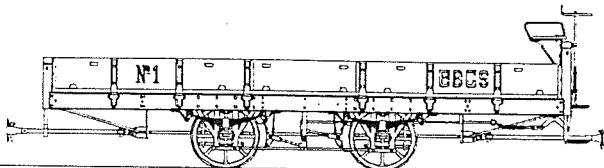


INFORMACE MHD

Číslo 181



Brno 24. dubna 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 Šíler, 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 srdečně zve na členskou schůzi, která se koná dne 3. května 1994 v přednáškovém sále TMB. Na programu bude mimo jiné diapozitivní seriál „Dopravní dění před čtvrt stoletím“, který připravil Jiří Maurenz. Jméno autora skýtá dostatečné záruky jistě nevšední podívané na snímky z období, kdy ještě mnoho fandů nefotografovalo.

Zdeněk Nesiba

Zahraniční zájezd Tramvajklubu

Sraz pro účastníky zájezdu do Augsburgu je v Brně na Nových Sadech (lázně Kopecná) ve čtvrtek 19. 5. 1994 v 15 hodin. Dále lze přistoupit v Praze na stanici metra Roztyly v 17,45 hodin a na autobusovém nádraží ČSAD v Plzni v 19,45 hod.

Upozorňujeme účastníky zájezdu, že ceny vstupu do muzeí a jiných kulturních objektů (zpravidla 2-5 Kč), stejně jako výlet trajektem na ostrov MAN (ceny plavby se dosud nepodařilo zjistit, odhadem snad 40-60 Kč obě cesty), nejsou zahrnuty do ceny zájezdu a je nutno je uhradit individuálně v místní měně.

Zdeněk Nesiba

Výjezd historické tramvaje

Dne 24. dubna se uskutečnil výjezd historické soupravy evid. č. 126 + 301. Na soupravě byla provedena jako obvykle běžná prohlídka agregátů na kanále v ústředních dílnách. Výjezdu se zúčastnili i kolegové z Ostravy a Olomouce. Škoda jen, že se pracovníkům TMB nepodařilo ohlásit termín výjezdu v takovém předstihu, aby o jeho konání mohli být písemně zpraveni prostřednictvím Informací MHD i členové Tramvajklubu Brno.

Roman Šíler

Otevření muzea v Líšni

Od začátku měsíce dubna byla zahájena další sezóna v expozici MHD v Líšni. Areál je otevřen pro veřejnost stejně jako v loňském roce, tzn. v dubnu pouze o sobotách a nedělicích v době od 9 do 17 hodin, od května pak po celý týden mimo pondělí ve stejném čase.

Roman Šíler

Autobusový zájezd do Lince

Kroužek městské dopravy Praha pořádá v sobotu 14. 5. 1994 autobusový zájezd do Lince. Na programu je prohlídka objektů místního dopravního podniku a sítě MHD (tramvaje, trolejbusy).

Předpokládaný odjezd z Prahy je cca ve 4³⁰ hodin, po předchozí dohodě je možný nástup do autobusu v Českých Budějovicích po příjezdu R 666 z Bohumína a Brna.

Předpokládaná cena zájezdu je 150,- Kč.

Zájemci o zájezd se mohou přihlásit na adresu KMD (Kroužek městské dopravy)

vy, Poštovní příhrádka 185, 111 21 Praha) do 20. 4. 1994. V přihlášce prosím uvedte požadované místo nástupu (Praha nebo České Budějovice). Přesné dispozice o čase a místě odjezdu budou známy koncem dubna t. r.

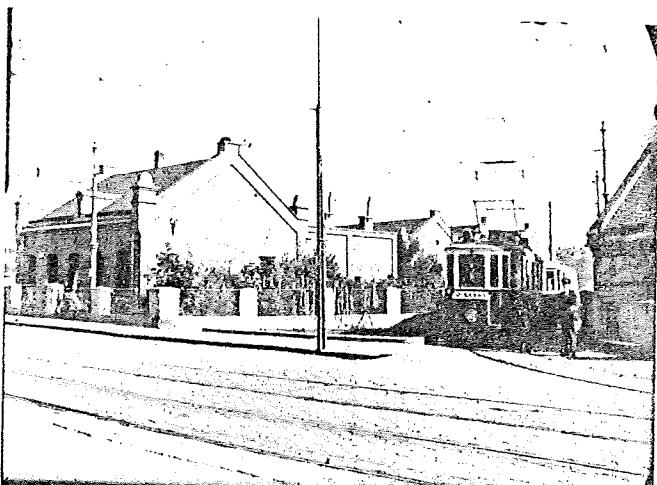
Kroužek městské dopravy

- AKTUALITY -

Novinky MHD v Brně

- 15. 4. byla dokončena rekonstrukce kolejí v ulicích Nováčkově, Dačického a části Dukelské. Vše v dobré kvalitě, jak je u firmy Dopravní stavby Praha s.r.o. Ostré kolejové oblouky byly osově roztaženy na bezkolizní nájmení vozů KT3D5. S ukončením rekonstrukce byl obnoven provoz trolejbusů po pomocné lince v ulici Dukelské. Pomocná linka v ulici Cejl zůstala rovněž v provozu, takže vyjíždějící vozy mají tu či onu trasu předepsanu a v případě havárie na trase jedné zůstává trasa druhé pro všechny.

- Dne 15. 4. na dobu asi 6 týdnů byla uzavřena pomocná linka z Brandlovy ulice kolem Kounicova paláce - nynějšího rektorátu Masarykovy univerzity - na Koliště. Důvodem je rekonstrukce parku na Žerotínově náměstí a vybudování důstojného prostoru (jímž pak bude trolejbus projíždět) před hlavním vchodem do budovy. Zatahující trolejbusy z linky 132 do Slatinské vozovny mají výstupní zastávku na Kounicově ulici asi 150 metrů před křižovatkou s Kolištěm, od ní po vystoupení cestujících výhybkou přejedou do levého jízdního pruhu a odbočí vlevo do Koliště směrem hlavní nádraží a vozovna Slatina. Tako jezdí do vozovny i trolejbusy z linky 139. Levé odbočení bylo vybudováno provizorně a jsou obavy, aby jej nezneužívali i řidiči trolejbusů



Konečná tramvajové linky č. 6 v areálu staré královopolské vozovny. MV evid. č. 137 s kolinským vlekem stojí na odjezdové zastávce, za soupravou jsou vidět štíty vozovenské haly (dnes méněná), budova vlevo vpředu je podle architektury rovněž součástí areálu. Foto z třicátých let.

zatahující z jiných linek do vozovny Husovice a nevynechávali tak výstupní zastávky na Brandlova ulici v uzlu Česká.

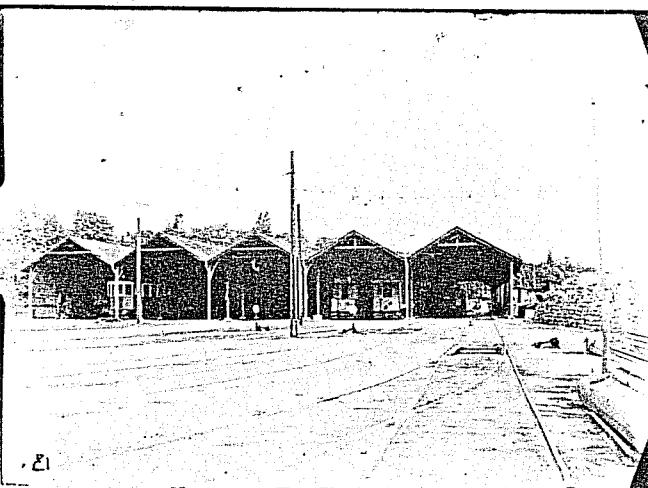
• Na voze KT8D5 ev. č. 1718 bylo na A stanoviště namontováno zařízení pro automatické stahování sběrače. Aby byla vyzkoušena jeho funkčnost, byla tato tramvaj nasazena na linku 4 s obousměrným provozem.

• K opticky signalizované poloze jazyků výhybky za zastávkou Jundrovská přibyla 16. 4. výhybka na Moravském náměstí na odbočení tratě z Lidické ulice na Českou. Provoz této výhybky se bohužel neobešel bez dětských nemocí. Je od nich demontován stavěcí kontaktor a voládání je pouze tzv. brnkátky, ale po zprovoznění výhybky na Jundrovské brnkátky asi na 20 tramvajích ještě nebyla namontována. Některé řidiči byly tedy předem odsouzeni k ručnímu stavění. Leč návod ke způsobu ručního stavění nebyl, takže nedostatečně doražená výhybka byla přičinou vykolejení. Návod byl sestaven až dva dny poté. Blokovací kontaktor výhybky scítá počet přejíždějích sběracích lišt pantografů a deblokovací kontaktor výhybku odblokuje až po načítání stejněho počtu. Odpadá nutnost opakování blokování potřebného při provozu spřažených vozů. Nemůže dojít k podhození při jízdě vozu KT8 při vztýčených obou pantografech. Odblokování je nastaveno na max. rychlosť 34,5 km/hod., při rychlejším průjezdu výhybka zůstane zablokována (předpisem stanovená rychlosť je 15 km/hod.). Občas se ètemer ozve volání: „výhybka se mi ani jednou nepostavila“.

• Zkušební provoz s brnkátky celkem úspěšně pokračuje. Na některých výhybkách jsou už demontovány stavěcí kontaktry s odporníkem a výhybky jsou ovládány výhradně brnkátky. Vozy T3SU a T3CS nyní reagují stejně jako ostatní tramvaje (tyto vozy mely na rozdíl od ostatních tramvají funkci výhybkového odporníku na vozidle - pro stavění výhybky pod proudem - závislou na poloze kladky zrychlovače, kdy pomocné kontakty při vyšší rychlosti odporník odpojily a vůz pak přestavil výhybku „bez proudu“ - pozn. red. R. Š.). Řidièi si zvykají na mžikovou reakci dotyku brnkátek a postupně zvyšují rychlosť na jízdění na ně. Je to nebezpeèné v tom, že při nesprávné reakci výhybky nemusí staèit vèas zastavit. Prudký náraz brnkátek o sebe mûže zpùsobit jejich mechanické poškození.

• V Informacích č. 178 byla částeènì popsána organizace dopravy při opravě tramvajové trati v Bystrci. Zmìny budou platit od 2. do 31. 5. 1994 a pro úplnosť je uvedeme znovu:

- linky 10, 14, 20 budou ukoèeny ve smyèce Komín
- v Bystrci u zastávky ZOO budou úvrati ukonèeny linka 18 a nově vzniklá linka 23 u nám. Svobody pøes Veveří
- obousměrné vozy KT8 na linku 23 budou získány z linek 1 a 4
- do Masarykovy čtvrti pojede z Obřan linka 3 (5-20 hod.), ze Staré Osady linka 21 (5-23 hod.), v noci z Juliánovu linka 4.
- z Bystrce ZOO po trase náhradní autobusové dopravy pojede linka 37
- kloubové autobusy na linku 37 budou získány z linek 48 a 76. Na linky 48 a 76 budou převedeny autobusy získané zkrácením linek 56, 58 a 82 na Starou Osadu. Linka 56 se bude otáçet ze Staré Osady prùjezdem uici Bubeníèkovou tramvajovou zastávce Kuldova, vlevo



Historický snímek z písárecké vozovny z 30. let vzbuzuje neodolatelnou touhu cestovat v èase a projít se pod přístřeškem. Urèitì se zde nachází mnohé lahùdky, které by nás posunuly vpřed i ve znalostech historie dopravního podniku. Zleva vidíme „salon“ neznámého čísla, který zakrývá automobil s valníkem, ve tmách je však patrné další čelo „slonu“. Potom vedle sebe stojí dvì „malé gracky“ (evid. č. 12+?), za nimi stojí dlouhá řada něčeho podobného. Na předposlední kolejí pak stojí kropièe, jako první evid. č. 2. Z jiných snímkù víme, že pod tímto přístřeškem stával v této dobì ještě zavřený vůz koríky. Staèilo by se zde jen projít...

Šámalovou, Jilkovou, Klímy a Táborskou na Jirovu. Na Šámalovou a Jilkovu bude rovnìž převedena linka 45.

Iran Nedéèka

• DP zvažuje nákup universálního pracovního vozidla UNIMOG od firmy Zweiewg. Jde o vůz na bázi Mercedes Benz - dvounápravový s kolejovým adaptérem bez pochodu s kabinou pro 3 nebo 5 osob. Podle materiálu výrobce je výkon motoru tèetího osvědèených automobilù 92-157 kW, max. rychlosť na silnici 100 km/h, na kolejích s adaptérem 80 (!) km/h, délka vozu je 5400-6600 mm, šíèka 2300 mm, výška 3000 mm, nejménší polomér kolejí R 15 m. Vozidlo vyniká vysokou adhezi na kolejích, údajně roztahne vlak až 800 t, což se zdá zcela neuveritelné.

• V dopravním podniku v Bremen došlo k výraznému zpoždění ve výměně znaèkovaèů jízdenek, èímž jsou ohroženy dodávky do Brna. DP připravuje za tèetí okolnosti vypovídání smlouvy. Magistrát doporuèuje orientaci na modernější strojky schopných plnì spolupráce s moderními řídicími systémy. V této souvislosti byla uskuteèněna poptávka u 4 našich firem. Základní podminkou do budoucna je montovat do všech vozidel sbìrnice IBIS (pro spolupráci s palubním poèítacem). Sdružení dopravních podnikù v souèasnosti připravuje doporuèený standard pro ČR v této problematice.

• V Tatìe zaèala výroba nízkopodlažních tramvají pro Brno (boènice, spodky). Dokonèení vozidel mûže být nejdùøe v 1. Q roku 1995. Prototyp v Praze prodìelal brzdové zkoušky a je nasazen do zkušebního provozu. Jezdí 20 hodin denně. Pøedepsaný limit kilometrù se však pravdopodobnì nepodaøí splnit (s ohledem na zahájenou sériovou produkci).

Roman Šíler

• Vůz K2 evid. č. 1018 byl dne 15. 4. 1994 převezen k rekonstrukci do Královopolské strojírny. Před přepravou byla skříň vozu odstrojena - demontovány byly dveøe, okna, obložení stropu, částeèně podlahy, kabina řidièe a elektrická výzbroj vèetně pantografu. Na rozdíl od vozu evid. č. 1006 nebyl vůz evid. č. 1018 přepravován po dílech, ale celý. Vůz na pùvodních podvozích projel bez problémù v lehký DPMB po 9. kolejí žst. Brno - Králov Pole na staré královopolské nádraží a dále až do Královopolské.

• Po opravì v ústředních dílenach je vůz T2 evid. č. 1469 (ex 1408). Prakticky tedy jde o druhý nejstarší vůz tohoto typu v osobní dopravì nejen v Brnì, ale i v celé ČR.

• V areálu ústředních dílen se nachází zadní èlánek bratislavské tramvaje K2 evid. č. 7019, který bude použit při opravì požárem znièeného vozu evid. č. 1131. Vznikne tak zajímavé vozidlo, jehož přední díl bude o 14 let mladší než díl zadní. Vůz evid. č. 7019 (ex 7001, ex 309) je totiž „prototyp“ tramvaje K2 pro úzký rozchod z roku 1969.

• Na brnìnských tramvajích se objevily dvì nové celoplošné reklamy - »Československá obchodní banka« na voze K2 evid. č. 1087 po VP s rovnými boèními plechy a »PEPSI« na soupravì T3SU evid. č. 1607+1611.

Tomas Kocman

Rekonstrukce vozù K2 v Královopolské

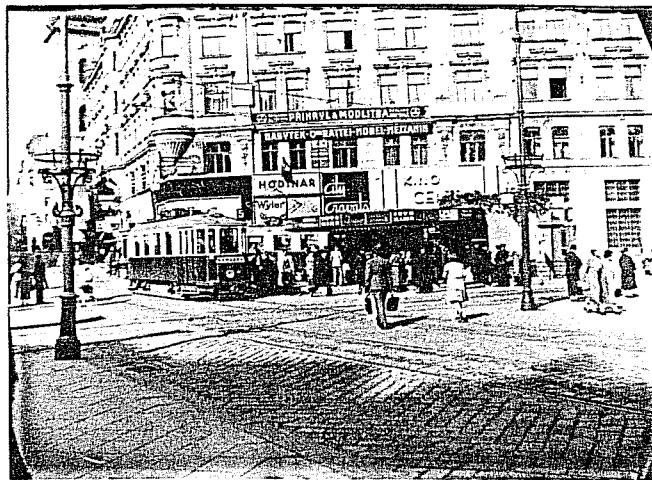
Převezení druhé tramvaje K2 do Královopolské navozuje pocit již urèitèé sériovosti rekonstrukcí. Prozatím se však situace nedá takto oznaèit. Vůz evid. č. 1006 je již opracován, tzn. je postupnì opravována kostra vozu, jejiž základní rám byl opùškován. Nosný rám tohoto vozu je však znaènì zkordován. Pracovníci Královopolské vyuvaøují prorezavělá místa, na výsledcích je však vidèit, že dotyèní pracovníci rozdělanou tramvaj nikdy nevideli...

Královopolská navíc prodélavá organizaèní zmìny, kdy jsou sluèovány 3 chemické divize v jednu. Tramvaje jsou v souèasnosti umísteny ve výrobních halách divize tzv. speciální chemie. Pùvodní vagonka je však dnešní divize petrochemie. Tyto výrobní haly jsou pro manipulace s kolejovými vozidly mnohem lépe vybaveny. Údajnù by se mely rekonstrukce tramvají po slouèení divizi pøesunout do pùvodní vagonky. Zároveò bude sestaven tým pracovníkù, kteøí se budou zabývat pouze modernizacemi pro DP. To je velmi nutné, protože prozatím se prací netùèastní ani konstruktér, ani technolog.

Vlastní projekt modernizace není samozrejmì ukonèen. Ing. arch. Patrik Kotáš, autor nízkopodlažního vozu RT6 a trolejbusu 20Tr však již předal první návrh designu modernizovaného vozu, vèetnì barevného provedení. Nová èela propùjí vozidlu skuteènì velmi moderní vzhled. Nácrtek bude překreslen a otištìn v příštím čísle Informací MHD.

Další podrobnosti k provedení modernizovaných tramvají K2 v Královopolské budeme postupnì uvádìt v Informacích v závislosti na postupu a odsouhlaseñí projektu.

Roman Šíler



Další brněnský historický snímek ukazuje náměstí Svobody opět v období první republiky. Sólo „škodovka“ (bez vleku poněkud neúplně vypadající) evid. č. 111 na lince 5 stojí v zastávce směrem k nádraží a do Komárova, za ní stojí z větší části zakrytá souprava vedená rovněž „škodovkou“.

Události MHD v Košiciach

Od 7. 3. 1994 došlo k zmene v električkové doprave:

- definitívne sa ruší linka č. 5 a dočasne zrušená linka č. 1
- obnovuje sa dočasne zrušená linka »W«. Táto linka slúži vysokoškolákom, ktorí dochádzajú z iných miest do internátov. Na linke »W« chodí jediné obojsmerne prevádzkyschopné vozidlo KT8 evid. č. 525.
- na linke č. 6 sa predĺžuje interval na 15 minút (v sedle a v sobotu a nedele)
- na linke č. 9 sa naopak skracuje interval počas špičky z 15 na 10 minút a v sedle z 20 na 15 minút. V sobotu a v nedele budú premávať sólo vozy.
- na linke č. 4 okrem sólo vozov bude pramávať súprava 2xT3, 2xT6 nebo KT8 (trhaná služba)
- na linkách »R« budú v sobotu a nedele premávať sólo vozy, v ostatných dňoch aj 2xT3, 2xT6, 3xT3 a KT8.

Peter Širkovský

Zahájení lodní dopravy na Brněnské přehradě

Před zahájením a zahájení.

Dne 16.04.1994 přesně v 09.30 hodin byla zahájena 4.8. lodní sezóna na brněnské přehradě. Vodní hladina je v tento den ve výši 230.00 m n.m. (tzn. že přehrada je plná a lodní trasa je sjízdná v celém úseku z Bystřice až do Veveršké Bitýšky). Teplota vody 6°C, bezvětří. Vodní hladina je klidná. Lehká oblačnost, místy prosvítání slunce.

V 09.20 hod vyplouvá z kotviště lod BRNO a připlouvá k tzv. "malému můstku" (levý můstek, od kterého odplouvají lodi na malý okruh). Přesně v 09.30 připlouvá k "velkému můstku" lod PRAHA, na jejíž palubě jsou všichni kapitáni brněnské flotily. Následuje nástup kapitánů, hlášení řediteli DP a vztýčení vlajky. Letošní lodní sezóna je zahájena.

Zahajovací plavba.

V 9.40 vyplouvá lod PRAHA se zájemci z řad veřejnosti na zahajovací plavbu. Za ní odráží od můstku lod BRNO, na jejíž palubě jsou pozvaní hosté, novináři atd. Postupně se přidávají další lodi, vedle BRNA pluje PIONÝR, za nimi DALLAS a BRATISLAVA. Celou formaci v tvaru šestiúhelníku uzavírá lod VEVEŘÍ.

Formace lodí při zahajovací plavbě:

Oproti např. loňskemu roku pluje lodě ve větších rozestupech od sebe. Mezi Sokolským koupalištěm a Osadou se kouvoj lodí pomalu otáčí a míří zpět k přistavišti. Na úrovni Kozi horky lodě houkáním oznamují širokému okoli zahájení lodní dopravy. Lodě PRAHA a BRNO míří k přistavišti, lod BRATISLAVA vyčkává, DALLAS přistává u bočního - třetího můstku. PIONÝR a VEVEŘÍ se vracejí do kotviště. Je přibližně 10.15 hod. Zahajovací plavba skončila.

Lod BRNO odplouvá s pozvanými hosty na projížďku po přehradě, PRAHA se

BRNO

DALLAS

PRAHA

PIONÝR

BRATISLAVA

VEVERÍ

vrací do kotviště. K malému přistavnímu můstku připlouvá BRATISLAVA, která v 10.40 hod provede první plavbu na Rokli (20 min opožděně oproti JŘ). Odjezd v 09.30 do Veveršké Bitýšky odpadl z důvodu zahájení lodní dopravy).

Jízdní řád.

V dubnu je lodní doprava provozována pouze o sobotách a nedělích, tj. ve dnech 16., 17., 23., 24. a 30.04. Od 01.05.1994 budou lodi v provozu každý den. Jízdní řád pro duben je následující:

Hod	Veveršká Bitýška	Rokle
08		
09	09.30	
10	10.45	10.20
11		11.27
12	12.25	12.54
13	13.40	
14		14.01
15	15.00	15.08
16	16.25	16.15
17		17.22
18		

Jízdné.

Jízdné je stanoveno ve stejně výši jako v roce 1993, tj. za každou projetou zastávku zaplatí dospělá osoba 3,- Kč. Slevněné jízdné činí 2,- Kč za každou projetou zastávku.

Drobnosti.

Na suchu zůstává letos lod MÍR, která se podrobí generální opravě. V areálu DP došlo k drobným změnám. Zmizel starý vlek pouliční dráhy, bylo odstraněno několik stromů. Mezi vrátnicí a halou je nová opěrná zeď s plotem.

Ladislav Kašík

MHD v Těšíně po 73 letech

Mezištátní městská doprava byla zavedena v dubnu mezi Českým Těšinem a polským městem Cieszyn. Linka s 19 páry spojů denně (v cca půlhodinových intervalech) má být v provozu denně od 7 do 18 hodin, ve středu a v sobotu, kdy se v polském Těšíně konají oblíbené a hojně navštěvované burzy, už od 5 hodin. Jízdné je 7 Kč nebo 6000 zlotých.

Linku provozují společně ČSAD Český Těšín a polská firma PKS. Po více než sedmi desítkách let se tedy obnovuje spojení mezi oběma městy, které fungovalo v podobě úzkorozchodné tramvaje v letech 1911 až 1921. Nynější autobusová linka má však odlišnou trasu - je vedena mezi autobusovými nádražími obou měst.

Pavel Šafařík

Dopravní podnik města Olomouce a. s.

K 1. 4. 1994 byla založena akciová společnost "Dopravní podnik města Olomouce a. s.". Jediným akcionářem je město Olomouc. Pětičlenná valná hromada je tvořena dvěma radními a třemi členy městského zastupitelstva. Předsedou sedmičlenného představenstva je náměstek primátora Ing. Milan Loveček, výkonným ředitelem je současný ředitel DPMO Ing. Vladimír Jurka. Dozorčí rada je tříčlenná.

Radnice v městském rozpočtu vyčlenila na dotaci MHD pro letošní rok 53 mil., DP požadoval 63 mil. Kč. Vloni činila dotace 58 mil Kč při celkových nákladech na MHD 138 mil. Kč.

Změna tarifního systému v Olomouci

V souvislosti se zavedením nových elektronických znehodnocovačů bude pravděpodobně zvýšeno základní jízdné na 5,- Kč. Zvýšení cen bude kompenzo-

váno časovým tarifem, jízdenka by měla platit 35 minut a po této dobu by mohl cestující použít libovolný počet prostředků MHD. Tyto jízdenky bude též možno koupit u řidiče s příplatek 2 Kč. Zlevněné jízdenky by mely být za 3 Kč. Současně dojde i ke zvýšení cen předplatních jízdenek, které jsou nyní nejnižší v ČR. Podle rozhodnutí představenstva a.s. by měsí čtu jízdenka stála 180,- a čtvrtletní 500,- Kč. Jelikož je tento nárůst značně nepoměrný a jelikož existuje ještě několik alternativních návrhů, valná hromada návrhů představenstva na úpravu cen a délku časového limitu pro platnost jízdenek prozatím neschválila.

Mezitím pokračuje montáž znehodnocovačů. Ve všech vozidlech jsou dohotoveny rozvody a témtě v všech vozech jsou již namontovány prázdné strojky. Montáž tiskových jednotek a řidičích členů bude probíhat později. K všeobecnému překvapení bylo nakonec rozhodnuto osadit vozidla najednou všemi třemi znehodnocovači, t.j. u každých dveří. Cena zařízení pro jedno vozidlo se tak vyšplhala k 35 tis. Kč (znehodnocovač 9150,- Kč a řidiči člen 7800,- Kč). Celý systém by měl být spuštěn k 1. 5. 1994. Zda se podaří montáž a odzkoušení zařízení, jakož i schválení tarifu a časových limitů do té doby stihnout, je prozatím otázkou.

Informace Klubu přátel MHD při DP Olomouc

Přeprava vozu CMg 1607 do Brna

Due 21. 4. 1994 byl do Brna přepraven motorový tramvajový vůz CMg 1607 Localbahn Wien - Preßburg (L. W. P.). Historický vůz byl složen v areálu ústředních dílen Dopravního podniku města Brna, čímž byla zahájena generální oprava vozidla.

Vůz byl do Brna přepravován 2 dny na vlastním speciálním traileru s tahačem patřící tramvajovému muzeu v rakouském Mariazell. Přepravní podvozek má 16 kol (všechna kola řídítelná mechanicky v závislosti na natočení oje) s hydraulickým ovládáním výšky (ovládání válců ve čtyřech skupinách). Hydraulika má vlastní elektromotor na 24 V. Kolejnictví jsou pevně zabudovány v rámu. Při nakládání nebo skládání přepravovaného kolejového vozidla lze trailer snížit na jedné straně až na výšku 30 cm nad silnicí. Vůz je potom spuštěn za pomocí navijáku tahače po jednoduché skládací rampě bez nutnosti použít zvedáky nebo jeřáby. Jde o velmi jednoduché a elegantní řešení, které ocení zejména všichni ti, kteří se v minulosti účastnili mnoha kombinovaných přeprav sbírkových vozidel TMB, kdy něco podobného nebylo k dispozici.

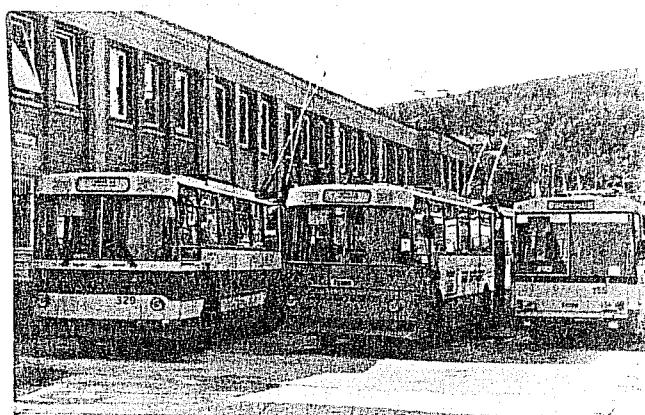
Vlastní práce na historické tramvaji by měly být zahájeny v nejbližších dnech. Vůz bude uveden do stavu po vyuření. Přepravou tohoto vozu do Brna se dostává na tramvajovou síť v pořadí již sedmé vozidlo této velmi zajímavé série. V příštích měsících by měl být do Brna přepraven rovněž vlečný vůz řady Ch stejně konstrukce.

Roman Šiler

— Z PROVOZU —

ZLÍN 1944 - 1994

V roce 1994 oslaví zlínská trolejbusová doprava kulaté - 50. výročí svého vzniku. Historii MHD v tomto městě bude věnován samostatný článek. V tomto článku se podíváme do Zlína v době nedávné - v létě 1993.



Zlínské trolejbusy na odstavné ploše vozovny. Zleva Sanos evid. č. 329, 321 a Škoda 14Tr evid. č. 155. Foto 27. 7. 1993 © Ladislav Kašík.

Přehled linek HMD ve Zlíně (stav k 1. 6. 1993)

Trolejbusové linky:

Linka t-1:

Příluky - Pančava - Příluká - Obeciny - Slinová - Příčni - Spojovalci - Prostřední - Slovenská - náměstí Miru (v opačném směru Školní) - náměstí Práce - Poliklinika - Zahradnická - Prštne - Podhoří, sídliště - Louky - Výzkumný ústav - Cihelna - Pila - Malenovice, křižovatka - Malenovice, sídliště - U mlýna - Sklady - Malenovice ZPS

Linka t-2:

Bartošova čtvrť - Dřevnická - Dukelská - Zálešná XI - Zálešná V - Padělky IX - Kúty - Cigánov - Dlouhá - náměstí Miru (v opačném směru školní) - náměstí Práce - Poliklinika - Zahradnická - Prštne - Podhoří, sídliště - Louky - Výzkumný ústav - Cihelna - Pila - Malenovice, křižovatka - Malenovice, sídliště - U mlýna - Sklady - Malenovice ZPS - Trávníky - Kvítkovice - Pošta - Otrokovice, ČD

Linka t-3:

Lesní čtvrť - Příkrá - Díly, škola - Slovenská - náměstí Miru (v opačném směru Školní) - náměstí Práce - Poliklinika - Zahradnická - Prštne - Podhoří, sídliště - Louky - Výzkumný ústav - Cihelna - Pila - Malenovice, křižovatka - Malenovice, sídliště - U mlýna - Sklady - Malenovice ZPS

Linka t-4:

Vršava - Januštičce, tenisové kurty - Januštičce, hřiště - Koupaliště - Padělky VII - Cigánov - Dlouhá - náměstí Miru (v opačném směru Školní) - náměstí Práce - Poliklinika - Zahradnická - Prštne - Podhoří, sídliště - Louky - Výzkumný ústav - Cihelna - Pila - Malenovice, křižovatka - Malenovice, sídliště - U mlýna - Sklady - Malenovice ZPS - Trávníky - Kvítkovice - Pošta - Otrokovice

Linka t-5:

Bartošova čtvrť - Dřevnická - Dukelská - Zálešná XI - Zálešná V - Padělky IX - Kúty - Cigánov - Dlouhá - náměstí Miru (v opačném směru Školní) - náměstí Práce - Sportovní hala

Linka t-6:

Jižní Svatohorská, Česká - Panelárná - Slunečná - Družstevní - Sodovkárna - Pod Babou - Čepkov - U parku - náměstí Práce - Poliklinika - Zahradnická - Prštne - Podhoří, sídliště - Louky - Výzkumný ústav - Cihelna - Pila - Malenovice, křižovatka - Malenovice, sídliště - U mlýna - Sklady - Malenovice ZPS - Treávny - Kvítkovice - Pošta - Otrokovice, ČD

Linka t-7:

Jižní Svatohorská, Česká - Panelárná - Slunečná - Družstevní - Sodovkárna - Pod Babou - Čepkov - U parku - náměstí Práce - Sportovní hala

Linka t-8:

Jižní Svatohorská, Česká - Panelárná - Slunečná - Družstevní - Sodovkárna - Pod Babou - Čepkov - U parku - Školní (v opačném směru náměstí Miru) - Dlouhá - Třída 2. května - Kúty - Padělky IX - Zálešná V - Nemocnice - Podvesná XVII - Příčni - Spojovalci - Prostřední - Slovenská - nám. Miru - U parku - Čepkov - Pod Babou - Sodovkárna - Družstevní - Slunečná - Panelárná - Jižní Svatohorská, Česká

Linka t-9:

Jižní Svatohorská, Středová - Na honech - Slunečná - Družstevní - Sodovkárna - Pod Babou - Čepkov - U parku - Školní (v opačném směru náměstí Miru) - Slovenská - Prostřední - Spojovalci - Příčni - Nemocnice - Zálešná XI - Zálešná V - Padělky IX - Kúty - Cigánov - Dlouhá - náměstí Miru - U parku - Čepkov - Pod Babou - Družstevní - Slunečná - Na honech - Jižní Svatohorská, Středová

Linka t-10:

Jižní Svatohorská, Středová - Na honech - Slunečná - Družstevní - Sodovkárna - Pod Babou - Čepkov - U parku - náměstí Práce - Sportovní hala

Linka t-11:

Sportovní hala - náměstí Práce - Školní (v opačném směru náměstí Miru) - Slovenská - Prostřední - Spojovalci - Příčni - Obeciny - Příluká - Paučava - Příluky

Autobusové linky:

Linka a-31:

Jaroslavice - Morysovovy domy - náměstí Miru - Náměstí práce - Krematorium - Filmové ateliéry a zpět

Linka a-32:

Mladcová - U parku - Školní - Kudlov - náměstí Miru - U parku - Mladcová

Linka a-34:

Sportovní hala - náměstí práce - Dlouhá - Kostelec, lázně - Štít p.ú. - Štít, zbrojnici a zpět.

Intervaly na linkách.

Linka a-35:

Sportovní hala - náměstí práce - Dlouhá - Kostelec, lázně - Štít p.ú. - Štít, zbrojnici - veliková a zpět.

Linka a-36:

Podhoří, sídliště - Louky - Výzkumný ústav - Cihelna - Pila - Malenovice, křížovatka - Malenovice, sídliště - U mlýna - Sklady - Malenovice ZPS

Linka a-36:

Sportovní hala - náměstí práce - Dlouhá - Kostelec, lázně - ZOO Lešná - Štít, zbrojnici - Veliková, točna a zpět.

Linka a-54:

Sportovní hala - náměstí práce - Dlouhá - Benešovo nábřeží - Podvesná - Bartošova čtvrt - Kneslova a zpět.

Linka a-55:

Otrokovice, ČD - Pošta - Náměstí - Nadjezd - Společenský dům - Štěrkoviště a zpět.

Linka a-56:

Sportovní hala - U parku - Mokrá - Paseky a zpět.

Linka a-57:

Náměstí Práce - Louky a zpět

Linka a-60:

Společenský dům - náměstí Práce

Linka a-64:

Náměstí Práce - Otrokovice, Společenský dům

Linka a-66:

Školní spoj

Některé ukazatele o trolejbusových linkách.

Provoz linek.

a - nepřetržitý provoz

b - denní provoz (4-24 hod)

c - špičkový provoz (4-8 a 14-18 hod)

n - několik nočních spojů (23-02 hod)

p - pracovní dny

son - soboty, neděle, svátky

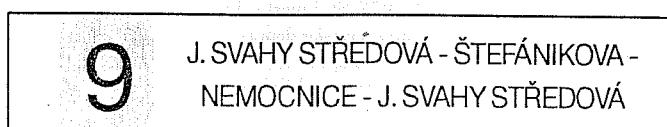
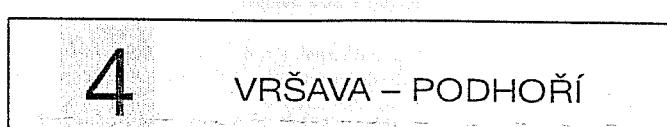
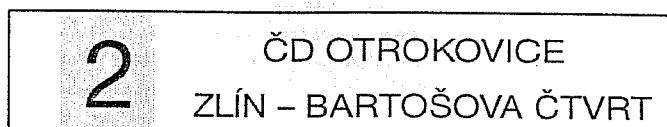
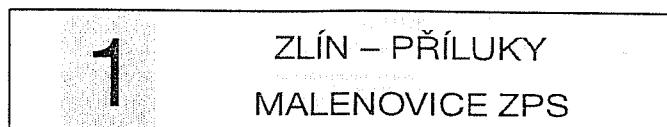
lx - nejezdí v letním období

linka	špička	sedlo	son
1	10	-	-
2	10	20	20
3	10	20	20
4	10	20	20
5	10	20	-
6	10	20	20
7	20	-	-
8	10	20	20
9	10	20	20
10	10	40	40
11	20	-	20

Tarif.

Tarif je zásadně nepřestupný a pásmový. Jízdné a dovozné se v roce 1993, stejně jako v předchozím období platilo zásadně mimo vozidlo. Síť DP Zlín je rozdělena na dvě tarifní pásmá - označované jako A - oblast Zlína a B - oblast Otrokovice. Hranici pásmá je zastávka Malenovice, ZPS.

Jízdenka pro jednotlivou jízdu platí pouze ve vozidle, ve kterém byla označena a to pouze v pásmu, ve kterém byla označena. Při překročení hranice pásmá je



cestující povinen označit další jízdenku. Při přepravní kontrole v úseku jedné zastávky před a jedné zastávky za hranicí pásmá (tj. v úseku Trávníky - Malenovice, ZPS - Sklady) je cestující povinen prokázat se označenými jízdenkami za obě tarifní pásmá, pokud na zastávce Malenovice, ZPS nenastoupil nebo nevystoupil.

Jízdenky pro jednotlivou jízdu.

	jedno pásmo	dvě pásmá
dospělá osoba	4,-	8,-
slevněc (10-16 let)	2,-	2,-
pes mimo schránku	4,-	6,-
zavazadlo	4,-	6,-
kočárek bez dítěte	4,-	6,-

Tyto jízdenky jsou doplněny prodejem ucelených archů jízdenek a to jak občanských, tak slevněných. Ucelený arch obsahuje 10 jízdenek (2x5, přičemž přes každou pěticí jízdenek je nakreslen v obrysech trolejbus 14Tr). Na tyto jízdenky zakoupené v uceleném archu je poskutována sleva 10%. Ucelený arch s 10 občanskými jízdenkami stojí 30,- Kč, arch s 10 slevněnými jízdenkami 18,- Kč.

Poznámka: Při zakoupení Jízdního řádu MHD Zlín získá cestující současně 2 občanské jízdenky pro jednotlivou jízdu. Tyto jízdenky jsou součástí jízdního řádu jejich provedení se liší od běžně kupovaných jízdenek.

Časové jízdenky.

Časové jízdenky jsou jízdenky platné pro dané časové období. Časové jízdenky platí v pásmu (příp. v pásmech) a v období, které je na jízdence vyznačeno. Platí jeden den před a tři dny po tomto období. Jednodenní jízdenka platí 24 hodin od datumu a hodiny, které jsou na ní vyznačeny. Sedmidení jízdenka

Počet zastávek a jízdní doba.

Počet zastávek včetně konečných.

linka	počet zastávek	jízdní doba
1	24	26
2	28/29	35
3	19/20	25/23
4	17	19
5	12	15
6	26	31/32
7	9/10	15/13
8	15/14	19/15
9	14/15	19/18
10	10/9	13/15
11	11/12	12/13

platí 7 dnů od datumu a hodiny, které jsou na ní vyznačeny.

	jedno pásmo	dvě pásmá
jednodenní jízdenka	15,-	20,-
sedmidení jízdenka	50,-	65,-
měsíční občanská	150,-	200,-
měsíční slevněná *)	70,-	90,-
čtvrtletní občanská	420,-	550,-
pololetní občanská	800,-	1000,-
pololetní přenosná	-	2000,-

*) žákovská, pro studenty a důchodce do 70 let.

Jednodenní a sedmidení jízdenka je ve formě kartiček (pásma jsou odlišena barevně - bílá, červená, zelená) na kterých cestující vypisuje svoje identifikační údaje (jméno, příjmení, r. č.) a rok, měsíc, den a čas nastupu k první jízdě).

Měsíční, čtvrtletní a pololetní jízdenky jsou ve formě tzv. cenných kuponů, na nichž cestující vypisuje svoje rodné číslo. Cestující se prokazuje cenným kuponym a kmenovým listem. Na cenném kuponu je uvedeno písmo a období platnosti.

Další zajímavosti z provozu - léto 1993.

Vozový park byl tvořen vozy Škoda-Sanos (31 vozů, evid. č. 301–331), Škoda 15Tr (od evid. č. 332 – 7 vozů) a vozy Škoda 14Tr (30 vozů - evid. č. 139–168). Početná skupina vozů je opatřena celoplošným reklamním nátěrem, který byl u několika vozů ve velmi zašlech stavu, několik vozů má oranžový (zlinský) nátěr a zbytek jezdí ve standardních barvách (červená-krémová).

Linkové značení - linkové číslo je zřetelné, provedené „signálními“ barvami. Bočnice vozidla kromě tradiční linkové orientace doplnila ještě tabulka s linkovým číslem. Příklady některých linkových orientací jsou uvedeny na předešlou stranu.

Linková orientace (na roletě) - podklad je bílý, popis je proveden černým velkým tiskacím písmem, linkové číslo je rovněž černé ale je žlutě podbarveno. V případě Otrokovice se používaly v létě 1993 tabule s označením jak ČSD tak ČD.

Ladislav Kašik

Opravy tramvají v ŽOS Šumperk

Dne 7. 4. 1994 byl z podniku Pars DMN spol. s r. o. (bývalé ŽOS Šumperk) expedován dvouosý vlečný vůz se středním vstupem „krasín“ evid. č. 1562, r. v. 1946. Vůz je po opravě do provozního stavu se zachováním historického provedení v maximální míře. Elektrické dráhy v Praze předpokládají jeho využití pro komerční jízdy.

Vůz byl vyřazen z provozu 12. 12. 1973 (St. Linert - Tramvajová vozidla, NADAS 1974) a předán Kroužku přítel městské dopravy v Praze. Po téměř 20 letech odstavení byl převezen do ŽOS Šumperk 29. 10. 1992 k celkové opravě a zprovoznění. Zařazen do provozu v Praze proběhne pravděpodobně v nejbližším dnech.

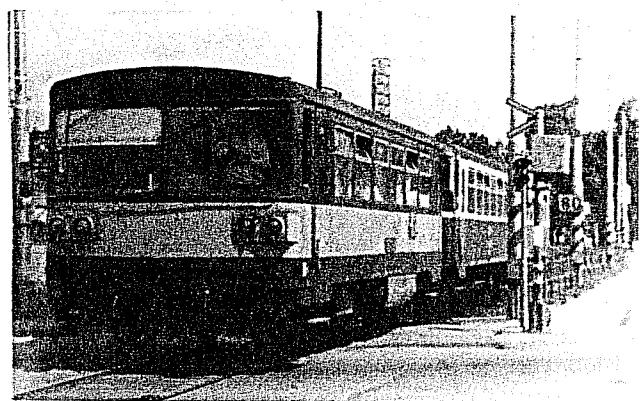
Současně s vlečným vozem evid. č. 1562 byl přistaven do ŽOS motorový vůz evid. č. 240 rovněž z Prahy (r. v. 1908, výr. č. 72567, Ringhofferovy závody a.s.), který dojezdil v Plzni. (pracovní vůz evid. č. 73). Po dlouholetém odstavení bylo rozhodnuto o jeho opravě. Vůz by měl být opraven do podoby po vyrobení samozřejmě s ústupky vynucenými současným provozem na veřejných komunikacích. Využití vozu bude rovněž komerční. Oprava by měla být ukončena v tomto roce.

V roce 1992 byl v Šumperku opraven vůz typu T3 evid. č. 117 pro DP Olomoec, na přelomu let 1992–93 pak tři vozy T3 pro ED Praha evid. č. 6940, 6965 a 6929. Vůz evid. č. 6412 byl z Prahy převezen na náhradní díly a dodnes je – i když v částečně rozebraném stavu – v Šumperku k vidění.

Iva Soukup



Trolejbus Škoda - Sanos S 200 Tr evid. č. 311 na lince 6 na zastávce »Náměstí práce«. Foto 27. 7. 1993 © Ladislav Kašik.



Motorový osobní vlak vedený vozem 810.131 na „Baťov vlak“ jedoucí směrem do Otrokovice na přejezdu v Otrokovicích. Kolejová konkurence trolejbusové dopravy. Foto 27. 6. 1993 © Ladislav Kašik.

— POHLED DO ZAHRANIČÍ —

Zprávy z muzeí

V prosinci 1993 bylo po rekonstrukcích za 4 mil. liber otevřeno londýnské dopravní muzeum (Covent Garden). Řada exponátů byla upravena tak, aby vzdorovala špatnému počasi a byla doplněna dodatkovými vnitřními vyobrazeními. Předpokládá se, že lepší kontrolou teploty, vlhkosti a osvětlením se zabrání zhoršování stavu exponátů. To dovolí předvádění pozoruhodných nových detailů. Britské národní tramvajové muzeum »Santa Specials« bylo v provozu i před vánocemi. Vstupné činilo 5 liber. V roce 1994 bude otevřeno denně mimo pátek od dubna do konce října, od června do konce srpna však po celý týden. Omezené jízdy tramvají a zkrácené návštěvní hodiny jsou plánovány i o nedělích v březnu a listopadu. Správa muzea hledá další vhodné exponáty. Koňka vyrobena firmou Leamington a Warwick byla dopravena do muzea v srpnu 1993. V říjnu realizovali opravu karoserie a podvozku sheffieldského vozu č. 74.

V Brightonu odstranili až v květnu 1993 poslední část trolejového vedení, které sloužilo tramvajové dopravě naposled před 54 lety. Nicméně několik tramvajových vozoven ještě existuje, např. u stanice »Aquarium«. Tři expozity patří místnímu muzeu.

Městská rada v Bournemouthu (Anglie) přijala nabídku jízd využitých trolejbusů ulicemi v centru města jako propagaci ekologicky čisté veřejné dopravy.

Ceny veřejné dopravy v zámoří

• Ve Washingtonu zavedli od září 1993 zkrácené dopravní intervaly (10 místo 18 min.) i v sobotní slabší frekvenci. Nové jízdenky, tzv. Short Trip Pass za 35 USD dovolují neomezené jízdy metrem během dvou dnů. Jednoduché jízdné stojí 1,50 USD. Tzv. 28-day Pass za 100 USD umožňuje jezdit metrem po dobu 28 po sobě následujících dnů. Podobně slouží Bus/Rail Super Pass na všechny veřejných autobusových a tramvajových linkách po dobu 14 dnů. Stojí 65 USD.

• V Hirošimě jezdí jako speciály ještě některé vozy z bývalého dortmundského vozového parku. Denní jízdenka stojí 600 JPY. Lze ji koupit ve stanicích u všech nádraží. Platí pro všechny městské linky s výjimkou jízdy vyhlídkovým přívozem na trase Miyajima - Matsudai. Pak stojí jízdenka 840 JPY. Staví se 18 km dlouhá linka metra - provozovaná na podvozích s automobilovými pneumatikami - do Koiki-kōeumae, místa pořádání dvanáctých asijkých her plánovaných na říjen 1994. Šestivozové vlaky urazí trať s 21 zastávkami za 37 minut. Zkoušky vozidel již probíhají.

• V Tokiu stojí celodenní jízdenka 650 JPY. Platí na tramvajové lince (Toei - Akarava), čtyřech linkách metra a autobusových linkách téhož podniku. Jednotlivé jízdné stojí 140 JPY. Kyvadlovou dopravu na letiště zajišťují rychlovlaky na 3,2 km dlouhé trati od konečné stanice v Inamori-Inari.

Nová technika

Anglická firma Ferranti Int. vyvinula distanční měříče pro kolejová vozidla. Jsou vhodné zejména pro kontrolu provozu automaticky provozovaných vlaků. Umožňují zastavení vozidel na přesném místě u nástupiště tím, že měří

vzdálenost ujetou od pevného bodu - značky. Dovoluje též zpětnou kontrolu použití bezpečnostních brzdrových systémů v ručně ovládaných vlačích. Systém je založen na Dopplerově principu. Radiové signály jsou vysílány směrem ke kolejovému svršku. Jejich odezva je digitálně sledována a analyzována. Pohyb vozidla lze naprogramovat podle potřeby. Bezkontaktní samostatné měření vzdálenosti je nezávislé na vnějších faktorech, jako je např. prokluzování kol při rozjezdu a při brzdění. Získané informace lze mnohostranně využít v běžném provozu všech typů kolejových vozidel.

Podle informací v měsíčníku "Light Rail and Modern Tramway" rydaraném LR Association London, č. 10 - 12/93 rovně upravil Oldřich Fischer.

— Z HISTORIE —

Začátky mechanizovaného odbavování cestujících (MOC) v Praze,

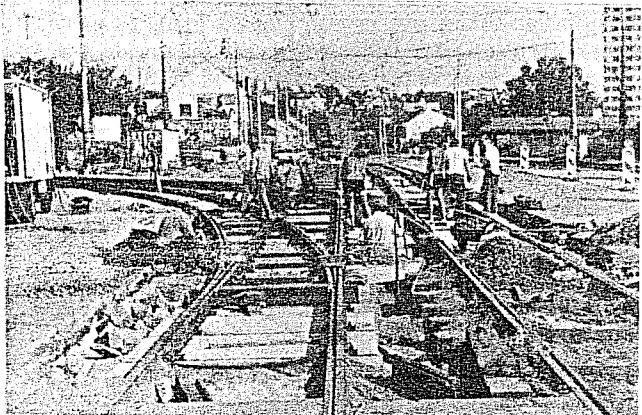
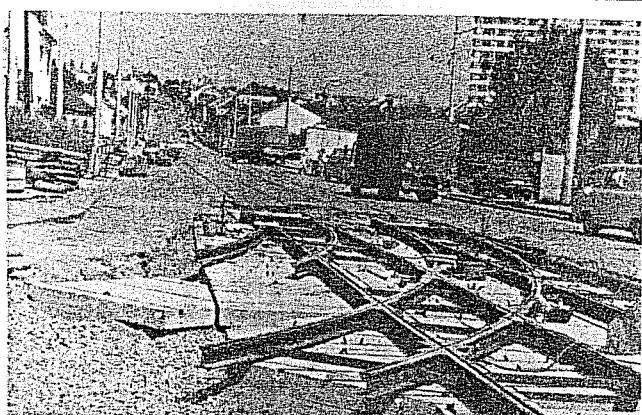
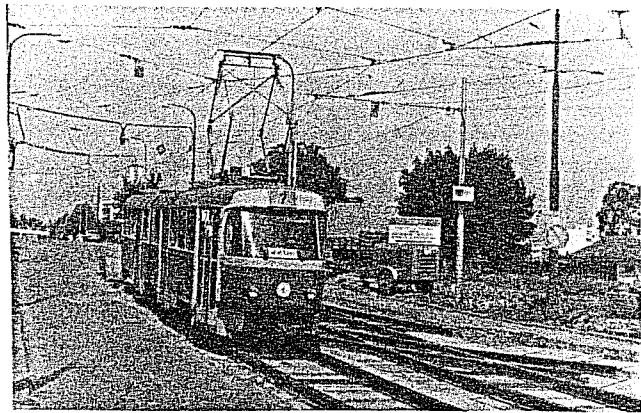
Od 1. ledna 1974 připravoval DP Praha přechod na mechanizované odbavování cestujících a dále připravoval zahájení provozu metra. Nejprve byla provedena změna u předplatních jízdenek tak, že se zavedl systém kmenového listu a kuponu. Tarifní systém se zatím neměnil. Cestující si ke kmenovému listu zakoupí kupon, do kterého napiše číslo kmenového listu. Tyto kupony za občanské jízdné prodávají i jiní prodejci než DP. Ke kmenovému listu za občanské jízdné je možno si zakoupit měsíční, čtvrtletní nebo roční (nyní půlroční) kupon bez jakékoli změny kmenového listu. Tyto kmenové listy platily s původní fotografií 14 let - není nutno každý půlrok předkládat fotografií ne starší dvou let. Výměna kmenových listů proběhla v roce 1988 a od té doby je číslem kmenového listu i kuponu rodné číslo. Od dubna do 8. května 1974 probíhaly další přípravy, byly již v prodeji lístky pro MOC, prováděla se montáž označovacích strojků do vozidel a úprava systému návštěvni a uzavírání dveří. Metro se připravovalo zkušebním provozem a také se plnily měniče mincí. DP zadržoval v té době z tržeb velkou část jednoručníků mincí a vytvářel si ještě rezervy pro další plnění měničů mincí, se kterým počítal po zahájení provozu metra. Vznikla dost obtížná situace s nedostatkem drobných, která se prohlubovala tím, že i cestující si tvorili určitou zásobu jednoručníkových mincí. Dnem 9. května 1974 bylo uvedeno do provozu metro, kde platilo jednoručníkovou minci v hvezdovou do turniketu nebo se cestující prokázal předplatní jízdenkou. Na povrchových linkách byl ve stejný den zaveden systém MOC se současným sjednocením tarifu na všech linkách ve dne i v noci na jednu korunu bez možnosti přestupu.

Revizori od 9. května 1974 se začali chovat velmi nepříjemně k cestujícím, protože začali striktně vyžadovat okamžité označení jízdenky, málem nedovoili využití označovačů ve voze, takže působili velké potíže, protože cestující si značili jízdenky hned u vstupu a bránili dalším v nastupu. Nejhorší byla situace s dětskými kočárky za které se tehdy platilo a nebyla na ně předplatní jízdenka - revizori nedovolovali postavení kočárku na vyhrazená místa a jeho zajištění a okamžitě požadovali pokutu. Tento stav skončil několika zraněními dětí a tvrdou obranou cestujících, kteří solidárně začali ochraňovat matky s kočárky i tak, že neumožnili revizorovi k cestujícímu s kočárem přístup. Množily se stížnosti a celou situaci bylo nutné řešit, protože se navíc zjistilo, že některé odznaky byly ukradené nebo ztracené a nebylo možné revizora najít (v Praze neexistuje povinnost revizora prokázat se služebním průkazem a nezapisuje se do jízdního výkazu). V době letních prázdnin 1974 zastavil DP veškerou činnost revizorů, všechny pozval na školení zakončené testy, zavedl nové odznaky a do provozu jich pustil jen část. V souvislosti se zavedením nových odznaků DP zveřejnil, že dva měsíce nebyly prováděny revize.

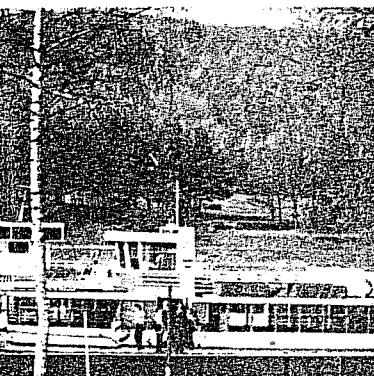
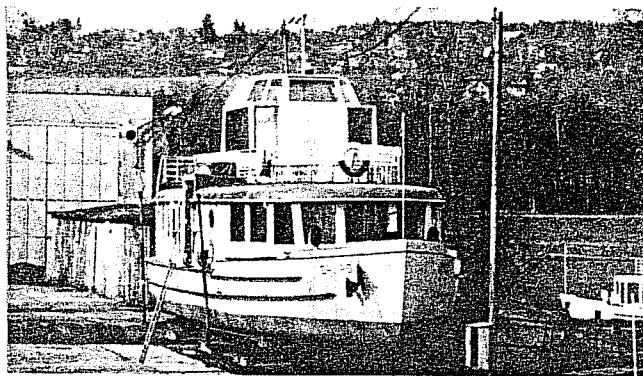
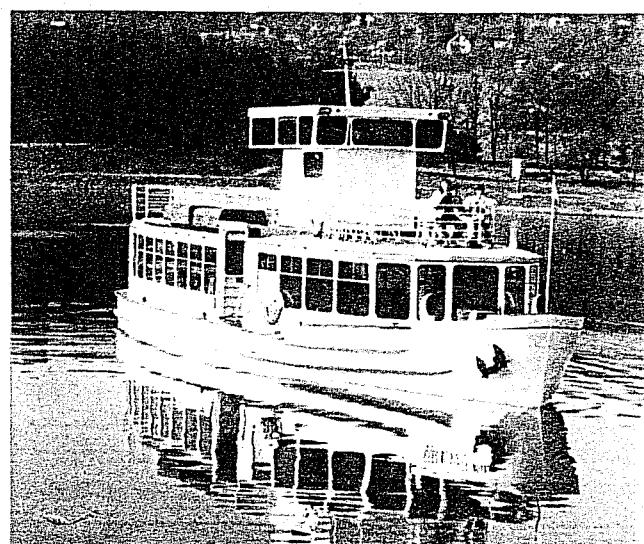
Vladimir Šehla

Zavedení vozů T3 do provozu.

Vozy TI z let 1952 až 1955 měly pevné místo průvodčího vybavené signalizací k řidiči a ovládáním dveří. Prvních dvě stě vozů T3 bylo do Prahy dodáno s neuzovými pokladnami, protože původní objednávka zněla na vozy bez pokladen. Provoz vozů T3 měl být samoobslužný údajně s tarifem 50 hal. Toto řešení se neuskutečnilo, tak byly do vozů na základě dodatečné objednávky namontovány pokladny. Tyto pokladny byly pouze sedadlem pro průvodčího bez jakéhokoliv signala a ovládacího zařízení. Prostor k montáži se získal tak, že se nenamontovala jedna sedačka pro cestující a jedna se otočila kolmo na směr jízdy. Průvodčí musel sledovat výstup cestujících prostředními a zadními dveřmi, ale po ukončení výstupu dveře uzavřít nemohl, ani nemohl dát signál řidiči. Nasazení první dodávky vozů na linky 4, 17, 27 nečinilo v tomto směru velké problémy, neboť na těchto linkách se jednalo o nahradu vozů TI a cestující byli se systémem nástupu a výstupu dostatečně seznámeni z předchozího provozu. Větší problémy nastaly při nasazení vozů T3 na další linky, byly to náhrady třívozových vlaků na linkách 5, 21, 13, kde jedný nástupní dveře nestačily a cestující začali používat i ostatní dveře označené jako výstupní. Průvodčí začali cvičit své hlasívky vyzvoláváním k řidiči, někteří klepali kleštěmi do pokladny (používalo se na ponorkách), jiní začali chodit do služby s amatérsky vyrobeným signala zařízením (asi bez atestu).



Rekonstrukce křižovatky pod vozovnou Králové Pole (která leží vlastně prakticky na hranici mezi Královým Polem, Medláneckami a Řečkovicemi) probíhala v červenci a v srpnu loňského roku. Byly použity velkoplošné betonové podkladové panely. Toto řešení má nesporou výhodu ve vyšší životnosti, když nedochází k propadání záďlažby, která pak může být provedena asfaltobetonem. Průběh prací a náhradní dopravy autobusy svými snímky zachytí 30. 7. a 8. 8. 1993 © Ladislav Kašik.



sestávajícím z domovního zvonku pověšeného nad předními dveřmi, dráty vedenými po okenních úchytkách k pokladně, kde průvodčí měl baterii a tlačítka. Existovalo více variant tohoto řešení. Vzhledem k problémům odbavování cestujících a značného zdržování ve stanici bylo povoleno nastupovat s předplatními i jízdenkami prostřednictvím dveří. Veškeré tyto problémy byly odstraněny až se zavedením mechanického odbavování cestujících.

Spřáhování vozu T bylo zahájeno krátce po zavedení provozu nových vozů na lince 5, kde došlo k náhradě třívozových souprav (první případ v Praze) a nebylo možné provoz vozy solo zvládnout. Velmi k tomuto stavu přispělo i to, že vůz T měl pouze jeden vstup a původní souprava vstupů šest. Dopravní podnik se vymluval na nedostatečnou kapacitu napájecí sítě, ale dalším problémem byla technická nepřipravenost vozů. Jízdu bylo možno ovládat z jednoho místa, ale dveře bylo nutno ovládat jen z konkrétního vozu ze stanoviště řidiče. První dvě dvojčata byla sestavena tak, že v jednom byl jako druhý použit prototyp, který měl zabudovanou signalizaci a ovládání dveří. Provoz byl zpočátku veden podle teorie stejněho intervalu celý den tak, že mimo špičku odstupoval druhý vůz do vozovny. Prototyp odvázel do vozovny průvodčí, u druhého dvojčete manipulant, který jinak pouze ovládal dveře a signalizaci. Další dvojčete bylo vytvořeno z vozů T1, po krátké době provozu byla dvojčata z vozů T1 nasazena na linku č. 15. To že DP Praha neměl technicky vyřešené pokladny a provoz dvojčat, nebylo pro cestující zajímavé, horší byla nepřipravenost linkové orientace. Vozy měly z výroby připravený panel nad čelním sklem, kde měla být jak číselná tak místní orientace na plátně za snížené viditelnosti prosvětleném. Nápisy na dodaných vozech uchyly vůbec žádné, tak linky 4, 17, 27 vozily za předním sklem pouze číslo určené k orientaci na zadní vozu. Jiná alternativa nebyla možná, protože označení z vozů T1 nešlo použít. Po nasazení vozů T3 na linku 5, začaly některé vozy jezdit s původními tabulemi pro staré vozy zasunutými za předním sklem. I když za určitou dobu byla plátna vozů T3 potištěna linkovým označením (sítotiskem) a dosazena do vozů, provozně se neosvědčila pro malou čitelnost. Další vozy T3 už byly dodávány se systémem linkové orientace tak jak ho známe dnes. Vozy T1 po stížnostech cestujících na špatnou čitelnost malých nápisů zvláště za zhoršené viditelnosti byly upraveny tak, že nad sklo bylo instalován budník pro číslo nejprve shodné velikosti se starými vozy (byly upraveny asi čtyři vozy z řady 5001 až 5025), potom byly sjednoceny s vozy T3. Poslední změna málo zařízena bylo umístění směrové cedule na příd vozu zvnějšku.

Vladimir Šrehla

Na Brněnské přehrade byla zahájena další plavební sezóna. Náheru „baterkové flotily“ přibližují snímky Ladislava Kašíka z minulého roku.

Počátky provozu s pantografy v Praze.

Do roku 1960 měly v Praze pantograf k odběru proudu pouze tramvajové lokomotivy v Rustonice 4071 a 4072, které všobec nevyjízdely mimo areál. První vůz s pantografem jsem viděl v době spartakiády 1960 na Klamovce, kde dva služební vozy řady 88 a 106 přepravovaly mezi sebou vůz T2 s brněnskými znaky evid. č. 440. Vůz měl talířová spřáhla a na pražská spřáhla byl připojen řetězy. Při jízdě směrem k Andělu bylo slyšet, jak prvně začal brzdit zadní motorový vůz. První jízdu vozu s pantografelem jsem viděl 31. 12. 1960 u vozovny Strašnice, kde přijely do vozovny 2 vozy T1 evid. č. 5091 a 5126. Pravděpodobně se jednalo o kolaudační jízdu, neboť vozy byly obsazeny více pracovníky DP. Oba vozy byly upraveny tak, že nad předním podvozkiem byl dosazen pantografový sběrač, zadní tyčový sběrač byl ponechán ve staženém poloze a údaje byly odpojeny. Při poruše pantografu nebylo povolené zapojit tyčový sběrač a vůz musel být odtázen (informace od spolužáka, jehož otec na těchto vozech jezdil). Pro provoz s pantografelem byly upravena pouze trať linky č. 4 ze Zličova - Lihovaru do Hostivaře (Anděl - Výtoň - Jaroměřice - Otakarova - Průběžná) včetně nácestních smyček a trasy do vozovny Strašnice s vozovnou. Dále pokračovaly práce na připojení vozovny Motol pro zahájení zkoušek vozu T3. Po asi čtyřech měsících, kdy došlo u jednoho vozu k poškození pantografu, byly oba dva vozy provozovány s tyčovým sběračem a pantograf byl stažen. Při zahájení zkoušek vozu T3 byl prototyp jediným provozovaným vozem s pantografelem do doby nasazení dalších vozů T3 do provozu.

Úpravy trolejového vedení spočívaly v některých částech ve výměně nosných prvků – převážně v přímé trati, oblouků a křížovatky byly provedeny prakticky nově s částečným využitím stozáru. Bylo nutné upravit vyhýbky, kde se odsunuly izolátory mimo dráhu pantografu, u vyhýbek s elektrickým ovládáním se musely měnit mechanické prvky blokování. Úsekové děliče byly doplněny dřevem, které sloučilo pantograf pod dělič. Velké úpravy si vyžádaly křížovatky tramvaje s trolejbusem, kde podobně jako u děličů byly doplněny dřevěné lišty ve směru jízdy tramvaje, pokud byla tramvaj na izolovaném úseku nebo byla doplněna konstrukce z trubek. Vše bylo děláno proto, aby pantograf křížení podížel. Téměř úpravami se zvýšila váha křížovatky a ty bylo nutné zavěšovat do druhé vrstvy a případně se musely stavět i nové stozáry. Největším problémem bylo to, že všechny takto upravené tratě musely být schopné pojíždění tyčovým sběračem. Poruchy se nejčastěji vyskytovaly ve vyhýbkách a na přejezdech trolejbusů, velmi často odpadávaly dodatečné konstrukce.