

Výroční zpráva Tramvajklubu Brno za rok 1999

Jelikož jsme letos 5. ledna vstoupili do 30. roku činnosti Tramvajklubu Brno, byl rok loňský, touto zprávou hodnocený, posledním v pořadí s číslovkou 2 na začátku. A jaké hodnocení nám z něj vychází?

Činnost výboru

Byla vedena snahou o prohlubování pozitivních změn začatých po jeho personální obměně na začátku roku 1998. Výbor se v průběhu roku sešel celkem 11× při průměrné, již obligátní cca 75% účasti jeho členů. Bohužel i nadále přetrvával jev, kdy někteří členové měli účast menší než 60% (kol. Seitl, Černý, Kocman a Šiler), což bylo jistě převážně zaviněno plněním pracovních a jiných důležitých povinností, leč množily se i případy předběžného neomluvení se, což samozřejmě komplikovalo projednávání jednotlivých bodů schůze. Těch bylo shodou okolností tak jako v době předcházející nejčastěji kolem 20 na pořadu každé schůze.

Jistým chronickým problémem zůstává platební morálka členů Tramvajklubu ve věci ročních příspěvků. Ti, kteří se členských schůzí pravidelně neúčastní, často na svoji povinnost zapomínají v naději, že předcházející případné zásluhy jim zajistí nedotknutelnost. Bohužel tomu tak nemůže být, a proto po jednom písemném oznámení v Informacích jsou tito členové vylučováni. I tak již členská základna dosahuje těsně k číslu 200 a agenda s tím spojená je neúměrně pracná. Proto se nemohou méně aktivní členové, kteří neplní svoji základní členskou povinnost divit, že je s nimi takto stroze nakládáno.

V této souvislosti je možno zmínit se o právě dokončeném Adresáři členů, který by měl být k dnešnímu dni k dispozici všem členům. Jeho stav zachytil naši členskou základnu na rozhraní let 1999 a 2000.

Programy členských schůzí

V průběhu roku 1999, resp. od února 1999 do ledna 2000, což je doba od poslední výroční schůze, bylo uspořádáno celkem 11 členských schůzí. Přes různé polemiky jsme přistoupili k praxi prodloužení doby před vlastním programem schůze, která bývá prakticky využita k osobním kontaktům a hlavně slouží k možnosti návštěvy knihovny, jejíž služby využívá stále více zájemců. To je chvályhodné. Teprve po opadnutí zájmu o knihovnu, což je čas cca v 16⁴⁵, lze z důvodu nerušení uvést vlastní program schůze. Ze všech navržených možností se tato jeví jako nejpraktičtější a bude v ní i nadále setrváváno.

O jisté míře lokálpatriotizmu našich členů svědčí skutečnost, že největší zájem o dění na schůzi je v době popisování současného vývoje MHD v Brně, které bývá, zvláště je-li podáno mnohdy humornou a odůvodněně ironizující formou, odměňováno i potleskem v jeho závěru. To, že je v tomto okamžiku na schůzi maximum členstva, nejčastěji cca 70 osob, svědčí o přílišné jednostrannosti v problematice MHD. Věřím, že dojde ke zvýšení zájmu i o další body programu, zvláště pak o připravenou avizovanou přednášku.

I v minulém roce se stalo, že některé přednášky či vizuální programy musely být z objektivních důvodů proti zveřejněnému avizu pozměněny, takže jejich výčet je následující:

datum	přednášející	forma	téma
5. 1.	kol. Nesiba	dia	Vyřazené brněnské tramvaje v druhotném použití
2. 2.	kol. Losa	dia	MHD v Brně v 80. letech
2. 3.	kol. Drbal	video-am	MHD v Brně v 80. letech
6. 4.	kol. bří Šimoníkové	dia	Současnost na ČD
4. 5.	Ing. Dresler	předn.	Řízení městské dopravy v Brně

1. 6.	kol. Drbal	video-am.	Zájezd Tramvajklubu na Slovensko
13. 7.	kol. Záhorský	předn.	Dopravní zajímavosti z cesty kolem světa
7. 9.	kol. Losa	dia	Rakouské železnice, zejména místní
5. 10.	kol. Uhlíř	video-am.	Zájezd Tramvajklubu do Německa, 1. díl
2. 11.	kol. Černý	dia	Cesta do Sýrie a Jordánska
4. 1.	kol. Drbal	video-am.	Zájezd Tramvajklubu na severní Moravu a do Slezska

Z uvedeného je patrné, že poslední dobou jakoby získávalo na převaze amatérské video a současná témata. Až na jeden příspěvek týkající se historie (byť jen okrajově – kol. Nesiba), byla všechna témata současná a reportážská. Tím se poněkud odkláníme od původních předsevzetí o vyváženosti v hlediscích historie – současnost – budoucnost, tuzemsko – zahraničí, jednotlivé trakce v rámci MHD, železniční a ostatní doprava apod. Jistou výjimkou byla přednáška nečlena Ing. Dreslera, která nám umožnila pohled do zákulisí organizace MHD.

Do budoucna to bude chtít od člena výboru pověřeného výběrem programů více nápaditosti a po Vás ostatních více odhodlání zpracovávat dosud témata nezpracovaná a tato nabídnout k produkci ostatním. Též bude vhodné více kontaktovat odborníky z řad nečlenů pro Vaše větší obohacení, jako tomu bylo v dřívějších dobách.

Zájezdová činnost

V roce 1999 byly uspořádány celkem 4 zájezdy – dvanáctidenní, čtyřdenní a jednodenní do zahraničí a dvoudenní tuzemský. Vzhledem ke skutečnosti, že exkurze do Karosy ve Vysokém Mýtě se účastnilo téměř 20 členů, lze i tuto akci považovat za oficiální zájezd, tady zájezd pátý, což je dosavadní rekord v celé činnosti Tramvajklubu. Jednotlivé zájezdy měly následující dobu konání, způsob dopravy, vedoucí a trasu:

13.- 16. 5.	bus	Chudáček	Žilina, Tatry, Košice, Č. Balog, B. Bystrica
19. 6.	bus	Chudáček	Wien – Tramwaytag
25. 6.- 6. 7.	rotel	Nesiba	Potsdam – Rostock – Hamburg – Bremen – Hannover – Hagg – Eisenach – Gotha – Gera – Zwickau – Plauen
18.- 19. 9.	bus	Chudáček	Opava – Darkovičky – Osoblaha – Vidnava – Šumperk
2. 11.	4×auto	Bednář	Vysoké Mýto – Karosa

Zájezdy lze souhrnně hodnotit vesměs kladně. U velkého zahraničního zájezdu došlo ke změně provozovatele rotelu – po předchozích osminásobných službách ČSAD Veselí nad Moravou byl poprvé použit rotel ČSAD Rosice s odlišným uspořádáním – v něčem lepším, v něčem horším. I zde přetrvával negativní jev z dřívějších dob, kdy nedocházelo k vyčerpání nabízené kapacity, což akci pro jednotlivce prodražovalo. To vede k úvahám o účelnosti podobných podniků a ubírá na vitalitě vedoucímu zájezdu, který je nucen přehodnocovat míru podstoupeného rizika jak rázu finančního, tak i organizačního.

Poněkud úspěšnější byly zájezdy kratší, i když i u nich se projevují menší nedostatky, z nichž nejpodstatnější je přílišné přetížení jejich vedoucího, kde se také projevuje jistá únava způsobující menší chuť do akcí v budoucnu připravovaných. Bude to chtít aktivního asistenta, anebo počet zájezdů redukovat.

Již tradiční exkurze do Karosy přerostla z dřívější komorní formy do výše zmíněného početního zastoupení. Kolegovi Bednářovi patří dík za výdrž.

Vycházky s dopravní tematikou a exkurze

Jedná se o akce pro naše členy a jejich přátele, které v průběhu roku 1999 nově obohatily naši činnost. Byly celkem 3 – 25. 5. pochůzka trati bývalé Tišnovky a přilehlého okolí, 28. 9. návštěva prostoru městských jatek a prohlídka trolejbusové trati č. 23 z Komárova do Tuřan vč. manipulačních spojek a poslední dne 16. 10. po trati již dávno zaniklé úzkorozchodné trati mezi Níhovem a Tišnovem, která původně sloužila pro výstavbu tunelů trati protektorátních drah z Brna do Německého Brodu a posléze k obsluze válečné výroby německých letadel ve zmíněných tunelech.

Obecně lze říci, že se jedná o velice účelnou a sugestivní formu nahlédnutí do historie dopravních staveb umocněnou někdy účastí pamětníků či prohlídkou podrobné technické dokumentace konfrontovanou v terénu se současnou skutečností.

Do budoucna věřme, že se podaří i nadále podobné akce organizovat a že zmíněná činnost přejde volně v další naši klubovní tradici.

Poněkud vybočující akcí byla exkurze na ústředním dispečinku DPMB, která proběhla 17. 10. ve třech fázích v hodinovém taktu a pro více než 30 zájemců byla jednoznačným přínosem.

V průběhu roku 1999 vyšlo celkem 12 čísel „Informací MHD“ (č. 238—249). V měsíci únoru zaznamenalo jejich vydávání výraznou krizi, kdy dosavadní redaktor kol. Šiler bez předchozího varování oznámil v podstatě ukončení své činnosti v tomto směru se zdůvodněním enormního pracovního zatížení. Musela se operativně vymýšlet odpovídající náhrada. Částečná ekvivalence byla nalezena v kol. Mrkosovi, který se ochotně, takřka okamžitě a srovnatelně odborně vedení redakce ujal, takže méně pozorní čtenáři možná ani nezaregistrovali tak výraznou změnu realizovanou „za pochodu“. Kol. Šiler naštěstí i nadále zapůjčuje potřebnou techniku i prostor, za což mu patří náš dík, stejně tak i za jeho předchozí dlouholeté vedení redakce. Bez něj by patrně Informace vypadaly poněkud jinak. Nezbývá nám než doufat, že se opět mezi nás vrátí a přispěje opět něčím z jeho příslovečného gejzíru nápadů. Stejně tak lze doufat, že zdravotní potíže dřívějšího druhého redaktora kol. Kocmana také pominou a že umožní jeho zdárnější zapojení se do této činnosti.

Poněkud stinnou stránkou zůstává platební morálka cizích abonentů, kteří odebírají naše periodikum. Těm do budoucna doporučuji důsledněji sledovat různá sdělení redaktora, distributora i hospodáře čas od času uváděná v Informacích týkající se možnosti a formy placení, aby nemuselo dojít k přerušování odběru tohoto periodika.

Na poli publikačním toho příliš vykonáno nebylo, aspoň ne ve finální podobě. Došlo konečně k vydání 8 pohlednic s historickými vozidly MHD (č. 21—28), což ovšem byl skluz z r. 1998. Naštěstí se vše stihlo před oslavami 130 let MHD v Brně. Vzhledem ke skutečnosti, že DPMB vyřešil vydání pamětní publikace k tomuto výročí poněkud neobvykle, došlo na půdě našeho klubu k rozhodnutí sepsat a pokusit se vydat reprezentativní dílo zachycující zatím nepublikovaným způsobem historii vývoje kolejové dopravy v Brně. Přípravám bylo věnováno značné úsilí, byla sestavena redakční rada ze sedmi výhradně našich členů, která si rozdělila jednotlivé kapitoly a takto týmově spěje ke kýženému cíli, kterým je vydání tohoto díla k příležitosti 100. výročí elektrické trakce v tramvajové dopravě. Dlužno poznamenat, že převážná část spoluautorů zmíněného díla je současně členy výboru, což klade zvýšené nároky na jejich čas.

Spolupráce s cizími organizacemi

Spolupráce s TM Brno trvá i nadále a zůstává naší prioritou. Bohužel se neodvíjí tak, jak bychom si přáli. Je to ponejvíce zaviněno momentálním finančním a potažmo následnými útlumy. V poslední době je omezena na údržbu historických vozidel a zajištění jejich provozuschopnosti k jednotlivým výjezdům. Tyto práce si sjednává Technické muzeum přímo s našimi členy mimo působnost výboru, takže z tohoto pohledu se v podstatě jedná o jejich soukromé iniciativy. Obdobně je řešena i situace s renovacemi vozidel, ale i ty jsou silně omezeny, a to ne pouze z finančních důvodů.

Spolupráce s DP města Brna byla v loňském roce dosti rozsáhlá, i když zaměřena vesměs k jediné

akci, a tou byly oslavy 130 let MHD v Brně. Lze tvrdit, že většina posádek historických vozidel byla z řad našich členů. I zde je však uplatňován mechanismus přímé dohody žadatele s našimi členy a akce nemá charakter oficiality a výbor Tramvajklubu nepřebírá v tomto smyslu odpovědnost za její zdar. Sem spadá i zorganizování kurzů řidičů dvounápravových tramvají, jehož se zúčastnilo 7 našich členů.

Na přelomu let 1999/2000 došlo k rozvinutí aspoň částečné spolupráce na připravovaném katalogu vozidel, který hodlá DP ke 100. výročí vydat a zcela nejčerstvější zprávy z jednání našich zástupců s vedením DP dávají naději na podporu našeho díla ke 100. výročí elektrické dráhy.

S ostatními organizacemi, zvláště pak s obdobně zaměřenými zájmovými spolky i skupinami se též spolupráce nerozvíjí dle nejlepších představ, zvláště co se týče nabízených akcí a koordinací jejich ovlivnitelných termínů. Zde se já, coby předseda Tramvajklubu Brno přiznávám k nesplnění jednoho osobního předsevzetí, kterým bylo setkání předsedů sesterských tuzemských spolků a redaktorů na MHD zaměřených periodik. Před rokem jsem tuto akci na tomto místě přislíbil. Přesto však již došlo k několika dílčím jednáním, takže Vás mohu ujistit o připravovaných změnách v pozitivním smyslu. Prvními vlaštovkami jsou přímo od pramene získávané různé pamětní publikace, které jsou nabízeny našim členům.

Po delší době se konečně podařilo zajistit bezplatný vstup do areálu TM, resp. expozice MHD v Líšni. Stačí předložit pouze platný členský průkaz u pokladny TM Brno.

Tak trochu mimo dosavadní rámec spolupráce s ostatními organizacemi je udržování na zájezdech získaných kontaktů ať již osobního charakteru anebo poněkud oficiálnějších styků, ke kterým se zčásti zavazujeme při jejich nabízených službách. I když z toho někdy vyplyne nutnost provedení recipročních služeb, domnívám se, že se jedná o veskrze záležitosti přínosné. Do této oblasti také spadá občasná obdržení pozvánky na různá zahraniční setkání spolků s obdobným zaměřením. Zde se však z důvodů finančních a někdy i jazykových musíme bohužel omluvit, což je jistě ke škodě věci. Snad se do budoucna situace zlepší.

Plán na rok 2000

I pro letošní rok lze bez nadsázky tvrdit, že ústředním tématem budou oslavy 100. výročí elektrické trakce v tramvajové dopravě v Brně, a to pochopitelně i pro fázi jejich příprav. Režie bude pravděpodobně obdobná jako vloni při oslavách 130 let. I letos bude akci řídit reklamní agentura SNIP, takže organizace jde mimo nás.

Poněkud jiná je situace s připravovanou publikací ke 100. výročí, kde naopak celá tíže po stránce obsahové leží na Tramvajklubu, resp. na jeho na jeho výboru a redakční radě k tomu účelu založené. Hotové dílo bude předáno buď přímo DPMB anebo nakladatelství KANT. Dohody však nejsou uzavřeny zcela na 100 %, proto nelze vyloučit situaci, že dílo vyjde v redukované formě z hlediska technického provedení a v omezeném nákladu v podstatě pro okruh vážných zájemců z řad našich členů a dalších spřízněných duší.

Co se týče zájezdů, plánovány jsou pro letošní rok tří- až čtyřdenní v květnu do severních a západních Čech, jednodenní na Tramwaytag do Vídně v červnu a pravděpodobně desetidenní do Švýcarska v září. Podrobnosti budou převážně sdělovány v Informacích, takže buďte ve střehu. Jako zcela žhavá novinka je možnost čtyřdenního vlakového zájezdu do Polska začátkem července, zde je akce podmíněna zajištěním lehátkového vozu.

Také nová praxe odborných vycházek s dopravní tematikou bude zachována, v tomto roce minimálně dvakrát – v oblasti Králova Pole spojená s exkurzí do nejstaršího objektu sloužícímu MHD na území města Brna a dosud existujícímu v podstatě stavebně nezměněné formě, kterou je místní bývalá vozovna ED. Na podzim se potom bude pravděpodobně jednat o prohlídku zbytků tramvajové trati po dřívější Legionářské ulici rozšířená o trasu plánované trolejbusové trati z r. 1937 do Černých Polí a pravděpodobně i o vlečku do teplárny Červený mlýn.

Jako novinka se v současné době zvažuje možnost zapojení našeho klubu do stránek Internetu, což

nás jistě posune opět o kousek dál. V této souvislosti bude zapotřebí zajistit tuto činnost i personálně, což by mohlo případně vést i k rozšíření řad klubovního výboru. Pokud by k tomu mělo dojít, bude záležitost podrobena „veřejné diskuzi“ na členské schůzi.

Z uvedeného v předcházejících kapitolách lze usuzovat, že pomíneme-li útlum v renovacích vozidel TM Brno, byl loňský rok pravděpodobně z hlediska nabízeného programu členům snad nejpestřejší v celé dosavadní téměř třicetileté historii Tramvajklubu. Nezbývá než doufat, že v úsilí umožňujícím tyto aktivity nepolevíme a že se podaří přelít míru zanícení z těch aktivnějších členů na ty méně aktivní, což by byl jistě ten nejpotřebnější úspěch.

Závěrem mi dovoluji popřát Vám prožití mnoha příjemných chvil při věnování se našemu společnému koníčku, kterým je sledování vývoje MHD a uplatnění případných nabytých znalostí při posuzování jejího pozitivního účinku v naší společnosti. K tomu necht' nám je nápomocna úspěšnost všeobecného vývoje našeho státu i přilehlých teritorií.

Zdeněk Nesiba, předseda