

Heslo: Měnírna – VI. část – Nenápadná vyhláška

07.02 2024 18:05, Libor Hinčica, Autobusy Měnírny Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Stav pádivě se zhoršující od roku 1949, kdy došlo k prvnímu významnému narušení výstavby měníren poté, co se začalo s delimitací výrobních a montážních činností v rámci členění ČKD a zřizování nových podniků, narazil na své dno na přelomu let 1953 a 1954, kdy začaly platit podmínky *Vyhlášky č. 194 ministerstev těžkého strojírenství, hutního průmyslu a rudných dolů a energetiky*, která byla přijata již 25. 6. 1953.

Nutno říci, že cílem této vyhlášky připravené v dohodě s ministerstvem stavebního průmyslu a za participace dalších ministerstev, nebylo už tak komplikovanou situaci ve výstavbě měníren zhoršit. Naopak. Její autoři s její pomocí hodlali řešit jiné palčivé problémy ve své gesci, především katastrofální situaci ve výstavbě nových elektráren, kde byl nastaven po roce 1949 zjevně nerealistický plán na připojování nových zdrojů, na jehož plnění ovšem vládní místa sveřepě trvala. Samotné znění vyhlášky se přímo o výstavbě měníren či energetických zařízení pro veřejnou dopravou vůbec nezmiňuje, jedná se totiž obsahově o mnohem obecnější text s širokým dopadem do celého československého hospodářství, který ve svém záhlaví hovoří *„o podrobných podmínkách pro dodávky a odběr montáží technologických zařízení*“. Textace vyhlášky se snažila jednoznačně vymezit pozice dodavatele, odběratele, generálního dodavatele, montážního podniku a investora, rozčlenit, co je montážní a co podpůrný materiál, definovat postup prací, formu zpracování montážního deníku a dokumentace atp., jenomže důsledky takového na první pohled pro mnohého čtenáře možná logického rozškatulkování nebyly autory dohlédnuty.

Jak jsme si již naznačili, úkoly, jež byly stavěny v nových společenských podmínkách před ČKD Stalingrad, významně přesahovaly kapacity závodu i jeho projekčních kanceláří, a tak zvolna s růstem zadání stoupala i míra rozdrolování činností stran výstavby měníren. První zásadní krok – převedení finální montáže pod Elektromontážní závody, n. p. Praha v roce 1951 – jsme již zmínili, nejednalo se ale o jedinou aktivitu v daném směru. Ty další spočívaly v přenášení dokumentace a výsledné výroby jednotlivých částí měníren na jiné národní podniky, jež už stály mimo struktury ČKD Stalingrad. Právě tyto kroky stály na počátku postupného prodlužování výstavby měníren, protože ČKD Stalingrad tímto vnuceným vydělováním ztrácela přímý vliv na řízení procesu výroby jako celku.



Václavskému náměstí v 60. letech ještě stále vládnou dvounápravové tramvaje. Plány na zařazení jednoho sta nových tramvají řady T ročně vzaly velmi rychle za své. Problémem přitom nebyla jen nepřipravenost napájecí sítě. Nemalou komplikací způsobovala vozidla samotná a problémy s jejich pravidelnou údržbou. (sbírka: Tomáš Dvořák)

Musíme vzít v úvahu, že podniky – ČKD Stalingrad nevyjímaje –, byly negativně ovlivněny nutností plnit tzv. vládní úkoly, o nichž jsme slíbili, že bude řeč. Vládní úkoly se zrodily jako odpověď státu na otázku výrobců, jakým způsobem mají expanzivní požadavky koordinovat při omezených kapitálových, kapacitních a dalších výrobních zdrojích. Ze sousloví *„vládní úkol“* se stalo především v 50. letech jakési kouzelné zaklínadlo, které mělo podnikům stojícím před dilematem těžkého rozhodnutí našeptat, jakou prioritizaci při sestavování plánů stanovit. Je vcelku pochopitelné, že úkol pojmenovaný jako „vládní“ měl přednost před úkoly ostatními, což mělo dát státu do rukou bič, jenž snadno umožní kontrolovat, jak jednotlivé závody při plnění hospodářského plánu pracují.

Nechtěně však tímto krokem dal stát do rukou bič i samotným podnikům, které tím získaly možnost

tvorby alibi a odmítat poptávky právě s poukazem na nutnost plnění vládních úkolů. Urgoval-li tedy nějaký zákazník (například libovolný dopravní podnik) výrobu některého druhu výrobků – v našem případě měníren – dostal odpověď, že nelze požadavkům vyhovět s ohledem na to, že buďto podnik samotný (zde ČKD Stalingrad), anebo některý z jeho subdodavatelů, je vytížen plněním oněch vládních úkolů, které znemožňují buďto objednávku dokončit včas (nezřídka bez toho, že by byl dán alespoň náhradní termín plnění), anebo ji vůbec přijmout. Když už se zdála být tato situace neúnosná, začali si kupující stěžovat na vyšších pozicích – příslušných krajských národních výborech (v případě Prahy ústředním národním výboru), odkud se problém přenášel na ministerstva, pakliže jim nebyly stížnosti adresovány rovnou. Ministerstva se problematikou opravdu zabývala a vytáhla zde svůj bič, kterým pohrozila podřízeným podnikům, když po nich požadovala kontroly výrobních plánu a vyjádření ke stížnostem. Na to ale podniky prásknuly svým bičem zpět příslušné ministerstvo, protože doložily své závazky ve vztahu k vládním úkolům, z nichž vyplývalo, že skutečně není možné stěžovatelům kvůli zaplněnosti výroby vyhovět. Kruh se tedy uzavřel patem a nezbývalo než čekat, až se kapacity výroby uvolní, anebo umožní realizaci plnění ve zbylém časovém pásmu.

Z pohledu dopravních podniků přesto platilo až do roku 1953 to, co jsme nastínili již v dřívějších pasážích našeho pojednání. Klíčovým partnerem pro ně byl podnik ČKD Stalingrad v roli generálního dodavatele, u kterého výstavbu měníren a dodávku zařízení objednávaly a který se při zpoždění dodávek stával (do značné míry nespravedlivě) hromosvodem jejich blesků hněvu a beznaděje. To ale zmíněná vyhláška ministerstev č. 194/1953 změnila. Umožnila totiž rozvázat podniku ČKD Stalingrad ruce, když mu byly do budoucna odejmuty role generálního dodavatele i generálního projektanta. Tím se zbavil výrobní podnik složité administrativní, koordinační i obchodní práce a jako vedlejší bonus získal tolik potřebné odborné pracovníky, kteří byli ihned odveleni k plnění jiných úkolů. Vyhláška jakožto nové subjekty zodpovědné za výstavbu měníren stanovila ve svém důsledku samotné městské dopravní podniky, když stanovovala, že generálním dodavatelem je sám odběratel, přičemž ministerstvo těžkého strojírenství tuto záležitost s nimi ani s jejich nadřízeným orgánem (což bylo v té době ministerstvo místního hospodářství) nijak nekonzultovalo.



Pražská tramvaj typu T I, resp. T1, ev. č. 5101 v posledním provozním stavu již s velkým transparentem na čele. (sbírka: Tomáš Dvořák)

Dopravní podniky dosud navyklé na to, že jejich zapojení do procesu výstavby měníren se omezuje zejména na administrativní činnost (objednávky, urgování a fakturace) se staly samy pomyslným kmenem propojujícím složitou kořenovou soustavu dodavatelských řetězců komponentů na straně jedné a rozvětvených montážních a stavebních činností na straně druhé. Pro tyto účely ovšem neměly dopravní podniky žádné predispozice, mnohé z nich se navíc staly správci svých měníren, jak jsme si demonstrovali i na pražském příkladě, teprve nedávno.

Již v listopadu 1953 proti tomuto rozhodnutí DP z celého Československa unisono vystoupily. Poukazovaly mj. na to, že jejich zakládací listiny je označují jako podniky provozní, nikoli výrobní, avšak znění vyhlášky je staví do pozice, kdy mají být samy sobě dodavatelem, který bude ve výsledku zodpovědný i za příslušné garance, což se jim jevilo po právu jako nesmyslné. Všichni pracovníci dopravních podniků pohybující se okolo měníren pak byli zaměstnanci provozními, starajícími se o běh a správnou funkčnost zařízení, nemající však potřebné znalosti ani formální vzdělání na to, aby mohli převzít roli projektantů, koordinátorů výroby a stavby. „Osvobozená“ ČKD Stalingrad bezprostředně po uvedení příslušné vyhlášky v život přestala dopravním podnikům potvrzovat objednávky na další měnírny, zatímco dopravní podniky neměly nejen potřebné kádry, které by byly schopny roli dosavadního generální dodavatele a projektanta zastat, ale ani rámcovou představu o tom, co vše obě tyto vzájemně provázané činnosti obnášejí.

Vezmeme-li v úvahu to, co jsme se pokusili popsat na předešlých stranách, tedy že i v době, kdy byla ČKD Stalingrad v roli generálního projektanta a dodavatele, tyto činnosti nejpozději od roku 1949 nezvládala, lze si jen obtížně představit, že delegováním těchto aktivit na dosud touto problematikou

nepolíbené dopravní podniky šlo očekávat jakoukoli formu zlepšení. Naopak se tím výstavba měníren definitivně umrtvila, protože ČKD Stalingrad nevracela jen objednávky nové, ale začala s koncem roku 1953 vracet i dříve učiněné objednávky dosud nerealizované s tím, ať si jednotlivé DP mají uzavřít příslušné kupní (resp. hospodářské) smlouvy s jednotlivými výrobci součástí strojního vybavení a převezmou zodpovědnost za realizaci kontraktů. Do tohoto „Brownova pohybu“ vstupoval ještě další ne nepodstatný prvek. Postupné rozřeďování součástí, z nichž byla měnírna složena, vedlo ke vzniku časových diferencí, kdy byla z produkce ČKD Stalingrad odejmuta některá z komponent z výrobního programu, zároveň ale nebylo státem ještě nařízeno, který jiný podnik se bude výrobou této části do budoucna zabývat. Na přelomu let 1953/1954 tedy neexistoval dokonce ani seznam výrobců všech částí měnírny, u nichž si měly dopravní podniky učinit příslušné objednávky.



Zastávkový sloupek trolejbusových linek ev. č. 52, 53 a 54 na Václavském náměstí. Fotografie pochází z roku 1949, kdy zde byla mezi únorem a říjnem ukončena i linka č. 54, následně odkloněná na Jungmannovo náměstí. (zdroj: Archiv DPP)

V závěru ledna 1954 se konala za účasti zástupců všech DP s tramvajovým a trolejbusovým provozem, ministerstva těžkého strojírenství, ministerstva paliv a energetiky, ministerstva dopravy, ministerstva místního hospodářství, Státního ústavu pro projektování sídlišť, pozemních a inženýrských staveb (SÚP; Stavoprojekt), Elektromontážních závodů, n. p. Praha, ČKD Stalingrad a podniku Energovod porada, na níž byla celá situace obšírně řešena, avšak revize vyhlášky č. 194/1953 se dosáhnout nepodařilo. Za významný dílčí úspěch šlo považovat pouze fakt, že závod ČKD Stalingrad se nemohl napříště zříci závazků učiněných před vydáním příslušné vyhlášky, což znamenalo potvrzení platnosti objednávek učiněných před říjnem 1953.

Dopravní podniky požadovaly, aby došlo k urychlení vývoje tzv. typizovaných měníren, neboť věřily, že v nastalé situace by pro ně byl proces objednávek následně výrazně jednodušší. Nejvýkonnější typ „III“ (se základním výstupem 3 000 A) měl být podle jejich přání dokončen tak, aby bylo možné pojmout jej do plánů výstavby už od roku 1955, u zbylých menších typů (a odvozených variant) od roku 1956. Dalším bodem mělo být stanovení role generálního projektanta měníren namísto podniku ČKD Stalingrad, který bude zodpovědný za projekt díla jak po stránce stavební, tak i strojně-elektrotechnické, včetně příslušné napájecí a zpětné kabelové sítě. Kromě generálního projektanta usilovaly DP také o stanovení role generálního dodavatele (rovněž náhradou za ČKD Stalingrad), přičemž tato otázka měla být řešena ve vzájemné dohodě mezi ministerstvem místního hospodářství a ministerstvem těžkého strojírenství. Vzhledem k situaci, do níž se provozy městské dopravy dostaly, bylo závěrečným požadavkem, aby se výstavba měníren trakčního proudu pro MHD stala předmětem státní důležitosti.

Kromě ohrožení projektu nových tramvajových a trolejbusových tratí, z nichž některé byly rozestavěny a jiné ve formě investičních záměrů schváleny, se vynořil ještě jeden neméně hrozivý strašák. Na počátku roku 1954 se zdálo, že se po období odstraňování nedostatků a ladění pohonu podaří do sériové výroby vypustit nové tramvaje typu Tatra T I a po nich T II (s předpokládaným tempem produkce 100 ks ročně) a očekávalo se, že se přiblíží i produkce nových trolejbusů (Tatra 401, potažmo Škoda 9 Tr). Zejména u tramvají T I však bylo už provozem bezpečně prokázáno, že jejich energetické nároky jsou nejen mnohem větší, než tomu bylo u vozidel starších typů, ale i větší, než byly původní odhady. Připomeňme, že ty hovořily o cca 100–130 A, provoz ovšem ukázal, že i sólo vůz zvládne běžně vycucnout až 400 A (!), takže bylo zjevné, že bude nutné trakční síť posílit nad rámec odhadů z března 1952, zvlášť, když se u avizovaného nástupnického typu tramvaje T II očekával další nárůst hmotnosti, takže se pod pražské troleje měl vrhnout ještě hladovější Otesánek. Bez zajištění výstavby nových měníren bylo každopádně nemyslitelné, aby se plány na obnovu vozového parku v načrtnutých obrysech uskutečnily, na což byla příslušná ministerstva na jednáních mezi lednem a dubnem 1954 opakovaně upozorněna.

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
Heslo: Měnírna – IV. část – Výhled mimo výhled
Heslo: Měnírna – V. část – Normalizované, typizované, jednotné

Url: Heslo: Měnírna – VI. část – Nenápadná vyhláška