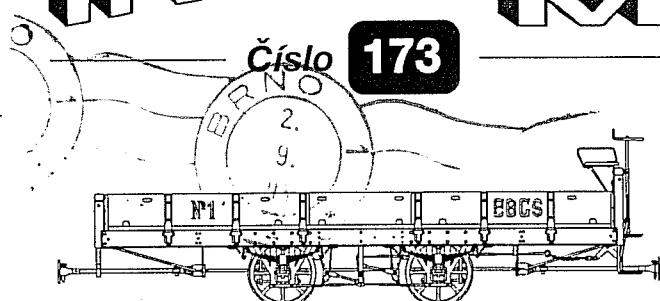


INFORMACE MHD

Číslo 173

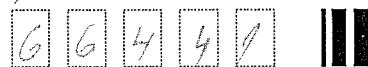


Brno 27.08.93

Ideněk Nesiba

Braník 25

Dolopöseč

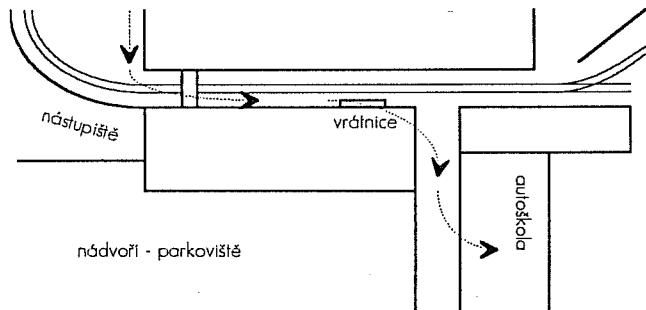


Vychází 12x ročně. Vydává Tramvajklub Brno ve spolupráci s Technickým muzeem v Brně. Pro členy a čekatele Tramvajklubu Brno zdarma. Redakce a technické zpracování Ing. Roman Šíler a Ing. Tomáš Kocman. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno. Adresa redakce: TMB - areál MHD, Holzova 4, 628 00 BRNO, tel. (05) 591204. Individuální hromadné objednávky pouze písemně.

Podávání novinových zásilek povoleno Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2—2532/93 ze dne 21. 7. 1993.

POZVÁNKA: Přípravný výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi konanou dne 7. září 1993 v přednáškovém sále autoškoly DPMB se začátkem v 17 hodin. Na programu budou volby řádného výboru Tramvajklubu Brno. Z časových důvodů bylo upuštěno od původně předpokládané exkurze v provozovně Pisárky. Členové meli být seznámeni zejména s novým systémem přípravy grafikou a jízdních řádů pomocí výpočetní techniky. Toto zajímavé téma bude zpracováno jako samostatný program na některou z příštích členských schůzí.

Přípravný výbor zdvořile žádá všechny členy a ostatní účastníky volební schůze konané v Dopravním podniku, aby do objektu DP zásadně vstoupili pouze přes vrátnici u odjezdové zastávky linky č. 1. Použijte nejkratší cestu do přednáškového sálu a nevstupujte do ostatních objektů DP. Pouze za těchto předpokladů je možno počítat s další spoluprací s vedením DP v souvislosti s činností Tramvajklubu Brno. V případě nerespektování zákazu vstupu do vozovny poškodíte zájmy Tramvajklubu a všech ostatních členů!



Program volební schůze

Hlavním programem de facto ustanovující členské schůze Tramvajklubu Brno budou volby řádného výboru. Těchto voleb se mohou zúčastnit všechni řádní členové Tramvajklubu Brno. Zájemci o členství, kteří dosud nedoručili přihlášku, mohou tak učinit těsně před zahájením schůze. Schůzí bude po dohodě řídit Ivan Nedělka. Účastníkům bude navržen následující program:

- 1 - Registrace účastníků schůze, vydávání členských průkazů
- 2 - Schválení programu schůze
- 3 - Schválení stanov Tramvajklubu Brno
- 4 - Volba volební komise
- 5 - Přehled členské základny, mandátová zpráva
- 6 - Diskuse ke kandidátkám
- 7 - Volby výboru
- 8 - Volba revizního orgánu
- 9 - Doplňková rozhotovit členské základny

Po dohodě přípravného výboru je navrhován způsob volby jednotlivých členů výboru aklamací. Dále byl sestaven návrh kandidátky, který zohledňuje dosavadní práci výboru Tramvajklubu a zkušenosť jeho členů. Předpokládáme však v tomto ohledu diskusi s vyjádřením jakéhokoli názoru členské základny. Je samozřejmě možné dohodnout jinou strukturu výboru, změnění počtu jeho členů, apod. Navrhovaná kandidátku má následující obsazení funkcí:

- předseda Ivan Nedělka
- místopředseda
- hospodář Ing. Tomáš Kocman
- pokladník Otto Bittner
- členská evidence Dana Gillarová
- knihovník Ing. Tomáš Sedláček
- distributor Dalibor Uhlíř
- jednatel Zdeněk Nesiba
- zapisovatel Ing. Ladislav Kašík
- tajemník Ing. Roman Šíler
- člen výboru JUDr. Petr Kováčík
- revizor Ing. Zdeněk Polc

Funkce místopředsedy je předběžně navržena jako doplňková, kterou bude vykonávat kterýkoli z ostatních členů výboru. Znovu uvádíme, že je třeba zvážit, zdali všechny uvedené funkce respektive členové TKB vykonávající tyto funkce, musí být zároveň členy výboru. Struktura výboru má být především funkční, aby Tramvajklub byl spolkem akceschopným. Samozřejmě nepředpokládáme, že v tomto ohledu přijme Tramvajklub Brno ihned ideální řešení. K problému se můžeme kdykoli v budoucnu vrátit.

Závěrem ještě několik poznámek k náplni jednotlivých navrhovaných funkcí. Předseda a místopředseda je jasné vymezen ve stanovách Tramvajklubu Brno a není k nim třeba dalšího komentáře. Hospodář bude mít na starost především účetnictví spolku, zapisovatel zajistí systematickou evidenci činnosti Tramvajklubu Brno - tzn. programy členských a ostatních schůz, zájezdy, exkurzí a další činnosti a dále bude zpracovávat zápis výborových schůz. Tato funkce je velmi důležitá, zejména v okamžiku, kdy Informace MHD ztrácí charakter pozvánky na členskou schůzi, která např. programy těchto schůz zaznamenávala. Jednatel se bude angažovat především v oblasti programu činnosti Tramvajklubu Brno a udržuje kontakty na spolkové úrovni. Tajemník by měl být výkonným ředitelem spolku s všeobecnou náplní činnosti. Náplní dalších funkcí je na název patrná.

přípravný výbor Tramvajklubu Brno

Nové telefonní číslo redakce

Nebudete-li se moci dovolat na oddělení MHD Technického muzea v Brně (pův. tel. 591 204), vyzkoušejte nové telefonní číslo:

44211050

Demontáž modelu SZD v Moravském zemském muzeu

Během posledního srpnového týdne byla provedena demontáž modelu tramvajového vozu SZD evid. č. 4 autora Vladimíra Gabzdyla z Olšové. Tento model byl původně instalován v rámci výstavy »Pod císařským orlem«. Předváděcí vitríny byly zhotoveny přesně na míru pro prostor vymezený expozicí. Díky schopnosti pracovníků konzervátorových dílen TMB se podařilo vyrobit velmi zdařilé vitríny s celkovou délkom kolejí 14 m, přičemž v délce 4 m byly zhotoveny jako žlábkové se zádlažbou. Napájecí a ovládací systém s mincovním automatem navrhl a zkonstruoval člen Tramvajklubu Jiří Kazatel.

Během provozu model najezdil několik desítek kilometrů (skutečně ujetá dráha) s minimálními závadami. Z těch větších můžeme vzpomenout

spadenou trolej a ulomený přívod k motoru jednoho podvozku. Častější výpadky z provozu způsobovaly vadné mince, které se zasekly v mincovní dráze, a mince jiných nominálních hodnot, které nebyly vždy vyhodnoceny jako nesprávné. To je dánou konstrukcí použité mincovní dráhy ze staršího telefonního automatu. Před eventuální další instalací by bylo vhodné právě mincovní systém modernizovat s použitím moderního senzorového započítávání mincí libovolných hodnot.

Býlo zajímavé sledovat, jak se postupně vyhlažují kolejnice, což mělo za následek zvyšování rychlosti modelu, která musela být několikrát odpovídající snižována. To bylo nutné zejména z důvodu prodlužování brzdých drah a tím nebezpečí vyjetí modelu z vitriny. Obrůže modelu se však provozem příliš neopotřebovaly a okolky nedoznaly viditelné změny. Rovněž ozubená soukolí motorů a náprav, která byly autorem vyrobena ručně, jsou v bezvadném stavu. To svědčí o velmi pečlivé práci modeláře, který na modelu pracoval zhruba 18 let.

Pro model není prozatím možnost dalšího vystavení.

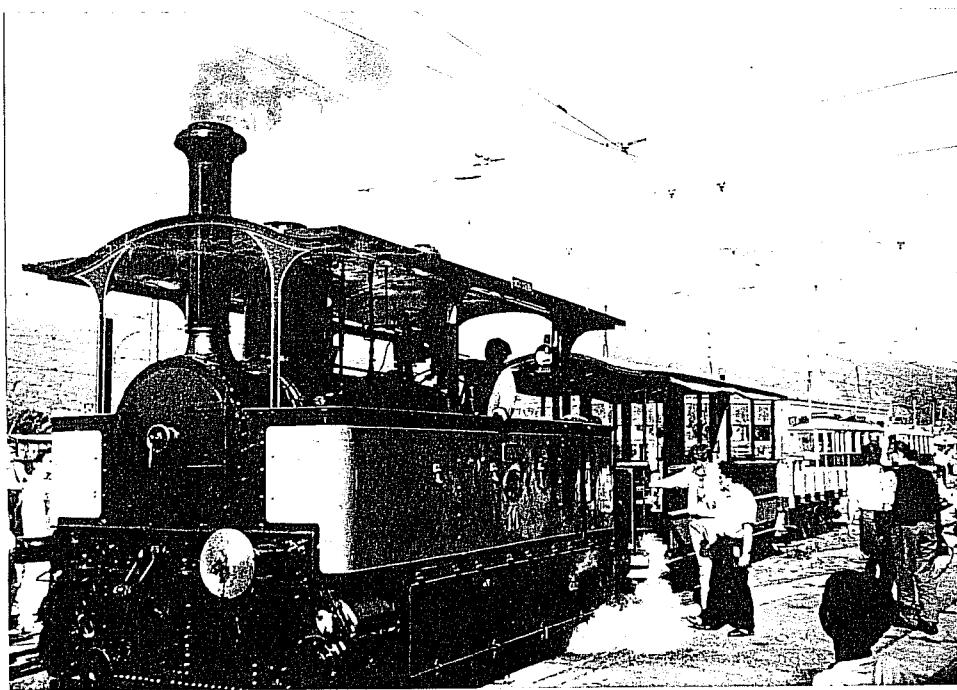
Roman Šiler

Výjezd lokomotivy CAROLINE

Due 15. září 1993 by se měl uskutečnit výjezd lokomotivy CAROLINE pro Královopolskou a. s. Jde o čistě reklamní akci v rámci podzemního strojírenského veletrhu, která je reciproční za sponzorování opravy nákladního otevřeného vozu z roku 1897.

Souprava CAROLINE + z79 + l25 + n1 by měla být přistavena před pavilonem A (u vstupu do restaurace) a dále by měla projet trasu: výstaviště - Poříčí - Křížová - Hybešova - hl. nádraží - Malinovského nám. - hl. nádraží - Poříčí - výstaviště. Vzhledem k tomu, že jde o objednanou jízdu, mimo posádky bohužel nebude možnost se na soupravě svést. Fotografické aparáty a videokamery zahálet samozřejmě nemusí.

Doposud není jasné, zda bude do té doby dopravena CAROLINE do Líšně, neboť stále nebyly zabezpečeny garanční opravy ze strany ŽOS České



Lokomotiva CAROLINE při slavnostním výjezdu »750 let Brna« s vlečkem evid. č. 25 + G.B.E.S. I v Pisárkách.
Foto 19. 6. 1993 © Petr Králik

Velenice. Prozatím je tedy počítáno s variantou, kdy Caroline pojede rovnou z depa na Poříčí, kam budou zvlášť dopraveny přívěsné vozy.

— AKTUALITY —

GO tramvaje K2 v Královopolské

Vůz K2 evid. č. 1006 by měl být v nejbližších dnech převezen do Královopolské a. s., kde bude provedena celková oprava karoserie. Jde o první praktický pokus o řešení svízelné situace DPMB ve věci přestárlého vozového parku a výrobu kapacity ústředu dílen v Králové Poli. Na vozidle evid. č. 1006 bude samozřejmě teprve odzkoušen technologický postup při opravě, což bude prvním krokem k zamýšlené spolupráci mezi DPMB a Královopolskou. Pokud se vše podaří ke spokojenosti obou zúčastněných stran, lze předpokládat opravy dalších vozidel. Rovněž existuje zájem provádět modernizace podvozků tramvají (vkládání primárního vypružení) a nakonec i celkové modernizace stávajícího vozového parku. V principu je to možná první krok na cestě návratu

Královopolské k výrobu programu kolejových vozidel, který byl na příkaz centrálních orgánů v roce 1952 (prozatím na 40 let) opuštěn. Tento proces můžeme sledovat se zájmem a rozhodně mu držet palce. Je zcela zřejmé, že technologické zázemí Královopolské je diametrálně odlišné od dílen kteréhokoli dopravního podniku a je základem těžké údržby a zejména modernizaci vozidel na vyšší úrovni.

Vůz evid. č. 1006 bude přepraven do Královopolské přímo po kolejích (pravděpodobně na jalových podvozcích s patřičným profilem kol) přes vlečku a nádraží v Králové Poli přímo na vlečku Královopolské. Pro spojení tramvaje s lokomotivou se předpokládá využití speciálního spřáhla, které bylo vyrobeno DPMB v 70. letech pro tehdy uvažovanou přepravu vozů T3 po vlastní ose do depa Maloměřice (soustružení kol). Využití kapacit depa se neuskutečnilo, neboť samozřejmě došlo při prvních pokusech k nutnému vykolejení tramvaje na železničním svršku. Uvedené spřáhlo bylo později ještě jedenkrát využito při přepravě vozidla TMB z vlečky výstaviště a je uloženo v Líšni.

Roman Šiler

Novinky MHD v Plzni

□ Od 1. 7. do 29. 8. 1993 probíhá rekonstrukce kolejového tělesa na Vejprnické třídě od smyčky Malesická. Tramvajová linka č. 2 je ukončena v této smyčce, v úseku Malesická - Skvrňany je zavedena náhradní autobusová doprava, kterou provozuje pražská firma HOTLINER osmi autobusy (výprava v Pdš 7 vozů, 1 vůz záložní). V přepravní špičce jezdí nepřetržitě 3 dvojice autobusů, sedmý vůz vykryvá postupně výpadky jednotlivých vozů z dvojice z důvodu nutného odpočinku řidičů. V sedle jsou v provozu 2 vozy jezdící sůlo a 1 vůz záložní. Délka trasy náhradní dopravy je cca 3 km. Noční provoz je zajištěn v intervalu 40 minut na tramvajové větví v trase Světovar - Hlavní pošta - U synagogy - Světovar a na autobusové větví v úseku Skvrňany - U synagogy - Hlavní pošta - Skvrňany. Firma HOTLINER průběžně obměnuje řidiče i vozy ve spolupráci s dalšími autodopravci (např. s pražskou firmou KOCH), takže v srpnu se na lince objevil i modrý dvoudvěrový autobus se SPZ Pelhřimová.

□ V květnu t. r. byl zahájen tramvajový a trolejbusový provoz po částečně zprovozněné Sirkově ulici (linky d-1 a 2, t-12). Zároveň byla zahájena rekonstrukce Americké třídy od hlavního nádraží k Wilsonovu mostu. Linky t-10, 11, 12 a 16 jsou do ukončení rekonstrukce (podzim tohoto roku) vedeny po Anglickém nábřeží přes novou značně zatíženou křižovatku u Jána. Situaci komplikuje i zahájená rekonstrukce starého mostu u Jána, přes kterou jsou vedeny tramvajové i trolejbusové linky a která probíhá za provozu. Na Jiráskovo náměstí bude po prázdninách vypravován jen jeden spoj linky t-12 a to v Pdšr. I nadále se uvažuje se zrušením trolejového úseku z Mikulášského na Jiráskovo náměstí.

□ V současném stavu DP Plzeň je v současné době 107 trolejbusů 14 Tr, 1 vůz 15 Tr a 2 vozy 9 Tr HT (ev. č. 314 a 339). V pracovní dny se na trolejbusové linky vypravuje 72 vozů. Na podzim t. r. se počítá s nákupem pěti ne zcela nových vozů 15 Tr z Ostrova nad Ohří (pravděpodobně rok výr. 1991), s jejich kompletní repasí a s dodávkou do Plzně v září (1 vůz), v říjnu a listopadu (po 2 vozech). Uvažuje se ještě o

nákupu dalších dvou kloubových trolejbusů v prosinci 1993.

□ V článku »Změny v provozu el. dráhy...« ve 172. čísle Informací MHD si laskavě doplňte a opravte následující údaje: Linka a-28 byla na nátlak cestujících po několika dnech vrácena do původní trasy; jezdí tedy opět v úseku CAN - Bukovec - papírna. Na lince t-16 byl zaveden noční provoz ve 40 min. intervalu v celé trase. Na lince t-13 bude, od jejího prodloužení do Lobež, zaveden noční provoz v celé trase. Chyba se vložila do předpokladu ujetých kilometrů jednotlivých trakcí. Správně má být:

ED	5 890 tisíc km
T	3 910 tisíc km
A	2 800 tisíc km
Celkem	12 600 tisíc km

Modernizace vozidel v Plzni

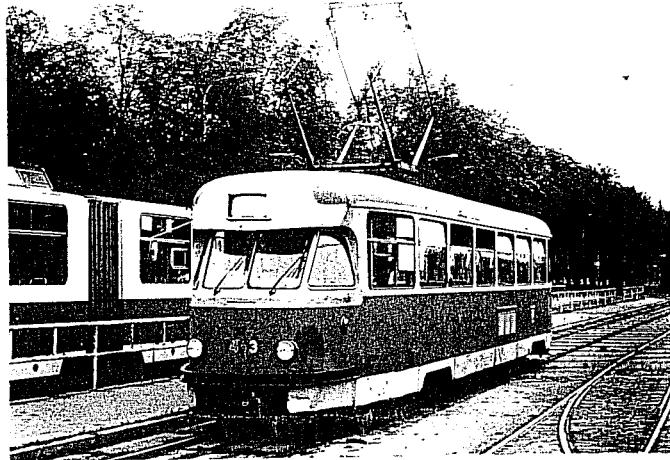
Vůz T3 CS č. 246 (výr. č. 174 312) byl 24. 6. přepraven do závodu Dopravní technika (dříve Lokomotivka) plzeňské Škodovky. Bude na něm provedena ukázková kompletní rekonstrukce el. výzbroje (nově vyvinutá tyristorová výzbroj s CTO tyristory s rekuperací, náhrada MG statickým měničem), pantograf s elektrickým ovládáním, informační systém BROSE, dveře firmy IFE, nové vnitřní obložení stěn a stropu, nové čalounění

sedáky, modernizace zářivkového osvětlení, topení, větrání, podlahových krytin a kabiny řidiče (větší prostor, nová sedačka, topení, větrání, řidič panel aj.). Na závěr dostane vůz nový náter v plzeňských barvách (červená, žlutá, zelená a bílá). Rekonstrukce bude provedena přibližně do konce tohoto roku, zkoušky nové elektrické výzbroje budou probíhat po celý rok 1994, předpokládaný termín předváděcí jízdy pro Dopravní podniky a Magistrát města Plzně bude 31. 1. 1995 tak, aby se vefejnosti rekonstruovaný vůz představil v jubilejním roce 700. výročí založení Plzně. Náklady na rekonstrukci tohoto prvního vozu se odhadují na 4 mil. Kč, z čehož cca 70% mají hradit sponzoři. Celkově se počítá s rekonstrukcí asi 40 vozů T3 v dalších letech.

Slavomil Herynk, Ing Jan Krejčí

Novinky MHD v Brně

- Na voze T3 evid. č. 1616 byly namontovány hydraulické brzdy od firmy Haning & Kahl. Vůz úspěšně prodělal TBZ, na rozdíl od podobné zkoušky těchto brzd v Praze (viz Informace MHD č. 169, str. 1).
- Na voze KT8 evid. č. 1704 byl nainstalován informační systém od firmy Meister Elektronik, který se sestává z převijecích transparentů, digitálního přehrávače (vyhlašování stanic) řidičí jednotky, která umožňuje napojení systému na vyšší nadřazené centrum.
- Podnik ČKD Trakce a. s. přispěl k přizpůsobení tyristorovou výzbroj TV8 pro vozidlo K2. Předpokládá se instalace takové výzbroje již do vozu evid. č. 1006.



Vůz evid. č. 1463 při snímkování kol v Pisárkách. Foto 10. 8. 1993 © Tomáš Kocman

□ Na voze T2 evid. č. 1463 byly provedeny úpravy na předuích a zadních schodech tak, aby bylo možno snímkovat styk kola a kolejnice za jízdy. První zkušební jízda byla provedena 10. srpna 1993. Zachycené jevy jsou velmi zajímavé. Pro možnost seriálního srovnání vlastností různých kol na různém kolejovém svršku je však třeba během jízdy měřit další veličiny, které by pomohly konkrétně popsat dynamické jevy při jízdě. Při použití průmyslové kamery by bylo rovněž možno sledovat styk kola z větší blízkosti, při jejím upevnění na podvozek odpadnou problémou při jeho natáčení vůči skříni v zatačkách. Zřejmě by bylo vhodné upravit jedno vozidlo tak, aby bylo možno provést pečlivě připravené systematické měření dostupných veličin a snímkování pozorovatelných jevů, jejichž vyhodnocení by výrazně napomohlo při rozhodování o změnách v

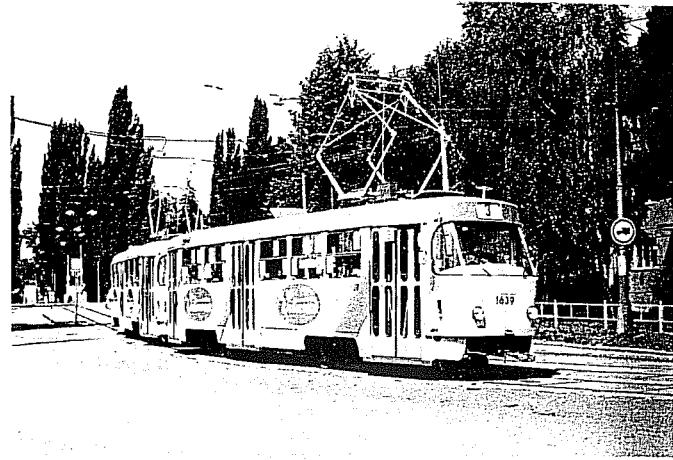


Pomocná plošina na videokameru. Foto 10. 8. 1993 © Tomáš Kocman

konstrukci nebo tvaru těch součástí vozidla, či drážních zařízení, jejichž vlastnosti jsou nevhodující.

Roman Šíler

- Dvojice vozů evid. č. 1637+1638 s výzbrojí TV8 byla dne 28. 7. 1993 nasazena do provozu s cestujícími na 1/8.
- Vozy T3SU evid. č. 1639 s reklamou »RESTAURACE STADION« a 1640 v klasickém náteru byly přestříkány na reklamu »VITANA«. Základní barva skříni je žlutá se šikmými červenými pruhy, střecha je červená a pruhy na ní žluté. Na boku vozu je emblém firmy, na střeše pak nápis »VITANA VAŘÍ ZA VÁS«.
- První vůz KT8 z dodávky v roce 1989 po velké prohlídce je evid.



Souprava 2xT3 evid. č. 1639 a 1640 při odjezdu od zastávky »Maloměřice - most«
Foto 12. 8. 1993 © Tomáš Kocman

č. 1717 s reklamou »BAUHAUS«. provedení náteru je stejné jako u vozu evid. č. 1703. Vůz evid. č. 1708 byl sice do ústředních dílech přistaven jako první, ale dosud neuveden v provozu.

- Zatím konečný výčet autobusů s celoplošnou reklamou je následující:
BAUHAUS - evid. č. 7307, 7342
WEST - evid. č. 7202, 7269, 7291, 7304, 7316.
- Podnik ČKD Trakce požádal o umožnění zkušebního provozu trolejbusu



Autobus B732 evid. č. 7342 na lince 58 při odjezdu od zastávky »Karoliny Světlé«.
Foto 20. 8. 1993 © Tomáš Kocman

TR 831.03 v síti DPMB. Zahájení zkoušek bez cestujících se předpokládá 1. 9. 1993 a mělo by trvat asi tři měsíce. Trolejbus vznikl rekonstrukcí z druhého prototypu autobusu Karosa B831. Do vozidla byla dosazena elektrická výzbroj s GTO tyristory a digitální regulací. V současnosti je trolejbus v DP Hradec Králové.

Tomáš Kocman

- Ve dnech 21.–23. 8. 1993 byl na linkách DPMB č. 56, 63 a 84 zkoušen autobus IVECO 480.10.21 TURBO CITY-U. Jednalo se o propagaci akce městského autobusu s automatickou převodovkou. Zkušební řidič z pohledu ovládání vozidla, výhledu, kontaktu s cestujícími autobus hodnotil kladně, stejně tak mechanici z pohledu přístupu k jednotlivým agregátům. Laminátová tvrdá sedadla pro cestující působí však studeně (podobně jako u tramvají T3), navíc zkušební vozidlo nemělo vůbec topení do interiéru pro cestující. Rozvržení trojich dveří tak, že mezi prvními a druhými jsou tři okna a mezi druhými a třetími jedno okno, by v našich podmínkách způsobovalo nerovnoměrné obsazování vozidla. Dobré se zdá být větrání, ale je škoda, že autobus není konstruován jako užkopodlažní. Uvidíme, zda na našem trhu tento typ pronikne.

Ivan Nedělka

Plánované zmeny v brněnské MHD

Celkovou změnu organizace dopravy rada města Brna z původního termínu 1. 9. 1993 odsunula až k 1. 7. 1994. V této době by měl již fungovat časový tarif, který by zajišťoval platnost jízdeky na stanovený počet minut i pro případné přestupy. Tím odpadne nejčastější argument odpůrců zjednodušeného linkování a napaječového systému - dvoji placení jízdného. Některé dílny změny se však od září plánují. Trolejbusová linka č. 145 změní zakončení ve Starém Lískovci, místo na ulici Labská bude ukončena na ulici Osvá. Pracovníci trolejového vedení týdu před zahájením provozu na novém úseku začnou snášet vedení na starém úseku a montovat ho na nový. Ušetří se tím úklady na novou trolej. V době její montáže bude linka č. 145 ve stávající trase obsazena autobusy.

Nejrozsáhlejší změnou je zavedení autobusových linek č. 44 a 84 jako skutečně okružních bez konečných zastávek. Jde o zlepšení služeb cestující veřejnosti za cenu předpokládaných i zatím netušených komplikací:

- 1 - Grafikon musel být sestaven tak, aby sedlový interval byl násobkem špičkového.
- 2 - Podjetí jízdního rádu se vyrovnává do času na určených zastávkách. Ofisiem bude vyrovnaní zpoždění. Vyrovnavací doby nejsou, zrychlěné odbavování u zpožděného vozu je problematické, protože má více cestujících, delší pobyt v zastávkách, pomalejší rozjezd a delší brzdou dráhu, jinými slovy zpoždění bude narůstat. Až zpožděný autobus bude dojet následujícím, bude možno cestujícímu předat a zpoždění dohnat projížděním zastávek, event. zkrácením jízdy mimo trasu linky.
- 3 - Najízdění na linku na určeném místě snad problém nebude. Sjízdění z linky bude pro linku č. 44 u zastávky »Olomoucká« a pro linku č. 84 u zastávky »Škroupova«. Označení těchto zastávek jako cílových provedou řidiči na Mendlově náměstí.
- 4 - Střídání řidičů bude vždy po třech okruzích přestávka bude po dobu následujícího okruhu. V přestávce má řidič rovněž určeno kontrolovat technický stav projíždějících vozů (samozřejmě mimo dobu určenou na oddech a jídlo). Pro neplánované střídání budou tamtéž k dispozici dva záložní řidiči.
- 5 - Technická kontrola autobusů se bude dít rovněž na Mendlově náměstí. Řidič zastaví motor a určený pracovník zkoumá kola, olej v motoru, chladicí kapalinu, napnutí a stav klínových řemenů, těsnost palivové soustavy atd. Pro okamžitou potřebu výměny vozu budou k dispozici dva záložní autobusy.

Další komplikace, zatím netušené, mohou nastat. Jisté je vyšší výpětí řidičů - dvě a půl hodiny bez přestávky v městském provozu je velmi muho. Nemožnost automatického monitorování polohy všech vozidel povede k informačním mezerám, a tím opožděním nebo neadekvátním zásahům do řízení provozu. Takže celý tento systém je třeba považovat za rizikantní zkoušku, která může, ale nemusí vyjít, a když nevyjde, bude na obou linkách značný chaos a možná také kolaps.

Poslední větší změnou je změna organizace dopravy v Komíně při budování tzv. komínského náměstí. Jedná se o první etapu, při níž bude ulice Hlavní mezi Svrateckou a Braukou zcela uzavřena. Liuka č. 140 bude odkloněna ulici Absolonovou - Kristevou, liuka č. 136 bude ukončena na Vychodilově liince č. 134 zkrácena na Přívrat. Od zastávky Braunka do sídliště Komín bude zavedena nahradu autobusová doprava linkou č. 36. Tato akce by měla začít 17. září a trvat do poloviny listopadu.

Ivan Nedálka

Pravidelnost a presnosť v električkové dopravě v Bratislavě

So zámerom spresniť a spravideliť električkovou dopravu, zvýšiť jej bezpečnosť, pritom ju zhospodáriť a zároveň poskytnúť kvalitnejšie služby cestujúcim, bol zavedený jednotný linkový interval od 1. mája 1993 na Račianskej radiále (linky 3, 5, 7, 11) a od 1. júla 1993 na všetkých linkách električkovej dopravy. Presnosť dopravy je organizovaná formou plánovaného meškania vlakov v rámci povolenej tolerancie od 0 do +4 minút. Jazdné časy sú stanovené tak, aby sa nemohlo stať, že spoj cestujúcemu odýde zo zastávky pred časom, stanoveným v cestovnom poriadku. Posun tolerancie odchýlky od cestovného poriadku do polohy meškania a jednotný liukový interval umožnili skvalitní slubky poskytované cestujúcej verejnosti aj v súčasných obmedzenej finančných podmienkach podniku. Na všetkých liukách, pri nezmenenom linkovom vedení, je v pracovních dňoch jednotný linkový interval 12 minút po celý deň a večer 20 minút. Pre

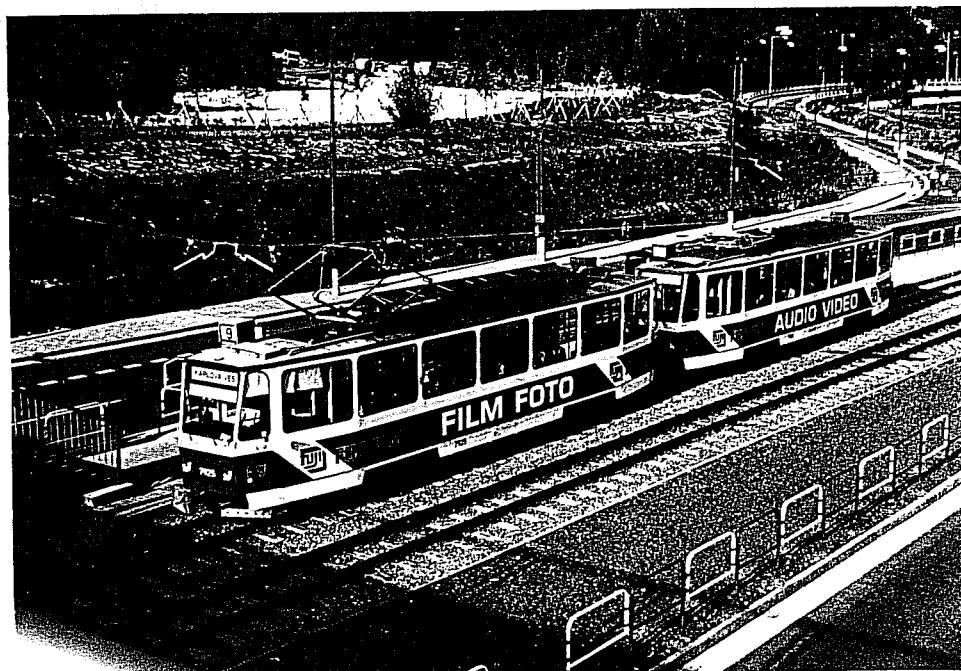
sobotu a nedelu platí rovnaký cestovný poriadok a jednotný linkový interval je 15 minút v priebehu dňa a večer 20 minút, pri vypustení prevádzky niektorých liniek.

Systémové riešenie električkovej dopravy bolo vytvorené podľa filozofie týmu dopravných pracovníkov odštetu závodu Elektrické dráhy. Zavedenie systému predchádzalo dlhodobé meratie jazdných a prevádzkových časov, vykonávané priamo vo vozidlách, počas celej doby prevádzky MHD a v každom druhom prevádzkovom dňa. Nové prevádzkové časy splňajú požiadavky prevádzky električkovej dopravy. Z dôvodu zabezpečenia presnosti dopravy a potrebe zohľadniť krátkodobé neplánované zdržania v premávke, je pri príchodoch na konečné zastávky počítané s časovou rezervou pre vodičov, tzv. časom na vyrovnanie meškania (zvyčajne 3 minuty) a tento sa započítava do základného jazdného času. Okrem času na obrat majú vodiči na konečných zastávkach poskytnutý aj tzv. technologický čas, určený na výkon nevyhnutných prevádzkových úkonov, ako je kontrola a dopĺňovanie piesku v piesníkoch, prestavovanie kódov znehodnocovačov, kontrola zaistenia spriahadiel, signalizačných zariadení, správnosti a úplnosti označenia vozidla a podobne. Pri tejto príležitosti bolo zavedené používanie vozidlových cestovných poriadkov, vypracovaných osobite pre každé vozidlo (kurz) linky. V realizovanom riešení boli vytvorené traťové grafiky tak, aby spoje rôznych liniek boli na spoločnom traťovom úseku navzájom preložené, čiže následnosť spojov rôznych liniek sa cyklicky opakuje. Tvorba cestovných poriadkov, vrátane dispečerských, bola vykonaná vlastným programom na osobných počítačoch, ktorý umožňuje automatickú kontrolu plnenia podmienok, stanovených pre poskytovanie pracovných a bezpečnostných prestávok vodičov. Prinosom riešenia, okrem presnosti a pravidelnosti (základný atribút MHD), je rovnomernejšie využívanie ponukanej prepravnej kapacity, vyššia miera bezpečnosti (pravidelné odstupy medzi vlnkami navzájom a v kolíznych bodoch s IAD), ďalej úspora prevádzkových nákladov, vrátane nákladov za odber trakčnej energie, najmä z titulu rovnomernejšieho odberu a zníženia hodnôt štvrtodinového maxima.

Výprava vlakov sa v pracovný deň znížila zo 112 na 96 a počet vypravovaných električiek klesol zo 162 na 136 (započítaná je aj linka 7, ktorá počas letných prázdnin nepremáva). Napriek tomu neboli zaregistrované výrazné disproporcie vo využívaní prepravnej kapacity. Výhodou systému je aj to, že v prípade potreby je možné bez zmeny cestovného poriadku kedykoľvek nasadiť na tú-ktorú linku iný typ vozidla. Systém beží v skúšobnej prevádzke a na grafikonovej komisií sa výsledky konzultujú s vodičmi. Následne ho bude treba ešte dolaďovať a uneskôr bezpodmienečne prikročiť k záväznejším zmenám, a to aj v liukovom vedení a v tarifu systému.

Rekonštrukcia električkovej trate na Vajnorskej ulici ukončená

Rekonštrukcia električkovej trate v úseku medzi Tomášikovou ulicou a Jurajovým dvorom prebiehala od marca do júla 1993. Práce na 1,905 km dlhom dvojkolajom úseku boli organizované v ôsmich etapách, aby električky mohli vždy premávať po jednej koľaji obojsmerne. Trať bola sprevádzkovaná 18. júla 1993 vo večerných hodinách. Nová trať je vybudovaná s otvoreným zvrškom a betónové podvaly umožňujú montáž koľajiaci s rozchodom 1000 mm a aj 1435 mm. Predmetom rekonštrukcie



Souprava 2xT6A2 evid. č. 7925 + 7926 na lince 9 u zastávky »Botanickej záhrada«.
Foto 8. 8. 1993 © Karol Kajdi



Trolejbusy 9TrH25 evid. č. 152 a 9TrHT evid. č. 6053 približne vzdialnosti jízdy na Mudroňovej ulici.
Foto 26. 6. 1993 © Karol Kajdi

bolo aj trolejové vedenie, ktoré je uchytené krátkym prídavným lanom vedeným cez kladku. Na zastávkach Odborárska a Magnetová boli v smere do mesta inštalované presklené pristrešky typu SKIPPY. Priestory nástupišť zastávkových ostrovčekov sú dláždené zámkovou dlažbou, prístup na ne je plynulý, bez schodov.

Električky T6A5 s celoplošnou reklamou

Pri príležitosti strednej prehliadky boli aj električky typu ČKD Tatra T6A5 vybavené celoplošnou reklamou. Vozidlá 7909+7910 a 7917+7918 premávajú od júna 1993 s reklamou WEST a súprava 7925+7926 od júla 1993 s reklamou FUJI FILM. Ďalšia súprava s práve dokončenou celoplošnou reklamou je 7929 (Proform) + 7930 (Recar).

Nové električky T6A5

Koncom júla 1993 boli dodané prvé vozidlá z 12-kusovej súrige pre Bratislavu. Do prevádzky budú dávané postupne, po kompletizácii a výkonaní skúšobnej prevádzky. Vybavené budú polpaňtografom, avšak strešný signál zostáva zatiaľ bez zmeny (s komplikovanou obsluhou, ako doposiaľ). Zmenou oproti starším vozidlám z roku 1991 je usporiadanie hornej časti okien v priestore pre cestujúcich - tie sú už nie sú posuvné, ale dvojdielne s vyklápaním dovnútra. Vozidlá majú spriahla ESW a na želanie prevádzkovateľa Elektrické dráhy sú vybavené čelovým prevíjacím transparentom BROSE.

Tyristorová výzbroj TV8

Električky T3SUCS č. 7839+7840 dostali novú tyristorovú výzbroj TV8. Je to prvá upravená súprava: zvyčajne premáva na liuke 9 z Ružinova do Karlovej Vsi. V súčasnosti prebiehajú úpravy na ďalšej súprave, vozidlá č. 7841+7842.

Priprava rekonštrukcie električkovej trate na nábreží

Od augusta do novembra 1993 bude prebiehať rekonštrukcia električkovej trate na nábreží v úseku od Nového mosta (bývalý Most SNP) po tunel. Električková doprava bude v tomto úseku úplne vylúčená od 30. 8. 1993 do 5. 11. 1993. Počas výluky bude platíť nasledovná organizácia dopravy:

- linka 1 z Dúbravky na Hlavnú stanicu obojsmerne cez tunel a Kapucínsku ulicu (ako pred presmerovaním 5.4.1993),
- liuka 4 z Karlovej Vsi na Zlaté piesky pôde obojsmerne cez tunel, Kapucínsku, Obchodnú, Radlinského a Vazovovou ul. sa vráti na svoju pôvodnú trasu,
- liuka 10 bude mať zmenenú konečnú zastávku v centre mesta, namiesto na Námestí SNP bude končiť na Nám. Ľudovítu Štúra (ako pred jej presmerovaním cez Nám. SNP a Obchodnú ul. do 20.7.1991),
- linka 12 pôde v skratenej trase, z Ružinova leu po Námestie Ľudovítu Štúra,
- liuka X bude premávať v trase bývalej liuky 13 z Hlavnej stanice na Nám. Ľ. Štúra.

Označenie vozidiel premávajúcich po zmenenej trase bude odlišnými bočnými smerovými tabuľami, v bielom farebnom vyhotovení a s textom v

modrej farbe. Pred číslo linky sa zaradi písmeno "X" (napr. linka X12)

Ing. Karol Kajdi

Historické trolejbusy 9Tr v Bratislavě

26. června 1993 se v Bratislavě uskutečnila »roznášková jízda« trolejbusů typu 9Tr. Zúčastnily se ji dva vozy - 9TrH 25 evid. č. 152 a 9TrHT 28 evid. č. 53 - určené k zachování ve sbírce historických vozidel.

Museumtramway Mariazell

Prvotní tramvajové muzeum v rakouském mestečku Mariazell je pro všechny příznivce historie MHD mimořádne zajímavé. Jde totiž o muzeum postavené zcela „na zelené louce“, tedy v místě, kde nikdy tramvajová doprava nebyla, ani nevyužívá starých budov např. depa. Ještě zajímavější je fakt, že muzeum nedostává žádné dotace ze státního, ani obecního rozpočtu.

Pro veřejnost se muzeum prezentuje prozatím pouze možností své se na nově vybudované trati z nádraží úzkorozchodné elektrické železnice, která v Mariazell končí, k výletnímu místu u jezera

Erlaufsee. Tato normálně rozchodná trať je dlouhá 2,7 km s jednou výhybnou ve střední části a je na ní v provozu nejčastěji parní tramvajová lokomotiva evid. č. 8 z roku 1884 (Krauss Linz) většinou se třemi osobními vlečnými vozy (dva z období parní trakce ze Salzburgu, jeden vůz původně koňky z Vídně). Dále je provozován malý lokotraktor s dieslovým motorem a překrásně renovovaný čtyřnápravový vůz L.W.P. V letošním roce byla dokončena generální oprava kotle druhé parní tramvajové lokomotivy z Vídně - evid. č. 31 se jménem STAMMENSDORF. Lokomotiva je tedy opět provozuschopná, je však nutno provést ještě nový lak. Pro orientaci - jde o malou trojspřežní lokomotivu klasické koncepce - tzn. nekarosovaný stroj z poslední dodávky pro vídeňskou společnost parní tramvaje.

V současné době je mimo trati a dílny s výtopnou postavena hrubá stavba vozovny, kde je deponován ostatní vozový park. Provozovaná trať je zcela segregovaná, s kolejnicemi vignol. Ná nádraží je ukončena kusou kolejí, mezi depem a nástupištěm je výhybna. Druhá konečná je vybavena vratnou smyčkou. Trať v podstatě sleduje silnici k jezeru. Vyznačuje se poměrně malými polomery oblouků, které jsou vybaveny přídržnicemi. Kolejnice jsou upevněny na lité betonové desce nebo na pražcích. V oblasti depa jsou užity žlábkové kolejnice a žlábkové výhybky. Většinou jde o starší použitý kolejový materiál.

V příštím roce je plánováno prodloužení trati do městečka Mariazell. Pro stavbu této trati bude využito dosud existujícího drážního tělesa elektrické úzkorozchody. Tato část trati původně využívána pouze pro nákladní provoz je již několik let mimo provoz. Půjde tedy fakticky jen o přestavbu rozchodu ze 760 mm na 1435 mm. Tímto krokem se podstatně zvýší atraktivita kolejového dopravního spojení k jezeru. Následující fázi by měla být elektrifikace celé trati s následným zavedením provozu elektrických tramvají.

Vozový park muzea je poměrně rozmanitý. Zámerem je však dokumentovat, či lépe sbírat vozidla provozovaná nebo vyrobena v Rakousku. S výjimkou výše popsaných již renovovaných vozidel je však většina parku v poměrně žalostném stavu. V současnosti má majitel muzea zájem na uskutečnění renovace tramvajové soupravy z dráhy L.W.P. (Studénka 1912) v dílnách brněnského dopravního podniku. Důvodem je jednak zkušenosť s vozidlami stejného typu (salony), provozovanými v Brně od roku 1915, a jednak špičková úroveň renovacích prací, kterou dokládá většina vozů brněnské sbírky.

Tramvajové muzeum v Mariazell lze doporučit k návštěvě každému zájemci o tuto problematiku. Nejde sice o muzeum v pravém slova smyslu - není totiž prováděno systematický muzejní výzkum, ani evidence sbírkových předmětů - z hlediska prezentace lze však najít mnoho poučného:

Roman Šiler

ČKD Sécheron spol. s r. o.

byla založena dne 12. 6. 1992 za účasti švýcarského kapitálu. Společnost převzala část výrobního programu firem ČKD Trakce a. s. a Sécheron SA z oblasti elektrických prístrojov a komponentov trakčných vozidel, jakými jsou

stýkače a relé, zhlášci komory, kolejnicové brzdy, pantografy, přepínače, řadiče, odpojovače, odporušky, elektro-pneumatické ventily, automatická spráhla, zařízení pro mazání nákolků, pojistky, tachografy aj. Hlavním posláním společnosti je vývoj, výroba a prodej výše uvedených přístrojů tak, aby zákazníci byly spokojeni nejen s jejich kvalitou, ale i s termínem dodávek.

Ing. Horský, vedoucí odboru marketingu

Novinky z Ostravy

Dne 28. 7. 1993 v 18⁰⁰ hodin byla zahájena dlouhodobá nepřetržitá výluka tramvajové trati mezi zastávkami »Horní« a »Nemocnice Nové hutí« pro opravu mostu Mládeže (nacházejícího se nad touto tratí). Linkové vedení je upraveno takto:

- d-2 v pd provoz posílen o vsunuté vlaky, v noci vozy KT8 s přejezdy na d-16
- d-7 vedena odklonem přes ETS, v neděli bez odpoledního posílení
- d-13 vedena odklonem přes ETS, v pd spřažené soupravy 2xT3
- d-16 vedena v trase Výškovice - Nemocnice Nové hutí (zde ukončena úvratí na kolejové spojce, vozy KT8 včetně nočního provozu)
- d-17 vedena odklonem přes nádraží Vítkovice a Horní (zajištění spojení Poruby s nádražím náhradou za linku d-7)

*Petr Mitáček
d-17 Zónový tarif, který by měl být zaveden 1. 9. se bude týkat pouze předplatných jízdenek. Jejich ceny budou odstupňovány (celkem 4 zóny): 130, 160, 190 a 210 Kč. Jízdenka pro jednotlivou jízdu bude stát 5,- popř. zlevněná 2,- Kč a bude ji možno zakoupit i u řidiče za 7,- nebo 3,- Kč.
Pavel Šafářský*

Elektronické znehodnocovače v Olomouci

Polská firma RaG Mielec dodala dvě sady elektronických znehodnocovačů pro měsíční zkušební provoz v olomoucké MHD. Obě sady tvoří dva kusy znehodnocovacích strojků ve vozidle a řidiči člen u řidiče. Liší se tvarem použitého strojku, řidiči člen je shodný. Jedna sada byla osazena do tramvaje T3 SU evid. č. 172 za předu a před střední dveřmi, řidiči člen je vlevo na panelu pod tachografelem. Druhá byla namontována do Ikarusu 280.10 evid. č. 265 též za předu a před druhé dveřmi. Řidiči člen je vpravo na přístrojové desce nad ovladačem dveří. Strojky v tramvajích jsou větší, hranatější, z tmavého plastu, v Ikarusu menší, oblejší zelené barvy. Jízdenka se zasouvá zepředu a časový údaj (datum, hodina, minuta) se tiskne zespodu. Levá zelená koutrolka svítí, je-li zařízení v chodu, pravá červená se rozsvítí při označování jízdenky (strojky v Ikarusu mají kontroly obrácené). Systém je připojen k baterii vozidla a při odstavení vozu jej řidič vypíná. Řidiči člen ve tvaru větší kalkulačky má nahoře šestipoholový kolečkový ruční přepínač pro nastavení data, nastavená čísla se předávají do znehodnocovače. Pod ním je display s časovým údajem. Čas se nastavuje tlačítky na pravém spodním okraji, a to jedním pro plynulou korekci rychlou a jedním pro pomalé doladění. Pod displayem je tlačítko pro zapnutí / vypnutí a pod ním další tlačítko pro blokování znehodnocovačů. Po jeho vypnutí jsou znehodnocovače od řidičiho člena odpojeny, přičemž nastavený čas zůstává. Po opětovném zapnutí se soustava uvede do normálního provozu. To umožňuje výřazení strojků z provozu po nástupu revizora. Celý systém je velmi zdařilý a je vidět, že firma RaG má v tomto ohledu již značně zkušenosť.

Informace Klubu přátel MHD při DP Olomouc

- Z PROVOZU -

Lesní železnice ve Vygodě

V roce 1882 založil baron von Popper lesní závod ve Vygodě (Ukrajina, Ivano-Frankovská oblast). Dřevo z lesů v údolí řek Mizunka a Siče se dopravovalo ke zpracování plavebním. Ke zlepšení dopravních možností byla ve 30. letech vybudována první část lesní železnice o délce 12 km. Zbývající úseky postavili až po 2. světové válce v 50. letech v souvislosti s obrovským nárustem objemu těžby dřeva.

Největšího rozsahu dosáhla železnička koncem 50. let, délka sítě činila asi 190 km, roční objem přepravy dosahoval 2 až 3 milionů m³. Denně byly na obě základní větvě vypravovány 3 až 4 vlaky. Provoz zajišťovalo 34 (?) parních lokomotiv, vesměs ruské výroby. V roce 1968 byl provoz motorizován.

V současné době má lesní železnice délku tratí asi 170 km. Ročně se přepravuje 100 až 120 tisíc m³ dřeva (rentabilní byl provoz při objemech cca 500 tisíc m³). Na každou z větví jezdí v pracovní dny jeden nákladní vlak (z Vygodě odjíždí v 6⁰⁰, zpět se vraci večer. V pondělí a v pátek je veden osobní vlak pro dopravu lesních dělníků. Kromě toho je vedená ještě řada pracovních a služebních vlaků podle okamžité potřeby. Lokomotivní park je plně motorizován a je tvořen těmito stroji:

řada	lok. ověřené	lok. neověřené	vraky
TY4	3001, 1693, 1695		
TY6		1867	
TY6A	3454		
TY6II	0036, 0039, 0042		
TY6Δ		1x	1x
TY7	1936, 2995	1667, 2551	v areálu depa
TY7A	2867		vraky mén. 3 ks
TY8	267		lok. TY6, 7 nebo 8

Dále je používána samohybná elektrocentrála ECY-2A-700, drezína GAZ a pravděpodobně i další samohybná vozidla. V minulosti zde byly též dvě lokomotivy TY2 a jeden stroj TY3, neosvědčily se však pro velkou hmotnost.

Vozový park je tvořen plošinovými a oplenovými vozy obvyklého uspořádání, osobních vozů je celkem devět (z toho pět novějších), vyrobeny byly v Děmčichovském závodě (novější jsou z roku 1992). Na pomníku ve Vygodě se nachází čtyřspřežní parní lokomotiva BII 4-274 vyroběná v roce 1948 v Rusku.

Jedná se o jeden ze tří dosud existujících lesních železnic na Ukrajině (další je v Brošněvě v Ivanofrankovské oblasti a v Uſč Čorné v Zakarpatské oblasti). V Rusku se v současné době nachází údajně v provozu ještě 173 lesních železnic, zejména na severu země. Další osud lesní železnice ve Vygodě je nejistý, a to zejména díky nereantabilnosti provozu (zapříčiněné malými objemy přepravy a existenci dobré souběžné silniční komunikace). Lze předpokládat její provoz ještě po dobu cca 10 let.

Zaznamenáno podle rozhovoru s vedoucím lesní železnice ve Vygodě Igorem Potičnym, 23. 7. 1993.

Petr Mitáček

Rekonstrukce tramvajové trati do Bohunic a Starého Lískovce

Podrobnější informace

Z důvodu kompletní rekonstrukce kolejového svršku na trati do Bohunic a Starého Lískovce byla od 4³⁰ hod. dne 17. 7. 1993 nepřetržitě až do 31. 8. 1993 přerušena tramvajová doprava v úseku Celní - Krematorium - Běloruská - Švernova - Osová - Dunajská - Starý Lískovec. Tramvajové linky č. 6, 8, 9 a 15 byly odkloněny do smyčky Ústřední hřbitov.

Náhradní doprava je zajišťována autobusovou linkou č. 33 od zastávky Ústřední hřbitov, smyčka se zastávkami Gruziuská, Ukrajinská, Běloruská, Humenná, Osová a Labská, kde je výstupní zastávka. Zpět je nástup na Dunajské, dále Osová, Humenná, Běloruská a Ústřední hřbitov, brána, kde je přestup na tramvaje jedoucí do centra.

V souvislosti s touto akcí byl upraven provoz na autobusové lince č. 47. Byla rozdělena na dva samostatné na sebe nenavazující úseky:

- o 47 ČERNOVICE - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ
- o 47A ÚSTŘEDNÍ HŘBITOV - OSTOPOVICE

U linky č. 47A je organizační nástupu a výstupu cestujících stejná jako u a-33. Jízdenky pro jednotlivou jízdu platí rovněž pro přestup z linky č. 33, 47A od Bohunic na tramvaje do centra a naopak z tramvají z centra na tyto autobusové linky. Cestující nejsou přepravováni mezi zastávkami ÚH, brána a ÚH, smyčka. Na linku jsou nasazovány vozy Ikarus - špičkový interval je 4–5 minut, sedlový 7–8 minut, v sobotu a v neděli 6–8 minut. Návaznost autobus - tramvaj a tramvaj - autobus je řešena náhodným způsobem, t. j. jak to výjde.

Na rekonstrukci tramvajové trati se podílí Dopravní stavby Brno - DOSTA (úsek Krematorium - Švernova) a Železniční stavitelství Brno (úsek Švernova - Starý Lískovec). Při opravě trati jsou používány mimo jiné i následující mechanismy:

- o železniční automatická podbíječka ASP 400.1 (ŽS)
- o portálový jeřáb na podvozku T138 (ŽS)
- o MUV 69 1014 (PUŠL 71) na odstraňování štěrku z kolejí (ŽS)
- o MUV neznámého čísla se dvěma vozy (DOSTA)
- o lokotraktor 701 655 (ŽS)

I když tramvajová výluka v Bohunicích a ve Starém Lískovci byla dlouho připravována, vyskytla se i řada nedostatků:

- 1) Přestupní zastávka Ústřední hřbitov, brána
 - neužívána jízdními řády linek č. 6, 8, 9, 15
 - tato zastávka zajišťující přestup i při nočním spojení zůstala od 20 do 5 hodin na znamení
 - vzhledem k délce výluky (45 dní) je výstupní zastávka z autobusu až příliš provizorní.
- 2) Smyčka Ústřední hřbitov není vybavena elektricky ovládanou výhybkou, což ve většině případů prodlužuje pobyt cestujících ve vozidle. Vzhledem k frekvenci vlaků a k délce výluky zde elektricky ovládaná výhybka mohla být instalována.
- 3) Informovanost cestujících - rozhlasové zařízení ve vozidlech mlčí, v případě výluk a jízdy po jiných trasách by tím spíše mělo být v provozu.

Při dlouhodobějších výlukách by úprava relaci na kazetách (včetně zdůraznění jízdy po odklonové trase a informaci o přestupu na náhradní

dopravu) byla více než žádoucí. U krátkodobých výluk by měl tytéž informace poskytnout řidič prostřednictvím mikrofonního vstupu. To ovšem předpokládá stoprocentní funkci rozhlasového zařízení. Bývá však pravidlem, že jízda po odklonové trase je důvodem k tomu pěchávač vůbec nepoužívat - pozn. red.

4) Při příjezdu od nádraží vlaky jezdícími až do Modřic je nutno u brány hřbitova na jednu zastávku přestoupit do souprav jedoucích do smyčky a teprve zde přestoupit na autobus.

5) Nástupní autobusová zastávka ve smyčce Ústřední hřbitov postrádá jakékoliv vybavení, navíc je v oblouku sružujícím řidiči přehled při nástupu cestujících.

6) Návaznost spojů prakticky neexistuje - od smyčky odjíždí takřka prázdné autobusy, aby další byly přecpaný, od brány odjíždějí prázdné tramvajové soupravy aniž by vyčkaly nástupu cestujících z pravé přijíždějícího autobusu. Např. dne 20. 7. v 5¹⁵ v okamžiku příjezdu 1/33 stála na zastávce 6/15 - rozjela se, když první vystoupivší cestující dorazili ke stojanu tramvajové zastávky. Další souprava pak musela odvést cestující z 1/33 i 2/33 a bylo plno. Těmito zbytečnými chybami si DP oblibu cestujících nezíská.

Ladislav Kastik

Rekonstrukce trati do Bohunic

Nejen pro Dopravní podnik města Brna neobvyklé mechanismy, užité při rekonstrukci trati dodavatelskými firmami, svým objektivem zachytily Petr Králik.



Jedno obyčejné vykolejení...

...se přihodilo dne 23. 8. 1993 při jízdě soupravy 2xT3 evid. č. 1537 + 1548 na lince č. 3 v úseku trati u Proškova náměstí v Maloměřicích. Jak je vidět, tramvaj bez kolejí jezdí nedovede a pokud ji k tomu nutíme, chová se nepřiměřeně. Dopravní podnik však zaměstnává nejmladší profesionální řidiče, ale i profesionální uakolejovače, pro které je podobná událost téměř rutinní záležitostí. Vozy T3 v neobvyklé poloze zachytily Tomáš Kocman.

