



## Heslo: Měničrna - IX. část - Generální (ne)dodavatel

10.02 2024 18:30, Libor Hinčica, Autobusy Měničrny Ostatní Tramvaje Trolejbusy

I když byl v dubnu 1954 stanoven Stavoprojekt generálním projektantem, panoval nadále časový rozpor mezi projektováním, pořízením materiálu a stavbou. Logické by pochopitelně bylo, aby se uvedené činnosti odehrály v daném pořadí, avšak dopravní podniky poučené v minulosti tím, že ČKD Stalingrad nebyla schopna včas dodávat, přistupovaly už od počátku 50. let k tomu, že si objednaly nejprve strojní vybavení určeného typu (podle předpokládaného výkonu měničrny), a teprve následně řešily vypracování projektu stavební i elektrotechnické části.

Dokud se tak dělo jen v komunikaci s ČKD Stalingrad, nebyl tento reverzní postup tak výraznou překážkou. Pro velké množství měničrn, k nimž v dubnu 1954 chybělo vypracování projektu, bylo vnitřní vybavení objednáno řadu let (pro některé z nich, jak víme, už od roku 1947), takže následně bylo možné mnohé měničrny dovybavovat tímto zařízením. Jakmile se ale začalo ministerstvo místního hospodářství dívat za nejkritičtější horizont let 1954-56, došlo i jemu, že časová diference mezi projektováním a výrobou nebyla nikterak odstraněna.

Pro měničrny, jejichž vybudování se plánovalo v letech 1957 a 1958 totiž bylo nutné objednat vnitřní vybavení vzhledem k výrobním lhůtám už v roce 1955. Jenomže pro tyto měničrny nebyly opět vypracovány (ani poptány) projekty. Musel by se tak opakovat scénář z minulosti, kdy budou projekty doloženy následně. U části měničrn bylo jasné, že se tak stejně stane, protože například Praha či Ostrava uváděly v roce 1956, že pro některé měničrny, jejichž dokončení bylo plánováno v rozmezí let 1957-58, objednaly strojní vybavení u ČKD Stalingrad už v letech 1952-54. Tato předvídatelnost ale byla spíše výjimkou a uskutečnitelná byla především ve velkých městech.

Na dně Pandořiny skříňky krčící se nadějí na zlepšení poměrů bylo, že se postupně bude dařit tuto časovou propast zmenšovat, až jednoho dne nastane návrat k normálu. Pro všechny, kteří případ

měníren v letech 1953 a 1954 řešili, bylo nicméně očividné, že je tato naděje přikrčená až příliš na to, aby se mohla proměnit v realitu. Ke zkracování termínu objednávek elektrotechnického vybavení bylo nezbytně nutné, aby byly tyto objednávky včas a kompletně realizovány, jenomže anulací ČKD Stalingrad coby generálního dodavatele nebylo možné vypustit do světa už jen jedinou (v zásadě jednoduchou) objednávku. Jakmile byly do stavu generálních dodavatelů nechtěně povýšeny samotné dopravní podniky, bylo zřejmé, že objednávání, a tím i následné dodávání materiálu, se bude protahovat, takže se měnirny, jejichž výstavby byla plánována za rok 1956, nemůže podařit včas dokončit.



Slavná fotografie s prototypem tramvaje Tatra T II z liberecko-jablonecké úzkorozchodné dráhy. „Té dvojky“ měly původně zásobovat také Prahu, prvních pět již objednaných vozů ale nakonec zamířilo do Brna. (zdroj: Archiv DPP)

Podívejme se nyní na to, co pro dopravní podniky znamenalo delegování funkce generálního dodavatele od podzimu 1953, kdy vstoupila v platnost vyhláška ministerstev těžkého strojírenství, hutního průmyslu a rudných dolů a energetiky číslo 196/1953.

Povinností dopravních podniků se stalo nejen obstarání příslušné parcely, na jejímž pozemku bylo možné měnirnu vybudovat, ale také vypracování plánů napájecí sítě, především ve vztahu k přípojce k vysokonapěťové síti (22 kV), kde bylo nutné vstoupit do jednání s Energotrustem. Teprve po zjištění, jak dlouhé budou přívodní kabely a náklady na něj, bylo možné vypracovat investiční úkol s hrubým odhadem nákladů a objednat vypracování projektu, přičemž pouze v tomto směru získaly dopravní podniky od dubna 1954 jakousi jistotu, že se zadání projektů bude někdo věnovat. Nadále ovšem bylo nutné vypracování technické dokumentace dozorovat, urgovat a sladit jej pro jednotlivé části (stavební a strojní). Teprve poté se mělo přikročit k objednávce stavebních a montážních prací a k uzavření kupních smluv na vnitřní vybavu měniren, byť víme, že v praxi tato fáze mnohdy projektu předcházela.

Výroba vnitřního vybavení byla po zrušení funkce ČKD Stalingrad coby generálního projektanta roztržena mezi až 27 (!) různých subjektů, u některých zpočátku dopravní podniky ani nevěděly, kdo je jejich novým výrobcem, případně došlo u zhotovitelů k nějaké inovaci, u níž nebylo dodavatelem v horším případě sděleno, v tom lepším garantováno, zda bude kompatibilní se zbytkem měnirenského zařízení. Podle představ ministerstva místního hospodářství měly dopravní podniky žádat montáž měníren až ve chvíli, kdy měly k dispozici všechn materiál. Zkoordinovat jeho dodání bylo nad síly většiny z nich, navíc Elektromontážní závody rozhodně nebyly schopny vyhovovat žádostem o montáž obratem.

Materiál se proto běžně scházel na půdě dopravců postupně, přičemž je nutné si uvědomit, že šlo o zboží v hodnotě miliónů tehdejších československých korun (průměrná mzda v ČSR v roce 1954 činila 1 171 Kč). To vyvolávalo požadavky na řádné převzetí, uložení a skladování. Ve chvíli, kdy dopravní podniky materiál přijaly, začala běžet záruční doba, aniž by přitom bylo možné některé z výrobků odzkoušet. Minimálně pražský Dopravní podnik nechtěl ponechávat případné nedostatky strojního vybavení náhodě a snažil se vše otestovat ještě před samotnou montáží do měnirny. Již zmiňovaný Ing. Miloš Eckert bez obalu v dopise ze 17. 4. 1954 víru pražského DP k bezvadnosti předávaných komponentů komentoval lapidárně: „*Při dnešním stavu kvality výroby je nutno každou součást tak pečlivě zkoušet, že to zaujme velkou část pracovního času mnoha zaměstnanců. Máme zkušenosti, že nové stroje a přístroje vydrží v provozu jen několika měsíců, nehledě na očividné vady a mnoho chybných zapojení manipulačních skříní.*“



Jedním z měst, které se mělo dočkat vybudování tramvajové a trolejbusové sítě bylo také Kladno. Místní měnirna „Divadlo“ se dostala i do plánu výstavby měníren s prioritou vládního úkolu, nicméně k realizaci nikdy nedošlo. (zdroj: Národní archiv ČR)

Pokud bychom si chtěli pro snadnější přehlednost shrnout povinnosti dopravních podniků coby generálních dodavatelů do odrážkového soupisu, pak by vypadl tento výčet zhruba následovně:

- 1) Výběr parcely pro stavbu měnírny;
- 2) projednání přípojky 22 kV s podnikem Energotrust;
- 3) objednání projektu přípojky a měření vysokého napětí, uzavření příslušné kupní/hospodářské smlouvy (dále jen HS);
- 4) zadání vypracování investičního úkolu;
- 5) zadání vypracování projektu měnírny u Stavoprojektu;
- 6) podle projektu objednání ocelové konstrukce rozvodny (+HS);
- 7) podle projektu objednání vyzdívky konstrukce (+HS);
- 8) podle projektu objednání všech strojů a přístrojů u subdodavatelů, přičemž s každým musela být uzavřena samostatná hospodářská smlouva;
- 9) objednání montáže přívodu a měření (+HS);
- 10) objednání projektu primárního a sekundárního přívodu (+HS);
- 11) objednání položení primárního a sekundárního přívodu (+HS);
- 12) objednání investičních statků podle projektu (+HS);
- 13) provést převážku všech strojů a přístrojů, popř. jejich uskladnění;
- 14) objednání montáže u Elektromontážních závodů, n. p. Praha (+HS);
- 15) naplánování a objednání inventáře měníren (+HS);
- 16) zhotovení projektové a rozpočtové dokumentace celé stavby měnírny;
- 17) pečlivá kontrola jak potvrzení objednávek, tak i dodávky po stránce technické s ohledem na změny parametrů výrobků.





Slavná pohlednice z dnešního náměstí Jana Palacha (se soupravou „ponorky“ a „krasinu“) pořízená na počátku 50. let nemůže nechávat nikoho na pochybách o tom, kdo ve státě pevně držel v dané době moc. Na prostranství před Rudolfinem (budova napravo, jež zůstává na tomto snímku skryta) začali komunisté získávat v roce 1938 veledůležité politické body, když zde se svým prohlášením na obranu republiky vystoupil tehdejší poslanec za KSČ Klement Gottwald (samotné Rudolfinem bylo tehdy budovou Národního shromáždění). To umožnilo komunistům po válce hrát roli zastánců celistvosti republiky a rozhodné obrany v krizových dnech smutného podzimu 1938 (což bylo dávano do protikladu k chování západních mocností). Jako vždy však i tehdy jednali komunisté v souladu s partiturou z Moskvy. (sbírka: Libor Hinčica)

Ani v silách pražského DP, personálně nejlépe obsazeného, se nezdálo možné všechny tyto úkoly zvládnout. Sám ztroskotával už na samotném počátku celého procesu, když v dubnu 1954 deklaroval, že není schopen předkládat dokumentaci (investiční záměry, rozpočty atp.) k plánovaným měnirám ve stanovených termínech, a to i kdyby mu byl rázem přidělen sebevětší počet odborníků. Jako reálný viděl až konec roku 1954, avšak jen za předpokladu, že mu bude navýšen počet povolených (tj. proplacených) přesčasových hodin alespoň o 900, a navíc mu bude z technických vysokých škol a středních průmyslových škol přidělen odpovídající počet pracovníků se znalostmi elektrotechniky, projekce, dokumentace a nákupu. Celkem požadoval minimálně sedm lidí, zda alespoň někoho nad rámec stanovených přidělenek absolventů získal, se bohužel do uzávěrky textu nepodařilo v archivních dokumentech dopátrat.

Dopravní podnik zde každopádně spoléhal na to, že stát pro něj sehraje roli poručníka, který vybraným posluchačům posledních ročníků vysokých a středních škol vloží do ruky Černého Petra a direktivně je do Dopravního podniku umístí. Platové poměry v DP hl. m. Prahy totiž byly výrazně horší než ve výrobních podnicích a vedoucí pracovníci DP věděli, že dobrovolně do jeho řad nikdo nenastoupí, ostatně přiděl lidí byl kvůli preferenci výroby před službami nízký i v předešlých letech a například podstav technických pracovníků v roce 1955 činil 77 osob oproti plánu předpokládajícího běžný chod podniku.

Přes vládní usnesení č. 686/1954 byla podle pražského DP mizivá šance na to, že se podaří realizovat projekční práce a investice především nových tramvajových a trolejbusových tratí v letech 1955 a 1956 tak, jak byly plánovány, což mj. mohlo vyvolat penalizování ze strany investiční banky, která alokovala na tyto stavební činnosti své zdroje. Dnes víme, že se ve svém předzvěsti dopravce nemýlil. Pomineme-li některé z drobných staveb (různé spojovací oblouky, přeložky, doplnění druhých kolejí atp.), byla vůbec poslední nová pražská trolejbusová trať uvedena do provozu dne 18. 4. 1954 (Újezd - Velká Chuchle) a v případě tramvají se po spuštění provozu do Hostivaře od 3. 1. 1954 podařilo zprovoznit dne 31. 12. 1955 už jen krátkou trať do Záběhlic (zrušena 1. 7. 1971), načež nastala navzdory růstu města čtyřletá pauza, než se konečně v červenci 1959 rozjely tramvaje od branických ledáren k nádraží v Braníku. V té době se rovněž rezignovalo na další rozvoj trolejbusové dopravy, když už se nepodařilo dokončit ani rozestavěnou trať z Dejvic do centra Prahy. Měniřna *Bubeneč*, která měla předmětnou trolejbusovou trať napájet (vzniknout měla přímo v areálu dnes již zaniklých dejvických garáží), byla přitom zařazena do plánu a investic a ze strany ministerstva místního hospodářství byla její výstavba schválena v roce 1952, v upravené podobě v roce 1953 a znovu v roce 1955, na seznam měniřen, jež měly být vybudovány v letech 1954-56 se ale nedostala.





Linkový autobus Škoda 706 RO na Pankráci, kde existovalo autobusové nádraží. Nalevo je možné vidět tramvajovou trať a v pozadí napravo za autobusem trolejbusovou smyčku včetně trolejbusu T400. (zdroj: [perfierieprahy.cz](http://perfierieprahy.cz))

Abychom peripetie (nejen) pražského DP v zajišťování role generálního dodavatele přiblížili ještě o něco lépe, přidáme ještě jeden soupis. V korespondenci mezi ministerstvem místního hospodářství, Ústředním výborem hl. m. Prahy a DP hl. m. Prahy se objevuje, že počet dodavatelů, s nimiž bylo zapotřebí uzavřít samostatné hospodářské smlouvy na výbavu měníren, činil až 27 (jak jsme uvedli i výše). K takovému číslu se nám sice v rámci bádání dojít nepodařilo, nicméně díky dopisu z podzimu 1954 můžeme publikovat alespoň následující seznam 22 položek, včetně jména dodavatele, který výmluvně ilustruje, jak složité muselo být pro dopravce proplouvat řečištěm dodavatelsko-odběratelských vztahů:

- 1) Primární přívodní kabel - výrobce Kablo, Bratislava;
- 2) diferenciální ochrana kabelu - Kablo, Kladno;
- 3) strojní zařízení měníren - ČKD Stalingrad, Praha;
- 4) odpojovače - MEZ, Krompachy;
- 5) podpěrné izolátory - Ragula, Pečky;
- 6) ovládací dálkový kabel - Kablo, Bratislava;
- 7) chladicí zařízení - Janka, Radotín;
- 8) akumulátorová baterie - Pražská akumulátorovna - Modřany;
- 9) stavba budovy - Stavební závody, Praha;
- 10) montáž zařízení - Elektromontážní závody, Praha;
- 11) položení primárního kabelu - Energovod, Praha;
- 12) připojení primárního kabelu - Energotrust, Praha;
- 13) položení napájecích kabelů - Energovod, Praha;
- 14) napájecí kabely - Kablo, Kladno;
- 15) kabelové armatury - Kablo, Kladno;
- 16) ochranná relé - Křížík, Trutnov;
- 17) měřicí přístroje - Křížík, Praha-Smíchov;
- 18) měřicí transformátory - Metra, Blansko, MEZ, Brno;
- 19) vyzdívka kobek - Kalofrig - Itoxyl, Praha;
- 20) instalace zařízení - Komunální podniky, Praha;
- 21) stykače - ČKD, Praha-Modřany;

22) výkonné pojistky - Závod J. Fučíka, Brno.

Pro zajištění všech činností uvedených v obou publikovaných přehledech, měl pražský DP na podzim 1954 k dispozici pouze sedm administrativních a technických pracovníků, tedy počet zjevně nepostačující. Jelikož do otázky výstavby měníren vstoupil dodatečně požadavek na zhotovení dvou už dříve zmiňovaných provizorních objektů pro zajištění napájení během konání I. celostátní spartakiády, stal se ze seznamu měníren ve vládním usnesení z dubna 1954 už v září téhož roku jen cár papíru: „*DP hl. m. Prahy upozorňuje předsednictvo vlády a ministerstvo místního hospodářství, že za dnešního stavu pracovníků, platných předpisů vládního výboru pro výstavbu a stavu ve výrobě nemůže vládní úkol č. 686 jako generální dodavatel splnit.*“

---

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 - Přibrzdování](#)  
[Heslo: Měnírna - III. část - Porážka u Stalingradu](#)  
[Heslo: Měnírna - IV. část - Výhled mimo výhled](#)  
[Heslo: Měnírna - V. část - Normalizované, typizované, jednotné](#)  
[Heslo: Měnírna - VI. část - Nenápadná vyhláška](#)  
[Heslo: Měnírna - VII. část - Řešení. \(Zn. Poloviční\)](#)  
[Heslo: Měnírna - VIII. část - ...nebo spíše čtvrtinové](#)  
[Heslo: Měnírna - IX. část - Generální \(ne\)dodavatel](#)

Url: [Heslo: Měnírna - IX. část - Generální \(ne\)dodavatel](#)