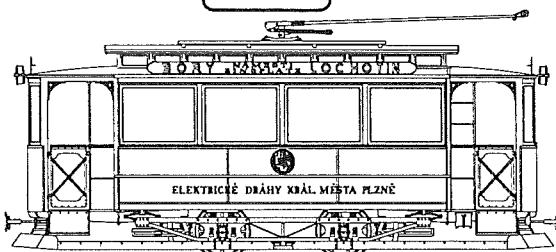


INFORMACE MHD

Číslo 214



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.



Brno 3. února 1997

Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná dne 4. března 1997 v 17⁰⁰ hod. ve velké učebně školního střediska DPMB v Pisárkách. Na programu bude mimo jiné pásmo diapozitivů a videoprogram »Doprava ve Vysokých Tatrách«, které připraví Roman Šiler. Na této schůzi bude též možno za manipulační poplatek zakoupit staré znehodnocovače jízdenek.

Zdeněk Nesiba

Upřesnění trasy zájezdu Tramvajklubu

Jako doplnění k výzvě a zájezdu Tramvajklubu z Informací MHD č. 212 uvádíme upřesnění jeho trasy. V Maďarsku bude vedena přes Szeged cestou tam a Budapest cestou zpět (pouze nedělní dopoledne). V Rumunsku půjde o cestu Arad, Temišvár, Oradea, Sibiu a Temešvar a zpět. V Bulharsku půjde z úzkorozchodných drah, vyskytujících se na trase. V Bulharsku kromě jediného tramvajového provozu v Sofii bude věnována pozornost několika nově zavedeným trolejbusovým systémům s upřednostněním těch odlehlejších (např. Vraca, Pazardžik, Chaskovo, Stará Zagora, Veliko Tarnovo). Pobyt v Turecku bude přibližně sedmidenní a zájem se soustředí na elektrickou městskou dopravu v Istanbulu a Konyi, ale též na železnici a stavební a přírodní památky na trase Troja, Izmir, Antalya, Ankara. Zvýšená pozornost bude věnována provozům, kde se v současné době uplatňuje dopravní technika pořízená z druhé ruky, zvláště z Německa a Švýcarska.

Zdeněk Nesiba

Výroční zpráva předsedy Tramvajklubu Brno

Ivan Nedělka

Než jsem začal tuto zprávu psát, přečetl jsem si výroční zprávu přednesenou na výroční členské schůzi v únoru 1996. A zjistil jsem, že bych ji vlastně mohl opsat, pouze změnit téma programu členských schůzí a vyhověla by obsahově i pro hodnocení minulého roku. Nezasvěcenému posluchači by to mohlo připadat jako stagnace naší spolkové činnosti, já si ale myslím, že se spíš jedná o jakousi stabilizaci. Takže slovy básnička „stejně dnes jak před sto lety, stejně letos jako loni“ se měsíc co měsíc scházíme, povídáme si, promítáme, prohlížíme si. A chodí nás stále víc a víc. 60 přítomných není žádné výjimečné číslo, rovněž je nás stále víc a víc včetně těch, kteří se schůzí zúčastňovat nemohou. Zejména zájem velmi mladých je potěšitelný, informace nejrůznějšího dopravního charakteru jim pomáhají vnikat do dopravní problematiky a orientovat se v ní. Je pro mne osobně pak velmi potěšitelné, když v budovách brněnského dopravního podniku vidím nové tváře, ale mně jsou ty tváře důvěrně známé, protože je znám z tramvajklubových akcí. Stane-li se někomu koníček jeho profesí, lze předpokládat, že naopak vykonávaná práce se mu zase stane koníčkem. A tento veskrze kladný jev pozorují například v kvalitě jízdních rádů, v přístupu k řešení nejrůznějších problémů, snaze stále něco zlepšovat, třebaže to zlepšení přinese vyšší pracnost tomu, kdo je vymyslel. I v tomto spatuji smysl našeho spolku, který nás – zájemce o dopravu – všechny spojuje.

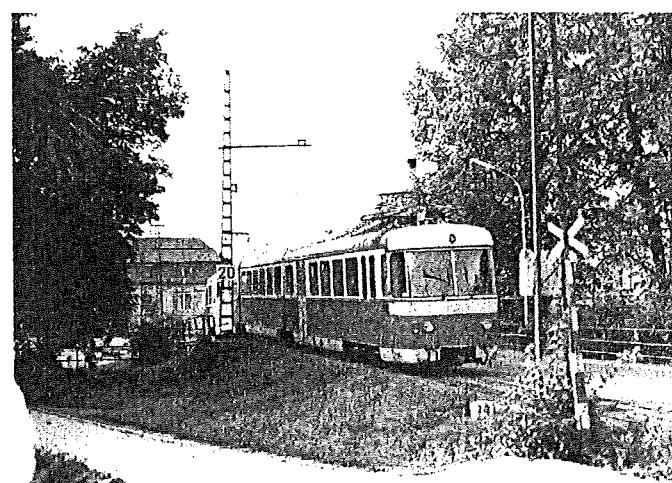
Když už jsem začal takovým filosofováním, zamysleme se rovněž nad

významem měsíčníku vydávaného pod názvem INFORMACE MHD. Když o tomto časopise mluvím na schůzi, zpravidla vyzývám přítomné, aby psali a psali, aby si všimali o dopravním dění mimo Brno, protože jinak by se INFORMACE staly zrcadlem brněnské dopravy, a tím nezájímavé pro ty čtenáře, kteří se v Brně tak neorientují. Ale on náklad potřebný pro distribuci všen členům a předplatitelům je měsíc od měsíce vyšší, takže zřejmě INFORMACE přináší takové informace, které nás zajímají. To potvrzuje typický příklad z posledních členských schůzí. Šetření na poštovném nás přimělo k distribuci časopisu před začátkem každé schůze tém, kteří jsou přítomni. A oni potom nedávají pozor na program schůze a čtou si to, co už jim nikdo neodnese, zatímco program schůze je neopakovatelný. Je to takové zadostiučinění, že čtení je zřejmě tak zajímavé, že se od něj nedá odtrhnout.

Takže chvály už bylo dost, teď něco, co by se mohlo zlepšit. Mám na mysli i obecně společenský život, vzdály mezi námi vznikají a ještě vznikají i osobní přátelství. Co takhle se sejít i jinak než na schůzi a využít se po stránce kulturní nebo sportovní. Nemusíme se pořád bavit jenom o dopravě, můžeme si i zapřívat nedopravácké písničky nebo zahrát fotbal, aniž by branky tvořily výrazené tramvaje. Oficiálně se vždy v prosinci koná rozloučení s koncerty rokem a zábava se vskutku rozprudí všeobecně a s nedopravní tematikou.

Mnohé by se dalo takto užít i při zájezdech, leč kromě již tradičního dlouhodobého zahraničního žádny se dlouho nekonala. Vyzývám tímto zejména ty mladší, aby zkoušeli něco zorganizovat, třeba se to ujme a zase budeme mít k sobě blíž. Vždyť nový a omlazený výbor se schází pravidelně, ale jeho mnozí členové svou náplň teprve hledají.

Omlouvám se těm, kteří čekali tradiční výčet toho, co jsme všechno absolvovali. Nebojte se, nezbytná fakta, která mají tvořit náplň výroční členské



Jednotka EMU 89 projíždějící obcí Veleká u Popradu směrem na Smokovce se na snímku nachází právě na mostku, přes který projížděl i tzv. historický trolejbus v letech 1904–6. Tento záběr může být pozvánkou na program březnové schůze. Foto 20. 8. 1987 © Roman Šiler.

schůze, protože nám ji určují i naše stanovy, se dozvítěte. Kolik nás je, kolik nás přibylo a ubylo, co je v knihovně, jak si stojíme finančně. Považoval jsem za vhodné si letos trochu zafilosofovat.

Přírůstky do knihovního fondu v roce 1996

Kód	Stát	Název publikace	Rok	Str.
A-26	Bel.	75ans de Syndicat des Communications et de la Culture 1919 – 1994	1994	32
C-05	CZ	Děčínské vlastivědné zprávy – Labská plavba (1—4/93, 3/95)		
C-61	GB	Light Rail and Modern Tramway (1994, 1995)		
C-62	GB	Modern Tramway and LRT (11/78—12/82)		
C-63	CZ	ČD pro Vás		
C-64	CZ	Magazín MHD (2, 3, 4/96)		
D-19	CZ	Počátky paroplavby na Labi	62	
J-27	CS	ČSD – Oblastní JR – Morava 1985/86		
J-55	CS	ČSAD – Jihomoravský kraj 1986/87		
M-06	CZ	Průvodce pražské městské dopravy		
P-35	CZ	100 let městské dopravy v Teplicích	1995	81
P-137	CZ	75 Jahre Geraer Strassenbahn	1967	22
P-138	CZ	Trolejbus Chomutov – Jirkov; První rok provozu	1996	32
P-139	PL	90 lat komunikacji miejskiej – Toruň	1981	42
P-140	EST	Sada aastat Tallinna trami	1988	237
P-141	LOT	Rīgas tramvajam – 100 let	1982	
P-142	RUS	Ot konki do tramvaja – Petrohrad	1993	237
P-143	RUS	Leningradskij tramvaj (1941—45)	1995	319
R-55	CS	Sborník materiálů z V. Listovské rozpravy – Teplárenství 1978 254		
V-20	CZ	Střední autobusy Karosa T500 HB, SB	1995	37
V-28	CZ	Pražské ponorky – monografie	1996	
V-38	LOT	Rīgas wagonu rúpnica	1995	
V-37	CZ	Autobusy pražské městské hromadné dopravy	1995	136
Z-02	CZ	100 let železniční tratě Číčenice – Prachatice	1993	28
Z-08	CZ	Katalog nákladních vozů ČD	1994	160
Z-22	SK	Hnacie vozidlá Železníc Slovenskej republiky	1994	143
Z-25	CZ	Místní dráha Ondrášov – Dvorce na Moravě	1995	56
Z-28	CZ	110 let trati Brno – Tišnov; 90 let trati Tišnov – Žďár nad Sázavou	1995	71
Z-29	CS	Jízdy historických vlaků	1989	55
Z-30	CS	Železniční stavitelství Brno (České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Temelín)	1989	74
Z-41	CS	A jel tudy vlak (120 let od zahájení provozu Brno – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo – Laa)	1991	54
Z-53	CZ	Dráha údolím Svatavy; Sokolov – Kraslice – Klingenthal	1996	72

Žádám všechny zájemce o půjčování, aby si výše uvedené nové položky doplnili do svých seznamů. Knihovna tak bude moci sloužit dál ke všeobecné spokojenosti nás všech

Martin Černý

— AKTUALITY —

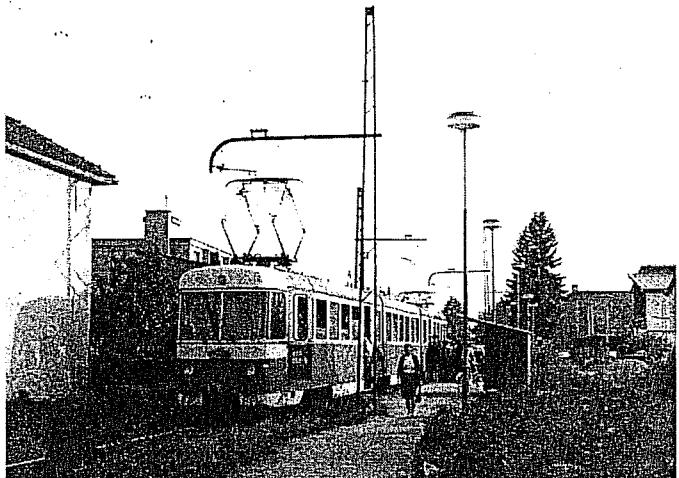
Novinky z brněnské MHD

• Jak je uvedeno na jiném místě, z důvodu nedostatku finančních prostředků dochází od 1. 2. 1997 k omezení dopravy. Zatím se to dotýká úseku s malou poptávkou, špičky zůstávají beze změny, sedlo se dokonce v některých případech posiluje:

– Noční organizace dopravy se prodlužuje o spojení u hlavního nádraží v 5⁰⁰ hodin s obvyklými návaznostmi na přestupních uzlech. Některé linky s pouze denním provozem tak mohou vyjet později.

– Večerní provoz bude v delších intervalech tam, kde to poptávka dovoluje. Kloubové autobusy na linkách 56 a 140 budou nahrazeny solo vozy přejezdem z jiných linek. V nepracovních dnech nebudou kloubové autobusy (s výjimkou nedělní linky 53 a event. náhradní dopravy) ke spatření vůbec.

– Nedělní doprava všeobecně a zavedených intervalech začne později. Linky 7, 11, 12, 132, 134, 144 vyjedou až v 7 hodin, linka 51 nepojede vůbec.



Elektrická jednotka EMU 89 na druhé zastávce v oblasti zástavby městečka Velká, které takto mělo donedávna pouliční dráhu. Systém TEŽ tak mohl být při trošce shovívavosti přiřazován k provozu MHD. Zároveň s fotografickým snímky ve Velké byl pořízen i videozáznam, který se nachází v Archivu MHD v Lišni. Foto 20. 8. 1987 © Roman Šiler.

- Tramvajová linka 3 se celodenně zkracuje do Komína.
- Linka č. 59 do Rajhradic bude jezdit pouze ve špičkách pracovních dnů. Mimo špičky a v nepracovních dnech budou do Rajhradic prodlouženy některé spoje linky 63.

– Linka 135 z Kamenného vrchu na Mendlovo náměstí v pracovních dnech nebude jezdit v době od 8 do 14 hodin. Nahradí ji linka 146, která bude jezdit od 5 do 19 hodin. Bude jezdit v sedle po 12 minutách (stejně jako linka 145), takže ve společném úseku budou k sobě vzájemně po 6 minutách. To je to výše citované posílení v sedle. Na lince 135 zůstává smíšený provoz „autotrolejbusový“.

– Vzájemně bude prohozena provozní doba linek 137 a 142. Linka 137 bude jezdit pouze v pracovních dnech od 5 do 20 hodin, linky 142 nepřetržitě. Večer a v víkendech z Komenského náměstí pojedou tedy pouze trolejbusové linky 139 a 144.

• Ač nízkopodlažní tramvaje RT6N v době vzniku tohoto příspěvku (23. 1.) tu ještě nejsou, začná se chystat úprava vzdálenosti kontaktů výhybek, aby byly uzpůsobeny sběrače uprostřed vozů. Tato příprava probíhá na trase linky č. 7.

Ivan Nedělka

V Ústředních dílnách DPMB v Medláncích se blíží k závěru rekonstrukce vozu KT8 evid. č. 1717. Vůz bude opatřen řadou prvků používaných u nově dodaných vozů T6 – např. orientační systém pro cestující soustavy BUSE, otevírání dveří s předvolbou atd.

Ladislav Kašík



Před několika týdny jsme se v Brně rozloučili s trolejbusy 9Tr. Před několika lety bylo možno v Husovicích spatřit ještě i osmičku. Dne 16. 10. 1974 ji výfotografoval © Martin Harák.

Úpravy tarifů MHD

Zlín, Otrokovice

Od 1. 1. 1997 došlo ke zvýšení cen jízdného u Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice. Základní 20 minutová jízdenka místo dřívějších 4,- Kč stojí nyní 6,- Kč a čtyřcetiminutová jízdenka místo dřívějších 6,- Kč stojí nyní 8,- Kč. Současně došlo k úpravě cen také u předplatních jízdenek – např. časová jízdenka pro pásmo A (Zlín) stále dříve 160,- Kč a nyní je prodávána za 180,- Kč, tataž jízdenka na tři měsíce stojí 490,- Kč a nyní je prodávána za 450,- Kč. Cena půlroční jízdenky se nezměnila a činí 850,- Kč.

Přechod na nové ceny jízdenek byl poznamenán jistou nepřipraveností a v prodejných místech jízdenek nebyl k dispozici plný sortiment jízdenek. Zpravidla byla k dostání pouze jízdenka za 8,- Kč a v některých místech vůbec nic. Cestující proto museli velmi často kupovat jízdenky u řidičů, pochopitelně že s příplatek +2,- Kč, takže se cestování trochu prodražilo. Navíc je u řidičů prodáván jen jediný typ jízdenek za 8+2 Kč,-.

MHD Kroměříž

Cena základní jízdenky (pro dospělou osobu) byla zvýšena ze 4,- na 5,- Kč. Cena zlevněné jízdenky zůstala zachována, tj. 2,- Kč. Přibližně o 1/4 byla zvýšena cena předplatních jízdenek. Za nákup jízdenky u řidiče se dříve platilo +1,- Kč, nyní byl tento příplatek zvýšen na +2,- Kč.

MHD Znojmo

Základní jízdné zvýšeno ze 4,- Kč na 5,- Kč.

MHD žďár nad Sázavou

Cena jízdného byla zvýšena – základní jízdné 4,- Kč, zlevněné jízdné 2,- Kč a dovozné 1,- Kč. Ke zvýšení došlo také u předplatních jízdenek.

MHD Jihlava

Ceny jízdenek pro jednotlivou jízdu zůstaly beze změny – tj. 4,- Kč za základní jízdné a 2,- Kč za zlevněné jízdné. Došlo k cenovému posunu u předplatních jízdenek, měsíční jízdenka místo dřívějších 150,- Kč přijde nyní na 190,- Kč.

Ke změnám cen nedošlo u MHD v Třebíči, Adamově, Blansku, Prostějov, Břeclav, Mikulov

Ladislav Kašik

Rozpočet města Brna a MHD

Rozpočet města Brna na rok 1997 je navržen jako vyrovnaný, tj. příjmy a výdaje budou 5.317 milionů Kč. Hlavním zdrojem příjmů města jsou daně – očekává se příjem 4.157 milionů Kč. Dotace ze státního rozpočtu jsou ve výši 588.3 miliony Kč (částka o téměř 200 mil Kč nižší než v roce 1996). Na městskou hromadnou dopravu je vyčleněna částka 792,3 miliony Kč.

Všeobecným nedostatkem peněz (v městském rozpočtu) byly postiženy také některé komunikační stavby, i když jsou pro město velice důležité. Potřebné finance na dokončení rekonstrukce ulice a tramvajových tratí na Nádražní, na pokračování stavby Pražské radiály (zde budou i státní dotace), na dokončení stavby mostu v Bystrci, třetí etapu výstavby tramvajové trati do Líšně a na dokončení komínské vozovny trolejbusů v rozpočtu údajně jsou. Nezbývá ale peníze na rekonstrukci ulice Masarykovy a nezbýlo na dotažení líšeňské tramvaje až na náměstí Karla IV. Peníze nezbýly ani na rekonstrukci ulice Veslařské (tato je potřebná pro zahájení provozu trolejbusů z vozovny na linky do západní části města). Mnoho peněz není ani na vlastní provozování MHD – např. žádost DPMB na čásku cca 200 mil. Kč na obnovu vozového parku nebyla do plánu zahrnuta.

Ladislav Kašik

Komínská vozovna trolejbusů v Brně

Ve stavu DPMB jsou od 1. 12. 1996 již jen vozy škoda 14Tr (evid. č. 3169 až 3286) a Škoda 15 Tr (evid. č. 3501–3508). Těchto cca 126 vozů je v současné době umístěno ve dvou provozovnách – v Husovicích a ve Slatině. Husovická vozovna pojme asi 60 vozů, z nichž pod střechou vozovny je pouze 27, zbytek stojí na prostranství před vozovnou. Ostatní vozy jsou ve Slatině, umístěny rovněž pod širým nebem. Není proto divu, že na dokončení další vozovny se již netrpělivě čeká. Komínská vozovna, jejíž stavba v současné době finišuje má pojmut 50 až 60 vozů, přičemž všechny vozy budou pod střechou. Vozovna bude dále vybavena velkými údržbářskými a opravárenskými dílnami. Bude

zde také asi 200 m dlouhá zkoušební dráha, která bude umožňovat vyzkoušet opravený vůz. Trolejbus přijíždějící do vozovny z linkového provozu bude nuten nejprve projet mycí tunelem.

Na stavbu vozovny má v roce 1997 navázat komplexní rekonstrukce ulice Veslařské, kde bude vybudována trolejbusová trať, která nejen nahradí stávající autobusovou linku do Jundrova, ale navíc bude sloužit jako manipulační pro výjezd trolejbusů na linky směrem do Starého Lískovce, na Kamenný vrch a do Kohoutovic. Tím odpadne velké množství jalových kilometrů, které musely vozy najíždět z husovické vozovny.

Než ovšem bude ulice Veslařská hotova, bude napojení provedeno pouze na opačném konci v oblasti Komína. Nová komunikace kolem vozovny však je zatím napojena jen na Jundrovském konci a navíc je tato vozovka vybudována jen jako tzv. střední i když trolejbusový provoz minimálně v oblasti zastávek vyžaduje vozovku těžkou (z tzv. raženého betonu). Pokud je použito vozovky střední, dochází ke známému zvlnění vozovky (charakteristické pro zastávky MHD).

Ladislav Kašik

Ukončení provozu trolejbusů Škoda 9Tr v Brně.

V listopadu 1996 byl v trolejbusové síti MHD Brno (na linkách t-131, t-141 a to pouze v pracovní dny) provozován již jen jediný vůz tohoto typu. V poslední listopadový den dojezdil i tento (viz Informace MHD č. 213, fotografie str. 7).

Posledním vozem Škoda 9Tr v brněnském provozu byl vůz evid. č. 3144. Tento vůz pochází z dvacetikusové dodávky vozů Škoda 9Tr HT evid. č. 3129–3148, byl vyroben v roce 1980 pod výrobním číslem 7814 a do provozu zařazen v tomtéž roce. První „devítka“ – vůz evid. č. 43 (Škoda 9Tr2 – 1962) byl do provozu zařazen v roce 1963, takže po 33 letech provozu tento typ vozidla z brněnských ulic mizí. Vozidla typu Škoda 9Tr byla v Brně zařazena na evidenční čísla 43–54 (v roce 1969 přečíslována na 3043–3054), 3055 (na č. 55 byl krátkopobě zařazen vůz T11) až 3163. Lehce je tedy možno spočítat, že těchto vozů v Brně jezdilo 121.

Vůz evid. č. 3144 byl vypraven dne 30.11.1996 na linku t-131 s odjezdy do Hlavního nádraží do Šlapanic v 08³³, 09³⁸, 10⁴⁶ a v 11³⁶ hodin. V odpoledních hodinách vyrazil vůz na poslední okružní jízdu městem.

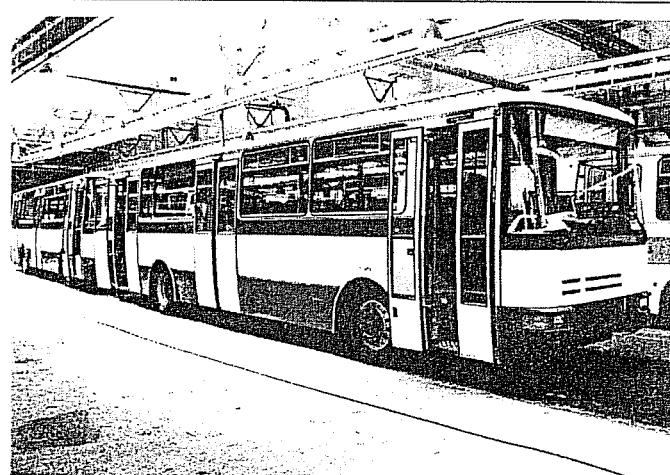
Ladislav Kašik

— Z PROVOZU —

Boj radnice za plné ulice

Ivan Nedělka

Počty to jsou celkem jednoduché. 100 cestujících v tramvaji urazí v centru města za jednu minutu vzdálenost asi 350 metrů. Když těchto 100 cestujících necháme přepravit osobními automobily, urazí vzdálenost 350 metrů dejme tomu za půl minuty. V té půlminutě bude ale muset být v dané ulici nejméně



Autobusy Karosa B931 stojící v řadě na lince montáže interiéru ve výrobním závodě. Jde o autobusy určené pro Prahu. Hlavním rozdílem oproti B731 je nová maska vozu a zvýšené procento zahraničních součástí. Volanty se již honosí značkou Renault, což konkrétně vyjadřuje skutečné vlastnictví firmy Karosa. Foto 28. 9. 1996 © Roman Šiler.

25 automobilů, což představuje konvoj v délce cca 250 metrů. Tedy ulice je téměř zaplněna. Spíš ale bude přeplňena, protože letní pohled na využití automobilů ukazuje, že nejčastěji je tam sám řidič. Takže ne 25 automobilů, ale odhadem 70 jich bude potřeba pro 100 cestujících. Kdežto tramvaje tam budou pouze dvě a zaplní ulici 2×30 metrů. Protože takto prázdné ulice se brněnským konšelům zdají pusté, je nutno přijmout opatření:

- zvědnot cenu jízdného
- nedát dostatek financí na provoz, aby tramvaje nejezdily tak často
- zamezit nákupu tramvají nových, které by nahradily opotřebované staré, neboť když nebude tramvají tolik, budou jezdit ještě méně často
- přijmout organizační opatření, aby tramvaje příliš nezdržovaly a upravit signální plány pro řízení křižovatek pro preferování individuální dopravy.

Výsledek na sebe nenechá dlouho čekat. Lidé si houfně přestanou kupovat jízdenky a začnou používat své obstarožné automobily (protože ty nové už používány jsou těmi, co by autem jezdili, i kdyby tramvaj byla zadarmo a ještě se tam něco rozdávalo). Ulice se zaplní, tramvaje nebudou mít kudy jezdit, čímž ještě zneataktivní a městský život se přesune do automobilů. Můžeme tam jít, číst, učit se, holit se, nenápadně se milovat, jen raději ne spát, jedoucí auto se spícím řidičem si jede kam chce a stojící zase ne a ne se rozjet.

Zdá se vám to jako v Kocourkově? Nene, jste v Brně. Prostředky na provoz jsou takové, že je nutno od 1. února omezit provoz MHD (kokrétní omezení je popsáno v Novinkách z MHD v Brně). Rada odboru dopravy zněla: Jezdete v rozsahu, na co máte. Zatím nedošlo k omezení ve špičkách, sáhlo se do denních údobí, kdy je poptávka nízká a kdy nehrozí nedostatečná kapacita. Ale není snad jedním ze znaků městské hromadné dopravy jízda v pravidelných časových intervalech, kdy cestující bez znalosti jízdního řádu přijde na zastávku a za chvíli se dočká? Nebude to právě ten, který se nedočká, že si druhý den vezme auto, protože náklady se zas tak výrazně nelíší? A finance na nákup nových vozidel? Ty jsou pro rok 1997 na nule. Takže přestárlá a pouze velmi nákladně udržitelná vozidla (na jejichž údržbu rovněž není), bude nutno v polovině roku vyřadit, a to bez náhrady. Pak musí nutně následovat další omezení, tentokrát i do špiček. Poptávka začne převyšovat nabídku a cestující budou na zastávkách nuceni čekat, až na ně přijde řada. Pak si to auto vezme i ten, kdo v první vlně odolal.

Na téma dopravy ve městech a na řešení urbanistických problémů vůbec proběhl nedávno v Brně seminář. Zúčastnilo se ho několik světových odborníků, ovšem bezmála šedesát brněnských zastupitelů přišlo jen několik. Pouze pár vyslovených myšlenek (těch odborníků, ne zastupitelů):

- auta jsou jedním z největších problémů, který brání obyvatelům města, aby se v něm cítili dobře. Přitom si tento problém obyvatel sami vytvářejí, protože si myslí, že právě to jejich auto je ještě únosné
- síť MHD je v Brně na slušné úrovni, je tedy třeba ji dále rozvíjet, aby byla ještě přitažlivější
- postup automobilů do města je třeba začít omezovat, např. vytvářením pěších zón, snižováním počtu parkovacích míst, ale i bezvadně fungující hromadnou dopravou
- je šance poučit se z negativních dopadů rozvoje automobilismu v západní Evropě a vyvarovat se chyb, k nimž tam z nezkušenosti došlo
- nedopustit, aby ze svobody vlastnit automobil se nastala nesvoboda stát se jeho vězněm.

Nedostatek finančních prostředků na provoz MHD se netýká jenom dopravních prostředků a intenzity dopravy. Týká se též udržování dopravní cesty. V uplynulých čtyřech letech se podařilo dát do pořádku velkou část tramvajových tratí, leč některé úseky na rekonstrukci stále čekají. Odkládání rekonstrukce vede k destrukci svršku i spodku, tramvaje musejí projíždět pomalu a jsou nadměrně opotřebovány. Výstavba a údržba energetických zařízení, údržba trolejového vedení atd. vyžaduje taky své a když to nedostane, chátrá a chátrá. Všimněme si starých montážních automobilů na údržbu trolejového vedení, vetchých multikářů s čističi výhybek a roztřepaných dvanáctsetrojek se znakem DPMB.

Nejsme podrobě obeznámeni se všemi součástmi a uplatňovanými požadavky na fungování města jako celku. Je jasné, že každý rezort řízený a finančovaný městem má své nároky, a rád by ty své nároky upřednostnil před ostatními. Mohde se dá uskrovit, počkat, až na to bude. Ale nebezpečí, že se stane mezi městem automobilů, je velice reálné a taková realita je velmi obtížně vratná – viz města na západě, kde lopotně a až podbízivě obnovují kdysi zrušenou hromadnou dopravou. Není moudré město, které se nepoučí z chyb jiných.

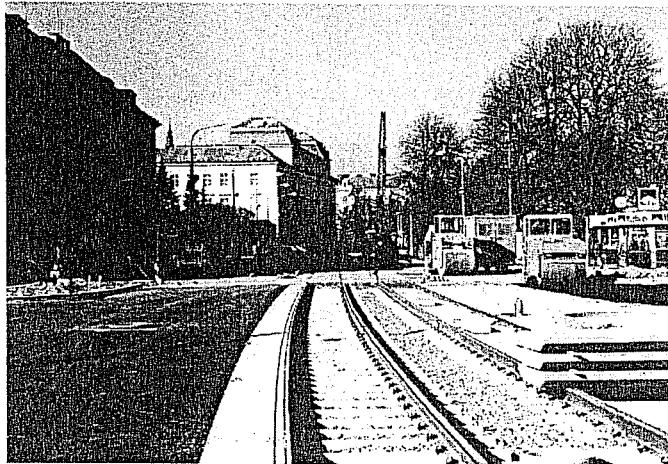


V hanácké metropoli se již pomalu schyluje k události století – několik desetiletí plánovaná tramvajová trať spojující prostor Tržnice s nádražím nabývá konkrétních obrysů. Olomouc dostane provozně vysoko potřebnou trasu, která vytvoří kolejové síti těžké umožňující vytvářet objízdné trasy v případě nehod nebo jiných nepředvídaných událostí. Na snímku vidíme budovu Tržnice, před kterou byla umístěna smyčka, kterou již připomíná pouze několik trolejových sloupů. Foto 6. 11. 1996 © Roman Štler.

Rekonstrukce tramvají K2 v Šumperku

Ivo Soukup

Dne 11. 10. 1996 byla expedována z podniku Pars DMN Šumperk do Brna modernizovaná tramvaj K2 evid. č. 1039^{II}. Do Šumperka byl tento již částečně demontovaný vůz (el. výzbroj, okna, boční plechy) přistaven 21. 12. 1995 a následující den pak složen z vagónů. Po úplné demontáži, umýtí a vypálení nepotřebných částí skříně proběhlo v první polovině února 1996 tryskání obou dílů a poté byla začájena zdlouhava a poměrně náročná oprava a rekonstrukce vozové skříně. Přibližně na přelomu května a června došlo k pokládání kabeláže a následně k celkové montáži vozu. Rekonstrukce probíhala v duchu prototypového provedení, realizovaného v dílnách brněnského dopravního podniku na voze evid. č. 1066^{II}. Na šumperské rekonstrukci jsou však provedeny další úpravy. Provedení těchto změn mělo na sáledech i nutnost zapůjčení vozu evid. č. 1066 na Mezinárodní strojfrenský veletrh. V době, kdy firma Pars DMN objednávala místo pro svoji expozici na MSV, vypadala situace celkem slabě. Postupem prací však vyvstávaly dříve netušené problémy a modernizace se začala opožďovat. Na tomto stavu, dle mého názoru, má svůj podíl jak šumperská, tak i brněnská strana. Příkladem může být i poměrně pozdní rozhodnutí o dosazení dveří IFE, které byly dodány ve druhé polovině srpna, řešení nové technologie – lepení vnějších obalových plechů – jež byla nakonec realizována celkem úspěšně (vyjma snad nepříliš zdařilého přetmelení), řešení problematiky typu ručního řadiče Schaltbau, dodávka pohonu stěrače BOSCH, a pod. Tyto a další problémy měly vliv na to, že se nakonec vůz rekonstruovaný v Šumperku na MSV nedostal. Firma Pars DMN nakonec požádala o zapůjčení vozu evid. č. 1066. Myslím, že brněnské autorství realizované přestavby uvedeného vozu pracovníci Pars DMN v průběhu veletrhu nijak nezpochybňovali, ačkoliv se můžela zdát odstranění evidentního čísla diskutabilní. Výše uvedenými řádky však nechci narušovat dobré vztahy mezi DPMB a Pars DMN, naopak dopravnímu podniku ke zdárné rekonstrukci prvního vozů blahopřejí. K dalším odlišnostem „šumperského“ provedení rekonstrukce patří použití sběrače Stemmann Fb 500.71, použití vnějších pozinkovaných plechů Inducolor a drobné zmeny v provedení interiéru. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem jde tedy svým způsobem o druhý prototyp. V Šumperku jsou rozpracovány další vozy. Evid. č. 1064 (přistaven v dubnu 1996) je před dokončením, provádí se montáž interiéru a lak. U vozu evid. č. 1003 (přistaven v srpnu 1996) byla po demontáži, vypálení a otryskání opravena skříň. Ta byla ve značně zkorodovaném stavu a vyžádala si podstatně větší rozsah renovace než předchozí vůz. Nyní probíhá montáž kabeláže. Dále byl do Šumperka dodán vůz evid. č. 1028 (v listopadu 1996), u něhož je po otryskání prováděna oprava karoserie. Poslední – pátý – vůz evid. č. 1053 dorazil do Pars DMN Šumperk 27. 1. 1997. Podle výsledků zkušebního provozu vozu evid. č. 1039 dojde k podchycení dalších nutných úprav, aby provedení ostatních rekonstruovaných vozů již bylo jednotné.



Pohled směrem od Tržnice k centru města – dříve se tímto směrem jezdilo k nádraží. Pro příště to však bude obrácené. Foto 6. 11. 1996 © Roman Šíler.

Nový tarif v Brně je skutečností

Dlouho a pečlivě připravovaná změna časového tarifu na tarif časově–pásmový nastala. Od 1. 1. 1997 jsou v MHD Brno zavedena tři tarifní pásmata a je podstatně rozšířen sortiment jízdenek pro jednotlivou jízdu a předplatních jízdenek.

Místo jediné základní jízdenky (8,- Kč) má cestující možnost zakoupit hned tři typy jízdenek (5, 8, 12 Kč). Množstevní sleva zůstala zachována – lze koupit jízdenku pro 4 jízdy za 30,- Kč. Místo jediné zlevněné jízdenky za 3,- Kč lze nyní využívat jízdenky za 3, 4 a 6 Kč. Větší sortiment jízdenek také nabízí prodej u řidiče – namísto jízdenek za 3+2 a 8+2 lze zakoupit jízdenky zlevněné za 3+2 a 4+2 a základní za 5+2 a 8+2. Místo denní jízdenky lze zakoupit jízdenku na 1, 3, 7 nebo 14 dní atd.

V prvních lednových dnech však ještě není na naprosté většině prodejních míst k dispozici celý sortiment jízdenek. Zpravidla lze obdržet jízdenky za 3,- Kč (zatím starého provedení), 4, 5, 8 a 30,- Kč. Vůbec se ještě neprodávají jízdenky na 1, 3, 7 a 14 dní, takže zatím není náhrada za zrušenou známku na půl měsíce.

Předprodej předplatních jízdenek trochu vázne a DPMB nezbylo než prodloužit platnost starých předplatních jízdenek až do 10. 1. 1997 včetně. Na předměstích byl prodej známků ukončen dne 3. 1. 1997 a prodávalo se zde bez obtíží a bez front. Na Benešově, Mendlově náměstí a částečně také v Pisárkách však nadále trvá vytváření kratších či delších front.

Cestující mají zatím možnost využít jízdenky starého typu ale podle nových pravidel – tj. např. původní zlevněná jízdenka 3,- Kč na 60 minut platí nyní pro dítě od 6 do 15 let jen na 15 minut.

Při prohlídce barevné mapy s vyznačenými tarifními pásmaty na první pohled zaujmou jisté zvláštnosti. Tak, např. u podobné mapy pražské tvoří jednotlivá pásmata 1, 2 ... soustředně kruhy kolem středu města, zatímco něco podobného bychom na brněnské mapě marně hledali. Druhé pásmo v podstatě existuje pouze na jihu a severu města. Od východu na západ je vše v jediném, prvním pásmu.

Dalším městem, které využívá pásmový tarif je např. Ostrava – zde je však území rozděleno na několik zón a jízdné se stanovuje dle počtu projetých zón.

Odtud vyplývají různé situace, kdy za několikaminutovou dopravu může cestující zaplatit více než za podstatně časově delší dopravu na delší vzdálenost.

Účelem zavedení pásmového tarifu je, aby cestující zaplatil za delší trasu více než za kratší – je tomu tak však v Brně? V některých případech zřejmě ano, ale můžeme najít i jisté paradoxní situace.

Poněvadž jízdenka označená v jednom tarifním pásmu, platí v pásmu sousedním, stávají se jízdenky označené v pásmu 2. vlastně platnými pro celou síť, tj. jak v pásmu 1, tak v pásmu 3.

Příklad 1:

Zkusme jet např. ze Švermovy v Bohunicích do Ostopovic. Tramvajová zastávka Švernova je v prvním tarifním pásmu. Na Osovou jedeme jednu minutu. Na Osové lze přestoupit na autobus linky a-48 směr Ostopovice. Zastávka na

Osové je ve druhém pásmu. Po pouhých 6 ti minutách jízdy jsme na zastávce Ostopovice, Branký, která je již v pásmu 3. Za 7 minut jízdy + čekání na autobus zaplatíme 12,- Kč.

Přítom za 8,- Kč se ze Švermovy dostaneme do podstatně vzdálenějších míst, např. do Bystrce, Řečkovic nebo např. do Mariánského údolí v Líšni.

Příklad 2:

Zkusme jet např. z Osové do Šlapanic. Svezme se jedinou zastávkou autobusem linky a-48 z Osové (ve 2. pásmu) na zastávku Osová ED. Jízda trvá minutu a jízdenku máme označenu 2. pásmem. Tato jízdenka platí pochopitelně v pásmu 1 – také jedeme z Osové k Hlavnímu nádraží linkou d-8 – jízda trvá 12 minut a pohybujeme se v 1. tarifním pásmu. U Hlavního nádraží přestupme na linku t-131 a jedeme do Šlapanic. Jízda trvá 24 minut a postupně se pohybujeme v pásmu 1, 2 a 3. Protože jízdenku máme označenou v pásmu 2, měla by platit jak v pásmu 1, tak v pásmu 3. Nyní počítajme autobus a-48 = 1 minutu, čekání na linku 8 max 10 minut, jízda linkou d-8 = 12 minut, pěšky na trolejbus 2 minuty, čekání na trolejbus cca 10 minut a jízda 24 minut – dohromady 59 minut. Pokud máme štěstí dostaneme se z Osové do Šlapanic za pouhých 8,- Kč. Kdybychom jeli do Šlapanic např. jen od Hlavního nádraží, zaplatíme 12,- Kč. Takže z Osové na nádraží se svezeme zadarmo a ještě ušetříme 4,- Kč.

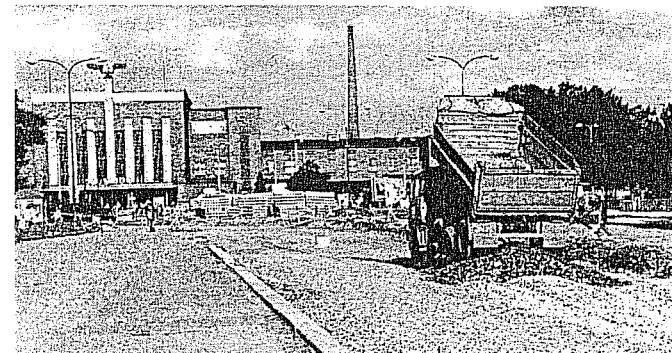
Příklad 3:

Pokud jedeme z Řečkovic do Bystrce tramvají linky d-1, trvá jízda 54 minut a pohybujeme se neustále v 1. tarifním pásmu. Pokud jedeme např. od Hlavního nádraží do Komárova jsme již po několika minutách za konečnou v Komárově a na hranici 2. pásmu. Vzdálenost Komárova od Hlavního nádraží a Bystrce od Hlavního nádraží se diametrálně liší.

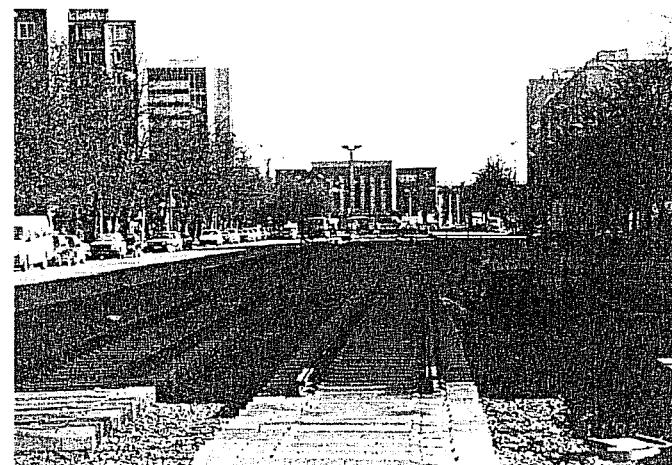
Ladislav Kašik

Statistika – rozsah provozu MHD

V plánu na rok 1997 nalezneme, že dopravní prostředky MHD (tramvaje, autobusy, trolejbusy) mají v roce 1997 najezdit 40 521 000 vozových km. Průměrné náklady na 1 vozový km se pohybují kolem 33 Kč. Nejdražší je 1



Horní snímek ukazuje postupné navážení štěrkového lože před pokládkou kolejí (foto 29. 8. 1996), spodní snímek již zachycuje položená kolejová pole (foto 6. 11. 1996). Na olomouckou nádražní budovu se otevře velmi zajímavý pohled. Bude k němu směřovat velkorysá široká ulice s tramvajovou tratí. A mimochothem – budeme si moci konečně slušně vyfotografovat tramvaj v nádražním. Oba snímky © Roman Šíler.



vozový km u tramvají, nejlevnější u trolejbusů:

tramvaje	34 Kč/voz km
autobusy	26 Kč/voz km
trolejbusy	24 Kč/voz km

Tržby DPMB v roce 1996 představovaly částku 460 milionů Kč. V roce 1997 se očekávají tržby kolem 500 milionů Kč. Dotace v roce 1996 činily 740 mil. Kč a v roce 1997 budou 812 mil. Kč i když požadováno bylo 882 mil. Kč. V roce 1996 tedy MHD přišla na cca 1,2 miliardy Kč a v roce 1997 to bude přes 1,3 miliardy Kč.

Na nákup nových vozidel bylo zapotřebí částky kolem 800 milionů Kč, DPMB požadoval 200 milionů Kč ale situace je naprosto jiná – na nová vozidla není v roce 1997 pamatováno ani korunou!!!

Tramvaje v roce 1996 zajišťovaly 55% veškeré dopravy, na autobusy připadlo 33% a na trolejbusy 12%. (Na elektrickou trakci = tramvaje + trolejbusy připadá v Brně 67%, a to je úctyhodný výkon).

Dojde k prodloužení tramvaje ze Štefánikovy čtvrti na Lesnou?

V souvislosti se stavbou asi 600 m dlouhého silničního tunelu (vedoucího z oblasti horní části ulice Křížkový pod ulicí Merhautovou a Kohoutovou a vyúsťujícího v blízkosti Tomkova náměstí v Husovicích) je znova projednávána možnost prodloužení tramvaje ze stávající konečné ve Štefánikově čtvrti směrem na Lesnou. Celé prodloužení by mělo proběhnout ve dvou etapách, přičemž první prodloužení by bylo vhodné realizovat v souvislosti s právě probíhající stavbou tunelu. V souvislosti se stavbou silničního tunelu je totiž horní část ulice Merhautový pro veškerý provoz uzavřena a po ukončení stavby bude nutno tučt ulice rekonstruovat. Prodloužení tramvaje, pokud by bylo realizováno v souvislosti s témito úpravami by přišlo na asi 30 milionů Kč, přičemž asi 1/3 nákladů by bylo možno kryt ze státního rozpočtu formou dotace na rozvoj MHD. Tramvajová trať by pokračovala dále ulicí Merhautovou, přešla by přes železniční trať Maloměřice – Králové Pole a za mostem byla ukončena její I. etapa. Ve II. etapě by byla tramvaj přivedena až do oblasti, kde jsou dnes ukončeny autobusové linky. Tato stavba by již byla výrazně dražší a v současnosti není reálná.

Ladislav Kušík

— ZE ZAHRANIČÍ —

Stěhování tramvají

Otto Bittner

V časopise Light Rail and Modern Tramway z října 1996 je uveden přehled tramvajových vozů, které byly v období od roku 1989 do června 1996 jako ojeté prodány, někdy i za symbolickou cenu, nebo darovány jako humanitární pomoc (např. do zemí bývalé Jugoslávie) do jiných měst. Celkem se jedná o více než 800 tramvají z 39 evropských měst, které našly uplatnění v 35 městech, především východní nebo střední Evropy. V přehledu nejsou, bohužel, uvedeni výrobci jednotlivých typů tramvají. Je pouze uvedeno, zda se jedná o vozy 2, 4, 6 nebo 8 nápravové. Orientovat se můžeme pouze podle původních



Město Olomouc má mnoho velmi zajímavých zákoutí. Ne nadarmo se nazývá malou Prahou. Tramvajová doprava sice není rozsáhlá, ale i zde je mnoho lokalit, které přináší pastvu pro oči. Patří k nim samozřejmě množství železničních přejezdů – s trohou trpělivosti pak lze fotografovat lokomotivní monstra vedle tramvajových drobečků. 6. 11. 1996 © Roman Šíler.

evidenčních čísel. Nová evidenční čísla však nejsou vždy uvedena. Z přehledu vybíráme tyto zajímavé přesuny:

Amsterdam	20	ze sér. 851–880	8n	Poznaň	ponech. pův.
Bielefeld	8	ze sér. 808–838	6n	Lodž	4040–4047
Bonn	14	201–214	4n	Sofia	4201–4214
	9	281–289 (vlečné)	4n	Sofia	281–289
Bratislava	2	7034, 7038	K2	Sarajevo	?
Bremen	23	ze sérii 3416–77	4n	Timisoara	?
	19	ze sérii 3601–28	4n	Timisoara	?
Dresden	12	222 043—	T4	Rusko	?
	21	224 265—	T4	Rusko	?
Duisburg	17	ze sérii 1077–93	8n	Graz	521–537
Düsseldorf	20	sér. 2302–2702	6n	Szczecin	?
Frankfurt	10	ze sérii 204–241	4n	Bucuresti	?
	10	vlečné vozy			
		ze sérii 1203–26	4n	Bucuresti	?
Göteborg	35	ze sérii 512–603	4n	Oslo	266–299
Kassel	9	ze sérii 261–279	4n	Gorzow	201–208, 277
	4	ze sérii 351–357	6n	Gorzow	?
Leipzig	14	1660–1705	T4	Voroněž	?
	40	1669–1808	T4	Rusko	?
Mannheim	2	319, 417	6n	Kaliningrad	319, 417
	5	ze sérii 323–372	6n	Osijek	9527–31
München	23	sér. 2410–2517	3n	Bucuresti	?
	14	vlečné vozy			
		sér. 3409–3496	3n	Bucuresti	?
Nürnberg	24	ze sérii 205–288	4n	Krakov	201–224
	24	vlečné vozy			
		sér. 1503–1594	4n	Krakov	501–524
	4	ze sérii 311–356	6n	Krakov	161–164
Stuttgart	12	ze sérii 554–613	4n	Arad	?
Wien	16	ze sérii 702–748	F	Sarajevo	?

Podle sdělení Adama Tatranského byly v prosinci 1996 odprodány z Košic do Sarajeva dva vozy KT8 evid. č. 506 a 510. V roce 1997 se počítá s prodejem dalších 6 vozů.

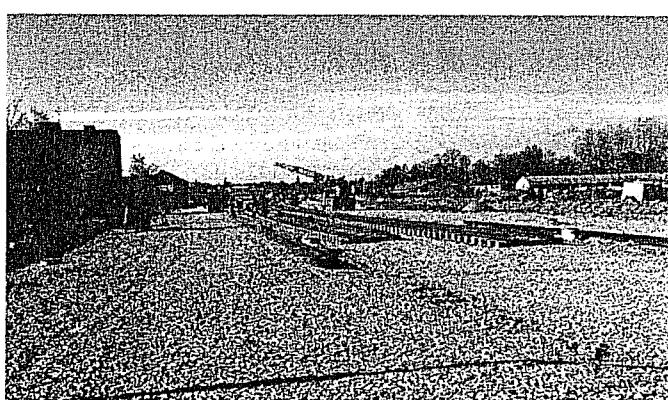
Městská doprava v německých městech

Brandenburg

Město Branibor (německy Brandenburg) s 80 tis. obyvateli se nachází ve východoněmecké spolkové zemi Braniborsko. Ve městě byly v minulosti největším podnikem železárný. Po sjednocení Německa byly však zrušeny a celá oblast je postižena silnou nezaměstnaností, což přineslo třetinový pokles cestujících.

Městskou hromadnou dopravu zajišťuje společnost Verkehrsbetriebe Brandenburg. Společníky jsou město Branibor (75%) a okres Postupim (25%). Společnost zajišťuje také příměstskou autobusovou dopravu. V regionu neexistují soukromí dopravci. Pro celý okres Postupim byl vytvořen dopravní svaz, v současné době se připravuje jeho sloučení s Berlínským dopravním svazem.

Většinu městské hromadné dopravy v Brandenburgu zabezpečuje tramvajová doprava, provozovaná zde na úzkém rozchodu (1000 mm). V provozu je 5 linek, obsluhovaných 4 obousměrnými nízkopodlažními tramvajemi MGT6D, 14 modernizovanými tramvajemi KT4D, 1 zapůjčenou starší tramvají z Bielefeldu a 13 motorovými dvounápravovými tramvajemi Gotha s 15



Pohled na plán budoucí olomoucké „tramvajstrády“ od nádraží k Tržnici nám dokumentuje, že v těchto místech není nijak hustá zástavba. Snad se dá očekávat zatraktivnění pozemků kolem tramvajové trati a rozšíření města i do tohoto prostoru. Foto 6. 11. 1996 © Roman Šíler.

vlečnými vozy. Dále dopravní podnik vlastní 1 historický tramvajový vůz a další vůz Löwa s vlekem se upravuje. Provozní dvounápravové vozy budou do roku 2000 vyřazeny a zároveň s tím bude zrušena jedna tramvajová trať, kde nemohou z důvodu omezené nosnosti mostu být provozovány nové tramvaje. Od roku 1997 bude ve výstavbě nová vozovna.

Autobusová doprava je provozována na 9 linkách. V současné době provoz zajišťuje 50 autobusů. Ve stavu je 27 autobusů městských (převážně nízkopodlažních typů Mercedes a článkové vozy Neoplan) a 23 autobusů příměstských, převážně ojetých západoněmeckých autobusů Mercedes, Neoplan a Setra. Z dříve provozovaných autobusů Ikarus je již v provozu pouze 5 ks článkových městských (z toho 1 ks bude zachován jako muzejní) a 5 ks standardních příměstských.

Jízdenka MHD stojí 1,50 DM a platí 45 min. i pro přestup. Měsíční jízdenka stojí 40 DM.

Braunschweig

Město Braunschweig s 250 tis. obyvateli leží v západoněmecké spolkové zemi Dolní Sasko. Městskou hromadnou dopravu zajišťuje společnost Braunschweiger Verkehrs AG, která je dceřinou společnosti Stadtwerke Braunschweig. Podíl tržeb na nákladech činí 40–50%. Ztráta z MHD ve výši 50 mil. DM ročně je vyrovnávána ze zisků ostatních městských podniků. Podnik má 700 zaměstnanců, z čehož je 450 provozních, 200 dílenškých a 50 administrativních.

Většinu městské hromadné dopravy v Braunschweigu zabezpečuje tramvajová doprava, provozovaná zde na rozchodu 1100 mm. V provozu je 9 denních linek a 2 noční linky (v pracovní dny jen do 1.30 hod.). Intervaly linek jsou čtvrtodinové, přičemž některé linky jsou v provozu jen ve špičce. V okrajových obdobích dne jsou intervaly půlhodinové s návaznostmi v přestupních uzlech včetně přestupu na napájecí autobusové linky. Linky jsou obsluhované 12 nízkopodlažními článkovými vozy AEG s výzbrojí Siemens (zakoupeny v roce 1995 za cenu 4 mil. DM), 26 článkovými vozy Düwag (z let 1973–1977) a 15 článkovými vozy od firmy Linke-Hoffmann-Busch (z r. 1981) se 14 vlečnými vozy od firmy Ürlingen pocházejícími z roku 1957. Dalších 10 motorových vozů a 12 vleků je již z provozu odstaveno s předpokladem jejich prodeje do východní Evropy. Zajímavostí je, že rok výroby je zakomponován také do evidenčního čísla každého vozu (první dvojcifrový je rok výroby, třetí číslo charakterizuje druh vozidla a čtvrté je pořadové číslo vozidla). Ve vozidlech je instalován systém IBIS umožňující hlášení zastávek, ovládání označovače jízdenek, ovládání transparentů, radioprovoz, preferenci na světelně řízených křižovatkách (před křižovatkou je na trati vysílá infrapaprsku, který se odrazí od vozidla) a automatické ovládání výhybek (rovněž na principu infrapaprsku, kterým se předá kód vozu). Na ústředním dispečinku jsou umístěny obrazovky průmyslové televize, které jsou kabelově propojeny s kamery na 9 rozhodujících dopravních uzlech ve městě. Vozy jsou deponovány v jediné vozovně z roku 1941 se 17 kolejemi, kde je umístěn rovněž historický vůz z roku 1940, využívaný pro turistické účely. Další historický vůz se nyní renovuje v polském Krakově. Protože se vozovna nachází v obytné zóně, připravuje se její nahrazena novou vozovnou na okraji města, jejíž výstavba by měla být financována z výtěžku prodeje lukrativních pozemků původní vozovny. K napájení sítě slouží 14 měnění. Pro údržbu trolejového vedení slouží 2 věžky deponované v bývalé menší vozovně.

Z estetických důvodů i v zájmu snížení hlučnosti jsou nově budované úseky tramvajových tratí na zvláštním tělese budovány tak, že kolejnice je umístěna na betonových pásech a podložena gumou, přičemž mezi kolejnicemi je travnatý pás. Průměrná vzdálenost zastávek je 380 metrů.

Autobusovou dopravu se 42 denními a 13 nočními linkami v současné době zajišťuje 150 autobusů, z čehož je 54 článkových a 79 standardních. Linky označené jako CE (City Express) nezastavují na některých zastávkách.

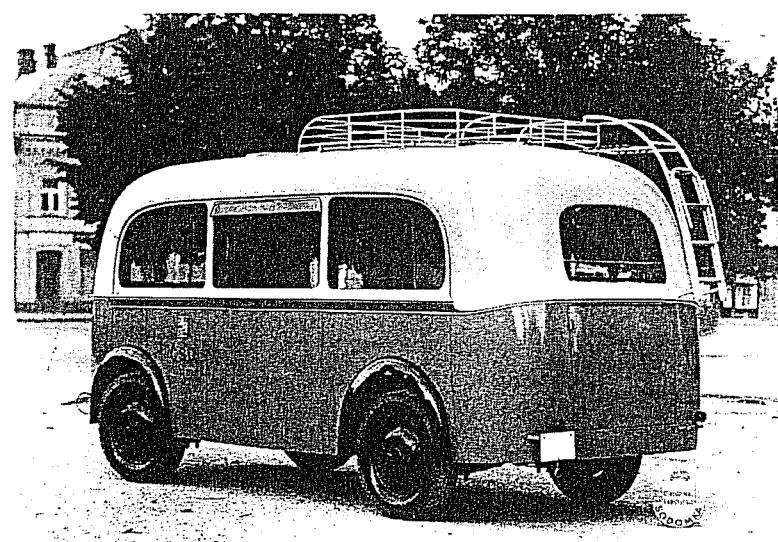
Ročně podnik přepraví 39 mil. cestujících, přičemž po mírném nástupe na počátku 90. let nastal nyní opět pokles. Vytížení vozidel se pohybuje v rozpětí 18–20 %. Podnik má celkově pouze 6 revizorů, i když cca 2–3 % cestujících jezdí bez jízdenky. Zajímavý je způsob odvodu tržeb z doplňkového prodeje jízdenek u řidičů. Řidič při nástupu do zaměstnání obdrží menší množství jízdenek pro doplňkový prodej a další jízdenky získává nákupem v prodejném automatu umístěném ve vozovně za peníze utřízené z prodaných jízdenek. Řidič nemá z doplňkového prodeje provizi, avšak sám vlastní volnou sítovou jízdenku.

Bremen

Město Brémy (německy Bremen) s 561 tis. obyvateli vytváří spolu s Bremerhavenem samostatnou západoněmeckou spolkovou zemi Brémy. Toto město je především proslulé svým významným přístavem v ústí řeky Vesery do Severního moře. V minulosti bylo toto město členem sdružení bohatých severoněmeckých měst, tzv. Hansy.

Městskou hromadnou dopravu zajišťuje společnost Bremer Strassenbahn AG, kterou z 99,8 % vlastní město a z 0,2 % drobní akcionáři, kteří s akcemi obchodují na burze. Podnik má celkem 2400 zaměstnanců, z čehož je 1400 řidičů, 600 dílenškých a 400 administrativních pracovníků. Vzhledem k vysoké nezaměstnanosti ve městě má podnik dostatek pracovních sil. Podíl tržeb na nákladech činí 50 %. Podnik má celkem 6 vozoven a garáž. Každá provozovna samostatně zabezpečuje styk s veřejností a obchodními partnery.

Většinu městské hromadné dopravy v Brémách zabezpečuje tramvajová doprava, provozovaná zde na normálním rozchodu. V provozu je 6 denních linek a 2 noční linky (v pracovní dny jen v 0.30). Večerní omezený provoz je řešen připojením mezi linkami, přičemž pokud není připoj dodržen obdrží cestující na následující den volnou jízdenku na MHD. Linky jsou obsluhované 150 motorovými vozy (z toho 78 nízkopodlažními čtyřčlánkovými vozy typu GT8N od firmy AEG s výzbrojí Siemens a délkom 36 metrů, nakoupenými za cenu 3,5 mil. DM na leasing) a 99 článkovými vlečnými vozy. Průměrná životnost tramvaje je 30 let. Starší vozy se postupně vyřazují a prodávají do rumunského Temešváru a lotyšské Rigi. Délka tramvajové sítě je 121 km. Dopravní podnik má značné problémy s graffiti, kteří malují na vozy, a proto jim nabízí vhodné jiné plochy ke kreslení. Ovládání výhybek je indukční cívkou. V ucelených úsecích je řešena preference MHD na světelně řízených křižovatkách. V uličním profilu je kolejové těleso vždy odděleno od silničního provozu vodícími čarami. Na nejrůznější křižovatce v centru města je umístěno dispečerské stanoviště s pseudohistorickým architektonickým ztvárněním. Napájení zajišťuje celkově 15 měnění.



Firma Sodomka byla předchůdcem dnešního českého výrobce autobusů Karosa ve Vysokém Mýtě. Firma vyráběla povozy a kočárky, později se specializovala na výrobu karoserií. Karosovány byly nejen osobní automobily, ale také větší vozidla hromadné dopravy. Karosovaný autobus i několika trolejbusů je celkem obecně známo, méně je zpracován přehled o vyrobených autobusových vlečkách. Tento sortiment vozidel hromadné dopravy je z historického hlediska poměrně neprávem opomíjen. Lze proto hodnotit velmi kladně záchrannu autobusového vleku Jelcz PO1 ostravským DP. Jde sice o polský výrobek, ale má „české kořeny“ a navíc byl pro naše provozy typický. Hůře dopadl zástupce předchozího typu, který se nachází ve sbírkách TMB (vlek B40). Brněnské Technické muzeum má ve fondu ještě další skvosty – plzeňský trolejbusový vlek typu D4 evid. č. 56 a dokonce vlek typu RPA z roku 1941 (evid. č. 103 z Brna). Posledně jmenovaný je skutečným unikátem. Bohužel se tyto vleky ocitly na otevřeném prostranství v areálu MHD v Lišni, když byly z hal vytlačeny přerušky prototypů autobusů, které bohužel do systému sbírkového fondu poněkud nezapadají. Můžeme doufat, že se co nejdříve podaří tato vozidla opět důstojně deponovat, aby se v zakonzervovaném stavu dočkala doby, kdy bude reálná jejich renovace. Na fotografii vidíme o jedno okno zkrácený typ vleku D4, který užívaly ČSD. Foto archiv Karosa, komentář Roman Šíler.

Autobusovou dopravu se 46 denními a 8 nočními linkami v současné době zajišťuje 342 autobusů, z čehož je 66% nízkopodlažních. Do roku 1997 chce mít podnik celý vozový park autobusů níz k podlažní. Starší autobusy se předávají do družebního města Riga.

Jízdenka na MHD stojí 2,40 DM (u řidiče 3,20 DM) a je přestupná v příslušném směru jízdy bez časového omezení. Měsíční jízdenka stojí 48 DM. V roce 1986 podnik zavedl komerčně úspěšnou zlevněnou měsíční jízdenku, která je přenosná a v období snížených přepravních nároků na ni mohou cestovat i 2 dospělí a 4 děti. Jízdenka má umělecký motiv, který je každý měsíc měněn. Podnik má celkově 16 kmenových revizorů, kteří se také starají o bezpečnost cestujících a jejich informovanost. Několik směn v roce řidiči povinně pracují ve vozovně nebo vykonávají přepravní kontrolu. Město Brémy je začleněno do Dopravního svazu pro severní Německo, kde jsou ceny jízdného stanoveny dohodou dopravců.

Cottbus

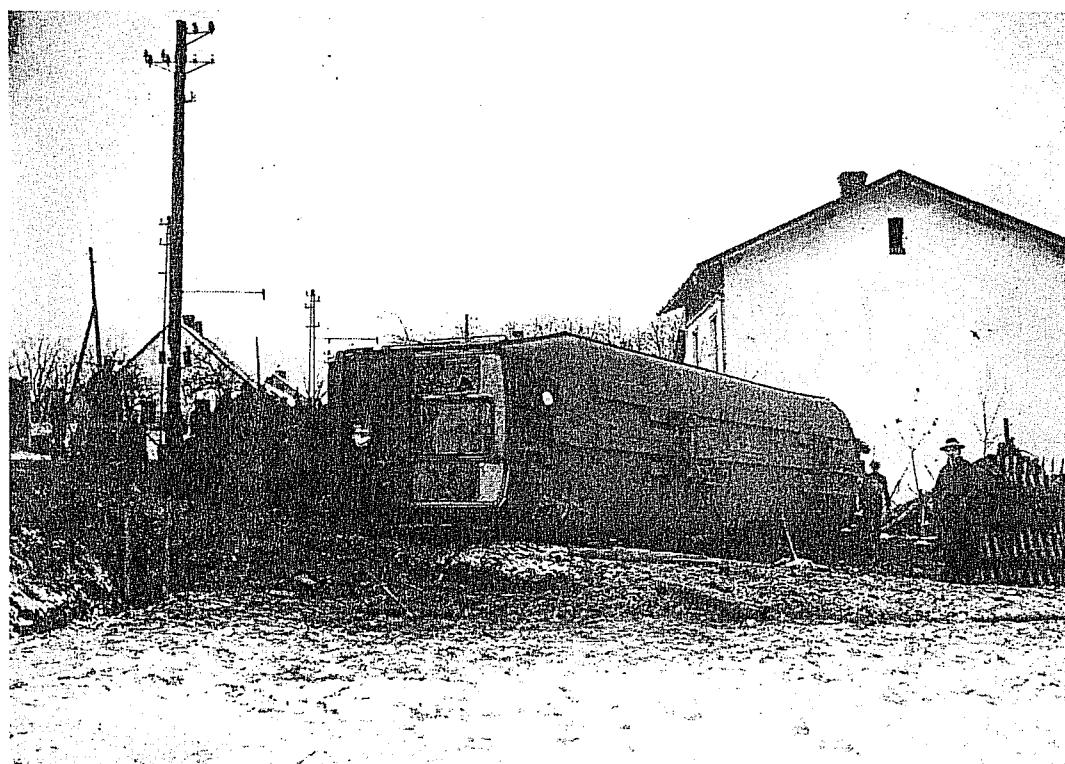
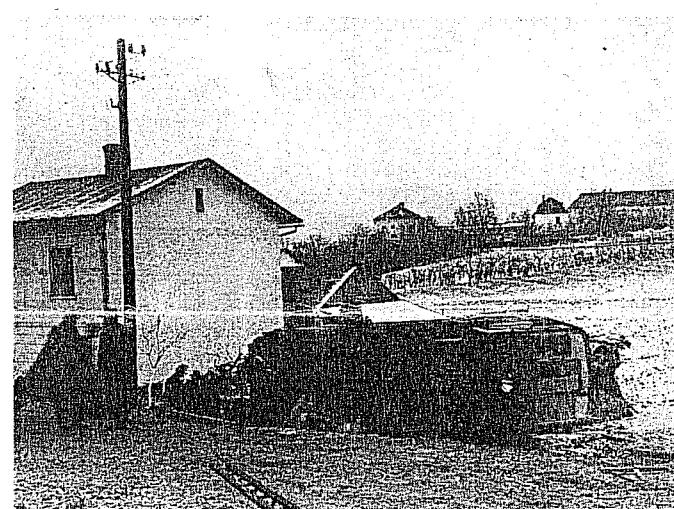
Město Chotěbu (německy Cottbus) se 122 tis. obyvateli se nachází ve východoněmecké spolkové zemi Braniborsko. Město je známé především jako centrum Dolní Lužice, obývané také posledními mohykkány slovanského osídlení této oblasti – Lužickými Srbý. Lužickosrbský název města zní Chošebuz. Názvy ulic i některé další nápisové městě jsou uváděny dvojjazyčně. Oblast Dolní Lužice byla v minulosti díky povrchové těžbě hnědého uhlí a závody na jeho zpracování (tepelné elektrárny, briketárny, chemické závody) energetickou základnou NDR. Po sjednocení Německa je však polovina elektráren odstavena, těžba uhlí omezena a celá oblast je postižena silnou nezaměstnaností. Z toho plynoucí nedostatečné vytížení linek má dopad i na pokles výkonu městské dopravy, kde se i v budoucnu počítá s poklesem pracovníků. Přesto bylo do městské dopravy za posledních 5 let investováno 140 mil. DM, z čehož 50% činil příspěvek státu.

Městskou hromadnou dopravu zajišťuje společnost Cottbusverkehr GmbH. Společnky jsou v tomto případě město Chotěbu (74%) a přilehlý okres Forst (26%). Společnost zajišťuje také příměstskou autobusovou dopravu. V regionu existují také soukromí dopravci, kteří ale v pravidelné dopravě výhradně jezdí na zakázku Cottbusverkehr GmbH na příměstských linkách. Provozní náklady na dopravu dotují obce. Z tržeb je hrazena asi polovina nákladů na dopravu. Dceřiná společnost provozuje také taxi a minibusy.

Celkové 60% městské hromadné dopravy v Chotěbuzi zabezpečuje tramvajová doprava, provozovaná zde na úzkém rozchodu (1000 mm). V provozu jsou 4 linky, obsluhované 64 čs. tramvajemi KT4. Vozy jsou deponovány v jediné vozovně z roku 1903. Z důvodu její nedostatečné kapacity je část vozidel odstavována i na konečných. Od roku 1995 je ve výstavbě nová společná tramvajová a autobusová vozovna s rozpočtovými náklady 53 mil. DM. Ve vagonce Bautzen postupně probíhá modernizace tramvají. Modernizováno je

nyní cca 50 % tramvají. Do modernizovaných tramvají je postupně vkládán krátký laminátový nízkopodlažní střední článek. Vzhledem k prováděné modernizaci podnik do r.2000 nepočítá s nákupem nových tramvají. Do vozidel je instalováno také zařízení pro automatické přestavování výhybek a automatické hlášení zastávek. V roce 1989 byla kolejová síť značně opotřebována, nyní je z poloviny rekonstruována s předpokladem obnovy zbývající sítě do 5 let. V rámci rekonstrukcí jsou také zdvoukolejňovány některé jednokolejně úseky a překládány tratě na samostatná tělesa. Tramvajová doprava (a zkušebná i autobusová doprava) je dispečersky řízena počítačem s využitím rádiového spojení.

Autobusová doprava je provozována na 42 linkách, z čehož je 10 městských a 22 regionálních. V současné době provoz zajišťuje 80 autobusů, což je téměř polovina evidenčního stavu před sjednocením Německa. Tento údaj výmluvně svědčí o značném poklesu významu veřejné dopravy ve městě. Všechna vozidla jsou deponována v jedných garážích. Dříve provozované autobusy Ikarus byly již v polovině roku 1995 zcela vyřazeny. V současné době je ve stavu 58 standardních autobusů a 22 článkových autobusů pro MHD (vše výrobce MAN, z toho 56 autobusů je nízkopodlažních) a 22 autobusů Mercedes pro regionální dopravu. Vzhledem k obnovenému vozovému parku nebudou do r.2000 další vozidla MHD nakupována. Minibusy jsou v provozu na méně vytížených linkách a v obdobích slabého provozu jezdí také místo tramvají. Postupně jsou zřizovány pro autobusy vyhrazené jízdní pruhy na tramvajových tělesech. Jízdenka MHD stojí 2 DM (při nákupu 10 ks jízdenek 1,80 DM) a platí 45 min. i pro přestup. Měsíční jízdenka stojí 50 DM.



Dopravní nehody jsou vždy velmi nepříjemné. Nehody kolejových vozidel, kdy dojde k jejich převrácení, patří k těm nejhorším a také nejiragičtějším. Fotografie zachycují takovou nehodu, která se stala na Slezských zemských drahách v prosinci roku 1925.

Motorový vůz evid. č. 5 v té době

řídil zřízenec dráhy pan Kolek,

vlakvedoucím byl pan Pěčonka.

Tři cestující byli usmrčeni.

Převrácení vozidla na úzkém rozchodu 760 mm je sice snadnější, než na normálním, ale ani tyto nehody nejsou nízce výjimečným.

Základním prohřeškem řidiče je vždy příliš vysoká rychlosť vozidla, která může být někdy způsobena selháním brzd při jízdě z kopce.

Foto neznámý autor.

Sbírka Roman Šiler.