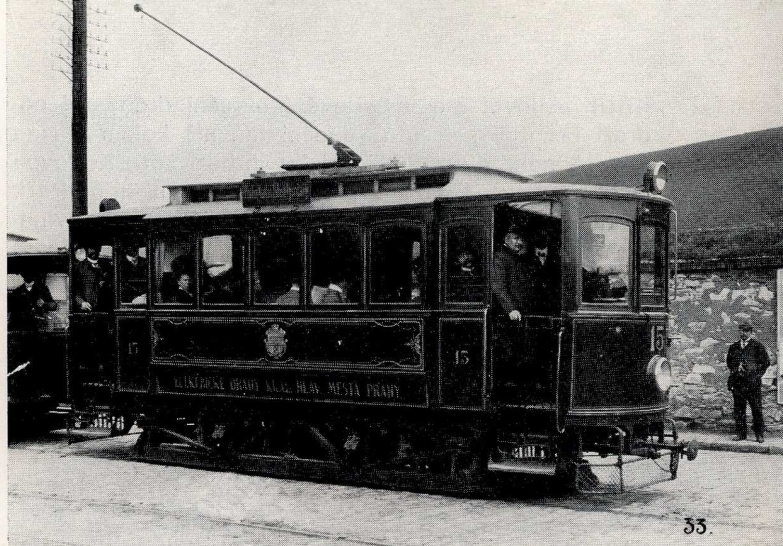
Provoz letenské lanovky byl přerušen za první světové války a v poválečném období vznikl na jejím místě pohyblivý chodník, jehož rychlost se rovnala rychlosti chůze po rovině. Provoz byl zrušen v roce 1937 a dnes už můžeme vidět letenský pohyblivý chodník jen na filmovém plátně – třeba ve slavném filmu Muži v ofsajdu.

Petřínská lanovka byla také vybudována na systému vodní převahy a se svými 396,5 metry byla ve své době nejdelší pozemní lanovou dráhou v Rakousku-

Uhersku. Také tady přinášelo plnění vodou řadu nepříjemností. Další nevýhodou bylo, že její trasa začínala daleko od ulice Na Újezdě a končila hluboko pod vrcholem Petřína. V roce 1914 se na ní provoz zastavil a po válce už nebyl trvale obnoven. Záslouhou Elektrických podniků byla lanovka v roce 1932 přebudována na elektrický pohon. Dopravu přerušil v roce 1965 rozsáhlý sesuv půdy petřínského vrchu. V minulých letech byla zahájena její rekonstrukce a od 15. června 1985 slouží lanová dráha opět Pražanům.



Od roku 1891 nabízela Pražanům své služby i petřínská lanovka



Po prvních nesmělých pokusech se v roce 1896 rozjely vozy elektrických drah na pravidelné lince mezi Karlínem, Libní a Vysočany

MEZI PRAHOU A VYSOČANY

Pravidelná doprava cestujících elektrickou dráhou začala v roce 1896 na trati Praha - Libeň - Vysočany. Trasa byla uváděna do provozu postupně a po dokončení měřila osm kilometrů. Jednokolejnou trať napájela elektrárna v Libni na Švábkách. Tato dráha přepravovala ročně přes 1,5 miliónu cestujících a počet ujetých vozových kilometrů se pohyboval mezi 530 a 630 tisíci.

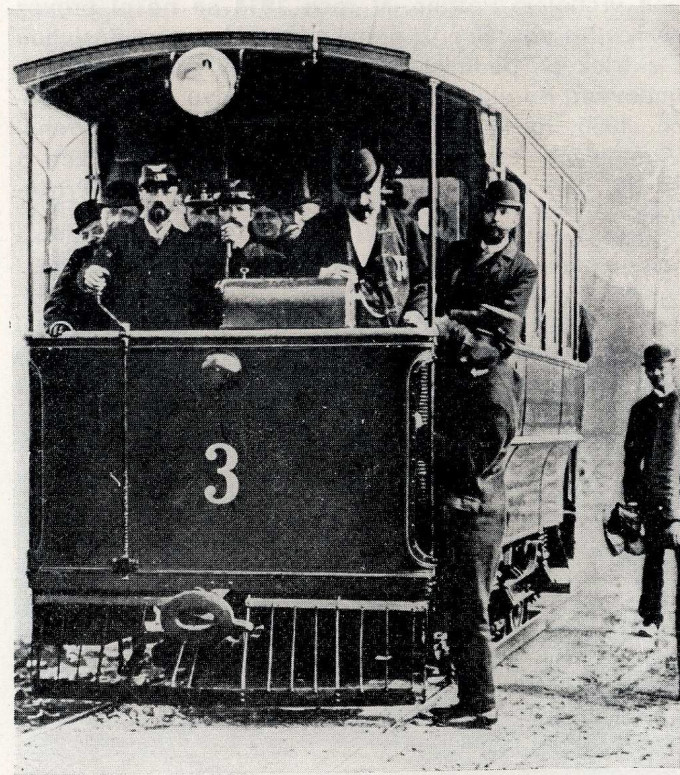
Křížík usiloval i o vybudování okružní dráhy od nádraží Františka Josefa (dnešní hlavní) kolem muzea přes Vinohrady k Olšanským hřbitovům, Karlovou (Kalininovou) třídou a přes Žižkov zpět k nádraží. Z finančních důvodů byla realizována pouze vinohradská větev, na níž byl provoz zahájen 25. června 1897.

V témže roce vznikla v Praze ještě jedna soukromá elektrická dráha. Koncesi získal Matěj Hlaváček, majitel Klamovky a obecní starosta v Košířích. Jeho trať vedla od Anděla Plzeňskou ke Klamovce a provoz na ní byl zahájen 13. června 1897.

DOPRAVA MONOPELEM OBCE

Rok 1897 je ve vývoji MHD v Praze důležitým přelomem. V tomto roce se pražská obec definitivně rozhodla převzít provozování přepravy osob do své kompetence. Zřídila zvláštní kancelář - Elektrické podniky královského hlavního města Prahy - a uvedla do provozu první trať pražské obce, která byla vlastně realizací Křížíkova plánu okružní tratě Praha - Žižkov - Vinohrady. Celá trasa měřila téměř šest kilometrů a doprava na ní byla zahájena 18. září 1897. V příštím roce začal provoz na druhé trati Elektrických podniků, postavené také Křížíkem, a to z dnešního náměstí Míru do Spálené. V roce 1898 vykoupily Elektrické podniky také pražskou koňskou dráhu. V květnu 1905 byl zrušen poslední úsek koňky z Malostranského na Křížovnické náměstí. Téhož roku byla uvedena do provozu elektrická dráha se spodním

přívodem proudu podle projektu F. Křížíka a to na Karlově mostě v délce 770 metrů.

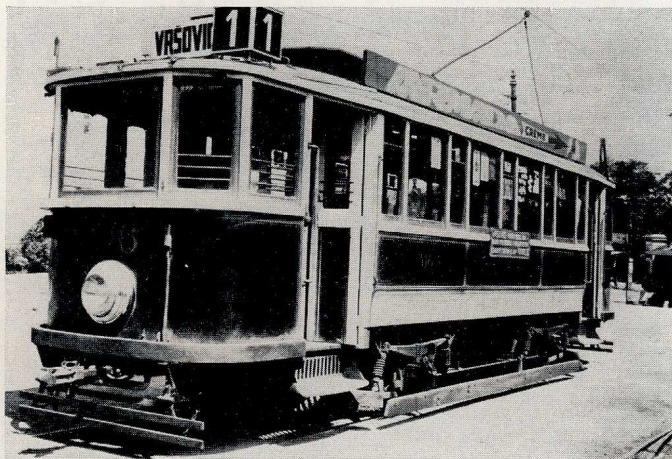


Český technik, vynálezce a neúnavný propagátor elektriky František Křížík u kontroleru vozu Vinohradské dráhy

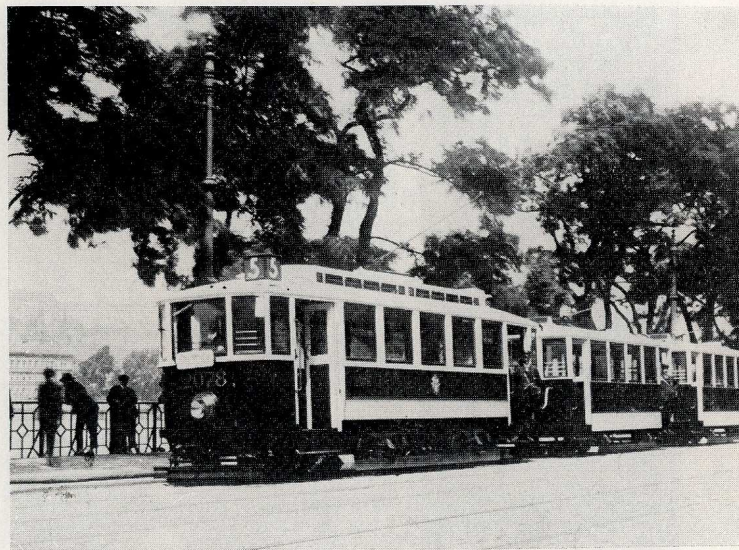
V roce 1908 měla dopravní síť elektrické dráhy již třináct linek o celkové délce přes 67 kilometrů.

STÁVKA ELEKTRIKÁŘŮ

První desetiletí dvacátého století bylo obdobím revolučních vystoupení dělnické třídy v celé rakousko-uherské monarchii. Do této doby spadá i stávka elektrárenských dělníků v roce 1907 a o rok později provozních zaměstnanců pražských elektrických drah. Pražští elektrikáři chtěli dosáhnout zvýšení mezd a právního zajištění zaměstnanců. Jejich stávka, pod-

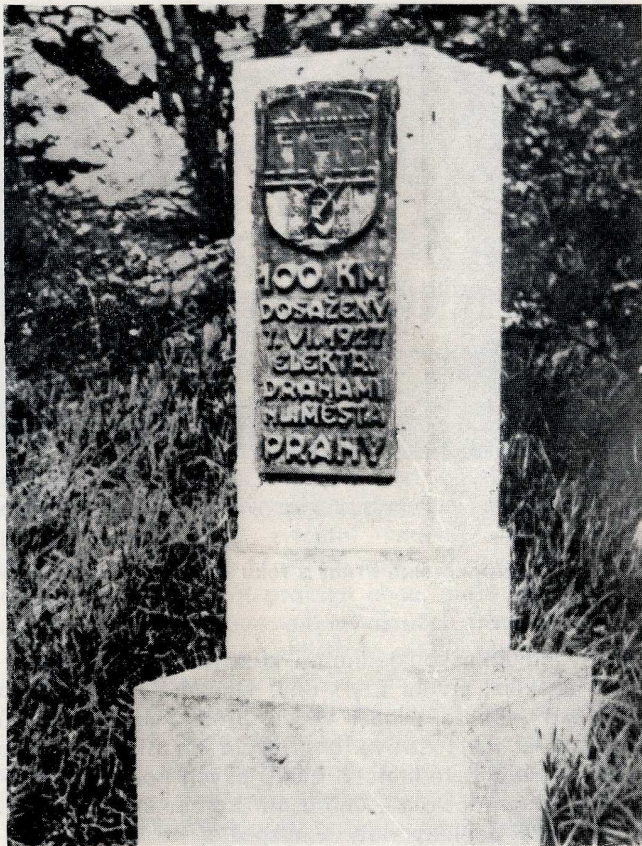


Tyto motorové vozy se v několika obměnách staly na desítky let základem vozového parku



Dopravácké panoráma Prahy z roku 1927

porovaná Zemskou jednotou zřízenců drah v Království českém, trvala čtyři dny. Na 24. února svolala Zemská jednota schůzi všech pražských dopraváeků na Střeleckém ostrově a přizvala na ni i zástupce správní rady a ředitelství Elektrických podniků. K dohodě potom došlo 28. února na Staroměstské radnici. Elektrické podniky daly k dispozici na zlepšení poměrů zřízenců obnos 65 tisíc korun a byl vypracován a vydán nový služební řád.



Do druhé stovky kilometrů tramvajových tratí

VELKĀ PRAHA A DOPRAVA

Od ledna 1922 vstoupil v platnost zákon o vytvoření tzv. Velké Prahy. K dosavadním osmi pražským čtvrtím se připojilo celkem šestatřicet obcí. To mělo samozřejmě svůj vliv i na další rozvoj městské dopravy. Po konsolidaci situace v poválečném období začalo přibývat linek elektrických drah, u některých se měnilo vedení. V listopadu 1923 bylo v provozu již 18 linek, stavební délka sítě měřila 82 kilometry, provozní délka 149 kilometrů.

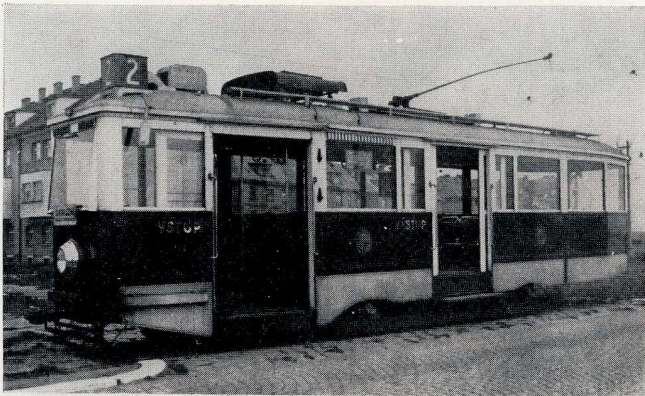
S tím, jak Praha rostla, rozšiřovala se i síť elektrických drah. Trati se prodlžovaly všemi směry, vý-



Své místo mají ve vozovém parku i pracovní vozy



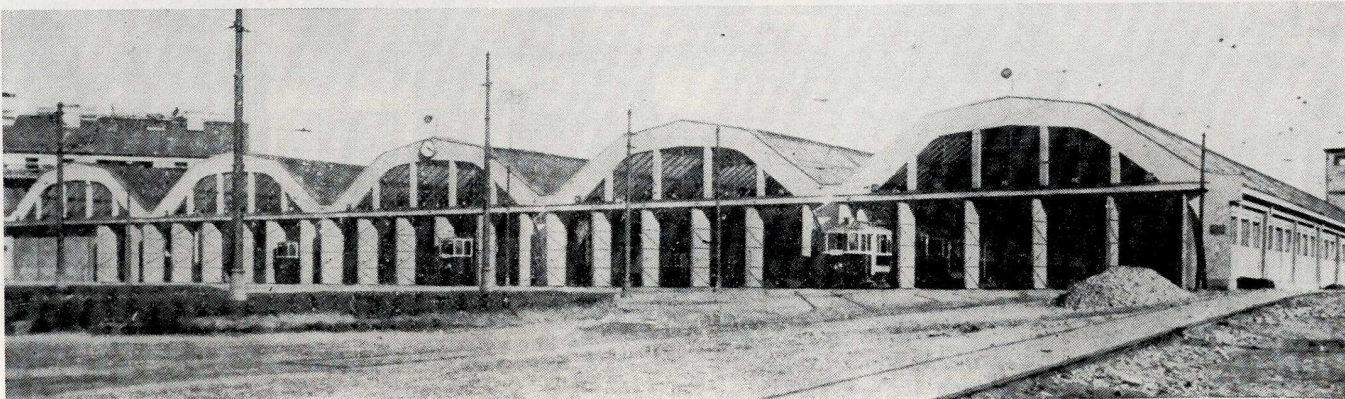
Významným přínosem pro organizaci a řízení rozrůstající se městské hromadné dopravy se stala Ústřední budova Elektrických podniků, postavená v letech 1930–1935



V roce 1936 se v pražských ulicích objevily první dvou-
nápravové vozy jednosměrného typu

stavba pokračovala rychlým tempem až do roku 1927, kdy při výstavbě trati Smíchov - Zlíchov dosáhly pražské elektrické dráhy svého stého kilometru stavební délky. Na každého Pražana připadalo průměrně 240 jízd tramvají ročně. Vyšší nároky na dopravu přinášely i vyšší požadavky na technickou základnu. V říjnu 1927 byla předána do provozu vozovna elektrodráh na Pankráci. I když vyrostla nová vozovna a rozšířily se vozovny na Žižkově, ve Strašnicích a Střešovicích, stále nestačily pojmout celý vozový park. Proto zahájily Elektrické podniky v roce 1931 stavbu další vozovny ve Vokovicích. Její provoz byl zahájen v únoru 1932. Velkým přínosem pro organizaci rozrůstající se městské dopravy a jejího řízení

Od října 1927 zajížděly tramvaje i do nové vozovny na Pankráci





Svatební jízda pražskou tramvají

z jednoho místa bylo vybudování Ústřední budovy v Praze 7, na pozemku bývalé továrny na klobouky. Vlastní stavba začala v r. 1930, od roku 1934 se do ní již stěhovali první zaměstnanci a kompletně hotová byla v roce 1935.

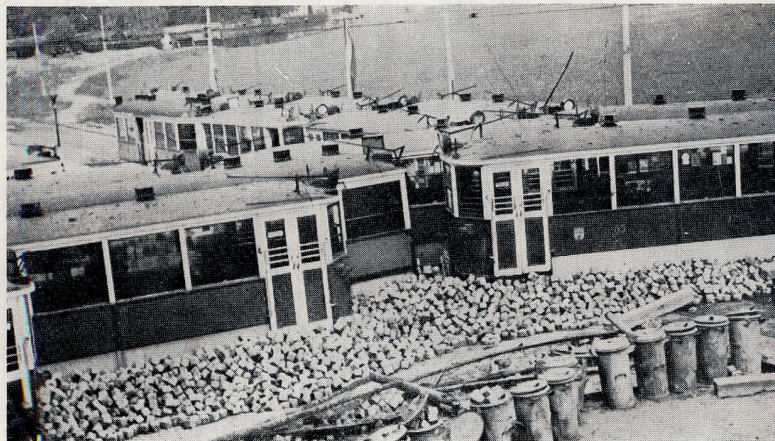
Modernizoval se také vozový park. V roce 1930 přibýlo 31 vlečných vozů, z nichž deset bylo nového typu se středním vstupem (tzv. krasin). V roce 1936 se objevily v pražských ulicích první čtyři dvounápravové vozy tzv. jednosměrného typu. Měly 28 míst k sezení, 40 ke stání a dveře se otevíraly a zavíraly pneumaticky.

DOPRAVÁCI V BOJI PROTI FAŠISMU

Pražští dopraváci stáli vždy v čele pokrokových revolučních dělnických tradic. V době před vypuknutím druhé světové války v roce 1936 to dokumentuje například zájezd do SSSR, kterého se zúčastnilo 67 zaměstnanců Elektrických podniků. Dalším důkazem jsou interbrigadisté z doby občanské války ve Španělsku z řad pracovníků EP.

Za druhé světové války prošla pražská doprava i dopraváci těžkou zkouškou. Chod dopravy určovaly válečné zájmy okupantů. Dopravní zaměstnanci nedob-

Pražské tramvaje ve slavných květnových dnech r. 1945



rovolně opouštěli své zaměstnání, protože byli nasazováni do různých odvětví válečného průmyslu. Ti kteří zůstali, bojovali proti okupantům podle svých schopností a možností. Jedním z prostředků byly i drobné sabotáže v každodenním provozu. Významnou roli v organizování odbojové činnosti sehrál řidič - komunista Ladislav Pösl. Z Fučíkovy Reportáže psané na oprátce jsou známi manželé Jelínkovi, u kterých se skrýval až do svého zatčení Julius Fučík. Josef Jelínek byl řidičem a průvodčím elektrických drah v pankrácké vozovně. Jména dalších dvou dopraváků, Františka Münzbergera a Antonína Oktábce jsou spojena s pomocí strýjcům atentátu na Heydricha.

V boji proti fašismu položili své životy i pražští tramvajáci



Hustou sítí buněk mezi zaměstnanci pražských elektrických drah rozvinula i ilegální organizace komunistického odboje Plamen svobody, která zahájila svou činnost v roce 1943. Těch zaměstnanců Elektrických podniků, kteří byli odvezeni do koncentračních táborů, byla dlouhá řada a jen málo z nich přežilo. Po válce byla v Ústřední budově odhalena pamětní deska se 155 jmény obětí fašismu. Patří mezi ně i ti, kteří padli za Pražského květnového povstání na barikádách. Na mnoha místech se právě tramvají používalo ke stavbě barikád. Boj s Němci se vedl i v okolí vozoven, těžké střety proběhly zvláště v okolí pankrácké vozovny.

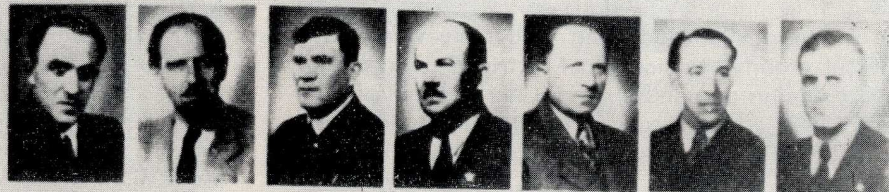
Svůj hlas dáváme komunistům



I. REVOLUČNÍ ZÁVODNÍ RADA E. P. HLAV. M. PRAHY



KVĚTEN
1945



DOPRAVA SE ZNOVU ROZJÍŽDÍ

Obnovit co nejrychleji provoz - to byl pro pražské dopraváky hlavní úkol prvních mírových dnů. Řidiči, průvodčí, údržbáři, úředníci, všichni bez ohledu na čas a námahu dávali vše do pořádku tak, aby se už 16. května 1945 rozjely vlaky linek číslo 4, 5, 9 a 15. A po nich už následovaly další.

Také v Elektrických podnicích se ujímaly vlády nové, revoluční orgány: komise pro Elektrické podniky - orgán Ústředního národního výboru hl. m. Prahy, nahrazující dřívější Správní radu a Revoluční závodní rada - představitel zaměstnanců. Řídící aparát EP byl

První BSP v Dopravním podniku



očištěn od Němců a od jejich přísluhovačů. V květnu 1946 se konaly demokratické volby, které potvrdily směr nastoupený v lidově demokratickém státě po osvobození. Zanedlouho po volbách byl znárodněn energetický průmysl. Elektrické podniky hl. m. Prahy byly v důsledku toho rozděleny. Část elektrárenská přešla do znárodněné energetiky a z části dopravní byl vytvořen Dopravní podnik. Do jeho čela byl postaven komunist Karel Lukavský. Také v únoru 1948 ukázali pražští dopraváci, kde je jejich místo. Za hodinové stávky 24. února se zastavily všechny tramvaje, autobusy i trolejbusy hlavního města. V Ruzynce se ustavila jednotka LM - jedna z prvních a nejvýznamnějších v Praze.

INICIATIVA HLAVNÍ DEVIZOU

Úkoly MHD v letech výstavby socialismu rostly. Se stále většími nároky však nemohl v prvních letech držet krok stav a rozvoj technické základny. Zlepšení slibovalo zavádění nových, technicky dokonalejších, rychlejších čtyřnápravových velkokapacitních tramvají typu T 1 pro 136 osob. V březnu 1952 byly na lince 4 zařazeny první dva prototypy. O rok později bylo v pravidelném provozu již 14 vozů T 1 a do roku 1956 jich Tatra Smíchov dodala pražským dopravákům celkem 133. V roce 1961 byl vyzkoušen prototyp tramvaje T 3 s podobnými technickými parametry jako T 1, ale pro 162 osoby.

Toto období bylo v pražské hromadné dopravě poznamenáno stálým nedostatkem pracovníků. Hledaly



První čtyřnápravová tramvaj typu T 1

se cesty, jak zajistit stále náročnější úkoly. Již v prvních letech socialistické výstavby se rozvinulo soutěžení o nejlepší pracovní četou, vlakovou četou, dílnu, soutěž „Jedím bez nehod“ apod. V roce 1959 byly také v Dopravním podniku zaregistrovány první kolektivy, soutěžící o titul „Brigáda socialistické práce“.



Staré tramvaje se 9. května 1974 rozloučily s Pražany

STĀLE VĚTŠÍ NĀROKY

Rokem 1964 vstoupila pražská hromadná doprava do významného desetiletí svého vývoje. Vozový park byl rozšířen, modernizován a prošel strukturálními změnami. Pokračoval proces nahrazování dožitých tramvají velkokapacitními „těčky“. Celkem jezdilo v roce 1968 v Praze 1331 vozů, z toho již 745 typu T3. Výměna byla dovršena v květnu 1974, kdy se Praha rozloučila se „starými“ tramvajemi. Do té doby dosluhovalo ještě 109 předválečných motorových vozů typu 200 a 95 vlečných vozů typu Krasin se středními dveřmi, které jezdily na linkách 7, 18 a 23.

V roce 1975 oslavila pražská městská hromadná doprava sté výročí zahájení svého provozu. Za sto let prodělala MHD v Praze obrovský vývoj od první koněspřežné tramvaje až po nejmodernější vozy typu T3. Nároky na tramvajovou dopravu, zejména její kvalitu a kulturu cestování však stále narůstají. Slavná historie pražských dopraváků, naplněná poctivou prací a aktivním přístupem k řešení problémů, dává i do budoucna ty nejlepší záruky.



Od roku 1961 slouží cestujícím tramvaje typu T3



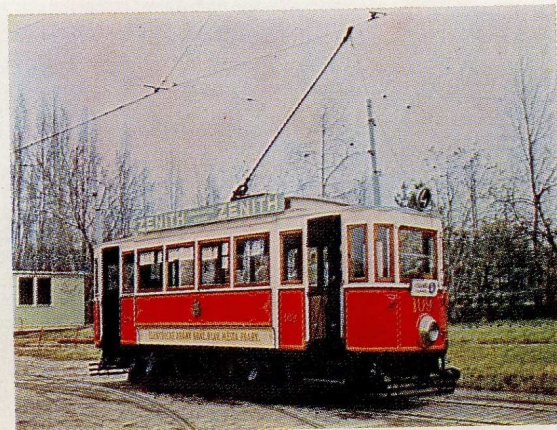
Otevřený vlečný vůz koňské dráhy z roku 1885. Nejstarší dochovaný provozní exponát muzea ve vokovické vozovně.



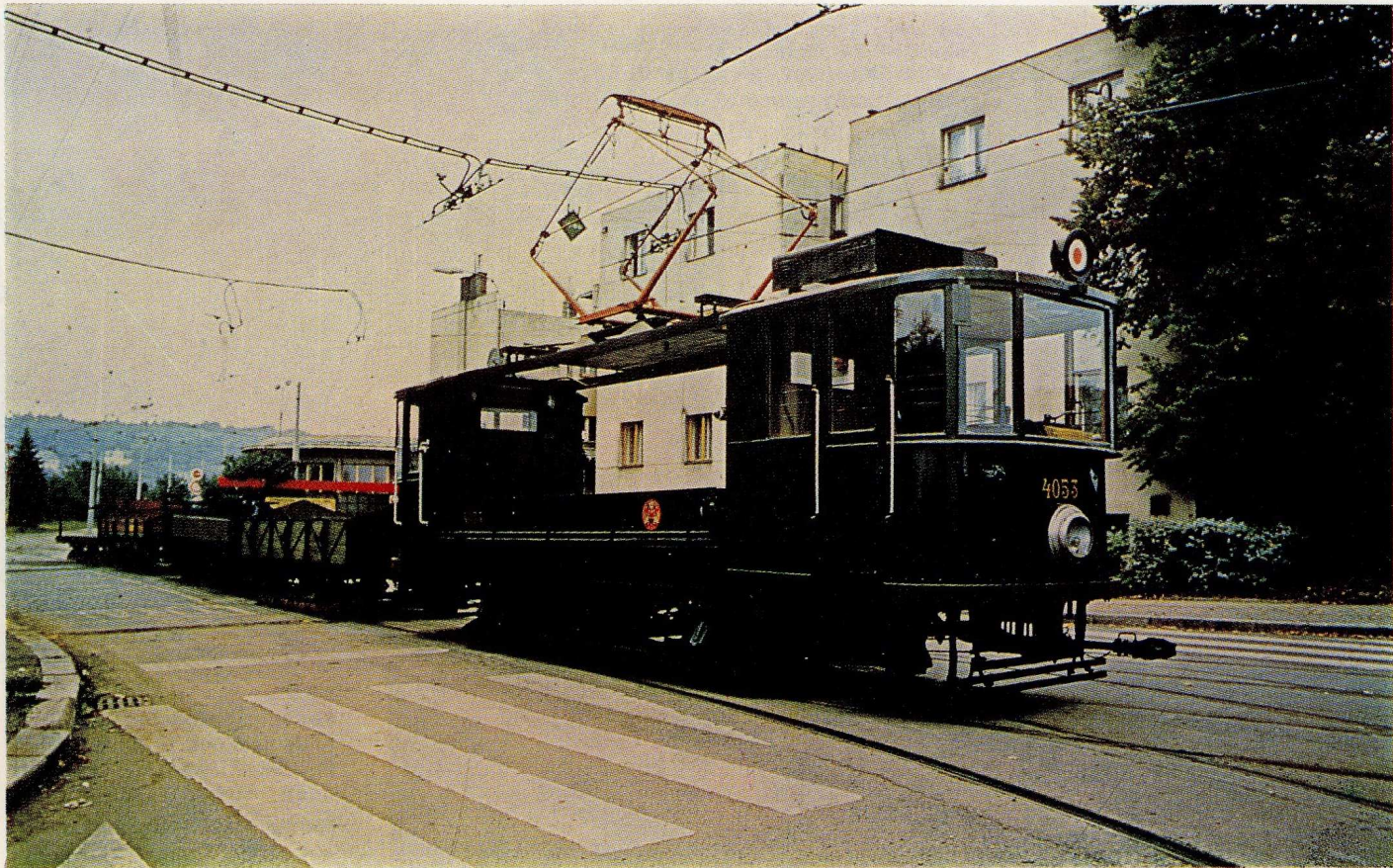
Otevřený letní vůz elektrických drah pro okružní a svatební jízdy.

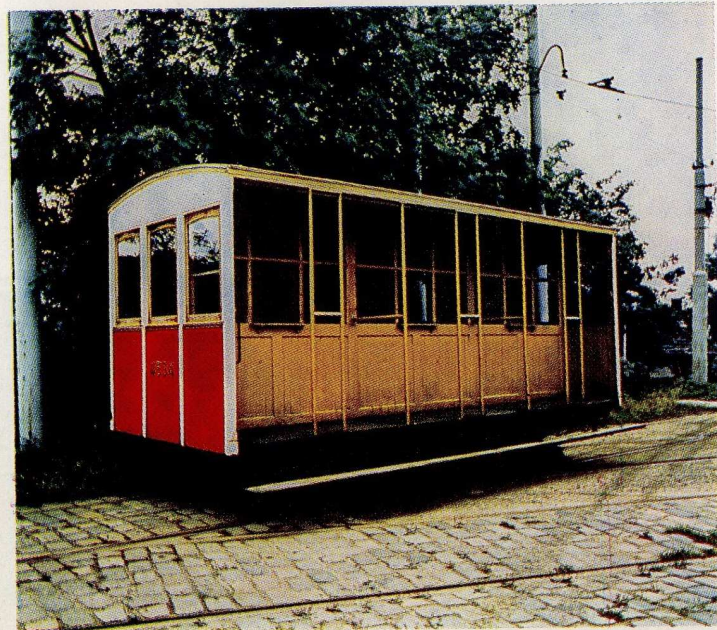
Elektrický motorový vůz v roce 1908. V běžném osobním provozu do roku 1929. Vzhled vozu z dvacátých let. ►

Elektrický motorový vůz z roku 1908. V provozu sloužil až do roku 1966, naposledy v Olomouci. Vzhled vozu z třicátých let. Na snímku s vlečňákem typu „vamberák“. ▼



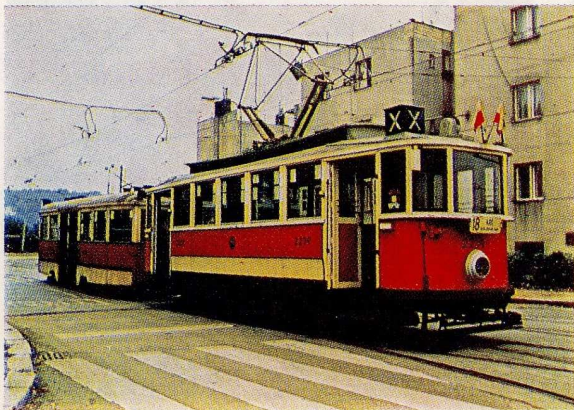
►
Nákladní elektrický motorový vůz z roku 1917. Za léta služby prošel četnými přestavbami. Na snímku se čtyřmi nákladními vozíky pro přepravu uhlí, sypkých materiálů i pevných nákladů.





Služební vůz z roku 1915. Ve své bohaté historii byl až do roku 1958 používán jako osobní, později jako pluh, nyní služební.

Pojízdná prodejna předplatních jízdenek a známek z roku 1928. Výrobek ústředních dílen Elektrických podniků Rustonka



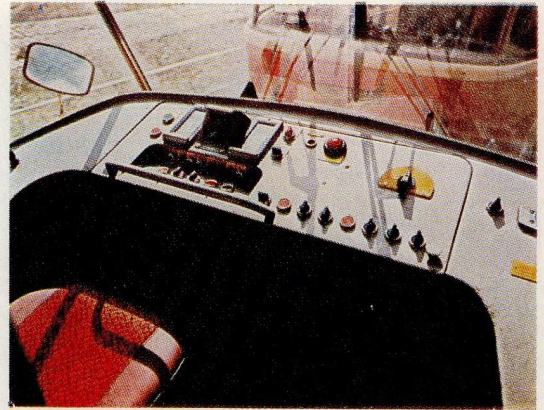
Elektrický motorový vůz z roku 1930, s nímž se Pražané rozloučili 9. května 1974. Na snímku v soupravě s vlečným vozem typu „Krasin“

Elektrický motorový vůz elektrických drah z roku 1930. Na snímku se dvěma vlečnými vozy typu „plecháč“. Vzhled soupravy z třicátých let. Pražanům sloužil do roku 1974

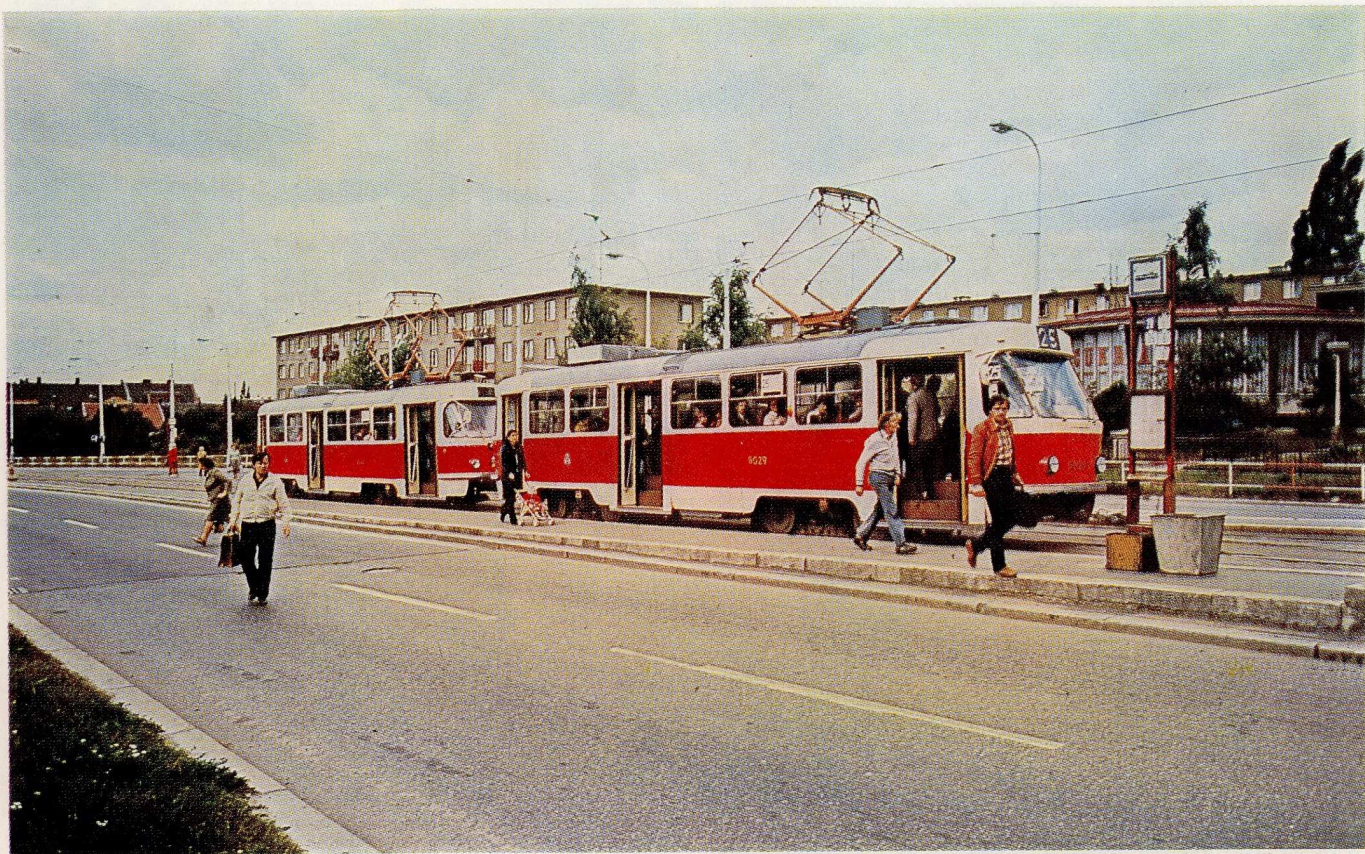


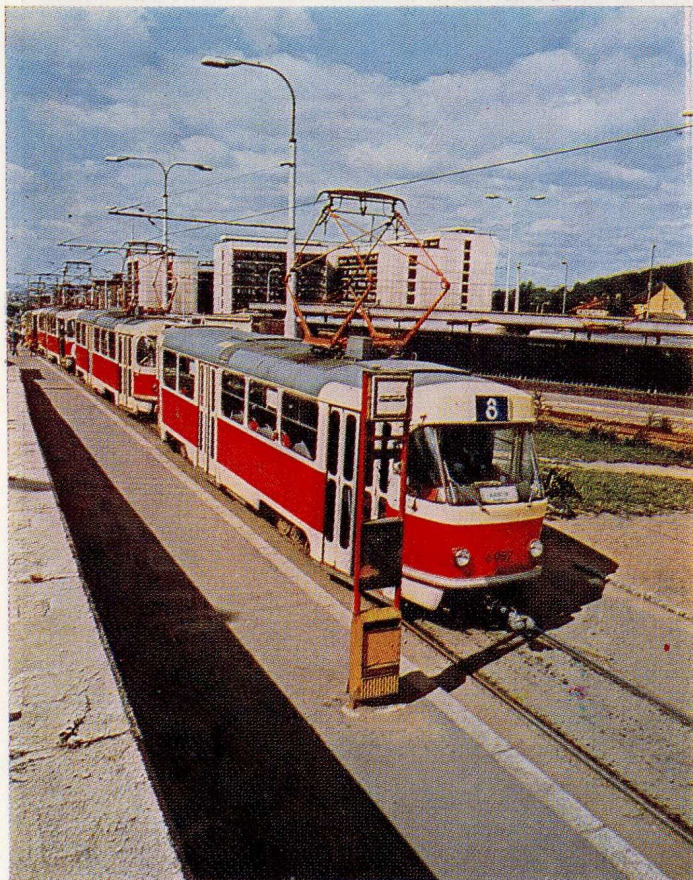
Rídící panel moderní „tétrojky“
je přehledný a účelně vybavený

V současné době je park elektrických drah posilován o velkokapacitní čtyřnápravové vozy typu T3 SU



►
Charakteristická nástavba na střeše této soupravy napovídá, že jde o „táčko“ s tyristorovou výzbrojí. Těchto, tzv. „zpívajících“ tramvají zmodernizovali v Ústředních dílnách Dopravních podniků více než stovku.





Interiér vozidla T 3 SU

Jediným typem, který dnes jezdí
v Praze v normálním provozu,
je velkokapacitní vůz elektric-
kých drah T 3



Sto let od zahájení provozu městské hromadné dopravy oslavila Praha v roce 1975 slavnostní jízdou historických i současných tramvajů

Současnost pražských tramvajáků

DOPRAVNÍ PODNIK ELEKTRICKÉ DRÁHY

Od roku 1971, po generální změně organizační výstavby Dopravních podniků, jsou Elektrické dráhy podnikem a od roku 1977 koncernovým podnikem v rámci koncernu Dopravních podniků hl. m. Prahy. Vznikly z dřívějšího závodu Elektrické dráhy, několika dalších provozoven a organizačních útvarů DP, například měnárny, trakčního vedení a podobně.

Předmětem činnosti DP Elektrické dráhy, k. p. je, jak už napovídá název, především pravidelná a ne-

Z osmi provozoven se vydává na svou každodenní pouť 407 tramvajových souprav



pravidelná přeprava cestujících prostředky elektrických drah a zabezpečování rozvoje a údržby základních fondů, s nimiž podnik hospodaří, včetně subdavatelských prací pro cizí dodavatele. V roce 1985, kdy skončí rekonstrukční práce, stane se koncernový podnik Elektrické dráhy také provozovatelem obnovené lanové dráhy na Petřín.

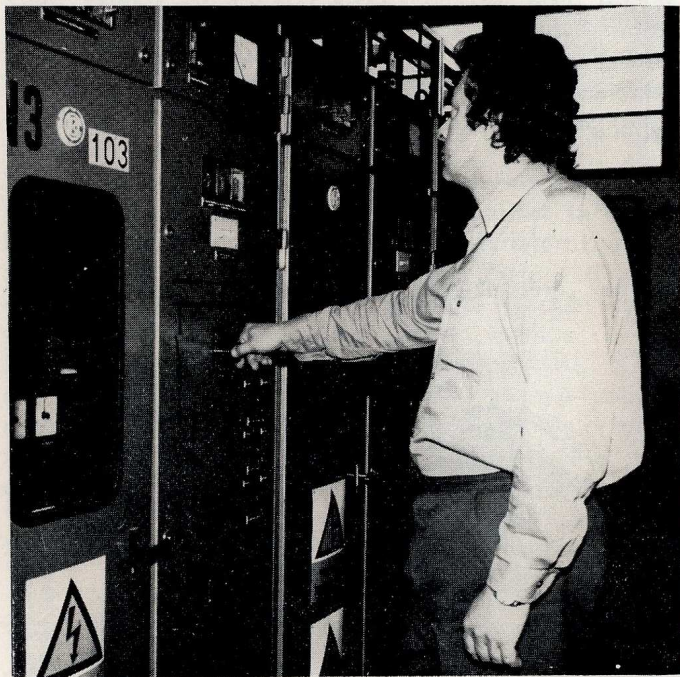
V současné době zajišťuje denní provoz šestadvacet tramvajových linek o celkové délce 366 kilometrů. Kromě pravidelných linek se však mohou Pražané setkat i s tzv. účelovými linkami například „jednačtyřicítkou“, která pomáhá v letním období zvládnout nápor Pražanů od smíchovského nádraží při návratech z víkendů. Vypravuje také linky posilové, které vyjíždějí při velkých společenských, politických, kulturních i sportovních akcích.

VE VŠECH KOUTECH PRAHY

Osm dopravních provozoven Elektrických drah můžeme najít téměř ve všech koutech Prahy. Jsou to: Hloubětín, Kobylisy, Motol, Pankrác, Strašnice, Střešovice, Vokovice a Žižkov. Dvě technické provozovny jsou v Charvátově ulici pro měnárny a kabelovou síť a potom na Vinohradech pro trakční vedení a auto-provoz.

Nejsou to však pouze provozovny, které jsou umístěny v několika různých částech Prahy. Ani ostatní útvary nejsou centralizovány v jednom místě. Kromě některých nevýhod přináší tato situace také jednu velkou výhodu – poskytuje možnost zaměstnání oby-

vatelům v takřka všech oblastech hlavního města. Celá organizace koncernového podniku Elektrické dráhy vytváří předpoklady jednotné činnosti všech jeho složek a zabezpečuje plnění náročných úkolů tramvajové dopravy.



Předpokladem bezporuchového tramvajového provozu je spolehlivé energetické zázemí

VOZOVÝ PARK ROSTE

Je pochopitelné, že s růstem požadavků na tramvajovou dopravu, s přibýváním nových tras a s jejich prodlužováním, se úměrně rozšiřoval i tramvajový park. Malý výlet do historie tramvajové dopravy v Praze ukázal, jaký byl jeho stav v minulosti od prvních vozů koňské dráhy (pro zajímavost - jeden exemplář historického vozu koněspřežné dráhy z roku 1886 se zachoval a je uložen ve vokovické vozovně, při pravidelných dnech otevřených dveří ho mohou vidět i všichni Pražané) až po moderní vozy typu T3.

Jenom dokonalá údržba je zárukou spolehlivého provozu



Když byly k 9. květnu 1974 vyřazeny poslední „staré“ tramvaje z pravidelného provozu, zůstaly na kolejích jen velkokapacitní „těčka“. V roce 1982 se poprvé v pražských ulicích objevily vozy typu T3 SU, které cestující snadno poznají podle toho, že po pravé straně vozu mají dvě sedadla vedle sebe.

Jak se vozový park koncernového podniku Elektrické dráhy měnil a rozšiřoval - inventární stav vozů vždy k 31. 12:

rok	T 1	T 3	T 3 SU
1974	114	838	
1975	114	838	
1976	76	909	
1977	74	910	
1978	49	910	
1979	49	910	
1980	42	910	
1981	31	910	
1982	31	910	20
1983	10	909	70
1984	-	789	70

To však není celý vozový park. Mimo provoz s cestujícími jsou dále používány tzv. vozy pracovní. Vývoj jejich stavu:

	1974	1982
manipulační	8 ks	7 ks
kolejové brusy	11 ks	9 ks
pluhy	1 ks	2 ks
měřicí	1 ks	1 ks
mazací	1 ks	1 ks
reklamní	2 ks	0
sypače	2 ks	0

Ani bez „dráteníků“ se pražští tramvajáci neobejdou



Všechny pracovní vozy, kromě dvou kusů typu T 1, jsou zatím dvounápravové, uvažuje se však o jejich postupném nahrazování buď jinými moderními mechanismy, nebo vyřazenými a rekonstruovanými vozy typu T 3. Dále jsou ve vozovém parku také vlečné vozy, které vznikly ze starých vlečných vozů před rokem 1974. Používáme je jako sklady a k přepravě materiálů, v současné době již převážně pouze v areálech vozoven. V roce 1974 měl DP El. dráhy čtyřadvacet vlečných vozů, nyní jich máme šestnáct, mezi nimi například i známé „uhelky“ a „lory“.

V roce 1976 začala modernizace vozového parku „tétrójek“ tyristorovou výzbrojí. Na přelomu let 1976 - 77 byly rekonstruovány první dva vozy tyristorovou výzbrojí, které dostaly nová evidenční čísla začínající osmičkou. Podle toho snadno poznáte všechny tyristorové tramvaje, stejně jako podle „krabice“ s nezbytným technickým vybavením na střeše vozu a podle typického „zpívání“ při jízdě. Sériově začala rekonstrukce probíhat v roce 1978, kdy dostalo tyristorovou výzbroj dalších deset vozů, v roce 1979 pětatřicet vozů, v roce 1980 pětadvacet vozů, v roce 1981 dalších třicet vozů. Dnes jsou celkem zmodernizovány 102 vozy typu T 3.

DO LÍMCE Z PANELŮ

Pro zajištění kvalitní tramvajové dopravy je stejně jako kvalitní vozový park důležitý dobrý stav tramvajových tratí. V současné době měří kolejová síť v Praze 260 kilometrů obousměrně, a to už je pořádná

délka. Stáří jednotlivých tratí není stejné, různé jsou i provozní podmínky na jednotlivých úsecích, jejich zatížení a vliv jiných druhů dopravy. To všechno dohromady jsou důležité faktory, které ovlivňují stav kolejových tratí. Moderní metodou jejich rekonstrukcí je panelizace. Metoda velkoplošných panelů BKV, dnes již vyráběných v Československu, je využívána prakticky při všech rekonstrukcích.



Pravidelnou údržbu vyžaduje i kolejová síť

Poprvé použily Dopravní podniky velkoplošné panely na pražské tramvajové trati v roce 1977 na třídě Rudé armády. Metoda BKV, kterou jsme převzali od našich maďarských sousedů, má řadu výhod. Je to například zkrácení doby oprav, delší životnost rekonstruované trati, snadnější manipulace, úspora materiálu i lidské práce.

K 31. 12. 1984 bylo již velkoplošnými panely opraveno jednokolejně přes 100 kilometrů tratí. Jako první přišly pochopitelně na řadu trasy, kde byl stav kolejí nejhorší, místa, vystavená největší dopravní zátěži. V letošním roce budou prakticky dokončeny rekonstrukce tratí v centru města a opravy se postupně přesunou do okrajových částí Prahy. V průměru „pre-

Od roku 1977 využívají pražští dopraváci při modernizaci tramvajových tratí moderní metodu velkoplošných panelů



DP Elektrické dráhy se stará i o předprodejní automaty jízdenek

vléknou“ Dopravní podniky ve spolupráci se svými dodavateli do panelů dvacet kilometrů tratí ročně. Výsledkem jsou kvalitní dopravní cesty, které umožňují lépe splňovat nároky, kladené v současné době na tramvajovou dopravu.

PĚČE O PRACUJÍCÍ

V koncernovém podniku Elektrické dráhy pracuje přes tři tisíce zaměstnanců. Rozsah a charakter služeb, poskytovaných naším podnikem, klade velké nároky na dostatečný kvalifikovaný kádr pracovníků. Jejich množství, morální a odborná vyspělost rozhoduje v podstatné míře o kvalitě, především o spolehlivosti, pravidelnosti a bezpečnosti tramvajového provozu. Proto také věnujeme velkou pozornost stabilizaci pracovního kolektivu. Jde především o vytváření příznivějších pracovních podmínek, lepších možností stravování v pracovních přestávkách před směnou či po ní, jde o péči o zdraví, rekreaci, rozvoj kultury a tělovýchovy, ale i o rozšiřování pomoci podniku při řešení bytové situace či možnosti ubytování pracovníků a také o správně volený systém hmotné zainterovanosti.

Důležitou podmínkou dobré práce provozních pracovníků je zabezpečení odpovídajícího stravování.

V rámci našeho koncernového podniku se například v roce 1984 stravovalo v závodních jídelnách 710 pracovníků, 63 zaměstnanci využívají stravenky RaJ a 170 osob mraženou stravu. Právě mražená strava má v DP Elektrické dráhy velkou budoucnost. Díky jí se daří zajistit odpovídající stravování i pracovníkům



Oblibu si u pražských tramvajáků získala i mražená strava, kterou si může řidič ohřát přímo ve voze

druhé a třetí směny i v nepřetržitém provozu. Výdejny mražené stravy jsou nyní na pracovištích v Hloubětíně, Kobylisích, Motole, Pankráci, Strašnicích, Vokovicích, Žižkově a trakčním vedení. Počet přidělovaných jídel na jednotlivé provozovny byl rozdělen se souhlasem ZV ROH na základě skutečných počtů pracovníků, možností zakoupit si občerstvení v okolí provozovny a na vybavení vozidel píckami.

V roce 1980 odebral DP Elektrické dráhy téměř sedmnáct tisíc porcí mražené stravy v ceně přes 164,5 tisíc korun, v roce 1981 přes osmadvacet tisíc

porcí v ceně 274 tisíce korun, v roce 1982 přes 40 000 porcí v ceně přes 388 tisíc Kčs a v roce 1984 již přes 55 tisíc porcí. Naši pracovníci si již na mraženou stravu, která představuje moderní, progresivní způsob stravování zejména pro jízdní a provozní zaměstnance zvykli a požadavky na ni stále rostou.

Pro zabezpečování zdravotní péče o pracovníky má koncern sedmnáct závodních ambulancí a jedno závodní středisko v depu Kačeroch. Čtyři ambulance jsou rozšířeny o stomatologickou péči a další tři sdružené ambulance jiných organizací poskytují služby



Hezké prostředí čeká o prázdninách i na nejmladší dopravní generaci

také našim pracovníkům. Základem soustavné odborně vysoce kvalifikované zdravotní péče o pracovníky Dopravních podniků se má stát závodní ústav národního zdraví koncernu. Příslušné studie prokazují, že ZŮNZ DP je výhodné spojit se zdravotním zařízením s všestranně vybavenými speciálními odděleními. Proto v souladu s usneseními Rady NVP pokračujeme na projektové přípravě ZŮNZ v oblasti Vychovatelny, který by mohl využívat specializovaných zařízení nemocnice Bulovka.

Zdravotní péče o pracovníky našeho koncernového podniku je zabezpečována jednak preventivně a jednak řádným léčebným dohledem prostřednictvím sedmi závodních lékařů, z nichž čtyři jsou přímo na pracovištích DP - Elektrické dráhy. Součástí péče o zdraví je i lázeňská péče. V loňském roce bylo pracovníkům našeho podniku například přiděleno třiadevadesát poukazů.

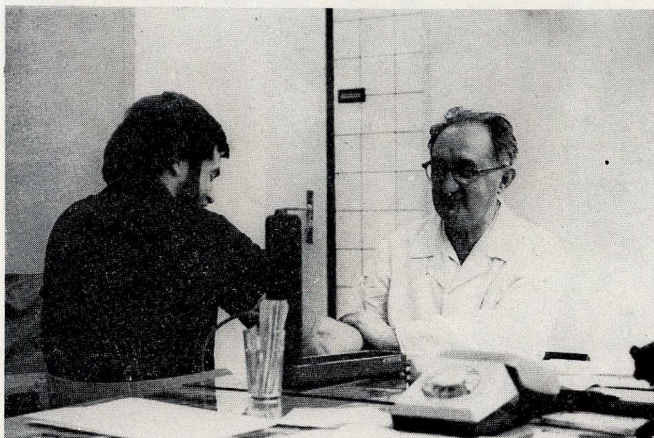
Pro ubytování mimopražských pracovníků našeho koncernového podniku slouží sedm ubytovacích zařízení s celkovou kapacitou 118 lůžek. Jedná se o ubytovny smluvně zajištěné Dopravními podniky u jiných organizací, například Konstruktivy, Stavoservisu, ONV Praha 10 a podobně. Koncern dále usiluje o stavbu nových ubytovacích areálů DP v Praze 4 u stanice metra Primátora Vacka a v Praze 10 - Štěrboholích.

V péči o pracující zaujímá významné místo rekreace. Umožňuje regeneraci pracovních sil i aktivní odpočinek pro pracovníky s jejich rodinami. Koncern Dopravních podniků má k dispozici třináct rekreačních zařízení s téměř osmi sty lůžky, dva letní pionýrské



Horská chata Nebozízek v Krkonoších je jedním z řady rekreačních středisek pražských dopraváků

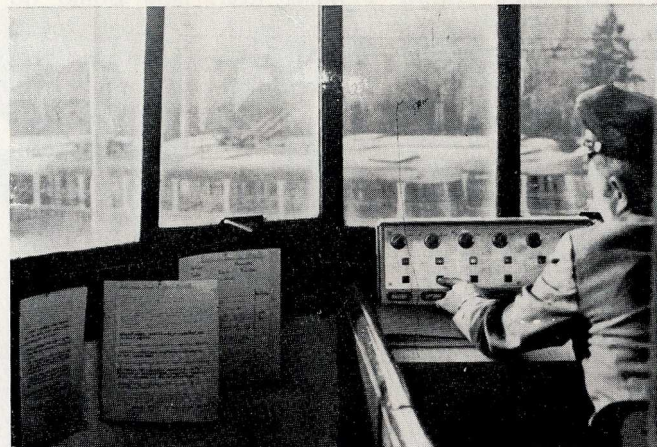
tábory o kapacitě přes čtyři sta míst a dvě společenskobytovací a školící střediska. Vedle toho provozují ještě jednotlivé závodní výbory ROH pět rekreačních středisek se zhruba 300 lůžky a pět letních pionýrských táborů, z nichž jeden je spravován právě ZV ROH Elektrické dráhy. Dále organizujeme bezdevizovou výměnnou rekreaci s BKV Budapešť a BVB Berlín. V roce 1984 se rekreace podnikové a výběrové v ČSSR i v zahraničí zúčastnilo téměř 1400 pracovníků koncernového podniku DP Elektrické dráhy a dětské rekreace 430 dětí našich zaměstnanců.



Namáhavosti a zodpovědnosti dopravné práce musí odpovídat i zdravotní péče

SOCIALISTICKĀ INICIATIVA

Péče o pracující je jednou z hlavních forem starostlivosti podniku o své zaměstnance, na jejíž úrovni také záleží stabilizace pracovních kolektivů. Pracující vracejí podniku jeho péči dobrou, kvalitní prací, plněním všech stanovených úkolů a cílů. Důležitou roli v této oblasti hraje pracovní aktivita zaměstnanců. Pracovníci našeho koncernového podniku stáli vždy ve čele iniciativy mezi pražskými dopraváky. Celkem je do hnutí BSP zapojeno cca 1300 pracovníků.



Cílem je trvalá snaha o pravidelnost a spolehlivost provozu

Na rok 1984 jsme uzavřeli celopodnikový závazek v hodnotě 8 626 000 korun a splnili jsme ho v hodnotě 11 453 000 korun. Pro rok 1985 soutěžení a aktivní přístup k plnění úkolů pokračuje.



Bezpečnost především

Pohled do budoucnosti

DOPRAVNÍ GENEREL

Koncepci rozvoje pražské hromadné dopravy a tedy i elektrických drah v etapě od roku 1990 do roku 2000 obsahuje a rozpracovává generel rozvoje koncernu Dopravních podniků hl. m. Prahy. Jeho úkolem je na základě daných podmínek z hlediska rozvoje města, výstavby metra a komunikační sítě, především pražského Základního komunikačního systému, stanovit základní směry pro další vývoj všech složek provozujících a zajišťujících MHD.

Zatímco v roce 1980 měla Praha něco přes 1,2 miliónu obyvatel, v roce 1990 to již bude podle před-



Jednou z forem účasti pracujících na řízení podniku se staly stranické technickoekonomické konference

pokladů 1,3 miliónu a v roce 2000 téměř 1,4 miliónu. Samozřejmě, že neporostou pouze kapacitní nároky na městskou dopravu, ale také na její úroveň, kulturu cestování, kvalitu, rychlost a spolehlivost. S tím vším musí plány do budoucna počítat.

Systém MHD tvoří integrovaný celek, schopný trvale zabezpečit všechny potřeby města. V závislosti na rozvoji tras metra se funkce tramvajové dopravy podstatně mění. Zatímco rozhodující radiální a diametrální přepravní proudy přebírá metro, je tramvaj nejvhodnějším dopravním prostředkem pro realizaci přepravních vztahů tengenciálních a zajišťuje podstatnou část přepravy z obvodů města k síti metra. Doplňujícím prvkem kolejové dopravy, tedy metra a tramvajů, bude síť autobusů. Autobusové trasy povedou ve směrech přepravní zátěže menší intenzity, budou zajišťovat především napájení metra a místní obsluhu. Základním cílem přestavby dopravního systému hl. m. Prahy je rozvíjení sítě metra a navazující tramvajové dopravy tak, aby k roku 2000 bylo dosaženo více než pětasedmdesáti procent podílu elektrické trakce.

Vývoj dělby přepravních výkonů mezi jednotlivými traktami v letech 1981 až 2000 v procentuálním vyjádření:

trakce	1985	1990	1995	2000
metro	33,5	40,1	44,3	49,8
tramvaje	35,9	32,2	31,5	29,4
autobusy	30,6	27,7	24,2	20,8

ÚKOLY PRO TRAMVAJE

V uplynulém období došlo k přehodnocení názorů na využití kolejové dopravy. K novému hodnocení významu kolejové a zvláště tramvajové dopravy vede nejen vzniklá palivo-energetická situace, ale i zájem na zlepšení životního prostředí. Výsledkem těchto úvah je tedy zachovat zhruba ve stejném objemu současnou tramvajovou dopravu, současně však podstatně modernizovat tramvajové cesty a dopravní prostředky. Nová koncepce rozvoje a významu provozu elektrických drah je velkým přínosem jak v oblasti přepravy, kultury cestování, energie, životního prostředí, tak i z hlediska výhledového rozhodování o budoucnosti našeho koncernového podniku a dlouhodobých pracovních jistot všech našich zaměstnanců.



NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ

V plánu rozvoje elektrických drah do roku 2000 se počítá i s výstavbou nových tramvajových tratí, které pomohou řešit dopravní problémy v některých částech města, především v nově stavěných sídlištích v okrajových oblastech Prahy.

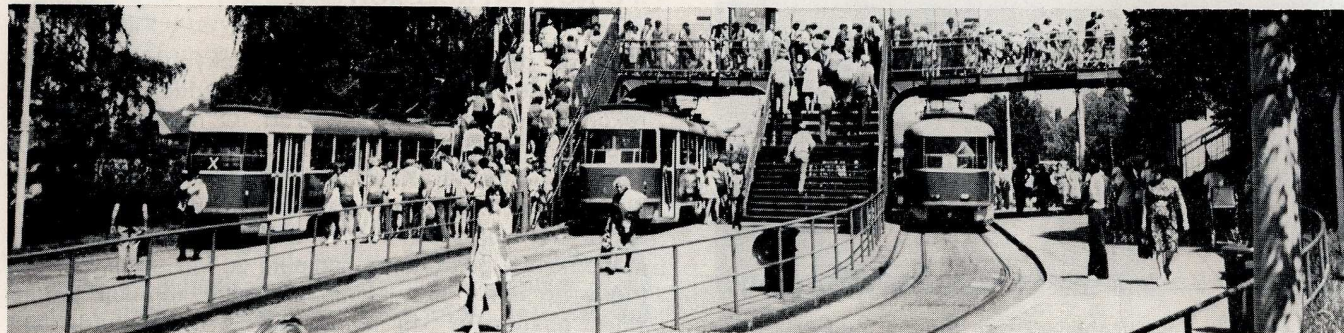
Po roce 1990 by se měly tramvaje rozjet z Motola až k nádraží Zličín, od nádraží Braník do sídliště Modřany i po nové trati spojující Palmovku s Ohradou.

Do roku 2000 je plánováno prodloužení tratí od Černého mostu do Dolních Počernic, prodloužení tras ze sídliště Modřany na Libuš, z Modřan do Komořan, přeložka trati od nádraží Veveslavín podél trati ČSD až do sídliště Dědina a výstavba nových tratí z Hlubočep přes Barrandov do Slivence a z Bílé Hory přes Řepy k Plzeňské třídě.

Nové tramvajové tratě budou sloužit tedy především obyvatelům pražských sídlišť, kteří mají v současné době určité potíže s dopravou do středu města. Zajišťují kvalitní, kapacitní druh přepravy a pomohou zkrátit velké přepravní vzdálenosti.

Součástí sítě elektrických drah se stává také nově rekonstruovaná pozemní lanová dráha na Petřín, která začíná sloužit Pražanům a návštěvníkům hlavního města v tomto roce. Téměř dvacet let, přesně od června 1965, byla lanovka mimo provoz. Příčinou byl velký sesuv podmáčené zeminy petřínského vrchu, který zničil dvě třetiny celé tratě. Nejdůležitějším úkolem rekonstrukce je zajištění stability tratě a její zabezpečení proti dalším případným sesuvům půdy. Proto v místech, kde byla lanovka zcela zničena, bylo kolejové těleso založeno na železobetonovém roštu, osazeném na soustavě mikropilotů.

Dopravácký koncert, tak hodnotila po Československé spartakiádě 1980 i práci pražských tramvajáků většina deníků



ROZVOJ TECHNICKÉHO ZÁZEMÍ

Měšírny a kabelová síť jsou v současné době schopny po stránce výkonů pokrýt veškeré požadavky dané projektem organizace dopravy. Samozřejmě, že s budováním nových tratí se počítá také s výstavbou dalších měšírny a napájecích kabelů nových tratí.

V současné době se realizuje výstavba dálkového ovládní měšírny. V roce 1983 byla dokončena první etapa a z budovy Centrálního dispečinku je dálkově



Ženy se stále častěji objevují i za řídicími panely

ovládáno dvacet měšírny. Kompletní dokončení se plánuje do konce sedmé pětiletky. Dokonalejším vozidlům a novým tratím, většinou vedeným po samostatných tělesech, bude odpovídat i nový systém trakčního trolejového vedení. V období sedmé a osmé pětiletky se počítá s rekonstrukcí měšírny Hostivař a s výstavbou nových měšírny Hloubětín II, Holešovice I a II.

Nové vozy si vyžádají také zmodernizované provozovny. Počítá se s tím, že dosavadní počet osmi provozoven bude zachován. Po úpravách, směřujících především k odstranění namáhavé práce, například ručního mytí a vnitřního čištění vozů, budou provozovny vybaveny dokonalejším sociálním zařízením. Ty provozovny, u nichž by tyto úpravy nebyly možné, budou rekonstruovány pro jiné účely technické základny a současně bude zahájena výstavba provozoven nových.

PO NOVÝCH KOLEJÍCH

Celkové změny v provozu elektrických drah, jejich modernizace a zdokonalování si vyžádají také další rekonstrukce tramvajových tratí. O modernizaci velkoplošnými panely, která začala v Praze v roce 1977, jsme se již zmínili. Ke konci roku 1984 bylo již velkoplošnými panely BKV modernizováno přes 100 kilometrů tramvajových tratí. I nadále však bude jejich modernizace pokračovat tempem 20 km tratí ročně. Plány na další léta sedmé pětiletky zahrnují především odstranění dalších úseků s neodpovídajícím

technickým stavem kolejového svršku. To všechno směřuje k tomu, aby dobrý stav tratí vytvořil odpovídající podmínky pro kvalitní, rychlou a bezpečnou dopravu elektrických drah.

Nové tratě budovaných tramvajových sítí, především v okrajových částech Prahy, budou stavěny na samostatných drážních tělesech se snahou oddělit je co nejvíce od rušivých vlivů ostatních druhů dopravy a budou vybaveny příslušným zabezpečovacím zařízením.

TRAMVAJE BUDOUCNOSTI

V souladu s přestavbou tramvajového systému na okružně-radiální dojde k mírnému nárůstu oběžné rychlosti a tím i ke zvýšení nabízené přepravní kapacity. Souběžně se všemi změnami bude zahájena také modernizace vozového parku, která je neméně důležitým předpokladem úspěchu nového systému a organizace tramvajové dopravy.

Vozový park, který dnes tvoří vozy T 3, dozná zásadní změny. Kolem roku 2000 má být v provozu sice ještě asi tři sta „tétrojek“, avšak obnova bude pokračovat plně tyristorizovanými článkovými tramvajemi KT 8 D5. V současné době je tento nový typ vozu zkoušen a první dodávky z ČKD Tatra se očekávají již v průběhu osmé pětiletky.

Jedná se o obousměrné tříčlánkové tramvaje o celkové délce přes třicet metrů, se všemi nápravami hnacími a pochopitelně s moderním vybavením, které bude řidičům i cestujícím podstatně příjemňovat



Na střechách pražských tramvají přibývají antény vysílaček

jízdu. Počítá se s uspořádáním sedadel 2 + 1 a s maximální obsaditelností 350 cestujících. Vůz bude mít 5 dveří a jeho celková hmotnost bude sedmatřicet tun.

V oblasti řízení provozu se počítá s vybavením tramvajových souprav radiostanicemi. Do budovy Centrálního dispečinku na Bojišti bude soustředěn dopravní, technický i energetický dispečink našeho koncernového podniku. Postupně dojde k rozšíření systému kontroly průmyslovou televizí a k dálkovému ovládání rozhlasu v dopravních uzlech. Vytvořený kontrolní a řídicí systém, který předpokládá využití řídicího počítače, zahájí provoz v osmé pětiletce.

Nová technika v rámci rozvoje a zdokonalování tramvajové dopravy v Praze bude opět klást požadavky na vysokou profesionální kvalifikaci pracovníků, jimž zajistí dobrou a trvalou pracovní perspektivu.

PO KOLEJÍCH NA PETŘÍN

V červnu roku 1985 se po dvacetileté odmlce rozjela lanová dráha na Petřín. Obnovení provozu ve zkráceném termínu ještě před Československou spartakiádou bylo výsledkem odpovědného přístupu dělníků a techniků, a pochopení městských stranických i správních orgánů. Obrovskou roli sehrála také iniciativa a opravdové fandovství lidí, kteří se o návrat lanovky na Petřín zasloužili. Výrazem této iniciativy byl sdružený socialistický závazek uzavřený na počest 40. výročí vyvrcholení národně osvobozenického boje a osvobození Československa Sovětskou armádou.

Spolu s lanovkou přivítala první hosty také rekonstruovaná výletní restaurace Nebozízek.

Opětovné uvedení lanové dráhy do provozu přispělo ke zkvalitnění služeb poskytovaných pražské veřejnosti DP Elektrické dráhy, který je jejím provozovatelem. Zároveň zvýšilo kapacitu pražské hromadné dopravy a vyřešilo jeden z problémů v dopravní síti našeho hlavního města. Petřínská lanovka obnovila přímé spojení mezi celou oblastí Strahova a centrem města. Stala se organickou součástí jednotného dopravního systému Prahy. Nelze opomenout ani její význam pro rekreační dopravu návštěvníků petřínských zahrad a sadů i její nespornou turistickou atraktivnost. Petřínská lanová dráha je jedinečnou historicko-technickou památkou, ale je provozována s využitím nejmodernější techniky při dodržování současných bezpečnostních předpisů.

Přijďte mezi nás!



DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY - ELEKTRICKÉ DRÁHY K. P.

p ř i j m e

řidiče a řidičky tramvají - od 20 let
řidičský průkaz na tramvaje se získá
v krátkodobém kursu

pracovníky stavebních profesí
zařazení 4. - 6. tř.

myče vozů, skladníky, strážné, výhybkáře
zařazení 3. - 4. tř.

uklízečky
zařazení 3. - 4. tř.

provozní dispečery
zařazení 8. - 9. tř. / SO, ÚSO

samostatné účetní
zařazení 8. - 9. tř. / ÚSO

samostatné energetiky
zařazení 10. tř. / ÚSO

administrativní pracovníky
zařazení 6. - 8. tř./ÚSO, ÚSV

Nabízíme: volné jízdenky MHD i pro rodinné příslušníky, ubytování pro svobodné v ubytovnách hotelového typu, oděvní výměrek, tuzemskou i zahraniční rekreaci, možnost získání bytu, stabilizační odměny pro řidiče tramvají.

Informace je možno získat přímo na dopravních provozovnách nebo na osobním oddělení Praha 1, Charvátova 9, telefon 22 82 95

Vítáme všechny zájemce o práci v našem podniku a srdečně je zveme do svých řad.



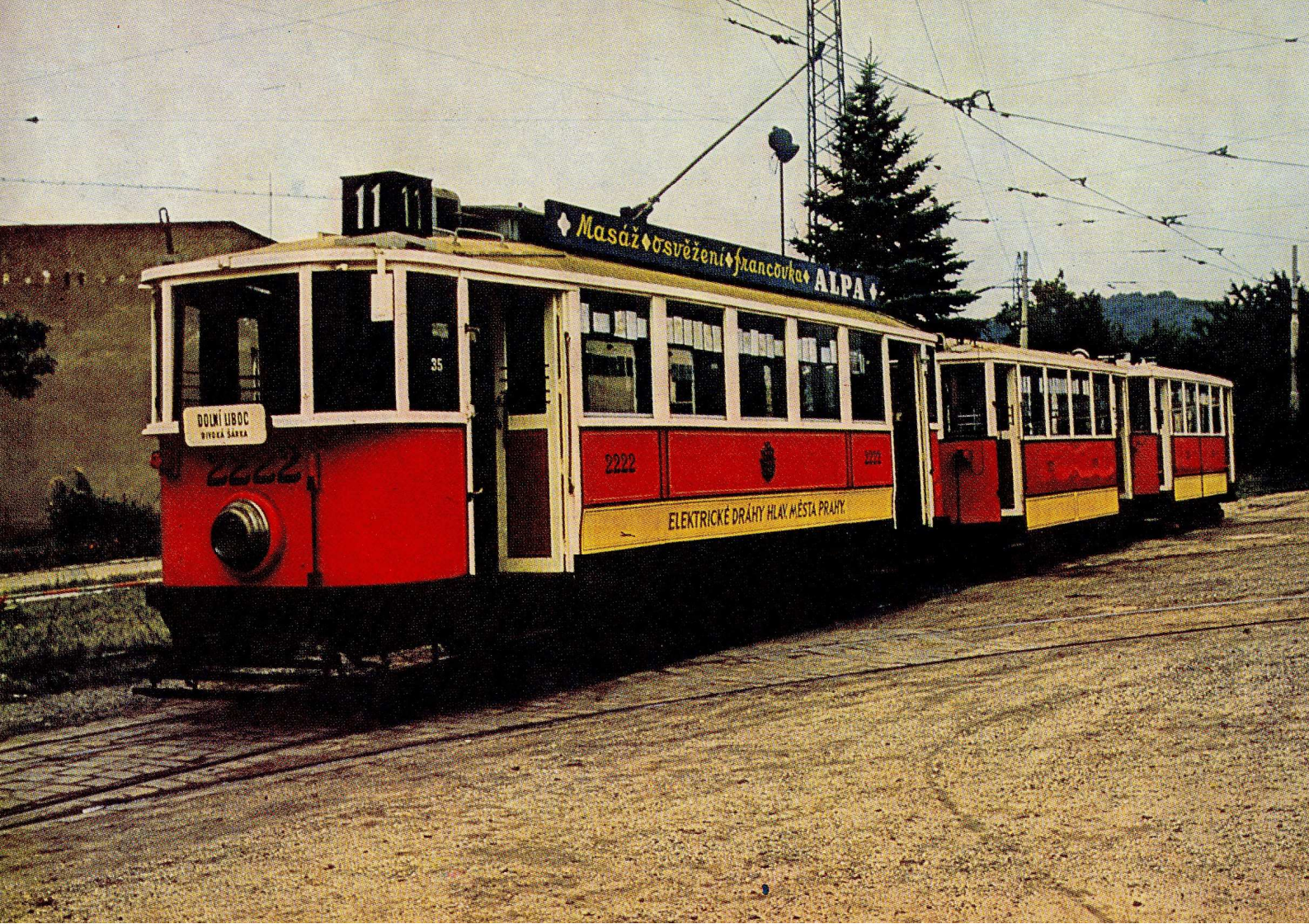
OBSAH

Úvod	str. 5
Od koňky k téčkům	str. 7
Současnost pražských tramvajáků	str. 30
Pohled do budoucnosti	str. 39



705





◆ Masáž ◆ osvěžení ◆ Francovka ◆ ALPA ◆

DOLNÍ ÚBOČ
VÝVOČKA ŠÁRKA

35

2222

2222

ELEKTRICKÉ DRÁHY HLAV. MĚSTA PRAHY