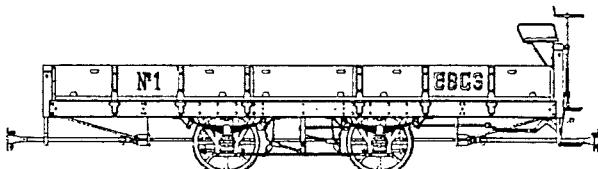


INFORMACE MHD

Číslo 179



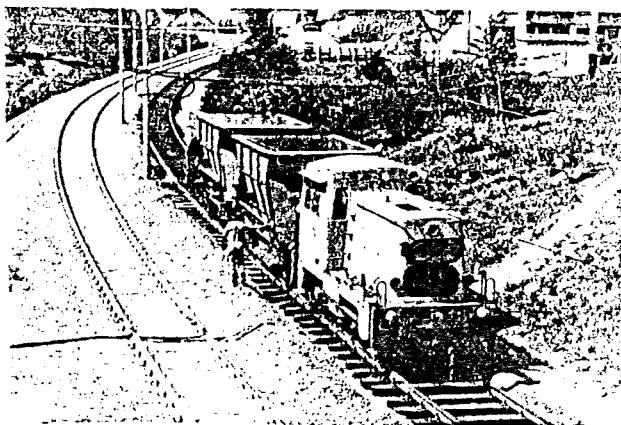
Brno 21. února 1994



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 Šiller, Renčova 14, CZ - 621 00 Brno, tel. (05) 772138, fax (05) 7276384 a Ing. Tomáš Kocman, TMB - areál MHD, Holzova 4, CZ - 628 00 BRNO, tel. (05) 44211050. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno, IČO: 48513342, bankovní spojení: COOP banka Brno, č. ú. 041101-0113572101/3700. Individuální i hromadné objednávky pouze písemně. Roční předplatné 120,- Kč. Náklad 270 výtisků. Podávání novinových zásilek povoleno Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2-2532/93 ze dne 21. 7. 1993.

Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Vás zve na členskou schůzi, která se koná u úterý 1. března 1994 ve velké učebné autoškole DPMB v Pisárkách. Na programu bude mimo jiné pásmo diapositivů dokumentující rekonstrukci bohumicko lískovecké tramvajové trati a dotýkající se ještě několika snímky výjezdu historických vozidel TMB v loňském roce. Pásmo diapositivů připravil Ing. Ladislav Kašík.

Výbor Tramvajklubu Brno



Pozvánka na schůzi - rekonstrukce bohumické trati. Lokotraktor 701.655 + 2 x Ss-4 u zastávky Švermova. Foto 12. 8. 1993 © Ladislav Kašík.

Akce ostravského KPMHD

Sekce Kroužek přátel městské hromadné dopravy - České vědeckotechnické společnosti dopravy, vědeckotechnického klubu DPMO vydal plán činnosti na 1. pololetí roku 1994.

datum	čas, místo	název akce	přednášející
4. 3.	17.30 trcl.	180. členská schůze KP MHD, čtvrtý večer u videa	Ing. Štejskal
		Zjezd do Žiny, exkurze v DP, zkouš. jízda trolejbusem	
1. 4.	17.30 trcl.	'81. členská schůze k P MHD, novinky v Maďarsku	Ing. Mitáček
2. 4.	6.45 Svnov	Zjezd do Olomouce, návštěva oslav 95 let MHD	
16.-17. 4.		Jarní víkend s cestovními tramvajemi (trasa Poruba - Zátiší)	
6. 5.	17.30 trcl.	182. členská schůze k P MHD, Ostrava na průleživých J. Ecnátek	
28. 5.		Okruzní jízdy k MDD ze zast. Hradčíkova, Frikolinka	
3. 6.	17.30 trcl.	183. členská schůze k P MHD, příprava oslav 100 let MHD	
10. 6.	odpoledne	Jízda konvoje hist. a souč. vozidel k zahájení oslav 100 let MHD	
11.-12. 6.		Hlavní program oslav - den otevř. dveří, výrodkové žížy hist. vozidel	
13.-19. 6.		Oslavy 100 let MHD pro obecnou veřejnost, odborný seminář	
1. 7.	17.30 trcl.	'94 členská schůze k P MHD, ohlédnutí za oslavami	
5. 7.	17.30 trcl.	185. členská schůze k P MHD, tematická bez coo. programu	
2. 9.	17.30 trcl.	'96 členská schůze k P MHD, zážitky z letních cest, výročí 10. výročí	
17.-18. 9.		Podzimní víkend s hist. tramvajemi, výh. jízdy (trasa Poruba - Zátiší)	

Průběžně budou organizovány brigády na historických tramvajových vozech,

v období před oslavami 100 let MHD pravděpodobně každý čtvrtok. Další termíny budou oznámeny vždy na členských schůzích, brigády se konají zpravidla v Ústředních dílnách Martinov od 16³⁰ hodin.

Členské schůze se konají v učebně Střediska výchovy pracujících DPMO ve správní budově trolejbusové vozovny na třídě Osvoboditelů.

Datum, čas a místo konání jednotlivých akcí může být změněno, členové budou včas informováni na pravidelných členských schůzích KP MHD.

Podle materiálu KP MHD

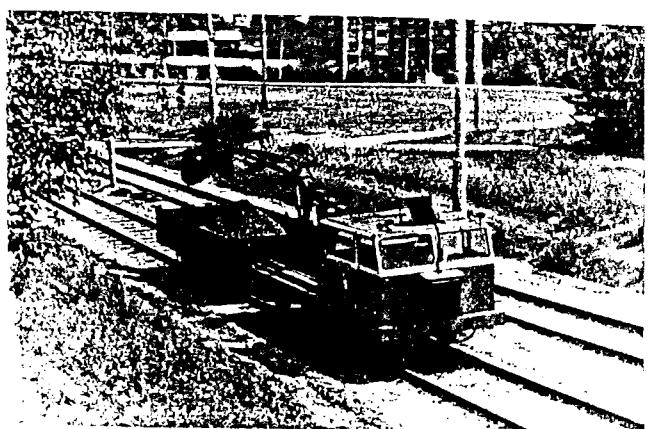
Tramwaytag Wien

V době konání známého »Tramvajového dne« ve Vídni dne 4. 6. 1994 bude uspořádán jednodenní zájezd Tramvajklubu Brno. Odjezd zvláštního autobusu je v 6⁰⁰ hod z Nových Sadů, návrat večer asi kolem 22 hodin. Cena zájezdu je 120,- Kč, přiblžky přijímá Miloš Drbal. Upozorňujeme, že v době konání této akce je v celé oblasti Vídni tzv. »nulový tarif«, platný pro všechny linky MHD (tramvaje, autobusy, Stadtbahn, Schnellbahn, U-bahn).

Miloš Drbal

Oslavy 95 let MHD v Olomouci

Ve dnech 31. 3.-4. 4. 1994 se uskuteční oslavy 95. výročí vzniku městské hromadné dopravy v hanácké metropoli. Ve čtvrtek 31. 3. se koná oficiální oslava pro vedoucí činiteli DP a pozvané hosty. V pátek 1. 4. se koná společenský večer pro pracovníky dopravního podniku se začátkem v 15 hodin. V sobotu 2. 4. vyjede v 9 hodin slavnostní konvoj tramvají na okružní jízdu městem (evid. č. 223 + 99, 2 x T3, snad i T2). Od 13³⁰ hod jízda nostalgické tramvajové soupravy evid. č. 223 + 99 pro cestující (vůz T2 též s průvodčími). V neděli 3. 4. v době 9-17 hod jízdy hist. vozidel pro veřejnost. Na velikonoční pondělí 4. 4. 1994 bude historická souprava v provozu pro veřejnost v době



Rekonstrukce bohumické trati - MUV 69-942 u smyčky Bohunice, Švermova. Foto 23. 8. 1993 © Ladislav Kašík.

od 8 do 13 hodin.

V době konání akce má být u nádraží odstavená tramvaj s výstavkou věnovanou 95 letům MHD v Olomouci, kde bude probíhat rovněž prodej upomínkových fotografií.

Informace DP Olomouc



Rekonstrukce bohunické trati - MUV 69-1014 (rozhrnovač štěrku) a MUV 69-942 u zastávky Švermova. Foto 23. 8. 1993 © Ladislav Kašlik.

K příspěvku o MHD v Košicích

K článku Martina Černého v čísle 175 Informací MHD o jeho poznatcích o dopravě v Košicích jsme dostali vyjádření také dopravního náměstka DPMK ing. Arpáda Schwarze. Vysvětuje v něm, že tarif platný od 1. 9. 1993 byl městským zastupitelstvem schválen až 26. 8. 1993, takže třebaže byly vytisknuté nové jízdenky v hodnotě 4,- Sk, byla na skladě zásoba v hodnotě 3,- a 1,- Sk a ta se z ekonomických důvodů doprodala. Cena celodenní jízdenky byla pozměněna rovněž na poslední chvíli, takže prodej byl zahájen po dodání nových jíz od 13. 9. 1993. Za vysvětlení děkujeme a konstatujeme, že podobná situace nastává i v jiných městech, kde rozhodnutí zastupitelstva nedává dosatečný časový prostor pro jeho řádnou realizaci. Děkujeme panu náměstkovu za nabídku ke konzultaci poznatků uvedených v článku. Myslíme si ale, že postřehy pouličního pozorovatele dopravy a tarifní dopady na návštěvníka města je právě vhodné uveřejnit bez předchozí konzultace. Vysvětlit se dá všechno, ale z pohledu pisatele se prostě věci jeví takto a jeho nezaujatý pohled by mohl být použit pro další rozhodování. To neplatí jenom pro košický dopravní podnik - určitě nešlo o jeho ostouzení - protože podobná situace s jízdenkami nastává i v jiných městech, ale pro všechny dopravce a jejich zřizovatele obecně.

Ivan Nedělka

- AKTUALITY -

Novinky MHD v Brně

❖ Koncem prosince se objevil vůz KT8 evid. č. 1702 v reklamním nátěru GWC a MSI. Základní barva je bílá, na bocích pod okny jsou tmavě modré plochy, plenty jsou zlaté. Kolem celého vozu je ve spodní části skříň červený pás. V lednu byla dokončena VP na voze evid. č. 1712, rozpracovány jsou vozy evid. č. 1714 a 1715. Vůz 1715 s reklamou Casino 777 dostane standardní nátěr. Stejný osud potkal již v listopadu první reklamní vůz T3 evid. č. 1574 Transelba.

❖ 11. 1. 1994 byl zařazen do provozu zálovní vůz evid. č. 1658. Jde o bratislavský vůz evid. č. 7710 z roku 1976, který byl do Brna dovezen jako havarovaný. Je provozován jako "B" vůz ve dvojici s vozem evid. č. 1657.

❖ 17. 1. 1994 byla skříň vozu K2 evid. č. 1006 převezena na rekonstrukci do Královopolské strojírny. Vůz byl přes vlečku a nádraží ČD přepraven na normálních tramvajových kolejích 86 mm, kupodivu bez problémů. V současnosti je vůz kompletně odstrojen, všechny části karoserie jsou opískovány, což je základem kvalitní antikorozní ochrany. Rekonstrukce bude provedena velmi důkladně - půjde vlastně o vzorovou modernizaci vozu K2. Dopravní podnik spolupracuje s architektem ve věci designu vozu a řešení stanoviště řidiče, přičemž bude upraven pravděpodobně i vzhled laminátových čel. Očekává se montáž přizpůsobené výzbroje TV 8, rekonstruovaných podvozků s primárním vypružením, nerezových schodišť, nových sedadel, obložení stěn a stropů, osvětlení, informačního systému, atd. Pracovníci v Královopolské jsou připraveni montovat i kabeláž a podle posledních informací mají velký zájem rekonstruovat podobným způsobem co nejvíce vozidel.

❖ Nové trolejbusy 14 Tr evid. č. 3252–3255 byly zařazeny do provozu po absolvování TBZ dne 1. 2. 1994. Jsou přiděleny do Slatiny a vypravovány na linky č. 131, 132, 139 a 141. Pátý vůz evid. č. 3256 s novou elektrickou výzbrojí zůstal v Husovicích a jezdí ve zkoušebním provozu bez cestujících.

❖ K závěru se pomalu blíží hromadná montáž nového systému ovládání výhybek na tramvajích. Po dokončení montáže budou demontovány trolejové kontaktry dosud užívaného typu, čímž nastane zkušební provoz nového systému ve smyslu povolení ministerstva dopravy. Redakce časopisu Informace MHD se bude snažit získat podklady pro odborný článek popisující nový systém. Obrací se tímto na zainteresované pracovníky s prosbou o poskytnutí schematic a pomoc při sestavení textů.

Tomáš Kocman, Roman Šiler

❖ V souvislosti s dodávkou nových autobusů Karosa B741 byly v lednu zrušeny Ikarusy následujících evid. č.: 2039 šrot, 2050, 2052, 2053 prodej do Bulharska (Varna), 2051, 2054, 2056, 2057 prodej do Košic.

Karel Hromádka

❖ Po třech měsících byl vyhodnocen zkušební provoz autobusových linek č. 43 a 57 do mimobrněnské obce Vranov. Jednoduchý, ale přesný způsob zjišťování tržeb sbíráním použitych jízdenek (viz Informace MHD č. 177, str. 3) prokázal, že v listopadu se tržby podílely na úhradě nákladů z 46%, v prosinci z 55% a v lednu z 56%. Pravidelní cestující znají způsob odevzdávání jízdenek pro sčítání, problémy nastaly mezi vánočními svátky, kdy se do Vranova jeli podívat Brňané. Smlouva byla prodloužena do konce června s tím, že byl vynechán spoj s odjezdem v 6³⁰ hodin – byl využíván průměrně 6 cestujících a spoj s příjezdem ve 22³⁰ hodin – využití průměrně 1,7 cestujícími. Úhrada nákladů z tržeb pak bude ještě větší. Nezodpovězenou otázkou zůstává, bude-li stávající nabídka stačit, až začnou jezdit zahrádkáři a ve větší míře podle počasí výletníci.

❖ Od 1. 3. 1994 se prodlužuje trasa autobusové linky č. 75 ze Staré Osady kolem Dělnického domu a dále ulicí Bělohorskou až ke garážím Slatina. Slíbují se od toho uvolnění prostoru ve smyčce Stará Osada a je to vlastně první krok nové organizace dopravy (zatím ale souběžně s linkou č. 55 na ulici Bělohorské).

Ivan Nedělka



Rekonstrukce bohunické trati - kladení kolejových polí s dřevěnými pražci těžkou technikou Železničního stavitelství u zastávky Švermova. Foto 10. 8. 1993 © Ladislav Kašlik.

Přehled vozového parku tramvají DP Košice

T3, T3SUCS

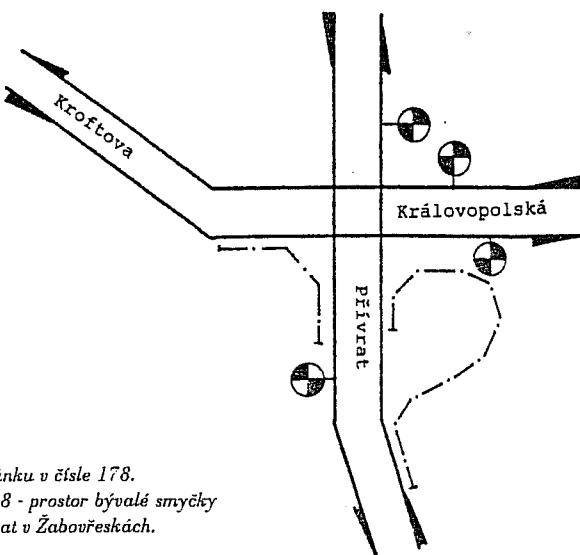
229 + 298, 338 + 337 + 336, 341 + 342 + 343, 344 + 340, 345 + 346 + 339, 348 + 349 + 347, 351 + 350 + 352, 354 + 353 + 355, 356 + 357, 358 + 359, 360 + 361 362 + 363, 364 + 365, 366 + 324, 367 + 371, 369 + 368, 370 + 371 + 373, 372 + 335, 374 + 329, 375 na GO po nehodě, 376 + 377, 378 + 379, 380 + 381, 382 + 383, 384 + 385, 386 + 387, 388 + 389, 390 + 391, 392 + 393, 394 + 395, 396 + 397, 398 + 399, 400 + 401, 402 + 403, 404 + 405, 406 + 407, 408 + 409, 410 + 411, 412 + 413, 414 + 415 + 416, 417 + 418, 419 + 420, 421 + 422, 423 + 424

Celkem 95 vozů.

KT8D5

500–506, 508–513, 515, 517–519, 521, 523, 525, 527–531, 534–538
Celkem 30 vozů, evid. č. 504, 515 dlouhodobě odstaveny po nehodách.

T6A5



600 + 601, 602 + 603, 604 + 605, 606 + 607, 608 + 609, 610 + 611, 612 + 613, 614 + 615, 616 + 617, 618 + 619, 620 + 621, 622 + 623, 624 + 625, 626 + 627, 628, 629

Celkem 30 vozů.

Celoplošné reklamy

344, 352 umývaci centrum DPMK, 366 Olympus, 367, 331 reklama DPMK, 394 Brooklyn, 398 Capricorn, 400 Top Rádio, 401 Cola Cao, 408, 409 Agfa film, 417 Vitana, 419 Grand Sat.

Zrušené vozy v letech 1992 až 1993

301, 302, 322, 323, 326, 327, 328, 330, 333, 334

přehled vozů sestavil Peter Sirkovský

Z uvedeného výčtu jasné vyplývá, že DP Košice má nejmladší vozový park ze všech dopravních podniků bývalého Československa. Tramvaje T3SU sem byly dodány v pěti sériích v letech 1982 (evid. č. 336 až 355), 1983 (356 až 375), 1986 (376 až 407), 1987 (408 až 414, do provozu 16. 2. 1988) a 1989 (415 až 424). Tramvaje KT8 jsou vyrobeny v roce 1986 (500, 501), 1989 (502 až 535, do provozu postupně od května 1989 do října 1990), 1991 (536 až 538) a vozy typu T6 jsou dodávány od roku 1992.

Poněkud nejasno (zhlediska dokumentace MHD) je však v evidenci tramvají T3. K 1. 7. 1992 vyzkoušel dopravní podnik 3 vozy z roku 1964 (evid. č. 298, 301, 302). Šlo však o vozy, u nichž byla v letech 1976 a 1979 provedena GO formou dodání nové skříň (ČKD 168 971, 164 650, 164 651). Dále byly vyzkoušeny 3 vozy z roku 1966 (322, 323, 324, vozy 320 a 325 byly pravděpodobně vyřazeny v roce 1991), 10 vozů z roku 1967 (evid. č. 326 až 335) a jeden vůz z roku 1980 (229, výr. č. 168 970, do provozu 4. 3. 1980) Stojí za povšimnutí, že výrobní čísla tramvají 298 a 229 po sobě následují a že oba vozy byly dodány zároveň. Původní vozy byly poškozeny při nehodě, přičemž vůz evid. č. 229 dostal novou skříň již jednou předtím (výr. č. 164 648, rok 1976). Proč však tato skutečnost byla u jednoho zaznamenána jako GO starého vozu a druhý byl evidován jako nový, je záhadou. U obou vozů byla 10. 6. 1991 prodloužena životnost do roku 1994 a bude zajímavé sledovat, jak dlouho budou ještě v Košicích jezdit.

V přehledu řazení souprav vozů nejsou uvedena evid. č. 331, 332 a 335, podle informace z DPMK jsou stále v provozu (14. 2. 1994) tramvaje evid. č. 324, 329, 331 a 335.

Tomas Kocman

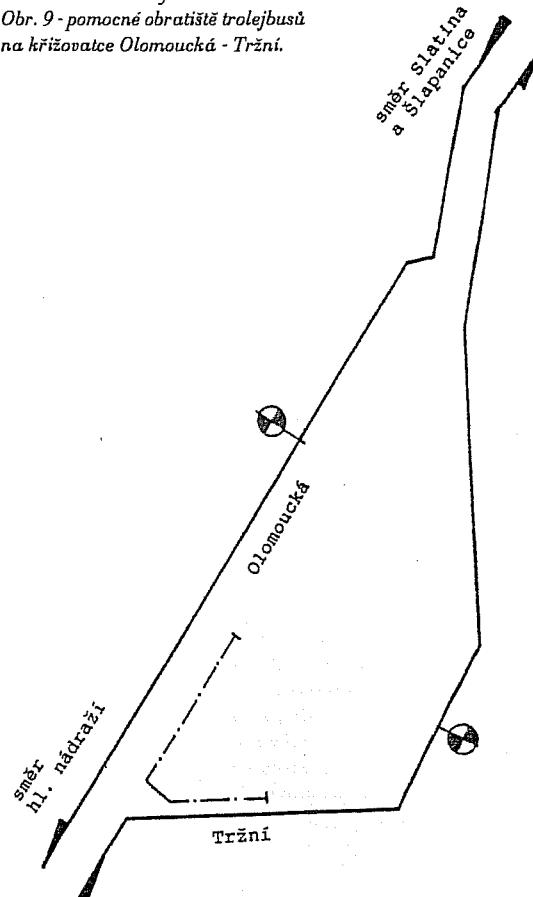
— Z PROVOZU —

OHLASY

Na článek »Pomocné trolejbusové linky v Brně« uveřejněný v Informacích MHD č. 178 některí čtenáři reagovali doplněním či upřesněním uváděných skutečností. Ing. Vladimír Švehla upozorňuje, že výjezd trolejbusů z husovické vozovny do ulice Svitavské je nyní nemožný, protože trolejové vedení pomocné linky zatáčí napevno vpravo do ulice Nováčkovy a linku na Svitavské je možno využít až po překonání tramvajové trati, přes kterou nebylo zatím vybudováno trolejové křížení. Než se vám ale dostane do rukou číslo 179, křížení už zřejmě napojeno bude. Neustálý vývoj trolejové sítě dokumentuje i to, že už jen pamětníci si vzpomenou na torza zrušených úseků linky 146, kde se nyní trolejový vodič demontuje, aby se použil jinde.

Pan Josef Svoboda upozorňuje na nepřesnost ve vedení pomocné linky z kořene provozní trati v Králově Poli do královopolské vozovny. Článek o po-

K článku I. Nedělky v čísle 178.
Obr. 9 - pomocné obratiště trolejbusů
na křížovatce Olomoucká - Tržní.

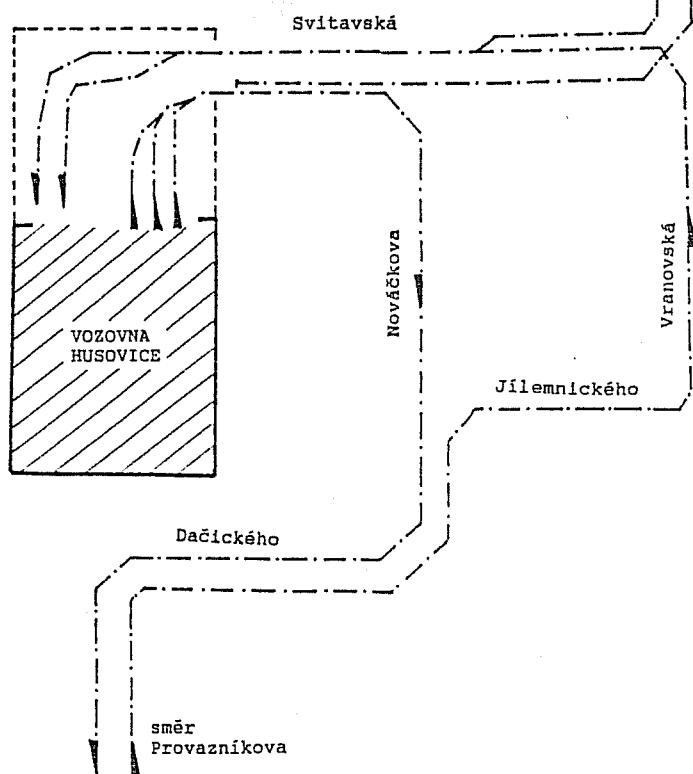


mocných trolejbusových linkách si nedělal nároky na historickou přesnost, jeho cílem bylo popsat stávající stav, resp. stav k 1. 1. 1994. Ale budíž. Poněvadž do roku 1961 byla tehdejší trolejbusová linka 22 vedená ulicí Vodovou, používala se do královopolské vozovny pomocná linka vedená ulicemi Berkovou, Bulharskou, Kapounovou a Mercovou. Do ulice Boženy Němcové byla

K článku I. Nedělky v čísle 178.

Obr. 10 - pomocné linky v oblasti husovické vozovny

směr Cejl



převedena až po přeložení provozní trati z Vodovy na Srbskou.

Dále pan Svoboda popisuje automatické stahování sběračů na trolejbusech 6 Tr 1: „Automatické stahování sběračů elektropneumaticky vypínačem z místa řidiče u rozjetého vozu se používalo v Brně od zahájení trolejbusové dopravy v roce 1949 až asi do roku 1952, osvědčilo se v době, kdy se elektropneumatickým zařízením mechanici v údržbě věnovali a trolejbusová doprava měla jen 15 vozů ŠKODA 6 Tr 1. Pro ovládání tohoto zařízení byly na stěně za sedadlem řidiče dva elektromagnetické ventily podobné jako pro ovládání dveří. Vnitřkem otočné skříně - čepu sběrače se tlakem vzduchu pohyboval pist. Pistnice tohoto pistu natáčela trojúhelníkovou konzolu umístěnou mezi čepem sběrače a hydraulickým válcem na spodku sběrací tyče. Při pohybu pistu jeho pistnice natáčela trojúhelníkovou konzolu, u které byly zakulacené hrany a tato konzola posunovala pistnicu s pistem hydraulického válce na spodku sběrače.“

Dále pan Svoboda vzpomíná na najíždění vozů z pomocných linek z ulice Čechyňské a Špitálky na Křenovou. Po zrušení průvodcích a zavedení samoobslužného provozu byla pro překládání sběračů a běhání za vozidlem v tomto místě stavěna zvláštní řidičská služba. Ta měla za povinnost se v tomto prostoru zdržovat, sběrače stahovat a opět nasazovat. Po stažení vozů končících kolem 20. hodiny do vozovny nastala překládajícímu řidiči přestávka až do té měř 23 hodin a tak se někdy po domluvě vzdáil definitivně a u posledních trolejbusů si řidiči museli překládat sami. Praktikovali to tak, že z Čechyňské odbočili vlevo do protisměru, přeložili sběrače na troleje provozní trati směr Šlapanice, po nich v protisměru se snažili dostat co nejvíce vpravo, přeložili na provozní trať směr hlavní nádraží, popojeli po ní pár metrů a odbočili vpravo na Špitálku, aby mohli přeložit na pomocnou linku směr Husovice (je to patrné z obr. 1b a 9a k článku P. Procházky »Pomocné trolejbusové linky v Brně v letech 1949–1972« v tomto čísle Informací MHD). Překládali v tomto úseku celkem 3 krát. O jedno překládání méně vyžadovalo zajíždění na pomocnou linku od hlavního nádraží. Trolejbus vjel vlevo od nástupního ostrůvku tramvaje (ten byl tehdy těsně před křižovatkou Křenová - Špitálka) co nejvíce do protisměru, řidič přeložil sběrače na provozní trať směr hlavní nádraží, krátkou jízdou ještě víc vlevo se dostal pod troleje pomocné linky (opět obr. 1b) a po přeložení jel na vozovnu.

Iran Nedělka



Nový typ evidenčních čísel brněnských prostředků MHD. Čísla jsou řádována plotrem ze samolepicí fólie žluté barvy. Foto 8. 1. 1994 © Ladislav Kašík.

Rok 1993 v plzeňské MHD.

Dění v MHD v Plzni bylo zachyceno průběžně v Informacích MHD č. 169, 172, 173 a 176. V tramvajové i trolejbusové dopravě došlo v r. 1993 k částečnému omezení provozu, vyvolanému jednak určitým odlivem cestujících, nedostatkem finančních prostředků a kritickým nedostatkem řidičů (do plného stavu chybí cca 100 řidičů trolejbusů a autobusů!). Došlo k přesměrování trolejbusových linek č. 10, 11 a 16, což ve svém důsledku přineslo zkvalitnění obsluhy centra města i lepší využití spojů v celé jejich trase.

Ve vozovně na Slovanech bylo vybudováno podúrovňové soustružnické pracoviště SE 25 T na obnovování profilů kol tramvají. V současné době je stále ve zkušebním provozu.

Všechny autobusy byly vybaveny průtokoměry. Sledování spotřeby nafty je průběžně vyhodnocováno; řidiči, vykazující nejvyšší úsporu, jsou finančně odměňováni. Stejně tak trolejbusy byly vybaveny měřiči spotřeby Škoda. V současné době probíhá vyhodnocování spotřeby na jednotlivých linkách v určitých denních a ročních obdobích. Instalaci stejných měřičů na tramvajích provádí celá řada technických problémů, které jsou průběžně řešeny ve spolupráci s výrobcem.

Co přinese rok 1994 pro plzeňskou MHD?

- Zrušení trolejbusové linky č. 15 Nádraží - Lobzy a prodloužení linky č.

13 Černice - Goethova ul. z Goethovy kolem Muzea, po Anglickém nábřeží do Lobež. Koalační řízení nové trati kolem Muzea (prakticky jen doplněné druhé stopy z Anglického nábřeží do Goethovy) proběhne 27. ledna t. r., zahájení provozu na nové trase t-13 se předpokládá 5. února t. r.

V Goethově ulici došlo k posunutí nástupní zastávky t-13 a 14 asi o 30 metrů směrem k Mrakodrapu, výhledově se předpokládá přeložení nácestné zastávky t-13 směr Černice k Muzeu na stávající konečnou linky a-33 a 40.

V souvislosti se zrušením t-15 se dvoustopá trolejbusová smyčka v Nádražní ulici (kolem planetária) stane pouze manipulační.

Od 7. února budou zrušeny přímé spoje linky 13 do Skvrňan a linky 15 do Zátiší.

2. Dokončení podchodu pod Americkou třídou a Sirkovou ulicí u hlavního nádraží, zprovoznění nových, stavebně již hotových zastávek elektrické dráhy. Hlavní nádraží a zrušení stávajících provizorních zastávek v podjezdu u nádraží. Termín zatím neurčen.

3. Rekonstrukce tramvajové trati v Mikulášské třídě a na Mikulášském náměstí. V souvislosti s touto rekonstrukcí a se zámkem OÚ Plzeň 2 přeměnit komunikaci na Mikulášském náměstí před gymnáziem, kudy je nyní vedena trolejbusová linka č. 12, na pěší zónu, se předpokládá dlouhodobé vedení trolejbusové trati do Božkova Zelezniční a Kotterovskou třídou po dobu asi 10 let. Trolejbusová trať na Jiřáskovo náměstí bude v této souvislosti zrušena (dnešní využití - 2 spoje v pracovní dny). Po dobu rekonstrukce se předpokládá úplná uzavírka Mikulášské třídy.

4. Rekonstrukce tramvajové trati na Rondelu (Karlovarská tř.) v prázdninových měsících. O způsobu náhradové dopravy do Bolevce a na Košutku se zatím jedná.

5. V souvislosti s výstavbou silničního obchvatu Sever - Jih ulicemi Kalikova, Kotkova, Husova náměstí, Korandova, Na vršičkách, Borská a s tím související nutnosti vymístění trolejbusové tratě ze západní strany Husova náměstí (nástupní zastávky linky t-10 a 11) se projektuje prodloužení trolejbusové tratě z východní strany Husova náměstí (t-10, 11) a z Kopernikovy ulice (manipulační) Husovo třídou k Centrálnímu autobusovému nádraží. Zde by byly ukončeny obě výše zmíněné trolejbusové linky, příp. další přímé spoje nebo linky, např. z Borů. Od CANu by trať pokračovala Hlávkovou ulicí se zaústěním do Tylové třídy směr centrum. Navržen je i pomocný trolejový oblouk z Hlávkovy ul. do Tylové směrem ke Skvrňanům, nenapojený výhybkami, pro možnost nouzového propojení skvrňanské a borské větve trolejbusových tratí. Zahájení výstavby se předpokládá v letošním roce, dokončení v r. 1995. Před CANem by mimo dnešní autobusové linky č. 28 a 39 (projíždějící) byly ukončeny i linky č. 33 a 40 (zatím ukončeny u Muzea) a linka č. 41 (dosud u Divadla), nebo jejich dosavadní ukončení bude z důvodů dopravních a stavebních nadále nemožné.

6. V závěru loňského roku bylo od DP hlav. města Prahy odkoupeno 6 vyřazených vozů T3, které budou po provedení celkové opravy a úpravách požadovaných DP Plzeň v ÚD Hostivař zařazeny do provozu v Plzni jako náhrada za stejně staré vozy plzeňské řady 16x, jejichž technický stav je v porovnání s pražskými vozy, nesrovnatelně horší. Vybrané vozy jsou dosud deponovány ve vozovně Pakrác, odtud budou přepraveny do ÚD Hostivař, po CO pak po silnici do Plzně. Jedná se o tyto vozy:

typ	výrobní č.	rok výr.	najeto km	evid. č. Praha	evid. č. Plzeň
T 3	153 302	1964	1 592 911	6326	101/II.
T 3	155 300	1964	1 534 550	6393	102/II.
T 3	155 306	1964	1 494 907	6399	103/II.
T 3	155 321	1964	1 554 801	6404	104/II.
T 3	155 408	1965	1 483 644	6473	105/II.
T 3	155 734	1965	1 457 710	6488	106/II.

Vyřazeny byly vozy ev. č. 164 a 165 (oba k 15. 4. 1993), 169 (k 1. 10. 1990) a 171 (k 18. 11. 1990). Ke zrušení je navržen vůz č. 160 (na jeho likvidaci se již pracuje), v provozu zůstávají z nejstarších vozů č. 161, 163, 166, 167, 168, 172. Na voze 170 (společně se 177) byla provedena CO v ÚD Hostivař v r. 1992, v r. 1993 byla stejná oprava provedena na vozech 183 a 184. Vozy řady 16x jezdí jako sólo na nočních jízdních rádech na cvičných jízdách, pouze vůz č. 168 jezdí jako druhý v soupravě s ev. č. 205. Po zařazení pražských vozů do provozu se předpokládá vyřazení všech zbyvajících vozů řady 16x. Po projednání rozpočtu Magistrátu města Plzně na rok 1994 s schválení roční dotace pro DPmP se počítá s celkovými opravami cca 10 vozů číselné řady 18x - 207 v ÚD Hostivař, popř. jinde (Ostrava, Brno, Šumperk, Škoda Plzeň...)

7. Od 1. 1. 1994 platí nový přepravní tarif MHD v Plzni:
jednotlivé jízdne 4 Kč bez zmeny
zlevněné jízdne 2 Kč děti od zahájení školní docházky do 16 let, rodiče, doprovázející alespoň jedno dítě do 6 let, důchodce do 70 let, zavazadlo, pes

předplatné roční	1250 Kč
pololetní	700 Kč
čtvrtletní	400 Kč
měsíční	150 Kč
měsíční žákovské	60 Kč
čtvrtletní žákovské	160 Kč
měsíční studentské	60 Kč
měsíční důchodci	70 Kč
čtvrtletní důchodci	190 Kč

8. Z ekonomických a dopravních důvodů se vážně uvažuje o zrušení nočního provozu na tramvajových linkách č. 1, 2 a 4 (celkem 6 vozů), a na trolejbusových linkách 13 a 16 (nyní celkem 3 vozy) a zavedení třech nočních autobusových linek (celkem 6 vozů), v trasách pokryvajících dnes v noci obsluhované oblasti města a křižujících se u hlavního nádraží. Od zrušení nočního provozu závislé trakce očekává DP kromě finančních úspor i možnost každodenní údržby traťového svršku a trolejového vedení v době od cca 00.30 do 4.00 hodin. Současný stav vyžaduje velmi časté zavádění náhradové autobusové dopravy na linkách závislé trakce, což přináší organizační a technické problémy (jízda po kolejovém tělese, překládání zastávek, a pod.). Zahájení nočního provozu autobusů se, po vyřešení situování některých problémových zastávek, očekává od 2. čtvrtletí t. r. Trasy a číslování linek budou uvedeny v některém z dalších čísel Informací MHD.

9. V letošním roce by mělo dojít k zahájení přestavby nevyhovující radiofoni sítě s využitím nabídky zahraničního dodavatele.

10. Očekává se také nákup nového typu výhybky, vybavené elektromagnetickým přestavníkem nové konstrukce a návštěněm polohy jazyků. Nová výhybka by měla umožnit přestavení s dostatečným časovým předstihem, plynulý průjezd vyšší rychlostí zabezpečený aretací jazyků výhybky po dobu jízdy vlaku.

11. Ze závodu Dopravní technika plzeňské Škodovky vyjede na kolej el. dráhy v úv. T 3 č. 246 s novou tyristorovou výzbrojí ŠKODA, aby zahájil zásadní modernizaci stávajícího vozového parku plzeňských (i jiných?) tramvají (viz Informace MHD č. 173 a 176). Předběžně bylo datum předání vozu DP ke zkušebním jízdám stanoveno na 31. květen t. r.

12. Dojde k částečnému přemístění trolejbusové točky Zátiší do ulice Línské v souvislosti s výstavbou čerpací stanice v prostoru nynější točky.

13. V roce 1994 slaví plzeňský DP 95 let své existence.

A co se očekává do konce tohoto století?

1. Do popředí se stále silněji tlačí nutnost výstavby trolejbusové tratě Doudleve - Bory (Doudleve, konečná - Tyršův most - TEZA Bory, cca 1,5 km), čímž by byl uzavřen velký městský okruh umožňující náhradní spojení s jižními a západními částmi města při dopravních poruchách v trolejbusové síti v centru města, příp. pro vedení další linky na Bory jinou trasou.

2. Záměr opět vrátit trolejbusovou dopravu do severních částí města (Fakultní nemocnice Lochotín, sídlisko Vinice) trasou přes Rooseveltův most naráží zatím především na problém nevhodných či dosud nevybudovaných komunikací v této trase.

3. V blízké budoucnosti se stane aktuální potřeba řešit dopravní spojení do oblasti borského letiště, kde vzniká nová průmyslová oblast. V úvahu připadá několik variant řešení obsluhy této části města tramvajemi (z Bor Kapličkovou ulicí nebo ulicí Borskou) nebo trolejbusy (z borského sídliska Kapličkovou ulicí, odbočkou z trasy linky č. 16 u žel. st. Jížní předměstí, novou trasou po předpokládané nové čtyřpruhové komunikaci U trati a Borská nebo odbočením z linky č. 12 v Zátiší). Poslední varianta by byla pravděpodobně nejsnáze realizovatelnou (nejkratší a nejlacnější), ale asi ne nevhodnější. Záleží samozřejmě na požadované prepravní kapacitě, na směru prepravy a na finančních možnostech města.

4. Bude pokračovat rekonstrukce tramvajových tratí na Klatovské třídě (úsek od Dobrovského ulice na konečnou Bory), ve Skvrnanech (od Vejprnické ulice na konečnou), na Kotnovské třídě (od nám. Gen. Píky na Světovar), ve Sladkovského třídě, v Sadech Pěstřicátníků od Synagogy k rondelu a přijde na řadu již i košutecká větev tratě na Severním předměstí. U všech výše zmíněných rekonstrukcí se předpokládá uložení blokových kolejnic do velkoplošných panelů.

5. Rozšíření tramvajové vozovny Slovany směrem ke Světovaru (zprůjezdění staré haly, prodloužení nové haly, nové odstavné kolejistiště, výstavba objektu pro těžkou údržbu tramvaji, mycího boxu tramvaji, sociálního zázemí a administrativní budovy (výprava el. dráhy, kanceláře provozu, údržby, apod.)

6. Rekonstrukce objektu Cukrovarská (rozšíření do míst dnešní hygienické stanice, rekonstrukce všech objektů), příp. výstavba nového autobusového závodu.

7. Uvažuje se i o zavedení integrovaného dopravního systému především s Českými drahami využitím šesti radiálních železničních tratí, stávajících i

nově vybudovaných stanic a zastávek pro přepravu cestujících v hranicích města. Velmi výhodným se v tomto směru jeví především spojení sídliště Skvrnany se závodem Škoda a centrem města (trať 170, zřízení zastávky Skvrnany - sídliště), ale i zřízení zastávky Bolevc na trati 160 v blízkosti konečné tramvajové linky č. 1 pro spojení Severního předměstí s centrem města.

8. Lze předpokládat kvalitativní změnu v řízení dopravy, informačního systému na vozidlech MHD, radiofonního spojení a pod.

9. Lze očekávat nákup omezeného množství autobusů a trolejbusů podle okamžité potřeby dopravních podniků, nelze však pravděpodobně očekávat nákup nových tramvají.

Vše samozřejmě souvisí úzce s finančními možnostmi města v příštích letech. V roce 1995 oslaví město 700. let své existence, rok 1999 je rokem stěhování výročí dřívějších dopravních podniků. Obě výročí by měla motivovat představiteli města ke snaze zajistit podmínky pro kvalitativní zvýšení nynější poměrně nízké úrovně MHD v Plzni.

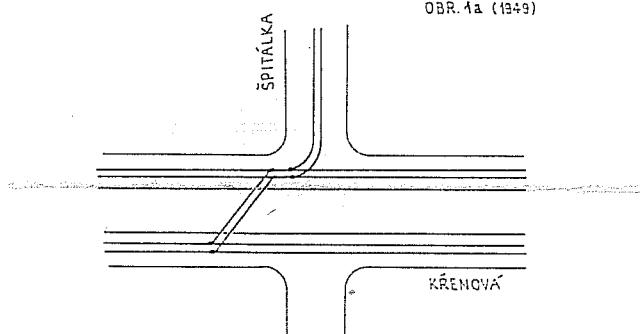
Slavomil Harynek

Pomocné trolejbusové linky v Brně v letech 1949 - 1972

V průběhu roku 1949 byl v Brně zahájen provoz tří trolejbusových tratí na trasách: linka č. 21 hlavní nádraží - Slatina (od r. 1954 až do Šlapanic), č. 22 Brandlova - Královo Pole, Vodova a linka č. 23 Komárov - Tuřany (v r. 1956 prodloužena ze smyčky u kostela v Tuřanech do dnešní smyčky).

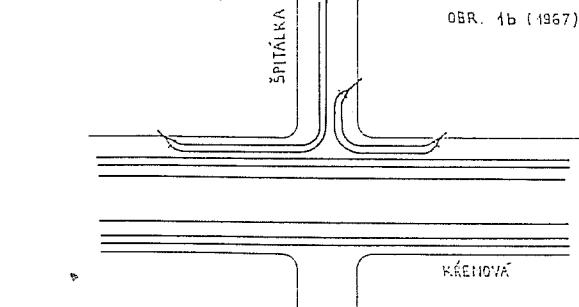
Pro spojení s vozovnou v Husovicích bylo nutno vybudovat rozsáhlou síť manipulačních linek. Tyto linky používaly velmi originální řešení. Kde to bylo možné, natáhla se mezi dvě tramvajové troleje třetí trolej, která byla trolejbusy pojížděna oboustranně. Při náhodném sjetí dvou trolejbusů v protisměru musel jeden z nich stáhnout levý sběrač a nasadit ho až po průjezdu protijedoucího. Takové trojvodičové vedení bylo pak někde použito i tam, kde už tramvajové troleje nebyly.

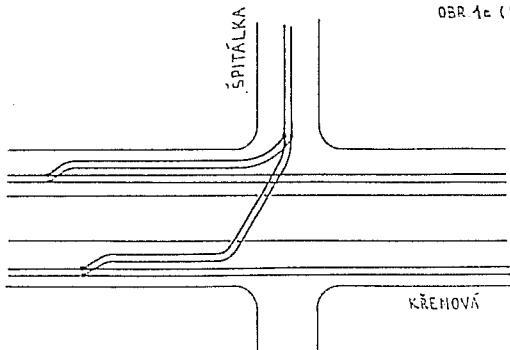
OBR. 1a (1949)



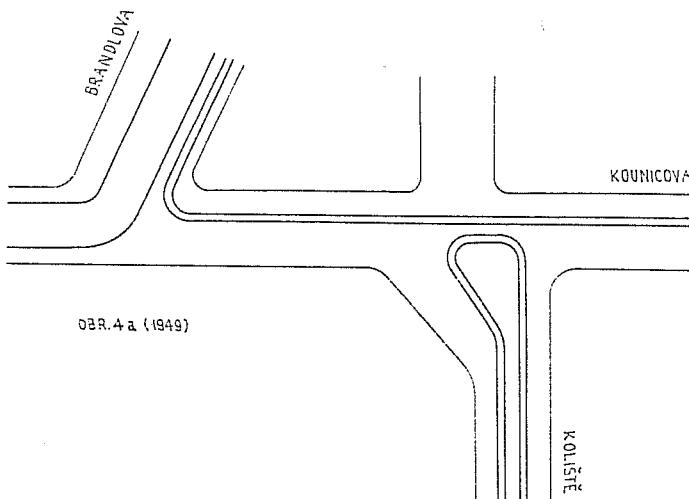
Pro spojení linky č. 21 a husovické vozovny sloužilo jednostopé vedení po ulicích Špitálka, Plynárenská a Radlás. Před křižovatkou Radlás a Cejl se jednostopá linka pomocí sjízdných výhybek rozdělila na vedení třívodičové, které se napojilo do tramvajového vedení v ulici Cejl (obr. 2). Po ulicích Cejl, Vranovská a Svitavská došla manipulační linka k husovické vozovně (obr. 3). Na křižovatce Nováčkova - Svitavská se vedení dělilo. Pro směr do vozovny slož dálé po ulici Svitavské, kde potom už jako jednostopé odbočilo k halám remíz. Pro směr na trať výšly dvě stopy z hal, spojily se sjízdnou výhybkou, zaústily do tramvajového vedení a vrátily se ulicí Dačického a Nováčkova na křižovatku Nováčkova - Svitavská. Na ulici Svitavské byl vybudován malý triangl pro obracení trolejbusů. Obr. 3 zachycuje stav vozovny v roce 1970. Na křižovatce Křenová - Špitálka bylo vedení usporádáno dle obr. 1a-c. Obr. la zachycuje stav v roce 1949 kdy se odbočení na pomocnou linku uskutečnilo pomocí výhybek a spojky mezi oběma stopami linky č. 21. Toto řešení bylo však záhy nahrazeno uspořádáním dle obr. 1b, kdy byl na křižovatce Křenová - Špitálka vybudován triangl a sběrače se musely překládat. Po roce se úprava změnila pomocí výhybek na stav dle obr. 1c.

OBR. 1b (1967)

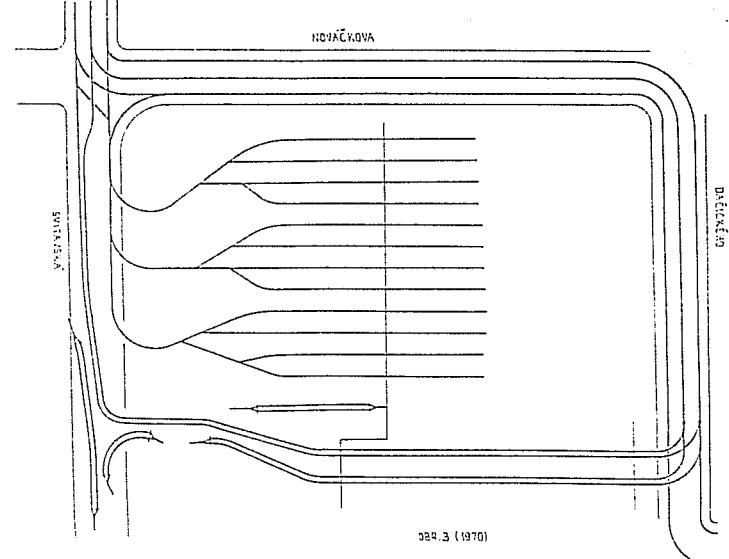
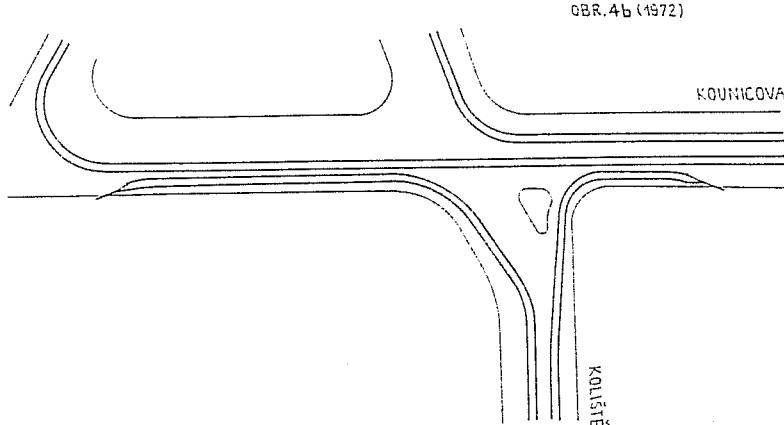




Linka č. 22 byla spojena s vozovnou dvoustopým vedením po Koliště ke křižovatce ulic Koliště - Milady Horákové, odtud po tramvajové troleji ul. M. Horákové, Merhautova na křižovatku s Jugoslávkou. Těsně před touto křižovatkou třívodičové vedení z tramvajového vybočilo (obr. 6) a po ulici Jugoslávské vedlo na křižovatku s Vranovskou, kde končilo a sběrače se překládaly na vedení v ulici Vranovská. (obr. 7). Uspořádání křižovatek ulic Mer-

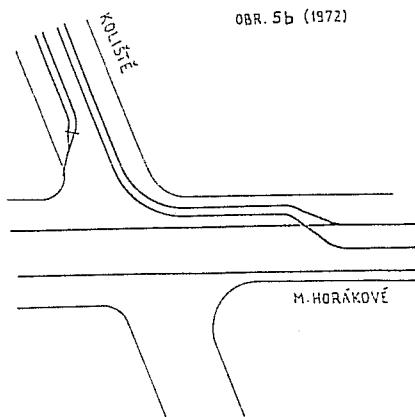


hautova, Jugoslávská a Vranovská se v letech 1949–1973 neměnilo. Původní řešení křižovatky Koliště - Kounicova (před Univerzitní knihovnou) v roce 1949 je na obr. 4a. Manipulační vedení tvořilo smyčku, která se přibližovala k traťové stopě. Zde se překládaly sběrače pro směr jízdy do vozovny i z vozovny. Tento stav se zřejmě udržel i po roce 1950, kdy traťová stopa pro směr do Králova Pole byla přeložena z ulic Veveří a Slovákovou do ulice Kounicovy a před Univerzitní knihovnou se obě traťové stopy křížovaly. Po přesměrování smyčky Brandlova v roce 1960 bylo manipulační vedení zaústěno dle obr. 4b. Tento stav zůstal nezměněn do roku 1987.



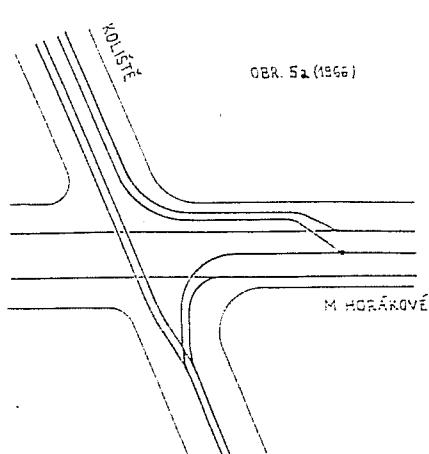
Zapojení vedení na křižovatce Koliště - Milady Horákové v letech 1949–1958 nelze bezpečně doložit. Zdá se však, že se před křižovatkou v ulici Koliště dvoustopé vedení spojilo na třívodičové, a to zaústilo do tramvajové troleje v ul. M. Horákové.

V letech 1958–1966 na této křižovatce zaústovalo ještě jednostopé vedení od ulice Křenové. Uspořádání v roce 1966 zachycuje obr. 5a. Obr. 5b zachycuje stav v letech 1966–1973. Stopa pro jízdu do vozovny končila těsně před křižovatkou v ulici Koliště. Řidiči trolejbusů stálí sběrače, sjeli s mýtného kopce do ulice M. Horákové, kde opět sběrače na už třívodičovém vedení nasadili. V letech 1958–1966 bylo v provozu manipulační vedení pro spojení linky 21 a vozovny v Králově Poli po ulici Koliště. Toto vedení zaústovalo z ulice Koliště

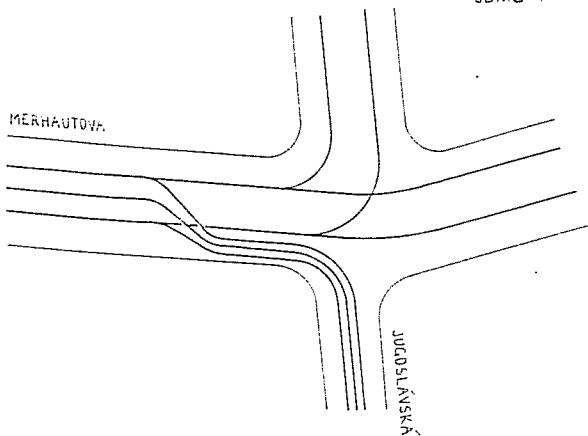


té do ulice Křenové tak jako dnes a bylo dvoustopé od křižovatky Křenová - Koliště až za podjezd pod železniční tratí, za níž se spojilo pomocí sjízdné výhybky na jednostopé, které pak pokračovalo ke křižovatce Koliště - Milady Horákové.

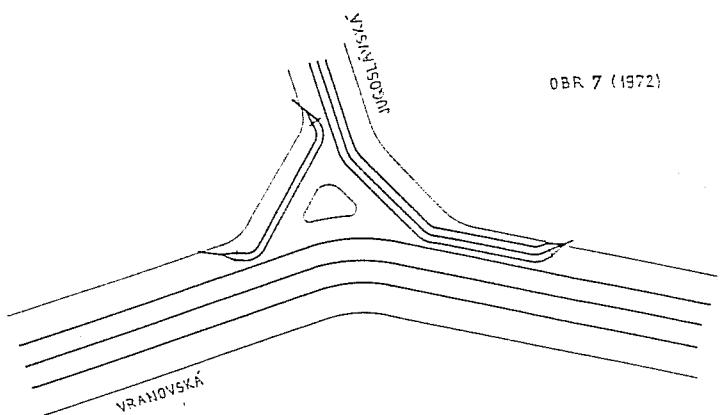
V roce 1958 bylo zřízeno manipulační vedení, spojující linku 22 na Vodové ul. ulicemi Berkovou, Bulharskou, Kapounovou, Mercovou s vozovnou v Králově Poli. Dobové fotografie se mi doposud nepodařilo objevit, proto nelze popsat technické detaily. Již v roce 1961 po přeložení linky 22 do stávající trasy



OBR. 6 (1972)

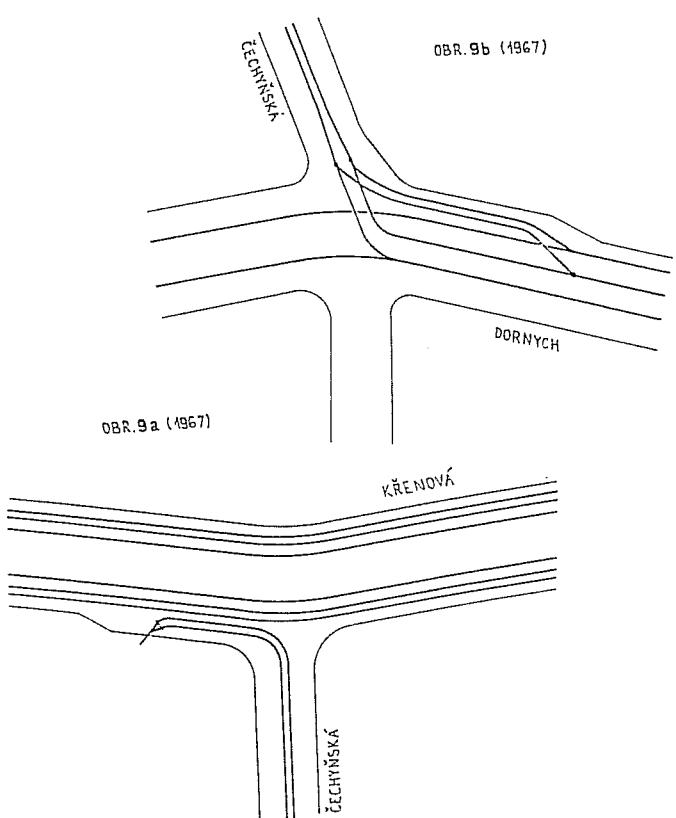
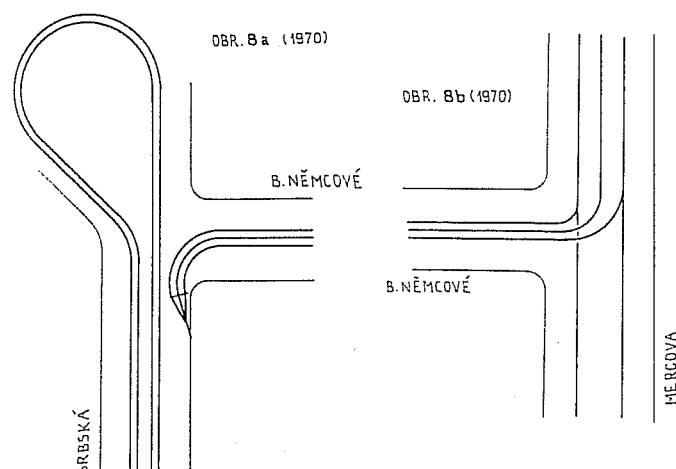


OBR. 7 (1972)



v ul. Srbská bylo toto vedení nahrazeno novým třívodičovým, vedeným od smyčky linky 22 ulici Boženy Němcové na křižovatku s ulicí Mercovou, kde se napojilo do tramvajových trolejí. Detaily záustění na linku č. 22 a křižovatky ulic Boženy Němcové - Mercova zachycují obr. 8a a 8b. Vedení bylo sneseno v roce 1972.

Pro potřeby linky č. 23 odbočovalo od roku 1949 z ulice Křenové jednostopé pomocné vedení do ulice Čechyňské. Situace křižovatky Křenová - Čechyňská



je na obr. 9a. Pro výjezd z manipulační linky na vzdálenější stopu linky č. 21 (směr Slatina - hlavní nádraží) řidič trolejbusu potřeboval pomocníka, který mu po rozjezdu v ulici Čechyňské stál sběrače, a běžel za trolejbusem, držíc sběrače za stahovací lanka, až se vůz dostal pod stopu linky č. 21. Jednostopé vedení se před křižovatkou Čechyňská - Dorných rozdělilo pomocí sjízdné výhybky na dvě stopy, a ty se každá samostatně napojily do tramvajových trolejí v ulici Dorných, odkud pokračovalo třívodičové vedení do Komárová (obr. 9b). Toto vedení bylo sneseno s celou linkou v roce 1972.

Detaily zapojení pomocných linek ve vozovně Králové Pole a ve smyčce v Komárově se mi doposud nepodařilo zjistit. Proto se tímto obracím na pamětníky, kteří by mohli pomocí tyto detaily objasnit, případně je doložit dobovými fotografiemi, s prosbou o pomoc. Všechny vyš uvedené pomocné linky byly v průběhu sedmdesátých let zrušeny nebo nahrazeny vedeními dvoustopými. Tím zanikl zajímavý nápad využít pro pomocné linky trolejbusu vedení tramvajového za pomocí třetího vodiče mezi tramvajovými trolejemi.

P. Procházka

— Z HISTORIE —

Dopravní předpisy a návěští řád pro přepravu osob

(str. 80—87)

52. Čeho má dbáti řidič za jízdy.

Řidič musí za jízdy přesně dbát všech návěstí, jež mu dává průvodčí, i návěští, které zpozoruje na trati.

Nesmí za žádných okolností uvést do pohybu vlak dříve, dokud neobdržel od průvodčího předepsanou návěst.

Za jízdy pozoruje stále trať a traťové vedení, aby včas zpozoroval všechny překážky a vady a podle potřeby vlak zastavil.

Obsluhuje kontrolér, ruční brzdu, šlapací zvonek a sypač písku. Levou rukou má při jízdě stále na klíce kontroléru, pravou na klíce ruční brzdy. Za jízdy nesmí opustit svoje místo mezi kontrolérem a ruční brzdou.

Ve spádech, pod úsekovými isolátory a křižovatkami traťového vedení budíž kontrolér vypnut.

Řidič nesmíjeti přes drát, železné nebo dřevěné předměty, kameny, kusy ledu a pod. ani tehdy, není-li obav z vyšinutí.

Přejede-li řidič nedopatením některý z výše uvedených předmětů, což se projeví otezem vozu, musí ihned zastavit, aby průvodčí mohl překážku odstranit.

Řidič nesmíjeti po kolejích zatopených vodou (při povodních, prasknutí vodovodních potrubí a p.), pokud se nepřesvědčil, že je vyloučeno jakékoliv nebezpečí při pokračování v jízdě.

Koleje, které jsou po dešťovém přívalu zaneseny pískem, musí být vlakovým mužstvem a čističi tratí vyčištěny, aby se předešlo vyšinutí vlaku.

Za špatného rozhledu (mlha, sníh a pod.) smí řidičjeti pouze takovou rychlostí, při níž může včas a bezpečně zastavit, zpozoruje-li překážku. Výstražné znamení musí častěji opakovat.

Za deště, sněhu a pod., musí dbát, aby čelní okno bylo neustále očištěno.

Zvláštní pozornost vyžaduje jízda po kluzkých kolejích, neboť při náhlém zabrzdění vzniká nebezpečí smyku kol na kolejnicích.

Kluzkost kolejí bývá způsobena vlhkostí, blátem, spadlým listím, omrznutím nebo prachem a zmírní se sypáním písku.

Při jízdě po kluzkých kolejích nesmí se vyvijeti nebezpečná a neovládatelná rychlosť. Na spádu nutnojeti sníženou rychlosť, sypati písek a vystříhati

se náhlých změn rychlosti.

Při jízdě do stoupání je třeba rovněž sypati písek, neměnit rychlosť a zastavovat pouze v nejvyšší nutnosti.

Při rozjíždění i při elektrickém brzdění jest zapínati jednotlivé stupně s přestávkami tím delšími, čím jest stav kolejí nepříznivější.

Dostal-li se při elektrickém brzdění vlak do smyku, uvolní řidič brzdy a současně sypé písek; až se kola začnou znova otáčeti, opakuje zvolna brzdění. Jsou-li kolejky kluzké, musí řidič dbát toho, aby na nebezpečných místech (hlavně ve spádech, stoupání, před zastávkami a křížovatkami) byla neustále jedna kolejnice posypána pískem. Musí se proto starati o to, aby měl vždy dostatečnou zásobu písku. Mechanický sypac nesmí být nikdy vyprázdněn více než ze dvou třetin.

Opustí-li řidič vůz, aby pomohl při odstraňování překážek, musí utáhnouti ruční brzdu, sejmouti ohě kliky z kontroléru a vzít je s sebou.

Do oblouků na trati smí vlak jeti pouze takovou rychlosť, aby nenastalo trhnutí vozu; jinak viz čl. 20, odst. 5.

Oblouky ve spádech náspech jest projížděti zvláště opatrně.

Rozjíždění v oblouku se musí díti zvolna a plynule, aby se vlak nevyšinul.

Při jízdě kolem nemocnice v ul. Pekařské a Hybešové, zvláště pak za noci používají řidiči výstražného znamení v nejmenší míře. (Oběž. č. 12 z 17. 11. 1948)

53. Zastavení a jízda do vrchu.

Vlaky nebudtež zastavovány ve větším stoupání mimo zastávky, leda žádáni toho nutnost. Počne-li vlak při jízdě do stoupání nebo po zastavení ve stoupání – ať už v zastávce nebo mimo ni – sjížděti nenadále nazpět, musí jít všichni průvodci k ručním brzdám a bez vyzvání je utáhnouti, je-li zřejmě možné zabrániti nehodě, nebo dá-li řidič nouzovou návěst, nebo když vlak sjel o délku vozu.

Průvodci posledního vlečného vozu dává bez vyzvání výstražné znamení příšťalkou, aby byla trať uvolněna. Řidič utáhne ruční brzdu, a nezastaví-li se vlak, přepne kliku přepínacího válce na jízdu zpět a brzdí elektrickou brzdou.

Průvodci motorového vozu sypé písek sypacem na zadní plošině.

54. Způsob brzdění.

Rozjetý vlak lze zastavit

- ruční brzdou;
- elektrickou brzdou;
- protiproudem (jízdou nazpět).

Sypáním písku zesiluje se účinek brzdy při každém způsobu brzdění.

a) Brzda ruční.

Ruční brzda musí být tak seřízena, aby při dotažení kliky k tělu byla brzda uplně utažena.

Počne-li na kluzkých kolejích při brzdění vůz klouzat, musí se ruční brzda ihned povoliti, sypati písek a znova brzda přitáhnouti. Tento postup budíž podle potřeby několikrát opakován.

Motorový vůz, jehož brzda se stala nezpůsobilou, nesmí pokračovati v jízdě, nýbrž musí být odtažen do vozovny.

b) Brzda elektrická.

Elektrická brzda počne učinkovati, jakmile se kliku hlavního válce zapne na brzdící stupně. V temže okamžiku se motory, které při zapěti na jízdu ozubeným soukolím uváděly do pohybu kola motorového vozu, přemění na dynamu. Brzdění nastane tím, že kola motorového vozu, který je v pohybu, pohánějí nyní přes ozubené soukolí motory jako dynama vyrábějí proud, který se spotřebuje v odporech a solenoidech elektromagnetické brzdy vlečných vozů.

Setravná síla motorového vozu, přeměněna tak na sílu elektrickou, ničí se v odporech a tím se stále změnuje, až se vůz zastaví.

Proud vyrobený v dynamech se vede kontrolérem do odporu a brzdicích zásuvek (nebo ještě do solenoidů elektromagnetických brzd vlečných vozů) a přes tyto zpět do dynam. takže tvorí samostatný, nezávislý proudový okruh.

Působí tedy elektrická brzda i tehdy, není-li proudový sběrač na traťovém vedení, je-li porucha v dodávce proudu, jsou-li vypnuti hlavní vypinače, i tehdy, nemají-li kola styk s kolejnicemi.

Cílem rychleji se kola otáčeti, tím je brzdící účinek elektrické brzdy silnější. Přestanou-li se kola otáčeti, přestane také elektrická brzda učinkovati.

Neutáhne-li se tedy po elektrickém zábrzdění ve svahu ruční brzda, začne se motorový vůz znovu pohybovat, dokud dynamo, uvedená v opětný pohyb, jej znova nezabrzdi.

Elektrická brzda se uvádí v činnost postupným zapínáním jednotlivých stupňů brzdy na kontroléru a působí jenom pro ten směr, pro který je postave-

na klika přepínacího válce.

Při normálním používání brzdy se nesmí přejít se stupněm pro jízdu ihned na stupně elektrické brzdy, nýbrž je třeba ponechat kliku kontroléru krátkou dobu v nulové poloze. (Výjimkou je použití brzdy, uvrdené níže v odst. 55.)

Jede-li vůz pomalu, nebude elektrická brzda při zapnutí na první brzdové kontakty učinkovati nebo bude její brzdící účinek nepatrný. Tu budíž zapnut ihned onen stupeň elektrické brzdy, na němž nastane již vydané brzdění. Jede-li vůz rychle, lze dosíci již zapnutím na 1. stupeň elektrické brzdy znatelného brzdícího účinku.

Na jednotlivých brzdových kontaktech se musí vyčkat tak dlouho, až se rychlosť zbrzdí tak dalece, že se může zapnouti další stupeň brzdy.

Příliš rychlým zapínáním nebo přeskoučením několika brzdových kontaktů se kola vozu zastaví a nastane smyk. Pak je ihned brzdu vypnouti a za současného sypání písku znovu opatrně zapnouti.

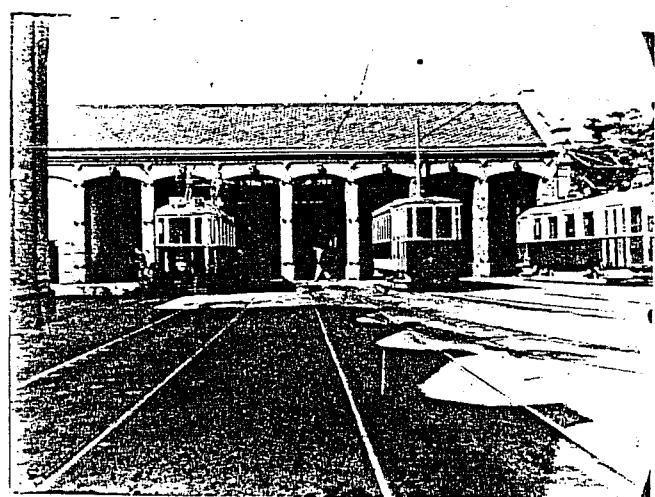
Jelikož brzdící účinek elektrické brzdy je při různých rychlosťech odlišný, musí se řidič s touto vlastností elektrické brzdy dokonale seznámiti a brzdící účinek při různých rychlosťech vyzkoušeti tak, aby byl schopen vlak zabrzdit z každé rychlosti, aniž by dostal smyk.

Je-li jeden z obou motorů poškozen, působí při elektrickém brzdění pouze druhý motor, takže brzdící účinek je poloviční.

Motorové vozy č. 117—146 jsou vybaveny mimo to ještě brzdou kolejnicovou, která učinkuje na 8. a 9. stupni elektrické brzdy a na 10. stupni jest tato spojena na krátko při kterém již kolejnicová brzda opět neučinkuje. Kolejnicové brzdy není dovoleno užívat přes kolejová křížení a ve výhybkách. Při jízdě do výhybek lze ji užít při nebezpečí, pak se však musí průvodci motorového vozu na pokyn řidičův před novým rozjezdem vlaku přesvědčiti, zda výhybka nebyla smykalá kolejnicové brzdy pod vozem přehozena. Nastane-li přezení, musí se průvodci postarat o správné postavení až již couvnutím vlaku nebo pomocí stavěcí páky, dříve než vlak může pokračovati v jízdě.

U mot. vozů č. 126, 128—146, je-li jeden motor vadný, lze jej vypnouti. Při zpětné jízdě u těchto motorových vozů elektrická brzda nepůsobí.

Pokračování v příštích číslech Informací MHD. Seriál přípravuje Tomáš Kocman



Pohled do historie – zlatá éra I. Československé republiky. Všechni jistě poznávají vozovnu v Pisárkách. Na horním obrázku stojí před vozovenskou halou škodovka evid. č. 92, vedle odpojený vlek videňák evid. č. 207. Na spodním obrázku zachycujícím starou výtopnu, vidíme služební vůz evid. č. 15 a motorový vůz série 50–55 s videňáky. Nebyla to nádhera?

