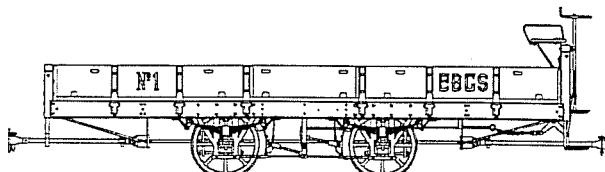


# INFORMACE MHD

Číslo 177

Brno 27.12.93



Vychází 12x ročně. Vydává Tramvajklub Brno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna a Technickým muzeem v Brně. Pro členy a čekatele Tramvajklubu Brno zdarma. Redakce a technické zpracování Ing. Roman Šíler, Renčova 14, 621 00 Brno, tel./fax (05) 772138 a Ing. Tomáš Kocman, TMB - areál MHD, Holzova 4, 628 00 BRNO, tel. (05) 442110504. 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 lednovou členskou schůzi, která se koná dne 4. 1. 1994 v přednáškovém sále TMB na Orlí ulici s obvyklým začátkem v 17 hodin. Na programu bude mimo jiné videodokument ze slavnostních jízd historických tramvají konaných v rámci oslav 750 let udělení městských práv Brnu, který připravil Ing. Tomáš Kocman.

Výbor TKB

## Termíny členských a výborových schůzí v roce 1994

členská schůze	výborová schůze
4. 1. 1994	18. 1. 1994
1. 2. 1994	15. 2. 1994
1. 3. 1994	15. 3. 1994
5. 4. 1994	19. 4. 1994
3. 5. 1994	17. 5. 1994
7. 6. 1994	21. 6. 1994
12. 7. 1994	26. 7. 1994
	16. 8. 1994
6. 9. 1994	20. 9. 1994
4. 10. 1994	18. 10. 1994
1. 11. 1994	15. 11. 1994
6. 12. 1994	20. 12. 1994

Výbor TKB

## Členské příspěvky pro rok 1994

Do dne 4. 1. 1994 (termín členské schůze) bude poslední možnost zaplatit členský příspěvek 100,- Kč pro rok 1994. Mimořenští členové nebo noví zájemci o členství mohou příspěvci poukázat poštovní poukázkou typu C přímo na účet Tramvajklubu Brno. Tento běžný účet je veden v Coop bankce Brno (COBB) pod číslem

041101-0113572101/3700.

Na rubu složenky ve „Zprávě pro příjemce“ uvedte, že jde o členský příspěvek, při placení za více členů sem vypíšte i všechna jména. Další možnou variantou mimo osobního předání je poukázání částky na soukromou adresu pokladnička Tramvajklubu Otto Bittnera (Vranovská 71, 614 00 Brno).

Placení členských příspěvků bude vyhodnoceno na lednové výborové schůzi.

Otto Bittner

## Předplatné Informací MHD

Na prosincové výborové schůzi byla stanovena cena ročního předplatného časopisu Informace MHD pro rok 1994. Celková částka zahrnuje výrobní náklady na rozmnovení, dále poštovné a práce spojené s rozesíláním a čini

Lidčeněk Nená

Branhy 25  
Ostroporce

6 6 4 4 1 |||

120,- Kč

při objednávce jednoho výtisku (tzn. 12 čísel v roce). Rozsah je 8 (výjimečně 6) stran formátu A4. Grafická forma, eventuálně formát stránek by se mohly změnit v případě přechodu na jinou techniku tisku.

Uvedené předplatné se bude zpravidla týkat podniků a organizací, či spolků, neboť pro individuální soukromého odběratele je výhodnější přímé členství v TKB. Objednávka předplatného se děje vyplněním formuláře, který s tímto číslem potenciálním zájemcům zasíláme, a zaplacením x krát 120,- Kč (podle počtu požadovaných výtisků měsíčně) na účet Tramvajklubu Brno, který je uveden v předchozím odstavci. Vzhledem ke stanovám Tramvajklubu Brno se ruší, respektive není možno zavést kolektivní členství praktikované v KPTMB.

V případě zájmu nových odběratelů je možno z existujících matric Informací MHD provést dotisk již rozebraných minulých čísel za úhradu ve stejných cenových relacích - tzn. 10,- Kč / výtisk.

Roman Šíler

## Funkce místopředsedy Tramvajklubu Brno

V souladu se zněním stanov Tramvajklubu Brno byl na prosincové výborové schůzi zvolen do funkce místopředsedy jednatel Zdeněk Nesiba. V roce 1971 byl zakládajícím členem Tramvajklubu. Jeho aktivní činnost

pro naš spolek je pro většinu členů dostatečně známá a netreba ji snad ani dále rozvádět.

Ivan Nedělka

## Seminář TRAMWAY '94

Strojní fakulta ČVUT v Praze pořádá ve spolupráci s AEG - ČKD Transportní systémy, s. r. o., DP Praha, a. s., VÚKV Praha, a. s. dne 19. 1. 1994 seminář se zaměřením na konstrukci, vývoj, údržbu a opravy tramvajových vozidel a stavbu, údržbu a opravy tramvajových tratí. Seminář se koná prostorách Fakulty strojní ČVUT v Praze, Technická 4, 166 07 Praha. Na programu je celá řada zajímavých přednášek našich předních odborníků. Bude vydán sborník příspěvků.

## - AKTUALITY -

### Nové autobusy v Brně

DPMB zakoupil 10 kusů kloubových autobusů Karosa B 741.1916. Vozy byly dodány dne 10. 12. 1994. Byla jim přidělena evidenční čísla

2300–2309. Osm vozú bylo prideleno do vozovny Kráľovo Pole, dva do vozovny Slatina. Královopolské vozy postupne nahradí vyťažované Ikarusy. Dopravní využití vozů ze Slatiny bude problematické.

Jiří Trepes, Ivan Nedělka

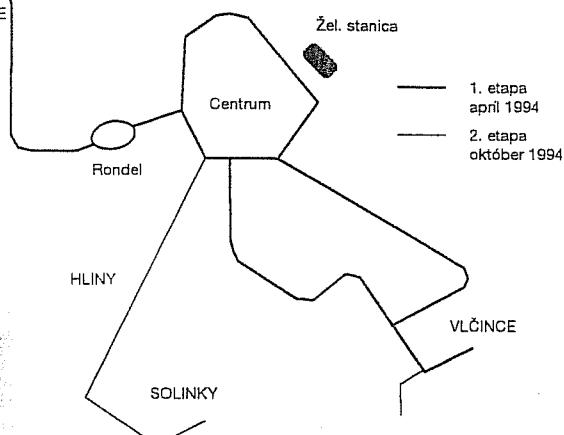
## Žilina pripravuje trolejbusovú dopravu

Dňa 1.11.1993 vznikol Dopravný podnik mesta Žiliny a od roku 1994 bude príspevkovým mestským podnikom. Podnik preberie mestskú hromadnú dopravu autobusov od ČSAD/SAD a v roku 1994 zavedie trolejbusovú dopravu. Prvá dodávka trolejbusov sa očakáva už na prelome novembra a decembra t.r. Ďalšie vozidlá majú byť dodané vo februári a júni 1994. Vozidlový park bude tvoriť 14 kĺbových Škoda 15Tr a 15 ks sôlovovoz 14Tr, vyhotovených v mestských farbách, t.j. kombinácií žltej a zelenej.

Vozovňa



ZÁVODIE



Náčrt: © K. Kajdi

V súčasnosti prebieha intenzívna výstavba trolejbusových tratí. Prevesy a závesy trolejov sú inštalované už na všetkých trasách 1. etapy. Začiatkom novembra 1993 začala firma ELZA s montážou trolejov. K termínu otvorenia prevádzky v apríli 1994 bude v užívani 11 km trati s dvomi tyristorovými meničami a od októbra 1994 sa plánuje sprevádzkovanie ďalšieho úseku v dĺžke 3,5 km (prevádzkové dĺžky trati) a jednej meniarne. Pokročilý je stav stavebnych prác v novej vozovni, situovanej v mestskej časti Závodie, v blízkosti rieky Rajčianky. Trasy pripravovaných trolejbusových tratí sú zrejmé na náčrtku. Zaujímavosťou je možnosť otáčania trolejbusov z oboch smerov premávky na mimoúrovňovej križovatke nad cestou a železničnou traťou do Rajca, na tzv. Rondeli.

Karel Kajdi

## Trolejbusová doprava v Banskej Bystrici

MHD prevádzkuje doposiaľ DZ ČSAD/SAD 901, z ktorého sa má od 1. 1. 1994 odčleniť trolejbusová a mestská autobusová doprava do samostatného mestského dopravného podniku. Trolejbusová doprava je zabezpečovaná z vozovne v Kremničke, autobusy vypravuje dopravný závod na Partizánskej ceste (pri výpadovke smerom do Brezna). Pri rozdeľovaní podniku sa najväčším problémom javí spoločné využívanie jeho využívajúcej technickej základne autobusov.

Vozidlový park trolejbusov je tvorený 27 kĺbovými vozidlami Škoda 15Tr (číslované od 1501) a 7 trolejbusmi 14Tr (číslované od 1001), z ktorých jedno vozidlo je upravené pre výuku vodičov. Energetickému zabezpečeniu trakčnej siete s napäťom 750 V slúžia 3 meniarne, vybudované v Kremničke (vo vozovni), v centre mesta a na sídlisku Fončorda.

Za zmienku stojí ekologickej ponímanie dopravnej problematiky v meste Banská Bystrica. Automobilová doprava vrátane autobusov bola od leta 1993 vylúčená z centra a na Dolnej ulici a na Námestí SNP sa zriadila pešia zóna. Traťový úsek trolejbusovej dráhy na Štefánikovom nábreží (preči Nábrežie Duklianskych hrdinov) je využívaný v úseku medzi Námestím slobody a Ul. 29. augusta len manipulačne, pretože všetky trolejbusové linky sú vedené v oboch smeroch premávky bližšie k centru mesta, cez Nám. slobody a popri Mestskom úrade. Súčasné linkové vedenie je nasledovné:

- 1 Železničná stanica - Fončorda cez Volkrovu - Rooseveltova nemocnica
- 2 Železničná stanica - Kremnička
- 3 Kremnička - Fončorda cez Poľnú - Rooseveltova nemocnica
- 4 Železničná stanica - Fončorda cez Volkrovu a Poľnú - Železničná stanica
- 5 Železničná stanica - Fončorda cez Poľnú a Volkrovu a Poľnú - Kremnička
- 6 Železničná stanica - Fončorda cez Volkrovu a Poľnú - Železničná stanica
- 7 Železničná stanica - Fončorda cez Poľnú - Rooseveltova nemocnica

Všetky konečné zastávky sú vybavené obratiskami, len vozidlá liniek 2, 3 a 6 vykonávajú obrat prejazdom cez areál vozovne.

Pri 5. výročí otvorenia trolejbusovej dopravy v Banskej Bystrici r. 1994 je plánované rozšíriť trolejbusovú dopravu na dvoch trasách, na Internátnej ul. (600 m) a na uliciach Tulská a Moskovská (2000 m). Zavedením trolejbusovej dopravy na týchto členitých úsekoch bude možné úplne využiť autobusovú hromadnú dopravu zo sídliska Fončorda. Medzi ďalšie plány patrí predĺženie trolejbusovej trate z Kremničky ku Krematóriu, na úseku cca 1500 m.

Karel Kajdi

## Nízkopodlažný Neoplan v Bratislavе

Na dobu jedného mesiaca bol do Bratislavы zapožičaný nízkopodlažný autobus Neoplan N4014, ktorý striedavo premával na rôznych linkách. Nevykľukom pre cestujúcich bolo okrem celkového vzhľadu vozidla aj používanie hydraulického zariadenia na zníženie podlahy na úroveň chodníka (kneeling) a textiliou potiahnuté sedadlá.

Karel Kajdi



Neoplan N4014 na Šafárikovom námestí v premávke na linke 23.  
Foto 13. 8. 1993 © Karel Kajdi

## Brněnské aktuality

□ Od rannich výjezdů dne 26. 11. 1993 byl obnoven (po několikahodinové výluce trolejbusového provozu) původní stav vedení linek č. 136 (do Komina) a 134 (na Vychodilovu) - po dokončení velké opravy vozovky na náměstí v Kominci. Na dřívější trasu se vrátila i autobusová linka č. 140 a byla zrušena náhradní autobusová doprava linkou č. 36 Branka - Komín, sídliště.

Pavel Šafařík

□ DPMB objednal výrobu nových evidenčních čísel pro všechna vozidla MHD. Byl zvolen číselnější tvar jasné žluté barvy. Jde o technologii samolepicí plastové fólie. Čísla budou dodávána jako kompletní čtyřciferní, což zmenší náročnost na přesné umisťování jednotlivých čísel na karoserie.

□ Dnem 3. ledna 1994 bude zavedena autobusová linka č. 50 v trase Kamenný vrch - Kanenice - Starý Lískovec, Osová. Linka bude v provozu v pracovních dnech od 5 do 20 hodin a bude nahrazovat po energetické stránce nedokončenou trolejbusovou trať. Její směrové vedení ověří snadno zpochybnitelnou atraktivnost napojení na tramvajovou dopravu ve stávající organizaci dopravy.

Ivan Nedělka

□ Od 13. do 23. 12. 1993 byla v provozu zvláštní autobusová linka od nádraží k obchodnímu domu BAUHAUS na Heršpicke ulici. Cestující byli přepravováni zdarma na účet firmy BAUHAUS, která provoz autobusu zaplatila. Od nádraží odjížděl autobus každou celou hodinu a na linku byl nasazen vůz evid. č. 7307 s celoplošnou reklamou výše uvedené firmy.

Jiří Trepes

□ Ve dnech 4. a 5. 12., 11. a 12. 12., 18. a 19. 12. a 20. 12. 1993 jezdila v rámci akce „Brněnské vánoce dětem“ tzv. vánoční tramvaj. Šlo o vůz KT8D5 evid. č. 1728 s vánoční výzdobou a s postavami z pohádek uvnitř vozu, ktorý odjížděl od 10 do 17 hodin každou celou hodinu z náměstí Svobody do Kráľova Pole, nádraží nebo na Stránskou skálu nebo do Jundrova. Byly brány především děti, ale i ostatní zájemci o poslech koled, výjevy z pohádek a další taškařice, které během jízdy probíhaly.

□ Pro snažší stahování nepojízdných tramvají do královopolské vozovny byla uvedena do provozu světelná signalizace zastavující vozidla jedoucí kolem vjezdu do vozovny z Medlánek. Zařízení se uvádí do provozu řidičem tažné tramvaje na zastávkovém stojanu u zastávky »Hudcov«. Spinač na stojanu uvede do funkce kontaktor na troleji, který je umístěn za elektrickou výhybkou odbočné tratě do vozovny. Tímto kontaktorem se pak zapne světelná signalizace pro vozidla z Medlánek a zároveň se zvedne závora v bráně do objektu vozovny. Kontaktorem v prostoru brány se celý systém vypne. Opět uvedení do provozu se opět děje ručním sepnutím popsaného spínače na zastávkovém stojanu.

□ Na regionální dopravě do mimobrněnské obce Vranov se zajímavým způsobem zjíšťují tržby. Cestující musí před řidičem označit neporušenou jízdenku pro jednotlivou jízdu a tu ihned vložit do schránky k tomu určené. Rozdíl mezi hodnotou jízdenek a provozními náklady bude hradit obecní úřad ve Vranově.

*Ivan Nedělka*



Během výstavy Autoteckniker '93 byl v Brně na předvádění kloboukový autobus Ikarus 435 turbo. Při nasazení na lince č. 61 jej na Mendlově náměstí svým objektivem zachytil dne 9. 6. 1993 © Ladislav Kašák.

□ Na vůz evid. č. 1647 bude namontována souprava na mazání okolků.

□ V současné době začíná hromadná montáž nového ovládání elektrických výhybek na vozidlech (viz Informace MHD č. 163, str. 1 a č. 168, str. 2). Montáž budou provádět vozovny i ústřední dílny, výrobu ovládacího zařízení zajišťují ústřední dílny. Práce by mely být ukončeny do konce dubna 1994. Ministerstvem dopravy byl povolen zkušební provoz nového systému do konce měsíce června, přičemž do 20. 6. 1994 má být podána vyhodnocovací technická zpráva.

Prozatím je vyrobeno 50 kompletů, které budou zkušebně namontovány pracovníky vozoven (ověření technologie montáže). Celkově bude potřeba 250 souprav (130 pro Pisárky, 140 pro Královo Pole). To znamená, že od nového roku by se mělo namontovat 1,5 soupravy na vozidla denně.

Zavedením plného počtu vozidlových kontaktorů do provozu budou ihned demontovány odporové kontaktorové troleje. Tim bude také zrušeno omezení rychlosti 5 km/h při stavění výhybky. Nový systém je jasným posunem vpřed. Rychlosť vozidla již neovlivňuje kvalitu přestavení výhybky. Blokování výhybky naskočí automaticky po přestavení, odpadá tedy další kontaktor z troleje. Prozatím na troleji zůstávají odblokovací kontaktorové - o vývoji jiného systému i v této oblasti jsme již podali zprávu také (viz Informace MHD č. 168, str. 2).

Automatické blokování výhybky (pouze její elektrické části, nejde o mechanické uzamčení) má poněkud prodlevu - po průjezdu kontaktorem a po přestavení výhybky se blokovací návěst rozsvítí až se sekundovým zpožděním, což je pro řidiče nepříliš přijemné. Prodleva však respektuje různé mechanické vlastnosti výhybek a reprezentuje dobu pohunu solenoidů přestavníku, aby došlo pokud možno k bezpečnému dolehnutí jazyků.

Nový systém ovládání elektrických výhybek je plně přechodný i do budoucna na jiný způsob přenášení informace z vozidla o požadovaném přestavení výhybky. Může jít například o infračervené světlo, vysokofrekvenční signály, indukční smyčky, apod. Z tohoto pohledu lze systém, který je plně vyvinut na půdě DPMB, hodnotit velmi kladně.

□ Pro rok 1994 byly objednány obruče kol již jen v šírkách 100 mm.

□ Je připravena nová emise jízdenek pro jednotlivou jízdu. Jejich grafické provedení by mělo prakticky znemožnit jejich množení barevným kopirovacím strojem. Výrobní cena je však značně vysoká. Nejde však o jízdenky vyhovující pro připravované elektromechanické znehodnocovače - jejich doba platnosti tak bude pravděpodobně značně omezená.

□ Vůz K2 evid. č. 1006, jehož karoserie má být rekonstruována v Královopolské a. s. dosud stojí v areálu ÚD v Králově Poli. Počáteční nadšení Královopolské pravděpodobně poněkud ochladlo.

*Roman Šíler*

## Zavedení elektromechanických znehodnocovačů v Brně

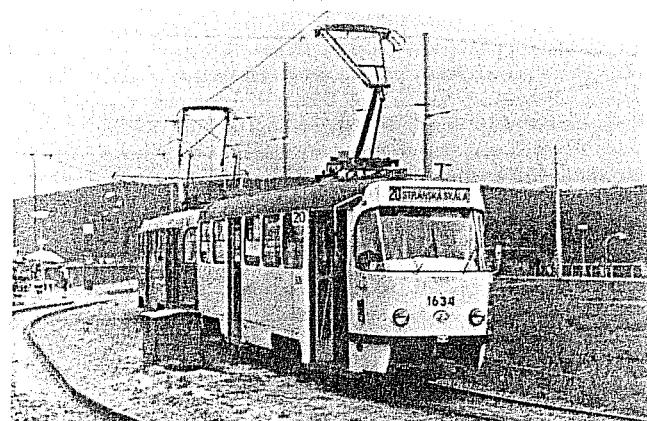
Do Brna bylo přivezeno prvních 25 elektromechanických značkovačů z Německa. Jak jsme již informovali (viz Informace MHD č. 172, str. 2) bude v Brně zaveden časový tarif, který nutí k zavedení znehodnocovačů s možností označování času na jízdenkách. Bylo zvoleno mimořádně finančně výhodné řešení ve formě dovozu starších strojků z dopravního podniku Bremen. V tomto podniku dochází v rámci modernizace dispečerského systému k postupné výměně znehodnocovačů za modernější typy. Do 1. 7. 1994 by mělo být pro Brno k dispozici již 600 kusů, což je minimum pro řádné fungování nového tarifního systému. Další strojky pak budou postupně dosazovány až do stanoveného počtu kusů na vozidlo. Znehodnocovače budou montovány bez řidičích jednotek u řidiče, které umožňují mimo vypínání strojků pro případ revize jízdenek pouze dálkové nastavování pásmá, což v Brně není nutné. Vypínání strojků v soupravě bude řešeno centrálně vypínačem u řidiče. Nastavení času a údajů o lince na jednotlivých strojích ve voze nebo soupravě musí provést první řidič při nástupu služby ve vozovně spolu s kontrolním otiskem zkušebních jízdenek. Kontrolní otisk provede i poslední řidič po příjezdu do vozovny. Kontrolní jízdenky budou odevzdávány s jízdním výkazem - lze tím kontrolovat přesnost vnitřních hodin strojků (ale například i eventuální předčasnost příjezdu do vozovny).

Technická příprava vozidel by měla být zahájena v nejbližší době. Půjde o mimořádně organizačně i časově náročnou akci, která si vyžádá značné pracovní nasazení všech zúčastněných zaměstnanců DP. Repase elektromechanické části bude zajišťovat německý partner, nové lakování strojků a české nápisů bude provádět DPMB.

Uvedené znehodnocovače s sebou přinesou nutnost výroby nových jízdenek. Jednak z důvodu uvažované změny ceny jízdenky, ale zejména z důvodu jiné šířky a nutné tuhosti použitého papíru, neboť vložením jízdenky do strojku je její hrana mechanicky sepnut mikrospinačem, uvádějící do chodu raznice s typovými kolečky.

Se zavedením nových znehodnocovačů by měly být zároveň provozně zkoušeny na několika vozidlech i modernější elektronické znehodnocovače dalších (i tuzemských) firem. U našich firem jde prozatím o nevyzkoušené výrobky, jejichž hromadné zavedení s sebou nese určité provozní riziko. DPMB samozřejmě počítá v horizontu cca 5 let se zavedením takových strojků, které budou schopny spolupráce s počítačem řízeným dispečinkem, což je doufajme blížší budoucnost všech našich provozů.

*Roman Šíler*



První vozy T3G s novou výzbrojí TV8 - souprava evid. č. 1634+1616 v původním barevném provedení na konečné v Bystrci. Foto 15. 6. 1993  
© Ladislav Kašák

## Rekonstrukce tramvajových podvozků

Jak jsme již informovali (viz Informace MHD č. 174, str. 4), tři naše dopravní podniky zadaly vypracování studie u Výzkumného ústavu kolejových vozidel (VÚKV Praha) týkající se modernizace stávajících tramvajových podvozků Tatry. Tato studie byla dokončena a vydána 29. 10. 1993.

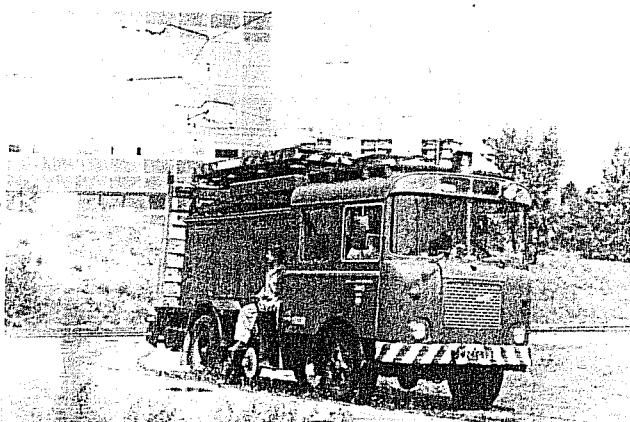
Studie navrhuje v podstatě tři řešení vložení primárního vypružení

- 1 - pryzkovová kruhová pružina (fy Paulstra)
- 2 - prstencová pryzková pružina Primaflex (fy Paulstra)
- 3 - pružina MEGI

Na základě této studie bylo uskutečněno společné jednání DP Brna, Ostravy, Královopolské a Škody. Oba výrobní podniky zadaly u VÚKV vypracování projektové dokumentace na rekonstrukce podvozků. Projekt by měl být ukončen v únoru 1994. Do pololetí by mělo být provedeno celkem 6 kusů prototypových rekonstrukcí (3 v Královopolské, 3 v Plzni). Tyto podvozky budou předány po jednom od každého výrobce zúčastněným dopravním podnikům v Brně, Ostravě a Praze. Podvozky budou nasazeny vždy na jeden vůz T3, na kterém budou probíhat v každém městě provozní zkoušky do konce roku 1994. Na podvozích budou probíhat měření prováděná oběma výrobními podniky. Předběžně je počítáno s cenou rekonstrukce jednoho podvozku cca 200–250 tis. Kč.

Nejpřetebnější rekonstrukce stávajících tramvají má tedy postupně konkrétnější obrys. Zvládnutím modernizaci podvozků bude vyřešena nejpodstatnější část celé problematiky modernizací stavajícího vozového parku tramvají.

Roman Šíler



*K nejstarším a k nejhezčím montážním automobilům patří bezesporu originální vůz od firmy Schörling evid. č. 5001 s kolejovým adaptérem. Vozidlo je staré již 25 let, ale stále slouží. Doufejme, že se ve zdraví dožije muzejního uchování. Foto 23. 8. 1993 © Ladislav Kašík, smyčka Švernová v bohunickém sídlišti.*

### Opět potíže s výzbrojem TV8

Potíže s výzbrojemi TV8 se objevily i v Bratislavě. Také obě soupravy pišáreckých rekonstruovaných vozů v Brně jsou opět mimo provoz. Je zřejmé, že k vypalování GTO tyristorů dochází i bez souvislosti s mytím vozů. Například jedna dvojice ujela po montáži nových tyristorů montéry ČKD Trakce z vozovny Pišárky pouhých cca 200 metrů a došlo k opakování závadě. Aniž by byla souprava mezitím protažena mycí linkou. Řešení konstrukčních nedostatků tedy pravděpodobně nebude spočívat pouze v montáži odlučovače vody. Je zřejmé, že v souvislosti s těmito nedostatkami a narůstajícimi prostojeji modernizovaných tramvají stoupá nervozita odpovědných pracovníků DPMB. U vedoucích vozoven klesá odvaha přistavit další vozy k montáži výzbroji TV8 do ústředních dílen, protože při dlouhodobějším odstavování dalších vozidel hrozí potíže s vypravením vlaků na linky.

Roman Šíler

### Tramvaje pro Manilu

V ČKD Tatra byla dne 20. 10. 1993 za účasti filipínského ministra dopravy a spojů zahájena montáž článekových vozidel KT8M pro novou tramvajovou linku v Manile. Dodávka těchto vozidel je součástí projektu výstavby 18 km dlouhé tramvajové linky, která má podstatně snížit dopravní zatížení centra Manily. Trasa povede středem dálnice, která tvoří hlavní komunikaci osu města. Ve třinácti stanicích budou obchodní střediska a tramvaje mají přepravovat 0,5 mil. cestujících denně a zkrátit dobu přepravy centrem asi až na čtvrtinu. Dodavatelem projektu je společnost Kaiser Engineers z kalifornského Oaklandu a ČKD se na zakázce podílí dodávkou 54 vozidel ve speciální tropické úpravě, s výhledem na dalších 34 kusů.

Informace Klubu přátel MHD při DP Olomouc

### Výroba tramvají Tatra

Podnik ČKD Tatra prodělal kritický rok. Byla ztracena řada podepsaných kontraktů, pro než nebylo nalezeno financování. Zatím dobíhá zakázka tramvají pro Moskvu, měla by být zahájena výroba 15 vozů pro korejský Fejan, dalších 30 by mělo být vyrobeno v roce 1994. Otevřeny jsou dodávky 10 tramvají T6A5 pro Ostravu a 20 T6A5 pro Prahu. Výroba 6 ks nízkopodlažních tramvají pro Brno je z otazníkem (homologace prototypu). Jistou naději skýtají dosud otevřená jednání o zakázce pro Belo Horizonte v Brazílii. První dodávka sem' by představovala 22

tříčlánkových tramvají. Vedení podniku předpokládá, že se podaří zajistit zakázky na výrobu cca 70 vozidel v roce 1994. V minulosti Tatra vyráběla kolem 900 vozových jednotek ročně.

Informace Klubu přátel MHD při DP Olomouc

Sériová výroba ve zličinském závodě Tatry (projektovaná výrobní kapacita cca 2000 vozových jednotek ročně) se proměnila v kusovou. O tom svědčí následující přehled:

#### typ počet expedováno do provozu

1991:

T6B5SU	57	5 Minsk
		10 Uljanovsk
		12 Zápořží
		25 Charkov
T6B5KO	130	130 Phong-jang
T6A2D	40	24 Berlín
		2 Rostock
		14 Lipsko
B6A2D	21	12 Berlín
		9 Lipsko
T6A2BG	40	40 Sofia
T6A5CS	4	4 Bratislava
KT8D5KO	23	23 Phong-jang
KT8D5CS	4	4 Košice + 1 článek
KT8D5	3	3 samostatné články pro Prahu
celkem	331	

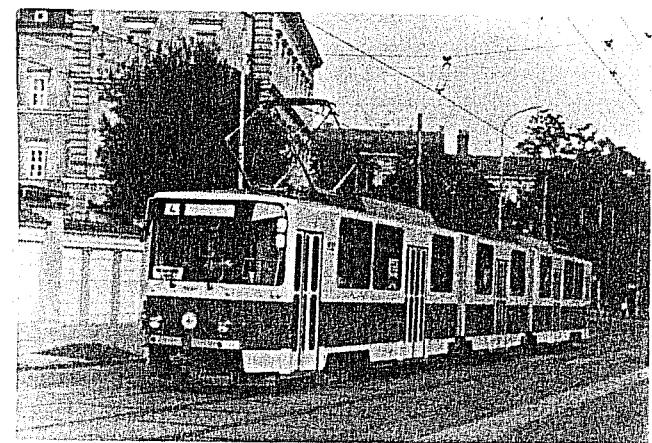
1992:

KT4SU	7	7 Kaliningrad
KT8D5SU	3	3 původně Volgograd, dodáno do Brna
T6A5CS	30	30 Bratislava
T6A5CS	29	29 Košice
T5B6SU	41	11 Minsk
		30 prozatím na skladě
KT4D	1	pouze skelet pro podnik Gera
celkem	111	

1993:

T6A5CS	12	12 Bratislava
T7D5SU	4	4 Moskva
T6A5CS	1	1 Košice
KT8D5	2	2 Brno (dodělávka z r. 1992)
RT6N1	1	1 - nízkopodlažní prototyp
KT8M	1	1 - prototyp pro Manilu
celkem	20	

Miloš Drbal



*Vůz KT8DS evid. č. 1727 z poslední dodávky pro Brno. Nové vozy jsou nasazovány pravidelně na linku č. 4, která vyžaduje obousměrné vozy. Foto 7. 9. 1993 © Ladislav Kašík, Údolní ulice.*

### - Z PROVOZU -

#### Doprava do sídliště Kamenný vrch

Při cestování do nejmladšího brněnského sídliště se velmi výrazně projevují nedostatky stávající organizace dopravy. Je možné použít tramvaj, trolejbus i autobus, přičemž však žádná z těchto variant není celá optimální.

Zadní část sídliště je obsluhována autobusovými linkami č. 48 a 69 od hlavního nádraží. Jízdní doba je poměrně krátká, ale podstatnou nevýhodou je dlouhý a nepravidelný interval, zejména mimo špičku. Navíc jsou při odjezdech od hlavního nádraží tyto linky provázány s linkou č. 60, takže intervaly mezi odjezdy těchto dvou linek nejsou rovnoměrné. Většinou je tedy rozumnější použít k cestě na Kamenný vrch tramvaje jedoucí do Starého Liskovce. Zde je však cestující odrazován větší docházkovou vzdáleností od konečné tramvaje.

Definitivním řešením bylo prodloužení trolejbusových linek č. 135 a 138 z Nového Liskovce. Trolejbusová trať je dokončena již delší dobu a se zahájením provozu se počítá po dokončení a obydlení zadní části sídliště. K tomu již sice došlo, ale potenciální cestující stále šlapou dvakrát denně pěšky na konečnou do Nového Liskovce. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že pohled na dosud zbytečně visící trolejové vedení je velmi irritující, zvláště je-li pochůzka zpestřena deštěm, náledím nebo jen taškou s těžkým nákupem.

Prodloužení trolejbusových linek prý údajně brání buď nedostatek vozů nebo nedokončená měnirna. V prvním případě by snad minutové prodloužení jízdní doby nemuselo mít vliv na počet vlaků na lince. Chybějící měnirna je jistě problém závažnější, ale pář set metrů dlouhá trať by se jistě dala provizorně připojit na nejbližší napájecí bod. Navíc prodloužení linky č. 138 bylo již v roce 1990 zapracováno do jízdního řádu, takže již před třemi lety bylo technicky proveditelné.

Dopravní podnik tedy opět zaspal.

Obsluhu tohoto sídliště by mohla velmi dobře zajistit jediná trolejbusová linka s přijatelným intervalem, vedená jako napájecí buť na Mendlovo náměstí nebo i jen ke tramvajové zastávce »Osová«, kam dnes prakticky zcela zbytečně jezdí linka č. 145. Zejména po dokončení tramvajové tratě v ulici Renneské by tato trasa mohla být pro cestující z Kamenného vrchu atraktivní i za cenu přestupu.

Tomáš Kocman

### Těžká dopravní nehoda v Brně

Dne 5. 10. 1993 v 16<sup>30</sup> hod došlo ve stoupání ulice Minské v Žabovřeskách k vážné dopravní nehodě, zaviněné hrubým porušením Pravidel silničního provozu 21 letým řidičem. Dotyčný mladík se jel projet vypůjčeným autem značky Ford Sierra combi turbo s německou poznávací značkou z Tišnova do Brna. Řidič se rozhodl při jízdě s kopce, že přejede tramvaj linky č. 14 a za ní stojící auta zleva. V tomto okamžiku se tramvaj ze zastávky rozjela, přičemž v protisměru se blížila další souprava linky č. 10. Osobní automobil se dostal mezi vozy a byl zcela demolován. Neuvěřitelnou náhodou byl řidič automobilu hasiči vyproštěn pouze s lehkým zraněním. Po nárazu obou tramvají došlo k vykolejení předního vozu soupravy 8/14 evid. č. 1477+1492, který se stočil napříč ulicí a narazil do domu. Druhý vůz soupravy najel do jeho boku. V tramvaji došlo ke dvěma těžkým zraněním a třem lehčím. Přední vůz soupravy 10/10 evid. č. 1624+1633 byl rovněž vytlačen z kolejí.

Vzhledem ke značnému stoupání vozovky v místě nehody, bylo nakolení vozidel značně obtížné. Doprava byla uvolněna až ve 21<sup>15</sup> hod.

Milos Drbal

## POHLED DO ZAHRANIČÍ

### VÝBĚR Z ODBORNÉHO ČASOPISU »MODERN TRAMWAY«

Berlin – v bývalých tramvajových dílnách na Uferstraße, které prováděly od roku 1967 (ukončení tramvajové dopravy v západním Berlíně) opravy autobusů veřejné dopravy, se objevila v létě opět tramvaj. Shodou okolností to byla Tatra KT4D evid. č. 219238, která musela být opravena pro havárii.

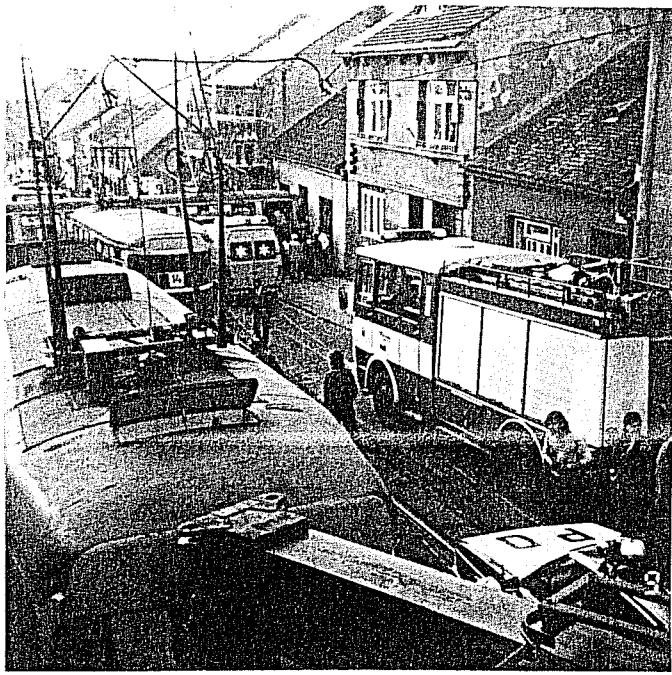
BVG (Berliner Verkehrsgesellschaft - Berlinská dopravní společnost) dává k dispozici vozy vyřazených typů pro jiné sbírky historických vozidel v důsledku nutného stěhování z autobusové vozovny Britz do nového muzea (Museum für Verkehr und Technik), které je postupně budováno v prostoru bývalého nákladního nádraží v Kolonnenstraße (Anhalter Bahnhof) [Nádraží bylo zrušeno v důsledku totálního zničení během spojeneckých náletů v roce 1945. Vzhledem k tomu, že areál nádraží ležel přímo na pozdějších hranicích mezi východním a západním Berlínem, nebylo obnoven. Z odbavovací budovy je zachována z pietního zájmu výroba železniční dopravy je umístěna například v rotundách. – pozn. red.]

V muzeu však nelze vystavit všechna existující vozidla. Zájemcům jsou nabízeny tramvaje různých typů, včetně velkokapacitních vozů z roku 1952.

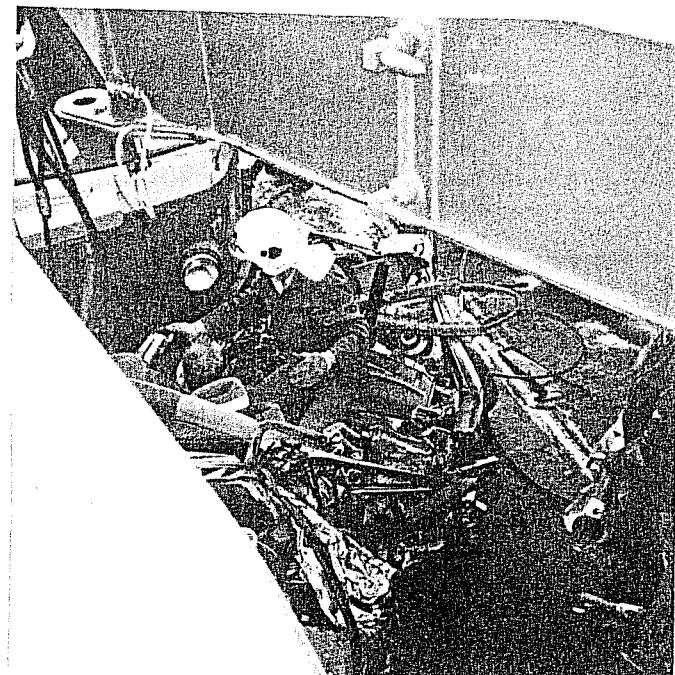
Pýchou parku východoberlínského tramvajového muzea je vůz z roku 1910 (Große Berliner Straßenbahn) s podvozkem s evidenčním číslem 2990 a vlečný vůz evid. č. 808 z roku 1912. Novým doplňkem berlinské historické kolekce je kloubová tramvaj evid. č. 6211 z roku 1929. Tehdy bylo vyrobeno pouze 5 kusů – dvě pro Berlín a tři pro Drážďany. Každý vůz měl v provozu dva průvodčí. Jiný exponát, tramvaj označená W2 sloužila v roce 1913 jako výletní. Byla součástí kombinované dopravy (tram + loď + vlak) pro výletníky z Berlina k Woltersdorfskému zdroymadlu.

Brussel – v březnu byly testovány vozy 7904–25 pro novou podzemní tramvaj jižním směrem od Midi. Od 24. 5. jezdí vlaky metra využívající nízkopodlažní stanice Midi v běžném provozu. Dne 28. 6. byl zahájen provoz na prodloužené lince do Clemenceau. Muzejní tramvaj do Cinquantenaire (Porte de Tervuren) jezdí od 25. 4. každý víkend odpoledne. Dvě soupravy uskuteční vždy 4 okružní jízdy od vozovny Woluwe do Cinquantenaire. Jízdné činí 100 BEF.

Stanice metra Clemenceau byla uvedena do provozu 28. 6. Od konce června byla linka č. 18 prodloužena do Dièweg-u a provozována 13 otevřenými soupravami (přelakovánými) používanými v letním období. Vůz evid. č. 7014 byl přeměněn na cvičný vůz pro řidiče. Oficiální



Těžká dopravní nehoda na Minské ulici. Snímek vlevo ukazuje celkovou situaci, vpravo vidíme vyprošťování řidiče auta. Foto 5. 10. 1993 © Miloš Drbal.





Trolejbusy v Komíně to nemají jednoduché. Občané jim necházejí nechat postavit vozovnu a velmi často je necháli v Komíně vůbec nechat jezdit. Série snímků zachycuje (zleva nahore) – vozy evid. č. 3233 a 3245 v provizorní smyčce při reko inženýrských sítí v ul. Chaloupky, – Ikarus 280 evid. č. 2102 v ulici Hlavní, – 14Tr evid. č. 3220 na odjezdové zastávce na náměstí, – 14Tr evid. č. 3227 při proplétání po světly řízeném úseku ulice Hlavní. Foto 26. 5. 1993 © Ladislav Kašík.

zahájení prodloužené S-J podzemní tramvaje na náměstí Albertovo je plánováno na začátek prosince 1993.

Den Haag – na prvního máje byly uspořádány „jízdy na rozloučenou“ starých typů tramvají vyřazovaných z provozu. Vůz evid. č. 1101 byl získán jako exponát do National Tramway Museum Crich (Anglie). Všechny vyslužilé vozy byly ve vozovně Zichtenburg seřazeny do vzorného (a dojemného) říku a na památku vyfotografovány. Vedení dopravního podniku plánuje rozšíření tramvajové sítě do nově obydlené čtvrti Leizo, východně od Leidschendamu. V dubnu vypukly článekovou tramvaj evid. č. 830 na týden pro srovnávací testy s poslední výrobou řady tramvají typu HTM.

Jako alternativu k lince A2 uvažuje Delftská městská rada o spojení Rotterdamu s městem linkou metra (patrně vedenou zážitkou povrchově). Zádost o podporu tohoto projektu byla zaslána na ministerstvo dopravy.

Dodávka kloubových tramvají pro dopravní systém v Haagu se zvýšila, ve vozovně bylo počátkem května tohoto roku v provozu 47 vozů. V dalších týdnech došlo ke zvýšení počtu o 1 až 2 jednotky, které jsou v provozu především v dopravní špičce. Zkušební jízdy se konaly na 1,2 km dlouhém úseku podzemní dráhy mezi stanicemi Beestemarkt a Museenstr. Vozy budou stát 110 mil. NLG.

Glasgow – pokračují debaty o znovuzavedení městské kolejové dopravy. Již v roce 1990 se bývalý president LRTA (Light Rail Transit Association) prof. Ridley pochvalně vyjádřil o všech, kteří bojovali o zavedení LR systému v místní dopravní džungli. V roce 1987 byly totiž „uzavřeny dveře“ kolejové dopravě. O „kolejové elektrifikaci“ se znova rozhodovalo až v únoru 1992. Politické a veřejné činitelé, přes různorodé osobní zájmy a myšlenkové zvraty našli znova cestu do „biblického Damasku“. Doplňující informace charakterizují navrhovaný LR-systém jako integrovanou dopravu usnadňující přestup mezi různými formami městské dopravy, dostupnost všech důležitých míst a návaznost na metro.

Antwerpen – zatímco v Bruselu je testován a zaváděn provoz nízkopodlažních tramvají, toto město jejich zavádění brzdí. O jejich provoz byl malý zájem. Ze St. Etienne došly dvě soupravy (plánované je celkem sedm). Vozidla byla přelakována, první jednotka má evid. č. 504 (červen 1993).

Lipsko – v dubnu letošního roku byla podepsána smlouva s podniky Düwag, Bautzen, Siemens a ABB na dodávku 25 nízkopodlažních tramvají. Dodávky se mají uskutečnit od října 1994. Vozy mají být nasazeny na linku č. 16.

Drážďany – dopravní podnik zařadil do provozu novou vyhlídkovou tramvaj Tatra T6 s novým nátěrem s charakteristickými bílo-šedými a žlutými pruhů.

Magdeburg – dopravní podnik buduje nové tramvajové dílny s celkovým nákladem 100 mil. DM na místě starých kasárenských baráků po bývalé Sovětské armádě. Dílny mají být dokončeny v roce 1996. Jihovýchodní tramvajová vozovna se modernizuje nákladem 30 mil. DM.

Innsbruck – byl vypracován nový koncept městské dopravy. Předpokládá se omezení osobní autodopravy v centru města. Zatím účelem se uvažuje o zřízení záchranných parkovišť a rozšíření tramvajové sítě.

Videň – byla uzavřena tramvajová vozovna ve Währingu. Linky 9, 40–42 jsou vypravovány z Hernala po Währing-ském okruhu. Původní budova vozovny bude restaurována k jiným účelům.

Budapešť – linka č. 1 v Budapešti byla prodloužena od dosavadního ukončení na Thököly út až do Kerepesi út. Jednoduché jízdné stojí bez přestupu 19 forintů. Jednodenní jízdenka (od půlnoci do půlnoci) je v současnosti za 100 forintů.

Podle informací z měsíčníku *«Light Rail and Modern Tramway»* vydávaném LR Transit Association, London. Čísla 7/93 – 9/93. Volně upravil Oldřich Fischer.

Berlín – dnem 13. 11. 1993 byl v Berlíně obnoven provoz linky metra U2, která spojuje východní a západní část města a provoz na ní byl přerušen v roce 1974. Na trase bylo nutno znova zprovoznit čtyři zastávky v její střední části (na obou stranách někdejší zdi). Jízdní doba činí 47 min., interval 3 min., na lince jezdí soupravy východní i západní výroby (střídavě).

Pavel Šafařík

### Autobusy Karosa v Tatarstánu

Republika Tatarstán je v sestavě Ruské federace největším odběratelem autobusů Karosa od roku 1991, kdy byl zahájen jejich vývoz do SNS. Společnost TICO, spol. s r. o., Praha 1, Vodičkova 34 je největším vývozcem autobusů Karosa do SNS a do republiky Tatarstán dodala za zhruba 2,5 roku celkem 375 autobusů, z toho 260 ks za protidodávky syntetického kaučuku a 115 ks na vládní kontrakt s touto republikou. Spolu s dodávkami autobusů zajistila společnost TICO servis a proškolení technického a obsluhujícího personálu a zabezpečila dodávky náhradních dílů.

Z tisku

# — Z HISTORIE —

## Definitiva

Je přiznácné, že se změnou společenského systému směrem k normálnosti, se učíme znát staronové pojmy, které byly dříve zcela obvyklé. To se hodně týká oblasti pracovního poměru, kdy povinnost pracovat, ale tím i jistota zaměstnanosti ulétla kamži do neznáma. Terminy jako „pracovat pod penzí“ nebo „definitiva“, apod., dostávají pro nás nyní konkrétní význam. Získání poměru definitivního zaměstnance u dopravních podniků bylo osobním úspěchem tehdejších pracovníků, kteří po dlouhé době zkušebního poměru získali jistotu zaměstnání, platu a platového postupu. Udělení definitivy bylo vážným aktem, stvrzeným dekretem. Příklad takového dekretu, vydaným brněnskou Společností v počátcích Československé republiky, uvádíme pro zajimavost i s přibližným grafickým zpracováním (změšeně), které umožňuje současné softwarové vybavení redakce. Připojené vlastnoruční podpisy dvou pracovníků z ředitelství nebo členů správní rady na konci dokumentu nejsou reproducovány.

připravil Roman Šiler

SPOLEČNOST BRNĚNSKÝCH  
ELEKTRICKÝCH POULOUČNÍCH  
DRAH  
ca

*Dekret.*

*Faks.*

Martinu Přikryloví

*v Brně*

Ná základě usnesení správní rady Společnosti brněnských pouloučních dráh elektrických ze dne 13. prosince 1923 ustanovujete se od dne 1. ledna 1924

definitivním. z. f. z. e. m.

Společnosti brněnských pouloučních dráh elektrických v Brně.

Váš služební poměr, Váš práva a povinnosti jsou dána ustanoveními služebního řádu a regulativem platí, jež jsou pro Vás platné a závazné.

Společnost  
brněnských pouloučních dráh elektrických.

V Brně, dne 15. ledna 1924

## Tramvajový zřízenec

### II. ZŘÍZENCI

Není snadný společenský úkol tramvajového zřízence, nejprve průvodčího, pak i kontrolora a řidiče, od nichž nutno žádati celý soubor společenských cností, to jest nouzou ohleduplnosti, klidu, umírněnosti, trpělivosti, ochoty a vlivnosti, přese všecku jejich vyčerpávající a namáhavou službu.

Předem musí mít všichni na paměti, že elektrické dopravní podniky jsou podnikem výdělečným, obchodním, nikoli úradem, a k výdělku obchodníkovi že napomáhá nejen dobré zboží — zde rychlá a pohodlná doprava — ale také, a to nikoli poslední a neparnou měrou, ochotný a vlivný zřízenec.

Jaké jsou tedy společenské úkoly zřízenec tramvajových?

### a) Zevnějšek průvodčího

Průvodčí sám dbej, aby jeho zevnějšek byl vezdy čistý a pořádný.

Vyžaduje-li služnost vůbec zevnějšku takového, tím více u osoby, které stále jest jednatí s obecnstvem, čili která jest po všechn čas své služby ve společnosti (v nejširším toho slova smyslu) a která mimo to nosí stejnokroj. Ten vždy vyžaduje zvláštní péče, ať je to stejnokroj vojenský nebo civilní, přizpůsobený obleku civilnímu. Tak jako si cestující obecnstvo, zvláště cizí, všimne zevní i vnitřní úpravy vozu, tak i z obleku zřízence soudí hned jak o něm, tak o správě druh a rázu Československa, byl i soud ten byl někdy ukvapený.

Zřízenec buď náležitě oholen, umyt a učesan, měj čistý límeč a čisté prádlo, čistý oblek. Vous, nosíš-li jej, měj přistříbený. Pokud pak službou nelze zabrániti nečistotě (prachu, blátu), pak na konečné stanici dlužno případně nedostatky hned napravit, aby zřízenec mohl novou službu zase nastoupiti v čistotě a pořádku.

Svoje služebné číslo nos každý zjedně, jakožto odznak svého úřadu tak, aby bylo patrné komukoli bez všechn nesnází. Nikoli tedy, aby bylo zakryto límcem kabátu. Stalo-li se, že pasažér chtěje se z jakékoli příčiny přesvědčiti o čísle zřízenecově chytí jej za kabát, aby se podíval na zakrytý odznak, byla vina průvodčího větší nežli pasažéra. Jestliže pak průvodčí, chtěj hájiti svoji nedotknutelnost, plesk pasažéra přes ruku, dopustil se ovšem druhému poklesku. Průvodčí, který je si vědom své povinnosti a svého správného chování, nemá příčiny svoje číslo skrývat.

### b) Styk s obecnstvem. Vstup a výstup.

Společenský brus zřízeneců ukáže se ve styku s obecnstvem. Při tom hlavním požadavkem jest, aby choval se vždycky spíše zdvořile a blahovolně a teprve ve druhé řadě přísně a neústupně. Spíše žádá, nežli poroučí, byť i k poručení měl právo. Slovíčko „prosím“ a „račte“, „račte laskavě“ vždycky spíše a rychleji zjedná nápravu nežli úsečný rozkaz. Nešetřte tedy těmito slovy, v kterýchkoliv případech.

Na stanici při výstupu a vstupu obecnstva jest průvodčímu dbát, aby nejdříve dál se vystup obecnstva odcházejíceho, pak teprve vstup přicházejíceho. Sám nesmí ani při výstupu ani při vstupu překážeti.

Nemůže se ovšem starati o vstup anebo výstup každého pasažéra, ale je-li právě na místě, jistě pod ruku pomocnou člověku starému a nemožnému nebo mrzákovi, matce s dítětem v náruči a malým dětem vůbec, člověku obtíženému břemenem, ať je to žena nebo muž, pán nepán, dáma v hedvábnu nebo prostá žena z lidu. Sotva lze z toho učinit nezvratnou povinnost, — je to vždycky se strany průvodčího ochota, která zasluhuje dík.

Ale veliké opatrnosti a zdrženlivosti je potřebí, týká-li se pomoc průvodčího mladých žen a dívek; žádným způsobem nesmí vzniknouti ani zdání nějaké vedlejší myšlenky.

Žádá-li pak průvodčí, aby obecnstvo postoupilo do vnitř vozu a uvolnilo místo nově přichází, nech ať učiní vždy ve formě zdvořilé, klidné žádosti. Nejen že obecnstvo bývá někdy nechápano, ale často na příklad manželka sedí a choť před ní stojí, neradi se od sebe odloučí. Nestojí tedy vždy průvodčí neústupně na svém, zachovaje klid i kdyby žádostí vše nebylo hned vyhověno a hled jen trochu důraznější, ale vždy zdvořilou prosbou přesvědčiti o nutnosti své výzvy. Ale neříkej, že „je tam prázdroň“ když vůz je nařískán.

Jakmile průvodčí začne být nervosním, znervosní i obecnstvo a půda ke konfliktu je připravena.

### c) Pozdrav průvodčího a jiné.

Průvodčí nemůže být povinen pozdravovat nebo vstati vstupujícímu pasažérovi, ale pozdraví-li pasažér — venkován tak činívájí — sluší, aby průvodčí nenechává pozdrav bez povšimnutí, vhodně a vlivně odpovíděl. Stejně při výstupu. Neodpověděti na podobný pozdrav, bylo by neslušností, leč by průvodčí v návalu obecnstva pozdrav nepozoroval. Právo stříznosti v tomto případě pasažér nemá.

Dobrým dojmem působí, pozdraví-li průvodčí sám pasažéra, známého z častých jízd. Pozdraví pak i městský pasažér zdvořilého smýšlení sám první a může být i navázána jakási společenská známost, ku které arci nelze nutiti žádnou ze zúčastněných stran.

Průvodčí může beze vší závady pozdravit svého osobního známého či známou (má k tomu dokonce i společenskou povinnost), ale pozdrav jeho v tom případě nebudíž nápadný aniž příliš důvěrný. Poté pak nezupřádá průvodčí se známou osobou hovoru, nejméně hovoru důvěrného, na úkor své služby.

\*

Také není průvodčí povinen pasažéra usazovat, ale vidí-li, že sedící se na sedadlech zbytečně roztahuje na úkor stojících, kteří také rádi by usedli, upozorní vlivným slovem a prosbou, nikli rozkazem, aby sedící se „laskavě“ sesedli. Stojící starší dámu i starce nebo ženu s děckem v náruči vždy upozorní na místo dosud prázdné. Nemá však práva, žádati na komkoli sedícím, aby postoupil svoje místo, rádně zaplatené, osobě jiné, potřebující usednouti. Alevšák když vidí, že mladšek nebo holčička sedí, zatímco starý, chorý člověk před ním stojí, může zdvořile požádat sedícího, aby ustoupil. Nesmí se však hádati s nevychovancem, jehož samého to nenapadlo.

Ostatně slušné obecnstvo samo si vyřídí podobné věci a usazuje se správně bez průvodčího.

\*

Těžká, ba často velmi ožchavá jest úloha průvodčího, musí-li se prodírat obecnstvem do tramvaje natlačeným. Tu je zapotřebí nejen značné obratnosti, ale zvláště opatrnosti vůči druhému pohlavu stojíce se tísničímu.

Šlapne-li někomu na nohu nebo dotkne-li se pak někoho nepřijemně, sluší, aby se omluvil prostým slovem „Račte odpustit“ anebo „Pardon“ i kdyby patrně nebyl vinou. Slušný a rozumný pasažér věci si nevšimne věda, že v tlačenici nelze jinak, ač bývají nedůtklivci, kteří snad by dělali kraval.

Vrcholně neslušný by byl průvodčí, který prodírá se plným vozem nejen že nezádají slušné slovem „Račte dovolit!“ o průchod, ale ani se neomluví, když vrazí do někoho nemotorné, ba naopak — když dotčený se ohražuje — hrubě mu odpoví: „Tak si vemou auto, když se nechť mačkat!“

#### d) Jízdenky.

Správná manipulace jízdenková je z nejobtížnějších povinností průvodčího, i společensky.

Peníz za jízdenku má ovšem mít pasažér připravený a odpočítaný a úředník, vydávajícímu podobný příkaz, tanula dojista na mysl rychlá a přesná služba; Jenže v době nedostatku drobných peněz a také jindy není vždy snadno tomuto požadavku, třeba oprávněnému, vyhověti. Proto slušný průvodčí nebude státi na svém a pokud jeho zásoba drobných stačí, vyhoví ochotně. Nikde jinde na podovních předpisech nestojí neustupně.

Není-li drobných (jako na počátku denní jízdy) aniž možno vyhověti, zřízenec se míměm a dodromyslně omluv, žádaje za prominutí, třeba bys povinnosti neměl se omlouvat. Tím však je tvou omluva cennější.

Jak potom otázku rozřešíti, je spíše věcí služebních předpisů. Nemá-li pasažér příslušného peníze, musí vystoupiti, leda by se vzdal drobných, které mají být dodány na peníz větší. Arci že průvodčí nesmí využít této okolnosti ve svém prospěch a nedostatek drobných tolíko předstříti.

Děkovati za přijatý peníz není povinností průvodčího, ale učiní-li tak, je velmi zdvořilý, děkuje-li také pasažér za dodaný lístek, je vzájemný styk obou rozmilý a kde kdo musí sobě libovati v tomto nadbytku zdvořilostí.

Obyčejně děje se výměna lístků a jízdného se strany průvodčího mléký, se strany pasažérovy stačí pronéstí málo slovy dotyčný požadavek. Nelze říci, že by touto situací slušnost utrpěla.

Zmýli-li se pasažér při placení — Shalér proklouzne snadno místo 10haléře, ba i 50haléř míslo koruny — průvodčí upozorní na omyl docela diskretně a nenápadně, aby okolo jsouci toho nepozorovali nebo pozorovali co nejméně; zmýli-li se průvodčí sám, ovšem že se omluví a ochotně omyl napraví. Tím je věcodbyta, zmýli se jest lidské. Neabychom ve zmýlivém se hned čuli podvoda.

Vždycky, ať při jakékoli nesprávnosti pasažérově, průvodčí vychází z toho stanoviska, že nebylo zlého úmyslu nebo schválosti, nýbrž, že se tu stal omyl, nepříjemný nejprve pasažérovi samému, jehož nepříjemnost hled zmírniti. Nejméně podezřívej pasažéra z podvodu, nemáš-li k tomu přímých a naprostých důkazů. Velmi často pasažér přestupující nevědomky prokáže se lístekem starým, zapomenutým v kapsce, místo nového, pravého, jež zastrčili snad do kapsy jiné. Pro podobný přestupek nechat průvodčí nikdy na pasažéra se neoborí, jakoby si byl jist, že pasažér chtěl propašovat jízdenku falešnou. Zase ať upozorní mísny a omluvným: „Odpusť pane, asi jste se zmýli, tento lístek je neplatný.“ Teprve když pasažér všecky kapsy prohledal a správné jízdenky nenašel (je to ovšem buď rozružitost nebo nedbanlivost hodná pokáráni, ale jsou už lidé takoví a nemusí to být jen zapomětliví profesori), řekne průvodčí mírně a spíš s humorem nežli s pánevitém vybízením: „Nezbyvá, než abyste si vzal lísek nový.“ Vzpřejuje-li se pasažér a nepomuze-li mírný výklad, pak teprve nastoupí „pořad práva“. Plísniti pasažéra pro jeho zapomětlivost anebo rozružitost nic nepomůže. Pasažéra mrzlí to nejvíce.

Průvodčí můsí umět rozreznávat, na koho může pro jeho snad jen zdánlivý přestupek jít z hurna a na koho ne. Jsou, kdož se domnívají, že teď v demokratické republice není třeba brát žádných ohledů, ani ne vůči dámám. A to je velká chyba.

*Pokračování v příštích číslech Informací MHD. Připravuje Roman Šiler.*

#### Brněnské přečislování vozového parku v r. 1969

Přečislování vozidel MHD je pro příznivce historie v zásadě vždy nepříjemná věc. Značně totiž zneprůhledňuje evidenci existence vozidel, jejich počty, apod. V některých případech nám však může přečislování dokonce pomoci (pokud je známý systém). Třeba při datování starých fotografií nebo textů. Zajímavým dokumentem je bezesporu materiál, který je vlastně původním návrhem na přečislování vozidel v Brně. Hned na začátku roku 1994 můžeme tedy vzpomenout malého historického jubilea - 25 let od posledního přečislování.

#### Přečislování vozidel městské hromadné dopravy.

Přečislování vozidel MHD, pokud je zdůvodněno snahou po dokonalejší evidenci, možno uskutečnit za předpokladu, že volná místa v typových řadách po vyřazených vozech nebudou dosazována vozy jiných evidenčních čísel (zhuštěvána).

Pro číslování všech vozidel s výjimkou vozů řady 34 - 116 a vozů řady 211 - 196, tedy tramvají, autobusů, trolejbusů, pracovních vozidel kolejových i automobilových a vozů pohotovostních, nutno použít jednotného typu evidenčních čísel.

Dvounápravové motorové vozy řady 34 - 116	ponechat
• přívěsné vozy řady 211 - 296	ponechat
Jednosměrné motorové vozy řady 117 - 146	přečislovat 1117 - 1146
• přívěsné vozy řady 297 - 326	1297 - 1326

Jednosměrné motorové i přívěsné vozy přečislovat přesně v číselném sledu. Čísla u motorových vozů bývalé řady 117 - 146 umístit také v čele vozu pod světlometem.

Článkové vozy K 2	601 - 607	přečislovat 1001 - 1007
Velkoprostorové vozy T 2	401 - 494	• 1401 - 1494
• vozy T 3	495 - 550	• 1495 - 1550

Autobusy Škoda RTO 75 - 222 přečislovat 2075 - 2222

V číslování pokračovat, nevyplňovat zásadně volná místa po vyřazených vozech.

Autobusy Škoda ŠM 11	1 - 50	přečislovat 2501 - 2550
• Škoda ŠM 16		přečislovat 2901 -

Trolejbusy 17 - 55 přečislovat 3017 - 3055

V číslování pokračovat, nevyplňovat mezery po vyřazených vozech.

Pracovní vozy kolejové - motorové 801 - 822	přečislovat 4001 - 4022
• přívěsné	1 - 9 • 4501 - 4509

Sněhové pluhy 1 - 2 přečislovat 4510 - 4511  
V číslování veškerých kolejových pracovních vozidel a strojů pokračovat od čísla 4512 směrem nahoru.

#### Pracovní vozy automobilové

montažní vozy	1 - 5	přečislovat 5001 - 5005
Schorling - Mercedes		5006

V číslování pracovních automobilových vozů pokračovat v serii čísel 5000

Čísla serie 5000 očíslovat rovněž vozy nákladní a dodávkové.

Vozidla pohotovostní (dispečink) očíslovat 6001 -

Veškerá vozidla Dopravního podniku opatřit znakem města Brna a evidenčními jednotného provedení.

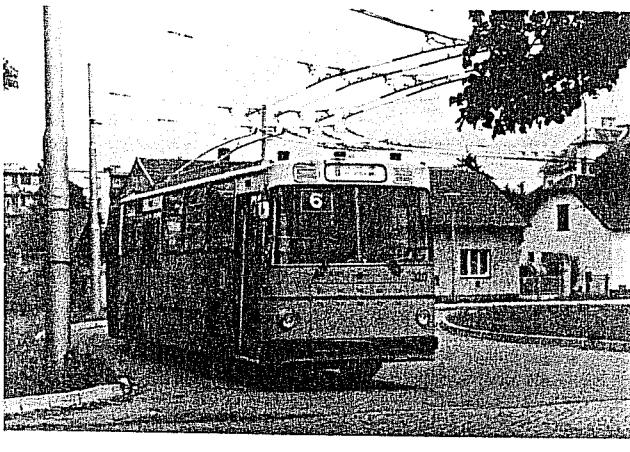
Vozidla speciální (historickým) budou navrácena nízká evidenční čísla v serii č. 1 - 100.

v Brně dne 7. října 1968

Ladislav Řezníček v.r.

Citovaný dokument je hojně doplněn rukopisnými poznámkami. Jde o doplněky evidenčních čísel a slovní doplněky polynů. V záhlaví je rovněž rukou doplněno: „Provádět v průběhu ledna 1969 podle vyhlášky č. 1 (ředitelské) z 21. 1. 1969.“

*Připravil Roman Šiler, Zdeněk Nesiba*



Trolejbusový provoz ve Zlíně. Typickým vozidlem je kloboukový trolejbus Škoda-Sanos. Snímek vlevo zachycuje dne 27. 7. 1993 vůz s typovým označením S 200Tr evid. č. 320 v Otrokovicích. Druhý snímek ukazuje dne 26. 7. 1993 dva vozy evid. č. 321 a 309 ve smyčce Jižní svahy. Foto © Ladislav Kašák.

