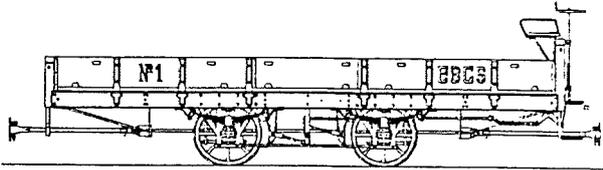


# INFORMACE MHD

Číslo **180**



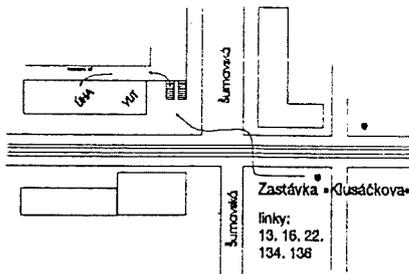
Brno 28. března 1994



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 Šiler, 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 Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná 5. dubna 1994 na zcela neobvyklém místě souvisejícím s hlavním programem. Schůze bude zahájena v 17 hodin na Kouřicově ulici č. 67 v prostorách Útvaru hlavního architekta brněnského magistrátu. Přednášku k dopravě problematice konceptu územního plánu města Brna připravuje Ing. Říha (ÚSMĐ). Pravidelný program (aktuality, diskuse) bude následovat až po přednášce cca v 18<sup>30</sup> hod. Zájemci o přednášku přijďte včas!

Výbor TKB



## Změna termínu zájezdu do Vídně

Zájezd na Tramwaytag se koná dne 18. 6. 1994, t. j. o 14 dní později. Centrem dění budou tentokrát dílny v Simmeringu.

Milos Drbal

## 100 let MHD v Ostravě

Předběžná informace o programu oslav.

1) Od 10. 6. do 24. 6. 1994 proběhne v Domě umění na Jurečkové ulici výstava «100 let MHD v Ostravě», na kterou budou mimo jiné zapůjčeny i modely vozidel. Vernisáž výstavy se uskuteční ve čtvrtek 9. 6. 1994 dopoledne.

2) V pátek 10. 6. dopoledne projede ostravskými ulicemi kouvaj historických vozidel DPMO jako pozvánka na nadcházející oslavy.

3) V sobotu a v neděli 11. a 12. 6. 1994 se uskuteční vlastní oslavy 100 let ostravské MHD. Proběhne den otevřených dveří v areálu Ústředních dílen v Martinově a ve vozovně Poruba (přístupná bude reinstalovaná síň tradic) a v dalších vozovnách a garážích. Shlédnout bude možno historická i současná vozidla DPMO včetně služebních a technologických vozidel. Spojení Martinova s Porubou budou zajišťovat historické tramvajové vozy, které budou rovněž vyjždět na vyhlídkové jízdy z vozovny Poruba do Zátíší. Po trati ČD ze žst. Ostrava - Svinov do žst. Ostrava - Třebovice a dále po vlečce DPMO do Martinova a zpět bude jezdit historický vlak s lokomotivou 313.432 lokomotivního depa Ostrava.

4) V sobotu a v neděli 18. a 19. 6. proběhnou oslavy pro odbornou veřejnost. Během víkendu se uskuteční prohlídka všech provozoven DPMO, zajištěn bude odborný program včetně večerního a pro všechny přesuny a projetí nejzajímavějších tratí budou postupně využita všechna historická vozidla.

Pro zájemce bude možné zajistit noclehy od pátku 17. 6. do neděle 19. 6. (na základě závazné přihlášky).

K oslavám 100 let ostravské MHD by měla být dokončena oprava všech historických vozidel DPMO, jejichž sbírka je dnes tvořena těmito vozy:

- tramvajové motorové vozy čísel 25, 50, 94, 106, 528, 8021

- tramvajové vlečné vozy čísel 218, 219, 269

- trolejbus číslo 82

- autobusy čísel 247, 5842, (v jednání je získání autobusového přívěsu PO1E)

K výročí 100 let MHD vydá DPMO tyto publikace:

### a) reprezentativní publikaci

výpravou na křídovém papíře, v rozsahu cca 50 stran, s černobílými a barevnými fotografiemi a mapkami v textu

### b) odbornou publikaci

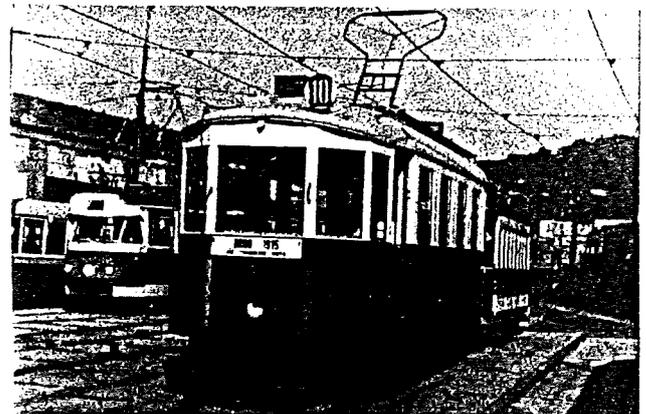
podrobně pojednávající o historii hromadné dopravy na ostravsku, v rozsahu cca 150 stran, s černobílými fotografiemi a větším množstvím mapek a schémat

### c) Historická vozidla DPMO

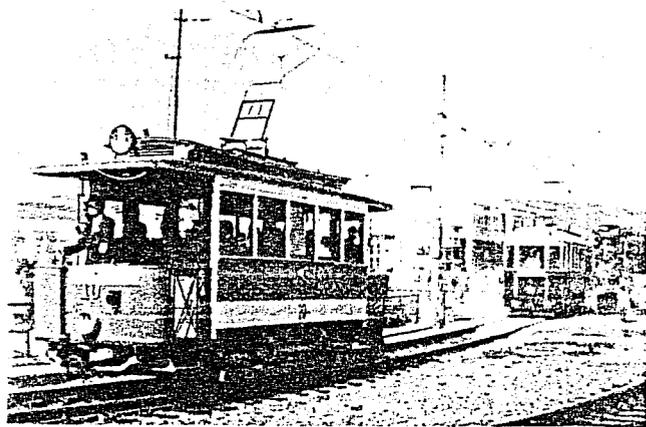
průvodce sbírkou historických vozidel podnikového muzea s popisy, barevnými snímky a náčrtly vozidel

Rovněž pokračuje edice barevných pohlednic. Ke třem dosud vydaným přibyla čtvrtá s názvem «Historická vozidla DP Ostrava» a v tisku jsou další dvě: «Vítkovický Komárek» a «Kyjovická zima». Stoleté výročí též připomíná stolní týdenní kalendář se snímky vozidel DPMO a jednotlivý nástěnný kalendář 1994.

Petr Mitacek



«750 let Brna», Salon CMg se zinním parním vlečkem - jedna z nejkontrastnějších souprav sbírky před výjezdem v pisárecké vozovně. Foto 19. 6. 1993 © Ludislav Kašík.



„750 let Brna“. Nejstarší motorový vůz brněnské sbírky evid. č. 10 při výjezdu od zastávky „Výstaviště“. Foto 19. 6. 1993 © Ladislav Kašík.

— AKTUALITY —

Novinky MHD v Brně

- \* V březnu bylo zakoupeno 10 autobusů Karosa B 732. Novým vozidlům byla přidělena evidenční čísla 7363–7372.
- \* Ve dvoudenní vikendové výluce na tramvajové trati do Bystřice by měla být mimo jiné instalována výhybka č. 340 (za zastávkou „Jundrovská“ na rozdělení tratě do Veveří a na Pisárky) s optickou signalizací polohy jazyků.
- \* Od 1. 4. 1994 se zkušebně zavádí doplňkový prodej jízdenek u řidiče. Budou se takto prodávat pouze „dospělé“ jízdenky v ceně 4,- Kč a aby to bylo pro cestující skutečně nouzové řešení, měl by být k ceně jízdenky stanoven příplatek 2,- Kč.
- \* Pro dokončení komunikačních úprav v ulici Lipové bude od 21. 3. 1994 na dobu asi 6 týdnů zastaven provoz na trolejbusové lince č. 144. V té souvislosti bude posílena doprava na lince č. 139.

Ivan Noubilka

- \* Koncem února byla dokončena VP na voze KT8 evid. č. 1714, při níž byl tento vůz opatřen reklamním nátěrem BVV. Základní barva je bílá a šedá, celá plocha bočnice je členěna šikmými linkami na různobarevné plochy. VP byla provedena i na voze KT8 evid. č. 1722, který zůstal ve standardním nátěru, jež se od továrního provedení odlišuje krémovými sloupky čelního okna.
- \* 1. 3. 1994 absolvovala TBZ a byla zařazena do provozu dvojice vozů T3SU evid. č. 1647+1648 s výzbrojí TV8. Na vůz evid. č. 1647 bylo dosazeno zařízení pro mazání okolků.
- \* V březnu vyjel z ústředních dílen po GO vůz K2 evid. č. 1005 z roku 1966. Do dílen byl přistaven koncem roku 1992, když předtím byl již několik měsíců mimo provoz. Vůz má po opravě rovné boční plechy, uzavřenou kabínu řidiče, všechna sedadla šedá, částečně polstrovaná a žluto-bílý reklamní nátěr „Luzánky“.
- \* Z nejstarších vozů K2 vyrobených v letech 1966 a 1969 dnes existují následující evid. č.:

- 1003 - GO leden až duben 1992, žlutá sedadla, uzavřená kabína řidiče
- 1005 - cca od poloviny roku 1992 mimo provoz, GO prosinec 1992 až březen 1994
- 1006 - cca od poloviny roku 1992 mimo provoz, v lednu 1994 přistaven na rekonstrukci do Kralovopolske
- 1018 - v provozu nepřetržitě do podzimu 1993, poté odstaven
- 1019 - 29. 6. 1989 zrušen a poté přečíslován na 1039, VP únor - březen 1991

Ostatní vozy série evid. č. 1001 - 1006 a 1008 - 1022 byly zrušeny v letech 1989 a 1990 v souvislosti s poslední dodávkou vozů T3SU.

Tomáš Kocman

Vůz evid. č. 1031 pražského metra opět v provozu

Dne 11. 2. 1994 byl expedován ze Závodu lokomotivy firmy Škoda, dopravní technika. Plzeň, spol. s r. o. vůz metra s novou elektrovýzbrojí firmy Siemens. Vůz byl původně provozován v pražském metru pod evid. č. 1031, odkud byl firmou Siemens zakoupen. Opravu mechanické části a zabudování nové elektrické výzbroje firmy Siemens provedla Škoda. Vůz byl oživen na zkušební trati Závodu lokomotivy, a nyní probíhají náročné prototypové zkoušky na železničním zkušební okruhu VŮZ v Cerhenicích.

Jan Křejet

Počas zimných prázdnin od 16. 12. 1993 sa zrušili autobusové linky č. 10, 50, 51, 54 a električková linka č. 8. Na trolejbusovej linke sa obmedzil interval počas špičky z 5 min na 7,5 min. a na autobusovej linke č. 52A sa zrušili niektoré spoje v ranej aj popoludňajšej špičke.

Dňa 20. 12. 1993 sa zrušila aj električková linka č. 5 (mala sa zrušiť až 24. 12. 1993).

Dňom 1. 1. 1994 sa stal DP Košice akčiou spoločnosťou, ktorej predchádzalo schválenie transformácie mestským zastupiteľstvom. Zavedlo sa taktiež II. tarifné pásmo na linke č. 28, ktoré tvorí územie okresu Košice - vidiek.

Dňa 26. 1. 1994 bola schválená nová tarifa DPMK s účinnosťou od 1. 2. 1994: 5,- Sk. Schválený rozpočet DPMK z mestskej pokladne, ktorý činí 25 mil. Sk. Pásmový tarif na rýchlodráhe k VSŽ poslanci rozhodne odmietli. Opatrenie by sa týkalo autobusových liniek č. 22, 25, 26, 40, 52, 52A, RA a električkových liniek R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7, a R8.

Dňa 29. 1. 1994 sa zrušili dve linky RA (liuka Železničná stanica - PHV a linka OD Mier - Bočiar, zvarovňa rúr) a ako náhrada sa zriadila linka č. 40 o dĺžke 21 km, ktorá vedie zo Železničnej stanice - Ludvíkov dvor - PHV - Bočiar, zvarovňa rúr. Taktiež sa zrušila linka RA (Podhradová - OD Mier - VA VSŽ) bez náhrady. Zmenila sa trasa linky RA (Larinčík - Peres - Pofov - VA VSŽ) na trasu Peres - Larinčík - Pofov - VA VSŽ. Momentálne je v prevádzke 8 liniek RA, ktoré by mohli byť označené RA1-RA8.

Po zvýšení cestovného sa zrušili obmedzenia zo zimných prázdnin, ale naďalej ostala zrušená el. linka č. 8 a ostal nezmenený interval na trolejbusovej linke č. 70. Tiež sa zmenili cestovné poriadky autobusových liniek 26, 52A RA a električkovej linky č. 5.

Dňa 11. 2. 1994 vydal DPMK zákaz používania predného pantografu na električkách typu KT8D5CS a T6A5CS, ktorý je zdôvodnený tým, že sa pri používaní predného pantografu silne znečisťuje strešná plocha z uhlíka. Od 13. 2. 1994 sú už v prevádzke električky len so zadným pantografom. Na všetkých typoch električiek ešte dodnes prevláda oranžová farba pred nariadenou žltou farbou.

Peter Sirkovský

Novinky MHD v Plzni

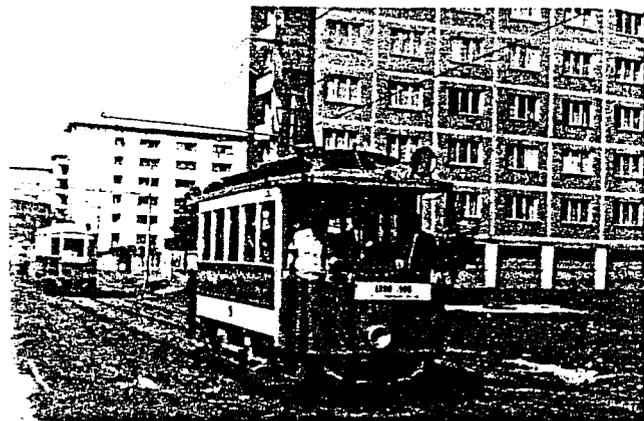
Trolejbusová linka č. 13 skutočne v novej trase zahájila provoz 5. února 1994. Od téhož dne byla také zrušena linka t-15. Na nové linkce t-13 jezdí v PdS 13 kursů (1-13), v Pds 8 kurzů (1-8), v S a N 7 celodenních (1-3, 5-8) a 1 sejdř (9). Ranní spoj za Zátěší do Doulevec (označený jako linka 14) vykonává nové kurz č. 16 linky t-12.

Od 7. března je v Pdš vypravován druhý spoj linky č. 3 z Košutky do Skvrňan, Malesické. Tento spoj, před časem zrušený, by měl odlehčit přetížené lince č. 12 od Práce ke Škodovce právě v ranní špičce.

Probíhá jednání s obecními úřady v Chrástu o obnovení a rozsahu provozu linky a-52 a Útušicích o zavedení nové autobusové linky v době přepravního sedla.

Vzhledem ke změnám v pojmenování ulic, náměstí a jiných lokalit došlo v sítích MHD v našich městech ke změnám v názvosloví zastávek. Dnes uvádím názvy zastávek plzeňských tramvajových linek:

- linka č. 1: Slovany, nám. M. Horákové - Vřesová - Olšová - Liliová - Jedlová - Mikuláské náměstí - Hlavní nádraží - Anglické nábřeží - Nám. Republiky - Hlavní pošta, Solni (jen ve směru TAM) - Hlavní pošta - Pod Záhorskem - Lékařská fakulta - Ve vilách - Gera - Mozartova - Majakovského - Studentská - Západní - Bolevec, Tachovská



„750 let Brna“. Nejstarší motorový vůz brněnské sbírky evid. č. 10 s oficiální delegací zahraničních hostů Magistrátu přijíždí na Mendlovo náměstí. Foto 19. 6. 1993 © Ladislav Kašík.

linka č. 2:

Světovar - Brojova - Krejčíkova (jeu ve směru ZPĚT) - Nám. geů. Ptky - Habrmanova - Sladkovského - Mikulášské náměstí - Hlavní nádraží - Anglické nábřeží - Nám. republiky - Hlavní pošta, Solni (jeu ve směru TAM) - U synagogy (jeu ve směru ZPĚT) - Výstaviště - Centrální autobusové nádraží - Škoda, 3. brána - Křimická - Malesická - Slovauské údolí - Internáty - K. Stejnera - Macháčkova - T. Brzkové - Nové Skvrňany

linka č. 3:

Košutka, Jesenická - Plzeňka - Severka - Sokolovská - Družba - ul. B. Němcové - Lékařská fakulta - Pod Záhorskem - Hlavní pošta - Výstaviště - Centrální autobusové nádraží - Škoda, 3. brána - Křimická - Skvrňany, Malesická

linka č. 4:

Košutka, Jesenická - Plzeňka - Severka - Sokolovská - Družba - ul. B. Němcové - Lékařská fakulta - Pod Záhorskem - Hlavní pošta - U synagogy - U Práce - nám. T. G. Masaryka - Chodské náměstí - Dobrovského ul. - Nám. Míru - Dvořákova - Bory, Borský park

linka č. 5:

Bolevec, Tachovská - Západní - Studentská - Majakovského - Mozartova - Gera - Ve vilách - Lékařská fakulta - Pod Záhorskem - Hlavní pošta - Výstaviště - Centrální autobusové nádraží - Škoda, 3. brána - Křimická - Skvrňany, Malesická

### Zkoušky prototypů trolejbusů Škoda

Ostrov nad Ohří - probíhají zkoušky s 1. prototypem trolejbusu 22Tr s výzbrojí AEG. Dosud tento vůz najel přes 1000 km. Začíná také zkušební provoz s 2. prototypem 22Tr s českou výzbrojí. Přípravuje se vůz 21Tr (sólo provedení na 750 V) s českou výzbrojí. Dále se uvažuje s modernizací provozovaných vozů 14Tr a 15Tr, na kterých by došlo m. j. k těmto změnám:

čelní stěna, jiný způsob ovládání dveří, plechování, informační systém, plastové vzduchové rozvody. Dosazovaný informační systém Metry Blausko za 160 tisíc Kč (mozaikový, kompletní sada na 1 vůz) umožňuje nastavení celkem 200 variant nápisů, čísel apod. Ovládá se tlačítkovou soustavou s fidičím stauovíštěm. Srovnatelný zahraniční systém lze pořídit za 280-350 tisíc Kč!

Cena trolejbusů: 14Tr za 2 milióny, 15Tr za 4 milióny Kč.

Již vyrobené a neodebrané trolejbusy 14Tr pro SNS lze zakoupit bez repase nebo po repasi podle přání zákazníka.

### Novinky MHD v Mostě

Do vozů MHD bylo zabudováno 600 elektronických znehodnocovačů olomoucké firmy. Jejich ovládání probíhá automaticky nebo po zásahu řidiče. Řídicí člen na panelu řidiče umožňuje mj. i informaci o přeusm čase, zablokování všech strojků ve voze, apod. Součástí vybavení je i digitální zobrazení právě projížděného tarifního pásma v prostoru pro cestující (nad dveřmi kabiny řidiče).

### Trolejbusový provoz Chomutov - Jirkov

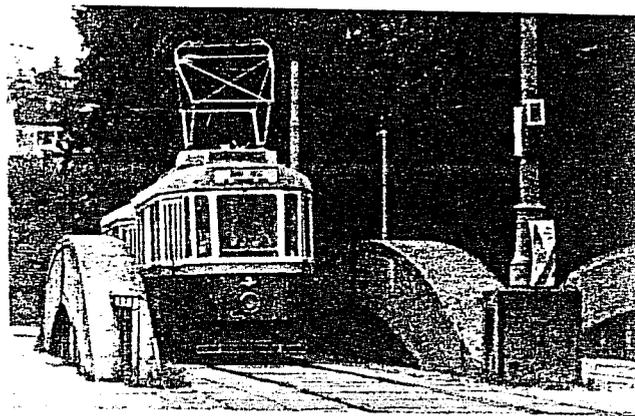
V prostoru jirkovského sídliště jsou na většině tras již postaveny betonové sloupy jako příprava pro montáž trolejbusového vedení. Přípravovaná trolejbusová trať spojí Chomutov s Jirkovem. V Jirkově je podle postavených sloupů zřejmé větvení tratě do dvou větví s opětovným spojením u daleké smyčky na okraji Jirkova v dosahu žel. zastávky Jirkov. V plném proudu je i výstavba vozovny nedaleko žel. zastávky Chomutov - město za magistrálou, kterou spojovací trať překoná po novém betonovém mostě. Manipulační trať bude zaústě-



«750 let Brna». Vozidla Dopravního podniku města Brna - vůz T2 evid. č. 1487 a motorový vůz evid. č. 107 (ex TMB) před výjezdem na seřadisti ve vozovně Pisárky. Foto 19. 6. 1993 © Ladislav Kašík.

na do dolní větve «vajíčka» nejspíše trolejovým trojúhelníkem, aby byl možný výjezd směrem na Chomutov i směrem ke konečné v Jirkově. V samotném Chomutově stopy po stavbě trolejbusové trati nebyly zatím ualezeny.

Slavomil Herynk



«750 let Brna». Plecháčová souprava evid. č. 126 + 301 na své typické historické trati na mostě přes řeku Svitavu u pomocné maloměřické smyčky. Foto 19. 6. 1993 © Ladislav Kašík.

## — Z PROVOZU —

### Rok 1993 v MHD v Bratislavě

Významné udalosti roka 1993 v prevádzke električkovej a trolejbusovej dopravy v Bratislave

6.-7. marca

Rekonštrukcia trolejbusovej križovatky Palisády - Šulekova.

27. marca

Začatie stavebných prác na rekonštrukcii električkovej trate ua Vajnorskej ul. v úseku Tomášikova ul. - Jurajov dvor (1858 m). Stavba realizovaná po etapách: 5x opakované víkeudové výluky a medzitým jednokofajná premávka na rozostavaných traťových úsekoch. Dňa 18. 7. 1993 úplné sprevádzkovanie rekonštruovanej trate, vybudovanej s otvoreným kofajovým zvrškom, pripraveným ua jednoduchú zmenu rozchodu z 1000 mm na 1435 mm.

5. apríla

Električková linka 13 zrušená a linka 1 (Dúbravka - tunel - Hlavná stanica) presmerovaná v centre mesta cez nábřežie, Šafárikovo nám. a Námestie SNP, resp. opačným smerom na Námestie SNP, Jesenského ul., Nám. L. Štúra a na nábřežie.

1. mája

Zavedenie systémových cestovných poriadkov na linkách č. 3, 5, 7 a 11 račianskej radiály. Cestovné poriadky spracoval o.z. Elektrické dráhy s jednotným linkovým a pravidelným traťovým intervalom.

5.-6. júna

Rekonštrukcia trolejbusovej trate Mlynské nivy - Svätoplukova - Prievozská.

7. júna

Presmerovanie trolejbusovej linky 215 v smere premávky z Rajskej ul. na Trnávku z Mileticovej ul. na Svätoplukovu ulicu.

26. júna

Slávnostné ukončenie 30 ročnej prevádzky trolejbusov typu Škoda 9Tr v Bratislave.

1. júla

Zavedenie systémových cestovných poriadkov Elektrických dráh o. z. na všetkých linkách električkovej dopravy, v celej sieti s jednotným linkovým intervalom.

júl

Ukončenie prestavby prvej súpravy električiek T3SUCS na typ T3G vo vlastných dielňach, zabudovaním tyristorovej výzbroje TV8 (vozidlá č. 7339 a 7340).

júl - september

Dodanie 12 ks nových električiek typu Tatra T6A5 vybavených polpantografom s motorovým pohonom, záznamníkom priebehu jazdy CTM a čelným previjacím transparentom zn. BROSE (evidenčné čísla vozidiel 7935 - 7946). Vozidlo č. 7946 vybavené aj bezpečnostným pohonom dverí IFE a digitálnym rychlomerom CTM.

30. augusta

Začatie stavebných prác ua rekonštrukcii električkovej trate v úseku Nový most - Tunel (960 m), realizovaných za úplnej výluky. Trať vybudovaná na zariadených prefabrikátoch s rakúskymi kofajnicami Ri59 spojzadnená 5.

11. 1993.

4. októbra

Novou trolejbusovou linkou 219, prevádzkovanou na trase Valašská - Kramáre - Šancová - Trnávka (Hauácka ul.) nahradený autobus linky 37 na Kramároch. Trolejbusová linka 211 presmerovaná, trasy liniek 213 a 217 skrátené.

8. októbra

Zapojenie elektrického ovládania kolajovej výhybky na Kamennom námestí, ktorá bola poslednou manuálne ovládanou výhybkou.

19. novembra

Slávnostné začatie pravidelnej prevádzky nových električiek T6A5 s cestujúcimi - vozidlá č. 7939+7940 a 7939+7940+7944 na linke 7.

### Prevádzkové údaje Elektrických dráh Bratislava za rok 1993

| Dopravná sieť       | Električka     | Trolejbus    |
|---------------------|----------------|--------------|
| počet liniek        | 12             | 11           |
| dĺžka liniek        | 254,9 km       | 165,6 km     |
| počet zastávok      | 153            | 183          |
| Prevádzkové výkony  |                |              |
| vozidlové kilometre | 11,092 mil.    | 5,377 mil.   |
| vlakové kilometre   | 7,686 mil.     | 5,377 mil.   |
| prepravené osoby    | 107,126 mil.   | 19,085 mil.  |
| miestové kilometre  | 1.378.894 mil. | 443,770 mil. |

Vozidlový park - evidenčný stav:

Električka: 250 premávkové vozidlá. Z toho 59 K2, 145 T3 (v prevedeniach CS, SUCS, M, G), 46 T6A5. Ďalej 5 technologických, 3 školské a 3 historické vozidlá.

Trolejbus: 143 premávkové vozidlá. Z toho 110 Škoda 14Tr, 17 Škoda-Sanos 200 a 16 Škoda 15Tr. Ďalej 1 technologické vozidlo, 2 školské a 2 historické vozidlá.

| Kolajové trate - rozchod                        | 1000 mm  |
|---|----------|
| prevádzková dĺžka tratí                         | 36.747 m |
| dĺžka siete kolajových tratí                    | 79.090 m |
| - z toho 75,4 % na samostatnom telese:          | 59.611 m |
| - z toho 31,5 % s otvoreným zvrškom:            | 24.896 m |
| - z toho 45,6 % pripravené na normálny rozchod: | 36.063 m |

|  |          |
|--|----------|
| najväčší sklon trate v Karlovej Vsi, pri Dolných Krácoch | 57,5 %   |
| počet kolajových výhybiek                                | 117      |
| počet kolajových križovatiek                             | 37       |
| kolajové trate vo vozovniach                             | 11.822 m |
| kolajové výhybky vo vozovniach                           | 101      |

| Trolejbusové trate                                 |          |
|--|----------|
| prevádzková dĺžka trolejbusových tratí             | 38.990 m |
| dĺžka siete trolejbusových tratí                   | 75.285 m |
| počet trolejových výhybiek                         | 142      |
| najväčší sklon komunikácie: Kramáre, Limbová ulica | do 12 %  |

Najdlhšie a najkratšie linky

|   |
|---|
| 39,1 km - električka č. 5 Dúbravka - Tunel - Obchodná - Rača a späť                           |
| 9,0 km - električka č. 6 Železničná stanica Nové Mesto - Nám. SNP a späť                      |
| 23,9 km - trolejbus č. 216 Loviuského - Hodžovo nám. - Svätoplukova - Prievoz a späť          |
| 5,8 km - trolejbus č. 210 Hlavná stanica - Legionárska - Autobus. stanica Mlynské nivy a späť |

Karol Kapli

### Přehled vozidel DP města Ostravy s celoplošnými reklamními nátery

|      |           |                          |               |
|------|-----------|--------------------------|---------------|
| T3   | 759-743   | ČEDOK                    | 08/90 - 10/91 |
| T3SU | 1021-1025 | STIS                     | 09/90 - 10/91 |
| T3SU | 983-979   | NOVÁ HUT                 | 11/90         |
| T3SU | 981-985   | MARTINOV. POTRAV. ZÁVODY | 12/90         |
| KT8  | 1501      | OD LASO                  | 12/90         |
| T3SU | 1017-1013 | META SPORT               | 02/91         |
| KT8  | 1510      | HEWLED PACKARD           | 03/91 - 10/92 |
| KT8  | 1502      | MLEKO V LAHVICH          | 05/91         |
| T3SU | 925-929   | UNIPS                    | 11/91         |
| T3SU | 986       | DOROTIK                  | 2/91 - 01/94  |
| T3SU | 973-945   | ČESKA POJIŠTOVNA         | 04/92         |
| T3SU | 971-963   | BIOCEL PASKOV            | 04/92         |
| KT8  | 1503      | OSTRAVAR                 | 05/92         |
| T3SU | 957       | OLYMPUS                  | 05/92         |
| KT8  | 1515      | BIOCEL PASKOV            | 05/92 - 07/93 |
| T3   | 791-764   | MARLBORO                 | 06/92 - 12/93 |
| T3SU | 938-930   | MARLBORO                 | 06/92 - 01/94 |
| T3SU | 950-946   | MARLBORO                 | 06/92 - 01/94 |
| B732 | 6183      | NAKLADATELSTVÍ OSNA      | 07/92 - 12/93 |

|       |           |                     |               |
|-------|-----------|---------------------|---------------|
| 14 Tr | 3229      | ŠKUTA               | 09/92 - 01/94 |
| T3SU  | 1021-1025 | REKLAMA U NÁS       | 09/92 - 6/93  |
| T3SU  | 932       | HOŠOVSKÝ            | 10/92 - 11/93 |
| 14 Tr | 3249      | ŠKUTA               | 10/92 - 01/94 |
| T2    | 627-660   | DŮL ODRA            | 11/92 - 01/94 |
| K2    | 806       | KCT                 | 11/92         |
| KT8   | 1507      | KONTRAX             | 11/92         |
| KT8   | 1511      | SURFRIGO            | 12/92 - 12/93 |
| K2    | 809       | KCT                 | 01/93         |
| T3SU  | 916       | KORTEX, KORTIMEX    | 02/93         |
| T3    | 756       | ZLATNICTVÍ KUBIS    | 02/93         |
| K2    | 805       | MICROHOUSE          | 03/93         |
| K2    | 811       | STAVIVA             | 03/93         |
| KT8   | 1512      | IBEC COMPUTER       | 03/93         |
| T3SU  | 962-974   | TISKÁRNÝ TIP        | 04/93         |
| T3SU  | 915-972   | CONE                | 05/93         |
| K2    | 810       | IFT                 | 06/93         |
| T3SU  | 960-1002  | VITANA              | 06/93         |
| T3    | 747-793   | KENT                | 07/93         |
| T3SU  | 1000-956  | 100 LET MHD         | 07/93         |
| T3SU  | 914-910   | DOUWE EGBERTS       | 09/93         |
| T3SU  | 908-912   | ROTHMANS            | 09/93         |
| T3SU  | 968-964   | AUTOŠKOLA DPMO      | 09/93         |
| T3SU  | 954       | DAIHATSU            | 09/93         |
| T3SU  | 1024-944  | ROTHMANS            | 11/93         |
| T3    | 713       | VÍTKOVICKE STAVBY   | 11/93         |
| T3SU  | 958-911   | GROUP + SECURITAS   | 12/93-11/93   |
| KT8   | 1508      | LEAVIA              | 01/94         |
| T2    | 627-660   | HORNICKÁ POJIŠTOVNA | 01/94         |
| 14 Tr | 3229      | 100 LET MHD         | 02/94         |
| 14 Tr | 3249      | 100 LET MHD         | 02/94         |

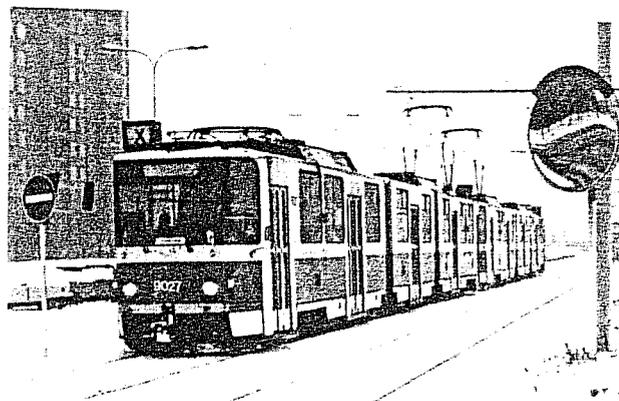
P. Nový

### Sprážené vozy KT8 v Praze

Ve dnech 7. 11. až 17. 12. 1993 se prováděla oprava kolejí na trati do Ďáblic v úseku od Střeloviční až k ulici Ládví. Do stádků Ďáblice však bylo nutné zajistit dopravu. Dopravní podnik se rozhodl vyzkoušet zde provoz sprážených vozů KT8. Konstruktivně jsou tyto vozy pro sprážený provoz stavěny a deset vozů ověřovací série bylo vybaveno i automatickým spráhlem s možností propojení obvodů mnohočlenného řízení. Protože se však možnost spráhování vozů KT8 v praxi nevyužívala, byla automatická spráhla demontována a sériové vozy byly dodány s klasickým spráhlem pražského typu.

Proto byly na vozy evid. č. 9016, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29 a 30 namontovány mnohočlenné zásuvky a spojení bylo provedeno kabelem. Dvojice vozů jezdily vždy na vnitřní pantografy. V době dopravní špičky jezdily tři soupravy, v sedle dvě. Při jízdě z a do vozovny se soupravy rozpojovaly. V nočních hodinách jezdil na tomto 3 500 metrů dlouhém úseku jeden vůz. Ve smyčce Ďáblice byl přes den odstaven ještě záložní vůz. Provoz dvojice KT8 do Ďáblic proběhl vcelku bez problémů, nejhorší závadou byl přeskok 600 V do 24 V u vozu evid. č. 9026 dne 24. 11., kdy dokonce museli přijet hasiči.

Vladislav Borek



Dvojice vozů KT8D5 tvoří účtyhodnou soupravu, kterou nelze jen tak přehlédnout. Foto © Vladislav Borek.

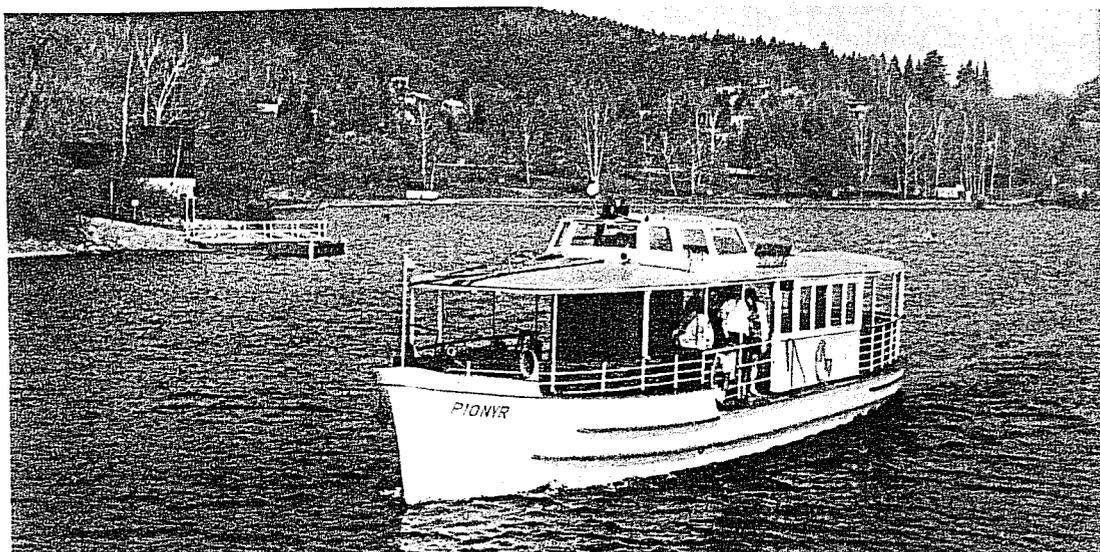
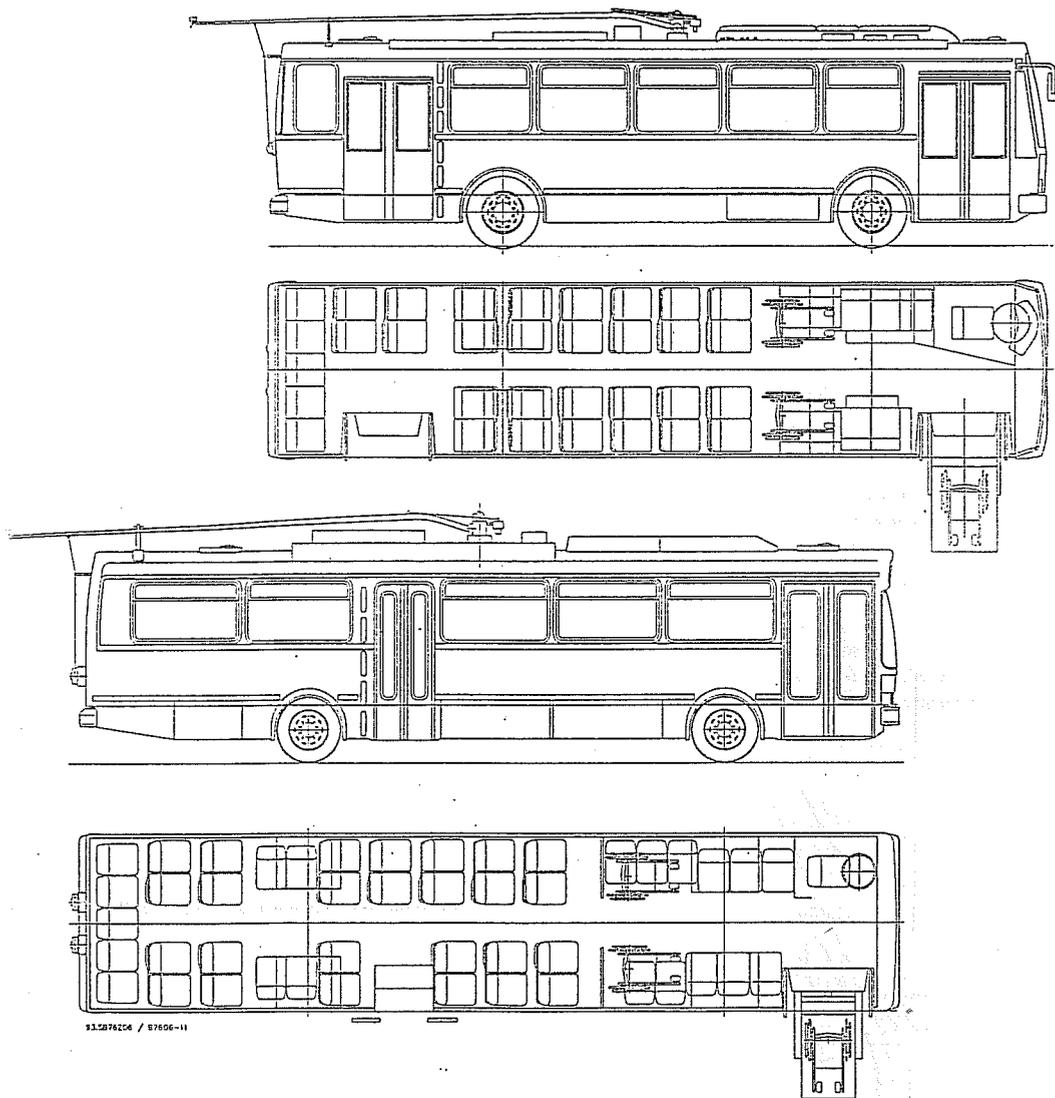
### Trolejbusy Škoda do USA

V únoru 1994 měla společnost RTA Dayton - provozovatel trolejbusů v Daytonu - vyhlásit výběrové řízení na dodávku 61 trolejbusů. O dodávku trolejbusů do tohoto města projevila zájem i Škoda Ostrov ve spojení s americkou firmou AAI, která se zabývá dopravními systémy. První verze trolejbusu pro Dayton vychází z uyní vyráběného typu 14Tr, modifikovaného pro americké podmínky. Vůz má mít dvoudveřovou karosérii (zaslepení středních dveří), upravená čela, klimatizaci, pomocný bateriový pohon podobně jak o vozy pro Teherán, dvě místa pro invalidní vozíky vč. zdvihací plošiny ve předních dveřích.

Elektrická výzbroj má vycházet z koncepce Nové typové řady (NTR) s GTO tyristory, projektované pro nové trolejbusy 21Tr. Kooperace firem Škoda a AAI spočívá v tom, že Škoda má do USA dodávat skelet vozu, přední nápravu,

elektrickou výzbroj s pomocným pohonem a zadní nápravu ZTF (Německo), zatímco firma AAI má vozy kompletovat. Prototyp má být hotov na přelomu let 1994/95. Protože však v Daytonu používají vozy dlouhé 12 metrů, má firma AAI připravit i druhou verzi, která již tolik společného se "škodovkou" nemá, resp. má jen stejnou elektrickou výzbroj.

R. Kindl



Nová plavební sezóna na Brněnské přehradě se pomalu blíží. Postupně opravovaný loďní park přináší nejen nový design, ale i nová jména, k nimž lze mít i vážné výhrady. Nejkrásnější lodi prozatím zůstávají v původní podobě. I je však očekává generální oprava. Doufejme, že Dopravní podnik již nedopustí necitlivé kurosářské zásahy a již vůbec ne další přejmenování plavidel. Nejkrásnější jednopalubovou lodí „baterkové flotily“ je pro většinu příznivců »PIONÝR«. Její krása je podtržena mnoha tramvajovými prvky, jako jsou rány oken, posuvné přepážkové dveře, apod. Snímek ji zachycuje v blízkosti přístavního můstku »Kozí horka«. Foto © Ladislav Kašík.

Úrovně křížení tramvaje s elektrifikovanou železnicí v Düsseldorfu

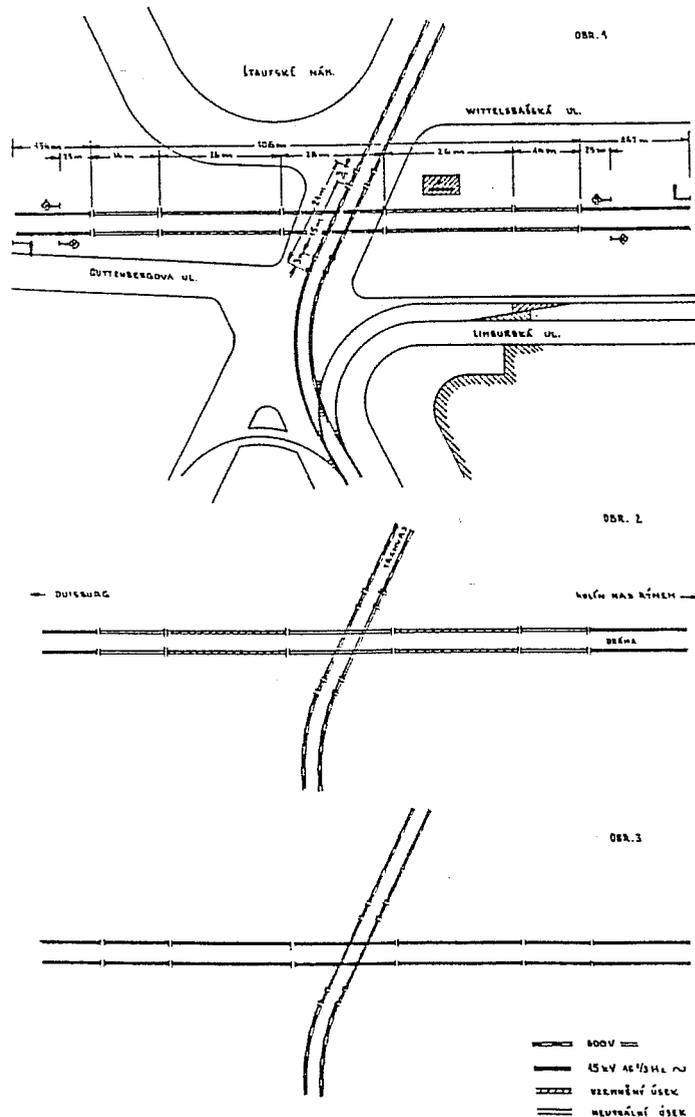
V roce 1962 byla elektrifikována dvojkolejná trať pro nákladní vlaky Kolín nad Rýnem - Kalk - Duisburg - Wedau Německé spolkové dráhy střídavou soustavou 15 kV 16 2/3 Hz. V městě Düsseldorfu na Staufském náměstí tato trať kříží tramvajovou linku na přejezdu, chráněném závorami. Jelikož nebylo možno vybudovat mimoúrovňový podjezd ani nadjezd, byla zřízena taková úprava trolejového vedení, umožňující v místě vlastního křížení přepínání buďto na 600 V stejnosměrného proudu nebo na 15 kV 16 2/3 Hz střídavého proudu. Situace při přepínání je zřejmá z obr. 1 - 3.

Na obr. 1 je stav 1 - "tramvaj" při otevřených závorách. Vlastní křížení je pod stejnosměrným proudem 600 V, napětí železniční troleje je odděpomocí neutrálních a uzemněných úseků. Obr. 2 zachycuje stav 2 - "draha" při stažených závorách. Trolejové křížení je neutrální, napětí jak tramvajové, tak železniční troleje je odděleno neutrálními a uzemněnými úseky. Dražní vozidla projíždějí křížení se vztyčeným sběračem a vypnutým proudem. Na obr. 3 je zachycen stav 3 - "draha s napětím 15 kV". Tento případ nastává, když se rozjíždí vlak, který předtím zastavil u oddílového návěstidla nebo za jiných mimořádných okolností (např. průjezd těžkých vlaků). Napětí v tramvajové troleji je odděleno uzemněným úsekem.

Přepínání mezi stavy 1 a 2 se děje samočinně v závislosti na uzavírání nebo otevírání závor hradlařem. Oddílová návěstidla tratí jsou rovněž závislá na závorách. Pouze stav 3 zapíná v případě jeho potřeby hradlař ručně při stažených závorách a alespoň jedním oddílovým návěstidlem v poloze dovolujícím jízdu.

Vlastní křížení trolejí je upraveno tak, že tramvajová trolej se nachází těsně nad trolejí železniční. Pomocným trolejovým drátem se sbírá tramvaje dostane při jízdě na nižší úroveň železniční troleje. Tramvaj projíždí křížení se sníženou rychlostí, dražní vozidla rychlostí plnou.

*Průběh Procházka  
převzato z časopisu Elektrische Bahnen, č. 1, roč. 1964*



Ostravská souprava 2 x T3 v nových městských barvách vedena vozem evid. č. 1020 na křižce v Parubí. Foto © Roman Šiler.

Obnovení městské kolejové dopravy ve Velké Británii

Nadšení z roku 1991, kdy existovalo 56 plánů na rozvoj „Light rail“ dopravy, značně opadlo. K realizaci dospěla „Metroliuk“ v Manchesteru a je ve výstavbě ve Sheffieldu. Bylo obtížné navázat na tradici tramvajové dopravy, která (s výjimkou Blackpoolu) skončila v roce 1962.

První část dopravního systému „Metroliuk“ v Manchesteru byla uvedena do provozu v dubnu 1992. Šestnáctikilometrová trať využila zčásti železničních kolejí. Byla doplněna dalšími dvěma linkami křížující střed města. Jízdní intervaly jsou 12 minut během pracovních dnů a 15 minut o nedělích a svátcích. 26 souprav je v celodenním. Předpokládá se 10 milionů cestujících a jeden milion liber zisků za rok. V dubnu tohoto roku bylo zavedeno dvojí jízdné: zlevněné v době dopravní špičky a zvýšené mimo ni. Městská rada dala souhlas s rozšířením sítě vzhledem k olympiádě v roce 2000.

V Sheffieldu jezdily tramvaje do roku 1960. Na základě dopravních studií ze 70 let schválil městský parlament 1990 vybudování dvou linek „supertramvaje“ křížujících se ve středu města o celkové délce 29 km. I v tomto případě je zčásti využita železniční trať. Zbytek kolejí je veden ulicemi, ale z 50% po odděleném svršku. 25 souprav objednaných u firmy Siemens-Düwag má zajišťovat provoz mezi 49 stanicemi v 5-6 minutových intervalech. Článekové soupravy o délce 35 m mají čtyři hnané podvozky. Střední vysokopodlažní sekce s většinou sedadel je bez dveří. Souprava je určena pro 243 cestujících, z toho 88 sedících. Očekává se zprovoznění první linky počátkem tohoto roku.

*Podle informací z měsíčníku „Light Rail and Modern Tramways“ čísla 10-12/1993 volně upravení  
Oldřich Fischer*

— Z HISTORIE —

Zavedení 17 tramvajových linek v Brně

V dnešních dnech vzpomínáme události, která je aktuální zejména dnes, kdy se v Brně uvažuje o novém vedení linek MHD. Před 30 lety, 29. března 1964 byla provedena dosud největší změna linkového vedení tramvaji, při které bylo zavedeno 17 linek. Provedení akce bylo původně plánováno na 5. dubna, ale termín byl posunut, aby se majitelé tehdy velmi rozšířených dvou a třítraťových jízdenek mohli před koncem měsíce seznámit s novým vedením linek a dát si své jízdenky v případě potřeby včas opravit. Linkové vedení vznikalo přirozeným vývojem. Do té doby linky vedly po obvyklých trasách a měnily se jen trasy jednotlivých linek ponejvíce z důvodu výstavby sítě. V 50. letech bylo v provozu 10 pravidelných linek:

- 1 Pisárky - Řečkovice
- 2 Židenice - Horní Heršpice
- 3 Bystře - Obřany
- 4 Jiráskova čtvrť - Komárov
- 5 Hybešova čtvrť - Fučíkova čtvrť
- 6 Pisárky - Královo Pole, nádraží
- 7 Komín - (Žabovřesky) - Maloměřice, most
- 8 Židenice, Karlovo nám. - Ústřední hřbitov
- 9 Hybešova čtvrť - Černa Pole
- 10 Nové Sady - Lišeň.

Většina těchto linek byla provozována jako peážní dvojice: 1 + 6, 2 + 8, 3 + 7 a 5 + 9. Obě linky dvojice využívaly v převážné většině délkou stejnou trať

a vzájemně se lišily pouze ukončením na jednom nebo obou koncích. Tento systém má počátky v roce 1932 a byl brněnskou zvláštností. V situaci, kdy na předměstích, kam tratě vedly, byla nižší hustota osídlení a tedy i nižší dopravní poptávka než ve frekventované střední části tratě, to bylo výhodné řešení. Obě linky dvojice spolu těsně souvisely do té míry, že v mnoha směrech tvořily prakticky jeden celek nejen z hlediska vnitřní organizace dopravního podniku, ale byly takto představovány i cestující veřejnosti v jízdních řádech. Obě linky měly vlaky (podle pražských zvyklostí - pořadí) číslované společně jedinou řadou, přičemž linka označená nižším číslem měla vlaky lichých čísel, druhá linka měla sudé vlaky. Protože rozdíl oběhových dob byl zhruba stejný jako interval a delší linka měla vždy liché vlaky, bylo na delší lince jen o jeden vlak více a v číselné řadě nebyla žádná mezera. Tedy např. na lince 1 jezdily liché vlaky 1 až 17 a na lince 6 sudé vlaky 2 až 16. Tento stav se změnil až v roce 1958, kdy byl na obou linkách zkrácen interval v souvislosti se zarazením do provozu vozů T II a poslední vlak linky 1 měl číslo 45.

V provozu byla samozřejmostí těsná vzájemná spolupráce obou linek. Vlaky jedné linky půlily interval mezi vlaky linky druhé, pokud to bylo z důvodu zvýšené frekvence potřebné, jezdily vlaky kratší linky na lince delší. Naopak večer a v noci byla v provozu jen delší linka. Některé vlaky jezdily během dne střídavě po trasách obou linek tak, jak to vyžadovala potřeba. Tam, kde pravidelné linky nestačily, jezdily mimo to vložené vlaky, které zajišťovaly zejména dopravu ve spíčkách a při zvláštních příležitostech. Šlo zvláště o dopravu pracujících do zaměstnání, rekreatantů do oblastí přehrady nebo návštěvníků akcí konaných na výstavišti.

Většina vložených vlaků sice jezdila po tradičních trasách, např. Žabovřesky - Geislerova (Táborská), Tábor - Kuldova, Nové sady - Královo Pole, nádraží. Nové sady - Stránská skála, ale nebyla označena traťovými čísly, protože vlaky často nevyužívaly konečných stanic pravidelných linek a během své trasy měnily podle potřeby. Pro služební účely se ale označovaly číslem linky, které se jejich trasa nejvíce blížila, a připojeným označením "vložená". Běžně jezdily vložené vlaky linek 3, 6, 10, přičemž čísla vlaků začínala vždy jedničkou bez ohledu na číslovaní pravidelných vlaků těchto linek. Na vozech byla uveřejněna na kulatých tabulkách na rozdíl od pravidelných vlaků, které měly tyto tabulky čtvercové a podstatně menší.

Snaha po snížení počtu vložených vlaků a zvýšení přehlednosti provozu pro cestující přinesla 1. května 1957 zavedení linky 11 Tábor - Táborská, která byla zanedlouho prodloužena do Žabovřesk. Tato linka nahradila vložené vlaky jezdící v tomto úseku a byla prakticky první linkou v brněnské síti, která byla v provozu pouze ve spíčkách v sedmých dnech.

Konec padesátých a začátek šedesátých let přinesl do brněnské dopravy řadu změn. Když byla 8. září 1961 dána do provozu nová trať do Králova Pole, Tesla, byla na ni linka 11 převedena. Později vznikly další dvě linky: 12 (Královo Pole, Tesla - Pisárky) a 13 (Komin - Hybešova čtvrť), která nahradila někdejší linku 11.

V provozu bylo stále množství vložených vlaků. Snahou po jejich omezení byla motivována změna organizace dopravy, která vešla v platnost 1. března 1962. Měla přinést zvýšení počtu vlaků pravidelných linek na úkor vložených vlaků. Např. na lince 3 (Bystrc - Obrany) bylo 17 vlaků s lichými čísly 1 až 35 při intervalu 6 min. a na lince 7 (Žabovřesky - Maloměřice, most) bylo 6 vlaků (2 až 12) při spíčkovém intervalu 12 min. Tato novinka se však neosvědčila a již po měsíci byl zaveden původní interval, který u každé ze zrušených linek byl 10 minut.

Současně s neustálými změnami zanikala postupně zejména v souvislosti s rozšiřováním provozu čtyřnápravových tramvají původní organizace provozu na peážních linkách.

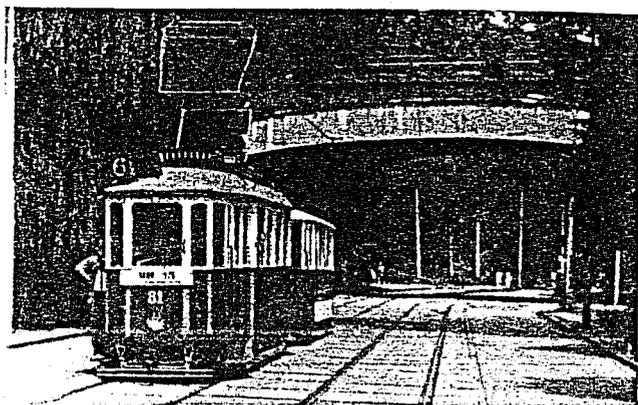
Dílejší změny vyvrcholily v březnu 1964 zavedením 17 linek, přičemž většina stávajících linek obdržela nové trasy, další linky byly uově zavedeny. Peážní linky přitom zcela zanikly. Snížil se podstatně počet vložených vlaků, ale vyložit časté změny jízdních řádů a vedení linek se však nepodařilo. Např. na lince 3 se změnil jízdní řád již za 14 dnů, 13. dubna (změna intervalu z 10 na 12 min. a počtu vlaků z 11 na 9), a další změny v tomto roce následovaly 5. října (11 min., 10 vlaků) a 16. listopadu (12 min., 10 vlaků). Linka 15 se 13. dubna stala ve všední den linkou spíčkovou a od 5. října 1964 jezdila po změněné trase Stránská skála - Ústřední hřbitov.

Po zavedení nepřestupného tarifu v roce 1967 vznikl tlak na přímé spojení různých částí města, což spolu s výstavbou nových tratí do Bohunic, Líšné a Lesné vedl ke zřízení nových linek, jejichž počet dnes dosáhl 22, čímž se Brno přiblížilo Praze, která je však 3x větší. Přitom některé linky jsou výhradně spíčkové, jiné mají v různých denních dobách omezený provoz jen na část tratě a to ztěžuje cestujícím orientaci.

Proto se již delší dobu vedou vážné úvahy o podobné radikální změně linkového vedení, jako byla před 30 lety. Na rozdíl od ní by se však počet linek měl snížit. DP v 1. polovině loňského roku vypracoval návrh nové organizace dopravy se 14 tramvajovými linkami, který však magistrátem nebyl akceptován. V říjnu loňského roku magistrát, ústav pozemních komunikací VUT FAST, DIO města Brna a DP společně zorganizovali mezi obyvateli města aukci, ve které se měli vyjádřit k trasám svých cest do a ze zaměstnání. Lze tedy doufat,

že po jejím vyhodnocení a zavedení přestupného tarifu se Brno dočká vhodnějšího linkového vedení tramvajové dopravy, než je tomu dosud.

Zdeněk Polc



„750 let Brna“. Škodovka evid. č. 81 s količákem evid. č. 214 pod obřanským mostem. Foto 19. 6. 1993 © Ladašlav Kašík

## Dopravní předpisy a návěštní řád pro přepravu osob (str. 87-94)

### Selhání brzd

Zpozoruje-li řidič za jízdy, že elektrická brzda úplně spolehlivě nepůsobí, musí zmírnit jízdní rychlost na polovici rychlosti dovolené a brzdí pouze brzdou roční.

V nejbližší zastávce musí zjistit příčinu selhání elektrické brzdě takto:

1. U vlaků skládajících se pouze z motorového vozu se přesvědčí, jsou-li brzdové zásuvky řádně uzavřeny, nejsou-li kontaktní péra ohnuta a mají-li vodivý styk s víčkem zásuvky.
2. Je-li vlak sestaven z motorového a vlečných vozů, které jsou opatřeny průběžnou elektrickou brzdou, odpojí brzdící kabel od motorového vozu, uzavře víčko zásuvky a při další jízdě se přesvědčí, působí-li elektrická brzda aspoň v motorovém voze. Nepůsobí-li, jest chyba v motorovém voze.

Brzdí-li motorový vůz elektricky, jest chyba v brzdovém zařízení vlečných vozů a jest třeba především vyměnit brzdové kabely vlečných vozů.

Neměla-li prohlídka úspěchu, je třeba motorový nebo vlečný vůz, někdy i celý vlak s vadnou elektrickou brzdou odstaviti do vozovny.

Jízda do vozovny se musí díti poloviční rychlostí rychlosti dovolené. K brzdění se používá ruční brzdy, a je-li vlak sestaven též z vlečných vozů, musí býti i jejich ruční brzdy obsluhovány.

Jde-li o odstavení vlaku pouze pro vady brzd vlečných vozů, možno použiti na motorovém voze i brzdy elektrické, ovšem při odpojení průběžné brzdě.

Selže-li u motorového vozu ruční brzda, nesmí vlak pokračovati v jízdě a musí býti následujícím nebo pomocným vlakem zatažen nebo zatačen do vozovny. Vypoví-li službu ruční brzda při jízdě se svahu, zapne řidič kliku na poslední stupeň elektrické brzdě a dá průvodčímu návěst k utazení ruční brzdě na zadní ploštině. Nepůsobí-li ani tato, pohybuje se vlak mírnou rychlostí dále, takže se dá podložněním vhodného předmětu na koleje lehce zastaviti.

Vypoví-li ruční brzda službu při jízdě do svahu, jedná řidič podobně, přepne však před zapnutím elektrické brzdě kliku přepínacího válce pro jízdu zpět.

Do vlaků odstavovaných pro některou vadnou brzdou nesmějí býti bráni při jízdě do vozovny cestující.

Řidič, který měl stražku v důsledku selhání elektrické brzdě, při příjezdu do vozovny ohlásí selhání elektrické brzdě vozmistřovi, který musí okamžitě vůz přeměřiti a přezkoušeti za účasti řidiče. (Oběž. č. 15 z 25. II. 1952.)

### c) Brzdění protiproudem

Protiproudem, t. j. obrácením směru jízdy motorového vozu, smí se brzditi pouze tenkrát, když obě brzdy, ruční i elektrická, současně selžou.

## 58. Ošetřování vozu.

Vozidla, jejichž zařízení jsou poškozena nebo špatně účinkují, je třeba co nejrychleji vyměnit a žádati vždy včas telefonicky náhradní vůz, není-li možno provést opravu na trati. Selže-li sypač písku na přední plošině nebo poškodí-li se ochranné zařízení, musí se motorový vůz dopravit jako vadný do vozovny.

Řidič je povinen udržovat v čistotě přední plošinu motorového vozu, a je-li náledí, musí schůdky posypati dostatečně pískem.

V konečné zastávce se řidič přiložením ruky přesvědčí, zda ložiska motorového a vlečných vozů nehtějí. Hřejí-li, musí být onen vůz v konečné stanici odstaven a vada hlášena výpravčímu v Pisárkách, který vyrozumí zaměstnance příslušné vozovny.

Řidič se musí starati o včasné doplnění zásoby písku.

Několikrát během služby se musí řidič přesvědčiti v konečné zastávce, zda není některá z ručních brzd vlaku svévolně utažena.

Pozoruje-li řidič za jízdy neobvyklý hluk v podvozku, hledí co nejrychleji zjistit příčinu. Zlámala-li se náprava nebo uvolnil nákoklek či skříň ozubeného soukolí nebo jiná součást podvozku, je třeba vůz ihned nebo na nejbližším vhodném místě odstaviti a hlásiti poruchu výpravčímu v Pisárkách.

## 59. Vystřídání ve službě.

Řidič smí odevzdati vlak pouze osobám, jež podle odstavce 46 jsou oprávněny řídit vlak.

Řidič při vystřídání upozorní svého nástupce na nedostatky motorového vozu, vlečných vozů, tratí, traťového vedení, jakož i na všechny změny, jež snad nastaly v dopravě.

Odevzdá-li odevzdávající řidič vůz v pořádku, lze jej považovati za schopný provozu.

Přejímající řidič se musí ihned na počátku jízdy přesvědčiti, působí-li spolehlivě obě brzdy. Po příjezdu do konečné zastávky se přesvědčí o stavu ostatních zařízení a částí vozových.

## 60. Jak vjíždí řidič do vozovny, na točny a přesuvny.

Do vozovny, na točny a přesuvny je třeba vjížděti opatrně a pomalu. Posledních 10 m jest jeti s ruční brzdou na polovoci přitaženou a tak zmírněnou rychlostí, aby se zamezilo přejetí nebo poškození těchto zařízení nebo sražce s vozem stojícím vpředu.

Řidič, než vjede do vozovny, musí se přesvědčiti, jsou-li vrata úplně otevřena a bezpečně zajištěna proti uzavření.

Je-li potřeba, musí řidič pomáhati při obsluze přesuvny nebo točny a zajeti s vozem na místo určené zaměstnancem vozovny.

Než řidič opustí ve vozovně odstavený motorový vůz, utáhne ruční brzdu, sejme obě kliky z kontroléru a vypne hlavní vypínače. Dále hlásí k tomu určenému zaměstnanci vozovny zjištěné závady na voze, které запиše také do výkazu jízdy.

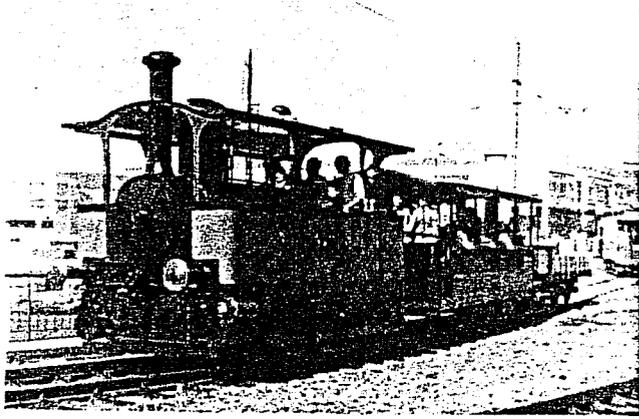
## 61. Služba řidiče-cvičitele.

Zkušným řidičům, kteří nejméně tři roky bezvadně vykonávají řidičskou službu, lze svěřiti k výcviku řidiče-začátečníky.

Řidič-cvičitel musí začátečníka seznámit se všemi úkony, jichž je třeba k řádné obsluze a správnému řízení motorového vozu a vlaku.

Řidič-cvičitel jest osobně odpovědný za vlak po dobu vyučování.

*Připravuje Tomáš Kocman, pokračování v příštích číslech.*



*-750 let Brna\*. CAROLINE s letním a nákladním vlekem při vyjezdu od zastávky «Výstaviště». Foto 19. 6. 1993 © Ludislav Kašík.*

Řidič přitom vypne kliku hlavního válce na nulu, přepne kliku přepínacího válce do polohy pro jízdu zpět a za současného sypání písku zapne kliku hlavního válce na první stupeň jízdy. Nebyl-li brzdicí účinek na prvním stupni dosti vydatný, zapne nejvýše na druhý stupeň a v okamžiku, jakmile se vlak zastaví, ihned vypne.

Vypne-li přitom automatický vypínač, musí vypnouti kliku hlavního válce na nulu a brzdění opatrně opakovati.

Při brzdění protiproudem musí býti proudový sběrač na traťovém vedení, kola na kolejnicích a oba hlavní vypínače zapnuty, jelikož motory musí při tomto brzdění obdržeti proud z traťového vedení.

Tohoto brzdění se nesmí nikdy použiti, má-li vůz smyk.

## 55. Zastavování vlaku v nebezpečí nebo je-li dána nouzová návěst.

V nebezpečí, t. j. musí-li se vlak rychle zastaviti, aby se předešla nehoda nebo zabránilo vyšnutí, přepne se za současného sypání písku kliku hlavního válce kontroléru z jízdy ihned přes nulovou polohu na ten stupeň elektrické brzdy, na kterém při dané rychlosti nastane vydatné brzdění, a po vzniklém nárazu se za stálého sypání písku zapíná postupně a co nejrychleji, ale tak, aby nenastal smyk, až na poslední stupeň elektrické brzdy a pak se utáhne ruční brzda, aby se vlak snad znovu nerozjel.

Týž postup se zachová, obdrží-li řidič od průvodčího nouzovou návěst k zastavení vlaku.

Při velké rychlosti se nesmí zapnouti najednou více než první dva brzdové stupně, aby příliš velkou brzdicí silou nebyla kola vozu zastavena (nevznikl smyk).

Vznikne-li při správném postupu smyk, je třeba ihned kliku hlavního válce vypnouti na nulu a celý postup s náležitou opatrností opakovati.

Jsou-li brzdy v bezvadném stavu, možno rozjetý, normálně obsazený vlak zastaviti při nouzovém zabrzdění elektrickou brzdou a přitažením ruční brzdy při dobrém stavu kolejí na tyto vzdálenosti:

- U vozů řady 1—12 bez vlečného vozu na rovině při sériové jízdě (15 km/hod.) na vzdálenost 12 metrů, při jízdě paralelní (20 až 25 km/hod.) na vzdálenost 20 m.
- U vozů řady 13—146 bez vlečného vozu na rovině při sériové jízdě (19 km/hod.) na vzdálenost 15 m, při jízdě paralelní (29 km/hod.) na vzdálenost 25 m.
- U vozů řady 13—146 se dvěma vlečnými vozy na rovině při sériové jízdě (15 km/hod.) na vzdálenost 20 metrů, při jízdě paralelní (25 km/hod.) na vzdálenost 35 m.

Má-li vlak pouze jeden vlečný vůz, jsou brzděné vzdálenosti střední hodnoty předešlých případů, t. j. 17 a 30 m.

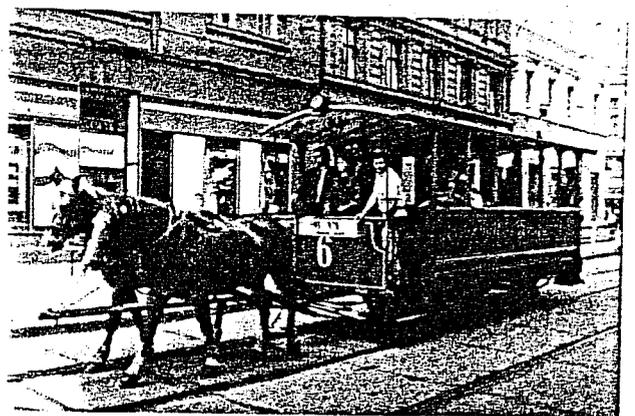
## 56. Zřizování lešení a ohrad kolem trati

Stavějí-li se podél trati při opravách a stavbách budov nebo jiných objektů lešení a ohrady, musí řidič při každé jízdě dávat pozor, nezasahuje-li část lešení nebo ohrady do průjezdného průřezu.

## 57. Hovor a pozdravování za jízdy.

Řidič jest přísně zakázáno mluvit za jízdy s cestujícími. Dotazují-li se ho cestující, upozorní na tabulku se zákazem mluvení s řidičem.

Zdravení a jakékoliv vzdávání úcty za jízdy, i představeným, jest zakázáno.



*\*750 let Brna\*. Koňka na Divadelní ulici. Foto 19. 6. 1993 © Ludislav Kašík.*