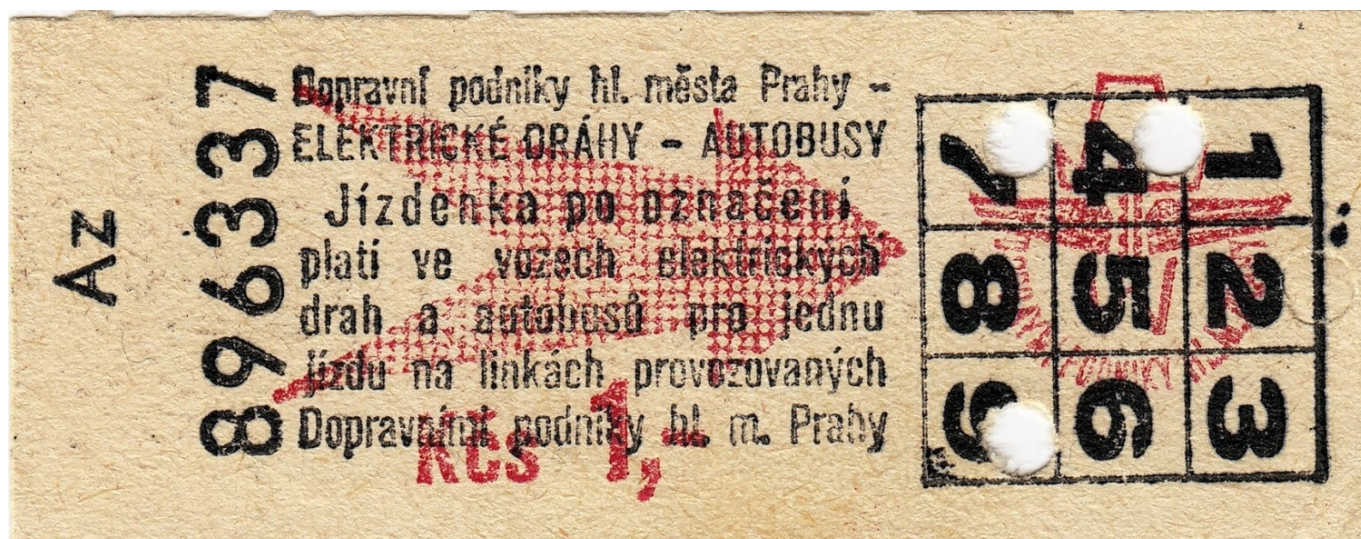




Mechanizované odbavování cestujících v ČSSR

11.10 2020 20:39, Ing. Filip Jiřík, Zdeněk Sýkora, Libor Hinčica, Ostatní

V souvislosti s plánovaným převozem tramvaje Škoda 03T (Astra) do Muzea dopravy ve Strašicích v režii Škoda-bus klubu jsme zmínili možnost koupě znehodnocovače jízdenek, které se se v minulosti používaly ve velké míře ve většině československých měst s provozem městské hromadné dopravy. V dnešním článku si tak stručně historii tohoto systému připomeneme.



Jízdenka pražského DP používaná od 9. 5. 1974, tedy po zahájení používání systému MOC. (sbírka: Ing. Filip Jiřík)

Nedostatek provozního personálu vedl v Československu postupně k zavádění samoobslužných provozů, kdy byl nástup umožněn dveřmi u řidiče a cestující vhazovali peníze do kas, přičemž existovalo více způsobů, jak cestující následně mohli získat svou jízdenku (buďto byl u pokladny bloček, z něj si cestující jízdenku odtrhl, nebo byly i sofistikovanější systémy, kdy se po zatažení páky z otvoru nahoře kasy povytáhla jízdenka, kterou si cestující utrhl a postupoval dále do vozu). Na správnost odbavování dohlíželi zpravidla přímo řidiči, kteří měli obvykle možnost pozorovat obnos, který lidé do kasy vházeli, nebylo to však vždy pravidlem (například v Praze byla kase na tramvajích T3 mimo dohled řidiče). Tento systém přinesl úsporu průvodčích, avšak jen u čelních vozů souprav, resp. u sólo jedoucích vozů. Zbavit se zcela průvodčích bylo možné až se zavedením **mechanizovaného odbavování cestujících (MOC)**.



Vzhled původních znehodnocovačů budapeštského typu přibližuje tento snímek z veletrhu z roku 1969 v Maďarsku, kdy se začal systém MOC v hlavním městě Maďarské lidové republiky používat. (foto: FFV)

Prvním podnikem v ČSSR, který na tento systém přešel, byl DP hl. m. Prahy, jenž systém zavedl v povrchové dopravě od 9.5. 1974 (s ukončením provozu dvounápravových vozů a zavedením provozu metra, do nějž se ale vstupovalo přes turnikety). Pražský DP přitom převzal řešení, které bylo v té době používáno v maďarské Budapešti. Ta začala systém MOC používat od 1. 7. 1969. Zdejší označovače se však od těch pražských nejprve lišily. Verze, kterou známe z československých měst, byla již vylepšená a začala být v Budapešti používána až od léta 1973. Výrobcem znehodnocovačů byl podnik FFV - Fővárosi Finommechanikai Vállalat (volně přeloženo: podnik jemné mechaniky hlavního města).

Díky využití systému MOC bylo možné zcela zrušit funkce průvodčích a nahradit je pouze revizory, současně bylo možné výrazně urychlit provoz dopravy. Nevýhodou byla nemožnost mít přestupní tarif.



Jednotné jízdenky ČSAD používané od 80. let. (sbírka: Ing. Flip Jiřík)

Po Praze se postupně začal systém rozšiřovat také do dalších československých měst, v nichž pak většinou vydržely ještě do hloubi devadesátých let, kdy začaly být vytlačovány systémy elektronického označování jízdenek, které umožňovaly vyznačit datum, čas a případně i tarifní pásmo, a tak bylo možné zavést více druhů jízdenek, včetně těch přestupních. V rámci ČSSR byl budapešťský systém MOC zaveden v následujících městských dopravních podnicích: Most-Litvínov, Liberec, Gottwaldov (dnešní Zlín), Hradec Králové, Ústí nad Labem, Pardubice, Plzeň, České Budějovice, Teplice, Bratislava, Prešov a Košice. Jízdenky měly jednotnou šířku 30 mm a celkem 9 polí s čísly 1-9, což umožňovalo poskládat dle počtu použitých „kolíčků“ až 210 kombinací. Řidiči měli za úkol (ne vždy jej však důsledně dodržovali) kombinace měnit, a tím snížit možnosti zneužívání dříve označených jízdenek.

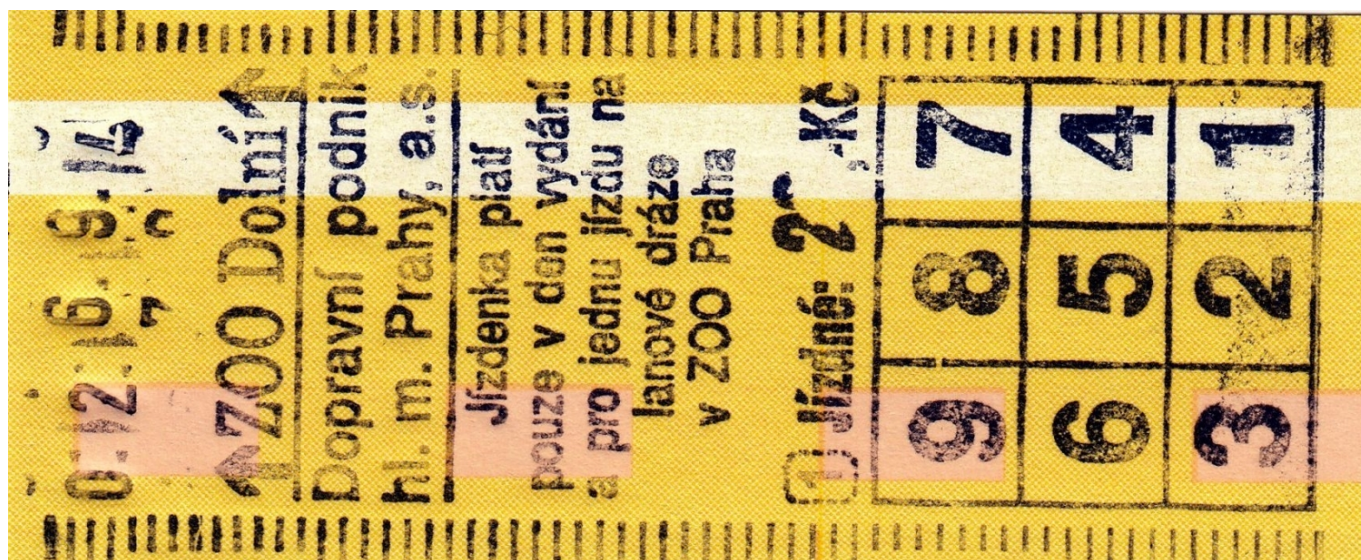


Jízdenka z Plzně roku 1999, kdy byla do provozu zařazena Astra ev. č. 303. (sbírka: Ing. Flip Jiřík)



A jízdenka z Plzně z letošního roku, kdy se plánuje odstavení Astry ev. č. 303. (sbírka: Ing. Flip Jiřík)

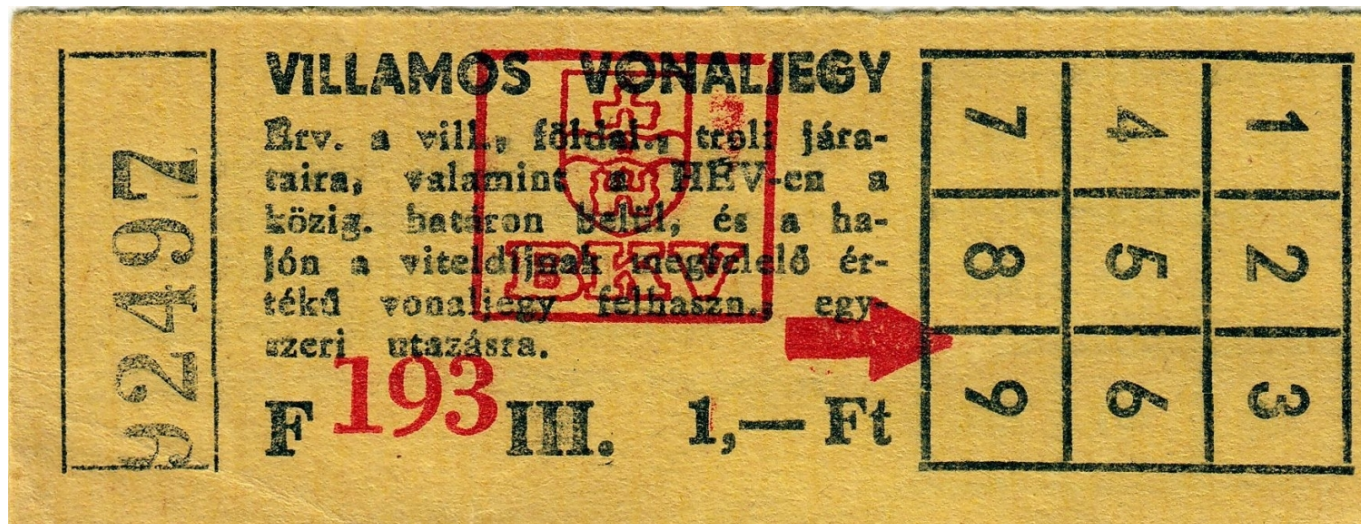
Z výše uvedené většiny měst s klasickým systémem MOC z Maďarska vybočovalo sedm měst. Ve třech byl zaveden systém mechanického označování s jinými označovači (někdy označovanými jako „dráždanského“ typu, nebo typ „NDR“; tj. Německá demokratická republika) a úzkými jízdenkami s číselníkem 1-12. Takové jízdenky jsme mohli potkat v provozu v Brně, Ostravě a Jihlavě. Lišily se ale samotné znehodnocovače. Zatímco ty ostravské pocházely přímo z východního Německa, Brno si své označovače vyrábělo samo (a to i pro Jihlavu). Podle dostupných informací vycházel jeden znehodnocovač z Maďarska v první polovině 80. let na 327 Kčs, zatímco brněnský typ byl do Jihlavy prodáván za 500 Kčs. Cenu ostravského znehodnocovače (originálu z NDR) se nám dopátrat nepodařilo.



Na lanové dráze v pražské ZOO byl systém MOC používán až do roku 2017. (sbírka: Ing. Flip Jiřík)

Kromě Ostravy, Brna a Jihlavy byl jiný systém z městských DP ještě v Olomouci, Mariánských Lázních a Opavě, kde žádný systém s děrovacími strojky nebyl. V Olomouci přetrvával až do roku 1994 výše popisovaný tzv. samoobslužný (a v dané době již značně archaický) provoz, který byl nahrazen rovnou systémem s elektronickými označovači. Mariánské Lázně a Opava používaly rovněž samoobslužný systém, který fakticky přetrvával doposud (byť již s novými systémy odbavení).

Mimo velkých měst se samostatnými dopravními podniky byl systém MOC (v budapeštské verzi) zaveden ještě za socialismu také v mnoha městech, kde MHD provozovaly podniky ČSAD. Rozšíření tohoto systému dopomohl výměr Českého cenového úřadu č. 472/25/81, kterým byl stanoven jednotný tarif v městské dopravě na území celé České socialistické republiky bez ohledu na velikost města a provozovatele. Fakticky byl převzat pražský model s nepřestupným tarifem za 1 Kčs pro dospělého, odlišnosti panovaly u dlouhodobých časových jízdenek (s rozdělením do šesti kategorií dle velikosti měst, další odchylky pak panovaly u doplňkových služeb, například v oblasti přepravy zavazadel). Zmíněný cenový výměr z roku 1981 byl následně převzat také ve slovenské části federace. Jednotlivé městské národní výbory měly čas do roku 1985, aby na nový systém přešly.



Jízdenka z rodiště systému MOC, jenž se rozšířil v ČSSR. Obrázek dokumentuje vzhled budapeštské jízdenky v 70. letech. (sbírka: Ing. Flip Jiřík)

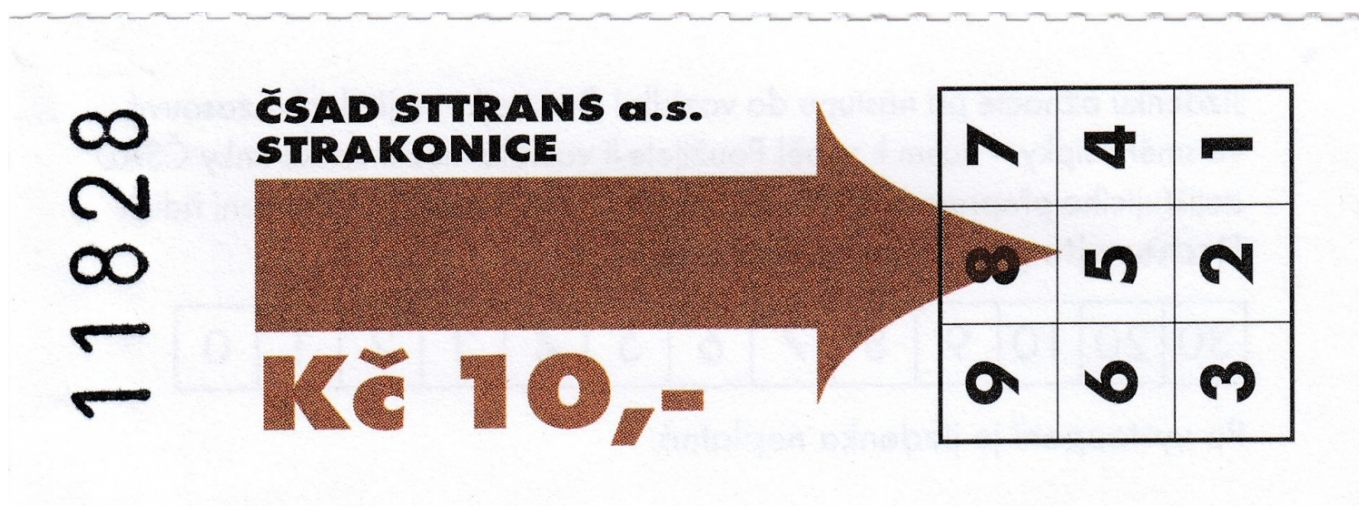
Zde byly používány jízdenky vydané příslušnými podniky ČSAD, a platily proto ve více provozech MHD. Existovaly tak jízdenky společné vždy pro několik městských doprav v rámci příslušného kraje: ČSAD n.p. Plzeň (Západočeský kraj), ČSAD n.p. České Budějovice (Jihočeský kraj), ČSAD KNV Praha, n.p. (Středočeský kraj), ČSAD n.p. Ústí nad Labem (Severočeský kraj), ČSAD n. p. Brno (Jihomoravský kraj), ČSAD n.p. Hradec Králové (Východočeský kraj), ČSAD n.p. Ostrava (Severomoravský kraj), ČSAD n.p. Bratislava (Západoslovenský kraj), ČSAD n.p. Košice (Východoslovenský kraj). V některých provozech pod patronátem ČSAD byly zavedeny i jízdenky pro konkrétní města. S takovými bylo možné se setkat například v Kladně, v Mladé Boleslavi, či v Banské Bystrici. Zajímavostí byla místní doprava JZD Slušovice n Zlínsku, která byla provozována mimo struktury ČSAD i městských DP a která rovněž využívala jízdenky budapeštského typu (a k nim příslušné znehodnocovače).

Podle dostupných údajů bylo v roce 1985 v provozu v rámci ČSSR 136 systémů MHD, z nichž 20 představovaly městské DP a zbylých 116 městské dopravy provozované v režii ČSAD. Z 20 DP byl v té době systém MOC používán v 17 městech (výjimky v podobě Olomouce, Opavy a Mariánských Lázní jsme zmínili), ze 116 městských doprav ČSAD poté ve 110 městech - všude na bázi budapeštského typu, a to i tehdy, když města ještě nepřešla na jednotný tarif. Kromě systémů „Budapešť“ a „NDR“ existovaly ještě snahy o použití dalších druhů znehodnocovačů. Známé jsou zkušební strojky z Písku a Strakonice (používané od 1. 7. 1980), které již na jízdenky tiskly několik údajů (číslo spoje, číslo linky, den, měsíc, číslo strojku). Ačkoli se s nimi údajně používalo pro rozšíření v celém Jihočeském kraji, byly později nahrazeny znehodnocovači budapeštského typu.



Systém MOC se rozšířil také do Rumunska, jak ukazuje tento obrázek dokumentující jízdenku z roku 2019. (sbírka: Ing. Flip Jiřík)

Po rozdělení státních podniků ČSAD vzniklo mnoho nových samostatných provozovatelů jízdenek MOC s vlastním tarifem, z nichž můžeme v rámci širšího výčtu jmenovat například Strakonice, Písek, Kutnou Horu (+ Čáslav; zde šlo o jeden z případů, kdy nástupnický podnik státní ČSAD vydal jízdenku platnou ve dvou městech), Rakovník, Příbram, Benešov (a Vlašim), Beroun, Českou Lípou, Trutnov, Tábor, Karlovy Vary, Kroměříž, Břeclav (a Mikulov), Prostějov, Přerov (+ Krnov, Bruntál, Hranice), Vsetín, Valašské Meziříčí, Havířov, Hodonín, Karviná, Jindřichův Hradec a Děčín, na Slovensku pak Trnavu, Poprad, Martin, Žilinu, Prešov. Mnoho z těchto provozů přešlo po několika letech na jiný systém jízdenek, zejména s rozvojem možností prodeje jízdenek z kasy u řidiče. Posledním z menších měst z původních ČSAD provozů se systémem MOC se staly v rámci České republiky Strakonice, kde děrovací strojky skončily počínaje rokem 2018, tedy před pouhými třemi lety.



Posledním českým menším městem s provozem MHD, kde bylo možné se setkat s označovači maďarského typu, byly Strakonice. Od roku 2018 jsou již označovače MOC k vidění jen v Plzni a Hradci Králové. (sbírka: Ing. Flip Jiřík)

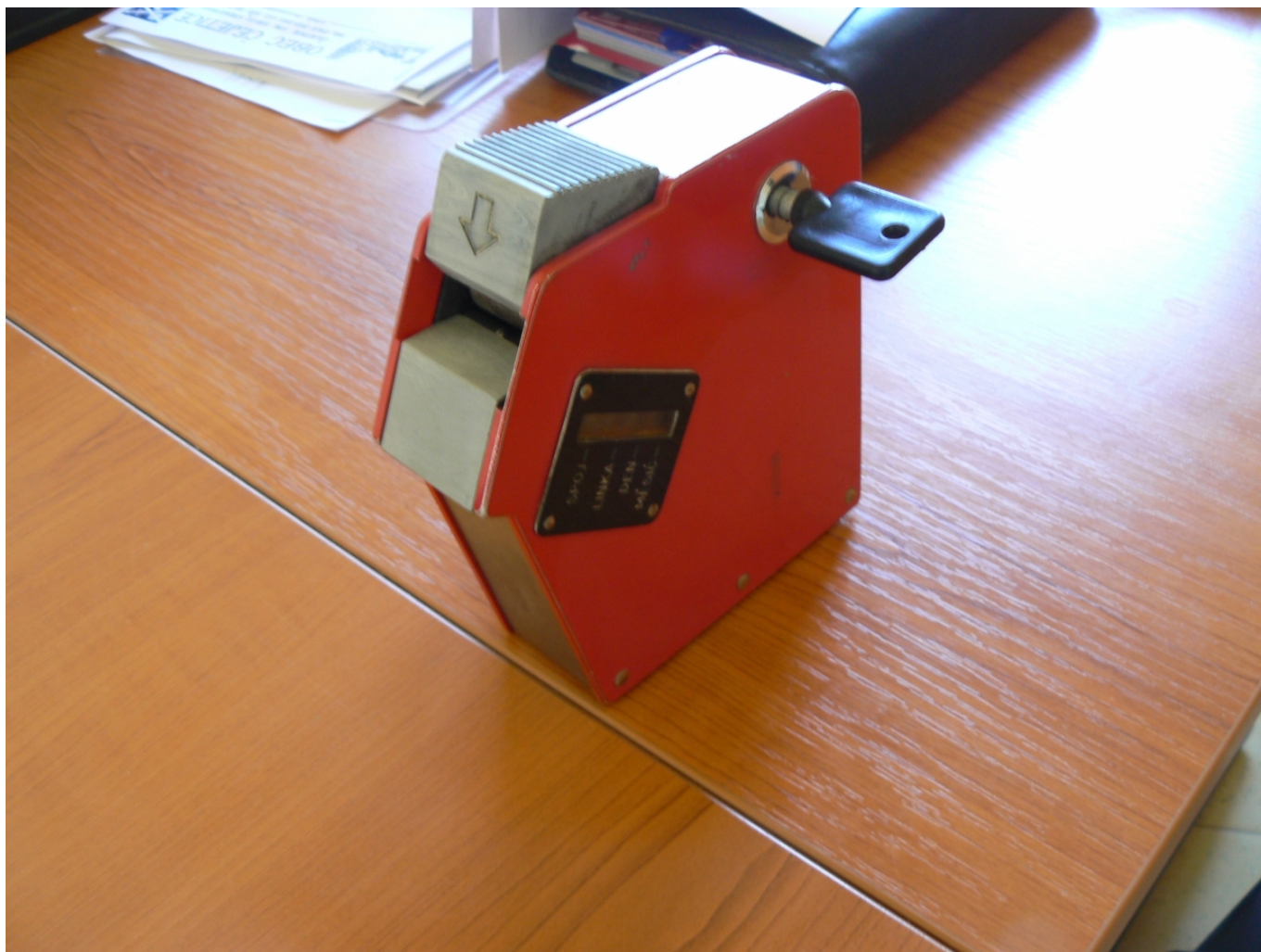
Vzhledem k tomu, že popisovaný systém MOC pocházel z Maďarska, není asi překvapením, že jsme se s ním mohli setkat také ve velkém množství měst v Maďarské lidové republice, ale také v Rumunsku a v tehdejší Jugoslávii. I zde však zavládly elektronické systémy a v posledních letech je systém MOC k nalezení ještě stále v Budapešti, v bosenském Sarajevu, a v rumunských městech Ploiești a Arad. Ve všech třech jmenovaných městech jsou však již na ústupu v souběhu s jinými typy odbavení (označovače MOC jsou již jen v některých vozech). V České republice zůstávají posledními

mohykány systému MOC města Plzeň a Hradec Králové, přičemž ve druhém jmenovaném městě je možnost označení jízdenky MOC omezena umístěním označovače jen u předních dveří. Plzeň je tak s kompletním vybavením všech vozů několika označovači MOC posledním městem s opravdu hromadně rozšířeným systémem označování jednotlivých jízdenek v děrovacím strojků.



Psáno cyrilicí. Jízdenka pro odbavení v systému MOC budapeštského typu ze srbského Bělehradu z roku 2011. (sbírka: Ing. Flip Jiřík)

Jelikož jsme zmínili, že Praha zavedla systém v roce 1974 jako první, hodí se pro úplnost uvést, že v metropoli vydržel MOC do 30. 6. 1996, kdy byl nahrazen novým elektronickým odbavováním. Výjimku představovala lanové dráze v ZOO Praha provozovaná pražským DP (avšak se zvláštním tarifem), kde jsme se s nimi mohli setkávat s „kousátky“ od sezóny 1977 až do sezóny 2017, bohužel však vždy pouze s jízdenkami z automatů Merona.



Znehodnocovač MOC používaný krátce na počátku 80. let v Písku a Strakonících. Za bližší informace (zejména o původu) tohoto systému, budeme velice rádi. (foto: Zdeněk Sýkora)

Nyní mají zájemci možnost získat jeden z dobových označovačů do svých sbírek, a současně tím přispět pro dobrou věc. Muzeum dopravy ve Strašicích se snaží získat prostředky na převoz tramvaje Škoda 03T ev. č. 303 Plzeňských městských dopravních podniků, která by měla doplnit venkovní expozici muzea. Tyto prostředky by měly být zajištěny prodejem vyřazených znehodnocovačů MOC, a to za symbolickou cenu 303 Kč. Znehodnocovačů je omezený počet a získat se dají přímo v Muzeu dopravy ve Strašicích, které by mělo být otevřeno ještě 7. a 8. 11., tedy pokud to vývoj epidemiologické situace dovolí. Rezervace lze provádět i e-mailem (michal.mikulas@centrum.cz) s možností vyzvednutí v příštím roce. Již během prvního možného termínu však byla většina znehodnocovačů rozebrána. Zájemci tak mají poslední možnost. Zástupci Škoda-bus klubu za velký zájem o podporu jejich aktivit a přepravu vozu Astra ev. č. 303 velice děkují.

Url: [Mechanizované odbavování cestujících v ČSSR](#)