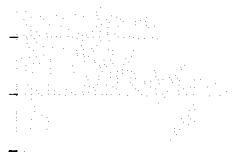
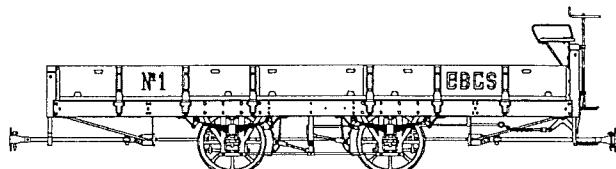


INFORMACE MHD

Číslo 184



Brno 15. srpna 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.

Prázdniční číslo Informací MHD vychází poněkud se zpožděním, které je prozaicky zaviněno čerpáním dovolené redaktorů. Je velmi potěšitelné, že se objevují první reakce na výzvu přispěvatelům. Dokonce se o poznání více objevují články již zpracované některým českým textovým editorem na počítači. Všem současným i příštím přispěvatelům děkujeme.

Roman Šiler

CAROLINE v Utrechtu

Lokomotiva Caroline byla v květnu zapůjčena do Utrechtu, kde se zúčastnila setkání parních vozidel »Nationale stoom manifestatie«, které bylo organizováno nizozemským železničním muzeem.

Dopravu lokomotivy zajistila nizozemská společnost Van Maanen, zabývající se přepravou speciálních nákladů. Do Brna přijel tahač Scania s návěsem, upraveným pro přepravu kolejových vozidel. Nakládání lokomotivy se uskutečnilo 12. května přímo v lokomotivním depu Brno dolní. Po smontování jednoduché rampy byla Caroline natažena na návěs pomocí navijáku. Pak zbývalo jen demontovat do výše příliš čnějící komín, vyřídit poslední celní formality – pro dočasné bezcelní vývoz lokomotivy byl nutný ATA Carnet vystavený obchodní komorou (podobně jako muzejní autobus 706 RTO na výstavu do Vídni) – a Caroline se mohla vydat na dalekou cestu.

Ta proběhla večer bez komplikací, tříhodinové čekání na hraničním přechodu Pomezí – Schirnding se dalo přejet stejně jako večeru jednotvárná jízda po německých dálnicích. K mírnému překvapení došlo na nizozemských hranicích, když řidič, který přišel nevěřil našemu odhadu hmotnosti Karoliny, postavil celou soupravu na váhu – z celkové hmotnosti 38 t zbylo po odečtení váhy tahače a návěsu na Karolinu plných 20 tun! Do Utrechtu jsme přijeli v sobotu 16. 5. a po 14 hod. již Karolina stála na kolejích železničního muzea.

Nizozemské železniční muzeum, tedy přesněji Nederlands Spoorwegmuseum, je umístěno v bývalé železniční stanici Maliebaanstation. Přes stanici vede po dvou kolejích utrechtský „nákladní průtah“, ostatní kolejí jsou zastřešeny a jsou na nich umístěny muzejní exponáty. Obě části nádraží jsou propojeny na jedné straně nadchodem, na druhé straně je přechod přes traťové kolejí zabezpečen závorami. Z jednoho zhlaví stanice odbočují manipulační kolejí, z nichž jedna je na druhém zhlaví napojena obloukem o poměrně malém poloměru zpět na staniční kolej, takže vytváří jakousi smyčku. Na ní je jako atrakce pro návštěvníky v provozu souprava dvou vlečných vozů dráhy Wien – Baden, tažená motorovou posunovací lokomotivou Henschel.

V muzeu je k vidění řada zajímavých exponátů. Najdeme zde repliku lokomotivy De Arend z roku 1839, postavenou v roce 1938. K nejstarším originálům patří lokomotivy anglické provenience – č. 13, 326 a 107 nizozemských státních drah z let 1864, 1881 a 1889

– vyrobené lokomotivkami Beyer, Peacock & Co. Manchester a Sharp, Steward & Co. Glasgow, stejně jako lokomotiva NESTOR z roku 1880 z lokomotivky Borsig. Z druhé poloviny století pochází i několik železničních vozů.

Neméně zajímavé jsou i mladší stroje – tendrová lokomotiva 6317 z roku 1931, poslední provozní parní lokomotiva NS č. 3737 z roku 1911 vyřazená v roce 1958 a válečný stroj 73755 Longmoor z Anglie. Velmi pozoruhodná je též úzkorozchodná maletka CC 5022, jež byla z Holandska dodána do Indonésie.

Z vozidel nových trakcí upoutá elektrický vůz č. 6 ZHESM (Zuid-Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij) z roku 1908 stejně jako třídlílná motorová jednotka z roku 1934. V muzeu jsou i dvě poválečné elektrické lokomotivy, motorová lokomotiva č. 508 NS (1944) a salonní motorový vůz č. 20 NS.

V nádražní budově se nachází expozice modelů a drobných trojrozměrných předmětů, nechybí zde ani kompletní kabina moderní elektrické jednotky. Návštěvník má možnost ovládat releové zabezpečovací zařízení a na monitoru sledovat pohyb „vlaků“. Lze vybrat tlačítkem některý ze šesti modelů parních lokomotiv v měřítku 1:10 stojících na kolejích před točnou a sledovat jeho otocení. A aby byla iluze úplná, při vstupu na WC se zapne nahrávka zvuku jedoucího vlaku...

V majetku muzea je i několik motorových a elektrických jednotek, přičemž pozornost se věnuje též dokumentaci současnosti – již dnes jsou z jednotlivých řad NS vytypována vozidla určena pro zachování v muzeu. Náklady na jejich opravu hradí stát ze 40 procent, zbytek sponzorují nizozemské železnice.

Vlastní „Národní parní manifestace“ proběhla od soboty 21. 5. do pondělí 23. 5. Šlo vlastně o výstavu všech možných parou poháněných vozidel. K vidění byly



Parní tramvajová lokomotiva CAROLINE po přjezdu do Utrechtu. Foto 16. 5. 1994 © Tomáš Kocman

nejen parní lokomotivy, ale též parní automobily, válce, jeřáby, lokomobily a traktory. Neméně zajímavé byly provozní modely parních vozů, schopné odvést nejen svého majitele a konstruktéra, ale i různých přívěsných vozicích i několik dětí. Této atrakci - z pohledu dětských návštěvníků - mohla konkurovat jen dráha zahradní železnička, na které ovšem byla „turnusová“ souprava TGV nahrazena vlaky s parními lokomotivami. Trať zahradní železnice má na oboch koncích smyčku a dokoncovo křížuje i normální kolej. Toto křížení je mimoúrovňové prostřednictvím otočného mostu, který se v případě průjezdu „velkého“ vlaku otočí do osy kolej.

Lokomotiva Caroline, kterou řídili naši osvědčení strojvedoucí - pánové Prokeš a Šenkýřík, jezdila po kolejovém okruhu s úvratí na jednom zhlaví stanice. S jejím provozem nebyly žádné problémy, jen pracovník nizozemských železnic, který přišel zkontoval profil kol a shodou okolnosti upřel zrak nejdříve na prostřední nápravu, byl poněkud vyveden z míry chybějícím okolkem. Když zjistil, že obě krajinářské nápravy okolek mají, provoz lokomotivy povolil a jen upozornil na nutnost opatrné jízdy přes výhybky.

S Karolinou jezdily na zmíněném okruhu ještě dvě další lokomotivy. Replika Stephensonovy „Rocket“ z muzea v Yorku, jejíž strojvedoucí si zajezdil i s Karolinou, kde si nejvíce pochvaloval parní písčal, kterou na „Raketě“ nemá. Velmi pozoruhodná byla i tramvajová lokomotiva č. 18 „Leechwater“ muzejní dráhy Hoorn - Medemblik. Vyrobená byla v roce 1921 lokomotivkou Henschel pro Goische stoombtram. Lokomotiva je zcela karosovaná, dvounápravová s ležatým kotlem. Kotel zabírá celou délku skříně, takže do toponěti se příkladá z levé strany skříňového kotle. Parní stroj je uvnitř rámu. Zajímavé je petrolejové osvětlení lokomotivy a parní zvonec.

Ostatní parní lokomotivy, které neměly přechodnost na kolejový okruh, jezdily jen po staničních kolejích. Šlo o tříspřežní tendrové lokomotivy - No. 657 NS vyrobená lokomotivkou Breda v roce 1901, anglicky vyhližející stroj se jmenoval „Tom“ a zcela neidentifikovatelná lokomotiva bez jakéhokoliv označení, původem z Belgie. Tato lokomotiva však měla jeden primát, a to nejmladší kotel, vyrobený v první polovině letošního roku.

Poslední tři parní lokomotivy přijely do Utrechtu v čele zvláštních parních vlaků. Byly to německé stroje řad 01 1075, 23 023 a 23 071.

Je samozřejmě, že pozornost návštěvníků neupoutaly jenom technické lahůdky, ale též stánky z lahůdkami skutečnými, výrobky Algida a dalšími památkami, stejně jako tanecní parket, nádražní restaurace, či fungující restaurační výz. Vlastně šlo o takovou parní pout nebo parní cirkus, něméně akce svůj účel - přitáhnout do železničního muzea co nejvíce návštěvníků - splnila bezebytku. Navzdory poučkám deštivému počasí bylo během tří dnů prodáno přes třicet tisíc vstupenek. Také účast Caroline byla vysoko hodnocena, jak ze strany pracovníků železničního muzea, tak i věci znalými návštěvníky z řad odborné veřejnosti, pro něž byla naše lokomotiva přijemným překvapením.

Odjezd lokomotivy Caroline zpět do Brna se o týden pozdržel, vzhledem k tomu, že nebyl včas k dispozici příslušný návěs. Teprve 30. 5. ráno byla Karolina naložena a odjela z Utrechtu do Barneveldu, sídla společnosti Van Maanen. Zde byl kvůli vyšší hmotnosti lokomotivy vyměněn tahač Scania za tříuápravový DAF. Poté jízda pokračovala přes Německo, přechod Waldhaus - Rozvadov, Plzeň a Prahu do Brna, kam jsme přijeli 31. 5. asi v 18³⁰. Ještě týž večer byla lokomotiva Caroline složena v areálu MHD v Líšni.

Tomáš Kocman

— AKTUALITY —

Novinky MHD v Bratislavě

- Od 13. 6. 1994 byla vylučena električková doprava v úseku od Železničnej stanice Vinohrady do Rače. Dôvodom je rekonštrukcia obrátkiska v Rači, ktorého triangel má byť do konca augusta prebudovaný na trojkolajnú slučku. Táto umožní bezpečné otáčanie súprav, čo sa nedalo vykonávať v pôvodnom triangli. Linka č. 7 bola dočasne zrušená a linky č. 3, 5 a 11 skrátené po Žel. st. Vinohrady. Zmeny vôbec neuvarušili systémový pravidelný linkový a traťový interval v sieti električkovej dopravy, dokonca sa nezmienil ani jeden odchod zo zastávok na zachovaných úsekokach skrátených liniek. Systém pravidelnosti umožnil vo vozidlových cestovných poriadkoch presne predpísat jazdu na kolaj č. 1 alebo č. 2 v obrátkisku Žel. st. Vinohrady pre vodičov liniek 3, 5 a 11, čo v praxi aj dodržiaval a preukázalo ako správne. Na linkách č. 3 a 11 bolo zkúšobne zavedené striedanie vodičov počas poskytovania príslušných prestávok. Linka č. 11 bola prevádzkovaná súpravami 2 × T6A5 a 2 × T3G z dôvodu poskytutia potrebné prepravné kapacity. Na linku č. 1 sa popri súpravách 2 × T6A5 vypravovali aj klbové vozidlá typu K2.

- Z dôvodu rekonštrukcie plynovodov na Štúrovej ulici bola od 1. 7. 1994 vylučená električková doprava z Vajanského nábrežia a Štúrovej ul. Pri jazde



Súprava T6A5 evid. č. 7905 + 7906 na Americkom nám. ©Karol Kajdi.

smerom z Dúbravky do mesta sa odklonili linky č. 1 a 12 cez Mostovú ulicu, linka č. 11 sa dočasne zrušila a napriek školským prázdninám sa linka č. 7 obnovila. Na linky č. 1 a 7 sa vypravujú klbové električky K2. Maximálna výprava klesla počas oboch výluk a v rámci letného obmedzenia dopravy na 35 K 13 T a 35 2 × T, spolu 83 vlakov, respektive 118 vozidiel.

- Dňom 1. 6. 1994 nadobudol platnosť Dopravný a návestný predpis D1/1 pre električkovú dopravu, ktorý okrem iného obsahuje aj viaceré nové návesti a značky. Podrobnejšie informácie pripravíme do niektorého z ďalších čísel Informací MHD.
- Do ČKD Praha boli odoslané bratislavské K2 evid. č. 7134 a 7038 za účelom ich rekonštrukcie a následného poskytnutia pre Sarajevo v rámci humanitárnej pomoci. Podvozky týchto električiek sa asi vrátia späť do Bratislavu, lebo s metrovým rozchodom v Sarajeve nepočítajú.

Karol Kajdi

Novinky MHD v Brně

- V současné době probíhá rekonstrukce kolejí v ulici Milady Horákové a v křižovatce ulic Merhautovy a Jugoslávské. Dopravní opatření se ukázala jako optimální, i když pravidelná linka 66 zpočátku byla na hranici kapacity. Práce na rekonstrukci probíhají podle harmonogramu a je tedy naděje, že 12. 8. bude zahájen zkušební provoz ve zmíněné křižovatce a 13. 8. provoz s cestujícími. 20. 8. by se pak měly tramvaje i autobusy vrátit do ulice Milady Horákové.
- V minulém čísle Informací byla zpráva o změně trasy linky 54 při rekonstrukci průjezdné komunikace v Kníničkách. Komunikace bude neprůjezdná i pro autobusy příměstské dopravy, a tak pro obyvatele Rozdrojovic a Jinačovic zbývá podstatně delší přímé spojení s Bruem přes Kuřim. Pro ty, kteří potřebují jet pouze do Bystrce, event. z Bystrce směrem



Električka evid. č. 7034 pripravená na železničných vozňoch na odvoz ako humanitárna pomoc pre Sarajevo. Foto 14. 6. 1994 ©Karol Kajdi.

do centra MHD, byla vytvořena návaznost mezi příměstskou dopravou ukončenou ve speciálně vybudované smyčce na okraji Kníniček z rozdrojovické strany a linkou MHD č. 54. Pro pěší pochod staveništěm rekonstruované komunikace se předpokládá průměrný čas asi 12 minut. V jízdních řádech linky 54 mají řidiči v navazujících spojů poznamku, že mají výček na příchod i těch pomalejsích cestujících. Celá akce se ale opozdila, poněvadž proti rozhodnutí o uzávěrce se odvolala obec Rozdrojovice.

- Než se tento záměr o jedině návaznosti mezi dopravou městskou a příměstskou stal skutečností, bylo projednáno odvolání obce Rozdrojovice a je všechno jinak. Autobusy ČSAD budou v různých fázích rekonstrukce komunikace jezdit podél břehu přehrady a všelijakými krkolumnými průtahy přes Kníničky, ale stávající jízdní řád zůstane v podstatě zachován. Uzávěra průjezdné komunikace nastala 25. 7. 1994 v 6¹⁵ hodin.

- Letos se doslova roztrhl pytel s významnými cyklistickými akcemi, které mají dopad na provoz MHD. První v pořadí bude mistrovství republiky v silniční cyklistice, při němž závod jednotlivců dne 31. července bude několikrát veden po okruhu BOBY centrum - Lesná - Soběšice - Králové Pole - BOBY centrum. Do Soběšic bude linka 43 od 8 do 15 hodin vedená lesní cestou z Mokré Hory, která je v délce asi 2 km natolik úzká, že vjezd je vždy pouze v jednom směru pro autobusy a zbloudilá auta budou z každé strany řízena po předchozí domluvě rádiem dispečerských vozidel DPMB. Sídliště Lesná bude všemi tam vedenými autobusovými linkami (tramvaj je v důsledku výše uvedené akce mimo provoz) objížděno po směru hodinových ručiček, tj. dveřmi dovnitř sídliště. Linky ale budou ukončeny ve stávající smyčce, do níž bude vjezd zabezpečen policisty a pořadateli, takže mezi cestující musí proniknout informace, že chtějí cestovat ze západní strany sídliště do centra, tak pojedou nejdříve na konečnou a tam přestoupí na jiný autobus, který je východní stranou sveze dálé. Druhou akcí je mistrovství republiky juniorů, při němž bude 7. srpna narušena doprava v oblasti Liščí. Třetí akcí je triatlon 10. září, při němž dojde k přerušení dopravy v oblasti Žebětína a Bystřce. Zakončení cyklistické části na náměstí Svobody si vyžádá omezení i tramvajové dopravy.

- 3. srpna započne rekonstrukce horní části tzv. komínského náměstí. Od tohoto data asi do 15. října bude trolejbusová linka 134 ukončena ve smyčce Přívrat a linka 136 ve smyčce Vychodilova. Trolejbusové křížení na Přívratu se již demontuje potřetí. Místo trolejbusové linky bude do Komína zavedena autobusová linka 36, která povede ulicemi Řezáčovou - Absolonovou - Štursovou na Rosického náměstí, kde u zastávky Sochorova bude přestup na tramvajovou dopravu.

- V současné době se prověřuje možnost obnovení tramvajové dopravy v ulici Masarykově. Výstavba kolektoru postoupila do fáze, že kolejí mohou sloužit svému účelu, plánuje se však rekonstrukce kolejí včetně celé komunikace. Nejasnosti kolem termínu rekonstrukce oddalují rozhodnutí o obnově dopravy, aby vzápětí po něm se doprava opět nepřerušila pro rekonstrukci.

- Energetické napájení již postavené trolejbusové trati do sídliště Kamenec vrch je v podstatě již dokončeno, takže je možno zahájit trolejbusový provoz. V té souvislosti se momentálně projednává návrh, aby současně s tím byla zavedena tangenciální trolejbusová linka z Vinohrad ulicemi Svatoplukovou - Provazníkovou - Pionýrskou - Kotlářskou - přes Mendlovo náměstí - Pisárky - Nový Lískovec do Starého Lískovce do smyčky Osová. Takto vedená linka

by měla číslo 145. Z Kamenného vrchu by jela trolejbusová linka 135 na Mendlovo náměstí, linka 138 na Komenského náměstí by byla zrušena. Zrušení se předpokládá rovněž u linky 143 do Bohunic na Kamenici, čímž by z provozu bylo vyřazeno cca 400 m trolejbusové trati. Těmito opatřeními by se vystačilo se stávajícím vozovým parkem trolejbusů, který pro stále odkládanou výstavbu vozovny nelze zvýšit. Některé změny se připravují i v autobusové dopravě v této oblasti. Náhradou za zrušenou trolejbusovou linku 143 pojede na Kamenici autobusová linka 60 ze Zvonafky tak, že objede areál bohunické nemocnice s celkem čtyřmi zastávkami bez nutnosti přecházení vozovky návštěvníky nemocnice. Součástí návrhu jsou i další změny ve vedení autobusových linek v oblasti Starého Lískovce a Bohunic, celkově je návrh dílčí změnou v celkové stále odkládané změně koncepce MHD.

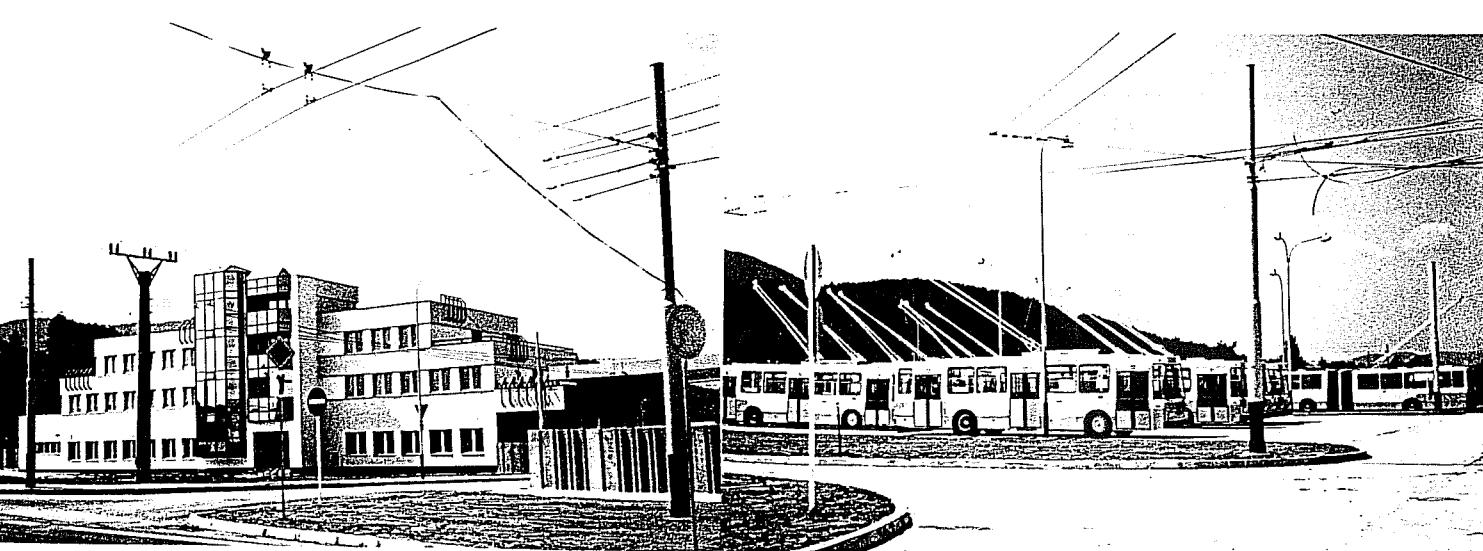
Ivan Nedělka

- V období květen - červen došlo k několika změnám v oblasti celovozových reklam. Vůz K2 evid. č. 1108 byl přebarven z reklamy »Centron« na »Regent«. Dva vozy KT8 prošly VP - evid. č. 1705, jež zůstal v nářetu »Libra«, a evid. č. 1706 je přestříkan na reklamu »Evropská databanka« v kombinaci žluté a fialové barvy. Zatím poslední tramvajovou celoplošnou reklamou je bílo-modrý náčer »Hyundai« na „B“ voze T3G evid. č. 1650.
- Třetím „reklavním“ trolejbusem se stal vůz evid. č. 3191. Ten je světle modrý a propaguje automobily Seat.
- Počátkem června byla zařazena do provozu pátá dvojice vozů s výzbrojí TV8 - evid. č. 1645 + 1646 a v polovině července další - evid. č. 1649 + 1650.
- Na tramvajích, dodaných v roce 1989, jsou postupně prováděny velké prohlídky. Jejich tempo je však poměrně pomalé, takže řada vozů jezdí již pátým rokem bez VP. Jde o dvě soupravy T3SU a čtrnáct tramvají KT8, přičemž vůz evid. č. 1718 byl delší dobu odstaven a vozy evid. č. 1703 a 1709 jsou mimo provoz po nehodách. V továrních nátrech dodnes zůstaly tramvaje evid. č. 1635 + 1636, 1710 a 1719.
- V ulici Nové Sady se konečně větším tempem rozbehla výstavba tramvajové trati. Na Renneské se začalo s montáží troleje. Zhruba v polovině ulice byl zřízen přechod pro chodce, chráněný zabezpečovacím zařízením se závorami. Správná funkce zařízení bude řidiči tramvaje signalizována klasickým železničním přejezdovým návěstidlem. Zůstává otázkou, zda je možno tu toto návěst zařízení v návěstních předpisech městských druh.
- Na Kamenec vrchu pokračuje výstavba komunikace od konečné autobusu č. 50 směrem k nové měnírně a silnici ze Starého Lískovce do Kohoutovic. Zároveň se zde buduje i trolejbusové vedení a smyčka okolo měnírny. Přestože měnírna je již dokončena, stejně jako trolejové vedení ke konečné autobusu č. 50, trolejbusová linka č. 138 dosud prodloužena nebyla. Dopravní podnik tak přímo čítankově ignoruje potřeby cestující veřejnosti.

Tomáš Kocman

MHD v Žiline v červnu 1994

Dopravní podnik města Žiliny jako příspěvková organizace v majetku města zahájil svoji činnost 1. 11. 1993 vyčleněním MHD z dopravního závodu ČSAD/SAD Žilina. V současné době zajišťuje dopravu na 16 linkách 78 autobusy. Vypravenost ve špičku je 69 vozů, o sobotách a nedělích zhruba polovina.



Nový slovenský trolejbusový provoz - administrativní budova u vjezdu do žilinské vozovny a odstavná plocha s připravenými vozidly. Foto 27. 6. 1994 © Petr Králik

Noční dopravu zajišťuje linka č. 50 obsluhovaná jedním autobusem. Z celkového počtu autobusů je 21 vozů kloubových - 6 Karos a 15 Ikarusů. Pět autobusů už jezdí v novém bílo-žluté-zeleném nátěru DPMŽ. Ojeté autobusy Volvo dopravní podnik nepřevzal a zůstaly v provozu SAD - jede vůz sám a jeden kloubový jezdí obvykle na lince do Kysuckého Nového Mesta.

Novinkou v oblasti odbavování cestujících je rakouský systém předplatného ZELISKO, kdy si cestující ke kmenovému listu kupuje předplatní kupón na 30 nebo 90 dní.

Téměř dokončená je první trolejbusová linka, jejíž provoz probatím od 20. 6. zajišťují autobusy po trase Vlčince - Hlavná stanica. Výstavbu trolejbusového vedení provádí firma ELZA s. r. o. středisko Žilina, v které se současně zaškolují pracovníci traťového vedení DPMŽ. Napájení trolejové sítě trakčním proudem zajišťují dvě měnárny, jedna poblíž vozovny, druhá ve středu města blízko Domu odborov. Třetí měnárna Hliny nemá zatím instalováno technologické zařízení, neboť leží mimo existující trolejové trasy a k zajištění provozu zatím není potřebná. Vybavení je ale už složeno v objektu měnárny.

Výstavba trolejového vedení měla být ukončena do 20. července. Potom začnou pracovníci Škody Ostrov s oživováním trolejbusů pod trolejí. Od srpna se počítá se zahájením zkušebních jízd a od 1. září s pravidelným provozem trolejbusů.

K zajištění provozu podnik vlastní 10 trolejbusů 15Tr evid. č. 201–210 a 11 trolejbusů 14Tr evid. č. 211–221. Počítá se ještě s dodávkou dalších osmi vozů po čtyřech od každého typu, které budou číslovány v souvislé řadě bez ohledu na typ. konečný stav tedy bude 29 vozů - 15 „černátek“ a 14 „patnáctek“.

Čtyřicet řidičů trolejbusů bylo vyškoleno v Banské Bystrici, všechni jsou držiteli řidičského průkazu sk. D, což vedení podniku považuje za výhodné pro případy, kdy bude nutno nahradit trolejbusovou dopravu autobusy.

Pro trolejbusy byla vybudována nová vozovna na břehu řeky Rajčianky v městské části Vlčince. Vozovna má kryté mycí boxy a ošetřovnu vozů. K odstavování trolejbusů budou sloužit volné plochy. Součástí nové vozovny je i správní budova, do které se po zahájení provozu přesune vedené DPMŽ a dispečink trolejbusové dopravy. Autobusové garáže, údržba autobusů, dispečink autobusové dopravy a THP nezbytní k zajištění provozu nadále zůstanou v areálu ČSAD/SAD, kde má DPMŽ vyčleněné objekty.

Petr Králík

MKD Vychylovka

Ve skanzenu kysuckej dediny na Vychylovec k žádouým závažným změnám od loňska nedošlo. Byly dokončeny rozpracované objekty, prohlídková trasa je bez změn včetně nedělních „oživovaček“.

Na muzejní lesní železnici probíhá pravidelný provoz osobních vlaků podle jízdního řádu. Mezi stanicemi Kubátkovie na okraji obce Vychylovka a vstupem do skanzenu jezdí čtyři páry vlaků s odjezdy od brány skanzenu v 10⁰⁰, 11³⁰, 13⁰⁰ a 14³⁰. Mimo této pravidelných vlaků může být zaveden mimořádný vlak na objednávku nebo sejde-li se víc jak 15 platicích cestujících.

Dále mohou být zavedeny mimořádné vlaky ve všední den po předchozí objednávce nebo sejde-li se dostatek platicích cestujících a jsou přítomni místní železničáři.

Jízdné pro dospělé činí 10 Sk, děti platí polovinu. V současné době vozí tyto vlaky motorová lokomotiva č. 3, což je „gebuska“ opravená a překarosovaná v LD Brno dolní (lokomotiva zničená úmyslně založeným požárem depa před několika lety). Vlak představuje někdejší vlečný vůz SZD.

Lokomotiva vůz na konečných stanicích neobjíždí, do stanice Kubátkovie vlak sune. Parní lokomotiva č. 2, malá „maďarka“, která tyto vlaky vozila, je odstavena pro poruchu a čeká na pana Macha, jež má závadu odstranit. Lokomotivní park dráhy byl posílen o dvounápravovou dieselhydraulickou lokomotivou původního čísla 12 Poldi Kladno.

Nově postavené depo dráhy je v době provozu vlaků otevřené a volně přístupné. Jsou v něm odstaveny veškeré parní lokomotivy dráhy, dvě „gebusky“ a malý osobní vůz.

Trať do výhybny Kubátkovie po konec první úvratí je velmi slušně opravena, včetně důkladné opravy mostů. Byly vyměněny mostovky, zábradlí, dozdený a dobetonováný pilíře. Shuilé pražce byly vyměněny, vyčistěno kolejové lože, došetrkováno a kolejové podbity. V úseku Kubátkovie - Chmura byly doplněny traťové značky.

Na druhé a třetí úvratě je vyčistěno kolejové lože, jsou opraveny mosty, zregulovány drobné vodoteče, vybudovány nádrže pro pulsometrování vody a probíhá výměna pražec - mimořadem nápadně malých rozměrů, jsou to spíše impregnované trámy. Na čtvrté úvratě je asi do dvou třetin její délky vyčistěno kolejové lože a po celé délce zregulovány vodoteče včetně opravené nádrže. Opravy se dosud nedotkly vrcholové výhybny, dnes nazývané Demänová - úvrat.

Veškeré práce provádělo ŽV-SR a v období školních prázdnin v nich bude pokračovat VF VŠDS Žilina. Potřebná technika, strojní podbíječka a samovýsypné vozy na štěrk byly zapůjčeny z HLŽ Čierne Balog.

Na oravské části trati z úvratě na Tanečník se nezměnilo nic. Trať loni o prázdninách vyčistěná a vypravěná studenty VF VŠDS zarůstala trávou, ve výtopně na Tanečníku stojí „gebuska“ zapůjčená z Čierneho Balogu s jedním univerzálním vozem, venku stojí několik zchátralých opleň a plôšinových vozů. Patrová dřevěná provozní budova je nově vystavěná, uvažuje se o jejím komerčním využití, ovšem výsledky vidět nebylo. Kolejisté stanice na Tanečníku je oplocené a zarostlé, most u vjezdu do stanice nebudí důvěru.

Zajímavé srovnání se nabízí poblíž vrcholové výhybny, kde se buduje zpevněná lesní silnice, která bude sloužit stejnemu účelu jako dráha a zpřístupní lesní porosty a osady na hřebeni i z kysucké strany Beskyd. I povrchní a proti všemu starému zaujatý pozorovatel na první pohled pozná, který druh dopravy víc poškozuje tvář krásné horské krajiny.

Petr Králík

Modernizace vozů pražského metra

Do Závodu lokomotivy firmy Škoda, dopravní technika, Plzeň, spol. s r. o. bylo dne 30. 6. 1994 převezeno pět vozů pražského metra, u kterých Škoda provede modernizaci. Provozovatel odesal odstrojené skříně vozů evid. čísel 2138, 2150, 2211, 2250 a 2268 na podvozích. Škoda provede opravu skříní, modernizaci interiéru oddílu pro cestující, stanoviště strojvedoucího i vnější části skříně. Bude zabudována nová elektrovýzbroj s IGBT tranzistory firmy EUPEC (SRN) a na podvozích budou provedeny konstrukční změny, které odstraní současné nedostatky.

Jednání o modernizaci vozů metra probíhalo řadu měsíců a termín rozhodnutí byl několikrát posunut. V pražském tisku vyšla řada článků o nutnosti zachovat pracovní přiležitost v pražských podnicích. Z celostatní statistiky, která udává nezaměstnanost v jednotlivých regionech a ze statistiky udávající volná pracovní místa vyplývá, že v Praze je téměř nulová nezaměstnanost a nejvyšší počet pracovních míst. Demagogická kampaň pražského tisku měla zvýhodnit technicky i ekonomicky méně výhodnou nabídku ČKD. Modernizace těchto prvních vozů bude ostře sledována a je téměř jisté, že před objednávkou sériově prováděných modernizací dalších vozů znovu proběhne ostrý konkurenční boj mezi firemami.

Jan Krejčí

Pamětní mince s tématikou MHD

147
VYHLÁŠKA
České národní banky
ze dne 14. června 1994
o vydání pamětních stříbrných dvousetkorun ke 125. výročí zahájení provozu první koněspřežné městské tramvaje v Brně

Česká národní banka stanoví podle § 22 písm. a) zákona České národní rady č. 6/1993 Sb., o České národní bance:

§ 1

(1) U příležitosti 125. výročí zahájení provozu první koněspřežné městské tramvaje v Brně se vydávají pamětní stříbrné dvousetkoruny (dále jen „dvousetkoruna“).

(2) Dvousetkoruna se vydává v běžném provedení a ve zvláštním provedení pro sběratelské účely s leštěným polem mince a matovým reliéfem (dále jen „zvláštní provedení“).

(3) Dvousetkoruna v běžném i zvláštním provedení se razí ze slitiny obsahující 900 dílů stříbra a 100 dílů mědi. Hmotnost dvousetkoruny je 13 g, její průměr 31 mm a síla 2,05 mm. Hrana dvousetkoruny v běžném provedení je vroubkovaná, hrana dvousetkoruny ve zvláštním provedení je hladká. Při ražbě dvousetkoruny v běžném i zvláštním provedení je povolená odchylka nahoru i dolů v hmotnosti 0,13 g, průměru 0,1 mm, v síle 0,1 mm a v obsahu stříbra 0,5 %.

§ 2

(1) Na lící dvousetkoruny je stylizovaný velký státní znak České republiky, umístěný blíže k hornímu okraji mince. V neuzařeném opisu při okraji mince je název státu „ČESKÁ REPUBLIKA“. Pod státním znakem je označení nominální hodnoty mince se zkratkou peněžní jednotky „200 Kč“ a pod ním

je umístěn letopočet ražby mince „1994“. Ve stejném rádku je vlevo od letopočtu umístěna značka mincovny, která dvousetkorunu razila.

(2) Na rubu dvousetkoruny jsou při levém horním okraji umístěny dvě stylizované koňské hlavy, pod nimi blíže k pravému okraji mince je vyobrazení prvního letního vozu koněspřežné městské tramvaje v Brně z r. 1869. Na kolejnici pod vozem jsou vlevo od kola vozu umístěny letopočty vztahující se k výročí zahájení provozu tramvaje „1869—1994“. Při spodním a levém okraji mince je v neuzavřeném opisu text „KONĚSPŘEŽNÁ TRAMVAJ“, který částečně překrývá jednu ze stylizovaných koňských hlav. Vpravo od stylizovaných koňských hlav je při pravém horním okraji mince rovněž v neuzavřeném opisu název města „BRNO“. Autorem návrhu dvousetkoruny je akademický sochař Jiří Harcuba. Iniciátorem jeho příjmení „H“ je umístěna při horním okraji mince vlevo od názvu města.

§ 3

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 3. srpna 1994.

Guvernér:
Ing. Tošovský v. r.



— Z PROVOZU —

Pražská tramvaj T3 po rekonstrukci v ČKD Tatra

Po té, co se rozbehly rekonstrukce tramvají z produkce ČKD Tatra v SNR, v plzeňské Škodovce a brněnské Královopolské dokázal na slibný program rekonstrukcí poměrně rychle reagovat i samotný výrobce.

Na výstavě Cerna 94 v prostorách pražského výstaviště byl v dubnu představen první rekonstruovaný vůz T3 pro DP hlavního města Prahy. Vozidlo přineslo několik nových, ale i několik již známých rekonstrukčních modulů z nabídky balíku modernizací firmy ACT (AEG-ČKD Transportní systémy).

Součástí rekonstrukce bylo:

- osazení podvozků s primárním vypružením a upravenou převodovkou
- důkladná oprava vozové skříň s antikorozní úpravou
- instalace terčíkového informačního systému Brose
- kapotáž prostoru pro nárazník a spřáhlo
- osazení sklopné výsuvného spřáhla
- osazení nárazníku s tzv. antišplhem
- osazení výklopných oken od brněnské firmy Hády Metal
- zabudování elektrické výzbroje TV8
- osazení nových lamiátových sedaček
- penízková gumová podlaha
- použití dveřního mechanismu IFE pro klasické lámací dveře
- komaxitové uáterý madel
- tachograf Hasler Secheron
- polopantograf Secheron

Celkový dojem z rekonstrukce není příznivý. Z mnoha detailů je poznat uspěchanost, která opravu provázela. Aplikace technických inovačních prvků postrádá citlivou ruku průmyslového designera, který dokáže z věci užitečných udělat i věci pěkné.

Věříme, že konkurenční projekty Škody Plzeň a Královopolské Brno nám umožní srovnávat jak kvalitně a jak cenově přistupně se dokáží potenciální dodavatelé rekonstrukcí vypořádat s požadavkem zachování provozuschopnosti přestárlého tramvajového parku.

Rudolf John

Postřehy z Vídni

Při vození se dopravními prostředky ve Vídni jsme si všimli jevu u nás příliš nevyzýklému. Na zastávce v průběhu linky řidič vstal a jeho stanoviště zaujal jiný. Střídaný se střídající prohodili páru slov a ten střídající bez dalších úprav zrcátek (vnější zpětná ověšen ve Vídni nejsou), vypisování jízdních výkazů či obíhání soupravy odložil tašku a jel, zatímco střídaný odešel kamsi. Nevíme, zdali si šel někam odpočinout nebo šel domů. V každém případě na konečných nedocházelo k hromadění vozidel, nýbrž tramvaj nebo autobus po přjezdu vyčkal kolem 5 minut a pokračoval opačným směrem. Žádná příjezdová a odjezdová zastávka, prostě jedna konečná a současně počáteční, k níž se přijede a oněch 5 minut stojí. Řidič - kuřák postává s cigaretou venku, jiný si koupí zmrzlínku nebo limonádu nebo zůstane sedět ve voze. Jak čerpají bezpečnostní přestávky ve smyslu našich zákonnych ustanovení a jak se jim poskytují přestávky na jídro a odcdech, tolik diskutované téma našich kolektivních smluv, jsme nezjistili. Vozidla tedy na linky vyjíždějí proto, aby vozila cestující, a ne pro stání na konečných.

Předchozí rádky neměly být útokem na zasloužená práva a výmožnosti našich řidičů městské hromadné dopravy. Pouze měly ukázat, že se dají uplatnit různými způsoby, pro nás zatím nevyzýklými. A měly navodit zamýšlení, zda náš způsob trávení půlhodin ve vozidle za častého popojíždění na frekventovanějších konečných je způsob neoptimálnější.

Ivan Nedělka

Linkové vedenie elektrickej trakcie DP Košice, s. p.

Následujúca tabuľka uvádzá niektoré charakteristické parametre električkových liniek a trolejbusovej linky.

Stĺpce tabuľky majú tento význam:

A - číslo linky, B - dĺžka linky obojsmerne (km), C - počet zastávok obojsmerne, D - priemerná vzdialenosť zastávok (m), E - výprava vozov (súprav) na deň Po-Pia, F - výprava vozov (súprav) na deň So-Ne

Údaje platí od 7. 3. 1994 (električky), resp. 10. 4. 1994 (trolejbus).

A	B	C	D	E	F
1	21,2	42	504	z r u š e n á	
2	9,8	22	445	3	2
3	15,4	30	513	4	4
4	16,0	36	444	4	3
5	24,0	46	521	z r u š e n á	
6	14,2	30	473	7	5
7	20,0	40	500	5	4
8	13,8	26	530	z r u š e n á	
9	24,0	42	571	8	7
W	8,6	16	537	-	1
R1	29,2	26	1123		
R2	35,6	32	1112		
R3	33,6	34	988		
R4	31,8	30	1060		
R5	30,0	28	1071		3
R6	24,0	16	1500		
R7	28,6	24	1191		
R8	30,4	26	1169		
70	11,6	26	446	9	8

Peter Sirkorský ml., Lubor Smutný

MHD v Pardubicích (návštěva 20. června 1994)

Dopravní podnik města Pardubice byl založen v roce 1950. Dne 3.5. zahájila pravidelný provoz první autobusová linka Jesenice - (staré) nádraží - divadlo - nemocnice. Ještě v této době započala i výstavba trolejbusových tratí, dvou měněren a kabelových tras. První trolejbusová linka byla zprovozněna dne 20. 1. 1952. Od této doby se síť linek MHD přes různé nesnázě způsobené buďto nepřízní močných nebo nedostatkem vozidel rozrostla až na dnešních 7 trolejbusových a 9 autobusových linek. Linky jsou číslovány od 1 do 16, přičemž není nijak číselně rozlišena trakce. Společná pro obě trakce je i vozovna a dílny na Dukle, kam se lze dostat nejlépe z nádraží linkou č. 10.

Ve vozovně lze v současné době vidět v provozu pouze trolejbusy 14Tr a autobusy Karosa sólo. Několik posledních Ikarusů DPMP prodal se ziskem pravděpodobně v roce 1992 pražskému DP. Dále lze ve vozovně také nalézt asi 10 vozů 9Tr a 1 vůz 8Tr. Tyto vozy na první pohled budí dojem, že zde již jen rezaví a čekají na sešrotování - chyběla jim světlá i některé další součásti. Bylo mi však řečeno, že tyto vozy stále ještě jezdí, hlavně v zimním období, a dokonce jsou více oblíbené, než vozy 14Tr. Odstrojeny jsou prý proto, aby se

některé jejich součástky „nepoztrácely“.

Hned po příjezdu do Pardubic na nádraží suad každého upoutá vlnuté upravené celoplošné reklamy na 90% trolejbusů a nadpoloviční většině autobusů. Reklamy jsou tu všechno druhu. Počínaje reklamou DPMP na zájezdovou dopravu, přes několik bank a peněžních ústavů - SCALA, ČSOB, a místních firem až po různé nadace a společnosti. Často zasahuji i do zadních a bočních oken, ale výhledu příliš nebrání. Pardubičtí občané však zřejmě musí mít problémy s rozeznáváním městských autobusů od zájezdových, protože se od nich odlišují jen nepatrnou cedulkou zastrčenou na předním okně.

Při tvorbě jízdních řádů užívají v DPMP olomoucký program GRAFIKON 2.8, v současnosti se chystají pořídit jeho novou verzi 3.0. Již od minulého roku zde přistoupili na nový systém letních a zimních jízdních řádů. Zimní JŘ platí od 1. 9. do 30. 5. a letní od 1. 6. do 31. 8. Stalo se tak proto, že poptávka cestujících během června výrazně klesá. Pardubice totiž leží na rovině a většina cestujících využívá, když je tepleji, raději jízdních kol.

Je zajímavé, že za celou dobu, co jsem projížděl městem jsem se nesetkal s výraznějším podjetím jízdní doby. Možná je to způsobeno tím, že většina linek je vedena přes centrum, kde se vozy jen stěží proplétají mezi zástupy chodeců a cyklistů. Zde získají zpoždění až 2 minuty, které až na druhou konečnou dohánějí. Dost mě překvapila rychlosť, kterou řidiči trolejbusů projížděli výhybky a křížení. Je to dokonce i méně než předpisových 5 km/hod. Většina řidičů nikam nespěchá, počká i na několik dobíhajících cestujících. Nesnází se projet semafor hned napopravě. Na můj výkus je však rychlosť vozidel, zvláště v centru velmi malá, mnohdy se dá trolejbus předechnat málem i rychlosť chůze.

Trolejové vedení v Pardubicích je vcelku v dobrém stavu, na mnoha místech lze vidět různá složitá křížení a nepojízdné spojky různých tratí sloužící pravděpodobně v době výluk. Do budoucna se uvažuje s úplným přechodem na trolejbusovou dopravu.

Cena jízdenek je podobná jako v ostatních městech: obyčejná jízdenka stojí 4 Kč, zlevněná pro děti od 6 do 16 let 2 Kč. Trochu mě překvapilo, že v Pardubicích neexistuje celodenní jízdenka. Je zde však možnost koupit si týdenní jízdenku za 50 Kč. Většina linek má celodenní provoz. Páteční linky jezdí až do 24⁵⁰ hodin. V Pardubicích je zaveden i noční provoz, na němž je zaveden zvláštní tarif 6 Kč. Tato okružní noční linka se využívá původně z režijní linky, která zajišťovala svaz a rozvoz pracovníků DP. Později byla protažena na další pardubická sídliště. Její základna je v DP na Dukle, odtud jezdí po okružních trasách městem. Počet cestujících, které vozí je různý, ale asi nejvíce je jich v zimní plesové sezóně, neboť na Dukle jsou tanecní sály a pro cestující je tedy linka velice výhodná.

Dále uvádíme seznam linek s trasami, špičkovými intervaly a počty vozů ve špičkách v zimním a letním období.

	č. linky	trasa linky	interval	vozů	zima	léto
t 1		Jesničánky konečná - Třída Míru - Slovany, konečná	7 min.	8	4	
t 2		Nádraží - Třída míru - Nemocnice - Pardubičky, konečná	12 min.	3	3	
t 3		Nádraží - U Prioru - Polabiny, cihelna - Semtínu - UMA - Bohdaneč, konečná	7 min.	9	6	
t 4		Polabiny konečná - Nádraží - Polabiny, Sluneční	7 min.	7	5	
t 5		Dukla konečná - Třída Míru - Židov, konečná	7 min.	8	5	
a 6		Dukla uáměstí - Krematorium - Nádraží	8 min.	6	6	
t 7		Dukla konečná - Dukla vozovna - Semtínu - UMA, točna				účelová
a 8		Dubina konečná - Nádraží - Závodiště - Svitkov	9 min.	7	5	
a 9		Rosice konečná - Polabiny - Nádraží - Centrum - Hůrka (-Spojil)	33 min.	2	2	
a 10		Nádraží - Závodiště - Dukla DP - Krematorium - Nemošice	19 min.	2	2	
t 11		Polabiny konečná - Třída míru - Nemocnice - Pardubičky	11 min.	4	4	
a 12		Nádraží - U Prioru - Pardubičky - Tesla - Černá za Bory (- Mnětice, konečná)	20 min.	3	3	
a 13		Ohrazenice konečná - Polabiny - Nádraží - U Prioru - Dubina Sever	5 min.	14	5	
a 14		Polabiny konečná - U Prioru - Závodiště - Čívice, konečná	60 min.	1	1	
a 15		Nádraží - Závodiště - Svitkov - Srnojedy - Lány na Důlku - Opočinek	60 min.	1	1	
a 16		Nádraží - U Prioru - Sídliště Sever, VŠCHT	16 min.	2	2	

Uvedeny jsou jen přibližné špičkové intervaly zimního období, v době sedel a v letním období se intervaly prodlužují cca na dvojnásobek. V době nejvyšší špičky je vypravováno na pravidelné linky 38 autobusů a 42 trolejbusů, mimo to ještě denně vyjíždí dalších asi 5 posilových vozů označených »X«. Tyto vozy jezdí po různých trasách dle potřeby a dohody s jednotlivými obcemi a podniky. Zajišťují hlavně rychlou dopravu pracujících do a ze zaměstnání. Zastavují na všech zastávkách po trase. Protože však je v některých míst veden jen jeden nebo dva spoje, nejsou pro tyto spoje vyvěšovány jízdní řády.

Z hlediska dopravy je asi nejproblémovější linka č. 12. Tato linka projíždí průmyslovými oblastmi a zajišťuje také dopravu dalších příměstských obcí, současný interval se 3 vozy po 20 minutách je nevhodný, optimální by bylo cca 10 vozů. Oproti tomu nejlepší z hlediska všeobecné spokojenosť je linka č. 13, s intervalem 5 minut. Další zajímavou linkou je trolejbusová linka č. 4. Vyjíždí ze sídliště Polabiny a přes centrum a nádraží se opět z druhé strany na toto sídliště vraci. Tato linka byla původně zamýšlena jako linka okružní, dokoncě je i nataženo vedení, není však využíváno.

Dopravní podnik města Pardubic jako celek působí velmi seriózně a spolehlivě, po celou dobu mého pobytu v Pardubicích jsem neviděl špinavý trolejbus nebo autobus, i v dílnách DP bylo všechno čisto a uklizeno. Podle mého názoru se může zcela bez studu DPMP ředit mezi naše nejlepší dopravní podniky. Na závěr bych chtěl ještě poslat velký dík dvěma mladým dámám z oddělení jízdních řádů DPMP, které mi poskytly vyčerpávající informace o MHD v jejich městě.

Kratošlav Havlík

Nové časové předplatní jízdenky pro MHD v Brně

Český rezervační systém s. r. o. (CERES) je na základě smlouvy uzavřené s Dopravním podnikem města Brna, s. p. výhradním distributorem časových předplatních jízdenek, a to na dobu určitou o trvání deset let.

Časové předplatní jízdenky CERESu jsou realizovány v podobě standardní plastové kreditní karty identifikované čárovým kódem. Tyto karty jsou pasivní, tj. nenesou žádnou informaci o tom, zda klient má či nemá zaplacenou jízdnou v městské hromadné dopravě. Z toho plyne, že žádná informace se na tyto karty nepřenáší a klient může své jízdny zaplatit, aniž by osobně s kartou navštívil kterékoli předprodejní místo Dopravního podniku, či fy. CERES. Informace o zaplacení jízdného je uchovávána mimo kartu v zaknihované podobě, a to v počítacovém informačním systému fy. CERES. Tato principiální změna umožňuje zcela se vyhnout známým problémům se standardními cenuami se všemi jejich ekonomickými dopady, zásadně zkvalitnit systém přepravní kontroly, výrazně omezit černé jízdy a zneužívání všech druhů zlevněných časových předplatních jízdenek a přitom nabídnout veřejnosti celou řadu výhod a zlepšení.

Vedeny společnou snahou poskytnout cestující veřejnosti nové, komfortnější a modernější metody placení jízdného v městské hromadné dopravě, spolupracují na novém systému nabízejícím mnohem více pohodlí, snadné a dostupné placení jízdného bez jakékoli nutnosti dostavovat se pravidelně do front u okének prodejních míst Dopravního podniku s Českým rezervačním systémem Česká spořitelna (ČS) a. s., Poštovní banka (PB) a. s. a další firmy a organizace. Tento systém je funkční od započetí výdeje nových měsíčních občanských a důchodeckých jízdenek, který byl zahájen po ukončení vystavování jízdenek pololetních a čtvrtletních po 5. červenci 1994. Od července 1994 bude CERES spolu s ČS a. s. nabízet klientům ČS a. s. - majitelům sporozávorkových účtů placení jízdného v MHD pomocí trvalého příkazu k úhradě ze sporozávorkového účtu.

Další metodu, kterou Poštovní banka společně s CERESem nabízí cestující veřejnosti, je možnost placení hotovostí skládanou pokladní vloženkou na kterékoli pobočce PB a. s.

Vzhledem k tomu, že pobočková síť České spořitelny a. s. a pošt je mnohonásobně hustší než síť prodejních buněk Dopravního podniku, představují připravované možnosti placení jízdného v hromadné dopravě výrazně zkvalitnění služeb a přiblížení systému každodennímu zákazníkovi.

Tyto služby nabízené přes významnou úsporu času zákazníkům nepřinášejí žádné významné navýšení nákladů. Klienti České spořitelny, kteří využijí k pravidelným platbám sporozávorku, neplatí za vystavení trvalého příkazu pro spořitelnu počítacovým systémem CERESu žádný poplatek za zřízení trvalého příkazu a dále již pravidelné placení svým klientům realizuje bezplatně. Tato služba je tedy nejen pohodlná, ale též i velmi levná.

Při placení pokladními vloženkami V70 Poštovní banky klient ihned při vydání karty obdrží v CERESu sadu dvanácti pokladních vloženek à 83 haléřů a za jednotlivé platby již poštovní banka účtuje jen zvláště sníženou sazbu 2,- Kč. Za pouhých 2,80 Kč tedy klient každý měsíc uspoří nutnost návštěvy Dopravního podniku.

Uvažovaná možnost placení normálními složenkami typu A nebyla zatím zavedena pro předpokládaný nezájem veřejnosti o tuto službu způsobený vysokou cenou poštovného na těchto složenkách.

Materiál Dopravního podniku města Brna

Lodní doprava v Praze.

Zatím co lodní doprava na našich přehradních jezerech a řekách stagnuje nebo pozvolna mízí (provoz byl zastaven - např. na Vranovské přehradě, v Poděbradech, v Děčíně, na rybníku Svět - nebo omezen - např. Slapská přehrada, Orlická přehrada) není v Praze osobní lodě na Vltavě nouze. Nemá na tom ani tak zásluhu PPS (Pražská paroplavební společnost), ale především značných počet soukromých provozovatelů. V Praze se postupně objevují lodě, které jsme dříve viděli v provozu v Děčíně, na Vranově, Orlíku, Slapech, Třeboni, atd. Veškerá lodní doprava (i PPS je soukromá) je ovšem zaněřena více méně komerčná linková doprava jde do útlumu. Původní linka do Roztok byla v poslední době zkrácena pouze po Stromovku a počet spojů zde byl omezen na dva, na Slapy jezdil vloni pouze jeden spoj.

Podivejte se tedy letmo do Prahy, co můžeme letos na Vltavě vidět (nejde o úplný výčet).

• Linka Praha – Stromovka

Na lince jsou provozovány „brněnky“ MALŠE a SVOBODA s kapacitou pro 150 osob. Lodě jsou zařazeny do kategorie turistických lodí. Do Stromovky se pluje 2 × denně s odjezdem z Prahy od Palackého mostu v 9³⁰ a v 13³⁰ hod. Ze Stromovky jsou odjezdy v 11⁰⁰ a v 17⁰⁰ hodin. Plavba trvá 75 minut. Provoz je od 29. 4. do 4. 9. 1994 denně mimo pondělí (od 26. 3. do 28. 4. a od 5. 9. do 2. 10. 1994) je linka provozována jen o sobotách, nedělích a svátcích.

• Program A – Velká plavba Prahou

Délka plavby je 120 minut. Pro tyto plavby jsou k dispozici motorové osobní lodě HAMBURG a PRAHA s kapacitou 100 osob. V hlavní turistické sezóně (29. 4. až 4. 9. 1994) jsou odjezdy od Palackého mostu stanoveny na 11⁰⁰, 15³⁰ a 18⁰⁰ hodin. Jízda se uskuteční za předpokladu, že ji zaplatí 20 osob.

• Obědy na motorové lodi

Na tento program jsou zařazovány lodě PRAHA (50 míst u stolu/100 celková kapacita lodí) a LUŽNICE (70/126). Odjezd je ve 12³⁰, příjezd ve 14³⁰ hodin.

• Obědy na parníku

PPS má k dispozici kolesový parník VYŠEHRAD (220 u stolu/350 celková kapacita) a kolesový parník VLATAVA (100/180). Odjezdy jsou ve 12³⁰ a příjezdy zpět k Palackému mostu ve 14³⁰ hodin.

• Taneční parník

Ve čtvrtek v 19⁰⁰–22⁰⁰ a v neděli 15⁰⁰–18⁰⁰. Nasazuje se parník VYŠEHRAD.

Přehled lodí provozovaných v Praze

• Lodě společnosti PPS

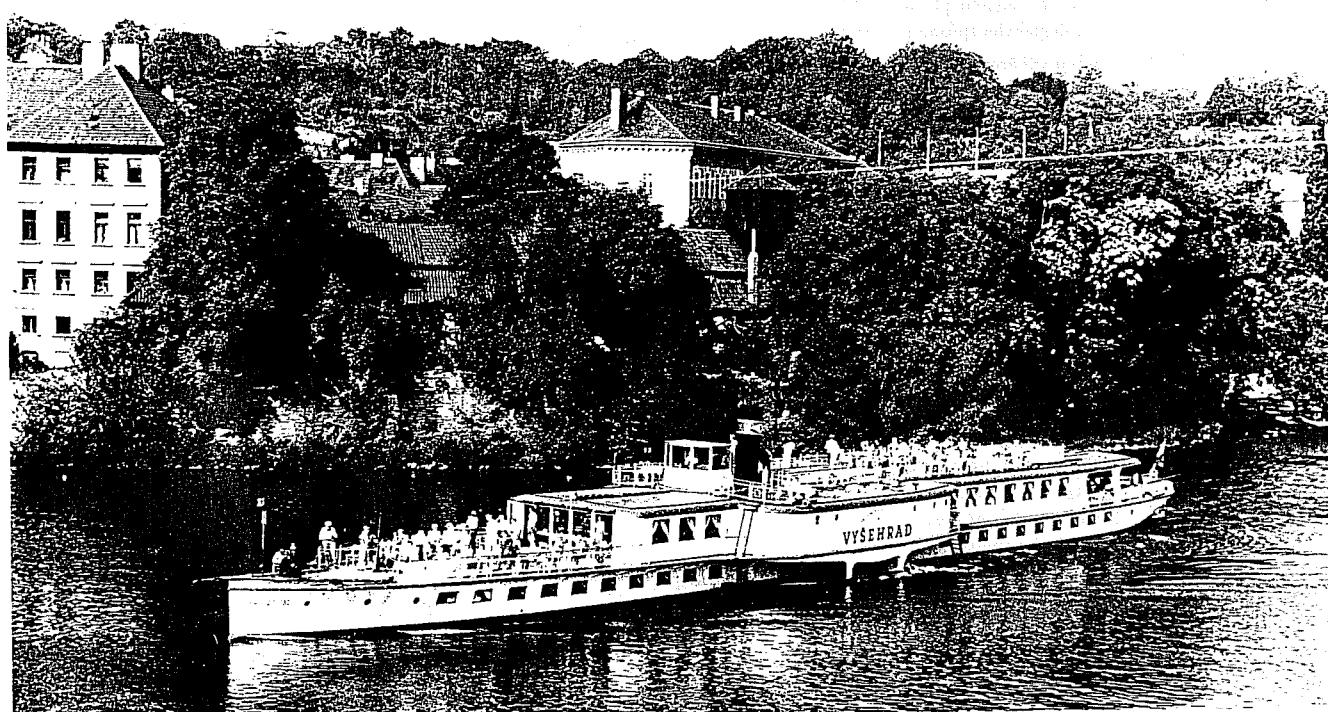
MALŠE	dříve SOLIDARITA, loď brněnské konstrukce - jezdí pravidelně na lince do Stromovky
SVOBODA	lodě brněnské konstrukce, jezdí pravidelně na lince do Stromovky
DUNAJ	otevřená „maďarka“ - využívána minimálně
VISLA	„polka“ - s lodí se počítá na slapskou linku
ODRA	„polka“ - s lodí se počítá na slapskou linku
HAMBURG	dříve PIONÝR, lodě typu Bifa - krátká, lodě zařazovány na výhledové plavby, především na program A
BEROUNKA	lodě typu Bifa - krátká, zařazována na výhledové plavby
LUŽNICE	lodě typu Bifa - prodloužená, zařazována na výhledové plavby a na obědy na lodi
VLTAVA	kolesový parník - komerční využití
VYŠEHRAD	kolesový parník - komerční využití
PRAHA	salonní loď - typ Bifa - krátká - obědy na lodi a podobné akce

• Lodě mimo provoz

BOHEMIA	ex DĚVÍN, kolesový parník čekající na opravu ?
LABE	chátrající kolesový parník
BALATON	„maďarka“ umístěná ve Všeminci u Slušovic

• Lodě ostatních soukromých společností

KONTI	ex DRUŽBA z Děčína, typ Moskva
KAMENICE	ex provoz Děčín - prodloužení Bifa
SLAPY	ex provoz Slapská přehrada - krátká Bifa
SPEKTRA BOHEMIA	ex PLOUČNICE z Děčína - prodloužená Bifa
MORAVIA	ex MOSKVÁ z Vranovské přehrady, typ Moskva
ODYSSEA	ex DOMAŠA z Domaše - prodloužená Bifa
JOSEF BOŽEK	ex ADAM TRAJÁN z Piešťan - prodloužená Bifa



Kolesový parník „VYŠEHRAD“ při plavbě od Mánesova mostu ke Karlovu mostu. Foto z Karlova Mostu v září 1992 © Ladislav Kašík.

CALYPSO	ex LIBUŠE ze Slapské přehrady - prodloužená Bifa
ŠUMAVA	zadokolesový motorový remorkér u Čechova mostu
KAMÝK	zadokolesový motorový remorkér u Švermova mostu
TYRŠ	ex LIPNO, zadokolesový motorový remorkér, mezi Palackého a železničním mostem
REGENT	ex provoz rybník Svět u Třeboně, minulý rok u Švermova mostu
SÁZAVA	původní loď používaná v Praze, minulý rok u Karlova mostu na Smíchově, sklad, klubovna
LUŽNICE	motorový práh, minulý a předminulý rok viděn u Karlova mostu
B-11	Většina lodí (pokud není uvedeno jinak) je v provozu nejčastěji v úseku vnitřní Prahou tj. mezi Vyšehradem a Štvanicí (přes plavební komoru Smíchov)

Ladislav Kasík

— PŘECETLI JSME ZA VÁS —

Do Uzbekistánu i za moře

Od roku 1936 bylo vyrobeno na 12 tisíc trolejbusů značky Škoda. Převážná část byla určena na export.

V současné době se na zkoušební trati z Ostrova do Jáchymova testuje nový nízkopodlažní trolejbus 22 Tr. Sériová výroba by měla být zahájena ve druhé polovině příštího roku. Osmináctimetrový kloubový vůz má 40 sedadel a pohodlně se v něm může svézt najednou 140 osob. Původní prototyp je vybaven elektrickou výzbrojí od firmy AEG Transport Systeme z Berlína. Dále však bylo rozhodnuto vybavit trolejbus tuzemskými komponenty. V motorárně firmy Škoda, dopravní technika byl vyvinut nový stejnosměrny motor s technickými parametry lepšími, než motory AEG. Vůz je určen pro náročný provoz ve větších městech.

Loňský obrat společnosti Škoda Ostrov byl téměř 390 milionů korun. Největší podíl mají právě trolejbusy. V letošním roce by mělo být vyvezeno 100 vozidel do Uzbekistánu. Trolejbus Škoda by měly být vyváženy i do Ameriky. Výběrová komise města Dayton v USA totiž v soutěži na dodávku trolejbusů rozhodla o prvenství Electric Transit Inc. (ETI), tedy společnému podniku Škody Plzeň, a. s. a firmy AAI (Baltimore), v němž je Škodovka 47% vlastníkem. Ve Spojených státech amerických byla výroba trolejbusů ukončena před 20 lety. Americký trh je proto v této oblasti nenasycen. Obsazení prvního místa má proto pro ETI obrovský význam. Dnes tu neexistuje firma, která by byla schopna tuto výrobu zahájit a přitom jen udržet stávajících trolejbusových linek, tedy na prostou obměnu vozového parku je do konce desetiletí zapotřebí přes tisíc vozů. S ohledem na zákon o nulových emisích platný v USA lze zároveň předpokládat nový rozvoj tohoto ekologického způsobu dopravy.

Škoda Ostrov by na základě výsledku výběrového řízení, po němž musí ještě následovat audit z místa výroby, měla začátkem příštího roku dodat do Daytonu tři prototypy, na kterých budou po dobu 9–12 měsíců probíhat ověřovací zkoušky. Pak by mělo být dodáno 63 kusů vozidel na bázi 14Tr, respektive zvlášť podvozky, elektrická výzbroj a díly karoserie, přičemž montáž by proběhla v USA. Škodovácká tradice výroby trolejbusů je stará 58 let, což je v USA ocenitelné.

V souvislosti s trolejbusy Škoda se rovněž jedná o vybudování sítě v Aténách, kde je za hlavní přednost českých trolejbusů považována bezkonkurenční cena.

Návrat staré dámy

Obvodní rada Prahy 1 podpořila projekt na obnovení tramvajové trati na Václavském náměstí. Ta by vedla z Vinohradské třídy přes horní polovinu Václavského náměstí, a poté zahýbala do Vodičkovy a Jindřišské ulice. Tramvajové kolejnice by měly vést středem náměstí a po obou stranách by měly být doplněny pásy s okrasnou zelení. Na centrální pražské náměstí by se tak měla vrátit tramvaj linky číslo 5, která spojuje Kobylisy se Žižkovem, a tramvaj linky č. 22, která jezdí z Bílé Hory do Hostivaře. Projekt souvisí s celkovým budoucím řešením pražské dopravy, které by mělo vést ke snížení provozu na magistrále na čtvrtinu současného stavu.

Letní Vídeňské tarify v MHD

Během prázdnin je v platnosti zvláštní tarif v síti MHD. Děti do 15 let jsou přepravovány zdarma, denní jízdenka pro dospělé je za 50,- ATS, týdenní 130,- ATS.

podle denního tiště připravil Pavel Šafárik

Nové nízkopodlažní vozidlo pro Berlín

Koncem května letošního roku představila firma AEG nový typ nízkopodlažní tramvaje určený do Berlína pro podnik BVG (Berliner Verkehrsgesellschaft). Třídlínný článkový vůz s uspořádáním pojedoucího (1Ao) (1Ao) (Aoi) obdržel evidenční číslo 1001. Celkem má být dodáno do Berlína 120 troj a vícečlánkových vozidel tohoto typu. První nasazení těchto vozů je předpokládáno na lince č. 20 (Eberswalder Straße - Warschauer Straße).

Některá další technická data vozidla:

- jmenovité napětí 600 V
- maximální rychlosť 70 km/h
- délka vozové skříň 27,32 m
- výška podlahy nástupního prostoru 300 mm
- vlastní váha vozidla 30 t
- počet míst k sezení 58
- počet míst k stání 94
- třífázové asynchronní motory s trvalým výkonem 100 k

Společně s nákupem nových vozidel probíhá u BVG program modernizace vozidel ČKD Tatra, která nejsou starší než 10 let.

Společnost BVG v současné době provozuje tramvajovou síť o délce 173 km (délka kolejí 398 km) na níž je vedeno 25 linek, z toho je 22 linek obsluhováno vozidly ČKD Tatra. V šesti provozovnách je celkem 774 vozidel pro přepravu cestujících, z toho 387 vozidel typu KT4D, 99 KT4Dt, 118 T6 a 59 B6.

Německé tramvaje do Rumunska

Na konci dubna 1994 odkoupil dopravní podnik v Magdeburgu 20 vozů ČKD Tatra dopravnímu podniku Oradea v Rumunsku. Tyto vozy pocházejí z dodávek v letech 1969–1977.

Před expedicí do Rumunska byly vozy opraveny do bezvadného stavu. Ponechán však byl poslední provozní výkon vozidel včetně reklam a evidenčních čísel. Jde o vozy typu T4D evid. č. 1021, 1043, 1044, 1046, 1047, 1060, 1082, 1171, 1181, 1188, a typu B4D evid. č. 2005, 2011, 1018, 2021, 2023, 2031, 2041, 2052, 2056 a 2070.

podle časopisu Modell Eisenbahner 7/94 připravil Ivo Soukup

Nechcené odpočívání

Na hlasné informaci, súvisiaci s hromadnou dopravou, sme si už cestou v električkach a autobusoch DPMK zvykli. V páske, uberajúcej sa na Juh, však zaznieval rozhovor v maďarsčine. Dcérka vo velkom debatovala s mamou. Žeby súkromý rozhovor na linke DPMK, ktorý nemá ani korunu nazývať „Na rovnakú frekvenciu sú napojené telefóny v Miskolci“, vyviedol ma z omylu vodič.

podle deníku Košický večer (1.3.1994) připravil Peter Sirkovský ml.



T6A5 evid. č. 612 a 600, cvičný vůz T3SU CS evid. č. 100. Foto XII. 1993 ©Peter Sirkovský ml.