

Heslo: Měnírna – XI. část – Napříště s Elektromontážními závody

12.02 2024 18:01, Libor Hinčica, Autobusy Měnírny Ostatní Tramvaje Trolejbusy

V našem pojednání o krizi v zajištění energetických potřeb městské dopravy jsme již hovořili o návrhu tzv. normalizovaných (či typizovaných) měníren, na něž nyní navážeme. Dopravní podniky zpočátku věřily, že by jim mohly jednotné měnírny jejich strasti zmírnit, a proto se vehementně dožadovaly na počátku roku 1954 urychlení jejich vývoje. Nepřiznaly si však, že takové měnírny by měly smysl jen tehdy, pokud by proces jejich výstavby fungoval v běžném režimu, tj. že nebude nutné objednávat vnitřní vybavení s výrazným předstihem před samotným projektem (který se dosud musel tomuto zařízení až následně přizpůsobovat). Ministerstvo místního hospodářství vládním usnesením č. 686/1954 skutečně nařídilo vývoj urychlit a už v létě 1954 dokonce dopravní podniky upozorňovalo, že by měly své plánované měnírny koncipovat dle návrhů oněch budoucích typizovaných staveb. Zároveň ale byla dostupnost těchto měníren stále jen vizí, takže ještě nešlo vystavovat objednávky na usměrňovače, transformátory a další součásti dle nového provedení.

Ve výsledku se tak nejistota na straně dopravních podniků v přípravě nových měníren se slibovanou normalizací jen dále prohlubovala, zvlášť když nešlo stále příliš spoléhat na to, jaké ony nové měnírny vlastně budou. Zatímco na počátku roku 1954 se mluvilo o třech provedeních typizovaných měníren (označených I, II, III), v létě 1954 šlo už o čtyři verze (pojmenované jako M1, M2, M3, M4), kdy poslední typ měl nabízet v základním provedení výstupní proud 9 000 A (variantně až 12 000 A), a už v září 1954 bylo rezignováno na vývoj tzv. pomocné měnírny s výstupním proudem 750 A (typ M1), neboť byla vyhodnocena jako nehospodárná. Práce na normalizaci sice dále postupovaly, avšak dopravci pochopili, že jejich vývoj je až *pro futuro* a rozhodně jim nikterak nevyklepe kamínky, které je tlačily v botě aktuálně.

ČTYŘNÁPRAVOVÝ TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ



Moderní velkoměstská doprava zvyšuje požadavky na rychlost, pohodlí cestujících a bezpečnost provozu. Tramvaje až dosud užívané nesplňují dostatečně tyto požadavky, neboť mají poměrně malou rychlost i akceleraci, skládají se z motorových a vlečných vozů, které svou délkou brzdí plynulost a rychlost provozu. Výhodných trakčních parametrů je možno docílit pouze zavedením solo-vozů v nejširším měřítku, které ovšem mají možnost spojení v době špiček ve vícevozové soupravy. Všechny tyto požadavky byly uskutečněny při výrobě vozů T III.

HLAVNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE VOZU T III:

Délka skříně	14000 mm
Šířka skříně	2500 mm
Výška nad temenem kolejnice	3014 mm
Vzdálenost otočných čepů podvozku	6400 mm
Rozvor podvozku	1900 mm
Váha vozu	16300 kg
Počet míst k sezení	25
Počet míst k stání (6 osob na 1 m²)	95
Napětí troleje	600 V
Výkon motorů	4×44 kW
Max. tažná síla	4000 kg
Rychlost prázdného vozu	65 km/hod.
Maxim. zrychlení prázdného vozu	1,8 m/sec²
Provozní zpoždění prázdného vozu (eldynam. brzda)	1,6 m/sec²
Nouzové zpoždění prázd. vozu (střed. hodnota)	2,5 m/sec²
Maxim. zpoždění prázdného vozu	5 m/sec²

VAGONKA TATRA - SMÍCHOV

PODVOZEK. Hlavním znakem podvozku je pružné uložení motorů a rozsáhlé použití pryže jako pružícího elementu. Každá osa je hnaná a má vlastní převodovku s hypoidním ozubením. Převod – 7,43.

BRZDA. Vůz má 3 brzdy na sobě nezávislé. Elektrodynamickou brzdu, brzdu čelistovou a kolejnicovou.

PROTISKLUZOVÁ OCHRANA. Na voze je použita i protiskluzová ochrana, která v případě prokluzování kol snižuje hnací sílu motorů. Nastane-li prokluzování při brzdění, snižuje se brzdná síla motorů, avšak zadní podvozek je dobrzďován kolejnicovou brzdou, aby nastal potřebný brzdící efekt.

T-III

Leták na nový model tramvaje typu T III se známou dynamickou kresbou Františka Kardause. Dodávky legendárních „té trojek“ byly zahájeny až v roce 1962. Obnova vozového parku tramvají tedy nabrala opravdu značný skluz. (sbírka: Jindřich Sulek)

V únoru 1955 byla situace ve výstavbě a projektování měníren a výrobě jejich vnitřního zařízení dále neudržitelná, byť se dopravní podniky snažily všemožně improvizovat. Zajímavý vývoj měla například situace v Ostravě, kde se místní Dopravní podnik domluvil na vybudování měnírny ve Svinově s Vítkovickými stavbami, které (a to dokonce na vlastní žádost) převzaly od DPMO onu nevděčnou roli generálního dodavatele. Tento pokus ovšem nepřinesl kýžený efekt urychlení, protože Vítkovické stavby brzy samy začaly bloudit v labyrintu dodavatelských vztahů úplně stejně jako dopravní podniky. Stavba svinovské měnírny se opožďovala, strojní vybavení nebylo kompletní a některé činnosti si nakonec musel tak jako tak zařídit sám ostravský DP.

Hledíc do zrcadla odrážejícího stále pestřejší květy vlastní neschopnosti, musel státní aparát před požadavky dopravních podniků kapitulovat. Po sérii jednání mezi ministerstvy byl vydán dne 18. 5. 1955 výnos zn. 222-239-1955, který stanovil, že Elektromontážní závody, n. p. Praha, budou napříště nejen dodavatelem montážních prací, jak tomu bylo už od roku 1949, ale i dodavatelem veškerého strojně-energetického zařízení.

Neznamenalo to sice, že by dopravní podniky Elektromontážním závodům zcela předaly štafetu funkce generálního dodavatele, tedy že by na Elektromontážní závody přešly veškeré činnosti, jež až do podzimu 1953 zajišťovala ČKD Stalingrad, zároveň se ale do budoucna dopravní podniky role takového generálního dodavatele střepaly. Musely sice dále zajišťovat více činností, než tomu bylo před říjnem roku 1953, na druhé straně přenesením povinnosti dodávek všech komponentů na Elektromontážní závody jim drtivá většina té nejhorší práce odpadla.



Krásná fotografie přibližující provoz trolejbusů na Jungmannově náměstí, kde byla ukončena v letech 1949 až 1966 trolejbusová linka č. 54. Původně měla být trase vedena ještě hlouběji do centra města s velkou blokovou smyčkou přes Rytířskou ulici. (sbírka: Fortepan, foto: Faragó György)

Výše uvedené platilo pouze pro případy nových objednávek, pro které nebylo dosud zajištěno strojní

vybavení. Nejednalo se proto o pomoc okamžitou, neboť řada dopravních podniků měla, jak víme, objednáno vybavení měníren i několik let dopředu (resp. zpětně). DP hl. m. Prahy nebyl s ohledem na to, pro kolik měníren ještě očekával dodání strojně-energetického zařízení, tímto řešením rozhodně ukolébán a počátkem října 1955 žádal, aby došlo ke změně daného výnosu v tom smyslu, že Elektromontážní závody na sebe převezmou tuto roli i ve vztahu k dříve objednanému materiálu. Obdobný požadavek vyslovil patrně ještě v témže roce minimálně i ostravský DP. Výsledkem byl v obou případech nerovný kompromis. U Prahy to například znamenalo, že si DP sám zajistí dodávky pro měnírny, jejichž výstavba byla navržena pro léta 1956 a 1957, konkrétně šlo o objekty *Nový Žižkov* (*Ohrada*; 1956), *Zlíchov* (1956), *Libeň-Teslová II* (1956), *Malá Chuchle* (1956), rekonstrukci měnírny *Smíchov* (1956–57) a měnírnu *Motol-Hliník* (*Košíře*; 1957). Elektromontážní závody byly ochotny převzít na sebe jen objednávky týkající se měníren *Hřebenka* (tzv. II. etapa) a *Těšnov* (*Karlín*), jejichž realizace se očekávala až v roce 1958. Otevřená zůstala otázka měnírny *Perštýn*, kde měla být realizace pod taktovkou DP hl. m. Prahy odvislá od toho, zda se včas podaří dokončit II. a III. stupeň projektové dokumentace.

Do určitého rozporu se dostal pražský DP s Elektromontážními závody ještě v roce 1956, když si stěžoval u ministerstva strojírenství na to, že s ním chce dodavatel uzavřít dvojici samostatných hospodářských smluv – jednu na dodávku zařízení, druhou na jeho montáž –, ačkoli podle jeho názoru by mělo jít v souladu s výnosem z 18. 5. 1955 už jen o smlouvu jedinou. I když se může na první pohled zdát, že šlo o nevýznamnou technikálii (co na tom, jestli se inkoust obtiskne do jednoho či do dvou papírů?), Dopravní podnik sledoval touto stížností konkrétní cíl. Zatímco jedna hospodářská smlouva by zavazovala Elektromontážní závody k provázanosti obou procesů, oddělené smlouvy mohly zahrnovat – a jak se ukázalo, tak také zahrnovaly – různé termíny pro dodávku zařízení a jeho montáž, což pro DP znamenalo stále řešit otázky uskladnění dílů ve svých prostorech a běhu záruk. Navíc se DP dožadoval toho, aby Elektromontážní závody zajišťovaly i přípojky vysokého napětí a kabelových tras příslušných k měnírně, jenomže v tomto směru byl výnos z 18. 5. 1955 jednoznačný: *„Výstavba kabelových sítí příslušných k měnírně se nadále zajišťuje a provádí dosavadním způsobem.“* Podobně se ministerstvo strojírenství postavilo za interpretaci Elektromontážních závodů i stran dvojice hospodářských smluv, které tak měly zůstat i do budoucna zachovány.



Žitnou ulicí směrem ke Karlovo náměstí se řítí trolejbus Tatra 400. Přímo pokračuje trať k Václavskému náměstí, vpravo odbočuje trať směrem na Vinohrady. Křižovatka ulic Štěpánská a Žitná byla největší trolejbusovou křižovatkou v Praze s největším provozem. (sbírka: Fortepan; foto: Kotnyek Antal)

Z roku 1956 pochází i návrh podepsaný všemi dopravními podniky s tramvajovým a trolejbusovým provozem v ČSR, aby Elektromontážní závody převzal od Stavoprojektů roli generálního projektanta, neboť část zajišťována Stavoprojektem představovala jen cca 10 % hodnoty celého budoucího díla, a navíc DP poukazovaly na nepříznivé zkušenosti s fungováním Stavoprojektů (více než dva roky poté, co jim byla úloha projektování měníren svěřena!). Zda tato role na Elektromontážní závody následně přešla už dochované archivní materiály, jež jsme měli k dispozici k nahlédnutí, neprozrazují. Každopádně se však ani v dalších letech tempo výstavby měníren zásadně nezměnilo a nezlepšilo, a to přesto, že pominula závislost na ČKD Stalingrad a do Československa se začalo dovážet v omezené míře i strojní vybavení pro měnírny z Německé demokratické republiky.

V Praze byla měnírna *Košíře* zprovozněna v roce 1959, měnírna *Karlín* (*Těšnov*) v roce 1963, měnírny *Perštýn* a *Vinohrady* (v Nitranské ulici) v roce 1965 a měnírna *Braník* byla uvedena do

provozu až v roce 1968. Situaci s nárůstem elektrické energie nicméně pomáhaly od 60. let řešit trolejbusové měnírny, přesněji řečeno části měníren využívané trolejbusy, které se uvolňovaly s tím, jak Praha postupně od roku 1959 trolejbusovou dopravu utlumovala.

V návrhu na rušení trolejbusových linek v Praze z února 1964 se přímo uvádí, že opouštění trolejbusových tratí se má odehrávat ruku v ruce s plánem na rozšiřování akčního rádiusu nových čtyřnápravových tramvají. Tak se například dostaly na pořad rušení již v roce 1966 i extrémně vytížené trolejbusové linky č. 56 a 57 vedené z oblasti Vinohrad do Vysočan, přestože za ně ještě nebyla k dispozici odpovídající kapacitní náhrada (slibované autobusy ŠM 11) a trať byla sklonově náročná, což dýchavičným autobusům neprospívalo. Tramvajím by ale v případě ponechání trolejbusového provozu scházel potřebný výkon napájecí soustavy, a to především v oblasti Libně a Vysočan, a tak se trolejbusy musely ve vhodný okamžik z kulis obou zmíněných pražských částí odbelhat.

Ze všech měníren, které pražské trolejbusy využívaly, nebyly pro tramvajový provoz adaptovány jen tři – měnírna v Letňanech, měnírna v Jinonicích a měnírna v Malé Chuchli. Ve všech třech případech šlo o objekty, které sloužily výhradně potřebám trolejbusů a od tramvajových tratí se nacházely příliš daleko. Veškeré strojní zařízení bylo i tak po ukončení trolejbusového provozu na dotčených linkách (52, 60, 58 a 59) demontováno a použito jako náhradní díly, takže v konečném důsledku stejně posloužilo tramvajím.

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)
Heslo: Měnírna – VIII. část – …nebo spíše čtvrtinové
Heslo: Měnírna – IX. část – Generální (ne)dodavatel
Heslo: Měnírna – X. část – „Nikde na světě podobný systém nelze nalézti!“

Url: Heslo: Měnírna – XI. část – Napříště s Elektromontážními závody