

INFORMACE MHD

Brno 21.12.1992

Číslo

165

Vychází 12x ročně. Vydává Technické muzeum v Brně, oddělení městské hromadné dopravy, ve spolupráci s Tramvajklubem - KPTMB, sekce MHD. Redakce a technické zpracování Ing. Roman Šiler a Ing. Tomáš Kocman. Adresa redakce: TMB - areál MHD, Holzova 4, 628 00 BRNO, tel. (05) 591204. Individuální i hromadné objednávky pouze písemně.

POZVÁNKA: Výbor Tramvajklubu Vás zve na členskou schůzi konanou dne 5. ledna 1993 v přednáškovém sále Technického muzea. Na programu bude mimo jiné přednáška Ing. Vladimíra Švehly »Letecká doprava« spojená s promítáním snímků.

Výbor Tramvajklubu

1. Noví členové Tramvajklubu

Květoslav HAVLIK	Kárníkova 22 621 00 Brno	
Zdeněk JAROLÍN	Vl. Pittnerové 9 621 00 Brno	D - 774086

2. Změna adresy

Jaroslav VOJTĚCH
Křídlovická 16a
603 00 Brno

3. Distribuce Informací MHD

Vážení čtenáři, Informace MHD v nové formě mají dle očekávání kladnou odezvu, což redakci velmi těší. Příprava každého čísla však znamená nejen delší čas, ale zejména vyšší náklady, které je třeba hradit. V rámci rozšiřování počtu příznivců činnosti a propagaci TMB i Tramvajklubu byly Informace zasílány i určitému počtu nečlenů brněnského spolku. V okamžiku hrazení nákladů na výrobu z členských příspěvků při současném jejich zvýšení je bohužel nutno - především z důvodu spravedlnosti vůči členům - bezplatně zasílání ukončit. V současnosti chceme provést řádnou registraci časopisu, aby mohl být v budoucnu rozšiřován normálním prodejem. Do této doby proto nabízíme všem zájemcům o odběr Informací MHD dvě řešení. Čtenář se může stát individuálním členem Tramvajklubu - po zaplacení ročního příspěvku bude dostávat časopis automaticky. Nebo může být příslušný počet výtiisků pro všechny členy.

Š potěšením lze rovněž konstatovat, že pozitivně začínají reagovat i první dopisovatelé, přičemž se objevují také první diskyty s texty zpracovanými počítačem. To je vynikající. Zde je však nutno ještě jednou připomenout hlavní zásadu tvorby textu pro další zpracování v DTP. Hlavní zásadou je text **reformátovat**. To znamená vypnout zarovnávaní na pravý okraj, nepoužívat tučná, široká, či kurzivní písma, text nepodtrhávat, slova nedělit a nepoužívat tabulátory nebo odsazování řádků. V žádném případě neukončovat jednotlivé řádky klávesou »ENTER«. Tato klávesa se použije až při ukončení odstavce! Editor zalamuje řádky automaticky. Při T602 musí být zpravená volba »aktivní okraje«. Při vytváření tabulek je samozřejmě nutno nějak graficky rozlišit sloupce - zde je tedy třeba odsazování nebo tabulátory užít. Tabulky jsou pak v redakci přepracovány manuálně jiným způsobem. Těšíme se na další příspěvky.

Roman Šiler

psychologickým momentem. Navíc je pravděpodobné, že během dvouleté výluky dojde na okruhu Rooseveltova - Husova k mimořádnému přerušení dopravy a následnému kolapsu v celé brněnské tramvajové síti, což bude pádným argumentem pro zachování trati přes Masarykovu, jež je prakticky jedinou variantní trasou pro případné odklony linek v centru města.

□ Dne 28. 11. 1992 v době od 07⁰⁰ hodin do 17⁰⁰ (plán), 17⁵⁰ hodin (skutečnost), byla přerušena tramvajová doprava do Bohunic a Starého Lískovce. Tramvajové linky d-6 a d-15 byly odkloněny na Ústřední hřbitov a do Starého Lískovce byla zavedena náhradní autobusová doprava. Během výluky byla tramvajová trať zdvojkolejněna.

□ Dne 23. 11. 1992 byl požárem zničen vůz evid. č. 1066 (vůz vyhořel ve vozovně Pisárky po odstavení z provozu). Náhradou za tento vůz byl do ústředních dílen přistaven již vyřazený vůz evid. č. 1005.

□ Dopravní komise na svém posledním zasedání rozhodla o změně nastavení v jízdě na křižovatce Joštova - Husova. Hlavní bude Joštova - tj. co se týče MHD linka d-4 a trolejbusy odjíždějící z Komenského náměstí. Tramvaje projíždějící křižovatkou obloukem (Joštova - Husova) nebudou omezovaly téměř vůbec. Individuální doprava bude muset dávat pozor na tramvaje. Po dvou měsících se má toto uspořádání vyhodnotit, a pokud toto opatření vyhoví po stránce plynulosti, dojde k posunu dvou tramvajových zastávek v ulzu Česká. Zastávka pro směr Husova se přesune (opět) před zemskou sňemovnu a ve směru na Moravské nám. před novou prodejnu Mimi. Pokud by uvedená změna byla nevyhovující, začne projektová příprava na ztrojkolejnění celého úseku. Není zatím připravováno propojení trolejbusových terminálů na Brandlově a Komenského náměstí.

□ Stále ještě není definitivně rozhodnuto o ukončení líšeňské trati. Dostavba trati předpokládá dvě etapy. V první etapě se na Jírově předpokládá kusé ukončení tratě bez smyčky. Končila by zde pouze jedna linka, na níž by jezdily vozy KT8. Ostatní linky jezdící do líšeň by byly ukončeny na stávající konečné. Další pokračování tratě z Jírově k náměstí Karla IV. předpokládá rovněž kusé ukončení v nadzemní stanici na konstrukci, přičemž v prostoru pod stanicí by byla obchodní vybavenost. V řešení líšeňské trati došlo ke koncepční změně. Proti otevřenému zářezu (hloubka až 30 m) má být trať překryta a nad ní má být vybudováno obchodní centrum. Obdobně se uvažuje o zakrytí části tratě před Jírovou, kde se uvažuje o vybudování hromadných garáží. Zaklenutí tramvajové trati má stát kolem 40 miliónů Kčs.

Ločislav Kešik

□ Již třetí soupravou s reklamním nátěrem »Bellinda« je dvojice vozů T3SU evid. č. 1614+1613. Vůz KT8 evid. č. 1701 byl přesifikán a od 15. 12. 1992 propaguje výrobky firmy »AEG«. Jeho nový nátěr je černý s červenými šikmými pruhy na bočních vozu a bílými písmeny.

□ DP Brno získal z Prahy další vyřazenou tramvaj T3. Vůz evid. č. 6443 (rok výroby 1965, výr. č. 155 379) byl dodán 9. 12. 1992 a má dosud původní provedení bočních oken (vysoká horní posuvná část je oddělena širokou příčkovou). Po opravě v ústředních dílnách bude zachována elektrická výzbroj se zrychlovačem a vůz bude zařazen do provozu buď pod novým evidenčním číslem nebo jako náhrada za některý ze zrušených vozů.

Tomáš Kocman

— AKTUALITY —

1. Novinky MHD v Brně

□ Dnem 11.12.1992 došlo k přerušení tramvajové dopravy ulicí Masarykovou. Důvodem je výstavba kolektoru pod touto ulicí, která by měla skončit do 31. 12. 1994. Přerušení dopravy předcházela výluka dne 9. 12., kdy byly na náměstí Svobody vloženy spojovací výhybky. Po této výluce byla od 15⁰⁰ hod. doprava obnovena ještě v původní podobě až do 4⁰⁰ dne 11. 12., kdy byla linka č. 4 rozdělena na dvě větve. Větev Masarykova čtvrt - Masarykova čtvrt. Ukončení větve na náměstí Svobody je úratí. Průběžná zastávka směrem k hlavnímu nádraží byla prohlášena za výstupní. Po výstupu cestujících je problém, neboť vozový rozhlas fungoval v prvních dnech na vozech KT8D5 jen na straně s instalovaným přehrávačem) vůz popojede za kruhový objezd, řidič provede manipulaci pro jízdu z opačného stanoviště, přejede po spojovací koleji k zastávce směrem na Českou a po nástupu cestujících odjede do Masarykovy čtvrti. I tam byly provedeny úpravy. Na začátku a konci pravého výstupního ostrůvku musely být kvůli nadbíhání vozů KT8 posunuty obrubníky, takže výstupní hrana je v těchto místech v délce 10 m vzdálena přibližně metr od koleje. Rozdělení linky je zdůvodňováno nedostatečnou kapacitou energetického napájení, kdy by dlouhodobé přetížení napájecích kabelů na Rooseveltově nebo Husově ulici mohlo vést k jejich poškození. Vzhledem k tlakům na definitivní zrušení provozu Masarykovou třídou je trvalá přítomnost tramvají na náměstí Svobody i jistým

2. TBZ tramvají T3G (výzbroje TV8)

Dne 25. listopadu 1992 se uskutečnily policejní zkoušky dvou vozů T3G (evid. č. 1616 a 1634). Zkoušky prováděli pracovníci z Ministerstva vnitra ČR - správy pro dopravu a z Ústavu silniční a městské dopravy, pobočky Brno. Nejprve byla provedena statická přijímka vozidel v nové hale ústředních dílen v Králově Poli. Vůz evid. č. 1634 má mimo výzbroje několik dalších novinek. Jednak jsou to automatické převlékač transparenty, dále laminátové sedačky s polstrovaním sedací plochy a karoserie opatřené antikorozi ochranou dutin. Tento vůz má prozatím bílý lak (příprava na celoplošnou reklamu). Elektrická výzbroj má oproti vozům evid. č. 1616 drobná vylepšení. Jízdní proud při rozjezdu narůstá z »nulý« a průběh změny proudu mezi jednotlivými stupni je méně strmý. Touto úpravou je jízda velmi plynulá, což je výrazný rozdíl od vozů KT8, kde proud narůstá i klesá prakticky skokem. Jízdních stupňů (na pedálu) je celkem 7, malou úpravou řídicí elektroniky je však možno používat stupňů 15 (na nezměněném pedálovém řadiči). Jízdní zkoušky se konaly na úseku trati mezi zastávkami Jundrovská a Stránského. Vůz evid. č. 1634 zprvu pro neseřazené koleje nicovoz brzdily nevyhovoval, vůz evid. č. 1616 byl bez závad. Závěrem byla provedena zkušební jízda soupravy obou tramvají směrem do Pisárek. Po získání ministerského schválení zařazení do provozu, bude dvojice zařazena do pravidelného provozu s cestujícími - což budou první (ale patrně i poslední) vozy v Československu.

Výzbroje pro další vozy (bylo již prozatím do Brna objednáno celkem 11) měly být dodány do konce měsíce listopadu. Pro platební neschopnost ČKD a