

Heslo: Měnírna – VIII. část – …nebo spíše čtvrtinové

09.02 2024 18:02, Libor Hinčica, Autobusy Měnírny Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Jak bylo navíc pro emancipující se byrokratický aparát vládnoucí garnitury vlastní, usnesení č. 686/1954 bylo bohužel řešením jen polovičatým, ne-li čtvrtinovým. Onu polovičatost lze spatřovat v tom, že usnesení stanovilo roli generálního projektanta (Stavoprojekt), avšak ČKD Stalingrad v minulosti neměla jen roli generálního projektanta, ale i generálního dodavatele. A toto břímě zahrnující dodávky jednotlivých komponentů a montáží zůstalo dál na bedrech bezradných dopravních podniků, což především v menších městech znamenalo na jakýkoli rozvoj elektrické trakce rezignovat.

Jistou pomocí mělo být povýšení tohoto břímě na úroveň „břímě váženého“, čehož se docílilo přidělením statusu vládního úkolu, což mělo všem zúčastněným subjektům v dodavatelských řetězcích dát najevo, že se dané problematice mají věnovat se zvýšenou péčí. Pokud by se přesto vyskytly problémy, mohly se dopravní podniky obrátit na ministerstvo místního hospodářství, které u chybějících položek přislíbilo svou intervenci u dodavatelů, což ale platilo pouze v případě, že dopravní podniky dodají takový seznam absentujících dodávek už do 20. 5. 1954. A to bylo zase prakticky neproveditelné, když podniky nezvládly předat ani zjednodušené projekty, natož aby měly přehled o položkách, které mohou chybět při výrobě.

O tom, co role generálního dodavatele pro dopravní podniky znamenala v praxi, bude ještě řeč, vládní usnesení č. 686/1954 jsme si ale dovolili v předchozím odstavci a podnadpisu této pasáže degradovat pouze na čtvrtinové řešení celého problému s výstavbou měníren, a tak vnímáme potřebu tento názorovou konstrukci patřičně argumentačně podepřít.

Hovoříme-li o čtvrtinovém řešení, máme tím namysli především to, že instalace Stavoprojektu do role generálního projektanta měníren nebyla domyšlena do důsledků. Na papíře vše vypadalo hezky –

dopravní podniky objednají projekty (přes všechny více či méně zakuklené omezující podmínky) a Stavoprojekty v mašličkách předají požadovanou dokumentaci, na základě níž bude možné přistoupit k objednávkám elektro-strojního vybavení i montáží. O včasné splnění zadání se postará přípis, který prohlásí, že dokumentace (a následné dodávky) pro tu či onu měnírnu mají punc vládního úkolu, přičemž objednávky pro výrobní podniky měly vždy zahrnovat heslo *„měnírna“* s názvem příslušné měnírny tak, jak byl uveden v příloze (seznamu) vládního usnesení. Realita byla poněkud odlišná. Stát v roli vlastníka všech výrobních prostředků měl sice roli jediného dirigenta, jen zřídkakdy se ale ohlížel na to, zda má kompletní orchestr, a i když náhodou poskládal celé těleso, ještě to zdaleka neznamenalo, že si všichni hráči přinesli stejné noty.



Už od roku 1951 probíhal vývoj nástupnického typu „té jedniček“ – modelu Tatra T II (později označovaného T2). Na snímku vidíme práce na maketě vozu, kterému stejně jako předchůdci (T I) a nástupci (T III) propůjčil křivky geniální designér František Kardaus. (zdroj: Archiv DPP)

V hospodářském systému, v němž se plány plnily jen na papíře, každou chvíli vypadl ze skříně nějaký kostlivec, kterého bylo nutno někam rychle uložit. Nejjednodušší náplastí aplikovanou na rozevírající se rány plošně i tam, kde by bylo zapotřebí spíše šití, bylo prohlašování určitých závazků za úkoly

vládní, což nakonec dostihlo i námi popisované měnírny. Tento postup brzy vedl k inflaci vládních úkolů do té míry, že výrobní program některých podniků se skládal už jen z vládních úkolů a zařazení dalších nebylo myslitelné. Z prohlášení určité dodávky „vládním úkolem“ se tak nezřídka stávalo sdělení, nad nímž mohli výrobní ředitelé jen bezmocně pokrčit rameny.

V případě Stavoprojektů bylo přetížení projektantů spojeno ve vztahu k měnírnám ještě s jiným úskalím, které ministerstvo místního hospodářství vůbec nevzalo v úvahu. Tím byla potřebná znalost technologického vybavení, jemuž se stavební konstrukce objektu musela podřizovat. V představách ministerských úředníků se měly projekty rozhodit mezi jednotlivé Stavoprojekty (České Budějovice, Plzeň, Ústí nad Labem, Pardubice, Ostrava a Speciální projektový ústav Praha), jež na nich měly pilně vyšívat. Jenomže v některých Stavoprojektech neměli o tom, jak měnírna vypadá, ani vzdálené povědomí, a tak na vystavené objednávky na předepsaných formulářích zareagovaly po svém – zkrátka je odmítly.

Už v červenci 1954 proto muselo být jednáno o tom, jak v dané věci dále postupovat, zvlášť když se ukázal nesoulad koordinací prací mezi Stavoprojekty a Elektromontážními závody. Celý harmonogram výstavby měníren se proto posouval v čase a přeléval se do let 1955 a 1956 – už na podzim 1954 bylo konstatováno, že zpoždění je nejméně půl roku. Do konce roku 1954 se podařilo vyžádat u generálního projektanta navržení jen 20 měníren, z toho na dvě byly navíc objednávky až pro první čtvrtletí roku 1955. To byla méně než třetina z přehledu vládního usnesení z dubna 1954. Z těchto 20 měníren navíc u některých strojní vybavení u Elektrotechnických závodů objednaly ještě napřímo dopravní podniky.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, kterému dlouhodobý výpadek v dodávkách měníren způsobil objektivně problémy největší, navrhoval opakovaně, aby došlo k soustředění všech projekčních prací do jediného Stavoprojektu, konkrétně do atelieru situovaného v Praze 7, Kostelní ulici, což byl *Speciální projektový ústav Praha*. Základní motiv tohoto jednání byl zřejmý – dopravní podniky by měly ke komunikaci jediného partnera, který by si vzhledem k očekávanému návalu objednávek zvládl rychle osvojit znalost měníren, což mělo urychlit práce i jejich kvalitu. Tento návrh pražského DP byl přetřásán až na podzim 1954, kdy bylo všem účastníkům už zcela zřejmé, že stanovené úkoly ve výstavbě měníren se nedaří plnit a skluz se zvětšuje.



Autobusová doprava stále v 50. letech na okraji zájmu většiny měst, později se však ukázalo, že rychlý rozvoj trolejbusů v řadě menších sídel byl neuvážený a že náklady na jejich provoz kvůli nízkému využití tratí jsou výrazně vyšší, než kdyby stejnou linku autobus obsluhoval. Velký boom autobusové dopravy nastal v 60. letech. Do tohoto období nás přenáší i tento slavný snímek z autobusového nádraží Florenc zaplněného převážně autobusy Škoda 706 RTO různých provedení a přívěsy B 40. (zdroj: ČSAD Praha holding a. s.)

Pražský DP netušil, že si úvahou na soustředění prací do speciální odnože pražského Stavoprojektu málem podřezal vlastní větev. Ministerstvo místního hospodářství totiž s příslušným Stavoprojektem tuto problematiku samostatně konzultovalo a jeho vedoucí uvedl, že pro potřebné objemy prací nedisponuje atelier potřebnými pracovníky, zároveň ovšem upozornil na to, že pomoc ostatním Stavoprojektům, které si s měnírnami nevěděly rady, poskytují právě zaměstnanci pražského DP. Návrhem bylo, že by byli tito lidé do Speciálního projektového ústavu z DP Praha přetaženi, přičemž s ohledem na delikátnost situace měla být jednání s těmito osobami vedena bez vědomí vedení DP hl. m. Prahy, neboť bylo nad slunce jasné, že by s něčím takovým nikdy nevyslovilo souhlas. Zároveň bylo přiznáno, že někteří tito pracovníci přes obrovský rozsah znalostí nejsou vlastně de iure projektanty, ale pouze technology, tedy provozními zaměstnanci, takže by šlo teoreticky odklonit ze služeb Dopravního podniku jen část v úvahu přicházejících osob.

Vztah ministerstva místního hospodářství a pražského DP připomínal s ohledem na zjevnou

neschopnost státního aparátu, kterou se vedoucí činitelé Dopravního podniku ve svých dopisech ani příliš nesnažili obalovat do změkčujících frází, tření litosférických desek, a to poslední, o co ministerstvo stálo, bylo, aby vyprovokovalo další tektonický náraz zloby odlákáním pracovníků, na jejichž nedostatek navíc neustále DP poukazoval. Dopravnímu podniku proto bylo v listopadu 1954 pouze sděleno, že atelier v Kostelní ulici v Praze 7 nemůže převzít činnosti týkající se projektování měníren, zároveň ale bylo přislíbeno zajištění lepšího styku mezi Stavoprojekty a Elektromontážními závody, především mělo dojít k souladu časových plánů tak, aby na daném projektu měnírny pracoval generální projektant (Stavoprojekt) ve stejném čase jako projektant elektrické části (Elektromontážní závody). Tato koordinace se mj. promítla do poskytnutí širšího časového pásma pro sladění projekčních a výrobních prací, když byly již v závěru roku 1954 objednány všechny projekční práce pro rok následující, nikoli jen ty, které měly být dokončeny do druhého čtvrtletí roku 1955, jak stanovovaly původní předpisy. Celkem mělo být do tohoto plánu zahrnuto 31 měníren.

Protože ani tentokrát nebyly DP napříč Československem schopné předložit objednávky včas, anebo dokonce vůbec, byly příslušné formuláře nakonec vystaveny jen na základě poskytnutých informací z jednotlivých DP přímo ministerstvem místního hospodářství (tedy opět v rozporu ke znění vládního usnesení), jehož pracovníci odboru 44, na něž tento úděl dolehl, si posteskli, že Krajským národním výborům coby mezičlánku v řetězci státní správy je celá záležitost úplně lhostejná a žádnou aktivitu směrem ke zlepšení situace se ani nepředstírají vyvíjet.



Trolejbus Tatra 400 ev. č. 9433 ve Vršovicích. Trolejbusová trať na Bělocerkevskou vznikla poněkud náhodně – spojovací oblouk byl doplněn dodatečně v rámci stavby spojovací trolejbusové tratě do vozovny Michle (garáží Vršovice) a uveden do provozu od 1. 11. 1954. Původně měla trolejbusová trať pokračovat až do Záběhlic (či dokonce do Hostivaře). Fotografie byla pořízena po 30. červnu 1968, neboť je již sneseno trolejové vedení k michelské vozovně, které jinak pokračovalo v přímém směru. (zdroj: Archiv DPP)

Hodí se uvést, že kromě přetažení pracovníků pražského DP přišel Speciální projektový ústav Stavoprojektu ještě s jedním návrhem, jak by bylo možné celou záležitost s projektováním měníren urychlit, konkrétně s možností najmutí soukromých projektantů, což ovšem měly Stavoprojekty všeobecně zakázáno, jak vedoucí pražského projektového ústavu neopomněl ministerstvu místního hospodářství připomenout. Stejnou možnost přitom opakovaně navrhoval již dříve i pražský DP, přesněji kolegium československých DP v čele s tím pražským. Podle očekávání ministerstvo přecházelo tyto podněty bez ohledu na původce bez jakéhokoli komentáře, protože by tím jednak přiznalo vlastní selhání v zajišťování zdrojů, ale zároveň v širším kontextu i demaskovalo neschopnost celého systému plánovaného hospodářství. Cokoli zavánějící podnikatelkou aktivitou, byť řádně ohlášenou, patřičně omezenou na činnost jednotlivce a odpovídajícím způsobem vykazovanou a daněnou, bylo pro ministerské úředníky jednající s ideologickými klapkami rudých doktrín podezřelé a potenciálně nebezpečné, byť i podle tehdejší legislativy bylo možné takové činnosti legálně provádět.

Umožňovaly to platné předpisy ministerstva financí z roku 1952 (oběžník pro Krajské národní výbory poř. č. 608/1952 a provozní zpráva poř. č. 421/1952), které sice všeobecně využití soukromých projektantů zakazovaly, vyhrazovaly si ale jednu výjimku, konkrétně bylo možné soukromníky najmout pro potřeby státních projektových ústavů, tj. právě Stavoprojektů. V reálném světě aplikaci této výjimky pohřbilo ministerstva místního hospodářství vlastní směrnicí, která přímo nezakazovala takové osoby Stavoprojektům najmout, zakazovala jim však za tyto činnosti platit, takže smluvní vztah s externím projektantem beztak nešlo uzavřít.

Pro lepší pochopení tehdejších reálií považujeme za nutné uvést, že pro dopravní podniky se nedostatečná kapacita projektových ústavů stávala překážkou nejen v oblasti měníren, ale i vozoven, dílen a tratí. Například Dopravní podnik města Ústí nad Labem požadoval úpravu projektu II. etapy výstavby předlické tramvajové vozovny a dílen (dnes zde jsou autobusové garáže), přičemž jako experta na vypracování příslušné expertízy zvolil Ing. Miloše Eckerta z pražského DP, s nímž uzavřel patřičnou smlouvu. Jakmile se zpráva o tomto (po více než osmi měsících) dostala na ministerstvo místního hospodářství (v červenci 1954), nařídili úředníci smlouvu zrušit s tím, že si má ústecký DP nechat vypracovat projekt u ústeckého Stavoprojektu, aniž by se někdo zabýval otázkou, zda má tento Stavoprojekt potřebnou kapacitu a znalost řešené tematiky.

Podobným způsobem nařizovalo ministerstvo rušení celé plejády smluv s dalšími odborníky pocházejícími především z řad pražského DP, ti přesto ve snaze pomoci kolegům v jiných městech v uzavírání projekčních dohod pokračovali i v budoucnu. Nakonec si na ně systém tvrdě došlápl v roce 1958, kdy byli čtyři hlavní protagonisté (včetně zmíněného Ing. Miloše Eckerta) pro neoprávněné obohacování postaveni před soud a v roce 1959 odsouzeni k trestům odnětí svobody, což pochopitelně znamenalo konec jejich působení ve strukturách DP hl. m. Prahy, kam se nemohli vrátit ani po propuštění z výkonu trestu. Nutno dodat, že ono „obohacování“ na projekčních činnostech a expertízách bylo zjevně jen záminkou, jak se příliš přímočarých lidí v čele pražského DP zbavit. Šlo bez výjimky o špičkové odborníky, jejichž vadou byla nedostatečná adaptace na měnící se podmínky doby, kdy totalitní vláda po fázi zestátnění hmotných statků přecházela do fáze zestádnění občanů. I po konci nejtemnějšího období komunisté hrůzovlády si zkrátka komunistická moc nedále vyřizovala účty s nepohodlnými.

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
Heslo: Měnírna – VI. část – Nenápadná vyhláška
Heslo: Měnírna – VII. část – Řešení. (Zn. Poloviční)

Url: Heslo: Měnírna – VIII. část – …nebo spíše čtvrtinové