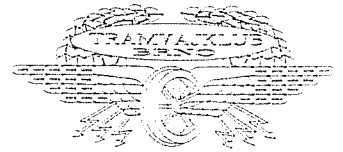
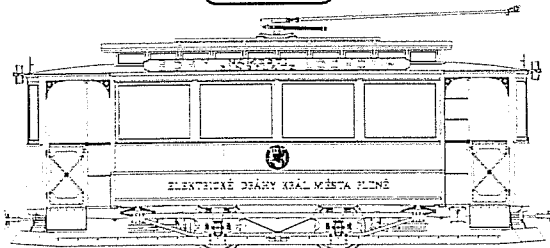


INFORMACE MHD



Brno 3. července 1998

Číslo **231**



Vychází 12x ročně. Vydává Tramvajklub Brno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna a Technickým muzeem v Brně. Pro členy a čekatelé 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 300 výtisků. Podávání novinových zásilek povoleno Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2-2532/93 ze dne 21. 7. 1993.

Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná dne 1. 9. 1998 v 17⁰⁰ hod. ve velkém přednáškovém sále školního střediska DPMB v Pisárkách. Tímto upozorňujeme, že členská schůze v srpnu jako obvykle o prázdninách odpadá. Program zájmové schůze bude upřesněn v příštím čísle Informací MHD.

Zdeněk Nesiba

První poleť roku 1998 v TMB

Po uplynutí šesti měsíců letošního roku jistě neuškodí krátké ohlédnutí, co všechno se v této době podařilo a co ne. Upřímně řečeno není toho příliš mnoho a větší část potřeb, plánů a nápadů stále zůstává v oblasti snů a zbožných přání. Hlavní příčinou této situace je poněkud neutěšený stav v oblasti financování českého muzejnictví a kultury vůbec. Navíc většina pracovníků na ministerstvu kultury se zřejmě vyznačuje tím, že technické památky příliš za naše kulturní dědictví nepovažuje. Dokladem může být jeden z formulářů určený k evidenci sbírkových předmětů v muzeích, který se mi náhodou dostal do rukou. Například v případě obrazu bylo možno zaškrtnout řadu údajů – jakou technikou je malován, na jakém materiálu, zda jde o motiv světský, náboženský, zda je na obraze krajina, nějaká činnost, bytost, zvíře, muž, žena, dítě. V případě dítěte se nabízel ještě další poddíl – jde-li o dítě obecné nebo jezulátko, andělka, atd. Když jsem se pokusil formulář vyplnit pro některý ze sbírkových předmětů oboru MHD, vyšlo z toho vždy jen následující: jde o předmět z dopravní techniky zhotovený z kovu, dřeva a skla nepravidelného tvaru (v případě určité abstrakce by snad bylo možno uvést, že tvar předmětu je kvádr – jiné volby jako čtverec či obdélník jsou pro tento případ evidentně nepoužitelné). Tento popis se ovšem hodí nejen na tramvajový vůz, trolejbus či lokomotivu, ale též na parník, vzducholoď či letadlo. Ale to jen tak naokraj.

Hned počátkem roku se rozrostl počet sbírkových předmětů. Do depozitáře v Líšni byl přivezen montážní vůz trolejového vedení Schörling na podvozku Škoda 706 RT evid. č. 5003. z roku 1968. Zároveň TMB projevilo zájem o vyřazený vůz K2 evid. č. 1034. Díky transformaci Dopravního podniku města Brna na akciovou společnost však dosud nedošlo k formálnímu předání obou vozidel Technickému muzeu, takže zatím nemohla být do sbírkového fondu zařazena.

Do Líšně byl dne 29. dubna též přivezen autobusový vlečný vůz Jelz PO1 z roku 1972. Vůz byl zakoupen v JZD Jamolice a je zcela kompletní – včetně sedadel, lemovacích lišt apod. Díky korozivním procesům chybí však zcela některé kusy karoserie, zejména v oblastech okenních sloupků. Nebyl zatím zařazen do sbírkového fondu a může posloužit i jen jako zdroj náhradních dílů.

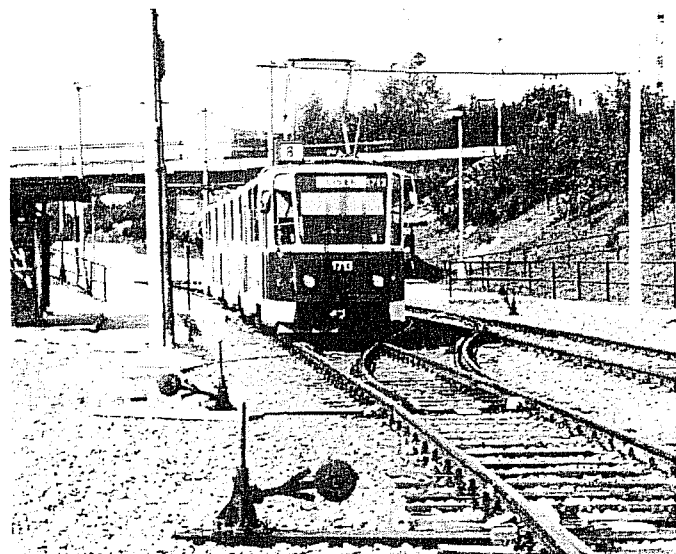
To druhá autobusová vlečka – B40 – je na tom opačně. Díky zručnosti klempířského mistra pana Beránka vypadá její karoserie už docela k světu. V autobusových dílnách na Grmelově ulici byly již dokončeny i práce na podvozku. Opraveny byly nápravy, zprovozněna ruční brzda a zakoupeny desky na podlahu. Po položení podlahy bude následovat oplechování. vnější lak a nakonec bude dokončen interiér. Kdy se vůz zaskví v plné kráse však zatím nelze odhadnout. Závisí to jak na kapacitních možnostech dílen, tak na solventnosti muzea.

V polovině března se v dílně středních prohlídek ve vozovně Komín rozběhly

technické prohlídky trolejbusů. Spočívají v celkové kontrole mechanické a elektrické částí, výměně vzduchojemů, odstranění vyskytnuvších se závad, aby na závěr pod dohledem pracovníků OTK vůz absolvoval brzdové zkoušky. Jako první sem byly přistaveny trolejbusy 9Tr a T11. Po nich následoval vůz 7Tr, u nějž se konečně podařilo opravit unikající těsnění vzduchového válce pohonu kotrolerů, seřadit automatiku rozjezdu a dokonce naučit tento vůz obstojně elektrodynamicky brzdit (předtím totiž, pokud řidič neuměl brzdové stupně vytkávat, šel vůz do smyku, přičemž zároveň většinou vypadal automat).

Jako poslední byla technická prohlídka provedena u trolejbusu 8Tr. Tento vůz sice vyniká spolehlivostí, avšak jeho dávná renovace v Bratislavě byla spíše „štětková“. Svědčí o tom především značně zkorodovaný spodek vozů, kabely od topení končící volně v prostoru pod vozem a řada dalších drobností. K nejzajímavějším patřil nulový izolační stav schodů, které sice byly původně uloženy v gumě, avšak v bratislavském DP je stihli ještě pečlivě přišroubovat ocelovými šrouby. Vzhledem k zápalu a nadšení všech pracovníků dílny střední údržby se většinu nedostatků podařilo eliminovat, takže i trolejbus 8Tr při zkouškách uspěl a 2. července se (z větší části vlastní silou) vrátil zpět do areálu v Líšni.

Do vozovny v Komíně se tak mohl ještě též den přestěhovat v pořadí již pátý vůz. Jde bezesporu o „zlatý hřeb programu“ – trolejbus Škoda 6Tr z roku 1949, jež byl sice renovován již v roce 1973, avšak do částečného řezu. Záměrem je pokusit se vůz oživit, spojízdit a v případě úspěchu stanovit náklady na celkovou renovaci. Ta bude spočívat v dosazení chybějících dveří.



Vůz KT8D5 evid. č. 1713 odjíždí ze zastávky »Kotlanova« směrem na novou konečnou v Líšni. Tramvaj vjíždí na téměř historické místo – po desetiletích se na trati DPMB opět objevily železniční výhybky, v tomto případě z kolejnic S49. Foto 26. 6. 1998 © Roman Šiler.