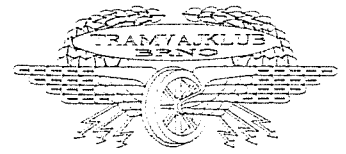
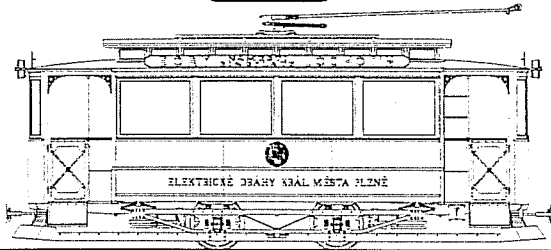


INFORMACE MHD



Brno 30. května 1997

Číslo 218



Vychází 12x ročně. Vydává Tramvajklub Brno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna a Technickým muzeem v Brně. Pro členy a čekatle 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 280 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 červencovou členskou schůzi, která se koná dne 1. 7. 1997 v 17⁰⁰ hod. ve velkém přednáškovém sále školního střediska DPMB v Pisárkách. Na programu bude mimo jiné odložený program na téma »Doprava ve Vysokých Tatrách«, který připravil Roman Šiler.

Zdeněk Nesiba

Zájezd do Ostravy

Na sobotu 18. října 1997 se připravuje jednodenní zájezd do Ostravy spojený s návštěvou Dopravního podniku. Uvažuje se o zajištění dopravy některým z muzejních autobusů. Upřesnění termínu a vlastního programu proběhne na členské schůzi 1. července 1997, kdy již budou přijímány přihlášky včetně záloh na dopravu ve výši 150.– Kč.

Petr Chudáček

— AKTUALITY —

Na skok v Zagrebu

Roman Šiler

Dne 26. dubna 1997 jsem měl možnost v rámci služební cesty několik hodin pobýt v hlavním městě Chorvatska Zagrebu. Toto město se nachází v severní vnitrozemské části Chorvatska. Naši turisté je zpravidla mívá při svých prázdninových cestách do jižní Dalmácie. Tato vnitrozemská cesta byla v minulých letech velmi silně postižena válkou a ještě dnes, kdy se turistický ruch v Dalmácii pomalu opět rozbíhá, je průjezd válkou zničenými obcemi v rozsáhlé oblasti zážitek dosti tristní. Jde o území, kde v minulosti žila převážná většina srbského obyvatelstva, a kde byla po rozpadu Jugoslávie vyhlášena samostatná srbská republika. Člověk si zde naplno musí uvědomit, co je to skutečná nenávisť, která jde až za hrob. Prakticky všechny srbské nemovitosti jsou dnes zničeny a rozkradeny – ne ovšem nějakou válečnou vřavou, ale systematickou činností chorvatské armády a následných zlatokopů. Jejímž cílem bylo zajistit, aby se v budoucnu srbská domorodci neměli kam vrátit. Akt pomsty za jiné náboženské vyznání je dohnán k dokonalosti na mořském pobřeží, kde se nevalčilo vůbec, a kde byla zlikvidována nebo alespoň rozkradena všechna letní sídla patřící Srbům nebo srbským firmám.

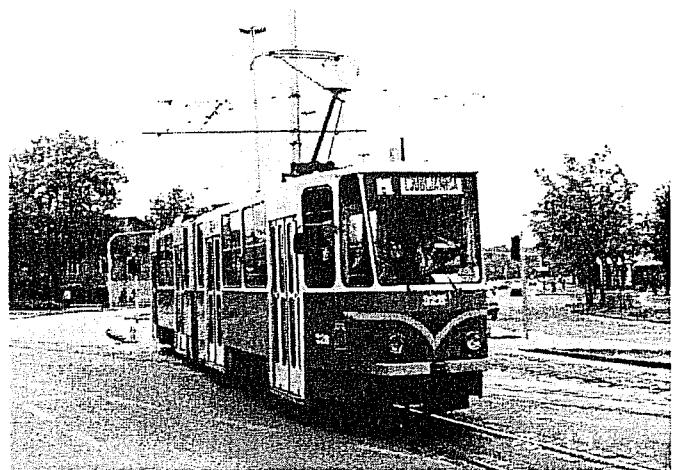
Samotní Chorvaté jsou po vyhrané válce poměrně dosti nacionálně vypjatí a je velký rozdíl mezi chováním Dalmatinců a vnitrozemských Chorvatů. Na mořském pobřeží je tradiční přátelství k českým občanům stále ještě cítit – byli to totiž právě Češi, kteří pobřeží bývalé Jugoslávie pro turistiku objevili. Existují lázeňská místa, která byla založena Čechy, kde působili čeští lékaři, podnikatelé, apod. Příkladem mohou být lázně Baška na ostrově Krk, kde má český lékař – zakladatel lázní – vybudován pomník. Ve vnitrozemí jsem se naopak setkal spíše s neurvalým pokřikováním výrostků: „Čha – Čeko, Čeko!“ Abychom ale byli spravedliví – přezíravější jsou dnes asi vůči všem cizincům. To, co nezvládla OSN a mezinárodní vojenské kontingenty (navrácení odtržených území pod Chorvatskou

vládu), zvládli Chorvaté sami téměř „bleskovou“ válkou. Komu by potom nepšlo do nosu, že?

Zagreb samotný na mne nezapůsobil nijak zvlášť příjemně. Silnice i fasády budov nejsou v nejlepším stavu, architektura města postrádá zajímavější komplexy starších budov, užší a klikaté uličky jsou výjimkou. Zajímavějšími objekty jsou spíše soliterní palácové stavby východního stylu.

Městská doprava je tvořena tramvajemi a autobusy. Tramvaje jsou provozovány na metrovém rozchodu. Na ulicích je poměrně hustý provoz, takže prakticky neustále je na co se dívat. Kolejová síť není příliš hustá, ale na křižovatkách v centru je ve špičce nepřetržitě defilé všech typů tramvají, které jsou v provozu. Všechny tramvaje jsou v solidním stavu. Mimo celovezových reklam, které nejsou zase tak časté, jsou jednotlivé mědiře vozy velmi čisté, laky jsou lesklé a okna jsou rovněž čista. Řemeslné zpracování detailů a vnějšího laku je srovnatelné s našimi vozy. Neviděl jsem však ani jeden vůz s popraskaným a oloupaným lakem nebo orezavělou střešou, tak jak to vidíme v Brně např. u tramvají K2. Tramvaje v Zagrebu jezdí bez předních a zadních spráhel. S výjimkou tramvají Tatra KT4YU nejsou vozy vybaveny směrovými tabulemi, ale jen transparenty s číslem linky. Nad každými dveřmi je nápis ULAZ nebo IZLAZ označující vstup nebo výstup. Evidenční čísla jsou řezaná ze samolepicí fólie, jsou dobře viditelná. Každé vozidlo je vybaveno velkými městskými znaky.

České tramvaje T4YU (evid. č. 401—494) jezdí s vlečnými vozy B4YU (evid. č. 801—885). Vozy jsou spojeny poloautomatickými spráhlými pravděpodobně typu Compact (soudě jen podle velikosti spojených hlav mezi vozy). Na vozích jsou k vidění pouze polopantografy s dvojitou uhlíkovou obloukovou lištou. Některé vozy mají rekonstruované dveře



Vůz KT4YU evid. č. 328 na lince č. 5 u odbočky do smyčky u mostu přes řeku Sávu. Foto 26. 4. 1997 © Roman Šiler.