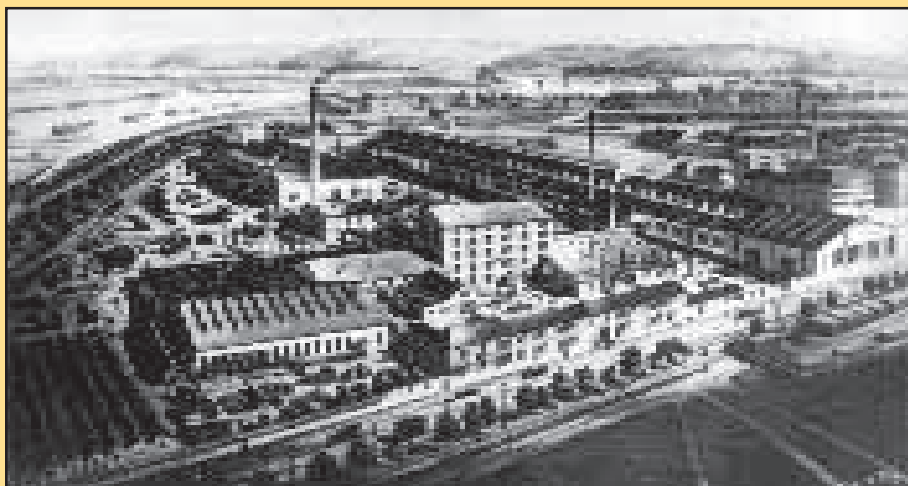


85 let výroby kolejových konstrukcí v Rustonce

Každý podnik má své výročí vzniku. Chceme-li hledat vhodná historická data v Pražské strojárně, budeme mít těžkou úlohu. Který rok zvolit? Dobu ustavení dnešní akciové společnosti? Vznik prvního historického strojírenského závodu v těchto místech? Či snad postavení prvních dílen vrchní stavby? Každé z nich je možné. My ale dáváme přednost jiné události. Před 85 lety, v srpnu 1914, se v Rustonce, kterou krátce předtím získaly Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, začaly vyrábět kolejové konstrukce. Od té doby tady platí vlastně dnešní heslo „Vše pro kvalitní tramvajovou trať.“ Připomeňme si tak alespoň stručně část historie Rustonky i to, co dnešní výrobě předcházelo. Nechceme ale vyprávět ani o opravách tramvají ani o prvních autobusových garážích a dílnách, i když jsou podstatnou a nedílnou částí zdejší historie. Všimněme si tentokrát hlavně toho, co souvisí s kolejemi...



Známe vyobrazení Rustonky v dobách její největší slávy na sklonku 90. let 19. století.

Kde se vzalo jméno Rustonka?

Strojírenská výroba na pozemku proti karlínské Invalidovně má dlouholetou tradici. Už v roce 1832 tu založili bratři Edward a James Thomasové výrobu parních pracovních strojů. Během prvních pěti let dodala různým podnikům 10 parních strojů, 6 zařízení pro zahřívání parou pro bělírny a barevny, 7 parních sušáren, 4 parní topení a řadu dalších výrobků. V roce 1850 strojárnu zakoupil další anglický podnikatel, Joseph John Ruston. V tomto okamžiku je původ poněkud neobvyklého jména Rustonka, pochopitelně s českou výslovností, jasný. Jde o tedy podobný tvar, jako např. Kolbenka apod. Ruston (ten by se měl pro změnu vyslovovat anglicky, tedy „rastn“) byl nejen zkušeným vý-



Tak vypadal areál Rustonky z křižovatky Švabky kolem roku 1923.

robem parních strojů, ale také lodí, které se vyvážely do mnoha zemí. Rustonova strojárna vyrobila i slavný parník Praha, kterým v roce 1865 zahájila provoz Pražská paroplavební společnost. Dne 1. července 1869 byla Rustonova strojárna změněna na akciovou společnost známou pod názvem Pražská akciová strojárna dříve Ruston a spol. V roce 1891 vyrobila karlínská továrna dokonce konstrukci hlavního strojírenského pavilónu pro slavnou pražskou Zemskou jubilejní výstavu. Pražská akciová strojárna ukončila svoji činnost v roce 1911. Jedním z udávaných důvodů byla nová úprava starého karlínského přístavu. Hlavní roli však sehrálo především silné konkurenční prostředí v oboru. V roce 1909 získala významný balík akcií Rustonky jedna z předních českých strojíren Bromovský – Schulz – Sohr a o rok později došlo k fúzi obou podniků. Nicméně, za své nevzalo ani vžité jméno Rustonka a, jak ukázala nedávná doba, nakonec i jméno Pražská akciová strojárna, i když v modifikované podobě, se opět vrátilo do světa podnikání.

Současnost Pražské strojárny a. s.

Založení akciové společnosti
Pražská strojárna



Areál „Rustonka“, tvořící v současné době akciovou společností Pražská strojárna, byl až do 1. dubna 1994 jednou z provozoven DP – Opravný MHD o.z., který byl součástí akciové společnosti Dopravní podnik hl. m. Prahy. Úkolem té-

to provozovny byla výroba tramvajových kolejových konstrukcí, včetně výhybek a systémů pro ovládnutí výměn a dále i výroba náhradních dílů pro prostředky MHD, tj. autobusy a tramvaje.

Počátkem devadesátých let se změny politické situace v České republice začaly postupně promítat i do hospodářské sféry, což se ve vazbě nazaběhlý systém řízení v Dopravním podniku projevilo v postupném poklesu efektivnosti výroby, v nedodržování uzavřených hospodářských smluv a v důsledku toho i k ohrožení některých činností, které měl podnik jako celek v pražské dopravě zabezpečovat. Protože dílčí organizační opatření, přijímaná k nápravě těchto nežádoucích trendů neměla patřičný efekt, bylo na úrovni Magistrátu Prahy rozhodnuto o celkové restrukturalizaci Dopravního podniku hl. m. Prahy. Jedním z celé řady přijatých organizačních opatření bylo potom rozhodnutí, založit 1. dubna 1994 v areálu „Rustonka“ akciovou společnost Pražská strojárna.

Hlavním přínosem založení Pražské strojárny a. s. bylo zvýšení pružnosti organizace řízení podniku a v důsledku toho i jeho dosud trvajícím rozvojem. Podnik úspěšně řeší modernizaci své technické základny a dále i modernizaci jednotlivých prvků tramvajových tratí. I když prvořadým úkolem Pražské strojárny a. s. zůstalo i nadále zabezpečování výroby veškerých prvků tramvajových tratí pro pražskou dopravu, byl podniku ponechán dostatečný prostor pro jeho podnikatelské aktivity mimo Prahu. To ovšem předpokládalo další zvyšování konkurenceschopnosti výrobků a to zejména na zahraničních trzích. Proto byl v roce 1996 zahájen proces implementace systému řízení jakosti, který byl v roce 1997 úspěšně uzavřen certifikací podniku dle normy ISO 9001.



Výrobní aktivity

Pražská strojárna a. s. je i nadále dodavatelem celkových kolejových konstrukcí. Z velkých akcí re-

(Pokračování na straně 1V)

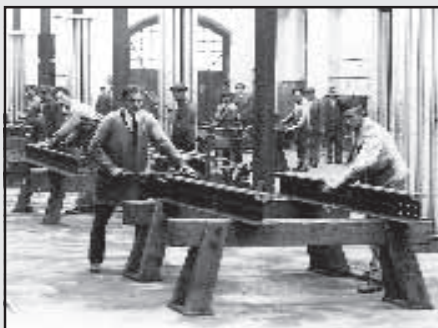
Vznik dílen kolejových konstrukcí v Ús



Montovna kolejových konstrukcí v počátku svého provozu.

Počátky výroby kolejových konstrukcí

O nejstarším období výroby kolejových konstrukcí v dílnách Elektrických podniků nejsou zatím k dispozici žádné přesnější údaje. První tramvajové tratě byly stavěny, řečeno dnešní terminologií, dodavatelským způsobem. Teprve trať Karlovo náměstí – Král. Vyšehrad stavěly Elektrické podniky ve vlastní režii a s vlastními dělníky. V té době podle všeho pojem „stavba a udržování tratí“ současně znamenal i výrobu kolejových konstrukcí. Kde se příprava jednotlivých křížení, rozvětvení a oblouků uskutečňovala, zatím nevíme. Teprve v roce 1908 byla současně s novostavbou vozovny ve Strašnicích v jejím areálu postavena i první samostatná dílna vrchní stavby. „Dílna pro vrchní stavbu, zděná, 20,35 m dlouhá a 12 m široká se dvěma vraty ve východním průčelí a osmi 200/250 cm velkými okny v podélných hlavních zdech. Uvnitř dvě výhňe, každá se zvláštním komínem,“ tak popisovala strašnické pracoviště technická zpráva.



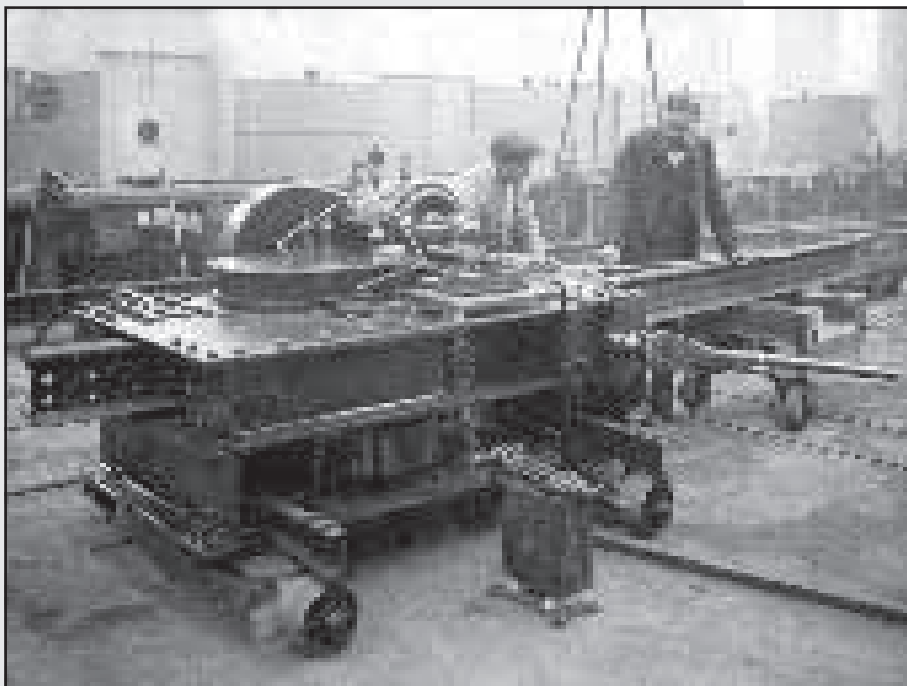
...a detail z výše uvedené fotografie.

Neobvyklá agenda oddělení D 14

Dílny kolejových konstrukcí se ve své dlouhé historii nezabývaly jen činností obsaženou v jejich názvu. Na počátku 20. let došlo k velkému útlumu nákladní tramvajové dopravy a nebylo ekonomické, aby ji řídila samostatná kancelář. Veškerá agenda byla od 6. listopadu 1922 svěřena právě dílnám kolejových konstrukcí. Například v roce 1923 tak oddělení D 14 zajistilo přepravu 194,6 tun různých režijních nákladů (nákladní motorové vozy ujely 43 707 km, vlečné vozy 27 796. Cizích nákladů bylo přepraveno přes 11 tun. Malými nákladními vozičky, které se připojovaly za běžné tramvajové vlaky, bylo přepraveno pro firmu Odkolek 15,7 tuny pečiva při 3919 jízdách (73 798 km). Oddělení D 14 provozovalo i kropicí tramvaje patřící pražské obci (celkem vykonaly v roce 1923 7183 jízd a najely 16 247 kilometrů) a také vůz na čištění kolejových žlábků. V této činnosti dílny kolejových konstrukcí pokračovaly až do roku 1925, kdy agenda přešla na oddělení D16 (Elektrotechnická zařízení, provoz automobilový včetně autobusů a doprava nákladová). Od té doby se dílny kolejových konstrukcí opět věnovaly jen své základní činnosti.

Správní rada Elektrických podniků se už od roku 1909 zabývala otázkou zřízení nových dílen. Dílny postavené v roce 1900 v holešovické Centrále vůbec nedostačovaly potřebám tramvajového provozu. Zpočátku se nedařilo najít vhodný pozemek

být odevzdány svému účelu první dvě nové budovy – obytná budova a skladiště s bytem skladníka. V montovně, strojovně, navijárně, kovárně, truhlárně a lakovně byly během léta dokončeny zadané stavební práce a započalo se s instalováním elektric-



Strojní ohýbačka kolejnic 28. října 1916 v dílně kolejových konstrukcí.

Foto A. Novotný

pro nové dílny. Dokonce se uvažovalo zatím alespoň o nějakém provizoriu. Teprve nabídka Pražské akciové strojírny na prodej celé reality bývalé Rustonovy továrny čp. 145 v Praze VIII v roce 1911 dala novou naději na zřízení uspokojivého technického zázemí elektrických drah. Správní rada se 14. září 1911 usnesla jednomyslně doporučit městské radě i sboru obecních starších, aby nabídnutou realitu zakoupila za 1 580 000 korun. Městská rada koupí Rustonky schválila 6. října 1911 a sbor obecních starších 16. října téhož roku. Nový majetek přešel na pražskou obec (a tím na Elektrické podniky) podpisem příslušné smlouvy 27. února 1912.

Přestavba celého areálu byla velmi náročná. V březnu 1912 bylo při veřejném ofertním řízení zadáno zbourání stávající kovárny, cukrovarnického oddělení, soustružny a čtyřpatrového skladiště modelů. Současně byl schválen projekt adaptace zbyvajících budov – postavení nové administrační budovy, skladiště a záchodů, adaptace bývalé kotlárně a slévárny na ústřední dílny. Některé prostory byly použitelné okamžitě, a proto se už 7. srpna 1912

kého osvětlení, ústředního topení a v neposlední řadě i strojního zařízení.

Dne 18. dubna 1914 zástupci generální inspekce rakouských drah povolili používání montovny, kovárny, truhlárny a lakovny. Okamžitě bylo zahájeno



Svařování kolejí elektrickým obloukem na montážním dvoře v Rustonce před dílnou kolejových konstrukcí v roce 1927.



Tak to vypadalo ve strojovně dílen kolejových konstrukcí.

do Rustonky nastěhovaly veškeré kanceláře oddělení elektrických drah (včetně ředitelství) a magistrátní referát XV. Dne 21. prosince 1912 získaly Elektrické podniky stavební povolení a půlce ledna 1913 se na pozemku bývalé továrny rozběhly naplno stavební práce. Dnem 1. listopadu 1913 mohly

velké stěhování ústředních dílen z jejich dosavadního sídla v holešovické Centrále. Stěhování se dočkala i údržba vrchního vedení tramvají, která dosud sídlila ve vinohradské vozovně.

Správní rada ve své schůzi 12. června 1913 schválila další etapu adaptací zbyvajících komplexu továrních budov pro dílny vrchní stavby, které sídlily ve strašnické vozovně. Úřední povolení přestavby získala 20. října 1913. V té době (od 22. srpna) se však už naplno stavělo a práce probíhaly až do léta následujícího roku. „O lhůtě srpnové 1914 dílny vrchní stavby mohly být ze Strašnic do upravených místností postupně přestěhovány.“ V srpnu 1914 (přesný den bohužel neznáme) se v nových dílnách kolejových konstrukcí poprvé rozběhla výroba. Dílny kolejových konstrukcí se skládaly především z montážní haly kolejových konstrukcí, o ploše asi 58,5 x 19,5 m, kterou procházela normálně rozhodná kolej. K montovně přiléhala strojovna (45,7 x 9,4 m) s pomocnou kolejí o úzkém rozchodu 600 mm, která sloužila k dopravě materiálu a procházela ještě sousední kovárnou a skladem. V budově byly ještě kanceláře, rýsovna, výpočtová

středních dílnách Elektrických podniků

kancelář, cínovna, truhlárna a další sklady. Od východní části původní tovární budovy, ve které teď byly sklady, dílny a garáže vrchního vedení, byly dílny kolejových konstrukcí odděleny chodbou s pomocnými kolejemi.

Patrně na počátku dvacátých let se začalo definitivně rozlišovat mezi výrobou kolejových konstrukcí a stavbou tratí. Stalo se tak asi při změně podnikové organizace. Vznikla samostatná oddělení nazvaná „Dílny kolejových konstrukcí“ (od 22. února 1923 označované jako D 14) a „Stavba a udržování tratí“ (D 15). V roce 1926 bylo oddělení D 14 zahrnuto v rámci další reorganizace do tzv. skupiny strojně – elektrotechnické, zatímco oddělení D 15 se stalo součástí skupiny stavební. Na sklonku roku 1925 dílny kolejových konstrukcí zaměstnávaly 1 technického úředníka, 1 mistra, 3 technické podúředníky, 2 administrativní podúředníky, 1 kancelářského pomocníka, 1 sluhu, 57 řemesníků definitivních a 5 smluvních, 15 dělníků definitivních a 9 smluvních a 2 ženy. Celkem tedy pracovalo 9 osob v kanceláři a 88 v dílně. Vedle výroby opotřebovaných částí kolejových konstrukcí bylo zhotoveno 320 výhybek, srdcovek, různých oblouků a křížení.



Ohýbání kolejnic před budovou dílen kolejových konstrukcí 28. října 1916. Foto: A. Novotný

V té době byla správa oddělení D 14 přičleněna k oddělení D 17 (Dílny pro opravu vozů), při zachování jejich formální samostatnosti, aby byl zhozdárněn celý provoz Ústředních dílen. Tím byl položen organizační základ k poválečnému mnohaletému začlenění výroby kolejových konstrukcí do ústředních dílen DP.



Nádvoří Rustonky před montovnou vozů ve druhé polovině 20. let.

Pravděpodobně od roku 1951 (zatím spolehlivě doloženo v tomto roce) začaly dílny kolejových konstrukcí dodávat své výrobky i do jiných československých měst. Mezi prvními odběrateli byly dopravní podniky v Košicích, Liberci, Jablonci nad Nisou, Olomouci, v následujícím roce přibýly další. Kolejové konstrukce, točny i kolejové oblouky odebíraly i jiné podniky – ČKD Stalingrad, Energostav Vyškov (pro dopravy transformátorů v rozvodnách) a zejména různí provozovatelé kolejové vnitrozávodové dopravy.

Na počátku 60. let svítla dílnám kolejových konstrukcí naděje, že získají nové větší prostory. Jediná budova a pracovní plocha v areálu Rustonky už nestačily zvyšujícím se nárokům na moderní tram-

vajovou trať a jediným zlepšením bylo získání tzv. „letišť“, nové montážní plochy na druhé straně železniční tratě. S novými dílnami kolejových konstrukcí se počítalo v projektovaném areálu ústředních dílen v Hostivaři. Podle návrhu z roku 1961 se měly nacházet v místech, kde je dnes garáž autobusů. O rok později nový návrh zastavovacího plánu počítal s dílnami kolejových konstrukcí přibližně v prostoru, kde se dnes nacházejí autobusové dílny. Nakonec, jak je všeobecně známo, k žádné změně nedošlo a výroba kolejových konstrukcí zůstala v původním objektu.



Kolejové konstrukce, nové i staré, se v Rustonce odkládaly na různých volných místech. Snímek pochází z počátku 20. let.

Když v roce 1964 došlo k vytvoření závodů, stala se výroba kolejových konstrukcí náplní Závodu 5 – Střední a těžká údržba (od roku 1966 pod názvem Opravný dopravních prostředků) a v roce 1971 Dopravního podniku hl. m. Prahy – Technické služby. Ani v dalších letech se v zásadě na základním začlenění výroby kolejových konstrukcí do činnosti ústředních dílen nic neměnilo (nepočítáme-li pochopitelně oficiální reorganizace DP a s tím související



Montážní plocha před dílnou kolejových konstrukcí kolem roku 1980.

přejmenovávání jednotlivých složek.) Teprve 8. prosince 1993 bylo rozhodnuto uskutečnit po několika desetiletích zásadní krok a vyčlenit výrobu kolejových konstrukcí a souvisejících činností z Dopravního podniku do samostatné dceřiné akciové společnosti. V té době už dlouhá léta areál Rustonky nesloužil k opravám tramvají ani autobusů.



Pracovní vlak přepravuje kolejnice z Rustonky asi v polovině 20. let.



Lokomotivy pro posun železničních vozů kolem roku 1980.

Kolejiště Rustonky

V Rustonce se koleje nejen vyráběly, ale také používaly. Proto si i zaniklé kolejiště Rustonky zaslouží malé připomenutí. Tak rozsáhlý areál, kde se vyráběly kolejové konstrukce, opravovaly tramvajové vozy a počítalo se i s přisunem železničních vozů s materiálem se bez nich pochopitelně neobešel. Protože v areálu Rustonky už dříve existovalo vlečkové kolejiště Pražské akciové strojírny, napojené na trať Severozápadní dráhy těsně před karlínským zhlavím jejího libeňského nádraží, staly se dosavadní železniční koleje základem manipulačního kolejiště ústředních dílen a z větší části byly vybaveny trolejovým vedením. Výstavba nového kolejiště se tak omezila hlavně na vjezdové koleje (s tím souviselo položení čtyř výhybek a jednoho křížení na dvoře) a napojení dílen kolejových konstrukcí (s použitím jedné výhybky). Celkem bylo v Rustonce v roce 1914, kdy zahájily zdejší dílny oficiální činnost, 1064 metrů kolejí vně budov, z nich převážná většina byla zatrolejována. Kromě toho tu zůstalo dalších asi 175 metrů starých kolejí bez trojeje a čtyři staré točny. Doprava opravovaných vozidel na příslušná pracoviště obstarávaly dvě posuvny (na které navazovalo v době vzniku dalších 27 kolejí v interiérech dvou hlavních dílenských budov). V některých objektech existovaly ještě různé pomocné „úzké koleje“ pro dopravu materiálu. Některé byly dokonce provedeny jako tříkolejnicová splítka s normálním rozchodem. Kolejiště se pochopitelně v dalších desetiletích několikrát doplňovalo a upravovalo.

Na trať byla Rustonka napojena od října 1913, zpočátku jen jednokolejným obloukem ve spojení s levým kolejovým přejezdem. V roce 1922 tu byla instalována tzv. jednoduchá anglická výhybka (lidově nazývaná „poloangličanem“), která umožňovala jednodušší manipulaci s vozidly. Výhybek tohoto typu bylo v pražské tramvajové síti velmi málo. Další poloangličany byly instalovány pouze před některými dalšími vozovkami, na Smíchově, v Karlíně, na Vinohradech a na Švábkách. Toto uspořádání vydrželo před Rustonkou až do roku 1949, kdy byl areál nově napojen dvojicí samostatných oblouků spojujících se v prostoru vrátnice.

Po ukončení provozu starých obousměrných tramvají v roce 1974 byla potřeba kolejiště podstatně menší než dříve, ale k jeho rušení dlouho nedocházelo. Dokonce i tramvajové posuvny ještě nějaký čas sloužily k přepravě opravovaných autobusů. Teprve po zrušení provozu nákladních tramvají do dílen kolejových konstrukcí byl od 1. ledna 1981 oficiálně zakázán vjezd tramvají do areálu. Kolejová odbočka byla snesena v rámci rekonstrukce Sokolovské třídy probíhající od 27. července 1981. Ani to však kupodivu neznamenalo úplný konec zdejšího kolejiště, protože tu ještě zůstaly dvě tramvajové lokomotivy dál sloužící k posunu železničních vagonů. Definitivní tečku za tramvajovým provozem udělalo nakonec zrušení železniční tratě na Těšnov 3. června 1984. Jednu z těchto neobvyklých tramvají můžeme dodnes vidět v Muzeu MHD ve Střešovicích.

Pokud dnes vkročíte na nádvoří Rustonky, stále tam můžete najít poslední metry starých kolejí. Téměř symbolicky v zemi dodnes zůstaly i dvě výhybky.

Současnost Pražské strojírny a. s.

(Pokračování ze strany I)

lizovaných v posledních letech lze uvést křižovatku Tylovo náměstí, Anděl, smyčka Smíchov a křižovatku Otakarova (o celkem 64 srdcích), která je v současné době složena a smontována na „letišti“, tj. na montážní ploše Pražské strojírny a. s. Ve výrobním programu zůstala i nadále výroba a opravy některých náhradních dílů pro dopravní prostředky MHD.

Podnik dále na základě požadavku odstěpného závodu Elektrické dráhy zajišťuje a vyrábí i staré provedení čepových výměn R50 a R20.

Od svého vzniku 1. dubna 1994 věnuje akciová společnost Pražská strojírna zvýšenou pozornost zejména dalšímu vývoji jednotlivých komponentů



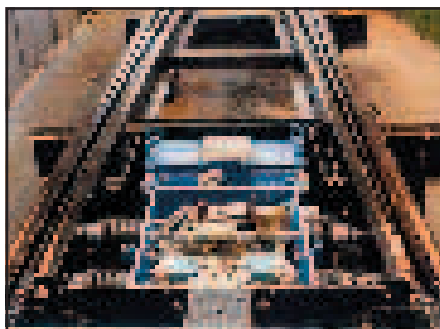
Montáž kolejového křížení „Tylovo náměstí“ na ploše v Rustonce.

kolejových konstrukcí tramvajových tratí, které se v areálu „Rustonka“ vyráběly ještě před vznikem společnosti. Tento sortiment, který tvoří i nadále hlavní výrobní program podniku, lze rozdělit do následujících skupin:

- addávky výhybkových systémů pro ovládání výměn,
- addávky tramvajových výměn,
- kompletní dodávky kolejových konstrukcí včetně výhybkových systémů, tramvajových výměn a řídicích systémů (spolupráce s firmou Elektroline s.r.o.).

Dalšími komponenty jsou výroba vytápění výměn a výroba přechodových kusů.

V oblasti výhybkových systémů jsou ve výrobním programu v současné době 3 základní typy. První typ – VSP-1-K je systém elektricky ovládaný, s přestavivkem (elektromagnetickým nebo elektrohydraulickým), kontrolními táhly a zamykacím me-



Výhybkový systém VSP – 10-K

chanismem, druhý typ – VS-20 je systém pro ruční přestavování a třetí typ – VSP-20 je kombinací prvního a druhého – systém elektricky ovládaný a s přestavivkem. O vysoké kvalitě zejména systému VSP-1-k svědčí nejen to, že systému byla po tři roky udělována prestižní značka kvality **CZECH MADE**, ale zejména jeho reference ze zahraničí. Lze proto oprávněně konstatovat, že tento výhybkový sys-

tém tvoří absolutní špičku svého druhu v celé Evropě.

V oblasti tramvajových výměn nabízí Pražská strojírna výměny od poloměru R20 do R70, jejichž základním představitelem je pružná výměna s výměnným jazykem R50-NT1-VJ a nově vyvinutou výměnu evropského provedení o rádiu R50. U všech výměn je podle postupného najetí do sériové výroby počítáno i s preventivním ošetřením pojezdové hrany tvrdonávarem.

V oblasti řídicích systémů se neustále prohlubuje spolupráce s firmou ELEKTROLINE s. r. o., která začala již sériově vyrábět nový řídicí systém TMPK. Ten dosahuje svou unifikací úroveň řídicích systémů nejrenomovanějších evropských firem a je proto vhodným ovládacím zařízením systému VSP-1-K.

V Pražské strojírny je rovněž věnována pozornost zvyšování produktivity práce a zlepšování pracovních podmínek, což se projevuje v rychlosti realizace jednotlivých zakázek a to při zachování vysoké kvality výroby. Stávající ověřená montáž a svařování jednotlivých srdcí ve výrobní hale na montážní desce byla v současné době rozšířena o nové, plně zabezpečené pracoviště, které je vybavené montážními plochou z panelů

VUIS. Do budoucna je uvažováno o jeho rozšíření tak, aby na tomto pracovišti mohla být smontována, svařena a předána zákazníkovi celá 6-ti srdcová konstrukce. Převedení výroby a montáže do haly umožní zkrácení dodacích lhůt, zvýšení kvality odstraněním vlivů změn klimatických podmínek a ve svém důsledku umožní i snížení, nebo alespoň udržení cenových relací.

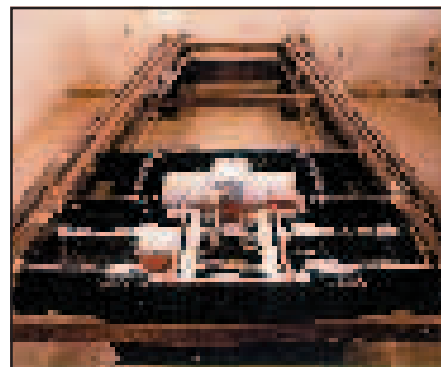
Obchodní a marketingové aktivity

Pro budoucí prosperitu Pražské strojírny a. s. je významné navazování spolupráce se zahraničními firmami v oblasti výroby i obchodu, které urychluje rozvoj firmy i v oblasti technické a snižuje závislost na omezeném trhu ČR.

V průběhu let 1994 až 1998 se prohloubila spolupráce s firmou **BBR** (Německo), jejímž prostřednictvím firma prodala na německý trh významnou část produkce výhybkových systémů. Prostřednictvím této společnosti jsou výhybkové systémy Pražské strojírny úspěšně používány zejména v Kolíně nad Rýnem, Darmstadtu, Würzburgu, Frankfurtu nad Mohanem a Karlsruhe. V Německu je v současné době zabudováno přibližně 100 výhybkových systémů. První velká zakázka pro Frankfurt nad Mohanem je v současné době realizována – postupná dodávka 54 výhybkových systémů VSP-1-K je rozložena až do roku 2002.

V roce 1997 byla zahájena spolupráce s firmou **KIHN** (Lucembursko) ve výrobě kolejových konstrukcí pro tramvajové tratě a byl podepsán protokol o spolupráci v oblasti tramvajové dopravy. Důkazem této spolupráce bylo umístění 2 výměn této společnosti při realizaci smyčky Smíchov. Pro rok 1999 byly udělané některé kroky k tomu, že se budou v Pražské strojírny v roce 1999 vyrábět některé díly pro výměny společnosti KIHN.

Velice důležitou věcí v zahraničních aktivitách Pražské strojírny bylo podepsání smlouvy o výhradním zastoupení s firmou **Robert Szenk** (Polsko) pro polský trh v roce 1998. Tato spolupráce již přinesla první výsledky v prodeji výhybkového systému s řídicím systémem TMPK (Elektroline s.r.o.) do Varšavy.

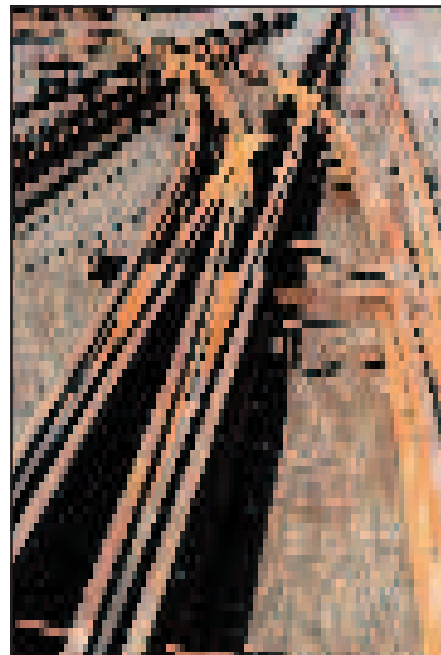


Výhybkový systém VSP – 1-K

vy. Právě zde má Pražská strojírna velkou šanci zvládnout ve velkém výběrovém řízení, které se připravuje pro rok 1999. Kompaktní celek – systém + řízení (ELEKTROLINE s.r.o.) se osvědčil kromě samozřejmě tuzemska a Polska ještě v **DP Budapešť** a je součástí dodávky do Tallinu (Estonsko).

Prostřednictvím společnosti **ANSALDO** (sídlo v Praze) se jedná o uvedení systémů v Turíně a dalších italských městech. S touto společností byla v roce 1999 podepsána také smlouva o výhradním zastoupení Pražské strojírny v Itálii.

Pražská strojírna a. s. začala rozvíjet své obchodní aktivity i na východní trhy, zejména do země bývalého Sovětského Svazu. Bližší kontakty již byly navázány s následujícími Dopravními podniky: **Tallin** (Estonsko), **Riga** (Lotyšsko), **Kijev** (Ukrajina), **Sofie** (Bulharsko). Z těchto aktivit vyšel i konkrétní obchod a to kolejová konstrukce pro Tallin. Pro rok 2000 plánuje DP v Tallinu objednat v Pražské strojírny a. s. 2 až 3 takovéto konstrukce.



Kolejové křížení pro DP Liberec – souběh dvou rozchodů 1000 mm a 1435 mm.

V oblasti marketingu a propagace v roce 1998 se Pražská strojírna a. s. prezentovala na výstavách Pragotrafic 97 – Praha (ČR), City Transport 97 – Stuttgart (Německo), InnoTrans 98 – Berlín (Německo), Hannover 99 (Německo), dále na konferenci UITP 98 v Praze a na výstavě v Lodži 98 (Polsko). K propagaci strojírny zejména v zahraničí by mělo rozhodně také přispět zřízení webovských stránek Pražské strojírny a. s. na Internetu. Pro rok 1999 budou tyto stránky zhotoveny kromě české verze také v angličtině, němčině, italské, polštině a francouzštině. Z oblasti výpočetní techniky rozhodně velice pomáhá marketingovým aktivitám používání elektronické pošty, prostřednictvím které začali pracovníci Pražské strojírny komunikovat se zákazníky v obchodních i technických záležitostech.