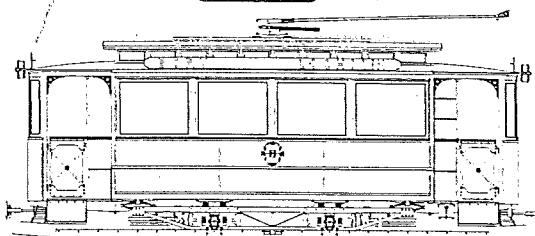


INFORMACE MHD

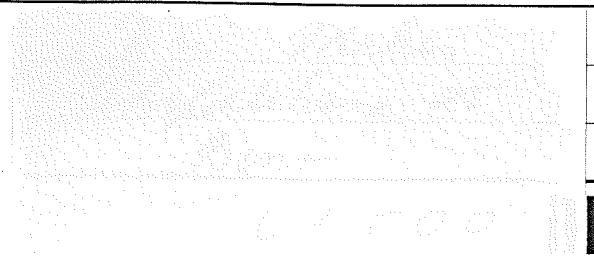
Číslo 202



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) 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 150,- Kč. Náklad 270 výtisků. Podávání novinových zásilek povoleno Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2-2532/93 ze dne 21. 7. 1993.



Brno 24. ledna 1996



Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve březnovou na členskou schůzku, která se koná v přednáškovém sále Technického muzea dne 6. 3. 1996 v 17⁰⁰ hod. Na programu bude videopořad mimo jiné o visuté dráze v německém městě Wuppertal, který zajistí Miroslav Porhajm.

Zdeněk Nesiba

Zájezd Tramvajklubu do Pobaltí a Finska

Vzhledem k možným zdržením na hraničních přechodech nově vzniklých pobaltských států a rozvolnění časového režimu bylo přistoupeno k jeho prodloužení o další 4 dny (z toho jeden víkend) na celkovou dobu od 26. 4. do 12. 5. 1996. Tím jeho cena stoupne přibližně o 1000,- Kč. Komu z již přihlášených bráni tyto okolnosti v účasti, nechť se nejpozději do 26. 2. 1996 písemně odhlásí na adresu vedoucího zájezdu, jinak bude i nadále považován za zájemce o účast. Trasa bude upřesněna podle došlých odpovědí provozovatelů MHD v navštíveném prostoru, rozhodně však bude v mezích možností maximálně přitažlivá.

Odjezd bude z Brna, Nových sadů v pátek 26. 4. 1996 v 15⁰⁰ hod. Přistoupit bude možno v Olomouci v 16⁴⁰ (16²⁸ příjezd R a 16³⁵ IC od Prahy) a v 18³⁰ v Ostravě u hl. n. Autobus bude obsazen dvěma řidiči, což umožní provádět delší přesuny bez zákonného omezení.

Zdeněk Nesiba

— AKTUALITY —

Zahájení zkušebního provozu modernizované tramvaje T3 v Plzni s cestujícími

Dne 7. 12. 1995 Škoda, Dopravní technika spol. s r. o. ukončila měření a jízdní zkoušku se záštíží modernizovaného vozu evid. č. 246. Po vyklopení měřicí techniky a úklidu provedl DP dne 9. 12. opakován TBZ. V ponděli 11. 12. 1995 vylej vůz za sněžení, deště a teploty kolem 0° C v 11³⁰ hod z vozovny na náměstí Republiky, kde proběhlo fotografování před historickou budovou magistrálu a před kostelem Sv. Bartoloměje. Vůz dále pokračoval v jízdě na konečnou linky č. 4 Bory. Při cestě zpět do centra v zastávce »Hlavní pošta« najel ve 12⁴⁰ na linku č. 1 směrem do Bolevce, čímž byla oficiálně zahájena jízdní zkouška s cestujícími. První cestující nastupovali do vozu vahavě, někteří se ptali, zda je to dovoleno. Při zpáteční cestě byl již vůz zaplněn. Vůz řídil pan Karásek. Drážní úřad určil jízdní zkoušku s cestujícími v minimální délce 30 000 km, nejdéle však do 31. 12. 1996.

Zkušební provoz s cestujícími je zajišťován na lince č. 1. Později bude vůz jezdit na všech tramvajových linkách v Plzni, aby se s novým vozem seznámilo co nejvíce cestujících. Vůz byl zařazen navíc do stávajícího grafikonu v nepřetržitém provozu – to znamená i o sobotách a nedělích s výjimkou časového období od cca 23³⁰ do cca 4³⁰ hod, kdy je přeprava cestujících vyloučena (v Plzni je zrušen noční tramvajový provoz). V řízení vozu se střídají řidiči, kteří ho důvěrně poznali již při jízdní zkoušce se záštíží. Od 12. 12. 1995 byl vůz kvůli velkému počtu nemocných řidičů

zařazen přímo do grafikonu místo plánované soupravy dvou vozů T3.

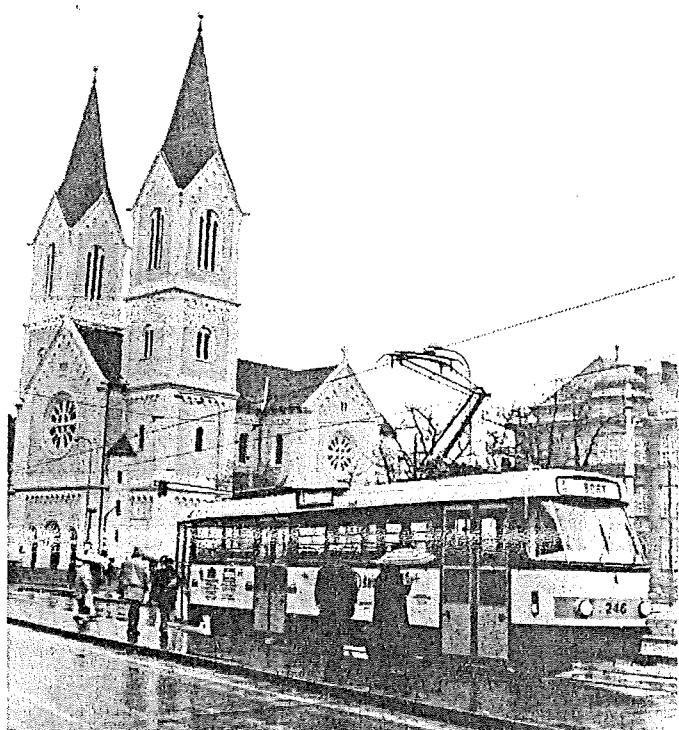
30. prosince se vůz evid. č. 246 po 23. hodině čelně střetl se stojící porouchanou tramvají evid. č. 279 v prostoru mezi kruhovým objezdem a zastávkou »Pod záhorskem«. Příčina nehody se dosud vyšetřuje. Komisionální prohlídka vozu za účasti vyšetřovatele a soudního znalce, která proběhla dne 5. ledna 1996 ve vozovně Slovany, potvrdila správnou funkci čelistových i kolejnicových brzd. Vůz byl dne 8. 1. 1996 převezen k opravě výrobci.

Jan Krejčí

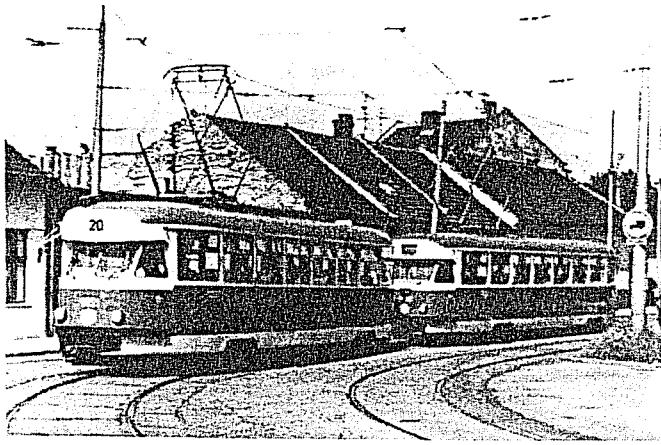
Novinky MHD v České republice

Brno

- Prvních šest tramvají T6A5 dorazilo do žst. Brno - Královo Pole v noci z 2. na 3. ledna 1996. O den později, ve čtvrtek 4. ledna pak byly na vlečce DP složeny. Vozy byly na brněnské kolejce složeny v následujícím pořadí: tovární štítek 1B (evid. č. 1202), 2A (1203), 3A (1205), 3B (1206), 1A (1201), 2B (1204). Výrobní čísla vozů 1A až 3B (evid. č. 1201 až 1206)



Rekonstruovaná T3 na Chodském náměstí. Foto 11. 12. 1995 © Škoda Plzeň.



Tramvaje typu T2 již zanedlouho patrně nebudeme v brněnských ulicích vidat. Vozy typu TII byly nástupcem „té jedniček“. Pro Brno to byl zároveň první typ tramvaje amerického systému PCC zařazený do provozu, kterým se také provedením čela vice americkému vzoru podobal, než jeho o něco užší předchůdce. Tato zamračenosť vozů nebyla sice nijak elegantní, ale pro řidiče jako protisluneční clona rozhodně výhodnější, než elegantní „výkladní skřín“ pozdějších vozů T3. Přesto však srdce sandy vzpomíná s láskou na tyto tramvaje s polstrovanými sedačkami, teplým žárovkovým osvětlením, velmi praktickým ovládacím panelem s páčkami a tvrdými pedály. Bohužel po všech brněnských modernizacích nebylo z původních vozidel s výjimkou náporového větrání kabiny řidiče čelními bočními okénky téměř nic. Zamračenosť a tím i nehezkost čel zdůraznily „bezvouš“ dva reflektory, sjednocený čelní transparent na linkové číslo a v poslední době také velmi neštastné výtvary pojatý znak DP na kruhové bílé nálepce, která zohavuje čela všech vozů, kde se objeví. K řidiči promluvou neprůstřik praktický ovládací panel á la T3, nakonec kompletní výzbroj T3, studené zářivky, laminátová sedadla, většinou nefungující mechanismus stahování oken, apod. Budeme na ně vzpomínat s nostalgii a láskou, ale je nutno si přiznat, že doba těchto vozů již skutečně minula. Na snímcích vidíme soupravu evid. č. 1451 + 1425 na lince 20 na ulici Životského dne 16. 6. 1995 a soupravu evid. č. 1450 + 1414 rovněž na lince 20 mezi zastávkami Stejskalova a Krásného dne 29. 6. 1995. Negativy LK 1182/05 a 1184/9 © Ladislav Kašik.

jsou 180 056 až 180 061.

Ve stejném pořadí byly vozem T3 evid. č. 1555 odtaženy dō vozovny. Všechny tramvaje byly na vagónech naloženy předním čelem směrem k Brnu, takže služební vůz na vlečku nacouval a nový vůz odtáhl přes smyčku a kolejovou spojku před královopolským nádražím a dále do vozovny. Menší problém vystal u B vozů, kde na předním čele je spřáhlo ESW, takže pro jejich odtažení musela být použita tyč s hlavou pražského spřáhla upevněna v tažném oku na čele vozu. Poněkud netradičním způsobem byl do vozovny přesunut vůz budoucího evid. č. 1206. Služební vůz evid. č. 1555 na vlečku najel po předu a tramvaj T6 odtáhl do smyčky, kde byla odpojena. Služební tramvaj T3 objela v protisměru smyčku, takže se dostala za nový vůz, jako by jej měla do vozovny tlačit. K tomu ovšem nedošlo a „té šestka“ odjela do vozovny pozpátku tažena couvajícím vozem T3. Pro odpovědné pracovníky DP nutno dodat, že couvání bylo po celou dobu jízdy do vozovny kryto.

Další z celkového počtu 20 tramvají T6 by měly být dodány v nejbližších dnech. Po jejich oživení, provedení TBZ a zaškolení řidičů budou nasazeny na linky č. 4 a 13. Od poloviny ledna již probíhají cvičné jízdy, prozatím jen s rekonstruovaným vozem T3R evid. č. 1615.

Tomáš Kocman

- Pro rok 1996 bylo smluvně zajištěno provedení modernizaci 17 tramvajových vozidel. Pět vozů K2 provede firma Pars DMN spol. s r. o. Šumperk (vůz pův. evid. č. 1019 je již v tamní dílně), deset vozů T3 bude modernizovat ČKD Tatra a dva vozy K2, oprava jejich skeletu byla provedena v Královopolské, dokončí DPMB v ÚD. Doposud nebylo rozhodnuto (mimo tři již rozpracovaných vozů K2) o konkrétních vozech, které budou modernizovány.

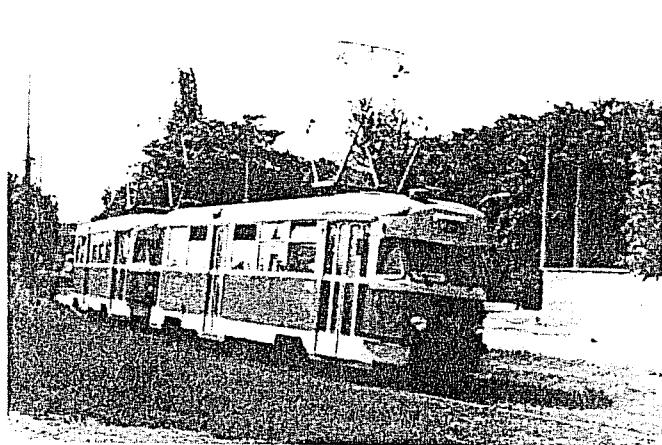
Rudolf John

Podrobnější článek o modernizacích tramvajových vozidel v Brně přineseme v příštím čísle Informací.

- Od čtvrtka 14. prosince 1995 byl na lince č. 44 předváděn nízkopodlažní autobus Renault. Tento vůz byl do ČR přivezen pracovníky Karosy v září a po provedení drobných úprav (montáž signálizace, transparentů BUSE) je prezentován jako nízkopodlažní autobus Karosa - Renault. V případě zájmu ze strany dopravných podniků v ČR bude Karosa tyto vozy dovážet, přičemž se bude podílet na jejich kompletací. Dojem z jízdy je celkem příznivý, nicméně dosáhne-li autobus Škoda 21Ab srovnatelných technických i užitních parametrů, dají mu zřejmě naši provozovatelé přednost. Výhodou autobusu Škoda je totiž jeho unifikace s trolejbusy, nesrovnatelně větší podíl práce českých výrobců a libivější design, zejména v partií zadního čela.

- Počátkem ledna byla do provozu zařazena dvojice vozů evid. č. 1624 + 1625, na kterou byla v rámci VP dosazena tyristorová výzbroj TV8.

- Ve středu 24. ledna 1996 byla v brněnských ulicích poprvé spuštěna dvojice vozů T6A5 ještě bez evidenčních čísel. Nové tramvaje zatím absolvují šestihodinové zkušební jízdy a po provedení drobných úprav ze strany ČKD proběhnou TBZ. Jednou z požadovaných úprav je změna ovládání



dveří tak, aby se nejprve zavřely přední a po opětovném stisknutí tlačítka teprve zvýhodnější dveře. Je to vynuceno skutečnosti, že při otevřených předních dveřích je špatně vidět do zpětného zrcátka.

Tomáš Kocman

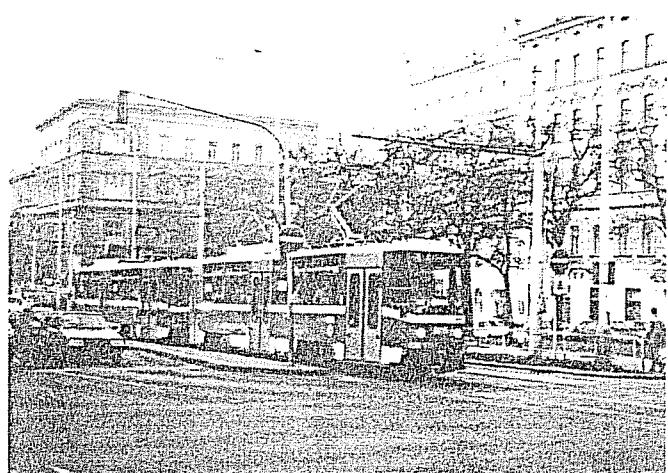
Praha

- Od 3. 11. 1995 do 19. 7. 1996 je z důvodu výměny eskalátorů uzavřena stanice metra Hradčanská. Vlaky tuto zastávku jen projíždějí. V souvislosti s tímto opatřením je posolen provoz na tramvajové lince č. 2. Tato je nyní prodloužena až do Divoké Šárky a vypravují se na ni vlaky 2xT3. Linka je nyní v provozu denně v rozmezí 4³⁰ až 24⁰⁰ hod., v pracovních dnech jsou zde intervaly 8 min. ve špičce a 12 min. v sedle. Sobotní interval na lince č. 2 je 10/15 min. (dopoledne/odpoledne), nedělní 15/10 min., večer 20 min. Linka č. 20 je zkrácena do trasy Podbaba - Červený Vrch a obsazována jen sólo vozy T3.
- od 11. 11. 1995 se na linku č. 4 nasazují soupravy 2xT6 (denně 3 až 5 souprav). Dne 8. 12. 1995 se dvojice vozů T6 objevily také na lince č. 9. Zde se vyskytuje 1 až 2 soupravy.

František Zahndáš

Plzeň

- Od Nového roku přibyly v Plzni další dvě soupravy tramvají s celovozovou reklamou. Jde o vozy evid. č. 231 + 232 (rádio Kiss 90 FM) a evid. č. 270 + 271 (HASIT, Koberce K+K)
- V pondělí 15. ledna 1996 byla uvedena do provozu autobusová linka "Z"



Vozy T6A5 evid. č. 8615+8616 na náměstí I. P. Pavlova. Na rozdíl od Bratislavě se v Praze jezdí výhradně na přední sběrač. Foto 24. 11. 1995 © František Zahndáš.

slouží k přepravě tělesně postižených občanů. Provoz zajišťuje upravený autobus C734 evid. č. 432, který je vybaven zdváhací plošinou. Autobus dodala Karosa dne 22. 12. 1995. Linka je v provozu dvakrát týdně vždy v ponděli a ve středu. Je vedena ze čtyř okrajových částí do centra města.

• Ve čtvrtek 4. 1. a v pátek 5. 1. 1996 se v plzeňských ulicích objevil nový typ nízkopodlažního autobusu, který do Plzně přivezl zástupci firmy Karosa - Renault. Byl předváděn střídavě na linkách č. 30, 33 a 40. Po skončení propagačních jízd zůstal v Plzni přes víkend a v ponděli se vydal na cestu do Karlových Varů.

• K 1. lednu 1996 bylo v Plzni zvýšeno plné jizdné ze 4 na 5 Kč. zlevněné jizdné zůstává 2,- Kč.

Jiří Trnka, Michal Kouba

Modernizovaný vůz T3R evid. č. 1615 DP Brno

V brněnských ulicích již můžeme spatřit modernizovaný vůz T3R, který vznikl rekonstrukcí tramvaje T3SU evid. č. 1615 z roku 1986. Rekonstrukce byly provedena v ČKD Zličín podle návrhu Ing. arch. Patrika Kotase, zpracovaného pro DP Brno. Při rekonstrukci nebyly prováděny zásahy do skeletu vozu. Nově provedená čela se zaobleným panoramatickým sklem a lichoběžníkovými bočními okénky však podstatně změnila vzhled vozu při zachování jeho původního tvaru. Jsou vyrobena ze skelného laminátu a vyztužena ocelovou kostrou. Vnější osvětlení je integrováno do obrysu čela. Změněný design vozu podtrhuje i nové barevné provedení náteru, přičemž jsou použity akryluretanové emaily Standox - Herberts a polyuretanové emaily firmy Mankiewitz.

Boční okna jsou dvojdílná s výklopou horní částí. Jejich výrobcem je firma Hády Metal. Předsuvné dveře včetně mechanismu jsou výrobkem firmy BODE. Podlaha je provedena z vodovzdorných překližek tloušťky 15 mm. Jako tepelná a zvuková izolace bočnic a střechy slouží čedičová vata oboustranně polepená hliníkovou fólií ORSIL.

V interiéru vozu upoutají nová čalouněná sedadla Vogel a nově řešená kabina řidiče. Největší změnou v ovládání vozu je použití ručního řadiče SCHALTBKAU S 335 B, který umožňuje volbu 7 jízdních nebo brzdových stupňů, přepínání směru a vypnutí řízení, přičemž jednotlivé funkce jsou vzájemně blokovány. K výbavě vozu patří tachograf Mesit a informační systém zahrnující palubní počítač, IBIS sběrnici, maticové transparenty a diagnostika poruch. Digitální akustický hlášič zastávek zatím není namontován. Na monitoru palubního počítače jsou zobrazovány hodnoty jízdního a brzdového proudu vozu A i B, trolejové napětí a napětí baterie. Dále jsou zde podávány informace o případných poruchách a způsobech jejich odstranění.

Na předním čele je spřáhlo pražského typu, na zadním čele automatické spřáhlo ESW. Nové podvozky mají dvojitě vypružení a olejový tlumič mezi rámem a kolébkou. Vůz má být vybaven i přimazáváním nákolků REBS.

Elektrická výzbroj je typu TV8 s rekuperací. V prostoru zrychlovače jsou soustředěny hlavní měnič TBG 2A, záskokový měnič TBG 5, filtrační tlumivka, vyhlazovací tlumivky a filtrační kondenzátory. Brzdový odporník záskokové brzdy je na střeše vozu. Pro napájení řidičích obvodů a nabíjení baterie slouží statický měnič 600 V / 26 V, umístěný v přirozeně ventilované skříni pod vozem.

V podobném rozsahu je rekonstruován i vůz K2 evid. č. 1006. U článkové tramvaje budou prozatím ponechány původní podvozky, ovládání kotoučové brzdy středního podvozku bude změněno na hydraulické s protismykovou ochranou. Dokončení jeho rekonstrukce v ÚD DP Brno se předpokládá koncem února. Řada prvků použitých u modernizovaných tramvají T3 a K2 je shodná s novými vozy T6A5.

Základní údaje tramvaje T3R (podle označení ČKD T3M-BN1)

Hmotnost 17,3 t, délka 15024 mm, výška 3075 mm, výkon 4 x 46,8 kW, obsaditelnost 22 míst k sezení + 86 k stání.

Pode dokumentace ČKD zpracoval Tomáš Kocman

Rekonstrukce motorů pro metro

Škoda, Trakční motory provedla 28. 11. 1995 zkoušku prvního páru rekonstruovaných trakčních motorů ruské výroby typu DK-117 pro Dopravní podnik Metro, a. s. Praha. K rekonstrukci došlo na základě špatných zkušeností s repasami, pro které byly motory z Prahy dodávány v tak špatném stavu, že výrobce nemohl garantovat spolehlivost pouze repasovaných motorů. Rekonstruované motory mají provedenou impregnaci rotorového vinutí v teplotní třídě H. Další úpravy přinesly zvýšení parametrů při přetížení, což bude využíváno zejména při extrémním brzdění u modernizovaných vozů. Předpokládaná životnost rekonstruovaných motorů

je 20 let. Při zkouškách snesl rekonstruovaný motor o jmenovitém výkonu 110 kW bez poškození až trojnásobné přetížení při 3 600 ot/min.

Jan Krejčí

Modernizace podvozků s rozchodem 1000 mm

Škoda, Dopravní technika spol. s r. o. dodá Dopravnímu podniku města Liberce a. s. celkem 40 modernizovaných úzkorozchodných podvozků typu 8Ro (rozchod 1000 mm). Prvních 20 kusů bude dodáno do konce roku 1996. Modernizace vychází z již vyrobených modernizovaných normálněrozchodných podvozků typu 7Ro (s primárním vypružením MEGI), jejichž zkoušky a měření proběhly v DP města Brna na voze evid. č. 1608. Výrobce při konstrukci podvozků 8Ro realizoval oprávněně připomínky DP vnesené k podvozkům 7Ro.

Jan Krejčí

— Z PROVOZU —

Vozový park tramvají v ČR v letech 1982 až 1995

Technické muzeum v Brně se v rámci dokumentace MHD již řadu let zabývá též vývojem vozového parku tramvají a trolejbusů našich dopravních podniků. Informace o jeho změnách jsou ziskávány buď přímými dotazy u jednotlivých dopravních podniků nebo sledováním údajů publikovaných v různých tiskovinách. V letošním roce navíc Drážní úřad zjišťoval aktuální stav vozového parku v souvislosti s vydáváním průkazů způsobilosti. Technické muzeum v Brně si tak mohlo ověřit a doplnit svoji evidenci. Z konfrontace oficiálních údajů uváděnými dopravními podniky a neoficiálního průběžného sledování vyplynula řada zajímavých poznatků. Předem nutno ovšem podotknout, že ani údaje publikované v tomto příspěvku nebudu již zcela aktuální a vztahuji se zhruba na první polovinu roku 1995. Dále je nutno si uvědomit, že sledování statistických údajů o počtu provozovaných vozidel naráží na řadu úskalí. Prvním z nich je nesrovnalost mezi počtem vyrobených tramvají podle výrobních čísel a evidenčním stavem vozů jednotlivých dopravních podniků. Je logické očekávat, že oba údaje se budou rovnat. To však platí jen u tramvají T1 a T2. V případě vozů T3 a K2 došlo k případům, kdy byl nově vyrobený vůz zařazen do provozu pod evidenčním číslem starší tramvaje, která byla při nehodě neopravitelně poškozena, takže počet vyrobených tramvají mírně převyšuje evidenční stav. V případě, že byly nové vozy zakoupeny z prostředků na opravy a účetně vedeny jako GO starších vozů, došlo ke změně typu, avšak v evidenci dopravního podniku byl vůz veden jako typ starší. Tak DP Most vykazuje některé vozy jako typ T1 z roku 1956, i když se jedná o dvacet let mladší té trojky. A když pak takový vůz kopí DP Plzeň jako vyfázený, uvede u něj rok výroby 1976 a výrobní číslo fyzicky dávno zrušené tramvaje T1! V tomto ohledu je velmi zajímavý i jeden z dnes libereckých vozů T2. Jde o původně ústeckou tramvaj evid. č. 152 z roku 1960, která byla dlouhou dobu provozována v Ostravě pod evid. č. 594. V přehledu pro Drážní úřad zde DP Liberec uvedl výrobní číslo 151 240. Stejně výrobní číslo je uvedeno v Atlase tramvají u ostravského vozu evid. č. 594. Jedná-li se však skutečně o původně ústecký vůz evid. č. 152, pak toto výrobní číslo nekoresponduje z jeho rokem výroby 1960, neboť na něj navazuje svými výrobními čísly dalších šestnáct ústeckých vozů, vyrobených až koncem roku 1961 (výr. č. 151 241 až 151 266, evid. č. 153 až 168). Zda bylo výše uvedené výrobní číslo v dokumentaci vozu evid. č. 594 uvedeno omylem, bylo dokázat, kdyby pod stejným výrobním číslem existoval jiný vůz. V přehledu, který zpracoval Miroslav Bureš, však výrobní čísla 151 239 a 151 240 nejsou obsazena, přičemž tvoří předěl mezi sérií úzkorozchodných tramvají T2 pro Bratislavu a Ústí nad Labem. Zda tedy tyto dva vozy byly opravdu vyrobeny a jaký byl jejich osud zatím není známo.

Od počátku výroby tramvají unifikované řady T ve vagonce Tatra Smíchov, který lze stanovit na konec roku 1951, kdy byl postaven první prototyp tramvaje T1, bylo do roku 1983 do československých dopravních podniků dodáno celkem 265 tramvají T1, 391 tramvají T2, 1424 tramvají T3, 235 článkových vozů K2 a 2 prototypy T5B6. Celkem tedy 2317 vozů. V tomto počtu nejsou zahrnuty dva vozy K1 a prototyp T5A5, které byly v pravidelném provozu jen krátce. U tramvaje T3 jsou naopak započítány i vozy, jejichž nákup byl formálně vykázán jako GO tramvaje staršího typu nebo byly použity jako náhrada požárem či těžkou nehodou zničeného vozu stejného typu. Podobně i v vozů K2 jsou zahrnuty i náhradní skříň brněnských vozů evid. č. 1024, 1046, 1081 a 1105. Je jasné, že počátkem 80. let byl evidenční stav vozového parku československých dopravních podniků o něco nižší, neboť řada vozů již byly z osobní dopravy vyřazena. Koncem roku 1981 byl počet tramvají v osobní dopravě u dopravních

podniků v Čechách a na Moravě podle jednotlivých typů následující: T1 - 139 vozů (vyřazeno 116), T2 - 275 (vyřazeno 19), T3 - 1080 (vyřazeny 2), T3M - 170, K2 - 125, T5B6 - 2, celkem 1791 tramvají. Z uvedených počtů vyplývá, že podle obsazení evidenčních čísel bylo do dnešní ČR do konce roku 1981 dodáno 255 tramvají T1 (včetně náhradní skříně převzaté z DP Košice), 294 tramvají T2, 1252 tramvají T3, 125 článkových vozů K2 a dva prototypy T5B6. Pokud k uvedeným 1252 tramvajím T3 přičteme 93 košických, 58 bratislavských vozů, náhradní skříně vozů evid. č. 6138, 6163, 6164, 6289, 6457, 6736, 6779 DP Praha, 1497 DP Brno, 221 DP Most, 732, 777 DP Ostrava, 229 (2x), 238, 239, 261, 267, 268, 298, 301, 302 DP Košice, dostaneme se právě k číslu 1424.

Přehled vozového parku tramvají na území ČR na přelomu let 1981/82:

Praha

31 vozů T1 evid. č. 5002, 5006, 5010, 5033, 5037, 5042, 5047, 5054, 5063, 5078, 5079, 5081, 5083, 5091, 5097, 5100, 5101, 5102, 5103, 5109, 5110, 5113, 5114, 5115 až 5120, 5128, 5133

910 vozů T3 evid. č. 6009, 6012 až 6025, 6092, 6101 až 6992 (z toho 102 vozy T3M evid. č. 8005 až 8106), 6795 a 6798 (dodány jako náhrada za rekonstruované vozy T3M evid. č. 8005, 8006), celkem 941 vozů

Plzeň

38 vozů T1 evid. č. 11 až 17, 19 až 27 (ex Praha), 111 až 132, vyřazeny vozy evid. č. 101 až 110, 133

27 vozů T2 evid. č. 134 až 159, nahradní skříně na T1 č. 133, T2 č. 143, zrušen původní vůz evid. č. 143

48 vozů T3 evid. č. 160 až 207, celkem 113 vozů

Most

17 vozů T1 evid. č. 204, 205, 210, 211, 214, 222, 223, 224, 225, 227 až 234, ostatní vozy série evid. č. 201 až 234 reko na T3 dosazením nové skříně

27 vozů T2 evid. č. 235 až 270, vůz evid. č. 271 údajně vznikl jako důsledek výměnného systému GO, který byl umožněn zakoupením skříně vozu T2 z Ústí nad Labem, vyřazeny vozy evid. č. 239, 255, 256, 258, 262, 263, 265, 267, 268, 270

37 vozů T3 evid. č. 201, 202, 203, 206, 207, 208, 209, 212, 213, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 226, 239, 255, 256, 258, 262, 263, 265, 267, 268, 270, 280, 290 až 298

2 vozy T5B6 evid. č. 272, 273, celkem 83 vozy

Liberec

22 vozů T2 evid. č. 6 až 28, vyřazeni vůz evid. č. 10

20 vozů T3 evid. č. 29 až 48, celkem 42 vozy

Brno

89 vozů T2 evid. č. 1401 až 1494, vyřazeny vozy evid. č. 1409, 1411, 1417, 1490, 1491 (na služební)

108 vozů T3 evid. č. 1495 až 1603 (z toho 47 T3M), vyřazeni vůz evid. č. 1501 (na cvičný)

117 vozů K2 evid. č. 1001 až 1132 (evid. č. 1105 po nehodě mimo provoz), celkem 314 vozů

Ostrava

21 dvounápravových motorových vozů evid. č. 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65

20 dvounápravových vlečných vozů evid. č. 181, 183, 184, 187, 188, 195, 199, 200, 202, 204, 206, 207, 210, 211, 212, 213, 217 až 220

43 vozy T1 evid. č. 501 až 544, T2 s karoserií T1 evid. č. 683, vyřazeny vozy evid. č. 520 a 540 (na služební)

105 vozů T2 evid. č. 594 až 699, zrušen vůz evid. č. 683

97 vozů T3 evid. č. 701 až 798 (z toho 21 T3M), u vozů evid. č. 732 a 777 nová skříně T3SU, vyřazeni vůz evid. č. 795

8 vozů K2 evid. č. 802 až 809, celkem 253 vozy řady T + 41 dvounápravových vozů

Olomouc

10 vozů T1 evid. č. 101 až 110

5 vozů T2 evid. č. 111 až 115

30 vozů T3 evid. č. 116 až 145, celkem 45 vozů

Aby byla umožněna obnova stárnoucích tramvajových vozů, byly v roce 1982 obnoveny dodávky tramvají pro tuzemský trh. Jednalo se především o pokračování výroby tramvají T3 v upravené exportní verzi SU, resp. SU-CS, kterých bylo do konce roku 1987 vyrobeno 826 a v druhé polovině roku 1989 ještě dalších 80. Do DP na území dnešní ČR bylo z tohoto počtu dodáno 687 vozů. V roce 1982 byla do Brna, Ostravy a Bratislavě dodána poslední dvacetikusová série článkových tramvají K2. Po vyrobení dvou prototypů tříčlánkových tramvají KT8 v roce 1984, z nichž byl posléze jeden zařazen do pravidelného provozu v DP Ostrava, následovala o dva roky později desetikusová ověřovací sérije. Z ní byly čtyři vozy dodány do

Prahy a dalších šest po dvou do Brna, Mostu a Košic. Sériová výroba nového typu byla zahájena v roce 1989. Do provozu bylo v letech 1986 až 1993 zařazeno celkem 141 vozů sériového provedení, takže celkový počet tramvají KT8 vzrostl na 152, z toho 112 v ČR.

Přehled tramvají KT8 podle výrobních čísel:

1984

173 367 - prot. ČKD

173 368 - prot. ČKD, DP Ostrava evid. č. 1500

1986

175 230 až 233 - DP Praha evid. č. 9001 až 9004

175 234 až 235 - DP Brno evid. č. 1701, 1702

175 236 až 237 - DP Most evid. č. 315, 320

175 238 až 239 - DP Košice evid. č. 500, 501

1989 - 1990

178 241 až 250 - DP Košice evid. č. 502 až 511

178 251 až 270 - DP Praha evid. č. 9012 / 09 / 05 / 07 / 24 / 25 / 13 / 06 / 26 / 27 / 08 / 15 / 11 / 10 / 17 / 14 / 16 / 19 / 18 / 29

178 271 až 285 - DP Ostrava evid. č. 1509 / 14 / 13 / 05 / 15 / 03 / 02 / 10 / 11 / 01 / 07 / 06 / 08 / 04 / 12

178 286 až 294 - DP Praha evid. č. 9026 / 23 / 31 / 21 / 20 / 33 / 30 / 22 / 32

178 295 až 305 - DP Brno evid. č. 1703 až 1713

178 306 až 317 - DP Plzeň evid. č. 288 až 299

178 318 až 326 - DP Praha evid. č. 9035 / 40 / 34 / 41 / 37 / 42 / 36 / 39 / 38

178 327 až 332 - DP Most evid. č. 316, 319, 317, 318, 321, 322

178 333 až 335 - DP Košice evid. č. 530, 531, 532

178 336 až 345 - DP Brno evid. č. 1714 až 1723

178 346 až 370 - DP Košice evid. č. 512 až 529, 533, 534, 537, 535, 536, 538, 539

178 371 až 376 - DP Praha evid. č. 9043 až 9048

1993

179 612 až 616 - DP Brno evid. č. 1724 až 1728

Zajímavý je poměr obnovy vozového parku v Čechách, na Moravě a na Slovensku v letech 1981 až 1993. V Čechách bylo na 1179 vozů, které byly ve stavu v roce 1981, dodáno 472 tramvají T3SU a 68 KT8. Bereme-li vůz KT8 jako dvě vozové jednotky, jde o 608 vozových jednotek, a tedy o 51,6 % obnovu. Na Moravu bylo při výchozím stavu 612 tramvají dodáno 215 vozů T3SU, 17 K2 a 44 KT8, t.j. 320 vozových jednotek, čímž bylo obnoven 52,3 % vozového parku. Na Slovensko bylo v uvedeném období dodáno 219 tramvají T3SU, 3 vozy K2, 40 tramvají KT8 a 76 vozů T6. Jde tedy o 378 vozových jednotek a 127,3 % obnovu parku tramvají, který byl na přelomu let 1981 a 1982 tvořen 297 tramvajemi. V uvedeném počtu není zahrnuto 20 souprav dvounápravových vozů v Ostravě, neboť po zastavení provozu do Hlučína v roce 1982, mohla být část těchto tramvají zrušena bez náhrady, zbyvající vozy byly od roku 1986 nahrazeny dvanácti rekonstruovanými tramvajemi T2 a dnes je provoz do Kyjovic zajišťován jen dvěma soupravami vozů T3. Z toho je zřejmé, že rozšíření provozu tramvají řady T i na ostravskou linku č. 5 nevedlo ve svém důsledku k potřebě zvýšení počtu tramvají tohoto typu.

Nákup nových tramvají po roce 1982 vedl ke zrušení všech zbyvajících vozů T1 do roku 1987 a většiny vozů T2 do roku 1989, s výjimkou DP Brno a Ostrava. Ve větši míře byly vyřazovány i pražské tramvaje T3 z let 1963 až 1966 (téměř polovina původního počtu všech vozů). Některé starší vozy T3 byly zrušeny i v Olomouci a Mostě. Liberecké tramvaje T3 evid. č. 29 až 34 z roku 1985 byly z osobní dopravy vyřazeny již v letech 1982 až 1984. U ostatních dopravních podniků docházelo zatím k rušení tramvají T3 jen výjimečně v důsledku poškození při nehodě. Brně byla v letech 1988 až 1990 vyřazena většina článkových tramvají K2 z let 1966 a 1969.

Po roce 1990 neměly v důsledku ekonomických změn dopravní podniky v Čechách a na Moravě dostatek prostředků na nákup nových tramvají. Jen DP Brno získal v roce 1993 pětikusovou sérii tramvají KT8, která byly vyrobena na export a nebyla odebrána. Naproti tomu oba slovenské dopravní podniky zakoupily celkem 76 tramvají nového typu T6 - Bratislava 46 vozů, Košice 30 vozů. Nutnost vyřadit přestárlé vozy vedla některé dopravní podniky k nákupu vyřazených tramvají z Prahy, případně z Mostu. V roce 1994 tak mohli v Plzni vyřadit poslední již značně zchátralé vozy T3 sérije evid. č. 160 až 169 z let 1964 - 1965. Tento neúnosný stav nakonec vyústil v přidělení 30 % vládní dotace na investice do MHD. To nabízí dopravním

podnikům možnost alespoň částečně modernizovat vozový park buď formou rekonstrukce starších vozů, nebo nákupem nových tramvají T6A5. Za první vlaštovku lze v tomto ohledu považovat deset ostravských vozů T6A5 z roku 1994. Další celkem 110 vozů T6A5 pro Prahu, Brno a Ostravu vyrobených v letošním roce umožní vyfudit další stárnoucí tramvaje. Závěrem se tedy podívejme, jaký byl stav vozového parku tramvaji počátkem roku 1995 (údaj v % ukazuje jaká část vozového parku je tvořena tramvajemi vyrobenými po roce 1981, vozy KT8 jsou považovány za dvě vozové jednotky):

Praha:

- 477 vozů T3 (vč. vozu 8201 ex 6551)
- 102 vozy T3M evid. č. 8005 až 8106
- 291 vozů T3SU evid. č. 7001 až 7292 (vč. vozu 8200 ex 7007), zrušen vůz evid. č. 7004
- 48 vozů KT8 evid. č. 9001 až 9048, celkem 918 vozů (40,1 %)

Plzeň:

- 44 vozy T3 evid. č. 101 až 108, 170, 173 až 207

- 80 vozů T3SU evid. č. 208 až 287

- 12 vozů KT8 evid. č. 288 až 299, celkem 136 vozů (70,27 %)

Most:

- 16 vozů T3 evid. č. 203, 207, 208, 219, 221, 226, 256, 258, 265, 267, 270, 294 až 298, evid. č. 206 a 263 jako služební
- 67 vozů T3SU evid. č. 204, 205, 210, 211, 214, 222 až 225, 227 až 238, 240 až 254, 257, 259, 260, 261, 264, 266, 269, 271, 274 až 279, 282, 283, 284, 300 až 313 8 vozů KT8 evid. č. 315 až 322, celkem 91 vozů (83,8 %)

Liberec:

- 3 vozy T2 evid. č. 21 až 23

- 14 vozů T3 evid. č. 35 až 48

- 33 vozů T3SU evid. č. 49 až 81, celkem 50 vozů (66,0 %)

Brno:

- 19 vozů T2 evid. č. 1407, 1414, 1425, 1450, 1451, 1458, 1461, 1462, 1468, 1469, 1470, 1476, 1478, 1481, 1485, 1487, 1488, 1489, 1492
- 111 vozů T3 evid. č. 1495 až 1603 (z toho 47 T3M), 1653 až 1658, vyřazen vůz evid. č. 1501 (na cvičný), 1513, 1518, 1520 zrušeny
- 113 vozů K2 evid. č. 1003, 1005, 1018, 1023 až 1132
- 48 vozů T3SU evid. č. 1604 až 1652, vyřazen vůz evid. č. 1618
- 28 vozů KT8 evid. č. 1701 až 1728, celkem 319 vozů (34,3 %)

Ostrava:

- 31 vozů T2 evid. č. 595, 598, 600, 613, 614, 619, 627, 636, 640, 647, 650, 651, 655, 657, 658, 659, 660, 662, 666, 671, 680, 681, 682, 684, 685, 688, 690, 691, 694, 696, 698
- 94 vozy T3 evid. č. 701 až 723 (z toho 21 T3M s tyristorovou výzbrojí), 725 až 731, 733 až 780, 782 až 794, 796 až 798, vůz 732 vyřazen a přečíslován na 1008, 724 a 781 služební, vyřazen vůz evid. č. 795
- 10 vozů K2 evid. č. 802 až 811

- 127 vozů T3SU evid. č. 901 až 1027

- 16 vozů KT8 evid. č. 1500 až 1515

- 10 vozů T6 evid. č. 1101 až 1110, celkem 293 vozy (55,3 %)

Olomouc:

- 24 vozy T3 evid. č. 117, 119, 122, 123, 126 až 145

- 39 vozů T3SU evid. č. 146 až 184, celkem 63 vozů (61,9 %)

Počátkem roku 1995 tedy mělo být v ČR v osobní dopravě 53 vozů T2, 712 vozů T3, 170 vozů T3M, 685 vozů T3SU, 123 vozy K2, 112 vozy KT8 a 10 vozů T6, celkem tedy 1865 tramvají. Podíl vozů vyrobených po roce 1981 je $(17 \text{ K2} + 685 \text{ T3SU} + 2 \times 112 \text{ KT8} + 10 \text{ T6}) / (1865+112) = 47,3\%$. Během roku počet tramvají T2 dále klesal. V Brně bylo zrušeno 5 vozů evid. č. 1468, 1469, 1485, 1489, 1492, takže před dodávkou prvních 20 tramvají T6 je zde v provozu 314 vozů. DP Most koncem roku vyřadil oba vozy KT8 z roku 1986 a odprodal je do Miškolce.

Přehled tramvají, které byly jako vyřazené zařazeny zpět do osobní dopravy pod jiným evid. č.:

Ústí nad Labem:

- 151 - Plzeň evid. č. 133
- 152 - Ostrava evid. č. 594
- 153 - Ostrava evid. č. 598
- 154 - Liberec evid. č. 6
- 155 - Liberec evid. č. 25

- 160 - Ostrava evid. č. 597
- 161 - Liberec evid. č. 24
- 162 - Liberec evid. č. 7
- 163 - Ostrava evid. č. 595
- 164 - Liberec evid. č. 8

- 156 - Ostrava evid. č. 596
- 157 - Ostrava evid. č. 599
- 158 - Liberec evid. č. 26
- 159 - Liberec evid. č. 27

Praha:

- 5011 - Plzeň evid. č. 17
- 5034 - Plzeň evid. č. 19
- 5039 - Plzeň evid. č. 11
- 5056 - Plzeň evid. č. 16
- 5059 - Plzeň evid. č. 20
- 5065 - Plzeň evid. č. 21
- 5071 - Plzeň evid. č. 12
- 5089 - Plzeň evid. č. 22
- 5093 - Plzeň evid. č. 23
- 5098 - Plzeň evid. č. 13
- 5105 - Plzeň evid. č. 14
- 5111 - Plzeň evid. č. 24
- 5112 - Plzeň evid. č. 25
- 5121 - Plzeň evid. č. 26
- 5130 - Plzeň evid. č. 27
- 5132 - Plzeň evid. č. 15

Most:

- 217 - Plzeň evid. č. 107
- 218 - Brno evid. č. 1585

Brno:

- 1408 - Brno evid. č. 1469
- 1453 - Brno evid. č. 1470

Ostrava:

- 594 - Liberec evid. č. 21
- 611 - Liberec evid. č. 22

Olomouc:

- 121 - Brno evid. č. 1581

Bratislava:

- 7710 - Brno evid. č. 1658
- 7019 - Brno evid. č. 1131 (jen zadní díl)

Košice:

- 203 - Ostrava evid. č. 683

Tomáš Kučman

Linky MHD v Teplicích.

K 1. lednu 1996 je v Teplicích provozováno 10 trolejbusových linek, označených linkovými čísly 1 až 10 a 8 autobusových linek, označených linkovými čísly 20 až 27.

Trolejbusové linky v Teplicích

Od 1. ledna 1996 došlo v trasování teplických trolejbusů ke změně způsobené uvedením do provozu nové trolejbusové trati. Nová trolejbusová trať obsluhuje teplická sídliště Třešňovka, Bílá Cesta a Nová Ves. Nová trať odbočuje z již dříve vybudovaného odbočení v křižovatce Duchcovská - Lounská a pokračuje ulicí Bílinskou, kde se na křižovatce s ulicí Opavskou dělí ne dvě větve. Jedna větev je ukončena ve smyčce Třešňovka - druhá větev je potom vedena do sídliště Bílá Cesta a po ulici Novoveské a Javorové dosahuje sídliště Nová Ves. Nová trať je dlouhá 3500 m. Do sídliště Nová Ves jsou vedeny trolejbusové linky t-4, t-8 a t-10.

Na novou smyčku Třešňovka zajiždí pouze linka t-8, která při jízdě ze smyčky Sochorova využívá manipulační trať v Dubské ulici a jako jediná je vedena po trati v Jateční ulici.

Od 1. ledna 1996 dochází ještě k další změně v trolejbusové dopravě - pro špatný stav je provozně opuštěn úsek trolejbusové tratě od Dopravního podniku do Novosedlic. Provoz trolejbusů s cestujícími velice zajímavým úsekem s podjezdem pod železniční trati Ústí nad Labem - Teplice zajišťuje vybrané spoje linky t-6 a to pouze k Dopravnímu podniku.

Intervaly na trolejbusových linkách jsou 18 minut ve špičkách pracovních dní, 30 minut v sedlích pracovních dní a linky jsou v provozu přibližně d 5-té hodiny ranní do 23 hodin - linky t-3, t-4, t-9 jsou v provozu do 20 hodin, linka t-8 jezdí do půlnoci. Vyjimkou je 20-ti minutový večerní interval na lince t-1.

O sobotách, nedělích a ve svátky nejezdí linky t-3, t-4, t-9. Intervaly jsou zpravidla 40 minut, pouze na lince t-1 je interval 20 minut.

Vypravenost vozidel je 37 vozů ve špičkách pracovních dní, 21 vozů v sedlích těchto dní a 15 vozů o sobotách a nedělích.

Linka t-1:

ŠANOV I - Nové lázně - Kamenné lázně - Pražská - Divadlo - Kino Oko - Hlavní nádraží - (Benešovo náměstí - pouze zpět) - Alejní - Okresní soud

- Nádraží Zámecká zahrada - Nemocnice - Perla - Sídliště Řetenice -
ŘETENICE
T=18, Z=20

Linka t-2:

ÚJEZDEČEK - Sklářská - Sídliště Řetenice - Perla - Nemocnice - Nádraží Zámecká zahrada - Okresní soud - Alejní - Benešovo náměstí - Kino Oko - Masarykova - Tržnice (pouze tam) - Okresní policie - Trnovany - Pluto - Luna - ANGER
T=23, Z=24

Linka t-3:

ŠANOV I - Nové lázně - Kamenné lázně - Pražská - Divadlo - Benešovo náměstí - Hlavní nádraží - Masarykova - Tržnice (pouze tam) - Okresní policie - Trnovany - Pluto - Luna - ANGER
T=18, Z=20

Linka t-4:

NOVÁ VES - Javorová - Topolová - Bílá cesta - Slovenská - Opavská - Bilinská - Okresní soud (pouze tam) - Alejní - Benešovo náměstí - Kino Oko - Masarykova - Tržnice (pouze tam) - Okresní policie - Červený kostel - Městské sály - Havířská - ZEMSKÁ
T=25, Z=24

Linka t-5:

ÚJEZDEČEK - Sklářská - Sídliště Řetenice - Perla - Nemocnice - Nádraží Zámecká zahrada - Okresní soud - Alejní - Benešovo náměstí - Kino Oko - Masarykova - Tržnice (pouze tam) - Okresní policie - Trnovany - Modlanská - Smet - Šanov II - SOCHOROVA
T=25, Z=26

Linka t-6:

PROSETICE - Prosetice, sídliště - Prosetice, škola - Pražská - Divadlo - Benešovo náměstí - Hlavní nádraží - Masarykova - Tržnice (pouze tam) - Okresní policie - Červený kostel - Městské sály - (Dopravní podnik) - Havířská - ZEMSKÁ
T=19, Z=17

Linka t-7:

ÚJEZDEČEK - Sklářská - Sídliště Řetenice - Perla - Nemocnice - Nádraží Zámecká zahrada - Okresní soud - Alejní - Benešovo náměstí - Divadlo - Cisářské lázně (pouze tam) - Pražská - Prosetice, škola - Prosetice, sídliště - PROSETICE
T=20, Z=17

Linka t-8:

NOVÁ VES - Javorová - Topolová - Bílá cesta - Slovenská - Třešňovka - Opavská - Bilinská - Okresní soud - Nádraží Zámecká zahrada - Nemocnice - Nemocnice, Libušina - Jateční - Křížkova - Benešovo náměstí - Kino Oko - Masarykova - Tržnice (pouze tam) - Okresní policie - Trnovany - Modlanská - Smet - Šanov II - SOCHOROVA
T=33, Z=36

Linka t-9:

PROSETICE - Prosetice, sídliště - Prosetice, škola - Pražská - Divadlo - Benešovo náměstí - Hlavní nádraží - Masarykova - Tržnice (pouze tam) - Okresní policie - Trnovany - Modlanská - Smet - Šanov II - SOCHOROVA
T=22, Z=21

Linka t-10:

NOVÁ VES - Javorová - Topolová - Bílá cesta - Slovenská - Opavská - Bilinská - Okresní soud - Alejní - Benešovo náměstí - Kino Oko - Masarykova - Tržnice (pouze tam) - Okresní policie - Trnovany - Pluto - Luna - ANGER
T=25, Z=26

Vysvětlivky:

T - jízdní doba tam (trasa, jež je uvedena) v minutách

Z - jízdní doba zpět v minutách

Autobusové linky v Teplicích:

V souvislosti s uvedením do provozu nové trolejbusové tratě došlo ke změnám v linkování autobusové dopravy. Vypravenost autobusů je 29 ve špičkách pracovních dní, 15 v sedlech těchto dní a pouze 11 autobusů o sobotách a nedělích.

Linka a-20:

HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Kino Oko - Benešovo náměstí - Mánesovo náměstí - Dubská - Nádraží Lesní brána - Lesní brána, křížovatka - Pozorka, sklárna - Dubi III, náměstí - Mstišov, vjezd - Mstišov, náměstí - Mstišov, škola - MSTIŠOV

Linka a-21:

(VŠECHLAPY) - STŘELENÁ SÍDLIŠTĚ - Střelná u kapličky - Košťany, škola - Košťany - Košťany, vjezd - (OLDŘICHOV BARBORA) - Kamenný pahorek - Hudcov - Výšina - Hudcov Panoramá - (Řetenice SP) - (ŘETENICE) - Sídliště Řetenice - Perla - Nemocnice - Nádraží Zámecká zahrada - Okresní soud - Alejní - Benešovo náměstí - Kino Oko - Masarykova - Jankovcova - Plavecká hala - Doubravská - Areál Labe - Šrámkova - Šanov II, škola - PANORÁMA

Linka a-22:

(ÚPOŘINY NÁDRAŽÍ - Úpořiny NBC - Úpořiny hostinec - Bystřany, škola - Bystřany, domov důchodců) - BYSTRÁNY - Bystřany, přejezd - (Prosetice) - Plynárny - Pražská - Divadlo - Kino Oko - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - (Hlavní nádraží - Křížkova - Jateční - Nemocnice Libušina - NEMOCNICE - Nádraží Zámecká zahrada - Okresní soud - Alejní) - Benešovo náměstí - Divadlo - Cisářské lázně - Pražská - Plynárny - (Prosetice) - Bystřany přejezd - BYSTRÁNY - (Bystřany, domov důchodců - Bystřany, škola - Úpořiny, hostinec - Úpořiny NBC - ÚPOŘINY NÁDRAŽÍ)

Linka a-23:

(RUDNÉ DOLY) - SOBĚDRUHY - Sobědruh, náměstí - Sportovní hala - Bohosudovská - Pluto - Trnovany - Okresní policie - Masarykova - Kino Oko - Benešovo náměstí - Mánesovo náměstí - Dubská - Nádraží Lesní brána - Lesní brána, křížovatka - Pozorka, sklárna - Dubi III, náměstí - Dubi III, pošta - Dubi II, škola - (Dubi II, u potoka - Dubi II, náměstí - Dubi II - Dubi II Řempo) - Tovární - Dubi I, jesle - Český porcelán - Dubi, požární zbrojnica - Dubi I, Městský úřad - Dubi I, škola - Dubi I, kostel - DUBÍ I, LÁZNĚ - (Hotel Sport - DUBÍ NÁDRAŽÍ)

Linka a-24:

ÚJEZDEČEK - Sklářská - Sídliště Řetenice - Perla - Nemocnice - Nádraží Zámecká zahrada - Okresní soud - Alejní - Benešovo náměstí - Kino Oko - Hlavní nádraží - Mánesovo náměstí - Novosedlická - Novosedlice, náměstí - Novosedlice, pošta - Novosedlice, hřbitov - Lesní brána, závod - Lesní brána, křížovatka - Stavební stroje - Dubi III, pošta - Rudolfova huť - Dubi, čerpací stanice - (Dubí požární zbrojnica - Běhánky, Dubská - Běhánky - Běhánky, Dubská - Dubi, požární zbrojnica) - Dubi I, Městský úřad - Dubi I, škola - Dubi I, kostel - DUBÍ I LÁZNĚ - (Hotel Sport - DUBÍ NÁDRAŽÍ)

Linka a-25:

PANORÁMA - Šanov II, škola - Šrámkova - Areál Labe - Sochorova - Šanov II - Smet - Modlanská - Pluto - Luno - Havířská - Zemská - Dopravní podnik - Novosedlice Lipa - Novosedlice, pošta - Bystrická - SEKO - Papíry - Dubi II, Řempo - Tovární - Dubi I, jesle - Český porcelán - DUBÍ POŽÁRNÍ ZBROJNICE - Dubi, čerpací stanice - Rudolfova huť - Dubi III, pošta - Dubi II, škola - Dubi II, Řempo - Papíry - SEKO - Bystrická - Novosedlice, pošta - Novosedlice Lipa - Dopravní podnik - Zemská - Havířská - Luna - Pluto - Modlanská - Smet - Šanov II - Sochorova - Areál Labe - Šrámkova - Šanov II, škola - PANORÁMA

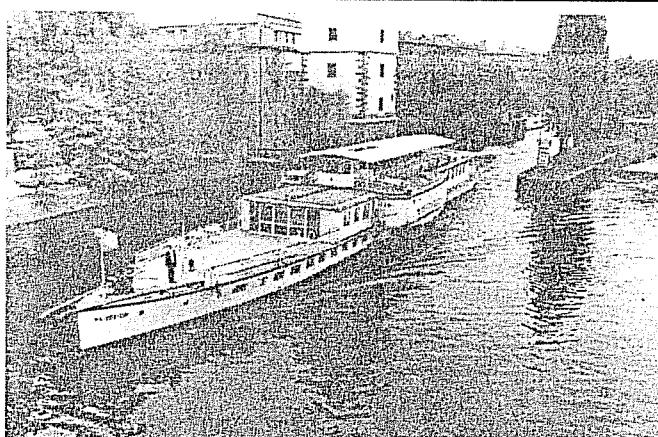
Linka a-26:

PANORÁMA - Šanov II, škola - Šrámkova - Raisova - Plavecká hala - Jankovcova - Masarykova - Kino Oko - Benešovo náměstí - Mánesovo náměstí - Novosedlická - Novosedlice náměstí - Novosedlická - Mánesovo Náměstí - Benešovo náměstí - Kino Oko - Masarykova - Jankovcova - Plavecká hala - Raisova - Šrámkova - Šanov II, škola - PANORÁMA

Linka a-27:

(ÚJEZDEČEK, OBEC) - ÚJEZDEČEK - Sklářská - Sídliště Řetenice - Perla - Nemocnice - Nádraží Zámecká zahrada - Bilinská - Koupaliště - Valy - Cisářské lázně - Divadlo - Benešovo náměstí - Hlavní nádraží - Masarykova - Okresní policie - Červený kostel - Městské sály - (Havířská - Zemská) - Dopravní podnikem - Novosedlice Lipa - Novosedlice, pošta - (NOVOSEDLICE) - Novosedlice, škola - Proboštov, teplárna - Proboštov, škola - Proboštov, náměstí - Přítkovská - PROBOŠTOV - (PŘÍTKOV).

Zpracováno dle knižního vydání jízdního řádu MHD v Teplicích vydaného nakladatelstvím Wolf, dle časopisu Severočeská doprava stejného nakladatelství a dle vlastních poznámek. Ladislav Kašík



Plavební sezóna se opět pomalu blíží... Kolesový parník VYŠEHRAD (ex DĚVÍN) vyplovává z plavebního kanálu Smíchov a míří pod Jiráskův most k centrálnímu přistavišti PPS. Foto 23. 9. 1995, neg. LK 1228/34 © Ladislav Kašík.

Hromadná doprava versus individuální doprava ve městech

Při pohledu do loňských předvánočních brněnských ulic beznadějně upsaných osobními automobily mne napadlo, jak by to asi dopadlo, kdybychom místo hromadné dopravy chtěli všichni použít dopravu individuální. Máte-li tedy chuť, zkuste se zamyslet se mnou.

Na začátku byla samozřejmě doprava individuální. Pěšky, bohatější koňmo, ti ještě bohatější kočárem taženým koňmi. První vlaštovky pro přepravu více osob se objevily ve formě omnibusů, kdy pár koní byl schopen přepravit více zájemců než jednoho městana. Následovala tramvaj tažená koňmi, parní lokomotivou nebo tramvaj elektrická a ji začali ti bohatější konkurovat silou benzínového motoru. Všichni se pohybovali po jedné komunikaci a snad se vzájemně respektovali, i když pamětníci vypravují, že při střetu se považoval automobil na kolejích za větcelce. Nicméně s postupem času začalo přibývat těch, kterým se nechtělo chodit pěšky, těch, kteří se z venkova přesídlovali do města i těch, kteří zvýšenou reprodukční činností přispěli ke zvedající se populaci křivce, a protože se ulice městských center přiliš nezměnily, začalo v nich být najednou těsně.

Hromadná i individuální doprava má své výhody a nevýhody. Hromadná je schopna přepravit najednou velké množství osob, ale ty osoby již nemusejí vždy sedět, musejí na svůj dopravní prostředek nějaký čas čekat, napřed k němu ale musejí dojet a on je potom nemusí vždy dovézt tam, kam potřebuju. Výhody tedy spočívají víc v prospěchu všeobecném než v prospěchu osobním. Naproti tomu individuální doprava nejčastěji dopravním prostředkem - osobním automobilem - je schopna přepravit najednou maximálně pět osob. Všimněte si ale, že pět osob je rarita. Ještě tak v noci z diskoték, kdy se tam omladiny nasouká tolík, že se tak tak zavřou dveře. Ve dne nejčastěji jeden, občas dva, vyjímečně tři. Zřejmě proto, že výhody individuální dopravy jsou výhodné právě pro toho jednoho, který je cestujícím a zároveň sám sobě řidičem a nastoupí si tedy kdy chce, jede si kam potřebuje, zastaví si kde chce, nemusí na žádný dopravní prostředek čekat, může si sám zpívat, hrát a není při tom nikým omezován. Možná proto se druhá, třetí nebo další osoba v automobilu cítí tak trochu jako cestující v hromadném dopravním prostředku a než jet s někým a podřízovat se jeho připadným rozmarům, tak raději sám v jiném autě. Pokud ale počet automobilů takto roste (a on bez nadsázkы roste), začnou si časem zavazet navzájem. Organizátor dopravy je musí směšnat do pruhů, na křižovatkách pouštět chvíli jeden směr a chvíli druhý směr, některé ulice udělat jednosměrné, další rozšířit, stavět obchvaty, tranzitní komunikace, podjezdy, nadjezdy. Průjezd také brání hromadná doprava, která, jsouc si vědoma svých obecných výhod, žádá po organizátorovi preferenci. Té se ji taky občas dostane, leč často jenom teoreticky. Vždyť ten organizátor je také osoba užívající svůj automobil a automobil je dopravním prostředkem též pro ty, kteří ze zastupitelských lavic mají preferenci schvaní. Tak proč by si znepříjemňovali své vlastní cestování?

Ted' ale vážně, jak lze vlastně preferovat hromadnou dopravu:

- vyhradit pro ni ulice nebo jízdní pruhy
- nastavit pevné signální plány světelně řízených křižovatek tak, aby respektovaly specifiku hromadné dopravy (pobyt na zastávkách, rychlosť průjezdu přes kolejové nebo trolejové objekty) a přitom umožnily průjezd křižovatkou bez zastavení
- poprvé signální plány světelně řízených křižovatek nastavit tak, aby průjezd proběhl bez výrazného zpomalení
- stanovit přednost v jízdě před individuální dopravou tam, kde provoz není řízen světelnou signalizací
- budovat mimoúrovňová křížení

Vedení města, které se rozhodne pro výše uvedená preferenční opatření, musí udělat ještě další zvýhodňující kroky, aby se hromadná doprava stala pro občany přitažlivější. Je to rychlosť dopravního prostředku, dobrá dostupnost zastávek (přiliš husté zastávky mají ale vliv právě na rychlosť), krátké intervaly mezi jednotlivými spoji, návaznosti v přestupních uzlech, přijemná vozidla (tj. v zimě vytápěná, v létě když ne klimatizovaná, tak alespoň účinně větraná, s pohodlnými sedadly v dostatečném počtu, intenzivně osvělená, s jasným informačním systémem atd.). Pro cestujícího musí být rovněž přijatelná cena jízdného, výrazně nižší, než při použití osobního automobilu. Provoz městské hromadné dopravy nesmí probíhat na bázi komerční - nelze na něm vydělávat peníze, lze na něm ozdravět ovzduší, zklidnit ulice. Pak vozidla zaplněná víc jak ze 60 % se nesmí považovat za ještě výhovující a když takto obsazena nejsou, dopravu prostě omezit. Specifickým problémem každého města jsou centra s tzv. pěši zónou. Tady se poměrně tvrdě potlačuje individuální doprava, leč zejména ve velkých městech se do pěši zóny chtějí dostat i ti, kteří se to pěšky zdá daleko nebo si obstarají těžší či objemnější nákupy a chtějí je pak odvázet.

Vzniká pak dilema - pustit do centra nebo vyloučit i městskou hromadnou dopravu? Domnívám se, že pokud centrem s pěši zónou nevede metro nebo nadzemní dráha, je nejvhodnějším dopravním prostředkem tramvaj. Zabere poměrně úzký pás komunikace, zpravidla se drží v kolejích a má tak vymezený svůj koridor, kolem něhož se lze bez obav pohybovat. Samozřejmě v centru by nemusely jezdit mamutí vozy pro 250 cestujících, stačila by lehká pouliční tramvaj s krátkými intervaly vhodně začleněná do systému MHD. Města bez tramvajové dopravy by se nemusely bát vpustit do centra trolejbus či ekologicky čistý autobus; ovšem vyčlenit mu koridor podobný tramvajovému pásu. Obsluhu pěši zóny je třeba chápat jako další nabídku občanům ve prospěch hromadné dopravy.

Je ledn, mrzne, leží sníh, tramvaje bez problémů projíždějí brněnskou ulici Pekařskou, Cejlem, Lidickou, Křenovou, autobusy a trolejbusy nepostavávají ve frontách před křižovatkami. Leč peněz je málo, tak MHD omezíme, vždyť to není ještě tak narvané. Přijde jaro, odpadnou problémy se startování studeného motoru a škrábáním zamrzlého skla, tak ten automobil zase vytáhneme, vždyť benzin se zas tak nezdářil. A než se zase mačkat a čekat před křižovatkou, než projede patnáct lidí v dvanácti automobilech, aby se pohnula tramvaj s dvěma stovkami pasažérů, to si ráději připlatím. Není moudré město, které na hromadné dopravě šetří.

Ivan Nedělka

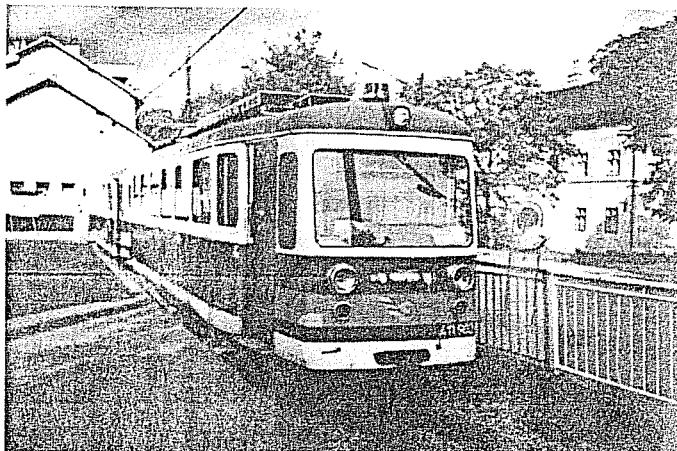
Z historie a současnosti úzkorozchodné dráhy

Trenčianská Teplá – Trenčianske Teplice

27. 7. 1909 byl zahájen provoz na trati Trenčianská Teplá – Trenčianské Teplice. Tato trať byla od počátku jednokolejná s rozchodem 760 mm, elektrifikovaná stejnosměrným napětím 750 V. Její provozní délka je 5,5 km, v km 3,5 byla postavena výhybna 73 m dlouhá (dnešní Kaňová). Majitelem dráhy byla akciová společnost Hölak - Trenčianské Teplice Villámos Vasút se sídlem v Budapešti. V roce 1918 přešel provoz dráhy do správy ČSD. 26. 7. 1941 byla dokončena stavba nového nádraží v Trenčianských Teplicích. V počátcích provozu tvořily vozový park tři motorové vozy evid. č. 1 až 3, dva vlečné vozy uzavřené a dva letní, dva nákladní vozy (otevřený a uzavřený). V roce 1911 byl pořízen nákladní motorový vůz.

Vozová statistika nejstaršího provozního období je svým způsobem dodnes obestřenou rouškou tajemství. Fotografie dokládají prakticky jen číslování motorových vozů. K vlečným existují pouze písemné informace. Z typových náčrtků zavřených vlečných vozů se dovidíme čísla 14 a 15, z výkresu Ganz (1911) a z maďarského článku se dovidíme o evid. č. 12 otevřeného vleku (většího). Vzhled a provedení menšího otevřeného vleku je neznámý. Otevřený nákladní vůz měl pivovně evid. č. 101 (objeveno na podélníku). Motorový nákladní vůz byl snad novostavbou nebo přestavbou (v tom případě byly původně dodány dva zavřené nákladní vozy). Mimo čtyřnápravové vozy z padesátých let se na této dráze objevil i osobní vlečný vůz ex Antalovce. Mnoho nových a jasnějších informací v tomto směru nepřináší ani německá publikace Tramvaje v ČR a SR (od českých autorů). V tabulce vozové statistiky je uvedeno číslování vleků opět nejasné, vlek evid. č. 12 je uveden jako výrobek Györ (ve skutečnosti Ganz), otevřený nákladní vlek Jk evid. č. uvedeno výběc nemá. (Redakční poznámka Roman Šiler)

Přesto, že již na přelomu 20. a 30. let se projevovala malá kapacita osobních vozů, jejich nízký výkon a častá poruchovost, podařilo se získat nové vozy až v roce 1951. Šlo o čtyřnápravové motorové vozy řady M 46.001 až 003 a tři vlečné vozy Balm/ü 649 až 651. Motorové vozy a vlečný vůz Balm/ü 649 byly vyrobeny v roce 1950 vagónkou Tatra Studénka, zbylé dva o rok později v České Lipě. V té době byly v provozu ještě původní motorové



Motorový vůz 411 902-0 s řídicím vozem 911 902-5 na nádraží Trenčianská Teplá v modrém laku. Foto 17. 9. 1995 © Adam Tatranský.

vozu u ČSD označené řadou M 24.001, 003 a 004, vůz M 24.002 byl v roce 1944 při partyzánské akci ve výhybně Kaňová zcela zničen a proto vyrázen. Vozy M 24.003 a 004 byly roku 1957 prodány do Lubochně, M 24.001 zůstal v Trenčianské Teplé nadále jako pracovní vůz do roku 1959, kdy byl sešrotován. Roku 1973 byl po nehodě sešrotován i nový vůz M 46.001.

Koncem 70. let se na motorových vozech začala projevovat nedostatečná údržba, která byla způsobena nedostatkem náhradních dílů. Uvažovalo se dokonce o zrušení tratí a jejím nahrazení autobusy. Roku 1981 se zvažovala přestavba tratě na rozchod 1000 nebo 1435 mm a použití vozů T5C5 z ČKD. Tento návrh však nebyl uskutečněn, protože v téže době bylo rozhodnuto o rekonstrukci stávajících vozů s použitím části výzbroje tramvaje typu T, podmínkou bylo snížení trolejového napětí na 600 V (provedeno roku 1984 při zahájení rekonstrukce vozů).

V dubnu 1984 byla v Dopravním podniku města Ostravy dokončena rekonstrukce vozu EMU 46.003. Rekonstrukce spočívala ve výměně elektrické výzbroje s použitím původních trakčních motorů a podvozků, v přestavbě stanoviště řidiče, odpory byly přemístěny na střechu, byly vyměněna čelní i boční okna. Interiér byl obložen umakartem, zabudovalo se zářivkové osvětlení a nový typ sedadel z tramvaje T5C5. Vůz byl po rekonstrukci přečíslován na EMU 46.1001, později na 411 901-2. Z kapacitních důvodů již DP Ostrava v rekonstrukcích nepokračoval a další vozy byly přestavěny v RD Vrútky. V lednu 1987 byla dokončena rekonstrukce vlečného vozu Balm/ú 649 na motorový s označením EMU 46.1003, později 411 903-8. V červnu 1988 byl přestavěn motorový vůz EMU 46.002 na 411 902-0. Nakonec v roce 1989 provedlo RD rekonstrukci zbylých vlečných vozů Balm/ú 650 a 651 na řídici řady 911 901-7 a 911 902-5.

V současné době jsou v provozu dvě soupravy 411 901-2 + 911 901-7 (červený nátěr) a 411 902-0 + 911 902-5 (modrý nátěr). Vůz 411 903-8 jezdí sám. V Technickém muzeu v Brně jsou zachovány tři z původních vozů - motorový vůz evid. č. 3 z roku 1909, lehký vlečný vůz C/ú 301 z roku 1911 (rekonstrukci obou vozů provedly ŽOS Krnov na náklady TMB, motorový vůz je bez elektrické výzbroje) a otevřený nákladní vůz J 101 z roku 1909 (prozatím bez rekonstrukce, ovšem prakticky v původním stavu).

Pode vyjádření odborového orgánu Federace rušňovodičů a prevádzkových pracovníků zúčastněných na dopravní službě na této trati z 21. II. 1994 a publikace "80 let vývoje a vývoj výroby a provozu vozidel na trati Trenčianská Teplá - Trenčianské Teplice" zpracoval Otto Bittner

— PŘECETLI JSME ZA VÁS —

O nových tramvajích v Drážďanech

(doplňek článku v Informacích MHD č. 200)

V časopise Blitz č. 4/94, který vydává zájmový kolektiv dopravního podniku v Mannheimu, jsou kromě dvou návrhů karosérie uvedeny ještě tyto údaje: typ NGT 6DD, délka přes spřáhla 30 m, délka vozové skříně 29,2 m, šířka 2,3 m, hmotnost 31,6 t, počet míst k sezení 87 (uspořádání 2+1), k stání 97 (4 os./m²), nejvyšší rychlosť 70 km/hod., motory o výkonu 4 x 95 kW, výška podlahy nad TK 350/560 mm.

Vozy, jejichž projekce se připravuje od počátku roku 1994, jsou opatřeny vodou chlazenými tranzistory, elektrohydraulickými brzdami a rekuperací. Navržený vůz je šestinápravový, krajní podvozky jsou hnací, prostřední je

běžný. Výrobu zajišťuje "Sachsen Tram Konsortium", do kterého patří SIEMENS AG Dresden, Waggonbau Bautzen, ABB HENSCHEL Dresden, VEM Elektroantriebe GmbH Dresden a DUEWAG AG Düsseldorf. Ještě do konce 20. století má 83 objednaných vozů nahradit ty vozy z ČKD, které nebudu modernizovány.

Otto Bittner

Přístup pro všechny

je název článku A. Braddocka z odboru pro tělesně postižené cestující (Londýn). Konstatuje, že pojem TP cestujících je širší než se obvykle uvádí. Nejdé jen o typické vozičkáře a slepcy s bilou holí. Nutno počítat i s osobami slabozrakými, neslyšícími a pacienty s těžkou arthritidou či srdečními chorobami. Potíže s použitím dopravního prostředku mohou mit i ženy s malými dětmi či s velkým nákupem. Nízkopodlažní tramvaje a autobusy jsou dobrým pro všechny. Otázku je, kdo zaplatí zvýšené náklady na pořízení těchto vozidel. Je zřejmé, že tzv. paratranzit vozidel určeným výlučně pro TP vyde mnemem dráž. I když přesun "ode dveří ke dveřím" by byl ideální. Ještě náročnější na finanční obsluhu je domácí péče o osoby, které jsou schopny pohybu mimo dům. Východiskem (i ekonomickým) může být standardizace nemnoha typů nízkopodlažních tramvají, LR souprav a autobusů. Pak mohou ceny vozidel klesat. Standardizace by se měla týkat celé dopravní infrastruktury: chodníků, zastávek, krytých nástupišť. Bohužel, počátkem 20. století byly tělesně postižení lidé (včetně válečných veteránů) považováni za vyřazenou vrstvu obyvatelstva, která nemá v tramvajích místo. Stejně náhledu byli spočátku i stavitele metra. Rychlý vývoj medicíny mezi oběma válkami ukázal možnosti léčení četných nemocí a neduhů. Tělesně postižení byli vráceni do každodenního života. V druhé polovině století díky soustředěnému zájmu o zdravotní péči se stala řada tělesně postižených rovnocennými uživateli veřejné dopravy. Bylo nemyslitelné budovat tramvajové sítě a projektovat tratě metra bez ohledu na starší a postižené osoby. (Platné pro Anglii a po čase i u nás.)

Veřejná doprava opět na politické scéně

konstatuje T. Depledge, ředitel DP v Blackpoolu (GB). Je to proto, že doprava nesčíslného počtu osob hromadnými prostředky se stala velkým „byznisem“. Je faktum, že cestujeme hodně, snad až příliš mnoho. Před 60 lety lidé žili blíže práci, rodině i přátelům: večer šli do kina či na tanec. Nakupovali v okolí bydliště a jezdili busem či vlakem jen o svátcích. A přesto již v roce 1938 na konferenci o dopravě v Manchesteru se volalo po řešení dopravního chaosu (tehdy ještě zvládnutelného). Problém se za 55 let nezměnil, jejich stupnice se však hrozivě rozšířila. Politická reprezentace pochopila, že veřejná doprava zrcadlí změny ve společnosti: nároky na rychlosť, spolehlivosť a pohodlí rostou. Objevil se požadavek propojení různých typů veřejné dopravy. Představa, že osm os je progresem a dvě osy jsou zastarálé může být mnohde mylná. (Vzpomeňme na úzké a křivolaké uličky v Lisabonu.) Naopak heslo ražené před 50 lety: „Jed' autem musíš-li, použij autobus a tramvaj můžeš-li“ je vhodné i pro současnost. Proto vyzval v březnu 1995 britský ministr dopravy plánovače dopravních systémů k přednostnímu rozvoji veřejné dopravy. Považoval za mylnou filozofii raženou v Německu, že autobusy a tramvaje jezdí jen chudí, starci, školáci a přívandrovaci, tj. zástupci čtyř A, jak začínají jejich označení v německém překladu.

Die LRMT vydala a zpracoval Oldřich Fischer



Spanilou jízdou by se dala nazvat mise předváděcího autobusu Karosa - Renault po českých městech. Je chvályhodné, že se český výrobce s bohatou tradicí snaží o inovaci, respektive o výrobu vozidla na solidní evropské úrovni. To, co bylo potenciálním zákazníkům předvedeno, však již české příliš není. Vcelku ale není divu - tuzemský vývoj trošku pospal a při spojení s jednou z největších francouzských automobilů je výroba (či snad montáž) vyvinutého a vyzkoušeného typu vozu nasnadě. Na paty Karose však patrně začnou šlapat další výrobci - první naši vlaštovkou bude patrně ohlášený autobus Škoda z Ostrava. Foto 16. 12. 1995 © Eduard Němec.

