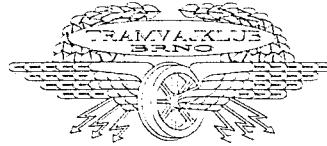
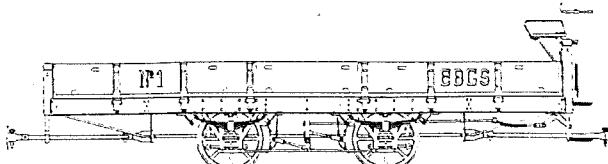


INFORMACE MHD

Číslo 197



Brno 25. srpna 1995

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, Renčová 14, CZ - 621 00 Brno, tel. (05) 772138, fax (05) 41218918 a Ing. Tomáš Kocman, TMB - areál MHD, Holzova 4, CZ - 628 00 BRNO, tel. (05) 44211050. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno, IČO: 48513342, bankovní spojení: COOP banka Brno, č. ú. 041101-0113572101/3700. Individuální i hromadné objednávky pouze písemně. Roční předplatné 120,- Kč. Náklad 270 výtisků. Podávání novinových zásilek povoleno Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2-2532/93 ze dne 21. 7. 1993.

Pozvánka: Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná v úterý 5. září 1995 v Pisárkách v sále autoškoly Dopravního podniku města Brna v 17⁰⁰ hod. Na programu bude přednáška Doc. Ing. Jana Pavláčka CSc. o vývoji investic a rekonstrukcí tramvajových tratí v Brně v období 3 až 5 let, kterou se v původně uvedeném termínu nepodařilo uskutečnit.

Výbor Tramvajklubu Brno

— AKTUALITY —

Z dění v TMB

Ve dnech 16. až 18. 8. byl do Slatiny převezen trolejbus 7Tr evid. č. 31. Na kanále byl promazán spodek vozu a doplněny oleje v kompresoru a diferenciálu. Při oživování elektrické výzbroje se vyskytly problémy. Při obnově laku v roce 1992 byly barvou znečistěny pomocné doteky řídících relé a jízdních stykačů (o kvalitě lakýrnických prací svědčí i zcela zastříkaná koncová světla). Postupně se podařilo kontrolér rozchudit a vůz vcelku bez problémů absolvoval zkušební jízdy v trase Slatina - Šlapanice - Hlavní nádraží.

Spolu s autobusem Š 706 RO se trolejbus 7Tr zúčastní oslav 100 let MHD v Teplicích o víkendu 2. a 3. září. Kromě historických vozidel z TMB budou v Teplicích i trolejbus 8Tr a autobusy RTO a ŠM 11 z Muzea DP Praha, autobus Praga RND Muzejní železnice Zubrnice, autobus ŠD 11 a trolejbus 9Tr DP Teplice a současnou vozidla. Součástí oslav bude výstava historických vozidel ve vozovně (sobota od 8⁰⁰ do 10⁰⁰), jízda v konvoji po trolejbusových tratích (11⁰⁰ až 13⁰⁰) a provoz autobusové a trolejbusové historické linky (sobota 15⁰⁰ až 18⁰⁰), neděle (9⁰⁰ až 18⁰⁰).

V Karose Vysoké Mýto byl 21. 8. 1995 převzat a převezen do areálu MHD v Líšni autobus B732.1670. Jde o vozidlo s hliníkovou karosérií, motorem Renault MIHR o výkonu 152 kW a mechanickou převodovkou ZF s elektromagnetickým retardérem ELMAR. Kostra vozu je vyrobena též z hliníkových profilů, vzájemně sešroubovaných. V pravé bočnici jsou troje dvojkřídlé dveře, po levé straně kabiny řidiče jsou jednotkřídlové bouchací dveře. Ve voze je 29 sedadel Vogel s látkovým potahem, místo k stání je 69. Na čele a pravé bočnici jsou terčkové transparenty BROSE. Autobus byl vyroben v červnu 1993 a veřejnosti se představil na Autotetu v Brně. Při zkušebních jízdách - mimo jiné byl v provozu u DP Praha - ujel 11818 km. Do jaké míry přispěla k zastavení vývoje tohoto autobusu vyšší cena (ovšem kompenzovaná delší životnost vozidla) a nezájem ze strany dopravních podniků nebo vliv francouzského partnera Karosy, lze ztěží posoudit. Jisté je, že autobus B732.1670 LEGO svým technickým a designérským řešením podstatně převyšuje prototyp řady B931, jejíž sériová výroba začala v příštím roce.

Tomáš Kocman

Ohlédnutí

Poslední tři schůze Tramvajklubu byly vždy něčím narušeny. První byla květnová, kde byla schůze ukončena předčasně s tím, že byla uspořádána na Malinovského náměstí prohlídka renovovaného vozu č. 18 z Plzně. Akce byla načasována na 19⁰⁰ hod. a k překvapení organizátorů akce se ji zúčastnilo velké množství členů. Vzhledem k pozdní hodině již z fotografování moc nebylo a předváděcí jízda pro členy se odkládala do doby, kdy se počet zájemců změní. Příště by bylo vhodnější zorganizovat akci jen pro zvané, aby ostatní členové nepřekáželi.

Další červnová schůze měla být zahájena prohlídkou cvičné tramvaje spojené s výjezdem pro fotografování. Konala se pouze improvizovaná prohlídka. Další program byl narušen zásahem zvnějšku poskytnutím nepravidelné informace přednášejícímu. Program byl náhradný a je nutno poděkovat kolegům Chudáčkovi a Seitlovi za rychlý záskok na úrovni.

Třetí narušená schůze se konala v červenci, jejíž začátek byl v 15⁰⁰ hod., ale pozvánka zněla na 17 hod. V první polovině byla exkurze do zářízení DPmB, druhá část byla výlet lodí do Veverské Bitýšky a dále se program dělil (lodí zpět do Brna nebo pěšky do Kuřimi). Exkurze do loděnice byla hodnocena tak, že tam k vidění stejně moc nebylo. Je nutno si uvědomit, že pro členy, kteří nejsou zaměstnanci DP je to jedna z pěkností si zařízení vůbec prohlédnout. Posouzení kvality exkurz by si udělal každý sám a výrok vpředu uvedený svědčí o špatné přípravě exkurz. Část členů, kteří přišli na 17 hodin, odešla s tím, že jízdu lodí si zaplatí jindy s rodinnými příslušníky.

Doufejme, že bude platit do třetice všechno dobrého i zlého a že další akce Tramvajklubu proběhnou bez problémů a ke spokojenosti členů.

Vladimír Švehla

Novinky MHD v Brně

Dvojice vozů T3M evid. č. 1530 + 1561 je opatřena celozovozovou tramvomodrou reklamou Whirlpool.

Ve čtvrtk 24. 8. byla z Královopolské strojírny do ústředních dílen přepravena skříň jednoho z rekonstruovaných vozů K2. Vzhledem k tomu, že šlo jen o holou karoserii s novými laminátovými čely, nebylo možno určit evidenční číslo. Pokud vozy nebyly v Královopolské otočeny, mělo by se jednat o vůz evid. č. 1006, neboť tramvaj evid. č. 1018 přijela do závodu předním dílem napřed, zatímco rekonstruovaný vůz se vrátil do nádraží Brno - Královo Pole v opačném postavení. Pro přepravu tramvaje byl použit »obojživelný« automobil Mercedes evid. č. 5297 s kolejovým adaptérem.

Tomáš Kocman

Všechny trolejbusy 14TrM evid. č. 3267 až 3286 jsou již v provozu. Vozы mají výrobní čísla 12080 až 12099. První tři jsou v provozu od 17. 4., další dva od 16. 6. Ze zbyvajících patnácti vozů se na linkách nejdříve objevily trolejbusy evid. č. 3273, 3277 a 3278, v týdnu od 14. 8. pak i ostatní.

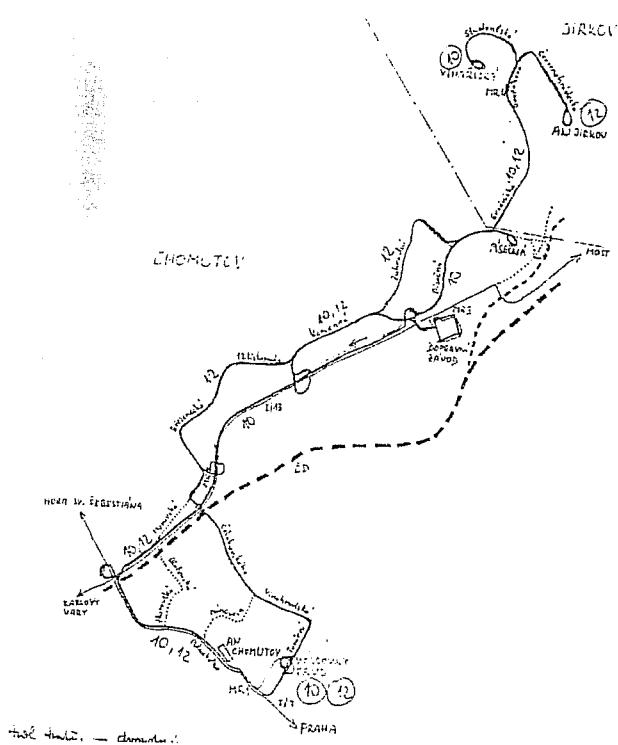
Ve stavu je nyní 142 trolejbusů - 118 typu 14Tr evid. č. 3169 až 3286, 8 kloboukových 15Tr evid. č. 3501 až 3508 a 16 vozů 9Tr evid. č. 3128, 3132, 3135 až 3137, 3144 až 3148, 3151, 3152, 3156, 3159, 3160, 3163. Zrušeny byly trolejbusy evid. č. 3162 (k 14. 4., odvezen do TM v Líšni jako poutač), 3153 a 3158 (k 30. 6.). Zřejmě definitivně jsou ve Slatině odstaveny vozy evid. č. 3132, 3159, 3163 a vůz evid. č. 3154 byl odvezen k likvidaci do Husovic.

Nové trolejbusy byly rozděleny mezi obě vozovny, v Husovicích jsou evidenční čísla 3267 až 3280 a ve Slatině 3281 až 3286. Samozřejmě došlo i k přesunu stávajících nemodernizovaných čtrnáctek. V Husovicích by měla zůstat čísla 3169 až 3219, 3241 až 3250 a 3261 až 3266, ve Slatině 3220 až 3240 a 3251 až 3262. Není samozřejmě vyloučeno vypůjčování vozů, zejména z Husovic do Slatiny. Z trolejbusů 9Tr by do příštího roku mělo přejet 5 až 6 vozů, evidenční čísla zatím nejsou známa, důležitý je okamžitý technický stav při rozhodování, který vůz přijde zrušit. I po této výraznější obměně vozového parku však nebude možno trolejbusovou dopravu rozšířit, to bude přicházet v úvahu až po dostavění komínské vozovny v roce 1997.

Tomáš Kocman, Ivan Nedělka

Nejzásadnější novinkou je nová organizace dopravy, o níž byla informace již podána. I v nové organizaci dopravy budou zajišťovány opravy tramvajových tratí, a tím různé změny. První výluku si nevyvolá oprava tratí, ale městské slavnosti pořádané začátkem září. Tak v sobotu 2. září od 9 do 19 hodin bude vyloučena doprava z náměstí Svobody a znova pak v neděli 3. září od 14^h do 16^h hodin. Linka 4 bude odkloněna neobvyklým způsobem, ve směru do Masarykovy čtvrti pojede ulicí Rooseveltovou, ve směru do Obřan ulicí Husovou. Obousměrný odklon Husovou byl odmítnut pro nebezpečí při stavění výhybky pro levé odbočení na náměstí Komenského. Dále bezprostředně po skončení veletrhu započne rekonstrukce tramvajové tratě v ulici Kounicové mezi ulicemi Nerudovou a Šumavskou. Bude probíhat za jednokolejněho provozu s odkloněním trolejbusových linek 134 a 136. Ty povedou ulicemi Zahradníkou a Botanicou po lince 132, nově vybudovanou propojkou v ulici Tábor se pak vrátí na Kounicovu. Dále pojedou po svých trasách na Vychodilovu a do Komína. Složitost levého odbočení z ul. Jana Babáka na nově vybudovaný úsek v Táboře si vyžádá změnu trasy linky 136 z Komína na Českou. Z ul. Kroftovy odbočí vpravo na Přívrat a pojede paralelně s linkou 134 na Českou. 16. 8. byla obnovena doprava v ulici Královopolské, takže linky 44 a 84 se vrátily na trasy před zahájením rekonstrukce. Koncem měsíč srpna se očekává po skončení rekonstrukci obnovení provozu linek 52 a 54 v Žebětíně až na konečnou Růšovu.

Ivan Nedělka



Trolejbusový provoz v Chomutově byl slavnostně zahájen 29. 6. 1995. Zkušební provoz s cestujícími začal 1. července. V provozu jsou dvě linky, č. 10 a 12. Ve stavu je 20 trolejbusů 15Tr, dalších 5 bude ještě dodáno.

Od 17. 8. byla manipulační trolejbusová trať v současnosti pojížděná výlukovou linkou č. 150 přeložena z ulic Příkop a Bratislavská do ulice Milady Horákové souběžně s tramvajovou tratí, čímž odpadlo dvoje křížení tramvaj - trolejbus.

Pavel Šafařík

— Z PROVOZU —

Úvaha o nové organizaci MHD

Od 2. září 1995 je připravena nová organizace MHD v městě Brně. Co do koncepcie se jedná o značně rozsáhlé změny, které v historii brněnské hromadné dopravy nemají obdobu. Při předchozích změnách docházelo vždy k drobnějším úpravám a ani zvýšení počtu linek z 13 na 17 v 60. letech po zavedení nepřestupného tarifu se nedotkly např. autobusové dopravy. Při přesměrování té nebo oné linky, zkrácení z úsporných důvodů či prodloužení pro zajištění obsluhy nové lokality vždy základní schéma zůstalo. Rozsáhosť nynějších změn způsobuje dezorientaci široké cestující veřejnosti i už tato skutečnost sama o sobě vzbuzuje odpor ke změnám. Tento odpor podporují i veřejné sdělovací prostředky, protože novináři jsou koneckonců také konzumenty MHD a proč by si k všeobecnému odporu nepřisadili. Ovšem na jaké odborné úrovni se to děje! Svědčí o tom nadpis v duchu „Brněnské MHD hrozí kolaps“ a pod. Mnozí si ploučí počet linek s počtem spojů za časovou jednotku a neberou v potaz, že menší počet linek neznamená snížení kapacity, když intervaly mezi spoji jsou kratší. Dalším oblíbeným argumentem proti nové organizační je zvýšení počtu přestupů. Telefonické dotazy typu „je to bordel, přesedař jsem jednou a za dvacet minut jsem byl v práci a teď budu přesedat desetkrát a pojedu hodinu“ svědčí o pravdivosti předchozích rádků o dezorientaci. Po upřesnění informace, odkud takový cestující kam chce jet, je mu poskytnuto vysvětlení, že přestup je vystoupení z jednoho vozidla a nastoupení do jiného a že použití tří linek k cíli nejsou tři přestupy, ale dva (natož deset). Z dalšího hovoru vyplývne, že i s tím přestupem navíc se do těch dvaceti minut vejde, protože při kratších intervalech nečeká tak dlouho na zastávce. A když už není žádný argument, přijde na řadu bezpečnost při přestupování. Přestupní uzly prý nejsou připraveny, chybí světelně řízené přechody, podchody, nadchody, event. pohyblivé chodníky. Nezbývá než trpělivě vysvětlování přesvědčování, že pouze málo cestujících má cíl své cesty v centru, kam je zatím autobusy dovezly, ale stejně v centru přestupovali na jinou linku. Dnes si ten přestup odbudou již na okraju města a dále jedou buď okružní linkou nebo tramvají přes centrum. K tomuto účelu byla otevřena informační kancelář, provádí se individuální osvětu, koncem měsíce vyjedou do důležitých uzlů informační autobusy, to vše proto, aby dezinformovanost nejvíce veřejnosti zmizela a cestující si na nový systém (dá se o něm mluvit jeko o ozdravném procesu systému) zvykli, našli si pro sebe nejvýhodnější spojení a neoplakávali staré zlaté časy.

Ivan Nedělka

Brno 19. července 1995

Tento den byla zahájena výluka křižovatky Vranovská - Cejl - Francouzská za účelem výměny kolejí a dalších inženýrských sítí. Já jsem se vydal v poledne na prohlídku stavby a náhradní dopravy.

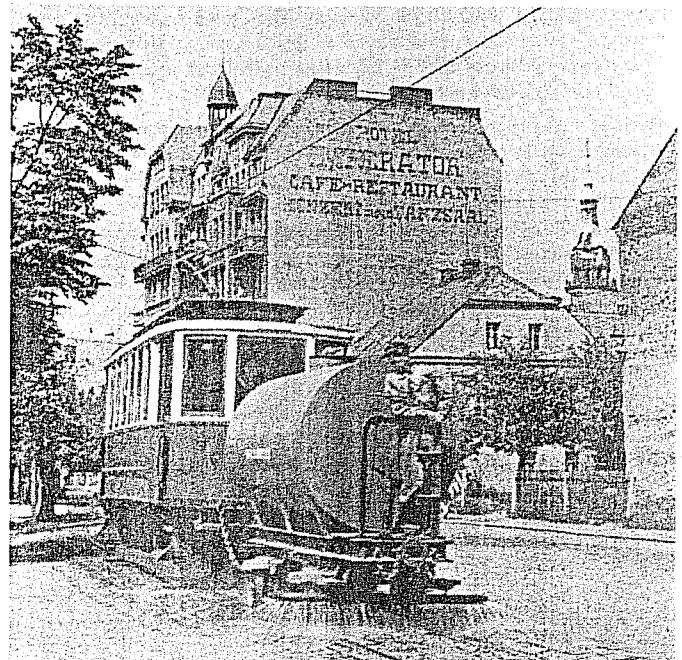
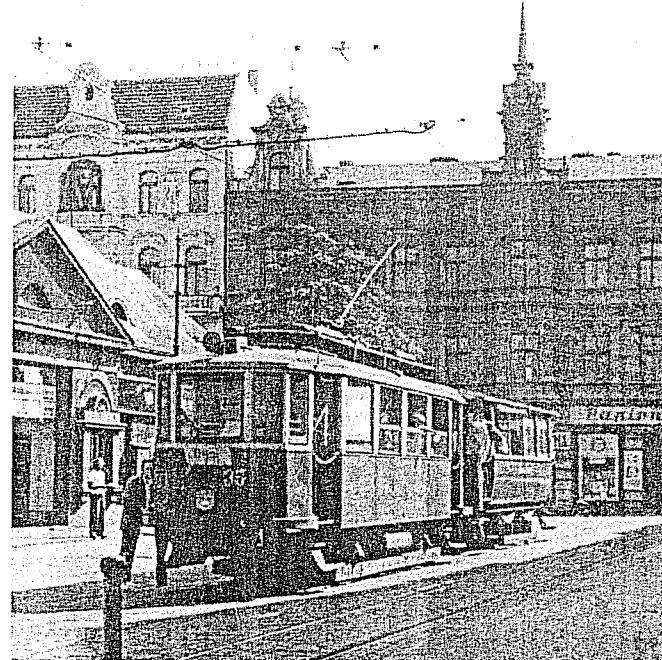
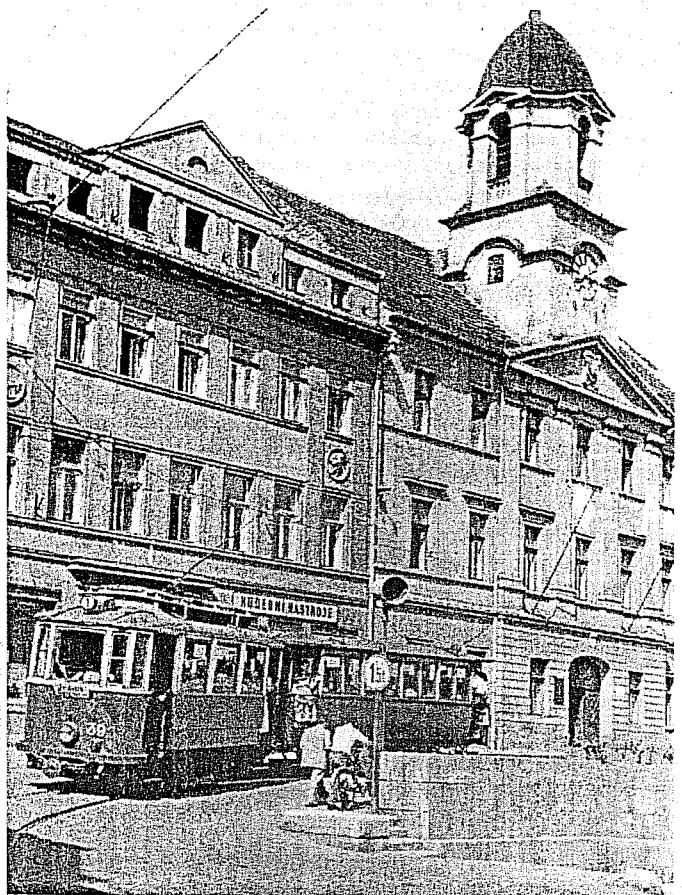
Cestu jsem začal trolejbusem z domova a asi po 400m došlo k vysmeknutí obou sběračů na rovné trati, díle jsem pokračoval linkou č. 4 na Hlavní nádraží a zde jsem přestoupil do vozu KT8 linky č. 8. V zastávce Körnerova jsem viděl, že u Tkalcovské ulice v oblouku stojí podezřelá tramvaj. Po příjezdu za tento vlek jsem zjistil, že zde stojí tramvaj K2 linka 12, pořadí 2, evid. č. 1130. Po výstupu jsem se šel podívat na úvraťovou konečnou v úrovni Bratislavské ulice. Mezitím na pokyn dispečerku zajela tramvaj K2 až na konec troleje a čekala na dispečery. Ti po příjezdu rozhodli vůz ponechat na místě a aby nepřekážel, posunout ho po kolejích dál do staveniště. Vzhledem k demontované troleji, bylo nutno couvnout, rozjet se a pokračovat se staženým pantografem. Ještě dispečerka nestáčeli tramvaj zajistit a odjet i s neštastným řidičem do vozovny Pisárky pro nový vůz, objevila se v zatáčce další tramvaj K2 na výměnu do Obřan (evid. č. 1074). Nyní byla situace horší, protože na kusé kolejí bylo zapotřebí zajistit místo v délce dvou vozů KT8. Bylo nutno vzít linkový vůz KT8 evid. č. 1713, připojit nejprve vůz 1074 a pak ještě vůz 1130. U vozu KT8 bylo nutno jet na zadní pantograf, protože trolej byla demontována i nad pojížděným úsekem. Celá dvacetinápravová souprava o váze 80 tun a délce 70m se pomalu sunula směrem do staveniště. Naštěstí nebyly ještě demontovány kolejí. Bylo rozhodnuto tam vozy ponechat a vyjet s nimi až v noci, neboť vozovna KP nemohla uvolnit zálohu s vozem KT8, který jedině mohl vozy K2 vytahnout budto na nám. Svobody nebo k Výstavišti. Ostatní manipulace couváním s vozy K2 až po správné či nasprávné kolejí se jevily jako velice riskantní, neboť se blížila odpolední špička.

Po té jsem se vydal směrem na Jugoslávskou, abych popojezdil tramvají ve směru na Lesnou a na Provazníkovo přestoupil na linku č. 150 a svezl se s ní na Českou. Ovšem v té době stál bezmocně na zastávce Trávníčkova vůz linky 3 typu K2 ev.č. 1005 (podle novin nejnovější tramvaj v Brně) a následný vůz linky 12 též typu K2 nebyl schopen vůz do Jugoslávské vytlačit. Bylo tedy nutné couvnout zpět na Vranovskou a vůz zatlačit na kusou kolej směrem k Cejlu. Povedlo se to i když trolej za vyhýbkou směrem k Cejlu nebyla vůbec napnutá, a pantograf dělal velké skoky.

Dále jsem pokračoval linkou 15 na křižovatku Provazníkova - Lesnická, abych se svezl linkou 150 do města. Na zastávce linky 150 směrem do centra ten den ještě nebyl jízdní řád, takže jsem se nedozvěděl intervaly. Přijel trolejbus ev.č. 3246 a já jsem v něm cestoval do centra. Zastavil i na nám. 28. října na pokyn cestujících jako na znamení i když zde nebylo číselné označení (to nebylo ani následující den 20.7. v 15 hod., jízdní řád vyvěšen byl). Při průjezdu křižovatkou přes ul. Milady Horákové jsem si všiml, že je snesena trolej po lince 146 směrem z centra. Překvapilo mě, že nebyla přesunuta do protisměru, tím by mohly si trolejbusy zkrátit trasu na Českou cca o 250m, ušetřilo by se fyzicky jedno křížení s tramvají a linka 150 by pojížděla o dvě křížení méně. Také výjezd na ulici Koliště by byl asi snadnější než z Bratislavské ulice. Ale linka 150 pokračuje ulicí Příkop na Bratislavskou a Koliště. Z reakce některých cestujících ve voze bylo zřejmé, že očekávají Bratislavské zastávky. Trolejbus pokračoval v jízdě na Koliště, kde na sjezdové výhybce došlo k vypudení sběračů. Někteří cestující chtěli využít zastavení trolejbusu k výstupu, v daném případě přes kabинu řidiče. Ten aby zabránil cestujícím ve výstupu, uzavřel po vystoupení z vozidla i svoje dveře. Za chvíli se vrátil s tím, že otevřel pro změnu všechny dveře a vyzval všechny cestující k výstupu ne právě vhodným tónem. Byl za to od cestujících slovně počastován. Trolejbus stál s poškozeným sběračem přes 1m od hrany chodníku a překážel od 14³⁰ do doby odtažení. Já jsem chtěl projet trasu z nám. 28. října až na Českou, proto jsem se vrátil zpět. Při chůzi po Koliště jsem viděl, jak křižovatku přejíždí tahač a vleče trolejbus ev.č. 3191 (reklama SEAT) s poškozeným sběračem. Došel jsem na zastávku nám. 28. října a při příjezdu trolejbusu linky 150, kdy řidič váhal zda zastavit či ne na znamení zastavil. Již jsem v pořádku dojel až na Českou. Zde pro změnu stála v zastávce linka 4 a čekala na rychlou lékařskou pomoc pro nevolnost cestující. Dále jsem cestoval k domovu a doufal jsem, že se již nic dalšího nestane. Celý okruh trval asi tři hodiny.

Vladimír Švehla

Před sto lety byl zahájen provoz první elektrické tramvaje v českých zemích. Na Teplické tramvaje však bohužel mohou dnes vzpomínat jen některí pamětníci. Atmosféru tramvajového provozu v tomto městě si dnes lze připomenout jen na několika fotografích



Publikace TROLEJBUSY V PRAZE 1936-1972.

Při služební cestě do Prahy jsem si v prodejně NADATOUR na Masarykově nádraží zakoupil za 112,- Kč knížku Trolejbusy v Praze 1936-1972 od autorů JUDr. Čecha, Mgr. Fojtška a Ing. Proška. K této publikaci bych rád přidal některé zpřesňující doplňky tak, jak si je pamatuji z pozorování provozu.

V textu se několikrát objevuje „předlažba ulic“, (str. 27, 30 Slezská) - ulice Ondříčkova, Polská a Slezská byly opraveny generálkovým způsobem včetně spodku zhotoveného štětováním. Slezská ulice byla vydlážděna v úseku Nám. Míru - ul. U Vodárnny kostkami ze strusky dovezenými z NDR.

Na str. 41 - přehled výluk je uvedena 23.2.1959 - 19.10.1959 pouze Polská ulice, ale s ní byla opravována i Ondříčkova po Milešovskou (Ondříčkova od Milešovské po Táboritskou byla opravována před zahájením provozu linek 56 a 57). Dále je chyběně uveden rozsah výluky, Štěpánská má být správně Šumavská.

Na str. 43 uváděná dodatková tabulka o zákazu přestupu z tramvaje na trolejbus se vyskytovala i na nástupní zastávce Bělocerkevská.

Na str. 72 odbavování cestujících - samoobsluha na lince 58 byla na trolejbusech T400, nastupovalo se středními dveřmi a bylo možno odebrat jízdenku a použít ji při přestupu. Na lince 62 byly nasazeny trolejbusy Škoda a nastupovalo se pouze předními dveřmi a jízdenky nebyly vydávány.

Tab. 7 str. 79 je prohozen u vozů 302 a 303 výrobce elektrické části.

Str. 84 - rušení vozů PRAGA TOT - před spartakiádou v roce 1960 jsem viděl zkušební jízdu jednoho vozu ve Slezské a při spartakiádě byl možná tento nebo jiný vůz odstaven při výjezdu ze smyčky Stadion-Jih. V pravidelném provozu jsem už žádný vůz PRAGA v té době nespatřil.

Str. 94 - trolejbus T401 jsem viděl kromě spartakiády v provozu též na linkách 54, 57 a 60.

Str. 107, tabulka 13 - je asi chybná, protože trolejbusy nemohly přepravit více osob než tramvaje.

Str. 110, tabulky 16 a 17 jsou asi pro rok 1954 z různých měsíců, protože udrávají velký počet vozidel na lince 56 při jejím zkrácení na třetinu.

K plánkům sítě v různém období bych chtěl dodat toto:

Oblouk Slezská - Šumavská byl demontován pravděpodobně při opravě Slezské Šmyčka Orionka byla v určitém období ke konci provozu provedena sice pro obracení z obou směrů, ale nekřížila provozní stopy

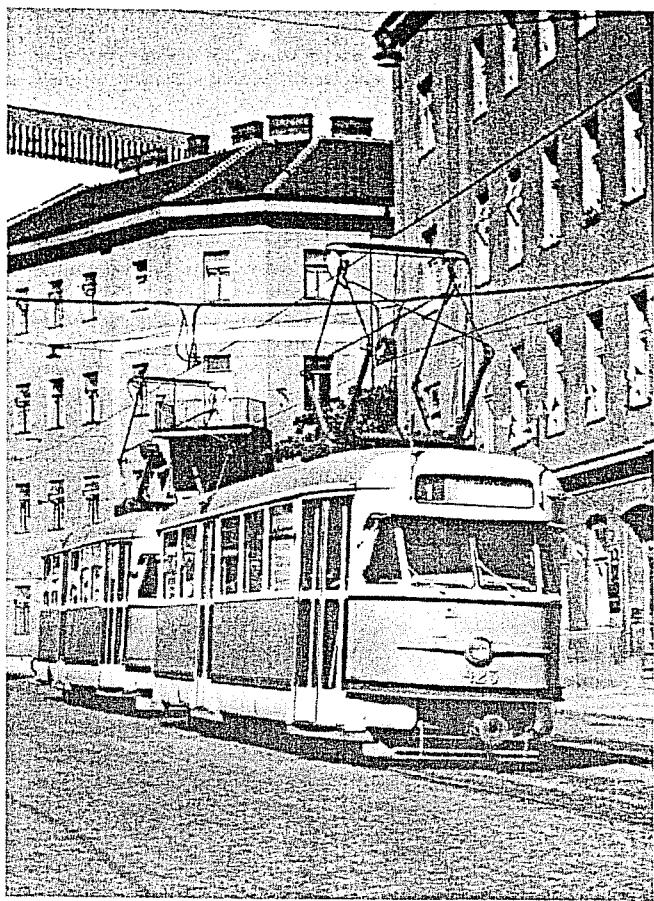
Bělocerkevská - zde se vyskytoval u smyčky přejezd, který umožňoval jízdu z Bohdalce po levé troleji a přejezd u smyčky na pravou trolej s dvojí překládkou sběračů

U Santošky si myslím, že byla podobná situace s pomocnou trolejí jako Zelenky-Hajského

V publikaci postrádám popis provedení trolejového vedení a vypravování a dislokaci vozidel z jednotlivých vozoven. Např. ještě v roce 1958 byly vypravovány některé vozy na linku 56 ze Smíchova. Dále byly používány přejezdy špičkových vozů linky 54, kdy v ranní i odpolední špičce jely nejprve po lince 57 do Vysočan a potom na svoji linku (rok 1963).

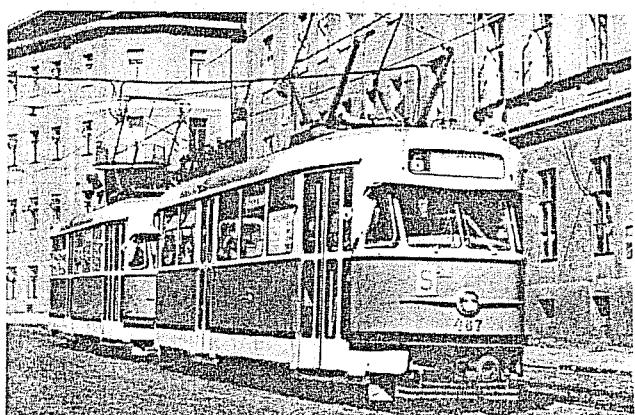
K nehodám na str. 66 bych přidal ne nehodu, ale přerušení dopravy na Slezské ulici, které se udalo někdy na konci zimy (únor nebo začátek března) 1960. Tehdy došlo jednoho dne přibližně v poledne k závadě na trolejbusu, není mi známo jaké, která měla za následek prohození troleje směrem z centra od rozjížděcí vyhýbky u zastávky Šumavská až k napaječi u křižovatky Slezské a U Vodárnny. Doprava byla přerušena, trolejové vedení vypnuto a započala jeho výměna. Přijelo samozřejmě několik montážních vozů včetně nákladního vozu s bubnem trolejového drátu. Náhradní dopravu obstarávaly tramvaje X, které vypravily vozovny Žižkov, Strašnice a Pankrác ze svých záloh vlaků a posádek a tyto tramvaje jezdily z Olšanských hřbitovů na Karlovo náměstí. Trolejbusy linky 54 jezdily od Orionky do Vršovic, linka 57 byla ukončena v Třebízského a linka 60 byla rozdělena na dvě části - od Orionky do Strašnic a ze Štěpánské do Jinonic. Dále bylo nutno dostat z vozovny v Michli trolejbus na odpolední špičku, hlavně linku 55 a celou linku 61. Trolejbusy uvedených linek dojely vlastní silou do Boleslavské k úsekovému děliči, odtud byly taženy nákladním autem nebo traktorem ke Kládké ulici a dále pokračovaly samospádem na Nám. Míru k dalšímu úsekovému děliči. Celé přerušení dopravy trvalo asi sedm hodin.

Vladimír Švehla



Dny tramvají T2 jsou v Brně zřejmě již sečteny. Sedm dvojic vozů tohoto typu najíždí své poslední kilometry pravidelného provozu. Děje se tak přesně deset let poté, co byly sešrotovány první z nich. V létě roku 1985 brázdilo brněnské ulice ještě více než 80 té-dvojek. Z 94 dodaných vozů sloužilo pět jako služební - evid. č. 1409, 1411, 1417, 1490 a 1491 již od roku 1977. Vozы evid. č. 1401, 1404, 1482, 1483 a 1486 byly tehdy odstaveny z provozu. Na vložených vlnících a o sobotách a nedělích na linkách č. 4 a 16. jezdily poslední „pačkové té-dvojky“ evid. č. 1444, 1446, 1464, 1473, 1493 a 1494. Dodávka prvních 16 tramvají T3SU v prosinci 1985 však rozhodla o jejich osudu, a tak byly na královopolském nádraží jako první rozpaleny vozy evid. č. 1482 a 1483 spolu s havarovaným vozem T3 evid. č. 1518.

Na fotografích se však vrátíme o dalších 23 let zpět. V oblouku ulice Rooseveltovy je na horním snímku všechny dvojice vozů T2 evid. č. 1423 již po dělené opravě. Dolní snímek představuje vůz evid. č. 1487 ještě zářící novotou.



— ADRESÁŘ TRAMVAJKLUBU BRNO —

Bartl Petr	Luční 1a 616 00 Brno 2560322/2647	Čermák Jiří	Boleslavova 10 140 00 Praha 4
Bauer Luboš	Bratří Čapků 14 602 00 Brno 332336 42321209/300	Černý Martin	Obřanská 23 614 00 Brno 4117/3109,313
Bednář Pavel	Žitná 9 621 00 Brno 772947 746677	Černý Michal	Obřanská 23 614 00 Brno
Beran Lukáš	Loosova 13 638 00 Brno	Čuma Jiří	Uzbecká 4 625 00 Brno 324017
Bílek Pavel	Kollárova 571 664 51 Šlapanice	Čuma Libor	Hodonínská 1 617 00 Brno 41162315
Bittner Otto, Mgr.	Vranovská 71 614 00 Brno 573938 45211903/23	Dopita Vladimír	Vondrákova 24 635 00 Brno 46214295 44211050
Blatný Petr	Podvrbí 21 783 34 Skrbeň 068/472/5354	Drbal Miloš	Tábor 10 616 00 Brno 42214153
Blumenschein Jan, Ing.	Štefánikova 13 602 00 Brno 43121416	Dujka Robert	Smetanova 41 602 00 Brno 753606
Boháček Jiří	Z. Vavříka 1/1021 700 30 Ostrava 67120116223783	Dvořák Aleš	Josefy Faimonové 3 628 00 Brno 44213537
Borek Vladislav	Třebenická 1295 182 00 Praha 8	Farkas Zdeněk	Veletržní 2 603 00 Brno 336578 96284
Breník Jiří, Ing.	Manětínská 57 323 30 Plzeň	Feiler Zdeněk, Ing.	Bayerova 25 602 00 Brno 743298
Buchta Jiří	Úvoz 68 602 00 Brno	Fiala Petr	Mezicestí 16 628 00 Brno 41321228/262
Burcin Michal	Lipovec 103 960 01 Zvolen	Fischer Oldřich	Břenkova 25 613 00 Brno 578189
Bureš Miroslav	Letců 16 779 00 Olomouc	Fučík Artur	Smetanova 30 602 00 Brno 751538
Butschek Alan, Ing.	Kárníkova 8 621 00 Brno 772694 7175412	Gillarová Danuše	Mučednická 5 616 00 Brno 744556
		Hamerský Ivan	Pod kaštany 18 616 00 Brno 747432

Harák Martin	Lužická 3 120 00 Praha 2	Klepárník Richard	Viniční 53 615 00 Brno 45211110 576975
Hartl Michal	Sportovní 5 602 00 Brno 742860 41321512/2696	Kobík Karel	Svojsíkova 2665/12 400 12 Ústí n/L 047/26371
Havlík Květoslav	Kárníkova 22 621 00 Brno	Kocman Lukáš	Nerudova 10 602 00 Brno 744905
Henčl Zbyněk	Nová 8 664 41 Popůvky 41321243/348	Kocman Tomáš, Ing.	Oblá 77/10 625 00 Brno 44211050
Herink Vladimír	Jablonského 49 301 45 Plzeň 41132 35771-6/281	Kokeš Jan	Dědická 25 627 00 Brno 45217581
Hertl Jiří	U Děkanky 2/1641-A1 140 00 Praha 6430178	Komínek Karel	Kaňkovského 10 182 00 Praha 66414354 6442057
Hlaváček Libor, PaeDr. Horácké náměstí 9/44	621 00 Brno 713/2462	Kopřiva Jan	Kosmova 11 B 612 00 Brno 787235
Holub Ladislav, Ing.	Zahradníčkova 18 150 00 Praha 558341 720607	Kotrman Jiří, Ing.	Arbesova 10 638 00 Brno 524626 4117/5748
Horský Jiří	Soběšícká 40 614 00 Brno 582715	Kovanič Petr, JUDr.	Veleckého 13 615 00 Brno 42210663
Höll Čestmír, Ing., CSc. Lidická 43	781 01 Šumperk	Kovaničová Alexandra	Veleckého 13 615 00 Brno 42210663
Hromádko Karel	Pod kaštany 15 616 00 Brno 747286 43172520	Kozák Saša	Potácelova 12 615 00 Brno 638377
Chudáček Petr	Vlčnovská 14/48 628 00 Brno 43121417 43171415	Krabec Pravoslav	Konzumní 256/20 194 00 Praha 869210
Jarolín Zdeněk	Vl. Pittherové 9 621 00 Brno 774086	Králík Petr	Francouzská 53 602 00 Brno 582725
Jäkl Gisbert	Londýnská 17 460 11 Liberec	Králíková Jitka	Francouzská 53 602 00 Brno 582725 42213930
Kašík Ladislav, Ing.	Švermová 4/21 625 00 Brno 514/2287	Krejčí Jan, Ing.	Brněnská 25 310 03 Plzeň 527785 2156563
Kazatel Jiří	Lidická 42 602 00 Brno 41175855 4117/5333	Kříž Petr	M. Kudeříkové 7 636 00 Brno 533304

Kužíhánek Aleš	Dřevařská 2 602 00 Brno 41222894	Pacholík Jaroslav	Soběšická 46 614 00 Brno 582895
Losa Vlastimil	Kubešova 10 612 00 Brno	Pałkón Tomasz	E. Krásnohorské 9 736 01 Havířov 069/96410149
Lotrek Tomáš	Karáskovo nám. 14 615 00 Brno 4117/4420	Palm Dušan	17. listopadu 114 561 69 Králíky
Matoušek Daniel	Havlíčkova 45 602 00 Brno 330614	Petr Jan	Syrovice 225 664 67 Syrovice
Maurenz Jiří	Lipence 401 155 31 Praha	Píša Milan	Škroupova 3 636 00 Brno 533718 572005
Mísař Zdeněk	Vinařického 25 615 00 Brno 536003	Plevač Jiří	Kroková 34 615 00 Brno 582930
Mlaskač Josef, Ing.	Vranovská 44 614 00 Brno	Pokorný Bohumil, Ing. K Vilkám 47	107 00 Praha 702130 230/32506
Mrňa Dušan	Lidická 33 602 00 Brno	Pokorný Michal	Břeclavská 8 310 01 Plzeň 529604
Müller David	Havlíčkova 37 602 00 Brno 330047	Polc Zdeněk	Absolonava 51 624 00 Brno 41223150
Nedělka Ivan	Tábor 30c 602 00 Brno 750308	Ponížil Jan, Ing.	Čápkova 24 602 00 Brno 754898
Nesiba Zdeněk	Bránky 25 664 41 Ostopovice 353450	Porhajm Miroslav	Kubánská 9 616 00 Brno 752887 4117/5475
Němec Eduard	Tovačovského 6 636 00 Brno 533020	Potěšil Tomáš	Rooseveltova 84 779 00 Olomouc
Němec Jiří	Blatnická 10 628 00 Brno	Procházka Jan	Dornych 112 617 00 Brno 4117/4075
Noll Jindřich, Dr.	Dykova 6 101 00 Praha	Procházka Pavel	Hrozňatova 15 615 00 Brno 4117/4610
Novák Přemysl, Mgr.	Antonínská 16 602 00 Brno 43171232	Přidal Antonín	Erbenova 5 602 00 Brno 573630 45214548
Ostrý Vít	Drahanovice 12 783 43 Drahanovice 93132	Přikryl Jaroslav	Pavlovská 23 623 00 Brno 382558

Rebstöck Rad., PaeDr.	Hrádecká 1074	Šlesinger Jiří ml.	Stamicova 14
	342 01 Sušice		623 00 Brno
0187/4306			
Runštuk Jan	Fanderlíkova 4	Šlesinger Jiří st.	Stamicova 14
	616 00 Brno		623 00 Brno
45210172/016		Šlesinger Pavel	Orlí 26
Ryba Josef	Bílkova 868/10		602 00 Brno
	110 00 Praha 1		
2314841		Švehla Vladimír, Ing.	Kalvodova 21
Sedláček Tomáš, Ing.	Červinkova 9		602 00 Brno
	612 00 Brno	334628	334628
748148	43171518	Tatranský Adam	Komenského 58
Seitl Jan	Lesnická 60		040 01 Košice
	613 00 Brno		
575316		Trávníček Bohumír	Marie Majerové 7
Sirkovský Peter	Moldavská cesta 31		638 00 Brno
	040 11 Košice	526262	
095/439506		Trepeš Jiří	Veleckého 33
Smrček Josef	Pod horkou 4		615 00 Brno
	635 00 Brno	536677	45216550
792496	41321243/353	Trepeš Zdenek	Veleckého 33
Spilka Dalibor	Kunštátská 23		615 00 Brno
	621 00 Brno	536677	
772702	42211941	Uhlíř Dalibor	Svážná 7/56
Stejskal Roman	Kuršova 6		625 00 Brno
	635 00 Brno		4117/4644
46214478		Vařejka Pavel	Fillova 5
Stepék Karel	Maroldova 8/3004		638 00 Brno
	702 00 Ostrava	522458	
069/6112441		Wolf Vojtěch	Čechova 18
Suchý Martin	Merhautova 196		400 07 Ústí n/L
	613 00 Brno	46963	22896
521184	45321523/363	Zahnáš František	Habrová 7
Svoboda Josef	Chrpová 33		130 00 Praha 3
	641 00 Brno	826121	
Šafářsk Pavel	Orlí 6	Zahradníček Miloš	Nárožní 27
	602 00 Brno		616 00 Brno
42211380	528000	787085	
Šaur Radovan	Ukrajinská 13	Zeman Aleš	Letovická 10
	625 00 Brno		621 00 Brno
354211		771419	43121231
Šeda Petr	Ondrouškova 1	Záhorský Milan, Ing.	Kounicova 40
	635 00 Brno		602 00 Brno
792016		754490	
Šiler Roman, Ing.	Renčova 14	Železný Petr	Jizerská 2899/9
	621 00 Brno		400 11 Ústí n/L
772138	7276383	Žížala Zdeněk	Uruquayská 10
Škod a Zdeněk, Ing.	Kamenáčky 26		120 00 Praha
	636 00 Brno		