

## Tramvajklub - Kruh přátel Technického muzea v Brně, sekce MHD

**POZVÁNKA:** Výbor Tramvajklubu Vás zve na členskou schůzi, která se koná dne 3. listopadu 1992 v 17 hodin v přednáškovém sále TMB. Na programu bude mj. pásmo diapozitivů z provozu brněnské MHD „Brno před 10 lety“, které připravil Ing. Kašík.

Výbor sekce

### 1. Smuteční zpráva.

Dne 8. října 1992 zemřel ve věku 59 let dlouholetý člen naší sekce

† Ing. Oskar NEČAS †

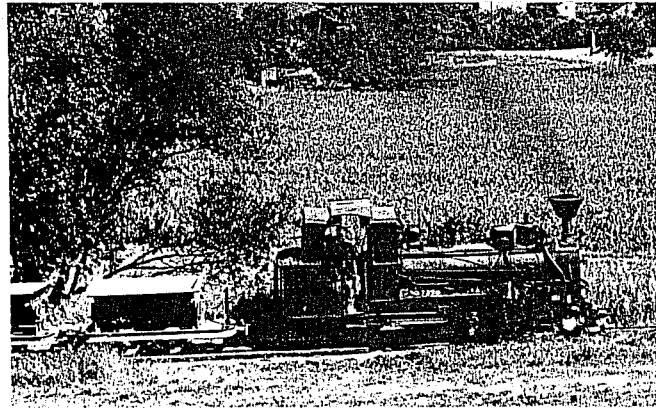
Nezapomenutelné zůstanou jeho přednášky o stavbách mostů a tramvajových tratí, které čas od času zasvěceně přednášel. Trvale zůstanou v archivu uloženy jeho překlady zahraničních časopisů s dopravní tematikou. Čest jeho památce!

### 2. Z činnosti sekce.

— Dne 14. 11. 1992 se uskutečnil vycházka po trati Mladějov - Hřebeč, která má t. č. zastavený provoz. Odjezd vlakem z Brna do Skalice nad Svitavou v 6<sup>46</sup> hod., návrat do Brna ve večerních hodinách.

— Od 19. 10. 1992 byly zvýšeny poštovní tarify a náklady na rozesílání Informací budou ročně činit 33,- Kčs na člena. Na výborové schůzi bylo proto odhlasováno, že stávající roční příspěvek 20,- Kčs bude zvýšen o 30,- Kčs, tedy na 50,- Kčs.

— Členský příspěvek na rok 1993 se bude vybírat na listopadové a prosincové schůzi. Členové jej mohou složit pokladníku Otto Bittnerovi hotově nebo poslat poštovní poukázku »C« na adresu Otto Bittner, Vranovská 71, 614 00 Brno. Při placení hotově je třeba nutně předložit členský průkaz. Při zaslání poštou napišete ve »Zprávě pro příjemce« číslo průkazky a letopočet počátku členství.



### 3. Novinky MHD v Brně

— Během října se v ulicích objevily další tramvaje s celoplošnou reklamou. Souprava 1615 + 1619 »AGFA FILM« je bílá s červenými nápisy, 1630 + 1631 »BELLINDA« je opět bílá, má však šedou střešku a plenty, nad okny je červený pruh. Na bočnici jsou ve čtyřech barvách namalovány běžící nohy. Na SP jsou v ústředních dílnách vozy 1624 a 1625, na nichž bude proveden rovněž tento nátěr.

— Vůz 1616 s elektrickou výzbrojí TV8 je možno vidět denně od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup> při zkušebních jízdách bez cestujících. Řidiči se střídají ve 14<sup>00</sup> ve vozovně Královo Pole. Kilometrický proběh na jednu službu je asi 120 km. Dokončuje se rekonstrukce vozu 1634. Kromě výzbroje TV8 bude mít i novou čelní a boční linkovou orientaci (dovezenou z Lipska). Do dílen byly z písárecké vozovny odeslány vozy evid. č. 1637, 1638 na provedení VP, při níž budou rovněž rekonstruovány na tyristorovou regulaci. Během tří let se předpokládá dosazení výzbroje TV8 na všechny vozy T3 SU a CS.

— Počátkem listopadu se počítá s obnovením provozu v ulici Štursova. Vzhledem k nízkému počtu řidičů i vozidel (nebyla provedena obnova parku) a nasazení trolejbusů do Kohoutovic místo linky č. 58 se připravuje následující organizace dopravy:

- linka č. 134 bude obnovena v původní trase Česká - Zborovská - Vychodilova.
- linka č. 136 bude obnovena v původní trase Česká - Purkyňova - Komín.
- linka č. 140 bude obsazena autobusy a vedena v trase Bystřec, Černého - Branka - Hlavní - Štursova - Kroftova - Královopolská - Semilaso - Křížkova - Štefánikova čtvrť (některé spoje do Lesné). V nepracovních dnech pojedou v úseku Bystřec - Semilaso.
- linka č. 74 bude zkrácena na úsek Mendlovo náměstí - Kohoutovice - Bystřec, ZOO.
- na lince č. 143 bude přerušen provoz.
- linka č. 48 bude odkloněna z ulice Jihlavské na ulici Kamenice.

— Od 5. 11. 1992 se počítá s rozdělením stávající zvláštní linky č. 205 pro přepravu těžce postižených občanů na dvě linky - č. 204 v trase Starý Lískovec - Bohunice - Prior - Staňkova - Kociánka - Staňkova - Prior - Bohunice - Starý Lískovec a č. 205 v trase Vinohrady - Lišeň - Zvonařka - Prior - Moravské náměstí - Pionýrská - Mendlovo náměstí (- Vystaviště v době konání akcí) - Moravské náměstí - Prior - Zvonařka - Vinohrady. U

zastávky Prior v každém průjezdu bude možný přestup cestujících mezi oběma linkami.

— Rekonstrukce kolejí tramvajové trati v Kamenomlýnské ulici se prodlouží ze tří na šest týdnů. Příčinou je výměna celých kolejových polí místo původně zamýšlené výměny pouze kolejnic. Prodloužení výluky na Kamenomlýnské oddálilo vyrovnání a podbíjení trati do Modřic, které začne od 9. 11. 1992.

### 4. Technické novinky DPMB.

**OVLÁDÁNÍ VÝHYBEK** — na dvou vozech K2 (evid. č. 1089, 1098) je zkoušen nový systém ovládání elektrických výhybek, který má odlišný způsob předvolby a přenosu signálů z vozidla na výhybku. Na pantografech tramvají jsou namontována na levé straně pod ulíkovou deskou vodorovná „tykadla“ - cca 50 cm dlouhý drát z pérové oceli. V místě kontaktoru je stejný drát v kolmé směru. Řidiči zkušebních vozů (které mají odpojené odporové ovládání) ovládají připojení ± pólu napájecího napětí 600 V na kontaktor vozu, ke kterému je veden izolovaný napájecí kabel. Obvod předvolby se uzavírá dotykem kontaktorů. Vlastní přestavení výhybky je stejné jako dosud - po předvolbě přejíždí uhlíková deska přes kontaktor pohonu výhybky. Závislost přestavení výhybky na rychlosti vozidla tedy zůstává. Přitom se nabízí řešení vlastního pohonu výhybky, který by sepnul automaticky ihned po předvolbě, s pevně nastaveným proudovým impulsem. Problém současnosti - nakmitávání trolejové sítě s následným ovlivňováním celého elektrického zařízení přestavníku - by bylo možno odstanit pohonem výhybky z nezávislého zdroje (380 V -). Nový systém umožňuje opustit elektrické blokování výhybek kvůli možnému podhození druhým vozem soupravy. Druhé vozy totiž mají ovládání vypnuto nebo demontováno, takže k nežádoucímu vybavení výhybky nemůže dojít.

Novými kontaktoři jsou již vybaveny (paralelně) téměř všechny elektrické výhybky v síti.

**OBLÓUKOVÉ UHLÍKOVÉ DESKY** — v současnosti probíhají zkoušky nových typů uhlíkových desek zahraničních firem MORGANIT (Anglie) a HOFFMAN (Německo). Desky jsou lepené na podpůrný hliníkový profil. Cena desky je cca 4.800 - 5.000 Kčs (včetně náběhů). Nejlepší vodivost vykazují desky německé, anglické jsou přibližně 5 x horší, současné desky jsou 100 x horší (vysoký přechodový odpor mezi uhlíkem a svíracím plechem). Celková životnost bude patrně vyšší než doposud, což je dáno lepením desky k plechu a z toho vyplývající větší odolností proti mechanickému poškození dynamickými rázy na troleji. Na voze evid. č. 1717 bylo s novými deskami (HOFFMAN) již najeto 50.000 km.

**TOPENÍ** — u vozu evid. č. 1710 bylo upraveno ovládání topení do prostoru cestujících. Ovládání je umístěno na pravém bočním ovládacím panelu (místo tlačítka »TEST«). Dvě kontrolky LED signalizují zapnutí napájení odporů (zelená) a přestavení klapky usměrňujících proudění vzduchu do vozu (červená).

### 5. Výměnová tělesa v Brně.

V současnosti je v Brně používáno více druhů výhybek. Jde jednak o dožívající klasické čepové výhybky z prostějovských železáren, které však již nejsou několik let vyráběny. Z období nedostatku dožívají výměnová tělesa NP4 (čepové výhybky Prostějov). Dále jsou v provozu dlouhé pérové výhybky rovněž z Prostějova, které však plínaději přes kladané vlastnosti také nevýhody. Ty spočívají v nevýhodné délce, kdy je třeba měnit geometrii kolejí v křížovatce, a také ve velké náchylnosti k nedolehnutí jazyků, což je možné přisoudit nedokonalé konstrukci výhybky, ale také špatnému tvaru kola tramvaje. Novinkou v síti jsou výhybky z produkce pražského dopravního podniku (Rustonka), odkud jsou kupovány jednak nové vyvinuté pérové výhybky (s kratší stavební délkou), které mají jako novinku elektrický přestavník mezi výměnovými tělesy, a jednak klasické čepové „špičky“. Jejich jednoduchost je známá a z hlediska provozu i ekonomiky výhodná. Konstruktivní vlastnosti pro hladký průjezd kola jsou však mnohem horší - jejich zavedení lze proto označit za krok zpět.

Řidiči se tedy setkávají s několika způsoby ručního přestavování výhybek. Klasické prostějovské čepové výhybky jsou s otočnou kulisou - páka slouží jako „šroubovák“. Pérové výhybky mají „kapsu“ s vodorovnou osou otáčení (což je velmi špatné řešení vzhledem k zanášení kapsy). Pražské pérové výhybky jsou ovládány obdobně, stejně jako čepové s elektrickým přestavníkem. Pražské čepové výhybky bez přestavníku je pak nutno stavět klasicky opíráním páky u kofene jazyků.

Zajímavé je porovnání cen - pérová výhybka z Prostějova stojí 250.000 Kčs, pražská pak 200.000 Kčs. Nejlevnější je pražská čepová - 100.000 Kčs. Důvody zavádění těchto zastaralých výhybek jsou tedy zřejmé.

V Praze se připravuje výroba výhybek systému HANNIG & KAHL se signalizací polohy jazyků a mechanickým uzamykáním. Originál výhybky stojí 1,5 mil. Kčs - cena jednoho kompletu z Rustonky by měla být ca 400.000 Kčs. DP Brno bude novou výhybku rovněž zkoušet.

### 6. Trolejbusová vozovna Komín.

Městskou částí Komín byla odsouhlasena výstavba trolejbusové vozovny v původní poloze. Podmínkou má být odstavení vozidel pouze v halách, aby trolejbusy nebyly vidět a patrně tak nerušily životní prostředí a klid občanů. To je podmínka pro dopravní podnik jistě velmi zajímavá.

### 7. Opravárenská hala pro tramvaje KT8D5

Dne 15. 10. 1992 byla v ústředních dílnách Dopravního podniku města Brna slavnostně otevřena nová opravárenská hala. Byla vybudována ve

velmi krátké době - za 7 měsíců a bude sloužit k opravám tramvají typu KT8D5. Náklady na postavení haly byly 15 milionů Kčs.

## 8. Flotila Brněnské přehrady.

V současnosti jsou již vytaženy lodě BRATISLAVA, MÍR, a BRNO (od září). Hladina vody v jezere stoupá, takže i zbývající lodě budou letos vytaženy. Loď KYJEV je před dokončením GO - měla by být v roce 1993 spuštěna na vodu. O novém jménu se zatím ještě nerozhodlo. Dále by měla být zahájena GO jedné malé lodi se zachováním původního vzhledu.

## 9. MHD v Trenčianských Teplicích.

V současnosti je rekonstruován motorový vůz 411 902 - 0. Je instalováno dálkové pneumatické ovládání dveří (pouze na nástupní straně), rozhlasové zařízení a upraveno osvětlení (napájení z baterií). Uvedenou rekonstrukci prodělal již vůz 411 903 - 8. Na čelech je instalována další zásuvka pro ovládání dveří a rozhlasu.

Záměrem je zavést vyhlašování zastávek ve vozidlech. Rovněž je snaha změnit nátěr vozidel a prodávat plochu karoserií na reklamy.

## 10. MHD v Liberci.

Do provozu byl uveden rekonstruovaný úsek z Lidových sadů v délce 2000m. Byly použity panely systému BKV se třemi žlábkami (přechod na rozchod 1435 mm). Od jara 1993 by měl být rekonstruován zbytek trati po ulici Fügnerova. V roce 1993 bude rovněž zahájena příprava projektů na přestavbu vozovny (1435/1000 mm). V roce 1995 by měl být uveden do provozu první úsek trati s rozchodem 1435 mm (úsek Fügnerova - Lidové sady). Po roce 2000 by měl být zprovozněn úsek do Horního Hanychova s větve do Ruprechtic (800 m) a k Plastimatu (1000 m). Uvažuje se i s výstavbou trati do Rochlic. Do roku 2010 by mělo být 80% zátěže převedeno na tramvaje. Trať do Jablonce zatím pro nezájem jablonecké radnice rekonstruována nebude. Trať s peážním provozem obou rozchodů budou provedeny jako nesouosé (tříkolejnicové) splátky.

## 11. Předvádění nízkopodlažní tramvaje.



Ve dnech 8. a 9. 10. se uskutečnily v Praze předváděcí jízdy nízkopodlažní tříčlánkové tramvaje MAN typu GT6N. Vůz evid. č. 801 z Brna jezdil v trase Liboc, Divoká Šárka - Podbaba. Každý díl vozu je nesen podvozkem se čtyřmi nezávisle zavěšenými koly. Trakční motor umístěný na boku skříně pohání kloubovým hřídelem jeden pár kol podvozku. Výkon trojfázového asynchronního motoru je 85 kW, při třech hnacích "nápravách" je celkový výkon vozu 255 kW. Elektrická výzbroj je tyristorová se dvěma GTO pulzními měniči. Při poruše jednoho z měničů je

možná nouzová jízda na dva motory. Elektrodynamická brzda je rekuperační, kombinovaná s odporovou. Jako zajišťovací slouží kotoučová elektrohydraulická brzda, přičemž běžná kola nejsou brzděna. Na každém podvozku jsou dvě kolejničové brzdy. Pro nástup cestujících jsou k dispozici čtyřveřové s výklopnými křídly. Podlaha je v celé délce vozu v rozmezí 300 až 350 mm nad TK, sedadla jsou většinou umístěna na zvýšených podestách, mezi nimiž je 800 mm široká ulička. Vůz má 64 míst k sezení a 102 míst k stání (pro 4 osoby na m<sup>2</sup>). Délka skříně je 27 260 mm, hmotnost 28 t. Zrychlení ze 2/3 obsazeného vozu je 1.1 m/s<sup>2</sup>, zpomalení 1.3 m/s<sup>2</sup>, max. rychlost 70 km/hod. Tři obdobné vozy byly dodány do Mnichova (evid. č. 2701 - 2703). Elektrickou výzbroj pro tyto vozy dodaly firmy Siemens a AEG, pro vůz 801 firma Kiepe.

Fotografie zachycují vůz GT6N na zastávce »Nádraží Veleslavín« dne 9. 10. 1992. Autorem snímků je Ing. Tomáš Kocman.



## 12. Barevné lokomotivy v LD Brno

Lokomotiva 754 042 vyjela po opravě v novém nátěru. Střecha, horní část skříně a rám jsou tmavě modré, bílý spodek skříně je doplněn žlutým pruhem, na bočnicích zalomeným do šípů. Toto uspořádání barev zjevně vychází ze zeleno-bílé 754 023, která ve svém atypickém nátěru jezdí přes 10 let. Obě lokomotivy jsou ve společné turnusové skupině, kde vozí především rychlíky do Přerova a České Třebové. Spatřit je lze na následujících vlacích:

1. 876 př 8.10 (738 př 7.10), 678 od 14.05, 675 př 18.45, 667 od 21.36
  2. 666 př 2.20, 131 od 6.20, 4004 př 13.14, (733 od 16.50)
  3. 738 př 7.10, 733 od 16.50, (732 př 20.47)
  4. 657 od 1.45, 4713 př 14.41, 680 od 16.10
  5. 653 př 3.18, 682 od 5.18, 681 př 11.56, 4714 od 14.58, 683 př 21.18
  6. 4003 od 4.10, 730 př 9.15, 731 od 13.16, 130 př 18.36, 739 od 21.33
- Údaje v závorce platí pro neděli, od (př) = odjezd z (přijezd do) Brna hl.n. Lokomotivě 754 042 odpovídá 1. den 29.10., 4.11., 10.11., atd.

## 13. České tramvaje do Szegedu.

Pražská firma Inekom vyjednala pětiměsíční pronájem jednoho vozu T6A5 s tím, že město počítá ještě letos a pak v následujících letech se zakoupením dalších vozů. Nová tramvaj jezdí na 10 km okružní trati č. 1. Szeged potřebuje 60 nových tramvajových vozů.

Zájem o naše tramvaje je i v dalších maďarských městech - Miskolc a Debreczen.

Technické muzeum v Brně

Orlí 20, 601 86 Brno

Pan  
Ldeník Nesita  
Branky 25  
Oslohonice

