

# Vážení cestující,

právě Vás veze historická souprava u příležitosti 30. výročí zahájení provozu Pražského metra. Nyní je to druhá možnost, kdy Vás může svézt. Ta první byla přesně před pěti lety dne 9. května 1999 při příležitosti 25. výročí. A vůbec poprvé jste mohli tuto soupravu spatřit 5. září 1998 v depu Hostivař, kde byla vystavena u příležitosti „Dne otevřených dveří“ po boku svých mladších „kolegyň“. Rok před tím byla dokončena její celková oprava.

Vozy Ečs byly vyrobeny ve strojírenském závodě v Mytišči poblíž Moskvy v tehdejší SSSR. Do Prahy byly dodány ve třech sériích v celkovém počtu 85 vozů a označeny evidenčními čísly 1001 až 1085. Vzdálenost mezi Moskvou a Prahou, větší než 1200 km, překonaly po vlastní ose a tažené ve speciálních vlcích. Do Prahy se takto první vozy dostaly v říjnu roku 1973 a prakticky ihned se započalo s jejich oživováním a zprovozněním.

Den po Štědrém dni ještě téhož roku, měli občané ve stanici Vyšehrad (tehdy nesla název Gottwaldova) u příležitosti Dne otevřených dveří možnost prohlédnout si nejenom vlastní prostory stanice, ale poprvé i úplně nové vozy Ečs, kde si v roli budoucích cestujících mohli vyzkoušet pohodlnost interiéru a zhodnotit jaké s nimi bude cestování. Vystavené vozy 1001-1002-1003 tehdy ještě nejezdily a byly pouze přistaveny u nástupiště.

Velký den však nastal již 22. prosince 1973, kdy poprvé dvouvozová souprava složená z vozů 1010 a 1020 poprvé projela tunelem metra. Zatím však pouze v úseku Kačerov - Pražského povstání. O sedm dní později dne 29. 12. 1973 pak již celou trasu IC od stanice Kačerov až po stanici Sokolovská (dnešní Florenc). Na základě těchto prvních ověřovacích jízd byl vydán příkaz pro zahájení zkušebního provozu od 1. ledna 1974 k ověření všech stavebních i technologických částí stavby prvního úseku IC a zároveň i provozní spolehlivost vozů Ečs. Během tohoto období se vozy nadále připravovaly pro běžný provoz, prodělávaly „technicko bezpečnostní zkoušky“ pro provoz s cestujícími a v závěru i „simulovaný“ běžný provoz dle grafikonu.

Pro úplnost dodejme, že druhé dvě série se do Prahy dostaly v následujících letech a poslední vozy Ečs byly zprovozněny v lednu 1977.

Dne 9. května 1974 byl oficiálně zahájen provoz na prvním provozním úseku trasy C a zároveň tím i provoz nového dopravního prostředku v Praze - podzemní dráhy. Metro se stalo nedílnou součástí městské hromadné dopravy v Praze a vozy Ečs se navždy staly první generací vozů provozovaných v pražském podzemí. Jako první toho dne po ukončení slavnostního aktu odvezla ze stanice Kačerov tehdejší představitelé státu, města i dopravního podniku souprava Ečs 1001-1024-1050.

Po zahájení provozu s cestujícími byly vozy řazeny do třívozových souprav. S ohledem na zvyšující se počet přepravených osob byl v roce 1975 k soupravám přidán vůz čtvrtý a od roku 1979 se můžeme setkat již jen s pětivozovými soupravami. S ohledem na technické parametry mohly být vozy Ečs provozovány pouze na trase C a na nově otevřenou trasu A v roce 1978 již muselo být uvažováno s novými vozy 81-71. Ty se později (v daleko větším počtu dodaných vozů) na dlouhá léta staly typickým vozem pražského podzemí všech tří tras.

Během triadvacetiletého provozu se na vozech prováděly úpravy především za účelem zvýšení spolehlivosti a minimalizování často se opakujících závad. Asi největší úpravou byla v osmdesátých letech instalace zařízení ACB, což bylo zařízení zajišťující automatické vedení vlaku v součinnosti se zabezpečovacím zařízením ARS.

U vozů Ečs se s ohledem na jejich technickou zastaralost neuvažovalo o další modernizaci a tak se v roce 1994 započalo s jejich likvidací. O tři roky později, dne 29. června 1997, byla do provozu s cestujícími naposledy vystavena souprava sestavená z vozů Ečs 1076-1025-1054-1067-1083. Hodinu před půlnocí zatáhla do depa Kačerov a tím skončila éra první generace provozních vozů Pražského metra.

Do dnešních dnů bylo dochováno pět vozů. Vůz 1009 byl po celkové opravě odvezen do muzea MHD ve Střešovicích, kde rozšířil sbírku historických vozidel, vozy, které Vás právě vezou, tedy 1083, 1084 a 1085 byly po opravě sestaveny do třívozové historické soupravy a vůz 1031 byl prodán firmě SIEMENS pro zkušební účely. Tento vůz se nachází v současné době v Německu a je stále funkční. Za zmínku stojí jistě i vůz 1020, (ano ten, jenž se v roce 1973 jako první „podíval“ do pražského podzemí) který byl prodán firmě ČKD za účelem přestavby na speciální vozidlo. S ohledem na existenční problémy této firmy se však přestavba neuskutečnila, a dále již nemáme spolehlivou informaci o jeho posledním osudu. Domníváme se však, že i on byl později sešrotován. Všechny ostatní vozy byly zlikvidovány sešrotováním.

Jistě je mezi Vámi mnoho z Vás, kteří si tyto vozy pamatují ještě v běžném provozu. Cestovali jste s nimi ráno, během dne i pozdě večer, do zaměstnání, domů, za kulturou i za zábavou. Určitě se Vám tak vybaví charakteristické vlastnosti těchto vozů, jako například kolísavý zvuk vlakového rozhlasu, bočnice podélných sedaček, o které se dalo pohodlně opřít i na pošmourné světlo žárovkového osvětlení, které během jízdy na okamžik zhasínalo.

Vážení cestující, jsme rádi, že Vám u příležitosti tohoto kulatého výročí můžeme touto jízdou připomenout začátky cestování v Pražském metru.

**Přejeme Vám příjemné cestování.**

