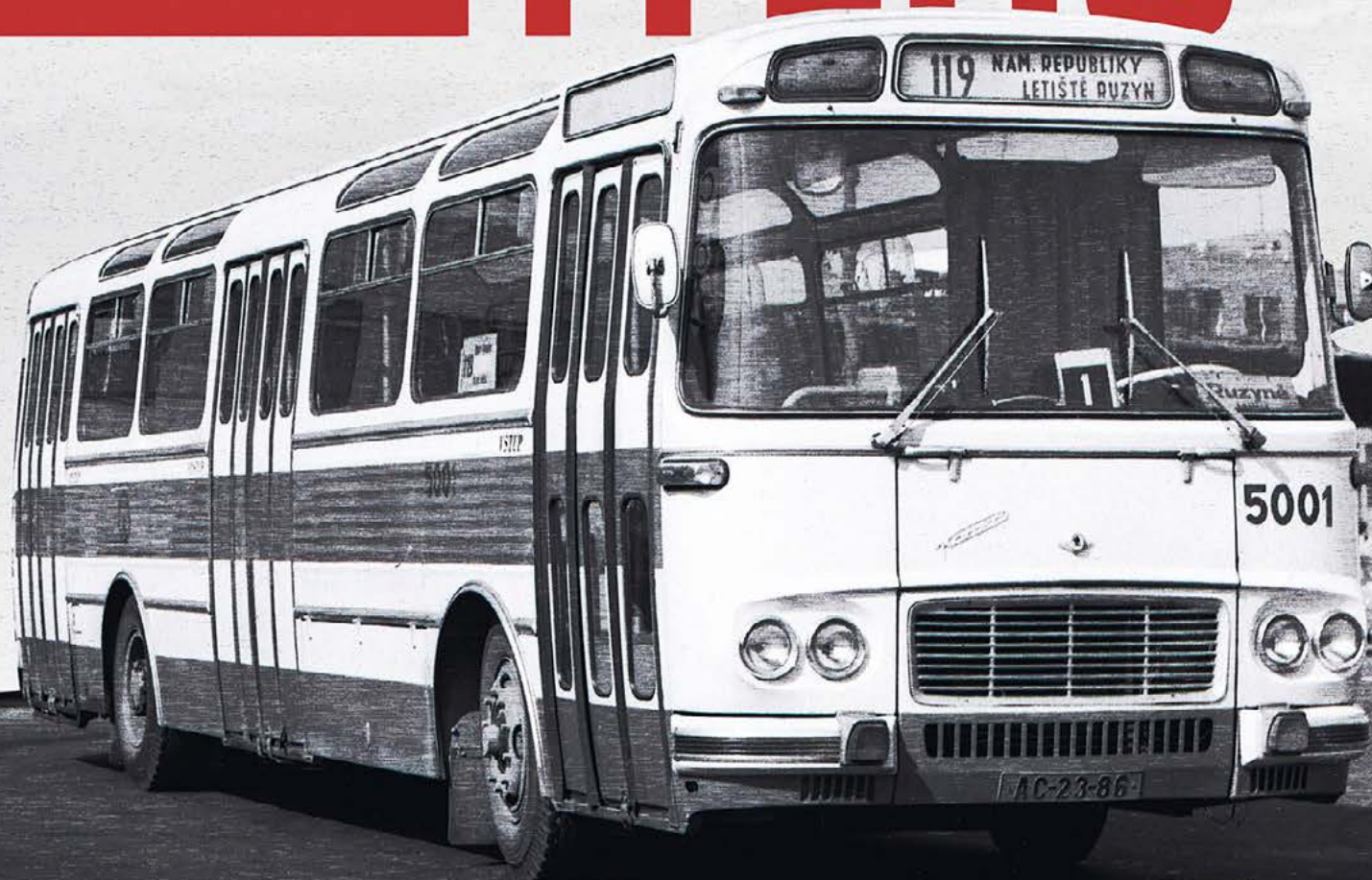


Zdeněk Liška

ATLAS



PRAŽSKÝCH AUTOBUSŮ

Autobusy s příhradovým rámem 1965-2006

Atlas pražských autobusů

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Zdeněk Liška
Atlas pražských autobusů – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2024

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



Obsah

Úvod	5	Karosa C 934E.1351	211
Provoz pražských autobusů		Karosa B 931E.1711.2	213
v letech 1964 až 1990	10	Karosa B 931E.1703.01	214
Autobusy před zahájením provozu na prvním úseku pražského metra (1964 až 1974)	11	Karosa B 951.1713.01	216
Pražské autobusy v době největšího rozvoje sítě pražského metra (1974 až 1990)	37	Karosa B 951E.1713.31	219
		Mercedes-Benz TOURISMO 15 RHD	222
		Kloubové autobusy	223
		Ikarus 280.08	228
		Ikarus 280.08	229
		Ikarus 280.08	232
Katalog pražských autobusů	99	Karosa B 741.1908	234
z období let 1965 až 2006	99	Karosa B 741.1916	236
Dvounápravové autobusy	121	Karosa B 741.1922	238
Karosa ŠM 11.1603		Karosa B 741.1922.4	240
Karosa ŠM 11.1601, Karosa ŠM 11.1607, Karosa ŠM 11.1608, Karosa ŠM 11.1609	123	Karosa B 741.1924.4	242
Karosa ŠM 11.1620	126	Karosa B 941.1932.2	243
Karosa ŠD 11.2036	128	Karosa B 941.1934.2	245
Karosa ŠL 11.1305	131	Karosa B 941.1934.21	246
Karosa ŠM 11.1628	132	Karosa B 941.1930.21	248
Karosa ŠM 11.1630	134	Karosa B 941E.1964.2	250
Karosa ŠL 11.1310, Karosa ŠL 11.1312	139	Karosa B 941E.1966	252
Karosa ŠL 11.1307 TURIST	141	Karosa B 941E.1964.01	254
Karosa ŠD 11.2040	142	Karosa B 961.1970.01	256
Karosa ŠM 11.1630 MOC	144	Karosa B 961.1970.00 (prototyp BK 4)	258
Avia-Ikarus 553	147	Generální opravy pražských autobusů	259
Avia-Ikarus 543 MIDI	148	Karosa B 732 R (přestavby z vozů Karosa B 731.00 a Karosa B 731.04)	265
Karosa C 734.00	149	Karosa B 732 R	267
Karosa C 734.03	151	Karosa B 732 ZTP-R	270
Karosa B 731.00	152	Karosa C 734 R	271
Karosa B 731.04	155	Karosa B 741 R	273
Karosa LC 735.00	157	Pracovní autobusy pražského dopravního podniku	275
Karosa C 734.23	158		
Karosa LC 735.20, Karosa LC 735.22, Karosa LC 735.40	160	Autobusové garáže a dílny	281
Karosa B 732.20	162	Centrála (1908–1909)	283
Karosa B 731.20	164	Rustonka (1925–1984)	283
Karosa B 732.40	167	Pankrác (1927–1982)	284
Karosa B 732.40, pohon zemním plynem	169	Dejvice (1932–2004)	287
Karosa B 732.20 ZTP, Karosa B 732.40 ZTP, úprava pro převážně zdravotně a tělesně postižených (ZTP) osob	171	Libeň (1964–1994)	291
Karosa B 732.1654	173	Vršovice (1964–dosud)	292
Karosa C 734.1340	176	Kačerov (1966–dosud)	295
Karosa B 732.1661 (prototyp B 17)	177	Klíčov (1973–dosud)	299
Karosa B 731.1663	179	Řepy (1982–dosud)	302
Karosa B 732.1660	181	Hostivař (1994–dosud)	305
Karosa B 732.1658	183	Odstavná plocha Pod Juliskou (1963–1965)	305
Karosa B 731.1669.2	185	Odstavná plocha Jawa (1964–1969)	306
Karosa B 731.1667.2	187	Odstavná plocha Zličín (1964–?)	306
Karosa B 731.1659.2	188	Odstavná plocha 5. května (1965–1969)	306
Karosa B 931.1677.2	190	Odstavná plocha Stadion Jih (1968–1972)	306
Karosa B 931.1677.2	192	Odstavná plocha Děkanka (1969–1982)	306
Karosa B 931.1675	194	Odstavná plocha Dejvice (1971–2004)	306
Karosa B 931.1675.2	196	Odstavná plocha Suchdol (1972–2004)	307
Karosa B 931.1687	198	Odstavné plochy Motorlet a Vypich (cca 1980–?)	307
Karosa B 931.1679.2	199	Ústřední dílny Hostivař (1984–dosud)	307
Karosa B 931.1679.22	201		
Karosa B 931.1675.22	203	Vysvětlení použitých zkratk a vybraných pojmů	309
Mercedes-Benz 0350 TOURISMO	204		
Neoplan N 316 SHD TRANSLINER	206	Prameny a literatura	311
Mercedes-Benz 0404 RHDA	208		
Karosa LC 936.1037	209		

Úvod

Vážení čtenáři, dostává se vám do rukou druhá kniha s názvem *Atlas pražských autobusů*. Jejím cílem je seznámit laickou i odbornou veřejnost s historií, provozem, vozovým parkem a dalšími zajímavostmi z provozu autobusů pražské městské hromadné dopravy. V této knize nalezne čtenář informace o provozu pražských autobusů od zavedení první pražské diametrální linky č. 134 na podzim 1964 až do roku 1990, tedy do konce období největšího rozvoje pražského metra. Další kapitola popisuje vozový park pražských autobusů s příhradovým rámem (někdy se uvádí i s označením středněpodlažní), které byly do hlavního města dodávány v letech 1965–2006. Vozový park byl doplňován především tuzemskými autobusy Karosa a od druhé poloviny 70. let i autobusy maďarské značky Ikarus, jejichž dodávky skončily počátkem 90. let. Na tomto místě dodejme, že některé technické údaje a parametry se v obdobných publikacích uvádí s odlišnými hodnotami. Tato situace je daná jednak použitými prameny, ale také výpočtem některých údajů. Některé zdroje uvádí např. jmenovitý výkon motoru, jiné maximální. Data o hmotnosti vozidla se též mohou lišit, neboť někde se uvádí

hmotnost prázdného vozidla (záleží, zda s provozními kapalinami a s řidičem nebo bez nich), jinde pak celková nebo i maximální hmotnost. Pro sestavení kapitoly o vozovém parku pražských autobusů byla data čerpána především z prospektů a materiálů výrobců nebo z další odborné literatury (viz *Prameny a literatura* v závěru práce). Dále je třeba brát v potaz věrohodnost informací uváděných v dobových materiálech. Poslední kapitola popisuje autobusové garáže, odstavné plochy a dílny pražského dopravního podniku. Ještě v roce 1964 pražský dopravní podnik vyčlenil autobusům část trolejbusové vozovny na Bohdalcích (nyní garáže Vršovice) a uvedl do provozu nové garáže v Libni ve Voctářově ulici (samotné vypravování autobusů započalo až v lednu 1966). Další autobusové garáže byly vybudovány na Kačerově (1966), na Klíčově (1973), v Řepích (1982) a v Hostivaři v areálu ústředních dílen (1994).

Pravidelná městská autobusová doprava v Praze existovala už v letech 1908 až 1909, ale obsahovala jen jedinou linku. Pro její provoz byly zakoupeny čtyři autobusy různých továrních značek. Ke znovuzavedení pražské městské autobusové dopravy došlo



Karosa ŠM 11 ev. č. 5003 na lince č. 119 před ruzyňským letištěm na propagačním snímku z druhé poloviny 60. let. Tento autobus byl prvním sériově vyrobeným v řadě Š 11 (Zdroj: sbírka Jan Arazim)



Karosa ŠM 11 ev. č. 5074 v garážích Vršovice. Záběr byl pořízen v letech 1967–1968
(Foto: Jaroslav Kovář, sbírka Jan Arazim)

v roce 1925 a od té doby je provozována dodnes. Za tu dobu prošla pestrým a rozmanitým vývojem, přičemž na provozu se nepodílel pouze pražský dopravní podnik, ale i další dopravci. Zejména v meziválečném období byla na vzestupu, ale II. světová válka a poválečná léta zbrzdily její slibný rozvoj. V současnosti síť městské (či linkové) autobusové dopravy pokrývá nejen hlavní město Prahu, ale i značnou část středních Čech. Na trasování měly též vliv rozšiřování území nebo masivní výstavba v hlavním městě. Už v roce 1949 se na našem území začaly lokality dělit na kraje a v roce 1954 se Praha stala samostatným územním celkem. Později bylo území hlavního města dále rozšiřováno, a to v letech 1960, 1968 a 1974.

Během 60. let rapidně klesla cena ropy, a tedy tím i cena pohonných hmot (nafty a benzinu), čímž nastal významný rozvoj silniční dopravy. V této souvislosti v tehdejší Československu naopak nastala postupná a systematická likvidace některých tramvajových a trolejbusových provozů. Na tomto místě uvádíme např. České Budějovice (trolejbusový provoz zanikl v roce 1971), Praha (trolejbusový provoz zanikl v roce 1972), Děčín (trolejbusový provoz zanikl v roce 1973) nebo Ústí nad Labem (tramvajový provoz zanikl v roce 1970). Postupem času, zejména v 70. a 80. letech, naopak cena ropy stoupala,

díky čemuž byl později obnoven trolejbusový provoz v Ústí nad Labem (v roce 1988) nebo v Českých Budějovicích (v roce 1991).

Rozvoj sítě pražských autobusů v 60. letech znamenal masivní nárůst linek, ale nasazení více autobusů na již stávající linky. Samozřejmě, že další autobusové linky i nadále vznikaly. Velmi důležitým mezníkem v síti pražských autobusů se stalo nasazení nového typu autobusu Karosa ŠM 11 do provozu s cestujícími v říjnu 1965 (zkušební provoz) a v roce 1966 (nasazení do pravidelného provozu). Tento typ autobusů už měl rám uzpůsobený výhradně pro autobus a karoserie se stavěla tzv. „stavebnicovým systémem“. Životnost těchto autobusů činila přibližně šest



Autobusy Ikarus 280.08 ev. č. 4012 na lince č. 206 a Karosa ŠM 11.1630 ev. č. 5860 na lince č. 178 v obřatišti Jižní Město. Snímek fotograf pořídil 22. února 1978 (Foto: Tomáš Dvořák)



Karosa B 741.1922 ev. č. 6101 na lince č. 187 v terminálu Palmovka 7. ledna 2004 (Foto: Zdeněk Liška)

let. Autobusy Karosa Š 11 zakoupil pražský dopravní podnik více než 2 250 ks, což je dosud nejvyšší počet zakoupených vozů jedné modelové řady. Poslední autobusy Karosa Š 11 v Praze dojezdily v roce 1988, ačkoliv úplně poslední vůz této modelové řady byl vyřazen v roce 1991.

V roce 1978 do provozu s cestujícími byly nasazeny první kloubové třínápravové autobusy Ikarus 280.08 vyráběné v Maďarsku. Jejich provoz skončil v roce 1999. Dvounápravové autobusy Avia-Ikarus 553 a Avia-Ikarus 543 MIDI pořídil pražský dopravní podnik v letech 1978 a 1983.

Síť pražských autobusů dále ovlivňovaly zejména výstavby pražské podzemní dráhy (metra) nebo rozšiřování tramvajové sítě, díky nimž bývaly (a jsou) autobusové linky dále upravovány. Dalším ovlivňujícím faktorem se staly výstavba sídlištních komplexů na periferiích Prahy (např. Petřiny, Pankrác, Bohnice, Prosek, Černý Most, Petrovice, Horní Měcholupy, Hostivař, Motol, Řepy) a s tím související přestavby a úpravy vozovek. Jistě není bez zajímavosti, že při výstavbě (nebo i později) sídlišť v těchto oblastech se přemísťovaly či přejmenovávaly autobusové zastávky (např. v Petrovicích). Dále došlo k rozšíření např. Černokostelecké (1967), Leninovy (nyní Evropské; 1967) nebo Plzeňské (1977–1979) ulice. Po úpravách

vedených ulic bylo (a je) tramvajové těleso nově situováno do středu dané ulice (s výjimkou části Plzeňské) a souběžně jsou umístěny vozovky se dvěma jízdními pruhy v každém směru. V říjnu 1972 v Praze skončil provoz trolejbusů, které nahradily právě autobusy. I nadále probíhaly přeložky tramvajových tratí. Díky výstavbě a zprovoznění úseků pražského metra byly postupně rušeny některé tramvajové tratě v centru Prahy. V 70. a 80. letech byla postavena řada významných a frekventovaných pozemních komunikací. Z mnohých uveďme např. Průmyslovou ulici, Severojižní magistrálu, ulici V Holešovičkách nebo současný Barrandovský most.

Od roku 1982 do roku 2006 byly do Prahy pořizovány autobusy Karosa modelových řad 700/900 (ve standardním a později i v kloubovém provedení), které se vyznačovaly vylepšeným designem a spolehlivostí. Jednotlivé typy a verze se mezi sebou více či méně lišily. Od začátku 90. let část těchto autobusů prošla opravami vyšších stupňů. Téměř definitivní konec provozu středněpodlažních autobusů značky Karosa nastal v prosinci 2020 (viz dále).

Dalším prvkem, který ovlivnil (nejen) pražskou městskou hromadnou dopravu se staly změny politických, hospodářských a společenských poměrů po listopadu 1989. Následně individuální doprava nabyla

jiných rozměrů. Veřejná hromadná doprava osob tak zaujala novou pozici.

V roce 1992 vznikly první příměstské autobusové linky, provozované pražským dopravním podnikem, jejichž trasy směřovaly za obvod hlavního města Prahy, konkrétně do Ořecha a do Hovorčovic. Tímto počínem byl dán základ dopravního systému Pražské integrované dopravy (PID), který se rozvíjí dodnes. Právě od začátku 90. let jsou do systému PID začleňováni i další soukromí dopravci. Současné vznikly i další druhy linek, a to linky pro přepravu Zdravotně a tělesně postižených osob (1992) nebo tzv. „nákupní“ linky (1996).

V pražském dopravním podniku byla zlomová polovina 90. let, kdy do provozu byly nasazeny nízkopodlažní autobusy. První tři se v pravidelném provozu objevily v letech 1994 a 1995 (Neoplan) a následně se jednalo o vozy s obchodním označením CITY BUS (pořizované v letech 1996 až 2004). Nasazení prvního kloubového nízkopodlažního autobusu CITY BUS do pravidelného provozu se uskutečnilo dne 7. ledna 2002, a to na lince č. 200. Výrobce těchto vozů byly automobilky Renault, Karosa a Iveco (později koncern Irisbus). Provoz nízkopodlažních autobusů CITY BUS v Praze skončil oficiální rozlučkou v srpnu 2020. Pro úplnost dodáme, že pražský dopravní podnik od roku 2009 nakupuje nízkopodlažní autobusy značky SOR (ve standardním, midibusovém i v kloubovém provedení), později i Solaris a nyní také Iveco-Streetway a Iveco-Urbanway Hybrid.

Negativní dopad na chod pražské MHD měly ničivé povodně v srpnu 2002. Tehdy byly zatopeny tunely metra a tramvajové tratě v centrální části města. Dále byly zaplaveny pozemní komunikace s okolím v blízkosti řeky Vltavy. Díky postupné obnově se pražská doprava vrátila do původního stavu až po několika měsících. Provozní změny a linky náhradní dopravy existovaly prakticky po celý následující rok 2003.

Jiným mezníkem v síti pražských autobusů se stalo zavedení první midibusové linky č. 291 (později č. 148) v dubnu 2003. Pro tuto linku byly zakoupeny první tři midibusy Ikarus E91.AR, které následně doplnily další tři vozy stejného typu a později k nim přibýly midibusy značek SOR a Solaris.

Od roku 2015 jsou v Praze provozovány také elektrobusesy či parciální trolejbusy. Zpočátku byly nasazovány zejména na linky č. 163, 188 a 213, později též na linku č. 109. V roce 2017 došlo k zavedení linky č. 58 a k otevření trolejbusové trati v Prosecké ulici. Vozový park se skládal (a skládá) z elektrobusesů či parciálních trolejbusů značek ACUMARIO, SOR, Solaris, Ekova nebo Škoda 24 Tr CITY BUS.

Důležitým datem se stal pátek 4. prosince 2020, kdy do pravidelného provozu naposledy zasáhly středněpodlažní autobusy Karosa B 951E.1713.31, ovšem několik těchto vozů bylo možné spatřit na vybraných pořadích linek č. 180 a 213, kde byly nasazeny do tzv. „retroprovozu“. Od dubna 2023 byla zavedena linka K, na kterou jsou nasazovány dva autobusy Karosa B 951 E (ev. č. 4068 a 4087), dva vozy Karosa B 961 (ev. č. 6379 a 6380) a jeden CITY BUS (ev. č. 3468). Dalším obdobným je Iveco-Citelis (ev. č. 3510). Fakticky tak od soboty 5. prosince 2020 jezdí v Praze výhradně nízkopodlažní autobusy.

Vzhledem k tomu, že téma pražské městské autobusové dopravy je velmi bohaté, pestré a rozmanité, nebylo možné všechny poznatky soustředit pouze do jedné knihy. Z tohoto důvodu se některé kapitoly mezi sebou překrývají v určitých časových obdobích. Pro to, aby čtenář měl ucelené informace, je žádoucí, aby vlastnil všechny vydané knihy *Atlas pražských autobusů*.

V této knize nalezne čtenář informace k provozu pražských autobusů z let 1964 až 1990 s tím, že kapitola končí změnami linkového vedení v prosinci 1990. Vozový park začíná autobusy Karosa ŠM 11 a končí modelem Karosa B 951E (poslední tyto vozy do Prahy byly dodány v roce 2006) i přes to, že v letech 1977 a 1978 v Praze dojezdily autobusy Škoda 706 RTO/Jelcz a od roku 1994 pražský dopravní podnik nově provozoval nízkopodlažní autobusy. V této kapitole jsou dále uvedeny i pracovní autobusy. Závěrečná kapitola popisuje autobusové garáže, odstavné plochy a dílny, kde jsou uvedena základní data k těmto provozním objektům. Vzhledem k obsáhlosti témat nemá kniha více kapitol. Její součástí jsou tabulkové přehledy umístěné na internetu, v nichž se nachází údaje o vozovém parku a další statistické informace z vybraných let. Uvedené tabulkové přehledy naleznete na www.albatrosmedia.cz, přímo u náhledu této knihy. V kapitole o provozu pražských autobusů je třeba dále upozornit, že některé informace k daným linkám jsou sestaveny nejen z jednoho roku, ale i z let následujících. Je to dáno pro to, aby nenastal chaos v informacích a zároveň, aby byly jasné některé souvislosti. Oproti knize *Atlas pražských autobusů; Autobusy konstrukčně vycházející z nákladních automobilů* je tato zpracována odlišně, kdy v kapitole o provozu je umístěno více tabulkových přehledů, a to především kvůli nárůstu, změnám či úpravám autobusových linek. Zároveň z dobových materiálů jsou uvedeny výpisy všech linek a zastávek z let 1972, 1974 a 1985. Důvod je ten, aby čtenář měl představu o linkovém vedení autobusů i přes četné úpravy a změny tras. Součástí je i několik schémat linkového vedení.

Na tomto místě je třeba upozornit, že z období let cca 1950 až cca 1980 se dochovalo minimum informací a materiálů, tudíž tyto jsou čerpány buď z jiné literatury (viz *Prameny a literatura* v závěru práce), nebo z poznatků pana Stanislava Linerta, který poznatky a informace sháněl především od zaměstnanců pražského dopravního podniku. Tyto informace se ne vždy shodují s několika dochovanými archivními materiály. Věrohodné materiály z daného období byly většinou zlikvidovány a jiné než ty od pana Linerta nejsou k dispozici. Autor některé údaje dále zjišťoval a ověřoval z dochovaných fotografií a od dalších nadšenců dopravy. Ke vzniku této knihy významně přispěl i pan Jaroslav Veselý, díky jehož poznatkům a materiálům bylo možné mnoho faktických dat opravit či upravit. Na tomto místě ještě uvedme pana Jana Arazima (* 29. 5. 1969 – † 18. 12. 2017) a Mgr. Pavla Fojtíka (* 18. 12. 1954 – † 26. 3. 2023), kteří rovněž přispěli, protože autorovi mnoho let pomáhali s bádáním a se sháněním dobových materiálů a fotografií do *Atlasu pražských autobusů*.

Díky dlouholetému bádání a zpracovávání nových poznatků je třeba brát v potaz, že mnoho let se

publikovaly také mylné informace, které se neustále opisovaly či uváděly nepřesně. Autor některé nové poznatky uvedl už do katalogu autobusů v publikaci *Encyklopedie pražské městské hromadné dopravy* (2015), na které spolupracoval.

Rovněž je třeba upozornit na skutečnost, že se v knize vyskytují názvy zastávek či míst, výrazy z dobových reklam nebo hesel z dané doby. Při sestavování této knihy se autor snažil o maximální nestrannost. Dále se v textech objevují i výrazy doslovně opisované z dobových materiálů a archivních dokumentů, které mohou být v rozporu se současnými pravidly českého pravopisu.

Závěrem je třeba poděkovat všem jednotlivcům a organizacím, jejichž jména jsou uvedena v závěru práce, za vstřícný přístup a ochotu poskytnout své materiály. Zvláštní poděkování patří paní Martě Arazimové, která poskytla materiály a fotografie z rodinného archivu. Velké díky patří také vydavatelství CPress.

Zdeněk Liška



Karosa B 961.1970.01 ev. č. 6357 na lince č. 143 projíždí Vaničkovou ulicí na Strahově. Záběr pochází ze dne 4. července 2014
(Foto: Zdeněk Liška)

Provoz pražských autobusů v letech 1964 až 1990

Pro zpracování této kapitoly autor vycházel především z publikací *Vývoj linek veřejné dopravy v Praze; Linky MHD 1875–1990* (Ing. F. Prošek, 1992) a *Vývoj linek veřejné dopravy v Praze; Linky MHD 1875–2015* (Ing. F. Prošek, 2016). Pokud to bylo možné, data byla vyhodnocována ještě s jinou odbornou literaturou (viz *Prameny a literatura* v závěru práce) a s dobovými materiály (např. s *Plány města*, s mapami, s dobovými *Přehledy linkového vedení* apod.). Naproti tomu i v publikacích o linkovém vedení se výjimečně nachází také drobné nesrovnalosti. V dobových materiálech navíc vždy není stejné množství informací. Bohužel i přes veškerou snahu se některá data nepodařilo spolehlivě potvrdit či vyvrátit. Existují situace, kdy se v dobových materiálech uvedla linka (mezi běžně provozovanými), kdežto v publikacích o linkovém vedení není uvedena mezi běžně provozovanými. Zda se mohlo jednat o tiskové chyby dobových materiálů nebo o úvahy k zavedení dané linky není jasné, protože i následné další bádání vždy nemuselo přinést očekávaný výsledek. V těchto výjimečných případech se jednalo o rozdílnost dat v období od několika dnů (či týdnů) až po několik měsíců (či let). Bohužel věrohodné archiválie (např. oběžníky, různá nařízení či jiné interní materiály) vztahující se k provozu pražských autobusů z námi popisovaného období se nedochovaly. Při nesrovnalostech a až po vyhodnocení s ostatními zdroji se autor snažil vycházet především z novodobých publikací o linkovém vedení. Současně existují i rozdílnosti mezi daty s uváděním změn v linkovém vedení, ovšem tyto jsou v řádu maximálně několika dnů. Typickým příkladem je otevírání jednotlivých úseků tratí metra. Pro představu uvádíme ilustrativní příklad: úsek metra I. B (Sokolovská – Smíchovské nádraží) byl otevřen ke dni 2. listopadu 1985 (sobota; jednalo se pouze o provoz na novém úseku metra, povrchové dopravy se v ten den žádné změny nedotkly), změny v povrchové dopravě vstoupily v platnost 3. listopadu 1985 (neděle) a na linkách provozovaných jen v pracovní dny změny začaly platit až od 4. listopadu 1985 (pondělí), ale za oficiální datum změn v linkovém vedení povrchové dopravy se u linek povrchové dopravy považuje termín 3. listopad 1985.

V souvislosti s výstavbou podzemní dráhy (metra) nebo sídlišť, oprav či rekonstrukcí pozemních komunikací v síti (nejen) autobusových linek docházelo

k výlukám a odklonům tras vybraných linek. Protože se jednalo o dočasné (byť i dlouhodobé) změny, nejsou zohledňovány u všech popisů změn tras autobusových linek. V některých případech je na tyto skutečnosti upozorněno. Mnoho trvalých změn linkového vedení vstoupilo v platnost při otevření nového úseku metra, při zahájení provozu na nové tramvajové trati nebo při dokončení vozovek v nově budovaných sídlištích (v období od 60. do 90. let).

Dále je třeba uvést, že v textu jsou uváděny dobové názvy zastávek, přičemž některé z nich postupem času byly přejmenovány. Nové názvy obdržely zejména v roce 1991, kdy došlo k hromadnému přejmenování pražských ulic a zastávek. Třináct stanic metra (a jejich přestupních terminálů) bylo přejmenováno už v roce 1990. Rovněž je třeba doplnit, že některé zastávky bývaly, v rámci výstavby nových pozemních komunikací, přemístěny buď v nové ulici, nebo šlo o přemístění do blízkých ulic, ale zastávkám mohl zůstat původní název. Mapovat původní a nové názvy jednotlivých autobusových zastávek je již nad rámec této knihy. V textu jsou uvedeny jednak dobové názvy, ale většinou i současné názvy daných zastávek. Vzhledem ke značnému množství takto přejmenovaných zastávek a jejich častému opakování v textu, je jejich nový název uváděn zpravidla jen jednou. Přejmenování a přemísťování zastávek probíhá až do dnešních dnů. Při hromadných změnách linkového vedení jsou pro snazší orientaci použity také tabulkové přehledy s linkovým vedením pražských autobusů. Dále je třeba zmínit, že konečné zastávky se uváděly i s danou čtvrtí (např. Strašnice, Černokostelecká; Hrdlořezy, Spořovací nebo Troja, Zoo). Tato označení se uváděla ještě v 80. letech, výjimečně i v materiálech z 90. let. Pokud se nejedná o opis dobového materiálu, tak se snažíme dané čtvrtě neuvádět. V současnosti se před konečnou zastávkou uvádí jen město, a to zejména u regionálních a dálkových linek (např. Praha, Dejvická; Praha, Háje nebo Praha, Zličín). Vzhledem k tomu, že některé, zejména polookružní, linky měly průjezdnou konečnou zastávku, uvádíme její název s poznámkou průjezdná konečná. V těchto případech se ale ve skutečnosti nemuselo jednat o autobusové obratiště, nýbrž jen o nácestnou zastávku, která se udávala za cílovou stanici na trase dané linky. Zároveň je třeba uvést poznámky k rozsahu provozu. Pokud je

uveden rozsah provozu celodenní (celotýdenní), jedná se o linky provozované od pondělí do neděle (včetně státních svátků) od ranních hodin do pozdních večerních hodin. Rozsah denního provozu se postupně měnil tak, že první ranní spoje začínaly mezi 4. až 5. h a večerní provoz končil v rozpětí od 22 do 24 h (případně i po půlnoci). Výjimku tvořil (a tvoří) vánoční a novoroční provoz, kdy linky jezdí dle specifických jízdních řádů. Pracovními dny se rozumí dny, kdy většina lidí chodí do práce (tzn. pondělí až pátek), ale do roku 1966 existovaly i pracovní soboty (tzn. pondělí až sobota). Mezi lety 1966 až 1968 byla každá druhá sobota pracovní a každá druhá volná. Od začátku října 1968 byly pracovní soboty zrušeny. Všedními dny se pak rozumí dny od pondělí do pátku. Nepracovní dny byly neděle, státní svátky a soboty (viz výše). Převážná špička pracovních dnů bývaly (a jsou) uzpůsobovány začátku/konci pracovní (studijní) doby na pracovištích (případně ve školských zařízeních). Ranní přepravní špička bývala od cca 4.30 do cca 8.00 h (nyní od cca 5 do cca

9 h), odpolední od cca 13 do cca 18 h (nyní od cca 14 do cca 19 h). Pokud se v textu uvádí fráze „přepravní špičky“ či „v přepravních špičkách pracovních dnů“, jedná se ranní+odpolední přepravní špičku pracovních dnů. Na několika vybraných autobusových linkách existovala ještě večerní přepravní špička, určená především k návozu/odvozu pracujících do/ze zaměstnání. Jednalo se o spoje jezdící nejčastěji okolo 22 h. Na večerní přepravní špičku je upozorněno v textu o dané lince. Za sedlo pracovního dne je považováno období mezi ranní a odpolední přepravní špičkou (tzn. od cca 8 do cca 13 h, nyní od cca 9 do cca 14 h). Provozní časová období dne se postupně měnila a posouvala.

Autobusy před zahájením provozu na prvním úseku pražského metra (1964 až 1974)

Než došlo k zavedení sítě diametrálních autobusových linek (tzn., že jejich trasy spojovaly různé kouty města s centrem) v Praze, je třeba doplnit, že v letech

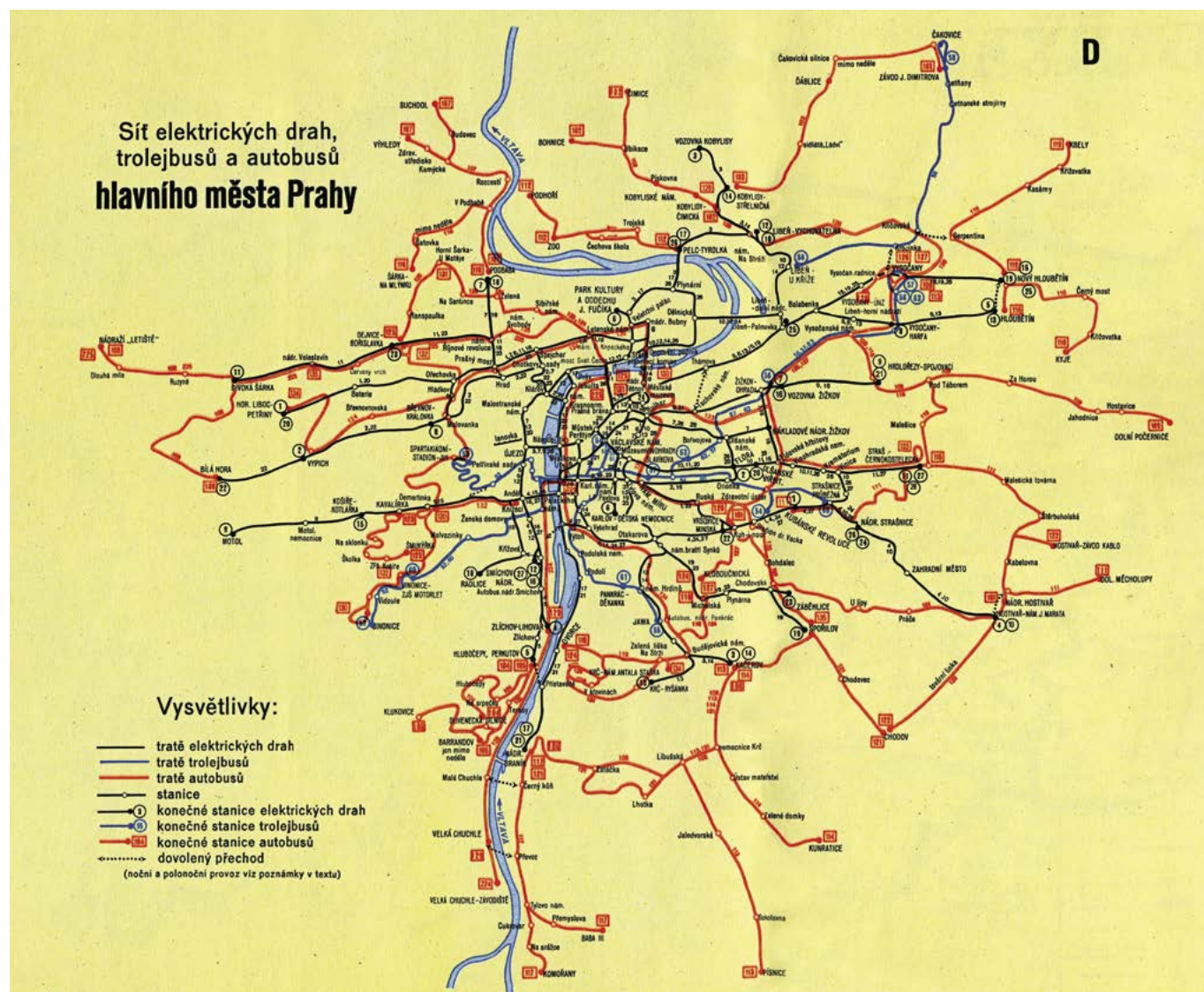


Schéma sítě pražské městské dopravy platné nejdříve od 2. listopadu 1964. Černě jsou vyznačeny tramvajové linky, modře trolejbusové linky a červeně autobusové linky (Zdroj: Archiv DP Praha)

1959 až 1960 (a i později) vzniklo několik variant návrhů koncepce městské hromadné dopravy v Praze. Tyto varianty spočívaly především v tom, že autobusová doprava měla plně nahradit stávající tramvajovou a trolejbusovou síť (o podpovrchové tramvaji a později o podzemní dráze – metru – se počátkem 60. let stále uvažovalo, ačkoliv první návrhy pražské podzemní dráhy pochází už z let 1898 a 1926). V koncepčních návrzích městské dopravy byla zamýšlená síť diametrálních autobusových linek, která měla z Prahy vytěsnit tramvajovou dopravu, ale s jejím dokončením se uvažovalo až v roce 1975. Rovněž existovala varianta, v níž by síť diametrálních autobusových linek doplňovala tramvajovou dopravu. Dle návrhu, počítajícím pouze s autobusovou sítí, mělo Prahu spojit 56 diametrálních autobusových linek o celkové délce 365,4 km, na které mělo být nasazováno přes 1100 autobusů řady M (později Karosa ŠM 11, resp. Karosa Š 11). Pro zavedení uvažované sítě diametrálních autobusových linek by bylo třeba vybudovat několik mimoúrovňových křižovek a také několik tunelů (např. petřínský a malostranský). Zároveň by se musely provést rekonstrukce a úpravy stávající silniční sítě v Praze. Z uvedených návrhů (a jejich variant) nakonec prakticky sešlo a pražská městská hromadná doprava se ubírala jiným směrem.

Zde uvádíme ještě několik informací týkajících se denního vypravování autobusů. Data se vztahují vždy ke konci daného roku. Do roku 1973 se udávaly průměrné hodnoty, od roku 1974 pak maximální. V roce



Karosa ŠM 11.1630 SPZ PH 91-83 patří ČSAD Praha-Klíčov na lince č. 258 v Březiněvsi 25. července 1987 (Foto: Jaroslav Veselý)

1964 pražský dopravní podnik vypravoval 274 autobusů, v roce 1970 pak 610 autobusů (včetně 35 vozů ČSAD), v roce 1979 už 923 autobusů (včetně 25 vozů ČSAD) a po roce 1980 se hodnoty držely mezi 900 až 1000 vypravených autobusů denně.

Na tomto místě je třeba upozornit, že od 60. let postupně vzniklo několik účelových, školních (nejprve jen školních spojů), rekreačních a nočních autobusových linek. Tyto linky bývaly odlišně označené (buď písmeny, nebo číslicemi, ale ani číselně nezapadaly mezi městské denní autobusové linky). Dále měly specifický rozsah provozu a některé i jinou výši jízdného. Uvedené autobusové linky sloužily především k přepravě cestujících na různé společenské, kulturní (či jiné) akce, za rekreací nebo do/ze školských zařízení. Prokazatelně v 90. letech existovaly také školní linky, jejichž ranní spoje měly odlišnou trasu oproti

01032 Praha-Čimice																			
Výpravna: Praha-Florenc, autobusové nádraží, telefon 228642-49																			
km	I.č.	ČSAD autobus. doprava Praha, n. p.	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33
0	1	Praha-Florenc, autob. nádraží	odj.	4.10															
8	2	Praha-Kobylisy, k. st. el. dr. 3		4.30	4.35	4.55	5.20	5.50	6.30	7.10	7.45	8.20	8.55	9.30	10.05	10.40	11.15	11.50	12.25
9	3	Horní Chabry, pod Hájem			4.37	4.57	5.22	5.52	6.32	7.12	7.47	8.22	8.57	9.32	10.07	10.42	11.17	11.52	12.27
9	4	Horní Chabry			4.38	4.58	5.23	5.53	6.33	7.13	7.48	8.23	8.58	9.33	10.08	10.43	11.18	11.53	12.28
10	5	Horní Chabry, MNV			4.40	5.00	5.25	5.55	6.35	7.15	7.50	8.25	8.55	9.35	10.10	10.45	11.20	11.55	12.30
11	6	Horní Chabry, škola			4.42	5.02	5.27	5.57	6.37	7.17	7.52	8.27	8.57	9.37	10.12	10.47	11.22	11.57	12.32
12	7	Čimice, na Vyhliště						6.01	6.41	7.21	7.56	8.31	9.06	9.41	10.16	10.51	11.26	12.01	12.36
13	8	Čimice, obec	přij.					6.03	6.43	7.23	7.58	8.33	9.08	9.43	10.18	10.53	11.28	12.03	12.38
opačný směr																			
km	I.č.	ČSAD autobus. doprava Praha, n. p.	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	
0	8	Čimice, obec	odj.				6.05	6.50	7.30	8.10									
1	7	Čimice, na Vyhliště					6.07	6.52	7.32	8.12									
2	6	Horní Chabry, škola		4.45	5.10	5.35	6.11	6.56	7.36	8.16									
3	5	Horní Chabry, MNV		4.47	5.12	5.37	6.13	6.58	7.38	8.18									
4	4	Horní Chabry		4.49	5.14	5.39	6.15	7.00	7.40	8.20									
4	3	Horní Chabry, pod Hájem		4.50	5.15	5.41	6.16	7.01	7.41	8.21									
5	2	Praha-Kobylisy k. st. el. dr. 3		4.52	5.17	5.42	6.18	7.03	7.43	8.23									
13	1	Praha-Florenc, autob. nádraží	přij.													17.08		18.48	

Jízdní řád autobusové linky ČSAD č. 01032 z roku 1962. V roce 1969 tuto linku částečně nahradila městská linka č. 162 (Zdroj: sbírka Zdeněk Liška)

Naproti tomu veřejná (městská a linková) autobusová doprava podniku ČSAD (Československá

01112 Praha – Stodůlky – Jinonice

Výpravna: Praha XVI., autobusové nádraží, telefon 463-39

km		Tč.		Dopravní závod 103, Praha																							
				1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41			
0	1			Praha-Smichov , Nábrežní ul.  odj.																						a20.55	23.10
1	2			Praha-Smichov, Barrandova ul.																						a21.00	23.15
4	3				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	a	15.05	a	16.20	...	...	...	...	...	...	...	a21.07	23.23
7	4				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	a	15.12	a	16.27	...	...	...	...	...	...	...	a21.07	23.31
8	5				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	a	15.20	a	16.35	...	...	...	...	...	...	...	a21.07	23.34
9	6				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	a	15.27	a	16.42	...	...	...	...	...	...	...	a21.07	23.37
10	7				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	a	15.30	a	16.45	...	...	...	...	...	...	...	a21.07	23.40
11	8				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	a	15.33	a	16.48	...	...	...	...	...	...	...	a21.07	23.43
11	9				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	a	15.35	a	16.50	...	...	...	...	...	...	...	a21.07	23.45
15	10				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	a	15.38	a	16.53	...	...	...	...	...	...	...	a21.07	23.48

01112 Jinonice – Stodůlky – Praha

km		Tč.		Dopravní závod 103, Praha																							
				2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	
0	10			Jinonice , závod 01110 odj.																						a22.05	
4	9				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	a22.05	
4	8				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	a22.05	
4	8				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	a22.05	
5	7				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	a22.05	
6	6				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	a22.05	
7	5				x	x	x	x	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	a22.05	
8	4																										

Systém městské dopravy Praha–Stodůlky obsahoval kmenovou linku č. 01112 a její druhou větev 01112a, což dokládá jízdní řád z léta 1956 (Zdroj: sbírka Zdeněk Liška)

Výpravna: Praha-Florenc, autobusové nádr., tel. 228642-49

Z těchto obcí je zavedena místní doprava do Prahy:

Třať 01015A Praha–Horní Počernice
Třať 01015B Praha–Svépravice

Zveřejnění je provedeno vývěsnými izdními řády:

Provoz pražských autobusů v letech 1964 až 1990 | 13

Benice, Březiněves, Dubeč, Horní Počernice, Královice, Lipence, Písnice, Radotín, Újezd nad Lesy, Vinoř nebo Zbraslav) bude zajišťovat pražský dopravní podnik a autobusové linky ČSAD v daných obcích nebudou mít zastávky či budou mít upravené trasy. Plán se prakticky podařilo splnit, a tak koncem daného roku vždy vzniklo několik městských autobusových linek, ovšem jejich provoz většinou i nadále zajišťovaly závody ČSAD. K vypravení postačilo přibližně 70 autobusů. Nově zaváděné městské linky bývaly označeny v číselné řadě 2xx. Teprve v průběhu 80. let pražský dopravní podnik postupně začal přebírat kompletní provoz na uváděných linkách. Přebírání trvalo přibližně do první poloviny 90. let. Na tomto místě dodejme, že autobusové linky ČSAD na území Prahy existovaly také v odlišných trasách, a proto je městské linky mohly nahrazovat buď jen v některých částech, nebo nahrazovaly celé linky. V souvislosti s těmito změnami také docházelo k úpravám linkového vedení autobusové dopravy ČSAD. Zároveň je třeba podotknout, že autobusy ČSAD se na linkách pražské městské dopravy běžně vyskytovaly, což bylo dáno jednak výše uvedeným usnesením, ale také kvůli výpomoci pražskému dopravnímu podniku. Důvody se staly jednak nedostatek řidičů, ale v některých letech i nedostatek provozních autobusů.



Karosa B 731.00 s celovozovou reklamou, SPZ PHA 06–72 patří ČSAD Praha-Klíčov na lince č. 221 opouští terminál Českomoravská 26. dubna 1991
(Foto: Jaroslav Veselý)



Karosa B 732.00 SPZ KD 79–95 (ev. č. 64) patří ČSAD Kladno na městské lince č. 257 v Makovského ulici v rozestavěném sídlišti Řepy 29. prosince 1988. Podnik ČSAD Kladno byl ve Středočeském kraji jediným, který autobusy značil ev. č. V pravé části snímku, na zvýšeném náspu, se nachází tramvajová smyčka Sídliště Řepy
(Foto: Jaroslav Veselý)

Jak již bylo uvedeno v knize *Atlas pražských autobusů; Autobusy konstrukčně vycházející z nákladních automobilů*, tak od 1. července 1953 do 1. ledna 1971 městský dopravce nesl název Dopravní podnik hlavního města Prahy. Právě od 1. ledna 1971 byl název upraven na Dopravní podniky hlavního města Prahy, přičemž podnik tvořilo několik výrobně hospodářských jednotek (VHJ). Protože se toto uspořádání neosvědčilo, koncem roku 1976 došlo k další reorganizaci. Po této změně podnik tvořily koncernové podniky a účelové instituce. Od 1. ledna 1977 byl název upraven na Dopravní podniky hlavního města Prahy,

koncern. Zároveň došlo k potřebným organizačním změnám ve struktuře podniku. V průběhu 80. let, kdy se československá ekonomika ocitla v potížích, docházelo k transformaci tuzemských podniků na státní podniky (s. p.). Tato změna se dotkla i pražského dopravního podniku, který od 1. července 1989 nesl název Dopravní podniky hlavního města Prahy, kombinát, s. p. Tvořilo jej osm kombinátních podniků – zbývajících dřívějších koncernových podniků a účelových institucí. V rámci autobusového provozu byly, od 1. října 1989, tehdejší provozovny (garáže) transformovány na závody. Počátkem 90. let proběhla další reorganizace, kdy pražský dopravní podnik byl přeměněn na akciovou společnost

(a. s.). Současný název Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s. se začal používat od 1. dubna 1991. Tehdy, v rámci podniku, také došlo ke zřízení odštěpných závodů (o. z.), přičemž vznikl mj. i odštěpný závod Autobusy, který spravoval provozní oblast a samozřejmě garáže a dílenské zázemí pražských autobusů. K doposud poslední, a zároveň největší, transformační změně došlo na začátku milénia. Tyto změny se připravovaly dlouhou dobu. Nakonec ke dni 31. prosince 2003 zanikly odštěpné závody, které dočasně nahradily divize. Autobusový provoz tak nově spadl pod divizi Autobusy. Ode dne 1. října 2004 došlo k zavedení organizačních složek *Jednotka správa vozidel autobusy* (JSVA) a *Jednotka provoz autobusy* (JPA). K témuž datu zanikla divize

Autobusy. Organizační vývoj metra a tramvají (případně dalších institucí), v rámci pražského dopravního podniku, byl v mnohém podobný či shodný s autobusy, ale v něčem se mohl lišit.

K zavedení první pražské ryze diametrální autobusové linky došlo v říjnu 1964. Nová linka, označená č. 134, vedla trasou: Petřiny – Vypich – Letenské náměstí – Náměstí Krasnoarmějců (nyní Staroměstská) – Národní divadlo – Ostrčilovo náměstí – Náměstí Hrdinů – Sídliště Antala Staška. Rozsah provozu měla stanoven jen na všední dny. Slavnostní zahájení provozu proběhlo dne 3. října 1964, ale pravidelný provoz začal až od 5. října 1964. Zanedlouho, ke dni 9. listopadu 1964, došlo k úpravě trasy, a to mezi Letenským náměstím a Náměstím Krasnoarmějců, kdy nově vedla přes zastávku Na Františku (poblíž se nachází nemocnice, čímž byla zajištěna její dopravní obslužnost). Za rok, konkrétně od 1. listopadu 1965, byly zavedeny vybrané spoje, které z konečné Sídliště Antala Staška pokračovaly k Zeleným domkům, ovšem tyto jezdily jen v ranní přepravní špičce všedních dnů. Počínaje dnem 6. prosince 1965 byly tyto spoje odkloněny do zastávky Krč, Mikrobiologický ústav (MBÚ), přičemž jejich rozsah provozu zůstal zachován (tzn., že jezdily v ranní přepravní špičce všedních dnů). Až ke dni 30. září 1968 byla trasa upravena do podoby: Petřiny – Národní divadlo – Budějovické náměstí – Sídliště Antala Staška. Pro úplnost dodejme, že od 30. září 1968 z konečné zastávky Mikrobiologický ústav do centra Prahy jezdila nově zavedená autobusová linka č. 155.



Momentka z 3. října 1964 zachycuje slavnostní zahájení provozu první pražské diametrální autobusové linky č. 134. V popředí stojí autobus Škoda 706 RTO MEX ev. č. 4380 (Zdroj: Archiv DP Praha)

Další diametrální autobusová linka obdržela č. 135 a vedla trasou: Nádraží Veleslavín – Náměstí Říjnové revoluce – Letenské náměstí – Veletržní palác – Florenc – Rajská zahrada – Náměstí Míru – Stadion dr. Vacka – Spořilov. Rozsah provozu měla stanoven jen na všední dny. Slavnostní zahájení provozu proběhlo dne 31. října 1964, ale pravidelný provoz začal až od 2. listopadu 1964.

Během roku 1965 došlo k několika úpravám stávajících autobusových linek pražského dopravního podniku.

Počínaje dnem 1. května 1965 byl zaveden celotýdenní provoz na linkách č. 104 a 105. Zanedlouho, od 26. května 1965, byly obě ukončeny v obratišti Hlubočepy, přičemž trasa linky č. 104 byla ještě upravena do podoby: Hlubočepy – Slivenecká silnice – Klukovice, ale úsekem: Slivenecká silnice – Klukovice jezdily pouze vybrané spoje. V souvislosti s výstavbou provizorního mostu na Zlíchově (od 28. ledna 1969 do 26. ledna 1970) byly autobusové linky č. 104 a 105 prodlouženy z Hlubočep na Lihovar. Po skončení výluky byly obě linky opět zkráceny do Hlubočep. Pro úplnost dodejme, že původní most byl v havarijním stavu, byl zbourán a následně nahrazen novým provizorním mostem s kolejovou splátkou. Na autobusové lince č. 104 došlo počátkem 80. let k dalším úpravám trasy. Nejprve, od 10. června 1981, byla trasa upravena do podoby: Hlubočepy – Zdravotní středisko – Slivenecká – Klukovická (původně Klukovice) – Klukovice, ale úsekem: Slivenecká–Klukovice jezdily jen vybrané spoje. Od 5. listopadu 1982



Karosa ŠM 11.1603 ev. č. 5001 na druhé pražské diametrální lince č. 135 na Spořilově. Snímek byl pořízen nejdříve v roce 1966 (Foto: Jaroslav Kovář, sbírka Jan Arazim)

byla trasa dál upravena do podoby: Hlubočepy – Terasy – Serpentina – Horní cesta – Filmové ateliéry – Slivenecká – Hlubočepská. Další změny přišly v letech 1984 a 1985.

Od 18. července 1965 byl zaveden celotýdenní provoz na autobusové lince č. 116.

Síť pražských autobusů doplnila nově zavedená linka č. 136, která vedla trasou: Kobylisy – Vychovatelna – Dělnická – Florenc – Prokopovo náměstí – Orionka – Zahradní Město – Náměstí Josefa Marata (tento název či lidový pojem „Maraťák“ se používá dodnes, ačkoliv náměstí prakticky zaniklo; v blízkosti původního náměstí se nachází tramvajové a autobusové zastávky, které od roku 1991 nesou název Hostivařská). Rozsah provozu byl stanoven pouze na všední dny. Slavnostní zahájení provozu proběhlo dne 17. července 1965, ale pravidelný provoz začal až od 19. července 1965. V roce 1971 byla začleněna mezi diametrální linky (resp. do sítě překryvných autobusových linek). K zavedení celodenního a celotýdenního provozu došlo až od 1. září 1973.

Počínaje dnem 20. září 1965 došlo ke změnám také na autobusových linkách č. 109 a 110. Od uvedeného data začaly všechny spoje „stodevítky“ jezdit v celé své trase (Vysočany – Harfa – Spojovací – Jahodnice – Dolní Počernice). Trasa linky č. 110 byla prodloužena do podoby: Kbely, Letecké opravny – Kulturní dům – Nový Hloubětín – Hloubětín – Kyje – Jahodnice, přičemž v úseku: Letecké opravny – Kulturní dům jezdily vybrané spoje ve špičkách všedních dnů. Zanedlouho, od 7. listopadu 1966, došlo k omezení provozu, kdy úsekem: Kyje–Jahodnice jezdily jen některé spoje. Pro úplnost dodejme, že ke dni 20. září

1965 také došlo ke zrušení autobusové linky č. 119 (původně označené písmenem F, viz *Atlas pražských autobusů; Autobusy konstrukčně vycházející z nákladních automobilů*).

Další nově zavedenou linkou se od 4. října 1965 stala autobusová linka č. 143, která vedla trasou: Dejvice, Zikova – Vozovna Střešovice – Malovanka – Stadion Jih (nyní Stadion Strahov). Rozsah provozu měla stanoven na přepravní špičky a sedla všedních dnů. Už od 6. června 1966 byla trasa upravena do podoby: Dejvice, Zikova – Vozovna Střešovice – Hládkov (pouze ve směru tam) – Pod Královkou (pouze ve směru zpět) – Malovanka – Stadion Jih. Počínaje dnem 1. listopadu 1967 trasa nově vedla Myslbekovou ulicí.

Vzhledem k propadu vozovky na Proseku, dne 9. července 1965, došlo až od 29. listopadu 1965 k několika úpravám linek pražské povrchové dopravy. Trolejbusová linka č. 58 byla zrušena (včetně své tratě: Libeň, U kříže – Krocínka – Letov – Čakovice). Autobusová linka č. 128 (Kobyliské náměstí – Nový Střížkov – Prosek – Klíčov – Moravina) byla dočasně zrušena (resp. byl na ní přerušen provoz). Naproti tomu, ke dni 29. listopadu 1965, kdy byl definitivně ukončen provoz na zdejší trolejbusové trati, tak naopak byly zavedeny autobusové linky č. 141 v trase: Bulovka – Davidkova – Dáblice – Čakovická silnice – Závody J. Dimitrova (ZJD) – Letňanské strojírny (později Rudý Letov), č. 151 v trase: U kříže – Prosek – Bulovka a č. 152 v trase: Vysočany, ÚNZ (Ústav národního zdraví) – Klíčovská – Krocínka – Nový Prosek – Čakovice – Čakovice, ZPA (Závody průmyslové automatizace). Všechny tři autobusové linky měly

stanoven celotýdenní rozsah provozu. Pro úplnost dodejme, že autobusové obřiště U křiže se nacházelo poblíž dnešní zastávky Kelerka (směr Palmovka) v prostoru, kde nyní stojí čerpací stanice.

Důležitou provozní událostí roku 1965 se stalo vypravení prvních dvou autobusů Karosa ŠM 11 se samonosnou karoserií a s motorem situovaným pod podlahou vozu. V říjnu 1965 poprvé vyjely v provozu s cestujícími, a to na lince č. 225 (od 3. ledna 1966 přečíslované na č. 119), kterou vypravovaly dejvické garáže. Jednalo se ale jen o zkušební provoz. Následně byly oba vozy Karosa ŠM 11 vráceny výrobci. Dle některých materiálů se v Praze měly zkoušet dva zmiňované autobusy. Naproti tomu dobový deník *Večerník Praha* z 20. října 1965 přinesl článek s názvem „ŠM-11 zatím v Praze sám“, jehož celé znění citujeme: „Zajeli jsme si za ním na Řásnovku. Měl tu čtvrt hodinovou přestávku. Jinak jezdí na lince číslo 225 – z nábřeží na letiště. Je to nový typ autobusu pro městskou dopravu – ŠM 11.“

Karosérie a podvozek jsou dílem Karosy z Vysokého Mýta. Ležatý šestiválcový naftový motor dodává liberecký LIAZ. Autobus může dosáhnout v městských ulicích rychlosti až 66 km za hodinu. Vejde se do něho pohodlně 98 cestujících, z toho 29 jich může sedět. Ovšem při zkouškách se v nové „ešemce“ vezlo i 135 lidí.

Vůz má troje dveře – jedny jako vchod, dvojce jako východ. Vyvíjel se čtyři roky. Při takzvaných životnostních zkouškách v Karose naježdil na 80 000 km. V Praze se poprvé na pravidelné autobusové lince objevil minulý týden.

Řídí jej na střídačku Ladislav Noha a Jaroslav Švehla. Oba si nový vůz nesmírně chválí. Má to výborné pérování, říkají, nové pohodlné řidičské sedadlo, dobrý výhled – přední sklo je vcelku bez prostředního sloupku. Řazení rychlostí je automatické. Převodovka řadí rychlosti sama a sama si volí i nevhodnější režim pro práci motoru. Chybí tedy spojkový pedál. Je to první náš autobus s automatickou rychlostní skříní.

Přestávka končí, autobus se vydává na další túru. Zatím jezdí v Praze sám. Vystřídá všechny autobusové tratě, kde je samoobsluha, aby se dokonale prověřil. Kéž by nové typy ŠM 11 v pražských ulicích co nejrychleji přibývaly...”

Ze dvou fotografií patřících k článku je patrné, že autobus měl rozmístění sedadel v kombinaci 2 + 1, přičemž dvojsedadla se nacházela na levé straně a na pravé straně pak byla jednotlivá sedadla. Uvedené rozmístění sedadel u nejstarších sérií autobusů Karosa ŠM 11 bylo běžné. Snímek zachycující přední čelo dokládá, že autobus neměl ev. č. ani tabulku s písmenem S, které vyjadřovalo samoobslužný provoz. Zkušební značku měl umístěnou na přední masce.

Dodání prvních dvou autobusů Karosa ŠM 11 do Prahy se uskutečnilo až v prosinci 1965, což potvrzují archivní materiály výrobce a Inventární stav autobusů k 31. 12. 1965. Oba vozy byly do pravidelného provozu s cestujícími zařazeny počátkem roku 1966. V Praze pak obdržely ev. č. 5001 a 5002. Autobusy Karosa Š 11, v několika verzích a modifikacích, nakupoval pražský dopravní podnik v letech 1965 až 1981 v celkovém počtu přesahujícím 2250 vozů, čímž se stal největším odběratelem těchto autobusů. Pro zajímavost dodejme, že poslední autobusy Karosa ŠM 11 dojezdily až v roce 1988 i přes to, že tou dobou do Prahy byly dodávány novější autobusy Karosa řady 700. Důvodem byly potíže s novějšími autobusy, tudíž bylo třeba zajistit vypravování na pravidelné linky. V posledním období „ešemek“ nebylo ničím výjimečným, kdy na linku vyjel autobus, v němž scházely některé součásti v interiéru.



Karosa ŠM 11 ev. č. 5047 na lince č. 119 na Náměstí Republiky ve druhé polovině 60. let (Foto: Jaroslav Kovář, sbírka Jan Arazim)

Od 3. ledna 1966 vstoupily v platnost další změny v síti pražských autobusů. Linka č. 111 byla zkrácena do úseku: Průběžná – Dolní Měcholupy, linka č. 225 (Náměstí Republiky – Ruzyně, letiště) obdržela nové označení č. 119 a trasa linky č. 133 byla upravena do podoby: Nádraží Těšnov – Hollarovo náměstí – Solidarita (pouze ve směru tam) – Na palouku (pouze ve směru zpět) – Limuzská. Už ke dni 29. srpna 1966 byla trasa „stotřicettrojky“ dále upravena: Nádraží Těšnov – Želivského – Třebešín – Na palouku – Malešice,

Počernická. K výše uvedenému datu, tedy ke dni 3. ledna 1966, byla dále zavedena autobusová linka č. 146, vedená v trase: Malešice, Hostýnská – Spojovací – Harfa – Vysočanská radnice (pouze ve směru tam) – Vysočany, Zákostelní. Rozsah provozu byl stanoven na všední dny, ale od 5. října 1968 „stočtyřicetšestka“ začala jezdit v pracovní dny.

Počínaje dnem 21. ledna 1966 byla prodloužena trasa autobusové linky č. 106 do podoby: Kačerov – Novodvorská – Nádraží Braník – Modřany – Baba III a zároveň došlo k rozšíření provozu na celotýdenní. Prodloužení trasy z konečné Kačerov přes Michelské náměstí do zastávky Kloboučnická vstoupilo v platnost ke dni 26. června 1966.

Ještě k datu 21. ledna 1966 byla upravena trasa autobusové linky č. 117 do podoby: Nádraží Braník – Modřany – Komořany.

Necelé dva roky v Praze jezdila autobusová linka č. 153, která spojovala Vysočany a Čakovice. K zahájení provozu došlo dne 21. února 1966, kdy vedla trasou: Vysočany, ÚNZ – Klíčovská – Nový Prosek – Čakovice, přičemž rozsah provozu měla stanoven jen na přepravní špičky všedních dnů. Od 1. března 1967 byla trasa prodloužena z Čakovic do konečné Čakovice, ZPA (nyní konečná Čakovice). Počínaje dnem 17. dubna 1967 byl rozsah provozu rozšířen ještě na večery všedních dnů. Autobusová linka č. 153 byla zrušena ke dni 21. srpna 1967.

Dne 28. března 1966 byl zahájen provoz na autobusových linkách č. 139, 140 a 142, jež nahradily zrušené trolejbusové tratě: Šumavská–Ohrada–Vysočany a Kolínská–Bořivojova (obě zrušeny právě ke dni 28. března 1966). Parametry nově zavedených autobusových linek jsou uvedeny v tabulce.

Linka č.	Trasa	Rozsah provozu
139	Ohrada – Harfa – Vysočanská radnice (T) – Vysočany	Přepravní špičky všedních dnů
140	Náměstí Míru – Slavíkova – Bezovka (později patrně Prokopovo náměstí) – Ohrada – Harfa – Vysočanská radnice (T) – Vysočany	Celotýdenní
142	Slavíkova – Bezovka – Ohrada – Harfa – Vysočanská radnice (T) – Vysočany	Ranní přepravní špičky všedních dnů

Vysvětlivka k tabulce:

T = zastávka obsluhovaná pouze ve směru tam.

U autobusové linky č. 142 došlo, od 28. listopadu 1966, ke změně zakončení trasy, kdy nově končila v zastávce Mánesova.

Další nově zavedená linka byla označena č. 145 a jezdila pouze ve všední dny. Zahájení provozu se uskutečnilo dne 30. května 1966, kdy vedla trasou: Vysočany, Zákostelní – Harfa – Nákladové nádraží Žižkov – Skalka (nyní Na padesátém) – Zahradní Město – Hostivař, přehrada, přičemž v úseku: Zahradní Město – Hostivař, přehrada jezdily autobusy jen v letním období a pouze o sobotách odpoledne. Už od 19. září 1966 byla trasa zkrácena do podoby: Zákostelní – Zahradní Město a také došlo k omezení rozsahu provozu na přepravní špičky všedních dnů.

Od 4. července 1966 byla trasa autobusové linky č. 115 rozdělena na dvě větve: Nový Hloubětín – Vysočanské náměstí – (Ohrada) – Černokostelecká – Autorenova (označena č. 115) a Malešické náměstí – Černokostelecká (označena X 115). Ještě k datu 4. července 1966 byla trasa autobusové linky č. 121 prodloužena ze zastávky Spořilov do původní konečné zastávky Chodov.

Na autobusové lince č. 152 došlo, od 21. září 1966, k úpravě trasy do podoby: Vysočany,

ÚNZ – Klíčovská – Nový Prosek – Čakovice – Čakovice, ZPA.

Počínaje dnem 3. října 1966 byla linka č. 107 rozdělena na dvě linky: Hotel International – V Podbabě – Kamýcká – Suchdol (označena č. 107) a Hotel International – V Podbabě – Kamýcká – Výhledy (nově zavedená linka č. 147 s celotýdenním rozsahem provozu). Linka č. 147 vznikla z větve „stosedmičky“, resp. z vybraných spojů jezdících do obřatiště Výhledy.

Poslední pražskou autobusovou linkou zavedenou v roce 1966 se stala linka č. 144. Slavnostní zahájení provozu proběhlo dne 5. listopadu 1966 a pravidelný provoz započal od 7. listopadu 1966. Trasa „stočtyřicetčtyřky“ měla podobu: Václavské náměstí – Výtoň – Novodvorská. Rozsah provozu byl stanoven jen na všední dny, ale od 9. dubna 1967 byl rozšířen na celotýdenní.

Hned od 2. ledna 1967 na autobusové lince č. 101 došlo ke zkrácení většiny spojů do zastávky V korytech, přičemž mezi zastávkami V korytech až Nádraží Hostivař jezdily vybrané spoje v ranní přepravní špičce všedních dnů. Ještě ke dni 2. ledna 1967 byla trasa autobusové linky č. 145 prodloužena ze zastávky Zákostelní do zastávky Nový Hloubětín. Následně, od 18. prosince

1967, se trasa „stočtyřicetpětky“ dostala do podoby: Nový Hloubětín – Zákostelní – Harfa – Vysočanské náměstí – Spojovací – Limuzská – Skalka – Zahradní Město. K omezení rozsahu provozu na přepravní špičky pracovních dnů došlo od 5. října 1968.

Počínaje dnem 9. ledna 1967 zahájily provoz autobusové linky č. 138 a 148, které spojovaly Václavské náměstí s Podolím a s Pankrácí. Linka č. 138 vedla trasou: Václavské náměstí – Větrov – Výtoň – Podolí – Náměstí Hrdinů – Závody 9. května. Rozsah provozu byl celotýdenní. Obě autobusové linky tak nahradily provoz na zrušených trolejbusových linkách č. 55 a 61, které vedly shodnými trasami. Linka č. 148 vedla trasou: Václavské náměstí – Větrov – Výtoň – Podolí – Děkanka. Rozsah provozu byl stanoven na ranní přepravní špičku všedních dnů (od 5. října 1968 nastala změna rozsahu provozu na ranní přepravní špičku pracovních dnů). Ke dni 17. října 1968 došlo k prodloužení trasy ze zastávky Děkanka na Náměstí Hrdinů. Od 11. prosince 1967 jezdila „stotřicetosmička“ do konečné zastávky Sídliště Pankrác I (místo konečné stanice Závody 9. května).

Autobusová linka č. 151 byla od 1. března 1967 prodloužena do podoby: Vysočany, ÚNZ – Krocínka – Prosek – Náměstí na Proseku – Bulovka, ale od 8. ledna 1968 byla dál prodloužena z Bulovky do konečné zastávky Slovanka. Další změna „stopadesátjedničky“ vstoupila v platnost až v roce 1990.

Ještě k 1. březnu 1967 byla trasa autobusové linky č. 152 zkrácena do podoby: Vysočany, ÚNZ – Čakovice. Úsek: Čakovice – Čakovice, ZPA nahradila prodloužená autobusová linka č. 153. Ke zrušení autobusové linky č. 152 (Vysočany, ÚNZ – Čakovice) došlo k datu 21. srpna 1967.

Počínaje dnem 6. března 1967 autobusová linka č. 108 začala jezdit z Bílé Hory na Sídliště Petřiny (pозději Petřiny a nyní opět Sídliště Petřiny). Od 18. března 1968 tímto úsekem jezdily pouze spoje v přepravních špičkách pracovních dnů. Již od 4. července 1968 došlo k prodloužení trasy v oblasti ruzyňského letiště, kdy byla ze zastávky Staré letiště (původně Ruzyně, letiště) vedena do zastávky Ruzyně, Nové letiště, ovšem tímto úsekem jezdily jen vybrané spoje.

Krátce se v síti pražských autobusů objevila také linka č. 154. Nová linka byla zavedena od 15. dubna 1967, kdy vedla trasou: Vysočany, ÚNZ – Letňany (nyní Staré Letňany) – Čakovice, ZPA. Rozsah provozu měla stanoven jen na sobotní večery a neděle, ale

od 21. srpna 1967 byl rozšířen na celotýdenní. Počínaje dnem 28. října 1967 vstoupilo v platnost prodloužení trasy z konečné Vysočany, ÚNZ do zastávky Florenc, kudy jezdily spoje pouze o sobotních večerech a o nedělích. Od 24. ledna 1968 „stopadesátčtyřka“ ze zastávky Vysočanská radnice pokračovala Vysočanskou ulicí. Uvedená změna se týkala i linky č. 128. Ke zrušení autobusové linky č. 154 došlo ke dni 26. srpna 1968. Zanedlouho, od 30. září 1968, byla znovu zavedena autobusová linka č. 154, tentokrát v trase: Spořilov – Chodov – Háje, MNV – Petrovice, MNV – Náměstí Josefa Marata. Rozsah provozu byl celotýdenní.

Od 21. srpna 1967 byl obnoven provoz na autobusové lince č. 128, vedené v upravené trase: Kobyliské náměstí – Vysočany, ÚNZ. Rozsah provozu byl stanoven na přepravní špičky všedních dnů. Ke zrušení autobusové linky č. 128 došlo k datu 26. srpna 1968.

Jiné změny se dotkly autobusové linky č. 141 (Bulovka – Letňanské strojírny), která byla ke dni 21. srpna 1967 zrušena. Od téhož dne, tedy od 21. srpna 1967, došlo ke znovuzavedení autobusové linky č. 141, ale tentokrát v trase: U kříže – Kelerka – Prosek – Průjezdni (nyní přibližně Letňanská) – Letňany (nyní Staré Letňany) – Závody J. Dimitrova – Čakovice. Rozsah provozu byl celotýdenní. Pro úplnost dodejme, že konečná Průjezdni se nacházela mezi dnešními zastávkami Nový Prosek a Letňanská, přibližně v prostoru hobymarketu OBI. Od 4. března 1968 byly zřízeny vybrané spoje jezdící z dosavadní konečné zastávky Čakovice do konečné zastávky Čakovice, ZPA, jejichž provoz byl stanoven na přepravní špičky pracovních dnů. Tyto spoje byly zrušeny k datu 26. srpna 1968. Od 2. prosince 1968 byla trasa zkrácena do zastávky Letňanské strojírny, přičemž do Čakovic jezdily vybrané spoje v odpolední přepravní špičce všedních dnů. Až od 27. srpna 1973 v Čakovicích končily všechny spoje.



Karosa ŠM 11 ev. č. 5033 na lince č. 132 vyjíždí z Vyšehradské ulice (u Botanické zahrady). Záběr byl pořízen nejdříve v prosinci 1967
(Foto: Jaroslav Kovář, sbírka Jan Arazim)

Počínaje dnem 1. října 1967 vstoupily v platnost změny na autobusové lince č. 131. Trasa byla prodloužena a upravena do podoby: Špejchar – Sibiřské náměstí – Zelená – U Matěje – Bořislavka. Od téhož dne navíc došlo k zavedení celotýdenního provozu.

Ke dni 8. listopadu 1967 došlo ke změnám na autobusových linkách č. 119 a 135 a také byla nově zavedena linka č. 120. Po rozsáhlé rekonstrukci Leninovy (nyní Evropské) ulice začala linka č. 119 nově jezdit právě Leninovou ulicí a v ní byla zřízena zastávka Divoká Šárka. Trasa linky č. 135 pak vedla rovněž Leninovou ulicí, ale přes zastávky Červený vrch a Velvarská. Důvodem změn se také stalo otevření (resp. zahájení pravidelného provozu od 7. listopadu 1967) tramvajové trati: Bořislavka – Červený Vrch – Nádraží Veleslavín, díky čemuž v červenci 1967 byla zrušena tramvajová trať v Kladenské ulici. Ještě ke dni 8. listopadu 1967 došlo k zavedení autobusové linky č. 120, jež vedla trasou: Petřiny – Motol – Anděl – Šumavská – Nákladové nádraží Žižkov – Jarov. Slavnostní zahájení provozu se uskutečnilo 7. listopadu 1967. „Stodvacítká“ měla stanoven rozsah provozu na pracovní dny a soboty (celodenně). Pro úplnost dodejme, že č. 120 bylo v síti pražských autobusů použito už po čtvrté.

Jiná změna se týkala autobusové linky č. 125, která od 20. listopadu 1967 byla zkrácena do zastávky Na Santince, ovšem část spojů v ranní přepravní špičce pokračovala dál do konečné zastávky Bořislavka.



Karosa ŠM 11 ev. č. 5044 na lince č. 119 na Červeném Vrchu. Autobus je vyfotografovaný v již zrekonstruované Leninově (nyní Evropské) ulici po roce 1967 (Zdroj: Archiv DP Praha)

Ke dni 18. prosince 1967 proběhly změny v síti pražských autobusů a týkaly se autobusových linek č. 115, 132 a 149. Trasa linky č. 115 byla upravena do podoby: Nový Hloubětín – Vysočanské náměstí – (Ohrada) – Černokostelecká – Kabelovna – Závod Kablo, přičemž v úseku: Černokostelecká – Závod Kablo jezdily jen vybrané spoje v přepravních špičkách všedních dnů. Zároveň byla zrušena autobusová linka X 115 (Černokostelecká – Malešické náměstí). U autobusové linky č. 132 došlo k prodloužení a úpravě trasy: Bořislavka – Stadion Jih – Klamovka – Anděl – Karlovo náměstí – Výtoň – Na strži – Sídliště Pankrác I. Rozsah provozu i nadále zůstal celotýdenní. Autobusová linka č. 149 byla nově zavedena, a to v trase: Náměstí Říjnové revoluce – Stadion Jih – Klamovka – Jinonice, Motorlet. Rozsah provozu měla stanoven na přepravní špičky všedních dnů (od 14. února 1969 jezdila jen v přepravních špičkách pracovních dnů).

Na lince č. 133 od 13. ledna 1968 došlo k zavedení celotýdenního provozu. Další změna přišla rok poté, přesně k datu 13. ledna 1969, kdy byla trasa prodloužena o úsek: Nádraží Těšnov – Náměstí Krasnoarmějců.

Počínaje dnem 1. března 1968 došlo u linky č. 101 k drobné úpravě trasy do podoby: Koh-i-noor – Bohdalec – V Korytech – U lípy – Nádraží Hostivař, přičemž úsekem: U lípy – Nádraží Hostivař jezdily vybrané spoje v ranní přepravní špičce všedních dnů.

Také na autobusové lince č. 135 došlo k úpravám. Nejprve, od 17. března 1968, byl zaveden celotýdenní provoz. Od 25. listopadu 1968 měla trasa upravenou podobu: Veleslavín – Náměstí Říjnové revoluce – Florenc – Spořilov – Sídliště Spořilov II, přičemž v úseku: Spořilov – Sídliště Spořilov II jezdily jen vybrané spoje v ranní přepravní špičce pracovních dnů. V celé své trase (Veleslavín – Sídliště Spořilov II) začaly jezdit všechny spoje až od 11. června 1969.



Karosa ŠM 11.1608 ev. č. 5225 na rekreační lince č. 200 v roce 1969 (Foto: Jaroslav Kovář, sbírka Jan Arazim)

Na autobusové lince č. 143 byla, od 17. června 1968, mezi zastávkami Vozovna Střešovice a Malovanka zřízena zastávka Pod Královkou (dnes už tato zastávka v původním místě neexistuje). Až od 10. ledna 1970 byl rozšířen rozsah provozu na sedla a přepravní špičky všedních dnů.

K prodloužení trasy autobusové linky č. 129 došlo od 1. července 1968, kdy se dostala do podoby: Lihovar – Malá Chuchle – Velká Chuchle – Lahovice, přičemž v úseku: Velká Chuchle – Lahovice jezdily jen některé spoje (všechny spoje začaly do Lahovic zajižďet od 1. srpna 1970). Rozsah provozu i nadále zůstal celodenní (celotýdenní).

Počínaje dnem 4. července 1968 byla trasa autobusové linky č. 119 dále upravena: Náměstí Republiky – Náměstí Říjnové revoluce – Divoká Šárka – Staré letiště – Nové letiště, ale úsekem: Staré letiště – Nové letiště jezdily jen vybrané spoje v přepravních špičkách pracovních dnů (do konečné zastávky Nové letiště začaly zajižďet všechny spoje od 17. února 1969). Od 16. února 1970 došlo v úseku: Staré letiště – Nové letiště k dílčí úpravě trasy a ke zřízení zastávky U hangáru.

I přes politické události srpna 1968 došlo, od 26. srpna 1968, k zavedení dvou nových autobusových linek, a to č. 158 a 159. Linka č. 158 vedla trasou: Vysočany, ÚNZ – Prosek – Čakovice – Čakovice, ZPA – Miškovice, přičemž v úseku: Čakovice, ZPA – Miškovice jezdily jen některé spoje. Rozsah provozu byl celotýdenní. Linka č. 159 vedla trasou: Vysočany, ÚNZ – Prosek – Čakovice. Rozsah provozu měla stanoven na přepravní špičky pracovních dnů a na soboty, ale od 19. ledna 1969 byl provoz omezen jen na přepravní špičky pracovních dnů.

Zanedlouho, od 29. září 1968, byla zavedena autobusová linka č. 160, která měla trasu: Podbaba, Hotel International – Břetislavka – Lysolaje, V zátiší. Rozsah provozu byl celotýdenní.

Už ke dni 30. září 1968 byla zavedena další nová autobusová linka, a to č. 155, která vedla trasou:

Krč, MBÚ (Mikrobiologický ústav) – Budějovické náměstí – Náměstí Hrdinů – Botanická zahrada – Náměstí Míru – Flora – Sídliště Malešice. Rozsah provozu měla stanoven na pracovní dny a soboty (celodenně). Pro úplnost dodejme, že slavnostní zahájení provozu proběhlo už 28. září 1968.

K datu 5. října 1968 na linkách č. 126 a 142 byl upraven rozsah provozu na ranní přepravní špičku pracovních dnů. K témuž dni byl dále upraven rozsah provozu linky č. 139 (Ohrada–Vysočany), a to na přepravní špičky pracovních dnů.

Také na autobusové lince č. 103 proběhla drobná úprava. Od 11. listopadu 1968 byla trasa upravena do podoby: (Střelničná) – Bulovka – Slovanka – Davídkova – Čakovická silnice (později Kostecká) – Čakovice, ZJD (Závody Jiřího Dimitrova), přičemž v úseku: Střelničná–Bulovka ve dnech školního vyučování jezdily jen školní spoje. Už od 31. července 1969 byla trasa ukončena v zastávce Vychovatelna. Ode dne 3. ledna 1970 byla trasa odkloněna z Vychovatelny přes Severojižní magistrálu do míst, kde později vznikla zastávka Liberecká (nyní přibližně stanice metra Střížkov), odkud vedla do zastávky Sídliště Ládví (původně Seidlový domy) a dále pokračovala po své trase do Ďáblic nebo Čakovic. K datu 16. ledna 1970 „stotrojka“ opět byla ukončena v zastávce Bulovka.

V blíže nezjištěném termínu roku 1968 byla na lince č. 122 upravena trasa: Spořilov – Chodov – Nádraží Hostivař – Závod Kablo, ale novým úsekem: Spořilov–Chodov jezdily jen vybrané spoje (později všechny spoje).

Také v roce 1969 se uskutečnilo několik změn v síti pražských autobusů. Nově směřovaly trasy linek za původní hranice Prahy do obcí připojených ku Praze v roce 1968 (např. do Nebušic, do Dolních Chaběr či do Třeboradic).

Už od 13. ledna 1969 došlo k zavedení nové linky, a to č. 161, která vedla trasou: Bořislavka–Jeněrálka–Nebušice. Rozsah provozu byl celotýdenní.

01019 Praha – Nebušice

Výpravna: Praha II., Na Florenci, autob. nádr., tel. 228642-49

km	1. č.	Dopravní závod 101, Praha-Karlín		33	35	37	39	41	43	45	47	49	51	53	55	57	59	61	63	65
0	8	Praha II., Na Florenci out. n.	odl.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	5	Praha-Dejvice, Bořislavka	prf.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	6	xNebušice „Jeněrálka“ 01020	prf.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	7	xNebušice, Na parcelách	prf.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	1	Nebušice, u kostela	prf.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

a zpět:

km	1. č.	Dopravní závod 101, Praha-Karlín		36	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66
0	8	Nebušice, u kostela	odl.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	7	xNebušice, Na parcelách	prf.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	5	xNebušice „Jeněrálka“ 01020	prf.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	1	Praha-Dejvice, Bořislavka	prf.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		Praha II., Na Florenci out. n.	prf.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

r. nejezdí 24. XII.

k. jede denně, ve dnech prac. klidu jen na Bořislavku a z Bořislavky

23

Jízdní řád autobusové linky ČSAD č. 01019 z léta 1956. V roce 1969 tuto linku nahradila městská linka č. 161

(Zdroj: sbírka Zdeněk Liška)

Autobusová linka č. 161 nahradila původní linku ČSAD č. 01019 Praha (aut. nádr. Praha-Florenc) – Nebušice).

Počínaje dnem 14. ledna 1969 byla autobusová linka č. 111 rozdělena na dvě větve: Průběžná – Štěrboholská – Léčiva – Dolní Měcholupy – Autorenova (označena 111A) a Průběžná – Štěrboholská – Nádraží Hostivař (označena 111B). Obě větve měly stanoven celotýdenní rozsah provozu. Od 3. srpna 1970 byla trasa linky 111B upravena do podoby: Průběžná – Štěrboholská – Nádraží Hostivař – Autorenova (později TOS Hostivař). Linka 111A byla, od 28. června 1971, zkrácena do úseku: Průběžná – Štěrboholská – Léčiva – Dolní Měcholupy, OÚNZ. Ke zrušení linek 111A a 111B došlo k datu 18. prosince 1971, kdy z obou vznikla městská autobusová linka č. 111. Ta vedla v trase: Průběžná – Štěrboholská – Autorenova – Dolní Měcholupy. Úsekem: Autorenova – Dolní Měcholupy jezdil jen každý druhý spoj.

Dne 20. ledna 1969 byla zavedena autobusová linka č. 150, která vedla trasou: Nádraží Braník – Jiráskovo náměstí – Modřany, Tyršova čtvrť. Rozsah provozu byl celotýdenní.

Dalšími nově zavedenými linkami se staly autobusové linky č. 128, 137 a 153, které zahájily provoz od 31. března 1969. „Stodvacetosmička“ tehdy vedla trasou: Průběžná – Náměstí Míru – Karlovo náměstí – Knížecí – Motorlet – Jinonice. Rozsah provozu měla stanoven celotýdenní. Už od 26. ledna 1970 byla trasa prodloužena o úsek: Průběžná – Štěchovická – Sídliště Rybníčky. Linka č. 137 byla zavedena v trase: Průběžná – Náměstí Míru – Karlovo náměstí – Knížecí – Motorlet. Rozsah provozu byl také celotýdenní. Už k datu 3. listopadu 1969 došlo k prodloužení trasy o úsek: Průběžná – Nádraží Strašnice – Sídliště Zahradní Město, západ (nyní Jesenická). Autobusová linka č. 153, v době zavedení, měla trasu: Anděl–Motorlet a jezdila jen v přepravních špičkách pracovních dnů. Od 9. dubna 1969 do 2. června 1969 byla „stopadesátrojka“ dočasně zrušena, protože tehdejší autobusy Škoda 706 RTO a Karosa ŠM 11 neměly dostatečně účinné brzdy do kopcovitého terénu. Následně došlo k úpravám brzdového systému vybraných autobusů. V období od 9. dubna 1969 do 31. května 1969 byl provoz autobusové linky č. 153 dočasně zajišťován trolejbusy. Tímto opatřením se „stopadesátrojka“ stala v historii pražské městské hromadné dopravy jedinou autobusovou linkou, již přechodně nahradily trolejbusy. Po obnovení „autobusového“ provozu (dne 2. června 1969) už linka č. 153 jezdila v původní trase, v přepravních špičkách a nově i v sedlech pracovních dnů. Od 4. srpna 1969 došlo k omezení rozsahu provozu jen na přepravní špičky pracovních dnů.

Pro úplnost dodejme, že autobusové linky č. 128, 137 a 153 vznikly náhradou za zrušené trolejbusové linky č. 52 a 60, které vedly shodnými trasami.

Ke dni 10. dubna 1969 byla zavedena další autobusová linka s celotýdenním rozsahem provozu, a to č. 157, jež vedla trasou: Vysočany, ÚNZ – Prosek – Liberecká – Vychovatelna. Od 27. září 1975 jezdila do konečné zastávky Lovosická (namísto na dosavadní Vychovatelnu) a k datu 1. září 1980 byla zrušena.

Další nově zavedenou pražskou městskou autobusovou linkou se stala linka č. 166, na níž byl slavnostně zahájen provoz dne 18. května 1969, ale pravidelný provoz započal od 19. května 1969. V době zavedení vedla trasou: Libeň, U kříže – Prosek – Čakovice – U pošty – Třeboradice a jezdila celodenně (celotýdenně). Dodejme ještě, že ulice Beranových vedla skrz areál n. p. Závody Jiřího Dimitrova (později Avia, n. p.) a napojovala se na Kosteleckou (a na ni navazující Cukrovarskou) ulici. Autobusy jezdící do Čakovic pak z ulice Beranových odbočily do ulice K Avii, která se napojovala na Cukrovarskou ulici. Opačným směrem autobusy jely z Cukrovarské (Kostelecké) ulice, odkud vlevo odbočily do jednosměrného úseku ulice Beranových a dále pokračovaly skrz výrobní závod. Takto do Čakovic jezdily autobusové linky, vedené přes zastávku Letňany (nyní Staré Letňany), ještě počátkem roku 1988. V ulici Beranových se nacházelo autobusové obratiště Avia, sever (později Za Avii; od roku 2012 obratiště neslouží svému účelu). Od 1. února 1988 byla otevřena Veselská ulice, kam byly odkloněny autobusové linky dříve jezdící skrz areál Avie. Od té doby je ulice Beranových zkrácena a končí před vrátnicí podniku Avia, kde kromě parkoviště vzniklo také autobusové obratiště Avia Letňany (v současnosti už také neslouží svému účelu).

Pro obsluhu katastrálního území Dolní Chabry byla, od 2. června 1969, zavedena autobusová linka č. 162, která jezdila v trase: Kobylisy, vozovna – Dolní Chabry, Mateřská škola. Trasa začínala u kobyliské vozovny a končila v prostoru dnešního Bíleneckého náměstí. Rozsah provozu měla celotýdenní. Pro úplnost dodejme, že „stošedesátvojka“ vznikla z části trasy původní autobusové linky ČSAD č. 01032, kterou také nahradila.

V roce 1969 proběhly změny na stávající autobusové lince č. 110. Ode dne 9. června 1969 došlo k prodloužení trasy do podoby: Čakovice – Letňany – Letecké opravny – Kulturní dům – Nový Hloubětín – Kyje – Jahodnice, přičemž v některých úsecích jezdily jen vybrané spoje. Počínaje dnem 14. října 1969 byl zaveden školní spoj obsluhující zastávku Kyje, škola. Tento spoj jezdil jen během dnů školního vyučování a pouze v ranních hodinách.

Od 16. června 1969 začala jezdit nová autobusová linka č. 163, jež vedla trasou: Černokostelecká–Štěrboholská–Štěrboholy. Rozsah provozu měla celotýdenní. K slavnostnímu zahájení provozu došlo už dne 14. června 1969.

Další nově zavedenou pražskou městskou autobusovou linkou se od 30. června 1969, stala linka č. 164, která vznikla z části trasy původní linky ČSAD č. 01159. V době zavedení vedla trasou: Bílá hora – Řepy, závod – Zličín, křižovatka – Motol. Rozsah provozu byl celotýdenní.

Ještě v roce 1969 došlo k úpravě (prodloužení) trasy autobusové linky č. 144, která ode dne 28. července 1969 nově jezdila trasou: Václavské náměstí – Výtoň – Branická – Ke Krči – Ve studeném – Novodvorská.

Od 16. února 1970 došlo k dílčímu prodloužení trasy autobusové linky č. 108, která tak měla podobu: Petřiny – Bílá Hora – Staré letiště – U hangáru – Nové letiště, přičemž k Novému letišti už zajížděly všechny spoje.

Linka č. Trasa

109	Nový Hloubětín – Vysočany – Harfa – Spojovací – Jahodnice – Dolní Počernice (v úseku: Spojovací – Nový Hloubětín jezdily spoje v přepravních špičkách pracovních dnů)
126	Nový Hloubětín – Harfa – Nákladové nádraží Žižkov – Čechovo náměstí
127	Nový Hloubětín – Harfa – Nákladové nádraží Žižkov – Čechovo náměstí – Kloboučnická
139	Ohrada – Harfa – Nový Hloubětín
140	Náměstí Míru – Bezovka – Ohrada – Harfa – Nový Hloubětín
142	Mánesova – Bořivojova – Ohrada – Harfa – Nový Hloubětín
146	Hostýnská – Spojovací – Harfa – Nový Hloubětín

Další nově zavedenou autobusovou linkou se stala linka X 157 (později označená č. 169), která jezdila jen v přepravních špičkách pracovních dnů a vedla trasou: Prosek, Liberecká – Prosek – Vysočany, ÚNZ. Už od 3. ledna 1971 byla trasa prodloužena ze zastávky Liberecká do zastávky Lovosická (nyní přibližně Poliklinika Prosek). Důvodem zavedení této autobusové linky se stalo uvedení do provozu tramvajové tratě: Střelničná – Sídliště Ďáblice, což se dotklo trasování i dalších autobusových linek (viz text dále). K datu 5. dubna 1971 obdržela nové označení č. 169.

Od 25. května 1970 došlo u linky č. 149 k prodloužení trasy do podoby: Náměstí Říjnové revoluce – Klamovka – Motorlet – Jinonice, ZPA.

Ke dni 1. června 1970 vstoupily v platnost další změny v síti pražských autobusů. Od uvedeného data začaly všechny spoje linky č. 101 zajíždět do obřatiště Nádraží Hostivař. K témuž dni byla zavedena



Karosa ŠM 11.1628 ev. č. 5376 na lince č. 146 v terminálu Nový Hloubětín, který byl otevřen v březnu 1970. Fotograf pořídil snímek 8. srpna 1973

(Foto: Tomáš Dvořák)

Ke dni 16. března 1970 svému účelu začal sloužit autobusový terminál Nový Hloubětín, kam byly prodlouženy trasy některých autobusových linek pražského dopravního podniku. Přehled těchto linek je uveden v tabulce.

nová autobusová linka, označená č. 165, která vedla trasou: Šeberák – U třech svatých – U pošty – Modřany, Tylovo náměstí. Rozsah provozu měla stanoven jen na přepravní špičky pracovních dnů. Počínaje dnem 7. ledna 1974 byla trasa prodloužena z Modřan do Komořan.

K zavedení další nové linky došlo od 22. června 1970. Tentokrát se jednalo o městskou autobusovou linku č. 156, která vedla trasou: Revoluční – Dopravní podnik – Vychovatelna – Prosek. Slavnostní zahájení provozu se uskutečnilo dne 20. června 1970. Rozsah provozu měla stanoven na pracovní dny a soboty, ale od 14. února 1971 byl zaveden celotýdenní provoz.

Na autobusové lince č. 114 byly od 11. července 1970 znovu zavedeny spoje jezdící úsekem: Kunratice–Šeberák (dříve Koupaliště), které byly provozovány jen v letním období a pouze o sobotách, nedělích a státních svátcích (od 1. listopadu 1971

daným úsekem jezdily vybrané spoje celotýdenně). Pro úplnost dodejme, že tyto spoje existovaly prokazatelně už v roce 1947.

V souvislosti se zrušením tramvajových tratí: Budějovické náměstí – Kačerov a Budějovické náměstí – Ryšánka (obě zrušeny ke dni 19. října 1970), došlo

právě od 19. října 1970 v oblasti Michle ke změnám tras autobusových linek č. 106, 113, 114, 118, 121 a 124. Tyto změny jsou stručně uvedeny v tabulce, přičemž kurzívou jsou uvedeny nově projížděné úseky.

Linka č.	Trasa
106	Kloboučnická – Na rolích – Budějovické náměstí – V podzámčí – Baba III.
113	Budějovické náměstí – V podzámčí – Libuš, sokolovna – Písnice
114	Ryšánka – Budějovické náměstí – V podzámčí – Kunratice (– Šeberák)
118	Dvorecké náměstí – Budějovické náměstí – Na rolích – Hadovitá – Kloboučnická
121	Chodov – Spořilov – V zápolí – Na rolích – Budějovické náměstí – V podzámčí – Nádraží Braník
124	Dvorecké náměstí – Budějovické náměstí – Na rolích – Hadovitá – Kloboučnická

Od 7. prosince 1970 byla trasa autobusové linky č. 134 prodloužena z dosavadní konečné zastávky Sídliště Antala Staška do konečné zastávky Ryšánka. K témuž datu, tedy ke dni 7. prosince 1970, začala pravidelně jezdit autobusová linka X 155 (později č. 168), která vedla trasou: Židovské hřbitovy – Nad vodovodem (pouze ve směru tam) – Hollarovo náměstí (pouze ve směru zpět) – Na palouku – Sídliště Malešice. Rozsah provozu byl celotýdenní. Slavnostní zahájení provozu proběhlo už 5. prosince 1970. Ke dni 5. dubna 1971 obdržela námi popisovaná linka nové označení č. 168. Zanedlouho, od 11. října 1971, byla trasa „stošedesátosmičky“ upravena do podoby:

Židovské hřbitovy – Nákladové nádraží Žižkov (pouze ve směru tam) – Třebešín (pouze ve směru tam) – Nad vodovodem (pouze ve směru zpět) – Na palouku – Sídliště Malešice.

V souvislosti s otevřením tramvajové tratě: Střelnická – Sídliště Ďáblice, ke dni 3. ledna 1971, došlo v síti pražských autobusů k několika změnám. Pro úplnost dodejme, že Ďáblické sídliště bylo v té době ještě rozestavěné a patřilo mezi největší pražská sídliště. Právě od 3. ledna 1971 došlo ke zkrácení trasy autobusové linky č. 103 do podoby: Sídliště Ďáblice – Ďáblice – Čakovická silnice – Čakovice, ZJD. Autobusové obratiště Sídliště Ďáblice se nachází vedle

stejnojmenné tramvajové smyčky, ačkoliv v současnosti už neslouží svému účelu. Ještě ke dni 3. ledna 1971 byla upravena autobusová linka č. 126, která nově vedla trasou: Prosek, Lovosická – Prosek – Vysočanská radnice – Harfa – Nákladové nádraží Žižkov – Čechovo náměstí – Kloboučnická. Rozsah provozu měla „stodvacetšestka“ stanoven na pracovní dny a na soboty. V úseku: Nový Hloubětín – Vysočanská radnice ji nahradila autobusová linka č. 127 (Nový Hloubětín – Harfa – Nákladové nádraží Žižkov – Čechovo náměstí – Kloboučnická), u které došlo k rozšíření rozsahu provozu na přepravní špičky pracovních dnů. Zcela nově zavedenou městskou autobusovou linkou, rovněž ke dni 3. ledna 1971, se stala linka č. 167, která vedla trasou: Motol – Pod motolskou nemocnicí – Nemocnice Motol. Rozsah provozu měla celotýdenní.



Karosa ŠM 11.1620 ev. č. 5293 na „překryvné“ lince č. 234 na Jiráskově náměstí. Záběr pochází z let 1971–1972 (Zdroj: Archiv DP Praha)

Významnou změnou v síti pražských autobusů se stalo zavedení tzv. „překryvných“ autobusových linek, a to od 1. února 1971. Trasy těchto linek spojovaly různé konce Prahy a ulehčovaly už tak přetížené tramvajové (výjimečně i trolejbusové) dopravě. V době vzniku „překryvné sítě“ však šlo o již dříve zavedené autobusové linky, na nichž došlo k přečíslování z původní řady 1xx na 2xx a také byla upravena výše jízdného. Právě číslice 2 vyjadřovala vyšší jízdné, které činilo 2 Kčs, namísto obvyklé 1 Kčs.

Nové č. linky	Původní č. linky
219	119
220	120
225	125
232	132
233	133
234	134
235	135
236	136
245	145
249	149
255	155
256	156
244	144

Řada „překryvných“ linek vynikala i svojí – do té doby v provozu pražských autobusů neobvyklou – provozní délkou téměř 20 km a dobou jízdy okolo 50 minut v jednom směru (linky č. 134, 135, 136). Ke dni 1. února 1971 vzniklo třináct denních „překryvných“ autobusových linek a dvě noční. Síť „překryvných“ autobusových zanikla v roce 1974 (viz text dále). V tabulce jsou uvedena základní data k denním „překryvným“ linkám. Údaje se vztahují ke dni 1. února 1971.

Trasa

Náměstí Republiky – Nové letiště
 Petřiny–Jarov
 Revoluční – Na Santince (– Bořislavka)
 Bořislavka – Sídliště Pankrác I
 Náměstí Krasnoarmějců – Sídliště Malešice
 Petřiny–Ryšánka
 Veveřetice – Sídliště Spořilov II
 Kobylisy – Náměstí Josefa Marata
 Nový Hloubětín – Zahradní Město
 Náměstí Říjnové revoluce – Jinonice, ZPA
 Krč, MBÚ – Sídliště Malešice
 Revoluční–Prosek
 Václavské náměstí – Novodvorská

Na tomto místě uvádíme informace ke dvěma nočním linkám, a to č. 244 a 257. Jejich určitou zajímavostí se stal tarif, kdy jízdné také činilo 2 Kčs bez ohledu na to, zda šlo o linku s nepřestupným tarifem (č. 244), nebo s přestupným tarifem (č. 257). Noční autobusová linka č. 244 byla zavedena už od 3. června 1967, kdy vedla trasou: Václavské náměstí – Výtoň – Výzkumný ústav A. S. Popova (nyní Jílovská) – Novodvorská (pouze ve směru tam – konečná zastávka). Rozsah provozu měla stanoven jen na večery a pozdní

večerní hodiny (do cca 1.30 h). Během nocí z pátku na sobotu a ze soboty na neděli jezdila celou noc (tzn. od večera do zahájení denního provozu). Pro úplnost dodejme, že trasa zpočátku kopírovala denní autobusovou linku č. 144, a i proto na noční „dvěstěčtyřicetčtyřce“ platil nepřestupný tarif. Od 6. ledna 1969 byla trasa prodloužena do podoby: Václavské náměstí – Výtoň – Výzkumný ústav A. S. Popova – Novodvorská – Nemocnice Krč – Kačerov a zároveň došlo k zavedení celonočního provozu (celotýdenně).



Karosa ŠM 11.1608 ev. č. 5156 na „překryvné“ lince č. 249 v Košířích na Klamovce v červenci 1973 (Foto: Tomáš Dvořák)

Už ke dni 28. července 1969 vedla trasa přes zastávky Branická, Ke Krči, Ve studeném na Novodvorskou a dále pokračovala na Kačerov. Počínaje dnem 19. října 1970 byla trasa odkloněna do konečné zastávky Budějovické náměstí (namísto Kačero-rova). Noční autobusová linka č. 257 byla zavedena od 20. dubna 1970, a to v trase: Vychovatelna – Sídliště Prosek – Prosek. Rozsah provozu byl celonoční. „Dvěstěpadesát-sedmička“ byla zavedena kvůli dopravní obsluze sídliště Prosek a zároveň se stala první linkou základní sítě nočních autobusových linek. Právě ke dni 1. února 1971 byly obě



Karosa ŠM 11 ev. č. 5105 na „překryvné“ lince č. 233 v Jeseniově ulici na Žižkově 1. prosince 1973. Za povšimnutí stojí označení, kdy se u „překryvných“ linek použila červená barva (Foto: Tomáš Dvořák)

noční autobusové linky přečíslovány na č. 344 (původně 244) a 357 (původně 257). Při této změně bylo jízdné zvýšeno z 2 Kčs na 3 Kčs, ovšem ostatní tarifní předpisy a podmínky zůstaly zachovány.

Dílčí úpravy denních autobusových linek vstoupily v platnost od 5. dubna 1971. Tehdy byla zavedena nová autobusová linka č. 170, která vedla trasou: Nádraží Braník – Modřany – Baba III. Rozsah provozu měla celotýdenní. K témuž datu došlo u autobusové linky č. 106 ke zkrácení trasy do úseku: Kloboučnická – Nádraží Braník.

Od 3. května 1971 byla zavedena nová autobusová linka č. 173, jež vedla trasou: Nádraží Braník – Modřany – Přemyslova – Cholutice. Rozsah provozu měla celotýdenní. Už od 26. listopadu 1971 byla trasa upravena do podoby: Nádraží Braník – Modřany – Cholutický vrch – /Točná – pouze ve směru tam/ – Cholutice. Přes Točnou jezdily jen vybrané spoje.

V červenci a říjnu 1971 došlo u autobusové linky č. 131 ke dvěma úpravám. Nejprve, od 12. července 1971, byly zavedeny vybrané spoje jezdící přes zastávku Nádraží Bubeneč. Nově tak trasa měla podobu: Revoluční – Sibiřské náměstí – /J. M. Sverdlova / Nádraží Bubeneč/ – Zelená – U Matěje – Bořislavka. Přes zastávku Nádraží Bubeneč jezdily spoje v přepravních špičkách pracovních dnů. V ostatních obdobích pak jezdily přes již zaniklou zastávku J. M. Sverdlova (nacházela se poblíž stejnojmenné ulice, která nyní nese název Charlese de Gaulla). Počínaje

dnem 18. října 1971 začaly všechny spoje jezdit přes zastávku Nádraží Bubeneč.

Další nově zavedená autobusová linka obdržela č. 172. K slavnostnímu zahájení provozu došlo 28. srpna 1971 a od 30. srpna 1971 začal pravidelný provoz. „Stosedmdesátvojka“, s celotýdenním rozsahem provozu, vedla trasou: Lihovar – Dostihová – /Lahovičky – pouze ve směru zpět/ – Velká Chuchle, Náměstí Omladiny. Přes zastávku Lahovičky (pouze ve směru zpět) jezdily spoje jen v letním období a v odpoledních hodinách, ale pouze v pátek a v sobotu.

Počínaje dnem 6. září 1971 došlo k dílčí úpravě trasy linky č. 112, která se dostala do podoby: (Dimitrovovo náměstí) – Pelc-Tyrolka – Zoo – Podhoří, přičemž v úseku: Dimitrovovo náměstí (nyní Ortenovo náměstí) – Pelc-Tyrolka jezdily pouze školní spoje. Do Podhoří i nadále jezdily pouze vy-

brané spoje. Na tomto místě ještě dodejme, že provoz průvodčích v síti pražské městské autobusové dopravy skončil ke dni 5. dubna 1971 (právě na lince č. 112) a na nočních linkách pak k 1. říjnu 1971.

Prodloužení trasy autobusové linky č. 116 vstoupilo v platnost od 26. listopadu 1971, kdy se dostala do podoby: Hotel International – Podbaba – Na Mlýnku – Jenerálka.

Další nově zavedená městská autobusová linka obdržela č. 178 a začala jezdit od 6. prosince 1971. Tehdy vedla trasou: Chodov – Spořilov – Budějovické náměstí. Rozsah provozu byl stanoven na přepravní špičky pracovních dnů. Už od 16. října 1972 došlo k prodloužení trasy z Budějovického náměstí do konečné Ryšánka.

Také v roce 1972 proběhlo několik změn v síti pražských autobusů. Na lince č. 121 (Chodov – Budějovické náměstí – Nádraží Braník) došlo už od 17. ledna 1972 k dílčí úpravě provozu. V úseku: Budějovické náměstí – Nádraží Braník jezdily spoje celotýdenně a v celé trase (Chodov – Nádraží Braník) jezdily vybrané spoje a také polonoční spoje. Počínaje dnem 14. února 1972 jezdily celotýdenně spoje v celé trase a polonoční spoje obdržely nové označení č. 378 (s vyšší jízdného 3 Kčs).

Ještě ke dni 17. ledna 1972 byla trasa linky č. 131 mírně upravena, kdy ze zastávky Nádraží Bubeneč vedla přes zastávky Hotel International a Na Santince, odkud pokračovala do konečné zastávky U Matěje.

Ke dni 31. ledna 1972 byla zavedena další překryvná autobusová linka, a to č. 275. Tato linka vedla trasou: Zahradní Město, Cíl – Orionka – Prokopovo náměstí – Florenc – Štvanice – Na ovčínách a jezdila pouze v přepravních špičkách pracovních dnů. Na „dvěstěšedesátpětce“ platil nepřestupný tarif. Už od 1. dubna 1972 došlo ke změně zakončení trasy, kdy ze zastávky Štvanice vedly spoje buď do zastávky Na ovčínách (provozované v přepravních špičkách pracovních dnů), nebo do zastávky Troja, Zoo (provozované pouze o sobotách, nedělích a svátcích v době od cca 8 h do cca 20 h).

Počínaje dnem 6. března 1972 byla zkrácena trasa překryvné linky č. 219 do úseku: Revoluční – Nové letiště.

V červnu 1972 světlo světa spatřila brožurka *Dopravní situace Praha 1972* s přehledem linek (a dalších zajímavostí) pražské městské hromadné dopravy. Materiál měl uzávěrku dat k 31. březnu 1972. Z uvedené brožurky je v tabulce uveden přehled autobusových linek pražské městské hromadné dopravy. Pokud není uvedeno jinak, jedná se o denní linky s celotýdenním rozsahem provozu (včetně nočních linek). Údaje se vztahují právě ke dni 31. března 1972.

Číslo linky	Trasa	Poznámky
101	Vršovice, Koh-i-noor – Chodovská – Záběhlce – Zahradní Město – Nádraží Hostivař	
102	Kobylisy, Čimická – Bohnice Kobylisy, Čimická – Čimice	
103	Sídlíště Ďáblice – Ďáblice – Čakovice	
104	Hlubočepy – Hlubočepy, Slivenecká – (Klukovice)	Do Klukovic zajižďely vybrané spoje.
105	Hlubočepy – Barrandov, filmové ateliéry	
106	Nusle, Kloboučnická – Budějovické náměstí – Nemocnice Krč – Novodvorská – Nádraží Braník	
107	Podbaba, Hotel International – Suchdol	
108	Bílá Hora – Divoká Šárka – (Ruzyně, staré letiště)	Do konečné Ruzyně, staré letiště zajižďely vybrané spoje.
109	(Nový Hloubětín – Vysočanská radnice – Harfa) – Hrdlořezy, Spojovací – Jahodnice – (Dolní Počernice)	V úsecích Nový Hloubětín – Hrdlořezy, Spojovací a Jahodnice – Dolní Počernice jezdily vybrané spoje.
110	(Čakovice – Letňany) – Kbely – Nový Hloubětín – Kyje – (Jahodnice)	V úsecích Čakovice–Kbely a Kyje–Jahodnice jezdily vybrané spoje.
111	Strašnice, Průběžná – Rybníčky – Černokostelecká – Nádraží Hostivař – Dolní Měcholupy	
112	Holešovice, Pelc-Tyrolka – Troja, Zoo – (Podhoří)	Do Podhoří zajižďely vybrané spoje.
113	Pankrác, Budějovické náměstí – Nemocnice Krč – Libuš, sokolovna – Písnice	
114	Pankrác, Budějovické náměstí – Nemocnice Krč – Kunratice – (Šeberák)	Na Šeberák zajižďely vybrané spoje.
115	Nový Hloubětín – Vysočanská radnice – Harfa – Spojovací – Černokostelecká – Hostivař, Kablo	
116	Podbaba, Hotel International – Šárka, Na mlýnku – Jenerálka	
117	Nádraží Braník – Modřany – Komořany	
118	Podolí, Dvorce – Budějovické náměstí – Nusle, Kloboučnická	
121	Chodov – Spořilov – Budějovické náměstí – Nemocnice Krč – Novodvorská – Lhotka – Nádraží Braník	
122	(Spořilov) – Chodov – Hostivař, Kablo	Na Spořilov zajižďely vybrané spoje. Linka provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
123	Košíře, Kavalírka – Cibulka – (Košíře, Šmukýřka)	Do konečné Košíře, Šmukýřka zajižďely vybrané spoje.

Číslo linky	Trasa	Poznámky
124	Podolí, Dvorce – Ryšánka – Budějovické náměstí – Nusle, Kloboučnická	
128	Sídlíště Rybníčky – Průběžná – Náměstí Míru – Karlovo náměstí – Anděl – Santoška – Motorlet – Jinonice	
129	Zlíchov, Lihovar – Hlubočepy – Malá Chuchle – Lahovičky – Lahovice	
130	Smíchov, Anděl – Motorlet – Jinonice, ZPA	
131	Dejvice, Bořislavka – U Matěje – Juliska – Nádraží Bubeneč – Špejchar	
137	Sídlíště Zahradní Město-Západ – Průběžná – Náměstí Míru – Karlovo náměstí – Anděl – Santoška – Jinonice, Motorlet	
138	Václavské náměstí – Výtoň – Podolí – Náměstí Hrdinů – Sídlíště Pankrác I	
139	Nový Hloubětín – Vysočanská radnice – Harfa – Žižkov, Ohrada	Linka provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
140	Nový Hloubětín – Vysočanská radnice – Harfa – Ohrada – Vinohrady, Náměstí Míru	
141	Libeň, U kříže – Prosek – Letňany – Čakovice	
142	Nový Hloubětín – Vysočanská radnice – Harfa – Ohrada – Vinohrady, Mánesova	Linka provozovaná pouze v ranní přepravní špičce pracovních dnů.
143	Dejvice, Zikova – Stadion Jih	Linka provozovaná mimo sobot, nedělí a státních svátků.
146	Nový Hloubětín – Vysočanská radnice – Harfa – Hrdlořezy, Spojovací – Malešice, Hostýnská	Linka provozovaná mimo sobot, nedělí a státních svátků.
147	Podbaba, Hotel International – Výhledy	
148	Václavské náměstí – Výtoň – Podolí – Pankrác, Děkanka	Linka provozovaná pouze v ranní přepravní špičce pracovních dnů.
150	Nádraží Braník – Modřany, Tyršova čtvrť	
151	Libeň, Slovanka – Bulovka – Prosek – Klíčov – Vysočanská radnice – Vysočany, OÚNZ	
153	Smíchov, Anděl – Santoška – Jinonice, Motorlet	Linka provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
154	Spořilov – Chodov – Háje, MNV – Petrovice, MNV – Horní Měcholupy – Hostivař, Náměstí Josefa Marata	
157	Libeň, Vychovatelna – Sídlíště Prosek – Vysočanská radnice – Vysočany, OÚNZ	
158	Vysočany, OÚNZ – Vysočanská radnice – Letňany – Čakovice – (Miškovice)	Do Miškovic zajížděly vybrané spoje.
159	Vysočany, OÚNZ – Vysočanská radnice – Letňany – Čakovice	Linka provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
160	Podbaba, Hotel International – Lysolaje	
161	Dejvice, Bořislavka – Jenerálka – Nebušice	
162	Kobylisy, Vozovna – Dolní Chabry	
163	Strašnice, Černokostelecká – Štěrboholy	
164	Bílá Hora – Řepy – Zličín – Motol	
165	Kunratice, Šeberák – Libuš – Modřany, Obchodní náměstí	Linka provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
166	Libeň, U kříže – Prosek – Letňany – Čakovice – Třeboradice	

Číslo linky	Trasa	Poznámky
167	Košíře, Kotlářka – Motolská nemocnice	
168	Sídlíště Malešice – Židovské hřbitovy – Třebešín – Sídlíště Malešice	
169	Vysočany, OÚNZ – Vysočanská radnice – Sídlíště Prosek, Lovosická	Linka provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
170	Nádraží Braník – Modřany – Modřany, Baba III	
172	Zlíchov, Lihovar – Hlubočepy – Malá Chuchle – Velká Chuchle	
173	Nádraží Braník – Modřany – Beránek – Cholutický vrch – (Točná) – Cholutice	Na Točnou zajižďely vybrané spoje.
178	Chodov – Spořilov – Budějovické náměstí	Linka provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
179	Ruzyně, nové letiště – Divoká Šárka – Petřiny – Motol	
219	Revoluční třída – Náměstí Říjnové revoluce – Červený Vrch – Divoká Šárka – Ruzyně, nové letiště	Překryvná linka.
220	Horní Liboc, Petřiny – Vypich – Motolská nemocnice – Anděl – Karlovo náměstí – Šumavská – Ohrada – Žižkov, Jarov	Překryvná linka. Provozovaná kromě neděle.
225	Dejvice, Bořislavka – U Matěje – Letenské náměstí – Revoluční třída	Překryvná linka.
226	Sídlíště Dáblice – Prosek – Vysočanská radnice – Harfa – Ohrada – Náměstí Svatopluka Čecha – Nusle, Kloboučnická	Překryvná linka. Provozovaná kromě neděle.
227	Nový Hloubětín – Vysočanská radnice – Harfa – Ohrada – Náměstí Svatopluka Čecha – Nusle, Kloboučnická	Překryvná linka. Provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
232	Dejvice, Bořislavka – Vozovna Střešovice – Malovanka – Stadion Jih – Klamovka – Anděl – Karlovo náměstí – Výtoň – Dvorce – Sídlíště Pankrác I	Překryvná linka.
233	Náměstí Krasnoarmějců – Nádraží Těšnov – Florenc – Prokopovo náměstí – Třebešín – Sídlíště Malešice	Překryvná linka.
234	Horní Liboc, Petřiny – Vypich – Prašný most – Revoluční třída – Národní divadlo – Palackého náměstí – Výtoň – Náměstí Hrdinů – Budějovické náměstí – Krč, Ryšánka	Překryvná linka. Provozovaná kromě neděle.
235	(Vokovice, Aritma) – Veleslavín – Červený Vrch – Náměstí Říjnové revoluce – Letenské náměstí – Dopravní podnik – Nádraží Těšnov – Florenc – Náměstí Míru – Sídlíště Spořilov	Překryvná linka. V úseku Vokovice, Aritma – Veleslavín jezdily vybrané spoje.
236	Kobylisy, Vozovna – Vychovatelna – Argentinská – Nádraží Těšnov – Florenc – Prokopovo náměstí – Nádraží Strašnice – Zahradní Město – Hostivař, Náměstí Josefa Marata	Překryvná linka. Provozovaná kromě neděle.
244	Václavské náměstí – Výtoň – Novodvorská	Překryvná linka.
245 ¹⁾	Nový Hloubětín – Vysočanská radnice – Harfa – Spojovací – Sídlíště Malešice – V Rybníčkách – Strašnice, Zahradní Město – Zahradní Město, Cíl	Překryvná linka. Provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
249	Dejvice, Náměstí Říjnové revoluce – Stadion Jih – Klamovka – Motorlet – Jinonice, ZPA	Překryvná linka. Provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.

Číslo linky	Trasa	Poznámky
255	Krč, Mikrobiologický ústav – Nemocnice Krč – Budějovické náměstí – Náměstí Hrdinů – Náměstí Míru – Sídliště Malešice	Překryvná linka. Provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
256	Prosek – Sídliště Prosek – Vychovatelna – Dopravní podnik – Revoluční třída	Překryvná linka.
271	Krč, Mikrobiologický ústav – Nemocnice Krč – Budějovické náměstí – Náměstí Hrdinů – Náměstí Míru	Překryvná linka. Provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
275 ²⁾	(Holešovice, Na Ovčínách) – Dopravní podnik – Nádraží Těšnov – Florenc – Prokopovo náměstí – Nádraží Strašnice – Zahradní Město – Zahradní Město, Cíl	Překryvná linka. V úseku Holešovice, Na Ovčínách – Dopravní podnik jezdily vybrané spoje. Provozovaná pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.
307	Podbaba, Hotel International – Suchdol	Noční linka.
313	Pankrác, Budějovické náměstí – Nemocnice Krč – Krč, Mikrobiologický ústav	Noční linka.
317	Nádraží Braník – Modřany – Komořany	Noční linka.
331	Dejvice, Bořislavka – U Matěje – Juliska – Nádraží Bubeneč – Špejchar	Noční linka. Provozovaná v době od 23 h do 2 h.
344	Václavské náměstí – Výtoň – Sídliště Novodvorská	Noční linka.
357	Libeň, Vychovatelna – Sídliště Prosek – Letňany – Čakovice	Noční linka.
369	Vysočany, OÚNZ – Vysočanská radnice – Sídliště Prosek	Noční linka.
378	Chodov – Spořilov – Budějovické náměstí	Noční linka. Provozovaná v době od 23 h do 2 h.
A ³⁾	Nádraží Braník – Výtoň – Václavské náměstí	Rekreační linka.
B ³⁾	Nádraží Braník – Dvorce – Budějovické náměstí – Náměstí bratří Synků – Vršovice, Náměstí Svatopluka Čecha	Rekreační linka.
F ³⁾	Jiráskovo náměstí – Velká Chuchle, Státní závodiště	Rekreační linka.
G ³⁾	Hostivař, Náměstí Josefa Marata – Hostivař, přehrada	Rekreační linka.
H ³⁾	Vinohrady, Náměstí Míru – Hostivař, přehrada	Rekreační linka.

Vysvětlivky k tabulce:

- 1) U autobusové linky č. 245 (145) se v některých materiálech uvádí prodloužení trasy do konečné zastávky Zahradní Město, Cíl až ode dne 13. listopadu 1972.
- 2) „V letní sezóně je linka č. 275 v sobotu a neděli odkloněna ze zastávky Štvanice a ukončena u Zoo“.
- 3) „Rekreační linky autobusů jsou v provozu pouze některé dny v týdnu v určitém časovém období; upozornění v denním tisku, na vývěškách“. Rekreační linky mívaly označení linky písmenem. Od 9. května 1974 zbývající rekreační linky obdržely označení v číselné řadě od 51 výše.

V uvedené brožurce se kromě jiného uvádí i informace vztahující se k jízdnému: „od 4 do 23 hod. 1,- Kčs (dospělí, zavazadla, kočárky, psi); 0,50 Kčs (děti od 6 do 10 let, vojáci základní služby); od 23 do 4 hodin 3,- Kčs.“

Zvláštní tarif: nepřestupný (linky překryvné sítě, rekreační autobusové linky).

Jízdné: překryvná síť 2,- a 1,- Kčs; 3,- Kčs v noci; rekreační linky 1,- až 3,- Kčs.

Cestující smí vézt jedno dítě do 6 let s sebou zdarma“.

K úpravám trasy autobusové linky č. 111 došlo od 4. dubna 1972, kdy se dostala do podoby: Nádraží Strašnice – Skalka – Černokostecká – Štěrboholská – Autorenova – Dolní Měcholupy. Rozsah provozu byl celotýdenní. Od 30. června 1973 byla trasa odkloněna ze zastávky Černokostecká přes zastávky Štěchovická a V Rybníčkách do konečné zastávky Skalka, Hájecká. K datu 4. dubna 1972 vznikla linka 111A, která vedla trasou: Sídliště Rybníčky – Černokostecká – Štěrboholská – Autorenova. Rozsah provozu byl stanoven na přepravní špičky pracovních dnů.

Počínaje dnem 30. dubna 1972 došlo k úpravě trasy linky č. 108 do podoby: Bílá Hora – Divoká Šárka – Staré letiště – Správa letišť, přičemž v úseku: Divoká Šárka – Správa letišť jezdily spoje jen v přepravních špičkách pracovních dnů. Zanedlouho, od 28. srpna 1972, vstoupilo v platnost prodloužení trasy z Bílé Hory na Petřiny, ovšem daným úsekem jezdily jen některé spoje v přepravních špičkách pracovních dnů. Až od 17. září 1973 jezdily do/z konečné Petřiny všechny spoje. V celé trase (Petřiny – Správa letišť) začala jezdit „stoosmička“ až ode dne 12. května 1975.

Ještě ke dni 30. dubna 1972 došlo k zavedení nové městské autobusové linky, a to č. 179, která vedla trasou: Motol – Vypich – Petřiny – Divoká Šárka – Staré letiště – Nové letiště. Rozsah provozu měla stanoven na celotýdenní. Pro úplnost dodejme, že slavnostní zahájení provozu proběhlo už 29. dubna 1972.

Další nově zavedenou autobusovou linkou se od 2. května 1972 stala linka s označením X 128, která vedla trasou: Karlovo náměstí – Náměstí Míru – Orionka – Pod Rapidem – Sídliště Rybníčky. Rozsah provozu měla stanoven na přepravní špičky pracovních dnů. Ke dni 16. října 1972 obdržela nové označení č. 180.

Významnou událostí v síti pražských autobusů v roce 1972 se stalo zrušení trolejbusového provozu v Praze v noci z 15. na 16. října 1972 (oficiální termín se proto uvádí 16. října 1972), kdy v síti městské dopravy došlo hned k několika změnám. Pokud není uvedeno jinak, tak níže uvedené změny v městské autobusové dopravě se vztahují právě ke dni 16. října 1972. Všechny spoje linky č. 113 byly nově prodlouženy do konečné Písnice. Od téhož data trasa linky č. 115 (Nový Hloubětín – Černokostelecká – Kablo) vedla přes Malešické náměstí a zároveň došlo k dílčím změnám v rozsahu provozu některých spojů. Linka č. 124 (Dvorce–Kloboučnická) nově vedla přes Sídliště Antala Staška. Dále došlo ke zkrácení trasy linky č. 128 do podoby: Skalka, Hájecká – Motorlet, ale od 26. března 1973 došlo k prodloužení do konečné Jinonice (náhradou za zkrácenou linku č. 153). Ještě k 16. říjnu 1972 na lince č. 146 (Nový Hloubětín – Hostýnská) byl provoz rozšířen na pracovní dny (celodenně). Dále u linky č. 153 došlo ke změně rozsahu provozu (na celodenní a zřejmě i celotýdenní) a k prodloužení trasy do podoby: Anděl–Motorlet–Jinonice, přičemž do konečné Jinonice zajížděly pouze vybrané spoje. Zanedlouho, od 26. března 1973, byly tyto vybrané spoje zrušeny a rozsah provozu byl omezen na přepravní špičky pracovních dnů.

Ještě k datu 16. října 1972 na překryvné lince č. 255 došlo ke změně trasy, kdy nově vedla přes

zastávku Tempo, přičemž v úseku: Tempo – Mikrobiologický ústav jezdily jen vybrané spoje. K prodloužení trasy do podoby: Lovosická – Liberecká – Vysočanská radnice – Spojovací – Malešické náměstí – Černokostelecká a k zavedení celodenního rozsahu provozu došlo na lince č. 169. K témuž datu došlo k zavedení tří nových autobusových linek, a to č. 176 (Průběžná – Náměstí Míru – Karlovo náměstí – Arbesovo náměstí – Hřebenka – Stadion Jih), 181 (Sídliště Ďáblice – Prosek – Krocínka – Čakovická – U pekáren – Vysočany, ÚNZ) a 182 (Kloboučnická – Budějovické náměstí – Nemocnice Krč – Tempo). Linky č. 176 a 181 měly celodenní rozsah provozu, linka č. 182 pak jezdila pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.

Během roku 1973 v síti pražských autobusů došlo k několika změnám.

Hned od 2. ledna 1973 došlo k úpravě na lince č. 102, kdy se trasa dostala do podoby: Kobylisy, Čimická (později Ke Stírce; od roku 2005 se tato konečná nepoužívá) – Ubikace (nyní přibližně Řepínská) – Bohnice. Celotýdenní rozsah provozu zůstal zachován. K témuž datu z větve do Čimic vznikla linka číslo 152, která měla trasu: Kobylisy, Čimická – Ubikace – Čimice – Dolní Chabry, MNV, přičemž úsekem: Čimice – Dolní Chabry, MNV jezdily jen vybrané spoje. Rozsah provozu byl celodenní (zřejmě i celotýdenní). Pro úplnost dodejme, že konečná Dolní Chabry, MNV se nacházela v prostoru Hrušovanského náměstí, kde se autobusy otáčely. Od 3. prosince 1973, došlo k prodloužení části spojů, které ze zastávky Dolní Chabry, MNV pokračovaly přes Ďáblice do konečné Čakovice, ZJD. Tyto vybrané spoje jezdily jen v přepravních špičkách pracovních dnů, ale ke dni 5. února 1975 byly zrušeny.

Ještě ke dni 2. ledna 1973 došlo k zavedení překryvné autobusové linky č. 274 (od 9. května 1974 nesla č. 174), která měla trasu: Náměstí Říjnové revoluce – Dopravní podniky – Florenc – Rajská zahrada – Náměstí Míru – Stadion dr. Vacka – Sídliště Spořilov. Rozsah provozu měla stanoven jen na přepravní špičky pracovních dnů.

Na lince č. 110 došlo od 26. února 1973 k zavedení vybraných spojů, které ze zastávky Kyje přes Jahodnici pokračovaly do Hostavic. Už od 4. června 1973 do Hostavic jezdily všechny spoje.

V souvislosti s otevřením nových autobusových garáží na Klíčově, ke dni 5. března 1973, byly na lince č. 256 zavedeny vybrané spoje, které z konečné Prosek pokračovaly právě před nové garáže, kde se nacházelo také menší obratiště.

K datu 19. března 1973 byla trasa linky č. 178 prodloužena do podoby: Chodov – Spořilov – Ryšánka – Krč, Zemanka. Už od 24. září 1973 všechny spoje