

Heslo: Měnírna – III. část – Porážka u Stalingradu

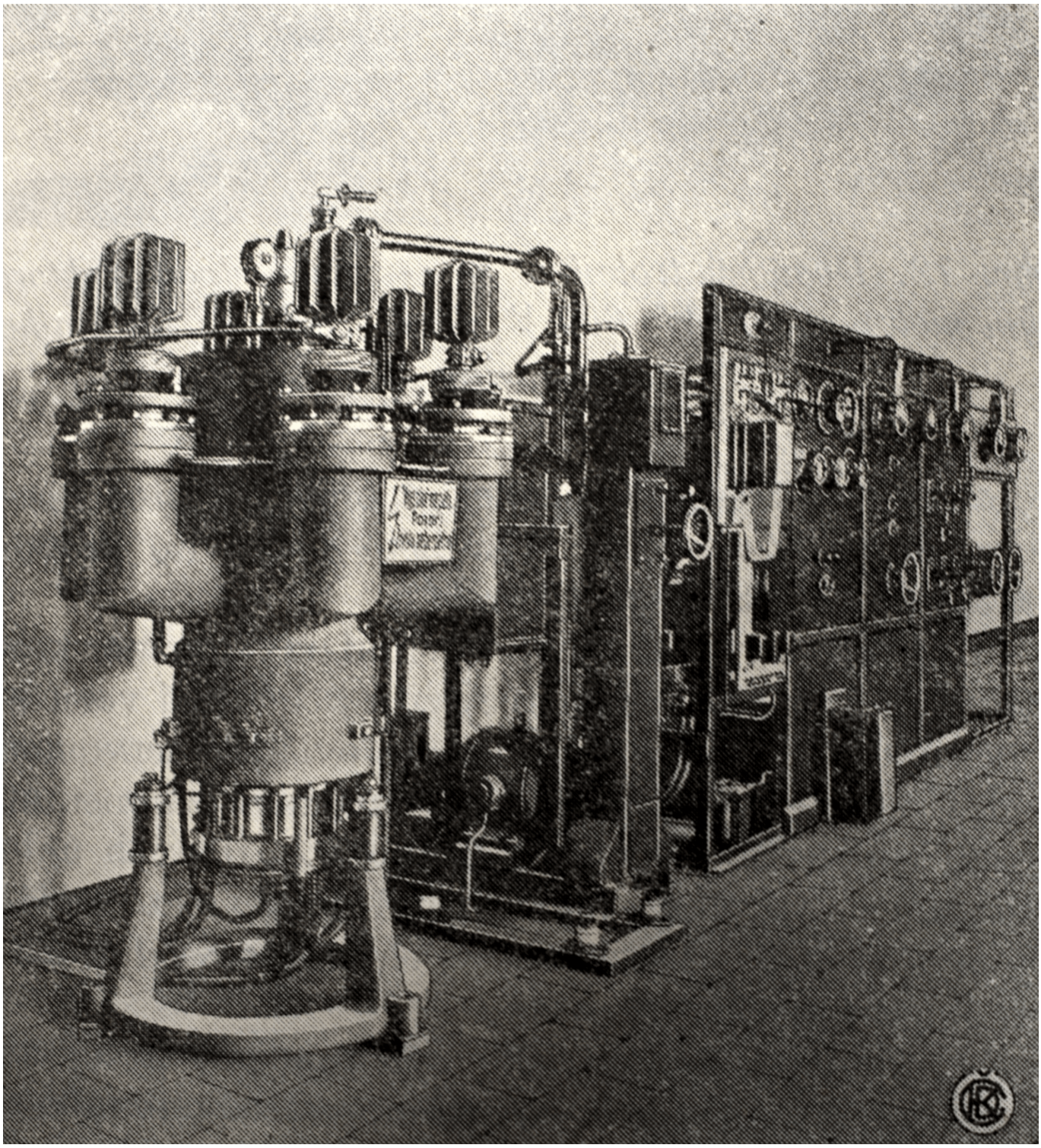
03.02 2024 18:00, Libor Hinčica, Autobusy Měnírny Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Ve včerejším díle jsme se zaměřili na první poválečná léta. Dnes se podíváme na nesnadnou roli výrobce měnírenské technologie.

Výstavba nejen pražských měníren byla svěřována tradičně podniku ČKD (jenž od 1. 1. 1950 užíval název ČKD Stalingrad), který byl zestátněn již v první vlně na základě dekretu prezidenta republiky, tedy v roce 1945. Ono zestátnění ale samo o sobě nevedlo k bezprostřednímu ohrožení dodávek technologií, protože setrvačnost smýšlení na straně vedoucích pracovníků jednotlivých oddělení na straně jedné a zaměstnanců pražského DP na straně druhé umožňovala pokračovat v dříve nastavených mantinelech kooperace. Ostatně monopol na výstavbu měníren měla ČKD vzhledem k československé politice ochrany vnitřního trhu již před válkou a samotná role správce majetku nehrála takovou roli. Teprve kataklyzma československých dějin známé v komunistickém výkladu historie jako Vítězný únor v roce 1948 vedlo svým definitivním odklonem od tržní ekonomiky k plánovanému hospodářství ke zkorodování zaběhlých procesů a zhroucení dodavatelsko-odběratelských vztahů.

Průvodním znakem plánovaného hospodářství, jak už napovídá jeho název, je splnění plánu. Nezbytným předpokladem dosažení tohoto úkolu je pak jeho správné nastavení. To ale není penzum právě snadné, zvlášť ne v situaci, kdy jsou na podniky kladeny zvýšené nároky a kdy dochází k celkové transformaci zaměření hospodářství. Při minimálních investicích vkládaných do rozvoje strojírenských závodů se měla ČKD vypořádat s aplikací řady nových výrobků, zůstaneme-li na poli dopravy, stačí například vzpomenout vývoj elektrických výzbrojí pro čtyřnápravové tramvaje řady „T“ či pro trolejbusy Tatra 401. Velkým úkolem byla i slibovaná elektrifikace železničních tratí, kde se rovněž předpokládalo využití technologií od ČKD. Jelikož historické prostory ve Vysočanech ani přidružených závodech nebyly nafukovací, musela být příchozím objednávkám v praxi přikládána

preference, přičemž přednost měly zejména úkoly tzv. vládní a export. Připočteme-li k tomu problémy se vstupními surovinami (především již zmíněnou nedostupnost vzácných kovů), byla výstavba měníren na seřaďovacím nádraží priorit odsouvána na krajní koleje.



Takto vypadal první zkušební rtuťový usměrňovač pro měnírnu (600 V) vyrobený kompletně v ČKD. Vývoj byl však značně urychlen a výrobek dlouhodobě vykazoval nízkou provozní spolehlivost. (repro z Technických zpráv ČKD)

V praxi to znamenalo, že objednávky měníren přicházející nejpozději od roku 1949 do podniku ČKD nebyly plněny včas, a to přesto, že ČKD Stalingrad papírově svěřené úkoly zvládala plnit – například v roce 1950 splnila plán na 115,5 %, v roce 1951 na 100,7 % a v roce 1952 na 97 % (z velkých

strojírenských podniků v Československu na tom byla dokonce nejlépe). Velkou ranou ovlivňující kompletaci výrobků pro měnírny byl rozpad ČKD na řadu samostatných podniků od 1. 1. 1950. Původní centralizovaný systém řízení sice vykazoval celou řadu defektů (mnohé procesy, a dokonce i výrobní program, byly multiplikovány, navíc po válce se ČKD v důsledku konfiskací ještě dále nafukovala), na druhé straně ale byla jednoznačně nastavena řídicí hierarchie (s vysočanským ředitelstvím na špici). Po rozložení koncernu s účinností od prvního ledna 1950 řada nástupnických společností používala i nadále slavnou značku (vzpomeňme například ČKD Modřany, ČKD Česká Lípa, ČKD Sokolovo, ČKD Blansko, ČKD Kotlárna atp.), šlo už ale o samostatné jednotky, které si samy určovaly pořadí výrobních priorit.

V neposlední řadě nemůžeme opomenout zmínit fakt, že část portfolia vysočanského závodu ČKD po 31. 12. 1949 z výroby zmizela. Právě tehdy totiž byla nuceně ukončena licenční smlouva s americkým Westinghousem (potažmo společností WEICO). Mezinárodní spolupráce s největšími elektrotechnickými společnostmi – Westinghousem a Siemensem – byla pro rozvoj ČKD klíčová už za první republiky (s Westinghousem byla například smlouva uzavřena již v roce 1922) a po válce se staré vazby s Američany obnovily (formálně dokonce původní smlouva platila po celou dobu války, byť z ní neprobíhalo žádné plnění). ČKD tím do svého výrobního programu získávala řadu výrobků, z nichž odváděla licenční poplatky, což jí jednak umožnilo šetřit vlastní vývojové kapacity a jednak být v neustálém kontaktu s technologickou špičkou, z čehož plynulo utváření know-how, které přenášela do vlastní výroby. Jenomže po únorovém převratu bylo ze strany Československa tlačeno na snížení licenčních poplatků. ČKD, potažmo ČKD Stalingrad, pak musela nezanedbatelné množství výrobků začít vyvíjet či upravovat nanovo tak, aby nebyly využívány americké patenty, přičemž se to mj. týkalo i vývoje transformátorů, byť je známo, že v mnoha směrech následně ČKD Stalingrad patentové ochrany ignorovala, a dále vyráběla produkty, které už ve výrobním programu být neměly, aniž by z nich byly licenční poplatky odváděny. Přesto část produkce byla nahrazena domácím řešením, nezřídka narychlo vyvinutým a s horšími vlastnostmi. V případě vybavení měníren si například ČKD Stalingrad byla vědoma zastaralosti (zejména velké hmotnosti transformátorů) a nedokonalosti svých produktů (především u narychlo zkonstruovaných rtuťových usměrňovačů) již na počátku 50. let.

Samotným dopravním podnikům komplikovala v témže období situaci skutečnost, že se ke správě měníren dostalo nemálo z nich teprve nedávno, neboť bývalo běžnou praxí, že tramvajové a trolejbusové provozy byly součástí rozsáhlejších elektrických podniků, jež se zabývaly veškerou distribucí (či alespoň většinou distribuce) elektrické energie ve městě. To byl ostatně i případ Prahy, kde došlo v důsledku znárodnění energetiky k vydělení elektrárenské části z někdejších Městských podniků pražských od 6. 9. 1946 a k jejímu začlenění pod Středočeské elektrárny, jež se ale následně dále dělily a částečně transformovaly do nově založených Pražských energetických rozvodných závodů, n. p., pod které připadaly nadále i veškeré měnírny. Ty měly být dle dohod přičleněny pod nově založený pražský Dopravní podnik (v letech 1946 až 1949 se používal název *Dopravní podniky hlavního města Prahy*, od 1. 1. 1949 se přešlo na singulární formu *Dopravní podnik hl. města Prahy, komunální podnik*, a teprve od 1. 7. 1953 došlo k přejmenování na *Dopravní podnik hlavního města Prahy*, načež se později název ještě několikrát měnil).



Prvorepublikový snímek nám ukazuje předpolí Palackého mostu, ještě se sousošími, které byly poškozeny za války a po rekonstrukci byly umístěny na Vyšehrad. Nalevo vidíme Libuši a Přemysla, napravo Lumíra a Píseň. Zatímco kněžnu Libuši představil čtenářům již ve 12. století Kosmas, Lumír je produktem falzifikátu známého jako Rukopis královédvorský. Válkou byl poškozen i samotný most, který se tak dočkal na počátku 50. let opravy a především rozšíření. (sbírka: Tomáš Dvořák)

Převod měníren v metropoli se nerodil snadno, protože některé objekty měly obojetnou funkci, tedy sloužily jak pro napájení tramvajových a trolejbusových tratí, tak pro transformaci a přenos elektrické energie do podniků a domácností. V některých případech tak nepřešla pod správu pražského DP celá budova, ale jen vybrané zařízení, pro nějž musel být pronajímán od Pražských energetických rozvodných závodů patřičný prostor. Naopak v některých objektech, které přešly do vlastnictví DP hl. m. Prahy, zůstal vyhrazený prostor pro potřeby rozvodných závodů. K podpisu dohody o převodu měníren tak mohlo dojít až 30. 1. 1951 (se zpětnou účinností od 1. 1. 1951), přesto lze konstatovat, že zcela nebylo ono dědictví delimitace energetických zařízení dořešeno až do dnešních dnů.

Na pražský DP přešly společně s dříve vybudovanými měnírnami i některé závazky týkající se budoucích objednávek a měníren, konkrétně měly být v té době ve stavbě hned čtyři měnírny, a sice *Jinonice*, *Žižkov* (téže nazývaný *Nový Žižkov* či *Ohrada*), *Hloubětín* a *Podolí*. Na žižkovskou měnírnu byla vystavena objednávka už 13. 6. 1947, na zbylé tři jmenované 31. 5. 1949. Mimoto bylo objednáno vybavení do dalších třech měníren, jejichž stavba se měla teprve rozeběhnout, konkrétně pro měnírny *Hostivař* (nacházející se ovšem na katastru Záběhlic), Vršovice (tato měnírna nakonec vůbec nevznikla) a *Zlíchov* (dobově označována poněkud nesprávně jako měnírna *Chuchle*, neboť se počítalo s jejím využitím pro napájení chuchelské tramvajové či trolejbusové tratě). Pro tyto měnírny

bylo zařízení objednáno dne 25. 4. 1949. Mimoto byly poptávány usměrňovače a další součásti pro dříve vybudované měnírny, buďto jako náhrada, anebo pro potřeby navýšení výkonu. Například pro měnírnu *Rokoska* (na Vychovatelně) mělo být doplňující vybavení dodáno na konci roku 1948, do konce roku 1949 ale ČKD dodala jen polovinu jednoho usměrňovače a starost o zbytek projektu tak přešel v roce 1951 na pražský DP.

ČKD v roli dodavatele zařízení veškeré uvedené objednávky vždy po několika měsících potvrzovala, byť se čas pro tuto aktivitu postupně prodlužoval (u měníren objednaných v dubnu 1949 došlo k potvrzení až 31. 5. 1950, tedy po více než roce), dohodnuté termíny dodání ale nedokázala plnit. Už do konce roku 1950 se počítalo s dokončením měníren *Jinonice*, *Podolí* a *Hloubětín*, přičemž pražský DP s ohledem na nutnost zajistit napájení nových trolejbusových tratí vznikajících na Žižkově (spojení ze Žižkova do Vysočan) dokonce hodlal přistoupit k přesunu technologie z měnírny *Podolí* do měnírny *Žižkov* (resp. *Nový Žižkov*, *Ohrada*). Vybavení se ale scházelo velice pomalu. Pro jinonickou měnírnu mělo být dodáno strojní zařízení v srpnu 1950, ve skutečnosti ale ani na konci téhož roku nebyly k dispozici ani transformátory, ani usměrňovače, ani rozvaděče.



Rozšiřování Palackého mostu dokumentuje například tento snímek z roku 1950. (sbírka: archiv DPP)

Situace nebyla kritická jen v Praze, se stejnými problémy se potýkaly i další československé DP. Ten košický se v září 1950 pokusil získat vybavení pro jednu svou měnírnu na úkor pražského DP, neboť se potýkal s obrovským nárůstem nákladní tramvajové dopravy. Podle dopisu datovaného 29. zářím 1950 stoupla přeprava nákladních vozů na tratích košického DP ze 30 vozů na bezmála 120, přičemž takový počet vozů nebylo možné odbavovat bez posílení napájecí soustavy. Podnik ČKD Stalingrad měl přislíbit urychlení dodání jednoho transformátoru, usměrňovače však mohl vzít dle svých slov jen z rozpracovaných zakázek pro Prahu. Ta ale žádost košického DP striktně odmítla s poukazem na to,

že vybavení potřebuje pro nově zřízené tratě, mj. trolejbusovou trať do Jinonic, jež byla od svého uvedení do provozu v roce 1948 napájena jen provizorně, či pro v témže roce spuštěnou trať do Hloubětína, jež byla rovněž napájena jen dočasně položenou dvojicí napájecích kabelů, přičemž zde byla kritická situace vyvolávána zejména očekávanými zvýšenými odběry v době nájezdů a zátahů vozů do nově vybudované vozovny, k jejímuž otevření došlo v roce 1951. Praha sice před lačností Košic své usměrňovače uchránila, v termínech se jich navzdory tvrzení ČKD Stalingrad o jejich expedici do konce roku 1950, tak jako tak nedočkala.

Dění se začalo dále komplikovat další delimitací povinností v rámci podniku ČKD Stalingrad a částečným převedením činností do nově utvořených národních podniků. Po rozdrolení ČKD od 1. 1. 1950 následovalo v roce 1951 zřízení *Elektromontážních závodů, n. p. Praha* (EZ Praha), pod které přešly od ČKD Stalingrad dodávky montážního materiálu a samotná montáž spojená s uvedením do provozu. Pražský DP do přímého kontaktu s Elektromontážními závody zpočátku nepřicházel – objednávky měl u ČKD Stalingrad coby generálního dodavatele a nedodávání vybavení a montážních činností urgoval u něj. Podnik ČKD Stalingrad se tím začal dostávat do kleští, protože na činnost Elektromontážních závodů neměl žádný vliv, současně byl tlačen do plnění objednávek.

Elektromontážní závody uváděly již v září 1951, že jsou z hlediska projekčního oddělení naprosto přetíženy a že nelze čekat, že budou objednávky vyřizovány dříve než za 5 až 8 měsíců (!). Montáže měníren, u nichž Praha počítala s uvedením do provozu v letech 1951 a 1952 byly ze strany Elektromontážních závodů zaplánovány až na rok 1953. Kromě dříve zmíněných sedmi měníren objednaných v letech 1947 a 1949 se k nim přidaly další objekty, především plánovaná náhrada nouzové měnírny *Teslova* v Libni (označovaná v dobových dokumentech jako *Teslova II*; šlo o náhradu za války poškozené měnírny, kterou bylo možné od roku 1949 nahradit jen provizorním objektem) a měnírnu pro letňanskou trolejbusovou trať.

Pražský DP se snažil situaci čelit nabídnutím pomoci při budování a zapojování měníren vlastními techniky, případně zajistil ve vlastní režii budování alespoň části objektů (především tzv. kobek). Pro měnírny *Hloubětín*, *Jinonice* a *Podolí* (tedy ty, pro něž mělo být dodáno zařízení již v roce 1950) neměl ani na konci února 1952 pražský DP potřebné strojní vybavení, a tak přistoupil i na to, že bude odebírat rozvaděče v nesmontovaném stavu a sám zajistí jejich finalizaci. ČKD Stalingrad na takovou nabídku ochotně přistoupila, zároveň však uvedla, že nemá k dispozici hliníkový pásový materiál nezbytný pro funkčnost celého zařízení a Dopravnímu podniku uvolnil ze skladu jen jeho omezené množství, které postačovalo sotva pro nejnutnější montáž.



Jedna z podob loga ČKD Stalingrad používaná v průběhu 50. let. zdroj: Archiv DPP)

Značnou komplikaci z pohledu napájení představovalo budování trolejbusové tratě do Letňan a Čakovic (linka číslo 58), kde bylo nutné vystavět novou měnírnu na katastru Letňan (od roku 2022 opět slouží potřebám trolejbusů). Jelikož se ukázalo, že ČKD Stalingrad nebude schopná dodat pro tuto měnírnu vybavení včas, musel pražský DP přistoupit k tomu, že rezignuje na vybavení měnírny *Zlíchov* (potažmo *Chuchle*) a nechá jej nainstalovat do objektu letňanské měnírny, kterou si musel navíc ještě částečně sám vystavět (betonáž kobek). Jenomže DP ani slíbené zařízení pro měnírnu *Zlíchov* neobdržel, dočkal se však konečně alespoň části vybavení pro měnírnu v areálu vozovny Hloubětín. Právě materiál určený pro hloubětínskou měnírnu se tak nakonec do Letňan přesunul, aby bylo možné trolejbusovou trať od 24. 8. 1952 vůbec uvést do provozu. Hloubětínská tramvajová trať společně s vozovnou musela být namísto toho napájena jednou ze dvou pojízdných měníren, které Elektrické podniky zařadily do provozu v letech 1926 a 1930. Druhá se stala dlouhodobým provizoriem (do roku 1955) v oblasti Hostivaře.

Letňansko-čakovická trolejbusová trať byla kromě nové měnírny v Letňanech napájena v počátečním úseku od konečné U Kříže směrem na Prosek ještě z měnírny *Teslova* v Libni, protože letňanská měnírna, navíc vybavená jen nejnutnějším zařízením, nebyla schopna okrajový úsek trati na stoupení Proseckého kopce zásobovat potřebným proudem. Jelikož samotná měnírna *Teslova* byla v té době nouzovým řešením (jak jsme si již prozradili, její původní objekt byl v závěru války poškozen), zůstávalo napájení nové trolejbusové tratě i tak nedostatečné.

Podobně, jako byl v roce 1952 dodán materiál pro měnírnu v Hloubětíně (relokovaný do Letňan), podařilo se konečně dodat i zařízení pro měnírnu v Jinonicích, opět ale jen pro její jednu část. Předpokládalo se, že do provozu bude uvedena od 1. 9. 1952, nakonec se tak stalo až od 21. 3. 1953.

Po převzetí měníren od Pražských energetických rozvodných závodů v lednu 1951 měl pražský DP potvrzené objednávky na celkem sedm měníren, k nimž postupně kupil další. Do roku 1954 se do plného provozu nepodařilo uvést ani jeden objekt – oblasti Hloubětína a Hostivaře se musely opírat o přiživování z pojízdných měníren, trolejbusové tratě do Jinonic a Letňan se musely spokojit s částečně namontovaným zařízením. ČKD Stalingrad tak potřeby (nejen) pražského DP nezvládala absolutně uspokojovat.

Odkazy na starší díly:

Představení seriálu: Heslo: Měnírna aneb konec rozvoje tramvají a trolejbusů v 50. letech
Heslo: Měnírna – I. část – Úvodem k zavádění elektřiny pro pražskou tramvajovou dopravu
Heslo: Měnírna – II. část – Přibrzďování
Heslo: Měnírna – III. část – Porážka u Stalingradu

Url: Heslo: Měnírna – III. část – Porážka u Stalingradu