Zaplaceno v hotovosti

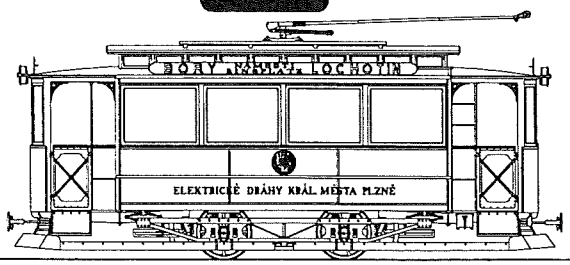
NOVINOVÉ VÝDLATNÉ

INFORMACE MHD

TRAMVAJKLUB BRNO

Číslo 212

Brno 29. listopadu 1996



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) 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.

Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná dne 7. 1. 1997 opět v sále autoškoly DPMB v Pisárkách. Na programu bude videopořad o dopravě ve Švýcarsku, který připraví Michal Hartl. Na schůzi bude též poslední možnost osobně uhradit v hotovosti členský příspěvek na příští rok. V případě platby složenkou je nutno zaplatit do 20. 12., aby platba byla připsána na účet ještě před koncem roku 1996.

Zdeněk Nesiba

Termíny schůzí TKB v roce 1997

Členské schůze se budou již tradičně konat první úterý v měsíci. Pouze v srpnu se schůze nekoná a v květnu bude vzhledem ke konání zájezdu termín posunut. Jde tedy o následující data:
7. 1., 4. 2., 4. 3., 1. 4., 13. 5., 3. 6., 1. 7., 2. 9., 7. 10., 4. 11., 2. 12..
Výborové schůze budou vždy třetí úterý v měsíci, mimo červenec, kdy schůze výboru odpadá.

Rozloučení s rokem 1996

se bude konat v podnělí 16. prosince 1996 v Dělnickém domě v Juliánově. Začátek bude v 18 hodin. Účastníky čeká občerstvení, víno a zpěv. Všichni příznivci MHD jsou srdečně zváni.

Zájed Tramvajklubu

Tramvajklub Brno pořádá v termínu 25. 4. 1997 (pátek odpoledne) až 11. 5. 1997 (neděle) již tradiční rotelový zájezd autobusem ČSAD Veselí nad Moravou, tentokrát do Turecka. Trasa povede přes Maďarsko, Rumunsko a Bulharsko. Vedení jedné cesty přes Jugoslávii bude zváženo podle politické situace v této oblasti a případného zrušení vízové povinnosti. Předpokládaná základní cena bude přibližně stejná jako v loni, t. j. cca. 8 000,– Kč. Zálohu 4 000,– Kč je možno uhradit vedoucímu zájezdu Zdeňku Nesibovi buď osobně na lednové schůzi, nebo poštou na jeho adresu Branky 25, 664 41 Ostopovice. Na zadní stranu ústřižku složenky laskavě napište číslo platného pasu a rodné číslo. Tytéž údaje sdělte i při placení v hotovosti. Podrobnosti budou uvedeny v dalších číslech Informací MHD.

Výbor Tramvajklubu Brno

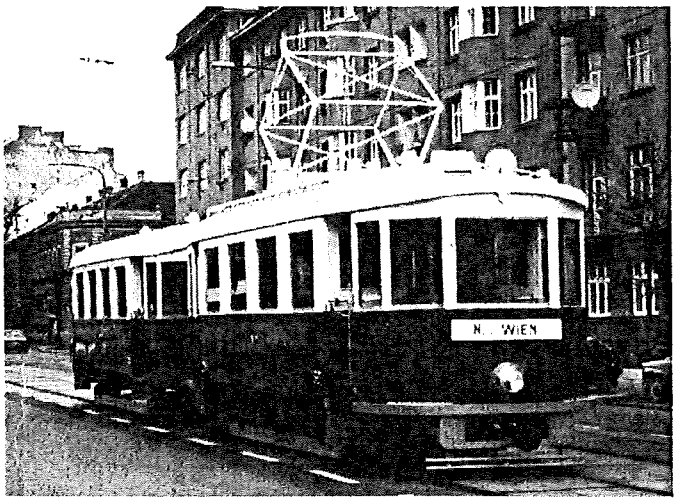
— AKTUALITY —

Novinky MHD v Brně

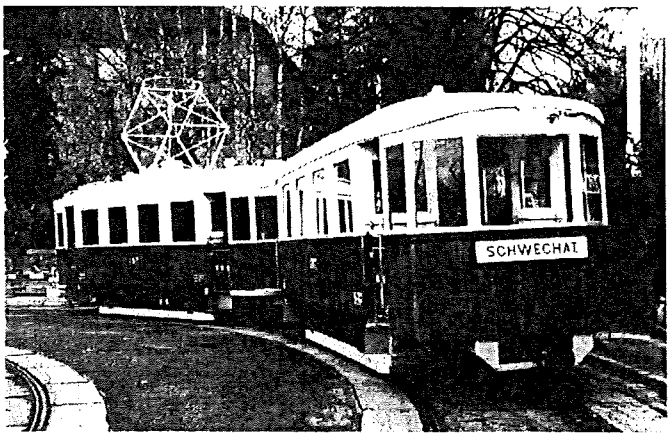
• 30. listopad 1996 by měl být posledním dnem provozu trolejbusů ŠKODA 9Tr. Tohoto posledního dne se dožije (doufejme) poslední jezdící mohykán s evidenčním číslem 3144. I když nebylo možno tuto zprávu publikovat dříve, snad se poslední den provozu tohoto významného typu vyráběného v různých sériích od roku 1963 podaří všem zájemcům dostatečně zdokumentovat.

• Zájem o nákupy v hypermarketu Globus předčil všechna očekávání, a tak od prvního dne otevření pro veřejnost nabídka autobusové linky 42 naprosto nestačila poptávce. Organizovaly se proto posilové spoje až na trojnásobek původní kapacity, a když po čtrnácti dnech zájem neutichl, byl přepracován jízdní řád linky 42. Ani posílený jízdní řád však není nic platný, když se příjezdové komunikace včetně obratiště ucpou osobními automobily, jejichž posádky tlačí nákupní vozíky po prodejně. Pak se musí řešit náhradní ukončení linky a improvizovat jízdní řád.

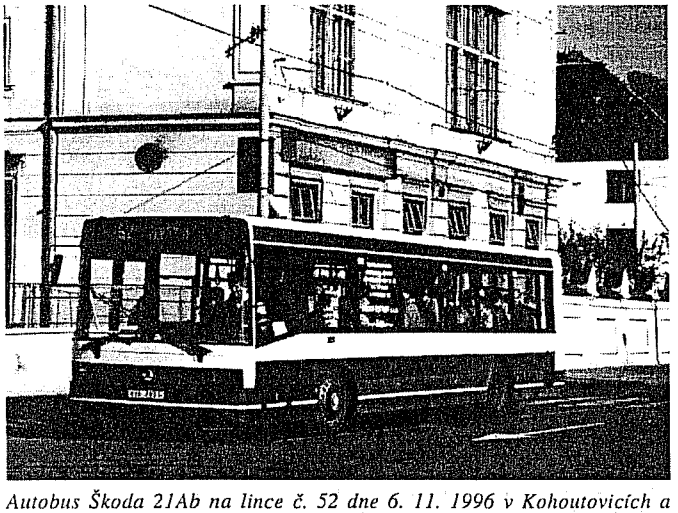
• Omezení MHD v období vánočních a novoročních svátků bude



Souprava L.W.P. včele s motorovým vozem CM^s 1607 u zastávky »Kartouzská«. Foto 9. 11. 1996 © Tomáš Kocman.



Pohled soupravu motorového vozu CM^s 1607 a vlečného vozu C 1533 ve smyčce Řečkovice. Motorový vůz můžeme téměř považovat za brněnský, vzhledem k počtu těchto vozů, které skončily svou pouť právě v Brně. Vlek však měl brněnskou premiéru. Foto 9. 11. 1996 © Roman Šiler.



Autobus Škoda 21Ab na lince č. 52 dne 6. 11. 1996 v Kohoutovicích a na Mendlově nám. Foto © Tomáš Kocman

provedeno od 23. 12. 1996 do 3. 1. 1997. Značné „roztrhání" pracovních dnů svátky dává tušit hodně dovolených či nadpracovaných směn, a tím nízkou poptávku po MHD ve špičkách.

• Nejvýznamnější událostí je zavedení pásmového tarifního systému připravované k 1. 1. 1997. Cílem je podporování finanční spoluúčasti obcí na MHD, regulace spoluúčasti města Brna na zajištění mimoměstské dopravy a spravedlivější cenové ohodnocení ujeté vzdálenosti cestujícím. Pro začátek budou stanovena tři tarifní pásma, z nichž 1. a 2. jsou pásmy městskými a 3. pásmem mimoměstským. Podrobné informace pro cestující veřejnost budou zveřejněny v magistrátních novinách Haló Brno a denním tisku.

Ivan Nedělka

• Koncem října a počátkem listopadu 1996 byl do Brna zapůjčen nízkopodlažní autobus Škoda 21 Ab. S vozem se mohli brněnští cestující setkávat na autobusových linkách a-52 Mendlovo náměstí – Žebětín a na a-54 Žebětín – Bystrc, ZOO – Kníničky. Jde o prototyp nízkopodlažního autobusu označeného typově jako Škoda 21 Ab. Autobus je výrobkem firmy Škoda Ostrov. Autobus má shodnou karoserii s nízkopodlažním trolejbusem Škoda 21Tr, který je již připraven do sériové výroby. Účelem předváděcích jízd autobusu je získání případných zákazníků. Autobus je nabízen za cenu cca 4,1 mil Kč. Autobus byl v Brně v provozu od 26. 10. 1996. Např. v sobotu dne 2. 11. jezdil na a-52, 3. a 4. 11. na lince a-54 a dne 5. 11. 1996 a 6. 11. 1996 na lince a-52 (byl nasazen na pořadí, které jezdí vůz evid. č. 7418). Podlaha vozu je pouze 360 mm nad zemí (oproti 890 mm u stávajících Karos. Vůz je vybaven motorem MAN o obsahu cca 8 litrů (což jsou 2/3 obsahu motoru dnešních autobusů Karosa) o výkonu 162 kW. Motor má velice klidný a tichý chod, řidiči by však uvítali poněkud větší výkon motoru. Převodovka je typu Voith. Vůz je vybaven předvolbou otvírání dveří. Otvírací a zavírací mechanismus dveří je řešen obdobně jako u trolejbusů – oproti konstrukci Karosa odpadá řada dílů zasahujících do interiéru vozidla. Dne 10. 11. 1996 jsem viděl na lince a-52 již vůz evid. č. 7418, což signalizuje, že vůz 21 Ab již nejezdil.

• Byla dokončena rekonstrukce autobusů na plynový pohon. Zopakujme si, že rekonstrukce byla provedena v ČSAO Praha na vozech evid. č. 7385 a 7386 z dodávky roku 1994. Zemní plyn je stlačen na 20 Mpa a je uložen v šesti ležatých tlakových láhvích pod podlahou za přední nápravou vozu. Celkový objem tlakových nádob je 0,552 m³. Zásoba plynu postačuje na ujetí vzdálenosti kolem 250 až 300 km, což je poměrně málo, neboť na některých linkách najezdí autobusy za den více. Cena paliva na ujetí 1 km je u plynového pohonu asi 3,36 Kč, zatímco u naftového pohonu 5,36 Kč. Vozy jsou ve zkušebním provozu a od jiných vozů je snadno poznáme dle zeleného nátěru s nápisem »Jezdím na zemní plyn«. Zatím jde pouze o náznak ekologizace autobusové dopravy v době, kdy městem dosud denně projíždí na některých linkách nepříliš ekologické kloubové Ikarusy. V pátek dne 1. 11. 1996 byl novinářům a posléze brněnské veřejnosti poprvé upravený autobus předveden. Prvním vozem, který vyjel je vůz původního evid. č. 7386. Vůz byl provozován na lince a-75 Slatina, vozovna – Stará Osada – Obřany, Fryčajova. Tato linka nebyla vybrána náhodou. Plynová náplň totiž zaručuje autobusu dojezd pouze cca 250 až 300 km a vůz tudíž musí během služby 1x plnit. A poněvadž zatím jediné plnící místo pro plyn je právě ve Slatině, byla zvolena tato linka. Kromě malého dojezdu je další nevýhodou plynového pohonu autobusů značná mrtvá zátěž od plynových bomb, která představuje 20 cestujících. To znamená, že obsaditelnost vozu by měla být o 20 osob nižší. V praxi tudíž může dojít k přetěžování vozidla, což se může projevit na jeho jízdních vlastnostech i na jeho životnosti. Nespornou výhodou plynového pohonu je tišší chod motoru, podstatně méně exhalací, levnější provoz. Teprve delší dobu trvající zkušební provoz těchto dvou vozů dá odpověď na otázku, zda se v budoucnu objeví v brněnské městské hromadné dopravě více takto upravených vozů. Uvedení do provozu i vozu evid. č. 7385 na sebe nedalo dlouho čekat a ke konci týdne již jezdily oba dva autobusy. Zájemci nemají mnoho příležitosti si vůz prohlédnout (kromě netradičního zeleného nátěru vozu jsou všechny ostatní detaily ukryty pod kapotou vozu), neboť jedna konečná linky je ve vozovně Slatina a v Obřanech na Fryčajově se autobus zdrží cca 1 minutu.

• Deset kusů rekonstruovaných tramvají T3R je již ve výrobě a mají být dodány z ČKD Praha v průběhu prosince. Koncem roku by mohly být také dodány 4 ks nízkopodlažních tramvají RT6N1. Jeden takovýto vůz je již v provozu v Praze pod evid. č. 9051. Jde o prototyp původního evid. č. 0028 z roku 1993. Osmikusová série pro Prahu a Brno je již vyrobena, k převzetí čtyř brněnských vozů by mělo dojít v nejbližší době.

• Dne 12. 10. 1996 dorazila do Brna první tramvaj K2R rekonstruovaná ve firmě PARS Šumperk. Jde o vůz evid. č. 1039. V polovině listopadu byl do Šumperku odeslán vůz evid. č. 1028.

• Ve stavu zůstává 7 provozních vozů T2 a to evid. č.: 1414 (B), 1425 (B), 1450 (A), 1451 (A), 1462 (B), 1470 (A), 1487 (B). Vozy jsou zařazeny do dvojic 1450+1414, 1451+1487, 1470+1462. Vůz 1425 je záložní. Vozy T2 jezdí výhradně na lince d-13, kde je tak smíšený provoz tří typů vozů: T2, T3 a T6. Vůz evid. č. 1476 byl vyřazen dne 7. 10. 1996 a je již ve fázi likvidace. Podívejme se ještě, jak probíhalo vyřazování vozů v letošním roce:

1407 – vyřazen dne 17. 7. 1996
1458 – vyřazen dne 1. 4. 1996
1461 – vyřazen dne 1. 4. 1996
1478 – vyřazen dne 1. 4. 1996
1481 – vyřazen dne 1. 4. 1996
1488 – vyřazen dne 17. 7. 1996

Ladislav Kašík

Dokončení rekonstrukce vozu CMg 1607

Ladislav Kašík

V Úsředních dílnách DPMB byla dokončena renovace motorového vozu elektrické dráhy Wien-Preßburg (L.W.P.). Opravu vozu pro tramvajové muzeum v rakouském Mariazell zajišťovala firma Drahservis.

Připomeňme jen, že v brněnské městké hromadě byly provozovány rovněž vozy tohoto typu, a to vozy evid. č. 56, 57, 58 a 153, 154, 155. V muzeu je vůz ev.č. 57 a je velká škoda, že se oba vozy tohoto typu nemohly po mnoha letech znovu potkat.

Dne 9. 11. 1996 byly prováděny zkušební jízdy vozu CMg 1607 společně s vlečným vozem evid. č. 1533. V dopoledních hodinách byla souprava vozů představena pracovníkům Ústředních dílen, kteří se na opravě podíleli, načež vůz vyjel do ulic města, mimo jiné také do Starého Lískovce. V odpoledních hodinách jízdy soupravy pokračovaly za účasti členů Tramvajklubu, kteří vůz doprovázeli ve služební tramvaji (vůz T3 evid. č. 1533), neboť drážní úřad nedovolil jízdu v historické soupravě. Z vozovny Medlánky se jelo na nádraží Královo Pole, kde byla provedena manipulace s vlečným vozem, aby se vyzkoušelo také druhé řídící stanoviště motorového vozu. Poté se pokračovalo přes Moravské náměstí a Rašínovu směrem na náměstí Svobody a odtud přes Hlavní nádraží, Benešovou a Rooseveltouvou přes uzel Česká a přes Veveří a Minskou do Bystrce na Rakoveckou. Po cestě bylo několik fotozástávek (např. u zastávky Kartouzská, u kostela sv. Tomáše, u divadla, u kapličky v Žabovřeskách, ve smyčce Komín a při jízdě z Bystrce zpět u Výstaviště.

Novinky z košickej MHD

• Do konca tohto roku sa má začať výstavba električkovej trate cez Masarykovu ulicu v úseku Námestie maratónu mieru – Masarykova – Železničná stanica. Investorom výstavby je DPMK, a. s. a dodávateľom sú Hutné stavby, a. s.

• Na Hlavnej ulici pokračujú aj naďalej rekonštrukčné práce. Električková trať je skoro hotová, chýba dokončiť vybratý úsek trate od Vedeckej knižnice až po ulicu Rooseveltovu, kde prebieha archeologický výskum stredovekého opevnenia mesta. Buhužiaľ nebude postavené trolejové vedenie, čím trať bude nepoužiteľná pre klasickú električku. Do budúceho roku sa plánuje stavba dvoch letných vozidiel koňky z minulého storočia. Keďže neexistuje pôvodna dokumentácia, budú vozidlá vyrobené podľa novej vymyslenej (!) dokumentácie. Výrobu týchto vozňov má zabezpečiť samotný košický dopravný podnik.

• V mesiaci október bola započatá oprava dvoch vozidiel typu KT8 evid. č. 509 a 510, ktoré údajne zakúpil pražský DP za účelom humanitnej pomoci bosnianskému mestu Sarajevo. Vozidlá dostanú po oprave nový lak v kombinácii žltej farby s modrým pásom širokým 13 cm prebiehajúcim v celej dĺžke vozidla umiestenym 2 cm pod oknami. Podvozky a strecha budú sivé, pantografy oranžové.

• V dňoch 19., 20. 10. 1996 a 26. a 27. 10. 1996 bola vylúčena doprava na električkovej trati v úseku Nám. osloboditeľov – Žel. stanica a na trolejbusovej trati v úseku Dom kultúry VSŽ – Nám. osloboditeľov, Bottova. Dôvodom výluky bola rekonštrukcia križovatky Rooseveltova – Protifašistických bojovníkov. Trolejbusová linka č. 71 v období od 19. 10. do 27. 10. bola úplne zrušená. Električkové linky č. 2 a 3 počas uvedených víkendov nepremávali, boli nahradené električkovou linkou č. 1, ktorá premávala v úseku OD Bajkal – Štadión Lokomotívy. Električkové linky č. 6 a R1 premávali na svojej pôvodnej trase, ale boli presmerované na slučku Hotel Strojár. Linka W bola zrušená len do nedele 20. a 27. 10 do 16. hodiny.

Adam Tatranský

— Z PROVOZU —

Zkušenosti s provozem autobusu ŠKODA 21Ab

Ivan Nedělka

Zkušební provoz autobusu ŠKODA 21Ab z Ostrova nad Ohří skončil v Brně po 14 dnech. Autobus byl nasazován na linky 52 a 54 a střídali se na něm tři řidiči. Během těchto 14 dnů nebylo možno ověřit všechno – např. cestující si naprosto nezvykli na možnost volby otevření dveří příslušným tlačítkem, nedala se ověřit účinnost topení, neboť bylo poměrně teplo, nedala se ověřit účinnost antiblokovacího systému brzd ABS, protože nebylo kluzko. Podívejme se ale na skutečnosti, které se z pohledu řidičů i údržby lišily od vlastností proklamovaných výrobcem.

Mám před sebou reklamní trojlist s pěknými fotografiemi, technickými údaji i přínosy pro cestující. Nízká podlaha usnadňující nástup i výstup je jednoznačným přínosem co do pohodlí. Naklonění autobusu při stanicování pohodlí ještě zvyšuje, i když byl zaznamenán telefonický postesk cestujícího, že při „propadání podlahy" se mu dělá špatně. Lze ale pochybovat o tvrzení výrobce na zrychlení provozu. I když pomineme neznalost cestujících v předvolbě otevření dveří (bezradně koukajícím cestujícím na zavřené dveře řidiči nakonec raději otevírali sami), což by se delším provozem naučili, podstatně déle ve srovnání s autobusy KAROSA trvá otvírání i zavírání. Navíc po optickém zavření dveří uplynou ještě asi 4 sekundy, než se odblokuje jízda, takže celkově autobus stanovenou jízdní dobu nestíhal. Samozřejmě uznávám, že provoz s takto jištěnými dveřmi je maximálně bezpečný (včetně samočinného znovuotevření při přivření), ale netvrďme, že autobus zkracuje dobu stání na zastávkách. To by platilo při nízké podlaze a dveřích systému KAROSA, kdežto při takto bezpečných dveřích hovořme jenom o pohodlném nástupu a výstupu. Barevné provedení interiéru, madla, protiskluzovou podlahu, rozmístění tlačítek signalizace i předvolby dveří lze hodnotit kladně. Horší je to se sedadly, barevně snad ano, ale co do velikosti jsou málo široká. Snad tak ještě pro hubenější žáky středních škol. Při hmotnosti a objemech dnešní dospělé populace cestující sedící u okna vytlačuje souseda do uličky. A zdají se cestujícím tvrdá. Jsou zkrátka zvyklí na koženkové čalounění. Řidiči poukazovali na silné zrcadlení plného vnitřního osvětlení v čelním skle. Stanoviště řidiče bylo hodnoceno jako celek pozitivně. Dobrý výhled, dobře utěsněné čelo. Avšak jsou i kritické připomínky. Jízdní a brzdový pedál jsou příliš široké, příliš těsně vedle sebe a brzdový pedál příliš blízko sloupku řízení, takže lze snadno při sešlápnutí jednoho pedálu nechtě sešlápnout i druhý, zejména při sešlápnutí brzdového, protože na ten právě pro blízkost sloupku nejde položit noha v celé ploše. Pravý držák sluneční clony se nešťastně dostal do polohy, že je v zorném poli zpětného zrcátka. Chybí otáčkoměr, páčky na ovládání dveří jsou umístěny nepohodlně, přes utěsněné čelo je

Pohled zezadu na nový autobus Karosa - Renault pro DP Hradec Králové. Foto © 6. 11. 1996 Pavel Bednář.

topení u řidiče málo výkonné, málo výkonné jsou i ofukovače čelních skel, na boční skla chybějí úplně, takže pro zamlžení není vidět do zrcátek. Výkon motoru 162 kW je malý pro kopcovité úseky. Autobus je „líný", což má rovněž na jízdním doby negativní vliv. Velmi špatně je přístupné vstřikovací čerpadlo (výměna vstřikovací trubky znamená vyjmout motor), hlavy válců, akumulátor. Náchylné k mechanickému poškození jsou trubky a elektrické kabely přichycené ke spodku vozidla. Proklamovaná spotřeba 23 l/100 km při rychlosti 60 km/h je teoretická záležitost, každého provozovatele zajímá spotřeba v městském provozu. Ta se vyhoupla na 35 l/100km, kdežto srovnatelná KAROSA B 731 jezdí na téže lince za 36 l/100 km. Proklamovaná životnost 12 až 15 let se samozřejmě ověřit nedá, ale po zkušenostech s životností trolejbusů ŠKODA není důvodu výrobci nevěřit. Nechci říci, že předvedený autobus je špatný. Pouze některé věci jsou trochu jinak, než výrobce uvádí, ale který výrobce by do reklamních materiálů uvedl nedostatky. Navíc některé předpoklady se skutečně dají ověřit až provozem. Myslím si, že líbivý autobus ŠKODA 21Ab se po jistých úpravách stane ozdobou měst a přínosem ke kvalitě městské hromadné dopravy.

Nové tramvaje T3

Tomáš Kocman

Celkem 18 nových karosérií T3 dodaných počátkem letošního roku do DP Praha bylo vybaveno elektrickou výzbrojí TV1, a bylo tak umožněno „omlazení" následujících tramvají T3: evid. č. 8009, 8015, 8051, 8053, 8063, 8067, 8068, 8072, 8074, 8076, 8077, 8079, 8080, 8082, 8083, 8087, 8088, 8089. Pro ČKD je totiž mnohem jednodušší výroba zcela nového skeletu vozu, než složitá oprava staré zkorodované skříně. Tento postup však zákonitě vyvolává otázku, kde je hranice mezi opravou staré a výrobou nové tramvaje. Podobné případy známe samozřejmě i z historie. V řadě menších tramvajových provozů docházelo k výrobě nových tramvají na podvozcích a s použitím elektrické výzbroje starých vyřazených vozů. Lze nalézt i mnoho příkladů pro kompletní obnovu zničené vozové skříně, a to zejména v období po druhé světové válce. Většinou se tak dělo přímo v dílnách dopravních podniků, což bylo umožněno víceméně „stavebnicovou" konstrukcí dvounápravových tramvajových vozů.

Se zavedením celokových tramvají řady T a především typu T3 a K2, kde horní část vozu je vyrobena z lisovaných prvků, tato možnost odpadla. Neodpadly však případy úplného zničení tramvaje, buď díky požáru vozu, nebo jeho těžkého poškození při dopravní nehodě. Záležitost se tedy řešila zakoupením kompletní nové tramvaje, jež však obdržela evid. č. poškozeného vozu. Namátkou můžeme uvést brněnské vozy evid. č. 1497, 1046 a 1105, ostravské evid. č. 732, 777, pražské tramvaje evid. č. 6138, 6163, 6289 a další. Účetně šlo o „opravu" původního vozu, z faktického a historického hlediska to však musíme chápat jako druhé obsazení tehož evidenčního čísla novým vozem, protože ten většinou má na výrobním štítku uvedeno nové výrobní číslo a rok výroby. V pozdějším období docházelo i k vzájemným záměnám vyřazených a poškozených vozidel. Je velmi diskutabilní, zda takový postup je vůbec nutný. Neobstojí argument, že zničený vůz nelze vyřadit, protože má ještě zůstatkovou hotnotu. Účetní předpisy vždy dovolovaly jednorázový odpis této hodnoty, nikoli však jako oprávky základních přostředků, ale na nákladový účet manka a škody. Tedy logičtější by bylo vyřazení poškozené tramvaje a eventuelní oprava jiného vozu určeného k vyřazení. Úplným extrémem byly tzv. „generální opravy" tramvají T1 a T2, při nichž došlo k „náhradě" vozové skříně tramvají typu T3. Tento postup

Skelet autobusu SOR na traileru při převozu z Libchav do Litomyšle. Foto © 6. 11. 1996 Pavel Bednář.

byl praktikován u několika tramvají v Praze a Mostě již v letech 1966 a 1968. Vyřazeny tak byly tramvaje staré někdy jen deset let. Totéž se opakovalo ještě o deset let později opět v Mostě a pro změnu v Bratislavě. Tehdy to bylo již o něco pochopitelnější, neboť byly vyřazovány vozy T1 a T2 již s prošlou životností a nové tramvaje T3 byly zakoupeny z provozních prostředků určených na generální opravy. S trochou nadsázky lze tedy tvrdit, že dnes brněnský vůz T3 evid. č. 1658 (ex Bratislava evid. č. 204) je vlastě typu T2 a evid. č. 1585 dokonce T1 (ex Most evid. č. 218). Kam však takový přístup vede, můžeme nejmarkantněji sledovat u košických vozů evid. č. 300 a 301, jež byly vyřazeny v roce 1993, přestože prakticky pocházely z roku 1976 a šlo o jen osmnáct let staré tramvaje.

Díky relativně vysokým cenám nových tramvají a nedostatku investičních prostředků v jednotlivých dopravních podnicích jsme svědky podobného vývoje i v letošním roce. Po osmnácti pražských vozech následovalo totiž deset skříní T3 pro Ostravu. Zde má jít o náhradu některých nejstarších tramvají T3 evid. č. 701 až 720 s výzbrojí TV1. Do nových karoserií je však montována i elektrická výzbroj TV8 a nově zařazované tramvaje jsou „přečíslovány" na řadu evid. č. 1028 až 1037, což je pokračování v číslování vozů T3SU. Koncem roku bude stejným způsobem generálkováno i deset tramvají v Brně. Vzhledem k tomu, že ČKD provede nejen výrobu karoserií, ale též kompletní dokončení a modernizaci vozů, je očividné, že s původními tramvajemi budou tyto mít společné jen evidenční číslo. Pravděpodobně se bude jednat o vozy evid. č. 1450, 1451, 1476, 1487, 1497, 1498, 1503, 1511, 1515 a 1521. Čtyři z nich jsou již v současnosti odstaveny (1476, 1503, 1515, 1521).

Z výše uvedeného textu je ovšem více než zřejmé, že nejde o nic nového. Případů náhrady vozu nově vyrobenou tramvají bylo v minulosti celá řada, a to včetně změny typu. Je vcelku lhostejné, bude-li nový vůz účetně veden jako základní prostředek (dnes tzv. hmotný investiční majetek) pod inventárním číslem původního vozu. V provozních dokladech takové tramvaje by však měly být uvedeny jak nové výrobní číslo a typ, tak odpovídající rok výroby karoserie. Stejně tak je rozhodně přehlednější přístup praktikovaný v DP Ostrava, kdy nová vozidla obdrží i novou řadu evidenčních čísel. V Brně by to mohlo být 1659 až 1668 (resp. v budoucnu až 1700), otázkou je, zda tento interval bude pro zamýšlený počet rekonstruovaných vozů dostatečný. V případě následné modernizace tramvají T3SU po vzoru vozu evid. č. 1615 by tak posléze mohla vzniknout ucelená řada evid. č. 1604 až 1700.

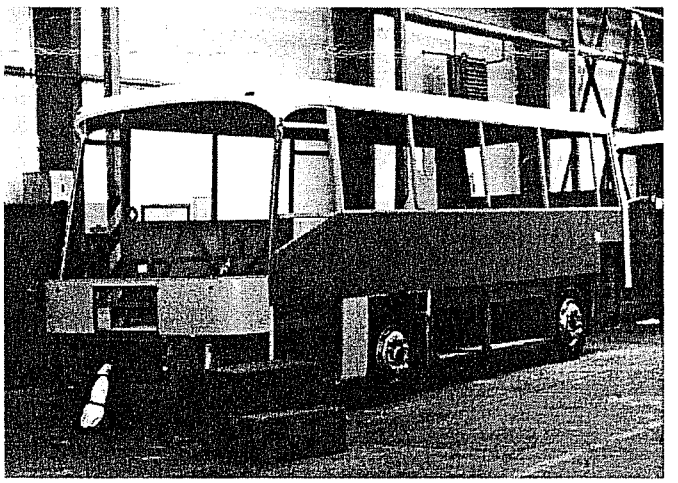
Exkurze v SOR Libchavy

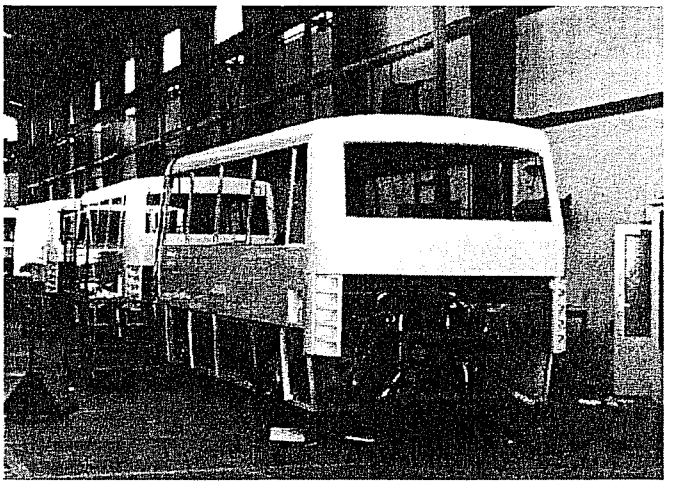
Pavel Bednář

Dne 6. listopadu 1996 se pod hlavičkou Tramvajklubu Brno uskutečnil tématický zájezd do výrobního závodu SOR Libchavy. Jedná se v současné době o jediného domácího výrobce malých autobusů délky 7,5 m ve všech známých modifikacích. V Libchavách nás uvítal pan Ing. Diblík, se kterým jsme nejdříve asi půl hodiny besedovali, a poté prošli výrobní prostory. Zkratka SOR nám byla vysvětlena jako Sdružení opravárenství a vývoje. Celý závod původně sloužil jako okresní opravárenský podnik zemědělské techniky s další doplňkovou výrobou, což byl tehdy u nás unikát, co se týče zaměření. Dnes se ukončuje výroba obytných maringotek, které ze 100 procent odebíralo v posledních letech Německo, kde již SOR zcela uspokojil poptávku. Jedinou dosud fungující výrobou vedle autobusů je výroba lešení, o které je údajně stálý zájem. Nás však přitahovaly autobusy.

V Libchavách se vyrábí pouze skelet vozidla vybavený motorem a střechou. Výroba probíhá v poměrně stísněných prostorách, které se však výhledově budou rozšiřovat na kapacitu až 150 vozidel ročně. Počáteční výroba skeletu silně připomíná Karosu, neboť jednotlivé panely (rám, čela, boky, střecha) vznikají stejně – samostatně. Rozdíl je v tom, že panely se neoplášťují, ale poskládá se z nich kostra – skelet. Ten je zřejmě (neověřeno) šroubovaný, protože konkrétně zadní čelo se v dalších fázích výroby z technologických důvodů opět demontuje. Po smontování se skelet dvakrát stříká epoxidovou barvou a vyplňují se i dutiny (asi 150 plnících otvorů). Nakonec se montuje motor IVECO 8040.45, včetně základních ovládacích prvků. Se skeletem je už možno údajně popojíždět. Takto hotový skelet se nakládá na podvalník a putuje do závodu TEROZ Litomyšl ke konečné montáži. Na stejném podvalníku se pak hotový autobus asi o měsíc později vrací do Libchav k dokončení některých ovládacích prvků řidiče. Zde pak absolvuje zkušební jízdu, provedou se předepsaná měření a seřízení a vůz je vybaven doklady. Sem také jezdí zákazníci vůz převzít.

My se však přesuneme do Litomyšle, kde nás čekala ta zajímavější část exkurze. Téměř současně s námi sem přijel skelet s výrobním číslem 90, a to je také stav vyrobených (existujících) vozů ke dni naší návštěvy. Výrobní hala v TEROZu je 80 m dlouhá a snad 20 m široká. K vidění je v ní pravidelně 10 vozů, které halou popojíždějí tam a zpět ve tvaru písmene U – podobně jako v Karose, ovšem tady bez automatické linky a všech vymožeností. Uvítal nás mistr dílny pan Borek – velmi sympatický a otevřený člověk, který se nám poměrně dlouho věnoval (i přes pracovní povinnosti) a umožnil nám nahlédnout do tajů výroby těchto vozů. Na začátku pomyslné linky stojí (jako desátý) skelet v té podobě, jak opustil Libchavy. Na pozici první (vlastně naproti) stojí dokončovaný nebo dokončený vůz. Zbývajících 8 vozů se pak nachází podle posloupnosti v různém stavu rozpracovanosti. Je evidentní, že každý dělá několik úkonů. Karoserie je celá plastová. Výjimkou jsou jen boky potažené ocelovým plechem. Díly karoserie se na skelet lepí tmelem SIKAFLEX, stejně tak jako okna. Podlaha (tloušťka palubovky 12 mm) je polepena linoleem, podlaha zavazadlového prostoru má tloušťku 8 mm, ale tady jsme viděli, že se zkouší nové materiály. Sedadla byla až na výjimky dosud dodávána závodem KAROSA Polička, kde však – podle neověřené informace – výroba končí. Od roku 97 se mají montovat polská sedadla STEER. Zajímavostí je bezesporu bohatá sbírka fotografií pana Borka, která mnohdy nahrazuje chybějící dokumentaci při výrobě. Téměř každý





Pohled do výrobní haly, kde se přivezený skelet postupně mění v autobus. Foto © 2 × Pavel Bednář.

zákazník totiž vyžaduje určité, byť i drobné, úpravy. Všechny takové díly, které se vymykají sériovému provedení, nebo jsou úplně mimo běžnou výbavu, se pak v TEROZu vyrábí doslova na koleně. Většina autobusů opouští linku v bílém nátěru, ovšem jinak se olakování provádí dle přání zákazníka. Při naší návštěvě se právě dokončovalo několik vozů v modifikaci C pro Dopravní podnik Děčín. Jeden z těchto vozů nám na podvalníku pózoval před branou závodu. Jeden vůz absolvuje celou trasu halou tam a zpět asi za 4 týdny. To je doba jeho dokončování. A právě po tom již avizovaném měsíci se vrací do Libchav.

A nyní již zajímavosti, které budou čtenáře zajímat asi nejvíc. Ke dni 18.11. je prodáno 75 vozů SOR 7,5, z toho 4 v provedení LC (lux) a 3 v nízkopodlažním městském provedení B (z toho 2x Olomouc). Zbývajících 68 vozů jsou různě modifikované varianty linkového provedení C. Mezi největší odběratele patří práve DP Děčín, kde již 3 vozy jezdí, ovšem dalších 10 je letos objednáno. Pět vozů vlastní firma Audis Rychnov nad Kněžnou. To jsou kusé informace získané po telefonu, ovšem je přislíben kompletní seznam vyrobených vozů.

Další zajímavostí je, že se vyrábí 10 servisních souprav pro smluvní servisní partnery SORu. Namátkou byly jmenovány: ČSAD České Budějovice, Česká Lípa, DP Děčín a servis IVECO Karlovy Vary. Nezpornou zajímavůstkou je skutečnost, že některé vozy, patřící soukromým dopravcům, jsou tak vytíženy, že nepřijely na žádnou garanční prohlídku. Rekord v počtu najetých kilometrů jistě náleží vozu, který na trase Frýdek Místek – Minsk urazí týdně 8000 km. Podle dopravců se do vozu SOR, konstruovaného pro asi 30 cestujících, nacpalo jednou tolik – tedy 60. Závěrem ještě uveďme, že narozdíl od sériově montovaného motoru IVECO jezdí první dva prototypy s motorem Perkins. Největší nevýhodou tohoto motoru byla větší hlučnost a podstatně horší servis v ČR.

Vzhledem k tomu, že o zájezd byl minimální zájem, cestovali 3 jeho účastníci osobním autem. V dané situaci to byla i výhoda, neboť cestou do Litomyšle jsme si udělali malou zajížďku a asi na hodinu se zastavili ve Vysokém Mýtě. Měli jsme v úmyslu vyfotografovat alespoň jeden vůz řady 900, proto jsme si vyžádali přístup na odstavnou plochu autobusu. Nutno dodat, že naší nečekané návštěvě vyšli v a. s. KAROSA maximálně vstříc. Na ploše nás však čekalo jen několik vozů B731 a 732, převážně pro Rusko, 3 luxusní HD – 12 a jedna policejní modifikace autobusu C734. Po devítistovkách ani vidu. Ale náš průvodce byl velmi ochotný, a tak pomocí telefonu zjistil, kde najdeme to, po čem tolik toužíme. A byla to pastva pro oči i objektivy, protože u hlavní brány závodu nás kromě 3 autobusů B931 (zřejmě pro Prahu) čekalo ještě jiné překvapení. Právě se tu předávaly dva nízkopodlažní autobusy KAROSA – Renault pro DP Hradec Králové. Zájezd se tedy opět vydařil a již podruhé mohu napsat, že zaváhali ti, kdo se jej nezúčastnili.

Na Slovensku sa začína výroba autobusov

Podľa časopisu Stop spracoval Adam Tatranský

Na tohtoročnom nitrianskom autosalóne mal svetovú premiéru nový autobus Novoplan C-12 z akciovej spoločnosti Novop z Lučenca.

Novoplan vznikol na pôde bývalého závodu ČSAO, ktorý bol od 60. rokov zameraný na vykonávanie generálnych opráv autobusov KAROSA a nákladných vozidiel Liaz. V roku 1973 bol daný do prevádzky nový moderný závod, ktorý patril k najväčším v Československu. V roku 1990 sa Lučenecký závod osamostatnil od štátneho podniku ČSAO a vznikli Novohradské opravovne, š. p. Tie boli v prvej vlne kupónovej privatizácie zprivatizované a v roku 1992 vznikla akciová spoločnosť Novop.

Úvahy o výrobe autobusov v Lučenci vznikli už v minulosti. Uvažovalo sa o výrobe malého autobusu, o ktorý bol v tom období značný záujem. Tým, že sa podstatne zhoršili podmienky v podnikov SAD, zmenil sa aj názor na výrobu takýchto autobusov. Skôr než sa prikročilo ku konkrétnejším úvahám, akciová spoločnosť Novop urobila prieskum potrieb 11 – 12 metrových autobusov na Slovensku. Ku koncu mája roku 1995 mali podniky SAD v prevádzke približne 6000 sólo autobusov Karosa v rôznych modifikáciách. Ostatní dopravcovia ako sú dopravné podniky a súkromí dopravcovia vlastnili okolo 4000 takýchto autobusov. Z nich je už 80 % po dobe životnosti a časť je staršia ako 12 rokov.

Vlastný vývoj autobusu netrval viac ako 1 rok. Samotný podnik má len 5 THP vo funkcii konštruktér – technológ. Nedostatok vlastných konštruktérov sa pokúsili riešiť tak, že nadviazali spoluprácu s Vysokou školou výtvarných umení v Bratislave a s Technickou univerzitou v Košiciach.

Pri výrobe autobusu sa použilo veľmi veľa lepených spojov, len malá časť je zváraná alebo skrutkovaná. Plechové opláštenie je lepené na kostru vozidlovej skrine. Obmedzili sa tým všetki miesta, kde je predpoklad korózie. Na pohon sa použil motor Liaz, ktorý spĺňa normu Euro 2, s výkonom 155 kW. Prevodovku pre mestskú verziu vyrobili v Hriňovských strojárňach. Ide o hydromechanickú štvorstupňovú planétovú reverzačnú prevodovku s automatickým radením prevodových stupňov, ktorá zároveň slúži ako retardér. Prevodovka umožňuje radit rýchlosti pri plnom zaťažení

Prakticky již dokončený autobus na cestě zpět do SOR Libchavy. Foto © 6. 11. 1996 Pavel Bednář.

bez zošľapnutia pedálu spojky. Zo 4. prevodového stupňa je možné zaradiť 1. prevodový stupeň a prevodovka autobus plynule zabrzdí. Podvozok principiálne vychádza z autobusu KAROSA. Zadná náprava je zo ZŤS Detva s diferenciálom Rockwell a je lokálne nastaviteľná. Predná náprava je z Liazu Hanychov. Servoriadenie HR 420 – 6 – 23 je od firmy AXL Semily. Hutný materiál, plechy, preglejka, guma sú od slovenských výrobcov. Potrebné sklo vyrobili za dobrých finančných podmienok v Maďarsku. Strecha autobusu je laminátová z jedného kusu vlastnej konštrukcie. Nevyžaduje žádne spoje a teda nebudú problémy s zatekaním. Na sériovo vyrábaných autobusoch by malo byť až 70 % použitých komponentov a materiálov zo Slovenska. Pri ďalšej výrobe chce a. s. Novop spolupracovať s Hlinikárňou v Žiari nad Hronom. Chladiaca sústava by mala byť zo Vzduchotechniky v Novom Mestě nad Váhom. Riadenie by malo byť z Čadce alebo z Bánoviec nad Bebravou. Je teda vidieť, že manažment podniku skutočne uvažuje maximálne využiť slovenských výrobcov.

Ročná výroba bude predstavovať 300 autobusov. Cena mestského autobusu sa odhaduje na 2,5 mil. SK. V súčasnej dobe je vyrobený aj podvozok pre prototyp linkového autobusu, ktorý bude mať na rozdiel od mestskej verzie mechanickú prevodovku s retardérom. Prototyp by mal byť hotový v marci 97. Do budúcoročného autosalónu v Nitre by mal byť hotový aj prototyp turistického autobusu, ktorý bude plne klimatizovaný. V budúcnosti sa uvažuje so zavedením systému sledovania kvality podľa normy ISO 9001 a urobili sa už k tomu aj prvé kroky. V budúcom roku a. s. Novop plánuje vyrobiť 50 autobusov typu C – 12 (mestská verzia) a pripraviť aj ďalšie 2 nové prototypy. Výroba autobusov by pomohla modernizovať autobusový park na Slovensku a prispela by aj k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky.

Trolejbusová linka č. 145 po dvou letech

Vladimír Švehla

Dnem 1. října 1994 byla v Brně uvedena do provozu nová trolejbusová linka. Co se na této nejoblíbenější trolejbusové lince za ty dva roky událo.

1) změna linkování MHD a zavedení peážní linky 146.

Městský autobus Novoplan působí na reprodukované fotografii vcelku příznivým dojmem. Ambice jeho výrobce konkurovat světoznámým firmám dokazuje i zvolená značka, již lze chápat jako slovenský překlad jména jednoho z předních německých výrobců autobusů.

2) zvýšení kapacity linky
3) úpravy trolejového vedení

Od 2. září 1995 je změněno linkování tramvají a byl snížen počet linek z dvaceti dvou na třináct s příslušným zkrácením intervalů a zachování kapacity v jednotlivých úsecích. Linka 145 v novém systému křižuje nebo se dotýká všech tramvajových linek (kromě linek č. 2 a 10) nejméně jednou, nejvíce 3× a to takto: souběh + křížení s linkou 1, jedno křížení nebo dotyk s linkami 3, 7, 8, 9, 12, 13, dvě křížení nebo dotyk s linkami 4, 6, 11, tři křížení nebo dotyk s linkou 5.

Touto linkou vzniklo třetí spojení Mendlovo náměstí – Pionýrská, jež je jednoznačně s časem okolo 10 minut nejrychlejší – oproti lince 6 jen asi o minutu, proti lince 1 o 6 až 7 minut. V porovnání s linkou 11 v úseku Konečného náměstí – Lesnická je trolejbus rychlejší o 7 minut. Asi největší rozdíl jízdních dob platí pro linku 4 v úseku Úvoz – Tomkovo náměstí, který činí asi 10 minut v neprospěch tramvaje. Zajímavá je vazba linek d-5 a t-145, kde v úseku Osová – Mendlovo náměstí je tramvaj o 5 minut rychlejší, v úseku Mendlovo náměstí – Štefanikova čvrť se jízdní doby liší asi o minutu ve prospěch trolejbusu a v celém úseku Osová – Štefánikova čvrť je tramvaj o 4 minuty rychlejší.

Linka 145 se dále křižuje nebo je v souběhu s 9 trolejbusovými linkami (pouze linky od Hlavního nádraží jsou mimo), zde nenastala žádná změna. Dnem 1. prosince 1995 byla zavedena špičková trolejbusová linka číslo 146 v trase Vinohrady – Mendlovo náměstí – Kamenný vrch. Proč dostala číslo 146 nevím, snad jde o pokus toto číslo rehabilitovat, stejně mohla dostat číslo 138, neboť kopíruje zrušenou linku kromě úseku Úvoz – Komenského náměstí v celé trase. V peážním úseku s linkou 145 je dnes interval zkrácen z původních 10 minut na 4 minuty, což je nárůst kapacity na 250%.

Úpravy trolejového vedení byly během dvou let provedeny většinou mimo základní trasu.

a) instalován pomocný oblouk z Pionýrské do Drobného

b) demontováno trolejové vedení v ulicích Příkop, Bratislavská, Chorázova, Roosveltova, Milady Horákové a stopa z centra ulicí Drobného.

c) instalováno vedení po tř. Milady Horákové od Drobného po Koliště (náhrada za Příkop, Bratislavská)

d) doplnění vyhýbek při odbočování na manipulační tratě na Kotlářské

Z pohledu cestujícího není provoz na lince 145 příliš narušován, stále trvající jsou však problémy s průjezdností ulice Hlinky při akcích na výstavišti. Pokud bylo přerušení provozu známo předem, tak bylo provedeno např. rozdělení linky na úsek Osová – Drobného a druhá část linky jezdila na Starou Osadu. Jindy při opravě křížení s tramvají byly nasazeny autobusy. Linka vlastně dala námět k zavedení náhradní trolejbusové dopravy linkou č. 150 při opravě křižovatky Cejl – Vranovská v létě 1995. Linka 150 jezdila z Líšně přes Vinohrady, Provazníkovou, Drobného, Příkop a Bratislavskou (později tř. Milady Horákové) na Koliště, Moravské náměstí, Brandlovu, Veveří, Slovákovu, Kounicovu a Kotlářskou zpět na Provazníkovu a do Líšně.

Podívejme se po dvou letech na řešení poruch a neprůjezdnosti některých úseků na lince 145 za využití stávajících možností sítě.

Vyřazený úsek:

a) Osová – Rybnická: odklon do Lískovce nebo k Chiraně

b) Rybnická – Ant. Procházky: z Osové do Lískovce není odklon možný, protože je zde instalována pouze jedna sjížděcí vyhýbka, další tři nejsou namontovány, z Vinohrad do Kohoutovic

c) Ant. Procházky – Mendlovo nám.: z Vinohrad na Preslovu (Barvičovu), Osová – Úvoz náhrada autobusy s případnou velkou smyčkou přes Lipovou a Mendlovo náměstí.

d) Úvoz od Mendlova nám. po Tvrdého: z Osové na Mendlovo nám., z Vinohrad na Preslovu (Barvičovu) – v případě vypnutého vedení viz bod e).

e) Úvoz mezi Tvrdého – Údolní: z Osové na Mendlovo nám., z Vinohrad Drobného, Milady Horákové, Koliště, Moravské nám., Marešova, Údolní, vpravo Úvoz

f) Křižovatka Údolní – Úvoz: z Osové Mendlovo nám, z Vinohrad Drobného, Milady Horákové, Koliště, Moravské nám., Brandlova, Veveří, Slovákova, Kounicova, Kotlářská

g) Úvoz mezi Údolní a Kounicovou: z Osové na Komenského nám, z Vinohrad Drobného, Milady Horákové, Koliště, Moravské nám., Brandlova, Veveří, Slovákova, Kounicova, Kotlářská – v případě vypnutého trolejového vedení je v objížďkové trase od sjezdové vyhýbky v Kotlářské ulici po úsekový dělič úsek asi 50 m bez proudu.

h) Kounicova – Drobného: z Osové na Kounicovu, u knihovny vpravo se stažením sběračů, Marešova, Údolní a zpět, z Vinohrad na Starou osadu, varianta z Vinohrad na Drobného s obracením na trojúhelníku Drobného – Pionýrská je sice teoreticky možná, ale nebude asi využívána pro obtížné couvání některých vozů s konickými smykadly a silný automobilový provoz na dané křižovatce

i) Drobného – Tomkovo nám.: z Osové na Pionýrskou, pomocným obloukem s dvojím přeložením sběračů Drobného, Milady Horákové, Koliště, Marešova, Údolní a zpět, z Vinohrad na Starou osadu

j) Tomkovo nám. – Rokytova: z Osové do vozovny Husovice, z Vinohrad na Starou Osadu

k) Rokytova – Pálavské nám.: z Osové na Starou Osadu

l) úsek Zimní stadion – Úvoz je možno v tomto směru objet Drobného, Milady Horákové, Koliště, Moravské nám., Marešova, Údolní.

Závěrem něco o zastávkách. Umístění zastávek – myslím si, že bylo provedeno velmi odpovědně, neboť i v místech bez zálivu v blízkosti silně frekventovaných křižovatek jsem neviděl nějaké problémy v plynulosti silničního provozu způsobené trolejbusy. Asi neuskutečnitelným snem zůstane zřízení zastávek v ulici Úvoz v úseku Údolní – Tvrdého, kde by u jedné nástupní hrany zastavovaly trolejbusy linek 137, 139, 144, 145 a 146.

— MHD V ZAHRANIČÍ —

Postřehy z Neapole

Martin Černý

Po vyslovení jména tohoto města se asi většině z vás vybaví známé úsloví: „Vidět Neapol a zemřít". Jeho autor měl patrně na mysli překrásný záliv, nedaleký malebný ostrůvek Capri, luxusní čtvrti prominentů okolo pobřeží a nad vším se tyčící majestátný Vesuv. Ano, toto vše stojí za to vidět a poznat. Ovšem je třeba ponořit se přímo do víru tohoto velkoměsta, které se po staletích rozrostlo na dnešních více jak 1,25 mil. obyvatel. Uvidíte tady nejen široké bulváry plné palem a obchodů, ale také v jejich těsné blízkosti množství špinavých zákoutí, plné odpadků, špíny a zápachu. Bohužel, tato věc není pouze náhodná, ale v určitých částech téměř všudypřítomná, doplněná extrémně vysokou zločinností. A tyto už tak smíšené pocity doplňují naprosto ucpané ulice i malé uličky stovkami a tisíci automobilů, valících se v nekonečných řadách, mnohdy bez možnosti, aby člověk pouze přešel ulici a nemusel kličkovat mezi jedoucími auty. Bez nadsázky se dá říct, že Neapol žije v zajetí a naprosto ovládána pojmem automobilismus, který přerostl do extrému.

Naštěstí v tomto městě nějakým zázrakem přežila do dnešních dnů MHD, tvořená metrem, tramvajemi, trolejbusy, autobusy a pozemními lanovkami. Jejich společným provozovatelem (mimo metra) je dopravní podnik – ANM. MHD dnes zajišťuje pouze malou část přepravních výkonů ve městě, což je vzhledem k okolnostem a chaosu na ulicích celkem pochopitelné. Zvláště když kompletní vozový park tramvají a trolejbusů představuje spíše pojízdné technické muzeum.

Jediným dopravním prostředkem, který snese přísnější měřítko dnešní doby je linka metra. Je provozována Italskými státními drahami (FS) a tvoří ho v podstatě klasická železniční trať upravená pro provoz v městských podmínkách. Je vedená přibližně v ose města východ – západ, délku má 17 km, 11 stanic a z větší poloviny je vedena v podzemí. Začíná ve stanici Gianturco, což je vlastně prodloužené zhlaví hlavního nádraží St. Centrale. Po několika stech metrech se metro zanoří a podzemí opustí prakticky až na předměstí. Poté už pokračuje převážně na povrchu do přímořského letoviska Pozzuoli, kde končí. Provoz je zajišťován čtyřvozovými elektrickými jednotkami řady Ale 724, vyráběnými v průběhu 80. let a občas i staršími třívozovými koleginěmi řady Ale 803.

Vybavení stanic je až spartánsky jednoduché. Tvoří ho pouze několik kovových sedadel, pár reklam a osvětlení. Pohyblivá schodiště se vyskytují pouze na několika hlubších stanicích a zdaleka nebývá pravidlem, že jsou všechna v provozu – spíše naopak. Co ale nejvíce překvapí, jsou velice nízká nástupiště, takže do vozů se nastupuje po několika schůdcích, což samožřejmě nepřidá rychlejší výměně cestujících. Je to dáno tím, že trať musí plně odpovídat průjezdnému průřezu klasické železnice, neboť zde opravdu poměrně často běžné vlaky jezdí. Hlavní neapolské nádraží (St. Centrale), je totiž hlavové, tudíž vlaky zde musí absolvovat úvrať. Osobní vlaky vyšších kategorií, tedy IC a Pendolína, které pokračují dále za Neapol, používají trať metra, aby se této úvrati vyhnuly, a tím pádem se zrychlila přeprava. Pro nástup a výstup cestujících do a z těchto vlaků slouží upravená čtyřkolejná stanice Pza. Garibaldi. Pokud tedy například v Římě nasednete do vlaku IC, který pokračuje za Neapol směrem k jihu, zcela určitě zastaví v této stanici. Je to vlastně hlavní nádraží, ale pouze jeho podzemní část, kvůli orientaci jinak pojmenovaná. Je na denním pořádku, že sejdete do metra, čekáte na svůj spoj, a místo toho projede stanicí jednotka Pendolíno, samozřejmě sníženou rychlostí.

Tramvajová doprava, provozovaná na rozchodu 1435 mm, je dnes pouhým torzem kdysi rozsáhlého systému. V provozu jsou tři větve střetávající se v centru, po nichž jsou vedeny čtyři linky jedoucí zjednodušeně řečeno odevšad všude. A to:

1 - Poggioreale – Pza. Garibaldi – Pza. Vittoria – P. Le Tecchio – Bagnoli

+ - Poggioreale – Pza. Garibaldi – Pza. Vittoria – P. Le Tecchio

Na konečné zastávce poblíž Stazione Centrale vyčkává trolejbus evid. č. 8035. Foto 17. 10. 1996 © Martin Černý.

(FS – Campiflegrei)
4 - Pza. Vittoria – C. SO. S. Giovanni (Sperone)
~~29~~ - Poggioreale – Pza. Garibaldi – C. SO. S. Giovanni (Sperone)

Dvě z těchto linek jsou označeny jako tzv. škrtnuté, tedy snad jakési posily, patrně jsou ale v provozu celotýdenně. Linka č. 4 je opravdu jakousi posilou linky kmenové, ale ~~29~~ je naprosto samostatná a už kvůli orientaci se jeví takovéto značení přinejmenším jako nešťastné (ale např. v Římě se používá rovněž).

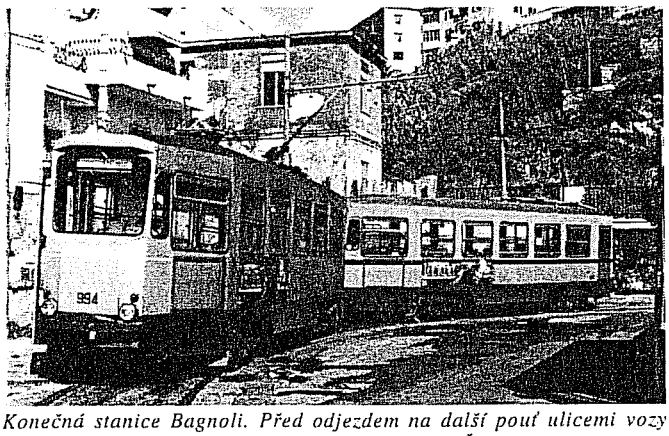
Severní větev tramvajové sítě je směrována nejprve přes Pza. Garibaldi, které je jakýmsi dopravním centrem ve městě, a dále přes Via Casanova a Pza. Nazionale do čtvrti Poggioreale, kde je zakončena u místního hřbitova. Specifickou atmosféru smyčky dotváří polorozpadlé skladiště s haldou vyvezených odpadků v částečném stádiu rozkladu. Ale jinak je místo poměrně fotogenické, tramvaje zde mívají přestávky a je možné jich tu spatřit i osm najednou. Od hlavní brány hřbitova je možné zvěčnit tramvaj v pozadí s majestátným Vesuvem.

Východní větev směřuje podél přístavu a poměrně rozsáhlými průmyslovými zónami do čtvrti San Giovanni, kde je ukončena přímo v objektu vozovny, kterou pravidelné vlaky projíždějí po jedné z volných kolejí.

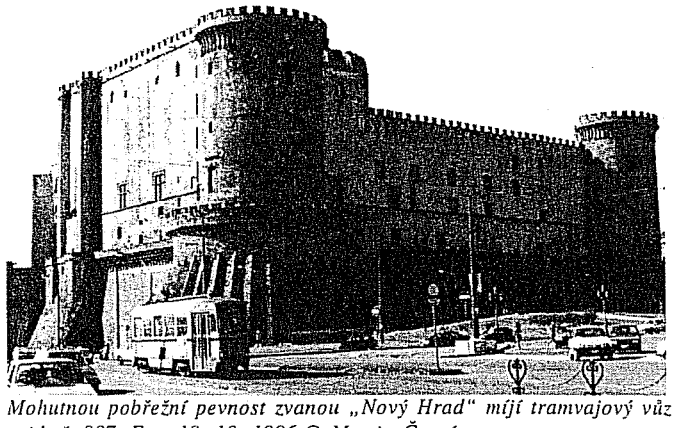
Co se týče atraktivnosti, tak rozhodně nejzajímavější je větev západní. Tramvaj je vedena po pobřeží komunikaci podél nákladního i osobního přístavu, míjí mohutnou pevnost, kopcovité části města překonává pomocí dvou tunelů. Oba mají délku řádově 500 m a je v nich veden souběžný automobilový provoz. Až po překonání všech terenních překážek, po zhruba 40 minutách jízdy z centra, se tramvaj dokodrcá na konečnou do předměstí Bagnoli. Velice působivá je pasáž posledních několika set metrů, kdy tramvaj jede jednokolejně po pobřežní silnici, prakticky jen několik metrů od kamenitého břehu, o nejž se tříští mořský příboj a vytváří onu neopakovatelnou atmosféru, nám tolik cizí.

Tramvajové tratě jsou vedeny v uliční úrovni, ale značně vysoké procento je segregováno od automobilového provozu. Možná je to jeden z důvodů, proč právě tyto tratě zůstaly zachovány a přežily do dneška. Část takto oddělených těles má asfaltový povrch a jsou tu vedeny rovněž autobusy, trolejbusy a buhužel zde jezdí také neukázněni automobilisté, kteří plynulosti provozu rozhodně nepřidají. Jinde je použit klasický železniční svršek, ale ten není zdaleka v tak dobrém stavu jako ostatní síť.

Tramvaje jsou provozovány jednotného typu, čtyřnápravové, vyrobené



Konečná stanice Bagnoli. Před odjezdem na další pouť ulicemi vozy evid. č. 994 a 996. Foto 19. 10. 1996 © Martin Černý.



Mohutnou pobřežní pevnost zvanou „Nový Hrad" míjí tramvajový vůz evid. č. 987. Foto 19. 10. 1996 © Martin Černý.

firmou Volturnio Neapol v letech 1934 až 38. Jsou označeny evidenčními čísly 952 až 1050, ale jejich počet lze odhadnout na 50 až 60 ks. Od roku 1960 zhruba do poloviny 70.let byly jednotně modernizovány firmou AERFER do současné známé podoby. S trochou nadsázky se dá říct, že na vozech včetně interiéru, není žádná věc zaoblená a vše je vyrobeno z rovných ploch. Odběr proudu obstarává klasický tyčový sběrač (s kolečkem), hnací je pouze přední podvozek. Řízení je přímé pomocí kontroléru, dveře a provozní brzda ovládané pneumaticky. Vozy nejsou příliš živé ani vzhledné, ale v ruchu velkoměsta působí tak nějak uklidňujícím dojmem. Nastupuje se pouze zadními dveřmi, vedle kterých je dnes již nepoužívaná kabinka pro průvodčího. Byla zde ponechána a právě toto místo k sezení je cestujícími velmi vyhledáváno.

Intervaly na linkách, či jejich doba provozu se prakticky při kratší návštěvě nedá zjistit, neboť na zastávkách je uvedeno vždy jen číslo linky a průběh její trasy, jakékoliv časové údaje chybějí. Přesto se dá říct, že tramvaje jezdí relativně často a nedochází k nadměrnému shlukování vozidel.

Pokud se tramvajový provoz může zdát jako poněkud zvláštní, tak teprve opravdovou absurditou jsou trolejbusy. Především v prostoru většího centra a v jihovýchodní části města visí trolejové vedení prakticky v každé druhé ulici, ovšem provoz zde není buď žádný nebo silně omezený.

Trolejbusy vyjely do ulic města v roce 1940 (provozovatel Dopravní podnik) a dosáhly postupně délky 38,75 km. V roce 1967 bylo v provozu až 20 tratí, na kterých jezdilo 155 vozů. Zrušení těchto městských linek se uskutečnilo v roce 1982. Na městský provoz navazovaly dva systémy meziměstské. Postupně od roku 1962 byly trolejbusy zaváděny do jihovýchodních předměstí – San Giorgio A Cremano, Portici, Torre del Greco, přičemž délka tratí zde dosáhla až 70,5 km a počet vozidel 109. V roce 1964 začal být uváděn do provozu meziměstský systém v severním sektoru, který dosáhl v roce 1966 Secondigliana a o tři roky později vzdálené Aversy. Délka sítě byla 29 km, v provozu 26 vozů. Provozovatelem je společnost ACTP. Ze všech těchto tratí zůstalo dnes šest:

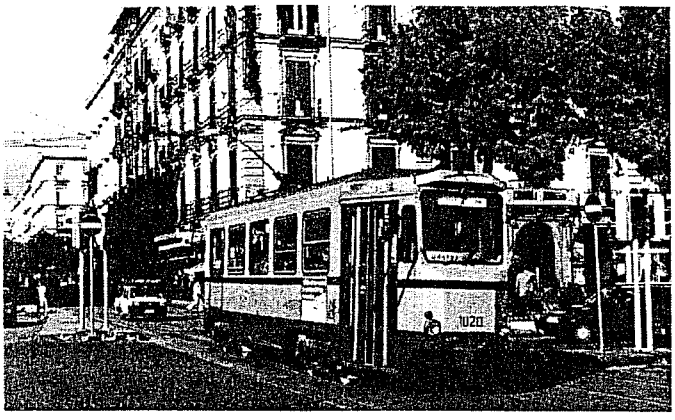
254(červená) - Ponti Rossi – Pza. Garibaldi – Bellavista, Pza. Napoli
254(černá) - Piazza Cavour – Pza. Garibaldi – Bellavista, Pza. Napoli
255 - Pza. Garibaldi(St. Centrale) – Torre del Greco
256 - Pza. Garibaldi(St. Centrale) – San Giorgio A Cremano
M 13 - Pza. Carlo III. – Aversa
M 15 - Pza. Carlo III. – Secondigliano, Scampio

Linky 254 (obě) – 256 jsou na zastávkách označeny jako „Suburbana", tedy předměstské dráhy.

Veškeré známé informace o společnosti ACTP pocházejí z roku 1995 a byly následující. Linka M13 byla během loňského léta mimo provoz, vozový park byl tvořen pouze 11 (?) vozy Alfa Romeo / AERFER / Orcen (r. v. 1961). Je možné, že dnes se situace změnila a trolejbusově jezdí již obě linky.

Z ostatních lze dnes za páteřní považovat linku č. 255, vedenou z centra do vzdáleného předměstí Torre del Greco (13 km). Jízdní doba se blíží k 50 minutám dle intenzity silničního provozu. Prakticky kromě souběžného počátečního úseku s tramvají je trať vedena úzkou hlavní ulicí s převážně dlážděným povrchem, přes jednotlivá předměstí s naprosto souvislou zástavbou. Zhruba v polovině odbočuje severním směrem trať linky č. 256 do San Giorgia, kde byl však v provozu pouze jediný vůz s odhadnutým intervalem mezi spoji 1 hodina. Rovněž linky 254 (obou barev) mají provoz spíše občasný a v hustotě intervalů dohánějí linku č. 256. V celé síti bylo v provozu odhadem 15 vozů. Jenom na dokreslení situace o dřívějším rozsahu sítě budiž uvedeno, že od kmenové trati linky č. 255 dodnes existují severním směrem tři a jižním dvě nepojížděné odbočky. Vzhledem k neustále se tvořícím kolonám a zácpám je provoz totálně nepravidelný a nezbývá než obdivovat cestující, že na trolejbusy vůbec na zastávkách čekají.

Vozový park je tvořen pravděpodobně 27 vozy typu Alfa Romeo/



Motorový vůz evid. č. 1020 přijíždí na hlavní neapolské náměstí Pza. Garibaldi. Foto 17. 10. 1996 © Martin Černý.

AERFER/1000 AF z roku 1963, označených původně ucelenou číselnou řadou 8001 až 8078. Provozovaná evidenční čísla jsou velice různorodá a pocházejí prakticky z celé původně kompletní číselné řady. Trolejbusy prošly postupně od roku 1977 rekonstrukcemi v dílnách DP do podoby, jak je známe dnes (např. vůz 8010 reko v roce 1986). Vzhledově jsou prakticky totožné s vozidly společnosti ACTP. O jejich archaičnosti svědčí i fakt, že řidič má řízení umístěné na pravé straně. Kompletní vrchní vedení pochází patrně rovněž ze 60. let a podle toho také vypadá (např. zde neexistují pružné závěsy a o vyhybkách systému KM si mohou nechat pouze zdát).

Díky všem těmto poznatkům se nedá dost dobře odhadnout, jak dlouho ještě budou trolejbusy v Neapoli jezdit. Snad měsíc, půl roku, rok ? Jejich případná další existence je podmíněna kompletní výměnou vozového parku a celkovou rekonstrukcí vrchního vedení, což se nezdá příliš reálné. I proto, že rychlost dopravy by se díky zacpaným ulicím prakticky vůbec nezvýšila.

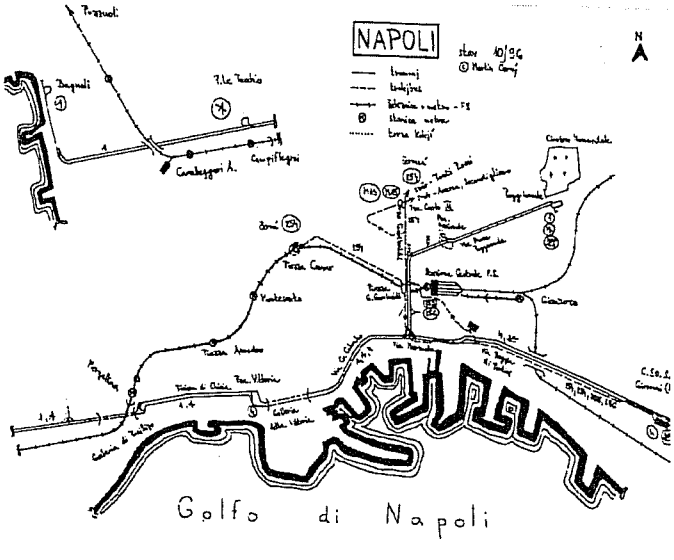
Nejdůležitějším dopravním prostředkem jsou dnes jednoznačně autobusy, kterých je v provozu mnoho desítek linek. Jejich centrem je Pza. Garibaldi, kde v sousedství nádraží je pro ně vybudováno obratiště s mnoha stáním. Používá se vozidel několika značek výhradně domácích výrobců. Všechna vozidl MHD mají jednotný oranžový nátěr (jak je v Itálii zvykem).

Pro úplnost dodejme, že MHD doplňuje několik pozemních lanovek, vedených do výše položených částí města, z nichž některé mají přímou návaznost na metro. Jízdné je i pro našince velice rozumné. Jednoduchá jízdenka na 90 minut stojí 1200 lir (přestupná), celodenní jízdenka přijde na 4000 lir (asi 72 Kč). Jízdenky jsou použitelné na všechny druhy dopravy v katastru města.

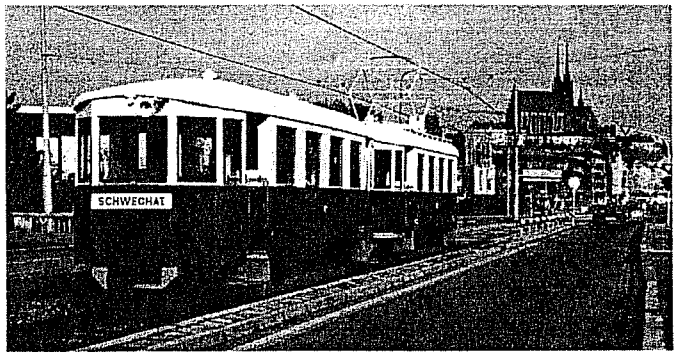
Ve vozidlech, ani na zastávkách neexistuje jakýkoliv plán sítě MHD. Nenachází se ani v žádných dostupných mapách (kromě linky metra). I to hovoří dostatečně o tom, jaký význam se MHD v Neapoli přikládá.

Co dodat na závěr. Za poznání toto město rozhodně stojí, je zde mnoho zajímavého a nezvyklého, ale dovolím si podotknout – na umírání to není to pravé místo.

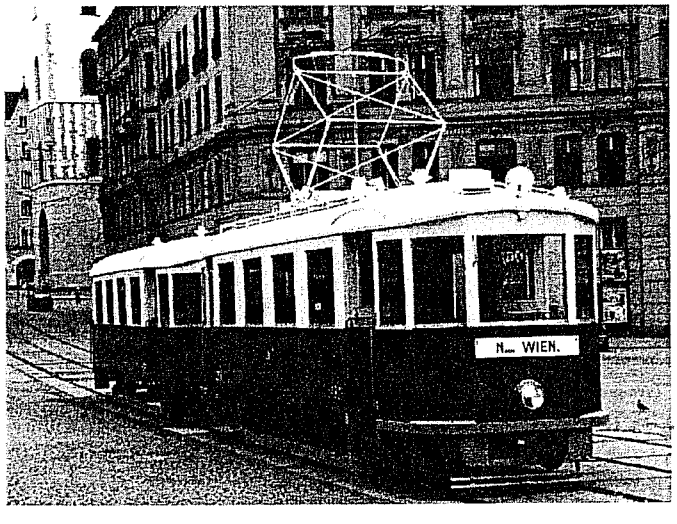
Za upřesnění především technických údajů autor děkuje p. Martinu Harákovi.



Ve smyčce Nový Lískovec se souprava CMg + C přitulila ke KT8 evid. č. 1707. Snímek názorně ukazuje mohutnost skříně obou historických vozů.



Nová trať na Renneské umožňuje zachytit tramvajová vozidla spolu s „desetikorunovou" dominantou města – se svatopeterskou katedrálou. Pořízení klasického snímku na náměstí Svobody (snímek dole) předcházelo tradiční domlouvání náhodným chodcům, aby uvolnili prostor kolem vozidla. A jako tradičně někteří z nich upřímně nemohli pochopit, co ta příšerná banda fotografů vlastně chce...
Všechny snímky byly pořízeny 9. 11. 1996, © Roman Šiler.



Publikace »Brněnské trolejbusy 1949 - 1995«

Nabízím k prodeji knihu *Brněnské trolejbusy 1949 - 1995*, která pojednává o celé historii brněnského trolejbusového provozu. Tato publikace byla vydána jako sešit formátu A 4 s barevnou titulní stranou a obsahuje podrobný popis historie brněnských trolejbusů od zavedení tohoto druhu dopravy v Brně prakticky do současnosti, protože od uzávěrky údajů nedošlo téměř k žádným změnám. Mimo textové a statistické části obsahuje publikace 59 černobílých fotografií a 55 detailních plánků trolejového schématu. Má 92 stran a její cena je 100 Kč + poštovné. K dostání bude ještě na lednové členské schůzi Tramvajklubu, pro mimobrněnské zájemce možnost poslání poštou. Objednávky posílejte na adresu PETR FIALA, Mezicestí 16, 628 00 Brno.