

ROČENKA 2017



ČTYŘICÁTÝ ROK ČINNOSTI
KROUŽKU PŘÁTEL MHD V OSTRAVĚ



DO LETOŠNÍ ROČENKY TEXTEM PŘISPĚLI:

Aleš Burakowski, Vojtěch Dluhý, Petr Fridrišek, Michal Fichna, Ivo Kostecký, Michal Mikula, Petr Mitáček

AUTORY FOTOGRAFIÍ JSOU:

Tomáš Anderka, Jiří Boháček, Aleš Burakowski, Vojtěch Dluhý, Michal Fichna, Miroslav Halász, Radim Janovec, Jiří Kocich, Ivo Kostecký, Ladislav Ondriáš, Tomáš Pastrňák, Radek Pika, Radek Raida, Barbora Sivková, Jiří Záboj

A historické fotografie jsou čerpány z internetu.

STATISTIKY

SCHŮZE

Připravili jsme program na 12 členských schůzi, z nichž byla jedna výroční a jedna s noční jízdou. Po výroční schůzi se projeli Elektrobusem Ekova Electron do Ekovy, kde jsme si prohlédli všechny čtyři služební tramvaje T3 (z toho jedna ve vlastnictví Ekovy). Na noční jízdě jsme se svezli Ikarusem a trolejbusy 17Tr a 15Tr.

VYPRAVENÍ VOZIDEL

Historické vozy se nepředstavovaly jen veřejnosti, ale také uzavřeným skupinám, a to zejména na komerčních jízdách. Kromě samostatných jízd jednotlivých trakcí se v průběhu roku konaly také dvě větší akce, a to Muzejní noc a oslavy 65 let trolejbusů v Ostravě.



Autobusy se zúčastnily pouze jedné jízdy pro veřejnost, ale užívaly si především v jízdách komerčních. Představily se na dvaceti akcích, a to nejen na komerčních jízdách, ale také na výstavách a Erťák také ve filmu Dukla 1961.



Trolejbusy byly vypraveny na čtyřech jízdách pro veřejnost a dále na dvou objednaných jízdách, jednou z nich byly také oslavy trolejbusů v Opavě.



Tramvaje si odjezdily troje jízdy pro veřejnost a celkem čtyři komerční jízdy.

PERSONÁL

Letošní jízdy pro veřejnost personálně zajišťovali tyto lidé: Tomáš Anderka, Marek Beneš, Jiří Boháček, Aleš Burakowski, Miroslav Burek ml., Petr Bystroň, Vojtěch Dluhý, Vladislav Drastich, Pavel Faldýn, Daniel Fial, Petr Fridříšek, Jaroslav Gala, Robert Hackenberg, Miroslav Halász, Ondřej Hanuliak, Radim Janovec, Richard Kieseewetter, Jiří Kocich, Daniel Košťál, Lubomír Krayzel, René Mazzolini, Michal Mikula, Petr Odvárka, Pavel Orlíček, Tomáš Pastrňák, Radek Raida, Martin Souček, Pavel Strakoš, David Šulák, Jaromír Tkoč a Jiří Trojan.

DALŠÍ AKCE

Kromě akcí ježděných jsme se zabývali i dalšími činnostmi. Těch bylo celkem 8, zejména různé exkurze a zájezdy.

V ROCE 2017 SE USKUTEČNILY TYTO ČLENSKÉ AKCE:

Datum	název akce	vypravené vozy
6. ledna	454. členská schůze	
14. ledna	Návštěva Železničního muzea Moravskoslezského	
4. února	39. výroční schůze	
16. února	Exkurze ve válcovně trub ve Vítkovicích	
3. března	456. členská schůze	
18. března	Vycházka po zrušených trolejbusových tratích	
7. dubna	457. členská schůze	
22. dubna	Jízdy historickými trolejbusy - Den bez aut	8Tr+B40
29. dubna	Exkurze ve vodárně v Nové Vsi a měnárnách Vodárna, Novoveská a Hornopolní	
5. května	458. členská schůze	
13. května	Zájezd do Pardubic na 65 let tamních trolejbusů	
27. května	Jízdy po Ostravě-Jih	50+218+219, ŠM11, Ikarus
2. června	459. členská schůze	
10. června	Muzejní noc	většina vozidel
30. června	460. členská schůze	
15. července	Prázdninové jízdy I.	8Tr
29. července	Prázdninové jízdy II.	17Tr, 8Tr
4. srpna	461. členská schůze, s noční jízdou	Ikarus, 17Tr, 15Tr
19. srpna	Prázdninové jízdy III.	17Tr
1. září	462. členská schůze	
9. září	65 let trolejbusů v Ostravě autobusy, trolejbusy	
23. září	Jízdy tramvají – Den železnice	50+218, 94+269
27. září – 1. října	Zájezd do Maďarska a Rumunska	
6. října	463. členská schůze	
21. října	Vycházka po zrušených trolejbusových tratích v Hrušově	
3. listopadu	464. členská schůze	
25. listopadu	Zájezd do Třince do provozovny Arriva Morava a.s.	
1. prosince	465. členská schůze	
2. prosince	Mikulášské jízdy	21+219
22. prosince	Tradiční rozloučení s uplynulým rokem	

HISTORICKÁ VOZIDLA V ROCE 2017

TRAMVAJE

V roce 2017 vstoupila do pátého roku oprava motorového vozu EV.Č. 25, m.j. je opatřen novým mořeným a lakovaným vnějším dřevěným obložením, opraveno je oplechování skříně, dosazena jsou nová okna včetně výklopných ventilačních, kompletována je opravené elektrická výzbroj. Ve snaze přiblížit celkový stav vozu období první republiky jsou odstraněny nástřešní reklamní panely.

Na vlečném voze KOMAREK EV.Č. 269 byla v dílnách EE opravou schodů a oken dokončena rekonstrukce, po které odpovídá stavu z první poloviny 60. let.

Ostatní historické tramvaje prodělaly jen drobnou údržbu a opravy.



TROLEJBUSY

Na jaře vyvrcholila polepením piktogramy a texty „TROLEJBUSOVÁ DOPRAVA PŘÍSPÍVÁ K ČISTŠÍMU PROSTŘEDÍ V OSTRAVĚ“ až na drobné detaily dokončena déle jak dva roky trvající oprava trolejbusu 17 TR EV.Č. 3902. Veřejnosti byl v novém kabátu představen na Ostravské muzejní noci a poté ve dnech 13. až 15.6.2017 na veletrhu Czech Raildays.

Po celý rok probíhala v dílně trolejbusové vozovny rozsáhlá oprava trolejbusu Š 9 TR EV.Č. 82 za vydatné pomoci malé skupiny členů kroužku. Důkladnou opravou prošla karoserie včetně střechy, opraveno je odpružení a vedení zadní nápravy, tyče sběračů jsou nyní oranžové, renovováno bylo pracoviště řidiče, poněkud nehistoricky je doplněno ozvučení interiéru a závěs přívěsu. Po opravě byla devítka poprvé představena při zářiových oslavách 65 let trolejbusové dopravy v Ostravě. Poté dokončovací práce ještě pokračovaly, k úplnému dokončení ještě chybí mimo jiné dosazení samoobslužné (tzv. kotoučové) pokladny.

Na trolejbuse TATRA T400/III , který ve sledovaném roce do provozu vůbec nezasáhl, proběhla oprava řízení, brzd přední nápravy a pohonu dveří.

Oprava od roku 2010 rozpracovaného trolejbusu Š 14 TR EV.Č. 3229 ve sledovaném roce opět nepokročila, nepojízdný vůz zůstává odstaven v depozitu historických vozidel v garážích Hranečnick.

AUTOBUSY

Skupina historických autobusů je beze změn, prováděna je jen drobná údržba bez zásadnějších opravárenských nebo renovačních zásahů.

VEŘEJNÁ PREZENTACE HISTORICKÝCH VOZIDEL, ORGANIZOVANÁ DPO

DPO představil ve spolupráci s Kroužkem přátel MHD veřejnosti historická vozidla při veřejných vyhlídkových jízdách s 9 provozními dny (počet provozních dnů má klesající trend, ve srovnání se 13 provozními dny v letech 2010 a 2012, rovněž rozsah provozu je skromnější než v minulosti). Převážně se jednalo o tradiční každoročně se opakující akce. Podstatná část sbírky byla jako každoročně (již posedmé) představena o Ostravské muzejní noci za velkého zájmu veřejnosti. Část historických vozidel byla prezentována formou ukázkových okružních jízd v objektu martinovských dílen.

Historická vozidla využíval DPO rovněž na různé objednané a v některých případech i veřejnosti bezplatně přístupné jízdy, nejčastěji je to Barborka a autobus Škoda 706 RTO (ten zabezpečil 16 objednaných jízd a dvakrát byl vystavován). Kromě prezentací, organizovaných DPO a Kroužkem přátel MHD, byl uplynulý rok bohatý na další veřejná uplatnění historických vozidel, za připomenutí stojí zejména následující:

- Souprava autobusu Škoda 706 RTO ev.č. 247 a přívěsem Jelcz PO1-E ev.č. 1227 se 6. května společně se zlínskou soupravou historického autobusu Škoda 706 RTO s přívěsem Karosa B40 a dalšími silničními veterány zúčastnila v Třinci oslav Hutnického dne.
- Autobus Praga RND ev.č. 28^{II} byl 27.5. vystaven na Masarykově náměstí v součinnosti s akcemi Tatra veterán klubu Ostrava a městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz.
- Souprava motorového vozu ev.č. 50 s vlekem ev.č. 69 vyjela 3.6. jako součást kulturní akce Národního divadla Moravskoslezského „Návštěva císaře v Ostravě aneb tentokrát přijede i Sissi !!!“.
- Na veletrhu dopravní techniky Czech Raildays 2017 byl ve dnech 13. až 15.6. vystaven téměř hotový renovovaný historický trolejbus 17Tr ev.č. 3902.
- Na čtvrtek 28.9. byly zapůjčeny do nedaleké Opavy na oslavy 65 let trolejbusové dopravy ostravské historické trolejbusy Škoda 8Tr ev.č. 29^{II}, 9Tr ev.č. 82 a 17Tr ev.č. 3902 spolu s autobusem Škoda 706 RTO ev.č. 247.

V srpnu byl autobus Škoda 706 RTO ev.č. 247 využit při natáčení filmu Dukla 61, produkovaného Českou televizí.

Pozoruhodné bylo použití historického nákladního motorového vozu ev.č. 106 k provedení zatěžkávací zkoušky nových mostů na Plzeňské ulici 2.11.2017, a to společně s dieselovou lokomotivou ev.č. 8101. Vozidla byla k tomu vybrána s ohledem na svou velkou hmotnost a krátkou délku.

6. LEDEN

Rok 2017 jsme začali na svátek Tří králů první schůzí tohoto roku, byla 454. v pořadí. V nezměněné podobě se v první části probíraly informace a zajímavosti z dopravy nejen z Ostravy, ale také z dalších měst či zahraničí. Po přestávce nás Tomáš Adámek provedl ve FOTOGRAFIÍCH NEJEN Z LET 70. A 80. po trase tramvajové trati od Mostu Miloše Sýkory přes Mariánské Hory až do Svinova.

14. LEDEN

Uprostřed ledna jsme se vypravili na NÁVŠTĚVU ŽELEZNIČNÍHO MUZEA MORAVSKOSLEZSKÉHO. V rámci komentované prohlídky celého muzea jsme si prohlédli modelovou železnici, dále pak hradlové přístroje, telefonní ústředny a také expozici o historii železnice v Moravskoslezském kraji. Zájemci si pak mohli na trenažéru vyzkoušet řízení lokomotivy 742 456-7. Muzeum jsme navštívili ve slušném počtu členů. Doufejme, že následující akce našeho kroužku budou také tak navštívené.



4. ÚNOR

Fandové, fanyňky, šotouši a šotoušky, kteří povýšili svou zábavu a koníčka na vyšší úroveň se v Kroužku přátel MHD při Dopravním podniku Ostrava scházejí již 39 let. Letos, tak jako každým rokem, je vyvrcholením celoroční bohaté činnosti VÝROČNÍ SCHŮZE, na které se rekapitulují akce uplynulé, představují ty nadcházející, a to vždy s nějakým zajímavým bonusem.

Po tradičních rekapitulacích vlastní činnosti se dostali ke slovu také hosté. Byl jím bývalý ředitel Ing. Roman Kadlučka, který obdržel čestné členství za svou podporu kroužku i podporu při nákupu autobusu Praga RND. Dále se dostavil také Ing. Martin Chovanec, technický náměstek, který přednesl plány do budoucna.

Horkým tématem byla opět tramvajová trať na VII. a VIII. porubský obvod, kde zástupci dopravního podniku připustili, že forma s jakou se projekt od začátku prezentoval, nebyla vhodná, i když měla své důvody. Na druhou stranu vysledoval značně omezený a do jisté míry neopodstatněný rozsah argumentů, kterým disponují odpůrci. V podstatě lze některé tamější odpůrce přirovnat ke zpátečníkům, kteří při boji proti železnému oři způsobili při stavbě Severní dráhy Ferdinandovy, že Ostrava má tak problematické hlavní nádraží.

Taktéž se zmiňovalo, že majorita občanů není schopna vidět výzvy širším pohledem, resp. že každý ví, co nechce a je schopný se za to bít do krve, ale na podporu věcí, které by měly jistý přesah, energie nezbývá. Tím jsme se volně dostali k hodnocení uplynulé rekonstrukce Nádražní, které se zazlívá, že není dostatečně architektonicky na výši, přičemž jsme si vyslechli

příběh z druhé strany, že i současný stav je výsledkem usilovného lobování za “něco lepšího”, že mohlo být hůř.

Další příspěvky se týkaly plánů na obnovu vozidel, které budou postupně spadat do dotačních období. Ať už jde o tramvaje, trolejbusy, elektrobusy či autobusy. Společným cílem je snížení stáří a zvýšení komfortu.

Následující nové tramvaje budou vysokokapacitní, čímž by postupně mělo dojít k odbourání východního fenoménu, souprav typu T+T. Zmíněno bylo, že současné vozy Vario LF by po dokončení obnovy vozového parku měly jezdit téměř výhradně sólo, protože jejich početní stav odpovídá plánovaným požadavkům.

Budoucnost trolejbusových vozidel bude v parciálnosti, neboli částečné nezávislosti na trakčním vedení. Mimo jiné zaznělo, že do budoucna se nepočítá s omezováním trolejbusů v centru, nicméně že budou analyzována místa přepravní potřeby a může dojít ke snížení investic do zanedbané infrastruktury a nahrazení pojezdem na baterie.

Autobusový trend i nadále zůstává v podpoře CNG (zejména proto, že je silně daňově zvýhodněná pozn. red.) a odklonu od nafty náhradou za elektrobusy. Tyto požadavky se projeví ve výběrových řízeních v dalších dotačních obdobích. První vlaštovkou je nákup dvou elektrobusů.

Posledním z velkých témat bylo zmínění postupu při přípravě stavby muzea MHD. Hovořilo se o plánech na interaktivitu a úpravách v přednádražním prostoru a souvisejícího přestupního bodu v zastávce Důl Odra.

Poslední otázkou a odpovědí před odpoledním programem bylo téma tepelné pohody ve vozidlech v zimě. Klíčovou informací byla změna venkovní teploty, na kterou se reaguje, která vzrostla za 4°C na 7°C, což se projevilo nejen ve spokojenosti cestujících, ale také účtech za energie.

Odpoledním programem byla vyjížďka novým elektrobusem Ekova Electron v “lepší” variantě s elektrickými motory v nápravách. Mohli jsme si vyzkoušet, že i značně obsazený autobus jede velmi svižně a bez rušivých vibrací, zejména ve volnoběhu. Tento elektrobus bude zanedlouho v provozu i pro běžné cestující.

Specialitou pro členy Kroužku přátel MHD byly společné foto zastávky elektrobusu a tramvaje Inekon Superior, která prochází schvalovacím procesem a v současné době je naplněna pytlí s pískem. Je zajímavé sledovat, že před rokem na výroční schůzi byla tato tramvaj v sotva pojízdném stavu.



Po náležitém vyfotografování jsme se přesunuli do Martinova na prohlídku technologií CNG plničky a užili si přistavení tří technologických tramvají DPO a jedné z Ekovy. Po letmém prozkoumání tramvají AnsaldoBreda Sirio z Goteborgu jsme se pak již odebrali na závěrečné posezení.

Takto proběhla výroční schůze KPMHD a plán činnosti se přesouvá k dalším celoročním aktivitám a výletům. Tak jsme odstartovali jubilejní 40. rok činnosti našeho sdružení.





16. ÚNOR

16. února se nám díky Michalu Fichnovi naskytla nevšední příležitost navštívit VVT TŽ a.s. (VÍTKOVICKÁ VÁLCOVNA TRUB TŘINECKÝCH ŽELEZÁREN AKCIOVÁ SPOLEČNOST) na Výstavní ulici v Ostravě-Vítkovicích.

Na vrátnici se nás ujal pan Ševeček René, aby nás seznámil se zdejším provozem, ve kterém se vyrábí bezešvé trubky různých průměrů a délek.

Nejdříve nás zavedl do zasedací místnosti, kde nám pustil dvě videa. Jedno pojednávalo o výrobě v tomto závodě, respektive o celém procesu výroby a prodeje bezešvých trubek. Zde uvedl, že všechny zde vyrobené trubky jsou na zakázku. Respektive žádné trubky neleží skladem. Na videu nám ukázal jednotlivé fáze výroby, které nám pak ukázal.

Další video ve zkratce pojednávalo o všech ostatních závodech vlastněných Třineckými železárnami. Ve videu bylo řečeno, že se dohromady v různých závodech TŽ a.s. vyrábí především kolejnice včetně jeho příslušenství, válcované dráty, válcované tyče, lité a válcované polotovary, bezešvé trubky a tažená ocel (řetězy).

Po videu jsme vyfasovali helmy a šli se podívat na postup výroby.

Nejdříve jsme se podívali na výrobu malých průměrů bezešvých trubek (na takzvaný malý Mannesmann). Výroba bezešvých trubek probíhá tak, že do ohřátého výkovku tvaru válce se dlouhá tyč s trnem postupně zabodává hlouběji a hlouběji. Pak jsme prošli kolem chladicího lože trubek malých průměrů. Poté nás provedl venkovní halou, kde jsou uloženy válcové polotovary pro výrobu trubek.

Další bod programu byla ukázka hlavního motoru Velkého Mannesmanna (Takzvaný poutní motor). Tento stejnosměrný motor je starý více než 100 let a sám zajišťuje hlavní výrobu trubek velkých průměrů. Motor je úchvatný svou velikostí. Dosahuje průměru cca 6m a je částečně zapuštěn v podlaze.

Po té nám ukázal na velkém Mannesmannu výrobu trubek větších průměrů. Po té opět chladicí lože, ale tentokrát pro větší průměry trubek z velkého Mannesmana. Pak nás ještě upozornil, že trubky, které jsou přepravovány po moři, tak u nich probíhá ochranný postřik proti slanému vzduchu (aby nedocházelo ke korozi při přepravě). Před expedicí jsou pak ještě trubky očíslovány a označeny. A tím je trubka označena takzvaným rodným listem. Pak už je trubka uložena na expedici spolu s různými průměry dalších trubek pro daného zákazníka. Jako jeden z mála závodů v ČR je výrobní závod připojen vlečkou na síť SŽDC. Takže část výrobků putuje ze závodu vlakem a část kamióny.

Exkurze byla zajímavá a všem se líbila.



3. BŘEZNA

Začátkem března jsme se sešli v docela skromném počtu na další, v pořadí již 456. schůzi. Konala se tradičně v prostorách trolejbusové vozovny. Po přebírce základních informací o provozu a blízké budoucnosti se slova ujal Michal Fichna se svými POSTŘEHY O PROVOZU MHD VE ŠVÝCARSKU V ROCE 2005, tentokrát zaměřené na trolejbusy. Jeho program byl doplněn informacemi ostatních, že dnes některé vozy neexistují a místa také vypadají jinak.

18. BŘEZNA

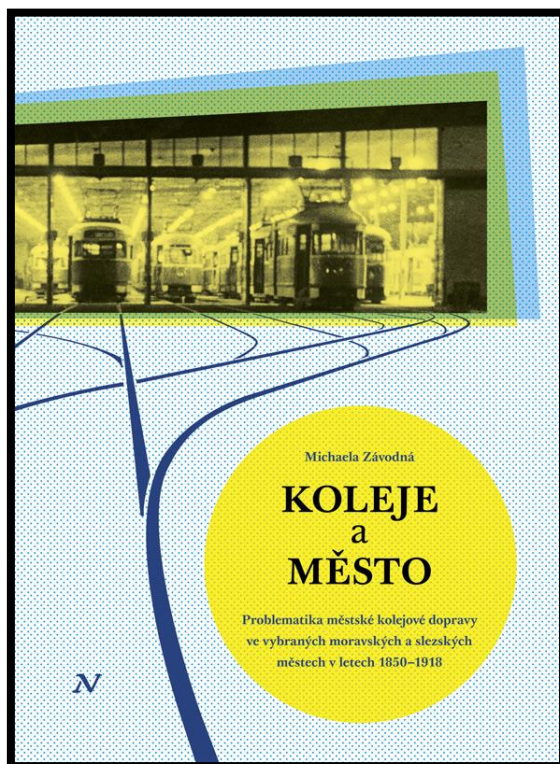
V půli března jsme se sešli na POKRAČOVÁNÍ TROLEJBUSOVÉ VYCHÁZKY PO ZRUŠENÝCH TRATÍCH. Sraz byl na Náměstí Republiky, kde se nás, pro nepřízeň počasí, sešlo 7. Prošli jsme úsek od náměstí Republiky po ul. Hornopolní až k bývalému Zimnímu stadionu Josefa Kotase. Pak následoval přesun k Mostu Pionýrů. Tam proběhl krátký výklad o historii mostů včetně provizorního, který vedl od ul. Matiční. Následně jsme došli přes lávku na Nám. Jurije Gagarina, odtud po staré (původní) Michálkovické ulici na smyčku Bazaly, pěšky přes Všeherdův sad až k Dolu Petr Bezruč (nyní Rev. br. pokladna), podívali se, kde jezdil trolejbus přes hřiště a na provizorní trať přes ul. Chitussiho, kde jsme vycházku ukončili.

Zbývá procházka po zrušených trolejbusových tratích, Hrušovské mosty, Hrušov a Koblov nás čeká příště.



7. DUBNA

Týden před Velikonocemi jsme se sešli na 457. schůzi, která byla ozvláštněná návštěvou a přednáškou MGR. MICHAELY ZÁVODNÉ PH.D., autorky KNIHY KOLEJE A MĚSTO.



22. DUBNA

První letošní jízdy pro veřejnost byly opět trolejbusové. Ke DNI BEZ AUT letos vyjela souprava trolejbusu Škoda 8Tr s vlekem Karosa B40 v trase z Hlavního nádraží přes Most Miloše Sýkory do Michálkovic. Návštěvnost byla i přes počasí hojná.



Závěrem

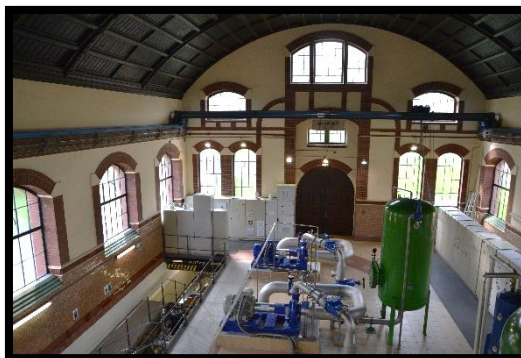
- Specifické problémy, které byly interpretovány, rozloženy a informovány o nich kromě ústřední na
- Ekologické a hygienické aspekty v dopravě již počátkem 20. století, po roce 1918 zůstaly
- Trávení volného času – přístup veřejnosti – zřejmě jako argument obecních samospráv po roce 1918 + akaptovaná dopravní společnost („služebník“)
- Udržitelné integrované dopravy do svého každodenního života – doprava jako plná součást veřejného života – bez ohledu k ekonomickým či jiným faktorům: požadavky na zřízení zastávek, pečlivé, vstřícné na zastavení provozu
- Doprava po roce 1918 i nadále součástí politického boje, nacionální aspekt se objevuje v menší míře než před rokem 1918, ucelové užívání

37 Studentské koleje



29. DUBNA

V měsíci dubnu se konečně dostalo na dlouho plánovanou exkurzi do AREÁLU VODÁREN V NOVÉ VSI. Po několikaleté rekonstrukci budov ve zdejším areálu jsme měli možnost prohlédnout si zrekonstruovaný areál, který byl před dvaceti lety zatopen vodou z řeky Odry. Dnes se mimo vodárenské technologie v objektu nachází muzeum vodárenství a také chovná stanice pstruhů sloužící k posuzování kvality vody. Pro dopravně zaměřené návštěvníky byla ovšem hlavním cílem trakční měnírna pro tramvaje. Jiří Boháček společně se zaměstnancem od trakčních měření seznámili přítomné se zařízením měírny, vybavením pracoviště a popsali systém napájení tramvajových i trolejbusových tratí. Následně jsme se přesunuli k zastávce Náprstkova, kde jsme měli možnost porovnat starší generaci měírny v Nové Vsi s nejmodernější technologií zabudovanou v kontejneru. Posledním objektem, který jsme při našem putování navštívili, byla měírna Hornopolní, která je nyní ve stavu před rekonstrukcí. Závěrem bych dodal, že exkurze se věnovala strategické infrastruktuře, kterou nemáme sice denně na očích, ale její role je v systému města nezastupitelná.





5. KVĚTNA

V pátek 5. května se v učebně autoškoly konala 458. členská schůze kroužku. Po pravidelném seznámení se s děním v Ostravě a jejím okolí byla na programu přednáška o oslavách 150 LET ŽELEZNICE NA OSTRAVSKU v podání Jirky Vobeckého. Společně jsme zavzpomínali nad letitými snímky, došlo i na zajímavé postřehy ze samotného dne konání akce.

13. KVĚTNA

V sobotu 13. května jsme se vlakem vydali na ZÁJEZD DO PARDUBIC, kde v dopravním podniku slavili výročí 65 LET TROLEJBUSŮ.

Po městě se pohybovala řada historických autobusů a trolejbusů, zdánlivě chaoticky, ale oproti dřívějšímu podle předem připraveného a zveřejněného jízdního řádu, takže si každý mohl vybrat, kterým vozidlem a kam se svézt. Bohužel v některých případech zbylo třeba z plánů slevit pro přeplněnost vozidel.

Nás čekala pro naši skupinu dojednaná organizovaná prohlídka areálu dopravního podniku, v rámci které jsme se zasvěceným výkladem navštívili všechna pracoviště. Nás samozřejmě zaujala nejvíce pracoviště související s údržbou a opravami historických vozidel.

Mnozí ostravští kroužkaři se ale skupiny nedrželi a užívali si oslav na svou pest individuálně.

Fotografie: Vlčoun.cz(Michal Fořt)



27. KVĚTNA

Letošní JÍZDY PO JIŽNÍM MĚSTĚ se díky výlukám nesly v lehce jiném duchu než v letech minulých. Na autobusový okruh, který byl stejný jako loni (z Vítkovického nádraží, přes Zábřeh na Dubinu a zpět) byly nasazeny autobusy Ikarus a ŠM11. Tramvaj však pro změnu jezdila z Vítkovického nádraží po polanecké spojce do smyčky Zábřeh a vypravena byla třívozová souprava 50+218+219.



2. ČERVNA

Program 459. schůze byl o SOUČASNÉM STAVU TRAMVAJÍ V HORNÍM SLEZSKU a připravil si jej Aleš Burakowski. Mnoho starších členů si provoz pamatuje v dost hrozném stavu, avšak dnes za pomoci evropských fondů je tato skutečnost pomalu minulostí. Proto byl přiblížen současný stav sítě.



3. ČERVNA

První červnovou sobotu jsme se zúčastnili akce konané pod záštitou Národního divadla Moravskoslezského „NÁVŠTĚVA CÍSAŘE V OSTRAVĚ ANEB TENTOKRÁT PŘIJEDE I SISSI!!!“, kdy jsme po poledni odvezli císaře Františka Josefa spolu s jeho družinou z Hlavního nádraží do centra Ostravy, kde na něj již čekala císařovna a další „krojovaní“, kteří se zúčastnili této velkolepé akce.



10. ČERVNA

Posedmé se letos Dopravní podnik Ostrava zapojil do aktivit OSTRAVSKÉ MUZEJNÍ NOCI a ruku v ruce s ostatními ostravskými kulturními institucemi nechal od 16 do 23 hodin nahlédnout návštěvníky do zákulisí jinak běžně nepřístupných. Ostravská muzejní noc je totiž jedinou možností jak si prohlédnout podstatnou část sbírky historických vozidel ostravské městské hromadné dopravy, představující jedinečný soubor kulturního dědictví, přesahující významem Ostravu a ostravský region.



Vlastní průběh letošní Muzejní noci v dopravním podniku příliš nevybočoval ze zavedeného a víceméně opakujícího se scénáře. V ústředních dílnách na kolejišti přilehlém depozitáři historických kolejových vozidel stály naleštěné tramvaje, z Hranečníku přijela většina historických autobusů a z vozovny na Sokolské ulici byly přitaženy dva trolejbusy i s přívěsem. Nechyběly prodejní stánky s upomínkovými předměty a občerstvením a ozvučení areálu informující o dění. Jediné s čím jsme si neporadili, bylo počasí, které připravilo zamračenou oblohu a občas přeháňku.

Pro zájemce, kterých bylo – možná díky počasí – letos o něco méně než v minulých letech, jsme v půlhodinových intervalech připravili komentované prohlídky vystavených exponátů, jejichž součástí například byla jako každoročně také ukázka manipulace s tramvajovou soupravou na konečné stanici, jak tomu bývalo před půl stoletím. Na krátkou ukázkovou okružní jízdu martinovským areálem se s návštěvníky vydávala třívozová tramvajová souprava v čele s motorovým vozem Brňákem a historické autobusy erena, ešemka a erták a trolejbusy osmička s přívěsem a sedmnáctka, která měla po více jak dvouleté opravě premiéru v novém kabátě, odpovídajícímu stavu po zařazení do provozu v ostravské MHD před necelými dvěma desetiletími.

Na zajištění úspěšného chodu celé této akce se rozhodujícím dílem podíleli členové našeho kroužku a bez nadsázky lze říci, že co do nasazení našeho členstva se jedná o nevýznamnější podnik celého roku. Vždyť Muzejní noc znamená nasazení a dokonalou souhru a součinnost desítek kroužků (a není na tomto místě ani možné uvádět jejich jmenovitý seznam), od těch zkušených, kteří mají organizaci a zabezpečení chodu muzejní noci v malíčku, až po ty, kteří se na takovém podniku podíleli poprvé. A přes drobná zaskřípání náš sehraný kolektiv šlapal jako hodinky. Nesmíme však zapomenout, že zdaleka nešlo jen o ono vydařené (i když také vysilující) sobotní odpoledne a večer, ale o desítky hodin příprav, oprav, čištění a leštění před vlastní muzejní nocí i při úklidu exponátů zpět do depozitářů.

I (a možná zejména) díky našemu kroužku se opět ukázalo, že Dopravní podnik Ostrava má veřejnosti co nabídnout i v oblasti kulturního dědictví, pro všechny návštěvníky byla připravena prezentace určitě nevšedním zážitkem.

Zprávu o letošní Ostravské muzejní noci na půdě Dopravního podniku Ostrava přinesl i Zpravodaj Dopravního podniku Ostrava:

Ostravská Muzejní noc v Dopravním podniku

Dopravní podnik Ostrava letos přivítal v rámci Ostravské muzejní noci 1600 návštěvníků. Tradičně představil svou sbírku historických vozidel, která je jedna z největších v ČR. V areálu dílen v Martinově byl připraven také bohatý doprovodný program a komentované prohlídky depozitáře historických vozidel s průvodci, kteří zájemcům poutavě sdělovali zajímavosti z historie MHD na Ostravsku.

Po celou dobu muzejní noci se přišlo na atrakce DPO podívat asi 1600 návštěvníků, které neodradilo ani deštivé počasí. Další tisíce návštěvníků byly přepraveny ve speciálně vypravených čtyřech tzv. muzejních autobusových linkách, které ve dvacetiminutovém intervalu bezplatně přepravovaly návštěvníky mezi jednotlivými zúčastněnými institucemi.

Ing. Karolína Rycková





30. ČERVNA

Abychom se nescházeli v pátek mezi červencovými svátky a víkendem, sešli jsme se o týden dříve ku 460. schůzi. O program se postaral Radim Janovec se svou přednáškou se VZPOMÍNKAMI NA POVODEŇ V ROCE 1997. Mnozí z nás povodně zažili na vlastní kůži a tak bylo nač vzpomínat, zatímco mladší často nevěřičně kroutili hlavami.



15. ČERVENCE

V půlce července se konaly první z prázdninových trolejbusových jízd. V trase Hlavní nádraží – Most Pionýrů – ZOO celý den jezdil trolejbus Škoda 8Tr. Mezi cestujícími byli také zahraniční návštěvníci zoologické zahrady z Polska a Slovenska, svezení historickým trolejbusem chválili jako milé zpestření.



29. ČERVENCE

Ke konci července se konaly druhé trolejbusové jízdy, při kterých se vystřídaly oba v té době provozní trolejbusy z naší sbírky. Trolejbusy 17Tr a 8Tr se vystřídaly na trase z Hlavního nádraží přes Most Pionýrů k ZOO.





*Neplačte, že jsem odešla,
ten klid a mír mi přejte
jen v srdcích věčnou vzpomínku
si na mne zachovejte.*



*S bolestí v srdci
oznamujeme všem příbuzným, přátelům a známým,
že nás dne 29. července 2017 navždy opustila ve věku nedožitých 62 let*

paní

Magdaléna Eratová

*S drahou zesnulou se rozloučíme
v tichosti v úzkém rodinném kruhu.
Děkujeme všem, kteří tichou vzpomínkou uctí její památku.*

Zarmoucená rodina



4. SRPNA

Uprostřed prázdnin jsme se sešli při 461. schůzi. Po obvyklé první části jsme se cca v 18:00 přesunuli před budovu vozovny trolejbusů, kde již čekal přichystaný Ikarus ev. č. 4070. Tímto vozem jsme začali naši letošní noční jízdu. Vydali jsme se do Hlučína k nádraží po trase linky č. 56. Od vlakového nádraží jsme se přesunuli na hlučinský autobusák, kde jsme způsobili menší kolaps a rozruch. Tak jsme se rychle přesunuli zpět do Ostravy, kde nás na hlavním nádraží čekal připravený trolejbus Škoda 17Tr ev. č. 3902. Po krátké přestávce a rychlém focení obou vozů jsme se vydali po Orlovské ulici před Důl Heřmanice, kde opět proběhlo společné focení. Přidal se také jeden ze tří „Švýcarů“, tedy vozů Solaris Trollino 12AC původem ze švýcarského La Chaux De Fonds. Po focení se oba historické vozy vypravily na terminál Hranečník, kde Ikarus ukončil svou jízdu, dále jsme pokračovali pouze trolejbusem. Avšak jízda byla rychlá a krátká, přímo do vozovny, kde jsme vyměnili 17Tr za 15Tr ev. č. 3511. Tímto vozem jsme přes krátkou přestávku u hlavního nádraží dojeli přes Hladnov až do Michálkovic a poté na 22 hodin zpět do vozovny.

Posezení bylo opět zajištěno spolu s opékáním špekáčků na hřišti Čapkovy sokolovny na Sokolské třídě.





19. SRPNA

Po půli srpna se konaly POSLEDNÍ LETNÍ TROLEJBUSOVÉ JÍZDY DO ZOO. Vypraven byl trolejbus Škoda 17Tr, který se proháněl Ostravou z Hlavního nádraží přes Most Pionýrů ke Stromovce. Byly to první samostatné jízdy „Sedmnáctky“ po rekonstrukci a proběhly bezchybně.

1. ZÁŘÍ

Na úplném počátku září jsme se sešli při 461. schůzi, po které následovalo informování O ZAJÍMAVÝCH MÍSTECH NA TRASE BUDOUCÍHO ZÁJEZDU do Maďarska a Rumunska v podání Roberta Janků.

9. ZÁŘÍ

Počátkem září pořádal DPO oslavy 65 let provozu trolejbusů v Ostravě spolu s DOD ve vozovně trolejbusů na Sokolské ulici. Trolejbusy v Ostravě poprvé vyjely 9. května 1952 na dvou okružních linkách A a B v trase Nám. Republiky – Prokešovo nám. – Jirská osada – Nám. Republiky. Už 12. srpna 1952 byla zprovozněna nová trať do Hrušova na místní nádraží. V bývalé tramvajové vozovně v Hrušově byla také od toho dne umístěna první trolejbusová vozovna napojená na trolejbusovou síť. Provoz byl zahájen sedmi vozy Škoda 7Tr, které byly již po roce provozu později nahrazeny robustními trolejbusy Tatra T400/III. V následujících letech došlo k náhradě tramvaje do Michálkovic linkou 54, následně byly i zbylé linky místo písmen označeny čísly. Došlo k výstavbě dnešní vozovny na Sokolské ulici a postupně se trolejbusová síť rozrůstala až do dnešních rozměrů. Posledním rozšířením je trať na přestupní terminál Hranečník. Nevyhnuło se jí však ani rušení některých tratí, ale o tom na vycházkách. Oslav se zúčastnilo mnoho návštěvníků, kteří hojně využili prezentační jízdy historickými vozidly, které jezdily na dvou linkách. Autobusy jezdily okružně z vozovny, dále po ulici 30. dubna na Nádražní ulici, kdy byl umožněn přestup z tramvají a dále ulicí Suchardovou zpět k vozovně. Trolejbusy jezdily z vozovny přes Most Miloše Sýkory k slezskoostravské radnici, kde využily k otáčení kruhový objezd. Kromě historických vozů a trolejbusu 3801 s dieselaagregátem na zvláštních linkách, byly na linku 101 mimořádně nasazeny vysokopodlažní vozy 14Tr a 15Tr, se kterými tím bylo provedeno oficiální rozloučení, jelikož se blíží konec jejich provozu pod ostravskou měděnou sítí.

Den otevřených dveří byl doprovázen širokým doprovodným programem, stánky mnoha městských organizací, širokou nabídkou občerstvení a také hudební produkcí.



23. ZÁŘÍ

Letošní den železnice se konal v odlehčenější formě než loni. Příčinou bylo pořádání Národní dne železnice v Bohumíně a okolí. Většina našich členů a také potencionálních návštěvníků se proto letos vypravila tam. Naše jízdy se tedy nesly v lehce komornějším duchu. V trase Hlavní nádraží – Výstaviště v půl hodinovém intervalu kurzovaly soupravy 50+218 a 94+269.

27. ZÁŘÍ – 1. ŘÍJNA

Na přelomu září a října jsme se v počtu 27 osob vypravili na tradiční KROUŽKOVÝ ZÁJEZD. Letos to byl zájezd větší, tzv. autobusový směřovaný na pohraniční oblast Maďarska s Rumunskem, kde jsme navštívili města SZEGED, ARAD A TEMEŠVÁR. V příloze jsou příspěvky některých z nás k zájezdu.

27. ZÁŘÍ

Večer ve středu 27. září jsme se sešli na dvoře trolejbusové vozovny, kde jsme obsadili autobus společnosti Arriva Morava a.s., kterým jsme lehce před půlnocí vyrazili směrem na Slovensko a dále do Maďarska.

28. ZÁŘÍ

Nad ránem svátečního dne jsme přijeli do Maďarska, kde jsme začali program prohlídkou trolejbusové vozovny v Szegedu. Z ní jsme se pak trolejbusem ZiU-8 vydali přes město do vozovny tramvajové. Obě vozovny jsou propojeny manipulační kolejí. Po prohlídce obou vozoven jsme se vydali po jednotlivých skupinkách na prohlídku města a projížďku po místní síti. Při pozdním odpoledni jsme se nalodili zpět do našeho autobusu a vydali se přes další hranice do Rumunska. Na hranicích, jelikož Rumunsko není v Schengenském prostoru, jsme prošli pasovou kontrolou, kdy celník prošel autobusem a zkontroloval doklady. Večer jsme dorazili do Aradu, přímo k hotelu, kde jsme byli ubytováni po dvě noci.

29. ZÁŘÍ

Po ránu jsme vyrazili našim autobusem ke starší z aradských tramvajových vozoven, která byla asi dva týdny před svým uzavřením pro pravidelný provoz. Tam nás čekalo překvapení, kterým byl muzejní vůz meziměstské dráhy, kterým jsme se přepravili do nejvzdálenější obce sítě, do městečka Ghioroc. Tam jsme si prohlédli místní tramvajové muzeum a pak jsem se i s průvodcem vydali zpět do Aradu na prohlídku druhé (novější) vozovny. Pak jsme se opět rozdělili na skupinky a vyrazili do města. Ač byl čas neúprosný, všichni stihli shlédnout kus města i tramvajové sítě a mnozí se vraceli občerstvení návštěvou místního pivovaru v pozdních hodinách.

30. ZÁŘÍ

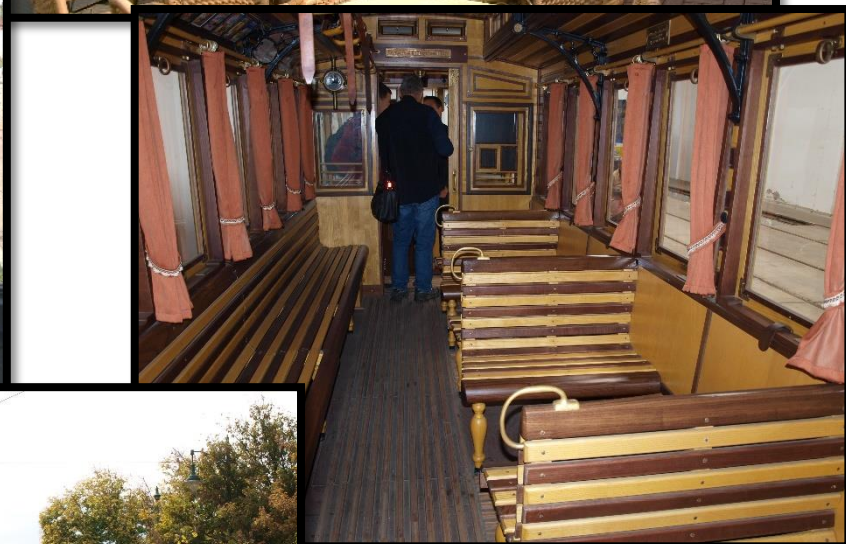
V sobotu ráno jsme se vydali do dalšího místa naší cesty a tím byl Temešvár. Vzhledem k apatii místního podniku, jsme si jen prohlédli čerstvě rekonstruované dopravní muzeum, které v tom čase hostilo uměleckou výstavu. Po zevrubné prohlídce jsme se vydali ubytovat a pak do města, na celodenní jízdenku jsme projezdili kus sítě a podívali se po městě. K večeru jsme se pak vrátili do Aradu, kde jsme byli ubytováni.

1. ZÁŘÍ

Hned po ránu, tedy po snídani, jsme vyrazili autobusem na předlouhou cestu zpět. Netrvali však dlouho a už jsme byli v dalším bodě naší cesty a tím bylo dopravní muzeum v Szentendre nedaleko Budapešti. Po prohlídce muzea a občerstvení jsme se vydali na další kus cesty, který jsme přerušili u největšího chrámu v Maďarsku a to v Ostřihomi. Pak už nezbývalo než se vydat na poslední část cesty do naší republiky. V podvečer jsme dorazili zpět do Ostravy, kde jsme zájezd ukončili.

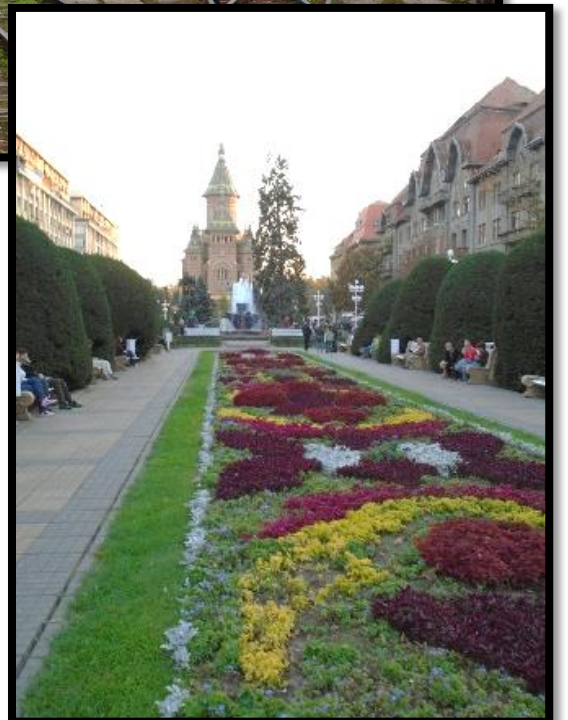
Zájezd lze hodnotit jen a jen kladně. Byla to dopravní zábava koncentrovaná do prodlouženého víkendu. Navštívili jsme řadu míst Maďarska a Rumunska, a mnozí konstatovali, že byli mile překvapeni z čistoty a pořádku hlavně v Rumunsku.

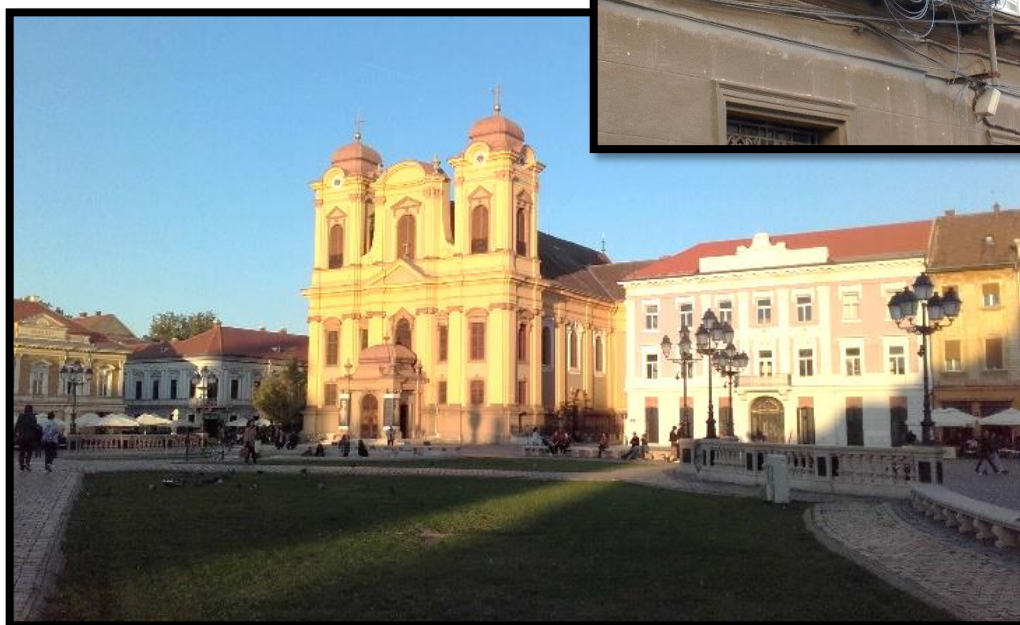
28. ZÁŘÍ – SZEGED



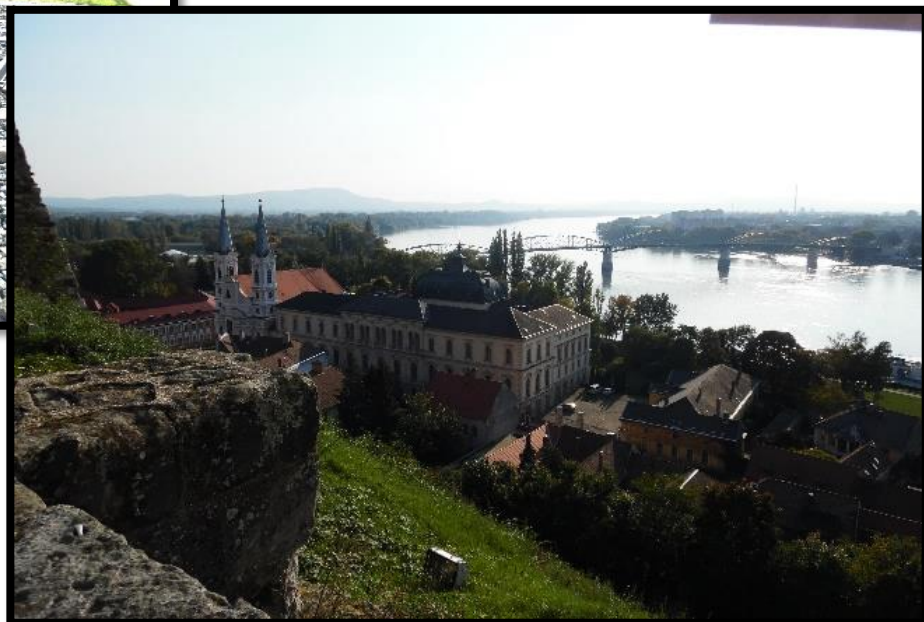
29. ZÁŘÍ - ARAD







1. ŘÍJNA – SZENTEDRE A CESTA ZPĚT DO REPUBLIKY



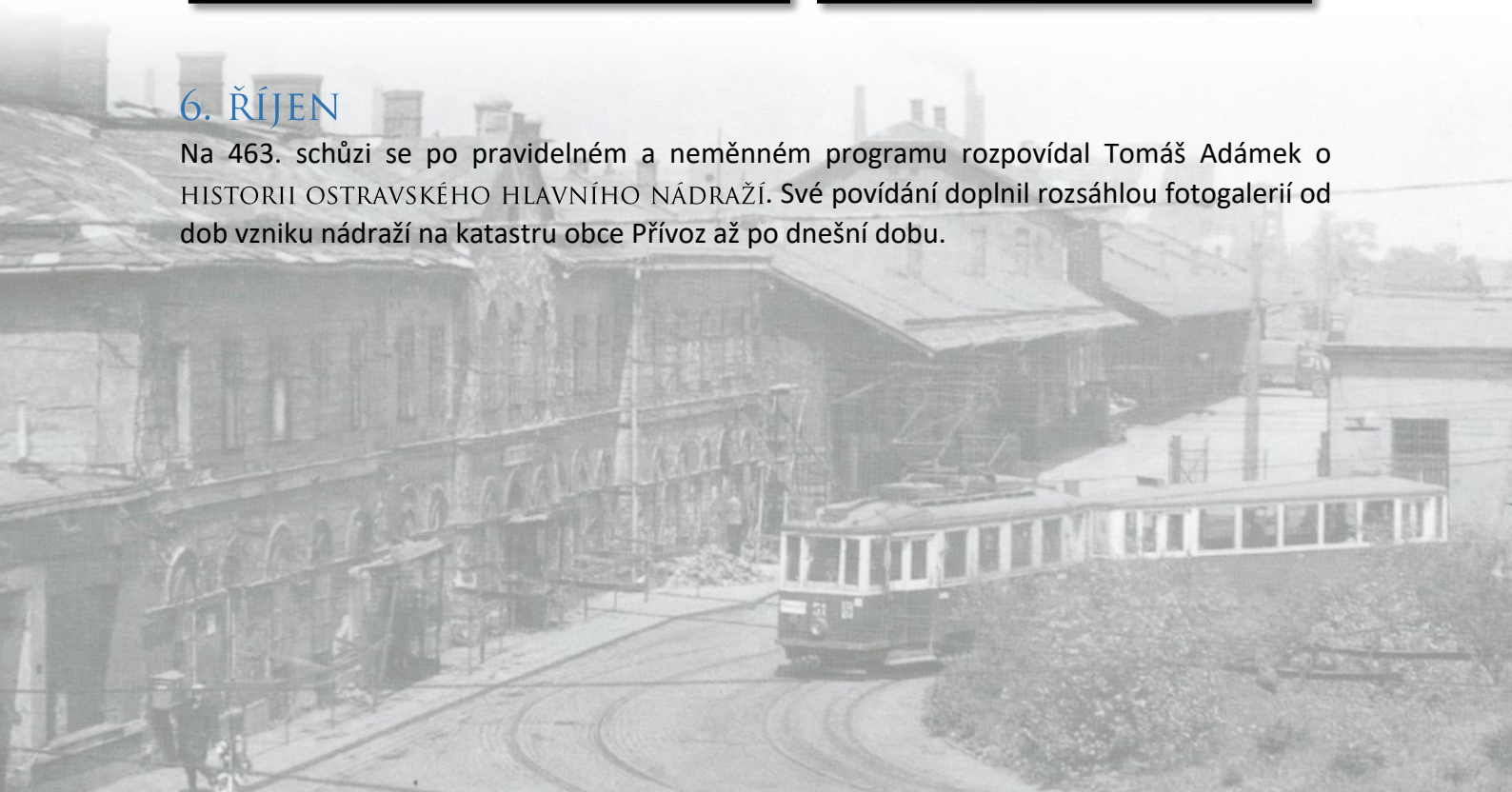
28. ZÁŘÍ

Někteří členové, kteří se nezúčastnili zájezdu, byli ve sváteční den v OPAVĚ NA OSLAVÁCH 65 LET TAMNÍHO TROLEJBUSOVÉHO PROVOZU. Nebyli tam však sami, doprovodili flotilu našich trolejbusů. Oslav se zúčastnily vozy 8Tr, 9Tr a 17Tr a autobus RTO. Vozy se proháněly Opavou spolu s nadšenými cestujícími a sklízeli zaslužený obdiv a uznání. A mnoho návštěvníků také vzpomínalo na doby, kdy se ty starší z nich proháněly Opavou v pravidelném provozu.



6. ŘÍJEN

Na 463. schůzi se po pravidelném a neměnném programu rozpovídal Tomáš Adámek o HISTORII OSTRAVSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ. Své povídání doplnil rozsáhlou fotogalerií od dob vzniku nádraží na katastru obce Přívoz až po dnešní dobu.





21. ŘÍJEN

Třetí a zároveň poslední putování po zrušených trolejbusových tratích bylo tentokrát zaměřeno na Hrušov a Koblov. Vycházky se zúčastnili nejen příznivci trolejbusové dopravy, ale hlavně bývalí řidiči trolejbusů, kteří obohatili tuto vycházku o své vzpomínky.

Sraz byl na zastávce Hrušovské mosty, odkud jsme šli pod mosty, tam jsme se podívali, kde původně byla hrušovská smyčka, pak kolem bývalé chemičky a nad železniční tratí, kde jsme shora zavzpomínali na bývalou železniční stanici a také původní smyčku Hrušov. Nejvíce jsme toho prošli po povodních zrušeném Hrušově, kde zůstaly už jen zarostlé cesty a sem tam, nějaký sloup po trakčním vedení. Mezi zastávkami Žižkova a Riegrova zůstaly zachované nějaké domy, podle kterých jsme se mohli orientovat, kudy vedla trolejbusová dráha.

Vycházka byla zakončena na zastávce Riegrova, kde jsme podle historických záběrů mohli porovnat, kudy vedla tramvajová dráha do Bohumína.



3. LISTOPAD

Listopadová schůze zaznamenala změnu v programu. První část byla opět plná informací z uplynulých i následujících dní týdnů i měsíců. Po přestávce se, však o měsíc dříve, Robert Janků rozpovídal o DOPRAVĚ V ESTONSKÉM HLAVNÍM MĚSTĚ TALLINU, protože za měsíc bude v Tallinu.



25. LISTOPAD

Před koncem listopadu jsme se v počtu 22 členů i nečlenů kroužku vydali do Třince na prohlídku místní provozovny Arrivy Morava. Z Ostravy jsme jeli autobusem SCANIA spol. Arriva. Zájezd pořádal Mirek Halász, který také vše řídil. V Třinci jsme si prohlédli dobíjecí stanici místních elektrobusů Škoda v karoserii Solaris Urbino 12 IV. generace. Následovala projížďka jedním z nich. Po návratu jsme si užili jízdu Karosou B732. Po návratu do provozovny jsme se vydali zpět do Ostravy, kde jsme den zakončili posezením U Jindřišky.



1. PROSINCE

Poslední letošní schůze s číslem 465 probíhala jako vždy a byla doplněna Jirkou Boháčkem a JEHO ZAJÍMAVÝMI FOTOGRAFIEMI Z POLSKA.

2. PROSINEC

Jako každý rok kolem svátku Mikuláše se konaly tramvajové mikulášské jízdy. Letos to připadlo na 2. prosince, kdy vyjela Barborka tentokrát s malým vlekem 219 do ostravských ulic. Cestující si na trasu z vítkovického nádraží přes Polikliniku kolem Hotelového domu a Rodinnou ulici zvykli do té míry, že letošní jízdy byly rekordní. Tržby i obsazenost vozidel byly největší za poslední roky.



22. PROSINEC

Poslední pátek před Vánocemi jsme se sešli u rozloučení s uplynulým rokem. TRADIČNÍ ROZLOUČENÍ se neslo v tradičním duchu na tradičním místě. V restauraci Jindřiška jsme se sešli v počtu cca 25 lidí, kdy někteří přicházeli a jiní odcházeli dle svých možností. Probrali jsme různá více či méně závažná témata, zasmáli jsme se a tím rozloučili s rokem, který se blížil k svému konci.



PŘÍSPĚVKY K ZÁJEZDU:

O co šlo? Kroužek přátel MHD v Ostravě pořádá pravidelné podzimní poznávací zájezdy. Spíše bych měl tedy říci, že Petr F. pořádá výborně zorganizované zájezdy, protože v minulosti udělal tu chybu, že se osvědčil a nyní je hlavním vyjednávačem.

Vozovna společnosti SZKT je překvapivě moderní, na dvoře sice stojí několik vraků vozidel, společně s jedním autobusem Škoda 21ab původem z Ostravy, ale haly jsou rekonstruované. Vozový park je udržovaný, což odpovídá 3. největšímu maďarskému městu, protože podobně jako v Ostravě se dopravní podnik zabývá výrobou pseudonových vozidel pro místní použití. Specialitou Szegedu jsou přestavby autobusů a trolejbusů Škoda 21ab/Tr na úplně jiné trolejbusy s podobným vzhledem z původních skeletů.

Při použití historického ZIU-9, kterým jsem svezl poprvé v životě, jsme se dostali do vozovny tramvajové, kde jsme si prohlédli místa údržby a výpravnu. Rovněž se zde vyskytují vozidla české výroby původem z Německa, protože nic neudělá našinci větší radost než vidět vlastní vozidla, která zná. Poté probíhal volný program ve městě, který zahrnoval návštěvy konečných zajímavých linek a přilehlých občerstvoven jako jedna z tradičních aktivit při výletech s touto skupinou.

Po prohlídce Szegedu jsme nastoupili do autobusu a vydali se za hranice Schengenského prostoru: do Rumunska. Hraničním přechodem jsme projeli bez problému, s potěšením směnili peníze za další měnu a už se ubytovávali v Aradu. Pěkném historickém městě, kde mají historické tramvaje, v denním provozu.

Vozidla pocházejí z různých německých měst, kdy bez větších úprav jezdí ve městě, mnohdy i s původními plány sítě nade dveřmi. Někteří cestovatelé ze skupiny se cítili jako v živém interaktivním muzeu, což ještě umocnila návštěva Depou Tramvaie Dosoftei, kterou za 2 týdny od naší návštěvy uzavírají.

Následovala ještě větší rarita, kterou je meziměstská tramvajová trať Arad - Ghioroc. V běžném provozu horská dráha s rychlostí cyklisty, nicméně my jsme měli objednanu zelenou šipku, historické vozidlo z této trati se stáří 104 let, a tak jsme do muzea a mini městečka dorazili velmi stylově. Zpátky jsme již jeli běžnou linkou se kterou jsme se svezli až do vozovny, ve které sídlí mimo jiné opět české tramvaje T4, protože a opět je tato forma vlastnictví vcelku vtipná. Závěr dne byl opět v podobě objíždění konečných, protože je třeba využít 24 hodinovou jízdenku...

Výlet pokračoval přesunem do Timisoary, dalšího rumunského města, kde jsme navštívili nově opravenou vozovnu/muzeum ve které ten den probíhala vernisáž moderního umění ArtExpo. Na ploše by bylo těžké odlišit kdo přišel s foťákem za uměním a kdo za vozidly, kdyby styl a způsob projevu těchto dvou skupin nebyl příliš odlišný. Jedni obdivovali umělecké ztvárnění tématu lidských práv na tramvaji, druhí nechápavě koukali na zničený vlečný vůz. Iris se výstava líbila, a tak jsme vydrželi déle, zatímco ostatní už pobíhali po městě s foťáky. Stejně jsme se všichni potkali na nádraží, které funguje jako magnet na všechny šotouše. Co nás zaujalo, ne-li naštvalo, je systém chytrých zastávek v podobě displejů. Ty mají za úkol operativně ukazovat čas, kdy vozidlo přijede, nicméně hodnoty minut v Temešváru pocházely z množiny náhodných čísel. Po příchodu na zastávku svítilo do odjezdu 28 minut, po 2 minutách skočil čas na minut 8, poté na 3, zvětšil se na 4, snížil na 2 a pak spoj přijel. Slovy marketérů jsme 10minutovým stáním na zastávce ušetřili 20 minut svého času, ale nejsem si jistý, jestli je to ten správný způsob implementace. V Temešváru nebo místně Timisoře (Timisoara), podle toho, jak máte rádi ohýbání cizích slov, je taktéž pivovar s velmi stylovou restaurací, kam jsme nemohli nezavítat. Měli tu stylové tupláky, což zpříjemňovalo dobu mezi příchody obsluhy.

Po noci zde jsme již nasedali do autobusu, který se vracel domů. Na maďarských hranicích jsme strávili větší půlhodinku pasovou kontrolou - přál bych podobný zážitek všem fanouškům odtržení ČR od EU, protože jsme prostě jenom čekali, až se někdo prolisuje pasy (a to je Rumunsko v EU, jen není v Schengenu). Zajímavostí pro systém detekování anomálií (kdyby tam byl) musel být jeden finský pas v kombinaci s jedním slovenským a většinou českých. No každopádně jsme se dostali přes hranice a za nepatrný moment jsem už vystupoval poblíž letiště na okraji Budapešti, když mi zbývaly 4 hodiny do odletu, zatímco zbytek výpravy pokračoval do Szentende a odtud do Ostravy.

Tramhunting in Hungary & Romania

As said, I had a chance to join the group of dedicated public transportation fans from Ostrava to their trip to Hungary and Romania. The idea behind these trips with the transportation group is to explore the public transportation of a target city, and as a big part of it - to photograph the vehicles. I have become a bit familiar with this crazy hobby, after I met a certain someone called Ivo.

I moved to the home of trolleybuses, from where the bus was going to leave. The organizer of the trip Petr was there. Luckily he was able to speak in English and explained me about the schedule of our trip. This was my biggest concern, because I knew that I will lack the common language with the group. Few of them were able to speak English, some of them bit of German but mostly just Czech. Well, at least I got some practice speaking my very basic "nemluvim česky, ale trochu rozumím" Czech!

The bus was leaving at 11pm, and we spend the first night in there.

Szeged is the third largest city in Hungary and it is located in southern Hungary. We spend the first day there discovering local transportation system, traveling with historical vehicle and enjoying the local treats, such as Fröccs (wine mixed with soda) and Langos (deepfried dough with smetana and cheese). There was a surprising moment when I happened to see a tram with a text "Turku" on it. (Turku is a city in Finland, and not just an ordinary city - my place of birth and home for several years) We did some research about the tram, and got to know that in fact Szeged and Turku are sister cities! The world is so small. In the end of the day we continued to Romania.

Since Romania is not a part of the Schengen-area, a border control came in to our bus to check the passports from all the passengers. After this formality, we were allowed to continue towards our second destination; Arad. We arrived to our (quite luxurious) hotel and went to explore the "folklore" of the city by going to a pub.

In the next day we had again some programme with the local transportation company. We had the opportunity to explore old trams and to go for a ride with an old train. It was actually really cool since it was only for our group to use. We felt ourselves like very important people while traveling towards our destination - by using common railways with our special train.

Next day we went to Timisoara, another city in western Romania. There we were supposed to go to the tram-museum, but when we got to the place we noticed that there was another event going on. The event was called Art Expo, they had a modern art exhibition - which I really enjoyed. There were also trams in the area, so our group was more or less satisfied even though one tram was "ruined" with art.

After three intense days with trams, trolleybuses and beer, it was time to head back to Czechia. We left Ivo near to the airport of Budapest and started our journey back to Ostrava. On the way we stopped at the border of Hungary and Slovakia, which was divided by a huge river.

I had really nice time in the trip, and afterwards I have to say that I changed my opinion of their crazy hobby. It is not that crazy, it is actually quite fun to travel somewhere to travel with local transportation! It is an effective way how to see the city where you are, and to enjoy the culture and the company at the same time. I am thankful that they took me to their trip, and shared their passion towards their hobby. And, I think it was not the last time I'll attend a trip like this!

Iiris Ranta

Volný překlad posledního odstavce:

Strávila jsem vskutku příjemný čas na zájezdu a musím říct, že jsem změnila názor na ten jejich šílený koníček. Není tak šílený, je to opravdu taková tichá zábava cestovat někam kvůli cestování místní dopravou! Určitě je to zajímavá možnost jak poznat město, kde jste, a také si užít místní kulturu a společnost najednou. Jsem velice šťastna, že mě vzali na tento zájezd a sdíleli se mnou vášeň svého koníčka. A doufám, že to není naposledy, kdy jsem byla na takovém zájezdu jako tento!

Po přihlášení s manželem na tento zájezd, jsme ani jeden nevěděli co od návštěvy těchto států můžeme očekávat. Měli jsme smyšlené pocity, obavy, ale i radost někam vycestovat.

Vzhledem k tomu jak Rumunsko bylo kdysi dávno „zaostalé“ a v Maďarsku docela velká chudoba, moc nás potěšilo, vidět oba státy stát pevně na nohou.

Při příjezdu do Maďarského města Szeged, jsme se ubytovali v hotelu XE-MAR***, který na pohled neměl chybu ☺. Ve městě jsme navštívili trolejbusovou a tramvajovou vozovnu. Na začátku jsme měli tu čest vidět pohřebiště některých vozů, kteří už mají svou kariéru za sebou. Následovala exkurze do interiéru vozovny. Z pohledu ženy byla vozovna až moc čistá a vše pěkně uspořádané. Vždy mě moc potěší, když se můžu svést něčím historickým ☺.

Cesta historickým trolejbusem byla výživná. Krásný interiér a ty pohodlné měkké sedačky byly úplně fajn. Ty mám ráda ve všech vozech. Trolejbusem jsme dojeli do vozovny tramvají. V Szegedu nemají mnoho tramvajových linek, ale i tak to byla pěkná podívaná. Následovalo volnější odpoledne, kde jsme si prohlídli město. Největší krásou je největší náměstí Dóm tér, kde je postaven největší Voitivní kostel, po obvodu náměstí je historická stavba, kde nyní sídlí lékařská fakulta. Při návštěvě tohoto náměstí jsme byli svědky, jak místní studenti nahrávali píseň, nejspíše do nějaké místní televizní stanice. Po krásném stráveném dni jsme museli Szeged opustit a vydali jsme se do dalšího města Arad a to už bylo v Rumunsku. Velice nás překvapilo to, že je to jiné časové pásmo. Byla to jen hodina, ale i tak to šlo poznat ☺. V Aradu jsme hned ráno navštívili vozovnu. Náš autobus nás vysadil kousek od ní, poněvadž k vozovně nebyla vhodná příjezdová cesta. Šli jsme po kolejích, po kterých jsme si mysleli, že už nic nejedí. Za nedlouho jsme byli vyvedeni z omylu. Byli jsme v šoku, jak mohou jezdit po takových kolejích. Nejen, že byly křivé, ale to, že jim chybělo ukotvení kolejnic, nebo že některé pražce byly shnilé, místy už ani nebyly, to jim nevadí. Při porovnání s Českou republikou je to mazec. Na druhou stranu, když se podívám zpětně na tramvaje v Aradu do interiéru, mají je čistší, než některé tramvaje u nás. V Aradu mají tramvaje dovezené z Německa, popisky na nich mají originální z Německa, poněvadž není to pro ně důležité. Místní lidé si na to tak zvykli, že jim to nevadí. Také v Aradu jsme měli tu čest svést se historickým vozem. Tentokrát to byla tramvaj. Touto tramvají jsme jeli až na konečnou nejdelší trati v Aradu a to do vesničky, která se jmenuje Ghioroc. Je vzdálená 23km od Aradu. Nazpátek jsme jeli už normální linkovou tramvají. Byl to velký zážitek. V životě jsem nejela jednou linkou víc jak hodinu. Při cestě do Ghioroc jsme navštívili malinké, ale za to pěkné muzeum tramvají a služebních vozidel. Při příchodu jsme měli tu čest občerstvit se hroznovým vínem přímo z révéového keře ☺. Jakmile jsme dorazili do Aradu, navštívili jsme krásně zrekonstruované hlavní nádraží. Z venku byl zachovaný štít historické budovy a interiér byl v moderní podobě. Vše bylo překvapivě čisté a zachovalé. Měli jsme odvahu a na nádraží jsme prošli vlak Arpad R 3111 ve směru Arad – Oradea. Pocit z návštěvy tohoto vlaku nebyl moc příjemný. Připadala jsem si jako bych se vrátila o několik desetiletí nazpátek. Z mého hlediska byl vlak v dezolátním stavu a nejspíše bych v něm necestovala ☹.

Třetí den našeho výletu jsme hned ráno odcestovali do města Timisoara. V tomto městě jsme navštívili jen muzeum drážních vozidel. Bohužel k vidění byli jen čtyři drážní vozidla. Timisoara je nádherné město s mnoha památkami. Celé město je z větší části zrekonstruováno. Timisoara se může chlubit jak svými památkami, tak stavbami pravoslavných kostelů. Ve městě jsme strávili mnoho času. Byl čas úplně na vše. Velice mě zaujaly trhy typické pro Rumunsko. Babky oblečené do svých klasických, pro nás historických oděvů, nabízely úplně všechno ☺. Nešlo si nevšimnout síťových kabelů visících jen tak po štítech všech staveb, končících v klubku smotaném na sloupu veřejného osvětlení. Místy kabely visely jen tak nezajištěn. Tyto kabely trochu kazily atmosféru a vzhled města, ale pro mě osobně to bylo nejhezčí město, které jsme navštívili. Město jsme si také projeli různými tramvajemi. Staršími i novějšími. Kupodivu jízda starší tramvají byla o mnohem lepší a příjemnější, než jízda novější tramvají.

Ačkoliv jsme nechtěli, výlet jednou končí a museli jsme vrátit zpět do České republiky. Během cesty zpět jsme stihli ještě navštívit muzeum MHD v Szentendre u Budapešti. Bylo to moc pěkné muzeum, kde neměli jen drážní vozidla, ale měli také krásné zmapovanou a popsanou historii jak a kdy začala MHD jako taková v této oblasti fungovat.

Po celý zájezd jsme byli skvělá parta. Bez ohledu na věkové rozdíly se všichni se všema bavili a smáli se všemu možnému ☺. Autobus i páni řidiči byli úžasní, cestu moc dobře zvládli, všude krásně zaparkovali i tam, kde šlo opravdu o chlupy ☺. Jsem moc ráda, že jsem se mohla také zúčastnit tohoto zájezdu.

Moc bych chtěla poděkovat a sklonit poklonu organizátorovi Petru Fridriškovi za odvahu, péči a vůli zorganizovat tak náročný zájezd. Byl to pro mě moc velký zážitek a přeji Petrovi mnoho úspěchů v dalších organizacích.

Anežka Míčková

TAK TO BYL ROK 2017 ...



A CO SKRÝVÁ ZA VRATY
TEN NÁSLEDUJÍCÍ?