INFORMACE MHD

Brno 22.01.1993

Číslo 166

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 výroční členskou schůzi, která se koná dne 2. února 1993 v přednáškovém sále Technického muzea se začátkem v 17 hodin. Po zhodnocení činnosti za uplynulý rok, pokladní zprávě a dalších referátech bude na programu promítání filmů 16 mm z 50. let se železniční tématikou - »Motorový vůz M 131.1«, »Čistička kolejí«.

Výbor Tramvajklubu

Členská evidence

Všichni noví zájemci o členství a tím i zasílání Informací MHD, kteří poslali přihlášku bez zaplacení členského příspěvku 50,- Kčs, budou přijati za členy po jeho uhrazení přímo na členské schůzi nebo složenkou typu »C« (k dostání na poště u přepážky) na adresu pokladníka Tramvajklubu:

Otto BITTNER, Vranovská 71, 614 00 BRNO.

Nový člen:

Zbyněk HENČL	Popůvky 144 664 41 BRNO	Z - 538/5720

Změna adresy:

Petr BÁRTL	Luční 1a 616 00 BRNO
Zdeněk FARKAS	Veletržní 2 603 00 BRNO
Vlastimil LOSA	Kubešova 10 612 00 BRNO
Ing. Bohumil POKORNÝ	K vilkám 47 107 00 PRAHA
Ing. Roman ŠILER	Renčova 14 621 00 BRNO

Pro nezaplacení členského příspěvku na rok 1993 se podmínečně vylučují tito členové: Michal BURCIN, Miroslav BUREŠ, Jiří HERTL, Ing. Čestmír HÖLL, Roman JESCHKE, Ing. Stanislav KEPRT, Aleš KULHÁNEK, Dr. Jindřich NOLL, Radovan REBSTÖCK, Vlastimil ŠENKYŘÍK, Jiří ŠLESINGER ml., Petr ŽELEZNÝ, Zdeněk ŽÍŽALA. Pokud tito bývalí členové zaplatí do 10. 2. 1993, bude jim členství obnoveno.

Otto Bittner

Zájezd do Švýcarska, Francie a Itálie

obytným autobusem Karosa ČSAD Veselí nad Moravou v trase Norimberk - Freiburg - Lausanne - Grenoble - Turin - Milano - Terst - Graz se uskuteční ve dnech 13.–23. 5. 93. Předběžná cena je 3 500,- Kčs. Zálohu 1 000,- Kčs lze složit u Zdeňka Nesiby již na únorové schůzi. Je možné ji též poslat složenkou na známou adresu: Zdeněk NESIBA, Branky 25, 664 61 OSTOPOVICE.

Zdeněk Nesiba

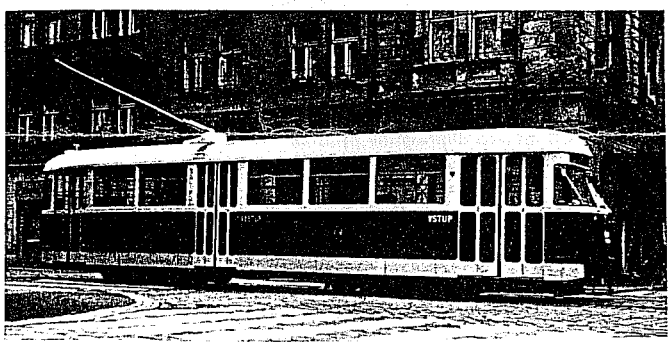
— SBÍRKY TMB —

Vůz TI evid. č. 5064 ve sbírkách TMB

V roce 1991 byla dokončena renovace pražského motorového vozu typu T I evid. č. 5064. Poohlédněme se krátce po historii těchto zajímavých vozidel.

Zahájení výroby jednosměrných vozů typu T I bylo bezesporu významným mezníkem v historii tramvajové dopravy v Československu. Především šlo o tramvaje výrazně odlišné koncepce, než typy vyráběné do té doby. Hlavní odlišností byla elektrická výzbroj, která přinesla progresivnější dynamické vlastnosti vozidla, které tak mohlo lépe obstát v narůstajícím městském provozu. Konstrukce této výzbroje byla licenčně převzata z U.S.A. (systém PCC - 1936). Rovněž otočné podvozky mají stejný původ. Vozová skříň však již byla dílem českých konstruktérů - a nutno poznamenat, že se podařila a svým designem o mnoho předběhla svou dobu.

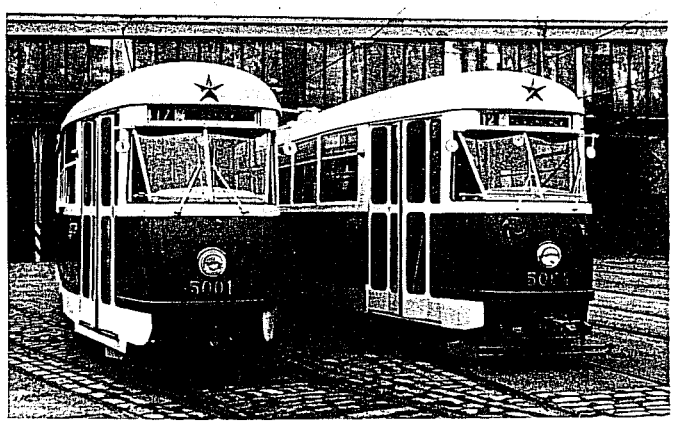
Vývoj vozů T I probíhal od konce 2. světové války. Po únorových událostech v roce 1948 se sice již uvažovalo v rámci probíhající centralizace hospodářství o unifikaci výroby tramvajových vozidel, ale vládní komise pro MHD ještě v roce 1949 doporučovala výrobu vozidel dvou koncepcí - pro Prahu bezvlečný provoz s vozidly amerického systému, pro Brno vlečný provoz se soupravami švýcarského systému. A v této době byly také vyvíjeny soupravy velkoprostorových motorových a vlečných vozů v Královopolské. V roce 1951–52 však bylo rozhodnuto o zastavení vagonové výroby v Brně a výhradní výrobě tramvají v Praze na Smíchově, čímž královopolský projekt nedoznal dokončení.



Vůz evid. č. 5064 na zkušební jízdě. Myslíkova ulice 3. 8. 1991. Foto © Roman Šiler.

Po zkouškách prototypů T I (od podzimu 1951) byla postavena 1. série (1952), na které se však výzbroje postupně „ladily" - vozy byly předávány až do roku 1955. Výroba v letech 1955–57 již byla bezproblémová. V této době je také vyvinut nový typ motorového vozu - T II. Vozy T I byly dodány i do ostatních měst s tramvajovými provozy rozchodu 1435 mm, s výjimkou Brna, které nemělo po dodávce jednosměrných souprav v letech 1950–54 akutní potřebu nových vozidel. Nároky ostatních čs. provozů však uspokojeny nebyly. Docházelo proto k nákupům vyřazovaných vozidel z DP Praha. Tímto nouzovým a nedůstojným řešením byla nejvíce postižena města Košice, Olomouc a Plzeň. Dodávky vozů T I mimo Prahu však zcela nerespektovaly (s výjimkou sběračů nebo uspořádání sedadel) odlišné požadavky nebo zvyklosti jiných DP. To vyniklo zejména u Ostravy nebo i Košic, kde tehdy ještě existující nákladní doprava udržovala železniční profily tratí, a kde vozy půdorysně konstruované pro stísněné podmínky pražských ulic vypadaly poněkud komicky. Tato orientace ČKD na potřeby a zvyklosti pražského provozu však trvá v podstatě dodnes.

Vozy typu T svými vlastnostmi přinesly sice novou kvalitu hlavně v dynamice jízdy (která se ovšem při souběhu se starými vozy nemohla plně uplatnit), ale zároveň i negativní vlivy. Jedním ze záporů byla vysoká spotřeba elektrického proudu, velké neodpružené hmoty na podvozcích (které nemají primární odpružení), vysoká hlučnost v interiéru (motor generátoru a ventilátoru) a rovněž nepříjemné cukání při rozjezdu, výběhu a při dobrzďování (na což nebyli cestující u starších vozů - hlavně v Brně nebo Ostravě - zvyklí). Dynamické vlastnosti vozů T (později i K nebo dnes KT) přispívají ke zkáze kolejového svršku, který byl již koncem 60. let ve stavu, jak nikdy předtím. A je paradoxem, že postupná modernizace čs. tramvají se do dnešní doby tvrdošíjně vyhýbá právě podvozkům, které jsou již dávno archaické a pro současné potřeby nevhodné - stále jde prakticky o nezměněnou konstrukci PCC z roku 1936.



Muzejní vozy evid. č. 5001 a 5064 ve vozovně Vokovice. Foto 3. 8. 1991© Roman Šiler.

V každém případě jsou vozy T I natolik významné, že zasluhují naši pozornost. Celkově bylo vyrobeno 287 vozů tohoto typu, které byly v provozu v osmi městech! Proto také Technické muzeum v Brně, respektive odborný pracovník a jeho poradci, si velmi záhy vytkli za cíl vůz tohoto typu do sbírek získat. První praktické kroky směřující k převzetí vozu do Brna podnikl na popud TMB dlouholetý člen pražského Kroužku Vlastimil Mudra, který zpočátku (1974) doporučoval vůz čtvrté výrobní série evid. č. 5091 nebo vozy z jiných DP, kde byly v původnějším stavu. V roce 1977 byl již vytipován vůz evid. č. 5064 z vozovny Kobylisy - jeden ze čtyř posledních s pokladnou. V roce 1978 byl vůz přes zájem TMB převezen k likvidaci ve vozovně Hloubětín. Po urgenci dochází konečně k administrativnímu převzetí a v červenci 1978 k přepravě po železnici do Brna. Zde byla po přepojení elektrické výzbroje na opačnou polaritu provedena zkušební jízda. Přírůstek pak byl přepraven do Líšně, kde ovšem stál nějakou dobu na otevřeném prostranství. V Brně se nejprve uvažovalo o svépomocné opravě, ke které nakonec naštěstí nedošlo. Tehdejším záměrem bylo opravit vůz s uvedením do posledního provozního stavu - tzn. s pantografem - pro bezproblémový provoz po brněnské síti. Variantou byla i možná imitace souběžného provozu s oběma typy sběračů. Jednání o provedení generální opravy vozu dodavatelským způsobem bylo s pracovníky ÚD v Malešicích zahájeno v roce 1987. Zároveň byly podnikány kroky nutné k získání chybějících původních součástí a dokumentace, aby bylo možné uvést vozidlo do stavu po vyrobení. Jednání na Dopravním podniku byla nakonec úspěšná, proto v září 1987 vůz evid. č. 5064 opět po železnici odcestoval do Prahy. Poznamenejme, že byl naložen současně s vlečným vozem evid. č. 269, který se vracel do Ostravy. V ústředních dílnách dopravního podniku však nebyly zahájeny renovační práce ihned. Vůz byl více jak rok odstaven v polorozebraném stavu, práce se rozběhly prakticky až v letech 1989–90. Rovněž dokončovací práce a předávání vozu bylo bolestivé. Teprve v říjnu 1991 mohl být vůz přepraven zpět do Brna. Předtím se ještě podařilo za neocenitelné pomoci vedoucího podnikového muzea Lubomíra Kysely a opět Vlastimila Mudry provést poslední projížďku, fotografování a filmování vozu v pražských ulicích. Před transportem byl vůz deponován v podnikovém muzeu.

Vůz T I při skládání na patkách, vpravo služební vůz TMB. Nádraží Královo Pole 20. 10. 1991. Foto © Roman Šiler.

Přes všechny problémy lze konstatovat, že renovace tohoto motorového vozu dopadla velmi dobře, i přes možné výhrady k řemeslnému zpracování v některých detailech. Podařilo se uvést vůz v maximální možné míře do stavu po vyrobení. Tím se stal nejlépe zpracovaným historickým vozem T I v republice. Všem, kteří se podíleli na zajištění původních náhradních dílů patří upřímný dík.

V nejbližší době by měla být dokončena úprava výzbroje na opačnou polaritu brněnské sítě (přepólování několika cívek) a provedena zkušební jízda po Brně.

Závěrem bude jistě zajímavé uvést celý seznam vozů T I, které dosud existují ve státě:

lokalita	evid. č.	r. výr.	využití
Praha	5001	1951	vůz podnikového muzea
Praha	5002	1952	vůz KMD (neprovozuschopný)
Brno	5064	1955	sbírkový předmět TMB (ex Praha)
Plzeň	121	1956	vůz pro zvláštní jízdy
Ostrava	8202	1956	kolejový brus (ex 520)
Ostrava	528	1957	historický vůz DPMO
Ostrava	540	1957	měřicí vůz
Košice	203	1957	pomník v areálu vozovny

Roman Šiler

— AKTUALITY —

Novinky MHD v Brně

□ 25. 1. 1993 se poprvé objevila souprava vozů evid. č. 1634 + 1616 v pravidelném provozu s cestujícími. Je vypravována na vlak 7/20, mimo pracovní dny pravděpodobně na 7/10. Připomínáme, že tyto vozy jsou vybaveny tyristorovou výzbrojí ČKD TV8 s rekuperací. Pro pracovníky trolejového vedení to znamená důsledné zkratování troleje při opravách s vypínáním proudu, aby při eventuálním vjetí této soupravy do vypnutého úseku nemohlo dojít k úrazu.

□ Od 1. 2. 1993 se připravuje změna trasy linky č. 67. Při jízdě z Jundrova nepojede ulicemi Bráfovou - Horovou - Minskou, ale velkým městským okruhem, tj. Žabovřeskou, Hradeckou, Pod kaštany a Šumavskou.

□ Vzhledem ke špatnému stavu karosérií tramvají T2 je údajně prakticky nemožné provádět generální opravy těchto vozů, jichž by letos mělo být opraveno deset. Pravděpodobnější je nákup vyřazených vozů T3 z Prahy a jejich generální oprava s předpokládanou životností 10 let. U vozů K2 se počítá s novými karosériemi u evid. č. 1006, 1018 a 1066 po požáru. Vůz evid. č. 1023 by měl projít pokusem o modernizaci v ČKD. Nákup nových tramvají je nereálný vzhledem k finančním možnostem.

Při modernizaci tramvaje K2 by stálo za úvahu použití upravené výzbroje TV8 a případné zvýšení výkonu trakčních motorů, což by přineslo zlepšení jízdních vlastností či dokonce možnost spřahování do dvojic. [pozn. red.]

□ V důsledku chatrného stavu mostu přes řeku Svitavu v Maloměřicích vstoupil opět v platnost zákaz míjení tramvají (přednost má tramvaj jedoucí z města).

□ Tramvaj KT8D5 evid. č. 1703 bude v režii agentury SNIP vystavena na brněnském výstavišti ve dnech 23.–27. 3.1993.

Ivan Nedělka

MHD ve Zvolenu

Ve Zvolenu bylo dne 19. 12. 1992 otevřeno nové autobusové nádraží ČSAD, které je umístěno v prostoru přímo před nádražím ČSD »Zvolen - osobná stanica«. Nádraží je asi z $^1/_2$ zastřešeno (bez možnosti zajíždění dopravních prostředků na zastřešený prostor) a jsou sem převedeny všechny linky dříve ukončené na náměstí SNP ve středu města.

MHD ve Zvolenu zajišťuje v současné době 17 autobusových linek s poměrně rozvinutou sítí po celém městě. Charakter MHD má však jen asi 7 linek, ostatní jsou ryze doplňkové, většinou jen s několika spoji za den. Zajímavostí je linka č. 12, která spojuje Zvolen a Sliač - kúpeľe (vzdálenost asi 7 km). Občanské jízdné je 2 Kčs.

Martin Černý

Celoplošné reklamy na vozidlech MHD v Plzni

Vozidla elektrické dráhy:

239+273	239	Young Galery	28. 5. 91
	273	Rocket servis	6. 11. 91
235+236	235	Škoda	26. 2. 91
	236	Škoda	26. 2. 91
268+269	268	Reifen Schwarze	13. 4. 91
	269	W & P Werbung	26. 3. 91
241+242	242	Auto-Center Hirsch Vogel	30. 3. 91–10. 4. 92
231+232	232	Rötzer ziegel Juwo	30. 7. 91
219+220	219	Hösl Waidhaus	2. 8. 91
	220	Baby center	2. 8. 91
280+281	280	OVO	16. 9. 91
	281	Baby center	16. 9. 91
270+271	270	Ferona Plzeň	4. 10. 91
	288	Servis chlazení	22. 11. 91
246+247	246	Best	12. 12. 91
	247	Best	12. 12. 91
272+240	272	Libra	9. 12. 91
	240	MW elektronik	4. 5. 91 (28. 5. 91)
282+283	282	Flach	26. 1. 92
174+195	174	Computers systems	3. 2. 92
286+287	286	Mlékárna Plzeň	16. 2. 92
237+238	238	Comtech Fujitsu	27. 4. 92 (6. 5. 92)
217+218	217	Meyer & Topinka	10. 4. 92
223+224	223	Meyer & Topinka	5. 4. 92
264+265	264	Meyer & Topinka	20. 5. 92
	265	Česká pojišťovna	13. 5. 92
241+242	241	Meyer & Topinka	8. 5. 92
	242	Profi Knorr	8. 5. 92
227+228	227	Mazda	25. 5. 92
	228	Merkur Markt Spedico	25. 6. 92
243+244	243	Olympus	9. 6. 92
	244	Olympus	9. 6. 92
170+177	170	Janda & Kreller	25. 7. 92
	177	Janda & Kreller	25. 6. 92
201+197	201	Marlboro	24. 6. 92
	197	Marlboro	24. 6. 92
258+259	258	Marlboro	6. 8. 92
	259	Marlboro	6. 8. 92
255+214	255	Marlboro	14. 8. 92
	214	Marlboro	14. 8. 92
274+275	274	Prager Zeitung	8. 9. 92

Datum označuje první vypravení vozu na jízdní řád, případné datum v závorce první nasazení vozu na cvičnou jízdu, manipulační jízdu atd.

Trolejbusy:

365	Škoda
393	50. výročí trolejbusové dopravy v Plzni 50. let plzeňských trolejbusů 1941 - 1991
397	Autohaus Häring Cham
363	Elektro-Kunz Cham

Slavomil Herynk

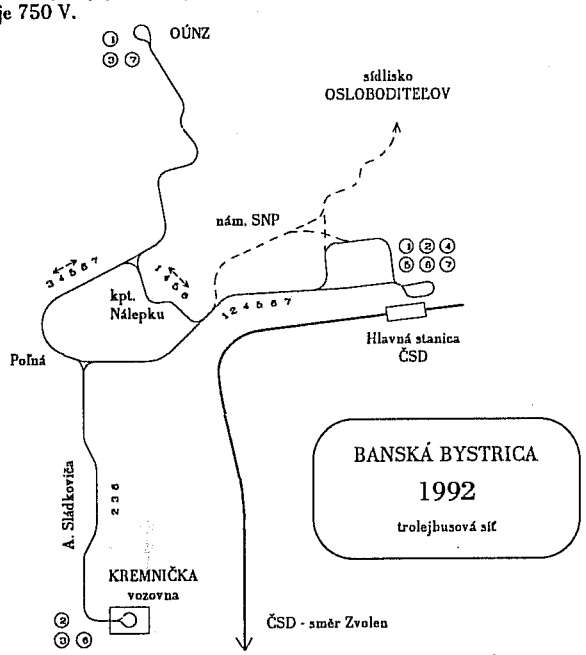
Banská Bystrica 1992

V roce 1992 bylo v Banské Bystrici v provozu již 7 trolejbusových linek:

1 Hlavná stanica ČSD - Kpt. Nálepku - OÚNZ
2 Hlavná stanica ČSD - A. Sládkoviča - Kremnička, vozovna
3 OÚNZ - Poľná - A. Sládkoviča - Kremnička, vozovna
4 Hlavná stanica ČSD - Kpt. Nálepku - Poľná - Hlavná stanica ČSD (polookružní linka)
5 Hlavná stanica ČSD - Poľná - Kpt. Nálepku - Hlavná stanica ČSD (polookružní linka)
6 Hlavná stanica ČSD - Kpt. Nálepku - Poľná - A. Sládkoviča - Kremnička, vozovna
7 Hlavná stanica ČSD - Poľná - OÚNZ

Současným linkovým vedením bylo dosaženo toho, že z každé zastávky v trolejbusové síti je možno dojet na kteroukoli jinou zastávku, ovšem za cenu zbytečně velkého počtu linek na relativně jednoduché síti. Tomu odpovídají i intervaly na jednotlivých linkách. Za kmenové lze považovat linky č. 1, 2, 3, u nichž je interval v době špičky 10–12 minut, v době sedla a S+N 20 minut. Linky č. 4, 5, 6 a 7 mají vyloženě doplňkový charakter - celodenní provoz s nepravidelným intervalem asi 50 minut. Provoz je zajištěn téměř výhradně vozy 15Tr, vozy 14Tr se objevují zřídka, zpravidla na linkách 4 nebo 5.

Trolejové vedení je vybudováno na velmi vysoké úrovni - trubkovým systémem KM jsou montovány všechny výhybky, křížení a některé oblouky. Pokud k tomuto připočteme ještě kvalitní povrch vozovek, po kterých trolejbusy jezdí - výsledný pocit z jízdy je velmi dobrý. Napájecí napětí je 750 V.



Nová trolejbusová vozovna je vybudována ve čtvrti Kremnička a přímo v jejím areálu je umístěna konečná linek 2, 3 a 6.

Občanské jízdné v Banské Bystrici je 3 Kčs, přičemž jízdenky v této hodnotě nejsou ještě vytištěny, takže cestující musí použít kombinace jízdenek v hodnotě 2 + 1 Kčs.

Noční doprava v době 23^{00}–4^{00} je zajištěna autobusovými linkami se stovkovým číslováním v nepravidelném intervalu uzpůsobeném příjezdům a odjezdům vlaků ČSD.

Co se týče výstavby nových trolejbusových tratí - měla by být realizována stavba v oblasti sídliska Osloboditeľov a snad časem i přes nám. SNP, kde jsou sice již postaveny některé sloupy trakčního vedení (zakončené ozdobnými lampami), ale o výstavbě se momentálně neuvažuje - údajně z důvodu neesteticky vypadajícího trolejového vedení v historické části města. A tak, i když náměstí samo je ve spádu a přilehlé komunikace jsou poměrně úzké, jezdí zde téměř všechny autobusové linky, které město provozuje a trolejbusy zatím centrum města musejí objíždět. Doufejme, že se obyvatelé Banské Bystrice časem dočkají nápravy i v této oblasti a trolejbusy budou opravdu nejdůležitějším prostředkem MHD.

Martin Černý

Zajímavosti ze železnice

□ Konec minulého roku byl zároveň koncem téměř pro všechny lokomotivy řady 776 (T 679.0). Poslední dvě lokomotivy 15 a 19 jsou v lokomotivním depu Zvolen.

□ V minulém roce byly zrušeny všechny lokomotivy řady 781 (T 679.5) na širokorozchodné trati.

□ 23. 1.1993 byl zahájen elektrický provoz na trati Olomouc - Prostějov - Nezamyslice. Dopravu osobních vlaků zajišťují olomoucké „bobiny" řady 140 (E 499.0).

□ Po lokomotivách řady 753 (T 478.3), kde se mění vytápění vlaku na elektrické, přišly na řadu i lokomotivy 751 (T 478.1). Nové označení je 749 a původní inv. čísla.

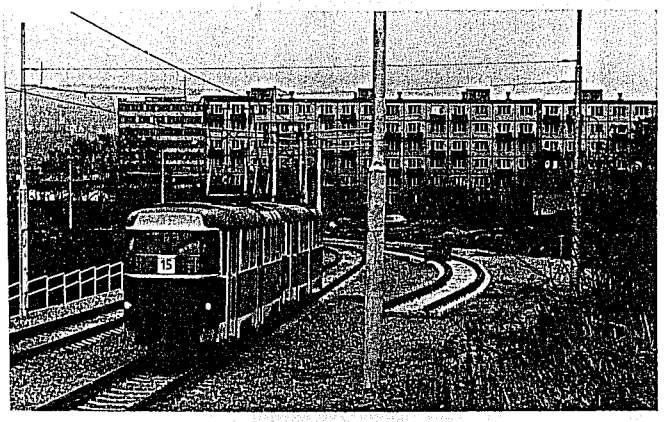
Dalibor Uhlíř

Prof. Vladimír List a pražské metro

Některé pražské noviny informovaly o tom, že 21. 12. 1992 náměstek pražského primátora pan Polák slavnostně odhalil v prostorách vestibulu stanice metra »Muzeum« pamětní desku autorům ideového návrhu podzemní dráhy pro Prahu z roku 1926 Ing. Bohumilu Beladovi z Prahy a Ing. Vladimíru Listovi z Brna. Jak noviny píší, je zajímavé, že autoři správně odhadli již tehdy rozvoj Prahy, takže jimi projektované trati podzemní dráhy se de facto překrývají s nyní existujícími trasami metra, a že v jejich projektu se též počítalo s přemostěním Nuselského údolí. Ing. Belada až do své smrti částečně a prof. Ing. List až do svých 90 let se zúčastňovali obhajoby skutečného metra proti podpovrchové tramvaji, kterýžto boj byl vítězně dokončen tím, že bylo vydáno vládní usnesení č. 288 z 9. srpna 1967 o výstavbě metra v Praze.

V říjnu 1992 vydala pobočka Českého elektrotechnického svazu v Ostravě publikaci »Prof. Vladimír List: Paměti«, vázanou s rozsahem 196 stran, ve které se kapitola »Pražské metro« podrobně zabývá tím, co se dělo ve věci pražského metra od roku 1926 až do roku 1967, tzn. do vydání vládního usnesení č. 288. Tato kniha se v Brně prodává jen v knihkupectví při elektrotechnické fakultě VUT na Údolní ulici č. 53, tel. 303767, otevírací doba Po–Pá 8–14 hodin, cena 39,- Kčs. Mimo to jsou v této knize V. Listem nadiktované vlastní paměti asi od roku 1880 až do roku 1967. Je to velmi zajímavé čtení i pro netechniky. Prof. Ing. Vladimír List zemřel v roce 1971.

Jan List



Budoucí větvení bohunické trati směrem na novou estakádu a na Renneskou ulici. Na snímku vidíme pokládání nového svršku S 49 s betonovými pražci. Vůz »B« projíždějící soupravy linky č. 15 má evid. č. 1515. Foto 8. 12. 1992 © Roman Šiler.

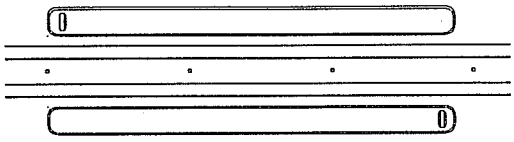
— Z PROVOZU —

Zřizování úrovňových přechodů na tratích tzv. rychlé tramvaje

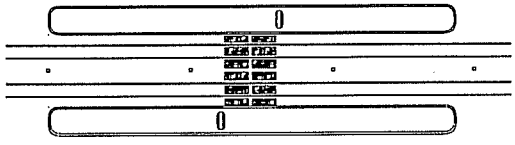
Na tramvajových tratích v Brně vzniklo v 80. letech několik úseků tzv. rychlé tramvaje, a to na bystrcké trati od zastávky Bystrc, ZOO až na konec, na bohunické trati od zastávky »Krematorium« až do ukončení ve Starém Lískovci a na Líšeňské trati od zastávky »Bělohorská« až ke stávající smyčce v sídlišti. Parametry těchto traťových úseků spočívaly mimo jiné v důsledném mimoúrovňovém křižování se silniční i pěší dopravou. U zastávek se proto zřizovaly podchody nebo nadchody a k tomu se přizpůsobovaly nástupiště a přístupové cesty. Mimoúrovňovým křižováním se silniční dopravou prakticky odpadly nehody tramvají s automobily, ale trasy pro chodce se neosvědčily. Téměř stometrová délka nástupiště, vstup do podchodu až na druhém konci, přirozená nechuť chodit po schodech a zacházet si, vedlo k hledání zakázaných cestiček přes koleje a vylamování ochranného zábradlí. Poněvadž tuto zakázanou cestu volilo téměř 100% cestujících, kteří se přes koleje potřebovali dostat, zvítězil po letech přesvědčování o nepřesvědčitelném zdravý rozum a začaly se budovat úrovňové přechody u zastávek, dokonce bezbariérové. První vznikl začátkem roku 1992 na líšeňské trati u zastávky »Novolíšeňská«, další koncem roku na bohunické trati u zastávek »Běloruská« a »Švermova«, další jsou projekčně připraveny. Podstatou úpravy je, že zastávkové označníky umístěné původně na koncích nástupišť se přemístí do jejich středu tak, aby mezi dvěma proti sobě stanicujícími tramvajemi vznikl přechod v šířce asi 5 metrů. Má-li takový přechod přirozenou návaznost na další chůzi cestujícího, nenutí to nikoho k přebíhání za stojící tramvají a zábradlí přeskakují jen ti největší hazardéři, kterým už není pomoci. Vlastní přechod je maximálně bezpečný, řidič stanicující tramvaje kontroluje volnou cestu z nulové rychlosti. Přechod není označen značkami jako přechod pro chodce, vyplývá pouze ze stavební úpravy.

Nové přechody mají i negativní stránky. Někde se nástupiště zkrátilo tak, že může stanicovat pouze jedna souprava (i když i to je k něčemu dobré - vlaky nemohou pak jet těsně za sebou a přirozeně se tak zvětší bezpečná vzdálenost a lépe rozloží energetické zatížení). U zastávky »Běloruská« se musel posunout úsekový dělič napájení a tramvaje ve směru do centra se

původní stav bez přechodu



stav po vybudování přechodu



rozjíždějí v sekci více zatíženého napaječe. Přístřešky pro cestující, různé kiosky i prodejní automaty na jízdenky se dostaly mimo soustředění cestujících. Ale to všechno je vyváženo bezpečnějším provozem a je na projektantech, aby na nových tratích úrovňové přechody a další vybavení do projektů zapracovali funkčně a účelně.

Ivan Nedělka

Vignolovy kolejnice na tramvajových tratích v Brně

Vignolovy kolejnice na brněnských tramvajových tratích byly v různé míře používány vždy. Vezmeme-li v úvahu dobu po 2. světové válce, existoval vpravdě železniční svršek včetně výhybek od černovického nádraží až do Líšně a na samostatném drážním tramvajovém tělese od výstaviště do Pisárek. Vignolovými kolejnicemi i výhybkami byly vybaveny vozovny v Pisárkách i Husovicích. Nově byly tyto kolejnice položeny v roce 1948 na tramvajové trati z Komína do Bystrce a v roce 1950 při pokládání druhé koleje do Líšně. Potom však při rekonstrukcích tratí byly tyto postupně rušeny a nahrazovány kolejnicemi žlábkovými, až zbyl od poloviny 70. let jediný úsek mezi Stránskou skálou a Líšní, který však již nebyl v majetku Dopravního podniku města Brna, ale Technického muzea v Brně. Jelikož ale patřil tento úsek do sítě tramvajových tratí a tramvaje se po něm občas projely, můžeme používání vignolových kolejnic považovat za nepřetržité.
Renesance vignolových kolejnic nastala v 80. letech. Rekonstrukce tramvajové trati mezi Žabovřeskami a Jundrovskou v roce 1985 přinesla kolejnice typu S 49 na betonových pražcích. Potom následovala montáž na prodloužení trati do sídliště Líšeň, na přeložce trati na nadjezd přes velký městský okruh na Kamenomlýnské a konečně na přeložce bohunické trati, při opravě nadjezdu u výstaviště a při rekonstrukci trati do Bystrce.
Kuriozní střídání odlišných typů svršků vzniklo na lince č. 18. Asi 300 metrů za Medlovým náměstím směrem do Pisárek končí za obloukem žlábkové kolejnice a začíná necelých 200 metrů dlouhý, oku lahodící úsek s kolejnicemi S 49. Potom něco přes kilometr žlábkových kolejnic a za parkem na Kamenomlýnské ulici necelý kilometr opět S 49. Dalších 300 metrů opět žlábkové a potom 300 metrů přes již zmíněný nadjezd pro změnu vignolky. Následuje poměrně dlouhý úsek asi 2 km s kolejnicemi žlábkovými a od zastávky »Branka« se to opět střídá: 150 metrů S 49, 300 metrů žlábkových, znovu 300 metrů S 49 a potom od kamenolomu až do Bystrce kolejnice žlábkové.
Proč tento trend? Snad pro snažší udržování upevňovacích elementů, levnější materiál, možnost využití výkonné železniční stavební techniky? V každém případě zůstává řada věcí nedořešených. Nedostupnost stávající opravářské a údržbářské techniky DP na místa bez souběžné silniční komunikace s tratí, podivné ojíždění hlavy nové kolejnice, vyfrézování vnější kolejnice v oblouku okolkem kola po několika dnech provozu, časté vykolejování, dodatečná montáž opěrné kolejnice prakticky nahrazující žlábek. Na to odpovědět neumím a vyzývám tímto odborníky, aby se k problematice vyjádřili.

Ivan Nedělka

Několik slov k předchozímu článku:
Problematika kolejového svršku se donedávna v dopravním podniku téměř neřešila, přičemž zažité a postupně zjednodušované technologické i pracovní postupy, které byly užívány, hraničily časem téměř s diletantismem. Sám vztah kolo—kolejnice je poměrně složitý a zasluhuje velkou pozornost. Je proto velmi chvályhodné, že v Dopravním podniku města Brna se v současnosti věnuje konstrukci vrchní stavby tratí zvýšené úsilí, a to i v teoretické rovině.
Negativní jevy, ke kterým dochází při provozu na tratích se svrškem S 49, jsou způsobeny především špatným profilem kola tramvaje. Okolek je příliš nízký, příliš hranatý a obruč kola je příliš úzká a jízdní plocha má minimální kuželovitost. Toto kolo je tedy potřeba změnit.
Historie profilu tramvajového kola je nesmírně zajímavá. Současný tvar kola, který je dán normou, je de facto ČKD převzatý tvar kola brněnského, které je používáno zhruba od 20. let, kdy postupně začíná klesat význam nákladní dopravy. Ovšem při stoupajících nárocích na dynamiku tramvajového vozu v současnosti tento profil jednoznačně nevyhovuje. Železniční kolo a jemu přizpůsobená kolejnice má naproti tomu mnohem lepší vlastnosti. Také připočtěme levnější, velkosériový železniční kolejový a upínací materiál, konstruovaný i pro vysoké rychlosti, velmi dobře vyvinuté a moderní technologie stavby i údržby tratí, včetně strojového parku. Neexistuje proto žádný důvod, který by bránil přechodu na železniční svršek také na segregovaných tramvajových tratích. Tvar kola je pak jednoznačně třeba tomuto svršku přizpůsobit. To má samozřejmě zpětnou návaznost i na žlábkové kolejnice, respektive jejich geometrii - zažitý tvar NP3 také nestačí. V Dopravním podniku města Brna byl navržen nový tvar kola a zvážen postup přechodu na nový systém tratí. Chtěli bychom se této problematice věnovat šířeji v některém z příštích čísel Informací MHD.

Roman Šiler

— Z HISTORIE —

Vznik brněnské kolekce historických vozů

(návrh Ladislava Řezníčka na uspořádání oslav 100 let Dopravního podniku ze 4. března 1968 - pokračování z předchozích čísel)

Úkol č. 2b
Vypracování obrazové brožurky k 100. výročí DP Brno
K doplnění nákladného knižního díla /úkol č. 2/, bylo by zapotřebí vydat stručnou obrázkovou brožurku, jenž v hrubých rysech seznámí zájemce s historií podniku. Tímto dílkem bude možno uspokojit četné zájemce, jež se vyskytnou v průběhu příštího roku u příležitosti jubilea našeho podniku.
Stejně jako knižní dílo, tak i levnou brožurku vypracuji za použití vlastních archivních pramenů.
V obou případech mohu podnik předběžně ujistit, že vydané práce budou podnik skutečně reprezentovat, co do obsahu, tak i kvality použitého materiálu.
Bude-li podnik souhlasit s vypracováním a vydáním brožurky, mohu tuto odevzdat dokončenou tři měsíce po zadání vypracování.

Úkol č. 3
Uspořádání výstavy 100 let brněnské tramvaje
V průběhu příštího roku mohou být instalovány ve výstavních místnostech brněnské pobočky NTM na Josefské ulici - kde je možnost ochrany exponátů v uzavřených vitrinkách. Výstavku fotografií je možno instalovat také v budově DP Brno, v prodejně předplatních jízdenek u hlavního nádraží.
K uspořádání výstavy bude zapotřebí vybrat vhodný materiál, jež se pravděpodobně nalézá v archivu DP Brno.
Sám připravím pro tyto účely serii barevných kreseb, větší množství fotografií, jízdenky /chráněny v obalech z PVC/, modely tramvají v měřítku 1:10. Řadu modelů bude nutno doplnit typy vozů, jež nebudu moci z důvodů časové tísně nebo jiných důvodů /viz právo výsady/ zhotovit.
Předběžně ujišťuji podnik, že zapůjčím potřebné materiály podle vlastního uvážení, provedu jejich instalaci na výstavě a po skončení výstavy tyto opět osobně si odvezu. Modely tramvají bude nutno pojistit na částku, již určím později a bude zaručeno, že pro ně budou zajištěny celoskleněné skříňky /jsou stavěny z křehkých hmot a reprezentují stovky hodin práce - proto ta opatrnost/.
Pro stavbu modelů jsem použil, příp. používám dokumentace vlastní i vlastního materiálu.
Vystavit budu moci kompletní sadu jízdenek v originále, ucelené serie fotografií /kopie/. Modely vozů:

číslo	2	Lederer Porges 1903	otevřený
	6	Lederer Porges 1903	uzavřený
	10	OeUEG 1900	původní provedení GBES
	22	OeUEG 1900	pozdější provedení z okupace
	56	Staudinger W.F. 1912	
	71	Grazer W.F. 1916	
	74	Královopolská strojírna	
	4	Grazer W.F. 1908	elektrická lokomotiva
	80	Ringhoffer Smichov	přívěsný vůz
	163	Grazer W.F.	přívěsný vůz
	184	Ringhoffer	přívěsný vůz
	191	Ringhoffer	přívěsný vůz

Zaktivizuji své kolegy, aby k pořádání výstavy zapůjčili i své materiály a pomohli tak vytvořit hodnotnou výstavu z níž by si návštěvník odnesl opravdu co nejvíce /ve vzpomínkách ovšem!/.

(pokračování v příštím čísle)

35 let provozu sériových tramvají T II

Po téměř tříletém zkušebním provozu prototypů T II v Praze na rozchodu 1435 mm a později i v Liberci a Bratislavě na rozchodu 1000 mm a vystavování 2. prototypu na veletrzích v Lipsku a Brně se v prosinci 1957 rozběhla sériová výroba první velkoprostorové tramvaje v Československu (T I takto ještě označena nebyla).

Do konce roku 1957 bylo dle dostupných údajů vyrobeno prvních pět vozů a jednalo se o vozy premiérové z několika pohledů. Čtyři tramvaje byly dodány do DP Brno, což zde byly první vozy koncepce PCC. Pátý vůz byl dodán do TTU Kijev a odbyl si nejen svou premiéru v ukrajinské metropoli, ale i na rozchodu 1524 mm. Přesné datum jeho zařazení do osobní dopravy není známo.

Plzeňský vůz T II evid. č. 148 na lince 2. Foto 4. 4. 1987 © Tomáš Kocman

V Brně byly do osobní dopravy zařazeny vozy evid. č. 401 a 402 dne 31. ledna 1958 a další dva vozy o šest dnů později. Během roku 1958 pak byly tyto tramvaje dodávány do Brna, Ostravy, Rostova na Donu, a do měst přechodně sovětskou mocí nazvaných Kujbyšev a Leningrad (Samara, Sankt Peterburg). Jednalo se o vozy s třídveřovou karosérií, se spouštěcími větracími okny, pokladnou pro průvodčího mezi 1. a 2. dveřmi, 25 čalouněnými sedadly v úpravě 2 a 1 a polouzavřenou kabinou řidiče. Vozy pro sovětská města se odlišovaly v interiéru absencí dřevěných roštů na podlaze. Sběrače byly alternativně montovány buď tyčové (smykadla) nebo pantografové.

Na přelomu let 1958 a 1959, před výrobou padesátikusové dodávky pro Moskvu, přikročil výrobce k modernizaci typu T II. Tvarovaná část střechy kolem předního a zadního transparentu je zhotovena ze skelného laminátu, ventilační okna jsou nyní výklopná místo spouštěcích, čalouněná sedadla již nejsou prošívaná. Sovětská verze je v dalších sériích vyráběna jako dvoudveřová se zcela uzavřenou kabinou řidiče, pokladnou pro průvodčího před zadními dveřmi, zvýšeným počtem sedadel (úprava 2 + 1 zachována). Čs. verze zůstává třídveřová, zcela uzavřená kabina řidiče byla montována jen na objednávku (viz tab. 1), a tak nejvýraznější změnou je gumou krytá podlaha vozidla, již bez dřevěných roštů. Novinkou r. 1959 bylo rovněž zahájení sériové výroby úzkorozchodných podvozků.

V letech 1959–1961 byly vyráběny největší série těchto tramvají a byly dodávány pro tři rozchody do všech měst, v nichž se osvědčily (tab. 1).

Poslední výrobní změna nastala na sklonku r. 1961, kdy začaly být montovany laminátové rámy přístrojové desky - tyto vozy byly dodány jen do měst: Bratislava, Brno, Košice, Most a Litvínov, Ostrava, Plzeň, Kijev, Kujbyšev, Moskva, Sverdlovsk.

Včetně prototypů bylo vyrobeno 771 tramvají tohoto typu. Jejich životnost byla stanovena na 20 let. Přesto některé tramvaje dosud existují. Z Ruska jsou informace kusé. Z Jekaterinburgu (Sverdlovsk) chybí zcela. Z dostupných informací je zřejmé, že životnost vozidel nebyla překračována. V mnoha případech se vozidla 20 let nedočkala - např. Rostov na D., Kujbyšev (Samara). Patrně se jednalo o následky chabé údržby a ekonomické bezstarostnosti, neboť přísun nových vozidel byl plynulý. Jako první se s těmito vozy rozloučil po jednom roce provozu Leningrad (Sankt Peterburg). Poté byly patrně jistou dobu odstaveny a do dalšího provozu jsou nasazeny ve Volžském (tramvajová doprava zahájena 30. 12. 1963). Kdy byly z osobní dopravy vyřazeny není známo, ale v roce 1989 ještě oba vozy existovaly jako sklady. Dle neověřených informací bylo 20 „té dvojek" předáno z nezjištěného ruského provozu do Moskvy (posila před OH ??). Rovněž nejsou informace, zda je nyní některé z vozidel v Rusku zachováno jako provozní nebo jako historické.

V ukrajinské metropoli dojezdily tyto vozy r. 1987 a poslední dva služební vozy měly být likvidovány r. 1992. K oslavám 100 let kijevské tramvaje byl r. 1992 opraven vůz evid. č. 5043.

Ani na Slovensku již nejsou tyto tramvaje v provozu. V Košicích dojezdily nemodernizované vozy do r. 1985, 5 modernizovaných (přetypované na T3) - 4 v osobní dopravě a 1 školní - bylo vyřazeno do r. 1990. Modernizace spočívala v náhradě obou původních čel za čela T3, dosazení el. výzbroje T3, laminátových sedadel a do vozů pro osobní dopravu byly vyrobeny uzavřené kabiny řidiče obdobné jako v T II SU. Pro případné historické využití zůstal odstaven vůz evid. č. 234.

V Bratislavě byly vozy T II používány do r. 1987, poslední služební a manipulační vozy byly vyřazeny r. 1988. Jako historický zůstal zachován v poslední provozní podobě vůz evid. č. 7230 ex 215. K záměně došlo při výměnném systému generálních oprav. Místo GO bylo 16 vozů T II likvidováno a nahrazeno novými vozy T3, z administrativních důvodů považovaných za náhradní díly (obdobně se postupovalo ve 3 případech v Košicích a 10 případech v Mostu a Litvínově).

Tabulka č. 1 - dodávky T II od výrobce do jednotlivých provozů

počet	rok výroby	město rozchod	evidenční čísla	provozní období	poznámka
26	1960–62	Plzeň 1435 mm	134–159	1960–1989	134–137 tyč. sběrač 137–151 uzavř. kab.
36	1961–62	Most a Litvínov 1435 mm	235–270	1961–1986	služební vůz do 1987 245–270 uzavř. kab.
14	1960–61	Liberec 1000 mm	10–23	1960–19868 (1956–57)	služ. vozy dosud viz tabulka 2
18	1960–61	Ústí nad Labem 1000 mm	151–168	1960–1970	1970 - zrušen tramvajový provoz
94	1957–62	Brno 1435 mm	401–494	1958–dosud	1970 - přečíslování na 1401–1494
4	1960–61	Olomouc 1435 mm	111–114	1960–1986	viz tabulka č. 2
100	1958–62	Ostrava 1435 mm	601–699 600	1958–dosud	
66	1959–62	Bratislava 1000 mm	201–266	1957–1987	služ. vozy do 1988 viz tab. č. 2
31	1958–62	Košice 1435 mm	212–242	1958–1985	vozy přetypované na T3 do 1990
51	1957–60	Kijev 1524 mm	5001–5051	1958–1987	služební vozy do roku 1992
180	1959–62	Moskva 1524 mm	301–480	1959–1981	
2	1959	Sankt Peterburg 1524 mm	1001, 1003	1959–1960	předány do města Volžskij
42	1958–62	Samara 1524 mm	501–542	1958–1973	
40	1958–59	Rostov na Donu 1435 mm	321–360	1958–1980?	1980 již viděny pouze jen vraky
65	1958–62	Jekaterinburg 1524 mm	?	?	chybí informace

Rovněž v Čechách již nejsou tramvaje T II v osobní dopravě. Nejdříve se jich zbavila Praha, neboť v té době ještě neměla kolejové konstrukce způsobilé k provozu velkoprostorových vozů. Druhý prototyp byl nejprve zapůjčen ke zkušebním jízdám do Liberce a poté prodán do Bratislavy. Odtud byla karosérie r. 1978 vrácena zpět do Prahy, „posazena" opět na podvozky 1435 mm a zařazena do sbírek podnikového muzea. Nyní je ve vleklé renovaci. První prototyp byl r. 1964 prodán do Olomouce. Prototypy byly z výroby opatřeny tyčovými sběrači, na 2. prototyp byl dosazen pantograf před zapůjčením do Liberce, na 1. prototyp při GO r. 1964.

V Ústí n/L dojezdily tyto tramvaje v souvislosti s ukončením tramvajové dopravy v tomto městě. Pět vozů bylo předáno již r. 1965, ostatní po ukončení provozu r. 1970 (viz tab. 2). V Liberci byly tyto vozy zařazeny beze změny, v Ostravě byly „posazeny" na záložní podvozky, v Plzni a Mostu pak na podvozky původních vozidel.

Mostecko-litvínovský DP vyřadil poslední vozy T II z osobní dopravy r. 1986 a služební vůz o rok později. Tyto tramvaje byly údajně pro mostecko-litvínoský rychlodrážní provoz již dodány s hypoidními *[myšleno jednostupňovými - pozn. red.]* převodovkami. Během provozu nebyly nijak výrazně modernizovány, pouze byla údajně z důvodu výhledu částečně demontována uzavřená stanoviště řidiče. V letech 1972–1974 probíhal výměnný systém GO, během něhož byla část vozidel přečíslována. Toto bylo umožněno rezervní karosérií zakoupenou v Ústí n/L. V roce 1976 byla postavena a otypována tramvaj evid. č. 271 vzniklá z náhradních dílů - podvozky záložní, karosérie ex vůz evid. č. 270 (na vůz 270 byla dosazena skříň T3).

Tabulka č. 2 - předávání vozidel mezi jednotlivými provozy

rok změny	poč.	město rozchod	evid. čísla	ex město rozchod	ex evid. čísla	poznámka
1956	1	Liberec 1000 mm	6002	Praha 1435 mm	6002	zapůjčen, zkouška podvozků 1000 mm
1957	1	Bratislava 1000 mm	6002	Praha 1435 mm	6002	odkoupení po zkuš. jízdách v Liberci
1978	1	Praha 1435 mm	6002	Bratislava 1000 mm	6002	do podnikového muzea DP Praha
1964	1	Olomouc 1435 mm	115	Praha 1435 mm	6001	do provozu v roce 1965
1965	5	Liberec 1000 mm	24–28	Ústí nad Labem 1000 mm	161, 155, 158, 159, 167	
1970	6	Ostrava 1435 mm	594–599	Ústí nad Labem 1000 mm	152, 163, 156, 160, 153, 157	použ. zál. podvozky 1435 mm, zař. 1971
1970	4	Liberec 1000 mm	6–9	Ústí nad Labem 1000 mm	154, 162, 164, 168	
1970	2	Plzeň 1435 mm	133, 143	Ústí nad Labem 1000 mm.	151, 166	použ. podvozky pův. havar. vozů zař. 1971
1970	1	Most, Litvínov 1435 mm	246?	Ústí nad Labem 1000 mm	165	skříň použ. v roce 1972 v rámci GO
?	20	Moskva 1524 mm	1871–1889 198	?	?	
?	2	Volžskij 1524 mm	50, 51	Sankt Peterburg 1524	1001, 1003	pořadí neznámo, zařazeny asi 1963

K různým záměnám vozidel docházelo i v Liberci. Zde měla většina vozů původní elektrickou výzbroj nahrazenou výzbrojí T3 při rekonstrukci v DP Brno. Při této rekonstrukci také došlo k záměně vozů evid. č. 12 a 27. Díky

robusní karosérii vydržely „té dvojky" mnohem více než zanedbané T3 z r. 1965, které byly již v letech 1982–1984 vyřazovány, resp. převáděny na služební vozy. Tramvaje T II byly přečíslovány na evid. čísla vozů T3, což bylo administrativně označeno jako záměna karosérií.. Všechny T II byly z osobní dopravy vyřazeny do r. 1988. Dosud existují již jen služební vozy evid. č. 104/IV ex 8 a 105 ex 19 a v posledním provozním stavu vůz evid. č. 32 (administrativně T3) ex služební vůz 104/I ex 7.

Nevalné údržby se dostávalo těmto odolným tramvajím i v Plzni. Zde dojížděly ve vzácně původním stavu, neb za celou dobu neprošly žádnou modernizací. Jedinou výraznou změnou byla náhrada tyčového sběrače pantografem v r. 1961. Tyčovým sběračem byly z výroby jako jediné sériové T II v Československu osazeny vozy evid. č. 134–137. Novější vozy byly patrně již z výroby vybaveny pantografy. Zvlášť je třeba upozornit pouze na vozy převzané z Ústí "/L., jejichž karosérie nahradily původní skříně havarovaných vozů T I evid. č. 133 a T II evid. č. 143. Poslední „té dvojky" dojezdily v Plzni r. 1989 a byly odstaveny na příkaz MěNV pro jejich naprostou sešlost a ohyzdnost. Jeden vůz je odstaven jako potenciálně historický, ale jeho budoucnost je nejistá *[vůz T II byl v říjnu 1992 nabídnut do sbírek TMB s tím, že jinak bude zlikvidován - pozn. red.]*.

Přesto, že v Olomouci jsou již tramvaje T II vyřazeny, prokázaly i na Moravě vysokou životnost. V Olomouci byly dokonce vyřazeny dříve než menší a starší vozy T I. Důvodem bylo nejen to, že se jednalo o vozy menšinové, ale i v posledních letech omezená údržba, neboť vozy před vyřazením najely bez provedení periodické opravy stupně VP dvojnásobek limitu stanoveného pro kilometrický proběh. Po tomto výkonu byly vozy na přelomu let 1985/86 zrušeny.

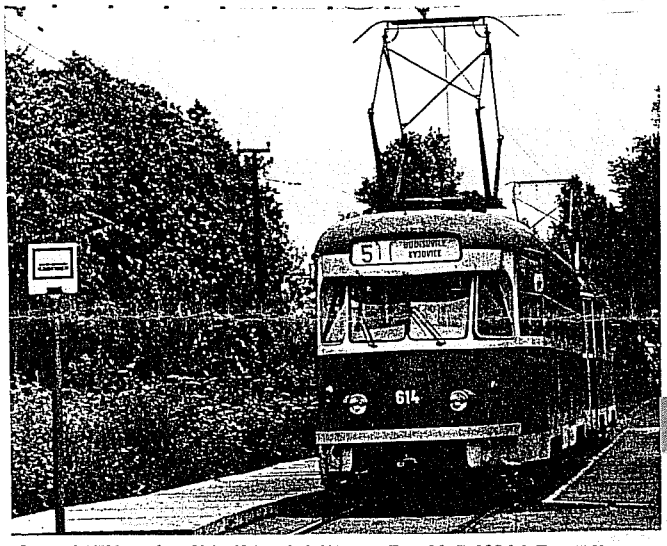
Naopak velmi dobrou údržbou se vyznačují provozy v Brně a Ostravě, což je jeden z důvodů, že v obou městech jezdí tento typ tramvaje dosud.

V Brně byly při 1. GO (1965–1971) demontovány pokladny průvodčího, sedadla uspořádána 1+1, z podlah odstraněny dřevěné rošty (u starších sérií). Kolem roku 1974 byl čelní transparent uzpůsoben pro standardní plechová čísla linky. Při 2. GO (1976–1983), kterou prošlo jen 80 vozů, byla dosazena el. výzbroj T3, dva čelní reflektory, zářivkové osvětlení a uspořádání sedadel bylo upraveno dle tramvají T3. Z nedostatku náhradních dílů došlo u několika vozů ke kuriozním opravám - havarované vozy dostaly přední nebo zadní čela z typu T3. Nyní ještě zůstává v osobní dopravě 32 vozů. Dokonce v rámci modernizace jsou některé vozy vybaveny přehrávači pro hlášení stanic, na vozech 1451+1425 bylo v letech 1987 (resp. sólo evid. č. 1425 - od 1985) až 1990 zkoušeno přepínání motorových skupin podvozků do série při rozjezdu. Od r. 1992 začaly být na »A« vozy montovány nové přepážky zcela uzavírající kabinu řidiče. Mimo uvedené vozy slouží ještě dalších 10 tramvají jako služební a manipulační a 1 vůz jako kropicí. Vůz evid. č. 1473 byl v poměrně původním stavu předán TM Brno, ale dosud není renovován.

Tabulka č. 3 - zařazení tramvají postavených z „náhradních dílů"

rok změny	poč.	město rozchod	evid. čísla	ex město rozchod	ex evid. čísla	poznámka
1976	1	Most, Litvínov 1435 mm	271	Most, Litvínov 1435 mm	270	původní skříň nahr. T3 podvozky náhradní
1976	1	Most, Litvínov 1435 mm	281	Most, Litvínov 1435 mm	267	skříň TII 267 na místo skř. TI 281, na č. 267 skř. T3
1978	1	Košice 1435 mm	100	Košice 1435 mm	229	pův. skříň nahr. T3SU, podvozky zál., přetyp. T3

Ostrava byla vždy největším „té dvojkovým" provozem. V šedesátých letech zde byly zkoušeny i soupravy 3 × T II (prostřední vůz měl odpojené trakční motory). Po zrušení tramvají v Ústí "/L bylo 6 vozů převzato do Ostravy a na náhradních podvozcích uvedeno do provozu. Při GO (prováděných i na olomouckých a části košických T II) byly také demontovány pokladny, likvidovány dřevěné rošty na podlaze, původní sedadla nahrazena laminátovými (1+1), vnitřní osvětlení modernizováno na zářivkové a na většinu vozů montovány dva reflektory. Část vozů dokonce obdržela 2. GO. Dvanáct vozů bylo dále modernizováno a označeno T2R. Mimo výše uvedené úpravy byly použity součástky el. výzbroje T3 a byly provedeny změny dovolující provoz na příměstské trati Poruba - Kyjovice, Budišovice (přepojování podvozků série/paralel a možnost spřahování do souprav zádĕmi k sobě). Tyto vozy byly také vybaveny bočními okny z typu T3. Mimo rámec GO byly na přelomu 70. a 80. let vyrobeny - i pro olomoucké vozy - nové přepážky na uzavření kabin řidiče. Dnes je v Ostravě v osobní dopravě ještě 28 tramvají T II a 12 T2R, další dva vozy jsou služební. Tramvají je nyní v Ostravě nedostatek, a tak bylo zaznamenáno i znovuzařazení jedné tramvaje vyřazené a jedné služební do osobní dopravy.



Ostravské T2R evid. č. 614+694 na l. 5, Vřesina. Foto 12. 7. 1986 © Tomáš Kocman.

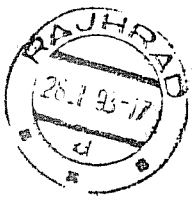
Všechny tramvaje T II byly z výroby natřeny jednotným nátěrem - střecha šedá, okenní sloupky, dveře a plenty krémové, bočnice a čela červené. Jednotný nátěr byl vlastně jen zjednodušeným tradičním pražským nátěrem, čímž byla zcela potlačena osobitost jednotlivých provozů. Z pragocentristického stínu se podařilo „vystoupit" jen zbylým „té dvojkám" v Ostravě, jež jsou od roku 1992 v rámci periodických oprav přetírány do nového ostravského nátěru - modrá karosérie s bílým podokenním pruhem a žlutými dveřmi. Jedna souprava je dokonce opatřena celovozovou reklamou. Toto vybočení z jednotného barevného pojetí je, pro karosérii tvořenou v éře socialistického realismu (a reálného socialismu) a přesto nepopírající svou americkou předlohu, velmi slušným zadostiučiněním.

Značné množství údajů pochází z neověřených ústních informací, které byly v mnoha případech jedinými a nenahraditelnými zdroji. Lze se proto důvodně domnívat, že se do této statě vloudily nepřesnosti. Proto jsou vítány veškeré doplňující informace.

Miroslav Bureš

V záplavě dnešních všech možných i nemožných barevných reklam na tramvajích se ovšem jeví klasický červený (byť jednotný) nátěr přece jen jako dostatečně elegantní. Navíc - z pragocentristického stínu se pokusila vystoupit novým nátěrem tramvají Praha sama (v 80. letech a neúspěšně). Lze konstatovat, že tvar a členění karosérie vozů T příliš experimentům nepřeje - pozn. red.

Technické muzeum v Brně
Orlí 20, 601 86 Brno



Pan
Zdeněk Nesiba
Branky 25
Ostrava
6 6 4 6 1