

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.



Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a.s.

červen 2009

PLZEŇSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY, a.s.

oslavte s námi

110 LET VEŘEJNÉ DOPRAVY V PLZNI

Vítáme vás na Dni otevřených dveří 27. 6. 2009

Program:

09,00 – 10,00 - konvoj historických a moderních tramvají

(průjezd městem bude přibližně v půl desáté)

trasa: Slovany – náměstí Republiky – sady Pětatřicátníků – náměstí Republiky

čtyři historické tramvaje:

Křižík, T1, T2, T3, a čtyři současné

10,00 – 17,00 - Výstava vozidel na náměstí Republiky a doprovodné akce

10,00 – 16,00 – Jízdy historických vozidel nejstarší provozuschopná tramvaj v ČR Křižík:

Palackého – U Zvonu a zpět

tramvaje T1, T2 a T3:

vozovna Slovany – sady Pětatřicátníků a zpět

historické autobusy ŠL 11, ŠD 11, RTO:

náměstí Republiky – vozovna Cukrovarská ulice – Slovany

historické trolejbusy:

9 Tr, 17 Tr – na zvláštních trolejbusových linkách

10,00 – 16,00 – Prohlídky technického zázemí PMDP

– budou s průvodci v návaznosti na příjezdy historických vozidel z náměstí Republiky

- vozovna Slovany

- měnárna Slovany

- vozovna Cukrovarská ulice

Historické tramvajové vozy v Plzni

č. 18 „Křižík“

Vůz č. 18 vyjel dne 29. června 1899 při zahájení tramvajového provozu do plzeňských ulic jako první. Pochází z první dvacetivozové série dvounápravových obousměrných vozů, které pro město Plzeň navrhl ing. František Křižík, který vozové skříně vyrobené plzeňskou továrnou Václava Brožíka vybavil i unikátní elektrickou výzbrojí. Z provozu byl vyřazen až ve druhé polovině šedesátých let, od kdy je již evidován jako vůz historický. K vidění tak byl při zvláštních příležitostech jako zahajování provozu na nových tratích, výročí založení dopravního podniku apod. V letech 1994-1995 se podrobil rozsáhlé renovaci a kompletní rekonstrukci, odstraněny byly veškeré úpravy, které se na něm v průběhu jeho pravidelného provozu provedly (zasklení



plošin řidiče, demontáž dřevěného ochranného rámu, změna barevného provedení a další designové změny) a byl tak uveden do původního stavu, odpovídajícímu roku 1899, kdy byl vyroben. Od roku 1995 se tedy s tímto vzácným skvostem – nejstarší provozuschopnou elektrickou tramvají ve střední Evropě a možná i na světě, můžeme setkat při zvláštních jízdách městem.



č. 121 „Té jednička“

Vozy T1 byly první řadou jednosměrných velkokapacitních vozů americké koncepce PCC, jejichž výrobce byl národní podnik Tatra Smíchov spolu s dodavatelem elektrické výzbroje ČKD Stalingrad. V letech 1955-1957 bylo do Plzně dodáno celkem 33 „Té jedniček“ (č. 101-133). V osmdesátých letech bylo v době nedostatku nových vozů zakoupeno dalších šestnáct starších tramvají z Prahy, kterým byla přidělena čísla 11-17 a 19-27. Plzeň byla posledním městem v tehdejším Československu, kde se v pravidelném provozu T1 objevovaly. Rozloučení s „Té jedničkami“ proběhlo až 4. dubna 1987. Současný historický vůz č. 121 se podařilo zachovat díky členům dopravních nadšenců z plzeňského Tram-Bus-Clubu, jimiž byl opatřen modrým nátěrem, aby se od tehdy unifikovaného červeno-krémového nátěru odlišoval a sloužil tak pro přepravu dětí z mateřské školy, s níž měl tehdy DP patronát.

č. 133 „Té dvojka“

V letech 1960-1962 bylo do Plzně dodáno 26 tramvají T2 z produkce ČKD označených čísly 134-159. Jed-

nalo se o nového, modernějšího nástupce jednosměrných velkokapacitních vozů T1, vycházející též z americké koncepce PCC. Na rozdíl od ostatních měst byly v Plzni provozovány až do května 1989, kdy se naše město s „Té dvojkami“ rozloučilo, v původním provedení – tedy s jedním středovým reflektorem a typickým „fousem“. Své poslední kilometry najížděly na lince č. 3, vedené ze Skvrňan do Frunzeho ulice (dnes Mozartova), kam od roku 1986 vedl první úsek tramvajové trati vedoucí nyní až do Bolevce.



Současný vůz T2 č. 133 byl původně vyroben pro DP Ostrava, kde byl pod číslem 612 provozován od ledna 1959 až do roku 1995, kdy jej odkoupil v době nedostatku vozů DP města Liberce, aby až do léta 2006 vozil označen jako č. 23 cestující například i na meziměstské úzkorozchodné trati 1000mm do Jablonce nad Nisou. Díky vstřícnosti DPML, a.s. a úsilí některých „nadšenců“ z plzeňského dopravního podniku se podařilo za symbolickou cenu tramvaj odkoupit a přepravit do Plzně. Nyní postupně prochází opravami a úpravami, aby se co nejvíce přiblížila vzhledu plzeňských „Té dvojek“. Číslo 133 jí bylo přiděleno proto, že rokem výroby se řadí před plzeňské

T2 a číslo 133 je také zajímavé tím, že původní T1 nesoucí toto označení, byla po těžké nehodě osazena karosérií z vozu T2.

č. 192 „Té trojka“

Vozů T3 bylo do Plzně v několika sériích dodáno mezi lety 1964 – 1987 celkem 128 kusů. Jedná se o nástupce T2 a je to jeden z nejrozšířenějších tramvajových vozů na světě a v různých modernizovaných provedeních se s těmito vozy můžeme setkat i v současné době.

Vůz č. 192 byl vyroben v roce 1976 a zachován je ve stavu, ve kterém dojezdil v roce 2004. Kromě první verze žlutého městského nátěru (bez šedého pruhu) v něm najdeme mnoho dalších odlišností oproti současným provozovaným vozům (např. stará polouzavřená kabina řidiče s původním vybavením a ovladači, původní zářivkové osvětlení, absence informačního a odbavovacího systému, dnes již téměř v provozu nevídané nepolstrované laminátové sedáčky cestujících a další). Záměrem je též postupné uvedení vozu do stavu po vyrobení v roce 1976.



9.6.2009 Jan Šlehofer,
Jiří Trnka

Hromadná doprava v Plzni - historie i současnost

MĚSTO V POHYBU

110 let

Plzeňských městských dopravních podniků

Jiří Rieger
Jiří Kohout
Petr Mazný



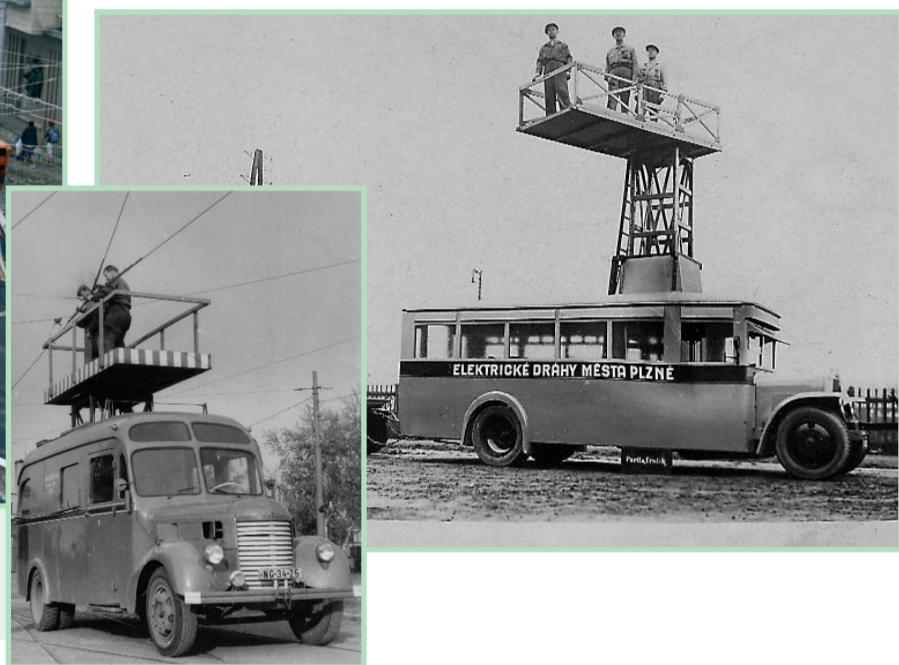
Za samozřejmou součást tváře města Plzně jsme se naučili vnímat starobylé kostely, vznešené měšťanské stavby, zeleň sadového okruhu a jistě také kouzlo krajiny modelované řekami plzeňského soutoku. Od roku 1899 je součástí plzeňského genia loci také tramvajová doprava. Stačí pohlédnout do archivů historických snímků a kolorovaných pohlednic a hned uvidíme: město Plzeň se pyšně prezentovalo širokými bulváry, výstavnými městskými domy a městskou elektrickou dráhou. Zavedením tramvají se Plzeň rázem zařadila mezi světové metropole a centra technického pokroku. Byly to právě tramvaje a pouliční osvětlení, které dávaly dřívějším středověkým sídlům punc modernosti a osvíceného vizi-onářství.....

... těmito slovy začíná kniha MĚSTO V POHYBU s podtitulkem „110 let Plzeňských městských dopravních podniků“ autorů Jiřího Riegera, Jiřího Kohouta a Petra Mazného. Na stovčtin stránkách přináší několik set fotografií z historie i současnosti městské hromadné dopravy v Plzni.

U příležitosti dnešního Dne otevřených dveří vám z ní přinášíme malou ukázkou. Samotnou knihu si můžete za 290 Kč zakoupit nejen dnes, ale i v příštích dnech v Zákaznickém centru Plzeňských městských dopravních podniků na Denisově nábřeží č. 12.



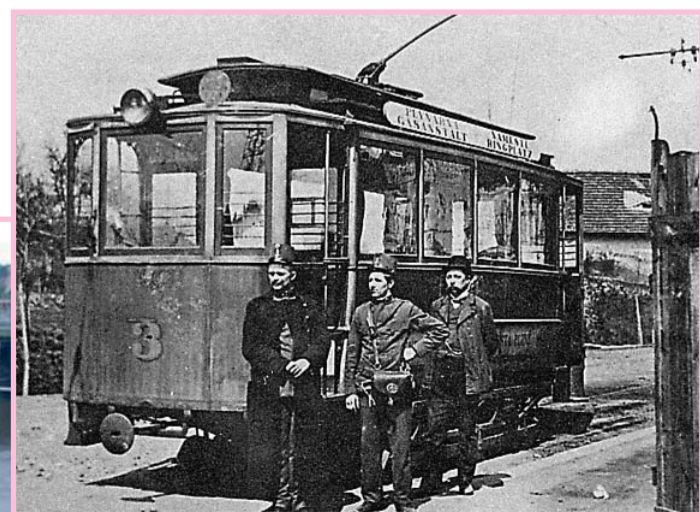
„Moderní montážní vozy měly své předchůdce nejen v šedesátých letech, ale už v roce 1933. Původně sloužila k údržbě trolejového vedení jen dvoukolá kára se šestimetrovým žebříkem.“



„První ženou v dopravní službě v Plzni byla v roce 1917 paní Stupková. První řidičkou autobusu se u nás stala v roce 2005 Dagmar Kallošová.“



„V roce 1929 se na Klatovské třídě zdvoukolejňovala tramvajová trať. A v roce 2003 se rekonstruovala v sádkách Pětatřicátníků.“



„V letech 1911 – 1912 jezdila tramvaj na trase z náměstí Republiky k plynárně, Nehrozila jí tedy „námořní doprava“, jako její nástupkyni za povodně 13. srpna 2002.“