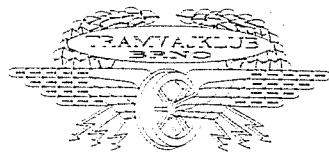
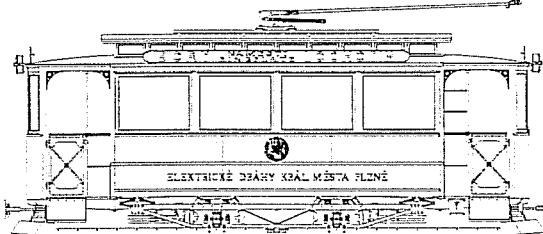


INFORMACE MHD

Číslo 242



Brno 15. června 1999



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, Rentova 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) 4421050. Distribuce časopisu Dalibor Uhlíř, tel.: (05) 41174644. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno. IČO: 48513342, bankovní spojení: Česká spořitelna a. s., č. ú. 855157-628/0800. Reklamací, 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.

Tímto číslem se nám podařilo splnit slib z březnového čísla Informací MHD a Vy, naši čtenáři, dostáváte do rukou páté letošní Informace. Při jejich sestavování jsme vybírali Vaše příspěvky, za které Vám děkujeme a těšíme se společně s ostatními na další.

Redakce

Zájezd Tramvajklubu na Slovensko

Stanislav Panschab

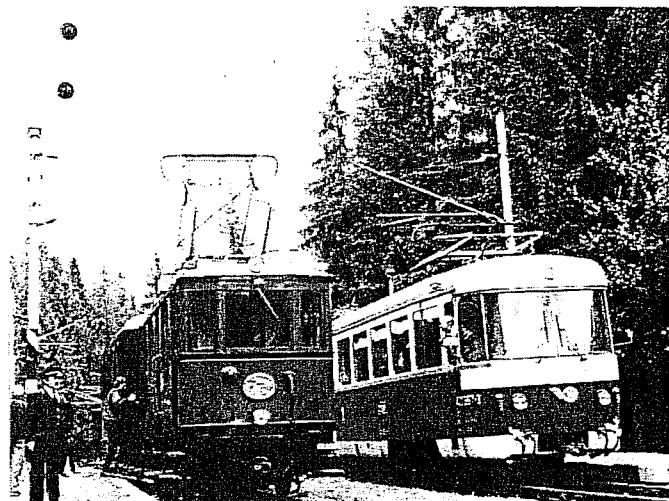
Nejen pro členy Tramvajklubu byl ve dnech 13.—16. května 1999 uspořádán tématický zájezd na Slovensko. Cílem našeho putování po území našeho již zahraničního souseda byla Žilina, Vysoké Tatry, Košice a kraj v okolí Hronce. Ráno 13. května krátce po šesté hodině ranní se dálkovým autobusem Karosa vydáváme na dlouho očekávanou a pečlivě připravovanou cestu. O tento zájezd byl velký zájem, takže se nelze divit, že nebylo možné uspokojit všechny zájemce.

Počasí nám vůbec nepřeje, neboť vydátně prší a pršet jen tak nepřestane. První zastavka následuje pod hradem kousek od Trenčína. Vzápětí vyružíme dál a v brzkém odpoledni jsme již v Žilině. Zde jsme očekáváni ve vozovně místního dopravního podniku, kde se máme možnost seznámit se zázemím pro zdejší trolejbusový provoz (autobusovou vozovnu v Žilině jsme nenavštívili). Prohlídíme si halu denní údržby vozů a dílny pro opravu trolejbusů. Zajímáme se o mycí linku a máme možnost podívat se i do interiéru zde odstavených vozidel, například na palubní počítac, značkovače jízdenek (polské provenience s časovým displejem) a podobně. Prohlídku končíme u trolejbusů připravených na odstavné ploše pod širým nebem. Nakonec nastupujeme do jednoho z trolejbusů, se kterým projedeme téměř celou síť městské dopravy v tomto podhorském městě. Po návratu do vozovny je nám umožněn před odjezdem na další cestu průjezd mycí linkou. Takovou ochotu jsme skutečně nečekali, děkujeme žilinským dopravákům za jejich vstřícné jednání a po přestavce věnované prohlídce města a eventuálně dalšímkám po sítí městské dopravy vyružíme na další cestu Slovenskem. Mřížme na východ k Tatrám – při tomto i dalších přesunech v této oblasti nelze přehlédnout stavbu dálnice ve směru na Košice. Celá stavba je spojena s velkými zemními pracemi a přesuny ohromného množství zeminy, což bylo znát hlavně u stavby dálničního tunelu poblíž Spišského hradu (průsmyk Branisko).

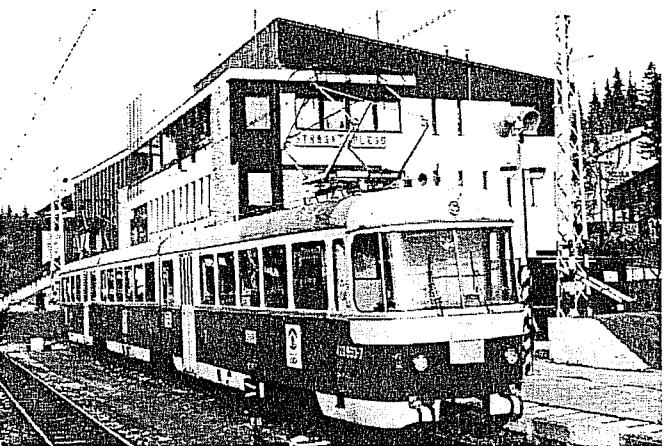
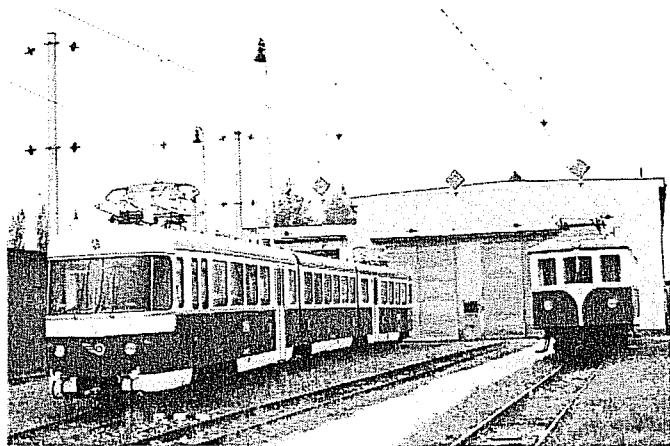
S večerem přijíždíme na Štrbské Pleso. Tady strávíme první noc – po ubytování ještě někteří využívají posledních záblesků slunce k fotografování anebo svezení se ozubnicovou dráhou do Štrbského Plesa. Zároveň se na Štrbském Plese seznamujeme s trasou původní zubačky vedoucí přímo k samotnému jezeru stejně jako s původním vedením trati TEŽ tamtéž. Na následující den – pátek 14. května je pro nás připraven skutečný bonbónek. Máme možnost svézt se historickou soupravou TEŽ z let 1911 a 1913. Ráno se tedy přesunujeme do Popradu a místního depa TEŽ. Zde máme možnost seznámit se i s částí depa vyhrazenou normální železnici – zde si obdivně prohlížíme až již opravovaného „papouška“ 477.013, motorového „pomeranče“ T678.016 nebo už také historické motorové vozy řady 820. V úzkorozchodné části depa se venujeme elektrickým jednotkám řady 420.9 (bývalé EMU 69.0), které by mely

být ve většině nahrazeny novými jednotkami. Jednotka na bázi švýcarského vozu typu GTW 2/6 bude vyráběna konsorcem firem STADLER, Adtranz a ŽOS Vrútky. První vůz nové řady 425.95 by měl vyjet již příští rok. Po prohlídce depa vyjíždíme historickou soupravou nejprve na nové nádraží TEŽ v Popradu a posléze do Starého Smokovce. Odpoledne se každý věnuje volnému programu, ať už projíždce v současných vozech Tatranské elektrické železnice z roku 1969, návštěvě pozemní lanovky na Hrebienok anebo pouhém bloumání po úpatí slovenských věhor. Potom již následuje cesta zpět do Popradu, očekávaně zastávkami pro fotografy a kameramany. Definitivně se loučíme s Popradem a odjíždíme směrem ke Košicím. Cestou vidíme již zmíněnou stavbu tunelu stejně tak jako monumentální Spišský hrad. Projíždíme Prešovem a již následují Košice, kde nás originálním způsobem přivítá u ubytovny Metropol náš kolega Peter Sirkovský. Po ubytování a večeři se vydáváme do východoslovenské metropole – některé třeba na projížďku městem, ale téměř všichni se s nadcházejícím večerem setkáváme na místním korzu, kde jsme skutečně uchváčeni zdejší atmosférou a hlavně hudební fontánou a kouzelnou zvonkohrou.

Následuje sobota a tedy plánovaná návštěva tramvajové vozovny dopravního podniku – zde si prohlížíme jednotlivá pracoviště a sestavu místního opravu specifického vozového parku. Po prohlídce vozovny vyjíždíme na okružní jízdu městem, a to napřed s historickým tramvajovým vozem „Cassovia“ (lat. Košice) a poté ještě s nejnovějším typem zdejšího tramvajového provozu – T6A5. S touto tramvají se sveze i po rychlodráze vedoucí k VSŽ. Odpoledne navštěvujeme košickou pionýrskou dráhu a po krátké provozní exkurzi spojené s předvedením zdejší parní lokomotivy U36.003 se již loučíme s našimi košickými kolegy;



Fotografie ze zájezdu na Slovensko. Setkání historické soupravy TEŽ sestávající z motorového vozu evid. č. 22 a vlečného vozu evid. č. 16 se současnou elektrickou jednotkou č. 420.957 ve stanici Pod lesom, foto 14. 5. 1999 © Jiří Mrkos.



Fotografie ze zájezdu na Slovensko. V části popradského depa věnované vozům TEŽ se mj. nachází historický rekonstruovaný vůz evid. č. 7 z roku 1930 a nově opravená jednotka 420.062, na které došlo při opravě k jistým vylepšením (místo MG statický měnič apod.). Ve stanici Štrbské Pleso je vyfotografována el. jednotka 420.960 – stejně jako jiné má na bočních logo upozorňující na to, že Slovensko je jedním z kandidátů na ZOH, které se budou konat v roce 2006, oba snímky 14. 5. 1999 © Jiří Mrkos.

nezbývá než poděkovat jím za zajímavý připravený program. Vzápětí již znova vyrážíme do hor – cestou na západ sledujeme krásné výhledy stejně jako železniční tratě statečně si razící trasu v drsném podhůří Nízkých Tater. Ještě následuje krátká zastávka u vodní nádrže Palcmanská Maša a již jedeme údolím Hronu a blíží se poslední cíl naší dlouhé cesty. Ve večerních hodinách tedy přijíždíme do Hronce na zdejší ubytovnu Poniklec. Po ubytování v pěkně zařízených chatkách je přichystána vskutku bohatá, téměř slavnostní večeře. Je před námi poslední večer, který každý tráví podle svého gusta – někdo třeba procházkou po okolí, jiný posezením u dobrého moku. Je jedno zda kávy, lahodného vínečka či něčeho jiného.

A byla neděle, den poslední. Po jak jinak než vydatné snídani se přesouváme na nádraží úzkorozchodné dráhy v Hronci, kde již netrpělivě očekáváme lokálku zdejší Čierňohronské lesní železnice, která nás má odvezít do Čierneho Balogu. Však již houkáním dává najevo svůj příjezd a po krátké přestávce se s přípravou motorové a parní lokomotivy vydáváme vzhůru do lesů. Krásnou krajinou přijíždíme do cíle našeho putování – do Čierneho Balogu. Na místním nádražíčku se máme jednak možnost naoběvat a jednak navštívit zdejší muzeum ČLŽ. Spousta zajímavých exponátů, třeba i nekolejových, je společně s projížďkou motorovou lokomotivou do boční větve železnice (Vydrovo) krásným závěrem našeho zájezdu. Z Balogu již odjíždíme do Banské Bystrice s krátkou zastávkou v údolí Čierneho Hronu, kdy se máme možnost rozloučit s malíčkou lokomotivou Smoschewer. V Banské Bystrici není plánován žádný program, a tak čas strávený v tomto městě využíváme každý podle svého přání. Lze se projet trolejbusem, stejně jako navštívit opravené centrum nebo gigantický památník SNP. Po této přestávce se vydáváme do Brna. Posloucháme rozhlas, který právě vysílá hokejové utkání české reprezentace ve finále mistrovství světa v ledním hokeji. Jsme u toho, když naši hráči střílí rozhodující branku a získají titul šampiónů. Nám všem tak symbolicky udělají i zlatou tečku za naším podařeným zájezdem.

Závěrem mi dovolte za úspěch tohoto zájezdu, který se určitě nepřipravoval



Fotografie ze zájezdu na Slovensko. Na žilinské konečné Solinky se setkaly trolejbusy všech typů zastoupených v místní dopravě – evid. č. 217 (14Tr, dod. 1994), 209 (15 Tr, dod. 1994) a konečně nejnovější vůz evid. č. 233 (15TrM, dod. 1998). Zajímavostí u vozů 15TrM (evid. č. 230–234) je absence čelního transparentu a sýtejší zelená barva použitá pro nátěr vozů. Foto 13. 5. 1999 © Jaroslav Pacholík.

lehce a skládal se kamínec po kamínku tak, aby jednotlivé akce pečlivě navazovaly, poděkovat zvlášť Petru Chudáčkovi, který si tímto zaslouží dík a uznání nás všech.

Doplnil a redakčná upravil Jiří Mrkás

Jízdenky MHD v Brně – 1. část

První polovina 20. století

Pavel Šafařík

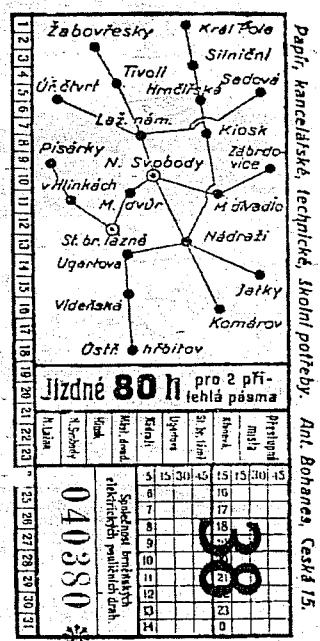
K zajímavým dokladům vývoje MHD patří také jízdenky. V Brně k jejich významu přispívá skutečnost, že díly systému svého vytváření mají od nejstarších dob značnou vypovídací hodnotu. Je proto škoda, že v pamětních publikacích vydaných v letech 1969 a 1980 jim není věnována téměř žádná pozornost.

Jízdenky umožňovaly nejen vyznačení data a času nástupu, ale i nástupní stanice, případně také přestupní nebo dokonce cílové. K tomu sloužilo buď písemné (slovní či zkrácené) vyznačení stanic nebo plánek sítě, příp. kombinace obojího i s uvedením čísla linky. Díky tomu lze jednotlivé typy jízdenek poměrně přesně časově zařadit, ale naopak z údajů na nich lze i lecos zajímavého vyčist zejména o dobovém stavu tramvajové sítě, ba dokonce i o zájmecích dalšího rozvoje.

Nejstarší zde uvedená jízdenka pochází z doby před 1. světovou válkou. Má text výhradně německý a uvádí všechny konečné stanice sítě s předložkou von a nach (z a do) i stanice přestupní. Systém tedy umožňoval vyznačit nejen místo nástupu a přestupu, ale i cíl cesty. Mezi německými názvy stanic jsou dva, jejichž český ekvivalent není zřejmý na první pohled: Schlachthof a Schöne Aussicht. První znamená Jatky, druhý je Krásná vyhlídka, později Tivoli (Jiráskova – nejzazší místo velké smyčky). Předtiskné časové údaje napovídají, že možná neexistovalo oficiální provoz – počínají totiž šestou hodinou ranní a končí desátou hodinou večerní (odpolední hodiny jsou vyznačeny rovněž řadou I–10). Viz obr. č. 1.

Obr. č. 1 - ze sbírky Pavla Šafaříka.

Období První republiky až do počátku 40. let přináší jízdenky s plánkem sítě, v němž jsou slovně vyznačeny nejen konečné, ale i důležité nácestné stanice a mimo ně „přestupní místa“, jak je uvedeno na pravděpodobně první jízdence tohoto typu asi z počátku 20. let. Je zajímavé, že tehdejší konečná linky č. 3 v Táboře již nesla označení Žabovřesky. Kuriozitou je také reklama (firma Ant. Bohanes, Česká 15 – Papír, kancelářské, technické, školní potřeby) umístěná na pravém okraji přední strany jízdenky. Viz obr. č. 2.



Obr. č. 2 – ze sbírky Pavla Šafaříka.



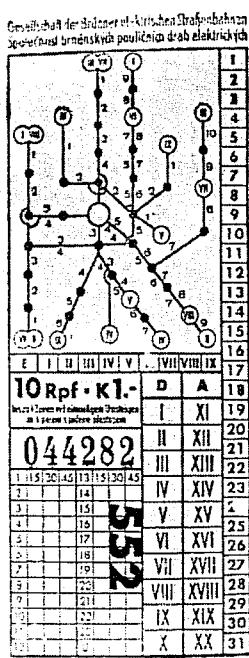
Obr. č. 3 – ze sbírky Libora Čumy.

Další uvedené jízdenky pocházejí z počátku 30. let, tedy z doby, kdy již v podstatě bylo dokončeno prodloužení sítě do předměstí. Z nich lze mj. vyčíst, že zřejmě nadále zůstával zachován provoz v úseku Masná – Jatky. Na starším typu chybí kupodivu pojmenování posledních zastávek na trase do Obřan, Židnic a Horních Heršpic (na následujícím typu již označení mají). Ve sloupci uvádějícím přestupní stanice naznačuje název Ugartova, že jízdenka pochází z doby před r. 1932, kdy tato ulice dostala název Václavská. Jízdenka je tištěna na modrému papíru. Viz obr. č. 3.

Novější typ přináší kromě již uvedeného doplnění názvů zastávek i změnu názvů přestupních stanic Ugartova a Kiosk (nově Švehlova, dnes Moravské nám.). Pod plánkem je navíc číselná řada 1–8 (tedy po zavedení peážních linek 7 a 8) včetně kolonky VL (asi vložená linka) a dále možnost vyznačit přímou jízdu (P) a přestup na autobus (A). Poznámka: na předcházejícím o něco starším typu jízdenky stejného provedení (zde nezobrazeno) je uvedeno „Přestup autodráha“ a přestupní stanice Na



Obr. č. 4 – ze sbírky Libora Čumy.



Obr. č. 5 – ze sbírky Pavla Šafaříka.

návi (dnes Stará Osada) má ještě pojmenování Masarykova (zde došlo k přejmenování v roce 1933). Viz obr. č. 4.

Obdobná jízdenka s plánkem z prvních let okupace (1939–40) nemá stanice pojmenovány vůbec, trasa každé linky je zastávkami rozdělena do tarifních úseků s označením 1–max. 10 a čísla linek jsou označena římskými číslicemi. Uvedené přestupní stanic je zde nahrazeno dvěma sloupcí také římských číslic I–XX (zde nezobrazeno). Inovovaný typ zcela stejného provedení pocházející z doby po zahájení provozu do Černých Polí uvádí již v plánu tuto novou trasu – kupodivu zakreslenou poněkud nesprávně (i když bereme v úvahu schematickost plánu), a to jakoby odbočovala vlevo od zachované trasy linky č. 5 na Sadovou (Drobného), která je zde již v opačném směru nově ukončena na Geislerově. Na obou typech ještě figuruje (zřejmě už jen občasná) konečná linky č. 4 Jatky. Viz obr. č. 5.

Autobusová doprava měla odlišné jízdenky s vlastním plánkem sítě. Jízdenka z 30. let má oranžovou barvu a plánek zahrnuje linky A (Štefánikova čtvrt), B (Komárov – Modřice), C (Komárov – Tuřany), D (Žabovřesky – Bystrc), Hs (do Šlapanic) a S (Králové Pole – Sobešice), jízdné 1,- Kč. Viz obr. č. 6.

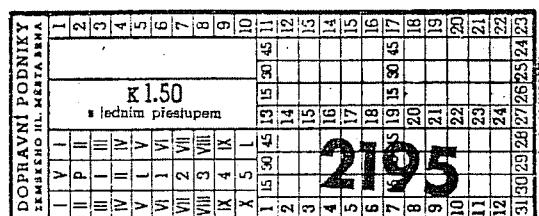
Počátkem 40. let končí éra jízdenek s plánkem, další typy jsou už mnohem jednodušší (také menší). Starší (snad z r. 1941) uvádí již jen dvě řady římských číslic I–IX (pro vyznačení dvojího směru každé linky) – v té době také došlo ke zdražení jízdného z 1,- Kč na 1,50 Kč (resp. z 10 na 15 Rpf). Jízdenky měly na zadních stranách reklamy. Viz obr. č. 7.

Obr. č. 6 – ze sbírky Libora Čumy.

Novější typ pak doplňuje řadu napřed písmenem L (nová linka do Líšně), pak číslic X (zde nezobrazeno). Tento typ převzaly také první poválečné jízdenky z let 1945–6 s postupným zdražením jízdného na 2,50 Kč. Viz obr. č. 8.



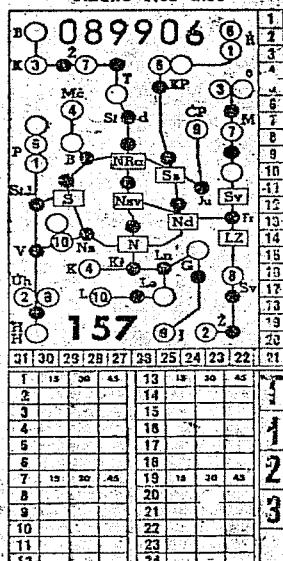
Obr. č. 7 – ze sbírky Pavla Šafaříka.



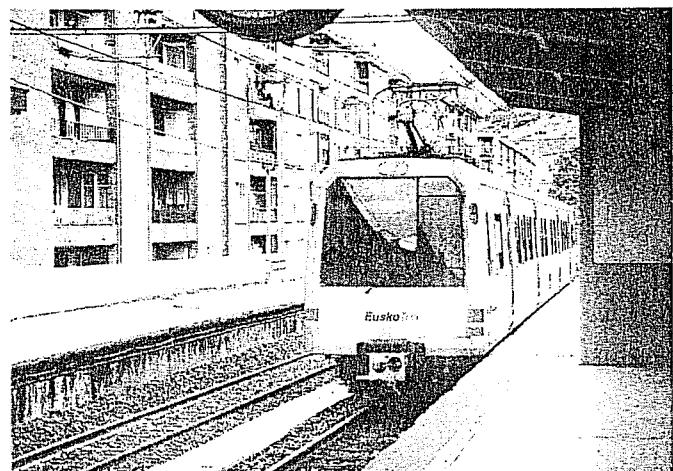
Obr. č. 8 – ze sbírky Libora Čumy.

Asi v roce 1947 se ještě naposledy objevily jízdenky s plánkem navazující na předválečný typ. Stanice jsou v plánu označeny pouze zkratkami (jedno či dvě písmena), konečně mají navíc v kroužku číslo linky. Oproti předválečnému stavu chybí již trasa na Sadovou. Je zajímavé, že kroužek bez čísla má v severním směru označení B (zřejmě plánované prodloužení do Bystrce) a v jižním HH (v té době ještě kyvadlovou dopravou provozovaný jednokolejný úsek do Horních Heršpic). I zde byla zadní strany potištěna reklamním textem. Viz obr. č. 9.

ELEKTRICKÉ DRÁHY
zemského hl. města Brna
Jízdné Kčs 2.50



Redakce



Ř. 305 – Bilbao – Bidarte (býv. dráha Plencia – Lezama).

Foto 2. 8. 1998 © Richard Bílek.

Přítomnost městské kolejové dopravy ve Španělsku

Richard Bílek

Městská doprava ve Španělsku leží obecně ve stínu Portugalska, přitom zdejší provozy jsou velmi zajímavé. Nikdy jich zde nebylo mnoho – například v celém Španělsku existovalo jen 43 tramvajových provozů, zatímco v o třetinu menší SRN to bylo 224. Dodnes však tato země nabízí jediný „plnocenný“ tramvajový provoz ve Valencii, tři turistické dráhy v Barceloně, La Coruni a Solléru, metro v Barceloně, Bilbau, Madridu a Valencii, několik příměstských železnic a hrstka pozemních lanovek. Trolejbusy zde již nejsou, poslední dojezdily ve městě Pontevedra v roce 1989 – veškerá ostatní městská doprava je zajišťována autobusy.

1. Barcelona

Druhé největší španělské město rozkládající se na břehu Středozemního moře má 1 700 000 obyvatel. Tomuto velkému počtu sloužily samozřejmě nejprve tramvaje, ale již od 20. let tohoto století se i zde přikročilo k výstavbě metra. Vznikly tu hned dvě společnosti, FC Metropolitano Barcelona (Metro Transversal), ta otevřela první úsek Plaza Catalunya – Lesseps 30. prosince 1924 (s normálním rozchodem 1435 mm). Druhá společnost, Compania del Ferrocarril Gran Metropolitano de Barcelona (Metro Gran) otevřela první úsek Bordeta – Catalunya v roce 1926 – byl pro něj zvolen neobvyklý rozchod 1672 mm (španělské železnice mají přitom lehce odlišný rozchod 1668 mm). Až 28. června 1961 byly obě společnosti sloučeny do Ferrocarril Metropolitano de Barcelona SA (dnešní

TMB). Širokorozchodná trať Metro Gran byla označena jako L1, metro Transversal pak dostalo označení L2 a L3. Počítalo se i s přestavbou na jednotný systém o rozchodu 1435 mm a s napájením třetí kolejnicí, ale dosud k tomu nedošlo. V roce 1969 byl otevřen první úsek další linky L5, v roce 1970 pak zanikla linka L2, když byla spojena s linkou L5. V roce 1973 se podařilo otevřít první úsek další linky metra L4.

Když bylo v roce 1986 rozhodnuto Barceloně přidělit pořádání olympijských her v roce 1992, začala se projektovat další linka metra. Z důvodu finančních problémů se ale první úsek podařilo otevřít až v roce 1995. Naprostě sice byla zvolena další koncepce – tentokrát odběr proudu z trolejového vedení. To mělo za následek budování dalšího depa, takže sjednocení celé sítě je v nedohlednu. Podnik TMB tak k 1. 1. 1999 provozoval následující linky:

L1 – Feixa Larga – Rondo, rozchod 1672 mm, napájení třetí kolejnicí, 1500 V, délka 20 km;

L2 – Para. Lel – Liceu, rozch. 1435 mm, napájení z troleje, 1200 V, 9 km;

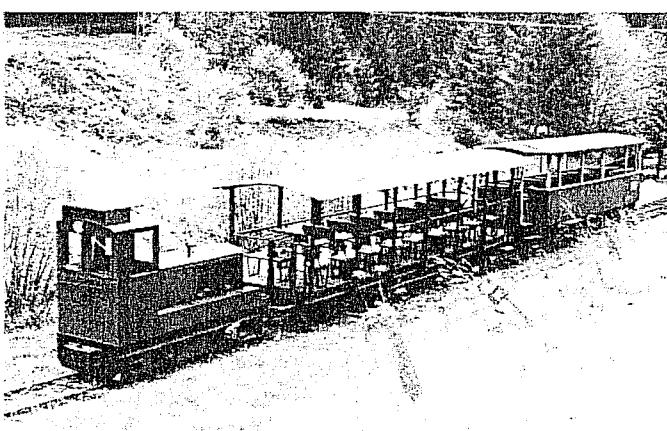
L3 – Montbau – Zona Universitari, rozchod 1435 mm, napájení třetí kolejnicí, 1 200 V, 14 km;

L4 – Roquettes – Pep Ventura, rozchod 1435 mm, napájení třetí kolejnicí, 1200 V, 21 km;

L5 – Horta – Cornellà, rozch. 1435 mm, napájení třetí kolejnicí, 1200 V, 16 km.

Jako metro jsou ještě uváděny i tratě Železnice Sarria a Železnice Vallès. První z nich má rozchod 1435 mm a vede na sever od Barcelony, v roce 1954 byla na území města přeložena do podzemí. Kromě „hlavní“ tratě má ještě dvě odbočky do Elisendy a k Avenidě Tibidado. Obě linky jsou značeny jako U6 a U7. Druhá z nich má rozchod 1000 mm a vede z Barcelony na severozápad (za městem se pak ještě větví). Tato dráha již má ovšem blízko k železnici. Obě tyto dráhy provozuje Ferrocarril de la Generalitat Catalunya (FGC) řízená místní autonomní vládou.

Tramvajová síť v Barceloně se postupně rozvíjela od roku 1872, v listopadu 1971 dojezdily městské tramvaje úplně. Jedinou výjimkou ale byla samostatná tramvajová trať normálního rozchodu, která byla otevřena



Ze zájezdu na Slovensko. Vláček vedený motorovou lokomotivou v zastávce Vydrovo – most, foto 16. 5. 1999 © Jaroslav Pacholík.



Mc „516“ Bilbao – Plencia (metro Bilbao).
Foto 2. 8. 1998 © Richard Bílek.



Elektrická jednotka řady 37 (3732), Valencia – Aldemuz, metro Valencia linka č. 1, foto 8. 8. 1998 © Richard Bílek.

roku 1901 a vede po Avenue Tibidado k údolní stanici pozemní lanovky na stejnojmenný vrch. Celá trať o délce pouhých 1200 m měla svou vlastní malou vozovnu i svůj vozový park. Dráha má spíše muzejní charakter. Plány na návrat klasické tramvaje do Barcelony nejsou ale zdaleka mrtvé, v roce 1994 se vybudovala experimentální tramvajová trať o rozchodu 1435 mm a délce 330 m v centru Barcelony (na třídě Diagonal). Tam se příležitostně objevují různá tramvajová vozidla jako např. Combino – výrobek firmy Siemens. Rozhodnutí o případném dalším budování ale dosud nepadlo.

Kromě cca 80 autobusových linek doplňuje celý systém v Barceloně a okolí 11 lanových drah, mnohdy kuriózních konstrukcí, jejichž popis je ale nad rámec tohoto článku.

2. Bilbao

Bilbao, město s 340 000 obyvateli na severu Španělska, hlavní město Baskicka, bylo kromě hlavní tratě RENFE obsluhováno hlavně úzkorozchodnými železničními tratěmi (1000 mm), kterých bylo na severu Španělska několik tisíc kilometrů. Zatímco trať na západ od Bilbaa zůstávaly klasickými železnicemi, východní část se stále více přibližovala rychlému metru. Zejména po roce 1975, kdy vznikla nová společnost Euskotren, které patří většina drah v okolí Bilbaa, docházelo k radikální modernizaci těchto tratí. Jediná městská železnice Plencia – Lezama ovšem vedla poměrně stranou od městského centra a počet cestujících spíše klesal. V roce 1989 se definitivně dohodlo, že se část této železnice zmodernizuje, část pak bude zcela nově postavena pod centrem města. První úsek metra v Bilbau byl otevřen v roce 1995, částečně vedl po trase staré železnice, zbytek byl postaven nově pod centrem města. Zejména tento nově postavený úsek je architektonicky skvostnou záležitostí, prostorné stanice jsou sice většinou obloženy plasty, ale značně použití chromovaných kovových částí a zejména vynikající osvětlení propůjčují stanicím zvláštní atmosféru, která je podtrhována neustálou hrající tlumenou hudbou. Pro provoz dodala madridská strojírna CAF elektrické jednotky řady Mc, které tu jezdí ve čtyř až šestivozových soupravách v desetiminutovém intervalu. Dráha byla v roce 1997 prodloužena do stanice Bolueta, čímž získala vazbu na ostatní trať Euskotrenu. Metro v Bilbau by se mělo rozvíjet i dále, v roce 2001 by měla být prodloužena trasa dále ze stanice Bolueta na jih do Basuri, přičemž by měla využívat trasu bývalé úzkorozchodné dráhy zrušené roku 1966.

Tramvaje jezdily v Bilbau do roku 1973 (jeden vůz ovšem jezdí dodnes na tramvajové trati v Sollerus na Mallorce), tramvaje do Bilbaa by se však měly vrátit. Městská rada schválila v listopadu 1998 projekt 6 500 m dlouhé tramvajové trati v centru města. Stavba měla začít v únoru 1999, dokončena by měla být do září 1999! Na zdejší poměry je krajně neobvyklý i rozchod 1435 mm.

3. La Coruña

La Coruña, průmyslové město v severozápadním cípu Španělska (na pobřeží Atlantiku), provozovalo tramvajovou dopravu v letech 1898–1970. Podařilo se tu ale zachovat několik historických vozů a v roce 1992 došlo dokonce ke znovuaprovoznění asi kilometrového úseku na promenádě v centru města. Tam pak byl zahájen nejprve vikendový provoz a postupně se začalo v létě jezdit denně, dráha je přitom ve městě La Coruña nesmírně populární. Snahy o rozvoj systému však zatím vyzněly naprázdno.

4. Madrid

Tak jako ve všech velkých městech vyjely i v Madridu, hlavním městě Španělska nejprve vozy koňky (1870), později byly nahrazeny elektrickou tramvají (1892, někdy se uvádí 1897). Ale ani zde tramvaje nepřežily rušení dopravy a od konce 60. let zajišťují dopravu výhradně autobusy s metrem. To zde jezdí již od roku 1919 a svým dnešním rozsahem 148 km patří zdejší síť k nejdelším na světě. Od počátku pro ni byl zvolen rozchod 1445 mm (používaný zde i u tramvají) a napájení vrchním trolejovým vedením 600 V. Do konce první etapy výstavby (1950) byly postaveny čtyři linky o souhrnné délce 28 km. I zde byl výhradně levostranný provoz, většinou s ostrovními nástupišti, na přestupních stanicích se ale uplatňovala i „madridská“ metoda spočívající v existenci tří nástupišť – vlaky metra otevíraly dveře na obou stranách, na jedné straně se nastupovalo, na druhé vystupovalo.

V 60. letech se zamýšlelo postupně stavět i trasy metra pro podstatně širší vozy, tuto myšlenku se podařilo realizovat v roce 1974 otevřením první velkoprofilové trasy metra 7. Metro se ale budovalo i nadále, v 90. letech se průměrně otevíralo 6 (!) úseků ročně. Konec budování metra zatím není přesně stanoven. Síť zahrnuje k 1. 1. 1999 dvacet linek:

- 1 Plaza de Castilla – Miguel Hernandez, maloprofil
- 2 Cuatro Caminos – Ventas, maloprofil
- 3 Legazpi – Moncloa, maloprofil
- 4 Argüelles – Mar de Cristal, maloprofil
- 5 Aluche – Canillejas, maloprofil
- 6 okružní linka Legazpi – Av. de America – Laguna – Legazpi, velkoprofil
- 7 Las Musas – Canal, velkoprofil
- 8 Mar de Cristal – Campo de Las Naciones (ve stavbě úsek na letišti Bajaras), maloprofil
- 9 Plaza de Castilla – Vicálvaro, velkoprofil
- 10 Aluche – Fuencarral, maloprofil
- 11 Plaza Eclíptica – Pan Benedito, velkoprofil
- R Opera – Príncipe Pio, maloprofil, linka bez mezistanice, dlouhá pouhý 1 km.

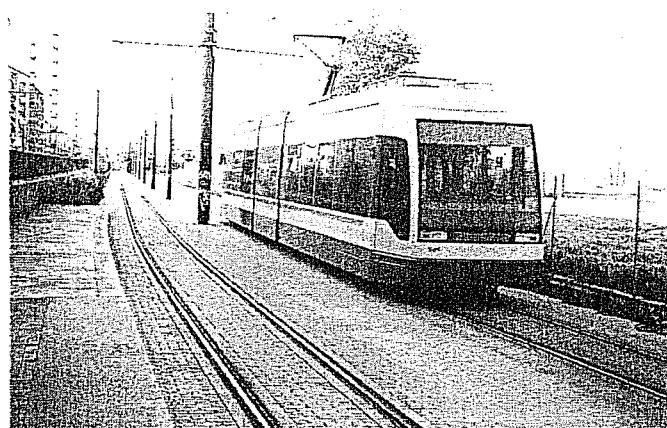
Vozový park tvoří vozy pěti řad 1000, 2000, 3000, 4000, 5000, nejstarší řada 1000 pochází z roku 1942, nejnovější řada 5000 z let 1982–87. Od roku 1994 jsou v rámci spolupráce mezi místní strojírnou CAF a Siemensem vyvijeny nové vozy řady 6000, první vozy jezdí od roku 1996 na lince 10, od května 1998 pak na této lince tvoří výhradní vozový park, jsou jako jediné klimatizované.

5. Sollér

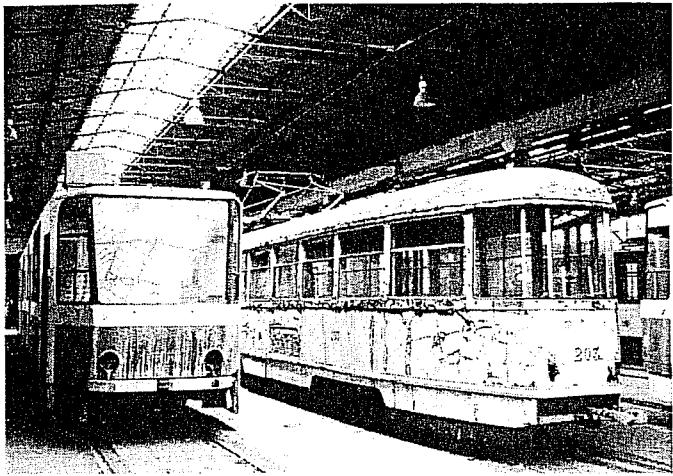
Tramvajový provoz ve městě Sollér na ostrově Mallorka je jediným zachovaným tramvajovým podnikem mimo kontinentální území Španělska. Zdejší tramvajová trať o rozchodu 1000 mm a délce 3 km spojuje nádraží v Solléru s podstatně níže položeným přístavem. Postavena byla v roce 1913 a dodnes si udržuje původní archaický vozový park tvořený dvounápravovými obousměrnými vozy. Kromě původních vozů jsou zde k dispozici i převzaté vozy z měst Palma de Mallorca, Bilbao a z portugalského Lisabonu. Provoz má jen turistický charakter (jezdí se v hodinovém intervalu), ale je zde velmi populární.

6. Valencia

Městská doprava ve Valencii se nijak neliší od jiných španělských měst. Tramvaje a trolejbusy dojezdily na počátku 70. let, kromě dvou



„3810“ – Valencia Pont de Fusta, foto 8. 8. 1998 © Richard Bílek.



Fotografie ze zájezdu na Slovensko. V jedné z hal košické tramvajové vozovny jsou odstaveny mj. muzejní historická vozidla dopravního podniku – při naší návštěvě zde mimo několika vozů staré stavby (jejich popisy viz starší číslo Informací) byly i vozy T1 evid. č. 203 (ze série vozů evid. č. 203–204 z roku 1957) – zde vedle odstaveného krajního článku vozu KT8 evid. č. 515 – a vůz T2 evid. č. 234 (ze série 231–242 z roku 1962). Foto 15. 5. 1999 © Jaroslav Pacholík.

předměstských železnic provozovaných RENFE zůstaly ve Valencii jen čtyři na sobě nezávislé úzkorozchodné železnice, které po zániku místních provozovatelů (Canpania de Tranvias, Ferrocarriles des Valencia SA a další) provozovala státní společnost FEVE. V roce 1981 se začal stavět první severojižní tunel spojující stanici Ademuz (odkud vedly dvě dráhy do Lirie a Betery) s nádražím Valencia Sud, odkud vedla předměstská dráha do Villaneuve de Castellon. Stavba jedenáctikilometrového tunelu se protáhla na 7 let, až 8. října 1988 vyjely první vlaky na linky metra označené 1 a 2, to už metro provozovala společnost Ferrocarriles de la Generalitat Valencia. Začala se stavět nová linka 4 ze stanice Ademuz přes Pont De Fusta do přístavu El Grau na západě města. Nová dráha byla nejprve uváděna jako metro, ale pak se začala oficiálně stavět jako tramvaj. Desetikilometrová trať rozchodu 1000 mm, vedená výhradně po povrchu s úrovnovými kříženími byla otevřena v květnu 1994. Pro provoz bylo dodáno 21 třídílných jednosměrných tramvají společného výrobců firem CAF a Siemens, shodných s provedením pro Lisabon. Moderní vůz je z 90 % nízkopodlažní a je vybaven veškerou soudobou elektronikou, klimatizace je samozřejmostí. Vůz je napájen 750 V stejnosměrně (na rozdíl od prvních dvou linek, kde se jezdí na 1 500 V).

V roce 1995 byla na přestavěna na metro i poslední samostatná železnice do Rafelbunyolu. Severní část byla modernizována, původní městský úsek byl nahrazen čtyřkilometrovým tunelem, který tuto dráhu přivedl blíže centru do konečné Alameda. Do provozu byla uvedena nová vozidla řady 3900, která nahradila původní tramvaje z 20. let zakoupené v roce 1966 z Belgie.

V září 1998 byl otevřen zatím poslední úsek metra ve Valencii, prodloužení trasy 3 přes hlavní nádraží Valencia Nord do stanice Angel Guimera (přestup na linky 1 a 2). Rozestavěno je ještě další prodloužení linky 3 východním směrem, pracuje se i na prodloužení tramvaje 4 do univerzitní čtvrti.

Spolky zabývající se městskou dopravou v České republice

V následujícím článku přinášíme výtah ze seznamu spolků vydaného pražským Kroužkem městské dopravy v květnu 1999 (sestavil Jiří Bartoš). Seznam neobsahuje spolky zabývající se daným tématem pouze okrajově, či spolky zabývající se všemi druhy dopravy.

1. Kroužek městské dopravy Praha vznikl v roce 1969 a působil při Kulturním domě Vltavská v Praze. Zabývá se městskou dopravou, ostatní veřejnou linkovou dopravou a částečně také dopravou železniční, a to zejména v Čechách. Nyní má cca 230 členů. Kroužek pořádá jednou měsíčně členské schůze s odborným programem, dále pak zájezdy do dopravních podniků. Vydává interní zprávy zpracovávající téma z oboru městské dopravy v České republice i ve světě. Od roku 1973 vydává pro

své členy Zpravodaj v rozsahu 12 až 20 stran A4; vychází jednou měsíčně a jeho odebíráni je vázáno na roční členský poplatek. Předsedou Kroužku je Ing. Jan Lutrýn. Kontakt: Kroužek městské dopravy Praha, poštovní schránka 185, 111 21 pošta Praha 1.

2. Tramvajklub Brno vznikl v roce 1971, do roku 1993 působil při Technickém muzeu v Brně, nyní je občanským sdružením. Zabývá se městskou dopravou a doplňkově také jinými druhy dopravy, přednostně na území České republiky. V současné době má cca 170 členů, pro které se jednou měsíčně koná schůze s výměnou informací a programem. Kromě toho pořádá Tramvajklub exkurze, zájezdy do tuzemských měst i zahraničí (jedno- i vícedenní) a akce na pomoc Technickému muzeu v Brně. Od roku 1978 vydává Tramvajklub tiskovinu Informace MHD, která vychází jednou za měsíc v rozsahu 8 stran formátu A4 a je distribuována poštou nebo osobně; kromě členů se zaslává též předplatitelům (roční předplatné činí 150 Kč). V letech 1976–1987 byl vydáván též občasník Zpravodaj MHD v rozsahu cca 32 stran A5 (celkem vyšlo 32 čísel). Předsedou Tramvajklubu je Zdeněk Nesiba. Kontakt: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, 656 46 Brno.

3. Kroužek přátele městské hromadné dopravy existuje od roku 1978 v sekci České vědeckotechnické společnosti dopravy, Vědeckotechnického klubu Dopravního podniku Ostrava a.s. Kroužek se zabývá městskou dopravou v České republice, ale i v zahraničí. V současné době má 54 členů, jeho součástí je také Stanice mladých dopraváků, kde jsou sdruženi zájemci o dopravu mladší 15 let. Kroužek pořádá členské schůze jednou měsíčně, popřípadě také exkurze a zájezdy. S Dopravním podnikem Ostrava spolupracuje při přípravě tiskoven a propagačních materiálů, údržbě a opravách historických vozidel a také při pořádání jízd historickými vozy. Činnost kroužku je řízena výborem. Kontakt: Ing. Petr Mitáček, Zborovská 12, 702 00 Ostrava, telefon 069/22 60 17.

4. Tram – Bus – Club Plzeň byl založen v roce 1984, nyní sdružuje cca 30 členů zajímajících se o městskou dopravu v Plzni. Roku 1998 bylo obnoveny vydávání zpravodaje pod názvem Plzeňská městská doprava. Zpravodaj vychází několikrát ročně v rozsahu 8 až 12 stran A4, získat ho mohou za výrobní náklady zájemci z řad členů. Klub pořádá schůze jednou za dva měsíce a jeho členové se rovněž podílejí na přípravě dalších tiskoven. Kontakt: Jiří Rieger, Elišky Krásnohorské 5, 323 11 Plzeň.



Fotografie ze zájezdu na Slovensko. V areálu košické tramvajové vozovny se mimo jiné nachází školní vůz evid. č. 100 (2. obsazení), upravený z jediného běžné provozovaného dvoudveřového vozu T3 v DP na území býv. Československa (provedení SU, z r. 1976, pův. evid. č. 261 – 3. obsazení). Foto 15. 5. 1999 © Jiří Mrkos.

— PŘEČETLI JSME ZA VÁS —

Tramvaj se dělí o slávu s rychlovlakem ICE (v Karlsruhe)

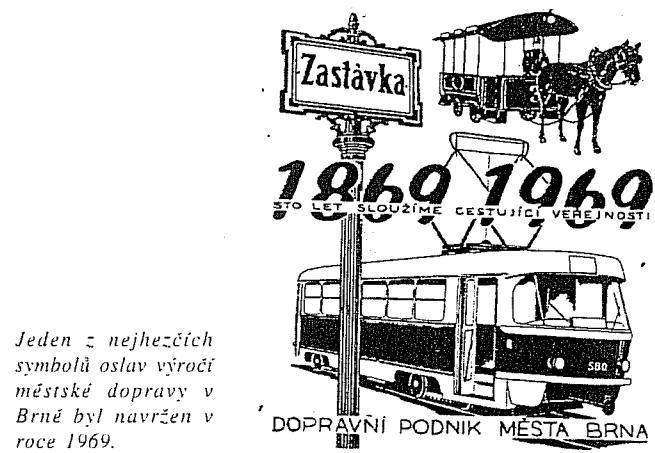
To je článek K. Bindewalda popisující stoletou historii původně rekreační lokálky vedoucí přes Ettlingen a lázně Herrenalb do Pforzheimu. Dráhu směřující údolím Albtal budovala na 1000 mm rozchodu společnost Albtal Verkehrsgesellschaft (AVG). Trať o celkové délce 58 km dosáhla Pforzheim roku 1901. I když elektrická trakce 550 V ss byla zavedena do Ettlingenu již v roce 1898, musely vlaky složené z dvounápravových vagonů táhnout těžké parní lokomotivy. Zásluhou společnosti BLEAG (Badische Lokal Eisenbahn, A. G.) došlo 1908—1911 k elektrifikaci celé tratě napájené 8 kV stř. (25 Hz). Aby se mohly použít dosavadní elektrické lokomotivy bylo navrženo a realizováno duální napájení ss/stř. Nižší stejnosměrné napětí se používalo v rámci města Karlsruhe.

Po skončení první světové války jezdily z Ettlingenu opět jen parní vlaky a část trolejového vedení byla demontována. Roku 1931 šla BLEAG do konkuru. Úseky lokálky byly prodány, především Německým drahám (DB) a městu Pforzheim. Za druhé světové války profitovala Albtalbahn převedením části zbrojního průmyslu do Černého lesa. Na konci války byl ovšem provoz dočasně přerušen v důsledku destrukce řady mostů. Na obnovení provozu modifikovala firma Brown - Boveri lokomotivu střídavé trakce na 10 kV (50 Hz). Mohly být napájeny z veřejné sítě. Obnovení elektrické trakce na celé trati vyžadovalo přechodně trojný systém napájení: 8,8 kV (25 Hz), 10 kV (50 Hz) a 1,2 kV ss. Hrozil kolaps. Město Karlsruhe a obnovená AVG v roce 1957 se rozhodly přestavět celou trať na standardní rozchod, napájet ji 750 V ss a spojit se sítí městských tramvají. Přestavba stála 20 milionů DEM.

32,5 km dlouhá trať s charakterem LR dosáhla 1961 lázní Herrenalb. Dovoluje cestujícím bez přestupování jízdu z centra Karlsruhe do lůna Černého lesa. Byla renovována většina zastávek a trať je napojena na hlavní nádraží DB v městě. (Vše jsme viděli a projeli v rámci zájezdu Tramvajklubu). AVG během dalších let přebírala od DB a jiných dopravců místní tratě v okolí Karlsruhe. Postupně unifikovala napájení na duální 15 kV stř. 750 V ss. To využívají současné osminápravové tramvajové soupravy. Tento vývoj byl (dočasně) dokončen 1992. Ukázalo se, že „systém Karlsruhe“ je technicky i komerčně úspěšný. Koncem roku 1999 bude na 300 km sítě jezdit 71 kloubových tramvají. Stoleté výročí vývoje oslavili cestující koncem června 1998 v lázních Herrenalb.

Skutečná cena dopravy a daně

je replika na dřívější stař N. Kimroka o cenách v městské dopravě. Z ní vyplývá: cena městské dopravy je zcela spravedlivá, pokud je zisk plně využit na její stálé zlepšování. Daň z motorismu, původně určená na údržbu a zlepšení silnic byla původně ku prospěchu i dalším uživatelům: cestujícím v autobusech, nákladní dopravě i cyklistům. Když se masově zvýšil počet majitelů aut očekávalo se, že tento fond zachrání mnoho lidí snížením počtu nehod na kvalitnějších a bezpečnějších silnicích. „Finance Act“ z roku 1937 umožnil využít tento „šávnatý balík“ ve větším rozsahu. Mohlo to být výhodné i pro zlepšení městské hromadné dopravy. Na rozvoj dopravy se však použila z „balíku“ jen čtvrtina. To způsobilo, že jsou v Anglii nejhorší cesty a veřejná doprava zaostala za celou západní Evropou. Přitom automobilisté dávají 27 mld liber na silniční daně každý



Fotografie ze zájezdu na Slovensko. Při okružní jízdě Košicemi jsme se s MV evid. č. 104 zastavili i ve smyčce u Hlavné stanice, foto 15. 5. 1999
© Jiří Mrkos.

5. Klub přátel MHD při DP města Olomouce vznikl v roce 1984 a do roku 1992 působil při olomouckém Vlastivědném muzeu; poté přešel pod Dopravní podnik města Olomouce, a. s. Zabývá se městskou i jinou veřejnou dopravou jak v České republice, tak v zahraničí. Jednou měsíčně jsou pořádány členské schůze. Jako součást studia a dokumentace dějin dopravy v České republice se klub zabývá vydáváním občasných interních zpráv o historii olomoucké městské dopravy a o jejím vývoji sestavuje roční přehledy. Jeho členové dále přispívají svými články do ročenky Státního okresního archivu v Olomouci. Vedoucím klubu je Ing. Tomáš Potěšil, Csc. Kontakt: Ing. Tomáš Potěšil, Rooseveltova 84, 779 00 Olomouc, telefon 068/5435527.

6. Společnost městské dopravy je občanské sdružení vzniklé roku 1990. Zabývá se městskou dopravou, částečně také jinými druhy veřejné dopravy a dopravou železniční. Pozornost je věnována zejména Praze, dále pak zbytku České republiky a v omezené míře také Slovensku. Hlavní činností Společnosti je vydávání vlastních publikací. Nyní má cca 10 členů, kteří se setkávají jednou měsíčně na veřejné členské schůzi. Předsedou sdružení je Ing. Petr Vychodil. Kontakt: Společnost městské dopravy, Gončarenkova 3, 147 00 Praha – 4 Podolí.

7. Regionální odborná skupina Dějiny dopravy působí od roku 1991 při Domě techniky v Ústí nad Labem jako vědeckotechnický klub. Má 43 členů, jejichž jedna část je zaměřena na městskou, druhá na železniční dopravu. Kromě toho se skupina zabývá také lodní dopravou. Zájmovou oblastí je Česká republika, popřípadě také Slovensko, ale i území českosaských Euroregionů. Členové se scházejí jednou měsíčně na členské schůzi, dále se věnují také publikační činnosti. Skupinu vede Ing. Bohumil Krivý. Kontakt: Ing. Bohumil Krivý, Dům techniky Ústí nad Labem, s. r. o., Veleslavínova 14, 400 11 Ústí nad Labem, telefon 047/43103, fax 047/46234, telefon domu 047/62420.

8. Český a Slovenský dopravní klub je občanské sdružení, které vzniklo v roce 1991. Zabývá se obecnými otázkami dopravy, především ve vztahu k životnímu prostředí, šířením informací z oblasti dopravy, řešením dopravy ve městě a podobně. Oblastí jeho zájmu je Česká republika, Rakousko, Německo, jakož i celá Evropská unie. Sdružuje jednotlivce a dále zástupce dopravních spolků, institucí atp. Nyní má cca 40 členů. Dospod vydal jedenáct publikací týkajících se ekologicky šetrného rozvoje dopravy. Jednou ročně se koná členská schůze. V čele klubu je koordinátor RNDr. Miroslav Patrik a dva místopředsedové. Kontakt: Český a Slovenský dopravní klub, Jakubské nám. 7, 602 00 Brno. E-mail: miroslav.patrik@ecn.cz.

9. Pražský železniční spolek Ringhoffer vznikl v roce 1996 a je občanským sdružením. Má 17 členů, kteří se zajímají především o tramvajovou dopravu, dále o železnici, trolejbusovou dopravu a metro. Oblastí jeho zájmu je území bývalého Československa. Spolek pořádá výroční schůze občanského sdružení se koná každým rokem. Od roku 1997 vychází jednou za cca 2 měsíce zpravidla spolu, ale asi po roce bylo jeho vydávání pozastaveno v souvislosti s dalšími aktivitami. Publikační činnost týkající se vozového parku tramvají je zatím ve stádiu příprav. Předsedou sdružení je Zdeněk Strnad, místopředsedou Robert Mara. Kontakt: Robert Mara, Pujmanové 1547/30, 140 00 Praha 4 – Nusle. E-mail: ringhoffer@post.cz.

rok. Pokud by se tato částka věnovala dopravě, mohlo by každé město (v Anglii) instalovat tramvaje.

Psaly se petice na různá ministerstva (životního prostředí, ministerstvo dopravy a ministerstvo pro místní rozvoj). Tyto instituce odpověděly, že využití peněz je v kompetenci úřadů. Musí se pamatovat na obranu, vzdělání a zdravotní služby. Těžko lze uvěřit užitečnosti vyhlášky o „čistých zónách“ ve městech, které by byly přístupně jen vozidlům s nízkou emisí. Návrh „Zelené knihy“ dovolující elitním vozidlům jezdit „volnými ulicemi“ nepřístupnými ostatním uživatelům je problematický. Vyhrazené cesty (silnice) pro autobusy (navržené v kanadské Ottavě) se nezdají rovněž řešením. Více než podivný je návrh zprostít autobusy emisních kontrol platných pro ostatní motoristy. Autor je proto skeptický k vládnímu programu dopravy. Jako příklad uvádí chybějící peníze (10 milionů liber) na rozvoj tramvajové dopravy v Leedsu tvořících zlomek z uvedených 27 mld liber vybraných na daných z dopravy.

Co je s dopravní politikou u nás, se můžeme rovněž ptát.

Již žádné další LR

je článek P. Plisnera s podtitulkem: „Je to šok pro ty, kteří si myslí, že za labouristů půjdou věci jinak“. Jde o rozvoj a budoucnost lokální kolejové dopravy (LR) v oblasti Midland (střední Anglie). Není pochyb, že výňatky z „Bílé knihy dopravy“ vydané vládou UK jsou často diskutovány. Všichni doufali, že labouristický ministr dopravy bude nakloněn znovuzavádění tramvají více než byli konzervativci. Výstavba „metra“ (Midland Metro – MM) ve směru Birmingham – Wolverhampton je již hotova. Ve východní oblasti třetí Anglie město Nottingham je připraveno na výstavbu oblastního LR systému. Tyto akce, i jiné menší projekty potřebují jedno – peníze. „Bílá kniha“ však naznačuje, že vláda nebude hlavním finančním sponzorem. LR systém nemají být prioritou, protože náklady na výstavbu jsou vysoké. „Správně vedené autobusové linky jsou efektivnější“ míní vládní experti. Pro stavby LR bude muset místní správa hledat zdroje v odvodech z automobilového provozu (parkovací a průjezdní poplatky). Labouristé hledají způsob zlepšení veřejné dopravy, když nás „vyhánějí z našich aut“. Ovšem, stejně jako toryové považují autobus za „korunu“ dopravního systému. Tím se vracejí k „Zelené knize“ z roku 1996. Jak zaplnit finanční díry? Městská rada Birminghamu a další orgány daly najevo, že nesouhlasí s novými daněmi a poplatky, které vyprodukuji finanční zdroje až v roce 2002. Navíc, lokální poplatky odlikují nakupující i obchodníky z města. Zdrojem může být soukromý kapitál. Např. celá čtvrtina ze 100 mil liber potřebných na plánované rozšíření MM byla získána od majitelů největšího obchodního centra „Merry Hill“ ležícího na okraji městské aglomerace. Prodlení MM směřující do centra Birminghamu by mohlo být přitažlivé pro podniky, které budou mít stanici MM přímo před vchodem. Angličtí experti vidí pro západní Midland jinou cestu rozvoje. Vyzvedávají autobusovou linku 33 vedoucí na sever od centra Birminghamu. Tato linka je vybavena ultramoderními stanicemi se speciálními nástupišti pro snadné nastupování, disponuje parkem nízkopodlažních autobusů a „real time“ informačním systémem. Další výhodou jsou dlouhé úseky tratě vyhrazené jen autobusům a systém přednosti na městech se světelnou signalizací. Linka se chlubí zvýšením

počtu cestujících o 25% po zavedení před jedním rokem. Brněnští čtenáři posoudí do jaké míry zlepšují dopravní situaci linky vedené k hypermarketům na severním a jižním okraji města.

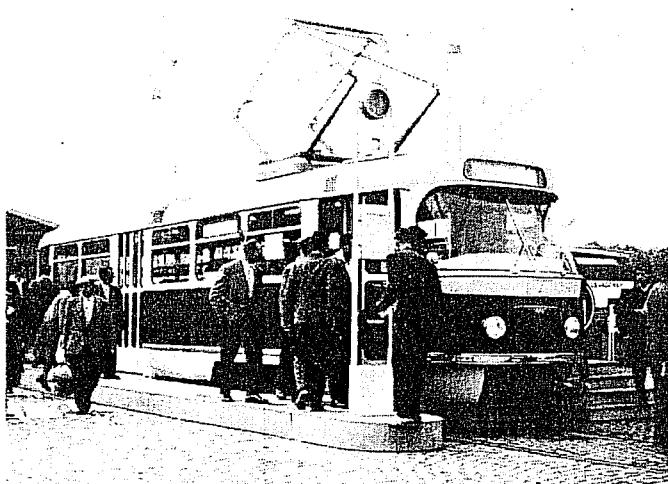
Linka 33 v oblasti Midland i nově tamtéž zavedená autobusová „Superline“ trochu zpochybňuje tvrzení o „skromnejších prostředcích“ citovaných v „Bílé knize“. Jsou to „vitríny autobusové dopravy“ a při nákladech 3 mil liber na jednu linku mohou být atraktivní pro provozovatele veřejné dopravy. I ministři navštěvující Birmingham bývají vzorovými autobusovými linkami uneseni. Tyto tratě budí dobrý dojem, ale nemohou vytvořit páteř dopravy. Lze se obávat, že „Bílá kniha“ nepotačí naši lásku k vlastnímu vozu, ale může zhatit touhu řady měst o zapojení do LR systému. A paralela u nás? I současná vláda přeje zřejmě kolejím. Regionální tramvajová síť je u nás ovšem spíše výjimkou (snad Ostravsko). Takže uvidíme.

Sníh je dobrý pro švýcarské lokálky

V článku líčí C. J. Wansbeek současný stav a perspektivy tří tratí šplhajících ze rhonského údolí (od rychlíkové stanice v Aigle) do okolních hor. Vyjímečně dobré sněhové podmínky v zimě 97/98 poněkud vylepšily nedobré perspektivy soukromých električek v této oblasti. Poutníci dálvého zájezdu Tramvajklubu do Alp potvrdí, že všechny tři linky jezdí na 1000 mm rozchodu a – pominou-li se technická vybavení – mají obdobné vozové jednotky. Hnědo-krémové vozy AL stoupají strmě vinicemi na 6,2 km ozubnicové trati a po půl hodiny jízdy vjedou do tunelu pod hotelom Grand v Leysingu ve výšce 1450 m n. m. Jízdné 6,90 CHF může být drahé, jede-li celá rodina. Přitom souběžná silnice umožňuje pohodlnou autobusovou dopravu hostů (převážně z nedaleké Francie).

Červenoblfé vozy tratě AOMC (s převážně adhesním provozem) založené 1909 spojují na 23 km trati řadu menších rekreačních lokalit ve směru na Champéry s dobrými lyžařskými terény. Na třetí trati (ASD) otevřené 1913 jezdí modro-krémové vozy. Stoupají na 22,4 km trati do výše 1155 m n. m. v Les Diablerets. Zpestřením pro cestující může být úvrať v Le Sepey (viděli jsme). Jízdné je vysoké (19,20 CHF). Šestým pro tuto trať je špatná silnice do Diablerets málo vhodná pro autobusovou dopravu. Společnost provozující tuto linku našla finanční prostředky na inovaci techniky i železničního svrsku z kantonálních zdrojů. 25% náhradu cestujících v roce 1997 byl slibný. Je plánováno rozšíření spojení Le Sepey s dalšími středisky na trati z Montreux. Všichni podnikatelé v oblasti věří, že úbytek sněhu v důsledku skleníkového efektu ve výškách 1200 až 1800 m n. m. neohrozí jejich plány.

Na základě článků v měsíčníku Tramways and Urban Transit připravil O. Fischer.



Dvěma snímky se vracíme k článku o vozech T3 v Informacích č. 241. Prototyp vozu TIII (značen ještě římsky) vystavený na Mezinárodním veletrhu v Brně v září roku 1960. Tramvaj T3 první série se objevila na veletrhu v roce 1963 – košický vůz evid. č. 267. Autor snímků neznámý, sbírka Zdeněk Nesiba (vlevo). Vůz evid. č. 1497 potkal nepříjemný osud v podobě požáru v březnu 1971 – vůz byl ohněm zcela zničen, potom byl vrak krátce odstaven ve vozovně Královo Pole a postupně sešrotován. Foto vraku ve vozovně ze sbírky Zdeňka Nesiby.

