

POZVÁNKA: Výbor Tramvajklubu Vás zve na členskou schůzi, která se koná v úterý 7. července 1992 v 17 hodin v přednáškovém sále TMB. Na programu bude mimo jiné videopásma »MHD v Brně z málo známých pohledů«, které připravil Michal Hartl.

Výbor sekce

1. Z činnosti sekce.

— Další výborová schůze se koná 18. srpna 1992, příští členská schůze 1. září 1992.

— Nedoplatěním bylo v INFORMACÍCH č. 159 uvedeno vyloučení Martina Haráka a Pavla Prokopa. Oběma se výbor omlouvá, ale současně podotýká, že k omylu by nedošlo při placení obvyklým způsobem, t. j. buď při placení na schůzi s potvrzením do členského průkazu nebo složenkou na adresu pokladníka. Poslání příspěvků po kamarádech a předávání částky při náhodném potkání pokladníka nese riziko neuznání.

— Po zvážení okolností výbor zrušil vyloučení Gisberta Jákla, který dodatečně vyrovnal příspěvek pro rok 1992.

— Definitivní cena zájezdu do Francie činí 3160,- Kčs bez stravy. Kdo zaplatil druhou zálohu 1600,- Kčs, vynucenou dodavatelem potravin, nechť doplatí dalších 560,- Kčs do celkové ceny na adresu: RK Model, Viniční 53, 615 00 Brno.

2. Doplnky adresáře.

Změna adresy (oprava PSČ) - Ing. Vladimír Hlávek, Palisády 18, 811 06 Bratislava, tel. D - 314476, Z - 65535/314.

3. Novinky MHD v Brně.

— Od dubna jsou na zastávkách nekolejové dopravy instalovány nové jízdní řády zpracované a tištěné počítačem, na nichž jsou uvedeny konkrétní odjezdy z příslušné zastávky (dosud jen z konečných stanic).

— Na rekonstruovaném mostě u výstaviště začala montáž kolejového svršku. Budou užity kolejnice a upevňovací materiál S 49, montované do monolitní betonové desky přes pružné podložky systému POLGUM.

— Prázdninové omezení dopravy bude platit od 1. 7. do 31. 8. Rozsah bude podobný jako v minulých letech, novinkou je zrušení linek č. 13 a 21 v pracovních dnech a jejich nahrazení zdvojením linky č. 10.

— Pro výstavbu kanalizace v ulici Lipové bude asi zastaven provoz na lince č. 144.

— Při rekonstrukci kolejí v křižovatce Křenová - Dornych - Koliště bude od 16. do 30. 4. 1992 vyřazena tramvajová doprava do Komárova, Lišně, Juliánova a na Stránskou skálu. Náhradou bude zřízena autobusová linka č. 30 [Hlavní nádraží - Komárov] od tramvajového nástupiště a č. 32 [Hlavní nádraží - Juliánov - Lišně, Hloubalova] z trolejbusové smyčky. Tramvajové linky budou ukončeny u hlavního nádraží, linky č. 12 a 22 budou sloučeny v jednu pod č. 22. Trolejbusové linky do Slatiny a Šlapanic budou ve směru do města vedeny ulicemi Hladíkovou, Masnou, Mlýnskou na Rumiště a zpět Křenovou.

— Na vozidla jsou umísťovány nálepky s novým znakem DPMB na kruhovém blém podkladě - na tramvajích na čele vozu, u autobusů na boku.

— Dopravní podnik instaloval novou elektronickou telefonní ústřednu s provolbou. Nové číslo je 3117xxx. Při neznalosti koncového trojčíslí účastníka lze volat spojovatelku 3117111.

4. Novinky MHD v Československu.

BRATISLAVA: Probíhají přípravné práce na přechod na normální rozchod. Tyto spočívají v používání jednak panelů systému BKV se třetím žlábkem, podkladových velkoplošných panelů s libovolným nastavením rozchodu nebo speciálních betonových pražců s otvory pro vruty podkladnic pro oba rozchody. Panely BKV změní při přejití na normální rozchod osu koleje, ostatní dva způsoby nikoli. Uvedené prvky vrchní stavby jsou používány při probíhajících rekonstrukcích tratí. Nejčastěji je užíván otevřený svršek S 49 s betonovými pražci. Složitější záležitostí budou

křížení a výhybky. Podle údajů výrobce jsou však výměňová tělesa bez úprav použitelná jak pro metrový, tak i pro normální rozchod. Záměrem je do roku 1995 otevřít první trať a přestavět vozovnu Krasňany. Podle finanční situace se předpokládá dokončení přestavby tramvajového systému od tohoto data v rozmezí 3 - 5 let. Pro starší vozy T3 eventuálně K2 (které budou postupně vyřazovány) se počítá s použitím starších podvozků od jiných čs. podniků.

Celá přestavba je motivována především odstraněním handicapu úzkého rozchodu. Základním negativem je 1,3 x vyšší dynamické namáhání svršku i vozové skříňe v příčném směru u rozchodu 1000 mm. Nasazením vozidel s šířkou skříňe 2,2 - 2,3 m, pro které je hodnota příznivější (tato šířka je obvyklá ve většině západních měst), by si vynutilo podstatné zvýšení jejich počtu pro zachování stávající hodinové kapacity tramvajových tratí. Přes tato fakta je otázkou, nakolik je změna rozchodu v Bratislavě nutná. Na opravených úsecích dosahují tramvaje rychlosti i přes 70 km/h, což je více než dostatečné. Jiným příkladem mohou být štyrské zemské dráhy v Rakousku. Zde jsou v provozu vozy široké také 2,5 m a na tratích rozchodu 760 mm dosahují běžné rychlosti 70 km/h.

Vzhledem k tomu, že podobné přípravné práce jako v Bratislavě jsou prováděny i v libereckém dopravním podniku, je velmi pravděpodobné, že v Československu zanikne u tramvaj rozchod 1000 mm.

ČESKÉ BUDĚJOVICE: Od 1. 6. 1992 jezdí trolejbusová linka č. 2 v trase Nádraží - Nemanice - Borek.

ÚSTÍ NAD LABEM: Dnem 30. 4. 1992 začal provoz trolejbusů do oblasti Krásného Března, kde přibýlo 7 km tratí se dvěma smyčkami. Jezdí sem tyto trolejbusové linky: 55 [Severní terasa - sídliště Pod vyhlídkou], 56 [Všebořice - Pod vyhlídkou] a 58 [Holomeř - Žežická].

5. Končící lokomotivy.

V současné době končí v okolí Brna provoz lokomotiv řady T 679.1 (781) „Sergej“. V pravidelném provozu jsou již jen na dvou párech nákladních vlaků na trati Brno - Veselí na Moravě, nepravidelně v úseku Přerov - Kojetín a Božice - Břeclav na odvoz štyrkových vlaků.

6. Modernizované tramvajové vozy.

Na výstavě AUTOTEC '92 byla vystavena tramvaj T3 evid. č. 1616 brněnského dopravního podniku s namontovanou elektrickou výzbrojí TV8 s rekuperačí. Tento vůz je v modrém reklamním nátěru ČKD „Ze staré nová“. Hlavní předností nové výzbroje jsou rozměry jednotlivých bloků - mimo nové skříňe za kabinou řidiče je vše (včetně brzdových odporů) umístěno pod podlahou vozu. Při rekonstrukci dokonce není údajně nutno měnit trakční kabeláž. V ústředních dílnách v Králově Poli bude rekonstruován další vůz evid. č. 1634.

7. Tramvajové muzeum ve Vídni.

Vídeňské STRAßENBAHN MUSEUM na Erdbergstraße je od 13. 6. 1992 otevřeno ve všech halách bývalé tramvajové vozovny. Pro ilustraci poměrů je zajímavá částka věnovaná městem na stavební přípravu a rekonstrukci nových expozičních hal. V roce 1991 to bylo 15 mil. šilinků. V současnosti jsou ve všech přístupných halách vystavena historická vozidla, v dalších letech přibudou textové panely, součásti vozidel, vrchní stavby, apod. Ve správních budovách vozovny bude tzv. vstupní expozice. I nadále jsou jedinými historickými vozidly provozovanými komerčně dvě soupravy »M« vozů, rekonstruovanými na kavárny pro okružní jízdy. Ostatní aktivity jsou v režii dvou spolků vlastních park historických vídeňských vozů (WTM a VEF).