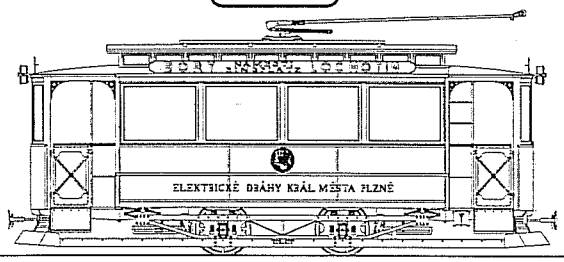
INFORMACE MHD

TRAMVAJKLUB BRNO

Číslo 226

Brno 31. ledna 1998



Vychází 12x ročně. Vydává Tramvajklub Brno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna a Technickým muzeem v Brně. Pro členy a čekatele Tramvajklubu Brno zdarma. Redakce a technické zpracování Ing. Roman Šiler, Renčova 14, CZ – 621 00 Brno, tel. (05) 772138, fax (05) 41218918 a Ing. Tomáš Kocman, TMB - areál MHD, Holzova 4, CZ – 628 00 BRNO, tel. (05) 44211050. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno. IČO: 48513342, bankovní spojení: COOP banka Brno, č. ú. 041101—0113572101/3700. Individuální i hromadné objednávky pouze písemně. Roční předplatné 150,– Kč.
Náklad 280 výtisků. Podávání novinových zásilek povoleno Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2—2532/93 ze dne 21. 7. 1993.

Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná dne 3. 3. 1997 v 17^{00} hod. ve velkém přednáškovém sále školního střediska DPMB v Pisárkách. Na programu bude mimo jiné komentovaný seriál diapozitivů s tématikou »Vozy T2 v Brně«, který připraví Zdeněk Nesiba.

Zdeněk Nesiba

Výroční zpráva předsedy Tramvajklubu Brno

Vážení přátelé,

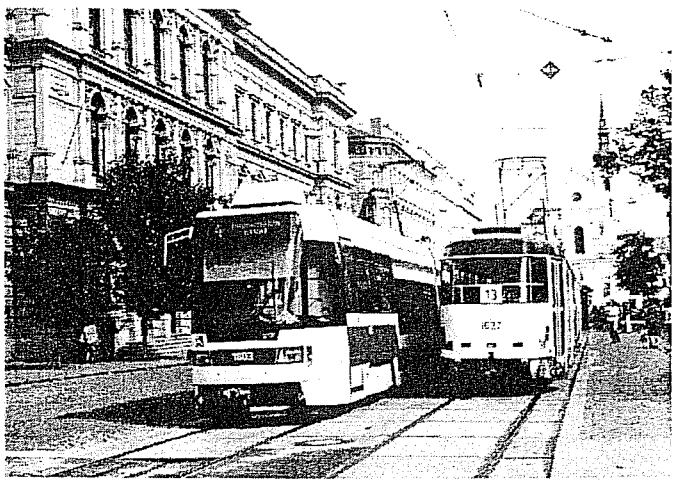
v úctě k dodržení tradic a hlavně stanov našeho spolku scházíme se opět po roce, abychom se poohlédli, co se nám za uplynulý rok podařilo. Navíc letos po dvouleté přestávce zvednutím ruky dáme hlas kandidátům do výboru Tramvajklubu na další dvouleté období.

Rozhodující díl naší činnosti je v pravidelně svolávaných členských schůzích. Konaly se vždy každé první úterý v měsíci, nesešli jsme se jen v srpnu v období dovolených a prázdnin. Účast pohybující se mezi 70 až 80 členy svědčí o tom, že schůze táhnou a že je o ně zájem. Největším magnetem jsou zprávy z aktuálního dění v brněnské i jiné dopravě, protože na hlavní část schůze, která je vždy tématicky zaměřena, zůstává již jen zhruba polovina přítomných. To stojí za zamyšlení. Ukazuje to totiž na určitou povrchnost zájmu o dopravu, protože to aktuální dění je pomíjivé a jen jeho malá část má nárok na historické zaznamenání. Tématicky zaměřené promítání nebo přednáška proniká hlouběji do podstaty problému, a to již bohužel mnohé nezajímá. Ale to je jen takové moje posteskнutí, zájem se nikomu nedá nařídit, ten lze pouze vzbudit poutavějšími tématy i jejich zpracováním.

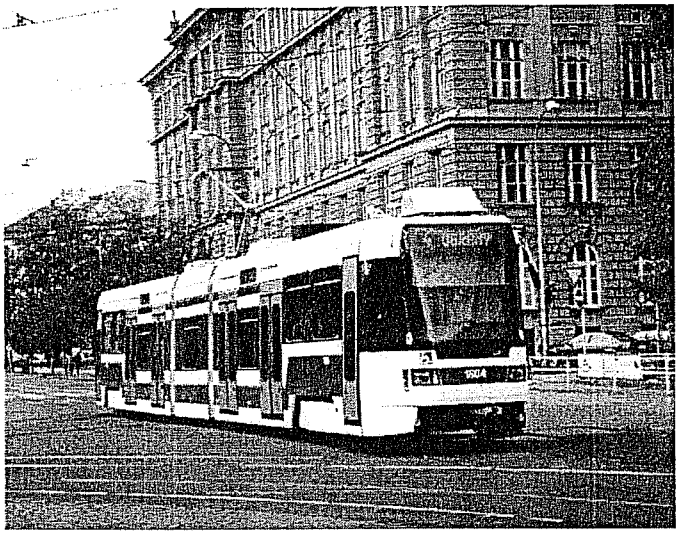
Spokojeni můžeme být s fungováním spolkové knihovny. V malém prostoru se před každou schůzí tísní zájemci o výpůjčky, kteří si vybírají podle svých zájmů. Zlepšila se i situace v dodržování výpůjční doby, takže zajímavé tituly se zavčas vracejí, aby byly k dispozici dalším zájemcům. Ty nejčastěji vypůjčované začínají chátrat fyzicky, takže knihovníci se budou muset poradit s jejich ochranou vhodnými obaly.

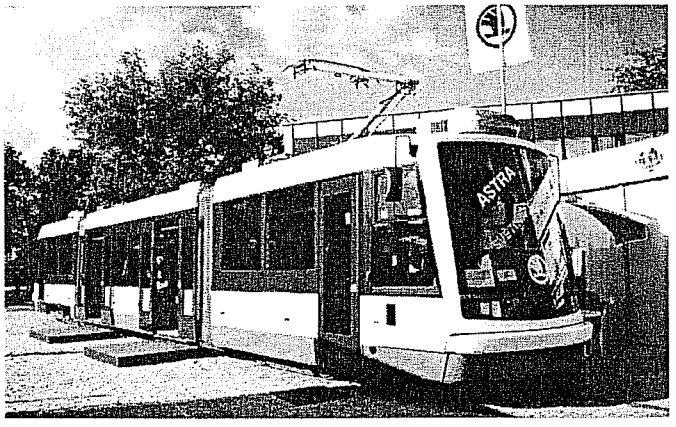
Zájezdová činnost se v loňském roce kromě velmi hodnotného zájezdu do zahraničí rozrostla i o zájezd po tuzemsku. Ten zahraniční je přes všechny přínosy pro většinu členů pro značnou délku nepřijatelný. Ostatní jsou pak informováni o průběhu, poznatcích a zážitcích prostřednictvím členských schůzí. Je ale škoda, že nikdo z účastníků není ochoten sepsat článek do INFORMACÍ MHD, aby se s tím nejzajímavějším mohli seznámit všichni abonenti. Loňský tuzemský zájezd byl uspořádán do Ostravy, účast byla nad očekávání vysoká a péče hostitelů příkladná. Naladěni tímto trendem chystáme na letošek tuzemské zájezdy dva – jeden v květnu třídenní do Liberce a druhý na podzim jednodenní do Dukovan a Jihlavy. Pevně věřím, že na oba zájezdy se přihlásí dostatečný počet zájemců. Nenaplněný autobus je samozřejmě dražší a cena pro jednotlivce pak vyjde neúměrně vysoko. Drahota pak může odradit další zájemce, což má za následek opětovné zvýšení ceny a posléze zrušení zájezdu.

Blíží se významná výročí brněnské dopravy. V roce 1999 tomu bude 130 let, kdy se na území Brna, jakožto prvního města v tomto státě, roztočila kola vozů koňky v městské dopravě. Další výročí je v 50 letech provozování trolejbusové dopravy, i když tentokrát to český primát není. K oběma výročím chceme podle svých schopností a možností přispět. Alfou a omegou takových akcí jsou vzpomínkové jízdy historických vozidel, leč právě to pro nesjízdnost muzejní tratě pro tramvaje není možné. Vznikají aktivity na opravu, iniciované novým vedením DPMB.



Nové tramvaje dodané do Brna v roce 1997 je již možno pravidelně vídat v ulicích města. Souprava T3R evid. č. 1665 + 1666 sjíždí na lince č. 12 ulicí Husovou směrem k nádraží, nízkopodlažní vůz RT6 evid. č. 1803 na lince č. 4 se míjí s vozem T3 evid. č. 1627 na lince 13 u zastávky „Česká". Foto září 1997 © Tomáš Kocman.





V září 1997 najížděli tramvaje RT6 první kilometry v provozu s cestujícími, zatímco vůz Škoda Astra měl na brněnském výstavišti svou premiéru. Foto © Tomáš Kocman.

Vše je samozřejmě závislé na finančních možnostech, ale spousta dobrého vzniká z nadšení fandů. Myslím, že není příliš odvážné tvrdit, že členové Tramvajklubu se zařadí mezi ty, kteří se na mnohém budou podílet. K oslavám trolejbusovým by bylo úchvatné spatřit pod trolejemi trolejbus 6Tr, který před 50 lety zahajoval. Jediné dochované vozidlo je provedené v řezu, takže se budou prověřovat možnosti uvedení do provozuschopného stavu. Tady nadšení moc nepomůže, ke slovu musejí přijít odborníci, kteří se po doplnění chybějících dílů pokusí trolejbus oživit. Bez pozitivního přístupu vedení DPMB a zejména trolebusové provozovny by to vůbec možné nebylo.

V této výroční zprávě budu trochu osobní. Rozhodl jsem se totiž nekandidovat již do výboru, takže moje sedmnáctileté předsedování končí. Každý člověk prochází ve svém životě vývojem zájmů a koníčků a moje aktivita ve folklorním dění začala převažovat. Ne že bych ztratil zájem o dopravu, ale z časových důvodů bych se funkci nemohl věnovat dostatečně. Budeme se na akcích Tramvajklubu vídat dál, stejně tak jako budu plnit dílčí úkoly, jimiž mě nový výbor pověří. Navíc je naděje, že nový předseda v čele výboru vnese nového ducha do celé činnosti. Děkuji všem za spolupráci.

Ivan Nedělka

Oznámení

Vydavatelství WOLF připravuje na rok 1998 vydání materiálů, které se týkají městské dopravy v Opavě a Jihlavě. Všichni příznivci MHD jsou zdvořile žádáni o zapůjčení fotografií tramvají a trolejbusů, které v uvedených městech jezdily. Jde zejména o záběry trolejbusů ze začátku provozu a z 60. a 70. let, dále o záběry vozidel elektrické dráhy z celého období provozu. Termín zapůjčení – březen 1998 nebo dříve, adresa – Čechova 18, 400 07 Ústí nad labem, tel. – fax: 047/68963. Na spolupráci se těší

Vojtěch Wolf

Vážení kolegové

Vojtěch Wolf

srdečně vás zdravím z Ústí nad Labem a dovoluji si reagovat na článek Romana Šilera „Dopravní politika aneb politika v dopravě", který byl zveřejněn v Informacích MHD č. 225 (resp. na jeho část, týkající se mé nabídky a vydavatelské činnosti).

Ohrazuji se proti tvrzení autora textu, že převzetí příspěvků a abonentů Informací MHD mělo za cíl postavit na nohy časopis Městská doprava, který vydávám. Důvodem mé nabídky mělo být spojení dvou tiskovin zabývajících se problematikou MHD, které se mohlo stát prvním krokem k vytvoření silného a kvalitního periodika pro oblast MHD.

Časopis Městská doprava má stejně jako Informace MHD nad sebou „damoklův meč", kterým však není podřízení se termínu schůze (Městská doprava není spolkovým časopisem). Tím „damoklovým mečem" je v každém dalším čísle nabídnout čtenářům pokud možno stejnou kvalitu – zajímavými příspěvky počínaje a kvalitní grafickou úpravou včetně barevné obálky konče. To rozhodně není lehký úkol, ale ohlasy čtenářů, jejich zájem přispívat a zapůjčovat fotografie mě v úsilí dělat dobrý časopis podporují. Mimochodem – autoři článků publikovaných v časopise Městská doprava nejsou honorováni, přesto se již určitý autorský tým kolem časopisu semknul. Až na výjimky se jedná o autory přespolní a zatím nikomu nepřipadá divné, že musí své texty posílat do Ústí nad Labem. Ani já za svou práci pro časopis nepobírám žádný plat nebo honorář.

Určitou nevýhodou časopisu Městská doprava je čtvrtletní periodicita. Z tohoto důvodu jsou publikovány texty zachycující akce v MHD dlouhodobějšího nebo trvalého chrakteru. Přesto všechno si myslím, že časopis Městská doprava plní přesně tu úlohu, která je v článku p. Šilera popisována v šestém odstavci na straně 7. Časopis Městská doprava není určen úzké skupince organizovaných zájemců, lze jej volně zakoupit (zatím v Ústí nad Labem, Praze a Ostravě) a při mých cestách jej používám jako vlastní propagační materiál – dostane se tedy do ruky opravdu leckomu (od provozovatelů MHD, přes pracovníky na magistrátech, až po výrobce pohybující se v oblasti MHD). To vše si tento časopis může dovolit díky svému nákladu, který se pohybuje v rozmezí 1800 až 2200 výtisků.

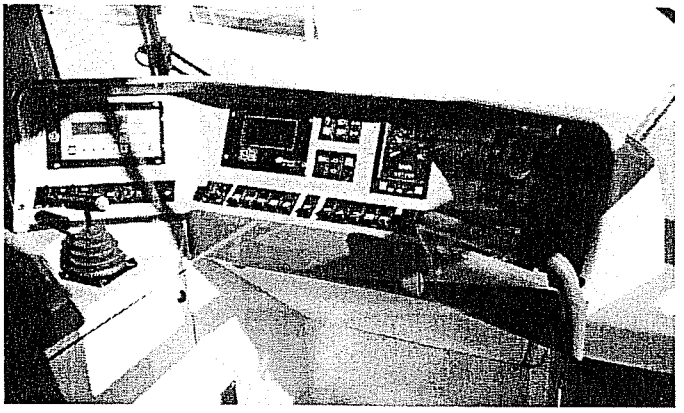
Ještě jedna věc. Velmi odvážné je tvrzení autora textu, když tvrdí, že značná část čtenářů Informací MHD nemá zájem o časopis Městská doprava. Projdu-li jména v adresáři Tramvajklubu a porovnám se svou předplatitelskou evidencí, zjišťuji, že více než 50% členů Tramvajklubu (a tedy abonentů Informací MHD) mělo v roce 1997 časopis Městská doprava předplacený. Zajímalo by mě rovněž, z jakých jiných důvodů nežli z důvodů obsahových by neměli čtenáři o časopis Městská doprava zájem. Žádné další rozumné mě nenapadají. Závěrem přeji výboru i všem členům Tramvajklubu úspěšný rok 1998 a Informacím MHD řadu spokojených čtenářů.

Vojtěch Wolf je vydavatelem časopisu Městská doprava a člen Tramvajklubu Brno

Apel

Jiří Ježek

K napsání následujících řádků mně vedla úvaha Ing. Romana Šilera v Informacích MHD č. 225 s názvem „Dopravní politika aneb politika v dopravě". Obsahuje některé nepřehlédnutelné myšlenky a otazníky vyplávající z dnešní reality v dopravní politice, zpracované velmi



Pohled na zadní čelo, stanoviště řidiče a interiér tramvaje Škoda Astra. Foto © Tomáš Kocman.

zajímavým a zasvěceným způsobem. Domnívám se, že tento článek redakčná rada patřičně nedocenila a slušelo by mu více, kdyby byl zařazen na titulní stranu jako úvodník, kam by svou důležitostí a závažností obsahu určitě patřil.

Po jeho přečtení jsem si totiž uvědomil, že náš Tramvajklub má vlastně štěstí když má ve vedení takové odborníky a současně nadšence pro věc, kteří jsou schopni a ochotni naplňovat časopis „Informace" autorsky stále novými zprávami, informacemi a zajímavostmi, zejména s brněnskou tématikou, jež nás – členy klubu – nejvíce zajímají. Z tohoto pohledu je úloha Tramvajklubu, díky vedení plného invencí, nápadů, energie a též i z dalších důvodů zmíněných ve výše citovaném článku, jednoznačně pozitivní.

Obsah předchozích řádků nás, členskou základnu zavazuje, že nemůžeme a nesmíme nechat tu úzkou autorskou skupinu (zmíněnou v citovaném článku), aby jen ona plnila časopis „Informace" svými příspěvky. Je to vyčerpávající a je to v tom nedoceněná obětavost. Měli bychom i my, řadoví členové pomoci a přijmout výzvu alespoň k občasnému písemnému vyjádření svého názoru nebo myšlenky ke zveřejnění na stránkách časopisu. Nejsou dostačující jen ústní debaty, které vedeme, neboť ty nic neřeší a informace v nich řečené, ať už pravdivé nebo zkreslené, se nikoho prakticky nedotýkají. Pokud je však taková myšlenka či kritický postřeh, názor napsán a je to černé na bílém, už upozorňuje svým obsahem trvale na svou existenci. Takový příspěvek, je-li dobrý a progresivní, má naději, že nezapadne. Má naději, že někoho povolaného upozorní, vyprovokuje. Má naději, že může i přispět k lepšímu image hromadné dopravy.

Milí přátelé, kolegové. Važme si práce autorského kolektivu, který každý měsíc horko těžko naplňuje a vydává „Informace MHD" v dnešním rozsahu osmi stran. Nemáí to snadné, nepodceňujme proto výzvu, která zazněla v článku Ing. Romana Šilera a která prosí o spolupráci při naplňování našeho časopisu. Mohlo by se totiž stát, že bychom mohli sklouznout zase k informacím na jedné strojopisné straně A4, a to si – upřímně řečeno – nepřejeme a ani nechceme připustit. Aby se tak nestalo, záleží také na nás, na členech Tramvajklubu, nesmíme být jen „mlčící většinou"!

Přejme si, aby tento apel byl impulzem pro mnohé kolegy, kteří do této doby neprojevili zájem napsat nějaký příspěvek, nebo nepovažovali za nutné se takto projevit, aby v sobě našli sílu alespoň tímto způsobem udržet časopis Tramvajklubu „Informace MHD" ve stávající kvalitě a rozsahu.

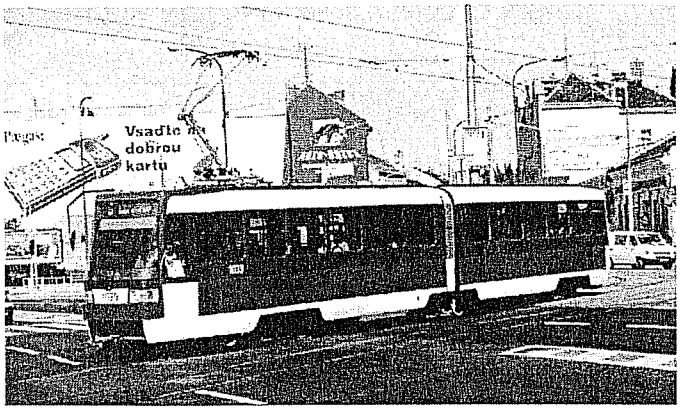
Oba předchozí příspěvky jsou reakcí na jeden článek. K tomu druhému mohu dodat snad jen to, že kritika je obecně samozřejmě nepříliš příjemná, ale i výrazně opačně laděný text vzbuzuje podobné pocity. Navíc pak člověk nesmí příliš zaklánět hlavu s vědomím nebezpečí zatékání do dutin při dešti. Měl jsem štěstí, že text překlepal do stroje kolega Tomáš Kocman, čímž mu zato děkuji. Za apel jinak děkujeme společně – samozřejmě PIŠTE!

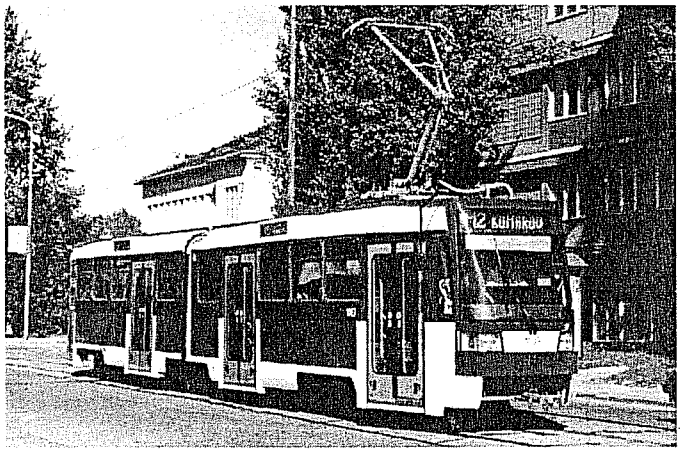
První příspěvek, či vlastně dopis od kolegy Vojtěcha Wolfa z Ústí nad Labem se týká pasáže o popsané nabídce na sloučení časopisů Informace MHD a Městská doprava. Omlouvám se za silný výraz zmiňující potřebu »postavit na nohy svůj časopis«. Samozřejmě to byla informační zkratka a neměl jsem v úmyslu vyjádřit situaci skomírání nebo krachu časopisu Městská doprava. Vycházel jsem pouze z vlastního pocitu nespokojenosti s úrovní Informací MHD, neboť i já a mí kolegové podílející se na sestavování jednotlivých čísel bychom raději viděli plnohodnotný celostátní časopis. Proto předpokládám, že podobně smýšlí i pan Wolf, o čemž nakonec svědčí i sama nabídka. »Postavit na nohy« pak znamená »zlepšit úroveň« – a to autor poznámky určitě chce.

Co se týká deklarované pochybnosti o chuti autorského kolektivu Informací MHD zasílat články do Ústí – vůbec mi nevadí, že jde právě o Ústí nad Labem – naopak. Jsem velmi rád, když existuje jakákoli aktivita mimo Prahu nebo Brno. Jen sám tuším, že komplikace navíc – tedy po napsání článku ještě jeho zasílání kamkoli – ještě více utlumí pracovní aktivitu přispěvatele. Plně si uvědomuji vyjímečnou solidnost přespolních přispěvatelů. Zde bych chtěl na odiv všem dát příklad Ing. Jana Krejčího z Plzně, který nejen že pošle příspěvek i s fotografiemi, ale v případě, že pošta takový doporučený dopis nedá do správné poštovní schánky a potom jako nevyzvednutý pošle zpět do Plzně, je schopen pokus o zaslání zopakovat. Tento případ se stal již 2×. Naposledy jsem na poště způsobil již značný „kravál", neboť vedení poštovní schránky je placená služba, přičemž mi bylo přislíbeno, že Ing. Krejčímu bude poštou uhrazena ztráta na marně utracených známkách. Doufám, že tuto poněkud slabou poštovní náplast již dostal. Pokud tedy nadále Ing. Krejčí na Informace MHD nezanevře – smekám.

Situaci kolem nabízeného sloučení obou časopisů jsme dlouze diskutovali na schůzi výboru Tramvajklubu Brno, přičemž problém byl konzultován i s některými dalšími členy spolku. Je pro nás všechny značným překvapením, že něco kolem 70 členů Tramvajklubu má časopis Městská doprava předplacený – to je skvělé. Z výboru to však není nikdo, ale nemusíme vědět samozřejmě všechno. Zbývajících 50% členů brněnského spolku pak o ústecký časopis nemá zájem z důvodů např. zcela lokálního zaměření (kdy žlábková kolejnice nezamontovaná do brněnské dlažby pro ně prostě není) nebo jim nevyhovuje obsah článků jinak, jsou i tací, pro které je vydávání dalších peněz nemožné (tento aspekt se neodvažuji hodnotit), někteří si uvědomují, že zkrátka nemusí mít všechno (například ze skladovacích důvodů). Já sám bych uvítal i citlivější zacházení s písmem při sazbě – přemíra fontů je na úkor celkové uhlazenosti. Nejsem však ani písmomalíř nebo grafik, tato kritika mi vlastně nepřísluší. A nakonec – část zbývající sedmdesátky členů Tramvajklubu Brno o časopisu Městská doprava možná ani něvěděla – po této diskusi si časopis jistě objedná.

Faktem tedy zůstává, že zánikem Informací MHD jiný časopis prakticky nic nezíská. I já jsme měl ten pocit, že můžeme plnit úlohu informačního pojítka např. pro olomoucký a ostravský spolek. Není tomu tak. Ing. Tomáš Potěšil, který dlouho sestavoval olomoucké Informace tamního spolku, se v současnosti z časových důvodů v zaměstnání odmlčel – bohužel to také neznamenalo získání jeho zajímavých článků pro brněnský časopis.





Vozy K2R evid. č. 1039 a 1003 na ulici Dornych v září 1997. Foto © Tomáš Kocman.

Až bude mít na koníčka opět čas, začnou vycházet olomoucké Informace...

Ano – nemáme to nikdo lehké. Na závěr bych měl dvě věci. Pro mimobrněnské přispěvatele předkládám adresu, na kterou je možno zasílat příspěvky do Informací MHD s tím, že nemohou být poštou odloženy do nesprávné schránky. Navíc jde o adresu, respektive kancelář, kde je časopis kompletně technicky zpracovávám: ELFA spol. s r. o., Hudcova 76, 657 97 Brno. Druhou věcí je drobné oznámení, že probíhá příprava barevné obálky našeho časopisu – tedy barevné ve smyslu barevně předtištěného trvale se opakujícího záhlaví s logem spolku a s barevnou malůvkou tramvaje. Zbytek bude samozřejmě i nadále černobílý, včetně obrázků.

Roman Šiler

— AKTUALITY —

Novinky z brněnské MHD

Výše prostředků na obnovu vozového parku předpokládá v roce 1998 následující dodávky:

• Nákup 5 tramvajových vozů tříčlánkových na bázi obousměrných tramvají KT8 s nízkopodlažním středním dílem. Vozy by měly mít předsuvné dveře, které budou vyhovovat i zvýšeným nástupním ostrůvkům s obrubníkem 30 cm nad temenem kolejnice.

• Nákup 10 trolejbusů 21tr, tedy provedení solo. Tato vozidla by měla sloužit na obnovu vozového parku, takže se nepočítá s jejich nasazením na linky trolejbusů obsluhované autobusy.

• Nákup 17 autobusů KAROSA 931 a 5 autobusů KAROSA 941. Kloubové autobusy budou přiděleny do garáží Slatina, naopak z garáží Medlánky se počítá s vyřazením dalších autobusů IKARUS. S nákupem autobusu ŠKODA 21AB se z důvodů vysoké ceny a ne nejlepších zkušeností ze zkušebního provozu v Brně a pravidelného provozu v Ostravě nepočítá.

• Rekonstrukce 5 tramvají K2 s designem Ing. Kotase, ale se skládácími dveřmi současného provedení. Dveřní pohon dodá firma IFE.

• Rekonstrukce 3 tramvají T3 s výzbrojí TV 8 s rekuperací bez změn karoserie.

• Rekonstrukce několika autobusů s prodloužením životnosti ve firmě Zliner.

Ivan Nedělka

MHD v Ostravě

Jiří Boháček

• Nízpodlažní „škodovka" je ve zkušebním provozu bez cestujících se zátěží v podobě kolejnic. Dosavadní hodnocení vozidla je převážně kladné, velmi pozitivně je hodnocena elektrická výzbroj. V rámci soutěže na podnikem poptávaná nízkopodlažní vozidla je již známa oficiální cena Astry – 26,6 mil. Kč.

• Druhý trolejbus 17Tr je již v normálním provozu s cestujícími.

• V pátek 30. 1. 1998 byly uskutečněny TBZ nových vozů T6, které byly následně zařazeny do provozu. Přímým následkem bude vyřazení zbývajících vozů T2.

• V sobotu 14. února 1998 bude uskutečněna akce „rozloučení s vozy T2 v Ostravě". Naposledy bude vypravena jedna zbývající dvojice na vlak 7/405, což je dělená služba s přechodem vozů mezi linkami. Pro zájemce o fotografování je jízdní řád následující:

4^{48}	z vozovny, linka 9	Nová huť, jižní brána	5^{20}
5^{28}	linka 9	Vřesinská	6^{07}
6^{26}	linka 7	Výškovice	6^{57}
7^{09}	linka 7	Vřesinská	7^{40}
8^{00}	linka 17	Dubina	8^{29}
8^{39}	linka 17	Vřesinská	9^{08}

V 9^{00} je sraz zájemců o akci na Vřesinské. Další program bude se dvěma soupravami již bez cestující veřejnosti. Trasy dalších jízd po domluvě.

Jako historický bude zachován vůz evid. č. 681, který by měl být uveden do stavu po prodělané GO na začátku 80. let. Vůz by měl dosta červený lak a původní prosklenou zástěnu za řidičem. Dvojice čelních reflektorů a laminátová sedadla tak zůstanou zachována.

Novinky v Plzni

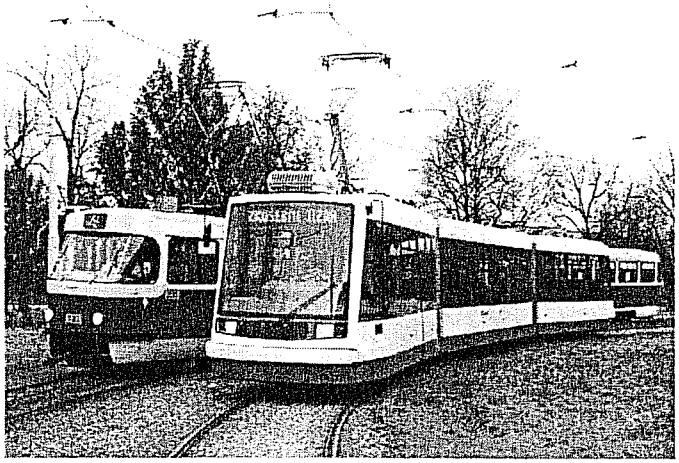
První prototyp tramvaje Astra ukončil zkušební provoz bez zátěže v Plzni dne 24. 11. 1997. Do té doby najezdil na všech tratích 2982,8 km. Po úpravách výzbroje pro opačnou polaritu v troleji a podvozků z hlediska profilu kol, byl prototyp na trajleru převezen 4. 12. 1997 do Ostravy.

Ve výrobním závodě Škoda, Dopravní technika spol. s r. o. proběhlo postupné oživení druhého prototypu (žlutého) výr č. 025. Dne 19. 12. 1997 vyjel na zkušební koleji vlastní silou. Dne 5. 1. 1998 bylo vozidlo převezeno do vozovny Dopravních podniků. Dne 23. 1. 1998 byla vykonána TBZ. Tramvaj obdrží evid. č. 301 a bude s ní zahájen zkušební provoz se zátěží.

Jan Krejčí

Jízdní řád IDOS v Olomouci

Dopravní podnik města Olomouce, a. s., vydal ke dni 18. 10. 1997 „Zimní jízdní řád Integrovaného dopravního systému Olomoucka (IDOS)". Útlá brožurka vhodná svými rozměry do kapsy (podobně takto kdysi vypadaly jízdní řády ČSD pro Moravu) obsahuje nejdříve část s



Astra výr. č. 024 typu LTM 10.08 (inter. ozn. typu – 0350) na koneč. linky č. 4 »Bory« s vozem T3. Foto 23. 11. 1997 © Jan Krejčí.

přepravními podmínkami a tarifem MHD. Za ní následují jízdní řády tramvají, t. j. linky č. 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9 (uspořádání podobně jako brněnské „sešitové" jízdní řády). Zbytek tvoří jízdní řády autobusů – linky č. 11 až 19, 22, 24 až 27, 29, 30, 39, 41 „Bariera", 42 a autobusové linky ČSAD 717, 728, 737, 770; to vše nejprve pro pracovní dny a následně pro dny pracovního klidu. Čísla linek autobusů ČSAD jsou posledními trojčíslími z běžného označení ČSAD, v tomto případě 890 717 atd. Zajímavostí je, že tento způsob číslování je převzat i pro linky tramvají a autobusů DPMO (895 001 až 895 042) – šestimístné označení je uvedeno na každém jízdním řádu malými písmeny vedle velkých číslic označujících linku běžným způsobem (1 až 42).

Soubor jízdních řádů lze získat za 10 Kč např. v předprodeji jízdenek před budovou hlavního nádraží směrem k (nedávno vyloupené) poště a ještě Vám do něj bude vsunut svazek změněných jízdních řádů některých autobusů k 13. 12. 1997.

Alan Butschek

— Z PROVOZU —

Co všechno lze ukrást.

Ivan Nedělka

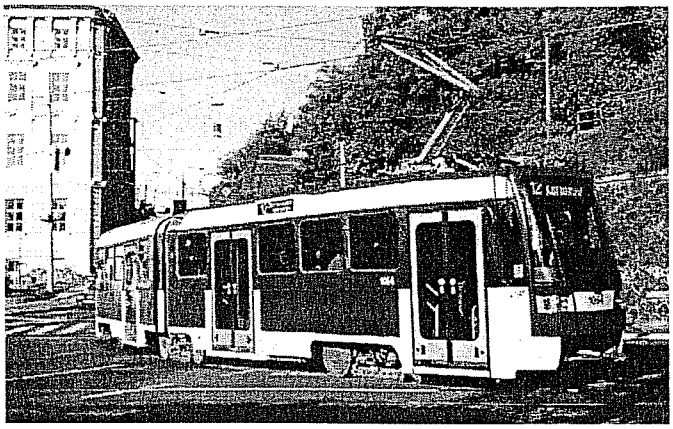
Pevně věřím, že tento časopis čtou jen příznivci dopravy, kteří mají zájem o její fungování a ne devastaci a že tedy následující řádky neposlouží jako návod k trestné činnosti.

Všichni provozovatelé osobní hromadné dopravy mají zkušenosti, co všechno lze zcizit. Směrové tabule a linková čísla jsou ozdobou mnoha pokojů na studentských kolejích. Už mě napadlo, zdali v Brně na tramvajových linkách 12 a 13 a autobusové lince 53, které lze nazvat studentskými, by nebylo lepší každému studentovi v prvním ročníku linkové číslo věnovat, třeba by pak nebylo nutno je během roku neustále doplňovat. Dále se ztrácejí označovače jízdenek, sedadla, zastávkové sloupky, jízdní řády, linková čísla ze zastávek a další věci, což však lze přičíst spíš vandalismu než majetkovému prospěchu. Už byly ukradany i tramvaje, vzápětí však byly nalezeny. Zloději pak bylo zřejmě obtížné tramvaj přemístit někam na soukromou dráhu nebo dobře uschovat na pozdější časy, tak ji odložil a zbaběle uprchnul. Na muzejní trati do Líšně se ztratily kolejnice, trolejový drát i napájecí kabely, jejichž zcizování je zajímavou kauzou. Na této téměř třikilometrové trati byly z areálu muzea pozorovány skupinky sehnutých lidí, a tak se MUV-69 vypravil podívat se, co že je tam tak zajímavého. Sehnutí se pak rychle napřímili, zahodili krumpáče a uprchli do polí. Osádka nářadí posbírala a odvezla do Líšně. Za čas se tato příhoda opakovala. Tak muzeum přišlo k nebývalému množství nářadí pro kopání, pozbylo však napájecí kabely.

Další kapitola zcizování v Brně nastala v noci z neděle 25. na pondělí 26. ledna 1998. Tramvaj 3/10 vyrazila na první spoj na Stránskou skálu a při zpáteční cestě náhle bum a čelní sklo před řidičem bylo propíchnuto trolejovým drátem namířeným proti tramvaji. Jednalo se o vůz evidečního čísla 1018, tedy T3R nového vzhledu s tvrzeným čelním sklem, které vypadalo jako po průstřelu, ale nevysypalo se. Na měnírně byl v čase 4^{55} hodin zaznamenán výpadek zkratem, leč po znovuzapnutí napaječ držel. Po chvíli jela naproti tramvaj 5/10. Když přijela k tramvaji 3/10, řidič náhle před sebou spatřil visící nosné lano s izolátorem před oknem. Zastavit nestačil – bác – a tentokrát se čelní sklo (vůz ev. č. 1102) vysypalo. Pak se začalo zjišťovat, co vlastně stalo. Někdo v noci odstřihl nad kolejemi směrem do centra 100 metrů trolejе. První tramvaj od centra projela bez problémů, ale když se vracela, v místě s odstřiženou trolejí vyletěl sběrač vzhůru, narazil na nosné lano, to se přetrhlo a vymrštilo tak, že zůstalo viset přes trolej ve směru z centra. Izolátor tohoto lana pak visel přímo proti oknu druhé tramvaje.

Zatím se neví, jak se zloději nahoru dostali. Vybrali si ale místo prostého vedení (kousek výš je vedení řetězovkové) a prostor tzv. výměnného pole, tj. kde jeden napínaný úsek střídá druhý. Tam jsou dvě troleje v déle cca 50 metrů na sebou, takže lup je dvojnásobný bez nutnosti popojíždění. Zakotvení trolejе na stožáru je ale poměrně vysoko, takže žebřík zřejmě nepoužili a o využití plošiny lze pouze spekulovat. Celý prostor je v zářezu a maskován keři, takže mohli pracovat klidně. Že pracovali s trolejí pod napětím, svědčí o jejich znalostech i zručnosti.

Lupem získali cca 89 kg měděné trolejе, za což ve sběrně mohli utržit 3 až 4 tisíce Kč. Škoda na tramvajích a poškozeném vedení činí několik desítek tisíc. Morální škodu způsobenou tím, že trať byla 4 hodiny nesjízdná a náhradní autobusovou dopravu v tomto úseku nelze zavést, není možno vyčíslit.



Vůz K2R evid. č. 1064 na křižovatce Husova - Nádražní dne 27. 10. 1997. Foto © Tomáš Kocman.

Pokud vím, není to v nedávné historii první případ. Asi před pěti lety se chystala k zahájení provozu novostavba trolejbusové trati v Ostravě na Hladnovské ulici, kde rovněž kdosi ukradl do rána trolej. Naštěstí byla skladem zásoba, takže slavnostní zahájení se přece jen konalo.

Co proti tomu dělat? Vést nepřetržitý provoz v celé síti, zjednat bezpečnostní službu na hlídání, instalovat televizní kamery? Těžko radit, nakonec z jiných zlodějských aktivit je známo, že lapkové jsou nesmírně vynalézaví.

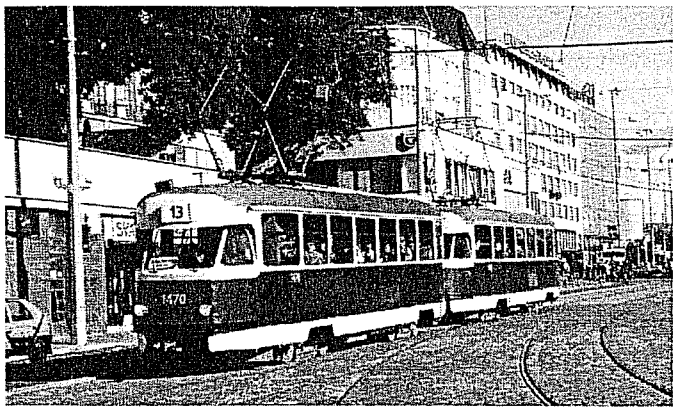
Rekonstrukce tramvají v DP Brno – pět let elektrických výzbrojí TV8

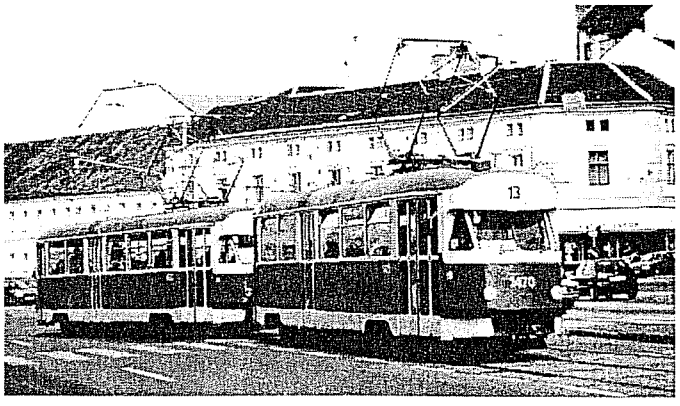
Tomáš Kocman

Stejně jako ve většině ostatních měst s tramvajovou dopravou vyvstává i v Brně problém postupného stárnutí vozového parku tramvají, přičemž na nákup nových vozidel jsou k dispozici jen velmi omezené prostředky. Problém je o to tíživější, že ani v posledních patnácti až dvaceti letech nedosahovaly dodávky nových vozidel požadovaného počtu. Vždyť při faktické životnosti tramvaje kolem třiceti let představuje průměrná roční potřeba minimálně deset nových vozů. Od roku 1982, kdy byla zahájena výroba tramvají T3SU pro československé dopravní podniky, by tak mělo být do Brna dodáno minimálně 150 vozových jednotek. Ve skutečnosti bylo do roku 1990 zařazeno do provozu 49 vozů T3SUCS a 23 vozů KT8. V následujícím období bylo ještě možno zakoupit v roce 1993 dalších pět tramvají KT8 a o dva roky později dvacet modernizovaných vozů T6A5. V přepočtu to tedy představuje pouze 125 vozových jednotek. Vzniklá situace byla částečně řešena i nákupem šesti vyřazených tramvají z Prahy a Bratislavy (vozy původních evid. č. 6522, 6548, 6549, 6572, 6443 a 7710). Nově zařazené tramvaje umožnily zrušit téměř všechny vozy T2 a velkou část článkových tramvají K2 z let 1966 a 1969.

Jednou z cest, jak lze stále narůstajícímu stárnutí vozového parku tramvají čelit, je prodloužení životnosti vybraných tramvají prostřednictvím jejich modernizace. V tomto ohledu má Dopravní podnik města Brna dlouholeté zkušenosti. Již od poloviny 70. let přistoupil v rámci generálních oprav tramvají T2 k jejich rekonstrukci, při níž byla dosazena výzbroj tramvají T3, zářivkové osvětlení, nový řídící panel a bylo změněno uspořádání sedadel. Z 94 tramvají T2 tak bylo v letech 1976 až 1983 rekonstruováno 80 vozů. Dalším příkladem může být tyristorizace 47 tramvají T3 a tzv. malá modernizace článkových vozů K2. Cílem těchto úprav však nebylo prodloužení životnosti vozu, ale zhospodárnění provozu a zlepšení jízdních vlastností.

To Dopravní podnik města Brna sledoval i v období po roce 1990. Na prvním místě šlo o náhradu elektrické výzbroje TR37 se zrychlovačem u téměř nových tramvají T3SUCS. Když v roce 1992 nabídl podnik ČKD Trakce výzbroj TV8 s GTO tyristory, umožňující navíc rekuperaci elektrické energie při brzdění, byl jako první v rámci velké prohlídky rekonstruován vůz 1616. Po vystavení na veletrhu Autotec v červnu 1992 byl oživen a v září téhož roku nasazen do zkušebního provozu bez cestujících. Spolu s dalším rekonstruovaným vozem 1634 absolvoval 25. listopadu 1992 technicko – bezpečnostní zkoušku a od ledna 1993 byla souprava vozů s výzbrojí TV8 nasazena do zkušebního provozu s cestujícími na špičkové lince 20 ze Stránské skály přes Pisárky do Bystrce. Vůz 1634 navíc obdržel čelní a boční převíjecí transparent Brose a o něco později i polopantograf Schunk.





Souprava tramvají T2 evid. č. 1470 + 1462 dosud stále ještě jezdí na lince č. 13. Počátkem roku 1998 bylo v ČR v provozu s cestujícími celkem 18 vozů tohoto typu - 2 v Brně, 8 v Liberci a 8 v Ostravě. Foto © Tomáš Kocman.

Sériové rekonstrukce byly zahájeny již na podzim roku 1992. Do ústředních dílen byla přistavena souprava vozů 1637 + 1638. Šlo o první velkou prohlídku vozů z poslední série tramvají T3SUCS 1635 až 1652, dodaných v roce 1989 do vozovny Pisárky. Kvůli problémům z dodávkou dalších kompletů výzbroje TV8 však byla tato dvojice vozů zprovozněna až v srpnu 1993. Mezitím již další dvě soupravy (1651 + 1652, 1643 + 1644) obdržely standardní velkou prohlídku a u jiných vozů byla modernizace oddálena provedením ještě třetí střední prohlídky.

Rekonstrukce nejstarších vozů T3SUCS ze série 1604 až 1619, která byla do provozu zařazena počátkem roku 1986, jsou již prováděny v rámci generálních oprav. První byla o prázdninách roku 1994 dvojice vozů 1605 + 1617. Na většinu z patnácti tramvají 1620 až 1634 z roku 1987 nebyla dosud při velkých prohlídkách výzbroj TV8 dosazena, a to hlavně z kapacitních důvodů ústředních dílen. Výjimkou je samozřejmě druhý prototyp 1634 a dále vozy 1621, 1624 a 1625. Pod vůz 1608 byly při opravě zavázány modernizované podvozky 7Ro, jejichž rekonstrukce byla provedena ve Škodě Plzeň a v Královopolské strojírně. Souprava 1608 + 1606 pak až do května 1996 absolvovala zkušební jízdy se zátěží bez cestujících. V roce 1998 budou pravděpodobně zahájeny generální opravy druhé série tramvají T3SU (evid. č. 1620 až 1634, rok výroby 1987), při nichž by mělo být rekonstruováno zbylých jedenáct vozů.

Rekonstrukce tramvají T3SU probíhaly v období od roku 1992 následovně:

1992:	1634 + 1616
1993:	1637 + 1638, 1641 + 1642
1994:	1647 + 1648, 1645 + 1646, 1649 + 1650, 1605 + 1617, 1639 + 1640
1995:	1635 + 1636, 1607 + 1611, 1608 + 1606, 1624 + 1625
1996:	1609 + 1621, 1604 + 1619, 1651 + 1652
1997:	1643 + 1644, 1614 + 1613, 1610 + 1612

Protože se přes počáteční těžkosti a dětské nemoci, které se projevily především u vozů evid. č. 1637 + 1638 a 1641 + 1642, výzbroj TV8 v provozu osvědčila a zhlediska jízdních vlastností a hospodárnosti provozu přináší prokazatelný pokrok, vznikla myšlenky na její využití i pro další typ tramvaje.

Tím jsou článkové šestinápravové vozy K2. Z původního počtu 132 vozů jich od počátku 90. let zůstalo v provozu 113 a jsou dosud vypravovány na víc než polovinu vlaků. Zejména v době mimo přepravní špičku je ve srovnání se spřaženými soupravami jejich využití hospodárnější. Slabinou těchto tramvají je především náchylnost ke skluzu při rozjezdu i brzdění, stejně jako kotoučová brzda středního jalového podvozku, která buď brzdí málo, nebo naopak snadno způsobí smyk. Největším problémem je však celkově špatný stav karoserie, což vedlo k tomu, že u tramvají K2 nebyly prováděny druhé generální opravy a nejstarší vozy byly v období 1988 až 1992 rušeny. Východiskem z této situace mohla být pouze rekonstrukce, spojená s celkovou opravou zkorodovaného skeletu karoserie. Protože však ústřední dílny Dopravního podniku města Brna nemají pro takový rozsah prací dostatečnou kapacitu, byl již vyřazený vůz evid. č. 1006 počátkem roku 1994 převezen z vlečky dopravního podniku v žst. Brno – Královo Pole do Královopolské strojírny. V dubnu téhož roku byl jako druhý na opravu přistaven vůz 1018. Práce na obou vozech však probíhaly poměrně zdlouhavě, takže byly dokončeny až v srpnu 1995. Holé karoserie obou vozů s novými čely byly převezeny zpět do dopravního podniku. Vůz 1006 byl dopraven do ústředních dílen na dokončení rekonstrukce, vůz 1018 byl zatím odstaven ve vozovně Pisárky.

První rekonstruovaný vůz se veřejnosti představil v březnu 1996 na tiskové konferenci ve vozovně Pisárky, ovšem pod evidenčním číslem vyhořelého vozu 1066, který jím tak byl administrativně nahrazen. Během několika dalších měsíců probíhaly zkušební jízdy a ostraňování drobných konstrukčních závad, souvisejících především s brzdou a protiskluzovou ochranou středního podvozku.

Jelikož se ukázalo, že v Královopolské strojírně již pro opravy kolejových vozidel ve větším rozsahu nejsou potřebné podmínky, bylo pokračování rekonstrukcí vozů K2 dohodnuto v Pars D.M.N. Šumperk. Jako první tam byl v prosinci 1995 odeslán vůz evid. č. 1039. Shodou okolností jde i v tomto případě fakticky o druhé obsazení téhož evidenčního čísla, neboť původní vůz 1039 byl zničen požárem už v roce 1989 a nahradil jej tehdy vyřazený vůz 1019. Od dubna 1996 do ledna 1997 byly do Šumperku odeslány další čtyři vozy – č. 1064, 1003, 1028 a 1053. Prototypový vůz evid. č. 1066 byl mezitím postupně zajížděn, v září 1996 vystaven na Mezinárodním strojírenském veletrhu a posléze příležitostně využíván ke cvičným jízdám. Před jeho nasazením do provozu s cestujícími byl původně použitý ruční řadič ČKD – Sécheron nahrazen řadičem Schaltbau. Tím došlo ke sjednocení typu řadiče s nově dodanými tramvajemi T6 a též s dalšími modernizovanými vozy.

Článkový vůz K2 však nebyl první modernizovanou tramvají v Brně. Předběhl jej totiž vůz T3SU evid. č. 1615, jež byl v květnu 1995 odeslán do ČKD. Tam byl upraven prakticky stejným způsobem jako vozy K2 a navíc obdržel nové podvozky s dvojitým vypružením. Jeho premiéra se uskutečnila na strojírenském veletrhu již v září 1995. Protože však ještě nebyl zcela dokončen, vrátil se zpět do ČKD. Do Brna byl definitivně dodán až v listopadu a po absolvování technicko – bezpečností zkoušky v lednu 1996 byl vrámci předepsaného zkušebního provozu používán k zácviku řidičů. Pro rok 1996 objednal Dopravní podnik města Brna v ČKD rekonstrukci dalších deseti vozů T3. Vzhledem k velké pracnosti oprav zkorodovaných karoserií však výrobce nabídl zhotovení zcela nových vozových skříní. Objednané tramvaje byly vyrobeny na přelomu roku 1996 a 1997. V průběhu března 1997 byly přepraveny po železnici na vlečku Dopravního podniku města Brna ve stanici Brno – Královo Pole. Obdržely evid. č. 1659 až 1668 a byly přiděleny do vozovny Pisárky. Po oživení a technicko bezpečnostní zkoušce, která se u všech vozů uskutečnila 17. 4. 1997, byly od 19. 5. 1997 vypravovány ve dvojicích především na linku č. 12 Komárov – Královo Pole, Červinkova. Vůz evid. č. 1615 jezdí stále sólo na cvičných jízdách, od počátku března 1997 je v pracovní dny cca. od 14^{30} vypravován na vlak 6/10 a o sobotách a nedělích na linku č. 7 Stará osada – Královo Pole, nádraží.

V průběhu března a dubna bylo též možno spatřit první modernizovaný vůz K2 na dělených službách linek 9, 10 a 12. Nešťastnou náhodou se však vůz 1066 již 16. dubna 1996 srazil při jízdě ze Stránské skály před zastávkou Krásného s vozem KT8 č. 1708, odbočujícím na výhybce do Líšně. Nárazem, při němž vůz K2 vykolejil všemi podvozky, byla značně poškozena levá bočnice v místě těsně za kabinou řidiče a došlo k celkové deformaci karoserie. Již následujícího dne pak byl do běžného provozu nasazen „sériově" rekonstruovaný vůz 1039. Ten se od prototypu v některých detailech liší. Jde hlavně o použití dveří IFE a novou technologii lepení bočních plechů na kostru karoserie. Ze Šumperku byl dodán v říjnu 1996 a od prosince téhož roku se objevoval v ulicích Brna při zkušebních jízdách. V pravidelném provozu s cestujícími se postupně začaly objevovat i další modernizované vozy K2 – evid. č. 1064 v červenci, 1003 v září a 1018 v říjnu. Vůz evid. č. 1028 bylo již v září možno spatřit

při zkušebních jízdách, dosud však jen postává ve vozovně spolu s opraveným vozem evid. č. 1066, kterému však zatím chybí jedno boční okno.

V ústředních dílnách Dopravního podniku města Brna finišují rekonstrukce vozů evid. č. 1079 a 1081. Ty budou provedeny jen v omezeném rozsahu – bude dosazena výzbroj TV8 a nová čela, zůstanou však původní dveře.

V případě vozů K2 je zásadní otázkou, zda rozsah modernizace je úměrný možnému prodloužení životnosti karoserie. Pro pokračování v programu jejich modernizace hovoří skutečnost, že zatím není k dispozici vozidlo, kterým by tento typ mohl být adekvátně nahrazen. Tramvaje T3 jsou díky možností dodání nového skeletu karoserie a použití nových podvozků zhlediska životnosti a užitných vlastností srovnatelné s novými vozy T6. V jejich prospěch lze navíc přičíst modernější a hospodárnější elektrickou výzbroj, modernější design a osvědčenou konstrukci karoserie. To vše může spíše zvýhodňovat cestu rekonstrukcí.

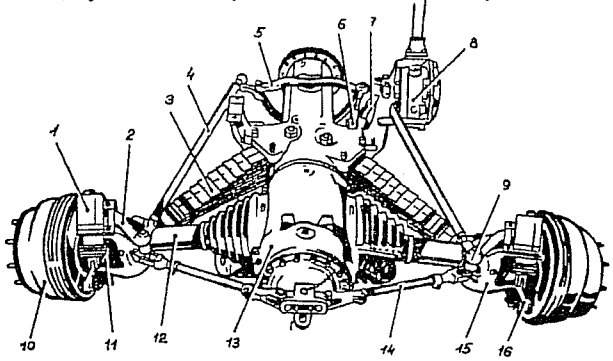
Závěrem je možné porovnat situaci v jednotlivých tramvajových provozech. Pražský dopravní podnik jde jako jediný cestou nákupu většího množství nových tramvají T6. I když tento typ nepatří k horkým novinkám, je u něj použita řada moderních prvků a je asi jediný, který umí ČKD vyrobit ve větší sérii. V Liberci a Plzni využili nabídky Škody DT na modernizaci tramvají T3SU zaměřenou především na interiér vozů a dosazení nové elektrické výzbroje s IGBT tranzistory. Rekonstrukci pěti tramvají T3SU, při níž bude poprvé použita elektrická výzbroj TV14, provádí ČKD pro DP Mostu a Litvínova. V těchto případech jde ovšem o modernizace relativně nových tramvají, takže efekt možného prodloužení životnosti se projeví až v budoucím období. Vývoj v Dopravním podniku města Ostravy je naopak v mnoha ohledech srovnatelný se situací v Brně. Souběžně s nákupem třiceti tramvají T6 v letech 1994 až 1996, byla na čtyři vozy K2 evid. č. 808 až 811 dosazena výzbroj TV8, která je postupně montována i do tramvají T3SU a byla též použita pro zprovoznění dvaceti vozů, postavených za použití nově vyrobených karoserií. Oproti Brnu jsou však rekonstrukce realizovány ve střízlivějším duchu, o čemž mimo jiné svědčí zachování původních čel, dveří a podvozků. Ve většině měst s tramvajovou dopravou, lze tedy sledovat snahu dle možností zlepšit jak kulturu cestování, tak hospodárnost provozu. Že jde o jedinou přijatelnou reakci na současný prudký rozvoj automobilismu, není snad třeba zvlášť zdůrazňovat.

Něco k trolejbusům TATRA 400

Josef Svoboda

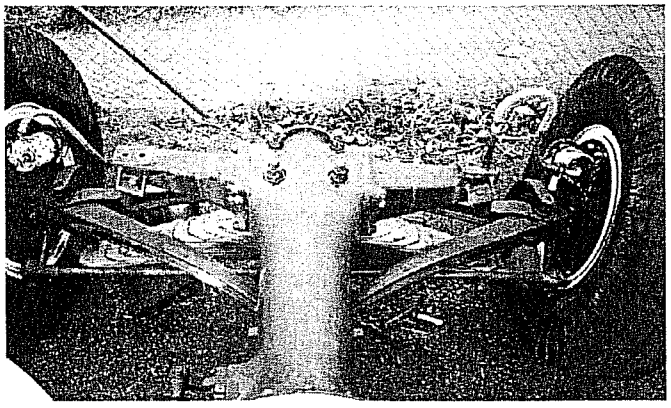
O trolejbusech obecně i trolejbusu TATRA 400 toho bylo popsáno hodně. Zmiňme se např. o Zpravodaji Technického muzea v Brně, kde autor pan Martin Harák popisuje historii trolejbusové dopravy od minulého století přes trolejbusy další generace v období první republiky až po současnost, stejný autor pak vydává TROLLEJBUSOVÝ OBČASNÍK a pokračuje v rámci MAGAZÍNU MHD. Vývojem trolejbusů se zabývá pochopitelně i Atlas trolejbusů, dále publikace k jednotlivým výročím dopravních podniků a příležitostně i jiné časopisy. Za všechny jmenujme třeba časopis Věda a technika mládeži. Popis funkcí a ovládání trolejbusů byl uveden i v „Učebnici řidiče tramvaje a trolejbusu" autora Ing. Jaroslava Vandase z roku 1969, o trolejbusech je psáno i v knize autorů Doc. Ing. Oldřicha Weissera, prof. Ing. Dr. Františka Jansy a Ing. Karla Jarolíma „Užití elektrické energie" vydané v roce 1959.

Všechny pulikace píší mj. i o trolejbuse TATRA 400. Toto významné vozidlo odlišující se od ostatních trolejbusů jezdících v našich městech vzhledem a neodmyslitelné od trolejbusových provozů zejména v Praze a Ostravě, vychází ve své podvozkové části z koncepce nákladních



Obr. 68. Přední poháněná náprava

1 — brzdový válec, 2 — řídicí páka, 3 — čtvrteliptická listové péro, 4 — řídicí tyč, 5 — dvouramenná předlohová páka, 6 — táhlo řízení, 7 — hlavní páka řízení, 8 — převodka řízení, 9 — kulový kloub, 10 — buben brzdy, 11 — stejnoběžný kloub, 12 — závěsné rameno kyvadlové nápravy, 13 — rozvodovka přední nápravy, 14 — vzpěra polonápravy, 15 — čep, 16 — páka brzdového klíče



automobilů TATRA s nosnou rourou a výkyvnými polonápravami. Vychází ale pouze z koncepce, v některých komponentech jsou mezi trolejbusy a automobily rozdíly. Týká se to především přední nápravy. Přední náprava nákladních automobilů vyráběných po druhé světové válce byla poháněná, tudíž měla diferenciál a odpérování čtvrteliptickými listovými pery, kdežto u trolejbusů byla nepoháněná a odpérovaná půleliptickým listovým perem. V některých publikacích je však tento rozdíl smazán a za nápravu trolejbusů se vydává náprava automobilů. Zdánlivě drobné nepřesnosti způsobují, že při vytváření nových publikací autoři čerpají z předcházejících, a tak se chyba opakuje stále a stále, z čehož plyne nebezpečí, že nepřesnost bude časem přijata jako skutečnost.

Pro ilustraci uvádím nákres přední nápravy nákladního automobilu TATRA 111 a fotografii přední nápravy trolejbusu TATRA 400, kde jsou rozdíly jasně vidět. Téměř bez chyby je nákres celého podvozku trolejbusu TATRA 400 otištěný v časopise Věda a technika mládeži z roku 1955, kde je mj. i pomocný rám na uchycení karoserie. Půleliptické pero pod přední nápravou je dobře vidět, číslicí 2 je však na přední nápravě nesprávně označen diferenciál, který tam ve skutečnosti vůbec nebyl.

Dopravní svaz Stuttgart

Jan Dvořák

Město Stuttgart je hlavním městem německé spolkové země Bádensko-Würtembersko. Toto město s 580 tisíci obyvateli je především centrem vzdělanosti. Je však také významným dopravním uzlem. Snad i to ovlivnilo vedení města v jeho přístupu k veřejné osobní dopravě a po desetiletích cílevědomého budování systému veřejné dopravy patří dnes Stuttgart v celoevropském měřítku k městům s nejkvalitnějším systémem městské i příměstské dopravy.

Jedním z rozhodujících počinů pro povznesení veřejné osobní dopravy bylo ustavení Dopravního svazu Stuttgart (VVS). Obecně lze říci, že právě Německo je v této oblasti průkopníkem a dnes zde existuje celá řada integrovaných systémů. Přestože vůči cestujícím vystupují všechny stejně, tj. jednotným systémem linek a jednotným tarifem, podle vnitřního uspořádání je možno je rozdělit do dvou základních skupin – na svazy územních celků (např. Rýnsko-mohanský dopravní svaz, Rýnsko-rúrský dopravní svaz, Rýnsko-siegský dopravní svaz) a svazy dopravců (např. Dopravní svaz severního Německa, Dopravní svaz Brémy, Karlsruhský dopravní svaz). Dnešní VVS je však výjimkou. K původnímu svazu dopravců vznikl jako protiváha i svaz okresů (Svaz regionu Stuttgart - VRS), přičemž v současnosti se oba svazy sloučily.

Pro objasnění fungování dopravního svazu je třeba blíže popsat zásady německé dopravní politiky. Zatímco zodpovědnost za provozování kolejové dopravy přísluší spolkové zemi (tedy nikoliv státu), za silniční dopravu nese zodpovědnost okresní samospráva, resp. města a obce. Tato dělba je uzákoněna zemským zákonem. Samosprávné orgány však mohou svou zodpovědnost převést na dopravní svaz.

VVS zabezpečuje dopravu na území města Stuttgart a okolních čtyř okresů, které mají dohromady 2,3 mil. obyvatel. Nyní probíhají jednání o integraci dopravy v dalším okrese (Göppingen). V letech 1978—1992 byla integrace omezena jen na regionální železniční osobní dopravu a městskou dopravu ve Stuttgartu,od roku 1993 je do systému zahrnuta i regionální silniční osobní doprava. VVS je společnost s ručením omezeným, v níž je poloviční podíl dopravců i územních celků. Majetkové podíly subjektů jsou následující: Stuttgartské pouliční dráhy a. s. (SSB) 26%, Svaz regionu Stuttgart (VRS) 20%, Německé dráhy a. s. (DB) 19%, okresy 15%, spolková země Bádensko-Würtembersko 7,5%, město Stuttgart 7,5%, místní dopravci 7,5%. Dle majetkového podílu jsou společníci zastoupeni i v šestadvacetičlenné dozorčí radě.

Základní úkoly dopravního svazu jsou následující:

1. zajišťuje koncepční plánování
2. stanovuje koncept jízdního řádu (intervaly, přípoje, kapacity vozidel) se zohledněním přepravní poptávky, požadavků na přípoje a kapacitních možností dopravců
3. stanovuje tarif
4. vydává informace pro cestující
5. zajišťuje propagaci veřejné osobní dopravy

Dopravní podniky zabezpečují pouze provoz na podnikatelské úrovni.

VVS má celkem 60 pracovníků a VRS dalších 30 pracovníků. Pracoviště zaměstnanců obou svazů jsou společná a jejich rozdělení má pouze daňové důvody. Dotace na činnost dopravního svazu je poskytována ve výši určitého procenta z tržeb veřejné osobní dopravy a je hrazena společníky dle jejich majetkového podílu. Kromě toho jsou v pětiletých cyklech prováděny v určený pracovní den v každém vozidle velké dotazové průzkumy, které jsou financovány zvlášť. Při těchto průzkumech je sledováno vytížení vozidel, obrat na zastávkách, přestupy, účel cesty a typ jízdního dokladu. V případě, že je zjištěn nějaký rozpor nabídky a poptávky, je přikročeno buď k propagační kampani nebo k úpravě jízdního řádu či změně typu nasazeného vozidla, přičemž někdy je na pokles poptávky reagováno i zlepšením nabídky za účelem získání většího počtu cestujících.

Až do roku 1996 byla tarifní integrace omezena jen na dlouhodobé jízdenky. Od roku 1996 je však zaveden zcela jednotný tarif, který je postaven na zónovém principu. Zvyšování cen je prováděno vždy k Novému roku. Tarif je připravován tak, že dopravci sdělí náklady na dopravu pro příslušný rok, dle marketingových průzkumů se navrhne optimální (tj. cestujícími akceptovatelné) procento zvýšení jízdného a samosprávné orgány posoudí možnosti dotací. Samosprávné orgány mohou následně ještě měnit strukturu tarifu, avšak při respektování navrženého procenta zvýšení. Návrh tarifu schvaluje postupně dozorčí rada VVS, valná hromada VVS a následně i dozorčí rada SSB. V roce 1997 bylo provedeno zvýšení cen o 3%, přičemž 0,5% bylo využito na zvýšení nabídky rychlodráhy S-Bahn (zkrácení intervalu z 30 na 15 minut v některých obdobích dne). Dle průzkumů dopravního svazu totiž cestující dávají přednost kvalitnější nabídce spojů před nízkou cenou jízdného. Pokud cestující jede spojem, který pokračuje v jízdě i mimo území dopravního svazu, má možnost buď kombinovat oba tarify nebo cestovat celý úsek v tarifu dopravce. Tři čtvrtiny cestujících používají dlouhodobé jízdenky.

Na nákladech na integrovanou dopravu se podílejí 50 % SSB, 30 % DB a 20 % místní dopravci. Náklady jsou kryty následovně:

48 % tržby z jízdného
12 % dotace země Bádensko-Würtembersko (úhrada slev a volných jízdenek, např. pro školní mládež a tělesně postižené)
12 % dotace VRS pro DB (ze státní dotace pro regionální dopravu)
10 % dotace města Stuttgart pro SSB (podnik je ve výhradním vlastnictví města)
7 % dotace VRS (vyrovávací příspěvek od okresů a města Stuttgart na dopravu v těch okresech, kde nestačí okresní dotace)
6 % dotace okresů z daňových výnosů obcí (vyrovnání rozdílu mezi tržbami v tarifu dopravního svazu a tržbami dopravce před integrací včetně zohlednění inflace v odvětví dopravy, dále doplatek k tržbám za vyšší počet přepravených osob)
5 % příjmy SSB z jiných činností (pronájem pozemků, reklama, zájezdy).

V případě, že obec požaduje rozšíření nabídky veřejné osobní dopravy, přispívá obec na navýšení potřeby dotace. Avšak například provedené rozšíření provozu S-Bahn bylo plně pokryto zvýšením tržeb vlivem zvýšení počtu cestujících.

VVS je emitentem jízdenek, avšak prodejem pověřuje dopravce. Dopravci hlásí VVS počty prodaných jízdenek, ale tržby z prodeje zůstávají dopravcům. Následně jsou tržby mezi dopravce rozdělovány dle tržeb v roce 1993, tj. před zapojením místních dopravců do dopravního svazu, přičemž v prvním pořadí jsou přiděleny tržby DB a SSB. Pokud došlo od té doby ke zvýšení dopravních výkonů, jsou adekvátně tomu příslušnému dopravci zvýšeny příjmy z tržeb.

Celkově dopravní svaz koordinuje provoz na 354 linkách, z čehož je 36 tras kolejové dopravy. Ročně je přepravováno 281 mil. osob, z čehož je 85 mil. osob přepravováno do zaměstnání a 71 mil. osob do škol. Podstatnou část z počtu cestujících představují také důchodci. Počet přepravených osob nepatrně roste. Základem dopravního systému je železniční doprava. V železniční dopravě je rozlišován systém tras uvnitř dopravního svazu (S-Bahn) a tras pokračujících mimo území dopravního svazu (R-Bahn). Šest tras S-Bahnu je v centru města vedeno v podzemním úseku. Na celkové síti 174 km normálněrozchodných tratí zajišťuje provoz 118 vozů. Všechny tratě jsou elektrifikovány (napětí 15kV). Označovače jízdenek nejsou zásadně instalovány ve vlacích, nýbrž na nástupištích stanic. Praktickým přínosem integračního procesu je i to, že například v prosinci 1996 byl obnoven provoz na železniční trati zvané Schönbuchbahn, kde již byl několik let zastaven provoz. Dva okresy tuto trať odkoupily od DB a nakoupily nová vozidla. Provoz zabezpečuje soukromá firma Württemberská železniční společnost.

Ve městě Stuttgart i jeho okolí je vybudován také kvalitní systém městské kolejové dopravy, provozované společností SSB. Tramvaje ve městě měly dříve charakter úzkorozchodné pouliční dráhy. V roce 1962 byla zahájena výstavba podpovrchové tramvaje stavbou prvních tunelových úseků v centru města. Provoz na první lince tramvajové městské dráhy (označené U – bahn) s normálním rozchodem a napětím 750 V (původní síť byla na 660 V) byl zahájen v roce 1985. Postupně byly další tramvajové linky přestavovány na normální rozchod, často při zachování peážního provozu tramvají s metrovým rozchodem. Zatímco v centru města jsou tratě vedeny v podzemí (16 km tunelů), na okraji jsou vedeny povrchově zpravidla na zvláštním nebo vlastním tělese. 80% tratí je odděleno od silničního provozu. Cestovní rychlost městské dráhy je 25 km/h a cestovní rychlost úzkorozchodných tramvají 20 km/h. Zastávky mají zvýšená nástupiště. V současné době U-Bahn zajišťuje 8 linkami provoz na 67 km dlouhé síti, zatímco úzkorozchodná síť představuje 5 linek a 44 km tratí. Městská dráha je provozována 98 velkokapacitními článkovými tramvajemi GT8 s osmi nápravami. Všech 140 úzkorozchodných článkových tramvají GT4 je čtyřnápravových. Ve městě se předpokládá do roku 2000 ukončení provozu úzkého rozchodu. Důvodem přestavby je snaha zrychlit tramvajovou dopravu, zvýšit tím její atraktivitu a tím zvýšit počet cestujících. Intervaly linek se pohybují v rozpětí 10—20 minut a linky mají shodné intervaly. Jízdní řád je sestaven tak, aby vozidla byla vytížena max. na 60%.

Zajímavou součástí systému městské kolejové dopravy je také 2 km dlouhá úzkorozchodná ozubnicová dráha s trakčním napětím 750 V, na níž provoz zajišťují 3 vozy. Zajímavostí je přípojný vozík pro přepravu jízdních kol. Po 21.hodině je provoz zubačky nahrazen taxíky, v nichž platí normální jízdenka a jezdí dle jízdního řádu. Dále je ve městě také 540 m dlouhá pozemní lanovka se dvěmi vozy.

SSB provozují také 58 linek na síti 429 km dlouhé. Na zabezpečování autobusové dopravy se podílejí i soukromí dopravci. Z celkového počtu 313 autobusů je 94 vozů článkových.

Z dalších měst obsluhovaných v rámci Dopravního svazu Stuttgart stojí za povšimnutí ještě stotisícové město Esslingen. Zdejší Městský dopravní podnik Esslingen provozuje totiž také trolejbusovou dopravu. Trolejbusy v Esslingenu jezdí od roku 1944, kdy nahradily jednokolejnou tramvajovou trať, poškozenou nálety. Tato jediná trasa byla v roce 1961 prodloužena. Od roku 1975 jsou ve městě provozovány duobusy. V letech 1990—91 byla postavena druhá trať se dvěmi odbočkami. Na konci tratě duobusy pokračují do dvou směrů na naftový pohon. Zajímavostí jsou instalované vodící stříšky pro nasazování sběračů. Celková délka trolejové sítě (napětí 600 V) je 8 km a provoz na 4 linkách (č. 101, 118, 119 a 120) zajišťuje 14 vozů. V provozu jsou článkové duobusy Mercedes Benz O 405 GTD. Kromě trolejbusů je ve městě v provozu 19 autobusových linek na celkové síti 120 km. Interval linek MHD je jednotně 10 minut. Trolejbusy i všech 49 autobusů jsou umístěny v nové vozovně z roku 1987.

2 × T3M.05 (int. typ 01T2) evid. č. 221+222 a Astra LTM 10.08 (int. typ 03T0 na konečné linky č. 1 »Bolevec«. Foto 23. 11. 1997 © Jan Krejčí