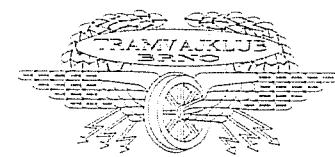
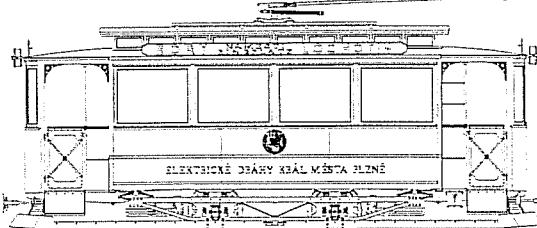


INFORMACE MHD

Číslo 233



Brno 31. srpna 1998



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 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 v úterý 6. října 1998 již v novém časovém termínu v 16³⁰ hod. ve velkém přednáškovém sále školního střediska DPMB v Pisárkách. Na programu bude mimo jiné přednáška a beseda s Doc. Ing. Janem Pavláčkem Csc., vedoucím Odboru rozvoje MHD Dopravného podniku města Brna, a.s., na téma „Ukazatele kvality MHD“ se zaměřením na technické parametry vozidel, tratí a zastávek.

Petr Chudáček

— AKTUALITY —

Novinky MHD v Brně

• V mírném přestupu byla zahájena druhá etapa rekonstrukce kolejí na ulici Masarykově. V týdnu od 7. 7. 1998 bylo započato s demontáží kolejového svršku od zastávky Orlí směrem k Hlavnímu nádraží. V prvním úseku mezi náměstím Svobody a zastávkou Orlí je vše připraveno pro pokládku dlažby mezi kolejemi. Dlažební kostky jsou nové z přírodního kamene. Obslužné pruhy komunikace a chodníky budou provedeny až po opravě fasád domů.

• Vůz evid. č. 1034 původně určený pro technické muzeum byl odstrojen a posán do Šumperka. PARS Šumperk údajně tento vůz odkoupil a na voze hodlá provést rekonstrukci. Rekonstruovaný vůz má být ze Šumperka odeslán do Sarajeva, takže do brněnského vozového parku již zařazen nebude. Jako 5. vůz letošní dávky má být do PARS Šumperk odeslán vůz evid. č. 1027, který byl na počátku června v dílnách DP již odstrojován.

• Vůz evid. č. 1504, vyřazený vloni z osobní dopravy, byl již v Ústředních dílnách DP rekonstruován na vůz služební. Vůz dostal výzbroj TV1 a byl přeznačen na evidenční číslo 4123. Vůz bude zařazen mezi služební vozidla vozovny Pisárky, kde bude současně se stávajícími vozy evid. č. 4121 a 4122 určen k odtahování neschopných vozů K2 z tratí do vozovny.

• Po generální opravě v Ústředních dílnách je vůz evid. č. 1525 vybaven systémem předvolby otevření dveří cestujícími. Jako novinku na tomto voze nalezneme čelní transparent typu BUSE. Jezdí v soupravě s »B« vozem evid. č. 1528. Boční orientace je standardní tabulkou. Podlaha vozu je litá, sedačky jsou řešeny nově – bez sloupků se zakotvením do boční stěny. Odlišný je i panel fidiče. Tento vůz je jakýmsi prototypem, jak by mohl vypadat vůz T3 po GO. Otázkou však je, zda z důvodu nedostatku financí nebude při dalších opravách od něčeho upuštěno.

• Nízkopodlažní tramvaje byly odstaveny již od 1. 5. 1998 a na trati se nepodívaly ani v první červencové dny. Jejich odstávka z provozu byla více než dvouměsíční. Odstávka vozů byla víceméně nařízena Drážním úřadem, který vyzval výrobce, aby odstranil řadu různých závad, jejichž odstranění se neustále protahovalo. Na přelomu červen/červenec vozy prošly novými technicko-bezpečnostními zkouškami a do provozu byly nasazeny v polovině července. O úspěšnosti provedených oprav lze ovšem pochybovat, neboť vozy jsou i nadále často odstavovány z provozu.

• Dopravní podnik města Brna již objednal ve výrobním závodě Škoda Ostrov nad Ohří celkem 10 nízkopodlažních trolejbusů typu Škoda 21Tr.

Otázkou však zůstává, zda výrobce bude schopen tato vozidla dodat ještě letos. Vozem evid. č. 3286 tedy zřejmě skončily již před třemi lety dodávky vozů Škoda 14Tr do Brna.

• Ve výrobním závodě ČKD je objednáno pro rok 1998 celkem 5 vozů KT8D5N. Další dva vozy tohoto typu mají pak být dodány v roce 1999. Příprava těchto vozů do výroby je však stále ještě ve fázích projektu a do konce roku tyto vozy patrně do provozu nezasáhnou.

Ladislav Kašík

V souvislosti se změnami linkového vedení MHD v Brně s platností od 31. 8. 1998 byl vydán po delší době nový schematický plánek sítě linek MHD, který je dílem Dopravně-informačního odboru DPMB. Kromě umístění do vozidel bude omezené množství plánek k dispozici také v Informační kanceláři DPMB na ulici Benešova 22.

Z drobných změn v provozu MHD v Brně realizovaných od 31. srpna 1998 stojí za zmínku zřízení nové zastávky Kejbaly na autobusové lince č. 60 umístěné u ústí stejnojmenné ulice na ulici Kamenice (zastávka je celodenně na znamení).

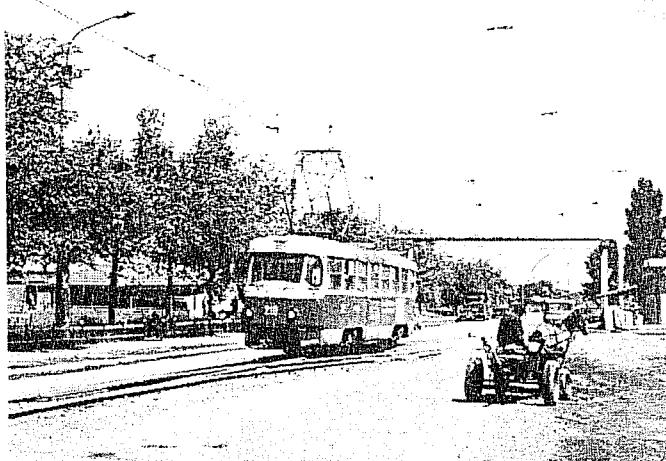
V novém jízdním řádu autobusové linky 57 jsou zavedeny spoje jezdící pouze v úseku Husovice, Nováčkova – Lesná, Haškova tak, aby došlo ke shodě intervalů jak s nově vedenou linkou č. 45, tak zároveň i s tradičními okružními linkami č. 46 a 66.

V jízdním řádu trolejbusových linek linek č. 145 a 146 dochází k zahuštění intervalu ráno mezi 6.—9. hodinou, a to osvědčenými posilovými autobusy v úseku Vinohrady, Pálavské náměstí – Mendlovo náměstí, což je reakcí na neustále vysokou přepravní poptávku.

Petr Chudáček



Rumunské Iasi - článkový tramvajový vůz ITB V2A evid. č. 364 pocházející z bukureštských dílen přijíždí k zastávce u nádraží ležící nedaleko centra. Foto 28. 5. 1998 © Martin Černý.



Iasi – specifickou atmosféru předměstské konečné ve čtvrti Dancu dorvář prozatím v Rumunsku téměř všudypřítomný koňský potah. Silnice tvoří pouze ujezděná směs hlíny a štěrku, kolejnice s pražci jsou položeny přímo v této hmotě a v délce přibližně dvou kilometrů nejsou nikterak zakryty. Je však nutno přiznat, že takový stav svršku a komunikací je v Iasi výjimkou. Na cestu do centra se vydává tramvajový vůz T4R evid. č. 216. Foto 28. 5. 1998 © Martin Černý.



Iasi - Městskou třídou Elena Doamna Str. projíždí typický rumunský trolejbus Rocar evid. č. 406. Tento typ trolejbusů můžeme spatřit ve všech městech, která v Rumunsku provozují trolejbusovou dopravu. Foto 28. 5. 1998 © Martin Černý.

— Z PROVOZU —

Dopravní podnik města Mostu a Litvínova

Ladislav Kašík

Trasy tramvajových linek – stav k 1. 1. 1998

Linka d-1:

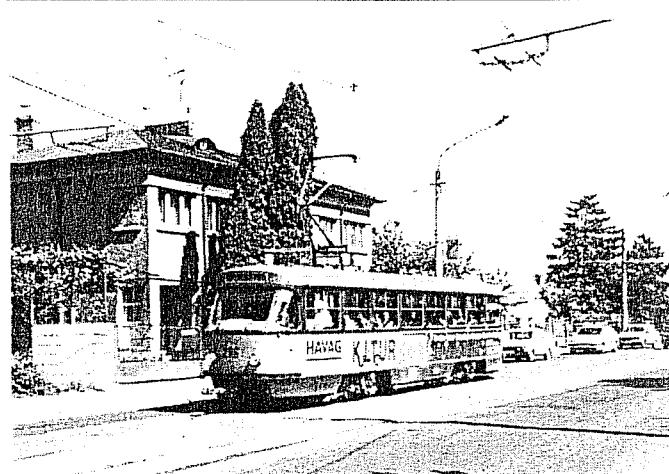
VELEBUDICE – Most, Severografia – Most, Dopravní podnik – Most, ČSM – Most, Rozkvět – Most, OD Prior – Most, sportovní hala – Souš – Sídliště ČD – Cesta do Kopist – Důl Julius IV – Zdravotní středisko – Chemopetrol – Petrochemie – Doly Hlubina – Litvínov, Báňské stavby – Litvínov, nádraží – Litvínov, obchodní dům – Litvínov, poliklinika – Litvínov, Technické služby – Litvínov, stadion – Litvínov, u dílen – LITVÍNOV, CITADELA (linka se špičkovým provozem)

Linka d-2:

MOST, NÁDRAŽÍ – Most, Budovatelů – Most, sportovní hala – Most, OD Prior – Most, Rozkvět – Most, ČSM – Most, Dopravní podnik – Most, Severografia – VELEBUDICE

Linka d-3:

MOST, NÁDRAŽÍ – Most, Chomutovská – Souš – Sídliště ČD – Cesta do Kopist – Důl Julius IV – Zdravotní středisko – Chemopetrol – Petrochemie



Iasi - Tramvajový vůz T4D evid. č. 206 jezdil až do loňského roku v německém městě Halle. Mimo reklam je identifikace dobře možná podle červeno - stříbrného nátěru, který je dnes pro toto město typický. Foto 28. 5. 1998 © Martin Černý.

– Doly Hlubina – Litvínov, Báňské stavby – Litvínov, nádraží – Litvínov, obchodní dům – Litvínov, poliklinika – Litvínov, Technické služby – Litvínov, stadion – Litvínov, u dílen – LITVÍNOV, CITADELA (linka se špičkovým provozem)

Linka d-4:

MOST, DOPRAVNÍ PODNIK – Most, ČSM – Most, Rozkvět – Most, OD Prior – Most, sportovní hala – Souš – Sídliště ČD – Cesta do Kopist – Důl Julius IV – Zdravotní středisko – Chemopetrol – Petrochemie – Doly Hlubina – Litvínov, Báňské stavby – Litvínov, nádraží – Litvínov, obchodní dům – Litvínov, poliklinika – Litvínov, Technické služby – Litvínov, stadion – Litvínov, u dílen – LITVÍNOV, CITADELA

Linka d-7:

MOST, DOPRAVNÍ PODNIK Most, ČSM – Most, Rozkvět – Most, OD Prior – Most, sportovní hala – Souš – Sídliště ČD – Cesta do Kopist – Důl Julius IV – Zdravotní středisko – Chemopetrol – Petrochemie – Doly Hlubina – Litvínov, Báňské stavby – Litvínov, nádraží – Litvínov, obchodní dům – LITVÍNOV, POLIKLINIKA (linka se špičkovým provozem)

Trasy autobusových linek – stav k 1. 1. 1998

poznámka – trasy autobusových linek jsou uvedeny ve zkrácené verzi.

Linka a-5:

MOST, NÁDRAŽÍ – Rudolická – Pod Lajnským – Sukova (blok 501) – Sukova (blok 508) – Okresní soud – Prior – Rozkvět – Koupaliště – Kahan – VODÁRNA

Linka a-6:

LITVÍNOV, NÁDRAŽÍ – Náměstí Míru – Máj – Krušnohor – Hamr, ZŠ – Janov – Janov, sídliště, blok D – KŘÍŽATKY

Linka a-8: neobsazena

Linka a-9:

MOST, ROZKVĚT – Dopravní podnik – ČEPIROHY, OKÁLY

Linka a-10:

MOST, NÁDRAŽÍ – Rudolická – (Rudolice) – Chanov, smyčka – OBRNICE, SÍDLIŠTĚ

Linka a-11:

MOST, NÁDRAŽÍ – Okresní soud – Bělehradská – Sportovní hala – Gymnázium – Most I – Souš, Matylda – Komorany – Dolní Jítefn. Včelín – (Důl Centrum) – ZÁLUŽÍ, CHEMOPETROL

Linka a-12:

MOST, KORBEL – Kahan – Ž. Štěpánka – Rozkvět – Prior – Most I – Souš, Matylda – Komorany – DŮL OBRÁNCŮ MÍRU

Linka a-13:

OSEK, KOLONIE – Loučná – Litvínov, Citadela – Máj – Náměstí Míru – Litvínov, nádraží – Bílý sloup – Hamr, ZŠ – Janov, škola – Janov, sídliště, blok D – JANOV, SÍDLIŠTĚ

Linka a-14:

LITVÍNOV, NÁDRAŽÍ – Náměstí Míru – Máj – Krušnohor – Hamr, ZŠ

– Janov – Horní Jiřetín, P. Holého – (Černice) – Horní Jiřetín, nádraží – DOLNÍ JIŘETÍN, Pekařství

Linka a-15:

LITVÍNOV, NÁDRAŽÍ – Náměstí Míru – Máj – Krušnohor – Hamr, ZŠ – Janov, Sportovní hala – Janov, sídliště, blok D – Janov, škola – Hamr, ZŠ ... LITVÍNOV, NÁDRAŽÍ (jednosměrná polookružní špičková linka)

Linka a-16:

MOST, NÁDRAŽÍ – Okresní soud – Prior – Rozkvět – Halasova – MOST, ZA KREMATORIEM

Linka a-17:

MOST, DOPRAVNÍ PODNIK – Z. Štěpánka – Kahan – 14.ZŠ – Zvláštní škola – Rozkvět – Prior – Gymnázium – Most I – Prior ... MOST, DOPRAVNÍ PODNIK (jednosměrná polookružní linka)

Linka a-18:

MOST, PRIOR – Rozkvět – Koupaliště – Kahan – 14.ZŠ – Zvláštní škola – Rozkvět – PRIOR (jednosměrná odpolední linka)

Linka a-19:

MOST, NÁDRAŽÍ – Rudolická – (České Zlatníky) – Obrnice, sídliště – Sedlec, Jitřenka – KOROZLUKY

Linka a-20:

MOST, KOSTELNÍ HŘBITOV – Chomutovská – Gymnázium – Most I – Nemocnice – Prior – Okresní soud – Rudoltická – Pod Lajzníkem – Sukova (blok 501) – Sukova (blok 508) – Okresní soud ... MOST, KOSTRELNÍ HŘBITOV (jednosměrná polookružní linka)

Linka a-21:

MOST, KORBEL – Kahan – Z. Štěpánka – Rozkvět – Prior – Most I – Souš, Matylda – KOMOŘANY, TEPLÁRNA a druhá větev Prior – Sportovní hala – Gymnázium – Most I ... (špičková linka)

Linka a-22: neobsazeno

Linka a-23:

LITVÍNOV, POLIKLINIKA – Meziboří, radnice – MEZIBOŘÍ, STADION

Linka a-24: neobsazeno

Linka a-25:

MOST, HALASOVA – Rozkvět – Koupaliště – Kahan – VTELNO a KINO KOSMOS – Rozkvět ...

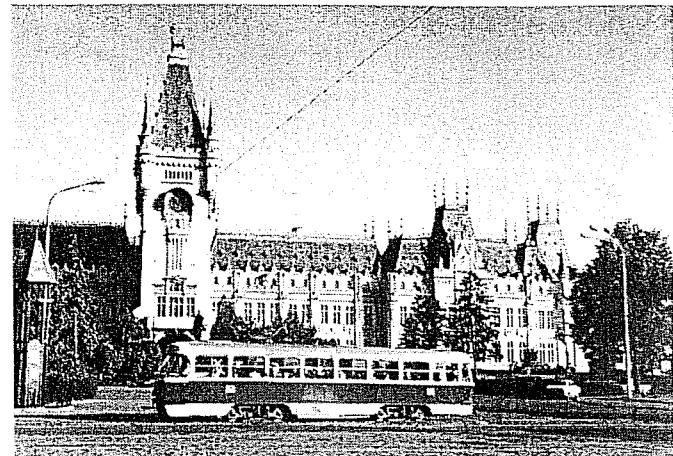
Linka a-26:

MOST, DOPRAVNÍ PODNIK – Rozkvět – Prior – Gymnázium – Souš – CESTA DO KOPIST – KOPISTY, důl Julius III (od DP jezdí pouze ve špičkách)

Linka a-27:

LITVÍNOV, NÁDRAŽÍ – Náměstí Míru – Máj – Krušnohor – LITVÍNOV, ŠUMNÁ

Linka a-28: neobsazeno



O tom, že v Iasi jsou i krásné historické stavby, svědčí i snímek vozu T4R evid. č. 250 v blízkosti původně zámku, postaveného ve francouzském stylu. Dnes jde o „Palatul Culturii“, tedy jakési národní muzeum moldavské kultury. Foto 28. 5. 1998 © Martin Černý.

Linka a-29: neobsazeno

Linka a-30:

MOST, NÁDRAŽÍ – Rudolická – Pod Lajzníkem – Sukova (blok 508) – 14. ZŠ – Kahan – Koupaliště – Rozkvět – Prior – NEMOCNICE

Linka J:

HORNÍ JIŘETÍN, TRIOLA – Horní Jiřetín, P. Holého – (Černice) – Horní Jiřetín, nádraží – Dolní Jiřetín, pekařství – Dolní Jiřetín, Včela – (Důl Centrum) – ZÁLUŽÍ, CHEMOPETROL (účelová autobusová linka)

Pro zájemce o fotografování tramvajového provozu v Mostě a Litvínově mám radu – nejezděte do Mostu v sobotu nebo v neděli. To je tramvajový provoz velice slabý – v provozu jsou pouze dvě linky d-2 Most, nádraží – Velebudice a d-4: Mos, DP – Litvínov, Citadela, obě dvě s intervalem 20–30 minut.

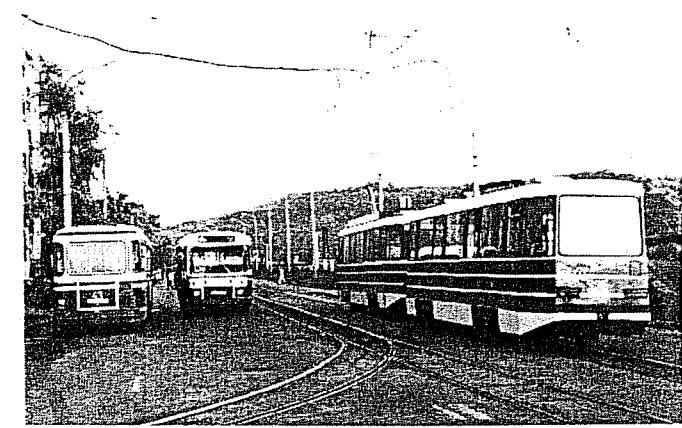
Některé zajímavosti z provozu tramvají:

Nejdéle provozovanou linkou je linka d-1 Most, Velebudice – Litvínov, Citadela s délkou 17,2 km, naopak linkou nejkratší je linka d-2 Most, Velebudice – Most, nádraží s provozní délkou 5,7 km.

Maximální provoz tramvají je ve špičkách pracovních dní, přičemž ranní špička je silnější, kdy je vypravováno na linku d-1 celkem 9 spřažených souprav, na linku d-2 3 sólo vozy, na linku d-3 5 sólo vozů, linku d-4 5 souprav (odpoledne dokonce až 9 souprav kolem 15 hodiny), a na linku d-7 celkem 7 spřažených souprav. Nejslabší provoz je v neděli – na lince d-2 pouze 2 sólo vozy a na lince d-4 3 soupravy.

Iasi – konfrontaci různých stylů, různého stáří, různých výrobců, to vše nabízí tento snímek. Defilé zahajuje původně stuttgartský článkový vůz GT4 evid. č. 303 (ex 478), za ním jedoucí ITB V2A evid. č. 361 a korunu všemu dává T4R evid. č. 255 z pražského ČKD.

Foto 28. 5. 1998 © Martin Černý.



Iasi – další krásná kombinace, před několika lety jen pouhá utopie. Původně pařížské autobusy Saviem evid. č. 43 a 21 defilují na konečné ve čtvrti Dacia společně s rumunskou soupravou TIMIS evid. č. 325 (motorové a vlečné vozy mají stejná evidenční čísla).

Foto 28. 5. 1998 © Martin Černý.



Botosani - tříčlánková tramvaj ITB V3A evid. č. 03 stojí na hlavní městské třídě na zastávce za dohledu bizarních a neudržovaných městských staveb. Chybí zde jakýkoli ostrůvek pro cestující – ti nastupují přímo ze silnice, která je tvořena třemi jízdními pruhy pro automobily. Na černobílém obrázku asi nebude příliš patrné, že poslední článek tramvaje je natřen barevnou kombinací světlé a tmavé zelené (ostatní dva červeno - bílé), část prvních dveří má odlišnou kombinaci pruhů. Tato tramvaj je tedy momentálně složena nejméně ze tří vozidel. Podotýkám, že její stáří je maximálně osm let. Lano pro stahování pantografu visí volně podél pravé bočnice (mezi druhým a třetím oknem), což je pro rumunské tramvaje a trolejbusy velmi typické.

Foto 28. 5. 1998 © Martin Černý.

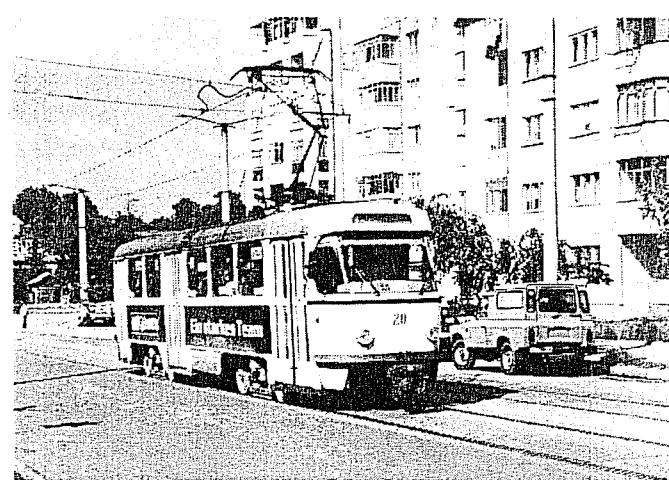
Podrobné údaje o vypravenosti v jednotlivých částech dne lze získat v časopise Městská doprava č.1.

Zajímavosti z provozu autobusů:

Zajímavostí MHD v Mostě a Litvínově je bezesporu také autobusová doprava. Je vypravováno 21 linek, na nichž jezdí cca 70 autobusů. Tyto jsou vypravovány jak z Mostu, tak z Litvínova (44+26). Naprostá většina autobusů je plynofikována. V Litvínově je 33 vozů a všechny jsou plynofikovány, v Mostě je plynofikováno cca 42 autobusů.

Tarif MHD DP Mostu a Litvínova

Je využíváno elektronického systému odbavování cestujících. Síť je rozdělena na městské zóny v Mostě a Litvínově a na průmyslovou zónu ležící mezi nimi. Základní jízdné činí od 1. 1. 1997 5,- Kč pro městskou zónu, 10,- Kč pro průmyslovou zónu a rovněž 10,- Kč pro celou síť. Zlevněné jízdné není zavedeno a základní jízdné tak platí všechny osoby od 6 do 65 let. Bezplatná přeprava je značně omezena, pouze děti do 6 let, osoby 65–70 let v městských zónách a to pouze v pracovní dny a osoby nad 70 let v celé síti + zvláštní nepočetné skupiny lidí. Jízdenka za 5,- Kč platí pro 1 jízdu, jízdenka za 10,- Kč platí 60 minut.



Botosani - ex magdeburgská tramvaj T4D zde evid. č. 20 si už na nové poměry rychle zvykla. Na snímku je zachycena poblíž konečné stanice Lucefurul. Foto 28. 5. 1998 © Martin Černý.

Pokud je jízdenka zakoupena ve vozidle u řidiče, je o 2 Kč dražší – tj. za 7,- resp. za 12,- Kč.

Predplatní jízdenky – základní občanská na 1 měsíc je za 200,- Kč pro městskou zónu nebo 440,- Kč pro průmyslovou zónu, případně pro síť MHD. Ceny odpovídajících čtvrtletních jízdenek jsou 570,- a 1250,- Kč. Zlevněné jízdenky na 1 měsíc pro žáky, studenty a učně od 6 do 26 let jsou za 70,- resp. za 150,- Kč.

Několik malých rumunských zastavení

Martin Černý

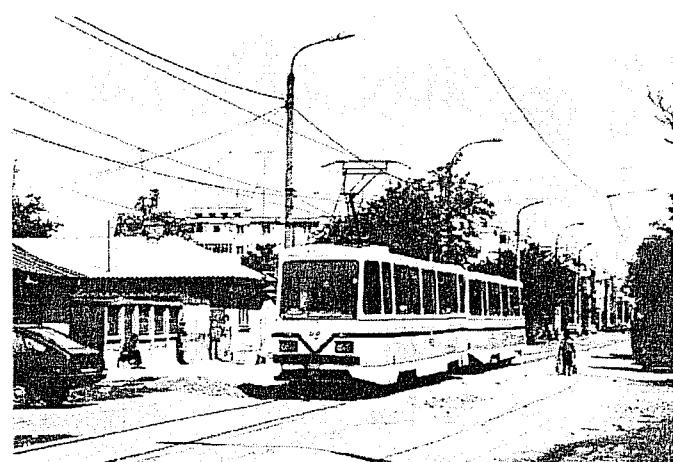
Jsou místa, která máme možnost navštívit téměř kdykoliv. Jsou naopak místa, kterým se vyhýbají mezinárodní tahy (ať už železniční nebo silniční) a jejichž návštěva vyžaduje určité úsilí a dokonce i určitou touhu po dobrodružství. Rozhodně to ovšem neznamená, že se musí jednat vždy o oblasti nezajímavé, což dvojnásob platí o rumunských městech Iasi, Botosani, Braila a Galati, o nichž bude dále řeč. I když v Rumunsku lze vyzpovídat v posledních letech pokrok prakticky ve všech oblastech (zásobování, infrastruktura, čistota – pokud nevěříte, zajedte se podívat na nádraží Bucuresti – Nord a budete žasnout), přece jen získávání informací např. o dopravě není právě ideální a bezproblémové, to si přiznejme. Proto at vážení čtenáři laskavě prominou případné nedostatky a nepřesnosti, za které se předem omlouvám.

Iasi

Je starobylé a na rumunské poměry až nečekaně zachovalé město, ležící ve členitém terénu, ve kterém žije více jak 300 tisíc obyvatel. Historie se o něm zmíňuje již ve středověku. Několik století bylo hlavním městem Moldávie, jejím kulturním a osvětovým centrem. Dnes je městem spíše průmyslovým, s rozsáhlou panelovou výstavbou na předměstích.

Tramvaje se poprvé objevily v ulicích města 12. 6. 1898 a letos tedy oslavily kulaté jubileum. Jsou provozovány na rozchodu 1000 mm, trolejové napětí v síti je používáno 825 V. Kolejová síť měří dnes 35 km a všechny tratě jsou dvoukolejně. Je na nich provozováno relativně velké množství linek (přibližně 15), ve značně rozdílných intervalech. Některé jsou v provozu pouze v denní době, některé ve špičku a jiné pouze večer a o víkendech. Celý linkový systém je dosti nepřehledný. Na zastávkových stojanech je na plechové tabuli uvedeno pouze číslo linky, její konečné stanice a doba provozu. Ale i to je na Rumunsku pokrok, zvláště když v některých městech máte problém vůbec zastávku a její označení najít.

Tramvajová doprava je dnes zajišťována čtyřmi typy vozidel. Základem vozového parku jsou české tramvaje Tatra T4R, kterých je přibližně 50. Všechny vozy jezdí zásadně sólo a jsou natřeny různými barevnými kombinacemi, jejichž základem je červená a modrá barva. Malé vysvětlení onoho slůvka přibližně – Rumunsko je jednou ze zemí, kde se městy poměrně těžko poznává, které vozidlo JEŠTĚ jezdí, a které je UŽ šrot, neboť ty jsou si mnohdy velice podobné. Vzpomínám si na konkrétní situaci ve vozovně při návštěvě Oradei, kde byl stav přesně analogický. Vozy šrotované vypadaly dokonce lépe než ty provozní. Jednalo se tehdy o soupravy TIMIS a pro upřesnění dodávám, že tyto už dnes v Oradei nepotkáte. Byly nahrazeny českými tramvajemi T4D, B4D a KT4D,



Braila - souprava vozů TIMIS evid. č. 49 a 75 projíždí jednou z ulic městské čtvrti Vidin s neopakovatelnou atmosférou. Prašná ulice, jednokolejná trať a před domky posedávající a debatující domorodci. Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.

odkoupenými z Magdeburgu, respektive Berlína.

Dalším v pořadí nejrozšířenějším typem jsou dvoučlánkové tramvaje ITB V2A, vyráběné v Bucuresti v dílnách dopravního podniku na bázi zde (a mnohde jinde) provozovaných tramvají. Bylo jich vyrobeno přibližně 25, rovněž jsou opatřeny modrým nebo červeným nátěrem a jsou nasazovány pouze na linky 3, 4 a 8.

Až do počátku 90. let se ve městě Timisoara vyráběly tramvaje známé pod označením TIMIS, a ty nemohly samozřejmě chybět ani v Iasi. Původně bylo dodáno 55 motorových a 65 vlečných vozů, z nichž je dnes v provozu pouhé torzo, které je možno odhadnout na 10 až 15 souprav. Jsou nasazovány pouze na linku č. 5 Dacia (obytné celky) – Tutora (průmyslová část), která se vyhýbá jak nádraží, tak i centru města.

V posledních letech je částečně módou a částečně nutností obnovovat vozový park ojetými vozy z Německa, především jeho západní části. Je ovšem nutno objektivně přiznat, že mnohdy 30 až 40 let staré tramvaje jsou prostě kvalitnější, pohodlnější a na jízdu mnohem přijemnější, než jejich rumunské kolegyně. To je neoddiskutovatelný fakt a velmi dobře vědomi si toho jsou i místní lidé. Proto tento jev nevynechal ani Iasi.

Počátkem letošního roku mělo být dodáno celkem 16 článkových vozů typu GT6 z Darmstadtu. Z tohoto nákupu sešlo, ale vozový park byl obohacen o dodávku patrně obdobného počtu vozidel ze Stuttgartu, velmi dobře známých článkových vozů typ GT4 (výroba MF Esslingen 1962 až 63), které se dnes dobrě uplatňují již v několika městech (rozšířeny jsou v Aradu, ale také např. v Nordhausen, Halle, Ulmu, atd.). Zůstaly prakticky v původním provedení, pouze byly označeny novými inventárními čísly (301 až ...) a lze je spatřit na lince č. 6.

Rovněž z poslední doby je dodávka několika tramvají Tatra T4D, převzatých z východoněmeckého města Halle. Číselně jsou označeny v posloupnosti řady T4R, zcela rozdílnými čísly, patrně jako náhrada za již zrušené vozy.

V kolejové sítí jsou dvě vozovny. Větší, umístěná v blízkosti nádraží, obhospodařuje vozy T4 a článkové V2A. Druhá menší, umístěná u konečné ve čtvrti Dacia, vypravuje zbyvající tramvaje TIMIS a vozy ze Stuttgartu.

Nutno otevřeně přiznat, že stav vozidel i kolejového svršku v Iasi je na rumunské poměry relativně slušný a patří k těm lepším (ostatně jako celkový dojem z města). Pro zajímavost lze uvést probíhající rekonstrukci tratě v centru a odbočce směrem na Copou, které jsou prováděny relativně důkladně novými kolejnicemi NT1 z Třince.

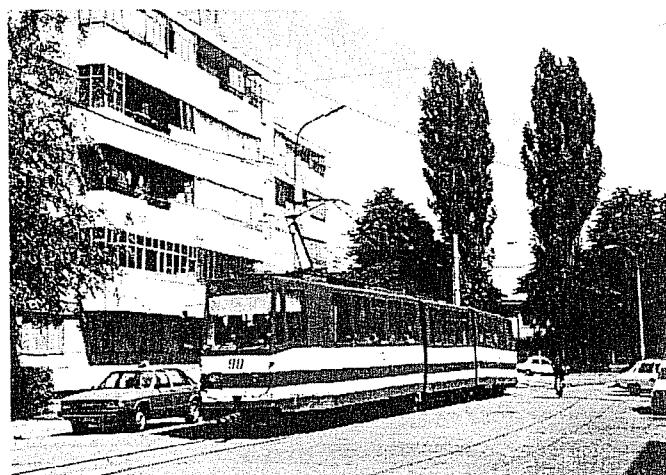
Elektrickou dopravu ve městě doplňují trolejbusy, které byly zprovozněny v roce 1985. Provoz zajišťují článkové a sólo vozy tuzemské provenience. Jako velmi zajímavou lze považovat dopravu autobusovou. I když existuje pouze několik linek, větší část vozového parku je tvořena francouzskými autobusy značky Saviem, pocházejícími z Paříže. Pozorovat jejich souběžný provoz s našimi nebo rumunskými tramvajovými vozy, je jistě lahůdka a zvláštní paradox dnešní doby.

Botosani

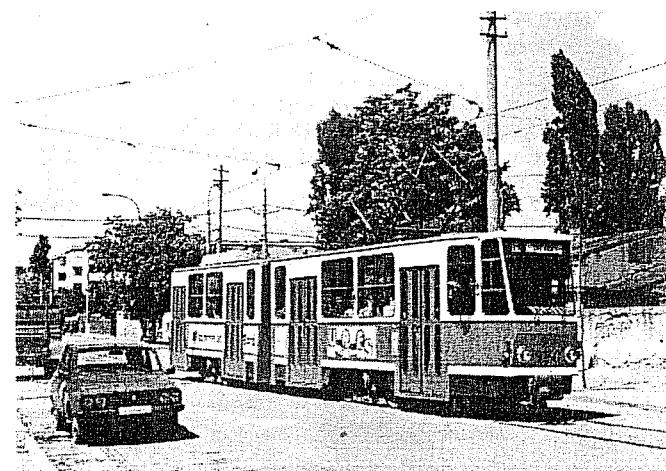
Jde se o typické místo absolutně pojmenované socialistickou výstavbou a direktivním stylem života. Soudruh Ceaușescu a jeho architekti si zde opravdu důkladně zařídili. Staré, případně historické domy lze spočítat prakticky na prstech jedné ruky, většinu zcela přestavěného města s přibližně 100 tisíci obyvateli tvoří pouze panelové domy. Tato přestavba patrně dala vzniknout i tramvajové dopravě, která vjela do ulic až 11. 9. 1991. Jedná se tedy o vůbec nejmladší tramvajový provoz v Rumunsku.

Původně jediná linka tramvaje byla označena číslem 101 a prakticky příčně protíná celé město. Vede z průmyslové části (Fabrica Mobila) přes nádraží a centrum do nových obytných celků (Lucefarul). Délka této tratě je 6 km, použitý rozchod 1435 mm. Později byla tato trať doplněna o 2 km dlouhou odbočku, vedoucí od nádraží do jižních sektorů města (linka č. 102 Fabrica Mobila – Primaverii). Tím byl vývoj sítě prozatím ukončen.

Až do letošního roku byl provoz zajišťován pouze dvanácti tříčlánkovými tramvajemi typu ITB V3A (evid. č. 01 až 12), vyrobenými dopravním podnikem v Bucuresti. Teprve nedávno se na kolejích objevil i jiný typ vozidla. Jedná se o vozy Tatra T4D z Magdeburgu, kterých bylo odkoupeno celkem 6 (prostřednictvím Oradei). Konkrétně 28. 5. 1998 byl v provozu pouze jeden vůz, ostatní pro údajné závady stály ve vozovně. Nicméně chvála obsluhujících pracovníků na ně byla velká a lze očekávat, dle možností, dodávku dalších vozidel. Už i proto, že údržba bukurešťských vozů je mizivá a jsou v žalostném technickém stavu.

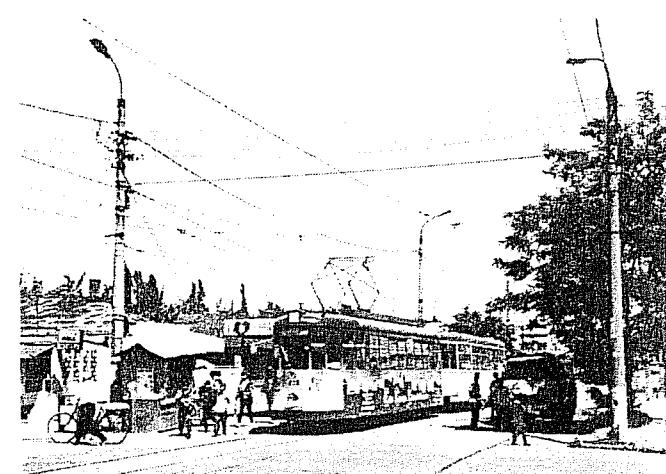


Braila – pod neudržovaným a špinavým obytným domem projíždí stejně neudržovaná a špinavá článková tramvaj ITB V3A evid. č. 90. Je to jeden z posledních mohyklanů tohoto typu, které ještě můžeme v ulicích tohoto města spatřit. Už na první pohled je patrné, že tato skutečnost nebude mít dlouhého trvání. Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.



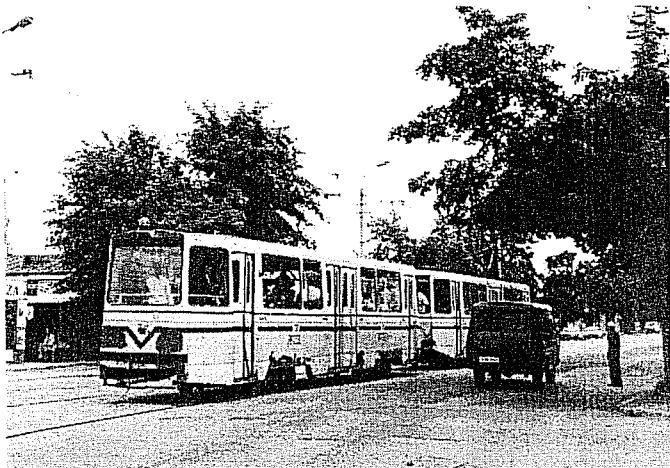
Braila – na místní poměry zákonovní a technicky téměř dokonalý vůz T4D evid. č. 9160 (ex Berlin) se proplétá po jednokolejkách předměstskou čtvrtí Vidin.

Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.

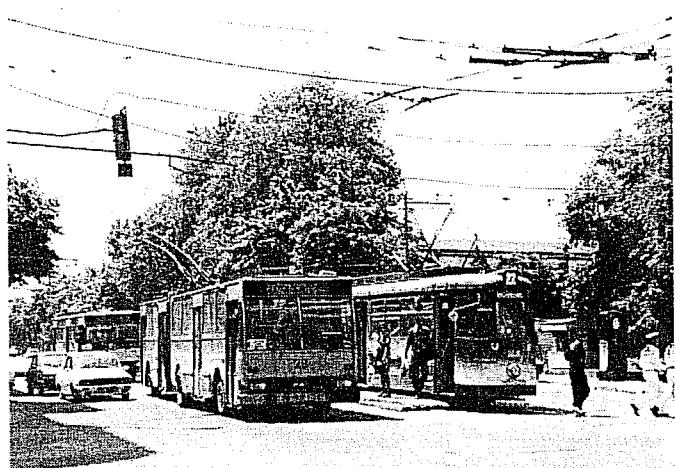


Braila – výškové moderní domy, dokonalý svršek a údržbu, výsudypřítomnou čistotu a pořádek, to vše vymínilo několik souprav z Norimberka za každodenní hotou realitu provinčního rumunského města. Prozatím se se svým novým údělem vyrovnávají se cíti. Tramvaje evid. č. 238 a 1592 ve čtvrti Vidin s typickou atmosférou.

Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.



Již letní pohled na tuto soupravu TIMIS evid. č. 70 + 76 dává tušit hodně o technickém stavu této vozidel. Nedovřené dveře, na monohromatice vykytovaná a základní barvou natřená karoserie - to je obraz dnešních poměrů. Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.



Braila – běžné potkávání trolejbusu DAC 117E evid. č. 28 s norimberskou soupravou tvořenou vozy evid. č. 249 a 1605 na hlavní třídě Dorobanti. Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.

Braila

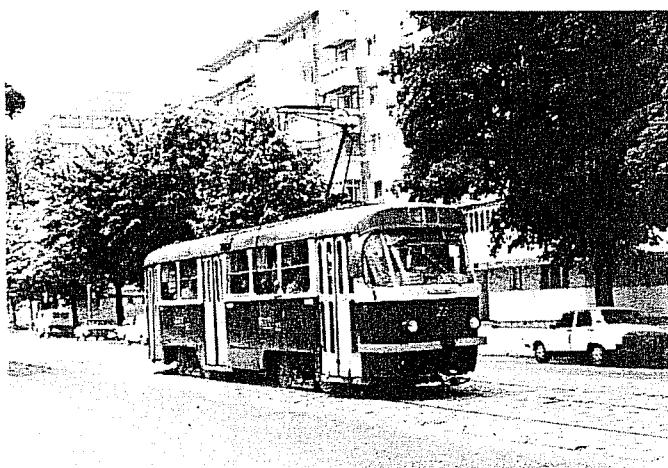
Je přístavní město, ležící na levém břehu mohutného Dunaje. Dnes je především centrem průmyslové výroby, loděství a chemického průmyslu. Žije zde téměř 200 tisíc obyvatel. Dopravu ve městě zajišťují především tramvaje, doplněné trolejbusy a autobusy.

Kolejová doprava je provozována na rozchodu 1435 mm a provoz byl zahájen již v roce 1900. Tramvajová síť je až do dnešních dnů relativně jednoduchá a dosahuje délky 18 km. Na severním okraji trať začíná ve čtvrti Vidin, kterou linky projíždějí po přibližně 3 km dlouhé jednokolejně trati tvořící smyčku, vedoucí jak mezi nízkými rodinnými, tak i panelovými domy. Pouze přes centrum se trať rozdělí na dvě souběžné trasy, které se poté opět spojí a tramvaje pokračují do jižních předměstí. Zde jsou ukončeny ve smyčce Radu Negru v blízkosti jedné ze dvou vozoven. Dále na jih pokračuje trať k chemickému kombinátu, kde je provoz silně redukován. V provozu jsou celkem čtyři linky (stav v roce 1997):

- 2 Vidin – Independenta – Radu Negru
- 22 Vidin – Dorobanti – Radu Negru
- 23 Metalurgica (1. Maj) – Dorobanti – Radu Negru
- 24 Munument – Radu Negru – Kombinat

Druhá tramvajová vozovna je umístěna na okraji obytné čtvrti Vidin, je v částečné rozestavěnosti již mnoho let a tramvaje se k ní dostanou po 1,5 km dlouhé dvoukolejně manipulační trati.

Současnými nejmodernějšími provozovanými vozidly jsou české tramvaje Tatra KT4D. Pocházejí z Berlína a v tomto městě neprošly žádnými rekonstrukcemi. V Braila jich jezdí celkem 22 pod svými původními inventárními čísly a v původním oranžovém laku.



Braila - Jedna z několika provozních tramvají Tatra T4R evid. č. 22 na hlavní třídě Dorobanti. Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.

Dalším zajímavým typem je deset souprav čtyřnápravových motorových a vlečných vozů odkoupených z Norimberka (motorové vozy MAN/1955 až 60, vlečné MAN/1955 až 56). Jsou provozovány rovněž pod svými inventárními čísly z Německa.

V tomto městě lze rovněž nalézt tramvaje typu Tatra T4R, kterých sem bylo dodáno počátkem 70. let celkem 10. Dnes jsou vypravovány pouze na linku č. 23, jezdí zásadně sólo a jejich technický stav už není nejlepší. Zbylý vozový park doplňují typická rumunská vozidla. Bukurešťské článkové vozy ITB V3A (dnes již pouze několik kusů) a soupravy TIMIS, kterých je v provozu ještě 20 (odhadem). Nicméně technický stav všech těchto místních vozidel je přímo katastrofální a je patrně jen otázka času, kdy budou nahrazeny ojetými vozy ze západu.

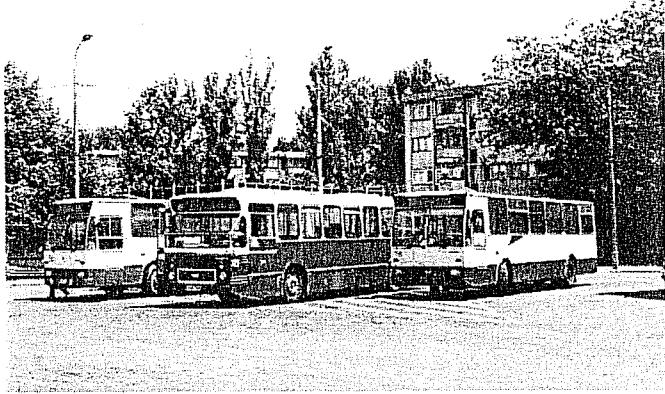
V roce 1988 se objevily v ulicích města první trolejbusy. Do dnešních dnů stále jediná linka má č. 8 (Hippodrom – Busgara) a jsou na ni nasazovány rumunské článkové vozy DAC 117 E. Jako další zajímavost lze uvést provoz 80 městských autobusů, pocházejících z nizozemských měst Rotterdam a Groningen, které dnes tvoří podstatnou část vozového parku.

Ve vozech MHD byl opět po letech zaveden provoz s průvodčími. Většinou se jedná o ženy různého věku, které jsou vybaveny zástěrou jednotné barvy, ledvinkou na peníze kolem pasu a smotkem jízdenek v ruce. Ty potom procházejí vozem a při prodírání se mezi cestujícími se snaží vybrat pokud možno co nejvíce peněz za jízdné. Účel tohoto opatření je jasný – podnik se snaží alespoň částečně zamezit úniku tržeb.

Galati

Toto město se rozprostírá přibližně 30 km severně od Braily a svou podstatou je dosti podobné. Nicméně dvě věci přece jen dominují. Velký říční přístav na Dunaji a rozlehlé železárnny na východě města, svou rozlohou nepodobné těm v Košicích. Samotné město, kde žije více jak 250 tisíc lidí, je až na malou část poblíž nádraží tvořeno téměř výhradně zástavbou z panelových domů. Tyto jsou samozřejmě klasické socialistické koncepcie, tedy nepočádně postavené, odpudivě špinavé a totálně bez údržby. Svými rozbitymi a mnohde prašnými ulicemi toto město připomíná spíše vzdálený Orient, nežli civilizovanou Evropu. Ale i zde žijí lidé.

Tramvajová doprava, tvořící základ dopravního systému, vyjela do ulic v roce 1899 na rozchodu 1000 mm. Buhužel nevím, jak město tehdy vypadalo, ale mělo pravděpodobně zcela jiný charakter jako dnes. V pozdější době byl kolejový systém přebudován na normální rozchod a dnešní síť měří 35 km. Tramvajová síť je relativně členitá s několika odbočnými tratěmi. Nicméně i laik musí žasnout nad tím, že se zdejším dopravákům podařilo vytvořit síť přibližně 20 linek, jezdících lidově řečeno odevšad všude. Jejich číslování je v neúplné řadě čísel 1 až 54 bez jakékoli logiky, linky mají různá období a hustotu provozu. Na zastávkách je uvedeno pouze číslo linky (pokud vůbec), bez jakýchkoli dalších údajů. Netřeba dodávat, že cizincům je hlubší proniknutí do tohoto systému téměř zapovězeno, zvláště když získání mapy či linkového schématu je věc přímo nemožná – ba až dětsky naivní. Nicméně tramvaje zde jezdí a vozí cestující.



Braila - i v autobusové dopravě je možné v Rumunsku vidět věci nevidané. Autobus DAF evid. č. 321, původem z Rotterdamu půzuje před nádražím společně s místními DACy evid. č. 376 a 358.

Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.

Největší podíl na vozovém parku mají jednoznačně české tramvaje Tatra T3R, kterých je v provozu přibližně 50. Jezdí zásadně sůlo a prakticky na všech linkách. Je až neskutečné, že každý z vozů má svůj originální nátěr – neexistují dvě stejně tramvaje. Nápaditost místního lakýrníka je obdivuhodná, ještě by to ovšem u některých kombinací chtělo dodlat míru vkušu.

Další zpestření můžeme najít v provozu pěti souprav čtyřnápravových vozů (ve složení motorový + vlek), odkoupených z Frankfurta nad Mohanem. Motorové vozy jsou výrobkem firmy Düwag (1955 až 56, typ L), vlečné rovněž (1955 až 57, typ I, jeden vůz 1959 až 1966, typ m). Všechny jsou opatřeny reklamními nátěry ještě z Německa. Kupodivu obdržely nová evid. č. 84 až 88 (původně 206, 218, 221, 237 a 240), respektive 324 až 328 (1230, 1231, 1233, 1238 a 1820), což nebývá v Rumunsku zcela obvyklé. V provozu jsou převážně na linkách k železárnám.

Dalšími vozy z Německa, tentokrát ovšem z jeho východní části, jsou vozy Tatra KT4D z Berlína. Těcto bylo dodáno celkem 10, zůstalo jím berlínské barevné provedení a obdržely nová evidenční čísla (viděny vozy 62, 64 a 70). Jezdí převážně na linkách k železárnám, ve špičce dokonce ve dvojicích. Výše zmínovaný hutní podnik leží na východním okraji města, od kterého ho odděluje relativně hluboké a široké údolí. To je překonáno přibližně 800 m dlouhým železobetonovým mostem, po kterém rovněž vede tramvajová trať.

Dalšími vozy z německy mluvícího města je sedm vozů Ttra T4D, pocházejících z Magdeburgu. Tyto se do Galati dostaly prostřednictvím města Oradei, které prostě prodalo dál, co jinde levně nakoupilo. Jde o vozy z let 1969 až 76 a obdržely nová evid. č. takto: 1 (ex 1049), 2 (ex 1017), 4 (ex 1098), 7 (ex 1151), 10 (ex 1085), 11 (ex 1150) a 51 (ex 1087). Byly tedy zařazeny do běžné řady číslování vozů T3R, většinou za již dříve vyřazené vozy.

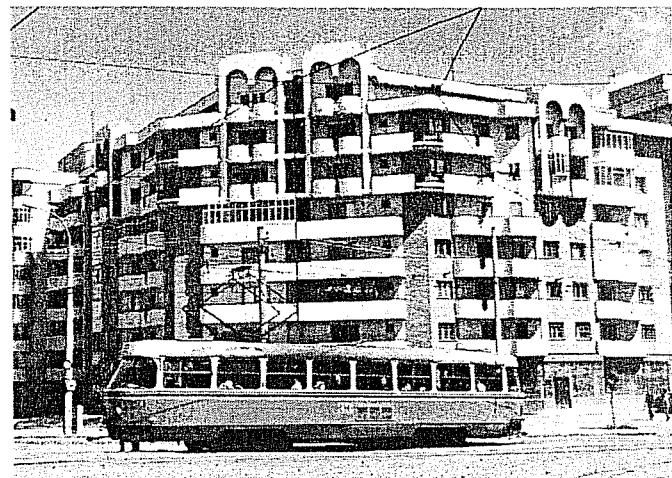
Samozřejmě i zde bylo v provozu poměrně masivní množství souprav TIMIS. Těcto bylo až 80, jezdily dokonce ve trojicích (motorový + dva vlečné vozy), a to převážně ve špičku na zvládnutí frekvence směr železárnám. Současnost je ovšem zcela jiná a možná až krutá. Konkrétně 29. 5. 1998 byla v provozu pouze jediná souprava těcto několik let starých vozů a je jasné, že jejich konec se také zde neodvratně blíží.

Od počátku 90. let jsou v provozu také čtyři trolejbusové linky, na které jsou nasazovány článkové vozy DAC.

Ještě zmínka o dopravě rudy do železáren. Je přivážena po širokorozchodné trati (na hranice Moldávie je 25 km) přímými vlaky a po galatském uzlu vede splitkou s normálními tratěmi CFR, a to dokonce i několik set metrů dlouhým tunelem.

Pro dokreslení situace o způsobech dopravy v tomto městě si dovolím dvě poznamky, nikoliv zcela od věci. Po počátečním osahání provozu, nařízení několika základních snímků, nasní atmosféry a zakoupení jízdenek, jsme samozřejmě zatoužili se tramvají svézt a poohlédnout se po jiných konciích města. Zvolili jsme k tomu linku č. 7 a projeli celou její trasu (Pta. 30. dec. – Micro 19). Že to nebyla cesta jen tak ledajáká, se pokusím doložit dále.

Tramvaj T3R evid. č. 32 měla již na první pohled svá nejlepší léta za

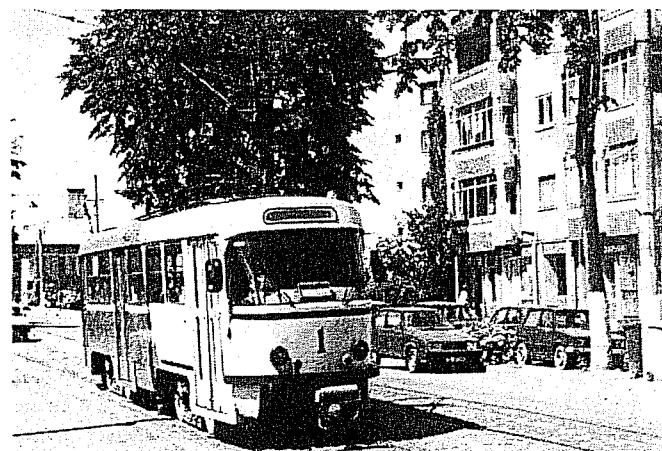


Galati - Tramvaj T3R evid. č. 33 postává na jedné z galatských ulic před typickou místní zástavbou. Tato architektura by snad nebyla až tak nedivitelná, jen nesměte chodit příliš blízko.

Pro upřesnění - tramvaj je natřena kombinací barev světle a tmavě modré, červená a bílá. Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.

sebou a její barevná kombinace červeno – modro – bílo – šedá s několika linkami byla dosti bizarní. Přesto jsme nastoupili a udělali jsme dobře. Dýchlo na nás totiž klasické Rumunsko let minulých. Podlaha vozu neskutečně špinavá, gumová krytina potrhaná a na několika místech bylo vidět škvírami dolů na ulici. Umouněnost sedadel a umakartu na bočnicích neskutečná, okna byla kupodivu průhledná, i když to zadní nedrželo na svém místě zase tak úplně přesvědčivě. Po úvodních rozpárcích jsme si chtěli označit jízdenky. Označovače byly klasického pražského typu (tedy minulého), ale šok nám způsobilo jejich umístění – přidělaný jsou totiž v horní části madel vzhůru nohama, což se nám zdálo poněkud nezvyklé. No dobrá – řekli jsme si – jiný kraj, jiný mrav. A tak jsme jízdenky způsobně zasunuli do strojků opačně, než bývá v Evropě zvykem a označili je.

Poté zazněl signál a měly se zavřít dveře. Nezavřely, alespoň ne všechny. U předních dveří se zavřela první polovina, druhé zcela a zadní zůstaly otevřené. Paní řidička zůstala ovšem ledově klidná a svižně jsme se odlepili od zastávky. Vzhledem ke špinavosti a částečné prasinosti komunikace se vnitřek vozu začal úspěšně zaplňovat poletujícími prachem. Místní byli ovšem zcela klidní. Po ujetí asi dvou zastávek se přestaly zavírat i prostřední dveře, takže v celé tramvaji bylo zavřené pouze první křídlo předních dveří. Paní řidička i domorodec opět zůstali zcela klidní, do vozu se dál úspěšně prášilo (ještě že bylo teplo) a ani nevím proč, jsem si vduchu vzpomněl na jednu z geniálních povídek pánu Šimka a Grossmana nazvanou „Moje jízda tramvají“. Po příjezdu do centra, kdy se tramvaj více zaplnila, si i paní řidička uvědomila, že není vše zcela vpořádku a s pomocí železné tyče na přestavování výhybek začala opravovat dveřní



Galati - Na trati směřující k městskému tržišti (Pta. 30. dec.) byla vyfotografována tramvaj T4D evid. č. 1 pocházející původně z Magdeburgu. V tomto pěstavném městě ji čeká patrně ještě dlouhý život.. Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.



Galati – na konečné u tržiště je zachycena tramvaj evid. č. 32 společně s dolmusy (rozuměj velkokapacitní taxi) Barkas a Robur. Na každém z nich je za předním sklem číslo tramvajové linky, po jejíž trase tato soukromá vozidla jedou. Platí se zde nižší jízdné jako v tramvaji a zastavují na poždání a zamávání. Je to tedy jakási konkurence, dlužno dodat vysoko využívaná. Těchto vozidel jezdí po ulicích desítky, mnohdy několik zasebou, nejrůznějších značek. Majitelé patrně neprodélávají, ale zamysleme se nad jinou skutečností. K provozování takového činnosti je patrně i v Rumunsku třeba licence. Tu by mělo vydávat město, po jehož území tyto dolmusy jezdí. V tom případě ovšem město okrádá samo sebe, protože jízdné vybere soukromník a tramvaje na linkách stejně jezdí budou. Abych byl upřímný, myslím si, že skutečnost je zcela prozačítější - licenci má málodo a ostatní se přizívají jak se dá a snaží se přežít, přičemž zneužívají minimální kontroly a postihu. Bohužel tato vozidla jsou i po rozbitých silnicích nepoměrně rychlejší než pomalu jedoucí a kolabující se tramvaje. Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.

mechanismus. S pomocí této tyče a jednoho mladíka snědě pleti se jí povedlo prostřední a zadní dveře opravdu zavřít. Drobňá závada byla v tom, že ony zadní dveře se už ten den pro změnu nepovedlo otevřít. Nicméně dojeli jsme úspěšně na konečnou, oklepali jsme ze sebe prach a vystoupili uprostřed panelákové směsi zvané socialistické sídlisko vstří dalším zážitkům.

Další zkušenost je ze zcela jiného soudku a nenechala na sebe dlohu čekat. Při postávání na jedné z rušných ulic najednou zastavila poblíž nás okolojedoucí tramvaj a vystoupila z ní řidička. Podotýkám, že tento vůz jsme ani nefotili, byl plný cestujících a nyní stál přibližně 30 metrů za frekventovanou křižovatkou a zavazel úplně všem. Vzhledem k tomu, že jsme se v tomto městě pohybovali téměř půl dne a na něco takového, jako foci dopravy nejsou místní zvyklí, brzy o nás věděla většina řidičů a patříčně to dávali některé najevo. Dotyčná řidička k nám tedy přiběhla a začala s námi komunikovat plynou rumunštinou, což němelo příliš naději na úspěch. Nicméně celkem rychle jsme pochopili, že se chce vyfotografovat v tramvaji sedíce na svém postu. V tom byl celý její problém. Byla tedy vyfotografována (a fotka poslána) a usmívající se paní potom odjela dálé brázdit s tramvají zapřážené galatské ulice a kolona stojících a troubících aut se mohla konečně rozjet. Kdyby jen řidiči tušili, kdo anebo co bylo důvodem jejich zdržení.

Toto vše není výplod mojí fantazie ani chorých smyslů, ale skutečnost, která se udála na konci tisíciletí ve městě zvaném Galati, ležícím na samém konci Rumunska. Stačí tam zajet a přesvědčit se, že romantika ještě zcela nezmizela z povrchu zemského.

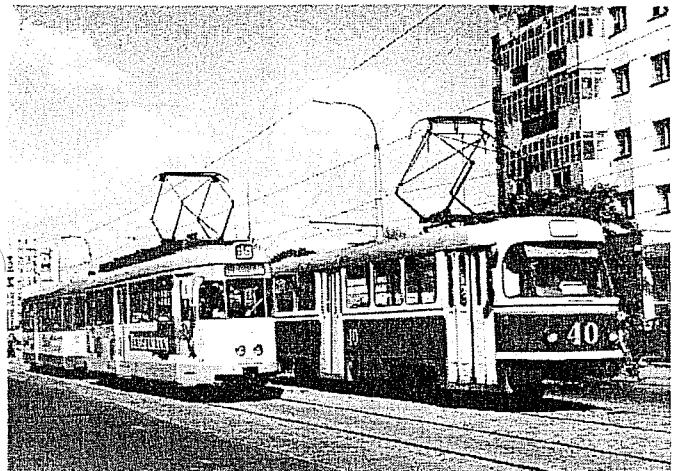
Co uvést závěrem. V každém z míst lze pozorovat určitý pokrok, nejen co se týče dopravy, ale i běžného života. S postupným příchodem kvalitnějších (i když starších) tramvají z Německa se mění a bude měnit struktura provozovaných vozidel. Původní rumunské tramvaje, ať už vozy TIMIS nebo bucureštské ITB V3A a V2A zřejmě zanedlouho mnohde odejdou na věčnost, snad z výjimkou Bucuresti, Ploiești, Cluje a Craiovy. S nimi zmizí i to typické prostředí, které z rumunských měst známe. Prostě ty slunce, husy a kozy pobíhající mezi německými Düwagami po rozbitých cestách, to už je o něčem jiném. Uzavře se tak jedna kapitola v dějinách rumunské městské dopravy.

Použité prameny:

Stadtverkehr 2/98

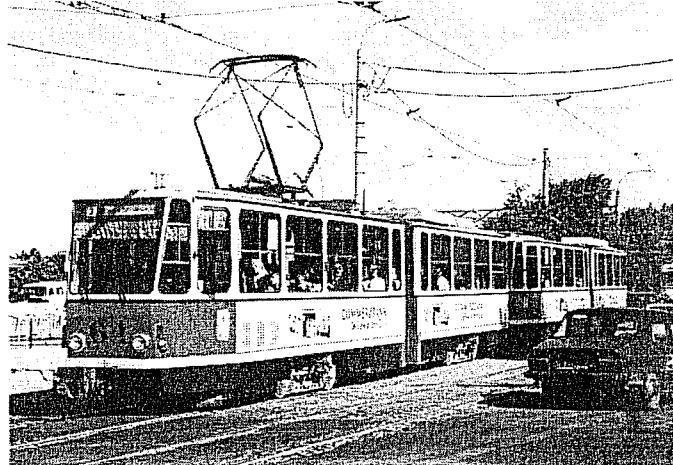
Magazín MHD 2/97

osobní poznámky autora



Galati – a opět jedno srovnání, před několika lety totálně nemožné. Tatra T3R evid. č. 40 na konečné stanici Micro 19 po boku své nové německé kolegyně evid. č. 85 + 325, kterou sem přivála doba až z dalekého Frankfurtu nad Mohanem. Vozy zůstaly včetně reklam a vnitřního vybavení absolutně nezměněny, jedinou novinkou jsou nová evidenční čísla umístěná v místě linkové orientace na střeše vozu.

Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.



Galati – na místní poměry impozantní souprava dvou vozů KT4D evid. č. 64 a 62 původem z Berlína, nahradila ve špičkovém provozu soupravy TIMIS se dvěma vlekými směřujícími k nedalekým železárni. A to takovým způsobem, že rumunskou tramvaj v tomto městě prakticky už nepotkáte (až na českou výjimku).

Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.



Galati – autobusy ROMAN Diesel místní rumunské provenience už ve zdejších městech portkáte zcela výjimečně. Jeden z posledních veteránů projíždí poblíž konečné tramvaje Micro 19.

Foto 29. 5. 1998 © Martin Černý.