Heslo: Měnírna – IV. část – Výhled mimo výhled

04.02 2024 18:00, Libor Hinčica, Autobusy Měnírny Ostatní Tramvaje Trolejbusy

V březnu 1952 se kritická situace v oblasti výstavby měníren dostala na pořad jednání na půdě ministerstva vnitra, pod nějž v té době spadaly provozy městské dopravy. Setkání se dne 10. 3. 1952 účastnil i zástupce ČKD Stalingrad, který zdržení výrobních programů dával za vinu především rozčlenění závodu a jeho kompetencí, čímž v podstatě za viníka označil samotný státní aparát, což bylo ve své době poměrně odvážné.

Ve skluzu z předešlých let mělo být vybudování 22 měníren v rámci celého Československa, z toho šesti v Praze, čtyř v Ostravě a po jedné v Českých Budějovicích, v Teplicích, v Brně, v Jihlavě, v Liberci, v Hradci Králové, v Pardubicích, ve Zlíně (Gottwaldově), v Mostě, v Ústí nad Labem, v Plzni a v Bratislavě. Závěrem schůzky byla dohoda o dokončení projektů dle aktualizovaných potřeb dopravních podniků, z jejichž strany to znamenalo přistoupení na nejzazší termíny uvedení do provozu jednotlivých tratí, které měly být novými měnírnami napájeny.

ČKD Stalingrad sestavila aktualizovaný plán po dohodě s Elektromontážními závody, přičemž na papíře vypadalo vše téměř idylicky. V případě Prahy bylo na seznamu šest zpožděných měníren (*Hloubětín*, *Podolí*, *Jinonice*, *Hostivař*, *Vršovice* a *Chuchle/Letňany*), přičemž pouze u hloubětínské se neměl termín uvedení do provozu překrývat s požadavkem DP. Oproti tomu hostivařská měnírna požadovaná nejpozději v dubnu 1953 byla přislíbena pro únor 1953.

Realita byla naprosto odlišná a ČKD Stalingrad nadále poskytovala neúplná a chaotická plnění, čehož příklad jsme si už zmínili u měnírny *Letňany*, do níž zamířilo v létě 1952 zařízení z hloubětínské

měnírny, u které se přitom počítalo ještě v březnu 1952 s dodáním až v lednu 1953. Plán se tedy nedařilo dodržovat ani v rámci týdnů.

Dnes již neopakovatelný záběr z ulice Husitské s motorovým vozem ev. č. 2186 a vlečným vozem „krasin“ neznámého ev. č. ze spodního Žižkova. V pozadí může jako dobrý orientační bod posloužit železniční most (dnes sloužící pro pěší a cyklisty) přezdívaný Velká Hrabovka (podle jedné z viničních usedlostí, kterou se jako jednu z mála staveb existujících před faktickým vznikem Žižkova podařilo dodnes uchovat). Ačkoli vozový park tramvají měl být obnovován od 50. let v rychlém tempu novými čtyřnápravovými tramvajemi, musela se Praha spoléhat na službu starých dvounápravových vozů až do roku 1974. (sbírka: Tomáš Dvořák)

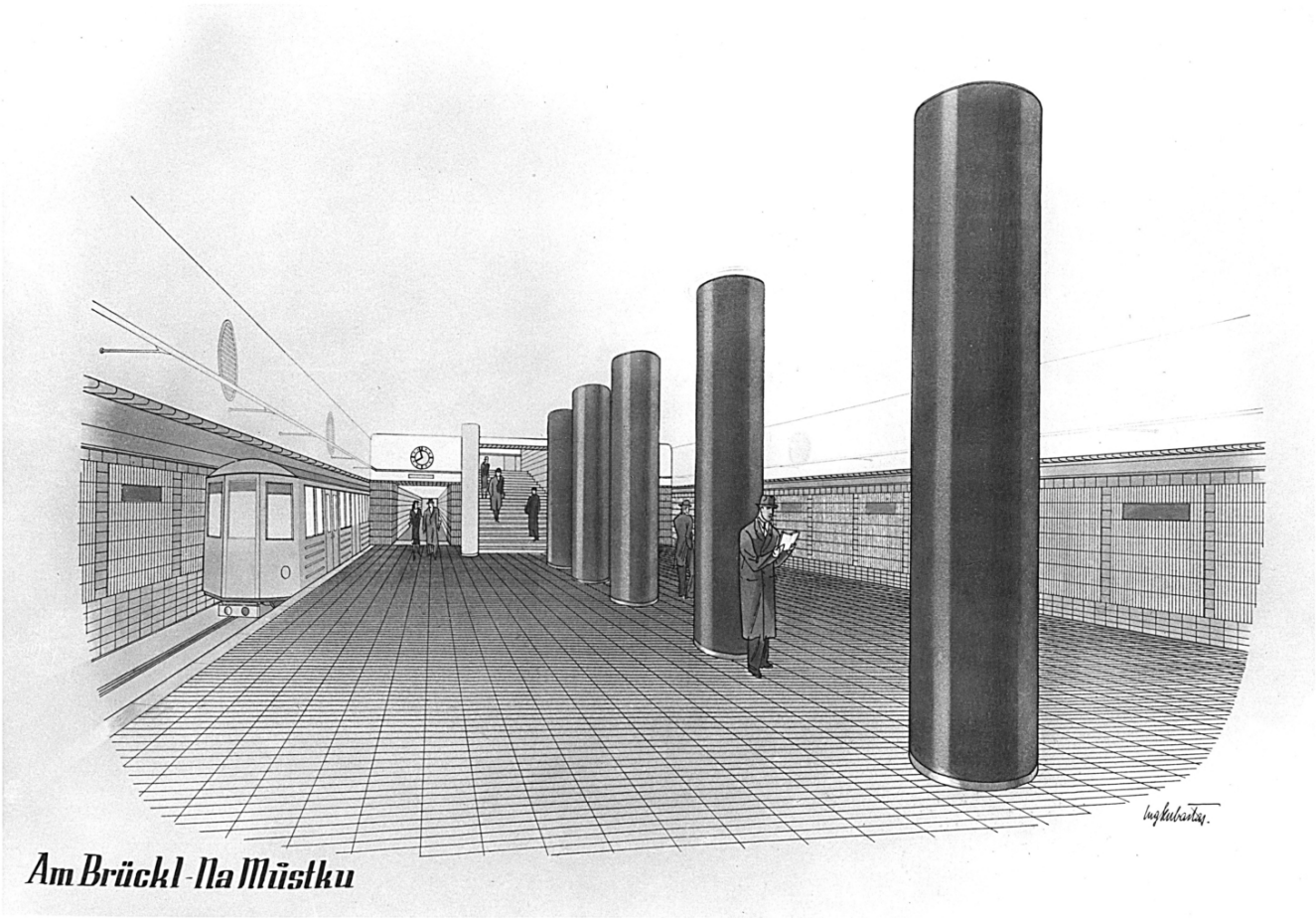
V Praze se krize prohlubovala s velkými očekáváními vkládanými do obnovy vozového parku tramvají i trolejbusů a nových tratí, což se ve výsledku mělo podepsat na významném navýšení ujetých kilometrů. V roce 1952 byl na měnírnách instalován výkon 32 MW, což odpovídalo přibližně 62 000 A. Přes výstavbu tratí v poválečných letech se dosáhlo maximálního odběru 32 000 A, tedy 51,61 % instalovaného výkonu. I když se může jevit tato hodnota komfortní, je nutno říci, že zařízení nebyla konstruována s tím, že budou využívána v mezních hodnotách a rezerva 40 % byla považována už za kritickou pro provoz. Z instalované báze 32 MW bylo nutné v nejbližším období 9 MW odepsat, neboť se zde počítalo s vyřazením nevyhovujících usměrňovačů.

Zatímco u tramvají starší konstrukce se počítalo s odběrem max. 50 A a u trolejbusů 75 A, u vozů koncepce PCC (Tatra T I) se kalkulovalo již s navýšením o 100 až 160 % (tj. 100 až 130 A) a u trolejbusů o 20 % (na 90 A). Podle plánu z března 1952 mělo být v roce 1952 pořízeno prvních 25

tramvají koncepce PCC, na něž mělo navázat dalších 50 vozů v roce 1953 a od roku 1955 až do roku 1962 (včetně) se počítalo se zařazením vždy jedné stovky vozů. Na Silvestra roku 1962 tak mělo být v Praze 875 vozů koncepce PCC (!)[1]. U trolejbusů byly plány neméně ambiciózní – po 67 trolejbusech v roce 1952 mělo být každoročně do roku 1961 pořizováno 30 nových trolejbusů, takže v součtu mělo jít v letech 1952–61 o 307 nových vozidel.

Pro takto rozsáhlou flotilu – při započtení rezerv a proudových špiček – se odhadovalo, že bude nutné navýšit současný výkon měníren o 122 % – z 36 MW na 80 MW. K tomu bylo navíc nutné připočíst 9 MW nově instalovaného výkonu jako náhradu za dosluhující usměrňovače, takže by bylo nutné během deseti let objednat a instalovat zařízení poskytující výkon 53 MW. Nárůst počtu ujetých vozokilometrů měl stoupnout z 37 mil. na 55 mil. (o 48,6 %) a roční spotřeba byla na sklonku roku 1962 odhadována na 160 000 000 kWh elektrické energie.

Přes problémy v oblasti zajišťování dodávek měnírenského zařízení a výstavby samotných měníren pražský DP věřil, že jde jen o přechodný stav, který se po zásazích na nejvyšších úrovních (jednání ministerstev) podaří vyřešit. Nadále se se tak objednávaly další měnírny, nové usměrňovače do těch stávajících atp., jenomže skluz nabíral stále strmější sklon.



Po druhé světové válce byl oprášen válečný projekt pražské podzemní dráhy. Zde vidíme návrh stanice Můstek. na počátku 50. let však byly přípravné práce pozastaveny a o budoucnosti metra se pak dlouhé roky jen diskutovalo. (zdroj: Archiv DPP)

Ještě v květnu 1952 se Elektromontážní závody dušovaly, že nainstalují vybavení do měnírny *Podolí* (objednané od roku 1949) tak, aby bylo možné ji od září 1952 používat, na čemž měl DP eminentní zájem, protože chtěl nasazovat do oblasti napájené touto měnírnou tramvaje Tatra T I, u nichž se

pozvolna rozbíhaly dodávky první 25kusové série (v provozu s cestujícími se nové vozy objevily už od 17. 3. 1952). Ne naposledy vše skončilo znovu jen u slibů.

Nespokojenost dopravních podniků v celé republice vedla až k vyvolání arbitrážního jednání, o jehož první části (smírčí předarbitrážní jednání) existuje archivní záznam z 8. 12. 1952. V něm se dovídáme, že jen v roce 1952 měl podnik ČKD Stalingrad dodat československým DP 14 měníren (z toho 3 Praze), avšak ani na jednu z nich neuzavřel výrobce kupní (tehdejší terminologií hospodářskou) smlouvu, ačkoli na měnírny byly vyčleněny finanční prostředky a jejich nákup figuroval ve státním plánů. Zástupce ČKD Stalingrad uvedl, že do konce roku 1952, to znamená do zhruba třech týdnů od jednání, je ochoten uzavřít pouze dvě takové smlouvy, a to na měnírny pro České Budějovice a Teplice (po 1 ks). Hlavním důvodem neplnění dodávek mělo být podle něj přetížení exportními zakázkami a vládními úkoly (o těch budě ještě řeč) a nerealizace smluvených termínů ze strany Elektromontážních závodů, s nimiž už v té době mělo být vedeno separátní arbitrážní řízení v dané věci.

ČKD Stalingrad se bránila statečně, ale nebylo jí to mnoho platné. Namísto snahy o hledání řešení předseda komise vydal usnesení, že podnik ČKD Stalingrad je povinen uzavřít hospodářské smlouvy se všemi desíti městskými dopravními podniky: *„Od této povinnost jej nemohou zprostit případné výrobní potíže ani potíže se subdodavateli,“* uvádělo se v zápise. Celá zodpovědnost tak zůstala ležet poněkud nespravedlivě u výrobce, aniž by se kdo zabýval tím, jak kupící se marasmus odklidit.

Tramvaj T I (resp. T1) ev. č. 5055 na propagačním snímku z oblasti Vršovic. Tramvají T I bylo do Prahy dodáno nakonec pouze 133. (sbírka: Tomáš Dvořák)

V Praze se mezitím krize v napájení dále prohlubovala. Pozvolné zařazování nových trolejbusů Tatra 400 a tramvají Tatra T I bez toho, že by byly zprovozněny nové měnírny, přetěžovalo napájecí

infrastrukturu. Na počátku roku 1952 existující instalovaná rezerva okolo necelých 50 % byla ta tam. Jak lze odvodit z Ohmova zákona, zvýšený výkon vede ke zvýšeným ztrátám, kdy odpor navíc stoupá kvadraticky. Ždímání stávajících zařízení na hranici únosnosti tak vedlo k nechtěným finančním únikům, především ale zvyšovalo poruchovost, takže DP hl. m. Prahy musel ke všem svým starostem ještě zajišťovat montáž a demontáž vadných usměrňovačů, transformátorů (a dalších součástí) a obstarat jejich transport do ČKD na opravu. Zde se projevovala další z odvrácených stran plánovaného hospodářství. Splnění plánu za každou cenu totiž hnalo výrobu dopředu takovým tempem, že se rezignovalo na kvalitu oprav, výroby i kompletnost dodávek.

V říjnu 1954 pražský DP uvádí, že z dvanácti v nedávně době rekonstruovaných transformátorů typu 27 T 79 musely být tři odeslány zpět do závodu na opravu. Dopravce si stěžoval na smršťování izolační lepenky i špatnou jakost impregnačních laků. Obojí ČKD Stalingrad v roli dodavatele uznala, stejně tak nijak nerozporovala výtky týkající se například nevhodné konstrukce odpojovacího rozvaděče, anebo skutečnost, že u usměrňovačů zcela chyběly elektrické vakuoměry. Zároveň ale výrobce konstatoval, že elektrické vakuoměry nedodává proto, že jejich vývoj zkrátka nemá dokončen, zatímco nevhodnou konstrukci odpojovače neřešil (byť si jí byl vědomý) vůbec kvůli neexistujícím volným kapacitám vývojového oddělení. Zmíněné šlendriánství se přitom netýkalo jen repasovaných součástí, ale i těch nově dodávaných. Několikrát dříve v textu vzpomínaná měnírna *Letňany* sloužící potřebám trolejbusové linky č. 58 například dokázala od konce srpna 1952, kdy byly uvedena do provozu, do října 1954 vygenerovat 18 (!) závad na pouhé dvojici zde instalovaných usměrňovačů.

Přes uvedené svízele způsobené především vnějšími vlivy bylo pro pražský DP (potažmo ostatní s obdobnými problémy se potýkající československé dopravní podniky) udržitelné koordinovat komunikaci s dodavatelem a přistupovat k objednávkám dalších měníren, i když jejich dodání nabíralo kontury daleko za viditelným horizontem. Přes vzájemné nárazy šlo stále pouze o bipolární vztah mezi odběratelem v roli investora (příslušným dopravním podnikem) a dodavatelem celého zařízení (ČKD Stalingrad), byť do něj od roku 1951 vstupovaly významně i Elektromontážní závody Praha, n. p. Praha (EZ Praha), kterým byly přiřknuty montážní práce vybavení. To se na podzim roku 1953 zcela neočekávaně změnilo. Nenápadně přijaté rozhodnutí na půdě vybraných ministerstev nedokonalý, ale přesto ještě stále v primárních rysech funkční, systém vztahů rozložilo na prvočinitele. Byl tím prakticky zastaven nejen dosud slibný rozvoj další výstavby tramvajových a trolejbusových tratí v Československu, ale i přímo ohrožena reprodukce a doplňování vozového parku novými typy vozidel.

---

[1] Tohoto čísla se podařilo ve skutečnosti dosáhnout až hluboko v éře dodávek vozů Tatra T3, konkrétně v prosinci 1973.

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 – IV. část – Výhled mimo výhled