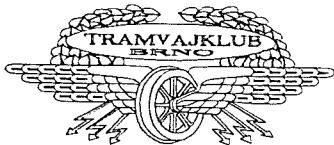
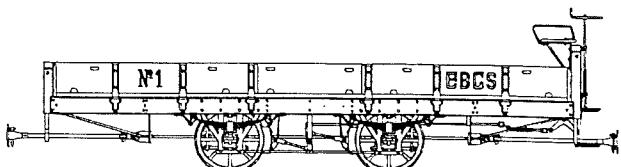


INFORMACE MHD

Číslo 182



Brno 30. května 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 - 655 46 Brno. IČO: 48513342, bankovní spojení: COOP banka Brno, č. ú. 041101-0113572101/3700. Individuální i hromadné objednávky pouze písemně. Roční předplatné 120,- Kč. Náklad 270 výtisků. Podávání novinových zásilek povoleno Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2-2532/93 ze dne 21. 7. 1993.

Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Vás zve na členskou schůzi konanou dne 7. 6. 1994 ve velké učebně autoškoly Dopravního podniku města Brna. Na programu je mimo jiné pásmo diapozitivů o dopravě v Číně.

Zdeněk Nesiba

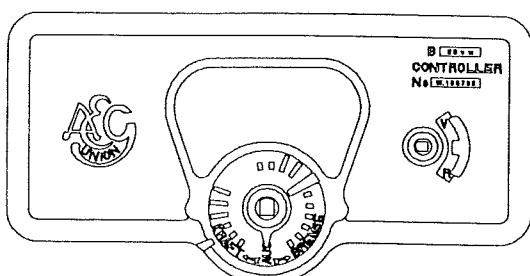
Oslavy 100 let MHD v Ostravě

Ke kulatému výročí MHD v Ostravě se budou konat následující akce.

- 11.-12. 6. 1994 (sobota a neděle) - vlastní oslavy. Den otevřených dveří v ÚD Martinov a ve vozovně Poruba, pravděpodobně i ve vozovně trolejbusů. Spojení Martinova s Porubou zajistí historické soupravy, které budou zajíždět i na vyhlídkové jízdy z Poruby do Zátiší (Kyjovice - Budišovice). Po trati ČD z Ostravy Svinova do Ostravy Třebovic a odtud po vlečce DPMO do Martinova bude jezdit historický vlak s parní lokomotivou 313.432.
- 18.-19. 6. 1994 (sobota a neděle) - oslavy pro odbornou veřejnost. Uskuteční se prohlídka všech provozoven DPMO, bude zajistěn odborný program a pro všechny přesuny a projetí nejzajímavějších tratí budou postupně využita všechny historické vozidla DPMO.
- 10.-24. 6. 1994 - výstava. V ostravském Domě umění na Jurečkově ulici bude instalována výstava »100 let MHD v Ostravě« s řadou trojrozměrných exponátů a modelů vozidel MHD. Otevřací doba je úterý - pátek 10-18 hod, sobota a neděle 10-15 hod.

Informace KPMHD při DP Olomouc

Localbahn Wien - Pressburg (L.W.P.)
CMg 1607 (Staudinger Waggonfabrik 1912)



Renovace motorového vozu CMg 1607

V ústředních dílnách Dopravního podniku města Brna se naplno rozběhla renovace tramvajového motorového vozu CMg 1607 z dráhy Wien - Preßburg. Vozidlo je v odstrojeno a probíhá oprava kostry vozové skříně. Zároveň probíhá oprava jednotlivých agregátů.

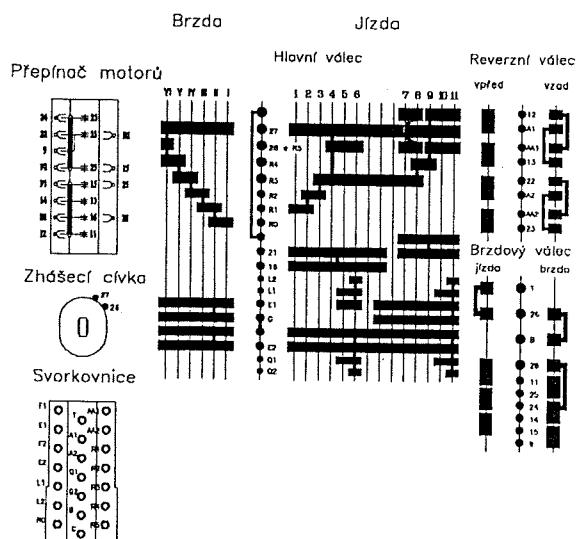
Motorové tramvajové vozy s označením CMg byly spolu s vlečnými vozy Ch stejného vzhledu dodány pro vídeňskou městskou část trati L. W. P. napájenou stejnosměrným proudem v úseku Groß Schwechat - Zollamt. Vyrobeny byly wagonkou ve Studénce podle výrobních štítků v roce 1912 podle návrhu architekta Otto Wagnera v počtu 10 + 9 ks. Výroba však byla dokončena pravděpodobně až v roce 1913. Do provozu byly převzaty 14. 1. 1914 a byly

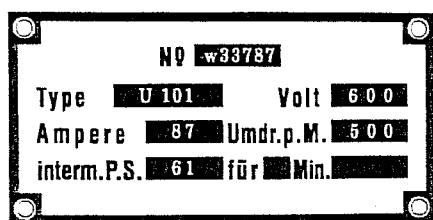
označeny řadou 1600-1609. Vzhledem k tomu, že místní doprava na městské stejnosměrné části zůstala pozadu za očekáváním, byly tři motorové vozy odprodány do Brna v srpnu 1915 za 29 500 korun (1602, 1603 a 1604, v Brně označeny evid. č. 56, 57 a 58).

V roce 1946 se do Brna dostaly další tři vozy - 1601, 1606 a 1608. Poslední vůz 1607 byl tedy přivezen letos. Ten však jen na přechodnou dobu. Motorový vůz CMg 1607 je vzácně v původním stavu po stránce agregátů. Má původní kontroly AEG typu B30, které se liší od brněnských B30 jinou kontrolerovou deskou a polohou kliky v klidové poloze (pod úhlem 90° vůči čelnímu oknu). Unikátní jsou odporníky, které mají litinový nosný rám a jsou sestaveny z odporových pásků prokládaných natěsnano azbestem a ocelovými vložkami. Jejich oprava je velmi pracná a zdlouhavá. Odporníky jsou umístěny pod vozem. Tlapové motory U101 mají původní provedení magnetických cívek a byly na nich nalezeny výrobní a nápisový štítek. Ve voze se zachovalo tzv. brzdové relé, které sloužilo jako pojistka elektromagnetické brzdy (brzdění i při poruše jednoho motoru).

AEG-U

KONTROLLER I





dokončení komunikačních úprav na ulici Zámecké v Chrlicích zůstala na požadavek městské části linka 78 na objídkové trase kolem nádraží ČD. Paradoxně se tak že špatné situace dostala na jinou špatnou a po opravení té první na té druhé špatné zůstala. V současné době se zkoumá její vytíženosť a pak se o trase rozhodne definitivně.

Od 1. 6. bude opět umožněno otáčení linky 140 u Semilasa. Po vystoupení cestujících najede z ul. Kosmovy rampou na svitavskou radiálu, pojede asi 500 metrů směrem do centra, rampou vyjede na ul. Křížikovu a ulici Božetěchovou se vrátí na Kosmovu k nástupu u zastávky Semilaso.

Ivan Nedělka

— AKTUALITY —

Nové předplatní časové jízdenky v Brně

Dopravní podnik města Brna ve spolupráci s firmou »Český rezervační systém« zavedl nový systém předplatních jízdenek. Jde o karty, které svým tvarem, velikostí i materiálem odpovídají standardní evropské kreditní kartě. Speciální technologií řízenou počítačem je při vystavení karty vytvořena přímo na plastikové kartě barevná digitální fotografie uživatele (sejmout videokamerou na místě), spolu se záznamem osobních údajů ve formě identifikačního čísla karty čarovým kódem.

Po vystavení je karta platná jeden rok, během kterého je možno využívat libovolné kombinace tarifů pro cestování v požadovaném časovém intervalu (např. 3 × denní + 1 × měsíční + 1 × půlměsíční + 2 × dení).

Při revizi jízdenek ve vozidle je revizorem sejmout čarový kód karty a identifikační číslo je přístrojem porovnáno s databází, jejíž aktuální stav je načten při nastupu do služby. Zjišťuje se tedy pouze platnost kreditu v den kontroly. Karta proto nemusí být vybavena magnetickou vrstvou nebo čipem.

Mezi nové funkce systému patří snadné vystavení duplikátu za ztracenou či zničenou kartu, možnost telefonického zablokování ztraceného nebo zničeného kusu. Dále jsou poskytovány slevy na některých dálkových linkách (např. Český národní expres do Prahy), možnost telefonické rezervace místelek na některé linky. Bude zaveden systém kreditace ve formě pravidelných příkazů ze sporozáře uživatele.

Roman Šiler

Novinky MHD v Brně

□ Rekreační doprava bude letos vzhledem k tramvajové výluce v Bystrci zahájena až od června. Denně bude jezdit linka 103 Bystrc - přistaviště - Obora, o vikendech linka 105 do Vranova zavedena nebude. Místo toho budou do Vranova o sobotách a nedělích prodlouženy od 14. 5. některé spoje linek 43 a 57 za stejných tarifních podmínek jako v pracovních dnech.

□ Pro dokončování komunikačních úprav v Brněnských Ivanovicích byla do konce května opět linka 40 převedena na objídku přes Holásky. Naopak po

Oprava tramvajové trati v úseku Bystrc, ZOO - Bystrc, Přistaviště.

Od ranních výjezdů dne 02.05.1994 dochází k rozsáhlé výluce tramvajové dopravy v Bystrci způsobené rekonstrukcí tramvajové tratě mezi zastávkami Bystrc, ZOO a Bystrc, Přistaviště. Úsek dlouhý 700 m rekonstruuje firma DOSTA za úplného přerušení provozu. Dochází ke kompletně vyměnění kolejnic včetně pražců - místo původních betonových pražců a žlabkových kolejnic zde budou kolejnice vignolové S49 s dřevěnými pražci.

Tramvajové linky d-10, 14 a 20 jsou ukončeny ve smyčce Komín. Na zastávce Jundrovská je cestujícím umožněn přestup na linku d-18 a nově zřízenou linku d-23 (bez znehodnocení další jízdenky). Na tyto dvě linky jsou nasazovány vozy KT8 a tyto linky dovezou cestující až na zastávku Bystrc, ZOO, kde je přestup na autobusy náhradní dopravy - linku a-37 (ani zde nemusí cestující označovat novou jízdenku).

Byla zrušena tramvajová linka 4 (horní úsek náměstí Svobody - Masarykova čtvrt). Místo toho jezdí do Masarykovy čtvrti přesměrované linky d-3 z Obřan a d-21 ze Staré Osady.

Vzhledem k tomu, že DP není k dispozici dostatek autobusů, musely být autobusy zajišťující náhradní dopravu získány "oslabením" některých stávajících linek. Z tohoto důvodu jsou autobusové linky a-56, 58 a 82 od Líšně zkráceny po Starou Osadu, kde mají cestující možnost přestoupit na tramvajovou linku d-21 (opět bez označení nové jízdenky) jedoucí po trase téhoto linek do uzlu Česká. Na linkách a-48 a a-76 se objevily malé karosy místo kloubových autobusů, které jezdí v Bystrci.

Předpokládané ukončení výluky je dne 31.05.1994.

Bystrcká výluka - zajímavosti.

O změnách v MHD Dopravní podnik informoval cestující veřejnost prostřednictvím letáků, které byly vyvěšeny v prostředcích MHD a současně rozdávány cestující veřejnosti. Celkem byly vypracovány tři typy letáků zaměřené na jednotlivě dotčené oblasti:

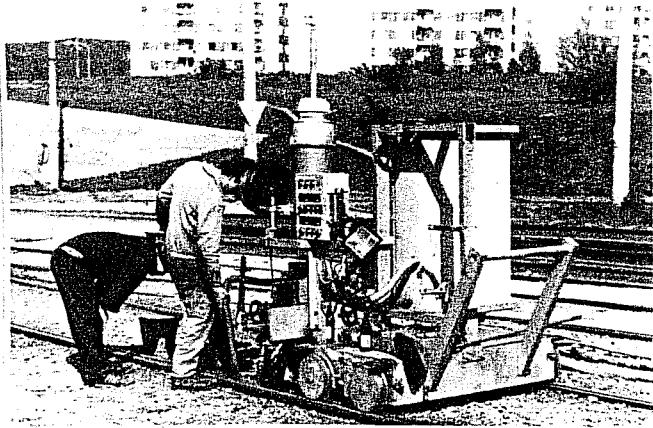
- oblast Bystrce,
- oblast Líšně a Staré Osady,
- oblast Masarykovu čtvrti.

Lze říci, že informovanost cestujících v tomto případě byla na dobré úrovni. Propustnost tramvajové trati v úseku Komín - Bystrc, ZOO je ovlivněna manipulací vozů KT8 na spoje na zastávce (resp. konečné stanici) Bystrc, ZOO - přesměrování vozu trvá 3-4 minuty. Kratší interval navíc není možný ani z



Slavnostní zahájení plavební sezóny v Bystrci dne 16. 4. 1994. Pohled na seřazené „nápřehradníky“ na hlavním nástupním molu je velmi zajímavý. Taková přehlídka se koná pravidelně každý rok od počátků plavby na brněnském přehradním jezeře. V počátcích však měli kapitáni lodí i ostatní členové posádky sněhobilá saláta, což dokládají překrásné historické fotografie. Vice však než nedochované uniformy nás mrzí sešrotování obou prvních lodí se jmény „BRNO“ a „MORAVA“, které byly přivezeny během války z německé loděnice. Jedna z nich ještě před několika lety ležela bezmocně jako vrak na pláži Vranovské přehrady.

Foto 16. 4. 1994 © Ladislav Kašlik.



Na výrobu nových kolejnic firmy Renoweld ve smyčce Bystrc - Rakovecká. Foto 7. 5. 1994 © Ladislav Kašík.



Trolejbus 14Tr poslední série evid. č. 3256 na lince 144 v Údolní ulici. Foto 9. 5. 1994 © Ladislav Kašík.

důvodu omezeného počtu vozů KT8.

Došlo ke značnému vytážení linky d-21 v trase Stará Osada - přes Merhautovu - Česká - Masarykova čtvrt - naproti tomu linka d-16 jezdí rovněž na Českou je trochu volnější.

K určitým potížím dochází u linky a-48, kde kapacita malých vozů karosa téměř nestačí - absence kloubových autobusů je zde evidentní.

Na přestupní zastávce Bystrc, ZOO dochází k typickým jevům jako, je ujetí prázdného vozidla těsně před příjezdem vozu s cestujícími. Zdá se však, že tomu není tak často, jak tomu bývalo vloni při opravě bohunicko-liskovecké tratě - snad k tomu přispívá trochu lepší umístění zastávek s podstatně menší docházkovou vzdáleností cestujících.

Dopady Bystrcké výluky na MHD - přehled.

Tramvajové linky:

d-1	soupravy 2xT3
d-2	upraven jízdní řád v souvislosti s provozem d-21
d-3	změna trasy - Obřany - Masarykova čtvrt - soupravy 2xT3
d-4	úsek Náměstí svobody - Masarykova čtvrt zrušen v provozu pouze úsek Juliánov - Malinovského náměstí.
d-10	změna trasy - zkrácení: Lišeň - Komín
d-14	změna trasy - zkrácení: Modřice - ÚH - Komín, soupravy 2xT2, 2xT3
d-18	změna trasy - zkrácení: Řečkovice - Bystrc, ZOO, pouze vozy KT8
d-20	změna trasy - zkrácení: Stránská skála - Komín
d-21	změna trasy: Stará Osada - Masarykova čtvrt, soupravy 2xT3 a vozy K2
d-23	nová linka: Náměstí Svobody - Bystrc, ZOO, pouze vozy KT8
a-37	nová linka: Bystrc, ZOO - Bystrc, Ečerova (v noci Jundrovská - Ečerova) - vozy Ikarus
a-48	na linku nasazeny vozy sólo Karosa
a-56	zkrácena: Lišeň, Jirova - (velká smyčka): Dělnický dům - Stará Osada - Šámalova - Dělnický dům a do Lišně
a-58	zkrácena: Lišeň, hřbitov - Stará Osada
a-74	na lince jezdí kloubové karosy 2309 a 2310 + malé vozy
a-76	na lince jezdí sólo vozy
a-82	zkrácena: Lišeň, Houbalova - Stará Osada

Kolaps dopravy v Bystrci dne 02. 05. 1994

Z důvodu přerušení dodávky elektrického proudu do sítě pouliční dráhy došlo hned první den výluky dne 02.05.1994 k večeru k rozpadu dopravy do Bystrce. Přerušení trvalo více než 30 minut.

Postup prací - stav k 03.04.1994

Prakticky dokončena demontáž kolejnic pro oba dva směry jízdy a zahájeny práce na odstranění části štěrkového lože. Kolejnice byly ihned odváženy pryč. Opravovaný úsek začíná asi 80 m za kolejovou spojkou u zastávky Bystrc, ZOO - prakticky na úrovni původního zastávkového stojanu pro směr k přistavišti. U zastávky přistaviště asi 30 m za mostní objekt.

Linková orientace:

Pro označení vozidel na tramvajových linkách d-3,10,14,18,20,21 a 23 byly zhotoveny papírové tabule obvyklého formátu a provedení. Na čele vozidel se objevují nově tyto orientace:

KOMÍN

BYSTRC ZOO

NÁMĚSTÍ SVOBODY

MASARYKOVA ČTVRŤ

Vozy KT8 ev.č. 1701-1723 používají linková čísla 18 a 23 zasunutá v budničích (papírová), vozy ev. č. 1724-1728 mají linková čísla na roletě (tyto vozy se operativně nasazují na obě linky, z důvodu snadnější manipulace s předělániem linkového čísla - jsou jako záloha). Na čele vozů KT8 se používá pro orientaci papírové tabulky s názvem cílové stanice - každý vůz má pouze jednu tu tabuli, takže je musí řidič na konečných přenášet.

U soupravy 1634+1616 (dne 02. 05. 1994 na 6/10) jezdil první vůz (vybavený zvláštním orientačním systémem) bez linkové orientace na boku. Celni orientace je pouze papírovou tabulí - neboť orientační roletový systém neobsahuje název Komín.

Tramvajová linka d-3 (po dobu bystrcké výluky):

Trasa: Obřany - Maloměřice - Malinovského nám. - Česká - Masarykova čtvrt Obřany - Obřany, most - Čtvery hony - Proškovo náměstí - Maloměřice, most - Tomkovo náměstí - Náměstí Republiky - Nováčkova - Mostecká - Trávníčkova - Tkalcovská - Körnerova - Malinovského náměstí - Česká - Komenského náměstí - Obilní trh - Úvoz - Vsetičkova - Heinrichova (pouze ve směru z M.Č.) - Masarykova čtvrt

Provoz: 04.00 až 20.00 hod (v pracovní dny i v so,ne)

Intervaly: pracovní den 12 minut, v so,ne 20 minut

Vozy: v pracovní dny soupravy 2xT3 i vozy K2, v so,ne pouze 2xT3

Jízdní doba 30 minut

Linková tabule:

**MASARYKOVA ČTVRŤ
ULICÍ ROOSEVELTOVOU,CEJL
OBŘANY a zpět**

Tramvajová linka d-10 (po dobu bystrcké výluky):

Trasa: Lišeň - Hlavní nádraží - přes Veveří - Komín Lišeň - Masarykova - Novolieseňská - Lišeňská - Bílá hora - Bělohorská - Krásného - Geislerova - Olomoucká - Šmeralovy závody - Vlková - Hlavní nádraží - Nové sady - Šilingrovo náměstí - Česká - Grohova - Konečného náměstí - Rybková - Tábor - Mezníkova - Burianovo náměstí - Mozolky/Horova - Sochorova - Jundrovská - Komín

Provoz: nepřetržitý

Intervaly: pracovní den špička 12 minut, sedlo 15 minut, so,ne 20 minut

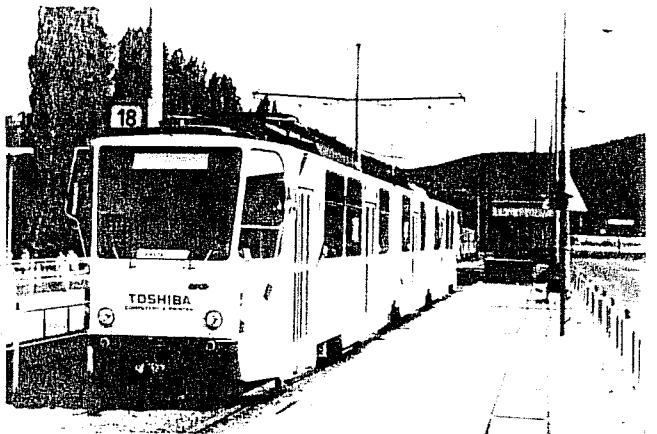
Vozy: 2xT3

Počet vlaků v pracovní dny 9

Linková tabule:

**KOMÍN
UL.HUSOVOU,PŘES HL.NÁDRAŽÍ
LÍŠEN a zpět**

Tramvajová linka d-14 (po dobu bystrcké výluky):



Série snímků z provozu tramvajových linek v oblasti Komina a Bystrce v době úplné výluky drážního tělesa mezi zastávkami ZOO a Přístaviště.

Trasa: Lišen - Hlavní nádraží - přes Veveří - Komín

Lišen - Masarova - Novolíšeňská - Lišeňská - Bílá hora - Bělohorská - Krásného - Geislerova - Olomoucká - Šmeralovy závody - Vlhká - Hlavní nádraží - Nové sady - Silingrovo náměstí - Česká - Grohova - Konečného náměstí - Rybkova - Tábor - Mezníkova - Burianovo náměstí - Mozolky/Horova - Sochorova - Jundrovská - Komín

Provoz: nepřetržitý

Intervaly: pracovní den špička 12 minut, sedlo 15 minut, so,ne 20 minut

Vozy: 2xT3

Počet vlaků v pracovní dny 9

Linková tabule:

KOMÍN	
UL.HUSOVOU,PŘES HL.NÁDRAŽÍ	
LÍŠEN	a zpět

Tramvajová linka d-14 (po dobu hystrcké výluky):

Trasa: Modřice/Ustřední hřbitov - Mendlovo nám. - Česká - Komín
Modřice - Modřice, Tyršova - Korek - Ingstav - OSPAP - Elektrotechnické závody - Bohunická - Ústřední hřbitov - Hluboká - Celní - Polní - Poříčí - Mendlovo náměstí - Nemocnice u sv. Anny - Šilingrovo náměstí - Česká - grohova - Konečného náměstí - Rybkova - Tábor - Mezníkova - Burianovo náměstí - Mozolky/Horova - Sochorova - Jundrovská - Komín

Provoz: pracovní den ve špičkách, so, ne

Intervaly: v pracovní den 12 minut, v so,ne 20 minut

Vozy: v pracovní dny 2xT2 a 2xT3, v so,ne vozy K2

Počet vlaků v pracovní dny 8.

Linková tabule:

ÚSTŘEDNÍ HŘBITOV	
ULICÍ PEKAŘSKOU, VEVERÍ	
KOMÍN	a zpět

MODŘICE	
ULICÍ PEKAŘSKOU, VEVERÍ	
KOMÍN	a zpět

Tramvajová linka d-18 (po dobu hystrcké výluky):

Trasa: Řečkovice - HLN - Mendlovo nám. - přes Pisárky - Bystrc, ZOO
Řečkovice - Filkukova - Koříkova - Hudcová - Tylova - Semilaso - Husitská - Jungmannova - Veterinární škola - Šumavská - Hrnčířská - Pionýrská - Antonínská - Moravské náměstí - Malinovského náměstí - Hlavní nádraží - Nové sady - Hybešova - Václavská - Mendlovo náměstí - Výstaviště - Vinařská - Lipová - Pisárky - Pisárky, vodárna - Bráfova - Stránského - Jundrovská - Svatěcká - Branka - Podlesí - Kamenolom - Bystrc, ZOO

Provoz: pracovní dny, so a ne přibližně 04.40 až 22.30 hod.

Intervaly: v pracovní dny 15 minut, v so a ne 20 minut

Vozy: KT8

Počet vlaků:

ŘEČKOVICE	
PŘES HL.NÁDRAŽÍ A VÝSTAVIŠTĚ	
BYSTRC ZOO	a zpět

Tramvajová linka d-20 (po dobu hystrcké výluky):

Trasa: Stránská skála - HLN - Nové sady/ - Mendlovo náměstí - přes Pisárky - Komín
Stránská skála - Podstránská - Krásného - Stejskalova - Geislerova - Olomoucká - Šmeralovy závody - Vlhká - Hlavní nádraží - Nové sady/ - Hybešova -

Václavská - Mendlovo náměstí - Výstaviště - Vinařská - Lipová - Pisárky - Pisárky, vodárna - Bráfova - Stránského - Jundrovská - Komín

Provoz: 04.30 až 23.00, v době od 08.30 do 13.00 a od 17.30 jezdí jen v úseku Stránská skála - Nové sady. V so, ne pouze na Nové sady.

Intervaly: pracovní den ve špičce 12 minut, v sedle 30 minut, v so,ne po 50 minutách

Vozy: 2xT3 a K2, v so,ne sólo vůz T3

Linková tabule:

STRÁNSKÁ SKÁLA	
PŘES HL.NÁDRAŽÍ - VÝSTAVIŠTĚ	
KOMÍN	

Tramvajová linka d-21 (po dobu hystrcké výluky):

Trasa: Židenice, Stará Osada - přes Merhautovu - Česká - Masarykova čtvrt Židenice, Stará Osada - Bubeníčkova - Zábrdovice - Jugoslávská - dětská nemocnice - Náměstí 28. října - Moravské náměstí - česká - Komenského náměstí - Obilnítrh - Úvoz - Všetičkova - Heinrichova (jen ve směru z M.C.) - Masarykova čtvrt

Provoz: 05.00 až 23.00 hod (denně)

Intervaly: v pracovní dny 12 minut, v so,ne 20 minut

Vozy: 2xT3 a K2

Jízdní doba: 21 minut

Linková tabule:

ŽIDENICE, STARÁ OSADA	
PŘES ČESKOU, UL.MERHAUTOVU	
MASARYKOVA ČTVRT a zpět	

Tramvajová linka d-23 (po dobu hystrcké výluky):

Poznámka: Linkové číslo 23 se neobjevuje v Brně poprvé. Podíváme-li se do historie MHD, zjistíme, že takto bývala označena trolejbusová linka Komárov - Tuřany.

Trasa: Náměstí Svobody - Bystrc, ZOO

Náměstí Svobody - Česká - Grohova - Konečného náměstí - Rybkova - Tábor - Mezníkova - Burianovo náměstí - Mozolky/Horova - Sochorova - Jundrovská - Svatěcká - Branka - Podlesí - Kamenolom - Bystrc, ZOO

Provoz: v pracovní dny, v so a ne přibližně od 04.30 do 23.20 hod

Intervaly: v pracovní dny 6 minut, soboty, neděle 10 minut

Vozy: KT8

Linková tabule:

NÁMĚSTÍ SVOBODY	
PŘES ČESKOU, VEVERÍ	
BYSTRC ZOO a zpět	

Autobusová linka a-37 (po dobu hystrcké výluky):

Trasa: Bystrc, ZOO - Bystrc, Ečerova
BYSTRC, ZOO - Přístaviště - Bystrc, Rakovecká - Kubíčkova - Ondrouškova - BYSTRC, ECEROVA - v noci zajíždí linka až na Jundrovskou - kde navazuje na noční odjezdy linky d-10.

Provoz: nepřetržitý

Intervaly: ve špičkách pracovních dní 3 - 4 minuty, v sedle 4 - 6 minut, v so,ne 7 minut.

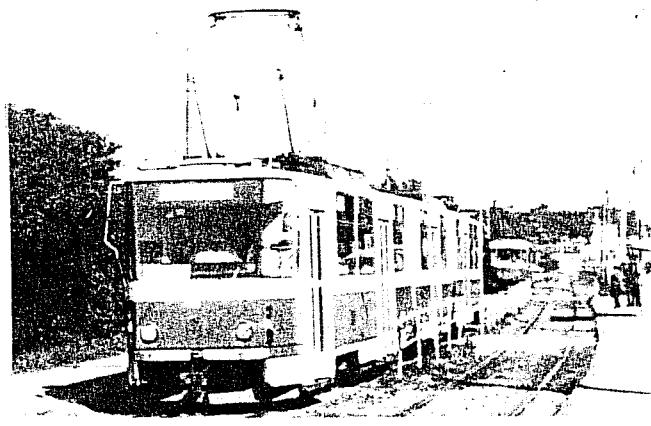
Vozy: Ikarus

Počet vlaků: 8+1 (pracovní dny)

Jízdní doba 7 min na Ečerovu a 8 min k ZOO.

Linková tabule:

BYSTRC, ZOO	
-------------	--



Fotografie pořídil ve dnech 3.-9.5. 1994 © Ladislav Kašik



BYSTRICKÉ EČEROVSKÉ A ZPĚT

JUNDROVSKÁ BYSTRICKÉ EČEROVSKÉ A ZPĚT

Autobusová linka a-56 (po dobu bystrcké výluky):

Trasa: Lišeň, Jírova - Stará Osada - přes Šámalovu - Lišeň, Jírova
Lišeň, Jírova - Moláková - Velká Klajdovka - Horníkova - Elplova - Strnadova - Růženin dvůr - Malá Klajdovka - Židenice, poliklinika - Dělnický dům - Gajdošova - Židenice, Stará Osada - Kuldova - MEZ - Jílkova - Dělnický dům - Židenice, poliklinika - Malá Klajdovka - Ruženin dvůr - Strnadova - Elplova - Horníkova - Velká Klajdovka - Moláková - Lišeň, Jírova.
Provoz: 4.30 - 23.00 hod.

Intervaly: pracovní den - špička 7-8 minut, sedlo 10 minut, v s.p.,n.e. 10 minut
Vozy: sólo Karosa

Linková tabule:

Lišeň, Jírova - Dělnický dům
Stará Osada - Šámalova
Dělnický dům - Lišeň, Jírova

Autobusová linka a-58 (po dobu bystrcké výluky):

Trasa: Stará Osada - Zetor - Lišeň, hřbitov
Židenice, Stará Osada - Gajdošova - Dělnický dům - Židenice, poliklinika - Malá Klajdovka - Zetor, silnice - Slezávna Zetor - Klicperova - Karoliny Světlé - Náměstí karla IV. - Šimáčkova - Kubelíkova - Obecká - Lišeň, hřbitov
Provoz: 4.30 - 23.00 hod.

Intervaly: ve špičkách pracovních dnů 7, v sedle 15 minut, v s.p.,n.e. 10 minut
Vozy: sólo Karosa

Jízdní doba 18 minut

Linková tabule:

STARÁ OSADA
Lišeň, HŘBITOV A ZPĚT

Autobusová linka a-82 (po dobu bystrcké výluky):

Trasa: Stará Osada - Lišeň Houbalova
Židenice, Stará Osada - Gajdošova - Dělnický dům - Židenice, poliklinika - Malá Klajdovka - Růženin dvůr - Strnadova - Žíkova - Lišeň, Houbalova
Provoz: pouze v ranní špičce a odpoledne o pracovních dnech

Intervaly: ráno 05-08 hod po 33 minutách, od 13 do 23 hod po 33-40 minutách

Vozy: sólo Karosa

Jízdní doba 12 minut

Slav práci ke dni 07.05.1994

Položena pravá kolej ve směru od ZOO k přístavišti a zahájena pokládka druhé kolej. Jsou vyměňovány i některé úseky kolejí mezi zastávkou přístaviště a konečnou Bystrc, Rakovecká. Na konečné na Rakovecké byly opravovány některé úseky metodou navážováním.

Ladislav Kašik

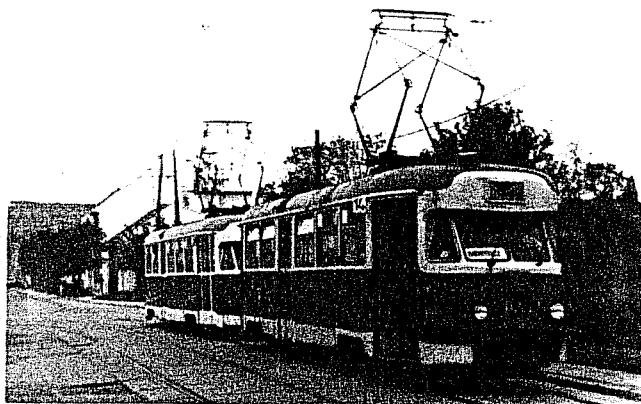
- Z PROVOZU -

Postřehy z bystrcké výluky

Tyto rádky jsou psány 14. května 1994, 13. den probíhající tramvajové výluky v Bystrci. Jak vlastně došlo ke stávající organizaci dopravy?

Původní požadavek investičního útvaru DPMB zněl na vyloučení nejdříve jedné kolejí v délce 700 metrů a udržování obousměrné dopravy po druhé a po zrekonstruování té vyloučené jednokolejkou přejetit. S tím nesouhlasil dopravně-provozní odbor DPMB, protože jednokolejný úsek byl příliš dlouhý pro špičkový dvouminutový interval v jednom směru a tramvaje by obousměrně po jedné kolejí nestáčily projíždět. Požadoval rozdělení délky rekonstruované kolejí na dva samostatné úseky po 350 metrech. Nesouhlas byl i ze strany napájecího systému, protože se předpokládalo hromadění tramvají před jednokolejkou a následná jízda v konvoji. Rozdělení na dva samostatné úseky se zase nelíbilo ani investičnímu úseku ani dodavateli firmě DOSTA. Celá rekonstrukce byla zdlouhavá, místa pod výhybkami rekonstruovaná v krátkodobých výlukách by se nedala udělat pořádně (za pár měsíců po rekonstrukci jsou jasné patrná ta místa, kde byly výhybky dočasně vloženy) a kvalita práce jako celek by utrpěla. Proto přišel investiční úsek s nápadem, zda by se neudělala výluka úplná, tramvajové linky jezdící do Bystrce se ukončily na Jundrovské, mezi Jundrovskou a zoologickou zahradou se zavedlo kyvadlo s vozy KT8 a koncový úsek bystrcké trati nahradily autobusy. Dopravně-provozní odbor principiálně s nápadem souhlasil a začal jej variantně zpracovávat. Původní návrh s ukončením kyvadla na Jundrovské byl zamítnut ihned. Při jeho realizaci by prakticky všichni cestující z Bystrce museli dvakrát přestupovat po prvé u ZOO z autobusu na tramvajové kyvadlo a po druhé na Jundrovské z kyvadla na zkrácené bystrcké linky. Kromě toho průjezd otáčením kyvadla ve stejném mítě by vedl k zahlcení celého uzlu. Další varianta zněla na prodloužení kyvadla přes Pisárky na Mendlovo náměstí. Části cestujícím by odpadl jeden přestup, ovšem na Mendlově náměstí by se to při otáčení sukovalo jako na Jundrovské. Další varianta na vedení jedné linky s obousměrnými vozy od ZOO přes Veveří do centra a objetím přes Rooseveltovo - nádraží - Husovu přes Veveří zpět se již přiblížila konečnému řešení, ale ještě to nebylo ono. Zjistila se totiž nutnost dosáhnout průměrného intervalu od ZOO 4 minuty, a to při potřebě 9 vozů KT8 na lince 18, 10 na nové lince a 5 na lince 4 do Masarykovy čtvrti vzhledem ke stavu 28 vozů KT8 nebylo reálné. Rovněž objíždění centra by zhoršilo propustnost a subvarianta s objížděním poloviny vozů Rooseveltova - nádraží - Husova a druhé poloviny obrácené byla zamítnuta - např. pro cestující u hl. nádraží by pro stejný cíl cesty přijela tramvaj jednou k horní a jednou k dolní zastávce. Zvíťazila tedy nyní provozovaná varianta popsaná podrobnej v minulém čísle, i když i tato měla subvariantu. Ta spočívala ke zkrácení linky 18 od ZOO pouze na Mendlovo náměstí, a tím zhuštění prům. intervalu od ZOO na 3 minuty. Nakonec nebezpečí sukovení na Mendlově náměstí a nutnost „zdvojení“ linky 1 tuto subvariantu zavrhl a zkušenosí pak ukázaly, že to bylo dobré. Při podobných rozsáhlých změnách organizace dopravy je velmi důležité

včasné a vystihující informace cestující veřejnosti. Právě stanovit míru mezi nezbytnou výstížností a zbytečnou podrobností je někdy obtížné. Jakmile se začne zabíhat podrobnosti a informace je příliš dlouhá, cestující ji ani nedočtu nebo se v problému přestanou orientovat. Pro případ bystrcké výluky byly zvoleny tři druhy informací. Každý z nich pojednal o všech změnách, ale jeden z nich byl určen především pro cestující z Bystrce, druhý pro cestující z Lišně a třetí pro Masarykovu čtvrt. Informace visely na zastávkách, byly vylepeny ve vozidlech a rozdávány cestujícím na zastávkách nebo ve vozech.



dlech. Někteří je nejprve odmítali, protože je považovali za reklamu, ale na upozornění, že podle toho budou jezdíž, zájem okamžitě vzrostl. Přesto se opět ukázalo, že řadacestujících je naprosto zmatena, protože umíjet jezdit pouze svým navyklým způsobem a jakákoli změna je dezorientuje. Oříškem byla i noční doprava. Uvažovalo se s nočním zajížděním linky 23 k nádraží, dále s nasazením vozů KT8 na noční vlaky linky 10. Nakonec se zvolila varianta prodloužení náhradní autobusové dopravy v noční době až k zastávce Jundrovské a návaznost na linku 10, protože noční autobusy musejí stejně být dva, takže mají čas jet až na Jundrovskou. Staly se ale případy, kdy po půlnocním spojení se všechni cestující do autobusu popřestoupení z tramvaje nevešli. Ani poskytování bezpečnostních přestávek a přestávek na oddech a jídlo nemohlo být řešeno obvyklým způsobem, tj. státním tramvají na konečné. Bylo nezbytné řidiče vystřídat jiným řidičem a určit pro přestávku místo mimo vozidlo. Za tím účelem je denně na konečné ZOO speciálně upravený „svačinový“ autobus sloužící jako odpočinková místnost a je v něm i možnost zakoupení jídla a pití. Co ukázaly zkušenosti do dnešního dne? Realizovaná varianta je funkční, je i dobrá provázanost mezi tramvajovou a autobusovou dopravou kromě dopravních špiček, kdy tříminutový interval mezi autobusy nelze provázt se čtyřminutovým u tramvaji. Odjezdy autobusů v odpolední špičce je nutno operativně přizpůsobovat skutečným přejezdům tramvaji, aby neodjel jeden autobus prázdný a k dalšímu pak nepřijely dvě tramvaje. Dobrou funkci dopravy podmiňují fungující technické zázemí - napájení, trolejová i kolejová síť, bezporuchovost vozidel. Půlhodinový výpadek napájení hned první den výluky způsobil chaos, agresivitu některých cestujících a narušení jízdního řádu na další hodiny, protože zpozděné vlaky linky 23 není kde otočit do času, vyrovnávací doby na konečné padnou na zpoždění tramvaje do opačného směru a dávat vlaky do času vzájemným přeskakováním řidičů na trati už dnešní dispečeři neumějí. Jízdou mimo čas se naruší i cyklus střídání na přestávky, což chaos ještě zvyšuje. Čtyřminutový interval v úseku Jundrovská - ZOO přiblížuje poptávku k nabídce. To se osvědčilo předem a přesto se naštěstí do toho šlo. Ukázalo se totiž, že v tomto intervalu se dobře stihne přesměrování vozu na úvratí, a že při kratším intervalu by tramvaje přijížděly častěji,

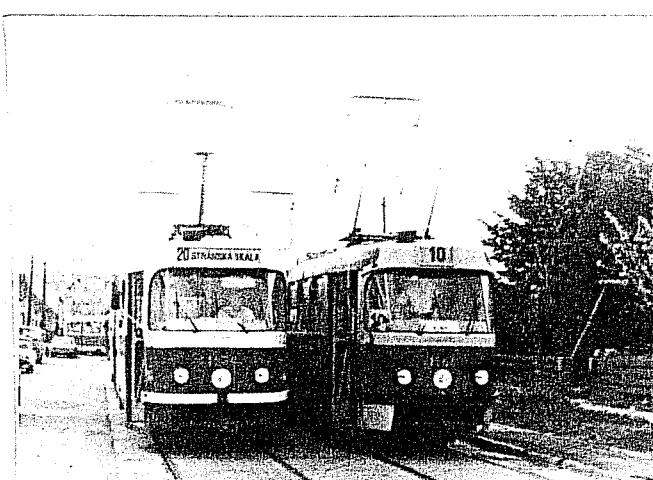
než by se stačily stihnout obrátit. S vědomím této skutečnosti je menší zložka vždy všichni cestující se do první tramvaje do ZOO nevezjdou a musejí pak jet některou z linek končících na Jundrovské a tam teprve přestoupit na osmnáctku nebo třiaadvacítku. Kapacitu úvratí by zvýšila spojovací kolej s křížením, ta by se ale musela nově vyrobit a pro tu akci je nereálná. Pro 8 autobusů na linku náhradní dopravy se autobusy musely „posírat“ z jiných linek. Jako řešitelné se ukázalo zkrátit dvě liseňské linky na Starou Osadu a dále cestující po přestupu přepravovat tramvajemi. Kromě tramvají je zde možnost přestupu i na okružní linky autobusové. Nebylo zde možno očekávat bouřlivý aplaus ze strany cestujících ani ze strany volených zastupitelů, ale jako systém je to funkční a pro dopravu ozdravné. Najednou zmizely věčně plné autobusy z centra na Starou Osadu a Juliánov a cestující se rozptýlili na tramvajové linky. Najednou se využívá více tramvajová trať z Líšně a na autobusy chodí pouze ti, pro něž je to nezbytné nebo výrazně výhodnější. Je to vlastně praktická zkouška funkčnosti nové stále odkládané organizace dopravy a osvobození cetra od autobusů.

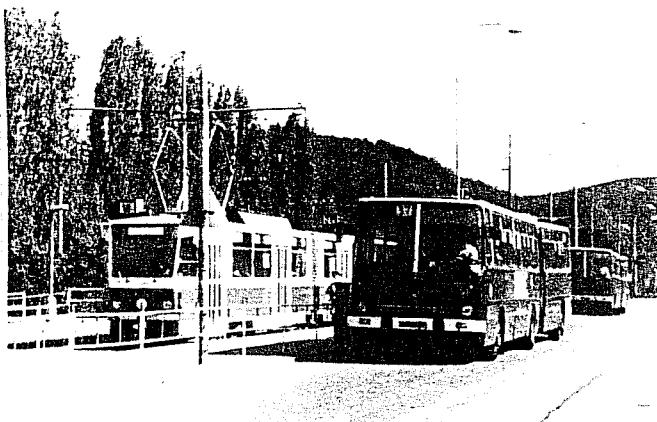
Ivan Nedělka

— Z HISTORIE —

Zavádění samoobslužného provozu na tramvajích v Praze.

V období po měnové reformě bylo zavedeno jednotné jízdné 60 halérů s možností přestupu mezi všemi dopravními prostředky (tramvaje, trolejbusy a autobusy). Cena měsíční sítové občanské jízdenky byla srovnatelná se součtem jízdného, které cestující zaplatil za měsíc při nákupu jednotlivých jízdenek. Vzhledem k tomu bylo velmi málo cestujících, kteří ji vlastnili. Zlevněné jízdenky pro studenty a učené byly dvoutraťové za 18 Kčs a sítové za 30 Kčs. V období okolo roku 1960 nastal nedostatek jízdního personálu. Některé vlaky nemohly být vypraveny, nebo častěji bylo nutno nechat doma jeden vlečný vůz, ráno třeba odpojit ve vozovně a při střídání směny pro něj přijet, nebo





naopak z vlaku kompletně ráno vypraveného při střídání dovézt do vozovny. Že to nepřispívalo pravidelnosti provozu, je jasné, problémy byly i ve vozovnách, protože se muselo určit, kam který vůz odstavit - to šlo jen na začátek haly, spřahování nad kanálem nepřicházelo do úvahy nebo venku před halou. Pak museli nastoupit mechanici a místo údržby tramvají přesunout vozy tak, aby nepřekážely vlakům při zatahování a přitom byly ve správném pořadí připraveny pro své kmenové vlaky. Viděl jsem ve Strašnicích přes hodinu trvající posun, kdy se za motorovým vozem řady 348až360 ocitlo až 8 krasinů, takže vytvořily vlak přes celé nádvoří. Provoz bez vlečných vozů způsoboval i problémy s přepravou kočárků, školních skupin a velkých zavazadel, protože jejich přeprava nebyla v dvounápravových motorových vozech povolená.

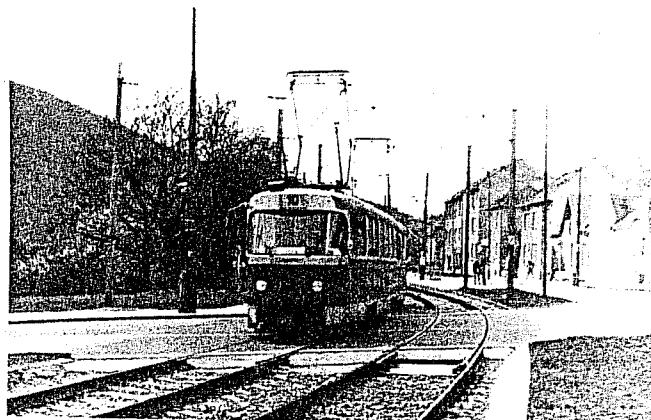
První samoobsluha byla zavedena na motorových vozech linky 2 od října 1961, kde byly nasazeny jako motorové vozy jednosměrné dvoudvéřové vozy „ponorky“ a vlečným vozem byl „krasin“. Předplatní jízdenky se ukazovaly ke kontrole řidiče a ostatní cestující vhazovaly odpočítané jízdné do pokladny, kde dopadly peníze do prostoru pod plexisklo na vodorovnou přepážku, po vizuální kontrole řidič ovládacím tlačítkem plochu sklopil a peníze propadly do vlastní skříně pokladny. Cestující neobdržel žádný doklad o zaplacení jízdného. Po zhodnocení provozu byla jako další linka č.20. Zde bylo nutno provést změnu vypravování, neboť vlaky vypravovaly vozovny Střešovice, Strašnice a Žižkov a na Žižkově „ponorce“ nebyly. Z tohoto důvodu byla mezi Žižkovem a Strašnicemi provedena výměna vypravování, linka 20 přešla do Strašnic a Žižkov vypravoval 9 vlaků linky 11. Témoto dvěma linkami byla vyčerpána převážná část ponorek a na další linku č. 26 byly nasazeny i novější jednosměrné vozy z roku 1948 „MEVRO“, u kterých byly trvale uzavřeny střední dveře, protože by řidič troje dveře nemohl ovládat (páka ovládající dveře se musela držet po celou dobu otvírání nebo zavírání). Tim byly prakticky jednosměrné vozy vyčerpány a zbytek už nestačil pokrýt žádnou linku. Počet jízdního personálu se dále snížoval a zase nastalo období odstavování vlečných vozů. Řešení dalšího samoobslužného provozu bylo zvažováno na lince 21 (třívozová souprava) tím způsobem, že samoobsluha by byla v prostředním voze a

kontrolu by prováděli průvodčí motorového vozu a 2. vlečného vozu pohledem přes čelní skla. Tento nápad nebyl realizován, namísto toho bylo rozhodnuto, že se na třívozových soupravách zavede samoobsluha na motorovém voze. První linkou se stala jedenáctka. Úpravy motorových vozů pro samoobslužný provoz spočívající v doplnění akustické a světelné návěsti a upevnění pokladen v prostoru u levých dveří prováděly vozovny samy. Vzhledem k tomu, že vozovny Strašnice a Vokovice neměly na zahájení samoobslužného provozu připraven dostatečný počet vozů, zapůjčily si Strašnice vozy z Kobylis a Vokovice z Pankráce. Jezdily tedy na lince 11 vozy patřící kmenově pěti vozovnám. Vozovny dále upravovaly vozy, zápůjčky byly vráceny a další linkou se samoobslužným provozem se stala linka 3. V této době se začaly projevovat negativní vlivy samoobslužného provozu. Cestujících s předplatní jízdenkou bylo kromě studentů a učňů velmi málo, z ostatních cestujících hodně přestupovalo a nebo neměli drobné. Motorový vůz byl málo obsazen, kromě preplněnosti vlečných vozů se zhoršily i jízdní vlastnosti souprav. Problemy nastaly také s vytrolejováním tyčových sběračů do kopce zvláště na vyhybkách, kde docházelo ke zpětným smykům a nebyl nikdo, kdo by sypal písek pod zadní kola vozu. DP provedl jako opatření to, že všechny studencké jízdenky od označil razitkem »Na lince s S provozem platí jen v motorovém voze«. Na můj dotaz co to znamená mi pracovnice DP sdělila, že mám slevu, takže oni si mohou určovat, kde smím jezdit. Vedlo to k mnoha stížnostem a schválňostem, rodiče s dětmi museli jezdit odděleně, pokud vezl majitel zlevněné jízdenky kočárek s dítětem, tak musel jet ve vlečném voze a zaplatit jak za kočárek tak i za sebe jízdné. Totéž se opakovalo v případě přepravy zavazadel a doprovodu návštěv. Platilo také, že skupina musela jezdit jen ve vlečném voze (školy). Nakonec musel DP ustoupit a povolil po mnoha stížnostech a recesi lidu studentského, který na linkách bez samoobsluhy začal jezdit jen ve vlečných vozech, několik vyjimek. Když student cestuje s jinou osobou, která platí jízdné za jednotlivou jízdenku, může jet i ve vlečném voze, dále při přepravě zavazadel nebo i v případě, že by nestihl dojít k motorovému vozu. Dalším problémem bylo zastavování na zastávkách na znamení - vyřešil se jejich zrušením. Pokladny v samoobslužných se také vyvýjely, byly doplněny transportéry peněz pod plexisklem, cestující musel po vložení peněz zatáhnout za páku, peníze se posunuly v okénku a cestující obdržel potvrzenku o zaplacení (nebyla to jízdenka). Další cestující viděl, kolik peněz vhodil předchozí cestující. Na lince 9 se provedla konstrukce uchycení pokladny odchylně od ostatních dvousměrných vozů, namísto na dveřích, byla pokladna zavěšena na stropě na vodorovné tyče a při úvraťovém obracení na konečné v Motole se pokladna přesunula k protějším dveřím. Na správných soupravách 2xT3 byla samoobsluha zaváděna v prvním voze, kde na levé straně byly vyjmuty dvě sedačky a nahrazeny pokladnami. Na vozech T1 samoobsluha zavedena nebyla.

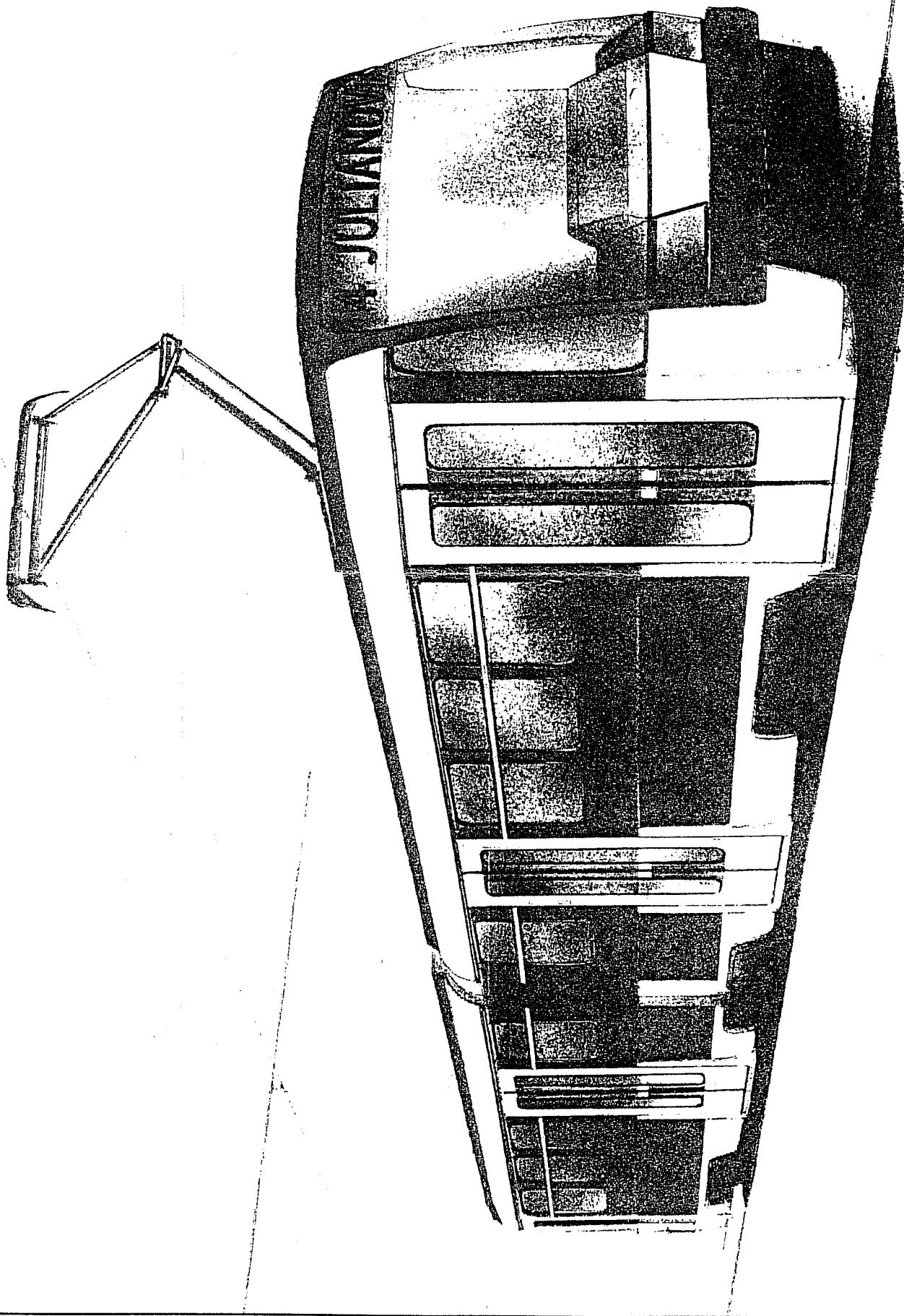
Pokladny se musely ve vozovnách vybírat, peníze třídit a počítat. Časem se vyvinula velká plata s prohlubněmi, ty se musely všechny zaplout a přebytek peněz se vysypal, po zkontrolovaní, zda jsou všechny prohlubně zaplněny se penězi vysypaly do pytle. Práce byla náročná nejen na přesnost ale i na počitost, protože nebyla možná kontrola, kolik peněz bylo před počítáním. Mezi řidiči se vyskytlo několik nepočítivců, kteří si pořídili klíče od pokladen a na konečných stanicích pokladny vybírali.

Samoobslužný provoz byl zrušen se zavedením mechanizovaného odbavování cestujících a ukončením provozu starých vozů 9. května 1974.

Vladimir Švehla



Modernizace K2



Vzhled vozů K2 po rekonstrukčních a modernizačních prováděných v Královopolské a.s.
navržený architektem Patrikem Kotasem.