

# HISTORIE PRAŽSKÉHO METRA

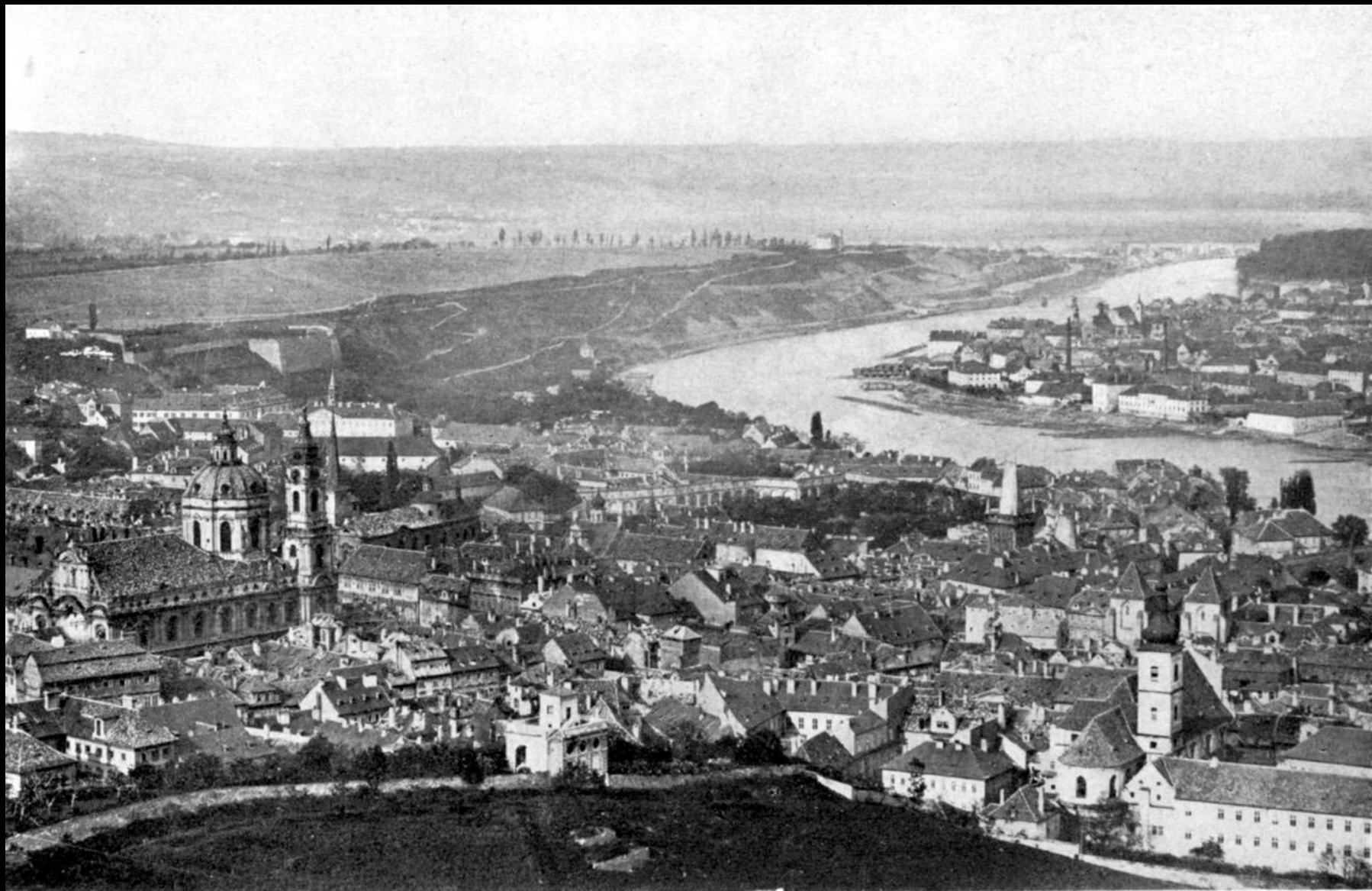


5. prosince 2017

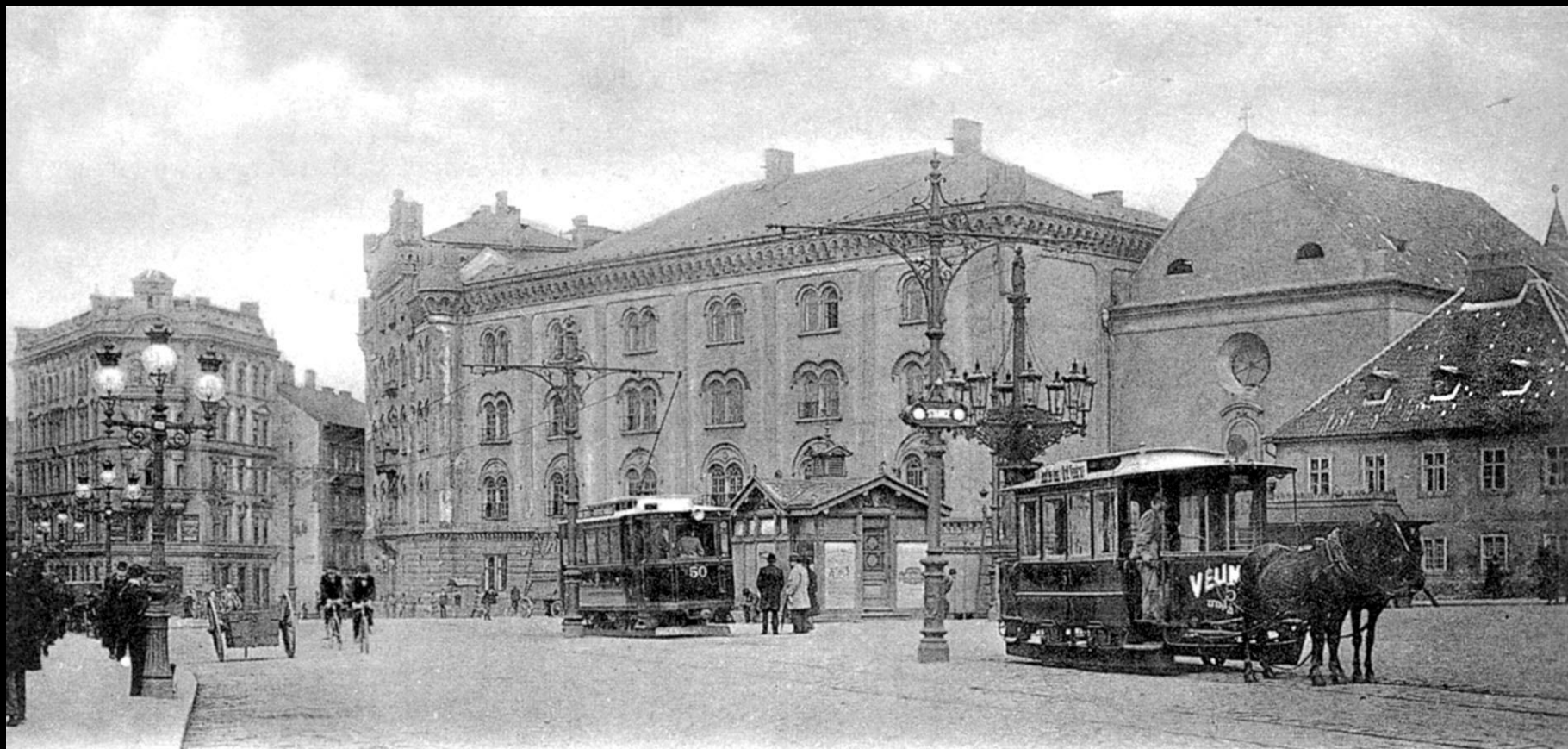
**Mgr. Pavel Fojtík, Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy**  
**FojtikP@dpp.cz**







**Praha 1860**



**1898 – zahájení elektrifikace koněpřežné dráhy**







**Ladislav Rott**  
**1851- 1906**



### STROJE A PŘÍSTROJE

na vrtání kovů, kroužení obrábě, tření barev  
sekání masa.

#### JEŘÁBY, KLDKY WESTONOVY.

SOUSTRUHY.

#### VENTILATORY, STRÍHADLA A LISY.

Stroje pro klempíře.

Šrouby, nůty, hřebíky, drátěnky, matice, šrouby  
matice, spony a šrouby na řemeny.  
Klempířské kování kovů.

#### Řemeny k strojům.

VÝROBKY ANGLICKÉ.

Ocel v tyčích, ocelové dráty a plechy. Americké  
podávky a vídla.

#### Hospodářské náčiní.

Pilníky a pily všech tvarů a rozměrů.  
Směšák.

Míry a měřítka pro inženýry.

Americké zvláštniny.

Čerpadla. Ostnatý drát.

Založeno r. 1840.

OBCHOD NÁSTROJI A ZBOŽÍM KOVOVÝM

# V. J. ROTT

STARÉ MĚSTO, MALÉ NÁMĚSTÍ č. 142-I.

V PRAZE.

Staniče telefonu číslo 56.

Účet u pošt. spoř. č. 902.265.

### NÁSTROJE A NÁČINÍ

anglické a francouzské pro veškeré řemesla, továrny,  
mlýny, dílny strojnické a nádražní.

#### DOMÁCÍ TELEGRAFY A TELEFONY.

Diamanty pro sklenné.

#### VÝROBKY ZÁMEČNICKÉ PRO STAVBY.

Rýsovadla, olovnice, nivelly.

Závaží a míry metrické, váhy stolní  
a desetinné.

#### Hobličky, furnýry a dřeva zámořská.

KOVY, PLECHY A DRÁTY.

Měchy a výhně plynové.

Nástroje koželužské.

#### Hodiny a součásti hodinové.

Kovadla, svěráky a závitnice.

Jehly a pořehy k šicím strojům všech soustav  
Struny ocelové a střeškové.

Náčiní kuchyňské.

Roury pro plynovody.

Žací strojky na trávu.

2) Praha, dne 2. června 1898

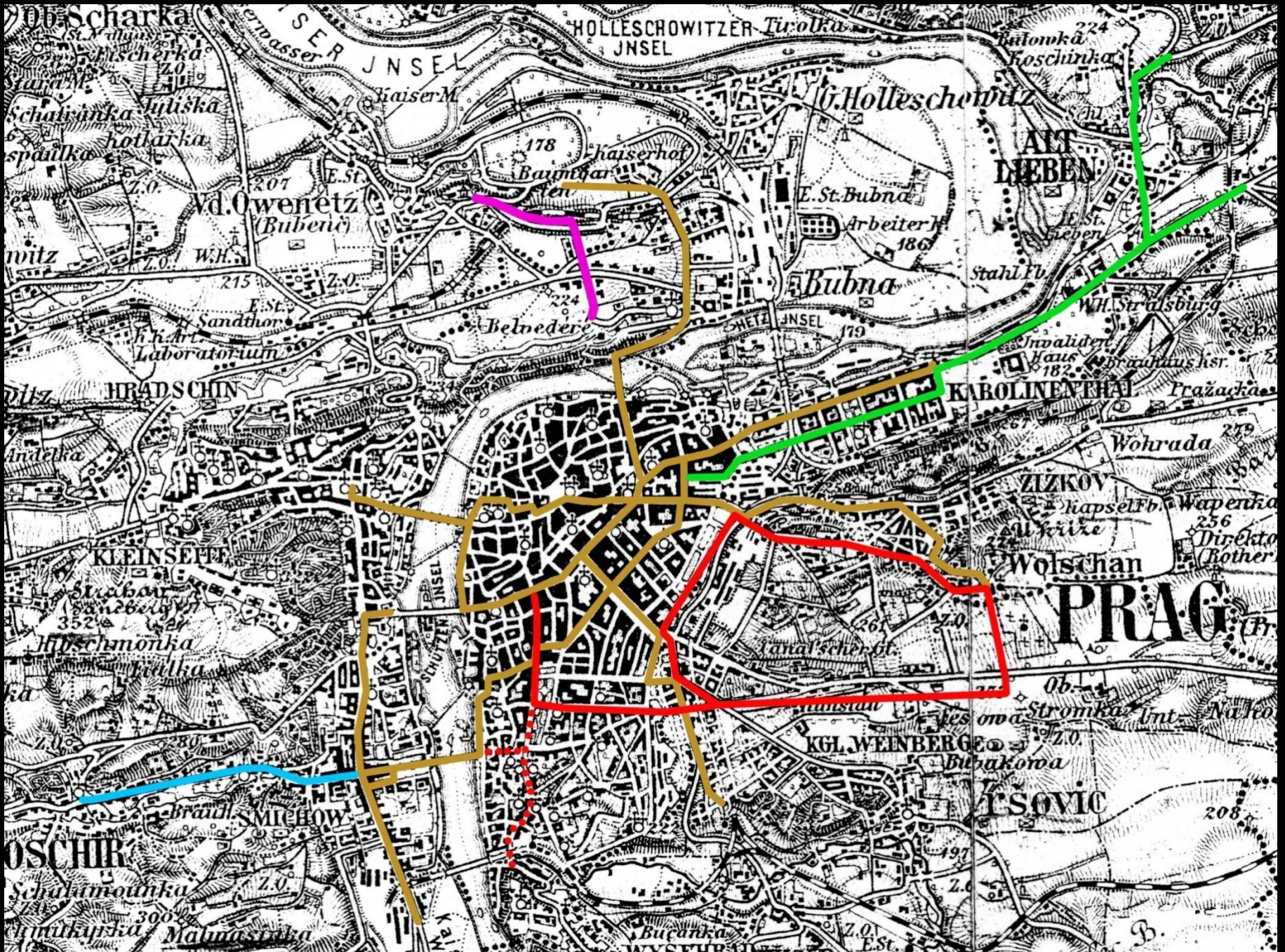
Stará  
městská rada hlav. města

Praž

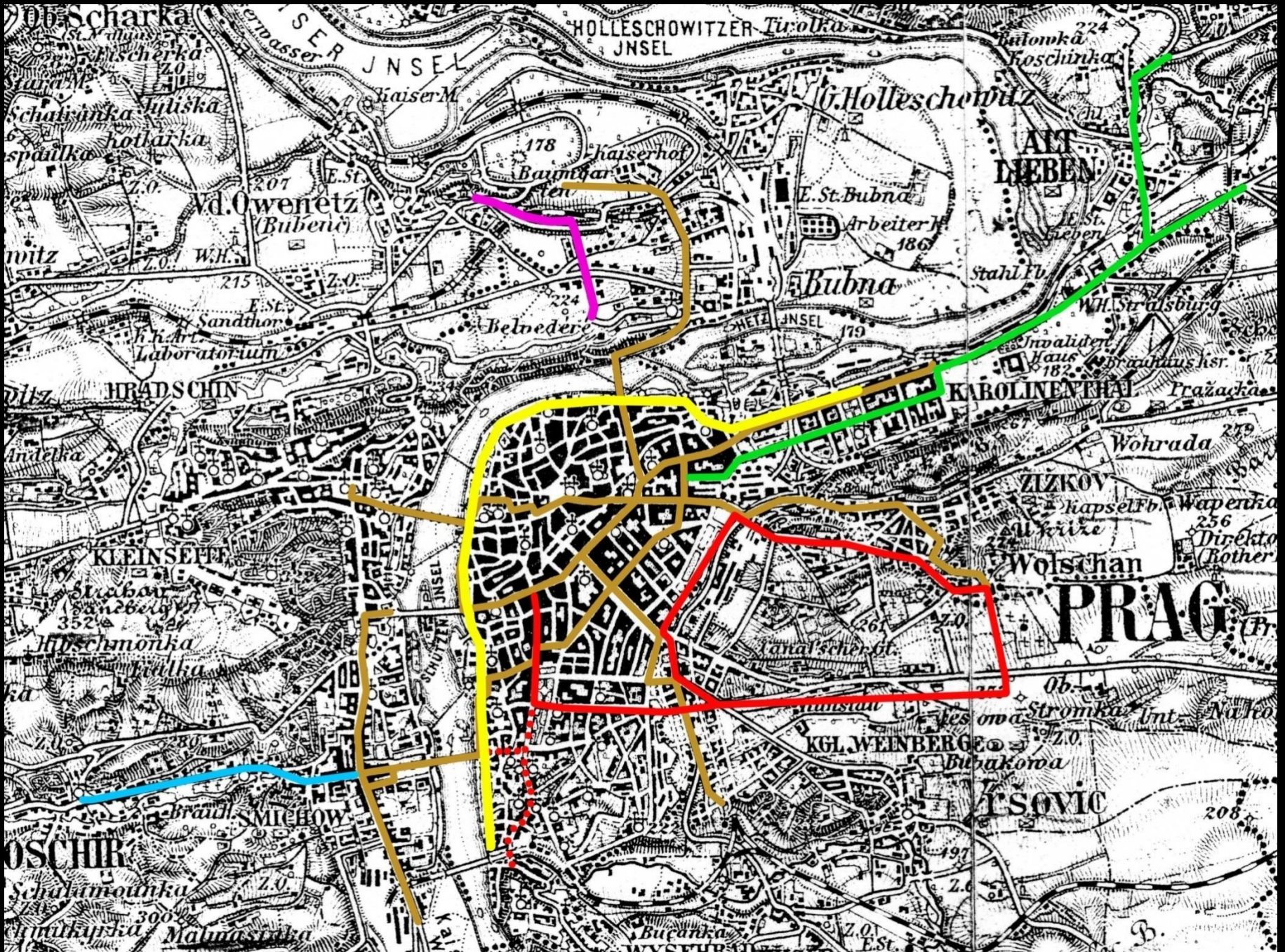
Pro vývoj přednášce pana Pa-  
roubka dovoluji sobě na to upozorniti, že  
bylo by kve o to nyní, pokud se ustanuje,  
náhladem, pomoci nepřátelným, zaváděti dráhy  
podzemní.

Pomí o to nejvýznamnější byla  
byť státi Václav - Severovýchodní nádraží -  
Pražská čtvrt - Frankisek - Most c. J. J. -  
Rudolfinum - Křižovnický pivovar - kde  
by se spojila s tratí Malá Strana - Vinoh-  
radská projede obloukem sjela do Prahy  
však níže, přechodem do křivce divadelní,  
okolo divadla na sv. Vojtěcha do Podskalí.  
Tím vzniklo by nové praktické  
spojení Václav - Prahy - Podskalí.  
Část této dráhy byla by podzemní

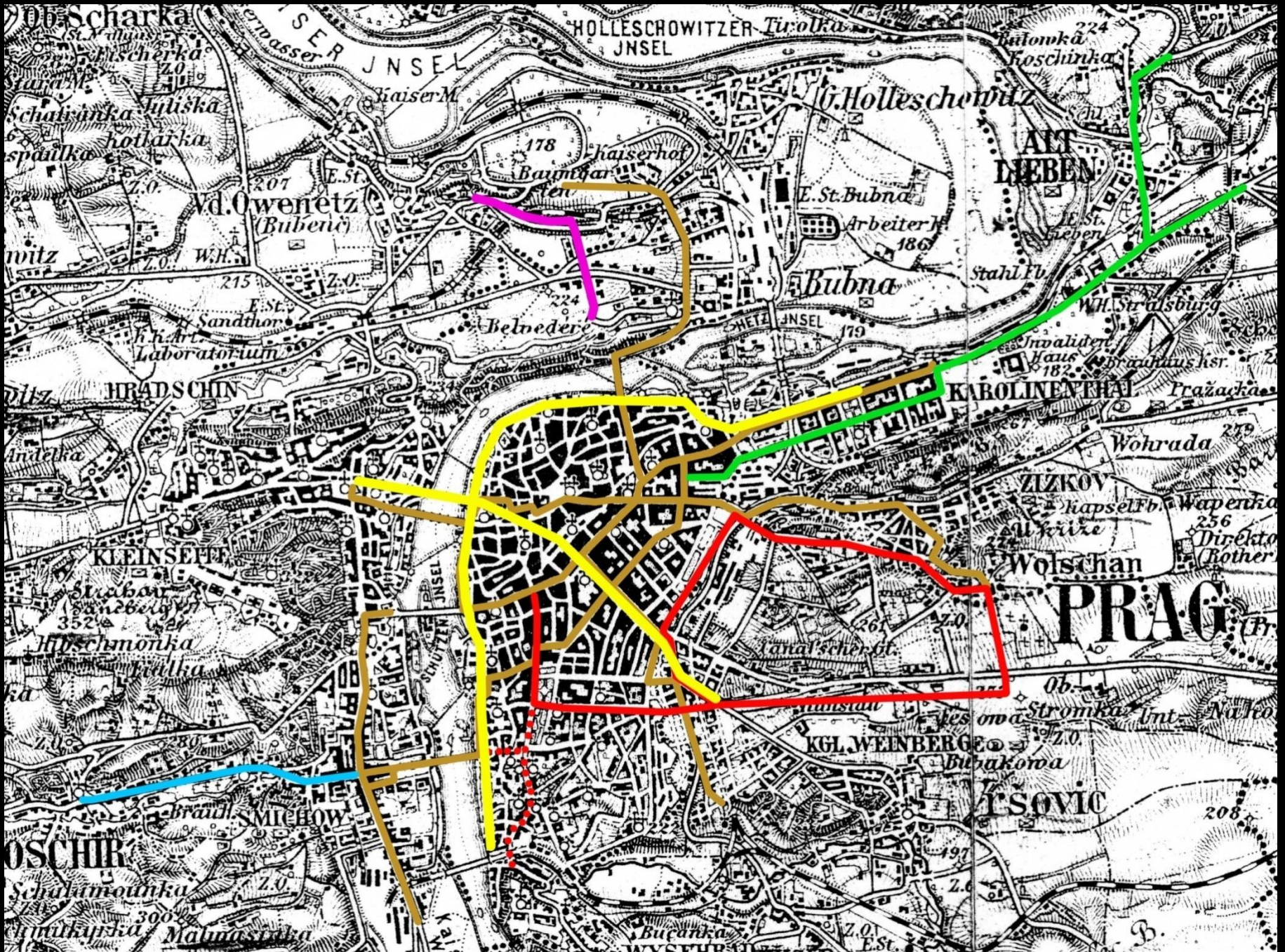




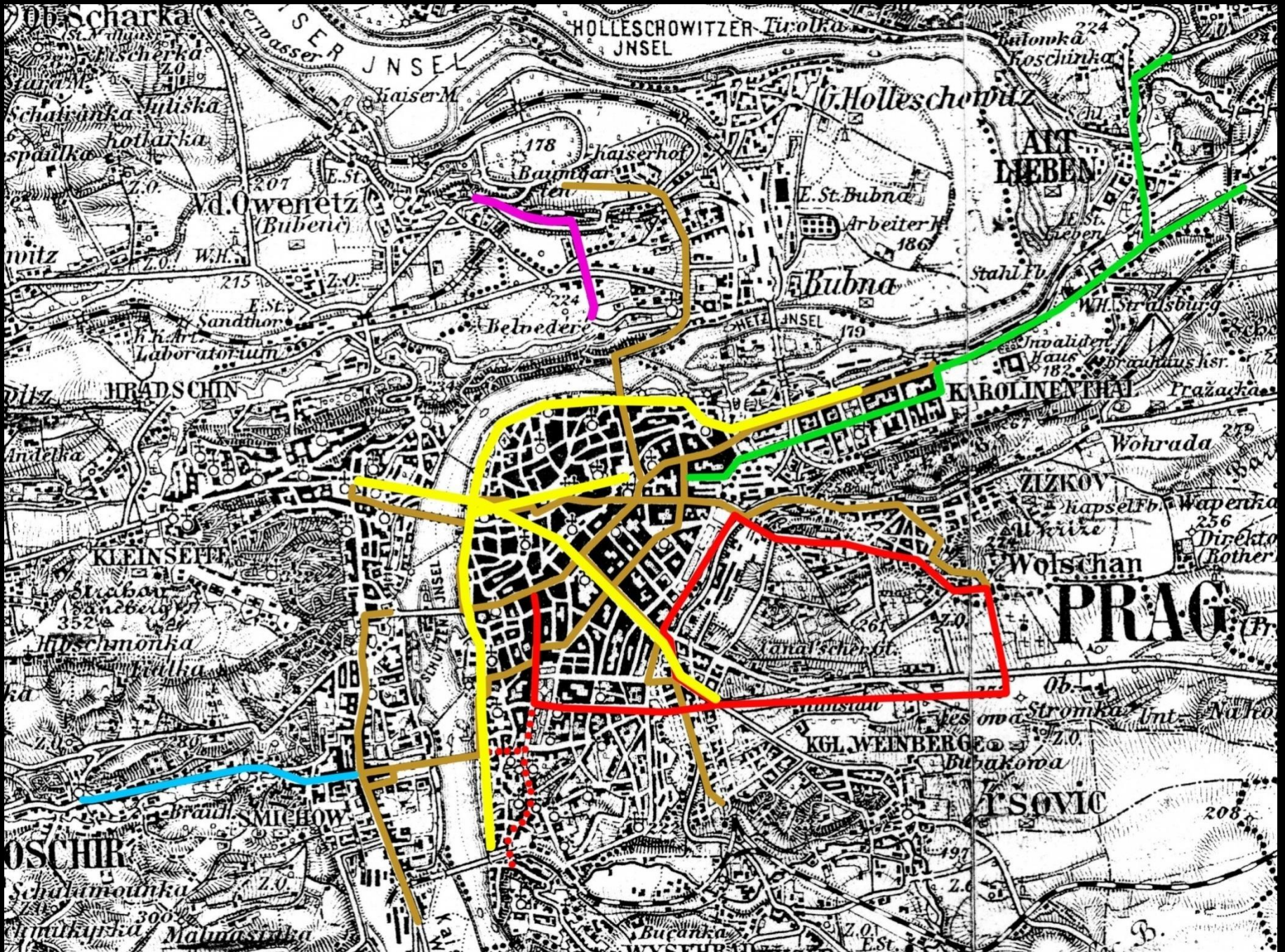














Podáno dne:

-2. ČERVNA 1898

86802

222  
5-17

299

Nem' těchto stavebí podzemní dráhy myslí  
býti rozšířena se asanací pozemek

Od níže písemnické dala by se lebe  
připojiti k ní na Staroměstské nám. v Starobor  
ulici na Josefské náměstí, kde by mohla býti  
přestupná zastávka.

Dobrá podzemní jara v Londýně, Pa-  
říži a Berlíně delší čas v provádění a mají  
pro nás tím větší význam, poněvadž při  
pracích karanténních a budov rozbírejí ker-  
kopu p' celém městě prováděti a tím by se  
náklad na tyto dráhy velice zmínil.

Je-li provedeno v Starém městě, dala  
by se i na Staré Staré dobře provedti

Podmíně stavebí Staroměstského  
vodor. a stáveb této uvážit, poněvadž v  
městě jako jest nyní velmi málo na regulaci  
některých ulic km př. Čelenské a Čelenské po-  
mysletí a tento spůsob rozšířiti dobře by se  
osvědčil.

J. Veselý, Viktor  
Ladislav Roz

Prm  
Kancelář elektrických  
a vyjádření

R. m. 6. 1898  
Praha, 7. června 1898

20 Kancelář P. I. / č. 1435.  
městských elektrických podniků

Pro město Praha vůbec, není možno  
pomyšletí na dráhu podzemní. (Pracování v. na příloz. karcíku).

2000  
příloha XV

11



Prac. 7. června 1898

z Kancelář R. T. č. 1435.

městských elektrických podniků

Pro město Praha rupec není možno  
ponyžeti na druhu podzemní. Práce  
(Pokračování v. na příloz. 1/2 archivu).

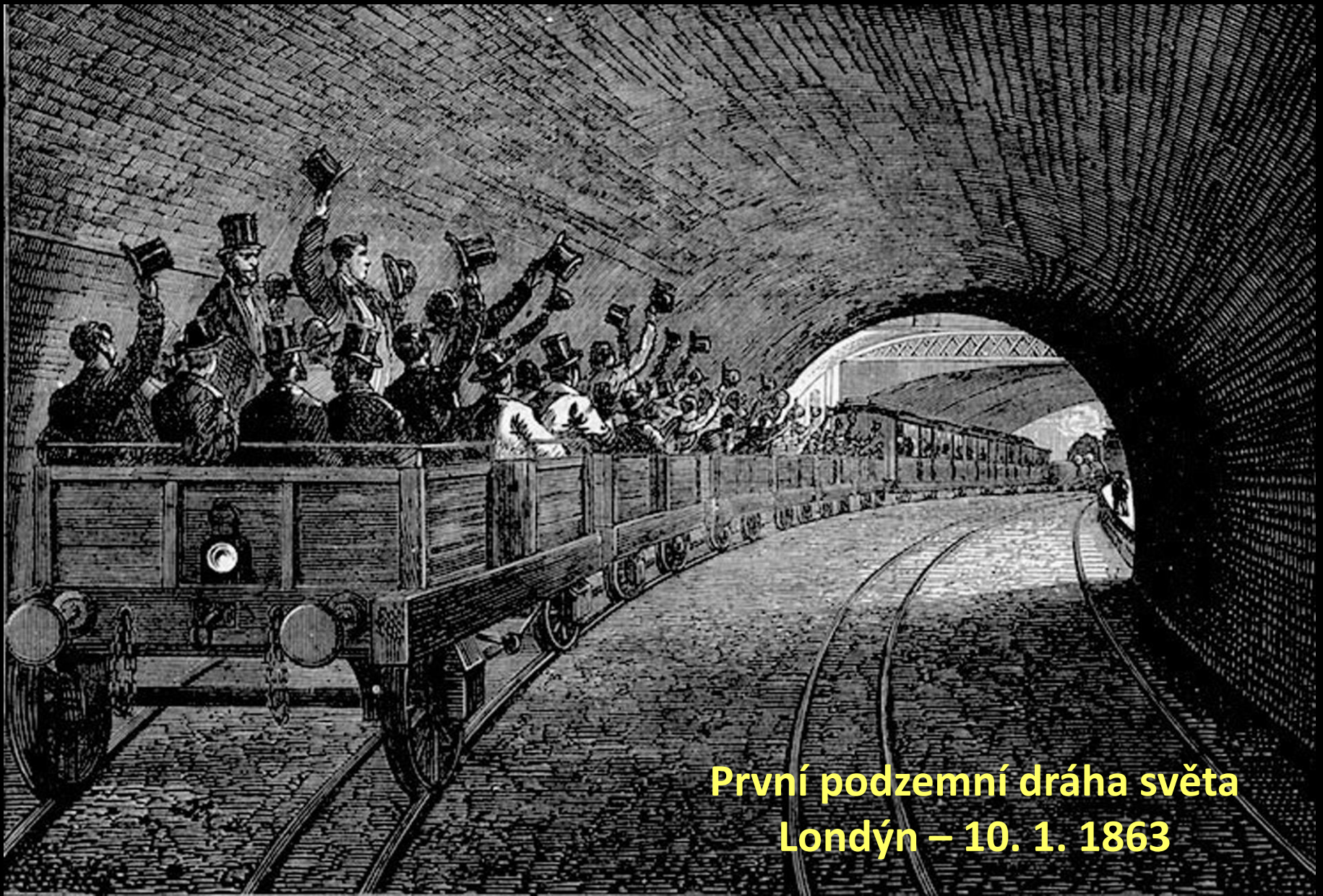
**Podpovrchová tramvaj,  
anebo podzemní dráha – metro?**

**Souboj dvou systémů**



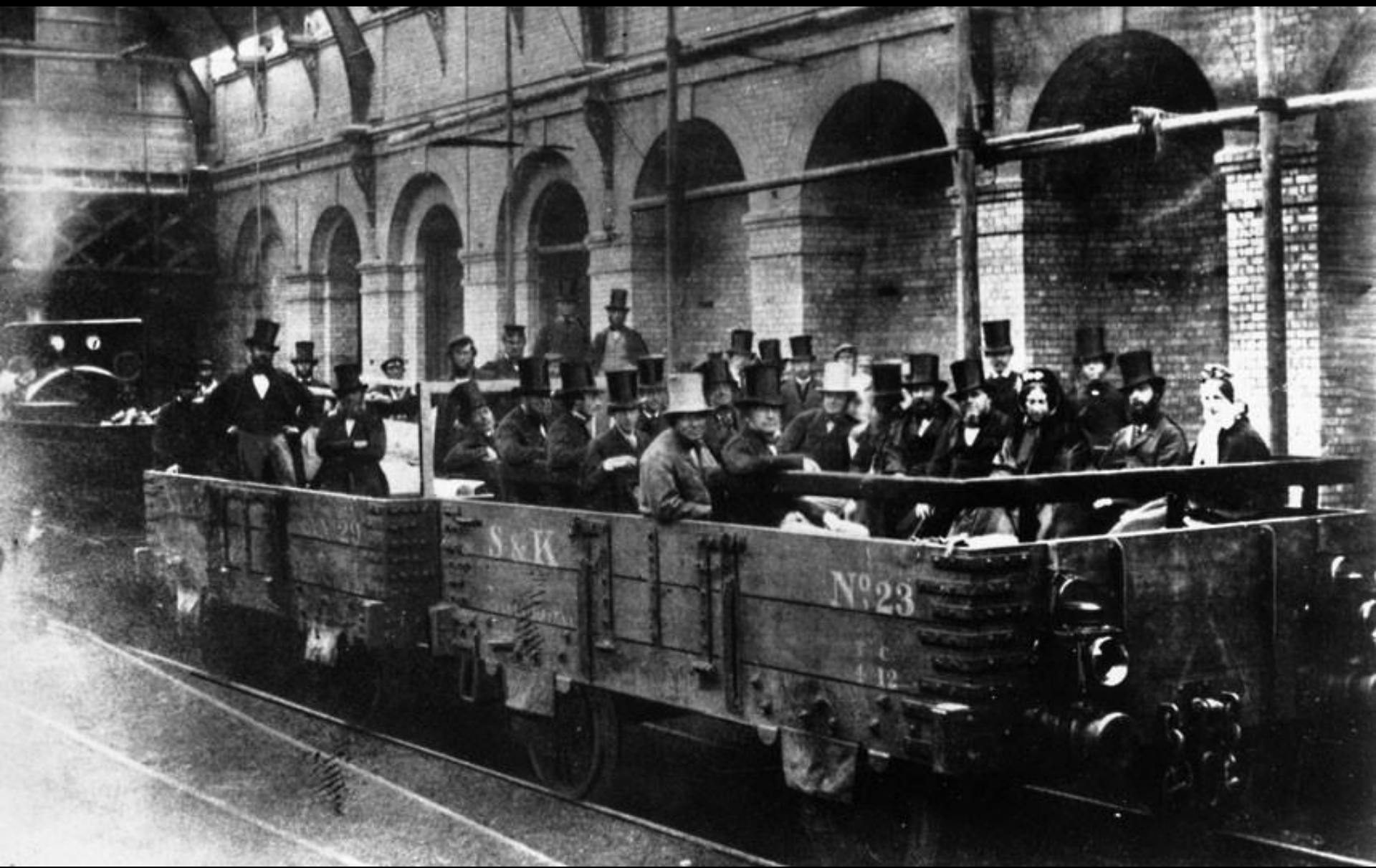
**Londýn**





První podzemní dráha světa  
Londýn – 10. 1. 1863









WAPPING





WAIT HERE FOR  
THIRD CLASS

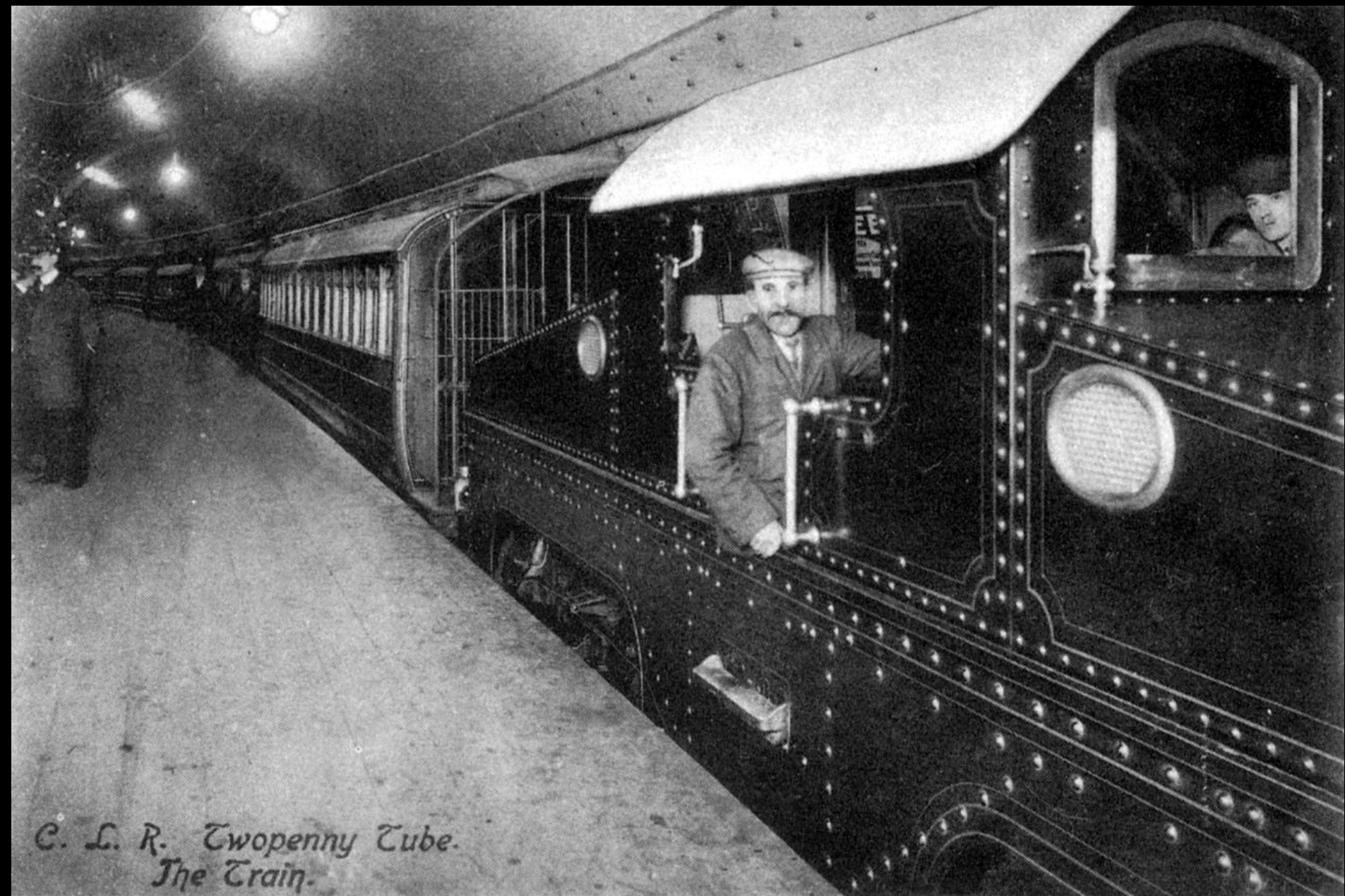
WAY OUT





10. ledna 2013 – 150 let





*C. L. R. Twopenny Tube.  
The Train.*



**Boston**





**Boston**  
**První podpovrchová tramvaj**  
**na světě**

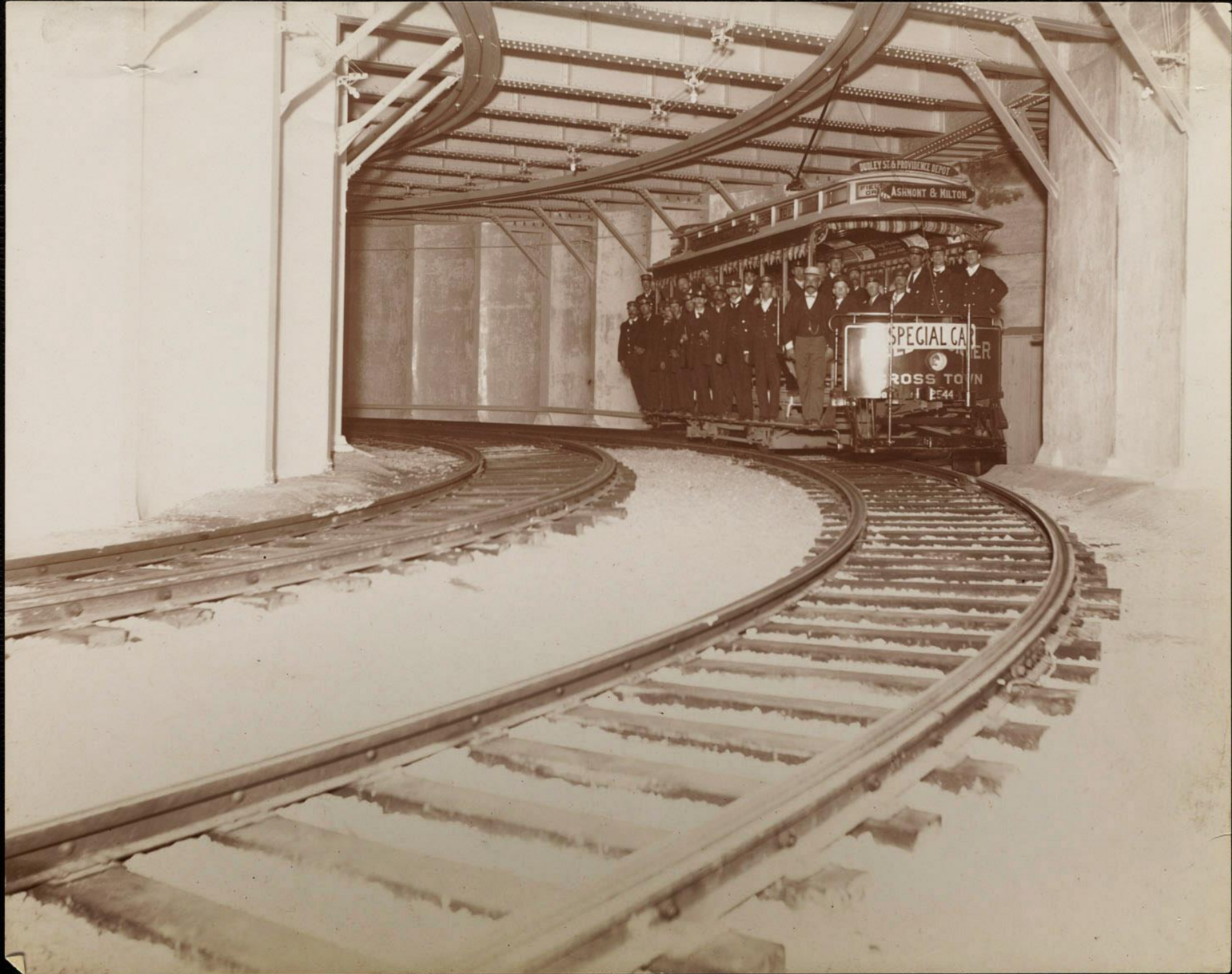
**1897**

**Tremont Street Subway**

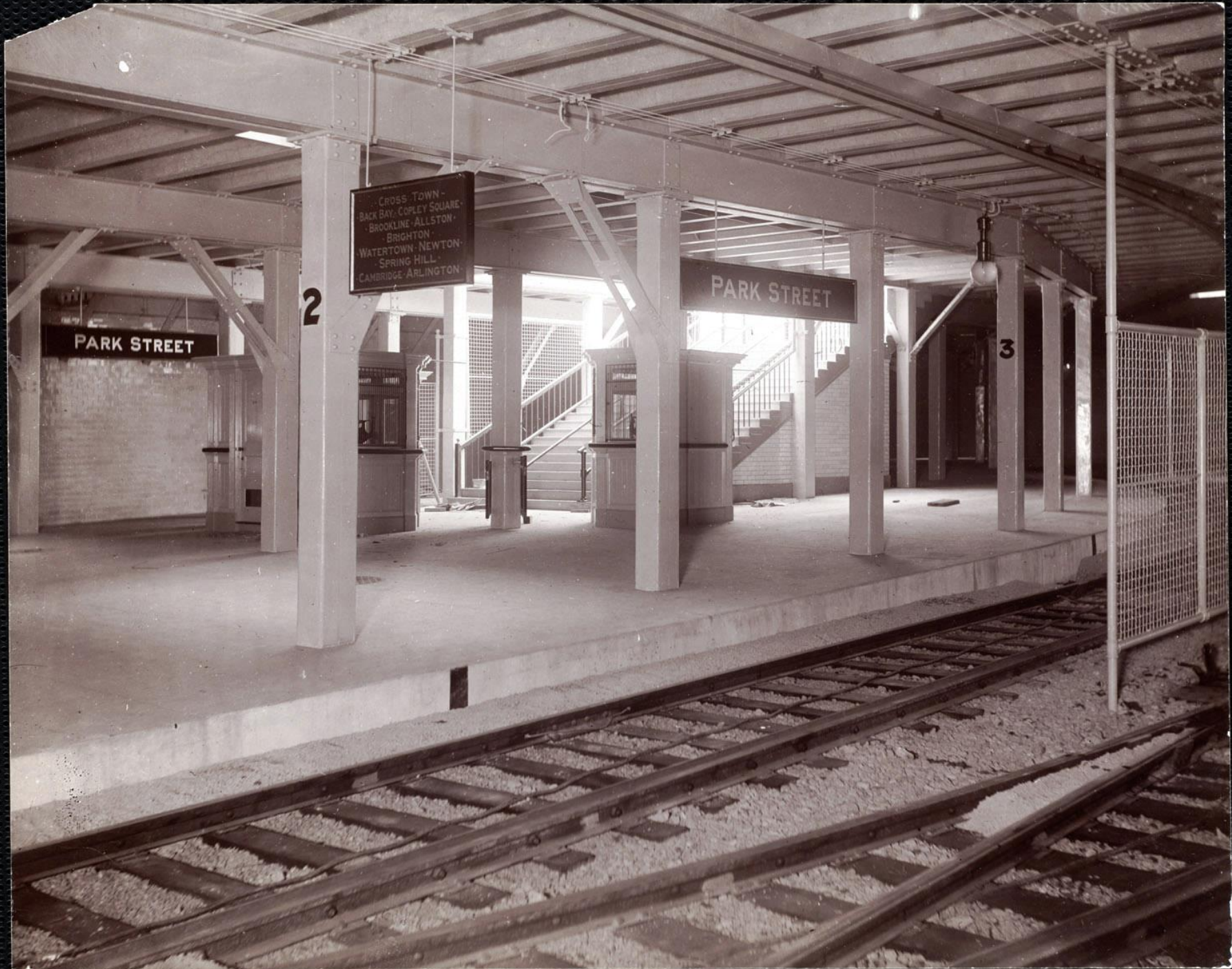












CROSS-TOWN  
BACK BAY, CORLEY SQUARE  
BROOKLINE, ALLSTON  
BRIGHTON  
WATERTOWN, NEWTON  
SPRING HILL  
CAMBRIDGE, ARLINGTON

PARK STREET

PARK STREET

2

3



# Londýn

**Kingsway Tram Subway**





Londýn Kingsway Tram Subway 24. 2. 1906

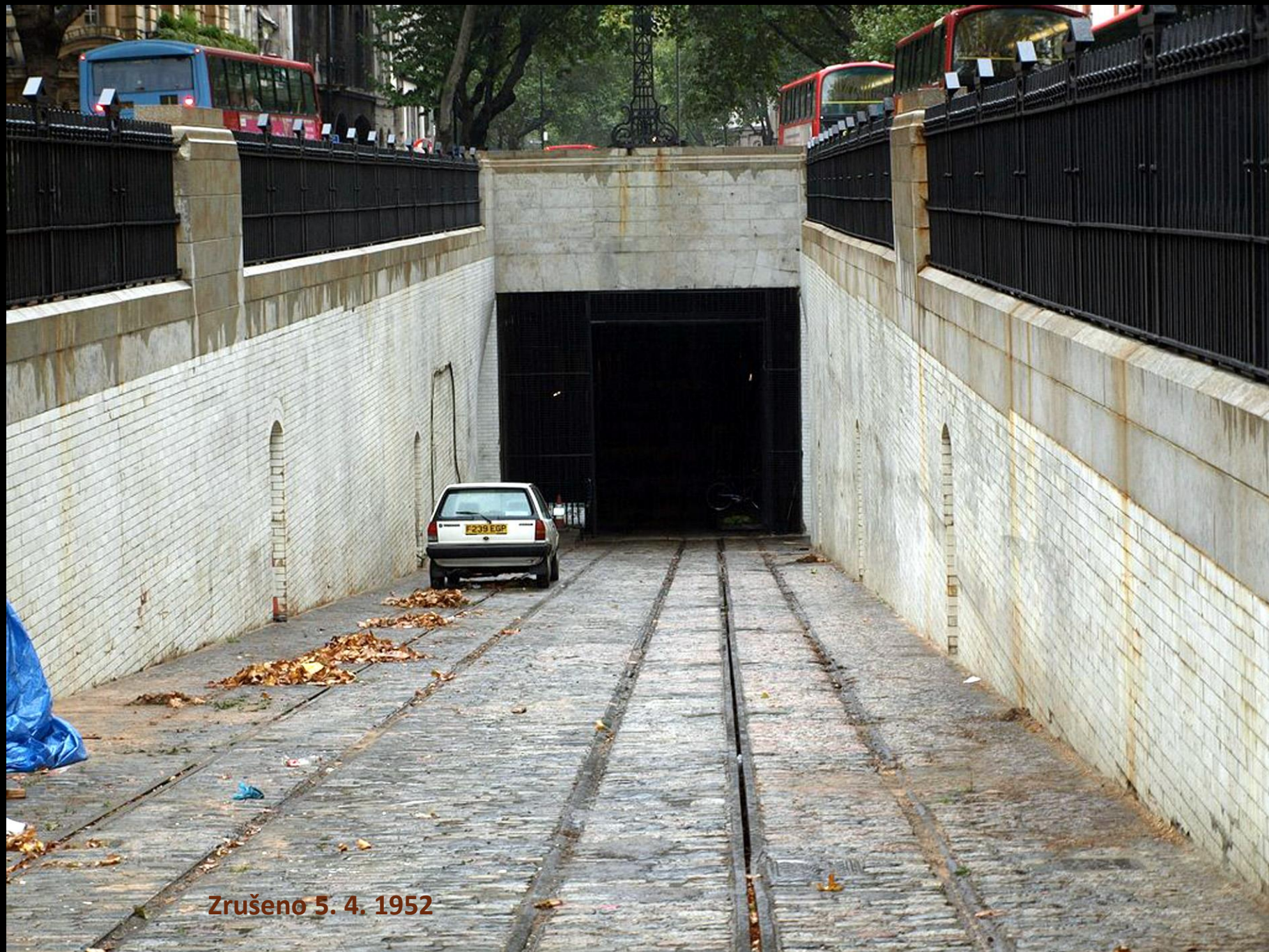




**2. 2. 1930 – 14. 1. 1931 přestavba pro patrové vozy**







Zrušeno 5. 4. 1952







**Istanbul**





**Istanbul 1874**



**Karaköy - Beyoğlu**

**Délka: 573 m**

















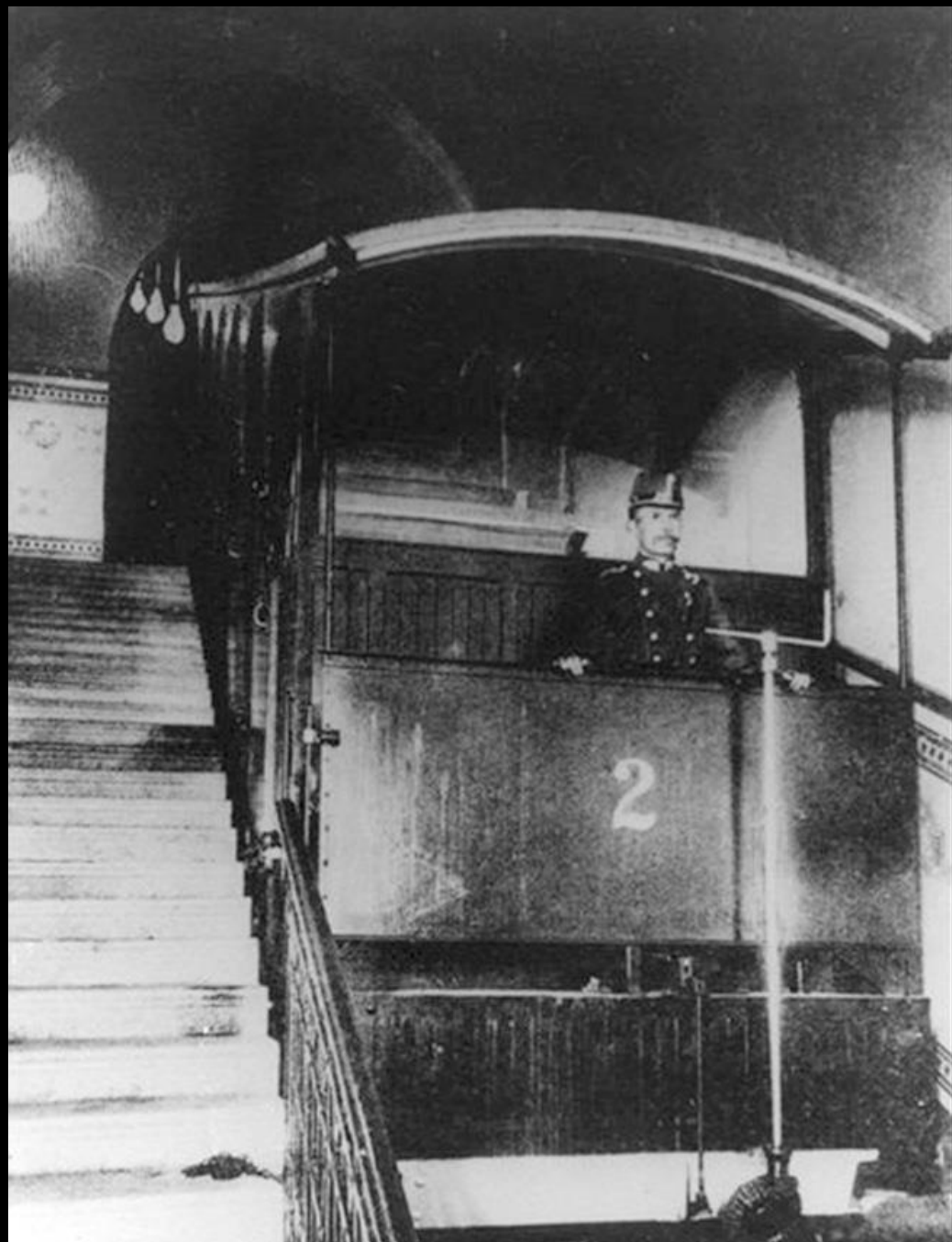




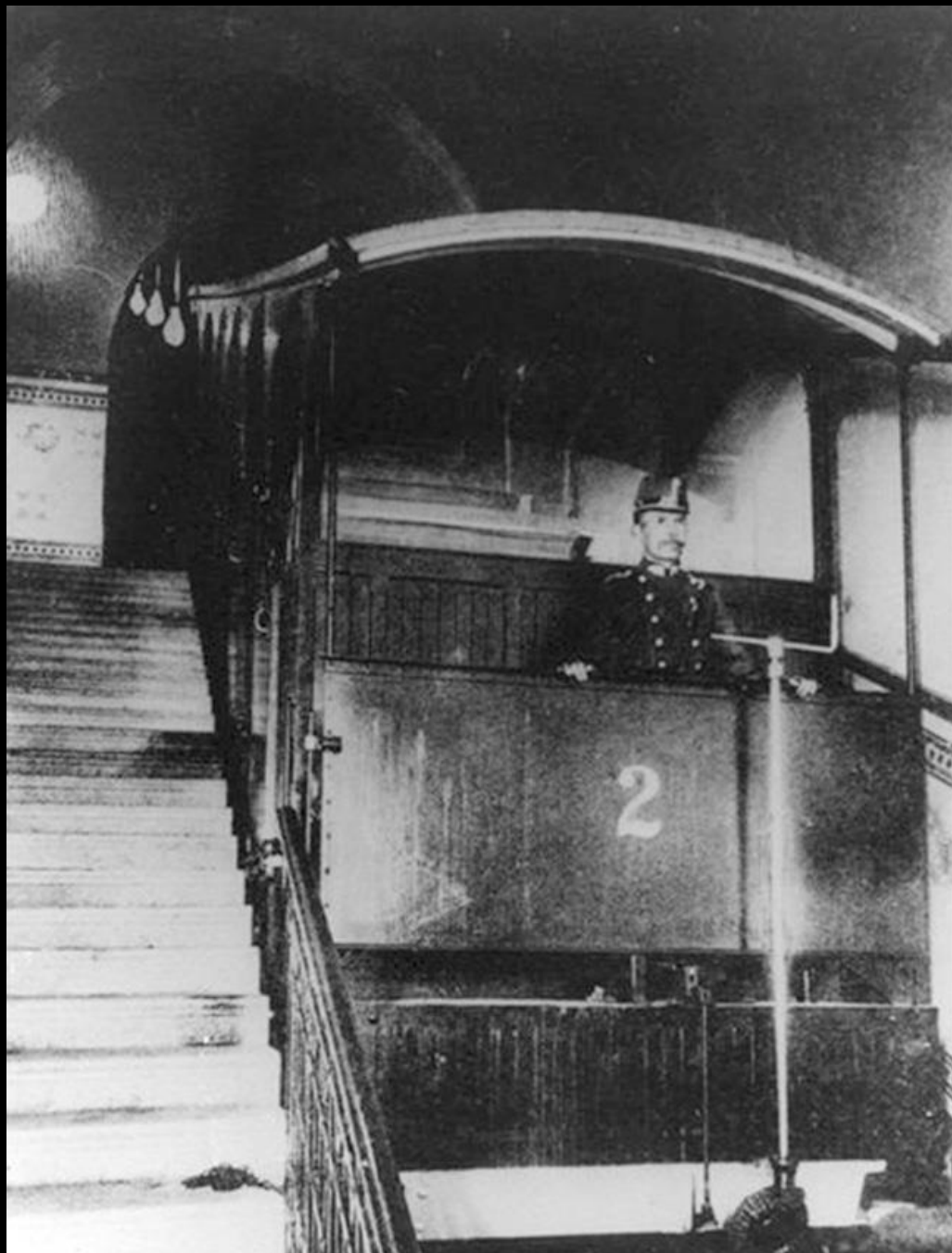












**Karlovy Vary**

**18. května 1907**

**Lanová dráha  
Divadelní náměstí-  
Hotel Imperial**

**Délka: 127 m  
Sklon: 495 ‰**





**1961-1980**



13. 11. 1987

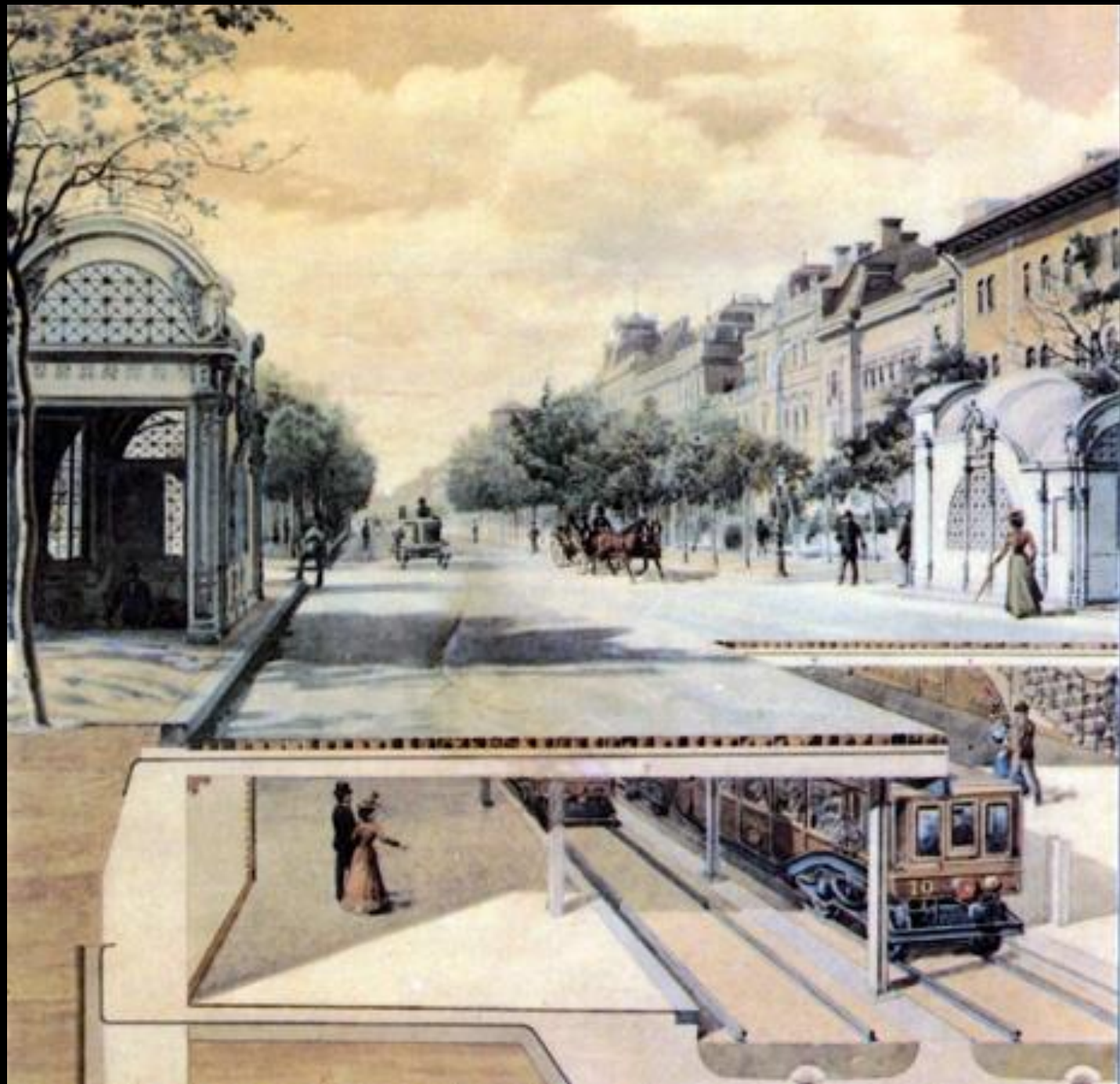


**Budapešť**



**Budapešť, 2. 5. 1896**  
**první podzemní dráha na kontinentě**





















**Paříž**





**Paříž, 19. 7. 1900**

**Place de l'Étoile, listopad 1899**



Porte de Vincennes, září 1899

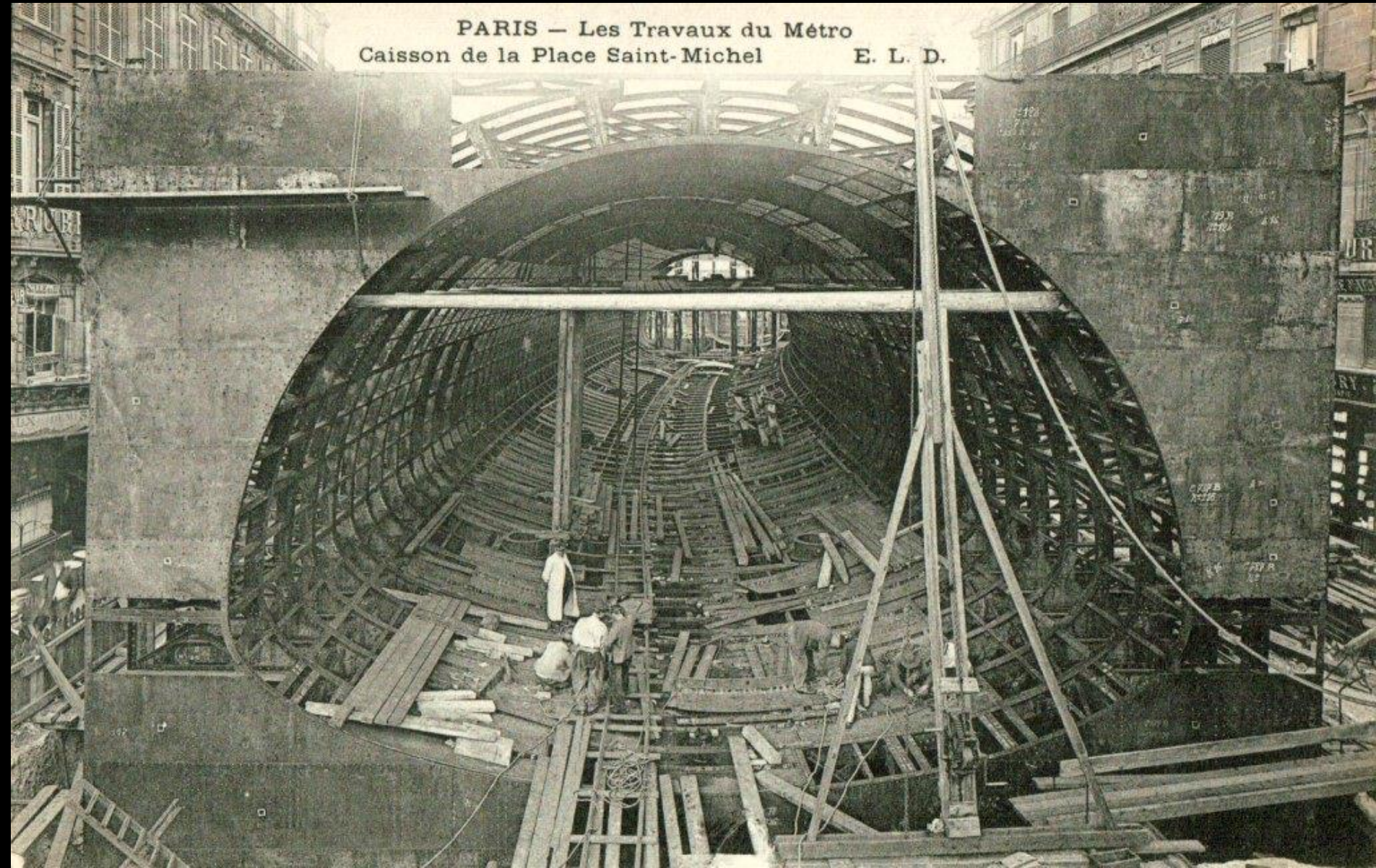




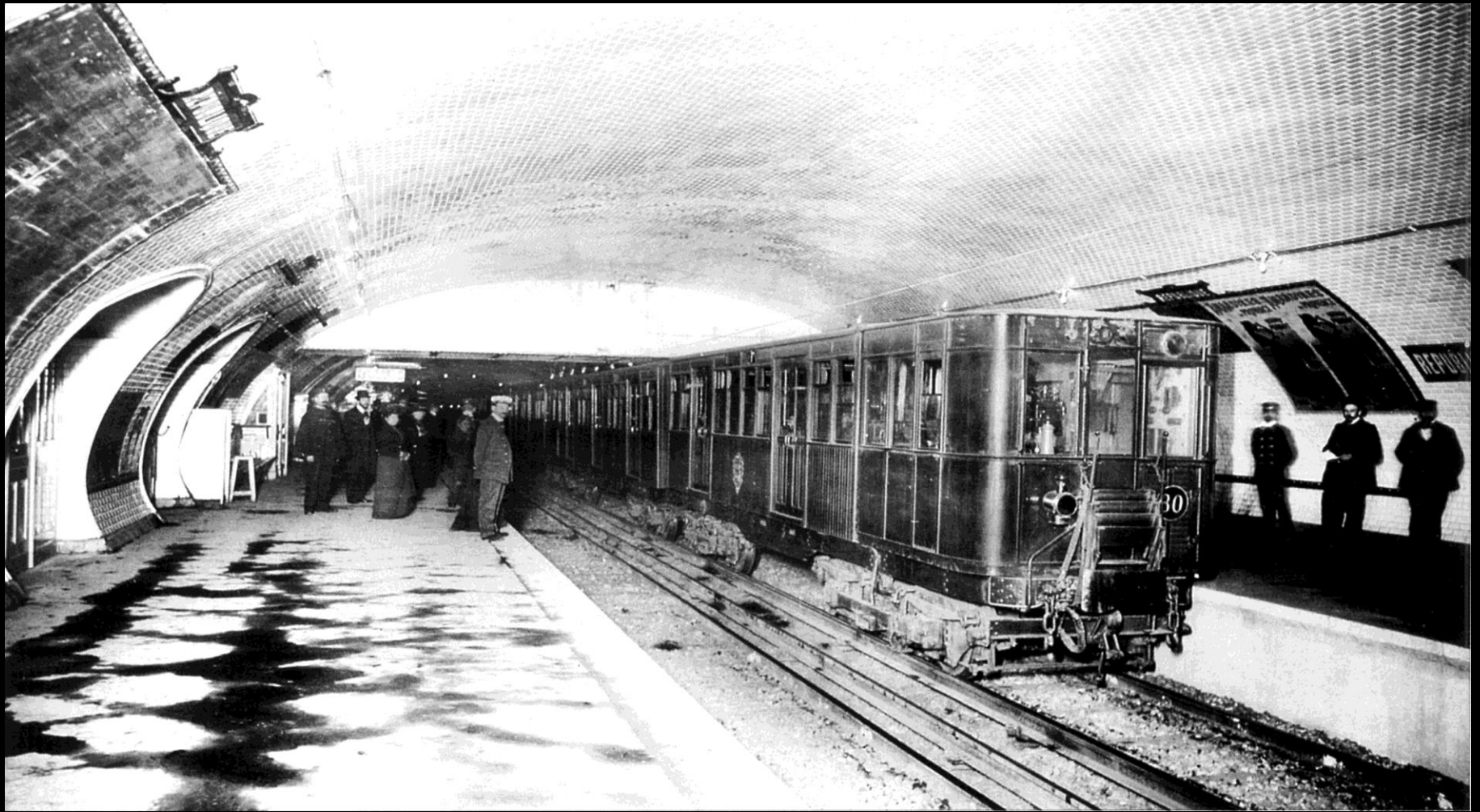
Saint-Michel, 1904



PARIS — Les Travaux du Métro  
Caisson de la Place Saint-Michel E. L. D.







Stanice République (\* 1904)



**Gare de Lyon  
listopad 1899**





Gare de Lyon, červen 2006



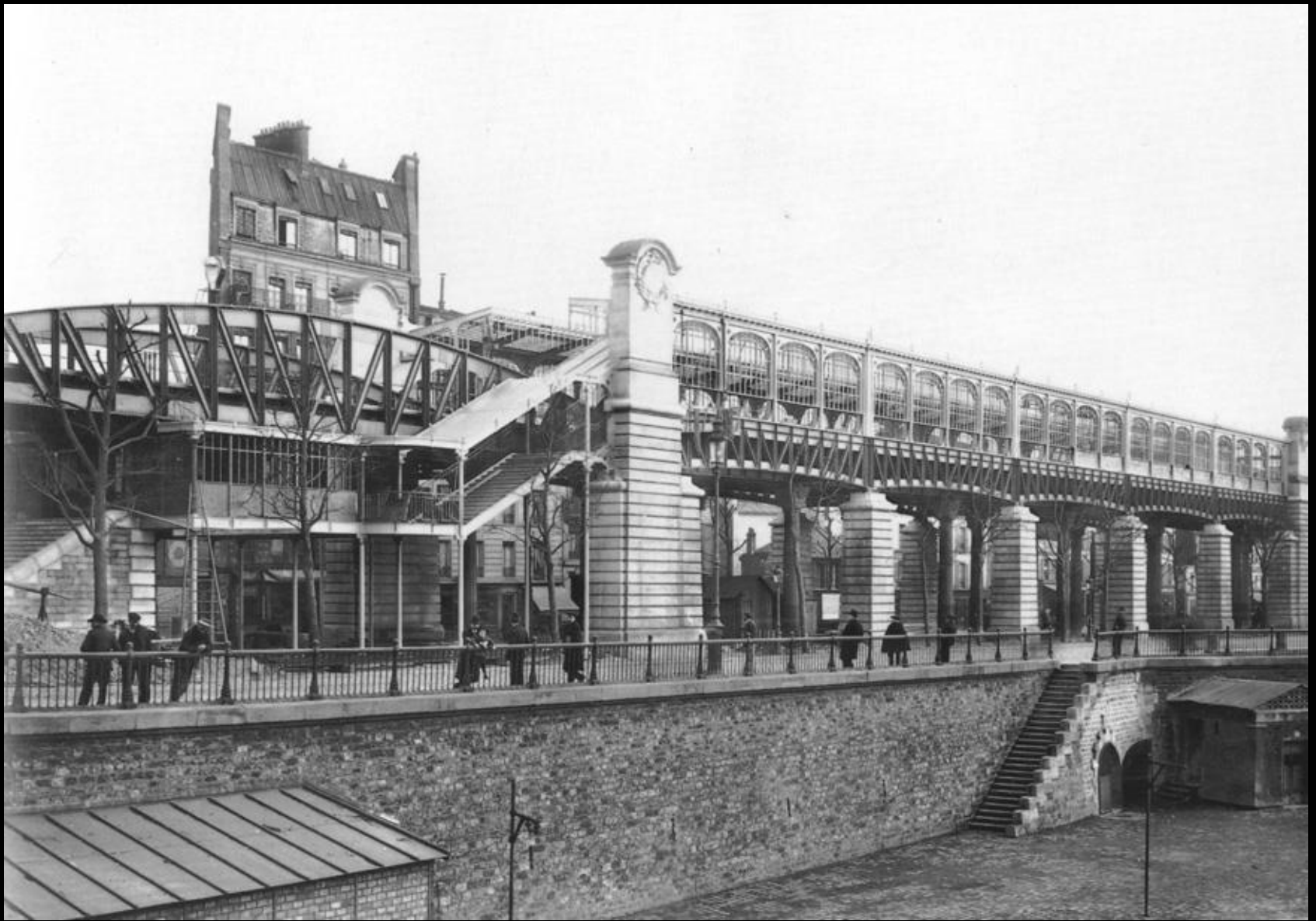


**boulevard de Rochechouart, březen 1902**





**boulevard de la Chapelle, leden 1901**



Rue d'Allemagne (Jaures), únor 1903



458. PARIS — *Vue Générale du Métropolitain*  
*Boulevard de Grenelle, vers Passy C. M.*











Barbès - Rochchouart

Sortie

M4  
Sortie

341

Métro (M) Paris

**Chicago**



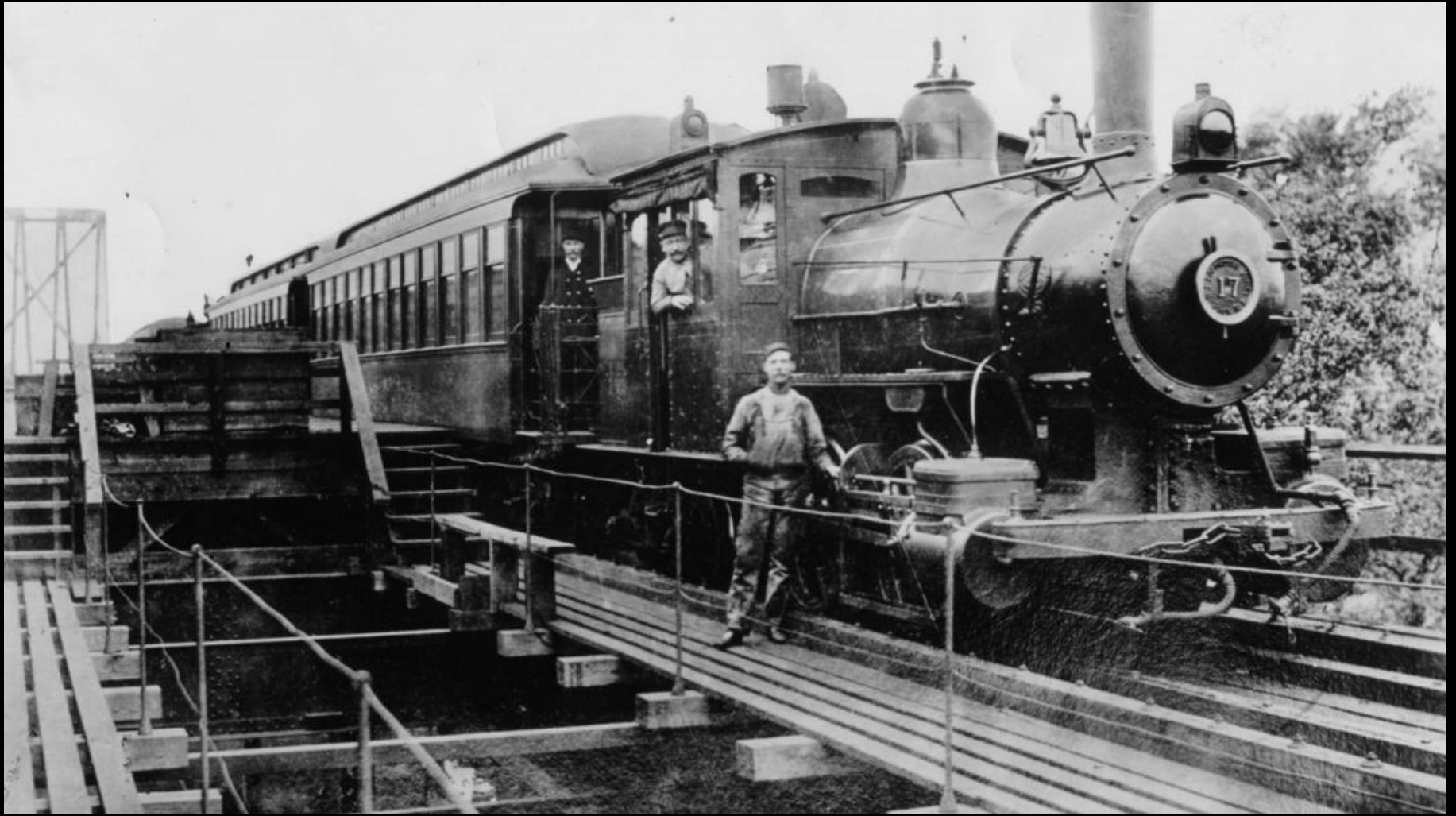


KOESTER & ZANDER

KOESTER & ZANDER

THE CUNARD LINE

GOODFRIEND SHIRTS



6. 6. 1892





6. 6. 1892 zahájen provoz metra







CABLE  
PIANOS

THE  
BRUNSWICK  
BAKKE  
BALDWIN  
PIANOS  
STORE

BROS. PICTURE FRAMES  
BALDWIN & CO.  
FACTURERS  
OF  
S-ORGANS  
W. BASH AVE.

WHITNEY  
OPERA HOUSE

ARTIFICIAL FLOWERS  
PALM TREES  
ENTRANCE 271 Wabash Av  
ROOM 4

WURTZER

GEO. R. LAWRENCE

LARGE PHOTOGRAPHS  
ART PRINTING

COPYRIGHT  
1907  
BY DETROIT  
PUBLISHING  
CO.

070164 WABASH AVE., CHICAGO, ILL.













TRUSTEES SYSTEM  
FOUNDED SERVICE MCMXIV





**60 % tratí má nadzemní charakter**

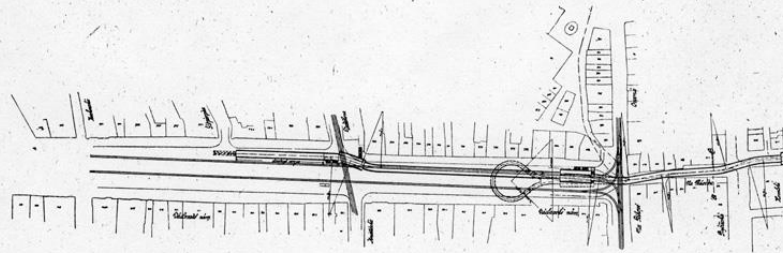




Jen 15 % tratí pod zemí

# **Návrhy podzemních drah v Praze 1912-1926**





SITUACE. — KE ČLÁNKU ING. BOH. VONDRÁČKA: O PODZEMNÍ DRÁZE V PRAZE SPOJUJÍCÍ STARÉ MĚSTO S NOVÝM.

## KOMUNIKACE

ING. BOH. VONDRÁČEK,  
inženýr král. hlav. města Prahy.

## O podzemní dráze v Praze spojující Staré Město s Novým.

Doprava osob drahou podzemní nabývá dnes značného rozšíření v Evropě i Americe, čehož svědky jsou veleměsta: Londýn, Paříž, N. York, Berlín a Hamburk.

V říši rakousko-uherské má již delší dobu podzemní dráhu Pešť; v poslední době uvažováno jest o zřízení komunikace tohoto způsobu i ve Vídni.

Netřeba ovšem podotýkati, že tento typ drah jest dopravní prostředek, k němuž saháme jen v krajní nezbytnosti, a to buď v případě neobyčejně velké frekvence vozů i pěších po povrchu uličním — nebo i z důvodů jiných, jako jest tomu v našem hlavním městě.

Jak známo, jedná se již delší dobu o přímé spojení elektrickou drahou povrchovou náměstí Václavského se Staroměstským. Projekty povrchového spojení, vedené buď Mústkem neb ulicí Havířskou (před časem i Peršýnem), pak ulicí Železnou neb Melantrichovou na náměstí Staroměstské, narážejí s jedné strany na velké obtíže finanční pro výkup celé řady domů (na př. v ulici Železné) a s druhé strany (v ulici Melantrichově) na odpor činitelů, kteří usilují o zachování rázu staroměstských náměstí a ulic, ob-

zvláště ulic s domy historicky neb architektonicky cennými.

Dle posledního návrhu, známého širší veřejnosti, má býti zřízena elektrická dráha pouze jednokolejná, vedená od náměstí Václavského, Příkopy do ulice Havířské a odtud ulicí Železnou na náměstí Staroměstské. Zřízení trati dvojkolejné, která by jediné mohla vyhovovati potřebě, není možné v ulici tak úzké, jako jest ulice Železná. Vedení trati elektrické, jednokolejné, ul. Železnou, jejíž jízdní dráha dostupuje sotva šířky 400 m, jest úplně nevhodné. Stačí si představití vůz elektrické dráhy pražské (motorový), zaujímající šířku 220 m, ke kterémužto nutno připočítati žádoucí ochranný prostor kol vozu min. 0.50 m a vidíme, že na ostatní tak četnou frekvenci (v jízdní dráze) zbývá pouze 400—320—0.80 m. Nezbýlo by tudíž, než ulici tuto pro veškerou jízdu povozy úplně uzavřít, což by zajistě ku prospěchu této veskrze obchodní ulice nebylo. Při tom nebere se zřetel na bezpečnost pasantů. Již za dnešní doby dva lidé, potkavší se na chodníku — někde sotva 70 cm širokém a zúženém ještě různými výběžky výkladních skříní — nemožou se vyhnouti; většína pasantů je nucena prolétnouti se mezi povozy v jízdní dráze ulice.

Mimo to je nesporno, že jednokolejnou tratí se žádného rychlého spojení nedocílí a frekvence, beztlak ztížená, se nezlepší, nýbrž zhorší. I kdyby se ulice rozšířila po sboření přerážejících domů na navržených 1500

m, nezlepší se poměry po zřízení chodníků aspoň v šířce 300 m, kterých tato obchodní ulice skutečně postrádá, a po zřízení dvoukolejné trati povrchové. Při zvětšené frekvenci, která se dá předvídati v těchto místech po zřízení komunikace v prodloužení mostu Svat. Cecha a dostavení mostu u Rudolfiny, nastanou poměry ještě horší pro postavení povrchové uliční dráhy.

Povinností nynější generace je, aby za daných poměrů, t. j. při zachování krásných tvarů náměstí, zřídila komunikaci, odpovídající poměrům jak nynějším, tak zejména poměrům, jaké se zde pravděpodobně vyvinou.

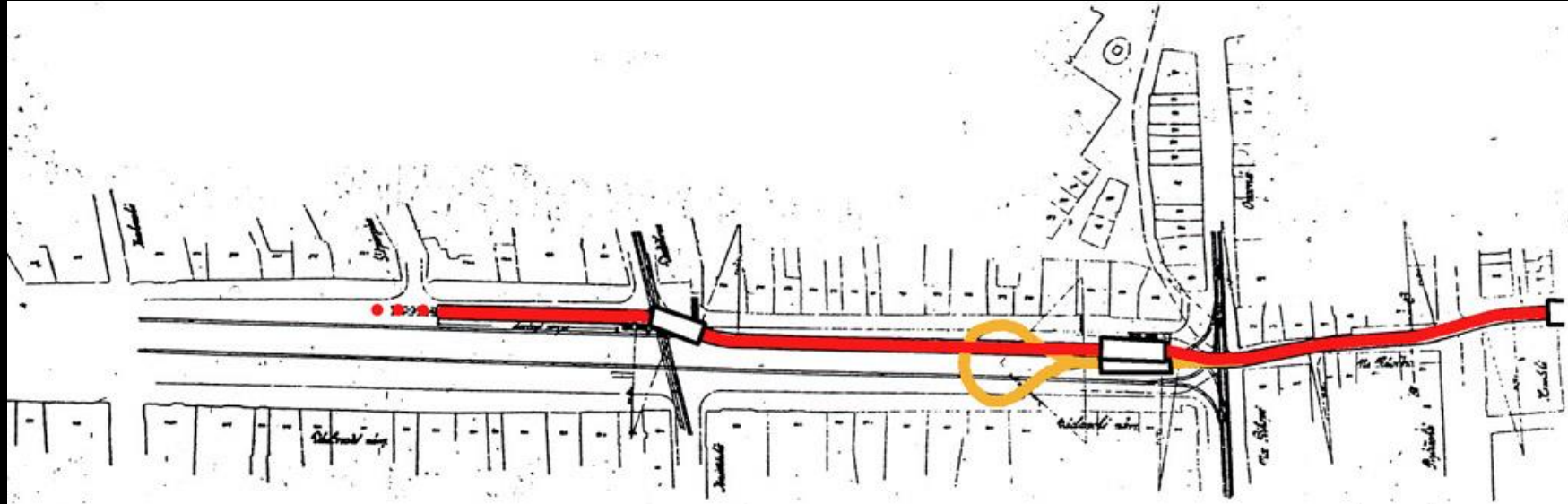
Pokládáme tedy za nutné přispěti k řešení uvolnění spojení Starého Města s Novým, aby v čas o této věci uvažováno a rozhodnuto býti mohlo.

Po našem náhledu možno jest uvolniti čile frekvenci mezi Starým a Novým Městem zřízením podzemní dráhy, jejíž skizzu současně přinášíme.

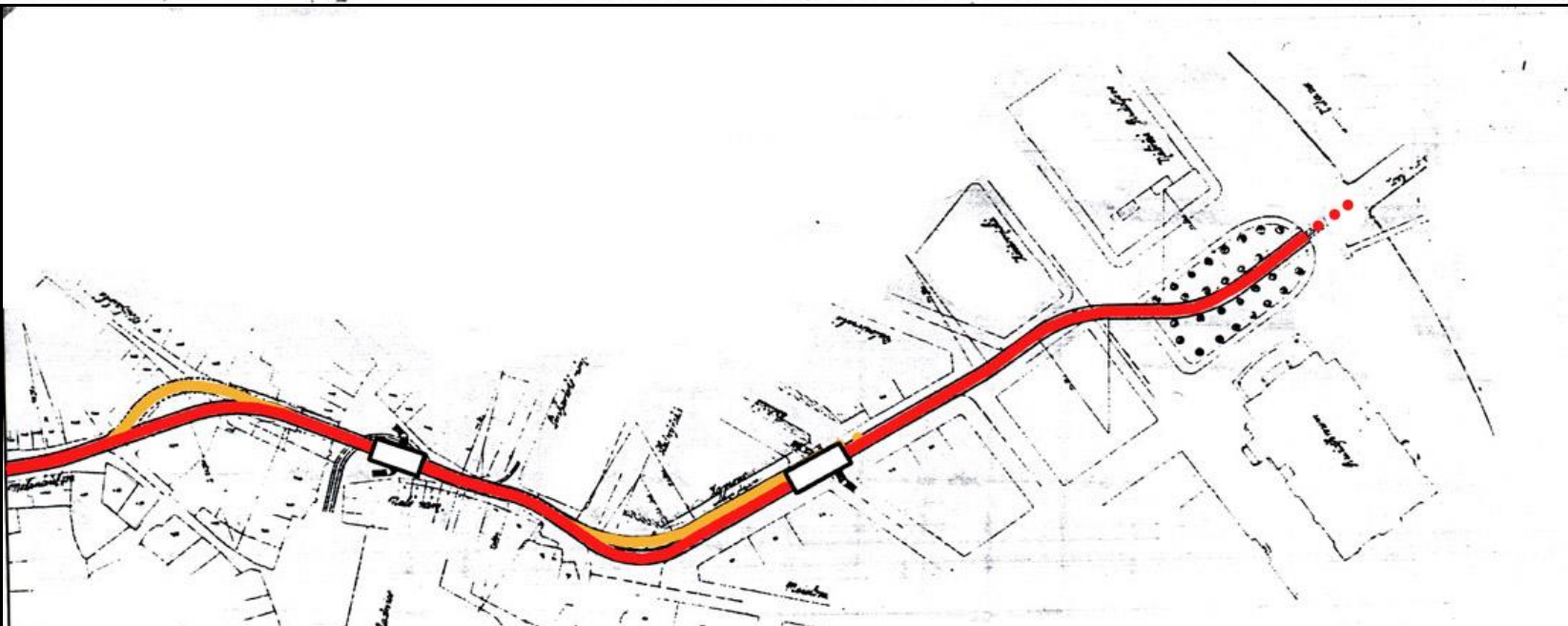
Předpokládáme dobrou místní znalost poměrů v ulicích a blocích mezi Václavským náměstím a oběma staroměstskými, pokládáme trasu, návržnou ulicí Melantrichovou, za výhodnější, ačkoliv trať Železnou ulic má také své přednosti.

Návrh náš obsahuje celkem tři alternativy. Prvou alternativu tvoří trať, která rampou na západní straně náměstí Václavského — mezi ulicí Štěpánskou a Vodičkovou — vjíždí pod povrch uliční. Mezi rampou a

Září 1912  
Ing. Bohuslav  
Vondráček



UACE. — KE ČLÁNKU ING. BOH. VONDRÁČKA: O PODZEMNÍ DRÁZE V PRAZE SPOJÍCÍ STARÉ MĚSTO S NOVÝM.

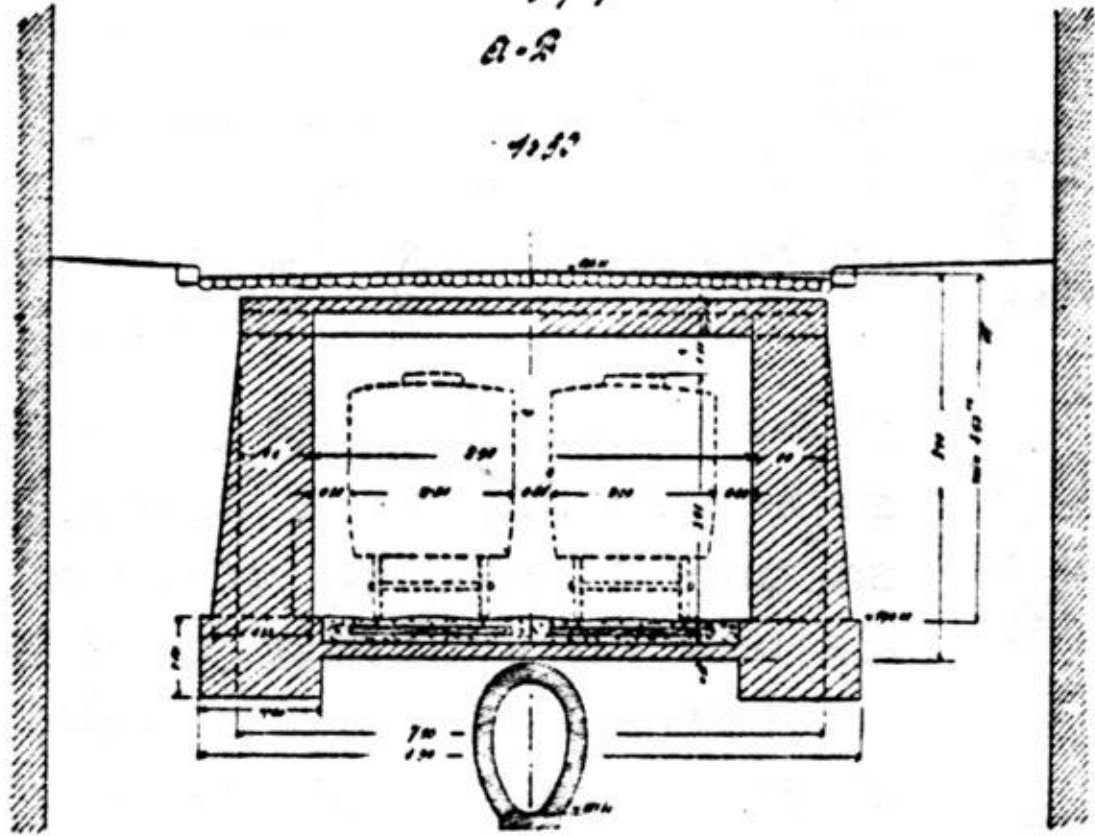




*Prionij profil.*

*A-B*

*115*



# TECHNICKÁ TRIBUNA

Vychází každý pátek.

V Praze dne 20. července 1926.

Ing. C. Jiří HRUŠA:

## Podzemní dráhy v Praze.

Přednáška, počítaná cenou Americké jednoty čl. inženýrů v Chicagu, proslavená ve fyzikálním sále české vysoké školy technické v Praze.

Praha vzrůstá kvápelem ve velkoměsto; za nedlouho bude milionovým městem. Stejně rychle roste i doprava osob. Nejsme daleko od doby, kdy pražské ulice nestačí vzrůstající frekvenci, bude-li se otázka hromadné osobní dopravy řešit — jako dosud — stálým zvětšováním počtu vozů pouličních drah. To vede k zatarasování ulic a k brzdění veškeré, i automobilové, dopravy. Proto nutno se poohlédnouti po jiných prostředcích hromadné osobní dopravy. Jaké jsou k dispozici? V podstatě troje: nadzemní dráhy, pozemní a podzemní. Nadzemních se dosud užívá zřídka; pro starobylý ráz Prahy se vůbec nehodí. Pozemní dráhy máme v podobě pouličních elektrických; k nim druzí se autobusy. Obáváme-li se však zácpy pražských tepen elektrickými tramwayemi, tím více nutno se obávat přeplnění ulic autobusy, neboť totéž množství lidí, které dopraví motorový vůz s vlečným, dopraví teprve asi čtyři autobusy. Zbývá jediný možný prostředek: podzemní dráhy.

Dlužno si však uvědomiti, že by podzemní dráhy v Praze neměly za účel potlačit veškeré pouliční dráhy, nýbrž odienčiti jim, t. j. vzít na sebe dálkovou dopravu, která již dnes při pouličních drahách znamená velkou ztrátu času denně. Pouličním drahám by zůstalo spojovati různá místa, kudy nepůjde podzemní dráha, se stanicemi této dráhy. Tím by se oba dopravní prostředky doplňovaly.

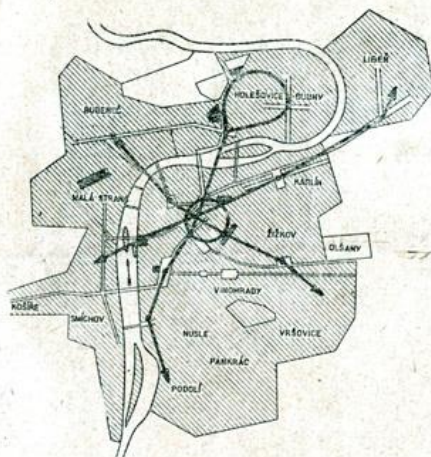
Představuji si pražské podzemní dráhy takto: Jsou dva systémy tratí: systém tratí přímých, sloužící k vlastní dálkové dopravě, a systém tratí okružních, který sprostředkuje spojení tratí přímých navzájem. Pro začátek by stačily tři přímé tratě: Holešovice—Vyšehrad, Libeň—Smíchov, Dejvice—Vrsovice a jedna okružní, jež by současně spojovala obě naše hlavní nádraží, Wilsonovo a Masarykovo.

Přímé tratě vedou, jak vidno, s peri-

nic a smyček ostatních přímých tratí dále by se za pomoci statistik směru největší dopravy a za šetření místních poměrů.

Okružní trať má stanice blíže sebe. Je vedena tak, aby s každou tratí přímou křížovala alespoň jednou, a sice právě ve stanici trati přímé. V městě křížování je současně stanicí okružní trati. Ježto se obě dráhy podjíždějí, jsou stanice nad sebou; obě jsou spojeny navzájem i s ulicemi obyčejnými i pohyblivým schodištěm nebo zvláště. Je na snadě, že by se okružní dráha

a zastaví mezi dvěma perony. Po obou podélných stranách vozu otevrou se dveře, obecnístvo vystupuje vpravo na peron výstupní, při čemž současně jiné obecnístvo nastupuje do vozu s levého nástupního peronu. Pohyb obecnístva ve vozu je stále týž, od leva vpravo napříč vozem. Budou-li na každé podélné straně troje zasunovací dveře, tak široké aby každými mohli 2 lidé současně projít, a předpokládáme-li podlahu peronů tak vysoko, jako podlahu vozu, vy-

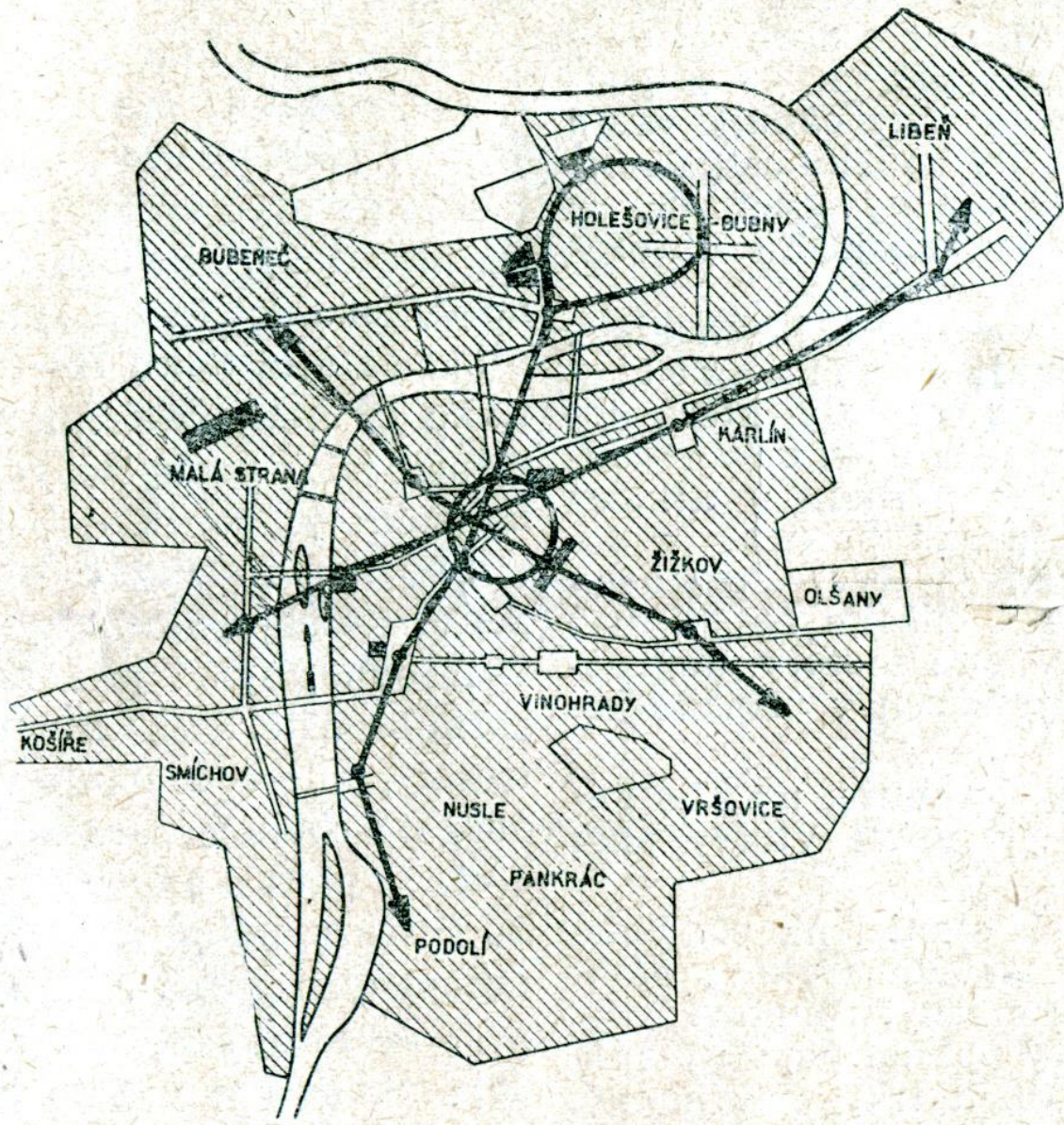



Plánek projektovaných tratí pražské podzemní dráhy.

musela dimenzovati bohatěji co do počtu mění se obecnístvo celého vozu pohodlně za vozů i prostornosti nástupišť, neboť musí 20 vteřin! Sledujme početné tuto věc, poně-  
kud neuvěřitelnou na první pohled. Vystu-  
puje současně  $3 \times 2 = 6$  lidí; nastupuje v  
stanici neb dvě dále na jinou přímou trať, téměř čase  $3 \times 2 = 6$  lidí; necht' krok trvá 2

Červenec 1926  
Ing. C. Jiří  
Hruša





 Plánek projektovaných tratí pražské podzemní dráhy.

**List & Belada Metro**



PRAESIDIUM HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY.  
TECHNICKÝ ODBOR

Č.j. 2520/26 praes.tech.

V Praze, dne 4.prosince 1926.

Správní radě elektrických podniků  
hlavního města P r a h y !

Pánové Ing. V.List, profesor České techniky v Brně, a Ing.  
B.Belada, úř.aut.civ.inženýr v Praze, předložili mně studii tý-  
kající se výstavby „Metro“, rychlé městské dráhy v Praze.

Poněvadž řešení této otázky úzce souvisí s provozem nynější  
formy elektr.drah, zasílám Správní radě elektrických podniků pro-  
jekt ku prostudování jejími odbornými orgány a ku podání posudku,  
případně samostatných námětů, jež po prohlídce projektu i ostat-  
ními odbornými úřady budou předmětem praesidiální porady k získá-  
ní určitého názoru o možnosti a případném řešení poduliční dráhy  
v Praze.

Primátor:

*Naxa*

E.P.10.XII.1926 \* 76404

*1/3 mlavit  
11/12/26 Naxa*

*3  
2-8*

*Vzato ve radě*

Správní rada měst. elek. podniků  
dne... 27/XII ... 19 26

*Právní*  
zapisovatel.

Prosinec 1926

Před 90 lety

ING. V. LIST,  
prof. České Techniky v Brně,  
úřed. autor. civ. inženýr  
pro elektrotechniku.

ING. B. BELADA,  
úředně autorizovaný civilní  
inženýr stavební  
v Praze.

STUDIE  
rychlé městské dráhy  
„METRO“  
v Praze.  
1926.



STAROSLAVNÉ  
ZLATÉ PRAZE,

HLAVNÍMU  
MĚSTU REPUBLIKY  
ČESKOSLOVENSKÉ,

S PŘÁNÍM,  
ABY JEJÍ KRÁSY DOPLNĚNY  
BYLY VYMOŽENOSTMI MODERNÍ TECHNIKY.

VĚNUJÍ JEJÍ CTITELÉ

ING. V. LIST,  
prof. České Techniky, Brno,  
úř. aut. civ. inženýr pro elektro-  
techniku.

ING. B. BELADA,  
úředně autorizovaný civilní  
inženýr stavební  
v Praze.

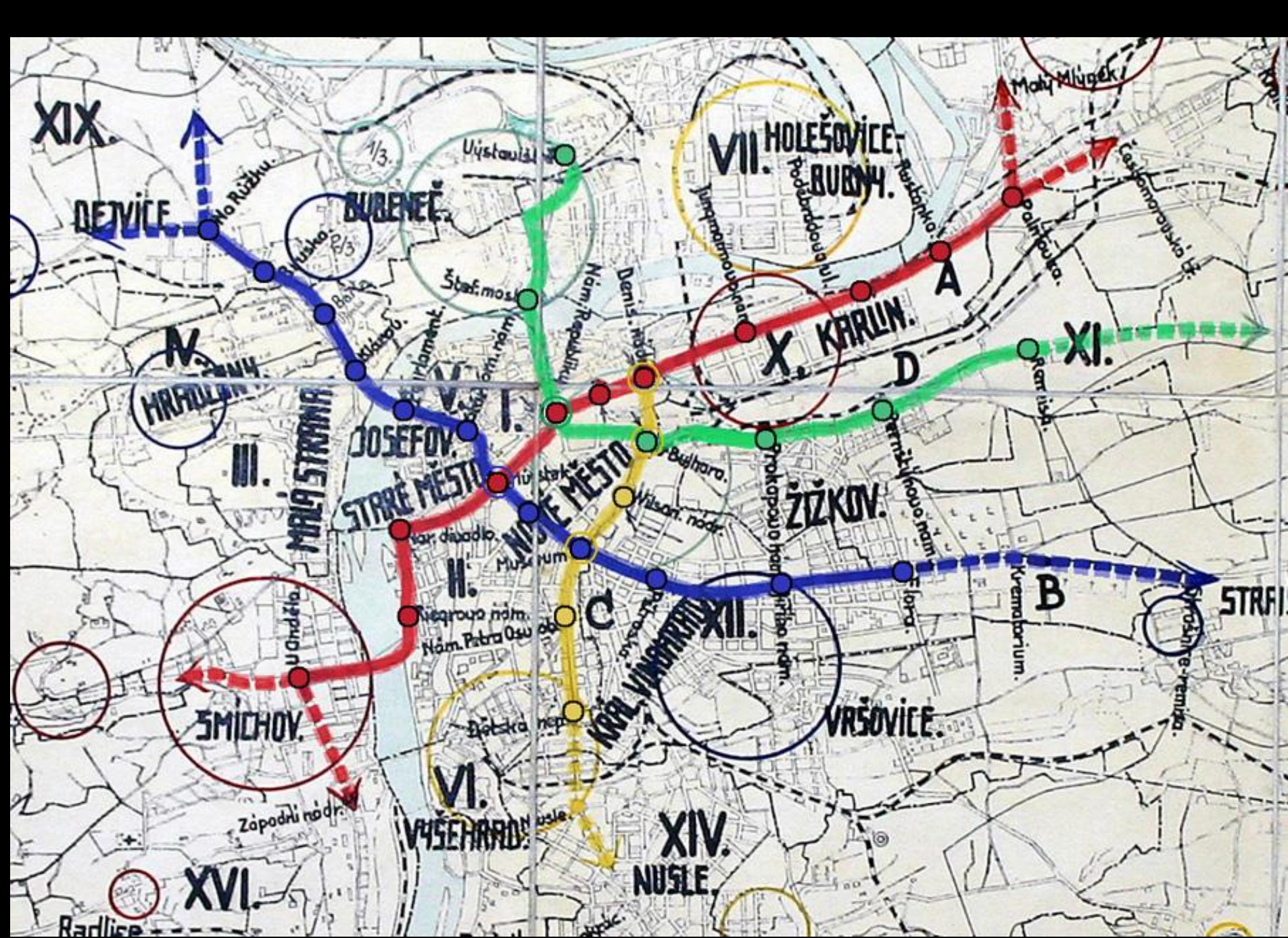
# SITUAČNÍ PLÁN TRATI NOVÉ MĚSTSKÉ DRÁHY „METRO“ V PRAZE.



MĚŘITKO 1:25.000.

V. Štefánek  
  
 J. Sedláček







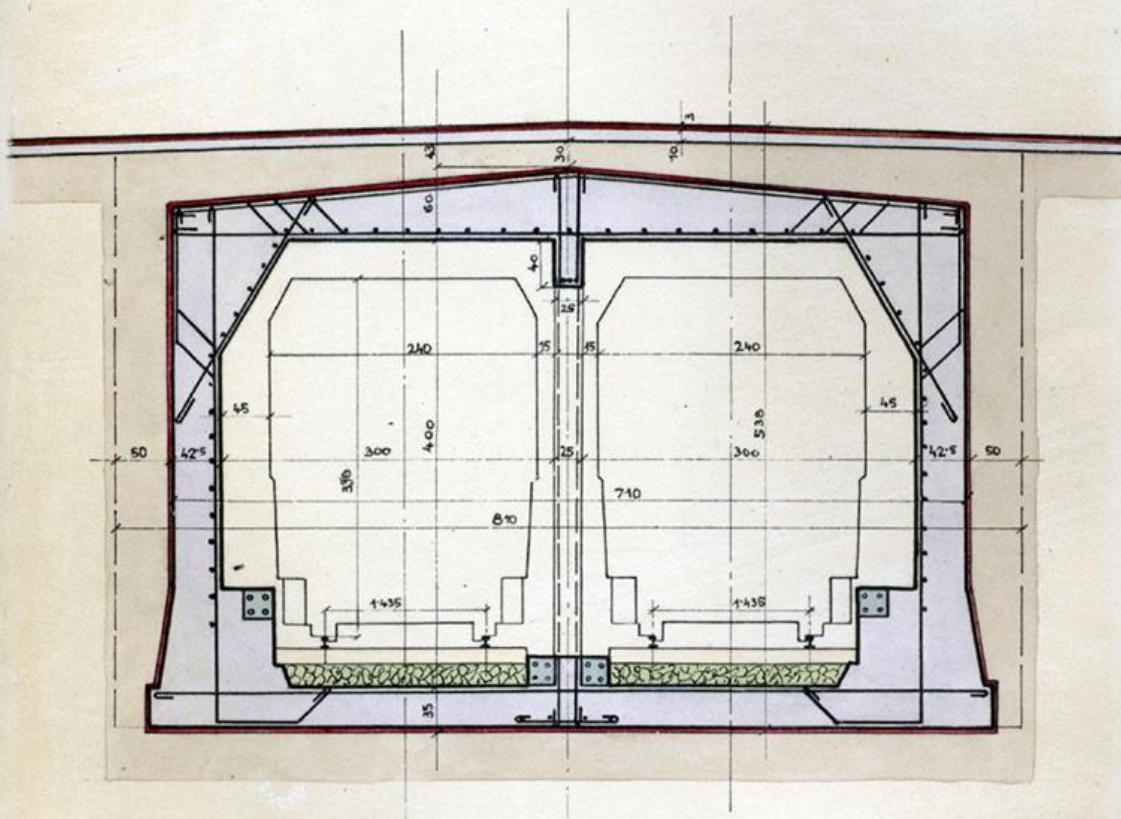
ING. BOHUMIL BELADA.

ÚŘEDNĚ AUTOR. CIVILNÍ INŽENÝR STAVEBNÍ

PRAHA II., TYRŠOVA 3.

TELEFON 512-2-3.

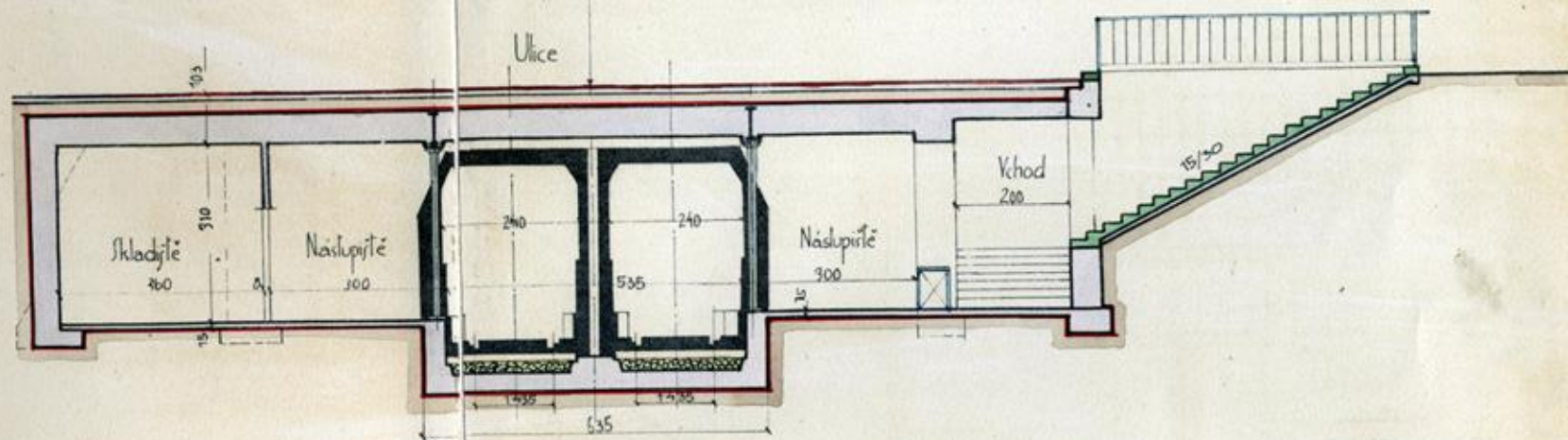
# NORMÁLNÍ PROFIL V TRATI.



1:50



# Příčný řez 1-2.



1:100.

Ing. V. Lisch

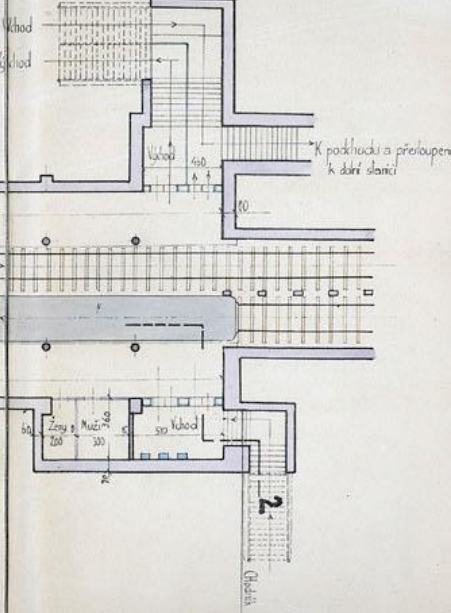


*Boh. Belada*

TYP STANICE MĚSTSKÉ DRÁHY „METRO“

Řádorys.

Obchodní dům



1:200.



Vltava

Národní divadlo

Divadelní ulice

Slanice Národní divadlo

Národní třída

1:300

60 x 110

Smetanova ul.

1.950

187.550

173.40

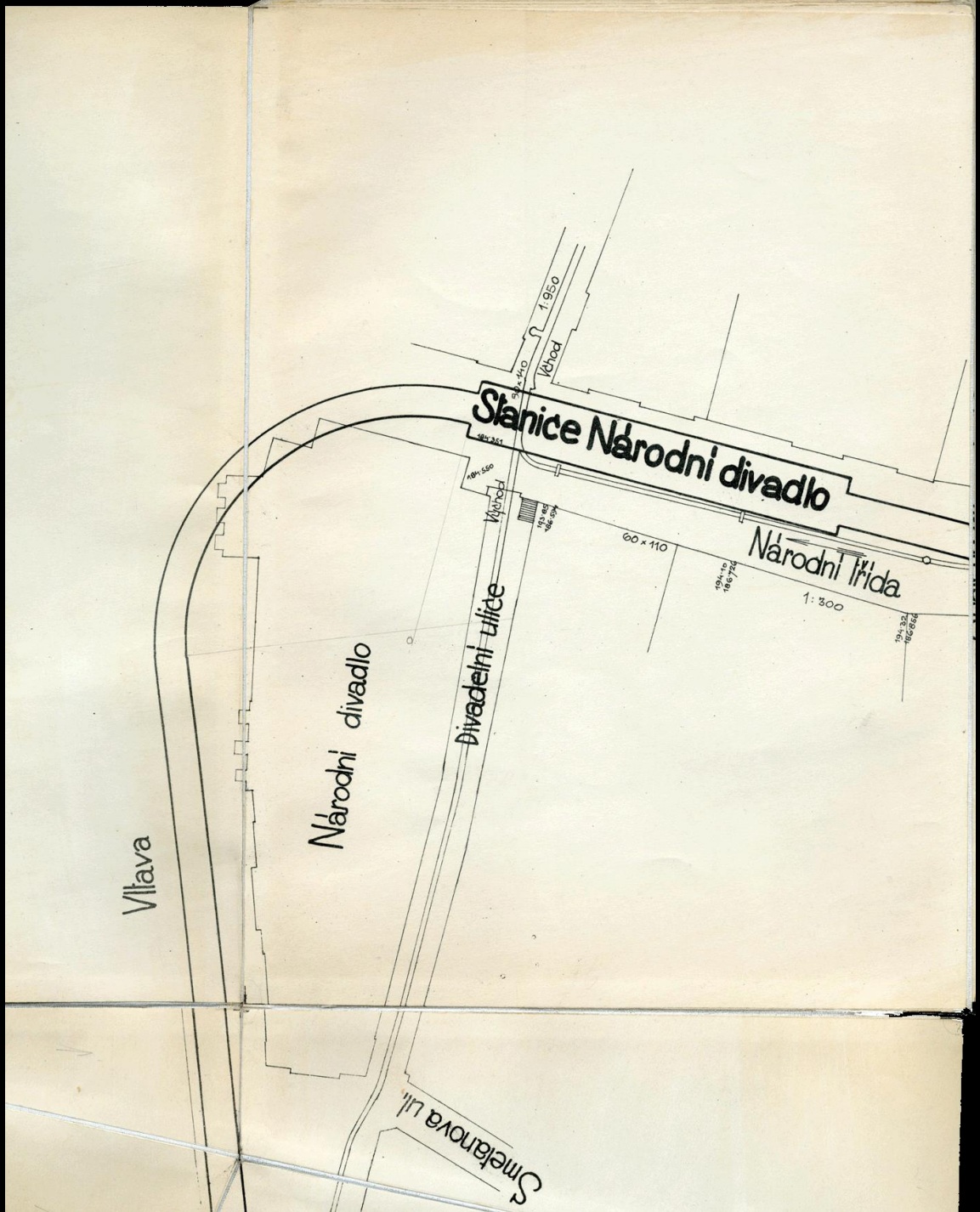
186.700

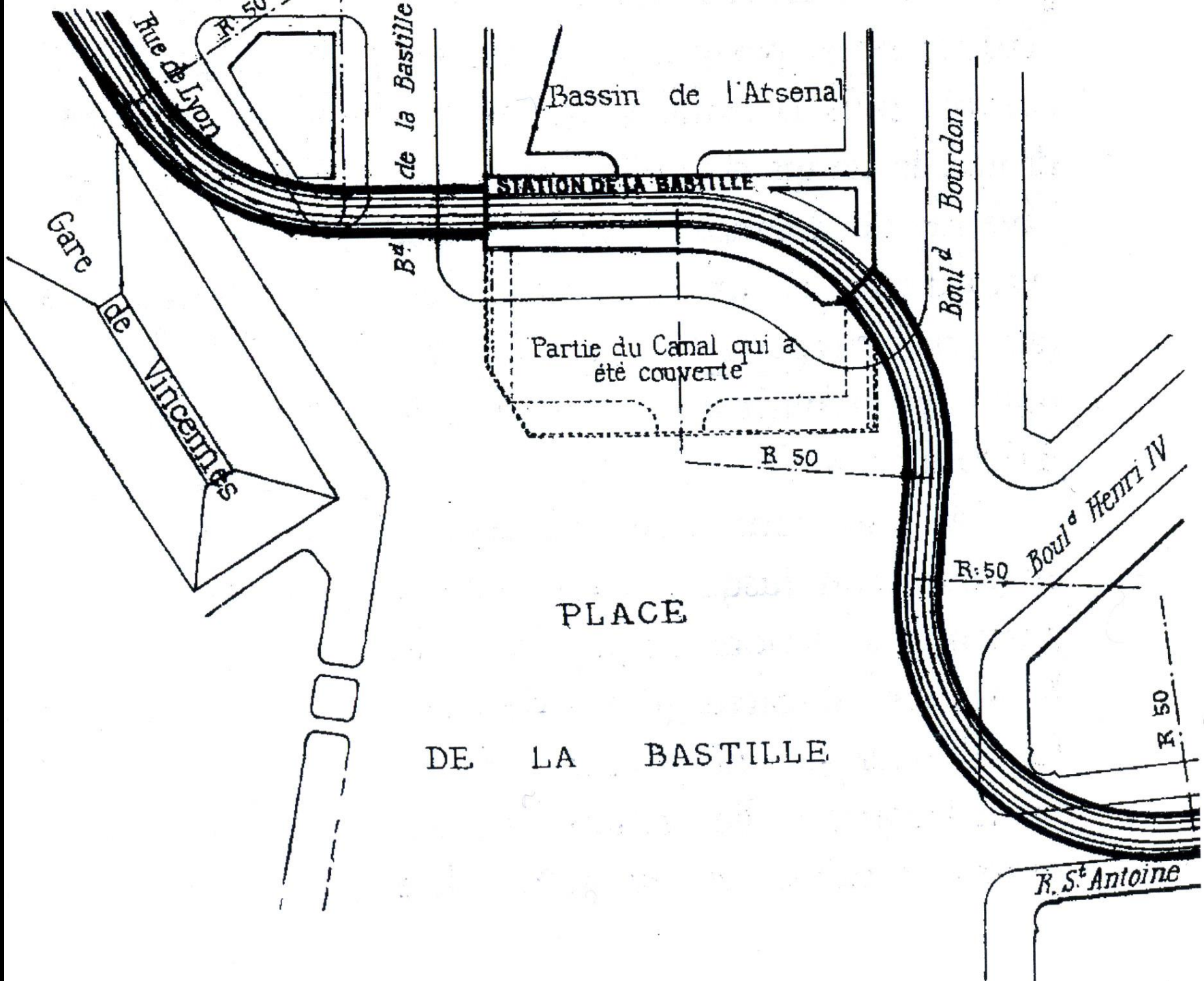
191.10

186.700

191.30

186.700





Bassin de l'Arsenal

STATION DE LA BASTILLE

Partie du Canal qui a été couverte

PLACE

DE LA BASTILLE

Rue de Lyon

B<sup>de</sup> de la Bastille

Boul<sup>d</sup> Bourdon

Boul<sup>d</sup> Henri IV

R. S<sup>t</sup> Antoine

Gare

de Vincennes

R 50

R:50

R. 50

R. 50



1892 — Paris. — Station du Métropolitain,  
Place de la Bastille.



ROYER  
NANCY

CP Arama - Dom







**Soutěž  
na všeobecný  
dopravní program  
Velké Prahy**

**1930-1932**



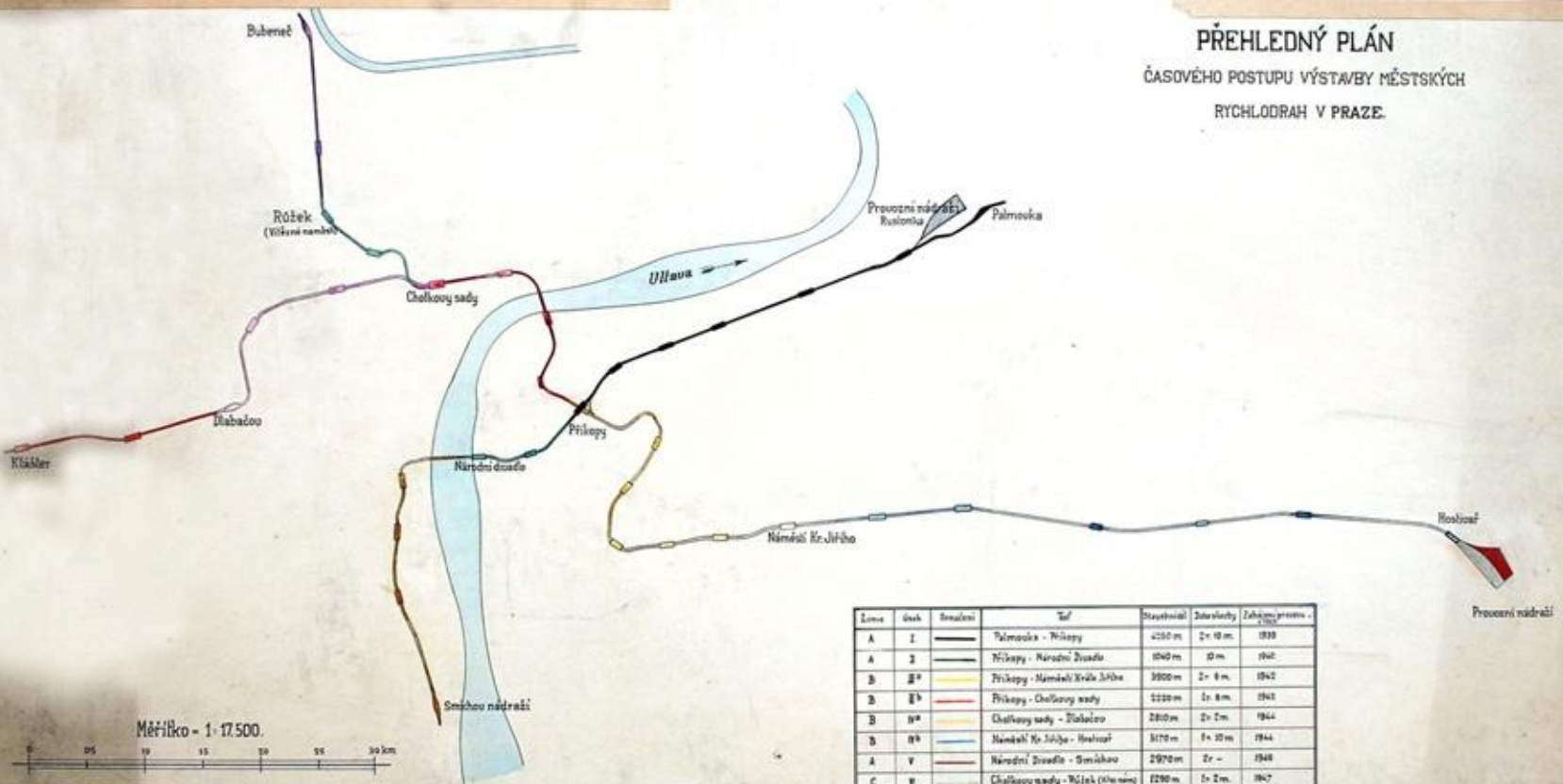
**Návrh rampy  
podpovrchového úseku  
na Můstku,  
Ing. Štěpán  
1928**



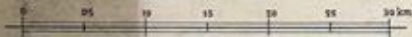
SOUTĚŽ NA VŠEOBECNÝ DOPRAVNÍ PROGRAM V. PRAHY.

„STŘEDNÍ CESTOU.“

PŘEHLEDNÝ PLÁN  
ČASOVÉHO POSTUPU VÝSTAVBY MĚSTSKÝCH  
RYCHLODRAH V PRAZE.



Měřítko - 1 : 17.500.



| Číslo | Úsek             | Seznamí | Trat'                                   | Středníci | Interstupy | Účinný provoz -<br>1930 |
|-------|------------------|---------|---|-----------|------------|-------------------------|
| A     | I                | —       | Pármovka - Příkopy                      | 4250 m    | 2 x 10 m.  | 1933                    |
| A     | II               | —       | Příkopy - Národní Dvanácté              | 3040 m    | 10 m.      | 1942                    |
| B     | III <sup>a</sup> | —       | Příkopy - Náměstí Kr. Jiřího            | 3800 m    | 2 x 8 m.   | 1942                    |
| B     | III <sup>b</sup> | —       | Příkopy - Chelkovy sady                 | 1120 m    | 1 x 8 m.   | 1942                    |
| B     | IV <sup>a</sup>  | —       | Chelkovy sady - Hábačovo                | 2820 m    | 2 x 7 m.   | 1944                    |
| B     | IV <sup>b</sup>  | —       | Náměstí Kr. Jiřího - Hostivař           | 3170 m    | 1 x 10 m.  | 1944                    |
| A     | V                | —       | Národní Dvanácté - Smíchov              | 2970 m    | 2 x —      | 1948                    |
| C     | VI               | —       | Chelkovy sady - Růžek (Vítězná náměstí) | 1280 m    | 1 x 7 m.   | 1947                    |
| C     | VII              | —       | Růžek - Bubeneč                         | 1400 m    | 10 m.      | 1948                    |
| B     | VIII             | —       | Hábačovo - Klášter                      | 1840 m    | 1 x —      | 1950                    |

PŘÍLOHA Č. 39.

Soutěžní projekt Střední cestou (ČKD)



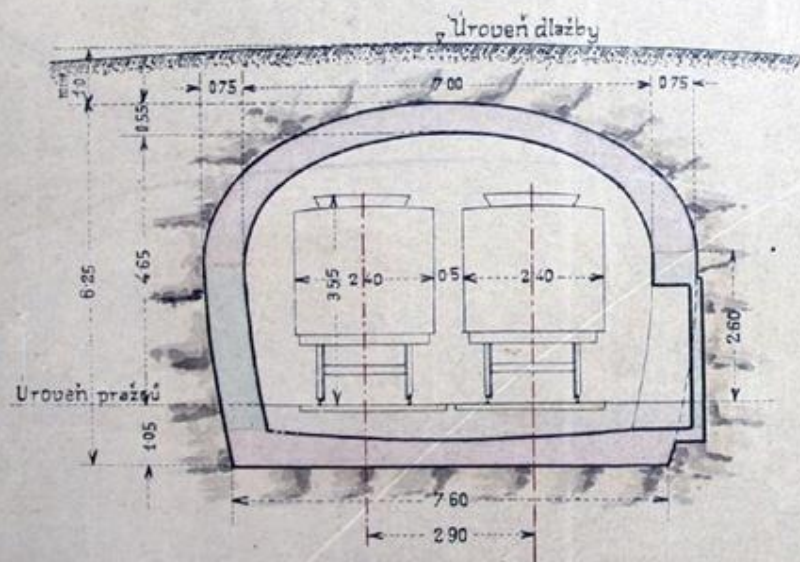




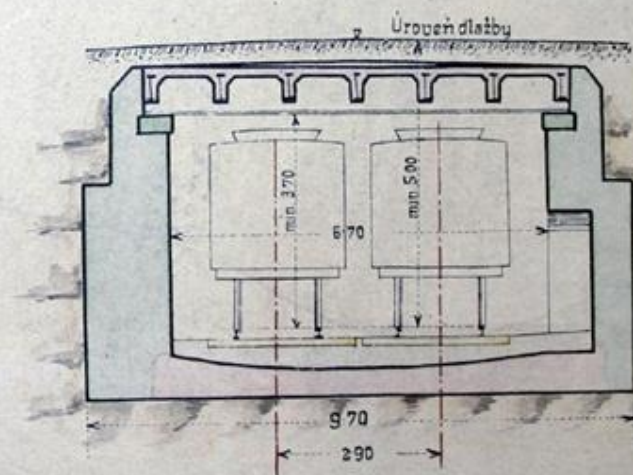




Obr. 1.  
 Profil klenutého tunelu.  
 (Niveleta min. 6 m pod dlažbou)



Obr. 2.  
 Profil v otevřeném výkopu.  
 (Niveleta min 5 m pod dlažbou,  
 strop betonová konstrukce do travers)

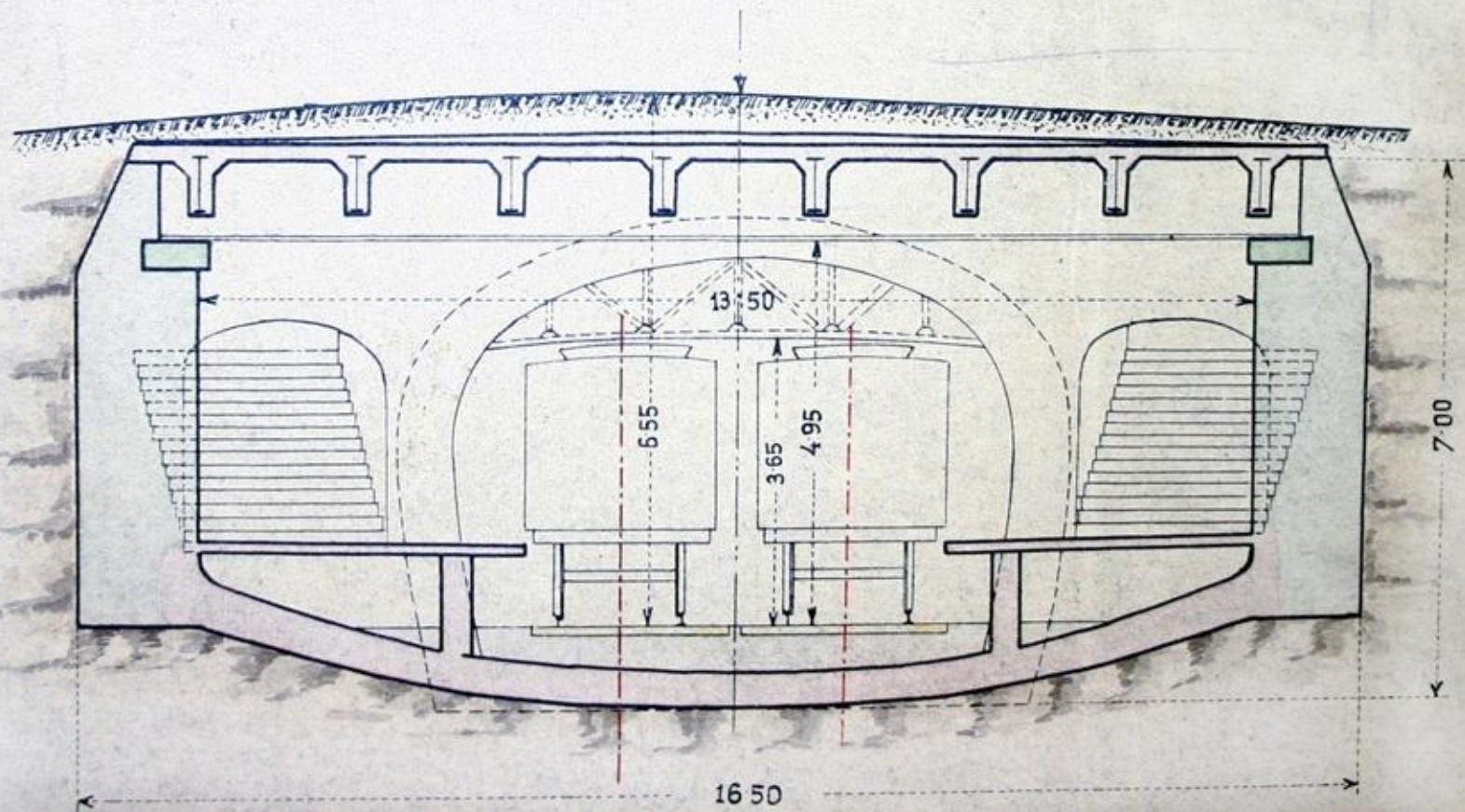




Obr. 5a.

Průčnický řez normální stanicí v otevřeném výkopu.

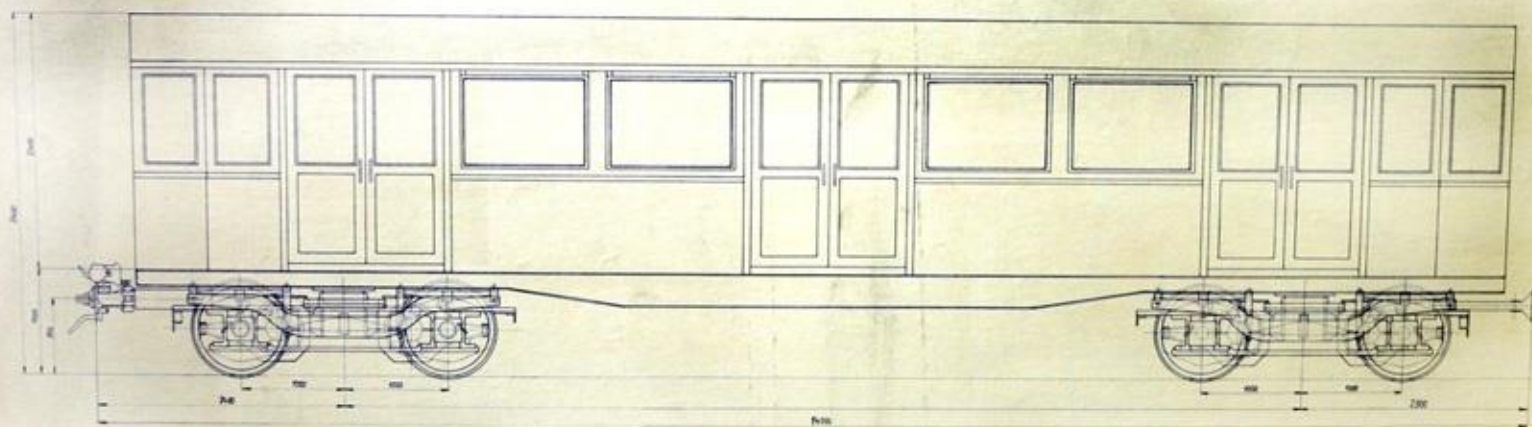
Řez: e-f.



ŠEOBECNÝ DOPRAVNÍ PROGRAM V. PRAHY.

MOTOROVÝ VŮZ 4x120 KS, 800 V

MĚTKA  
1:20













CELÝ VLAK - 8 VOZEK 24 JEDNOTKY

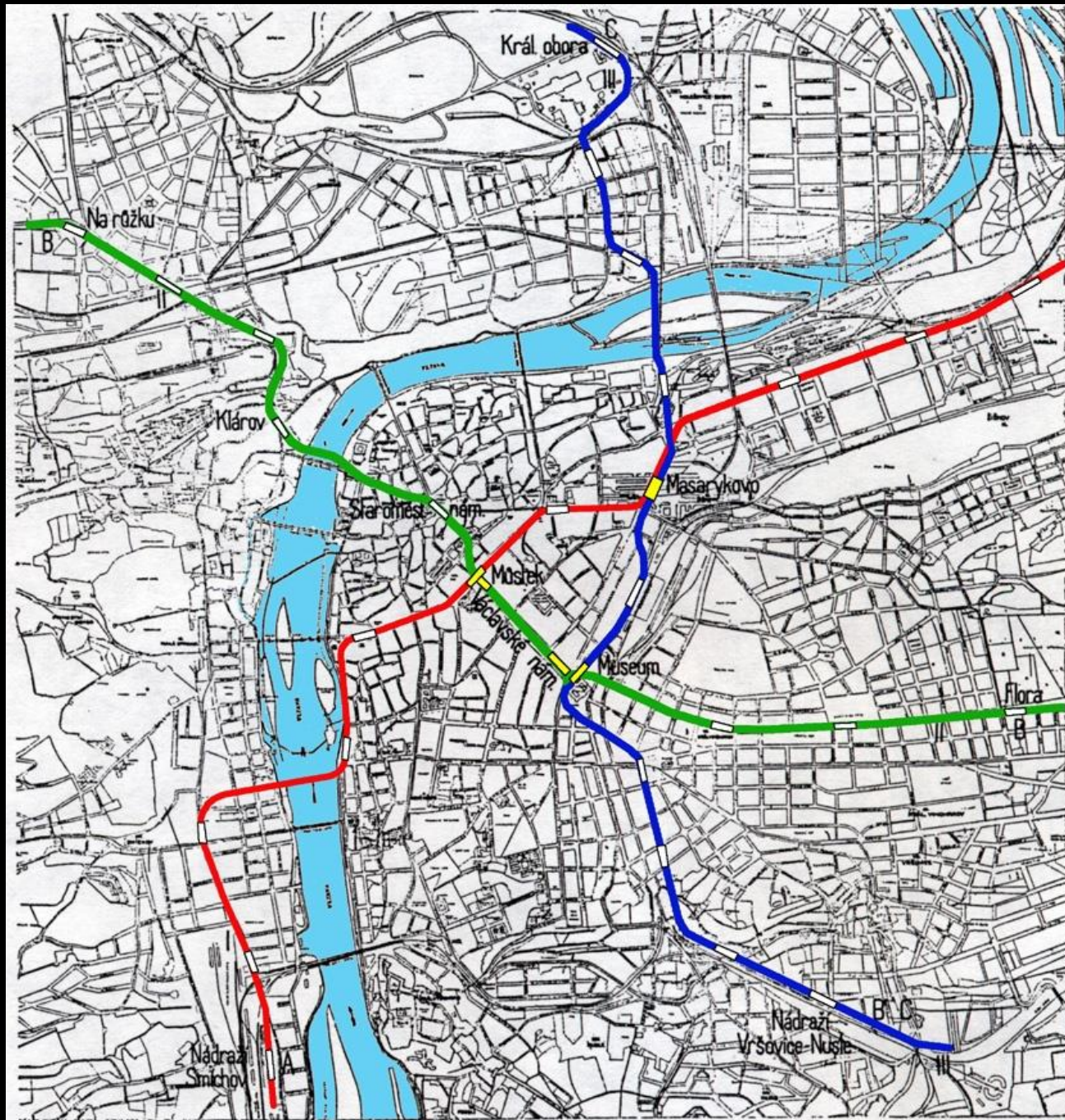


FIG. 2



| Linie | Úsek             | Označení  | Tať                                | Stavební dél. | Doba stavby | Zahájení provozu<br>v roce |
|-------|------------------|---|------------------------------------|---------------|-------------|----------------------------|
| A     | I.               |    | Palmovka - Příkopy                 | 4250 m        | 2 r. 10 m.  | 1939                       |
| A     | II               |    | Příkopy - Národní Divadlo          | 1040 m        | 10 m.       | 1940                       |
| B     | III <sup>a</sup> |    | Příkopy - Náměstí Krále Jiřího     | 3900 m        | 2 r. 8 m.   | 1942                       |
| B     | III <sup>b</sup> |    | Příkopy - Choťkovy sady            | 2220 m        | 1 r. 8 m.   | 1942                       |
| B     | IV <sup>a</sup>  |    | Choťkovy sady - Dlabáčov           | 2810 m        | 2 r. 2 m.   | 1944                       |
| B     | IV <sup>b</sup>  |    | Náměstí Kr. Jiřího - Hostivař      | 5170 m        | 1 r. 10 m.  | 1944                       |
| A     | V                |    | Národní Divadlo - Smíchov          | 2970 m        | 2 r. -      | 1946                       |
| C     | VI               |  | Choťkovy sady - Růžek (Vítěz.nám.) | 1290 m        | 1 r. 2 m.   | 1947                       |
| C     | VII              |  | Růžek - Bubeneč                    | 1400 m        | 10 m.       | 1948                       |
| B     | VIII             |  | Dlabáčov - Klášter                 | 1640 m        | 1 r. -      | 1950                       |





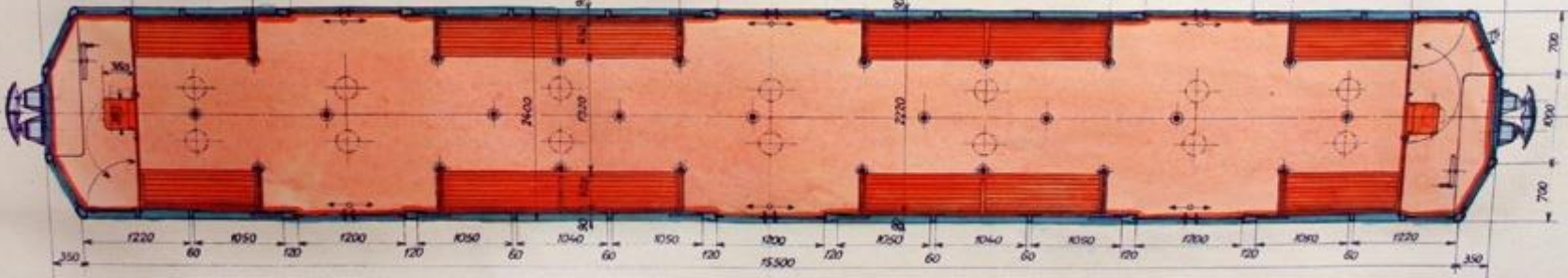
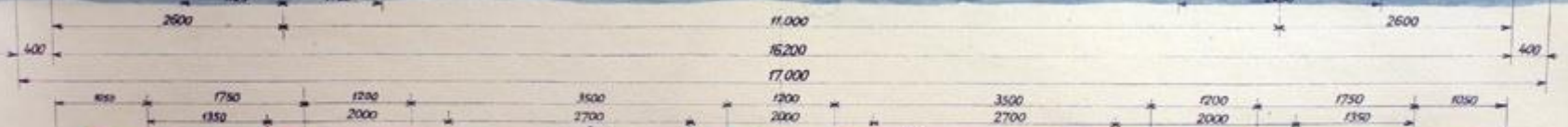
**Soutěžní projekt  
MMM  
(Škodovy závody)**

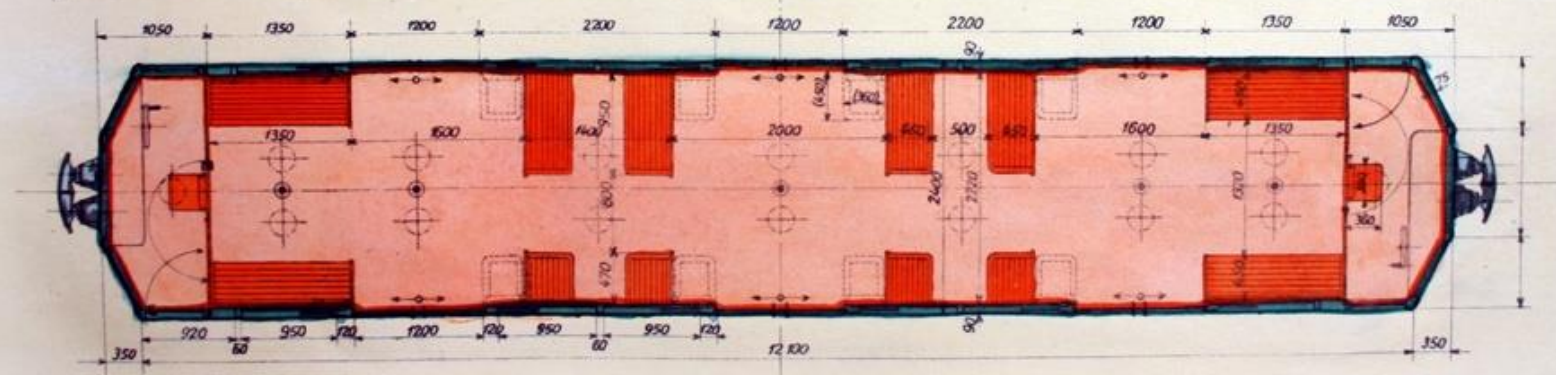
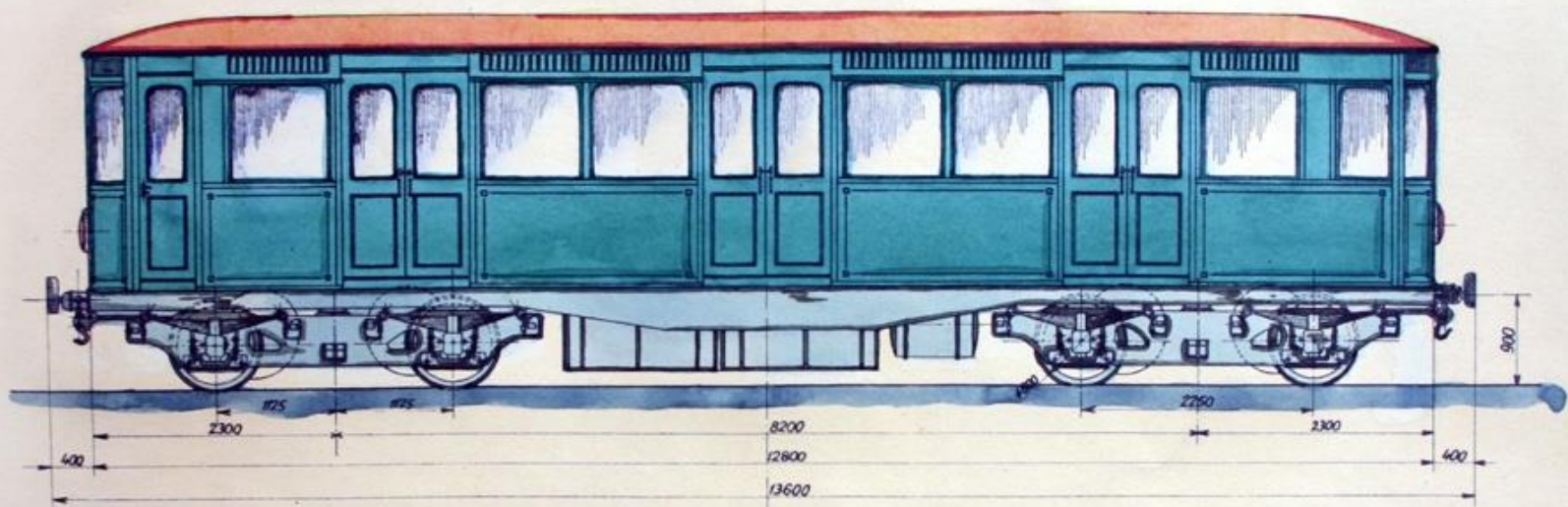




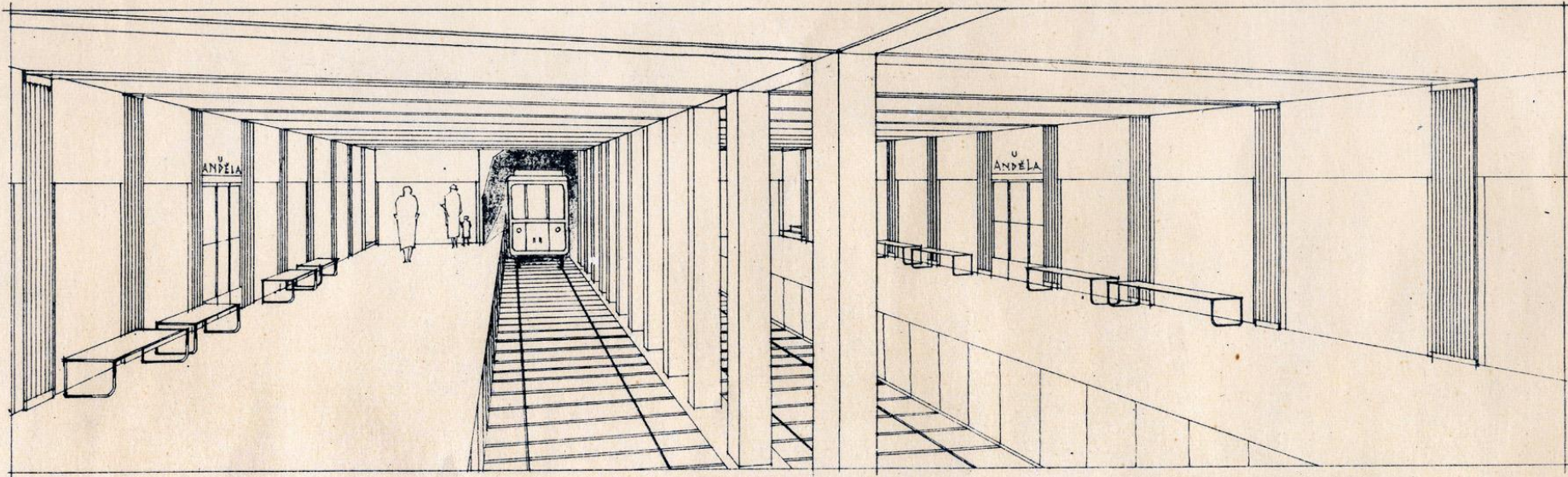




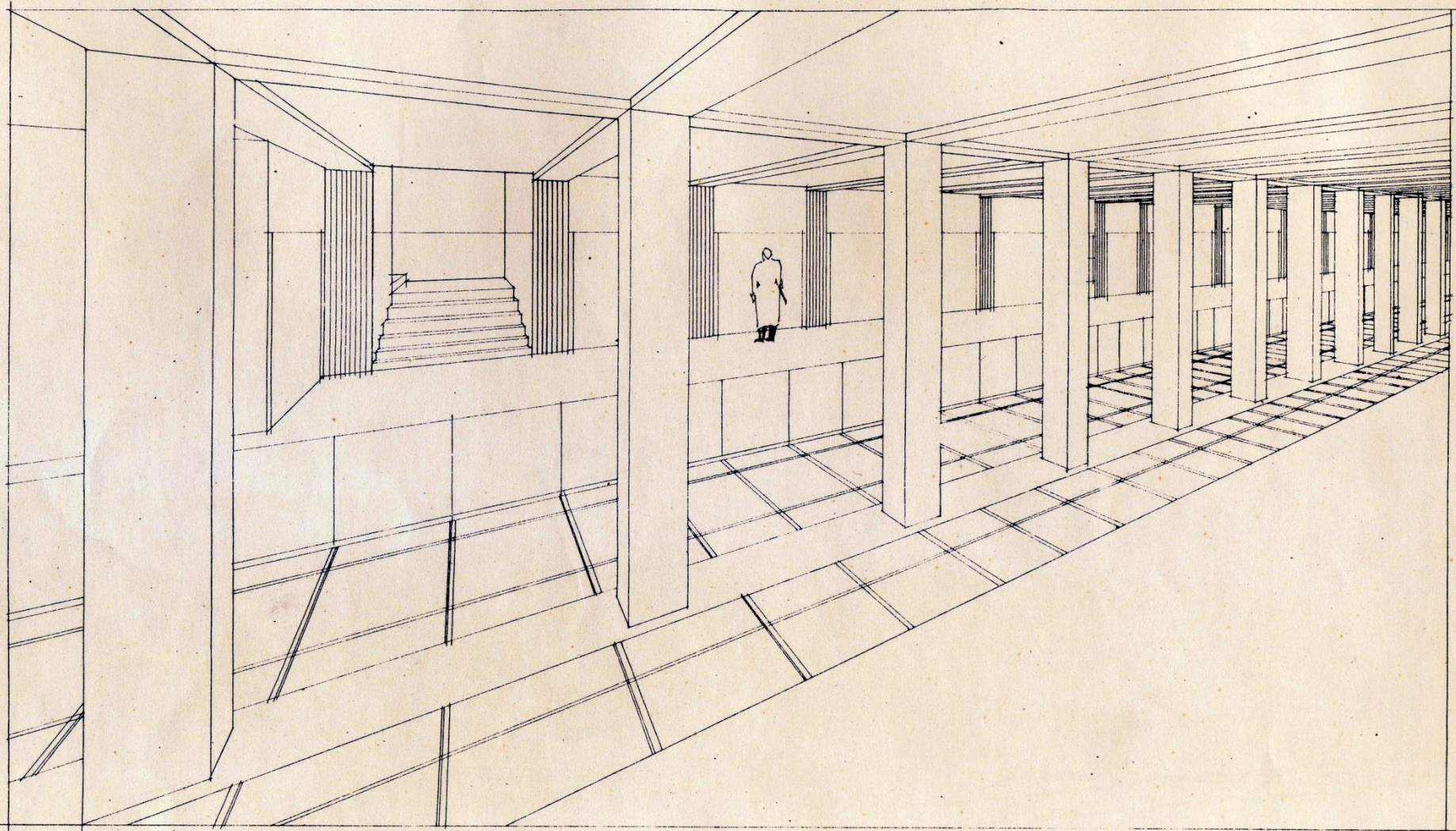














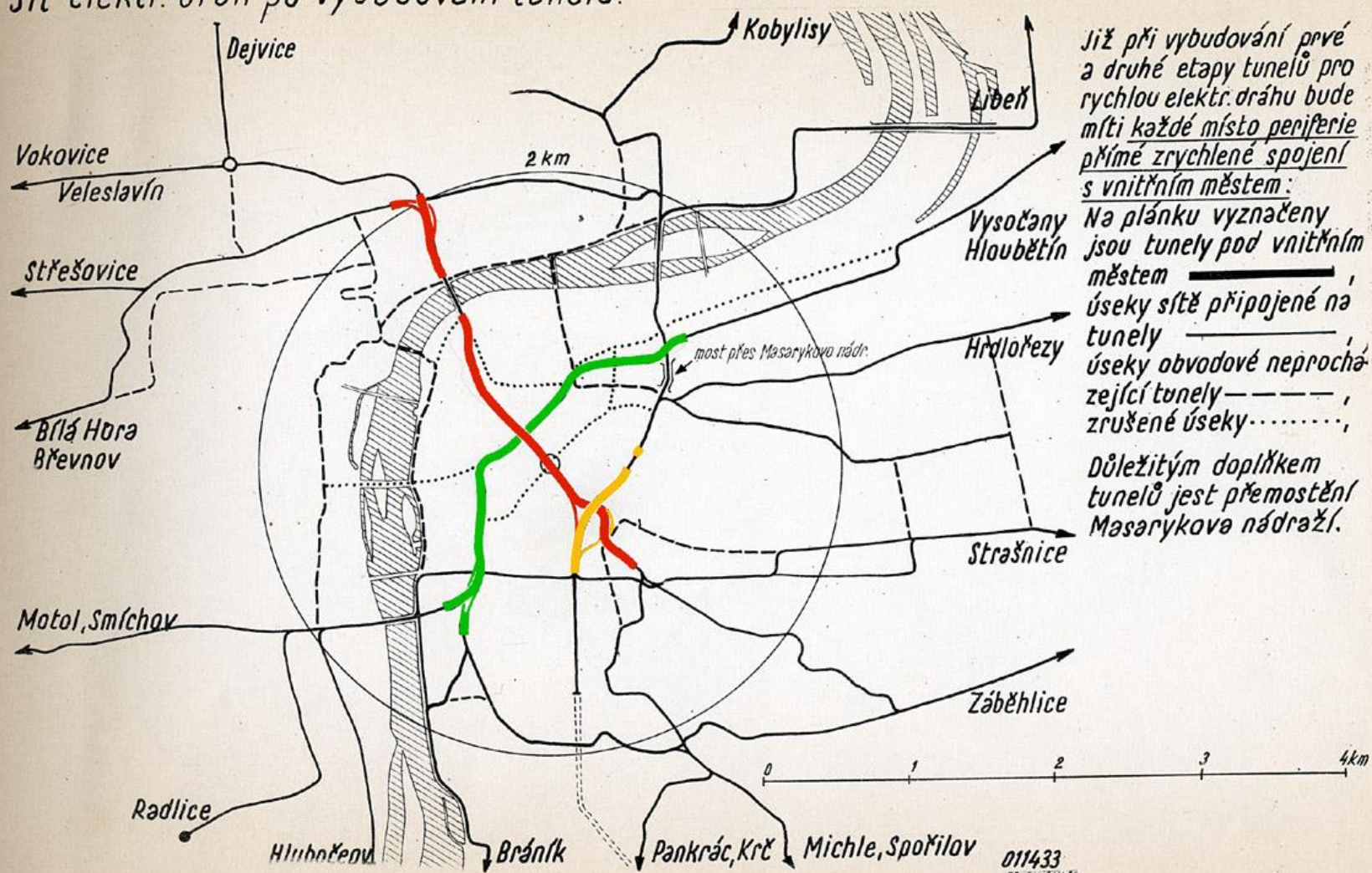


# Projekt D

1939



# Síť elektr. drah po vybudování tunelů.

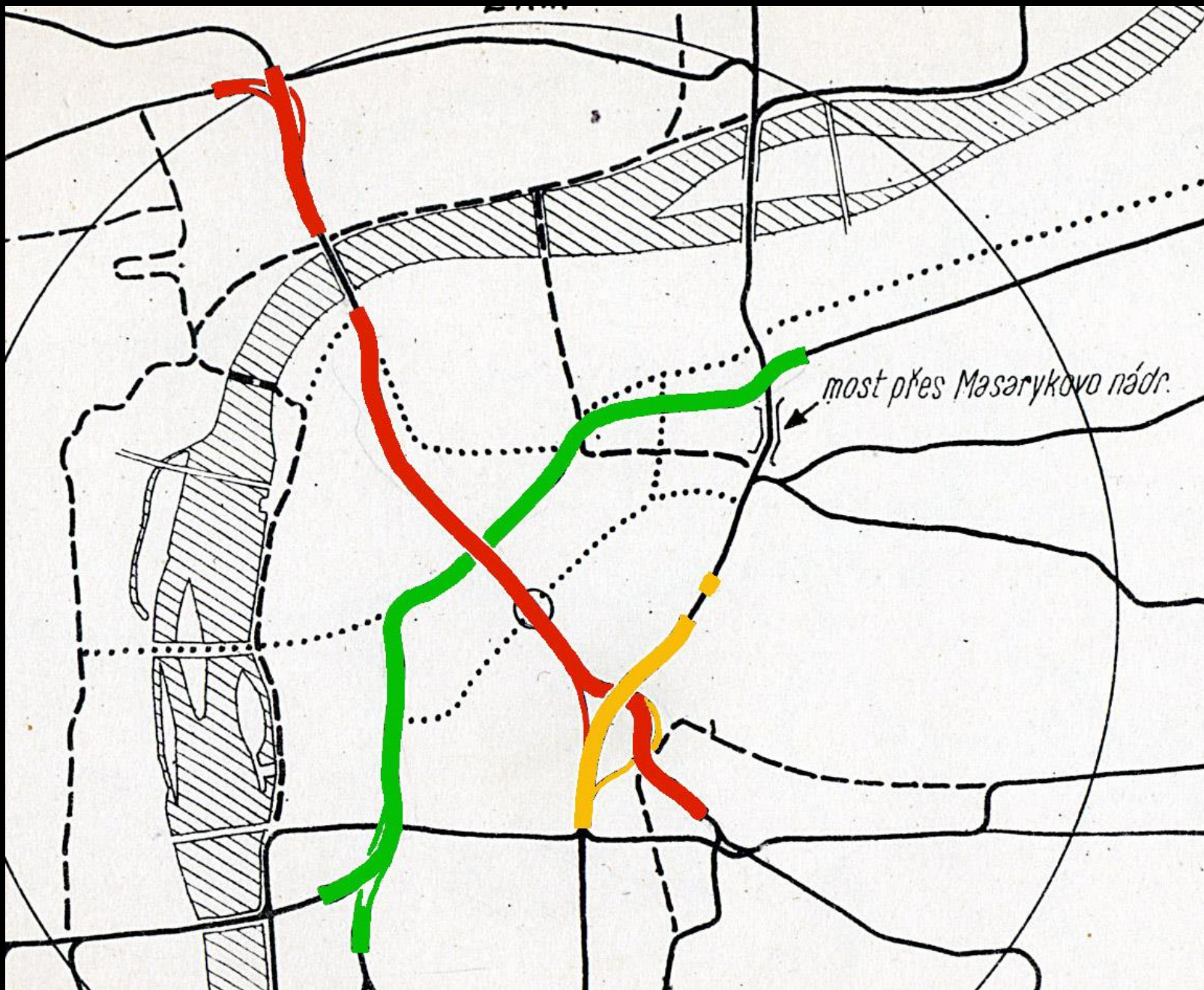


Již při vybudování první a druhé etapy tunelů pro rychlou elektr. dráhu bude mít každé místo periferie přímé zrychlené spojení s vnitřním městem:

Na plánu vyznačeny jsou tunely pod vnitřním městem **—————**, úseky sítě připojené na tunely **—————**, úseky obvodové neprocházející tunely **- - - - -**, zrušené úseky **.....**,

Důležitým doplňkem tunelů jest přemostění Masarykova nádraží.



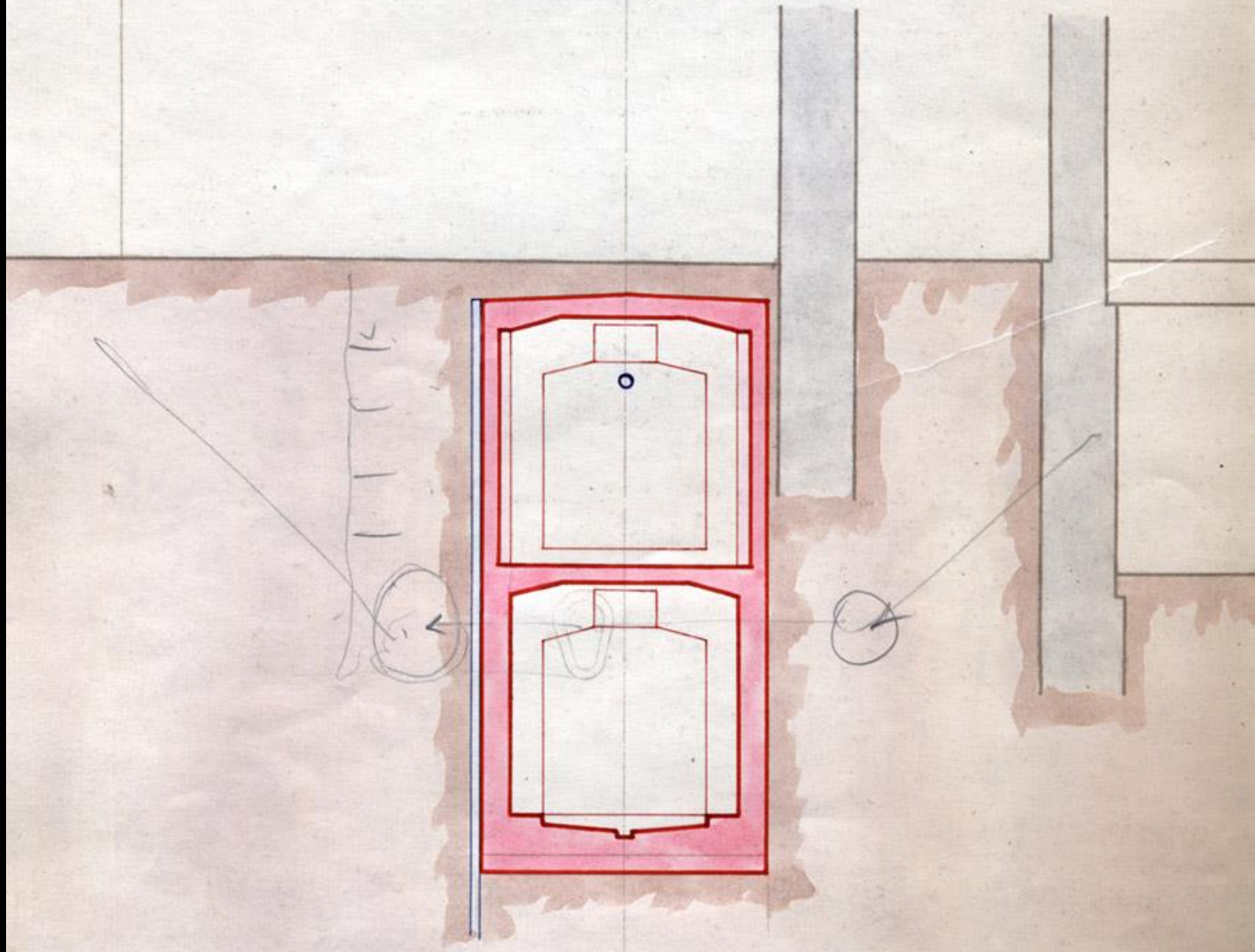






~~KM 0,595~~

0,45920

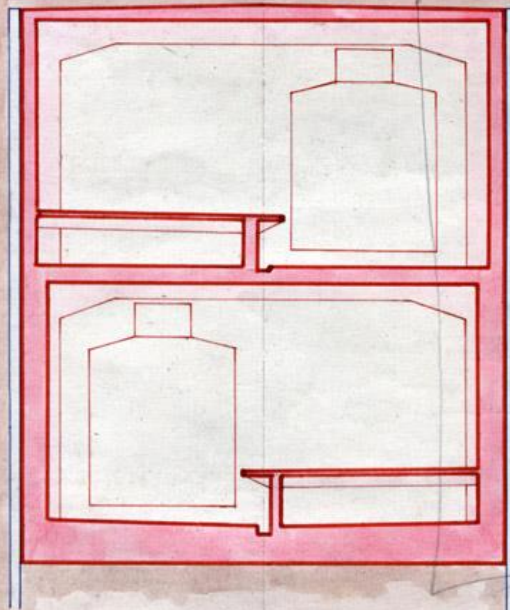




KM ~~0,660~~

0,39380

*studna*



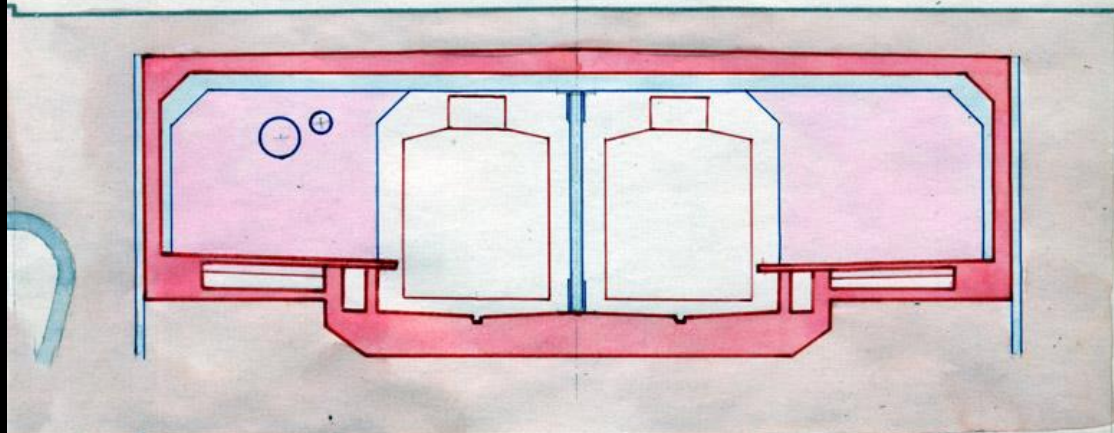
majetek firmy:

**ELEKTRICKÉ PODNIKY HLAV. MĚSTA PRAHY**

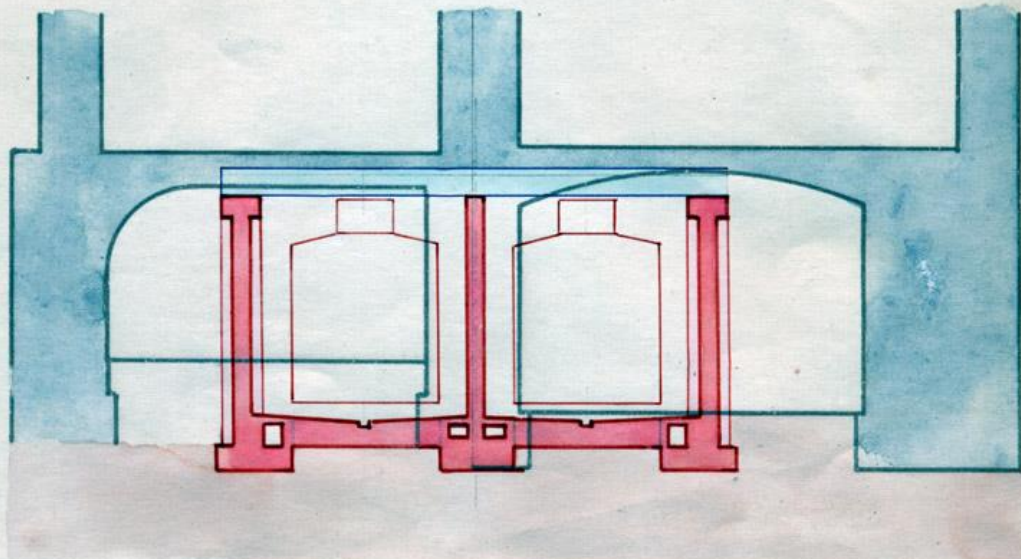
Přenechání, napodobení aneb použití od třetí osoby

**zákonem zakázáno.**

KM 0,595

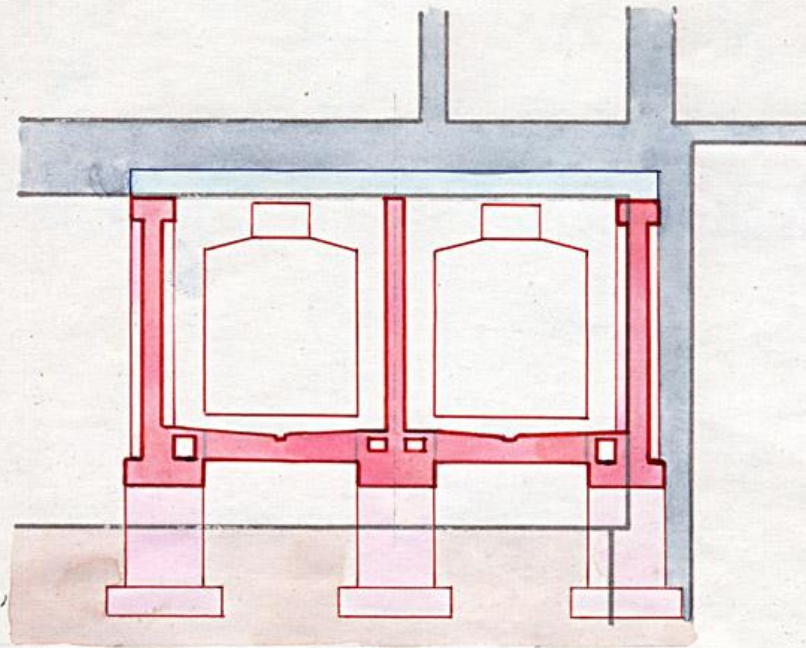


KM 0,655

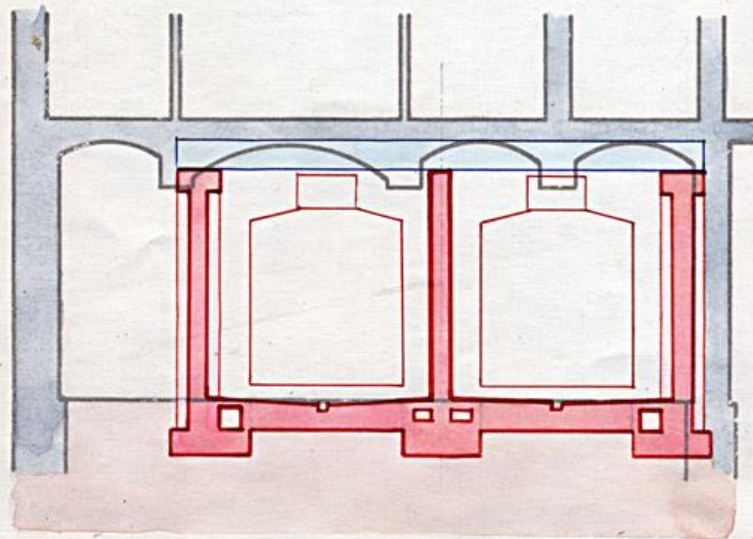




KM 0,705



KM 0,765



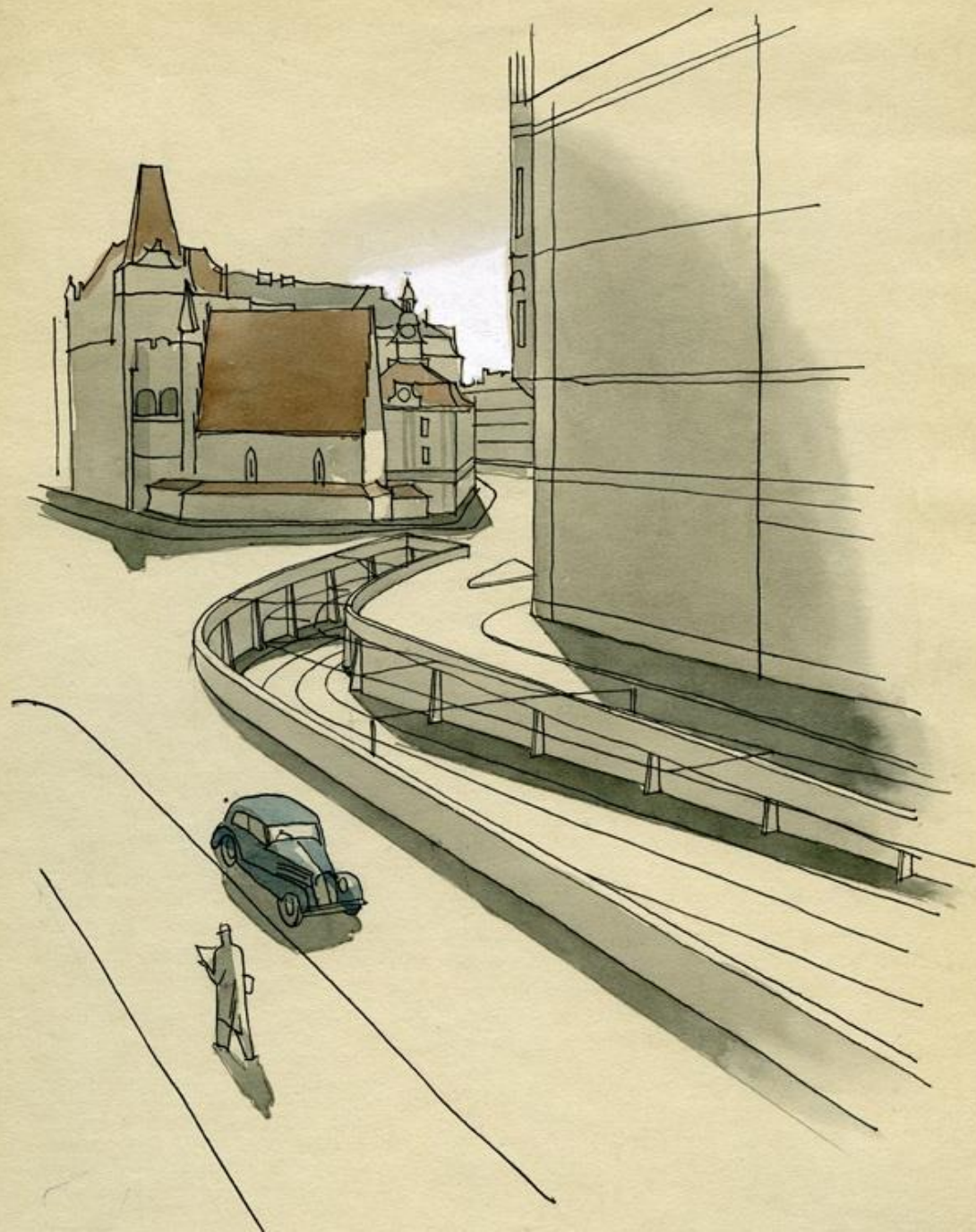


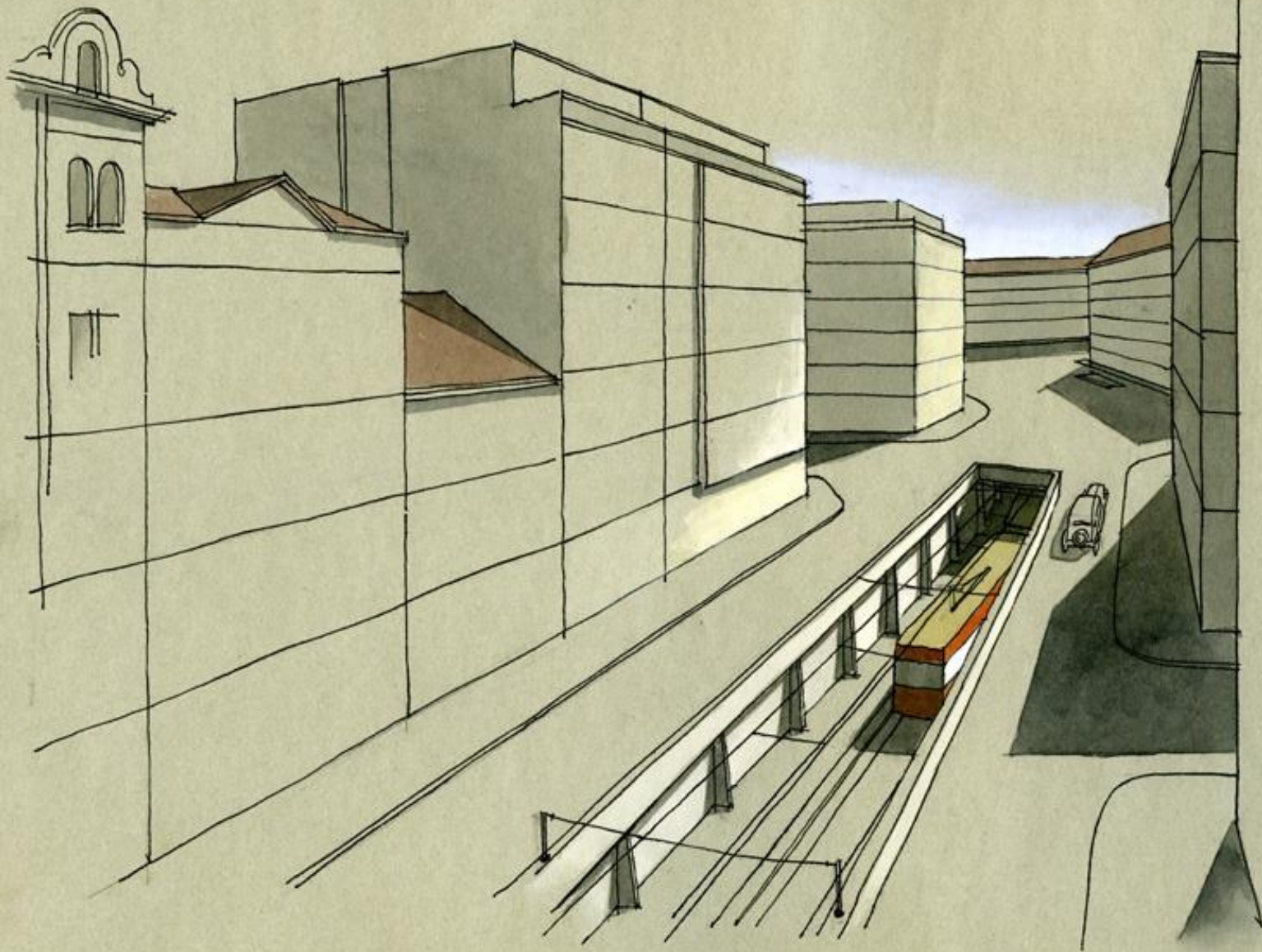
12. PŘÍLOHA 1.11-9R

|                        |               |                   |                                |
|------------------------|---------------|-------------------|--------------------------------|
| MĚŘÍTKO                |               | RODINNÉ VÝKRESY   | NÁZEV ČLÁNKU                   |
| PRÁCE                  | J. J. Škorpel |                   | <b>TRATĚ A,</b>                |
| FUNKCE                 |               | NÁMĚTKOVÉ VÝKRESY | NÁZEV VÝKRESU                  |
| PR. Č. ČJ. 21          |               |                   | <b>POHLED NA KŘÍŽOVATKU</b>    |
| 450. 013               |               | NÁMĚTKOVÉ VÝKRESY | <b>A STANICE • POD LETNOU.</b> |
| DATA                   | 4. 11. 1959   |                   |                                |
| PROJEKČNÍ KANCELÁŘ     |               |                   |                                |
| PODZEMNÍ DRÁHY V PRAZE |               |                   |                                |
|                        |               | 31. ST. 16.       | FORM. C.                       |

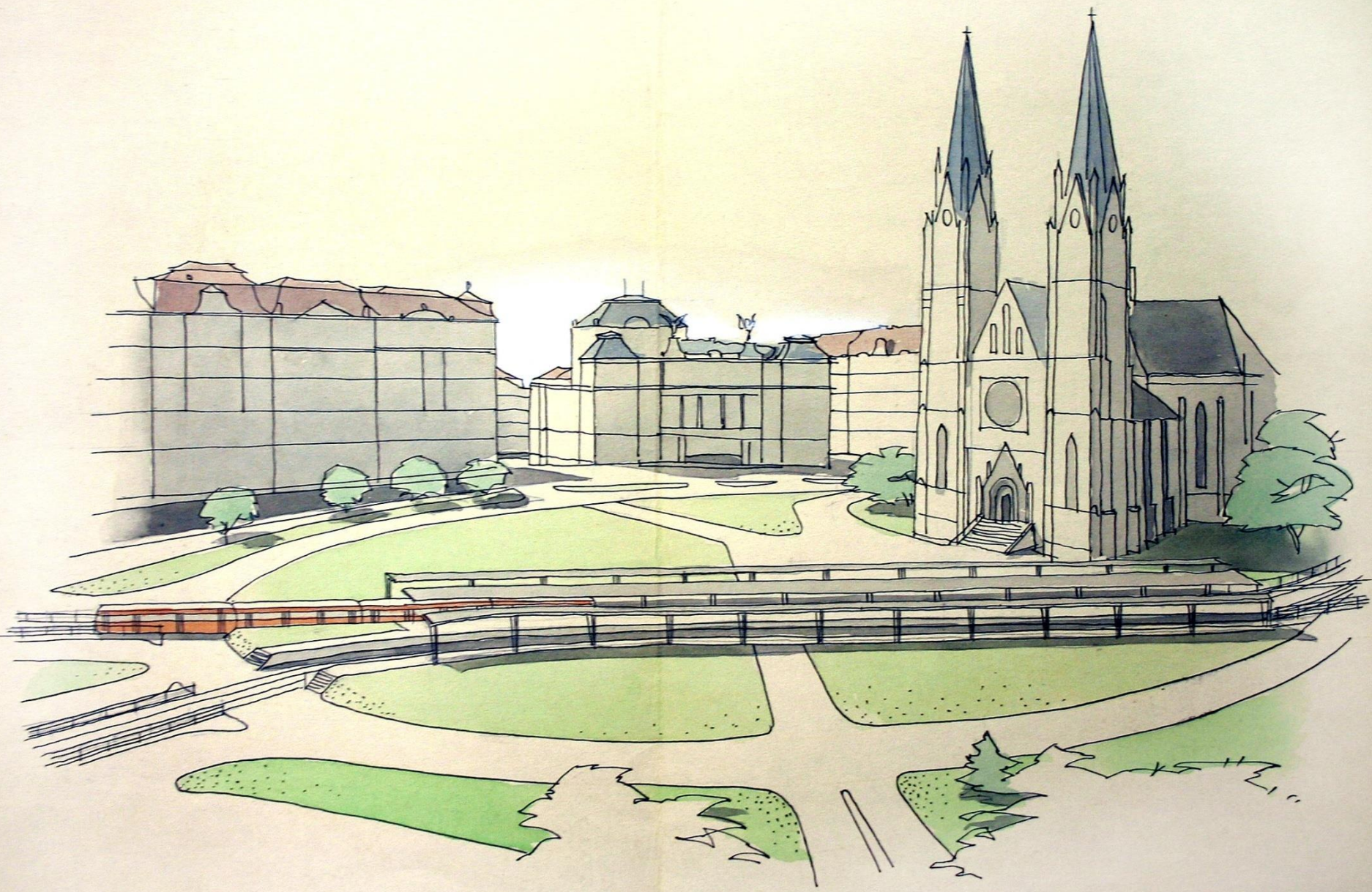
ARCHITECT ING. JAN TROJENY  
 PRAHA 6, KAMEROVA 101, T. 224-26  
*Jan Trojeny*



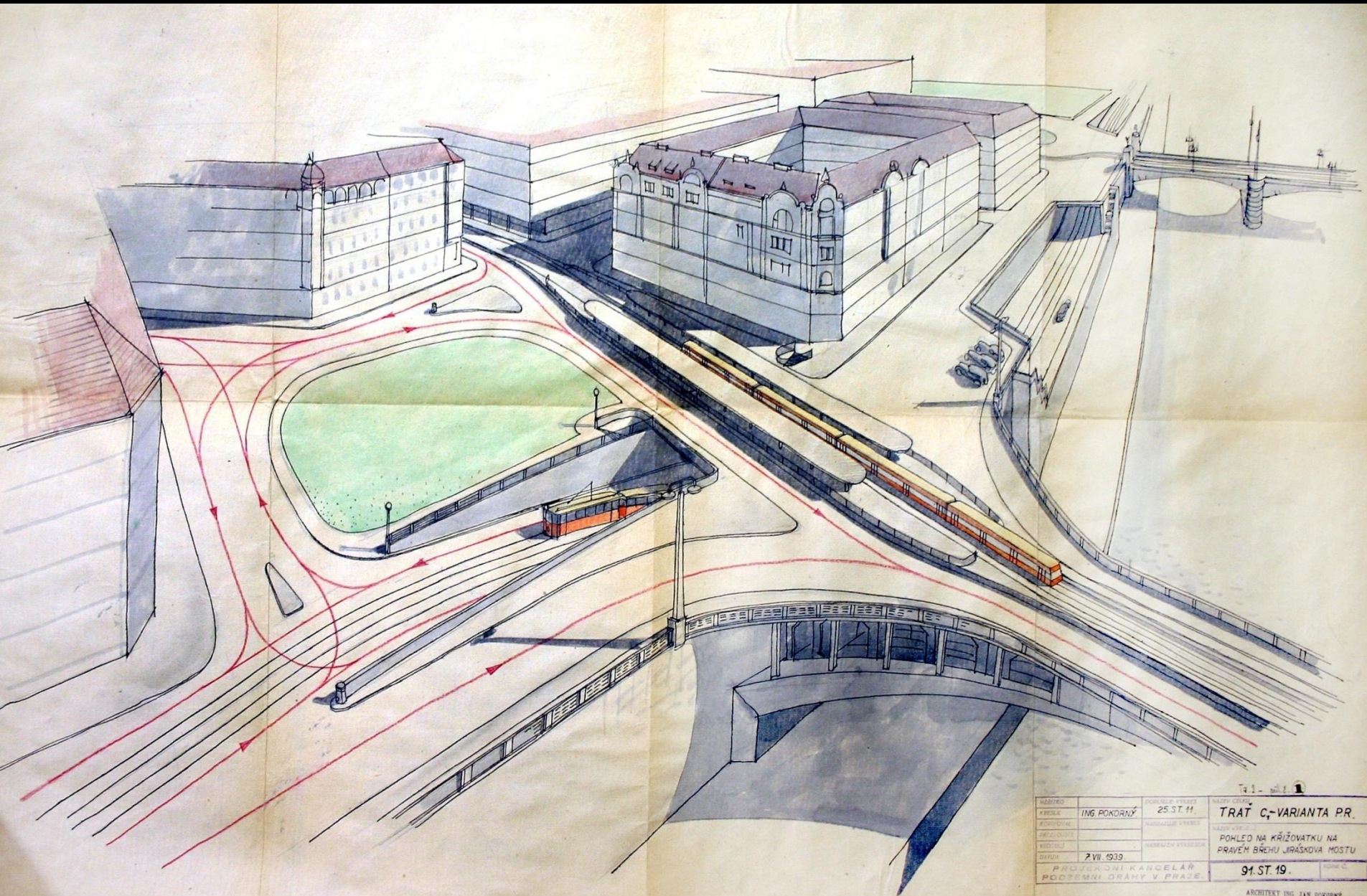










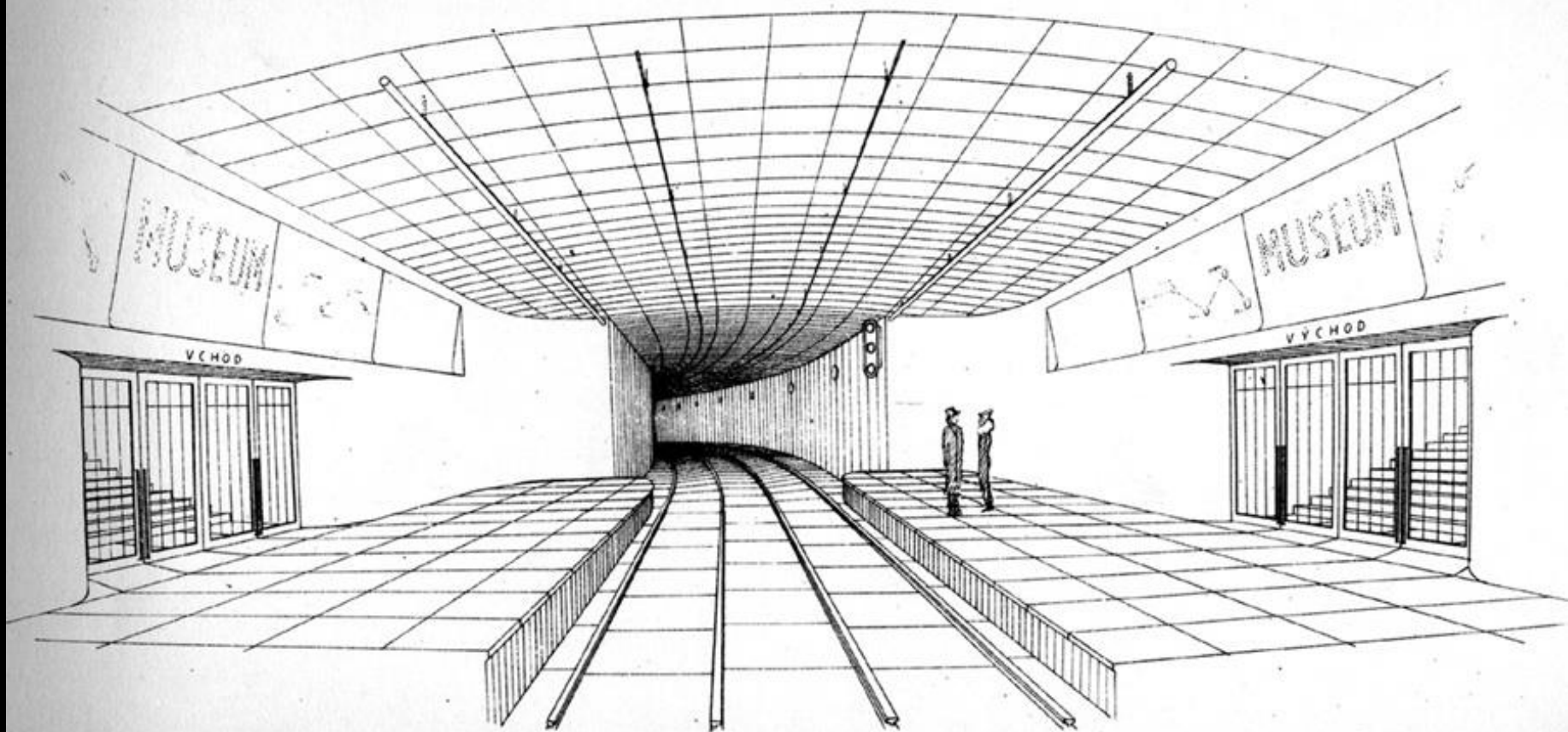


|  |              |                      |   |
|--|--------------|----------------------|---|
| ČÍSLO<br>VÝKRESU                                 | ING. POKORNY | 25 ST. 11.           | TRÁŤ C <sub>2</sub> -VARIANTA PR.                       |
| PROJEKTANT                                       |              | PROJEKTOVANÁ VÝSTĚLA | NAZEV VÝKRESU   |
| VÝKRES   | 2 VII 1939   | PROJEKTANT VÝSTĚLY   | POHLED NA KŘÍŽOVATKU NA<br>PRAVÉM BŘEHU JIRÁSKOVA MOSTU |
| PROJEKTOVANÁ KANCELÁŘ<br>PODZEMNÍ DRÁHY V PRAZE. |              | 91. ST. 19.          |   |

ARCHITEKT ING. JAN POKORNY  
PRAHA UL. KARLOVA 106, 2. PATRA  
1939



STANICE („MUSEUM“)





**26. 11. 1939**

26. XI.  
1939.





26. XI.  
1939.





## VYSTRIZKOVÁ KANCELAR

»Argus«

Smetanova 2. - SMÍCHOV. - Tel. 41282.

NEDELNÍ LIDOVÉ LISTY - PRAHA,  
1. VYDÁNÍ.

16

7

1939

### Spor o pražskou rychlodráhu

V poslední době se objevily v denním tisku zprávy, jako by došlo k zásadnímu rozporu v názorech na budoucí pražskou rychlodráhu mezi konsorciem, jemuž byl detailní projekt zadán, a zástupci Elektrických podniků. Z kompetentních míst jsme byli požádáni, abychom naší veřejnosti sdělili, že tyto zprávy se nezakládají na pravdě, naopak, že mezi firmami, které pracují na detailním projektu rychlodráhy, a členy dozorčí komise pražské rychlodráhy, sestávající ze zástupců Elektrických podniků, panuje v názorech na tuto otázku dokonalá shoda, takže lze očekávat, že celý tento problém, s hlediska hospodářského tak obtížný, bude bez průtahů vyřešen podle programu původně stanoveného v zájmu zlepšení pražských dopravních poměrů.

CELÁŘ

Tel. 41282.

NEDELNÍ NÁR. PRÁCE - PRAHA.

16

7

1939

### V nejbližších dnech bude rozhodnuto o pražských rychlodrahách

V poslední době se objevily v denním tisku zprávy, jako by došlo k zásadnímu rozporu v názorech na budoucí pražskou rychlodráhu mezi konsorciem, jemuž byl detailní projekt zadán, a zástupci Elektrických podniků. Z kompetentních míst jsme byli požádáni, abychom naší veřejnosti sdělili, že tyto zprávy se nezakládají na pravdě, naopak, že mezi firmami, které pracují na detailním projektu rychlodráhy, a členy dozorčí komise pražské rychlodráhy, sestávající ze zástupců Elektrických podniků, panuje v názorech na tuto otázku dokonalá shoda, takže lze očekávat, že celý tento problém, s hlediska hospodářského tak obtížný, bude bez průtahů vyřešen podle programu původně stanoveného v zájmu zlepšení pražských dopravních poměrů. (Čtk.)

Rozhodnuto:  
17. 11. 1939

**Středoevropská  
střižková kancelář »ARGUS«**  
PRAHA-SMÍCHOV,  
Smetanova 1. Telefon 41282.

DEC. ČES. SLOVO - PRAHA.

24

8

1939

16

7

1939

### Projekt pražské rychlodráhy se nezmění!

-ba- Praha, 15. července. V poslední době se objevily v denním tisku zprávy, jakoby došlo k zásadnímu rozporu v názorech na budoucí pražskou rychlodráhu mezi konsorciem, jemuž byl detailní projekt zadán, a zástupci Elektrických podniků. Z kompetentních míst jsme byli požádáni, abychom naší veřejnosti sdělili, že tyto zprávy se nezakládají na pravdě, naopak, že mezi firmami, které pracují na detailním projektu rychlodráhy, a členy dozorčí komise pražské rychlodráhy, sestávající ze zástupců Elektrických podniků, panuje v názorech na tuto otázku dokonalá shoda, takže lze očekávat, že celý tento problém, s hlediska hospodářského tak obtížný, bude bez průtahů vyřešen podle programu původně stanoveného v zájmu zlepšení pražských dopravních poměrů.

## Rozhodne se o „metru“.

Patrně přece jen pravá podzemní dráha.

Pražské elektrické podniky předstoupí již v nejbližších dnech před správu města s konečným návrhem na odstranění tramvají ze středu Prahy. Jak se zdá, zvítězil i u elektrických podniků názor, že bude lepší postavit skutečnou podzemní dráhu, než nechat nynější tramvají jezdit pod středem města v tunelech. To byl původní projekt EP., ale padl, protože se ukázalo, že vjezdy tramvají do tunelů a bariéry kolem nich by vytvořily novou překážku v jízdě dráze.

Pražská divadla dnes

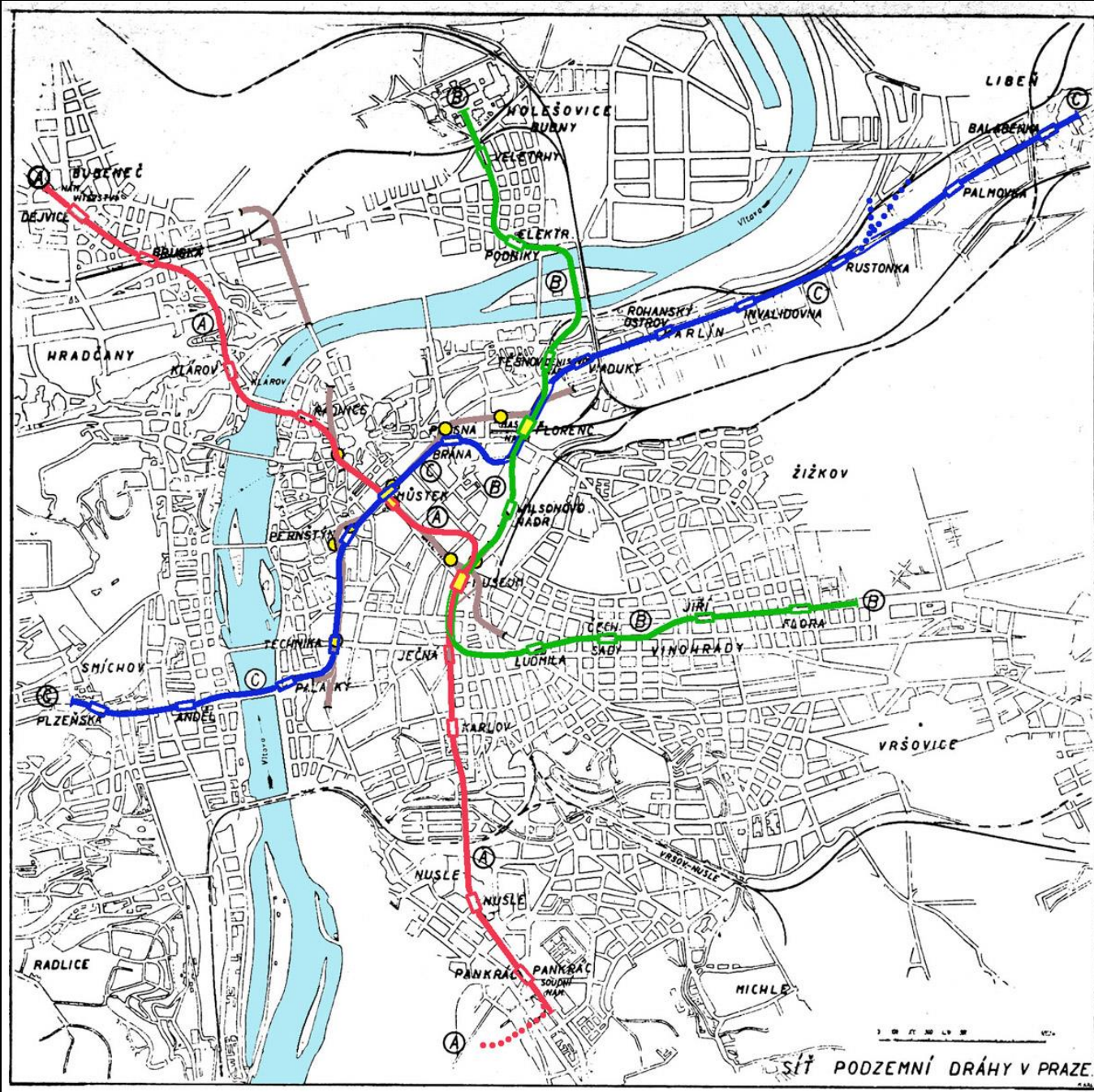
# **Projekt M**

## **Konsorcia sdružených firem**

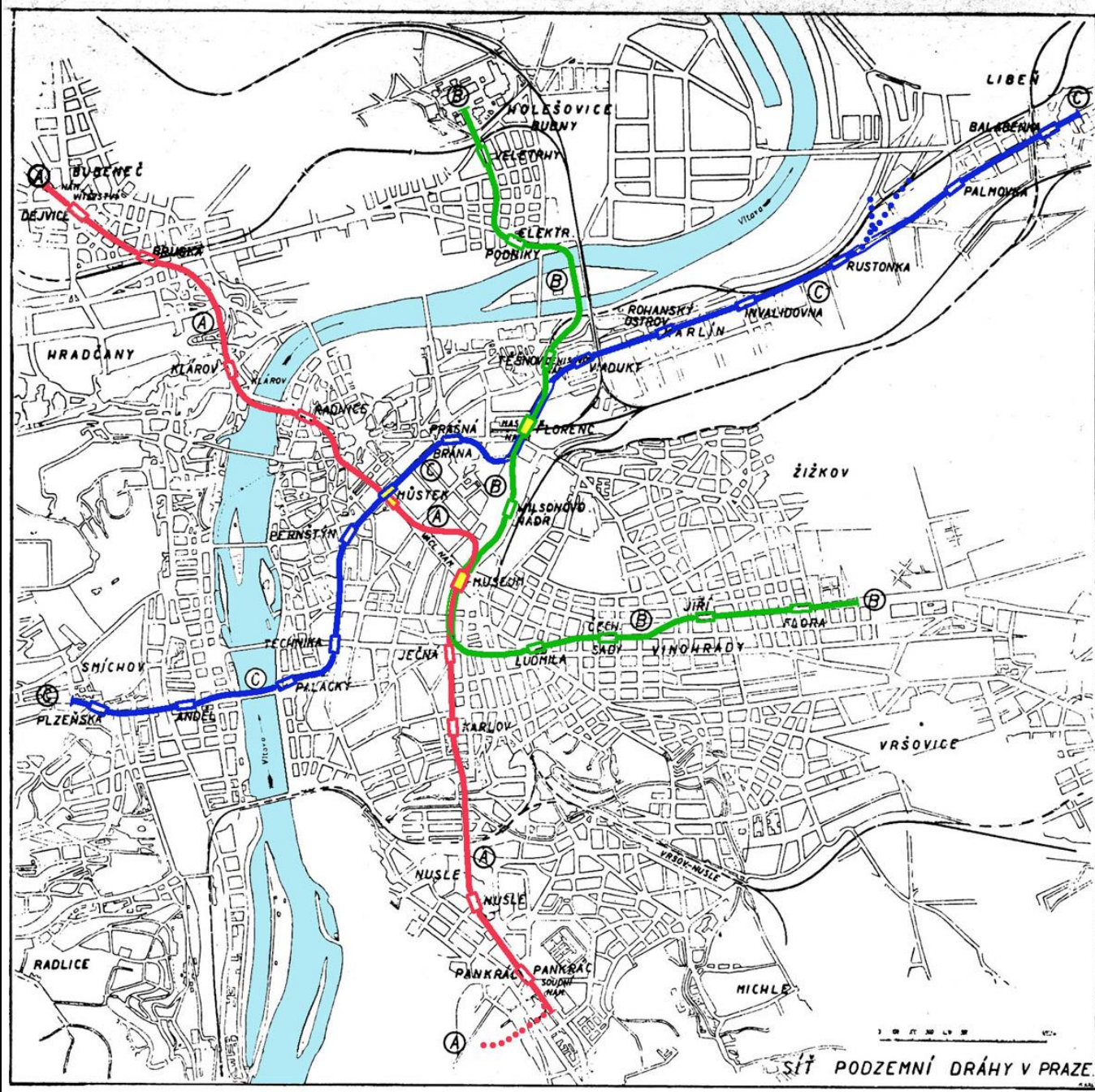












21,2 km

SÍŤ PODZEMNÍ DRÁHY V PRAZE









VLTAVA

Dvořákova nábeží

Švehlova nábeží

JOSEFOV

RATHAUS  
RADNICE

STARÉ MĚSTO

PULVERTŮRŇ  
PRASNA BRÁNA

II. NOVÉ MĚSTO

DEJVICE

FLORENTIN

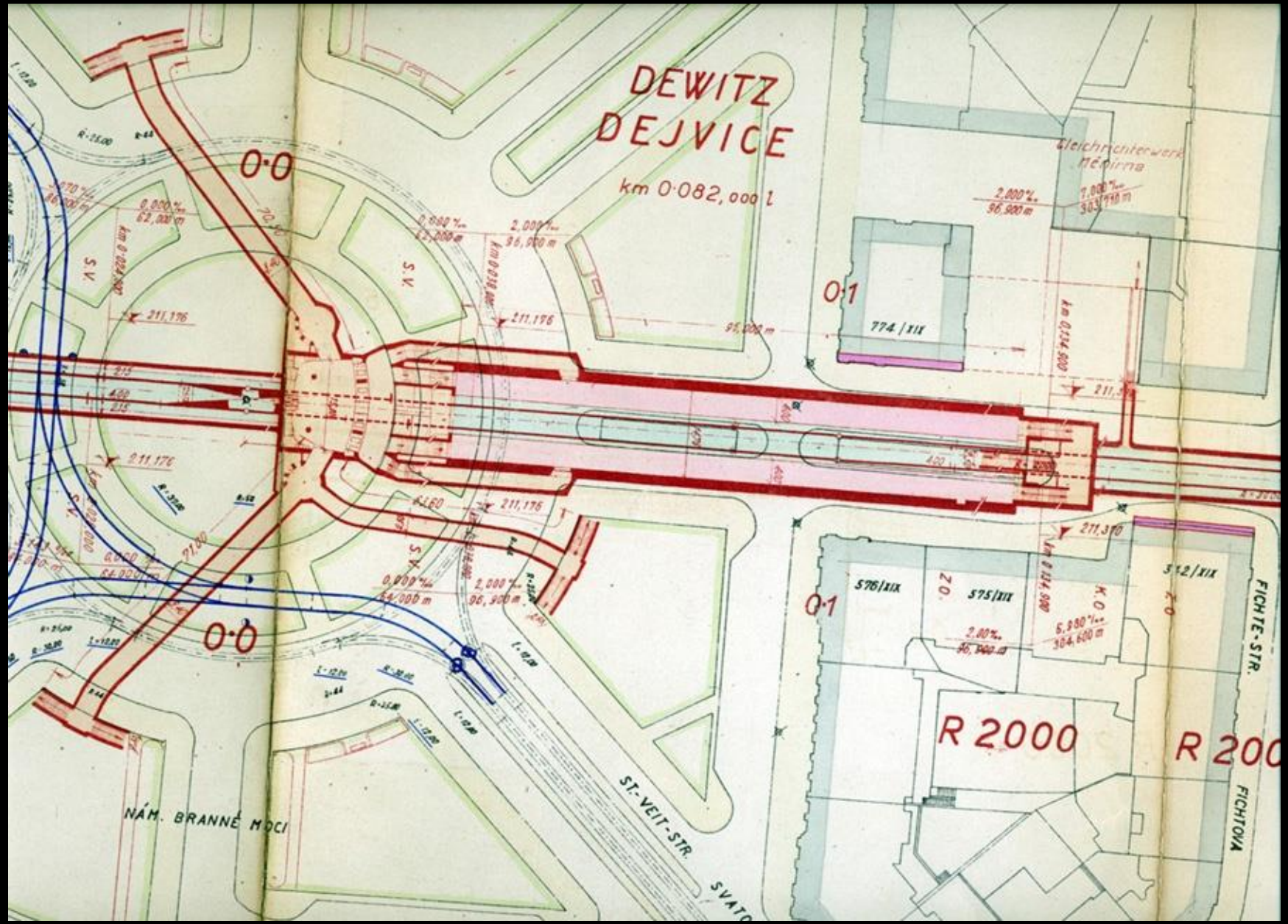
ŽITONOVÁ  
KUNĚŠOVSKÁ  
LITAVSKÁ

KRÁL. VÍNO  
XIII

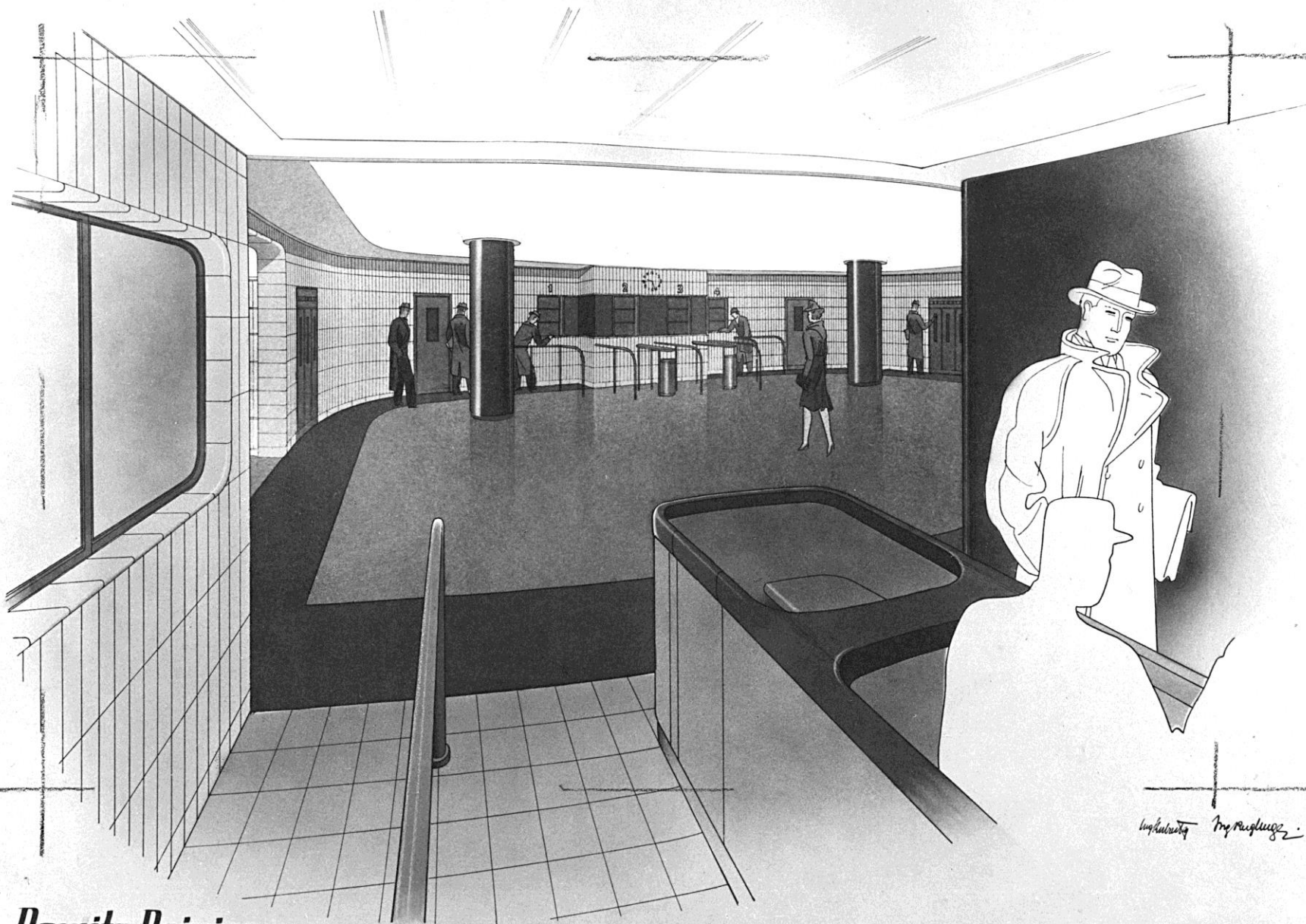


# DEWITZ DEJVICE

km 0.082,000 l





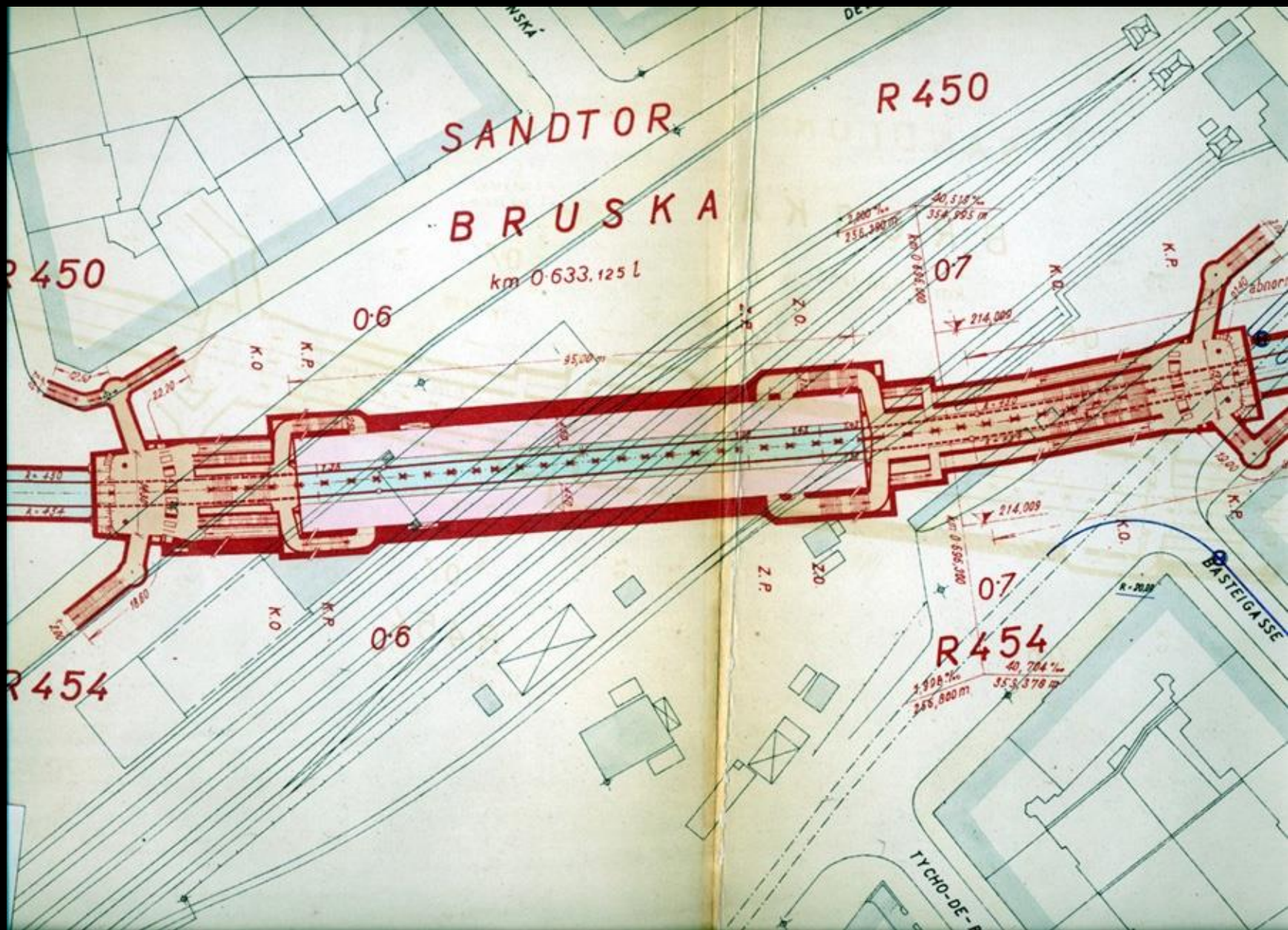


**Dewitz-Dejvice**

38 arc, Obr. 12.

406/4 D. J. J. J.

Architects' signature







**Bruska**

*Unfurnished by Newberger*





# RATHAUS RADNICE

km 2.232,125 l

R, 453.74

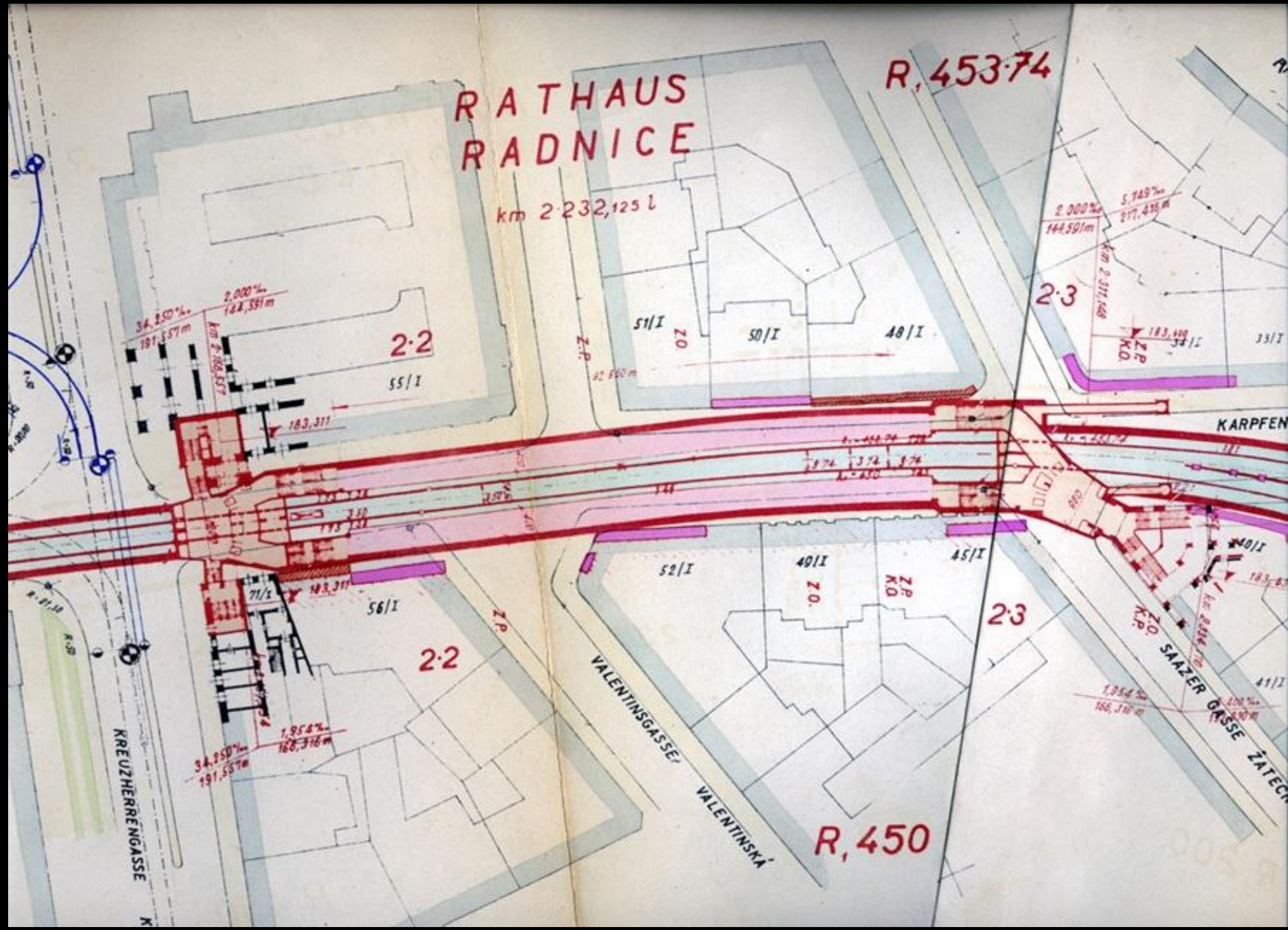
2.2

2.3

2.2

2.3

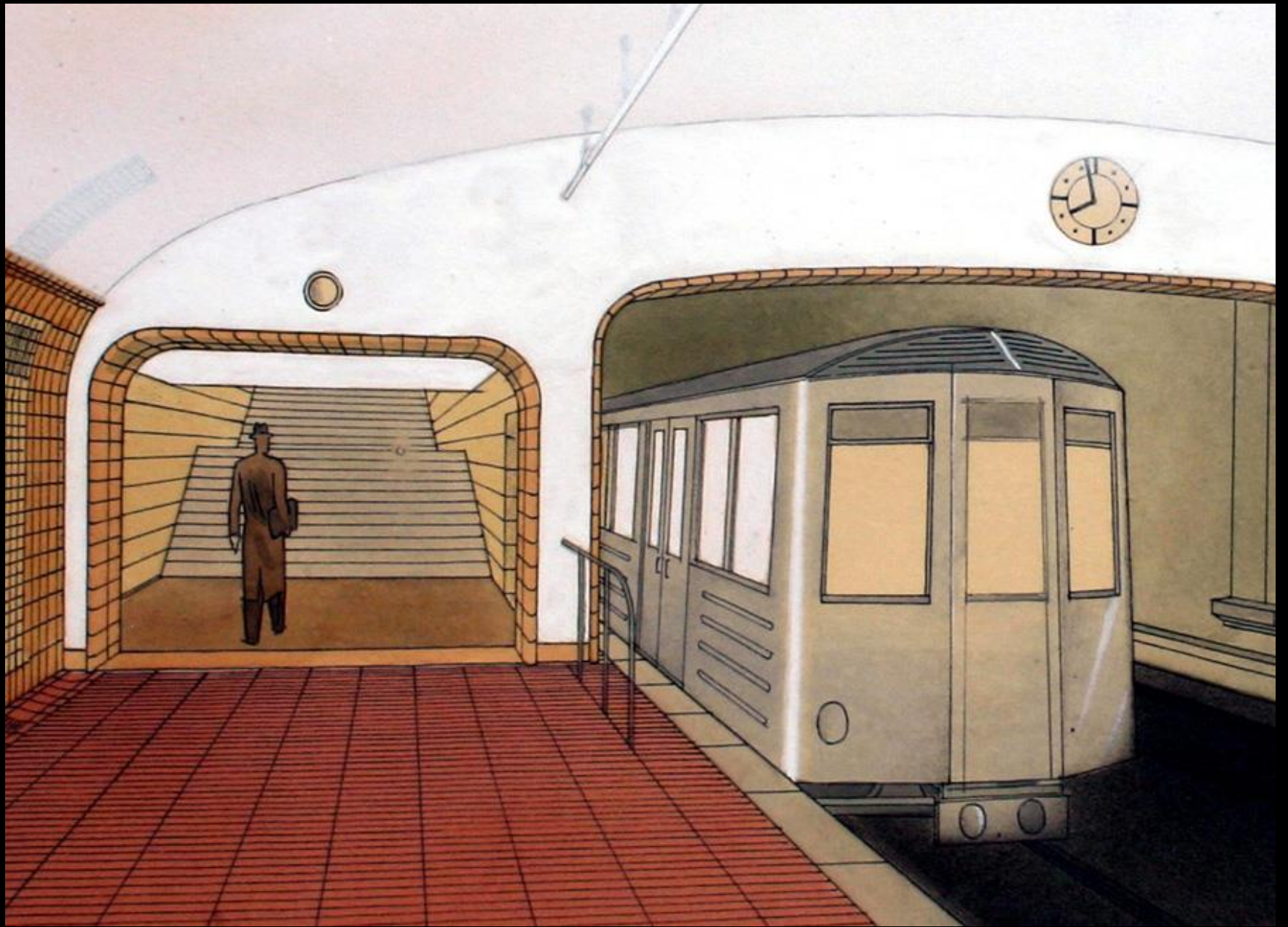
R, 450











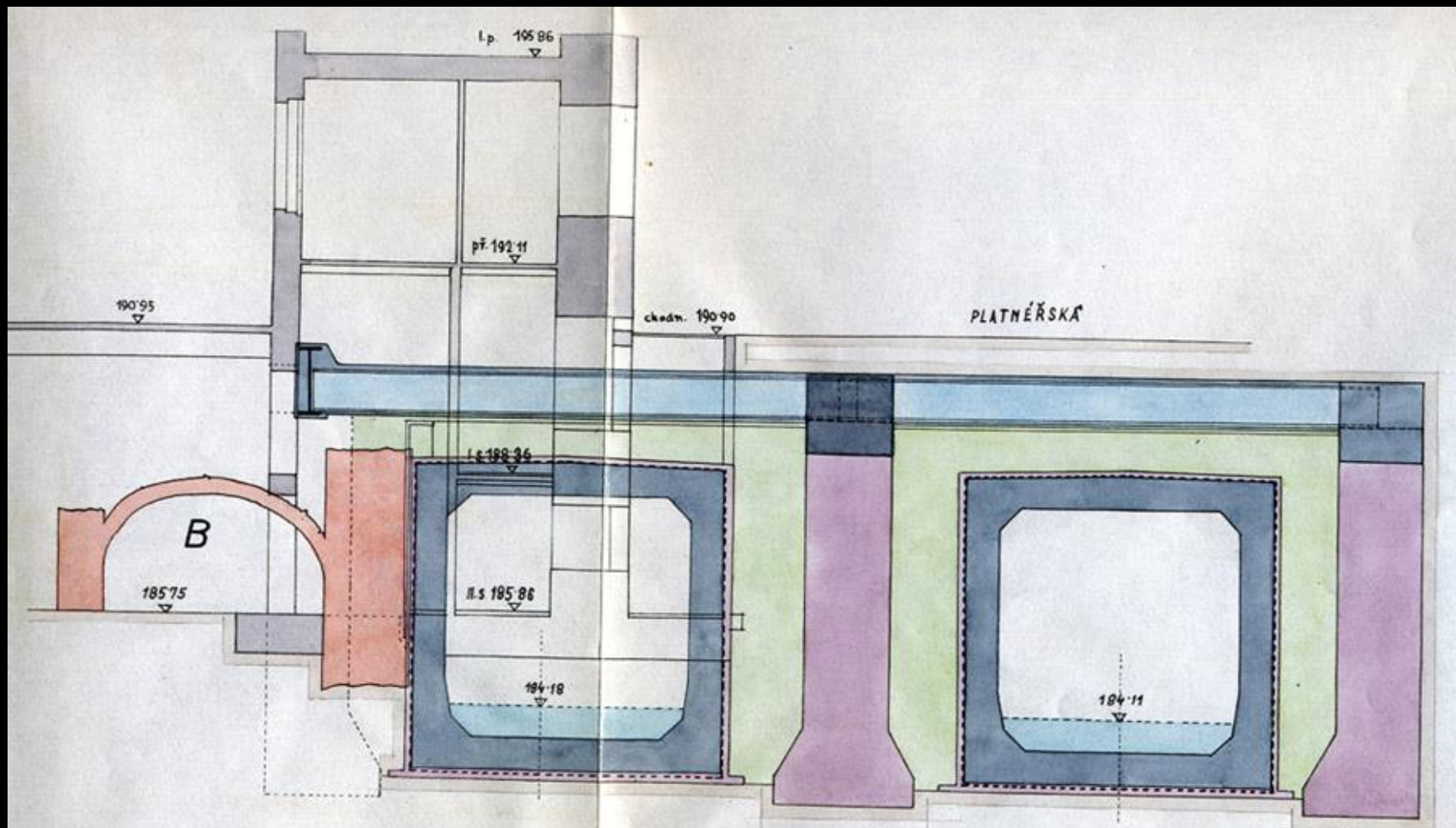




*Radnice*



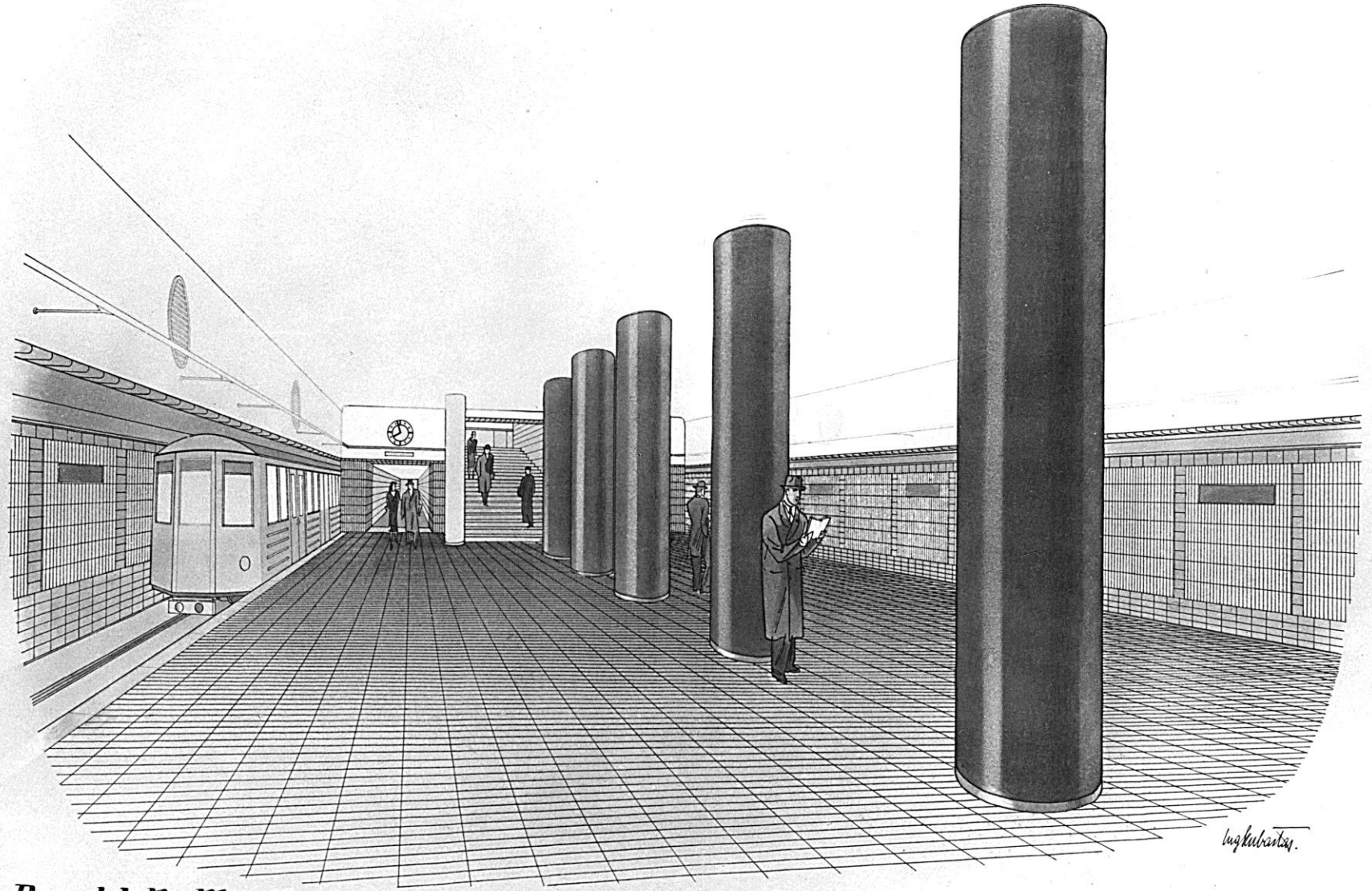




PROJEKT. BÜRO  
 FÜR DIE U.-BAHN PRAG.  
 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ  
 PODZEMNÍ DRÁHY V PRAZE



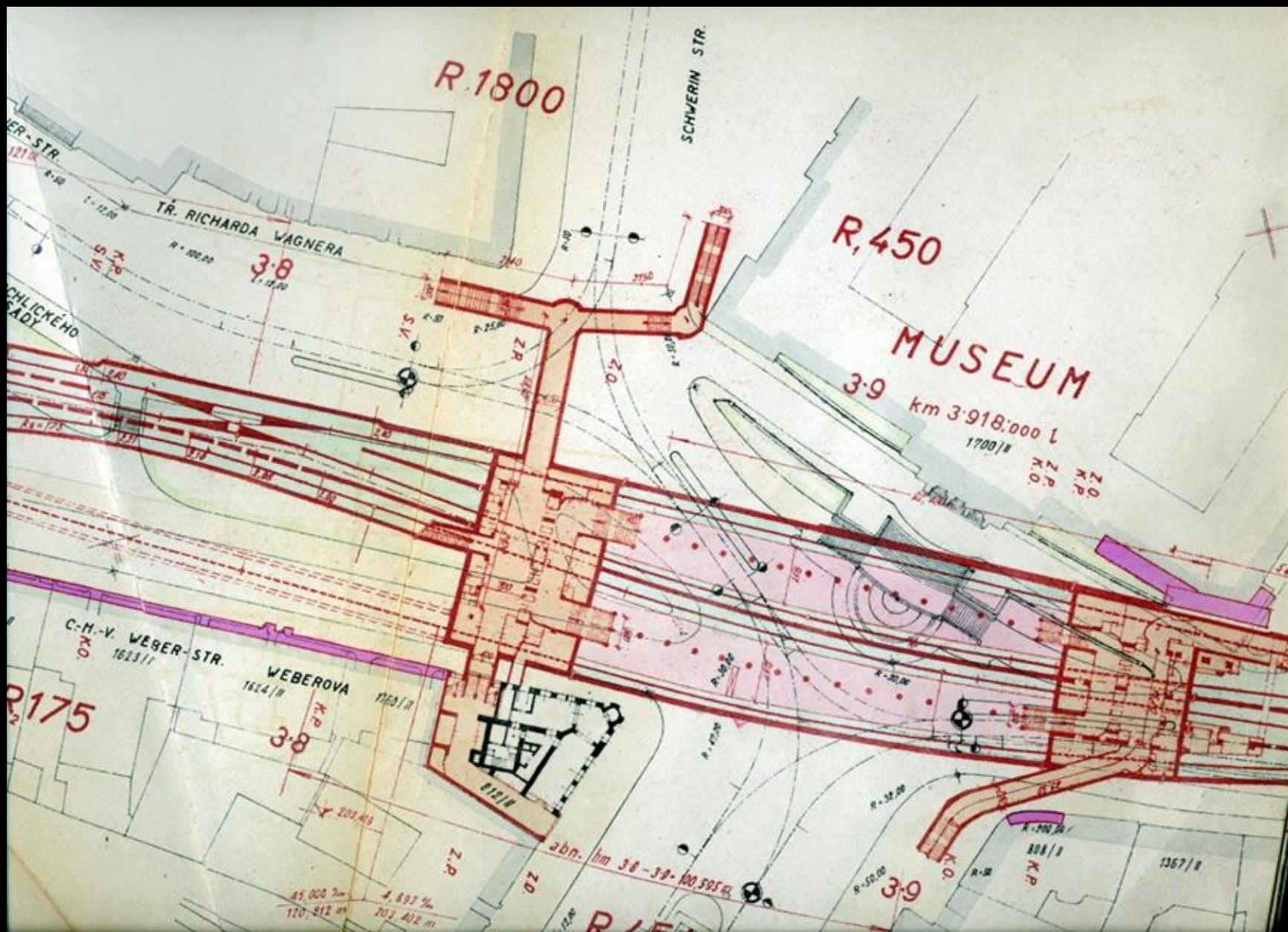




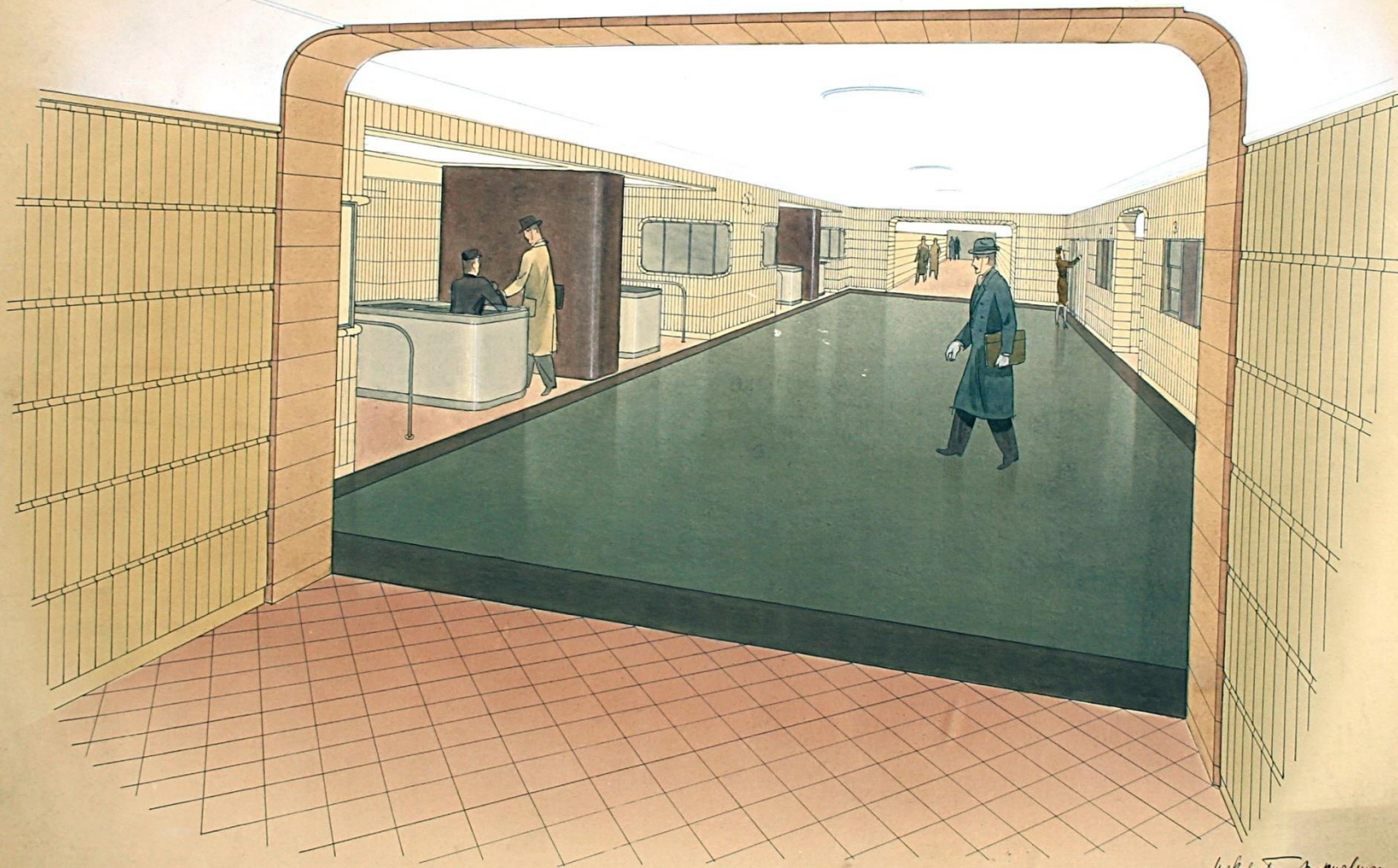
*Ing. K. B. B. B.*

*Am Brückl-Na Müstku*





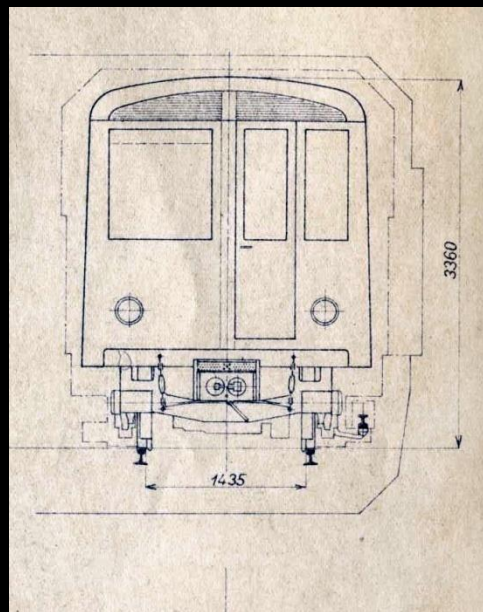
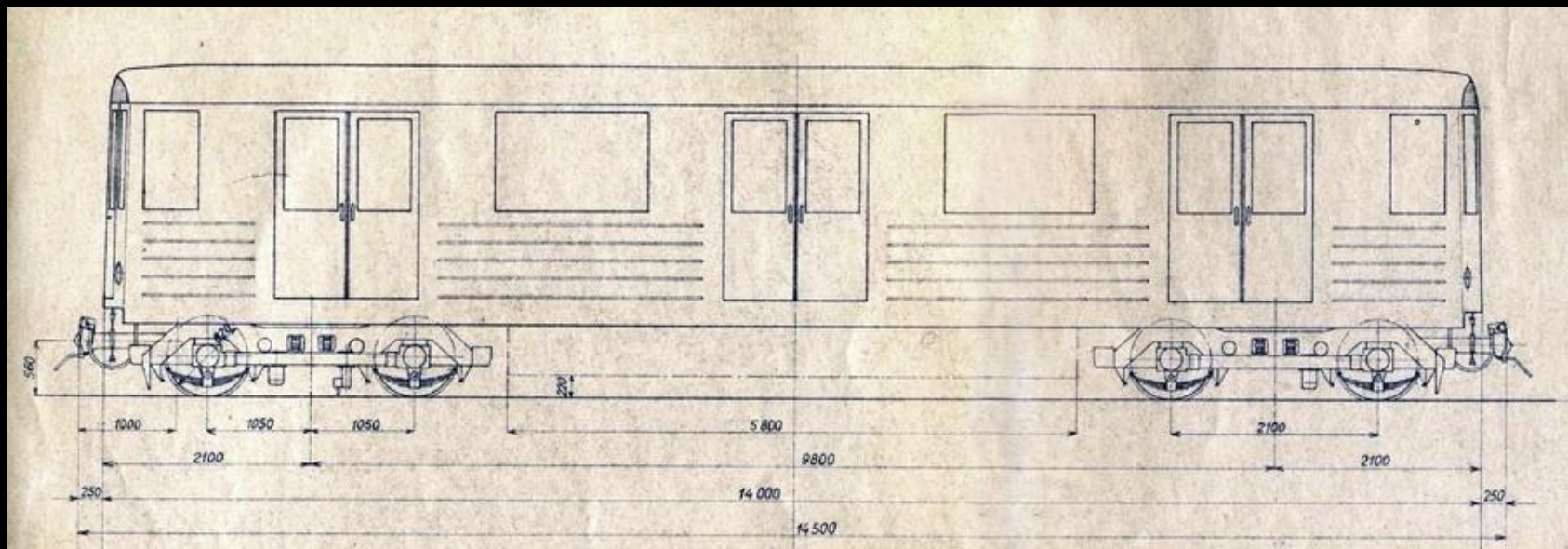




*Architectural drawing by [unclear]*

**Museum**





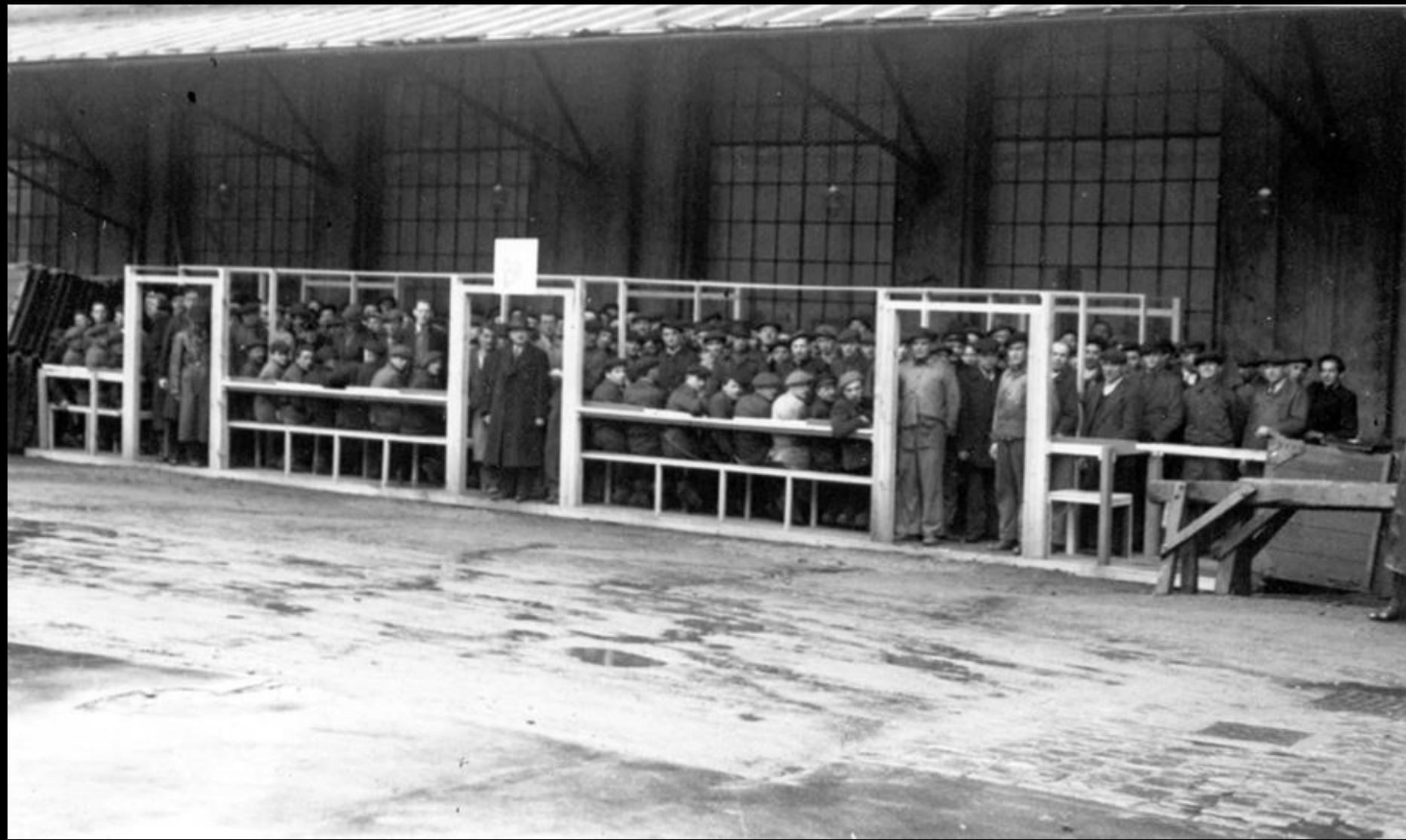


VLAK  
PRAŽSKÉ PODZEMNÍ DRÁHY  
PROJEKT 1941





VŮZ  
PRAŽSKÉ PODZEMNÍ DRÁHY  
PROJEKT 1941





# Poválečné návrhy







**Tajný projekt pražského metra**



*gal. aktiv. 10*

**ZPRÁVA O POSTUPU PRACÍ  
na ideovém projektu pražského METRA**



ПРАГА

МЭРИТКО 1 : 25000

МЭСТСКЭ ПЛЭНОВЭКІ КОМІСЕ, НЛ. М. ПРАГЫ.

ПРОЕКТ БУДУЩЕЙ СЕТИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА 1 : 25000

- A. СХЕМА ТРАНСПОРТНОГО ЗАГРУЖЕНИЯ В ПРИМЕРНОМ ЛЕИНОМ ЧАСУ
- B. ТРАМВАЙ
- C. АВТОБУСЫ И ТРОЛЕЙБУСЫ
- D. МЕТРО
- E. ИЗОХРОНЫ

- ДОПРАВА МЕТРОМ
- ДОПРАВА АВТОБУСАМИ
- ТРОЛЕЙБУСОВЕ ТРАТИ
- АВТОБУСОВЕ ТРАТИ
- 20-30-45 ВЪЗДАЛЕНОСТ ДОСАЖИТЕЛНА В МИН. ВЪРЕЛЕННИ ДОПРАВНИМИ ПРОСТРЕЛЧУ ОЗ СТАНЦИИ СЪЛЪКОМУ
- 20-30-45 УАЛЕННЕ ДОСТИЖИТЕЛНОЕ В МИН. ОБЩЕСТВЕННЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ ИЗ СТАНЦИИ „ПРИКОТЫ“

ВЪМОЖЕНІ 5-

ПРІЛОЖЕНІЕ 12

НАВРХ БУДУЩЕЙ СЕТИ МЭСТСКОГО ДОПРАВНОГО 1 : 25000

- A. СХЕМА ДОПРАВНОГО ЗАГРУЖЕНИЯ В СРЕДНЕМ ДЕННИ ЧАСУ
- B. ТРАМВАЙ
- C. АВТОБУСЫ И ТРОЛЕЙБУСЫ
- D. МЕТРО
- E. ИЗОХРОНЫ

МЭСТСКЭ ПЛЭНОВЭКІ КОМІСЕ, НЛ. М. ПРАГЫ. ПРОЕКЦІОННАЯ ГРУППА МЕТРА.

ІДЕОВЫЙ ПРОЕКТ МЕТРА

С.С. - М.В. IX-54-2772-1953

|                  |               |
|------------------|---------------|
| НАВРХ:           | ЧІСЛО МАТРИЦЕ |
| ПРОЕКЦІОН:       |               |
| РЕВІЗІОН:        |               |
| ЗООП. ПРОЕКТАНТ: | ПОСЕТ ПОРАМЭД |
| ГЛАВНИ ИНЖЕНЕР:  |               |
| НАМ. ПРІМАТОРА:  |               |
| ДАТУМ:           |               |

Тайнэ



SITUACE TRATI „B“  
 1 : 5000  
 ПЛАН ЛИНИИ „B“

MĚSTSKÁ PLÁNOVACÍ KOMISE ÚNV HLAV. M. PRAHY  
 PROJEKČNÍ SKUPINA METRA

IDEOVÝ PROJEKT METRA

C. J. — M V IX — 54 — 27/2 — 1953

NAVRHL

PROVEDL

REVIDOVAL

ČÍSLO MATRICE

*Ed Skřivan*  
 ZODP. PROJEKTANT

*V. Vihlaň*  
 HLAVNÍ INŽENÝR

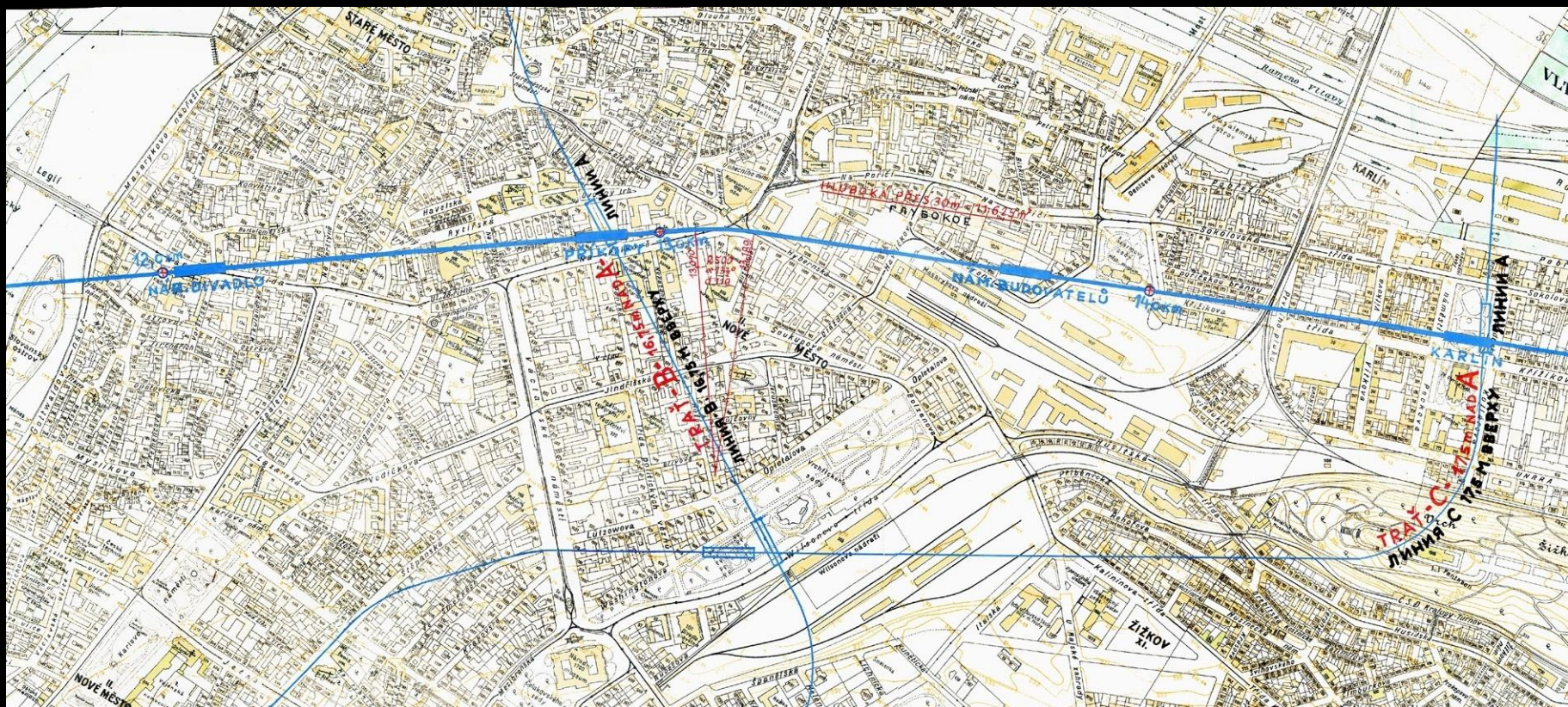
*Š. Hlavráček*  
 NÁM PRIMÁTORA

POČET FORMÁTŮ

DATUM

**Tajné**

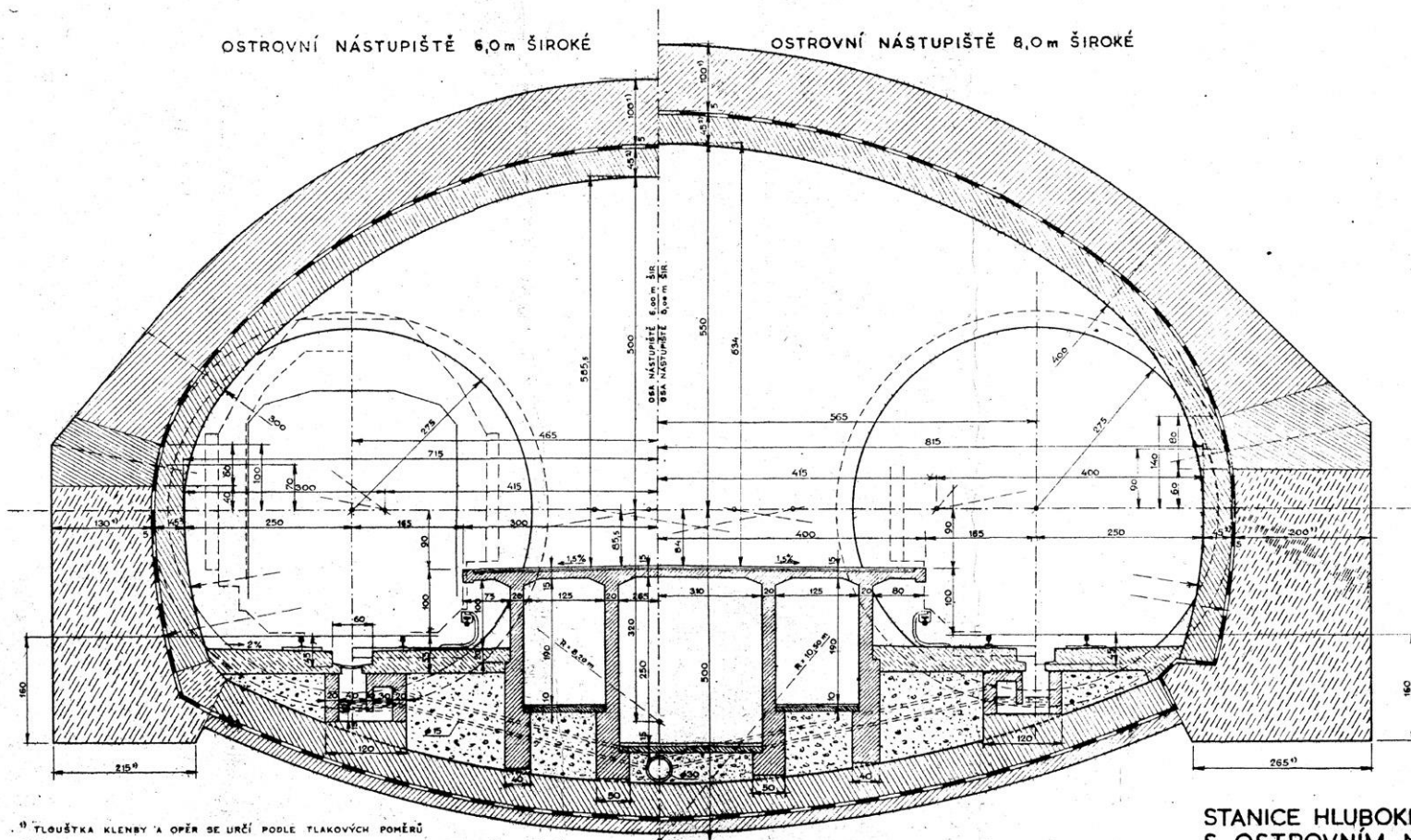






OSTROVNÍ NÁSTUPIŠTĚ 6,0 m ŠIROKÉ

OSTROVNÍ NÁSTUPIŠTĚ 8,0 m ŠIROKÉ

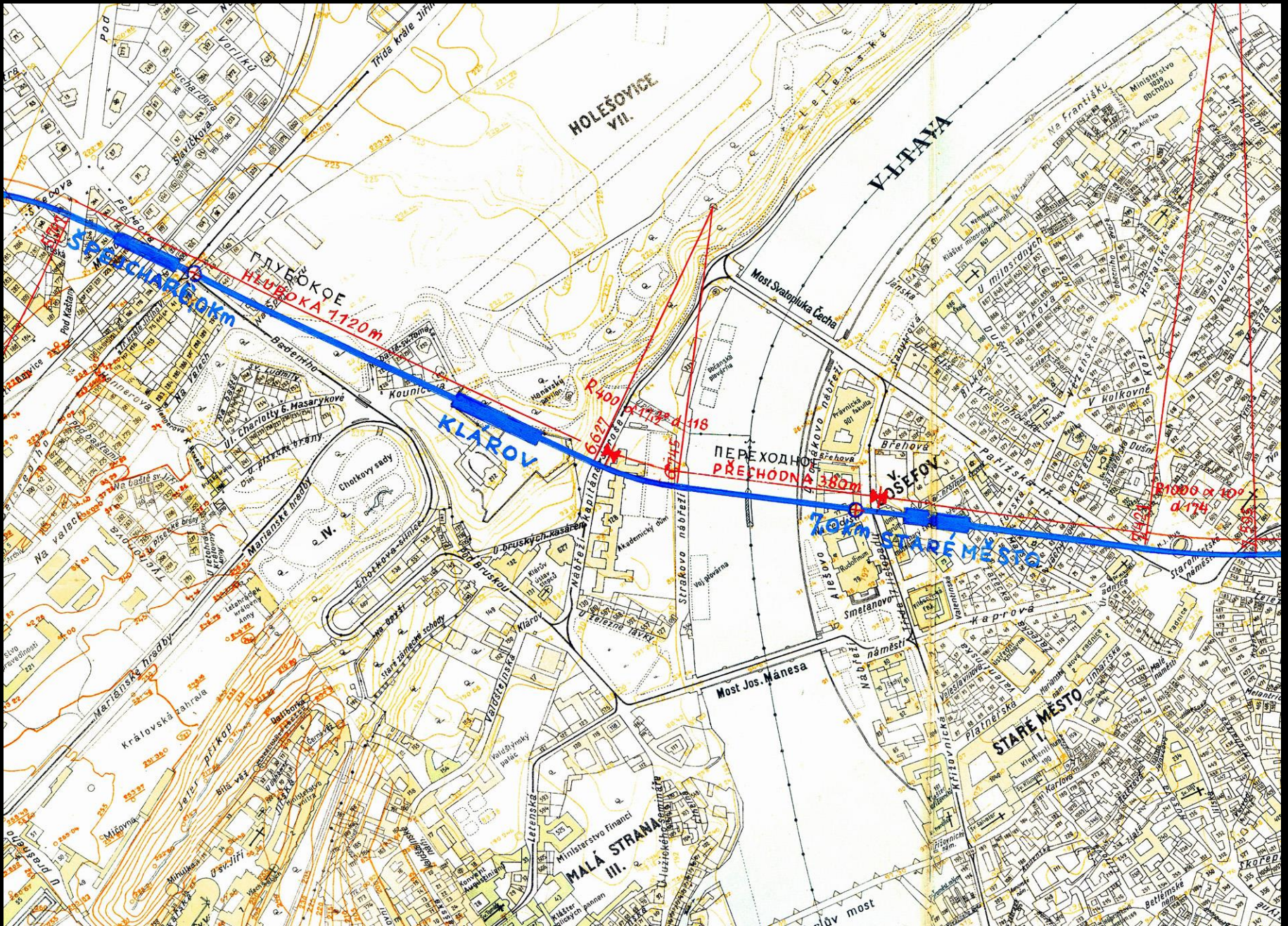


NAVRHL: ING. A. VYSLOUŽIL  
VYPRACOVAL: K. MORAVEC

STANICE HLUBOKÉHO ZALOŽENÍ  
S OSTROVNÍM NÁSTUPIŠTĚM  
1:50

<sup>11</sup> TLOUŠTKA KLENBY A OPĚR SE URČÍ PODLE TLAKOVÝCH POMĚRŮ  
<sup>12</sup> ARMOVANÝ OBKLAD ISOLACE 20-25 cm - POLOHĚRY KLENBY A OPĚR SE PŘÍMĚŘ ZMENŠÍ

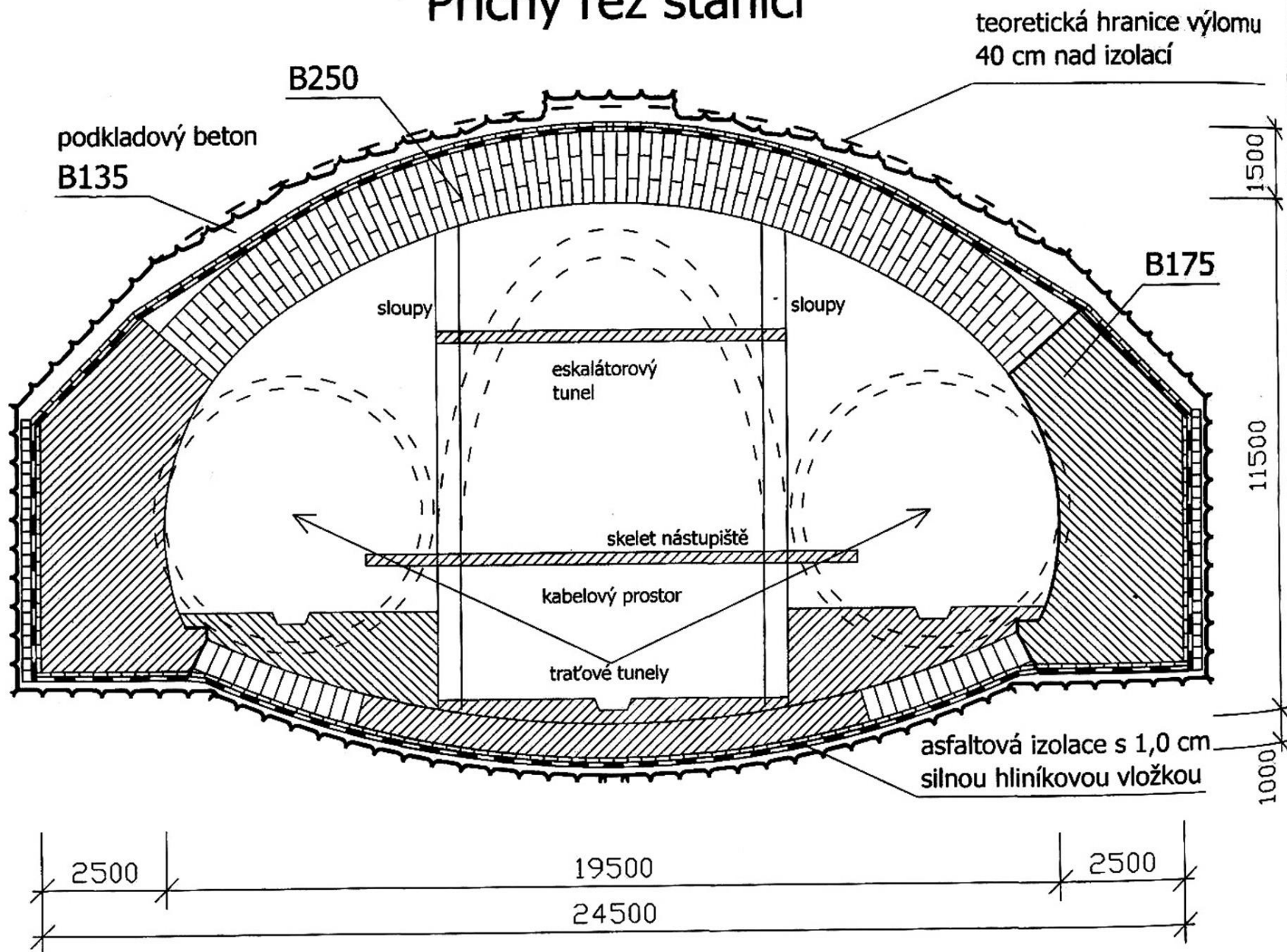








# Příčný řez stanicí































KOBYLISY

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

← →





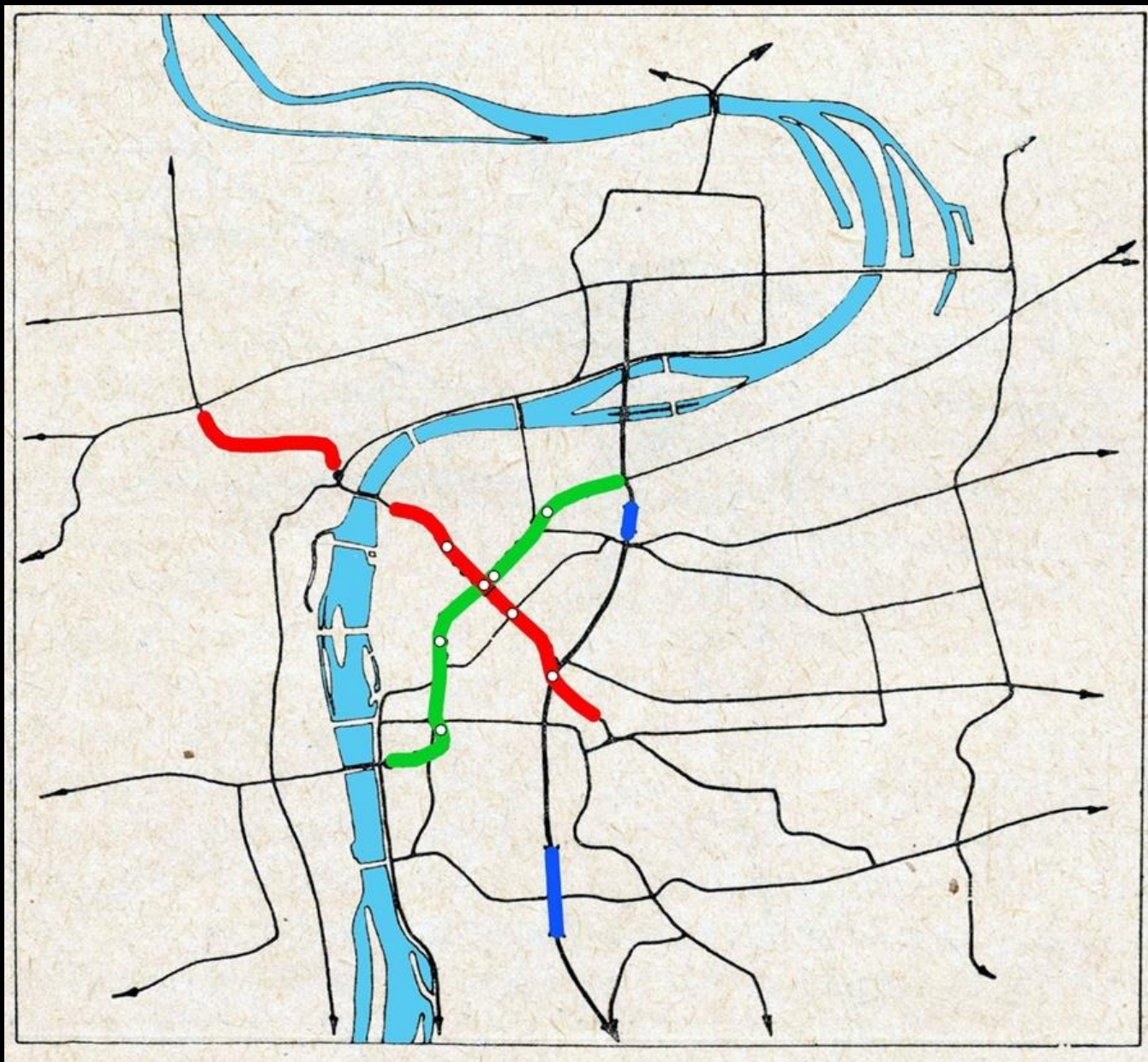


# METRO

*a doprava u Praze*

Dopravní nakladatelství 1958

Doc. Ing. Dr. Zbyněk Jirsák  
Ing. Jindřich Horešovský  
Ing. Vojtěch Thoř  
Ing. Dr. Jiří Streit











**Podpovrchová tramvaj  
1964-1967**











**2. 6. 1965**

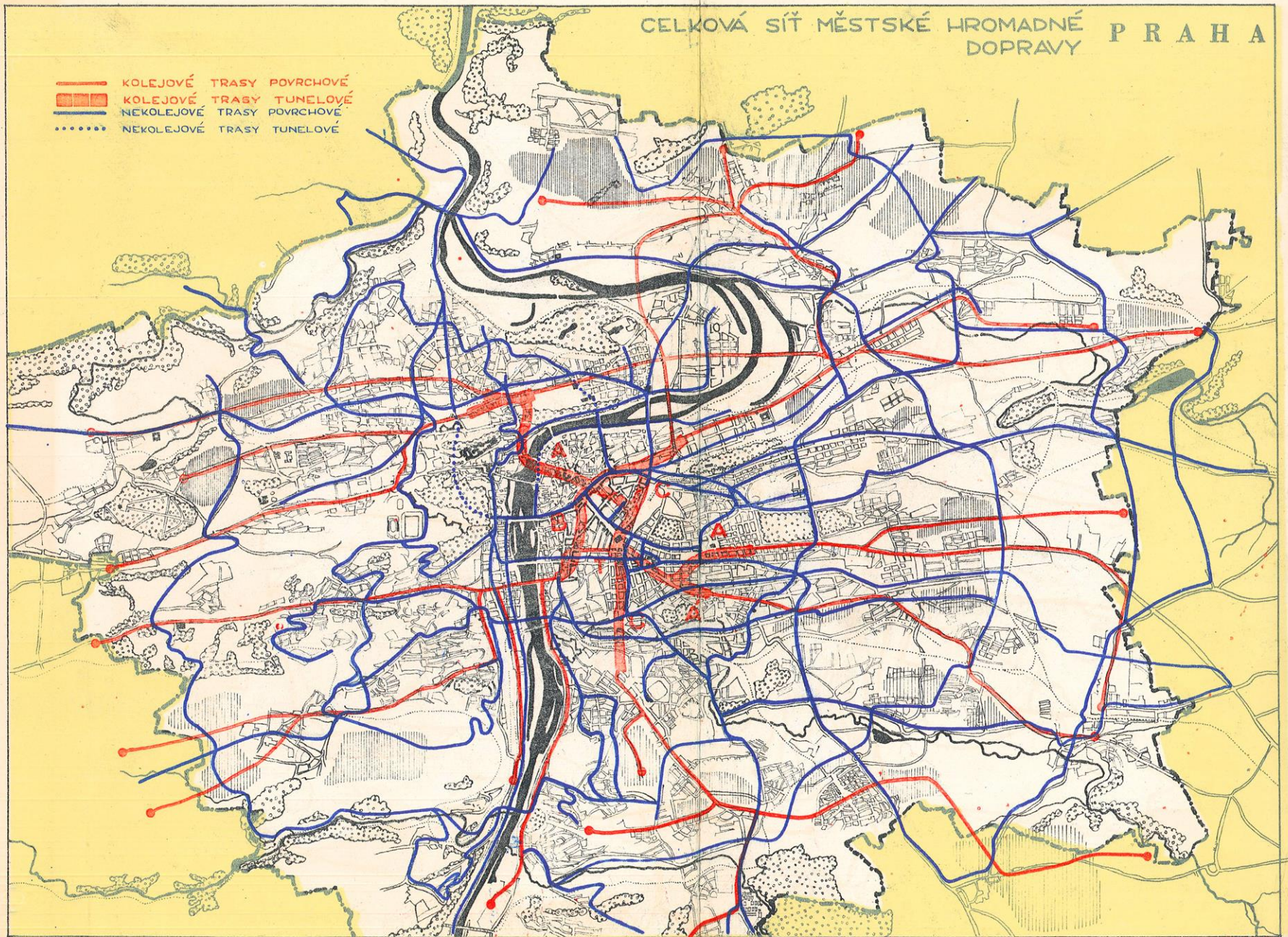
**Vládní usnesení  
schvalující koncepci  
podpovrchové tramvaje**

**(Investiční studie)**



# CELKOVÁ SÍŤ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY P R A H A

- KOLEJOVÉ TRASY POVRCHOVÉ
- KOLEJOVÉ TRASY TUNELOVÉ
- NEKOLEJOVÉ TRASY POVRCHOVÉ
- ..... NEKOLEJOVÉ TRASY TUNELOVÉ

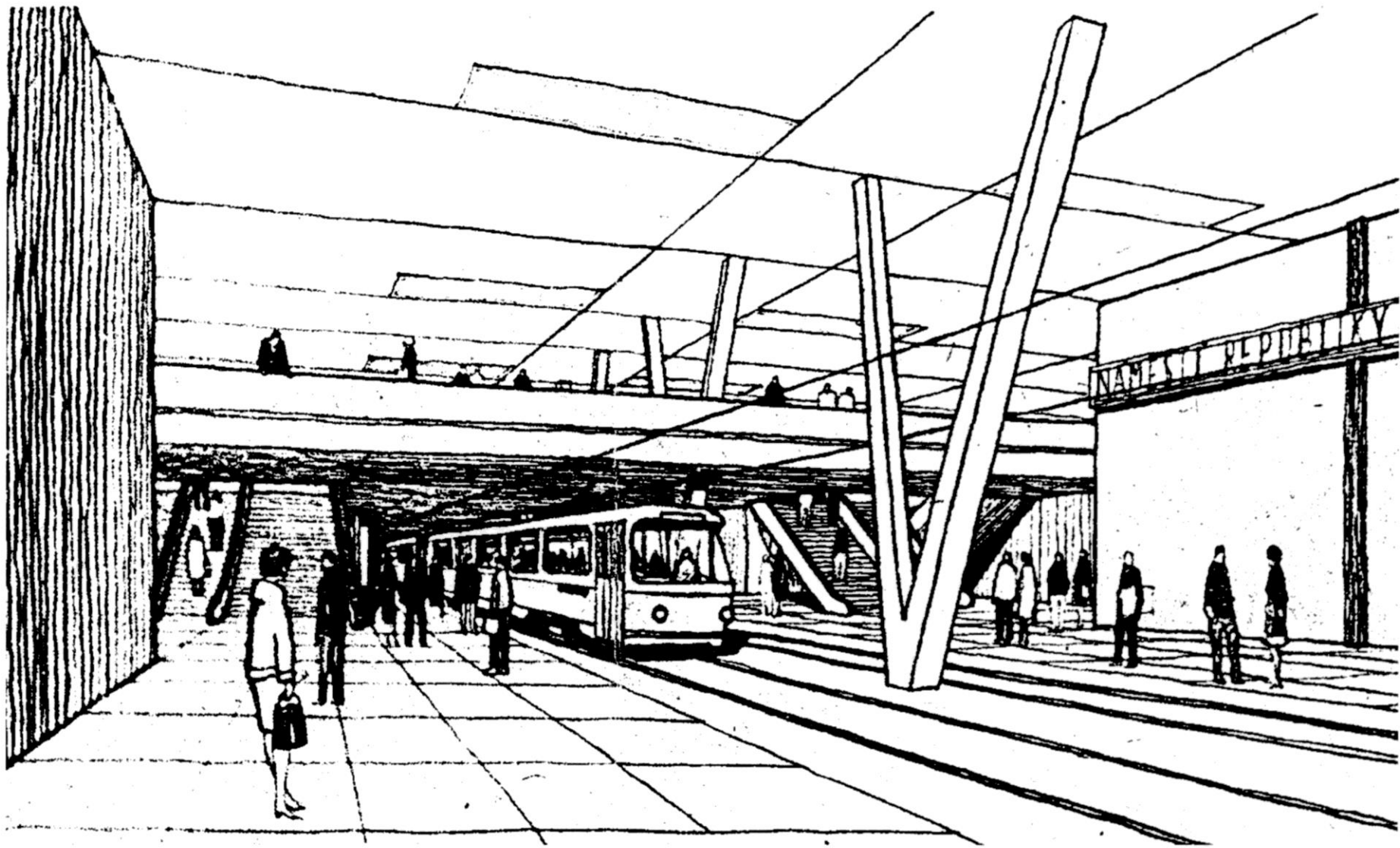




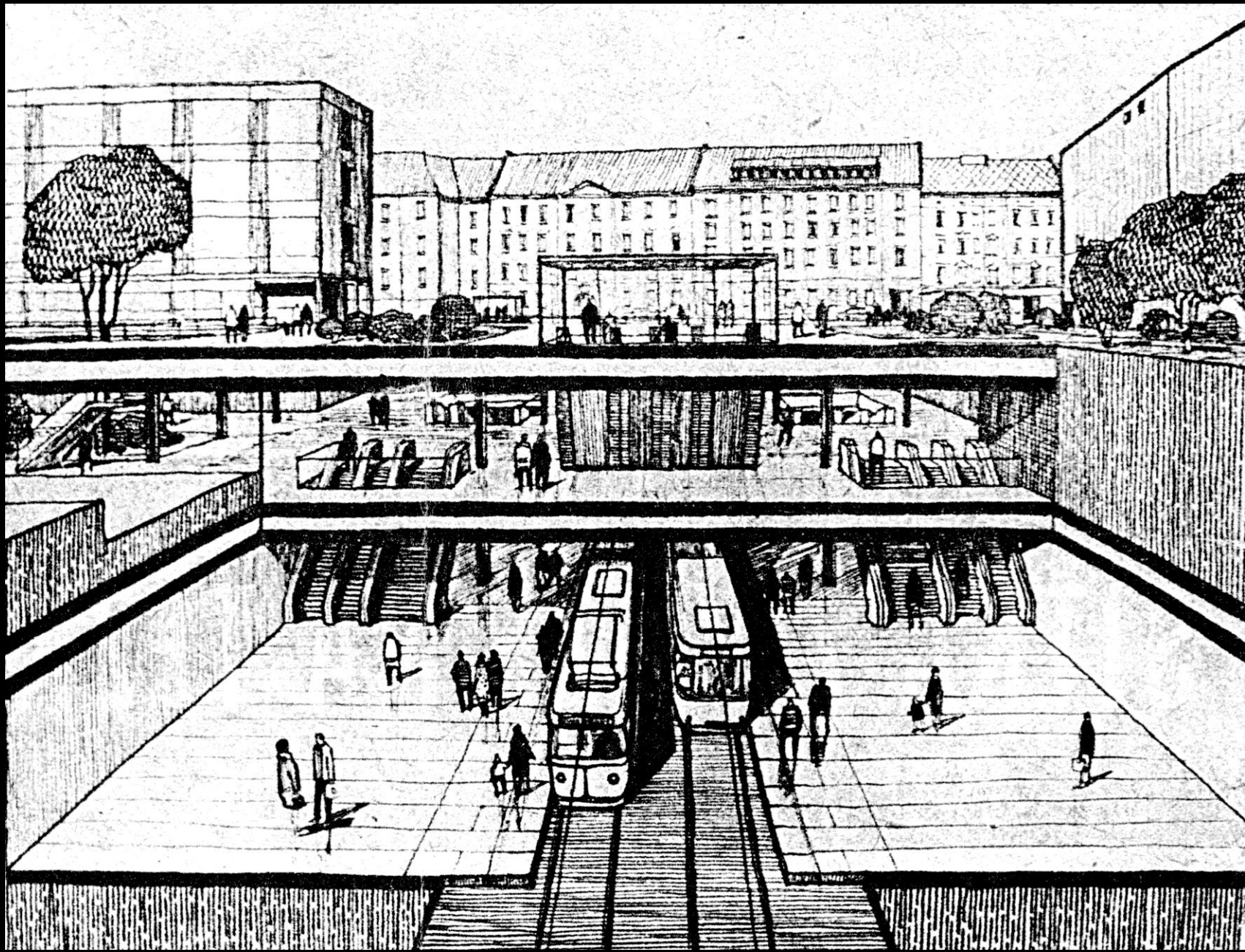


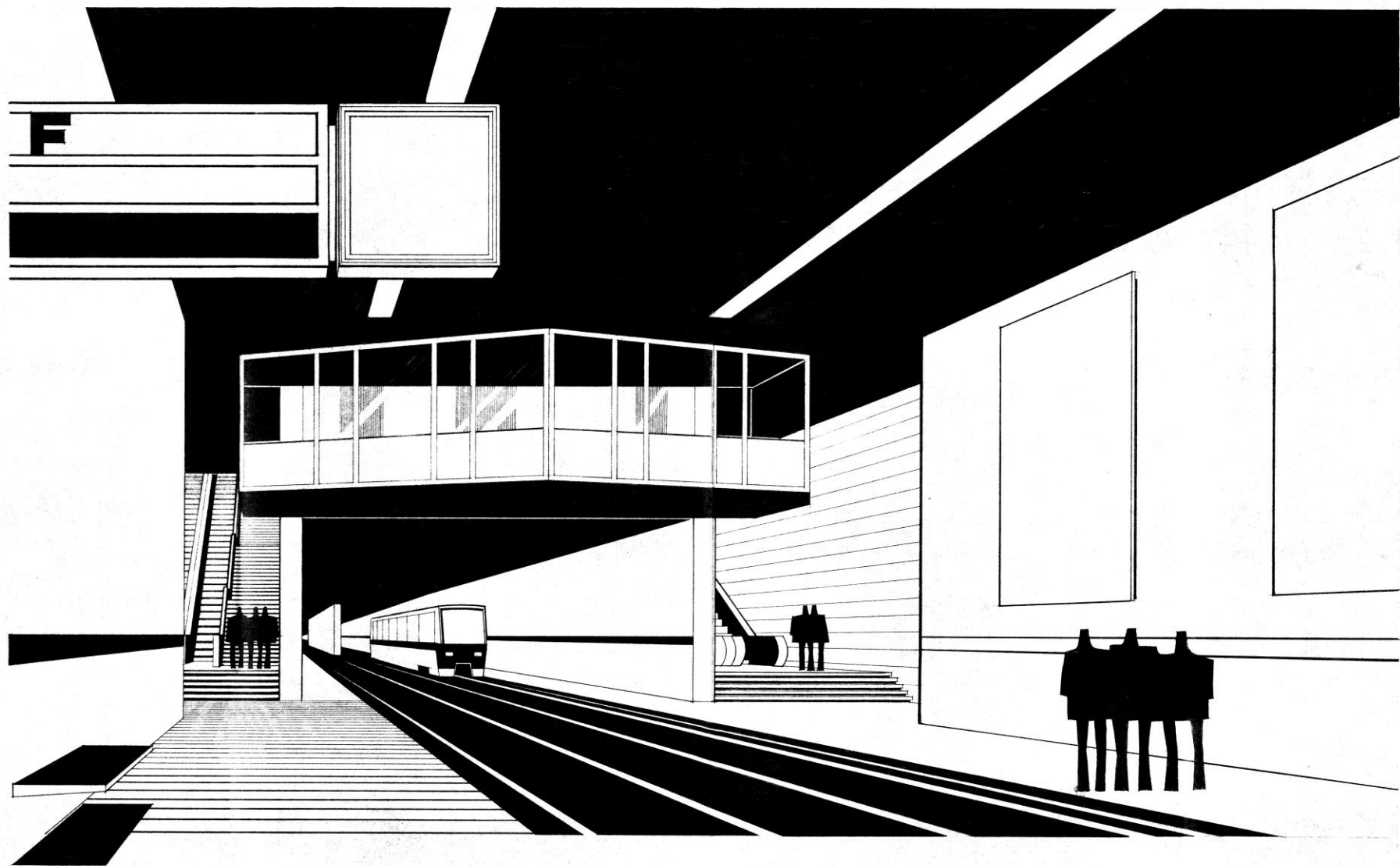
**1. etapa  
1967-1970**











Návrh stanice Fügnerovo náměstí od Ing. arch. Špičáka





Brusel - 1958









ЕНИНА

5800

ВХОД

5800

1.05









5. 11. 1984 - Скоростной трамвай



6. ledna 1966







**15. 3. 1967 zahájení stavby stanice Hlavní nádraží**





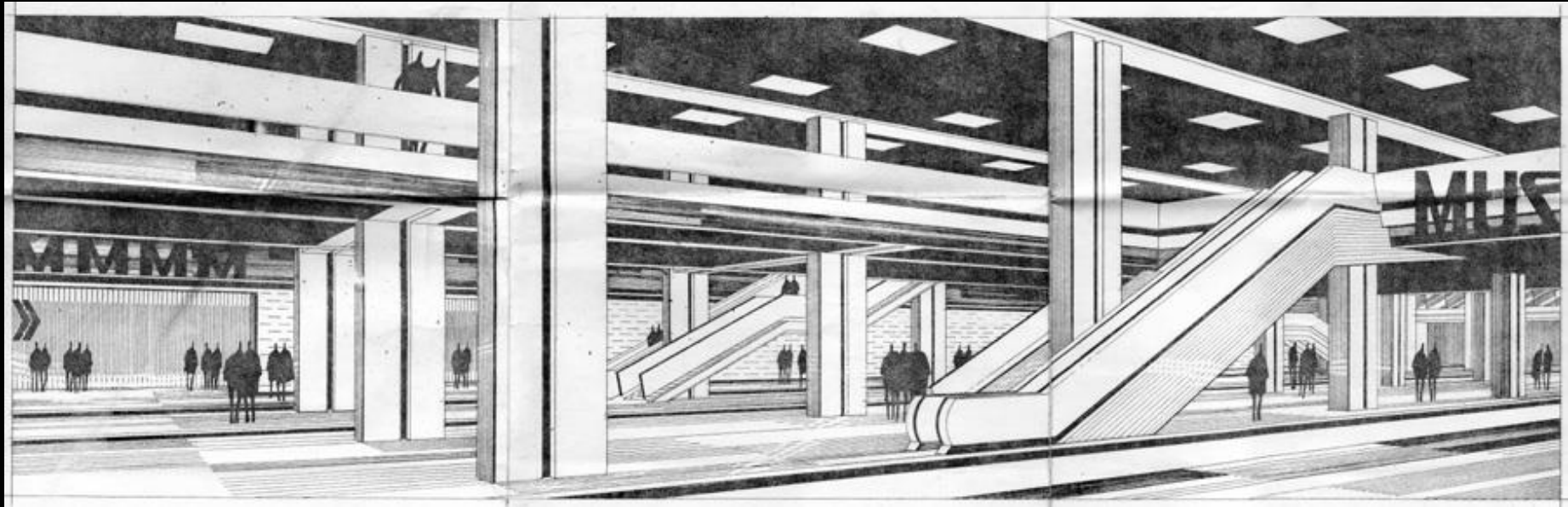
12. 6. 1967



Hlavní nádraží, Ing. arch. Kozel







Muzeum



**Místo podpovrchové tramvaje  
metro**

## O p i s

U s n e s e n í  
vlády Československé socialistické republiky ze dne  
9. srpna 1967 č. 288

k výsledkům sovětské expertizy dopravního systému v Praze.

### V l á d a

po projednání vysoce oceňuje pomoc a závěry sovětské expertizy komplexního řešení rozvoje městské hromadné dopravy v Praze provedené v době od 13. června do 12. července 1967 a na základě společné zprávy ministra-předsedy Státní komise pro techniku, ministra dopravy a primátora hlavního města Prahy o průběhu a výsledcích sovětské expertizy a na základě doporučení obsažených v závěrech expertizy

### I. b e r e n a v ě d o m í

1. závěry sovětské expertizy s tím, že budou v maximálním rozsahu využity při dalších pracích při upřesňování směrného územního plánu a na řešení dopravního systému v Praze,

2. doporučení sovětské expertizy vyloučit přechodnou etapu tramvajového spojení v podzemí v centru města a přistoupit bezprostředně k vybudování metra jako cílového řešení Kolejového dopravního systému v hlavním městě s tím, že I. etapa metra bude vybudována a provozována nejpozději do roku 1978; ruší se vládní usnesení č. 1035/1962, 239/1965 a 437/1966 v těch částech, které se týkají podzemní tramvaje,

3. že budování metra již v I. etapě předpokládá vypracování studie uvedené v oddíle II bod 1/a usnesení;

### II. u k l á d á

1. radě Národního výboru hlavního města Prahy ve spolupráci s ministrem-předsedou Státní komise pro techniku a ministrem dopravy

9. 8. 1967

Rozhodnuto o metru



U S N E S E N Í

rady Národního výboru hlavního města Prahy  
 ze dne 10.října 1967 č.232

ke zprávě o plnění bodu II/1 b vládního usnesení č.288 ze dne  
 9.srpna 1967, kterým se ukládá stanovit technické, ekonomické a  
 časové podmínky pro pokračování stavebních prací na trase C metra.

R a d a Národního výboru hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í , aby jako první provozní úsek Pražského  
 metra byl vybudován úsek na trase C, spojující Budějovické náměs-  
 tí přes Nuselský most a budovanou stanici metra Hlavní nádraží s  
 prostorem Florenc - Těšnov;

II. s t a n o v í / postupovat v přípravných, projektových a  
 výstavbových pracích tak, aby první úsek metra na trase C byl uve-  
 den do provozu v návaznosti na dokončení výstavby Nuselského mostu  
 a jeho předmostí, nejpozději do poloviny roku 1970;

III. u k l á d á řediteli Investora dopravních a inženýrských  
 staveb předložit radě do týdne souhrn technických, ekonomických a  
 časových podmínek pro pokračování stavebních prací na trase C metra.

Provedou: ředitel IDI  
 dopravního inženýrství

Na vědomí: komise lid  
 odbor investiční výst  
 architekt města.

I. s o u h l a s í , aby jako první provozní úsek Pražského  
 metra byl vybudován úsek na trase C, spojující Budějovické náměs-  
 tí přes Nuselský most a budovanou stanici metra Hlavní nádraží s  
 prostorem Florenc - Těšnov;

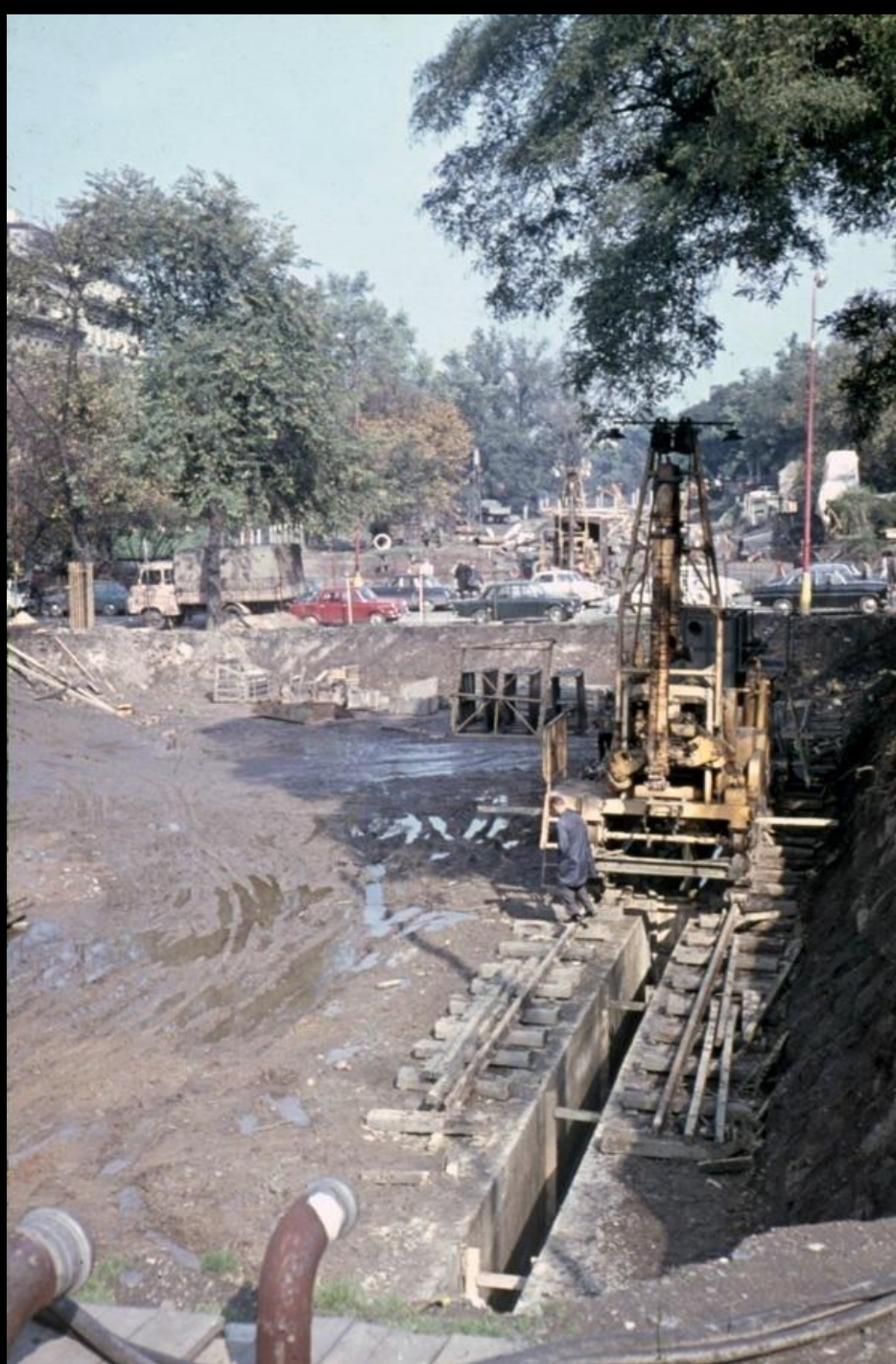
II. s t a n o v í / postupovat v přípravných, projektových a  
 výstavbových pracích tak, aby první úsek metra na trase C byl uve-  
 den do provozu v návaznosti na dokončení výstavby Nuselského mostu  
 a jeho předmostí, nejpozději do poloviny roku 1970;





říjen 1968









1969





1973



duben 1973









**Stavba Nuselského mostu**

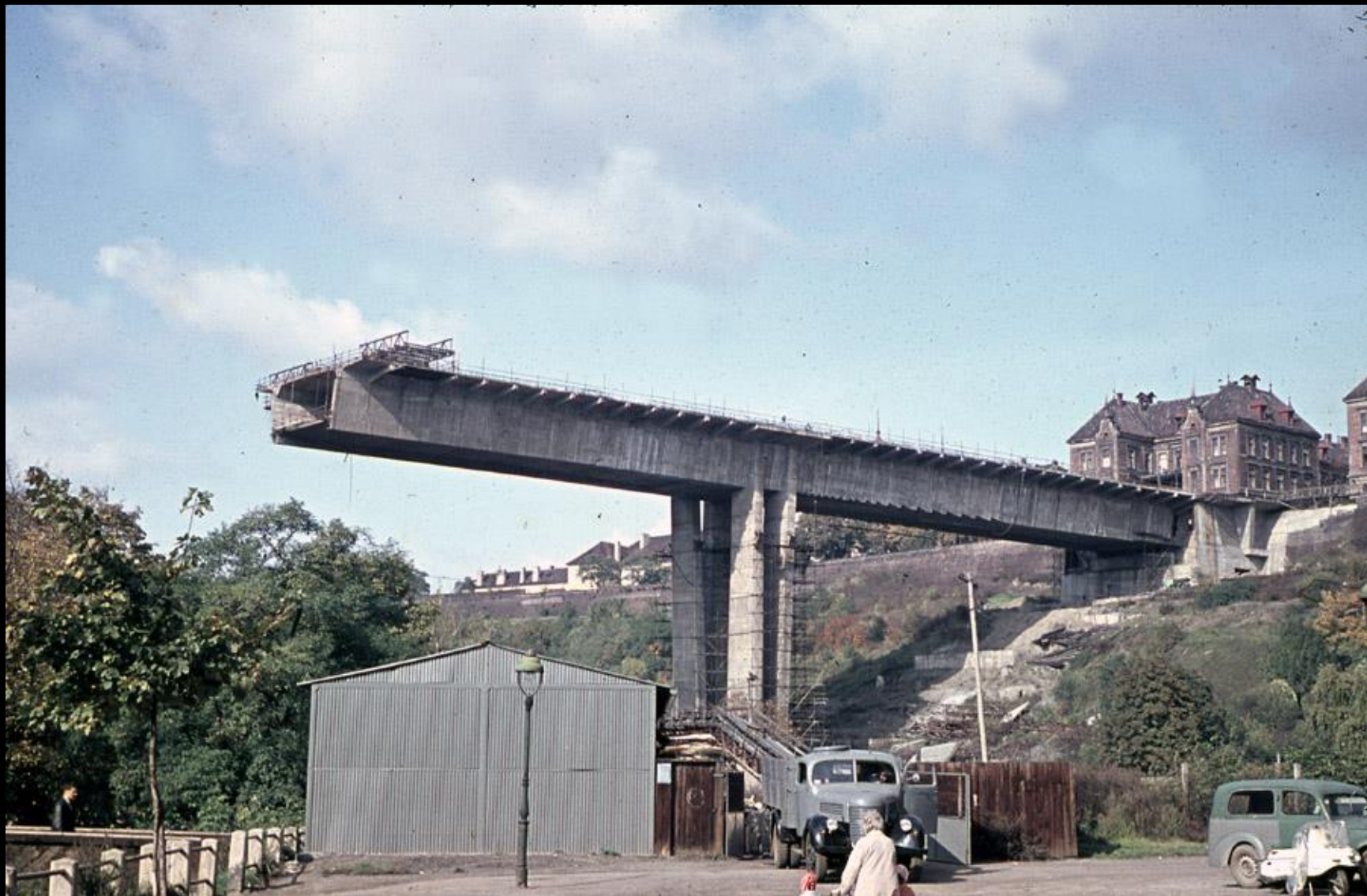
**1965**





29. 7. 1967





říjen 1968





10. 4. 1970



27. 11. 1970





22. 2. 1973 – Zahájení provozu mostu Klementa Gottwalda



**ražba tunelu  
od 20. 1. 1969**

**28. 5. 1971**





**Stavba stanice Pražského povstání**

**12. 11. 1970 (ražba tunelu od 20. 1. 1969)**

**Hloubené stanice**

**Pražského povstání**







**Tunely proraženy 14. 5. 1972**



**Kačerov**  
**28. 4. 1972**



**Vůz pro pražské metro**



Skica vozu R1





















14. 1. 1972













1986







**vůz E, listopad 1972**







16. 10. 1973





**První jízdy**



22. 12. 1973

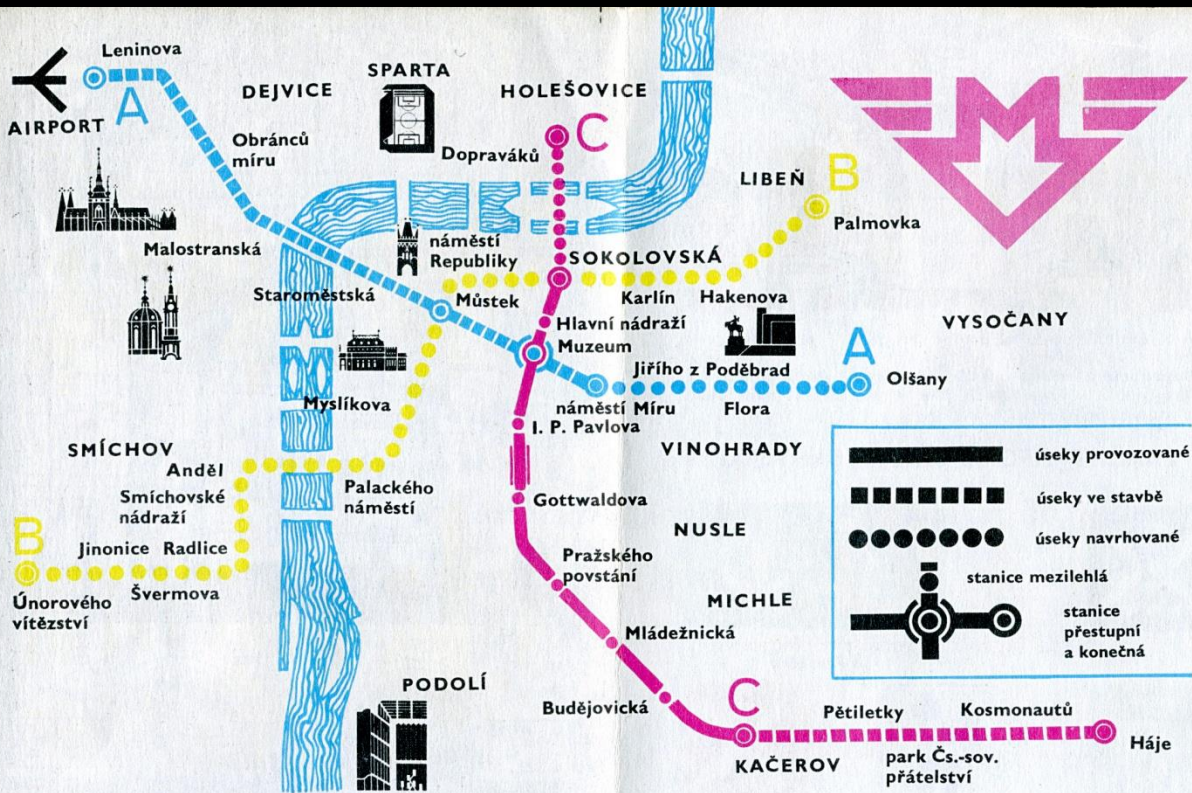






2. 1. 1974





### CESTUJEME V METRU

V metru se jezdí bez jednotlivých jízdenek, platí se mincemi a používají se časové předplatní jízdenky.

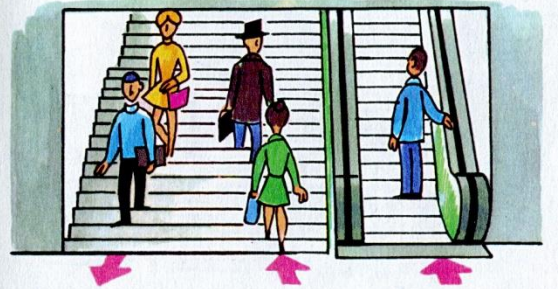


Měníče mincí slouží ke směně mince hodnoty 5 Kčs, 2 Kčs a 1 Kčs nové emise za odpovídající počet mincí hodnoty 1 Kčs staré emise. Na každou hodnotu mince je samostatný měnič.

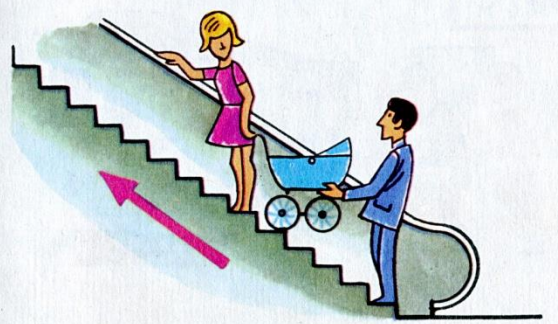
Turnikety jsou zařízení, která umožňují odbavení cestujících s kontrolou zaplacení. Rozšířený volný průchod slouží pro cestující s předplatními časovými jízdenkami, pro cestující s kočárky a pro invalidy. Ve volném průchodu se platí zvlášť do pokladny.



Průchod turnikety je možný až po vhození 1 Kčs mince staré emise po rozsvícení zeleného kontrolního světla u otvoru pro vzhazování mincí. Jestliže předpoklady nebudou splněny, svítí červené kontrolní světlo a při vstupu do turniketu dojde k uzavření průchodu mechanickým zařízením.



Na podzemní nástupiště se cestující dostane pomocí pohyblivých schodů nebo schodišťem. Na těchto zařízeních dodržují cestující pravostanný provoz. Levá polovina pohyblivých schodů zůstává průchozí. Cestující se přidržuje pohyblivého madla a nesmí se dotýkat bočních stěn pohyblivých schodů.



Kočárek na pohyblivých schodech doprovázejí dva lidé, jeden pod ním a druhý na vyšším stupni drží jeho rukojeť.



GRV DP  
#

Č.j. OV/4 - 2029/74 - Js/Ku V Praze dne 7. 5. 1974

Dopravní podnik hl. města Prahy - Metro

Sokolská 64  
P r a h a 2  
-----

Věc: souhlas se zahájením provozu s cestujícími na  
stavbě I. C metra

Odbor výstavby NVP ve funkci drážního správního orgánu povolil podle § 23 odst. 1 a 2 zákona o drahách č. 51/1964 Sb. a § 32 odst. 1 vyhlášky č. 52/1964 Sb. k návrhu odborných kolaudačních komisí a doporučení hlavní kolaudační komise rozhodnutím ze dne 12. 4. 1974 uvedení první části stavby I. C metra do provozu bez cestujících a uložil provozovateli metra provádění zkušebního provozu.

Po vyhodnocení zkušebního provozu, prověření druhé části stavby I. C metra a po provedení závěrečné zkušební jízdy 3 vlakovými soupravami bylo zjištěno, že na stavbě I. C metra jsou vytvořeny podmínky pro zahájení provozu s cestujícími.

- 2 -

Proto odbor výstavby NVP ve funkci drážního správního orgánu po projednání s hlavní kolaudační komisí vyslovuje

s o u h l a s  
s e z a h á j e n í m p r o v o z u s c e s t u j í c í m i  
o d 9 . k v ě t n a 1 9 7 4

na stavbě I. C metra za podmínek stanovených v rozhodnutí odboru výstavby NVP ze dne 12. 4. 1974, v zápisech o prověrkách druhé části stavby a v protokolu o zkušební jízdě provedené dne 6. 5. 1974.



Vedoucí odboru výstavby :

*Svatoslav Kvoch*  
Svatoslav K v o c h





# Pražské metro

ZAHÁJENÍ  
PROVOZU

9.5./1974





**9. 5. 1974**

**Pražské metro zahajuje**



9. 5. 1974







METRO











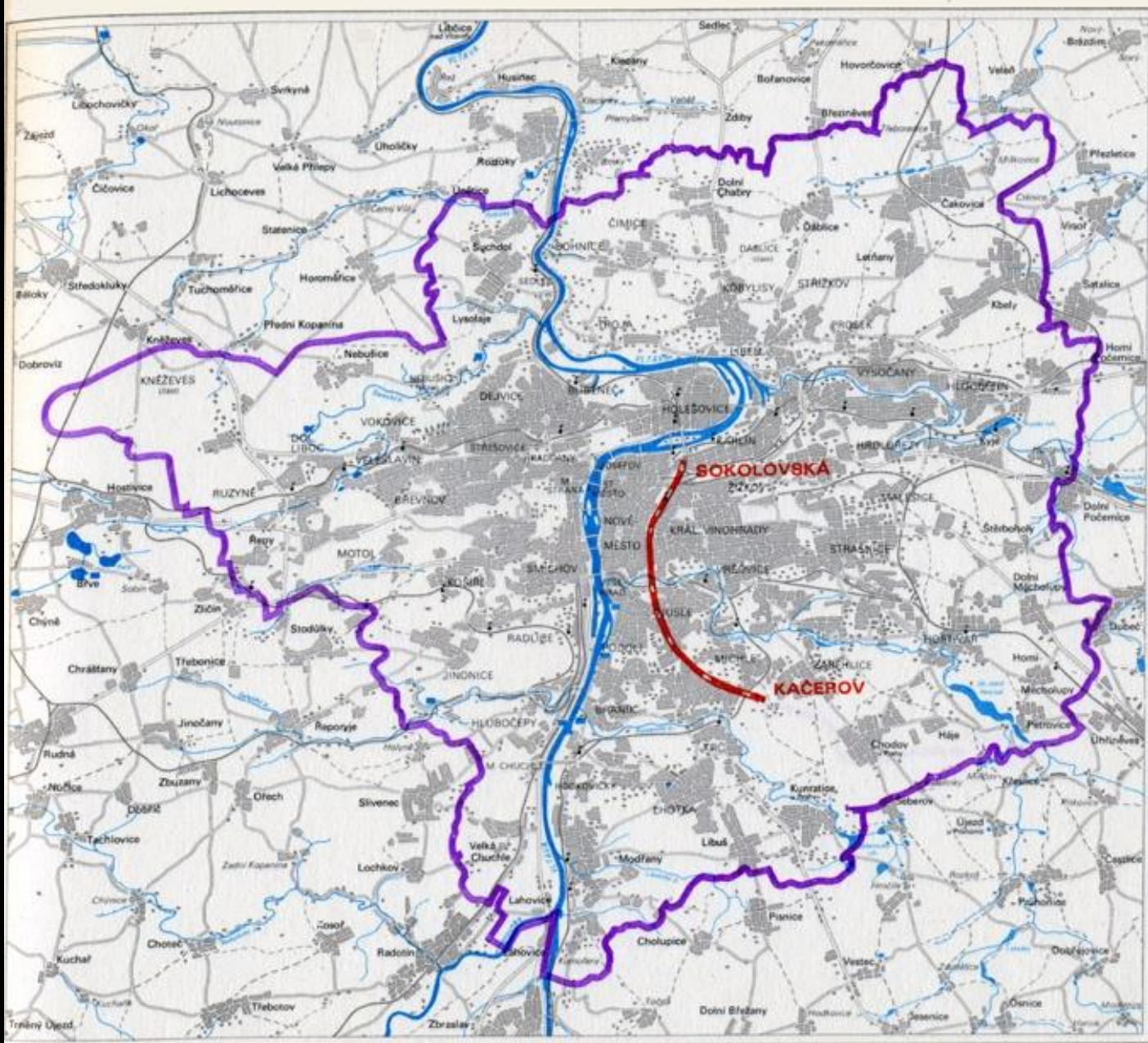
GOTTWALDOVA







# PŘEHLEDNÁ SÍŤ METRA V PRAZE V 1. PROVOZNÍ FÁZI (ROK 1974)



LEGENDA

 TRASA C





1977















**12. 8. 1978 zahájení provozu na trati A**





náměstí  
Miru

Leninova

MŮSTER



MŮSTEK ■





**Dr. ing. arch. Jaroslav Otruba (\* 11. 11. 1916, † 5. 2. 2007)**





2. 11. 1985 zahájení provozu na trati B















2

Rajska zahrada  
směr Cerny Most

B

Man walking with a yellow bag

Man walking with a white bag

Woman walking with a blue bag

Man walking

Woman walking

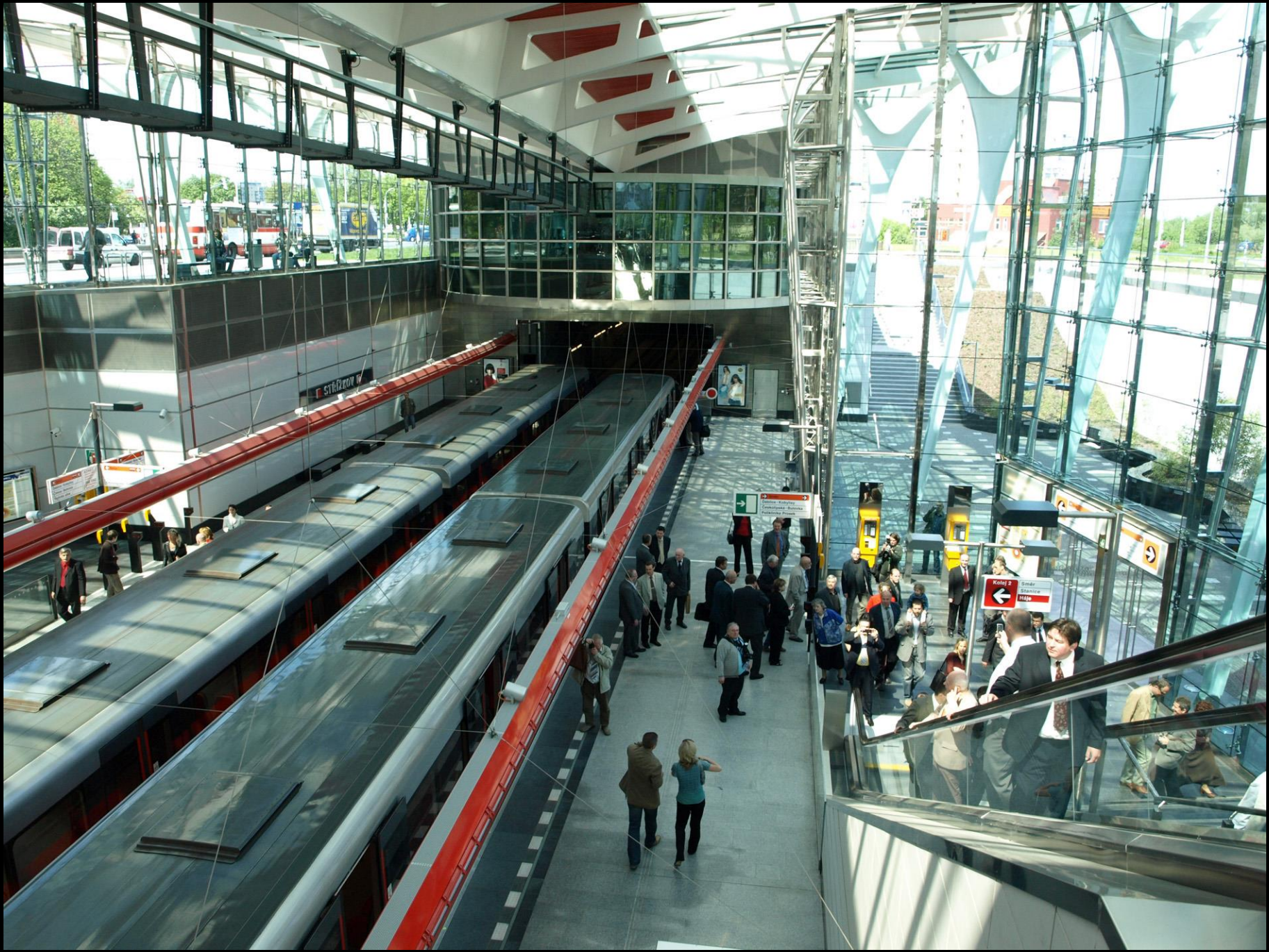
























6. dubna 2015 zahájení provozu na úseku V.A



**Co nám zmizelo s metrem**  
**Co nám zmizelo v metru**











EB-PEČIVO

tempo

tempo

Chleb-pečivo

Cukrarna

KOVOSLOUBA

1BE4026

22A8300

22A8300









Kde by nám milerco

Kde by nám milerco  
Kde by nám milerco  
Kde by nám milerco

Kde by nám milerco  
Kde by nám milerco  
Kde by nám milerco

Koblenky  
8404













Ak. mal. Jan Grimm



**FORTUNA**



**Loterie**

**FORTUNA**

**APLIKACE  
FORTUNA  
KE STAŽENÍ**



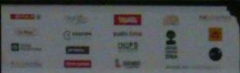
[www.ifortuna.cz](http://www.ifortuna.cz)

**FORTUNA**

[www.ifortuna.cz](http://www.ifortuna.cz)



**FLORENTINUM**  
Gochetovi pasáž



Otevřeno denně 7-23 h  
Vstup z ulic Na Florenci a Na Poříčí  
80 m







**Pohled do krajiny**  
**Ak. soch. Marta Taberyová**





↑

KRACHCEN

KRACHCEN

KRACHCEN

KRACHCEN

KRACHCEN

KRACHCEN

KRACHCEN

KRACHCEN

KRACHCEN

KRACHCEN

35,-

35,-

35,-

35,-

35,-

35,-

35,-

35,-

35,-

35,-

KEINEN ZWANG

WC





Ak. soch. Slavoj Nejd!



**TI-TABÁK**  
v kombinaci - forma 8

**TABÁK**

Květiny  
Expres  
KVĚTINY PO PRAZE A OKOLÍ

Květiny  
Expres  
WWW.KVETINY-EXPRES.CZ  
INFO@KVETINY-EXPRES.CZ







VEŠKÉRAJNOE  
VĚŠKÉ  
PĚŠKÉRAJNOE

**Konec**

© Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy  
**FojtikP@dpp.cz**











TRAM  
centrum



**Lenin  
teď víc než dřív  
žije a bude žít,  
jsa našim vědomím  
silou  
a zbraní** / MAJAKOVSKIJ











čím  
Krasnoarmějská  
Kadrová ul.  
TRAMVAJ směr  
Holešovice ↑

PO STAROMĚSTSKÉ A NOVĚMĚSTĚ  
ANĚJIN  
K DOVĚZSTVÍ  
UŽ NEPLATÍ CO ZASTARÁ  
NOVÝ ČAS NA ORLOJI BĚ  
K TŘEŠKA SNĚŽÍ NA PAFIJE  
NAŠ UNOR PATŘÍ DO JARA

