



Heslo: Měničrna - VII. část - Řešení. (Zn. Poloviční)

08.02 2024 18:04, Libor Hinčica, Autobusy Měničrny Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Situace, do níž se dopravní podniky na přelomu let 1953 a 1954 dostaly, byla naprosto bezprecedentní a bylo zřejmé, že to může být jedině státní aparát, jenž z pozice správce veškerých výrobních zdrojů bude muset hledat ven cestu ze šlamastiky, kterou sám vytvořil. Po jednání na konci ledna 1954 se tak rozeběhly přípravy na vypracování vládního usnesení, jehož první návrh byl předložen k projednání a připomínkám už 2. 3. 1954 (č. j. 321-791.3-27/2-1954), konečná úprava byla vypuštěna do éteru o měsíc později (2. 4. 1954 pod č. j. 321-791.3-27/2-1954) a oficiálně vydána dne 21. 4. 1954 pod č. 686.

Vládní usnesení mělo dva klíčové body. Tím prvním bylo, že ministerstvo místního hospodářství stanovilo v souladu s požadavky dopravních podniků roli generálního projektanta nových měničrn, tím druhým pak skutečnost, že výroba strojně-elektrotechnického zařízení těchto měničrn a jejich montáž měly být příslušným podnikům uloženy jako úkoly vládní (co problematika vládního úkolu znamenala, jsme si už dříve prozradili). Dopravní podniky tím získaly naději, že jejich požadavkům bude přidělena patřičná priorita.

Funkce generálního projektanta byla svěřena Státnímu ústavu pro projektování sídlišť, pozemních a inženýrských staveb, jenž používal zkrácený název Stavoprojekt, jehož se v dalších pasážích přidržíme i my. Podřízeny generálnímu projektantovi měly být Elektromontážní závody, n. p. Praha (EZ Praha) v roli projektanta elektrotechnické části (projekty kabelů a energetické části). Celkově bylo zapotřebí pro zdar díla sladit zájmy tří ministerstev. Vedle ministerstva místního hospodářství šlo ještě o ministerstvo těžkého strojírenství, pod nějž spadaly Elektromontážní závody, a ministerstvo paliv a energetiky, které mělo dohlížet na zajištění napojení měničrn na vysokonapěťovou síť a vybudování patřičných přípojek skrze podnik Energotrust.



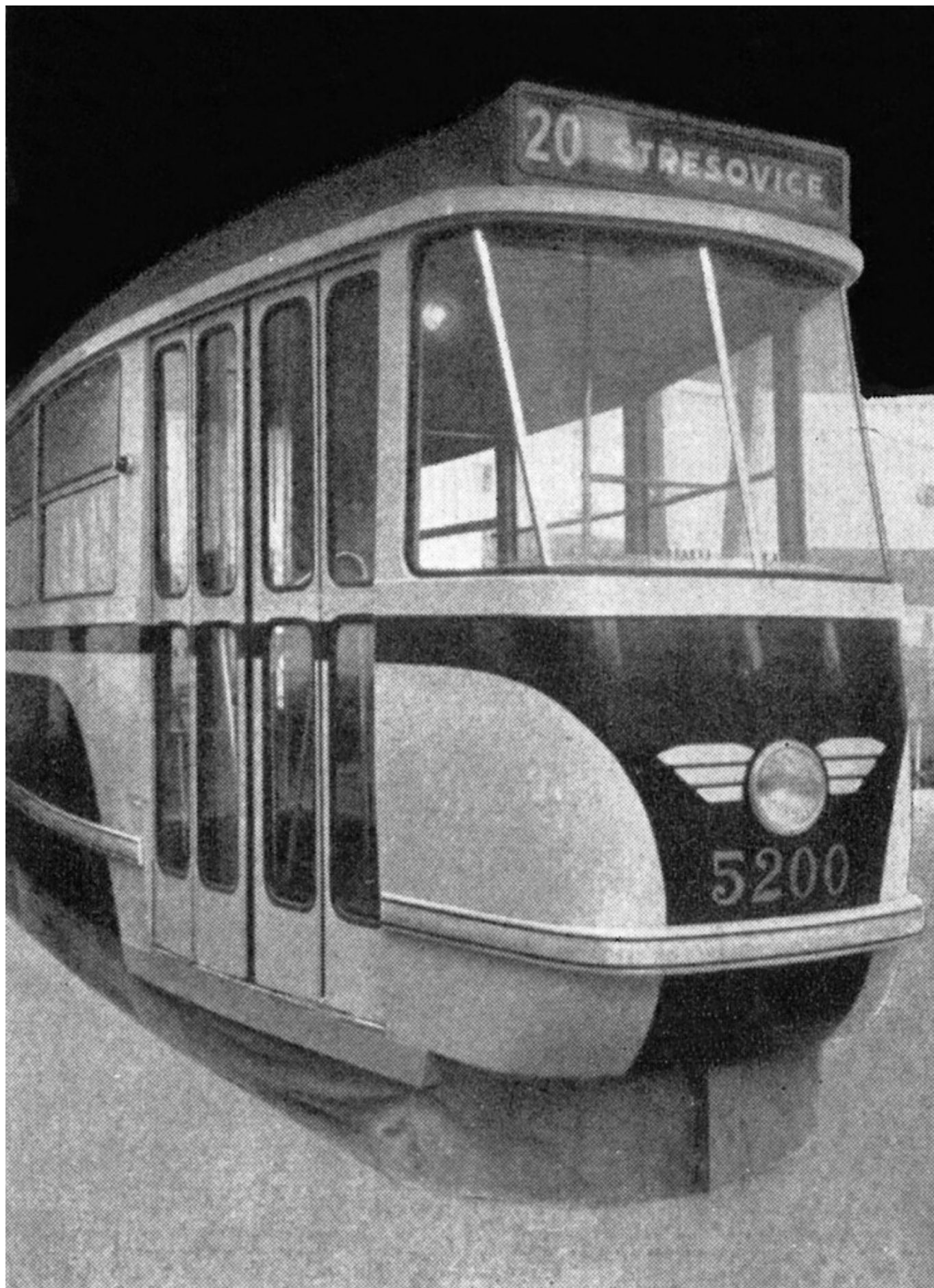
Provoz tramvají na Václavském náměstí v roce 1958. (zdroj: facebooková skupina Hledání ztraceného času)

Dopravní podniky měly napříště obdržet od generálního projektanta úplnou projektovou dokumentaci měření složenou z částí stavební, elektrotechnické i kabelové. To sice na papíře vypadalo hezky, mělo to ovšem skrytá úskalí. Příslušné projekty si musely dopravní podniky nejprve objednat, k čemuž měly využívat tzv. formulář *OPP (Objednávka projektových a průzkumných prací)*, a to i v těch případech, kdy se mělo jednat například o rekonstrukci stávajících měření či jen doplnění části chybějícího vybavení. Nezbytným předpokladem bylo, že bude takto plánovaný investiční úkol již schválen, anebo bude dána závazná lhůta, kdy bude toto schválení doloženo. Lhůta pro měřírny, na nichž měly projekční práce proběhnout ještě v průběhu roku 1954, byla stanovena na 5. květen téhož roku, takže na přípravu získaly DP od vydání usnesení jen cca 14 dnů. U měření, u nichž stačilo zahájení projektové činnosti v posledním čtvrtletí roku 1954, mělo dojít k předložení podkladů do června 1954. Do takto šibeničních termínů nebylo možné řadu vyžadovaných dokumentů dopracovat, takže DP musely své plány stejně posunout, jak dokazuje záznam ze 9.

července 1954, který se za stavem plnění vládního úkolu ohlížel.

Určitým ústupkem vzhledem k neúnosnosti situace bylo, že v případě měníren, jejichž výstavba (tedy nikoli jen projektování) měla proběhnout v roce 1954, mělo stačit pobočce investiční banky (zodpovědné za profinancování) předložení jen zjednodušené projektové dokumentace, což stihlo ministerstvo místního hospodářství stanovit již svým výnosem ze 30. března 1954 (321-791.3-30/3-1954). Pokud by však banka z nějakého důvodu trvala na předložení úplného projektu (byť měla za úkol to patřičně obhájit), pak si jej měly dopravní podniky zajistit samy, bez využití služeb nově ustanoveného generálního projektanta, což se rovnalo odsouzení projektu k nezdaru.

Do plánu na projektování měníren pod ochranným deštníkem vládního úkolu bylo zahrnuto s ohledem na dluhy minulosti jen pro rok 1954 těžko představitelných 49 nových měníren (z toho pouze v Praze šlo o 15 objektů) s tím, že u dvou z nich (určených pro Prahu) se počítalo i se stavebním dokončením. Mimoto mělo být předáno do užívání dalších 27 měníren, které měly být v různém stupni rozpracovanosti (stavební i projekční) z minulosti, z nichž v Praze mělo být 7. Další měnírny z položkového seznamu měly být vybudovány v letech 1955 a 1956.



Maketa čela tramvaje Tatra T I vystavená před hotelem Jalta v roce 1950. (zdroj: Archiv DPP)

Nutno říci, že i přes impozantní seznam celkem 76 měníren, nepokrýval tento soupis všechny požadavky československých měst. Především tam, kde se o vybudování sítě trolejbusů teprve mluvilo (což byla zejména plejáda slovenských měst - Nitra, Trenčín, Bardejov, ale i například Prešov) se nedalo počítat s tím, že dojde k uspokojení potřeb na případné projektování a vybudování měníren do roku 1956. Z měst, v nichž v roce 1954 trolejbusová ani tramvajová doprava ještě provozována nebyla, proklouzlo do „vládního seznamu“ jen jediné - Kladno.

To se mělo podle stanoveného plánu dočkat v roce 1956 výstavby své první měnírny „Divadlo“ v centru města určené pro kombinované napájení místní tramvajové a trolejbusové sítě. Jak známo, měnírna v Kladně v roce 1956 nevznikla, byla by zde byla ostatně poněkud nadbytečná, neboť zde nevznikla nakonec ani ona tramvajová a trolejbusová síť. Zrovna v případě města, v němž se odehrával děj románu *Rudá záře nad Kladnem* z pera tehdejšího prezidenta ČSR Antonína Zápotockého, bylo důvodů pro rezignaci na výstavbu moderní elektrické veřejné dopravy více, takže absenci měnírny nelze označit za jediného viníka krachu místních ambicí, byla ovšem i jiná města, jež už svou síť tramvajů či trolejbusů měla a slíbených měníren se stejně nedočkala, z nichž můžeme zmínit například Jihlavu, kde měla v roce 1956 vzniknout měnírna v oblasti Bedřichova, kam byly nakonec trolejbusy dotaženy se zpožděním takřka sedmdesáti let v lednu 2023.

Podíváme-li se samostatně na Prahu, tak zde se uvádělo že v průběhu roku 1954 dojde konečně k dostavění měníren *Podolí, Letňany, Hostivař, Michle* a *Hloubětín*, navíc měly být dokončeny měnírny *Nový Žižkov, Jinonice, Motol* a *Braník*, u nichž měl zajistit montáž sám DP. Jak je z výčtu patrné, jsou zde zahrnuty i měnírny *Letňany* a *Jinonice*, které byly částečně do provozu uvedeny již v letech 1952 a 1953. V těchto případech se tedy jednalo o doplnění chybějících technologií či rozšíření stávajícího výkonu. Realita ovšem vypadala jinak, navíc Praze musela být už v červenci 1954 udělena další výjimka, kdy se pro měnírny určené k dokončení v roce 1954 zcela rezignovalo na předložení jakékoli projektové dokumentace (tedy i té zjednodušené, kterou ministerstvo místního hospodářství připustilo na konci března) a bylo umožněno nahradit ji pouze rozpočtovou specifikací, jinak by nebylo možné na dokončení kriticky důležité infrastruktury ani pomyslet.

Letňanskou a jinonickou měnírnu se díky tomu skutečně v roce 1954 podařilo osadit chybějícími prvky a uvést je do plného provozu, podobně byla spuštěna i měnírna *Nový Žižkov (Ohrada; fungující podle některých zdrojů provizorně od roku 1953; zrušena byla v roce 2007)*, měnírny *Podolí, Michle* a *Hostivař* ale bylo možné uvést do plného provozu tak jako tak až v roce 1955 a hloubětínskou dokonce až v roce 1956. O malých pomocných měnírnách *Motol* a *Braník* (každá z nich měla mít výkon jen 600 kW) bylo ještě v roce 1954 prohlášeno, že budou dokončeny až v roce 1955, což se zvládlo (některé zdroje uvádějí, že měnírna v Braníku byla v provozu už od roku 1953, avšak archivní dokumenty, které jsme měli k dispozici k nahlédnutí, toto rozporují). Mimoto byl rozpis na další léta následující:

1955: *Zlíchov (Chuchle)*, *Perštýn (Charvátova; uváděna jako pomocná měnírna)*, *Libeň-Teslova II* (+ zmíněné přeřazené pomocné měnírny *Motol* a *Braník* a v některých dokumentech se až pro rok 1955 objevuje i měnírna *Nový Žižkov/Ohrada*);

1956: *Chuchle II* (později nazývaná *Malá Chuchle*), *Motol-Hliník* (později nazývaná *Košíře*), *Hřebenka* (I. etapa), *Těšnov* (I. etapa), *Smíchov (třída Svornosti; zde šlo patrně o navýšení výkonu existující měnírny)*, *Národní divadlo* (I. etapa), *Braník* (I. etapa).

Z uvedených měníren se podařilo do plného provozu v daných termínech uvést měnírny *Zlíchov* (ta dokonce už v roce 1954 fungovala alespoň provizorně), *Chuchle II (Malá Chuchle)* a *Hřebenka* (I. etapa). Zda byla v termínu vybavena měnírna na Smíchově novým zařízením, nám bohužel archivní dokumenty neprozradily. Měnírna *Národní divadlo* nevznikla vůbec a úsek, jenž měla napájet, byl namísto toho svěřen v polovině 60. let nové měnírně *Perštýn* (uváděna též jako měnírna *Charvátova*),

kteřá nakonec nebyla jen měřirnou pomocnou, ale plnohodnotnou, nicméně vznikla až v roce 1965 a v mezičase místo ní byla využívána jedna z pomocných kolejových měření, kterou v roce 1962 vystřídala pomocná měřirna na pneumatikách.



Umístění provizorní měřirny Hřebenka (Spartakiáda-Jih, Stadion-Jih či Strahov-Jih). Objekt je dodnes na svém místě a slouží provozu tramvají. (zdroj: Archiv DPP)

Poněkud zamotaná se může jevit historie kolem měřirny *Hřebenka*. Na rok 1955 byla naplánována první celostátní spartakiáda, která měla být velkolepou připomínkou 10. výročí osvobození Československa a která svým charakterem navazovala na zrušené všesokolské slety (názvem ovšem odkazovala na hromadná cvičení pořádaná Dělnickou tělovýchovnou jednotou už v období první republiky). Vzhledem k očekávanému velkému náporu návštěvníků a plánovanému vypravení zvláštních a posilových spojů bylo zapotřebí zajistit pro oblast Strahova také odpovídající napájení pro tramvaje a trolejbusy. Vznikl tak návrh dvou provizorních měření nazývaných dobově jako *Spartakiáda-Jih* a *Spartakiáda-Sever* (případně *Strahov-Jih* a *Strahov-Sever*), pro které se ještě v roce 1954 začalo používat označení *Hřebenka* a *Octárna*. Jelikož nebylo možné pro obě měřirny pořídit včas vybavení, došlo k rozhodnutí, že budou měřirny vybaveny strojním zařízením, které mělo být dodáno pro měřirnu *Perštýn* (*Charvátova*), jenomže k jeho expedici v požadovaných termínech vůbec nedošlo. Začalo se však scházet vybavení pro měřirnu *Teslova II* v Libni, a tak padla vynucená volba na něj (v červenci 1954 se uvádí, že bude vybavení z nové libeňské měřirny použito ze dvou třetin, na konci prosince 1954 se reportuje o tom, že zařízení je téměř kompletní a že k dokončení měření dojde na jaře 1955, kdy bude možné dokončit i vnější omítky).

Spartakiádní měřirna *Hřebenka* ovšem není totožná s tou, která figuruje v našem výčtu výše. Provizorní měřirna pro Spartakiádu byla vybudována sice jako zděný objekt, ale nepodsklepený, u nějž se neprováděly ani základové zkoušky. Po skončení spartakiády se předpokládalo opuštění

stavby a vybudování nové, větší, o pár metrů jižněji. K tomu ale nikdy nedošlo a DP v září 1958 objednávku z vlastní iniciativy zrušil, neboť se ukázalo, že výstavba měnírny by byla nákladná kvůli nedostatečné nosnosti zeminy a potřeba posílení napájení v daném úseku se s ohledem na pomalejší nástup tramvají řady T už nejevila jako akutní.



Titulní strana publikace vydaná při příležitosti konání První celostátní spartakiády.

Druhá spartakiádní měnírna - *Octárna* - byla rovněž zamýšlena jen jako provizorium, ale zůstala zachována i po skončení spartakiády a sloužila až do konce 70. let, kdy byla nahrazena novou měnírnou *Střešovice*. Po skončení cvičební show tak nakonec nedošlo k demontáži zařízení z obou provizorních měníren a k jeho instalaci do měnírny Teslova II v Libni tak, jak bylo plánováno. Měnírna Teslova II v Libni byla do provozu uvedena až v roce 1957, tedy s velkým odstupem po konci spartakiády a požadavky na zajištění jejího strojního vybavení se objevují v dopisech i po roce 1955.

Jak je z této části textu patrné, vládní usnesení č. 686/1954 pomohlo zatuhnutý systém v oblasti dodávek rozhybat, šlo ale o pohyb značně nemotorný. Je nutno zdůraznit, že zejména v případě pražských měníren šlo o stavby, které byly objednány již v předešlých letech, takže obstarávání potřebných součástí bylo přece jen jednodušší a dodávka převážné většiny těchto částí by se uskutečnila bez ohledu na vydání onoho usnesení. Lze to jednoznačně tvrdit díky dopisu datovanému 17. dubnem 1954 (tzn. těsně předcházejícímu zveřejnění usnesení č. 686/1954), v němž DP hl. m. Prahy uvádí, že má rozepsáno na rok 1954 dokonce 11 měníren a že od ČKD Stalingrad převezme jen do léta téhož roku materiál v úhrnné částce 6,336 mil. Kčs. Příčinnou souvislost mezi vládním usnesením a rozeběhnutím výstavby v Praze v roce 1954 lze proto vnímat jen částečně.

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](#)

Url: [Heslo: Měnírna - VII. část - Řešení. \(Zn. Poloviční\)](#)