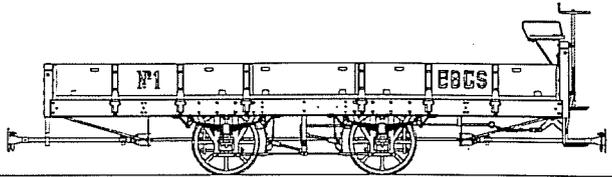


INFORMACE MHD

Číslo 176



Brno 28.11.93



Ideálně Neriba
Branhy 25
Oslonovice

6 6 4 4 1

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 Šiler, Renčova 14, 621 00 Brno, tel/fax (05) 772138 a Ing. Tomáš Kocman, TMB - areál MHD, Holzova 4, 628 00 BRNO, tel. (05) 591204. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno. Individuální i 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: Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná dne 7. prosince 1993 v přednáškovém sále Technického muzea a začíná tradičně v 17 hodin. Na programu bude mimo jiné pásmo diapozitivů Martina Černého ze zájezdu »Parou po Ukrajině«.

Výbor Tramvajklubu Brno

Změna telefonního čísla

Přečíslování telefonní linky do areálu MHD v Líšni avizované v Informacích MHD č. 173 bylo již uskutečněno. Do areálu a lišeňské redakce časopisu se lze dovolat na číslo:

44211050

Tomáš Kocman

Členská evidence

Na listopadové členské schůzi byl schválen členský příspěvek na rok 1994 ve výši 100 Kč. Podle čl. 3, odst. 6 stanov je čekatelský příspěvek polovina členského příspěvku - tedy 50 Kč. To se týká všech členů, narozených roku 1976 a mladších.

Výše uvedené částky je třeba zaplatit u pokladníka na prosincové schůzi nebo poslat složenkou na jeho adresu do 31. 12. 1993:

Otto BITTNER, Vranovská 71, 614 00 BRNO.

Změna adresy:

Ing. Tomáš KOCMAN Oblá 77 Z - 44211050
625 00 BRNO

Konec roku 1993

Připravuje se netradiční rozloučení s rokem 1993. Do dobré nálady se dostaneme poslechem a zpíváním koled na představení souboru Javorník v sobotu 11. 12. 1993 v 19 hodin v Dělnickém domě v Juliánově. Po skončení představení budeme tamtéž pokračovat, co bude hrdlo ráčit do pozdních nebo dokonce brzkých ranních hodin. Vstupné na představení je 25,- Kč. Konzumaci potom je nutno rovněž hradit, pokud se na schůzi 7. prosince nedomluvíme jinak.

Výbor Tramvajklubu Brno

Společnost městské dopravy

Společnost městské dopravy je dobrovolné a nezávislé sdružení zájemců o hromadnou dopravu, vzniklé v souladu se zákonem č. 83/1990 Sb. Posláním Společnosti je zejména prohlubovat a podporovat rozšiřování znalostí o hromadné dopravě ve všech fázích jejího vývoje, dokumentačně zpracovávat vývoj hromadné dopravy a vyvíjet a podporovat snahy o zachování památek hromadné dopravy.

V rámci odborné činnosti vydává Společnost vlastním nákladem odborné publikace a provádí jejich distribuci.

Jsou k dispozici následující publikace:

- | | | |
|--|--|---------|
| <input type="checkbox"/> Fojtík, P. - Prošek, F.:
Praha 1991, 40 s. textu, A5, maloofset., váz. | Vinohradská elektrická dráha. | 45,- Kč |
| <input type="checkbox"/> Fojtík, P. - Prošek, F.:
Praha 1991, 64 s. textu, A5, maloofset., váz. | Václavské náměstí. Historie dopravy. | 35,- Kč |
| <input type="checkbox"/> Čech, J. - Fojtík, P. - Prošek, F.:
Praha 1991, 39 s. textu, A4, cyklostyl. | Pražská městská doprava 1991. | 25,- Kč |
| <input type="checkbox"/> Fojtík, P. - Linert, S. - Prošek, F.:
Praha 1986, 180 s. textu, A5, maloofset., váz. | Pražská městská doprava 1974-1985. | 75,- Kč |
| <input type="checkbox"/> Elsner, J. - Prošek, J. - Vychodil, P.:
Praha 1992, 32 s. textu, A5, maloofset. | Vyšebrodská elektrická mástní dráha. | 25,- Kč |
| <input type="checkbox"/> Čech, J. - Fojtík, P. - Prošek, F.:
Praha 1992, 99 s. textu, A5, xerox (dotisk) | Pražská městská doprava 1986-1990. | 60,- Kč |
| Fojtík, P.:
Praha 1993, 16 s. textu, A5, maloofset. | Tramvajová vozovna v Královské oboře. | 20,- Kč |

Poslední nový titul bude v počtu 4 ks k prodeji na členské schůzi jako obvykle u Ing. Romana Šilera. V případě vyššího zájmu je možno objednat a dovézt další výtisky.

Roman Šiler

Monografie o trolejbusech T11

Společnost městské dopravy ve spolupráci s Tramvajklubem Brno připravuje vydání monografie o trolejbusech Škoda T11. Jde o velmi podrobně a komplexně zpracované téma, které shrnuje historii prvního československého pokusu o konstrukci a výrobu »busu« s unifikovanou mechanickou částí pro závislou i nezávislou trakci. Publikace bude mít cca 20 stran textu. Je připraveno značné množství velmi zajímavých fotografií, které potěší všechny znalce historie trolejbusové dopravy u nás.

Pro výrobu uvedené publikace je však třeba získat finanční prostředky, aby mohl být zajištěn kvalitní tisk, zejména unikátních fotografií. Obrácíme se proto především na dopravní a výrobní podniky se žádostí o zvážení příspěvku na tisk této monografie. Očekáváme zájem o spolupráci zejména u zainteresovaných podniků, které trolejbusy T11 provozovaly nebo se podílely na výrobě. Jde o tyto podniky:

- o Škoda Ostrov
- o Karosa Vysoké Mýto
- o Škoda Plzeň
- o Dopravní podniky města Plzně
- o Dopravní podnik města Bratislavy
- o Dopravní podnik města Brna

Pro výrobu monografie v uvažovaném rozsahu a množství (1000 ks) je třeba přibližně 20 tisíc Kč. Jde o částku celkově sice nemalou, jednotlivé příspěvky by se však mohly pohybovat v částkách 3-4 tis. Kč, což by nemělo být pro podniky příliš zatěžující. Předpokládá se odběr poměrně části nákladu pro potřeby zúčastněných příspěvů. Dohoda o reklamě je možná.

V případě zájmu o pomoc dobré věci podejte prosím zprávu:

— Ing. Roman Šiler, Renčova 14, 621 00 Brno, tel/fax: (05) 772138

— Ing. Petr Vychodil, Gončarenkova 3, 147 00 Praha

Roman Šiler

Novinky MHD v Brně

□ Trolejbus TR 831.03 s výzbrojí ČKD Trakce ukončil zkušební provoz v Brně a byl odtažen zpět do Hradce Králové.

□ Velmi povedený je reklamní nátěr na trolejbuse evid. č. 3209. Vůz je fialový s tmavou spodní částí skříně, na bocích je žlutý pás s nápisem »RAMA«, menší žlutá plocha je i na čelech.

□ Tramvaje T3SU s výzbrojí TV8 nadále spolehlivě jezdí. Královopolská souprava evid. č. 1634+1616 na lince č. 20, o sobotách a nedělích na lince č. 10. Vozy evid. č. 1637+1638 z Pisárek jezdí již v běžném celotýdenním provozu převážně na lince č. 3 a zatím poslední rekonstruovaná souprava vozů evid. č. 1641+1642 s reklamou »ROTHMANS« je nasazována ve špičkách pracovních dnů na vlak 11/3.

Tomáš Kocman

Motory pro tramvaje do Lisabonu

V podniku ŠKODA, DOPRAVNÍ TECHNIKA, Plzeň s r. o. v závodě MOTORY (bývalá motorárna závodu ETD Doudlevec) probíhá výroba 94 kusové série trakčních motorů typu ALF 2840 IN s výkonem 50 kW pro firmu KIEPE Elektrik, která provádí rekonstrukci tramvají pro Lisabon. Čtyři prototypové motory byly vyrobeny v září 1993 (jeden z nich byl vystaven na MSV Brno). Byly provedeny zkoušky za účasti německého zákazníka a budoucího provozovatele a na základě jejich výsledků byla zahájena výroba celé série, která bude ukončena do ledna 1994. Celková hodnota kontraktu je 37 milionů Kč.

Jan Krejčí

Modernizace plzeňského vozu T3

V závodě LOKOMOTIVY podniku ŠKODA, DOPRAVNÍ TECHNIKA spol. s r. o. pokračuje rekonstrukce motorového vozu T3 evid. č. 246 plzeňského dopravního podniku (viz INFORMACE MHD č. 173, str. 2).

Výrobní podnik vydal informační leták, který informuje o modernizačních záměrech poněkud podrobněji:

- Elektronická pulsní regulace s rekuperační brzdou do nízké rychlosti. Cize buzené trakční motory. Pulsní měniče s GTO tyristory. Tranzistorový reverzační měnič buzení.
- Statický nabíječ akumulátorové baterie, ventilátory chlazení trakční výzbroje s asynchronními motory napájenými ze střídače. Řízené chlazení v závislosti na velikosti trakčního proudu.
- Mikroprocesorové řízení jízdy a brzdy včetně spolupráce elektrodynamické, čelisové a kolejnicové brzdy, skluzová regulace, diagnostika. Mnohočlenné řízení.
- Elektricky ovládaný polopantografový trolejový sběrač.
- Nové dvoudílné výklopné dveře od firmy IFE s elektronickým ovládním a dokonalou ochranou proti sevření.
- Zářivkové osvětlení oddílů pro cestující s individuálními měniči.
- Nová čalouněná sedadla pro cestující a sedadlo řidiče s loketními opěrkami a s opěrkou hlavy.
- Podlaha s protismykovou krytinou, nové schody z antikorozního materiálu, obložení stěn a stropu materiálem se sníženou hořlavostí.
- Úprava topení oddílů pro cestující a stanoviště řidiče.
- Informační systém pro cestující s vnějšími a vnitřními informačními panely. Akustický informační systém hlášení z paměťového záznamu s možností přímého vstupu řidiče prostřednictvím mikrofonu.

Jan Krejčí

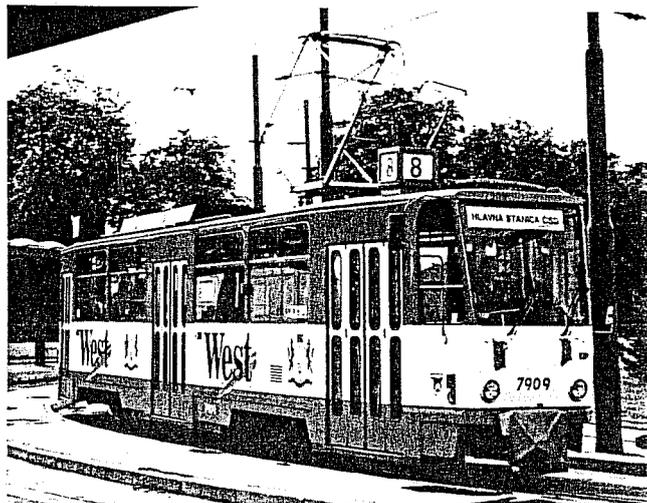
Modernizace stávajícího vozového parku našich dopravních podniků jsou nastartovány. Pro provozovatele to znamená nemalá vydání, pro eventuálního dodavatele však potenciální příjmy. Proto jsme svědky značného konkurenčního boje nejen mezi zahraničními firmami, ale samozřejmě i mezi tuzemskými. Dříve v oblasti MHD neohrožená pozice ČKD je značně otřesená a nelibostně popírána ostatními aktivnějšími podniky. O modernizace se zajímá nejen Škodovka, ale i Moravsko-slezská vozovka a také Královopolská. Je proto téměř nemožné předpovědět, který výrobce má největší šance modernizace tramvají provádět nebo kolik výrobců se bude na této činnosti podílet. Veškeré přípravy, projekty a obchodní jednání jsou velmi přísne utajována, což napovídá, že situace je skutečně vážná. Odborná veřejnost (pokud se přímo nepodílí na přípravách) bude muset prozatím čekat jen na kusé zprávy a nechat se překvapit vývojem událostí. Doufáme, že ona překvapení na sebe nenechají příliš dlouho čekat.

Roman Štěr

Prerádovanie električiek v Bratislave

Koncom augusta 1993 boli električky T3 SUCS evid. č. 7835-7839 preradené z vozovne Jurajov dvor, kde dovtedy premávali v sólo-prevádzke,

do vozovne Krasňany. Prevádzkované sú v spriahnutých súpravách a z pohľadu reklamných náterov vznikli zaujímavé kombinácie: 7835 Karta mládeže + 7836 KAPSCH a 7837 bez reklamy + 7838 NAY audio-video. V Krasňanoch sú teda teraz všetky vozidlá z poslednej dodávky T3 SUCS z roku 1989, ev. č. 7835-7846. V čase prerádovania vozidiel sa 29. 8. 1993 z organizačných dôvodov vypravili na linku 8 aj sólo T6A5, boli to ev. č. 7909 a 7915.



Nezvyklá sólo T6A5 na linke 8, evid. č. 7909 na Hlavnej stanici.
Foto 29. 9. 1993 © Karol Kajdi

Bratislava skúša 3 x T6A5

V rámci overovania prevádzky T6A5 v trojvozovej súprave boli 9. 10. 1993 vykonané skúšobné jazdy na trase linky 7 a v centre mesta cez Nám. L. Štúra. Vozidlá 7941 + 7942 + 7944 absolvovali skúšobnú jazdu úspešne a trojvozová súprava vyhovela aj pri TBZ. Možno očakávať, že »trojička« T6A5 sa príležitostne objaví na niektorých spojoch aj v pravidelnej premávke.

Karol Kajdi

Nízkopodlažní vozy pro Brno

Dopravní podnik města Brna podepsal smlouvu s ČKD Tatra o dodávce šesti nízkopodlažních vozidel RT6-N1 v roce 1994. Vzhledem k tomu, že prototypové vozidlo dosud nezahájilo zkušební provoz v rámci typových zkoušek, není zcela jisté, že nová česká nízkopodlažní tramvaj bude v příštím roce vůbec homologována. Smlouva proto obsahuje klauzuli o zakoupení vozidel pouze v případě, že budou ministerstvem řádně schválena pro provoz. V roce 1995 se počítá s dalším nákupem nízkopodlažních vozidel do Brna.

Roman Štěr

Zmeny vedenia liniek trolejbusov v Bratislave

Z Kramárov bola 4. 10. 1993 presmerovaná autobusová linka 37 do trasy Pražskej a Bruenskej ul. a cez túto kopcovitú oblasť premáva nová trolejbusová linka 219. Linky 213 a 217 majú skrátené trasy a linka 211 premáva po zčasti úplne zmenenej trase. Oproti 1. 7. 1993 (letný grafikon až do 3. 10. 1993) sa maximálna výprava trolejbusov zvýšila zo 76 na 80, z toho je 16 kľbových vozidiel vypravovaných na linky 212 a 220.

Prehľad linkového vedenia trolejbusov a dĺžky liniek (kolo vrátane obratu):

- 210 Hlavná stanica, Šancová, Legionárska, Karadžičova, Autobusová stanica - 6,1 km
- 211 vojenská nemocnica, Pri Suchom mlyne / Lamačská, Limbová, Stromová, Pražská, Štefánikova, Hodžovo nám., Kollárovo nám., Ul. 29. augusta, Mlynské nivy, Autobusová stanica - 11,9 km
- 212 vojenská nemocnica, Pri Suchom mlyne / Lamačská, Limbová, Stromová, Pražská, Štefánikova, Hodžovo nám., Kollárovo nám., Záhradnícka, Jégho, Zimný štadión - 14,5 km
- 213 Hodžovo nám., Nám. slobody, Žilinská, Karpatská, Podkolibská, Jeséniova, Koliba - 7,1 km
- 214 Šulekova, Palisády, Hodžovo nám., Kollárovo nám., Záhradnícka, Jégho, Trnavská, Rožňavská, Slovinská, Bulharská, Rádiová, Trnávka - 14,4 km
- 215 Trnávka, Rádiová, Bulharská, Slovinská, Rožňavská, Trnavská, Jégho, Záhradnícka, Svätoplukova, Mlynské nivy, Ul. 29. augusta a Cintorínska ul. / Dunajská, Rajska - 13,4 km

- 216 Lovinského, Búdková, Mudroňova, Palisády, Hodžovo nám., Kollárovo nám., Záhradnícka, Svätoplukova, Prievozská, Mierová, Cintorin Ružinov - 23,9 km
217. Valašská, Lovinského, Búdková, Mudroňova, Palisády, Hodžovo nám., Kollárovo nám., Ul. 29. augusta, Mlynské nivy, Prievozská, Miletičova, Trenčianska, Ružová dolina - 16,4 km
- 218 Dolé hony, Dvojkřížna, Kazanská, Uzbecká, Vrakunská, Popradská, Gagarinova, Prievozská, Miletičova, Šancová, Hlavná stanica - 21,9 km
- 219 Valašská, Mlynská dolina, Limbová, Stromová, Pražská, Šancová, Trnavská, Rožňavská, Slovinská, Trnávka (Hanácka) - 14,9 km
- 220 Dolné hony, Dvojkřížna, Kazanská, Uzbecká, Vrakunská, Popradská, Gagarinova, Prievozská, Mlynské nivy, Ul. 29. augusta a Cintorínska ul. / Dunajská, Rajska - 18,9 km

Karol Kajdi

Podzim v Plzni.

V sobotu 23. 10. 1993 od pólnoci do 8. hodiny ranni proběhla výluka tramvajové tratě ve Skvrňanech (práce na měnirné Zátiši). Tramvajová linka č. 2 byla ve směru od Světovaru ukončena v točce Malesická, dále do Skvrňan byla zavedena náhradní autobusová doprava a-2. Současně z téhož důvodu probíhala výluka trolejbusové tratě Skvrňany - Zátiši - Nová Hospoda. Této výluky bylo využito i pro opravu železničního přejezdu ve Skvrňanech. Oprava přejezdu skončila však až v neděli 24. 10. 1993. Po dobu výluky byla linka t-12 ukončena ve Skvrňanech, ze stanice Zátiši, panelárna na Novou Hospodu byla zavedena náhradní autobusová doprava a-12. Úsek ze Skvrňan k panelárně (cca 1 km) zůstal pro úplnou uzavírku komunikace bez dopravní obsluhy.

V sobotu 30. 10. 1993 od pólnoci do poledne proběhla výluka tramvajové a trolejbusové tratě v Sirkově ulici. Po dobu výluky bylo napojováno již připravené trolejové vedení z rekonstruované Americké třídy kolmo přes Sirkovu do Šumavské ulice a trolejové oblouky z Americké do Mikuláské třídy. Současně probíhaly práce na měnirné Slovany. Denní provoz el. dráhy byl ukončen v pátek 29. 10. bez zajištění do vozovny a tramvajové soupravy byly odstaveny v točkách Bory, Košutka, Skvrňany a Mozartova a před dopravním dispečinkem na Palackého náměstí. Z těchto míst byl také v sobotu ráno zahájen denní provoz na třech linkách: 1 Bolevec - U Zvonu, 2 Skvrňany - U Zvonu a 4 Bory - Košutka. Náhradní autobusová doprava byla vedena na těchto linkách: a-1 Slovany - U Zvonu, a-2 Světovar - U Zvonu, a-12 Božkov - Nová Hospoda a a-13 Goethova - Černice. Zatímco normální provoz tramvajových linek a trolejbusové linky č. 13 byl obnoven již v poledne, trolejbusový provoz na lince č. 12 byl obnoven až s ranním výjezdem v pondělí 1. 11. 1993.

V pondělí 1. listopadu byl obnoven provoz na trolejbusové trati od Wilsonova mostu Americkou a Šumavskou kolem hlavního nádraží a na tuto trať byly převedeny linky t-11, 12 a 16. Po Anglickém nábřeží od tohoto dne jezdí pouze linka č. 10. Chystané propojení trolejbusových linek 13 a 15 bylo z důvodu nevyřešení sociálního zařízení na konečných v Lobzích a Černicích odloženo na začátek příštího roku.

Trolejbusová trať v Sirkově ulici byla odpojena od sítě vyjmutím výhybek na odbočení u Jána a ukotvením na sloupy před křižovatkou s Americkou a Šumavskou.

Dne 9. října 1993 dorazilo do Plzně z Ostrova nad Ohří 5 nových trolejbusů 15 Tr. Dne 26. 10. byly na těchto vozech provedeny TBZ a hned 27. 10. byly zařazeny do pravidelného provozu na hřbitovní linku č. 11, která jezdila v době dušiček výrazně posílena. Tyto vozy budou dále využívány především na lince č. 16. Jejich případné další potřebné využití na linkách 10 a 12 je limitováno nízkou únosností mostů, především U Jána a na Domažlické třídě přes chebskou trať. Nové kloubové vozy obdržely evid. čísla 461-465 (viz přehled vozového parku trolejbusů).

Ve dnech 6. a 7. 11. 1993 byl pro kompletní opravu povrchu vozovek na křižovatce Těšinské, Masarykovy a Na dlouhých přerušeny trolejbusový provoz od Stavebních strojů na obě koncečné v Doubravce. Linky č. 10 a 11 byly zrušeny bez náhrady, linka č. 16 byla odkloněna na Ústřední hřbitov. V úseku od Stavebních strojů do Doubravky, Zábělské byla zavedena náhradní autobusová doprava po objížděné trase. Tu používala i linka a-30.

V měsíci říjnu byla demontována trolej nad manipulační trati do ústředních dílen kromě krátkých úseků na obou koncích, t. j. na nám. Republiky a v Cukrovarské ulici. Zrušena byla také její četná křižení s trolejbusy. Tramvaje jsou již delší dobu po této trati přetahovány tahačem, takže trolej se vlastně stala zbytečnou. Rozhodnutím Magistrátu města Plzně musí být manipulační trať v r. 1994 zcela zlikvidována i přesto, že nebyla schválena žádná předložená varianta náhradního vedení kolejové trasy. Tramvaje tedy budou s největší pravděpodobností přepravovány na traileru třeba i několikrát týdně. Zlikvidováním manipulační trati zaniknou současně i všechny kolejové „zbytky“ na nám. Republiky, včetně

stále vzorně zadlážděného kolejového přejezdu a tak se konečně plzeňské hlavní náměstí stane krásným (dle názoru současných radních).

Od září do listopadu se postupně za plného provozu tramvaji a trolejbusů opravuje starý most u Jána. Došlo k podstatnému rozšíření chodníků a zúžení vozovky, která bude do budoucna vyhrazena pouze pro tramvaje a trolejbusy.

Slavomír Herynk

Vozový park trolejbusů v Plzni k 1. 11. 1993

Evid. č.	výrobní č.	rok výroby	typ
314	7100	1979	9TrHT26
339	7716	1980	9TrHT28
352	8393	1983	14Tr01
353	8396	1983	14Tr01
354	8397	1983	14Tr01
355	8402	1983	14Tr01
356	8474	1983	14Tr01
357	8475	1983	14Tr01
358	8476	1983	14Tr01
359	8477	1983	14Tr01
360	8490	1983	14Tr01
361-370	8494-8503	1983	14Tr01
371	9075	1984	14Tr
372	9077	1984	14Tr
373	9081	1984	14Tr
374	9084	1984	14Tr
375	9086	1984	14Tr
377	9221	1985	14Tr05
378-395	9883-9900	1986	14Tr07
396-400	10371-10375	1987	14Tr08
401	10378	1987	14Tr08
402-405	10380-10383	1987	14Tr08
406	10379	1987	14Tr08
407-409	10388-10390	1987	14Tr08
410	10385	1987	14Tr08
411	10387	1987	14Tr08
412	10386	1987	14Tr08
413	10384	1987	14Tr08
414		1987	15Tr
415-424	10810-10819	1988	14Tr08/6
425	11184	1989	14Tr08/6
426-431	11187-11192	1989	14Tr08/6
432, 433	11195, 11196	1989	14Tr08/6
434, 435	11193, 11194	1989	14Tr08/6
436, 437	11197, 11198	1989	14Tr08/6
438	11248	1990	14Tr08/6
439	11518	1990	14Tr10/6
440, 441	11522, 11523	1990	14Tr10/6
442, 443	11525, 11526	1990	14Tr10/6
444	11521	1990	14Tr10/6
445	11524	1990	14Tr10/6
446	11579	1991	14Tr10/6
447-455	11581-11589	1991	14Tr10/6
456, 457	11615, 11616	1991	14Tr10/6
458, 459	11618, 11619	1991	14Tr10/6
460	11617	1991	14Tr10/6
461	11841	1991	15Tr03/6
462	11855	1991	15Tr03/6
463	11857	1991	15Tr03/6
464	11858	1991	15Tr03/6
465	11860	1991	15Tr03/6

V evidenčním stavu je celkem 115 trolejbusů, z toho 2 vozy 9Tr HT, 107 vozů 14Tr a 6 vozů 15Tr. V Pdš se vypravuje 72 vozů.

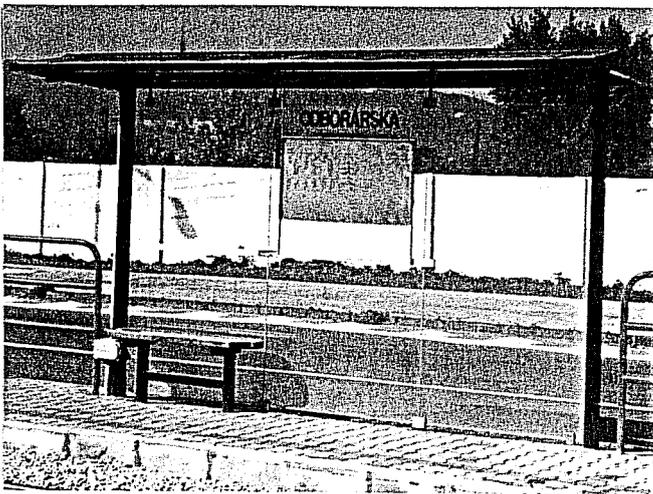
S. Herynk, Plzeň

Pre lepsiú orientáciu cestujúcich v Bratislave

Elektrické dráhy o. z. venujú značnú pozornosť orientácii cestujúcich. Snažia sa o poskytovanie prehľadných, podrobných a účelných informácií na dráhových vozidlách.

□ Po vybavení všetkých električiek novým druhom bočných smerových tabulí (pozri Informace MHD č. 167) majú aj vozidlá trolejbusových linek 210, 211, 212, 215, 216, 217 a 219 nové orientačné tabule. Z vnútornej-interiérovej strany je na nich graficky znázornená premávková trasa, v nej sú vpísané dôležité názvy ulíc a k vizylným čiarám sú priradené pod sklonom cca 60° názvy zastávok v chronologickom poradí. Číslo linky je v rámci v ľavom hornom rohu tabule. Informácie na vonkajšej-exteriérovej strane tabulí zostali bez zmeny (číslo linky a názvy

ulic na premávkovej trase). Rozmer tabúľ zo žltého ľahčeneho plastu zn. Kömatex je 60 x 21 cm a písmo je vyhotovené čiernou sieťotlačou.



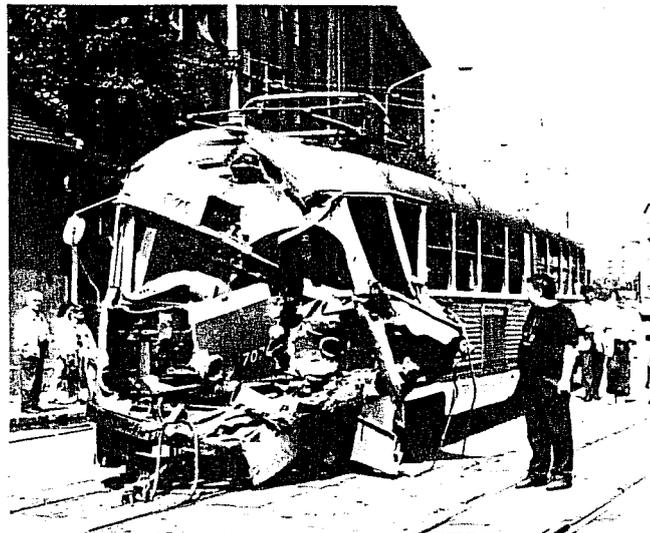
Experimentálne označenie zastávky »ODBORÁRSKA« jej názvom, vyhotoveným z fólie nalepenej na sklenenú stenu prístrešku.
Foto 5. 10. 1993 © Karol Kajdi.

□ Na zastávke električiek "Odborárska" na Vajnorskej ulici bol 5. 10. 1993 presklený prístrešok typu SKIPPI vybavený veľkorozmerným označením názvu zastávky. Nad priestorom pre vyvesovanie cestovných poriadkov bol na sklenenú zadnú stenu umiestnený žltý pás samolepiacej fólie 100 x 20 cm s čiernymi písmenami výšky 15 cm. Pokiaľ bude tento experiment úspešný, hodlajú Elektrické dráhy obdobným spôsobom označiť aj ostatné zastávkové prístrešky.

Dopravná nehodovosť električiek v Bratislave

Dopravné nehody všeobecne a zvlášť tie, ktoré sú sprevádzané závažnejšími následkami, majú na verejnosti zvyčajne širšiu odozvu. Nebolo tomu inak ani pri vzájomnej kolízii dvoch električiek dňa 1. 9. 1993 na Floriánskom námestí. O 11³⁰ h sa čelne zrazili 5/10 ev. č. 7070 premávajúca z Rače smerom do Dúbravky s protiídúcou X4/1 ev. č. 7789 + 7790 jazdiacou z Karlovej Vsi na Zlaté piesky. Pri nehode sa zranilo 16 osôb. Príčiny nehody sú ešte stále v štádiu vyšetrovania. Faktom zostáva, že vozidlo typu K2 jazdiace na linke 5 odbočilo na výhybke do nesprávneho smeru. Následky nehody boli zlikvidované a premávka obnovená o 14¹⁷ h. Nehodu najlepšie dokumentuje séria fotografií.

Druhá závažná dopravná nehoda, ktorá sa udiala za značne nepriaznivých poveternostných podmienok (za prudkého dažďa) dňa 15. 10. 1993 v odpoľudňajších hodinách na Obchodnej ulici, si žiaľ vyžiadala aj život okoloidúceho chodca. Tento bol zasiahnutý vykoľajenou zadnou časťou kĺbovej električky typu K2 ev. č. 7031 premávajúcej na linke X z Hlavnej stanice na Námestie Ľudovíta Štúra. Predná časť električky prešla koľajovou výhybkou v správnom smere, t. j. na koľaj smerom na Námestie SNP a zadná časť vybočila na nesprávnu koľaj smerom na Kapucínsku



Voz K2 evid. č. 7070 po nehode na Floriánskom námestí.
Foto 1. 9. 1993 © Karol Kajdi.

ulicu. Predmetná koľajová výhybka je umiestnená v komplikovanom traťovom úseku, pred stúpaním smerom na Kapucínsku ulicu a zároveň v ostrom smerovom oblúku polomeru 25 m. Najpravdepodobnejšou príčinou nehody sa javí poškodenie funkcie výhybky za daných poveternostných podmienok, keď táto je trvale zaplavovaná privalovými vodami, ktoré strhávajú so sebou aj nečistoty a rôzne drobné predmety dolu kopcom, až z rozkopanej Zámočkej ulice. Predbežný posudok hovorí, že na funkčnosti výhybky neboli zistené závady.

Odhladnuc od týchto dvoch prípadov je celková bilancia dopravnej nehodovosti v električkovej doprave v Bratislave za rok 1993 vcelku priaznivá a nemožno hovoriť o nejakej katastrofickej situácii. Od začiatku roka do konca septembra 1993 bolo zaznamenaných 312 nehôd s účasťou električkového vozidla, čo je oproti rovnakému obdobiu predchádzajúceho roka o 28 nehôd menej. Pri porovnávaní výšky vzniknutých škôd sú v tomto roku hodnoty tiež priaznivejšie. Výška škôd za deväť mesiacov tohto roka je vyčíslená na 780.747 Sk, kým za rovnaké obdobie minulého roka vznikla škoda za 1.154.921 Kčs. Mieru závažnosti nehôd najpresvedčivejšie dokumentuje výška priemernej škody na jednu nehodu - v roku 1993 je to 2.502 Sk, kým vlní to bolo 3.397 korún, pričom od vlní došlo ešte aj k nárastu cien za materiál a energiu. Zostáva dúfať, že početnosť a závažnosť dopravných nehôd bude mať klesajúcu tendenciu.

Karol Kajdi

Nový druh vozidlového cestovného poriadku v Bratislave

Pre vodičov električiek a trolejbusov spracovali Elektrické dráhy o. z. nový druh vozidlového cestovného poriadku. Tento je výsledným produktom vlastného programu na tvorbu cestovných poriadkov, realizovaného na osobných počítačoch a sú v ňom zohľadnené zásady pravidelnosti a presnosti dopravy (pozri Informácie MHD č. 173).

Karol Kajdi

— Z PROVOZU —

Elektrické výzbroje TV8

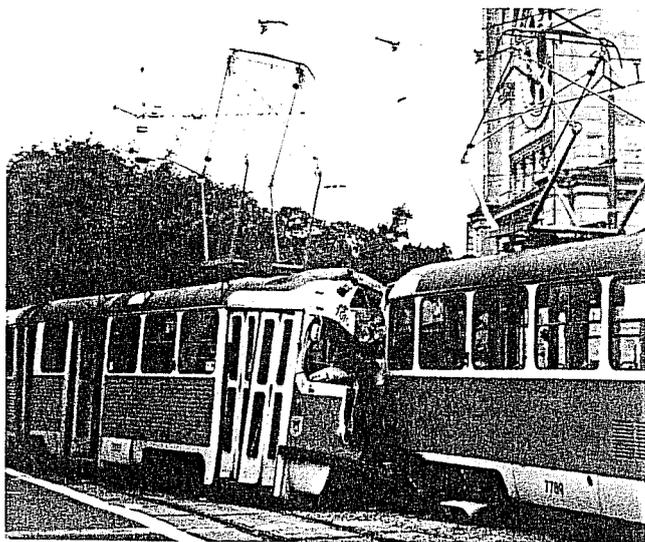
Pracovníci ČKD Trakce a. s. zaslali do redakcie nasledujúci dopis, ve ktorém reagujú na článok zverejnený v Informáciách MHD, ktorý sa dotýka nových výzbrojí pro modernizace tramvaji Tatra.

Vážená redakce,

rádi bychom jako výrobci elektrických výzbrojí TV8 reagovali na článek pana Romana Šilera, který pod názvem „Technické aktuality v Brně“ byl uveřejněn v Informacích zpravodajů MHD - Brno č. 174 ze dne 28. 9. 1993.

Problém zatékání vody do prostoru pulzních měničů se projevilo pouze v DP Brno, a to speciálně při průjezdu tramvajového vozu mycím strojem, kdy tlaková voda působící ve vodorovném směru může vniknout s nasávaným vzduchem přes vzduchové filtry dovnitř.

Mycí linka je situována v mírném sklonu, takže řidiči DP dostali pokyn projíždět linkou s vypnutými řídicími obvody, tzn. se zastaveným motorgenerátorem. V praxi se však toto opatření ukázalo jako málo účinné, neboť rotující kartáče metají vodu horizontálně přímo do nasávací žaluzie. Voda se



Dopravná nehoda K2 evid. č. 7070 a 2xT3SUCS evid. č. 7789+7790 na Floriánskom námestí. Foto 1. 9. 1993 © Karol Kajdi.

v prostoru měničů na různých místech hromadí a je potom zanesena do míst, kde způsobí poruchu.

Ve snaze zabránit tomuto nežádoucímu jevu jsme jako výrobci elektrické výzbroje TV8 navrhli jako přechodné řešení kryty, které se např. běžně používají u našich vozů TSC3 při průjezdu mycím strojem, a následně reagovali tím, že jsme zkonstruovali, vyrobili a dodali do DP Brno speciální odlučovače vody, tvořené mřížkou sestávající ze dvou řad plechových profilů tvaru »V«. Dne 25. až 27. 8. 1993 navštívili DP Brno naši specialisté z oboru el. trakčních obvodů a elektroniky Ing. First, Ing. Znojemský a p. Mařík spolu s konstruktérem pulzního měniče a poté i speciálního odlučovače vody Ing. Synkem, kteří s vozidlem, kde byly tyto odlučovače namontovány, provedli ve vozovně v Králové Poli zkoušky opakovaným průjezdem mycím strojem. Při následném rozebrání nebyl již zjištěn průnik vody ze takto upravené filtry. Odlučovače vody se tedy osvědčily a budou napříště dodávány v kompletu námi vyráběné elektrické výzbroje TV8.

Pro 3 vozy DP Brno již zrekonstruované el. výzbrojí TV8 rovněž dodáme tyto odlučovače vody, a to ve zlepšené verzi se širšími profily. Dne 15. 11. 1993 přijedou do DP Brno naši zástupci a odlučovače fyzicky namontují.

Z uvedeného vyplývá, že jsme se v naší a. s. ČKD Trakce jako výrobci elektrické výzbroje TV8 problémem vnikání vody přes nasávací filtry při průjezdu tramvaje mycím strojem seriózně a okamžitě zabývali, konstrukčně vyřešili a v DP Brno provedli vhodnou opravu.

Dopravního podniku Brno si vážíme jako tradičně dobrého zákazníka. Záleží nám na dobrých vzájemných vztazích a vzájemné důvěře, a proto nás tím více mrzí obsah i tón části uvedeného článku, týkající se naší a. s. ČKD Trakce. Věříme ale, že i nadále bude naše spolupráce úspěšně pokračovat a směřovat ke společnému cíli - zlepšování vozidel městské hromadné dopravy.

V Praze, 2. 11. 1993

Tato reakce je potěšitelná. Především ukazuje, že doba, kdy monopolnímu výrobci bylo více méně jedno, jaký názor na výrobek má uživatel, je pryč. V případě trakčních el. výzbrojí TV8 je starost ČKD Trakce ovšem pochopitelná také proto, že výzbroj není dosud homologována - stanoviska provozovatelů výzbrojí ve zkušebním provozu budou pro schvalovací řízení jistě velmi důležitá. Zejména pak Dopravního podniku města Brna, který tyto výzbroje provozuje nejdéle. Je jistě zajímavé, že se závady projevíly pouze v Brně - princip mytí karoserií rotačními kartáči je totiž ve všech DP u nás i ve světě stejný.

Elektrické výzbroje s GTO tyristory pro modernizace zrychlovačových tramvají T3 (a snad i K2) jsou v zásadě velmi dobré. S výjimkou potíží s nodou při mytí s nimi nejsou v provozu žádné problémy, což potvrzují všichni pracovníci i řidiči. Rekuperace přináší až neuvěřitelnou úsporu elektrické energie. Z hlediska cestujících jsou nové výzbroje rovněž přínosem. Rozjezd z nulového proudu i plynulá regulace bez proudových skoků je vnímána jako daleko plynulejší, i oproti tramvajím KT8D5. Lze se proto jen těšit, že se akciové společnosti ČKD Trakce podaří dohnat vysoký zkluz ve výrobě a dodávkách již objednaných kompletů pro rekonstrukce dalších vozidel. Doufejme rovněž, že se již nebude opakovat několikaměsíční odstávka rozpracovaných tramvají v ústředních dílnách pro pozdní dodávku některých komponent výzbroje.

Čtenáři a redakce INFORMACÍ MHD se budou také těšit na další příspěvky od pracovníků ČKD Trakce a. s., ve kterých budou odbornou veřejnost seznámovat s připravovanými nebo zkušebními novinkami, zejména na poli trakčních výzbrojí pro elektrická vozidla MHD.

Roman Šiler

Tramvaje Peter Witt

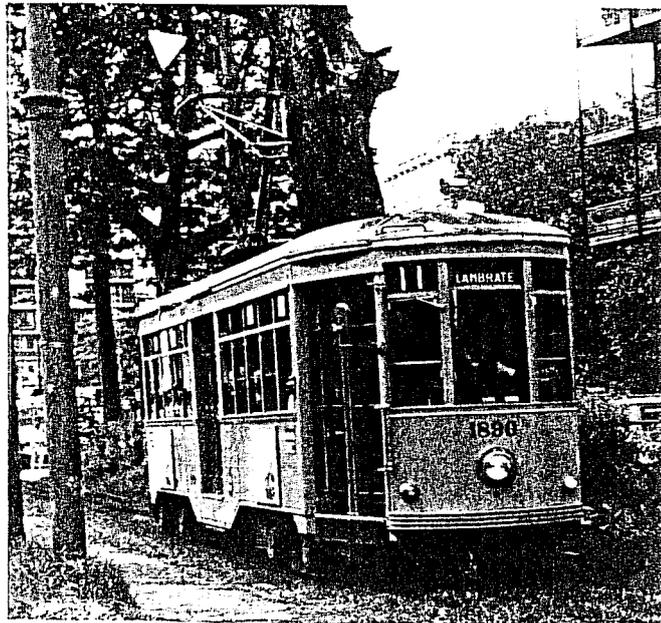
Mezi nejstarší tramvaje, sloužící dosud v pravidelném provozu, patří i milánské vozy konstrukce Peter Witt. První dva vozy, vyrobené firmami Breda - Carminati - Toselli, vyjely do ulic dne 29. 11. 1927. V průběhu let 1928-1930 byly dodány další vozy téhož typu (evid. č. 1503-2002).

Dle informací milánského dopravního podniku (ATM - Azienda Trasporti Municipali di Milano) je z původních 502 ks těchto vozů nadále v provozu 351, což je asi 70%. Nedávno byl zahájen „program oprav“, který má „petrvajkám“ zajistit své místo na kolejích až do roku 2000.

František Zahradský

Na zkušené ve Štýrském Hradci

Ve dnech 10. a 11. listopadu jsem se zúčastnil pracovní cesty do rakouského města Graz. Hlavními cíli cesty bylo sledování „spolupráce“ tramvajového kola s kolejnicí, údržba tramvajových kol, údržba či renovace kolejnic, atd. O tom jistě napíši povolanější. Z titulu mé funkce organizování provozu MHD zaujala malá hlučnost jedoucích tramvají vyplývající ze styku hladkého kola bez plošek s hladkou kolejnicí s precizně vybrušenými sváry a návarky a nepískající a neskřípající průjezd mazanými kolejovými oblouky. V Brně se totiž hluk, pískání a ořesy promítají do požadavků na snížení rychlosti, eventuálně zastavení



Vůz Peter Witt evid. č. 1890 na via Vittorio Veneto, v těsné blízkosti pza Republica.
Foto 21. 5. 1993 © František Zahradský

tramvajové dopravy v některém úseku úplně, což má na provoz MHD již přímý dopad.

Nyní pár postřehů z vlastního provozu. Budova nové vozovny označené »REMISE I« není pro běžného občana na první pohled patrná. Pokud totiž nepostřehne odbočující koleje, tak její existenci v podobě vozů odstavených pod širým nebem, hald pokrivených pantografů nebo vozů nachystaných ke šrotování nic nepřipomíná. Venku je jen několik výhybek a vlastní zhlaví je ukryto pod střechou. Tím odpadnou několikerá vrata pro každou kolej zvlášť a stačí v podstatě jedny pro vjezd a druhé pro výjezd. U nich se při otevření automaticky zapnou teplovzdušné ventilátory vytvářející vzduchovou clonu, aby teplo zevnitř nemohlo uniknout. Přijíždějící vozy rozřazuje člověk sedící nad schématem kolejistě, z něhož dálkově ovládá výhybky, má přehled o obsazenosti jednotlivých stání, posílá vozy k jednotlivým údržbářským úkonům, atd. Vozovna nemá přiděleny kmenové vozy, ale vlak z trati se stahuje podle jízdního řádu vždy do nejbližší vozovny, aby režijních jízď mimo linku bylo co nejméně. Ve vlastní vozovně jsou jednojazykové výhybky s jazykem v pravé koleji, které zabezpečují buď jízdu přímo nebo do odbočky vlevo. Výhybky jsou těsně za sebou, vlastně jedna v druhé a stopy v zámkové drážce ukazují, že tramvaje po kolejích vždy nejezdí. Uvnitř vozovny kromě stání je další tříkolejná hala pro údržbu i denní ošetření, přijíždějící tramvaj si automaticky otevře vrata a ta se po průjezdu zase zavrou. Zaujalo mne pískové hospodářství, žádné kbelíky či plechovky od okurek, jak u nás. Trubkové rozvody zakončené hadicemi s nástavci, které se zasunou do otvorů v bocích karoserie a kompresorem se vhná suchý kvalitní písek do zásobníků ve vozech. Prý to stačí na celý den provozu a i když řidiči mají možnost doplnit zásobníky na konečných, prakticky se to nepoužívá. Na stanicích byly připravené nastartované a rozsvícené vozy, prý aby se poznalo, že jsou připraveny k výjezdu. Nikdo neuměl vysvětlit, proč jsou nastartované. Možná se jedná o zvyklost, která není nijak zdůvodnitelná. I když u nich nehučí žádné motorgenerátory a vozy jenom vrní, určitou část energie spotřebovávají a podle mne zcela zbytečně.

Tratě ve městě se nevyhýbají centru, naopak jsou v těch nejužších ulicích. Tramvaje pomalu projíždějí v nejtěsnější blízkosti chodníku a cestující mohou detailně pozorovat zboží ve výkladních skříních obchodů a porovnávat ceny. Jako kdysi na Kobližné. Řidiči nemají oddělené kabiny a nejsou od cestujících izolováni. Na požádání prodají jízdenku, lze u nich koupit i plán města. Viděl jsem občas i cestujícího v živé debatě s řidičem během jízdy, požadoval informace nebo šlo o klasické bavení? Na konečných nejsou zvlášť zastávky pro výstup a nástup. Tramvaj (i autobus) prostě přijede, zastaví, cestující si tlačítkem otevrou dveře, jedni vystoupí a druzí nastoupí a tramvaj s nimi vyčká do odjezdu. U nádraží se sjedou třeba i dvě tramvaje různých linek, pak i v té druhé to probíhá stejně. Po odjezdu první ta druhá i s cestujícími popojede a vyčkává do času odjezdu. Vyrovnávací čas na konečných je kolem 5 minut. Řidič - kuřák vystoupí z vozidla a kouří na nástupišti.

Vlastní jízda ve vytopeném, osvětleném a mírně nebo středně obsazeném vozidle je příjemná. Přestože jsem se sevezl i s takovými řidiči, kteří nebrali ohled na délku tramvaje a oblouk zadní části vozu »vymetli«, žádný chvat při odbavování, čistá okna příjemná teplota a dostatek světla vytvářejí pohodu. Srovnal jsem to v duchu s našimi provozy - mastná okna, špína v

koutech, ohraně plány sítě linek, skoro stoprocentní jízda autobusů a padesátiprocentní trolejbusy pouze na nouzové osvětlení (přítom zrcadlení interiéru vozu při plném osvětlení v dobře osvětlených ulicích je pouze výmluva, nechtít vytápět druhé vozy spřažených souprav, návaly, spěch a nervozita - to všechno naopak pohodu nepřináší. Ale vraťme se do města Graz. Zastávky jsou poměrně husté, vyhlášení jejich názvů málo srozumitelné (i při znalosti němčiny). Na bočních orientačních tabulích je schematicky znázorněna trasa linky se všemi zastávkami a možnostmi přestupu na jiné linky. Čelní směrové tabule jsou čitelné a jasné prosvícené. Jízdní řády na zastávkách mají barevně rozlišený odjezd v pracovních dnech od odjezdů o sobotách a nedělích, takže se možná cestující méně pletou než v Brně. Jejich princip je ale v podstatě shodný. Na zastávkách se nezastavuje čelem u označnicku, ale označnick zůstává někde uprostřed nástupního prostoru. Některé zastávky jsou vybaveny přístřešky, ty jsou prosklené, osvětlené, čisté, slouží pro reklamu a jsou v nich umístěny informace o dopravě včetně plánek sítě linek.

Rízení provozu není ve srovnání s některými evropskými městy na špičce, Graz nepatří mezi nejbohatší města. Nicméně jsou tam dále než u nás i v tomto směru. Selektivní volba příslušné radiostanice, možnost sdělit některé skutečnosti (zpoždění, stav obsazenosti vozu, nehodu, poruchu, atd.) stisknutím tlačítka s příslušným symbolem a vyhnout se hovoreni do mikrofónu. To je možno ponechat pro neobvyklá sdělení, pro něž nejsou stanoveny symboly. Monitorování polohy vozu je možné pouze na lince 7. Na obrazovce dispečera se objeví poloha jednotlivých vlaků s případnou odchylkou od jízdního řádu. Prý to stačí, linka 7 je nejdůležitější a vedena tak, že když jede dobře, pojedou dobře i ostatní. V ulicích jsem nepozoroval nějakou zvláštní preferenci MHD. Někde bylo vidět vyhrazené pruhy pro autobusy, sloužily většinou k vjetí do zastávky a snažšímu vyjetí z nich. Naopak v několika místech jsou na tramvajové koleje navedeny jízdní pruhy individuální dopravy a tramvaj se posouvá s proudem automobilů. Poptávková signalizace na výjezdu z vlastního tělesa do silnice je, ale zapojená do celkového signálního plánu řízení křižovatky.

Co říci závěrem? Pomineme-li vyšší technickou vyspělost, je ve srovnání s námi jiný přístup k cestující veřejnosti. Cestující si zde váží, dělají všechno pro to, aby jich nalákali co nejvíce. Nepovažují je za nutné zlo, které obtěžuje a které je nutno různě šikanovat vozením v potměných, studených a špinavých vozidlech a pouštět dovnitř až po zmoknutí na konečce. Možná jsem to viděl všechno zidealizovaně, ale určitě mne to zaujalo.

Ivan Nedělků

Vagonářské muzeum ve Studénce

Nová expozice Vagonářského muzea vybudovaná v letech 1987-1991 je umístěna ve třech poschodích věžovité části studénského zámku. Obsahově se člení na tři části a to:

- o počátky kolejové dopravy a vagonářské výroby na našem území do konce 19. století
- o historie výroby ve vagonce ve Studénce do roku 1985
- o vlastní historie muzea, historie studénských zámku, kulturní památky města Studénky a informace o muzeích novojičínského regionu

Součástí expozice je i modelová dráha velikosti HO se dvěma okruhy kolejistě a automatickým provozem. Vstupné je 5 Kč, děti 2 Kč, průvodce po expozici - katalog 3 Kč. Otevřeno je od května do září (úterý až neděle 8-13 hod., pondělí a svátky zavřeno).

Muzeum má ve svém majetku vůz M131.1549 a privěsný vůz CIm SŠVD (Studénsko - Štrambersko - Veřovická dráha). Dne 14. 8. 1993 byl M131.1549 neschopen jízdy pro poruchu palivového čerpadla a byl na trati Studénka - Štramberk - Veřovice nahrazen M152.

Technické muzeum TATRA Kopřivnice

Muzeum se nachází v Janáčkových sadech u nádraží v Kopřivnici a je umístěno ve dvou budovách. Ve starší budově je kromě pokladny výstava keramické výroby a ostatní části národopisné. V nové prosklené hale jsou umístěny exponáty výroby TATRA - osobní i nákladní a speciální automobily, části automobilů a fotografie zakladatelů, továrny a výrobků. Nachází se zde též železniční drezina Tatra Dm 4. Na volné ploše u vstupu pod přístřeškem je vystaven motorový vůz M290.002 »Slovenská strela«, který byl před nedávnem podroben důkladné opravě laku, na které se podíleli mj. i učni podniku Tatra. Muzeum je otevřeno denně (8 až 16 hod.), od 1. 12. do 31. 3. jen v pracovní dny, vstupné je 5 Kč. Prohlídku muzea je možno doplnit návštěvou Fojtství v Kopřivnici, kde Ignác Šustala - zakladatel dnešního podniku - začal v roce 1850 živnostenskou výrobu kočárů a bryček.

Lanová dráha Ráztoka - Pustevny

Sedačková lanová dráha s nepřetržitým oběhem dvousedáček, kapacita v létě 720 osob/hod. při rychlosti 2 m/sec., v zimě 900 osob při rychlosti

2,5 m/sec. Jízdné pro dospělé jedním směrem je 15 Kč, obousměrná jízdenka stojí 24 Kč. Provoz je každou hodinu.

Vladimír Švehla

- Z HISTORIE -

Tramvajový zřízenec

Pod tímto titulkem budeme dále postupně uveřejňovat obsah velmi zajímavého historického odkumentu stejnojmenného názvu. Jak uvidíme dále, slušné chování a dobré mezilidské vztahy nejsou problémem jen současnosti. S touto problematikou jsou denně konfrontováni zaměstnanci dopravních podniků nejen dnes, ale i kdykoli předtím. Pražské Elektrické podniky proto vydaly jakousi pomůcku - breviář dobrého chování, která oslovuje jednak personál EP, ale i cestující veřejnost. Historický dokument je přetiskován v původním znění se všemi odlišnostmi od dnešního pravopisu. Na začátek si ještě uvedně úplný název a tiráž dílka:

TRAMVAJOVÝ ZŘÍZENEC

PO STRÁNCE SPOLEČENSKÉ

pokyny a úvahy

napsal

Dr. JIŘÍ ST. GUTH-JARKOVSKÝ.

Praha 1927.

Nákladem Elektrických podniků hl. města Prahy.

E.P.B.

Pražská městská tiskárna.

ÚVODEM.

Nic ze soukromé domácnosti obyvatele velkoměsta nelze přirovnat ku předmětu jeho domácnosti veřejné, dnes nepostradatelnému, jakým jest dopravní prostředek velkoměstský, ať už je to dráha okružní, pozemní nebo vyvýšená s pohonem parním aneb elektrickým, nebo jen pouliční tramvaj elektrická jako v Praze, tu a tam snad ještě starobylá koňka. Však bývá také podobné dopravní zařízení stálým předmětem pozornosti, úvah a posudků, ba i knížky a knihy se o něm píší, protože kde kdo ho potřebuje a užívá. Úvahy jsou však tím vzácnější a tím věcnější, čím jest zařízení to, ať tak říkám, více mechanickým a čím méně při jeho užívání přichází člověk ve styk s člověkem, čili makavěji řečeno, čím méně pasažér městské dráhy narazí na zřízenec.

Po té stránce tedy „Métro“, „Elevated“ nebo „Underground“, velkoměstské dráhy, jak je známe z Paříže, New Yorku, Chicaga nebo Londýna mají své vzácné přednosti. Tam zaplatíte svůj poplatek při vstupu do říše těchto drah a máte dojem, jako byste byli balíčkem zboží, o které už se nikdo nestará, leda jakási neznámá, mechanická síla, která vás strčí do vagonu a vystřelí z něho rychle a mlčky.

Ve voze samém není žádného zřízenec nebo jako by nebyl, jest jen obecenstvo, poznáte hned, že obecenstvo společensky vyskolené, není tam žádných „řeficích ploch“ zřízenecových, všecko jde hladce a jako na drátku i v největší tísní a tlačenici a není uličních srážek nebo láteření, protože dráha má volnou svoji cestu. Nikdo nehubuje a trapné výstupy se zřízenec těchto dopravních prostředků jsou neznámé, tím méně, když zřízenec téměř ani nevidět, ba zdá se, že ty, jež vidíš, dovedl by nahradit nějaký stroj. Panuje ve všem všudy kázeň a slušnost. Ovšem obecenstvo ví, že v největším množství případů zřízenec sám není odpovědným za samo zařízení, jsou toliko poslušným orgánem výkoným a mimo to nebylo by ani pokdy na nějaké výklady: vlak se přizpůsobí na stanici, dveře vagonu jako by samy od sebe se otevrou, nejdříve kdo má vystoupiti vystoupí hned, jsou na odchod připraven a neprodírá se obecenstvem až v nejspodnější chvíli, kdy už vůz takorča se rozjíždí, po vystupujících zase hned obecenstvo vstupuje, — signál, — dveře zatím již samočinně se zavírají, odjezd — a dost. Nemluvíme o četných, velikých a zřetelných nápisech, které činí všecko volání, křiky a domlouvání zbytečnými. Našinec, po prve to vida, otevírá na to všecko udiveně oči a závidí Paříži, Londýnu, New Yorku ...

V Praze dlužno spokojiti se elektrickou tramvaj — prozatím, nežli město ještě vzroste a poměry podstatně se změní. Každý dopravní prostředek povrchový, který nemá své zvláštní dráhy, musí dbáti pouliční frekvence, a styk zřízeneců s obecenstvem a s ulicí bezděky je častější a takorča důvěrnější, a proto nesnadno je vyhnouti se všelijakým nepřijemnostem z toho vznikajícím. Aby však tyto nepřijemnosti byly co nejmenší a co nejdříve, k tomu musí přispívat obě strany, tedy jak zřízenec tak i obecenstvo, netoliko snahou po náležitém chování, ale i slušným chováním samým.

Musíme být rádi, že „elektriku“ — jak obecenstvo zkráceně, třeba ne dosti přesně, říká elektrické dráze městské — máme, i s jejími nezbytnými vadami a nedokonalostmi, jsouce přesvědčení, že její vedení vezdy jest ochotno vydati a nedostatky po možnosti odstraňovati. Že se to děje tempem někdy pomalejším nežli bychom si přáli, leží v povaze věci samé i v poměrech, ve kterých žijeme. Však svět také nebyl stvořen za jediný den a bylo k tomu potřebí času.

Avšak nemáme tuto uvažovati o elektrické tramvaj po kterékoli stránce technické, nýbrž jen po stránce společenské. — Kterak to? Což jest takové průchodní místo, jakým jest vagon elektrické dráhy, místem společenským? — Ovšem že ano, poněvadž tam se schází společnost, a velmi široká, velmi pestrá, třeba jen na krátko, a hostitelem či domácím pánem těch četných hostů není sice správná rada dráhy přímo, ale aspoň její zřízenec, a to zejména průvodčí, který nad to má i funkci značně úřední, a řidič.

Elektrická tramvaj jest věc, se kterou se valná většina cizinců a do Prahy přichozících nejdříve seznámí, ne-li dříve nežli s drožkou a hotelem, tož jistě brzo po

nich. Tak jako ze zřízení železničního ČSD soudí o republice, tak také z pravaje, která cizího hosta odvádí z nádraží do hotelu, hned učiní si jistý soud o Praze, ať právem či neprávem. Tramvaj jest jakýmsi zrcadlem městské správy a městského obyvatelstva, neboť jaký pán, takový krám a naopak.

Společenské povinnosti i společenská práva má jak hostitel tak host, to jest, jak bylo již svrchu naznačeno, jak tramvajový zřízenec (či správce el. tramvaje), tak i tramvajové obecnstvo. Proto rozdělujeme svoje úvahy ve tři části, z nichž prvá zmiňuje se o správě drah, druhá obrací se ke zřízenectvu, třetí pak přináší některé pokyny obecnstvu.

Napsal jsem je na výzvu správy elektrických podniků a jsou určeny zejména pro zřízence zvláště mladší a méně zkušené, třebaže snad mohou poutati i širší vrstvy.

I. SPRÁVA TRAMVAJE.

Společenské zřetele správy tramvajového podniku jsou toliko nepřímé. Její přímý styk s obecnstvem, pokud k němu dochází, jest stejný, jako u každého úřadu vůbec a není třeba o něm se rozepisovati.

Ale správě tramvajové jest se starati o to, aby vzhled zevní i vnitřní jejích „salonů“, t. j. vozů, byl vždy a stále náležitý a čistý a zřízenci, jichž věc se týká, aby vzhledu toho vždycky dbali. Součinnost obecnstva jest při tom činitelem velmi podstatným. Na vozech a v nich nesmí býti nic rozbitého a pomazaného a reklamy, jimž sotva možno se vyhnouti, buďtež aspoň vkusné. ne-li provedeny umělecky.

Stejně jest dbáti vzhledu zřízenců, při čemž zase součinnost těchto zřízenců jest nutností. Na jejich stejnojmenných nežádáme žádného lesku a úpěv, nýbrž vedle významnosti jen naprosté čistoty a pořádku, pokud služba, někdy ošemetná, to připouští.

Možným stížnostem obecnstva vychází náležitá a prozíravá správa každého podniku ochotně vstříc a zejména je třeba, aby stížnosti bylo odpovídáno co možná nejdříve, klidně a beze vší podrážděnosti. Spíše shovívavě, tím více, poněvadž obecnstvo valnou většinou nemá ponětí o velikých obtížích velkého toho podniku a obyčejně nezná dopravního řádu. Obecnstvo bývá někdy jako nerozumné dítě, které možno řídit jen rukou hedvábnou.

Ještě důležitější nežli vzhled zřízenců, jest jejich chování vůči obecnstvu, nad kterým správě rovněž jest dbáti.

„Dopravní řád pro elektrické dráhy hl. města Prahy“ jest obecně přístupný, ale přesto je dosti nesnadno žádati, aby obecnstvo jej podrobně znalo. Proto správa hlavní jeho ustanovení nejen že občas uveřejňuje v novinách, ale oznamuje střežně jeho ustanovení stručnými nápisy, umístěnými ve vozech. Je třeba, aby tyto nápisy nebo pokyny byly zřetelné a jasně čitelné i na větší vzdálenost a pro větší počet pasažérů najednou, sice se minou naprosto svým účinkem jako vyvěšované tiskopisy, které může čísti jen jediný člověk, sedící přímo u nich.

Zřízencům jest ovšem znáti dopravní řád dopodrobna. Kdyby znalo jej dopodrobna i obecnstvo, snadno bylo by lze vyhnouti se mnohým nepřijemnostem.

Pokračování v příštích číslech INFORMACÍ MHD. Připravuje Roman Šiler.



Dopravní předpisy a návěštní řád pro převážení osob

(str. 70—80)

Služba řidiče.

46. Výchvik.

Motorový vůz (lokomotiva) smí být uveden v pohyb jen zaměstnancem, jenž praktickým výchvikem a zkouškou prokázal odbornou znalost a byl zmocněn k samostatnému vykonávání služby řidiče motorového vozu nebo lokomotivy.

Výjimka platí pouze pro zaměstnance, kteří se k této službě zavazují za dozoru a odpovědnosti zaměstnanců k službě řidičské oprávněných.

Každý řidič, dříve než smí samostatně jezdit, se musí zúčastniti výchviku v kurse pro řidiče, který se skládá:

- a) z ústního návodu, jímž se řidič seznamuje se zařízením všech vozidel, kterých se užívá při dopravě, jakož i se zařízením, kterých se používá při zvláštních událostech v provozu;
- b) z ústního návodu, jímž se řidič poučí, jak má vykonávati službu podle dopravních předpisů a návěštních řádů;
- c) z praktického výchviku v obsluze motorového vozu a v jízdě ve dne i v noci na všech tratích, z počátku jako pozorovatel, pak jako řidič za dozoru a odpovědnosti oprávněného řidiče.

Úplný výchvik trvá šest týdnů. Po skončení výchviku se podrobí účastník kurzu v šestém týdnu zkoušce ústní a praktické. Byla-li zkouška v obou směrech složena úspěšně, obdrží účastník kurzu zmocnění k samostatnému výkonu služby řidičské.

Po složení zkoušky podepíše vyzkoušený prohlášením, že si je úplně vědom všech služebních povinností služby řidičské a že si osvojil potřebné znalosti. Na tomto prohlášení se poznamenává, kdy a kdo dával jmenovanému návodu, jej školil a zkoušel.

Vyzkoušený řidič si může vyžádat písemné potvrzení o složení zkoušky a oprávnění k vykonávání řidičské služby.

47. Přejímání vozů ve vozovně a přípravy k jízdě.

Řidič musí osobně převzít a prohlédnouti motorový vůz určený mu pro službu.

Zjistí-li na voze vady, oznámí je ihned přítomnému vozmistrovi, četaři nebo zámečnickovi, který, není-li možno závadu ihned odstraniti, určí řidičovi jiný (záložní) vůz.

a) Prohlídka motorového vozu.

1. Vypnou se oba vypínače, aby se vůz náhodou nemohl rozjetí.
2. Proudový sběrač se příloží opatrně na traťové vedení a ve voze se zapnou na zkoušku žárovky nebo zůstanou za tmy rozsvíceny.
3. Vyzkoušej se oba kontroléry postupným zapínáním jednotlivých kontaktů pro jízdu i pro brzdu, aby se zjistilo, zda západka v každé poloze správně působí. Po vyzkoušení se obě kliky opět odejmou.
4. Vyzkouší se ruční brzda (viz odst. b).
5. Zjistí se, jsou-li nádržky na písek naplněny suchým pískem a zda-li sypací písku správně působí, t. j. sype-li písek na hlavu kolejnice.
6. Vyzkoušej se šlapací zvonky na obou plošinách.
7. Řidič se přesvědčí, zda pera brzdících zásuvek spolehlivě doléhají a zda jsou zásuvky dobře zavřeny.
8. Vyzkouší se ochranné zařízení, je-li dobře zavěšeno a zda spolehlivě působí.
9. Zjistí se, jsou-li volné nárazníky uloženy ve stoličkách a mohou-li se svěšené nárazníky volně pohybovati.
10. Po provedení prohlídky se zapnou oba vypínače, nasadí kliky na hlavní a přepínací valec, povolí se brzda na zadní ploštině a řidič očekává návěst k odjezdu od průvodčích.

U vozů řady č. 117—146 zapne bateriový proud, vyzkouší optické návěštní zařízení, zapne příslušné vypínače pro ovládání dveří, jejichž činnost přezkouší. Přesvědčí se jaké je napětí baterie na voltmetru. Ukazuje-li na 30 V neb více, vypne doobjeví baterie. Tuto kontrolu provede několikrát během své služby. Zjistí-li závadu v nabíjení baterie, žádá výměnu vozu.

b) Vyzkoušení brzd.

Ruční brzda na obou plošinách se střídatě přitáhne a povolí. Přitom jest se přesvědčiti, zda při utažení brzdy doléhají brzdící špalpy pevně a celou plochou na kola a zda při odbrzdění dostatečně odstaví.

Před započatím jízdy na trati budí ruční i elektrická brzda vyzkoušena, zdali spolehlivě působí, přičemž není třeba vlak úplně zastaviti.

Jestliže některá z obou brzd správně nepůsobí, musí býti motorový vůz odstaven. Odevzdává-li řidič vůz na trati, musí o stavu vozu a brzd vyrozuměti nastupujícího řidiče, který se musí včas přesvědčiti, zdali jsou v pořádku všechna zařízení, jichž je potřebí k řízení a obsluze vozu.

Zaveze-li řidič po ukončení nebo i před ukončením služby vůz do vozovny, ohlásí zaměstnanci vozovny, kterému vůz odevzdává, zdali je vůz v dobrém stavu, nebo upozorní na vady nebo poškození vozu a jeho zařízení. Toto hlášení zapíše také do výkazu jízdy.

48. Rozjíždka a obsluha kontroléru.

Na znamení k odjezdu dané průvodčím u vozů, na kterých jsou přimontována odrazová zrcátka, řidič se pohledem přesvědčí, že se nikdo nenachází v prostoru před vozem (oběž. č. 62 z 20. IX. 1952), dá řidič patřičnou návěst, povolí ruční brzdu a zaplní postupně kontakty kontroléru, až dosáhne žádané polohy pro trvalou jízdu. Kliky přepínacího válce musí býti přítom v poloze pro jízdu dopředu.

Otáčení klikou hlavního válce se děje pravidelně a přesně stupeň od stupně, tak aby hlavní válec se nezastavil mezi dvěma stupni a nevzniklo tak jiskření v kontroléru.

Rychlost zapínání se řídí svahovými poměry, stavem kolejí a vahou vlaku, při čemž jest dbáti toho, aby se vlak rozjel neb zabrzdil bez nárazu.

Větší váha vlaku, větší spád a kluzké koleje vyžadují pomalejšího zapínání.

Klouzají-li kola při rozjezdu, vypne se hlavní válec a za současného sypání písku se počne znovu zapínati.

Jednotlivé stupně jsou vyznačeny na kontrolérové desce různě dlouhými čárkami. Krátkými čárkami jsou označeny stupně odporové, na kterých se nesmí prodlévatí déle, než je nutno k rozjetí vozu bez nárazu.

Dlouhé čárky označují obě hlavní polohy pro trvalou jízdu s motory v sérii a paralelně.

U vozů řady 1—12 (500—511) jest 5. stupeň stupněm trvalé jízdy v sérii, stupeň 9. stupněm trvalé jízdy paralelně.

U vozů řady 13—33 jest již 4. stupeň stupněm trvalé jízdy v sérii a 9. stupeň stupněm trvalé jízdy paralelně.

U vozů řady 34—98 a 101—110 jest 4. stupeň stupněm trvalé jízdy v sérii a 7. stupeň stupněm trvalé jízdy paralelně.

U mot. vozů řady č. 99, 100, 111—146 jest označen první a poslední stupeň sériové jízdy a první a druhý stupeň paralelní jízdy krátkými čárkami nebo tečkami.

Pro elektrickou brzdu je 7 stupňů u vozů řady 1—12 (500—511) a 6 stupňů u vozů řady 13—98 a 101—110.

U mot. vozů řady 99, 100, 111—146 jest pro elektrickou brzdu 10 stupňů jež jsou označeny tečkami. Stupeň 10 jest stupněm zkratným. Uvedení kolejnicové brzdy v činnost jest u mot. vozů č. 117—146 na kontrolérové desce označeno červenou čárkou.

Vypínání hlavního válce se děje nikoliv postupně, nýbrž najednou přes všechny stupně až na nulu.

Má-li se během jízdy opět zapnouti, děje se tak rychleji než při rozjíždění nebo okamžitým zapnutím stupně na trvalou jízdu v sérii a postupným zapínáním dalších stupňů paralelně.

Je-li třeba přepnouti z vyššího stupně na nižší stupeň trvalé jízdy, smí se tak státi jen po předchozím vypnutí na nulu.

Má-li se změnit směr jízdy, musí se přepnouti kliky přepínacího válce do polohy pro zpětnou jízdu.

Vznikne-li v kontroléru oheň nebo nejde-li zapínací kliky kontroléru pro poruchu postavit na nulu, musí se neprodleně ruční nebo automatický vypínač vypnouti.

Automat nebo ruční vypínač se smí zapínati, jen stojí-li hlavní kliky kontroléru na nule.

Je-li jeden motor vadný a musí se proto jeti pouze s jedním motorem, vypne se vadný motor u vozů řady 1—33 vypínačem umístěným vlevo nahore pod krytem kontroléru, při čemž musí býti proudový sběrač stažen. U vozů řady 34—146 se

vypne vadný motor postavením kliky přepínacího válce do příslušné polohy vyznačené na desce kontroléru.

49. Selhání motorového vozu při rozjíždění.

Selže-li při rozjíždění motorový vůz, je třeba se přesvědčiti:

- zda elektrické zařízení vozu je pod napětím (zapne-li se elektrické světlo) nebo zda nestojí proudový sběrač na dřevě úsekového izolátoru;
- jsou-li oba hlavní vypínače zapnuty;
- je-li mezi kolejnicemi a koly vodivý styk;
- rozjíždí-li se vůz při zapnutí zadního kontroléru;
- nerozjede-li se po vypnutí jednoho nebo druhého motoru.

Nemá-li tato prohlídka úspěchu, oznámí se porucha výpravčímu v Pisárkách a žádá se náhradní vůz.

Vlak s vadným vozem se odtlačí nebo odtáhne následujícím vlakem do konečné stanice nebo na nejbližší místo, kde se může odstavit. Řidič přitom obsluhuje ruční brzdu, a je-li vlak tlačěn, dává na přední plošnině výstražné znamení.

Při jízdě zadním kontrolérem stojí průvodčí motorového vozu na přední plošnině, dává výstražné znamení, obsluhuje ruční brzdu a sypáček písku.

Nemají-li kola dostatečný vodivý styk s kolejnicemi, je vůz izolován. Isolování vozu mohou způsobit písek, bláto, snůh a jiné nadměrné znečištění kolejí. Tuto vadu lze odstranit takto:

- na vodorovných tratích se polejí dotyková místa mezi koly a kolejnicemi vodou nebo se krycí vrstva odstraní odškrabáním, při čemž musí být proudový sběrač stažen;
- utvoří se kovové spojení mezi kolem a kolejnicí použitím izolovaného kabelu (kabelu se používá hlavně při vyšinití vozu, a to tím způsobem, že se kabel přiloží nejdříve na kolejaici a potom teprve na podvozek, při čemž musí být zaměstnanec, který kabel přikládá, od země izolován);
- stojí-li vlak na svahu, popojede se nazpět.

Pokud nemá vůz dostatečný vodivý styk s kolejnicemi nebo pokud není stažen sběrač, nesmějí cestující nastupovati ani vystupovati.

Je-li proudový okruh přerušen tím, že sběrač stojí na dřevě úsekového izolátoru, musí se vlak ručně nebo následujícím vlakem potáhnouti.

Je-li sběrač od vedení izolován silnou jínovatkou, stáhne se a udeří se jím rychle zasebou několikrát na traťový vodič, aby jínovátka spadla.

50. Postup při poruchách v dodávce proudu

Vznikne-li porucha v dodávce proudu, musí řidič okamžitě vypnouti kontrolér. Pouze elektrické brzdy může dále používat.

Průvodčí motorového vozu zapne elektrická světla.

Je-li porucha odstraněna, což se projeví tím, že se rozsvítí světla, nesmí se řidič ihned rozjetí, nýbrž musí vyčkat po tuto dobu:

- u vlaků skládajících se pouze z motorového vozu musí řidič napočítati trojnásobné číslo svého vlaku a pak teprve se smí pomalu rozjetí (na př. má-li vlak č. 7, musí řidič napočítati před rozjetím $3 \times 7 = 21$);
- u vlaků sestavených z motorového a jednoho nebo dvou vlečných vozů, musí řidič před rozjetím napočítati pětinásobné číslo svého vlaku;
- lokomotivy vyčkají vždycky $1\frac{1}{2}$ minuty, i kdyby se tím měl zdržeti osobní vlak, jedoucí za nimi;
- vlaky mimořádné se rozjedou za $\frac{1}{2}$ minuty po odjezdu pravidelného vlaku, jedoucího před nimi.

Pozoruje-li řidič, že se při rozjezdu porucha proudu opakuje, a stane-li se tak více než dvakrát, musí stáhnouti sběrač a předpokládati, že poruchu způsobuje jeho vůz, zvláště tehdy, vypadá-li také automatický vypínač.

Porucha se ihned oznámí výpravčímu v Pisárkách nebo zaměstnancům traťového vedení na trati. Vůz musí být odstaven způsobem uvedeným v předchozím odstavci 49.

Každá porucha v dodávce proudu, trvá-li déle než 3 minuty, musí být hlášena průvodčím motorového vozu výpravčímu v Pisárkách, který ihned uvedomí zaměstnance traťového vedení nebo měřírnu.

51. Hospodárná obsluha kontroléru při jízdě.

Povinností řidiče při rozjezdu a za jízdy jest dbáti hospodárnosti provozu tím, že šetří co nejvíce proudem, ovšem při zachování jízdní doby a bezpečnosti jízdy.

Pravidla úsporné jízdy jsou tato:

1. Ruční brzdy celého vlaku musí být před rozjezdem povoleny (dovolují-li to ovšem spádové poměry).

2. Rozjezd musí být co nejkratší; zvláště na odporových stupních jest setrvat co nejkratší dobu, ovšem s ohledem na rozjezd vlaku bez nárazů.

3. Pokud není jízda v sérii předepsána v určitém úseku z bezpečnostních důvodů, nesmí se jí užívat pro trvalou

jízdu, nýbrž musí se používat zásadně rozjezdu až na jízdu paralelní. Na krátkých úsecích, kde by se nemohlo využítí k dohánění bez proudu rychlosti paralelní jízdy, jest se rozjetí pouze v sérii.

4. Dohánění, t. j. jízda bez proudu, musí být co nejdelší. K tomuto cíli se vypne kontrolér co nejdříve, t. j. ihned po dosažení rychlosti, potřebné k tomu, aby vlak setrvačností projel příslušný úsek v předepsaném čase.

5. Přitahování ruční brzdy při zapjatém kontroléru ke zmírnění rychlosti je zakázáno.

6. Dojíždění k překážkám na trati plnou rychlostí, takže je pak třeba bez potřeby zastavit, a po odstranění překážky opět se paralelně rozjížděti, je zakázáno. Rovněž tak se nesmí jeti za vozidly, jedoucími v kolejích, za stálého zapínání a vypínání proudu. V takovém stavu musí řidič včasným dáváním výstražného znamení uvolnití trať, a vidí-li, že se tak nemůže státi včas, jede bez proudu nebo zastaví a rozjede se teprve po odstranění překážky.

7. Rozjíždění a jízda se svahu děje se bez proudu. Jenom tehdy, není-li možno takto zachovati jízdní dobu, zapne se na jízdu v sérii, a to pouze na dobu nevyhnutelně potřebnou.

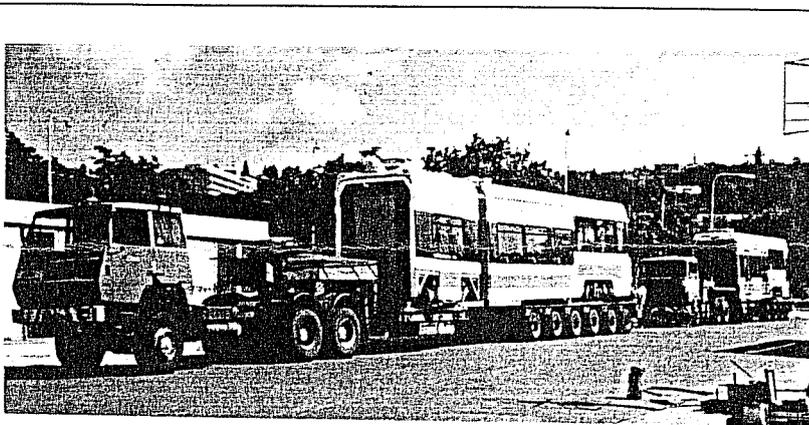
8. Ve stoupání je třeba jeti trvale se zapnutým kontrolérem, aby se zamezil opětovný rozjezd.

9. Dostane-li vlak smyk, musí se nejdříve kontrolér vypnouti a pak teprve za současného sypání písku opět zvolna zapínati. Nikdy se však nesmí sypati písek při zapnutém kontroléru na jízdu.

10. Zpozoruje-li řidič, že motorový vůz má nedostatečný výběh, musí to hlásiti výpravčímu v Pisárkách nebo nejbližšímu revisoru na trati, který o tom uvedomí vozovnu.

Výběh má dělati nejméně vzdálenost tří až čtyř závěsných drátů na rovině.

Dopravní podnik města Brna - Dopravní předpisy a návěstní řád pro přepravu osob, str. 70-80. Pokračování v dalších číslech. Připravuje Tomáš Kocman.



Vzpomínka na AUTOTEC '93.

Premiéra nízkopodlažní tranjavje Tatra byla jistě v centru pozornosti každého návštěvníka brněnského výstaviště, zajímavější se o městskou hromadnou dopravu. Zajímavé bylo nejen vozidlo, ale i způsob dopravy a jeho skládání na výstavišti.

Původně měl prototyp být do Brna přepraven klasicky železnicí s tím, že bude sestaven ve vozovně Královo Pole. V této souvislosti řekli pracovníci vozovny způsob přepravy na výstaviště - respektive drobnou komplikaci, kterou vyvolává krátký úsek vlečky ze svršken S49. Tahání automobilem je zde nemožné, hledal se tedy způsob spojení s posunovací lokomotivou. Ke slovu by se patrně dostalo speciální spráhlo, uložené dosud v muzeu v Lišně. V ČKD byl však nakonec zvolen jiný způsob přepravy - trajlerem po silnici. Při složení vozu sice DPMB asistoval, jízda přes Brno se však nekonala.

Foto © Miloš Drbal.

