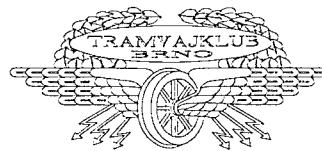


INFORMACE MHD

Číslo 223



Vychází 12x ročně. Vydává Tramvajklub Brno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna a Technickým muzeem v Brně. Pro členy a čekatele Tramvajklubu Brno zdarma. Redakce a technické zpracování Ing. Roman Šíler, Renčová 14, CZ - 621 00 Brno, tel. (05) 772138, fax (05) 41218918 a Ing. Tomáš Kocman, TMB - areál MHD, Holzova 4, CZ - 628 00 BRNO, tel. (05) 44211050. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno. IČO: 48513342, bankovní spojení: COOP banka Brno, č. ú. 041101-0113572101/3700. Individuální i hromadné objednávky pouze písemně. Roční předplatné 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.



Brno 31. října 1997

Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná dne 2. prosince 1997 v 17⁰⁰ hod. ve velkém přednáškovém sále školního střediska DPMB v Pisárkách. Na programu bude mimo jiné druhý díl pásmu diapositivů ze zájezdu do Turecka, které připravil Martin Černý.

Zdeněk Nesiba

Smutná zpráva

Ve středu 29. 10. 1997 se někteří členové Tramvajklubu přišli rozloučit do brněnského krematoria s jedním ze zakládajících členů – s panem Eduardem Němcem. Zemřel po těžké chorobě ve věku 69 let. Jeho zájem o dopravu se promítl do dlouhých a vášnivých diskusí, do dokumentování dopravního dění a se namováním zajemců s tím, co jako dispečer dálkové a nadměrné dopravy ČSAD v cizině i doma uviděl. Přitom kamarádský a přístupný k náborům druhých. Jeho koníček se přenesl i na rodinné příslušníky. Už se nebude zvednutou rukou hlásit na schůzích, aby sdělil, co je v tom Juliánové na dopravě špatně. Bude nám po něm smutno.

Ivan Nedělka

Rozloučení se starým rokem

Není nad to se od dopravních problémů trochu oprostit a věnovat se jiným záležitostem. Pověďte si nejnovější vtipy, pochutnat si na dobrém gulášku, zapít ho řízným pivem a při vínce si pěkně zapřívat. Samozřejmě přijde řada i na dopravu, bude k dispozici videopřehrávač i diaprojektor bez předem stanoveného programu, takže promítání donesených diapozitivů a videokazetekazet bude podle libosti a kapacity projektorů. Posezení zvané tradičně „Mecheche“ se svolává na 12. prosince 1997 do ubytovacího a školního střediska (církevního) v Brně na Lipové ulici 26. Místnost máme k dispozici od 16 do 23 hodin. Nejlepší přístup je od tramvajové zastávky linky č. 1 „Lipová“ vzhůru stejnojmennou ulicí, po asi 300 metrech těsně před pravotočivou zatačkou se po levé straně nachází předmětný objekt. Pro nepojíci motoristy je k dispozici parkoviště (pro pěší je to úsek "kovna") v objektu je také letní terasa a bazén, vzhledem k ročnímu období bude však využit pouze otužilci. Pro unavené je k dispozici v několika pokojích 33 lůžek za přijatelnou cenu kolem 130 Kč, hlavní výhoda lůžek však spočívá v tom, že mecheche se mohou zúčastnit i mimobrněnští členové, kteří by jinak neměli kde hlavu složit.

Rodinní příslušníci jsou rovněž vítáni, ale pozor, aby vám pak Tramvajklub nezakázal! Proti jiným rokům to ale bude akce nepatrň drahší. Nejsou to

Termíny členských a výborových schůzí TKB v roce 1998

Členské schůze:

6. 1., 3. 2., 3. 3., 7. 4., 5. 5., 2. 6., 7. 7., 1. 9., 6. 10., 3. 11. a 1. 12. 1998.

Výborové schůze:

20. 1., 17. 2., 17. 3., 21. 4., 19. 5., 16. 6., 4. 8., 15. 9., 20. 10., 17. 11. a 15. 12. 1998.

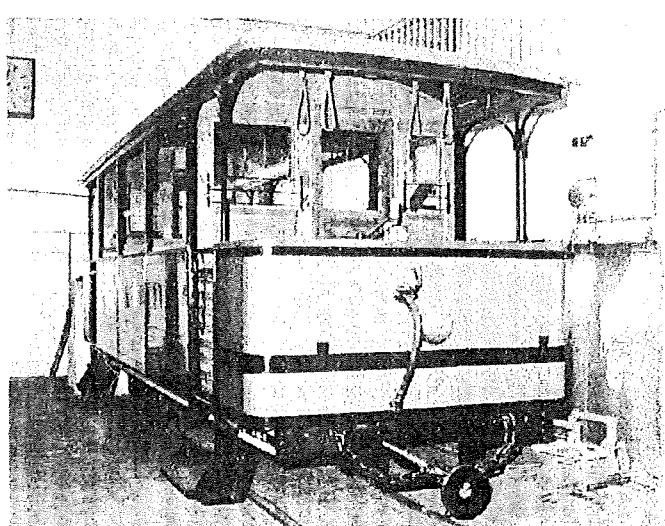
Placení členských příspěvků a předplatné Informací MHD

Členské příspěvky pro rok 1998 zůstávají ve výši 100,- Kč (členové do 18 let 50,- Kč). Lze je uhradit již na listopadové schůzi osobně u pokladničky Ottý Bittnerové. Mimobrněnským členům je zaslána složenka, stejně jako předplatitelům Informací MHD. Vyše předplatného je 150,- Kč.

Poslední možnost zaplatit členské příspěvky v hotovosti bude na lednové členské schůzi, tedy dne 6. 1. 1998. V případě bezhotovostní platby – složenkou nebo převodem z účtu – je nutné, aby částka byla na účet Tramvajklubu připsána do 31. 12. 1997, protože výpisy z účtu jsou zasílány jen čtvrtletně. Doporučujeme jako variabilní symbol uvést číslo členského průkazu.

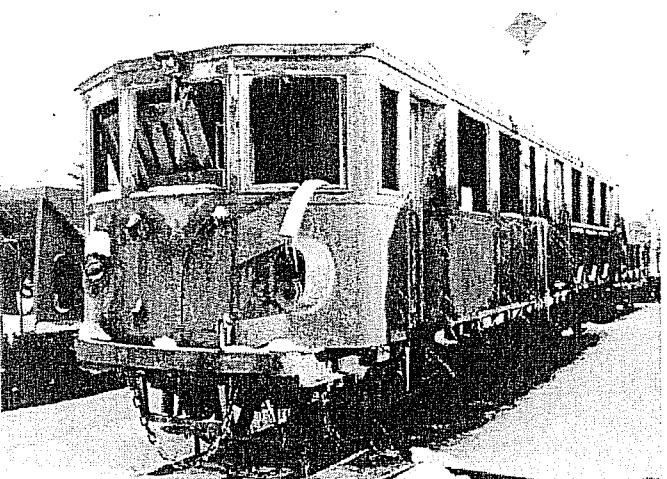
Číslo účtu Tramvajklubu Brno: 041101-0113572101/3700

Tomas Kocman



Letní vlečný vůz ev. č. 12 z roku 1908 po renovaci depu Poprad. V původním stavu měl tento vůz místo větrší (horní) části bočních plechů jen drátěnou síť. K tomuto původnímu provedení existuje tovární výkres (i v archivu depa Poprad). S původním (šedým) nátiorem by však patrně neladil do soupravy s „citlivě“ upravenou Kométou (páv. motorovou poštou – vůz upravený do nikdy neexistujícího stavu).

Foto 23. 8. 1997 © Adam Turranský



Značně zchátralý elektrický motorový vůz řady EMU 49.001 se konečně dočká renovace. Jde o původní vůz evid. č. 7 T.E.V.D. z roku 1930 vyrobený vagónkou Ringhoffer. Foto 27. 12. 1996 © Peter Širkovský.

sice ceny restaurační, ale budeme obsluhování a nemusíme si proviant donášet a pak umývat nádobí a uklízet. Tedy v částce na hlavu 200 Kč bude k dispozici 0,7 l vína, pivo, káva, nealko, guláš s pečivem, »jednohubky«, slané pochutiny. Pronájem místnosti se zaplatí z klubových peněz, tvrdý alkohol každý sám. Mělo by se nás zúčastnit alespoň 30, maximální počet je 50.

Na členské schůzi 4. 11. se bude zjišťovat jmenný počet zájemců a vybírat citovaná částka. Kdo u sebe nebude mít nebo se bude chtít přihlásit dodatečně až na základě přečtení této informace, nechť tak učiní do 20. 11. u kolegy Ivana Nedělky - tel. 05/43471412, fax 05/43171420.

Ivan Nedělka

— AKTUALITY —

Novinky MHD v Brně

- Po výkendové výluce byly rozšířeny osové vzdálenosti kolejí z Masarykovy ulice na nástupiště u hlavního nádraží. Projekt byl svěřen týmu pod vedením ing. Mináře a zkušební jízda prokázala, že to byl dobrý tah. Bezkolizně se mohou míjet i tramvaje KT8D5. Oblouk z Masarykovy vpravo do Nádražní má být rozšířen až v souvislosti s rekonstrukcí ulice Masarykovy včetně tramvajové trati v příštím roce. Ještě letos se ale plánuje rozšíření osové vzdálenosti v oblouku z ulice Husovy do Nádražní.
- Dokončení opravy ulice Táborské je stále vzdáleno. Od 3. 11. by tramvaje měly jezdit už dvoukolejně, ale kolejí do smyčky v ulici Porhajmové stále napojeny nebudu. Snad se všechno podaří zvládnout do 30. listopadu, což je další posunutý termín.
- V Bystrci přes nový most jezdí tramvaje v pohodě, potíže jsou s dokončováním vozovky. Rozšířuje se, frézuje se, vznikají dělící ostrůvky a to všechno za provozu. Ten samozřejmě trpí a tak kilometrové fronty nejsou žádnou výjimkou. Jisté je, že pro letošek zůstanou kolejí i na starém mostě. Brno tak má dva úseky kolejí vedoucí odnikud nikam – zárovek prodloužení tramvajové trati do Lesné ulici Merhautovou a pozůstatek po přeložené trati do Bystrce.

- Proslýchá se termín prodloužení tramvajové trati do Lišně – 20. prosinec 1997. Kolejově to zřejmě možné bude, fáze výstavby konečné stanice v Lišni tomu však nenasvědčuje. Bez vybavení této stanice a vybudování přístupových cest se však prodloužený úsek provozovat nedá. Tak uvidíme.

Ivan Nedělka

- Nové tramvaje I ve již celkem pravidelně spatřit v běžném provozu. Vozы RT6 jsou nasazovány na linku č. 4 – v pracovních dnech jde o vlaky 3/4, 9/4, 11/4; o výkondech 2/4 a 5/4. Vůz evid. č. 1801 je však stále prakticky mimo provoz. Tramvaje T3R a K2R jezdí z části na lince č. 12. T3R v pracovní dny též na 8/13 a 11/13; K2R na vlnách 5/9 a 6/9. V provozu s cestujícími se již objevily i vozy evid. č. 1003 a 1018, 1028 byl dosud sputřen jen při zkušebních jízdách. Ze Šumperka byl dodán i poslední rekonstruovaný vůz – evid. č. 1053.

Tomas Kocman

- Již od konce srpna jezdí tramvaje do Bystrce po nové trase přes nový bystrcký

most. Zastávka Kamenolom je stále mimo provoz. Je vybudováno nástupiště (ve směru do Bystrce) a přechod pro chodce přes kolej. Nástupiště pro opačný směr zatím stále chybí. Cestující neznalý poměr nemá možnost s touto závladností počítat, a že je zastávka Kamenolom mimo provoz zjistí, až na místě, když tramvaj nezastaví. V jízdních řádech a také na linkových tabulích figuruje zastávka Kamenolom jako zastávka na znamení v době od 20 do 5 hodin. Na předchozích zastávkách není žádné upozornění a zvukové ohlašování zastávek ve vozidle je zpravidla (u většiny souprav) mimo provoz. Pouze již jen na několika málo místech je možno vidět zbytky staré tratě.

V úseku Kamenolom – Bystrc, ZOO (cca 100 m za budoucí zastávkou Kamenolom – při jízdě do Bystrce vede přes tramvajové kolejí silniční přejezd). Tento přejezd je kryt návěstidly. Jedoucí tramvaj cca 50 m před tímto přejezdem staví svoje návěstidlo na „volno“. Jde zatím o jeden z mála příkladů, kdy je tramvaj upřednostněna před dalšími účastníky silničního provozu. Všim jsem si však, že v případě, kdy jedou dvě soupravy proti sobě a mísíjí se v blízkosti přejezdu, stává se že po projetí jedné z nich se nastaví na návěstidlo „stůj“ i pro druhý směr, i když je souprava ještě před přejezdem. Ta potom musí jet na stůj anebo čekat až některá z dalších jedoucích souprav dá návěstidlo do polohy volno.

- K 1. 10. 1997 byly z provozu vyřazeny vozy:

vůz T3 ev. č. 1499 z provozovny Medlánecké vozy K2 evid. č. 1025 a 1043 z provozovny Pisáreckých

Zájem o 2–3 vyřazené vozy K2 projevil DP Olomouc, který uvažuje o rekonstrukci v PARS Šumperk na typ K2R. Z tohoto důvodu jsou vozy 1025 a 1043 odstaveny u plotu a zatím se nerozebírají.

- Po ukončení náhradní autobusové dopravy do Lišně za linku d-8 došlo k vyřazení 4 vozů typu Ikarus. Byly vyřazeny vozy nejnižších evid. č. 2069, 2079, 2080 a 2081. Tyto autobusy ještě nepřejdou do šrotu, ale budou prodány.

- Kolem 1. 11. se předpokládá vyřazení vozu K2 evid. č. 1034, a k 1. 1. 1998 mají být nejpozději vyřazeny vozy ev. č. 1059 a 1060. Rovněž souprava T2 – evid. č. 1470+1462 má být vyřazena nejpozději do konce roku. V případě vozů T2 však nebude důvodem vyřazení ujetí předepsaného kilometrického proběhu, protože souprava obdržela v září 1996 střední prohlídku a z možných 70 tis. km dosud najela jen něco přes polovinu. Zřejmě jde o snahu vyřadit již „mírně atypická“ vozidla (přestože příbuznost rekonstruovaných vozů T2 s tramvajemi T3 je nepochybně velká).

- Vůz evid. č. 1450 je odstrojen a do Košic na náhradní díly půjde pouze vůz 1487. Na vlečce DP u nádraží v Králově Poli začíná a v poslední době také končí život brněnských tramvají. Dne 23. 9. 1997 zde byly naloženy na vagony vozy evid. č. 1450 a 1509 s určením do brněnského kovošrotu.

- Jistou změnu je již možno pozorovat u studentských předplatních jízdenek – místo dosavadní kartičky, za kterou byl při prodeji první známky požadován poplatek 2,- Kč je nyní dvojlist (po složení ma stejný formát jako dosud), za který je vybírána poplatek 6,- Kč. Další změna má nastat u celoročního předplatného, kde má být od 1. 1. 1998 kupón (známka) rozdělen na 4 části – každá část na jedno pololetí. Při eventuelní ztrátě průkazky by tak cestující utrpěl menší škodu, neboť by musel ožlete předplatné jen na jedno čtvrtletí.

- Pro opravu povrchu vozovky byla od 3 hodin dne 4. 10. 1997 do 17 hod dne 5. 10. 1997 uzavřena pro autobusy MHD ulice Bayerova. Po tuto dobu došlo k odklonu okružních autobusových linek a-44 a a-84 v úseku mezi Pisárky a Mendlovým náměstím. Autobusy jezdily ulicí Hlinky. Na odklonové trase tyto linky zastavovaly na zastávkách trolejbusů – tj. Pisárky a Výstaviště. Po dobu výluky nebyly obsluhovány autobusové zastávky Křížkovského, Velodrom a Riviéra. V době od 15th hod. dne 4. 10. 1997 do 4 hod dne následujícího zasáhla oprava vozovky na ulici Bayerově také do křižovatky Bayerova – Pisárecká. Při této opravě nebyl křižovatkou možný průjezd trolejbusů. Z tohoto důvodu jezdily na lince t-145 trolejbusy pouze v úseku Pálavské náměstí – Mendlovo náměstí. V úseku Mendlovo náměstí – Osobá na lince t-145 a na linkách t-135 a t-142 v celé trase byly v uvedenou dobu nasazeny autobusy.

- Úprava rychlosti tramvají vzhledem k vyhliáce a vzhledem k vnitřním předpisům provozovatele

Rychlostí 65 km/hod mohou jezdit tramvaje pouze na následujících úsecích segregovaných tratí:

od zastávky Krásného do Lišně nebo na Stránskou skálu
od zastávky Bohunická dálé směrem do Modřic
od zastávky Vsetínská směrem do Starého Liskovce
od zastávky Branka směrem do Bystrce

V ostatních úsecích (i segregovaných) je rychlosť tramvají omezena na 50 km/hod. Rychlosť je dále omezena tam, kde jsou umístěna příslušná návěstidla.

Ve smyčkách je povolena rychlosť 15 km/hod., pribemž predpis stanovuje odkud a kam je trať ve smyčce.

Ladislav Kašik

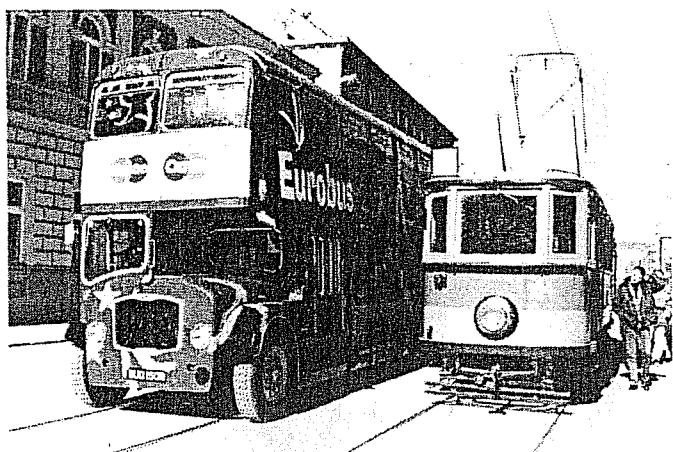
Po generálni oprave ve firmě Zliner Zlín (bývalé ČSAO) jsou některé další brněnské autobusy Karosa. V rámci opravy obdržely i maticové transparenty Buse, takže je lze v provozu snadno rozpoznat. Dosud byly v provozu k vidění vozy následujících evid. č.: 7196, 7201, 7205, 7207, 7210, 7214, 7222, 7225, 7227, 7231, 7233, 7234 a 7236.

Otto Bittner

Přehrada – 19. 10. 1997

Necelé tři týdny po ukončení letošní plavební sezóny jsou již všechny lodě vytaženy z vody ven. Motorové osobní lodě PIONÝR, BRATISLAVA a PRAHA jsou umístěny v krytém prostoru hal. Lodě VEVEŘÍ, DALLAS a BRNO jsou před halou – společně s lodí MÍR. Na ploše před areálem DPMB jsou umístěny nástupní můstky ze všech přistavišť včetně pontonů. Přes zimu bude provedena velká oprava lodě BRATISLAVA. Podobnou opravu prodělála v předchozí zimě loď DALLAS.

Ladislav Kašik



Eurobus (londýnský doubledecker Bristol, r.v. 1964) spolu s motorovým vozem evid. č. 104 „Cassovia“ v Košicích na Komenského ulici dne 8. 3. 1997.
Foto © Adam Tatranský.

Výstavba tramvaje v sídlisku Líšeň

Zdá se, že po mnoha slibech v minulých letech konečně letošní slab bude naplněn. Nové kolejnice (vignolové) na dřevěných pražcích jsou již položeny v celém úseku mezi budoucí zastávkou Líšeň, Jírova a stávající konečnou stanicí elektrické dráhy Líšeň. Chybí pouze cca 100 m kolejí přímo v podzemní stanici, jejíž dokončení zřejmě bude limitujícím faktorem uvedení do provozu celé nové tratě. Mezi podzemní stanicí Jírova a mostem Jírova je položeno cca asi 100 m kolejí – tentokrát však žlábkových. Hned za stanicí Jírova je zabudována kompletní dvojitá spojka, která umožní prodloužit pobyt tramvaje v koncové stanici na dvojnásobek intervalu. Navíc je prostorově pamatovalo ještě na případné odstavení dalšího vozu. Na další prodloužení tramvaje až do Líšeň na nám. Karla IV. si však ještě nějaký ten čas počkáme.

Porodloužení elektrické dráhy na Jírovu dovolí další redukci některých autobusových linek v této oblasti, čímž dojde k dlouho očekávané úspore autobusů. Mimo jiné to dovolí vyřadit další asi 4 vozy typu Ikarus (bez náhrady). Stávající smyčka Líšeň má být po prodloužení zrušena, ale v tomto prostoru má být umožněno případné odstavování vadných vozidel – má zde být odstavná kolej a kolejová spojka.

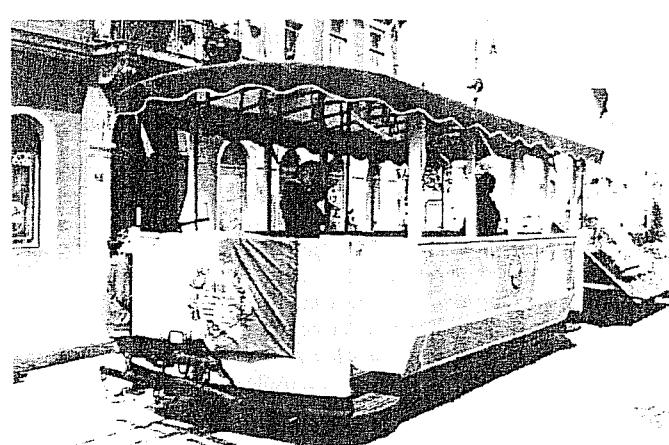
Ladislav Kašik

Zprávy ze Slovenska

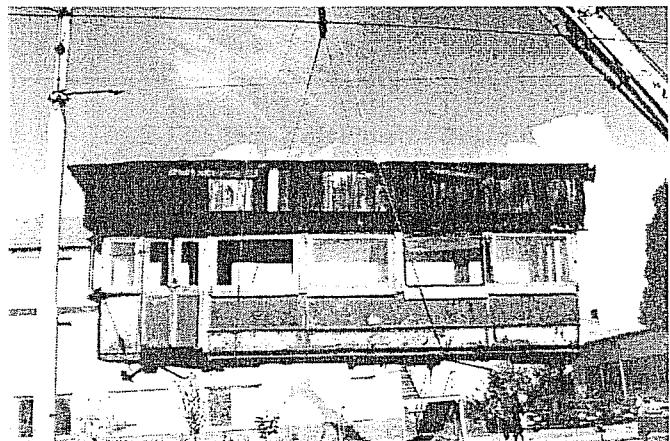
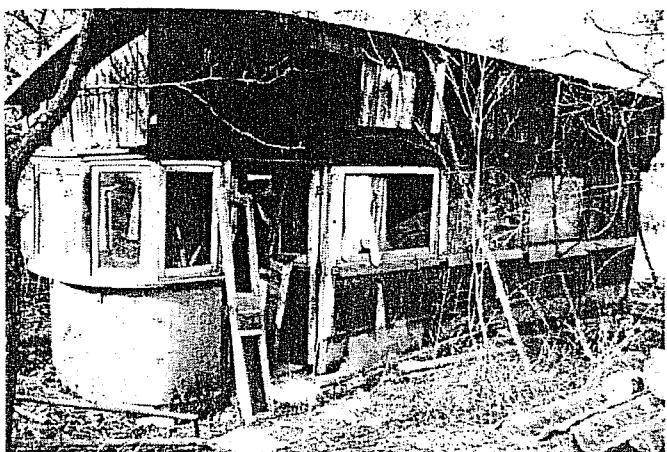
- Podle sdělení Adama Tatranského zakoupil DP Košice v prosinci 1996 11 kloubových autobusů Ikarus 435. Do provozu však byly zařazeny až 10. 5. 1997 a dostaly evid. č. 4301 až 4311. V březnu 1997 bylo zakoupeno 6 sôlo autobusů Ikarus 415, které byly s evid. č. 5001 až 5006 zařazeny do provozu 28. 6. 1997. Pro zajímavost: jeden z prvních autobusů Ikarus 415 byl vystaven v Brně na MSV již v roce 1987. Ikarus 435 o rok později.
- 10. 5. 1997 byla v rámci Dnů města Košice představena vefejnosti koňka. Vozidlo vzniklo na základě návrhu vypracovaného údajně na čtverečkovém papíře bývalým hlavním mistrem téžké údržby p. Bradou. (vůz byl proto označen panem Tatranským jako „Bradova řádovo-umelecká tvorivost“ – B.R.U.T.). Vůz nemá nic společného s původními vozy koňky, které zajišťovaly MHD v Košicích v letech 1893 až 1913. Rám vozu je z válcovaných profilů, podlaha z překližky s dřevěnými latěmi. Kostra vozu je z válcovaných profilů. Vůz s příčnými dřevěnými sedadly má 16 míst k sezení.

Otto Bittner

- V Popradě v RD pribudlo dalše historické vozidlo, a to letný vlečný voz č. 12 (Ganz, 1908). Je renovovaný do stavu z 20. rokov (diskutabilný je náter a niektoré detaily). Celkový dojem z renovacie je priažnivý, až na stĺpky bočnice, ktoré sú z jäklkových profiliov (asi z dôvodu vyšej pevnosti vozovej skrine). Rekonštrukcia sa začala aj na motorovom elektrickom vozni č. 7 (Ringhoffer, 1930), ktorý je vo veľmi zlom stave. Podľa informácií pracovníkov RD bude renovovaný iba do vystavovateľného stavu, zatiaľ bez el. výzbroje. Po renovácii by sa mal po prvýkrát reprezentovať verejnosti v roku 1998 pri príležitosti 150. výročí príchodu prvého vlaku na územie Slovenska. Takisto súprava MV č. 22 + VV č. 16 dostane nový lab (súčasný je v zlom stave). Ako je vidieť, všade sa renovujú historická vozidlá: v Poprade, v Tr. Teplej (parná lokomotiva ČKD C 760/90d z r. 1948 – č. 1 z Č. Balogu), v Bratislavě (dokončovanie repliky mot. vozna č. 104 z r. 1910 (Ganz) – ako prestavba



Vlečný vůz koňky vznikl v dôlnach DPMK v letošnom roce. Má nulovou historickou hodnotu a možná se uplatní ako turistická atrakcia. Historické tramvaje v Košiciach však i nadále chátrají. Foto 10. 5. 1997, Hlavná ulica
© Adam Tatranský.



Skříň košického motorového vozu evid. č. 21 jako chata v obci Pereš dne 22. 3. 1997. Jde o vůz ze série pražských dvoustováku, které se po II. světové válce dostaly až do Košic. Další snímky zachycují jeho převoz do areálu DPMK 24. 9. 1997. Renovace nekompletní vozové skříň však bude velmi obtížnou záležitostí. Vrak je bez pojezdu, bez výbroje, chybí jedna plošina, dřevěné části jsou dle fotografií ve velmi špatném stavu. V případě rekonstrukce půjde o novostavbu vozu s eventuálně zachovaným základním roštem. Takovou renovaci lze v současnosti ohodnotit částkou cca 4 mil. Kč. Pokud by k takové renovaci došlo, bylo by jisté hříchem nevyrobit původní Kotěrovu tramvaj, která patřila k těm nejkrásnějším na světě. V Praze už ale mají dvě. Je však třeba si uvědomit, že z Prahy byly v 50. letech do Košic posílány skutečně ty nejhorší vozy, které tam pak jen dozívaly. Pokusit se dokumentovat takové tramvaje novostavbou je záměr jistě zajímavý. Foto © Adam Tatranský, komentář Roman Šíler.

přáteli na Slovensko předmětné díly z vraku vytěžit již nevydal – jednak s ohledem na deklarovanou snahu košických kolegů celý vůz zachránit a renovovat pro DPMK, a jednak i ze skryté obavy možného nařčení z neoprávněného loupení slovenských kulturních hodnot. Svou nerovnážnost si budu navždy vycítat.

Roman Šíler

— Z PROVOZU —

Podzemní rychlodráha v Brně

V letošním roce byla odborná veřejnost seznámena s další studií, zabývající se výstavbou rychlodráhy v Brně. Nese název „Studie proveditelnosti podzemní trasy městské rychlodráhy“ a zpracovala ji francouzská firma Semaly. Nutno zdůraznit, že narodil od předchozí studie, po jejímž zveřejnění se v některých novinách objevily zprávy o tom, jak už konečně budeme mít v Brně metro, má tato nová některé přednosti. Neuvažuje již o použití francouzského systému metra VAL na pneumatikách a svým severním koncem je – v souladu s územním plánem – napojena na stávající trať do Bystrce. Samozřejmě nebylo možno zapomenout ani na Technologický park v Králově Poli (jehož integrální součástí zajistí bude i nově budované Technické muzeum). Trať rychlodráhy se tak u zastávky Šumavská dělí a její jedna větev má vést zhruba ulicí Purkyňovou, okolo dnešní smyčky Královo Pole, střelnice, vozovny Medlánecky s ukončením až u nádraží Brno – Královo Pole. V opačném směru najdeme na trase rychlodráhy zastávky Veveří, Moravské nám., Hlavní nádraží. Zvonárka a dále pokračujeme přes Komárov až ke křižovatce dálnic D1 a D2, kde má být vybudováno záchranné parkoviště. V tomto směru je tedy opět určující bájně odsunuté nádraží ČD a vysněné Jižní centrum. Abychom však autorům studie příliš nekřivdili – i to je v souladu s územním plánem a navíc má hrzy v blízkosti dálniční křižovatky vniknout

nový super – hyper market, takže možnost jeho obsluhy tramvajovou rychlodráhou by nemusela být špatná.

V úvodu studie je hodnocena stávající situace ve městě Brně a uvedená fakta jsou snad každému zcela zjevná. Nárůst automobilové dopravy o 50 procent v letech 1990 až 1994, stoprocentní zvýšení nehodnosti, degradace v nabídce MHD a snížení počtu přepravených osob, snížení cestovní rychlosti MHD díky větší hustotě automobilové dopravy, zvýšení nákladů spojených s údržbou zastaralého vozového parku. Další nefritený nárůst individuální dopravy pak v krátké době několika let povede k celkovému zhroucení sítě veřejné dopravy.

Studie firmy Semaly do budoucna počítá se čtyřmi subsystémy MHD. Jde o linku rychlodráhy sever – jih, s napojením na ostatní síť MHD a regionální dopravu, radiální propojení hustě osídlených předměstí s centrem tramvajovými linkami, trolejbusy pro spojení centra a přilehlých blízkých oblastí a jako napáječe malého městského okruhu, autobusy pro zajištění dopravy v jednotlivých čtvrtích a předměstích. Je tedy třeba vytvořit dlouhodobou strategii rozvoje sítě MHD jako celku se zaměřením na vybudování linky rychlodráhy a modernizaci tramvajové sítě. Nové rychlodrážní vozidlo by mělo být nízkopodlažní, na bázi lehkého metra, modulové koncepce a mělo by být použitelné i na ostatních tramvajových tratích.

Doporučení firmy Semaly považuju za vcelku rozumná a reálná (narodil od předchozího nápadu budovat v Brně metro na pneumatikách). Jako každodenní uživatel MHD v Brně však mám pocit, že kompetentní činitelé na radnici se stále vznášejí někde v oblacích, i když, jak se zdá, pomalu se blíží povrchu zemskému. Vůbec si totiž nemyslím, že MHD v Brně zachrání linku rychlodráhy z Komárova do Bystrce a pro nejbližší období bych dal přednost modernizaci především tramvajové dopravy. Přivítal bych projekt, v němž bych se dozvěděl jaký bude nárůst prostředků na MHD v Brně z rozpočtu města do roku 2000, jak vzroste prepravní nabídka na jednotlivých linkách a zlepší se návaznost spojů v přestupních uzel, kolik nových tramvají

(trolejbusů, autobusů) bude zakoupeno v roce 1998, 1999, ..., které tramvajové tratě budou v nejbližších letech rekonstruovány, bude-li se něco dít v oblasti vyhlašování zastávek ve vozidlech, jak se bude postupovat proti motoristům, kteří stáním na kolejích nebo v jejich blízkosti zdržují projíždějící tramvaje, co s trolejbusy 10 až 15 minut stojícími v koloně aut v ulici Hlinky apod. S bližícími se komunálními volbami bych byl velmi rád, kdyby na tyto a podobné otázky dali odpovědní činitelé jasné a jednoznačné odpovědi.

Tomáš Kocman

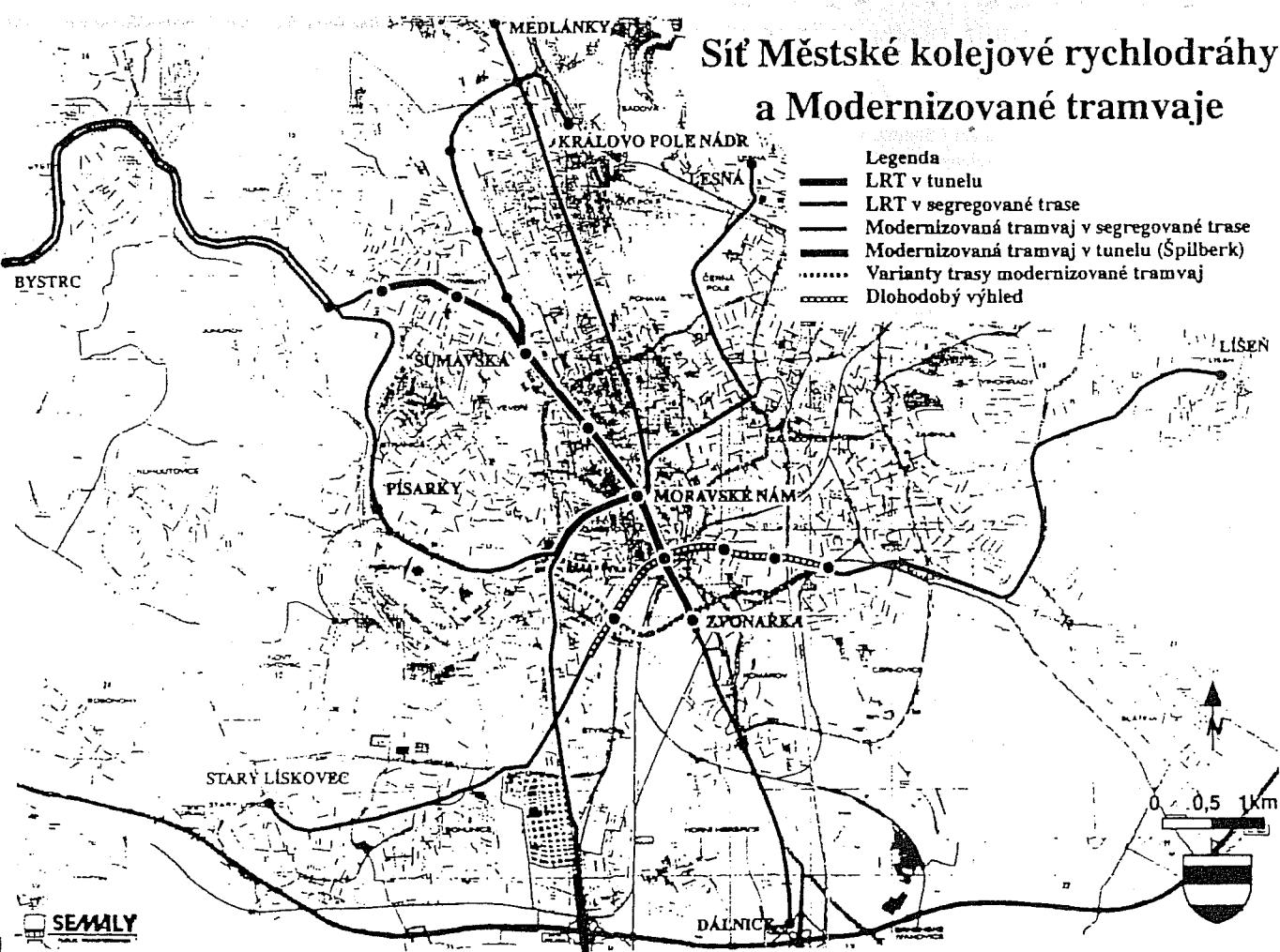
MHD Brno – linkové vedení k 1. 9. 1997

Tramvajové linky:

- d-1: Řečkovice – Malinovského náměstí – Hlavní nádraží – Mendlovo náměstí – Pisárky – Bystrc, Ečerova
- d-2: Židenice, Stará Osada – Malinovského náměstí – Hlavní nádraží – Ústřední hřbitov – Modřice
- d-3: (Bystrc, Rakovecká) – Komín – Konečného náměstí – Česká – Moravské náměstí – Židenice, Stará Osada
- d-4: Masarykova čtvrt – Česká – Náměstí Svobody – Hlavní nádraží – Malinovského náměstí – Obřany
- d-5: Štefánikova čtvrt – Moravské náměstí – Česká – Mendlovo náměstí – Starý Lískovec
- d-6: Královo Pole, nádraží – Moravské náměstí – Česká – Mendlovo náměstí – Ústřední hřbitov – (Modřice)
- d-7: Židenice, Stará Osada – Malinovského náměstí – Moravské náměstí – Královo Pole, nádraží
- d-8: Starý Lískovec – Křídlovická – Hlavní nádraží – Olomoucká – Lišeň
- d-9: Lesná – Tkalcovská – Malinovského náměstí – Hlavní nádraží – Komárov
- d-10: Stránská skála – Olomoucká – Hlavní nádraží – Nové sady
- d-11: Bystrc, Ečerova – Komín – Konečného náměstí – Česká – Moravské náměstí – Lesná
- d-12: Královo Pole, Červinkova – Konečného náměstí – Česká – Šilingrovo nám. – Hlavní nádraží – Komárov
- d-13: Královo Pole, střelnice – Konečného náměstí – Česká – Šilingrovo nám. – Hlavní nádraží – Juliánov

Autobusové linky

- a-40: Tovární / Dvorská / Tuřany – Ivanovické náměstí – Komárov – Úzká
- a-41: Ořešín – Královo Pole, nádraží – Medlánky – Ivanovice
- a-42: Řečkovice, nádraží / Ivanovice, Maříkova – Královo Pole, nádraží – Semily – Ivanovice, Maříkova
- a-43: (Vranov) – Útěchov – Soběšice – Kociánka – Královo Pole, nádraží
- a-44: Mendlovo náměstí – Zvonařka – Stará Osada – Štefánikova čtvrt – Královo Pole, nádraží – Mendlovo náměstí
- a-45: Lišeň, Houbalova – Jírova – Novolíšeňská – Dělnický dům – Stará Osada – Zábrdovice – Lesná, Haškova
- a-46: Lesná, Haškova – Štefánikova čtvrt – Provazníkova – Lesnická – Lišeň, Haškova
- a-47: Staré Černovice – Fájmeřovo náměstí – Tržní – Zvonařka – Úzká
- a-48: Ostopovice – Osová – Vltavská – Osová – Ostopovice
- a-49: Dvůr v lese / Čistírna odpadních vod / Modřice, drůbežářské závody – Komárov – Úzká
- a-50: Bystrc, ZOO – Kubíčkova – Stará dálnice – Kohoutovice, hájenka – Kamenný vrch – Osová – Ústřední hřbitov
- a-51: Zvonařka – nové sady – Mendlovo náměstí – Žlutý kopec – Masarykova čtvrt, Barvíčova
- a-52: Mendlovo náměstí – Výstaviště – Pisárky – Šárka – Kohoutovice, hájenka – Žebětín
- a-53: Kolejný – Královo Pole, střelnice – Červinkova – Skácelova
- a-54: Kníničky – Bystrc, ZOO – Vondrákova – Ečerova – Žebětín
- a-55: Lišeň, Mariánské údolí – Novolíšeňská – Dělnický dům – Jílkova – Stará Osada – Gajdošova – Dělnický dům a zpět
- a-56: Lišeň, n. Karla IV. – Velká Klajdovka – Růženin dvůr – Děl. dům – Stará Osada – Kuldova – Dělnický dům a zpět
- a-57: (Vranov) – Útěchov – Soběšice – Lesná, Haškova – Halasovo nám. – Štefánikova čtvrt – Husovice, Nováčkova
- a-58: Lišeň, hřbitov – Náměstí Karla IV. – Zetor – Dělnický dům – Židenice, Stará Osada
- a-59: Rajhradice – Rebešovice – Správa silnic – Komárov
- a-60: Zvonařka – Úzká – Strážní – Ústřední hřbitov – Bohunice, nemocnice – Kamenice – Strážní – Úzká – Zvonařka





Nízkopodlažní vozy ev. č. 201 a 202 linky d-10 na konečné Römerquelle.
Foto 8. 9. 1997 © Bohumír Trávníček.

- a-61: Mendlovo náměstí – Výstaviště – Pisárky – Veslařská – Jundrov
- a-62: Úzká – Krematorium
- a-63: Rajhradice / Chrlice – Holásky – Komárov – Železniční – Úzká
- a-64: Horní Heršpice, Bednářova – Komárov – Fámférovo náměstí – Olomoucká – Stará Osada – Maloměřice, Podzimní
- a-65: Mendlovo náměstí – Pisárky – Výstaviště – Šárka – Kohoutovice, hájenka
- a-66: Lesná, Haškova – Lesnická – Provazníkova – Štefánikova čtvrt – Lesná, Haškova
- a-67: Jundrov – Mozolky – Sportovní – Zimní stadion – Koliště – Úzká – Zvonařka
- a-68: Mendlovo náměstí – Výstaviště – Pisárky – Šárka – Skalní – Veselka – Popůvky – Masarykův okruh
- a-69: Bosonohy – Pražská – Starý Lískovec, smyčka tramvají – Osová – Svážná – Bosonohy
- a-70: neobsazeno
- a-71: neobsazeno
- a-72: Řečkovice, hřbitov – Semilaso – Lesnická – Zábrdovice – Stará Osada – Mikulovská – Novolíšeňská – Líšeň, Jírova
- a-73: neobsazeno
- a-74: neobsazeno
- a-75: Letiště tuřany / Slatina, nádraží / Slatina, vozovna – Dělnický dům – Stará Osada – Proškovo nám. – Obřany, sídliště
- a-76: neobsazeno
- a-77: Zetor – Černovičky – Tržní – Zvonařka – Libušina třída – Kohoutovice, hájenka
- a-78: Zetor – Muzeum MHD – Slatina, nádraží – Chrlické náměstí – Modřice – (Modřice, zemědělské služby)
- a-79: Zetor – Černovičky – Tržní – Zvonařka – Strážní – Ukrainská – Starý Lískovec, Osová
- a-80: Starý Lískovec, Kyjevská – Točná – Čermáková – Ústřední hřbitov – Strážní – Lazaretní – Židenice, Koperníkova
- a-81: (N) Líšeň, Mariánské údolí – Nám. Karla IV. – Jírova – Houbalova – Novolíšeňská – Pálavské náměstí – Stará Osada
- a-82: (N) Lesná, Slavíčkova – Štefánikova čtvrt – Dětská nemocnice – Náměstí 28. října – Koliště – Hlavní nádraží
- a-83: (N) Ořešín – Ivanovice – Řečkovice – Medlánky
- a-84: Stará Osada – Zvonařka – Mendlovo náměstí – Královo Pole, nádraží – Štefánikova čtvrt – Stará Osada
- a-85: (N) Chrlické náměstí – Ivanovické náměstí – Horní Heršpice – Komárov – Hlavní nádraží
- N – noční autobusová linka

Trolejbusové linky:

- t-131: Šlapnice – Slatina, škola – Vlárská – Olomoucká – Hlavní nádraží
- t-132: Královo Pole, Srbská – Botanická – Česká
- t-133: zajišťuje t-131 (závlek do Slatiny, nádraží)
- t-134: Vychodilova – Přívrat – Makovského náměstí – Klusáčkova – Česká
- ta-135: Kamenný vrch – Pisárky – Mendlovo náměstí
- t-136: Komín, sídliště – Svrátecká – Přívrat – Skácelova – Klusáčkova – Česká
- t-137: Kohoutovice – Libušina třída – Pisárky – Výstaviště – Mendlovo náměstí – Komenského náměstí
- t-138: neobsazeno
- t-139: Masarykova čtvrt, barvičova – Žlutý kopec – Komenského náměstí
- a-140: Bystrc, Černého – Branka – Svrátecká – Přívrat – Skácelova – Semilaso

– Královo Pole, nádraží

- t-141: Slatina, sídliště – Vozovna Slatina – Olomoucká – Hlavní nádraží
- t-142: Kohoutovice – Libušina třída – Pisárky – Mendlovo náměstí
- t-143: neobsazeno
- t-144: Preslova – Žlutý kopec – Komenského náměstí
- t-145: St. Lískovec – Pisárky – Mendlovo nám. – Konečného nám. – Provazníkova – Tomkovo nám. – Vinohrady, Pálavské nám.
- t-146: Kamenný vrch – Pisárky – Mendlovo nám. – Konečného nám. – Provazníkova – Tomkovo nám. – Vinohrady, Pálavské nám.
- t-147: Novolíšeňská – Vinohrady, Pálavské náměstí – Židenice, Stará osada

Rekreační doprava:

- ra-103: linka mimo provoz

Lodní doprava

- (pouze v září)
- Bystrc – Rokle – Veverská Bítýška
- Bystrc – Rokle

Ladislav Kašík

— ZE ZAHRANIČÍ —

Městská doprava v německém městě Mainz

Bohumír Trávníček

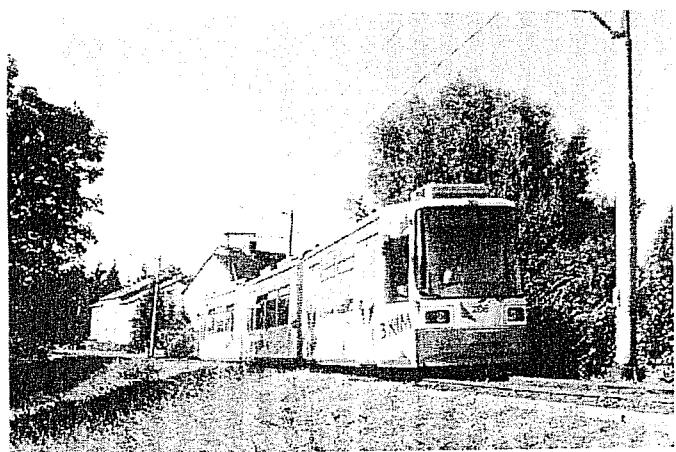
Město Mainz (známé též pod českým exonymem Mohuč) se 190 000 obyvateli, které leží na levém břehu Rýna, je známé jako správní středisko, neboť je hlavním městem spolkové země Porýní-Falc. Na druhém břehu, ovšem poněkud severněji, leží rovněž neméně významné město – Wiesbaden, které je hlavním městem Hesenska. Spojení mezi oběma městy zajišťují autobusy provozované dopravním podnikem v Mainzu a dále příměstská železnice.

Městská hromadná doprava ve městě Mainz je tvořena především linkami autobusovými, dále pak třemi linkami tramvají, vlaky S-bahn (které spojují město například i s Frankfurtem nad Mohanem) a dále příměstskými autobusy. Páteří hromadné dopravy v tomto městě jsou bezpochyby autobusy, které – dle mého odhadu – zajišťují přibližně 60–80 % přepravních výkonů ve městě. Nejvýznamějším bodem z hlediska MHD je centrální přestupní uzel, který je situován do prostoru před hlavní vlakové nádraží, kde se tak mohou uskutečňovat přestupy mezi linkami městské dopravy s návazností na vlakové spoje Deutsche Bahn.

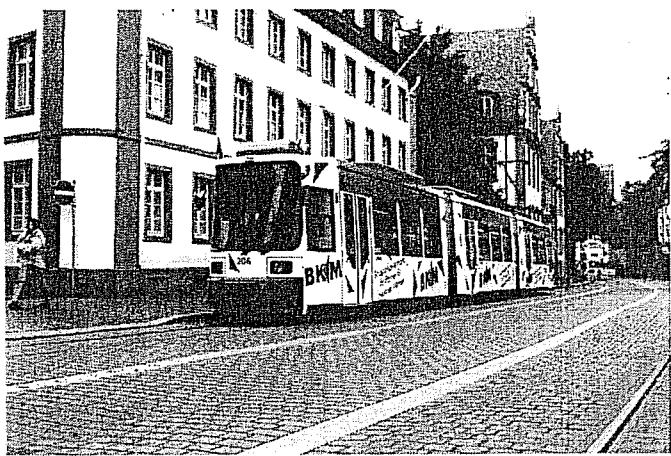
Jak již bylo uvedeno, tramvajové linky jsou sice pouze tři, ale i tak stojí jejich systém za bližší seznámení.

Tramvajová síť o rozchodu kolejnic 1000 mm je tvořena linkami d-8, d-10, d-11. Linky d-10 a d-11 mají většinu trasy shodné; ta se liší pouze v koncových úsečích (viz obrázek). Intervaly mezi spoji těchto linek (v minutách) jsou následující:

linka	Pdšr	Pds	Pdšodp	Pdveč	So/Ne
8	20	20	20	20-30	30-60*
10	10	15	15	15-20	20
11	10	15	15	15-20	20



Nízkopodlažní vůz ev. č. 206 linky d-11 po opuštění konečné Finthen-Poststraße. Foto 8. 9. 1997 © Bohumír Trávníček.



Nízkopodlažní vůz ev. č. 206 linky d-10 v centru města.
Foto 7. 9. 1997 © Bohumír Trávníček.

* některé spoje linky d-8 jezdí v neděli pouze v úseku Bretzenheim – hlavní nádraží

Ze schématu kolejové sítě je patrné, že některé úseky tramvajových tratí jsou pouze jednokolejně. Jedná se o koncové části linek d-8 a d-11 o délce dvou až čtyř zastávek. Nevyskytuje se na nich žádný výhybny; což je také podmíněno a umožněno disky intervalů mezi jednotlivými spoji. Výjimku tvoří výhybna na trati linky d-8 před konečnou Ingelheimer Aue. Ta však dle mého zjištění není pro pravidelný provoz běžně využívána.

Některé konečně jsou řešeny klasickou jednokolejnou smyčkou, vyskytuje se však i konečné úvraťové. Např. na lince d-8 je úsek posledních 500 m před konečnou Bretzenheim jednokolejný, přičemž v koncové části není žádné kolejové rozvětvení, které by umožňovalo předjíždění vozů. Celá síť je



Nízkopodlažní vůz ev. č. 204 linky d-10 na konečné Hechtsheim-Dornsheimer Weg.
Foto 8. 9. 1997 © Bohumír Trávníček.

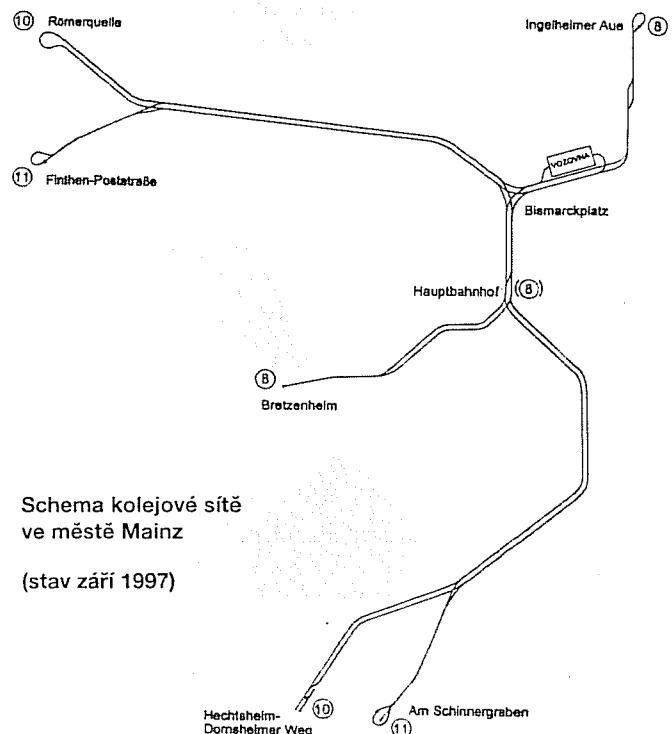
doplňena kolejovými spojkami na různých místech, z nichž větší význam má pouze ta u hlavního nádraží, která slouží k obracení některých spojů linky d-8 v neděli (zkrácení trasy na úsek Bretzenheim – hlavní nádraží).

Tramvajová vozidla jsou dvou typů. Jejich společným znakem je to, že jsou tříčlánková a obousměrná, což je vzhledem k dané kolejové síti nezbytné nutné. Starší typ, bez snížené podlahy, jezdí na lince d-8 a na některých spojích linky d-10. Na zbyvající vlaky linky d-10 a na linku d-11 jsou vypravovány nové nízkopodlažní vozy vyrobené firmou Daimler-Benz Transporter, jejichž předností je to, že výška podlahy byla maximálně snížena, a to v celé délce vozidla, což umožňuje rychlejší a pohodlnější nástup cestujících. Tato vozidla mají na obou stranách čtyři dvoukřídlé předsuvné dveře, které jsou uspořádány tak, že v prvním článku ve směru jízdy jsou vždy dveře dvoje, v dalších už pak jen jedny.

Závěrem lze konstatovat, že MHD ve městě Mainz je na solidní úrovni, snad jen by měl být více rozvíjen tramvajový provoz, například tak, jak je tomu v současnosti v mnoha městech vyspělé Evropy.



Vůz ev. č. 279 linky d-8 na konečné Ingelheimer Aue.
Foto 8. 9. 1997 © Bohumír Trávníček.



A opět opotřebení kolejnic

Roman Šiler

Na úplně nové trati na novém mostě přes řeku Svratku v Brně – Bystrci jsou položeny kolejnice S49. Na snímku vidíme, že již po několika dnech provozu se vytváří tzv. sekundární žlábek na vnější kolejnici. Toto zjištění je po tak krátké době poněkud překvapující. Přitom projektant trati správně kolej prevýšil, aby náklonem vozidla v oblouku byla eliminována odstředivá síla a tím i tlak okolku na hraniční kolejnici. Převýšení je patrné z obou snímků s tramvajemi, kde můžeme srovnat náklon projíždějících souprav se slouolem trolejového vedení. V době, kdy byly snímky pořízeny, šlo ještě o stavbu, kde tramvaje projíždějí většinou pomalu (odhad do 40 km/h). A přesto ani náklon tratě nadmernému opotřebení kolejnice nepomůže. To je, myslím, praktická odpověď autorovi příspěvku »Všechno není špatné« Ladislavu Minářovi (Informace MHD 6/97, str. 6), který příkře odsuzuje návrh instalace mazané přídržnice v obloucích traťového svrsku S49. Snímek navíc ukazuje, že samotná hrana kolejnice (s poloměrem R13) není opotřebena – odstředivá síla je tedy natolik velká, že kolo se oprá až boční hranou okolku.

Domnívám se, že by bylo záhodno pokusit se opět vyhodnotit (nebo znova začít vyhodnocovat) novou situaci v problematice praxe styku kolo – kolejnice. Domnívám se, že by bylo vhodné okolek dálé zvětšit (zvýšit na výšku 25 mm a rozšířit směrem k ose vozu – na rozkol 1375 mm). Zároveň by bylo záhodno přijmout naprostot termínově tvrdé rozhodnutí vybrousit všechna křížení v sítí na hloubku 25 mm a odstranit tak všechna místa, která způsobují intenzivní obrábění a rozvalování temene okolku. Hluboké žlábkyně skutečně nejsou na závadu ani u křížení s tupějším úhlem křížení. Příkladem může být křížení na horním konci Pekařské ulice, které je po mnoha letech provozu bez jakékoli opravy. Samozřejmě – technologie výroby křížení v Brně není příliš dobrá, ale bylo by možno ji zlepšit. A to nejen přechodem na tzv. blokovou srdcovku. V zásadě by bylo třeba žlábek křížících se žlábkových kolejnic přiměřeně zúžit, aby příčná mezera na hlavní kolejnici byla co nejmenší. Dále by bylo třeba hlavu křížících se kolejnic naplocho zbrusušit (postupně na úseku cca 1–2 m) pod úhlem blížícím se sklonu jízdní plochy kola. Tím by se dosáhlo možnosti využít celou šířku obruce při překonávání křížicího žlábkyně. To lze nepochyběně technologicky zvládnout i v podmírkách dílny v areálu ÚD v Králové Poli.

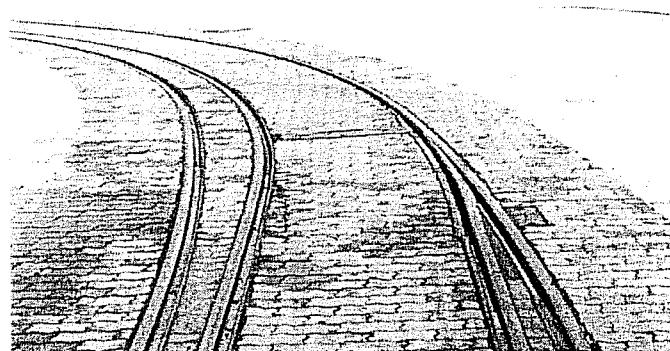
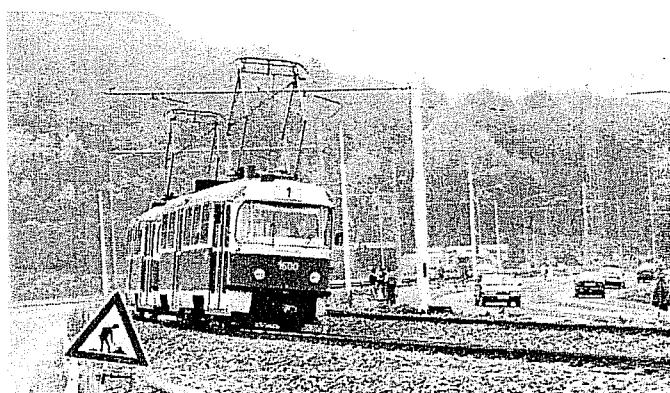
A na závěr opět povzdechnutí – proč nelze alespoň vyzkoušet krátký úsek trati S49 v oblouku s klasickou přídržnicí? Je to jistě jakási finanční investice – ale ruku na srdce – není to ve srovnání např. s postupnou rekonstrukcí nově postavených kolejí v oblasti Nádražní ulice úplně zanedbatelná položka?

Dovolil bych si upozornit ještě na jeden fakt. Pokud se v Informacích MHD objevil kontroverzní příspěvek, který uváděl nepravidlivé skutečnosti nebo nesprávně pochopené skutečnosti, popřípadě zaujatý příkrý názor (ať už z oblasti organizace dopravy, konstrukce jízdních řádů nebo naposledy napájecího systému), dostavila se příslušná reakce odborného pracovníka DP minimálně s vysvětlením. Ale na téma kolo – kolejnice? Nic. Ticho po pěšině. Dopravní podnik kolejí nemá. Mrtvý brouk – problém neexistuje...



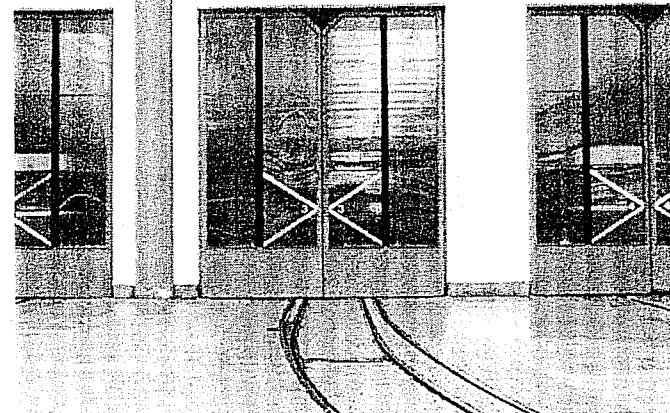
Oba snímky ukazují náklon tramvaje v oblouku u mostu přes řeku Svratku. Náklon skříň můžeme porovnat se slouolem trolejového vedení. Horní snímek zachycuje soupravu linky 11 vedenou vozem evid. č. 1595, dolní pak soupravu 2xT3M linky 1 vedenou vozem evid. č. 1600.

Foto 8. 10. 1997 © Roman Šiler



Pro kolejové „silence“ se stal městem zaslibeným i přes svou relativně chudou kolejovou sítí Liberec. Mimo útvary tříkolejnicových splítkových tratí můžete ve vozovně potkat například takovou technickou lahůdku, jakou je přechod tříkolejnicové na sousedou splítku.

Foto 2. 10. 1997 © Roman Šiler.



Pohled na styk dvou kolejnic s velkou mezerou byl vybrán proto, že je dobrý patrný tvar opotřebení. Trať má jinak kolejnice svařované termicky (budiž chvíla za znovuzavedení této technologie). Tento styk s dvoucentimetrovou mezerou bude nejspíš odstraněn po „useďnutí“ tratě.

Foto u mostu v Bystrci 8. 10. 1997 © Roman Šiler.