

ČESKOSLOVENSKÝ
DOPRAVÁK

doprava - technika - urbanismus

Heslo: Měňírna

*aneb konec rozvoje tramvajů a trolejbusů
v Československu v 50. letech*



Libor Hinčica

O vzniku této brožury

Vážení čtenáři,

dostává se Vám do rukou, ať již v elektronické či tištěné podobě, brožurka zpracovaná jako ucelený soubor miniseriálu publikovaného v únoru 2024 na webových stránkách časopisu Československý Dopravák, jehož ústřední téma – měnirny a napájecí infrastruktura – se může možná leckomu z vás jevit na první pohled jako poněkud nezajímavé. Stačí si ostatně uvědomit jak málo prostoru se těmto nezbytným prvkům výbavy každého tramvajového a trolejbusového provozu v dosud publikovaných článcích a publikacích věnuje. Dochází-li už u nás ke zpracovávání historie veřejné dopravy, jsou texty povětšinou zaměřeny poněkud jednostranně na problematiku chronologického vývoje tratí, linek a vozového parku, případně jde o monografie vozidel či atlasy. Zaměření tohoto dílka je od tohoto obecného rámce bádání v historii městské dopravy výrazně odchyleno.

Na měnirny a infrastrukturu k nim náležící v ní není nahlíženo z pohledu technického, nevěnuje se výkonu a provedení jednotlivých usměrňovačů, transformátorů, jističů, pojistek, stykačů, kabelových rozvodů a tisíceřům dalších součástek, z nichž jsou složeny jednotlivé elementy strojního vybavení měniren. Do pozadí ustupuje i otázka architektonického provedení staveb, jež se chtě nechtě musejí podřizovat účelu svého využití, a i proto by si jistě alespoň ty nejzdařilejší z nich zasloužily svůj díl pozornosti. Příběh, který si můžete na následujících stranách pročíst, má měnirny sice jako hlavní hrdiny, ty ovšem plní na pódiu našeho „energetického dramatu“ jen statickou roli. Je to jakési Čekání na Godota drážní dopravy, kdy samotný děj stejně jako ve slavné Backettově hře zajišťují všechny okolní postavy. V našem případě jde o dopravní podniky (zejména o ten pražský), dodavatele a – a to především – o státní aparát, který ve sledovaném období padesátých let 20. století postupně utužuje své pozice ve společnosti díky uzurpační moci, utahuje čelisti svěráku kolem svobody dodavatelských řetězců a reguluje meandry myšlenek do nepropustných napřímených koryt, v nichž už může protékat jen tok oficiální pravdy.

Právě svévolné jednání vládnoucí garnitury neohlížející se na důsledky svých rozhodnutí, a následně

(po vzednutí vlny nevole) marně se snažící tato svá rozhodnutí revidovat bezzubými nápravnými opatřeními protkanými neurčitými a mnohdy podvodnými slibů, se táhne jako červená linka celým našim povídáním a vrhá jasnější světlo na důvody, proč v 50. letech došlo jakoby nečekaně a latentně k zastavení rozvoje tramvajových a trolejbusových systémů v celém Československu. Pro pochopení výchozí pozice se obracíme nejprve do prvních poválečných let, od nichž se odrážíme do klíčové fáze mezidobí let 1953 až 1956, kdy dosahovaly nekompetentní zásahy zúčastněných ministerstev své „špičky“, na druhé straně by jejich důsledky nemohly nabývat tak dusící povahu, kdyby se nosníky konstrukce odběratelско-dodavatelských vztahů neodborně neprořezávaly již v letech předchozích, protože už nebylo otázkou, zda se celý tento křehnoucí aparát sesune k zemi, ale kdy k tomuto zřícení dojde.

Práce je postavena výhradně na studiu a zpracování primárních zdrojů z Národního archivu v Praze, z Městského archivu v Praze, ze Státního oblastního archivu v Praze, z archivu DP hl. m. Prahy a z Archivu města Ostravy, z nichž se podařilo v průběhu let nashromáždit neplánovaně střípky a střepy, které jsem pak mohl během několika měsíců uskládat do poměrně kompletní dlaždice historického poznání, kterou se teď snažím čtenářům poskytnout k nahlédnutí.

Vznik tohoto dokumentu nebyl nijak předem naplánován a na rozdíl od brožury o zbraslavské trolejbusové trati vydané na podzim 2022 není ani produktem neuváženého slibu. Zrodil se jako odnož jiné badatelské aktivity, která souvisí s mým záměrem zpracovat důstojnou formou historii pražské trolejbusové linky číslo 58, přičemž mým snem bylo vydat příběh „osmapadesátky“ knižně. To ovšem nepříznivě ovlivňovaly tři faktory. Jedním byla neustálá vnitřní pochybnost o kompletnosti a komplexnosti historických dokumentů, abych čtenářům nepředložil publikaci nezajímavou. Druhým bylo nezměrné vnitřní zklamání z běhu událostí týkajících se obnovy provozu na této lince (a tím i trolejbusové dopravy v Praze) ve vztahu k mému občanskému povolání, což bylo ještě umocněno neblahým rozpoložením s hlubokými vnitřními šrámy po odloučení (de facto zjevně ztrátě) blízkého člověka, což mi bralo veškerou chuť do práce. Třetím faktorem je absence odvahy se do takového závazku pustit, ne-

boť vydání knížky považují přece jen za vyšší stupeň publikační činnosti. A tak prozatím úspěšně start prací na takové publikaci oddalují a vůbec nevím, zda se do jejího sepisování někdy pustím.

Namísto ní spatřil světlo světa prozatím alespoň tento „spin-off“ Klíčové dokumenty, které tvoří páteř našeho „Čekání na Godotta drážní dopravy“, totiž byly získány ve snaze vypátrat více informací o původní pražské trolejbusové lince číslo 58. Svým obsahem mi přišly natolik zajímavé, že jsem začal považovat až za určitou povinnost je čtenářskému publiku v co nejširším záběru předložit, byť jsem s podobou textu nebyl s ohledem na výše uvedené skutečnosti dlouho spokojen a musel jsem se k němu několikrát vracet, snažit se dohledat další informace, a mnohdy přepisovat celé pasáže.

Věřím však, že výsledné dílko poodhaluje ve vztahu k městské dopravě reálnou povahu prvních budovatelských let, čímž strhává pečlivě malovanou fasádu levicových naděnců, kteří nezdíka zcela nekriticky adorují poválečný rozvoj československého hospodářství, jenž v rozporu s realitou mylně považují za zlatou éru rozvoje průmyslových a strojírenských podniků u nás. Ona fasáda byla, jak čtenář z textu snad vyčte, od samotného počátku převzetí státu komunistickou mašinérií jen falešným pozlátkem, kulisou, za níž se krčila chatrč zotročované země. Nemohlo tomu být ani jinak, neboť ona vládnoucí vrstva stavěla své bytí na těch nejchatrnějších základech – zvrácené ideologii, krádežích a lžích, k čemuž se naneštěstí nabalovala v průběhu let ještě vrstva oportunistů, která dokázala shnilé

jadérko ukrýt do pevné ochranné skořápky a udržet jej – byť myšlenkově dávno vyprázdňené – desítky let u moci. Ve skutečnosti to bylo již období raných 50. let, které bylo charakteristické vzájemně se střetávajícími protiklady, které tak nepříznivě ovlivnily i rozvoj veřejné dopravy u nás. Namísto slíbeného uspokojování potřeb přišly nekonečné čekací lhůty, namísto jednotného řízení partikularismus jednotlivých ministerstev, namísto plánů zmatek, namísto rozvoje hospodářství jeho stagnace.

Jediný všelék snadno pochopitelné ideologie nabízený na veškeré bolesti národa byl pro část společnosti po prožitém zklamání 30. a 40. let jistě nesmírně lákavý a svou proklamovanou odlišností možná až kouzelný. Byla to ale právě jeho iluzornost, která jej ab ovo činila nereálným. Lékař nabízející všelék není lékařem, ale šarlatánem, a právě šarlatány celá partička tzv. Karlínských kluků a jejich přívrženců a přísluhovačů byla, což nemohlo skončit jinak než zavlečením země a jejího národa do vysokých horeček mnohem horších diagnóz. Velmi bych si přál tvrdit, že podobné poblouznění již našemu národu nehrozí. Obávám se však, že lidí ochotných věřit kouzelnickým trikům, nicneříkajícím heslům a nereálným slibům je v současné společnosti devalvovaných hodnot více, než je zdrávo. I proto považuji publikování podobných textů ohlížejících se do historie za velmi důležité.


Libor Hinčica, autor

Trolejbus Tatra 401 vznikl pouze ve formě prototypu. Na snímku jej vidíme na náměstí ve Vysokém Mýtě na propagační fotografii Karosy, která se nakonec zhostila výroby karoserie. Pro sériovou výrobu se však s vysokomýtským závodem už nepočítalo. Sběrka: Archiv Iveco Czech Republic

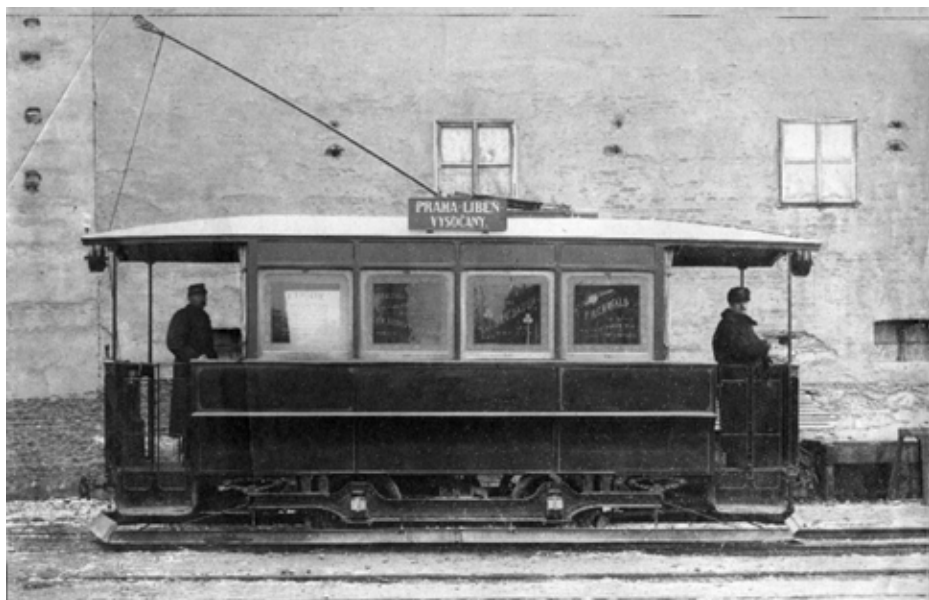


V dopravní historiografii můžeme nalézt napříč někdejší Československem společný jmenovatel v podobě shody na akceleraci rozvoje veřejné dopravy v období těsně po druhé světové válce. Zběsilé stavby nových tratí byly ovšem v období poloviny 50. let prakticky zastaveny a velké investice, které dosud provázely éru nadšeného budování, začaly být odkládány.

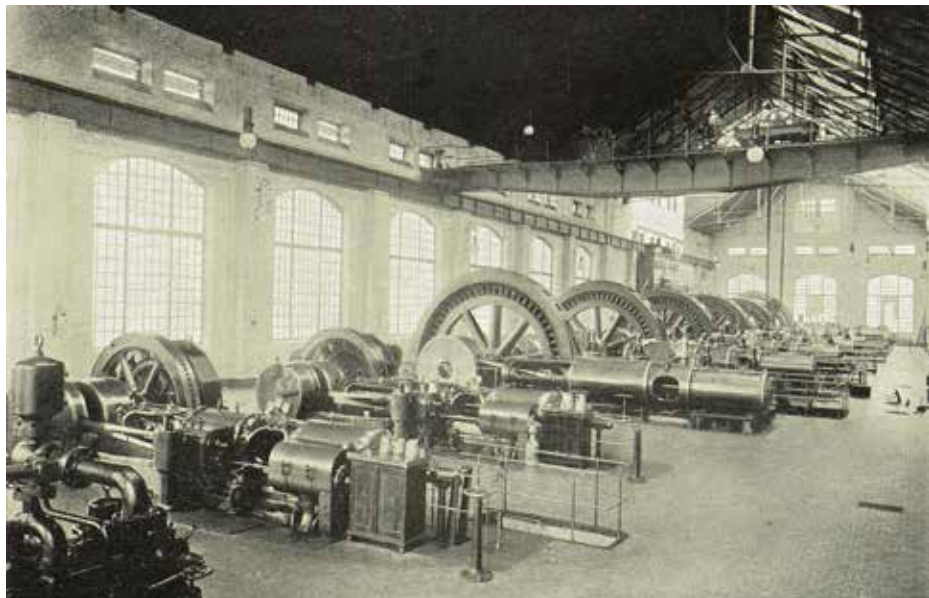
Příčin tohoto stavu by šlo jistě nalézt celou řadu, počínaje zhoršující se ekonomickou situací země zplundrované už po pár letech komunistické řízení do té míry, že musel stát v roce 1953 přistoupit k měnové reformě (prakticky došlo ke státnímu bankrotu), až po kapacitní nedostatky výroby nových vozidel a absenci vstupních materiálů do výroby. V první polovině 50. let se ale odehrály důležité a v „kolejovém dějepisectví“ dosud opomíjené události, která ve svých důsledcích bezprostředně ohrozily výstavbu tramvajových i trolejbusových tratí napříč celým Československem, nových trolejbusových systémů v zemi, ale i projekty, které byly těsně před dokončením. Šlo o sérii zásadních rozhodnutí týkajících se výstavby napájecí infrastruktury v čele s měnírnami.

Úvodem – Zavádění elektřiny na příkladu pražské tramvajové dopravy

Měnírny jsou sice pro většinu lidí (včetně fanoušků dopravy) nenápadnými objekty, provoz elektrické veřejné dopravy by se však bez nich nevládl obejít. Funkcí měnírny je změna proudové soustavy, v případě tramvají a trolejbusů dnes ze střídavé vysokonapěťové sítě 22 kV/50 Hz (historicky se však používaly i jiné napěťové hladiny, například 3 kV či v Mariánských Lázních ještě nedávno dříve běžných 6 kV) na stejnosměrný proud s výstupním napětím 600 V nebo 750 V. Základními součástmi měírny jsou tedy vysokonapěťové vypínače, tzv. rychlovpínače (tj. jističe) na přívodu mající funkci jak ochrannou (např. při zkratu), tak i provozní, kdy slouží k připojení/odpojení měírny k síti a jsou v majetku rozvodných závodů, dále rychlovpínače na jednotlivé transformátory, samotné transformátory (zajišťují změnu velikosti napětí), usměrňovače (ty – jak už název napovídá – usměrňují střídavé napětí na stejnosměrné) a rychlovpínače jednotlivých napájecích úseků, poté už přichází ke slovu napájecí kabely vedené z měírny směrem k napájecím bo-



František Křížík po pokusné dráze na Lezné zřídil již plnohodnotný tramvajový provoz spojující Prahu s tehdy samostatnými obcemi Karlínem, Libní a Vysočany. Napájení jeho elektrické dráhy zajišťovala elektrárna v Libni, jejíž objekt dodnes existuje. Stejně jako většina původních elektráren na pražských předměstích, zajišťovala i ona původně výrobu jen stejnosměrného proudu. Sbírák: Archiv DPP



11. 8. 1905 otiskl časopis Český svět několik fotografií z útrobu tehdy prakticky nové městské elektrárny v Holešovicích, jež byla uvedena do provozu v roce 1900. Při volbě mezi střídavým a stejnosměrným proudem zvítězila nakonec kombinace obou. Ten stejnosměrný, vyráběný obřími Křížikovými dynamy, byl primárně určen pro zásobení pražské tramvajové sítě. Zdroj: Repro z časopisu Český svět

dům jednotlivých tratí a zpětné kabely, jež naopak uzavírají obvod vedením zpět do měřírny. Množství přístrojů, jimiž byly či jsou měřírny vybaveny, je pochopitelně pestřejší – jde o nejrůznější měřicí zařízení, záložní zdroje, transformátory pro vlastní spotřebu atp.

Když František Křížík zprovozoval v Praze na Letné v létě 1891 svou první elektrickou tramvaj v českých zemích, postačovala mu pro napájení jen lokomobila, tedy de facto parní traktor, který byl uzavřen ve vozovně vybudované na okraji pražské Stromovky a který byl upraven pro výrobu elektrické energie, jež napájela kratičkou Křížikovou dráhu (původně měla pouze 766 metrů, později byla prodloužena na takřka dvojnásobek) napětím jen 150 V. Podobná řešení nebyla v pionýrských časech elektřiny ničím výjimečným. Pokud se kupříkladu některé z měst rozhodlo, že pozvedne kvalitu žití obyvatel zavedením elektrického osvětlení, bylo toto osvětlení obvykle zaváděno jen pro vybrané reprezentativní plochy, zejména centrální náměstí. Elektrická energie se pak vyráběla výlučně pro potřeby jediného „spotřebiče“, takže postačovalo malé a jednoduché zařízení, které

se neřídká ukrývalo do přilehlých domů. Potenciál využití elektřiny byl velmi rychle odhalen a od demonstračních projektů se začalo přistupovat k vybudování opravdových elektráren, které měly potenciál uspokojovat svým výkonem nejrůznější spotřebitele – od městských podniků přes domácnosti až po podnikatele.

V Praze je dnes za první opravdovou elektrárnu považována ta, jež byla v roce 1889 vybudována (také Františkem Křížikem) na Žižkově, který byl ale v té době samostatným městem (jež se navíc společně s dalšími tzv. vnitřními předměstími vehementně bránilo sloučení s Prahou). Jelikož František Křížík byl zastáncem užívání stejnosměrného proudu, byla také tato elektrárna vybavena zařízením pro jeho výrobu. Opět platí, že nešlo ve své době o nic výjimečného. Stejnosměrných elektráren bychom našli na území dnešní Prahy povicero, kromě Žižkova můžeme zmínit například elektrárnu v Karlíně, na Smíchově či v Košířích, pouze stejnosměrný proud dodávala také elektrárna pro elektrickou dráhu Královských Vinohrad či libeňská elektrárna pro dráhu Praha – Libeň – Vysočany, jež byly obě později pohl-



Elektrárna v Praze-Holešovicích byla nejen dílem ryzem technickým, ale i architektonicky zajímavým. Dodnes existující části jsou památkově chráněny, nicméně impozantní vjezd do areálu, za nímž jde vidět hala tramvajové vozovny Elektrických podniků, je již minulostí. Repro z časopisu Český svět

ceny nově zřízenými Elektrické podniky královského hlavního města Prahy.

Ty byly založeny v roce 1897 vydělením od městských plynáren, jako logický důsledek úvah o tom, jak se pustit do výroby elektrické energie ve vlastní režii. Praha už v té době měla za sebou pár let diskuzí o tom, kde na jejím katastru vybudovat novou elektrárnu (a kolik bych jich případně mělo být) a jaký proud v této elektrárně vyrábět – zda již přece jen otestovaný stejnosměrný, v pražských podmínkách dosud neozkoušený proud střídavý, anebo zda elektrárnu koncipovat jako obojetnou, tj. vyrábějící oba druhy proudu a distribuovat je podle typů spotřebičů. Pro stavbu stejnosměrné elektrárny hovořila především skutečnost, že největším konzumentem vyrobené energie měly být i do budoucna tramvaje. Cestovní zprávy ze služebních cest do zahraničí se ale přikláněly k užití střídavého proudu, který umožňoval přenosy na delší vzdálenosti, přičemž pozitivní zkušenosti se „střídavinou“ byly hlášeny i z nové elektrárny ve Vídni.

Praha se rozhodla ponechat volbu nevhodnějšího řešení na samotných dodavatelích elektráren, což se však ukázalo jako nepřilíš prozřetelné. Doručené nabídky na výstavbu elektrárny, pro kterou byl na-

konec vybrán pozemek v Holešovicích v blízkosti toku Vltavy (což skýtalo možnost dopravovat uhlí po řece), byly díky různým variantám řešení nakonec vzájemně neporovnatelné, a tak muselo město první soutěž zrušit a vypsat ji znovu. Praha nakonec rozhodla vybudovat novou elektrárnu přece jen jako smíšenou, takže tramvaje byly z holešovické elektrárny, přezdívané „Centrála“, napájeny napřímo stejnosměrným proudem. Potřebné zařízení bylo na začátek přeneseno z elektrárny na Karlově, kterou zřídil Křížík pro napájení pražských elektrických drah.

Celou postupně elektrifikovanou síť ale nebylo možné napájet napřímo z Holešovic, pro napájení vzdálenějších úseků proto vznikly první měřírny, nazývané v tehdejší terminologii jako „podružné elektrické stanice“. Do nich byl přivádět střídavý proud (tehdy s napětím 3 kV), který se teprve na místě usměrňoval na proud stejnosměrný. Jedna z těchto „podružných stanic“ zaujala místo původní Křížikovy elektrárny na Karlově, druhá vznikla na Malé Straně. V obou případech do nich putovala elektrina z Holešovic skrze tzv. přepínací stanice na dnešním náměstí Republiky. Tato stanice byla ukryta od roku 1900 v suterénu místní čekárny naproti Obecnímu domu a sloužila svému účelu do roku 1920, kdy byla nahrazena

novou rozvodnou (a ta o pouhých devět let později zase další).

Stejnoseměrné elektrárny na někdejších pražských předměstích se odpojovaly, případně upravovaly na střídavé, povětšinou až po vzniku Velké Prahy v roce 1922. Žižkovská elektrárna byla například odpojena v roce 1926, smíchovská prošla přestavbou na střídavou až v roce 1930. Samotná elektrárna v Holešovicích přestala brzy postačovat rostoucí spotřebě a už v roce 1926 jí musela nahradit elektrárna Ervěnice vybudovaná přímo v sousedství hnědouhelného dolu na severu Čech. Stavbu této (dnes už rovněž zaniklé) elektrárny přímo financovala Praha společně s centrální vládou a zemskou samosprávou. Holešovická elektrárna byla adaptována na teplárnu a to-muto účelu slouží po mnoho přestavbách dodnes.

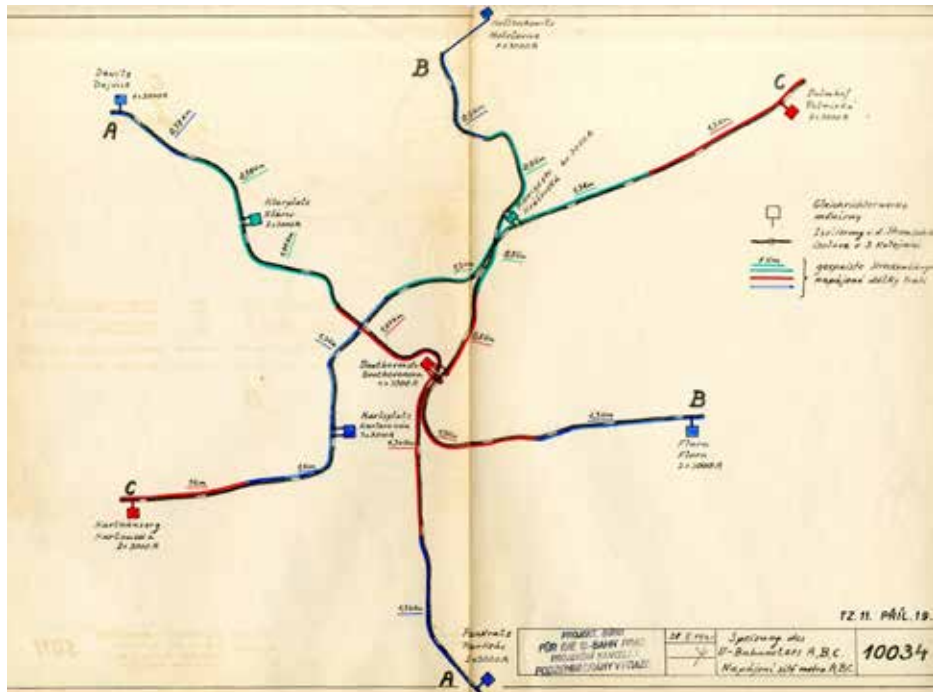
Nejstarší z pražských nepřetržitě sloužících měřiren bychom dnes našli na Smíchově. Svému účelu (byť po modernizacích) od roku 1922, všechny ostatní napájecí objekty jsou mladší. Jejich podrobný popis (zvláště, pokud bychom chtěli zohlednit i všechny zaniklé či zvažované měřirny) by významně přesahoval rámec tohoto článku. Po stručném představení

prvotních útrap se zaváděním elektřiny do pražské městské dopravy a volbě správné proudové soustavy tak v našem pojednání poskočíme o několik desetiletí dále, do období, kdy již byly všechny proměnné vstupující do rovnice zajištění energetických kapacit pro výstavbu nových tramvajových (a trolejbusových) tratí známé. Ocitneme se na počátku 50. let v časech exaltovaného pokusu o vybudování komunistického ráje, kdy navzdory vzletným heslům došlo paradoxně ke zborcení plánů na další elektrifikaci veřejné dopravy, a to nejen v Praze.

O ustrnutí elektrifikačních snah se ve svých pracích zmínil opakovaně v březnu 2023 zesnulý nestor dopravního dějepisectví Mgr. Pavel Fojtík, který zřejmě jako vůbec první správně interpretoval poznámky napsané tužkou u dokumentů týkajících se výstavby trolejbusové tratě na Zbraslav (nakonec též nedokončené). Přece jen však dosud nebylo blíže popsáno, jak mohlo ke stavu, kdy byly například stavebně dokončeny budovy budoucích měřiren, a současně se i roky čekalo na jejich technologické vybavení, vůbec dojít. Právě na tuto otázku se mj. pokusíme na následujících stranách poskytnout odpověď.

Poslední soukromou elektrickou dráhou vybudovanou na území dnešní Prahy byla ta, jež spojovala Smíchov a Košíře. Stejně jako další rozrůstající se pražská předměstí byl i Smíchov samostatnou obcí, jež byla od roku 1904 dokonce povýšena na město. Pevnou součástí Prahy se stal až v roce 1922. Tramvajovou dráhu využívající nezvyklé boční zavěšení trolejového vedení (tzv. Dickinsonův systém) vybudoval místní starosta Matěj Hlaváček, přičemž pro napájení sloužila jím zřízená elektrárna, opět pro výrobu stejnosměrného proudu. Po sjednocení Prahy byly původní elektrárny dříve samostatných obcí postupně přestavovány či rušeny. Sběrka: Archiv DPP





Plán metra v Praze z období počátku druhé světové války ukazuje podobu navrhovaného vedení tras metra, jež se směrově v zásadě shodují i s dnešní sítí pražské pozdemky. Plán ukazuje návrh umístění jednotlivých měření a napájecích úseků. Sběrka: Archiv DPP

Přestože události, které hodláme nastínit, ovlivnily vývoj městské elektrické dopravy doslova v celém Československu, v této práci využijeme jako vztažnou soustavu pro lepší nasvětlení tehdejšího dění hlavně peripetie pražského DP (ostatně již úvodem tohoto příspěvku jsme se do Prahy přenesli). Za touto volbou ovšem není pragocentrismus autora, ale pragmatismus vycházející z faktu, že právě ve vazbě na vltavskou metropoli se podařilo nalézt největší porci archivních dokumentů, jež společně analyzované a seřazené na časovou osu dovedou nejlépe zarámovat obraz historie sledovaného období.

Přibrzdování

Vývoj pražské městské hromadné dopravy se po okupaci „Resttschechei“ v březnu 1939 pozvolna přibrzdoval s tím, jak se v důsledku válečné produkce omezovala stavební činnost, což vedlo nakonec až k úplnému zastavení výstavby nových tratí tramvají a trolejbusů, z nichž některé byly ve

vyšším stupni přípravy. Jednou z obětí se stala i projektovaná pražská podzemní dráha. Jistou nadějí na úspěch měly jen ty projekty, které byly nezbytné pro válečnou produkci. Ze všech v Praze uvažovaných novostaveb se podařilo zařadit do této škatulky v roce 1944 jen jedinou, a sice tramvajovou trať do Letňan, jejíž stavba se však stejně neuskutečnila. Naopak stávající vozidla a infrastruktura, napájecí soustavy nevyjímaje, byly ve válečném období do krajnosti využívány a v případě potřeby i částečně rabovány. Šlo nejen o vytěžení kolejí (z některých dvoukolejných úseků se staly jednokolejné), ale i o demontáže zařízení se vzácnými kovy, což někdy bylo řešeno náhradou materiály s horšími vlastnostmi (typicky náhrada měděného trolejového vedení za vedení s hliníkovou vložkou), jindy však jen pouze odvezením „nadbytečných“ dílů, jako byly například rezervní transformátory měření a jejich umístění do míst, kde se zdály být potřebnější.

I přesto vstoupila pražská napájecí síť do časů osvobození v relativně dobré kondici. Tomu dopomohl fakt, že v období před válkou byla budování kapacitně dostatečné napájecí soustavy věnována patřičná pozornost. V průběhu třicátých let vznikaly měřírny v Praze tempem přibližně jednoho nového objektu za rok – v letech 1930 až 1939 jich bylo vybudováno osm (navíc byla v tomto období pořízena ještě jedna pojízdná měřírna). Proces výstavby měření byl dovršen v roce 1939 dokončením objektu „Bělehradská“ na Vinohradech. Když se pak po válce rozeběhla v Praze stavba velkého množství nových trolejbusových tratí, našla si vždy cesta, jak si vystačit s dosud instalovaným výkonem tramvajových měření, byť se tak nezřídká dělo na samé hranici fyzikálních limitů.

Výsledkem bylo, že až do roku 1952 nevznikla v Praze jediná nová měřírna, ačkoli v témže období bylo do provozu uvedeno šest nových trolejbusových tratí. Připomeňme, že šlo o spojnice ze Smíchova na Václavské náměstí (1947), ze Smíchova na Strahov (1948), od Waltrovy továrny do Jinonic (1948), od Jungmannova náměstí do Vršovic (1949), od Karlova náměstí na Pankrác (1949) a ze Žižkova do Vysočan (1951). Pro tyto tratě bylo v uvedeném období pořízeno celkem 69 nových trolejbusů Tatra 400 (!).

Mimoto ožívala i ve válečných letech přidušená

výstavba nových tramvajových tratí. Pomineme-li některé krátké spojky (například v ulici Opletalově či obnovení tratě na Hládkově), bylo v roce 1947 uvedeno do provozu prodloužení od vozovny Vokovice do Divoké Šárky, o rok později byla zprovozněna trať z Vysočan do Nového Hlobětína (jež byla roce 1951 protažena až k vozovně Hlobětín) a v roce 1950 vyjely tramvaje i mezi střešovickou vojenskou nemocnicí a Petřinami. Oproti trolejbusům ovšem vozový park tramvajů tolik nebobtnal – do provozu bylo uvedeno pouze 30 motorových vozů „Mevro“ a 30 vlečných vozů „krasin“, část starších tramvajů byla navíc během války a po ní vyřazena, takže růst flotily byl s trolejbusovou expanzí neporovnatelný. O co menší byl nákup nových tramvajů ve druhé polovině 40. let, o to větší měl být v letech nadcházejících, kdy se očekával příchod nově vyvíjeného typu čtyřnápravové tramvaje dle americké koncepce PCC. Vzhledem k předpokládaným trakčním charakteristikám moderních tramvajů bylo zřejmé, že požadavky na výkon napájecí soustavy budou výrazně větší.

Popisovaný stav pochopitelně nebyl dlouhodobě udržitelný a nutno říci, že pražský DP se vůči němu i v prvních budovatelských letech v oficiální komunikaci s příslušnými ministerstvy či pražským ústředním národním výborem ohrazoval. Jenomže jakmile se díky improvizacímu úsilí podařilo nalézt dočasné řešení problematiky napájení, stalo se takové ře-

Tramvajové barikády před budovou Českého rozhlasu na Vinohradech. Boj trval s přestávkami od 5. května v podstatě až do osvobození Prahy o čtyři dny později. Podle poválečných statistik mělo být během květnových bojů poškozeno (případně zničeno) 153 tramvajových motorových vozů, 294 vlečných vozů a dva autobusy. Provoz začal být obnovován postupně od 14. 5. 1945. Samotná distribuční síť byla poškozena minimálně. Více poškozena byla pouze měřírna v Libni, a to již předešlým bombardováním, nikoli během revolučních květnových dnů. Sbirka: archiv DPP



šení – jak už to bývá – záhy stavem trvalým. Takové žití na dluh muselo dříve či později kolos o velikosti pražského DP dohnat.

V letech 1952 a 1953 se do provozu podařilo v Praze uvést se zpožděním jen dvojici nových měníren, obě sloužící potřebám trolejbusů, přičemž, jak později uváděl DP hl. m. Prahy v komunikaci s ministerstvem místního hospodářství, bylo možné tyto měnirny dostavět jen díky nezměrnému úsilí jeho zaměstnanců. Menší vznikla v oblasti Jinonic v roce 1953 pro zlepšení napájecích poměrů na výtíženě relaci k Walterově továrně (resp. v té době přesněji Motorlet, n. p., závod Jana Švermy), jak byl někdejší podnik Josefa Waltera od roku 1948 přejmenován), větší byla postavena už o rok dříve v Letňanech pro napájení trolejbusové linky č. 58 vedené z Libně do Čakovic. Jenomže ani dokončení těchto měníren se neobešlo bez kompromisů, jak si ještě přiblížíme.

Navíc stavbou měníren a zajištěním jejich technologického vybavení problémy s napájením nekonečily, protože nezbytnou složkou byly ještě přívodní a zpětné kabely vyvedené z měníren k novým tro-

lejbusovým a tramvajovým tratím. Všeobecný nedostatek vzácných kovů, jenž byl do značné míry ovlivněn oktrojovaným odklonem od tradičních obchodních partnerů ze zemí západní Evropy, způsobil, že bylo nutné při výstavbě napájecí infrastruktury sáhnout nezávidka k náhražkám. Ty sice byly oproti měděné kabeláži zpravidla levnější, měly ale horší vlastnosti z pohledu ztrát a (a to především) výrazně nižší předpokládanou životnost (zhruba poloviční). To se týkalo i například zmíněné letňanské měnirny. Právě výrazné investice do chřadnoucích napájecích kabelů byly později jedním z důležitých podpůrných argumentů pro zrušení trolejbusové dopravy v Praze, když se ukázalo, že by bylo nutné po pouhých zhruba 15 letech provozu přistoupit ke kompletní výměně.

Jak je z výše uvedeného patrné, nebyla situace v zajišťování napájení růžová ani před rokem 1953, který lze z hlediska našeho článku považovat za klíčový. Pracovníkům pražského DP přitom nelze vyčítat nedostatek koncepčnosti či smyslu pro plánování. Třebaže některé otázky budoucnosti pražské dopravy nebyly na počátku 50. let ještě jasně rozřešeny



Trolejbusová síť se měla dočkat rozvoje ještě před druhou světovou válkou, ale ambiciózní plány byly zničením zbytku Česko-Slovenské republiky utnuty. Na snímku vidíme trolejbus Praga T0T na Malvazinkách v roce 1939 během zkušební jízdy. Trať, jejíž stavba začala ještě před obsazením republiky, byla uvedena do provozu až 1. 10. 1939. Trolejbusy se expanze dočkaly až po druhé světové válce. Sběrka: Archiv DPP



Vzhled týdenní jízdenky z roku 1951. Sběrka: Archiv DPP

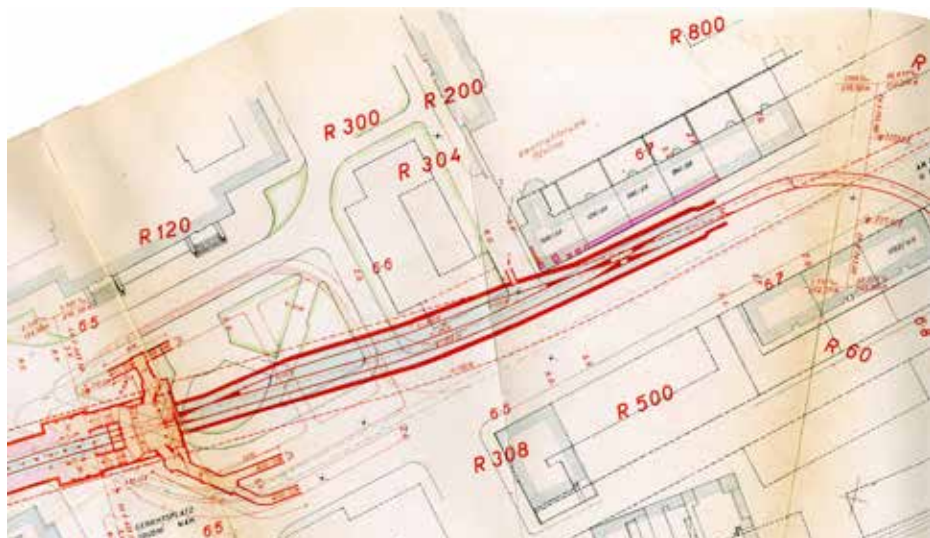
(především výstavba metra, jež byla odmítnuta až v roce 1953), ideové plány rozvoje tramvajových a trolejbusových tratí s logicky daným směrovým vedením byly vcelku konzistentní, byť některé navržené relace pochopitelně odpadaly a jiné se přidávaly podle toho, jak se i modifikovaly úvahy o zástavbě města a růstu průmyslu. Opakovaně docházelo rovněž k revizím časových harmonogramů výstavby, což ale bylo do značné míry dáno právě absencí krytí energetických potřeb. Dokud bylo možné pokrývat nároky na zvýšený tok elektronů z existujících zdrojů, bylo možné rozplétat nad ulicemi i měděné pavučiny nových trolejbusových a tramvajových tratí. Jakmile byly stavby dalších tratí podmíněny výstavbou zcela nových měníren, začalo se soukolí budování zadržávat, až se nakonec zastavilo docela.

Porážka u Stalingradu

Výstavba nejen pražských měníren byla svěřována tradičně podniku ČKD (jenž od 1. 1. 1950 užíval název ČKD Stalingrad), který byl zestátněn již v první vlně na základě dekretu prezidenta republiky, tedy v roce 1945. Ono zestátnění ale samo o sobě nevedlo k bezprostřednímu ohrožení dodávek technologií, protože setrvačnost smýšlení na straně vedoucích pracovníků jednotlivých oddělení na straně jedné a zaměstnanců pražského DP na straně druhé umožňovala pokračovat v dříve nastavených mantinelech kooperace. Ostatně monopol na výstavbu měníren měla ČKD vzhledem k československé politice ochrany vnitřní-

ho trhu již před válkou a samotná role správce ma- jetku nehrála takovou roli. Teprve kataklyzma česko- slovenských dějin známé v komunistickém výkladu historie jako Vítězný únor v roce 1948 vedlo svým def- initivním odklonem od tržní ekonomiky k plánova- nému hospodářství ke zkorodování zaběhlých proce- sů a zhroutil dodavatelsko-odběratelských vztahů.

Průvodním znakem plánovaného hospodářství, jak už napovídá jeho název, je splnění plánu. Nezbyt- ným předpokladem dosažení tohoto úkolu je pak jeho správné nastavení. To ale není penzum právě snadné, zvláště ne v situaci, kdy jsou na podniky kla- deny zvýšené nároky a kdy dochází k celkové trans- formaci zaměření hospodářství. Při minimálních investicích vkládaných do rozvoje strojírenských závodů se měla ČKD vypořádat s aplikací řady no- vých výrobků, zůstaneme-li na poli dopravy, stačí například vzpomenout vývoj elektrických výzbrojí pro čtyřnápravové tramvaje řady „T” či pro trolejbusy kace železničních tratí, kde se rovněž předpokládalo využití technologií od ČKD. Jelikož historické prosto- ry ve Vysočanech ani přidružených závodech nebyly nafukovací, musela být příchozími objednávkám v praxi přikládána preference, přičemž přednost měly zejména úkoly tzv. vládní a export. Připočte- me-li k tomu problémy se vstupními surovinami (především již zmíněnou nedostupnost vzácných kovů), byla výstavba měníren na seřadovacím ná- draží priorit odsouvána na krajní koleje.



Válečný návrh vedení trasy metra v Praze v oblasti Pankráce s vyznačením plánované pozice pro měřírnu (zakreslena v pravé horní části). V 50. letech se v souvislosti se stavbou měřírny „Podolí“ uvádělo, že měřírna byla plánována pro pražskou podzemní dráhu, avšak následně došlo k její úpravě pro potřeby tramvají a trolejbusů. S ohledem na umístění měřírny „Podolí“ lze s jistotou konstatovat, že bylo hovořeno o pozdějším plánu na vznik pražské podzemní dráhy, než jaký spatřil světlo světa na přelomu 30. a 40. let. Sběrka: Archiv DPP

V praxi to znamenalo, že objednávky měřírny přicházející nejpozději od roku 1949 do podniku ČKD nebyly plněny včas, a to přesto, že ČKD Stalingrad papírově svěřené úkoly zvládala plnit – například v roce 1950 splnila plán na 115,7 %, v roce 1951 na 100,7 % a v roce 1952 na 97 % (z velkých strojírenských podniků v Československu na tom byla dokonce nejlépe). Velkou ranou ovlivňující komplectaci výrobků pro měřírny byl rozpad ČKD na řadu samostatných podniků od 1. 1. 1950. Původní centralizovaný systém řízení sice vykazoval celou řadu defektů (mnohé procesy, a dokonce i výrobní program, byly multiplikovány, navíc po válce se ČKD v důsledku konfiskací ještě dále nafukovala), na druhé straně ale byla jednoznačně nastavena řídicí hierarchie (s vysočanským ředitelstvím na špičce). Po rozložení koncernu s účinností od prvního ledna 1950 řada nástupnických společností používala i nadále slavnou značku (vzpomeňme například ČKD Modřany, ČKD Česká Lípa, ČKD Sokolovo, ČKD Blansko, ČKD Kotlárna atp.), šlo už ale o samostatné jednotky, které si samy určovaly pořadí výrobních priorit.

V neposlední řadě nemůžeme opomenout zmínit fakt, že část portfolia vysočanského závodu ČKD

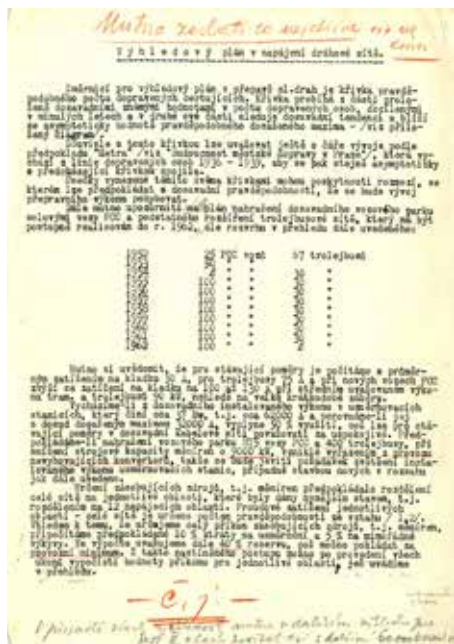
po 31. 12. 1949 z výroby zmizela. Právě tehdy totiž byla ukončena licenční dohoda s americkým Westinghousem (potažmo společností WEICO). Mezinárodní spolupráce s největšími elektrotechnickými společnostmi – Westinghousem a Siemensem – byla pro rozvoj ČKD klíčová už za první republiky (s Westinghousem byla například smlouva uzavřena již v roce 1922) a po válce se staré vazby s Američany obnovily (formálně dokonce původní smlouva platila po celou dobu války, byť z ní neprobíhalo žádné plnění). ČKD tím do svého výrobního programu získávala řadu výrobků, z nichž odváděla licenční poplatky, což jí jednak umožnilo šetřit vlastní vývojové kapacity a jednak být v neustálém kontaktu s technologickou špičkou, z čehož plynulo utváření know-how, které přenášela do vlastní výroby. Jenomže po únorovém převratu bylo ze strany Československa tlačeno na snížení licenčních poplatků. ČKD, potažmo ČKD Stalingrad, pak musela nezanedbatelné množství výrobků začít vyvíjet či upravovat nanovo tak, aby nebyly využívány americké patenty, přičemž se to mj. týkalo i vývoje transformátorů, byť je známo, že v mnoha směrech následně ČKD Stalingrad patentové ochrany ignorovala, a dále vyráběla produkty, které už ve výrobním programu být neměly,

aniž by z nich byly licenční poplatky odváděny. Přes- to část produkce byla nahrazena domácím řešením, nezřídka narychlo vyvinutým a s horšími vlastnost- mi. V případě vybavení měření se například ČKD Stalingrad byla vědoma zastaralost (zejména velké hmotnosti transformátorů) a nedokonalosti svých produktů (především u narychlo zkonstruovaných rtuťových usměrňovačů) již na počátku 50. let.

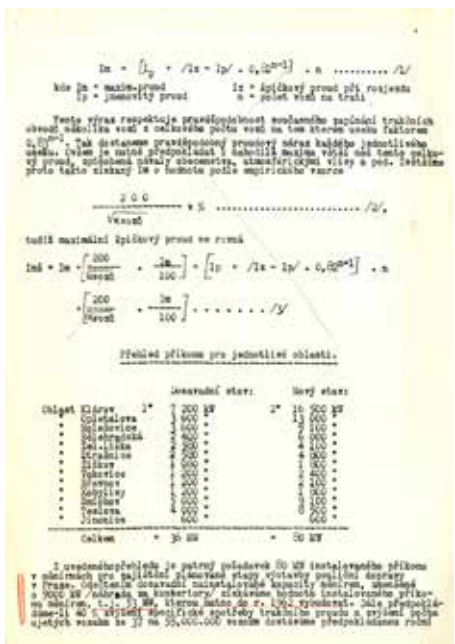
Samotným dopravním podnikům komplikovala v téměř období situací skutečnost, že se ke správě měření dostalo nemálo z nich teprve nedávno, neboť bývalo běžnou praxí, že tramvajové a trolej- busové provozy byly součástí rozsáhlejších elektric- kých podniků, jež se zabývaly veškerou distribucí (či alespoň většinou distribuce) elektrické energie ve městě. To byl ostatně i případ Prahy, kde došlo v dů- sledku znárodnění energetiky k vydělení elektráren- ské části z někdejších Městských podniků pražských od 6. 9. 1946 a k jejím začlenění pod Středočeské elektrárny, jež se ale následně dále dělily a částec-

ně transformovaly do nově založených Pražských energetických rozvodných závodů, n. p., pod které připadaly nadále i veškeré měírny. Ty měly být dle dohod přičleněny pod nově založený pražský Do- pravní podnik (v letech 1946 až 1949 se používal ná- zev Dopravní podniky hlavního města Prahy, od 1. 1. 1949 se přešlo na singulární formu Dopravní podnik hl. města Prahy, komunální podnik, a teprve od 1. 7. 1953 došlo k přejmenování na Dopravní podnik hlavního města Prahy, načež se později název ještě několikrát změnil).

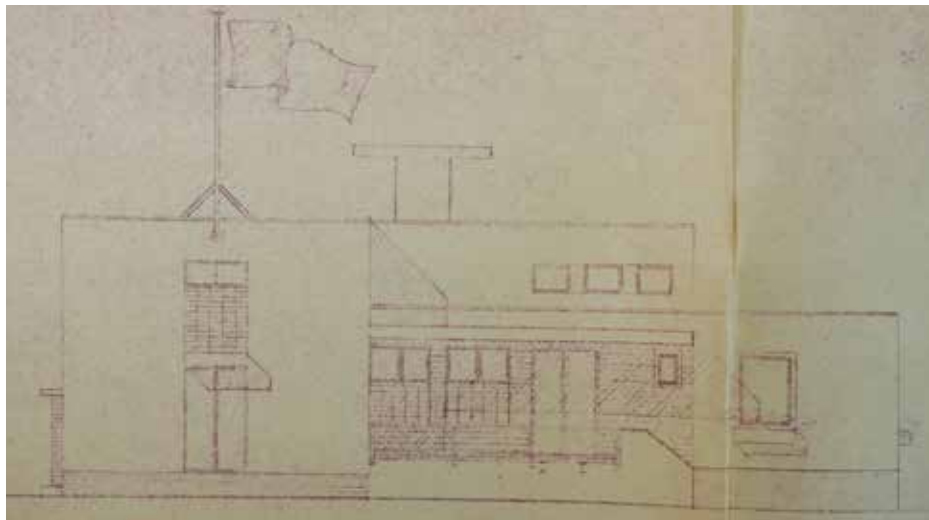
Převod měření v metropoli se nerodil snadno, pro- tože některé objekty měly obojetnou funkci, tedy sloužily jak pro napájení tramvajových a trolejbus- ových tratí, tak pro transformaci a přenos elektrické energie do podniků a domácností. V některých pří- padech tak nepřešla pod správu pražského DP celá budova, ale jen vybrané zařízení, pro nějž musel být pronajímán od Pražských energetických rozvod- ných závodů patřičný prostor. Naopak v některých



Výhledový plán měření s počátku 50. let dokumentuje předpoklad nákupu nových tramvajů a trolejbusů v letech 1952 až 1962 a výhled kapacity měření. Zajímavá je tužkou psaná poznámka ve spodní části, která poukazuje na nutnost navýšení předpokládané kapacity v přípa- dě, že by byla vystavěna rychlodráha, tedy metro. Sbirka: Archiv DPP



Výhledový plán měření s počátku 50. let dokumentuje předpoklad nákupu nových tramvajů a trolejbusů v letech 1952 až 1962 a výhled kapacity měření. Zajímavá je tužkou psaná poznámka ve spodní části, která poukazuje na nutnost navýšení předpokládané kapacity v přípa- dě, že by byla vystavěna rychlodráha, tedy metro. Sbirka: Archiv DPP



Zavedení trolejbusové či tramvajové dopravy bylo plánováno po válce v řadě československých měst. I v situaci, kdy stát selhával na poli zajištění dodávek nových měníren, se podařilo do seznamu těch měníren, jež získaly (papírově) prioritu při realizaci dodávek, dostat měnírnu pro jedno z měst, v němž v polovině 50. let tramvaje ani trolejbusy ještě nejezdily. Šlo o Kladno, kde měla vzniknout v centru města jediná nová měnírna pro napájení místní tramvajové a trolejbusové sítě. Na obrázku vidíme architektonický návrh budovy této měnírny nazývané „Divadlo“, která však nakonec nikdy nevznikla. Sběrka: Národní archiv Praha

objektech, které přešly do vlastnictví DP hl. m. Prahy, zůstal vyhrazený prostor pro potřeby rozvodných závodů. K podpisu dohody o převodu měníren tak mohlo dojít až 30. 1. 1951 (se zpětnou účinností od 1. 1. 1951), přesto lze konstatovat, že zcela nebylo ono dědictví delimitace energetických zařízení dořešeno až do dnešních dnů.

Na pražský DP přešly společně s dříve vybudovanými měnírnami i některé závazky týkající se budoucích objednávek a měníren, konkrétně měly být v té době ve stavbě hned čtyři měnírny, a sice *Jinonice*, *Žižkov* (též nazývaný *Nový Žižkov* či *Ohrada*), *Hloubětín* a *Podolí*. Na žižkovskou měnírnu byla vystavena objednávka už 13. 6. 1947, na zbylé tři jmenované 31. 5. 1949. Mimoto bylo objednáno vybavení do dalších třech měníren, jejichž stavba se měla teprve rozeběhnout, konkrétně pro měnírny *Hostivář* (nacházející se ovšem na katastru Záběhlic), *Vršovice* (tato měnírna nakonec vůbec nevznikla) a *Zličov* (dobově označována poněkud nesprávně jako měnírna *Chuchle*, neboť se počítalo s jejím využitím pro napájení chuchelské tramvajové či trolejbusové tratě). Pro tyto měnírny bylo zařízení objednáno dne 25. 4. 1949. Mimoto byly poptávány usměrňovače

a další součásti pro dříve vybudované měnírny, buďto jako náhrada, anebo pro potřeby navýšení výkonu. Například pro měnírnu *Rokoska* (na Vychovatelně) mělo být doplňující vybavení dodáno na konci roku 1948, do konce roku 1949 ale ČKD dodala jen polovinu jednoho usměrňovače a starost o zbytek projektu tak přešel v roce 1951 na pražský DP.

ČKD v roli dodavatele zařízení veškeré uvedené objednávky vždy po několika měsících potvrzovala, byť se čas pro tuto aktivitu postupně prodlužoval (u měníren objednaných v dubnu 1949 došlo k potvrzení až 31. 5. 1950, tedy po více než roce), dohodnuté termíny dodání ale nedokázala plnit. Už do konce roku 1950 se počítalo s dokončením měníren *Jinonice*, *Podolí* a *Hloubětín*, přičemž pražský DP s ohledem na nutnost zajistit napájení nových trolejbusových tratí vznikajících na *Žižkově* (spojení ze *Žižkova* do *Vysočan*) dokonce hodlal přistoupit k přesunu technologie z měnírny *Podolí* do měnírny *Žižkov* (resp. *Nový Žižkov*, *Ohrada*). Vybavení se ale scházelo velice pomalu. Pro jinonickou měnírnu mělo být dodáno strojní zařízení v srpnu 1950, ve skutečnosti ale ani na konci téhož roku nebyly k dispozici ani transformátory, ani usměrňovače, ani rozvaděče.

Situace nebyla kritická jen v Praze, se stejnými problémy se potýkaly i další československé DP. Ten košický se v září 1950 pokusil získat vybavení pro jednu svou měnirnu na úkor pražského DP, neboť se potýkal s obrovským nárůstem nákladní tramvajové dopravy. Podle dopisu datovaného 29. zářím 1950 stoupla přeprava nákladních vozů na tratích košického DP ze 30 vozů na bezmála 120, přičemž takový počet vozů nebylo možné odbavovat bez posílení napájecí soustavy. Podnik ČKD Stalingrad měl přislíbit urychlení dodání jednoho transformátoru, usměrňovače však mohl vzít dle svých slov jen z rozpracovaných zakázek pro Prahu. Ta ale žádost košického DP striktně odmítla s poukazem na to, že vybavení potřebuje pro nově zřízené tratě, mj. trolejbusovou trať do Jinonic, jež byla od svého uvedení do provozu v roce 1948 napájena jen provizorně, či pro v témže roce spuštěnou trať do Hloubětína, jež byla rovněž napájena jen dočasně položenou dvojicí napájecích kabelů, přičemž zde byla kritická situace vyvolávána zejména očekávanými zvýšenými odběry v době nájezdů a zátahů vozů do nově vybudované vozovny, k jejímuž otevření došlo v roce 1951. Praha sice před lačností Košic své usměrňovače uchránila, v termínech se jich navzdory tvrzení ČKD Stalingrad o jejich expedici do konce roku 1950, tak jako tak nedočkala.

Původní vzhled konečné v Podbabě v roce 1946. Smyčka, v jejíž těsné blízkosti vyrostl následně hotel International, byla vybudována v lokalitě až o rok později. Napravo jde vidět autobus návažné linky R vedené směrem na Suchdol (konečná Budovec). Sběrka: Archiv DPP

Děni se začalo dále komplikovat další delimitací povinností v rámci podniku ČKD Stalingrad a částečným převedením činností do nově utvořených národních podniků. Po rozdrolení ČKD od 1. 1. 1950 následovalo v roce 1951 zřízení Elektromontážních závodů, n. p. Praha (EZ Praha), pod které přešly od ČKD Stalingrad dodávky montážního materiálu a samotná montáž spojená s uvedením do provozu. Pražský DP do přímého kontaktu s Elektromontážními závody zpočátku nepřicházel – objednávky měl u ČKD Stalingrad coby generálního dodavatele a nedodávání vybavení a montážních činností urgoval u něj. Podnik ČKD Stalingrad se tím začal dostávat do kleští, protože na činnost Elektromontážních závodů neměl žádný vliv, současně byl tlačěn do plnění objednávek.

Elektromontážní závody uváděly již v září 1951, že jsou z hlediska projekčního oddělení naprosto přetíženy a že nelze čekat, že budou objednávky vyřizovány dříve než za 5 až 8 měsíců (!). Montáže měniren, u nichž Praha počítala s uvedením do provozu v letech 1951 a 1952 byly ze strany Elektromontážních závodů zaplánovány až na rok 1953. Kromě dříve zmíněných sedmi měniren objednaných v letech 1947 a 1949 se k nim přidaly další objekty, přede-

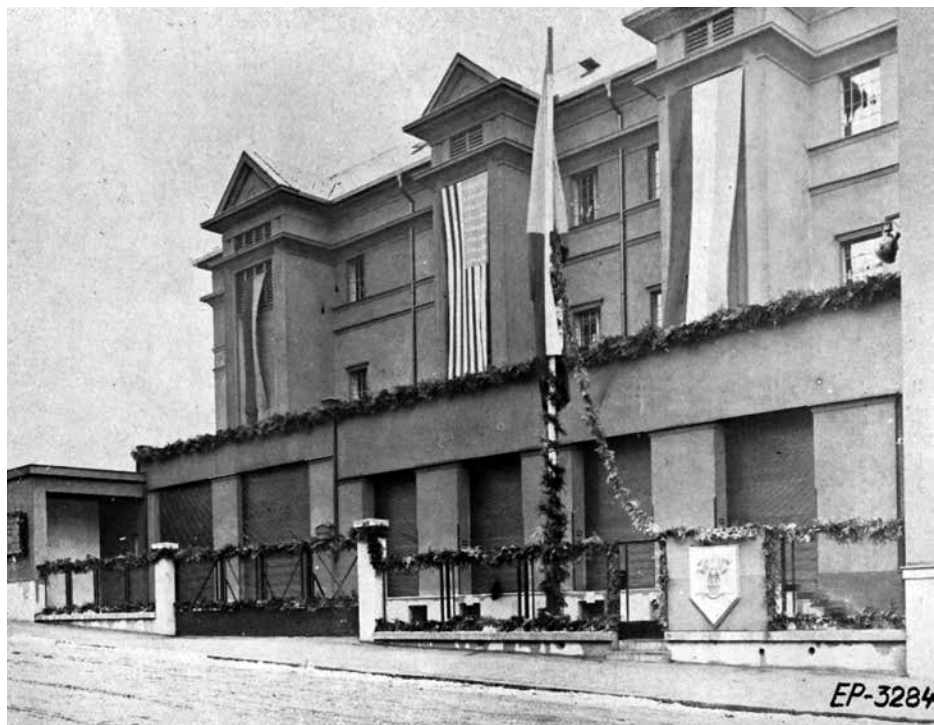


vším plánovaná náhrada nouzové měřírny *Teslova* v Libni (označovaná v dobových dokumentech jako *Teslova II*; šlo o náhradu za války poškozené měřírny, kterou bylo možné od roku 1949 nahradit jen provizorním objektem) a měřírnu pro letňanskou trolejbusovou trať.

Pražský DP se snažil situaci čelit nabídnutím pomoci při budování a zapojování měřírnen vlastními techniky, případně zajistil ve vlastní režii budování alespoň části objektů (především tzv. kobek). Pro měřírny *Hloubětín*, *Jinonice* a *Podolí* (tedy ty, pro něž mělo být dodáno zařízení již v roce 1950) neměl ani na konci února 1952 pražský DP potřebné strojní vybavení, a tak přistoupil i na to, že bude odebírat rozvaděče v nesmontovaném stavu a sám zajistí jejich finalizaci. ČKD Stalingrad na takovou nabídku ochotně přistoupila, zároveň však uvedla, že nemá k dispozici hliníkový pásový materiál nezbytný pro

funkčnost celého zařízení a Dopravnímu podniku uvolnil ze skladu jen jeho omezené množství, které postačovalo sotva pro nejnútnejší montáž.

Značnou komplikací z pohledu napájení představovalo budování trolejbusové tratě do Letňan a Čakovice (linka číslo 58), kde bylo nutné vystavět novou měřírnu na katastru Letňan (od roku 2022 opět slouží potřebám trolejbusů). Jelikož se ukázalo, že ČKD Stalingrad nebude schopná dodat pro tuto měřírnu vybavení včas, musel pražský DP přistoupit k tomu, že rezignuje na vybavení měřírny *Zlíchov* (potažmo *Chuchle*) a nechá je nainstalovat do objektu letňanské měřírny, kterou si musel navíc ještě částečně sám vystavět (betonáž kobek). Jenomže DP ani slíbené zařízení pro měřírnu *Zlíchov* neobdržel, dočkal se však konečně alespoň části vybavení pro měřírnu v areálu vozovny Hloubětín. Právě materiál určený pro hloubětínskou měřírnu se tak



Budova měřírny „*Teslova*“ byla vybudována v letech 1921–24 podle projektu architekta Františka Vahaly. Měřírna byla ukryta v podlouhlé nízké budově, stavba k ní přiléhající, jež na první pohled připomíná obytný dům, byla trafostanice. Snímek se slavnostní výzdobou pochází z roku 1937. Měřírna i trafostanice byly vážně poškozeny při americkém náletu v roce 1945. Měřírna pak byla nahrazena od roku 1949 pouze provizoriem. Nová měřírna byla uvedena do provozu po několika odkladech až v roce 1957. Sběrka: Archiv DPP

nakonec do Letňan přesunul, aby bylo možné trolejbusovou trať od 24. 8. 1952 vůbec uvést do provozu. Hloubětínská tramvajová trať společně s vozovnou musela být namísto toho napájena jednou ze dvou pojízdných měřírů, které Elektrické podniky zařadily do provozu v letech 1926 a 1930. Druhá se stala dlouhodobým provizoriem (do roku 1955) v oblasti Hostivaře.

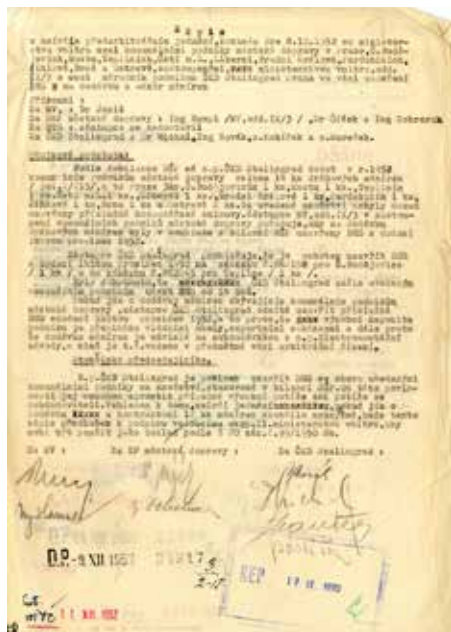
Letňansko-čakovická trolejbusová trať byla kromě nové měřírny v Letňanech napájena v počátečním úseku od konečné U Kříže směrem na Prosek ještě z měřírny *Teslova* v Libni, protože letňanská měřírna, navíc vybavená jen nejnужnějším zařízením, nebyla schopna okrajový úsek trati na stoupení Proseckého kopce zásobovat potřebným proudem. Jelikož samotná měřírna *Teslova* byla v té době nouzovým řešením (jak jsme si již prozradili, její původní objekt byl v závěru války poškozen), zůstávalo napájení nové trolejbusové tratě i tak nedostatečné.

Podobně, jako byl v roce 1952 dodán materiál pro měřírnu v Hloubětíně (relokovanou do Letňan), podařilo se konečně dodat i zařízení pro měřírnu v Jinonicích, opět ale jen pro její jednu část. Předpokládalo se, že do provozu bude uvedena od 1. 9. 1952, nakonec se tak stalo až od 21. 3. 1953.

Po převzetí měřírů od Pražských energetických rozvodných závodů v lednu 1951 měl pražský DP potvrzené objednávky na celkem sedm měřírů, k nimž postupně kupil další. Do roku 1954 se do plného provozu nepodařilo uvést ani jeden objekt – oblasti Hloubětína a Hostivaře se musely opírat o přiřizování z pojízdných měřírů, trolejbusové tratě do Jinonic a Letňan se musely spokojit s částečně namontovaným zařízením. ČKD Stalingrad tak potřeby (nejen) pražského DP nevládala absolutně uspokojovat.

Výhled mimo výhled

V březnu 1952 se kritická situace v oblasti výstavby měřírů dostala na pořad jednání na půdě ministerstva vnitra, pod nějž v té době spadaly provozy městské dopravy. Setkání se dne 10. 3. 1952 účastnil i zástupce ČKD Stalingrad, který zdržení výrobních programů dával za vinu především rozčlenění závodu a jeho kompetencí, čímž v podstatě za viníka



Zápis o arbitrážním řízení z roku 1952 týkající se zpožděných dodávek měřírů. Sběrka: Archiv DPP

označil samotný státní aparát, což bylo ve své době poměrně odvážné.

Ve skluzu z předešlých let mělo být vybudováno 22 měřírů v rámci celého Československa, z toho šesti v Praze, čtyř v Ostravě a po jedné v Českých Budějovicích, v Teplicích, v Brně, v Jihlavě, v Liberci, v Hradci Králové, v Pardubicích, ve Jilině (Gottwaldově), v Mostě, v Ústí nad Labem, v Plzni a v Bratislavě. Závěrem schůzky byla dohoda o dokončení projektů dle aktualizovaných potřeb dopravních podniků, z jejichž strany to znamenalo přistoupení na nejzazší termíny uvedení do provozu jednotlivých tratí, které měly být novými měřírny napájeny.

ČKD Stalingrad sestavila aktualizovaný plán po dohodě s Elektromontážními závody, přičemž na papíře vypadalo vše téměř idylicky. V případě Prahy bylo na seznamu šest zpožděných měřírů (*Hloubětín, Podolí, Jinonice, Hostivař, Vršovice a Chuchle/Letňany*), přičemž pouze u hloubětínské se neměl termín uvedení do provozu překrývat s požadavkem DP. Oproti tomu hostivařská měřírna požadovaná nejpozději v dubnu 1953 byla příslibena pro únor 1953.



Po válce byla v Praze zahájena výstavba většího množství trolejbusových tratí a zajistit se podařily i dodávky nových trolejbusů Tatra 400 s výzbrojí od ČKD. Zde vidíme jeden z novotou zářících vozů vozů na Jiráskově mostě v roce 1948. Trolejbusová trať na pravý břeh Vltavy se měla původně vybudovat ještě před válkou, nakonec se dočkala realizace až v roce 1947. Sběrka: Archiv DPP

Realita byla naprosto odlišná a ČKD Stalingrad nadále poskytovala neúplná a chaotická plnění, čehož příkladem jsme si už zmínili u měničny *Letňany*, do níž zamířilo v létě 1952 zařízení z hloubětínského měničny, u které se přitom počítalo ještě v březnu 1952 s dodáním až v lednu 1953. Plán se tedy nedařilo dodržovat ani v rámci týdnů.

V Praze se krize prohlubovala s velkými očekávanými vklady do obnovy vozového parku tramvají i trolejbusů a nových tratí, což se ve výsledku mělo podepsat na významném navýšení ujetých kilometrů. V roce 1952 byl na měničnách instalován výkon 32 MW, což odpovídalo přibližně 62 000 A. Přes výstavbu tratí v poválečných letech se dosáhlo maximálního odběru 32 000 A, tedy 51,61 % instalovaného výkonu. I když se může jevit tato hodnota komfortní, je nutno říci, že zařízení nebyla konstruována s tím, že budou využívána v mezních hodnotách a rezerva 40 % byla považována už za kritickou pro provoz. Z instalované báze 32 MW bylo nutné v nejbližším období 9 MW odepstat, neboť se zde počítalo s vyřazením nevyhovujících usměrňovačů.

Zatímco u tramvají starší konstrukce se počítalo s odběrem max. 50 A a u trolejbusů 75 A, u vozů koncepce PCC (Tatra T I) se kalkulovalo již s navýše-

ním o 100 až 160 % (tj. 100 až 130 A) a u trolejbusů o 20 % (na 90 A). Podle plánu z března 1952 mělo být v roce 1952 pořízeno prvních 25 tramvají koncepce PCC, na něž mělo navázat dalších 50 vozů v roce 1953 a od roku 1955 až do roku 1962 (včetně) se počítalo se zařazením vždy jedné stovky vozů. Na Silvestra roku 1962 tak mělo být v Praze 875 vozů koncepce PCC (!). U trolejbusů byly plány neméně ambiciózní – po 67 trolejbusech v roce 1952 mělo být každoročně do roku 1961 pořizováno 30 nových trolejbusů, takže v součtu mělo jít v letech 1952–61 o 307 nových vozidel.

Pro takto rozsáhlou flotilu – při započtení rezerv a proudových špiček – se odhadovalo, že bude nutné navýšit současný výkon měničny o 122 % – z 36 MW na 80 MW. K tomu bylo navíc nutné připočíst 9 MW nově instalovaného výkonu jako náhradu za dosluhující usměrňovače, takže by bylo nutné během deseti let objednat a instalovat zařízení poskytující výkon 53 MW. Nárůst počtu ujetých vozokilometrů měl stoupnout z 37 mil. na 55 mil. (o 48,6 %) a roční spotřeba byla na sklonku roku 1962 odhadována na 160 000 000 kWh elektrické energie.

Přes problémy v oblasti zajišťování dodávek měničrenského zařízení a výstavby samotných měničren pražský DP věřil, že jde jen o přechodný stav, který

se po zásazích na nejvyšších úrovních (jednání ministrů) podaří vyřešit. Nadále se se tak objednávaly další měničny, nové usměrňovače do těch stávajících atp., jenomže skluz nabíral stále strmější sklon.

Ještě v květnu 1952 se Elektromontážní závody dušovaly, že nainstalují vybavení do měničny *Podolí* (objednané od roku 1949) tak, aby bylo možné ji od září 1952 používat, na čemž měl DP eminentní zájem, protože chtěl nasazovat do oblasti napájené touto měničnou tramvaje Tatra T I, u nichž se pozvolna rozbíhaly dodávky první 25kusové série (v provozu s cestujícími se nové vozy objevily už od 17. 3. 1952). Ne naposledy vše skončilo znovu jen u slibů.

Nespokojenost dopravních podniků v celé republice vedla až k vyvolání arbitrážního jednání, o jehož první části (smírcí předarbitrážní jednání) existuje archivní záznam z 8. 12. 1952. V něm se dovídáme, že jen v roce 1952 měl podnik ČKD Stalingrad dodat československým DP 14 měnicen (z toho 3 Praze), avšak ani na jednu z nich neuzavřel výrobce kupní (tehdejší terminologií hospodářskou) smlouvu, ačkoli na měničny byly vyčleněny finanční prostředky a jejich nákup figuroval ve státním plánu. Zástupce ČKD Stalingrad uvedl, že do konce roku 1952, to znamená do zhruba třech týdnů od jednání, je ochoten

uzavřít pouze dvě takové smlouvy, a to na měničny pro České Budějovice a Teplice (po 1 ks). Hlavním důvodem neplnění dodávek mělo být podle něj přetížení exportními zakázkami a vládními úkoly (o těch bude ještě řeč) a nerealizace smluvených termínů ze strany Elektromontážních závodů, s nimiž už v té době mělo být vedeno separátní arbitrážní řízení v dané věci.

ČKD Stalingrad se bránila statečně, ale nebylo jí to mnoho platné. Namísto snahy o hledání řešení předseda komise vydal usnesení, že podnik ČKD Stalingrad je povinen uzavřít hospodářské smlouvy se všemi desíti městskými dopravními podniky: „*Od této povinnosti jej nemohou zprostit případné výrobní potíže ani potíže se subdodavateli,*“ uvádělo se v zápise. Celá zodpovědnost tak zůstala ležet poněkud nespravedlivě u výrobce, aniž by se kdo zabýval tím, jak kupcům se marasmus odklidit.

V Praze se mezitím krize v napájení dále prohlubovala. Pozvolné zařazování nových trolejbusů Tatra 400 a tramvají Tatra T I bez toho, že by byly zprovozněny nové měničny, přetěžovalo napájecí infrastrukturu. Na počátku roku 1952 existující instalovaná rezerva okolo necelých 50 % byla ta tam. Jak lze odvodit z Ohmova zákona, zvýšený výkon vede ke zvýšeným



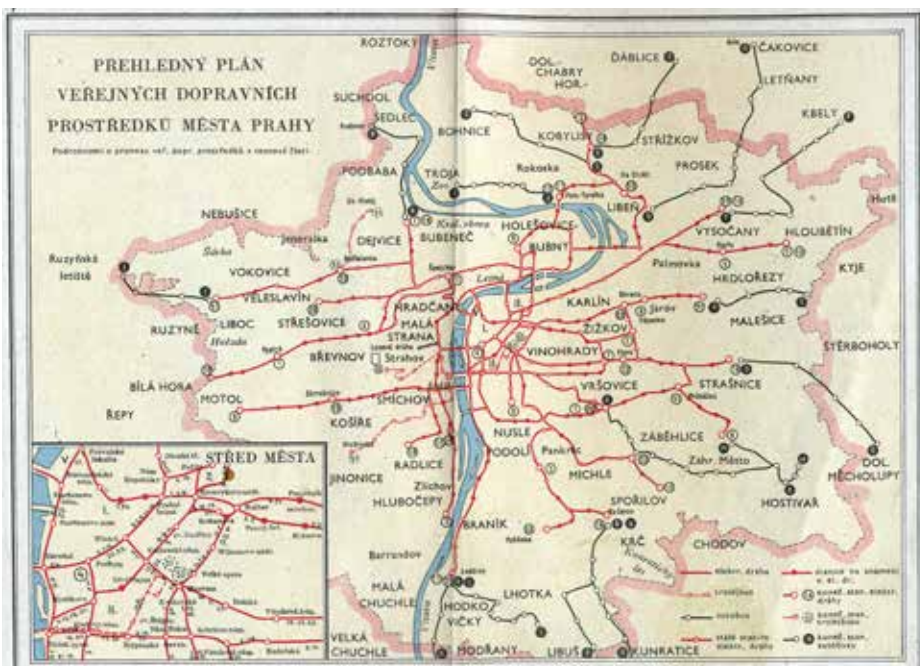
Celkem 50 autobusů Praga NDO s karoserií Sodomka se podařilo zajistit pro všesokolský slet v roce 1948 (byť část vozů byla dodána až po jeho skončení). Šlo o první dodávku nových autobusů pro Prahu od roku 1938, tedy po dlouhých deseti letech. Autobusům však byla po válce přisouzena role pouze podpůrného dopravního prostředku. Hlavní tíhu provozu měly nést kapacitnější a ekonomičtější trolejbusy a tramvaje. Sběrka: Archiv DPP

ztrátám, kdy odpor navíc stoupá kvadraticky. Ždímání stávajících zařízení na hranici únosnosti tak vedlo k nechtěným finančním únikům, především ale zvyšovalo poruchovost, takže DP hl. m. Prahy musel ke všem svým starostem ještě zajišťovat montáž a demontáž vadných usměrňovačů, transformátorů (a dalších součástí) a obstarat jejich transport do ČKD na opravu. Zde se projevovala další z odvrácených stran plánovaného hospodářství. Splnění plánu za každou cenu totiž hnalo výrobu dopředu takovým tempem, že se rezignovalo na kvalitu oprav, výroby i kompletnost dodávek.

V říjnu 1954 pražský DP uvádí, že z dvanácti v nedávné době rekonstruovaných transformátorů typu 27 T 79 musely být tři odeslány zpět do závodu na opravu. Doprovce si stěžoval na smršťování izolační lepenky i špatnou jakost impregnačních laků. Obojí ČKD Stalingrad v roli dodavatele uznala, stejně tak nijak nerozporovala výtky týkající se například nevhodné konstrukce odpojovacího rozvaděče, anebo skutečnost, že u usměrňovačů zcela chyběly elektrické vakuoměry. Zároveň ale výrobce konstatoval,

že elektrické vakuoměry nedodává proto, že jejich vývoj zkrátka nemá dokončen, zatímco nevhodnou konstrukci odpojovače neřešil (byť si jí byl vědomý) vůbec kvůli neexistujícím volným kapacitám vývojového oddělení. Zmíněné šlendriánství se přitom netýkalo jen repasovaných součástí, ale i těch nově dodávaných. Několikrát dříve v textu vzpomínaná měřícírna Letňany sloužící potřebám trolejbusové linky č. 58 například dokázala od konce srpna 1952, kdy byly uvedena do provozu, do října 1954 vygenerovat 18 (!) závad na pouhé dvojici zde instalovaných usměrňovačů.

Přes uvedené svízele způsobené především vnějšími vlivy bylo pro pražský DP (potažmo ostatní s obdobnými problémy se potýkající československé dopravní podniky) udržitelné koordinovat komunikaci s dodavatelem a přistupovat k objednávkám dalších měření, i když jejich dodání nabíralo kontury daleko za viditelným horizontem. Přes vzájemné nárazy šlo stále pouze o bipolární vztah mezi odběratelem v roli investora (příslušným dopravním podnikem) a dodavatelem celého zařízení (ČKD Stalingrad), byť



Plán vedení linek pražské městské hromadné dopravy z roku 1948. Sběrka: Archiv DPP



Před druhou světovou válkou se dařilo stavět měnírny nejen v potřebném objemu a tempu, ale také architektonicky mimořádně zajímavé. Zde vidíme měnírnu „Rokoska“, která se v květnu 1942 stala svědkem tzv. atentátu na zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha. Funkcionalistická měnárna byla navržena architektem Eduardem Hnilčíkou a postavena v letech 1937–1940 (v provozu byla již od roku 1938). Svému účelu sloužila do roku 1996. V současné době bylo zahájeno řízení o prohlášení stavby kulturní památkou, budova je však bez využití. Sběrka: Archiv DPP

do něj od roku 1951 vstupovaly významně i Elektromontážní závody Praha, n. p. Praha (EZ Praha), kterým byly přiřknuty montážní práce vybavení. To se na podzim roku 1953 zcela neočekávaně změnilo. Nenápadně přijaté rozhodnutí na půdě vybraných ministerstev nedokonalý, ale přesto ještě stále v primárních rysech funkční, systém vztahů rozložilo na prvočinitele. Byl tím prakticky zastaven nejen dosud slibný rozvoj další výstavby tramvajových a trolejbusových tratí v Československu, ale i přímo ohrožena reprodukce a doplňování vozového parku novými typy vozidel.

Normalizované, typizované, jednotné

Než se dostaneme k problematice zmíněného rozhodnutí ze strany ministerstev, dovolíme si vsunout do našeho příběhu ještě jednu dějovou odbočku, která nám bude tu a tam vyubílavat v dalších pasážích. Vnímáme proto nutnost předřadit ji před onu klíčovou popisnou část, aby čtenář vstupoval na půdu dalšího poznání obohacen o nezbytná vstupní data v co nejucelenější formě, byť jde v celém vyprá-

vění o pilíř podpůrný, nikoli nosný. Tato odbočka se týká otázky typizace měníren, která je velmi úzce provázána s onou zvýšenou poptávkou po měnínách na straně jedné a neschopnosti zajištění jejich dodávek na straně druhé.

Běžná praxe minulosti, kdy se měnírny budovaly i za účasti architektů (zejména v Praze lze díky době vzniku nalézt řadu zajímavých funkcionalistických staveb), čímž platilo, že co měnárna, to unikát, byla pro výrobní proces orientovaný na kvantitu zcela nevhodná, neboť vedla k nechtěnému protahování výstavby i projekčních prací vnitřního vybavení. Už v roce 1952 byl proto pod tlakem okolností přijat úkol na normalizaci a typizaci měníren, který měl přinést usnadnění celého procesu výstavby i výroby.

Navrženy byly tři základní typy označené římskými číslicemi I, II a III. První typ měl představovat pomocnou měnírnu s výstupním proudem 750 A, druhý typ měl mít v základní verzi výstupní proud 1 500 A, kombinací s typem „I“ mohlo dojít ke zvýšení na 2 250 A. Podobně mělo být možné vytvářet odvoze-



Snímek z roku 1955 nám představuje soupravu vozů „ponorka“ a „krasin“ v zastávce Drinopol. Motorových vozů bylo v letech 1936 až 1942 vyrobeno 63, oproti tomu výroba vlečných vozů se středním nízkopodlažním vstupem byla obnovena i po válce. Celkem vzniklo v letech 1930 až 1946 280 „krasinů“. Sběrka: Archiv DPP

né řady nejvýkonnějšího typu „III“. Základem měl být výstupní proud 3 000 A, deriváty měly nabídnout 4 500 A a 6 000 A. Na tomto úkolu úzce spolupracoval především pražský DP s podnikem ČKD Stalingrad, jenž měl být zodpovědný, stejně jako tomu bylo v minulosti, za dodávky strojního zařízení.

Ušlechtilý cíl měl, jak už to bývá, svá podstatná „ale“. Jedním byla skutečnost, že vývoj těchto normalizovaných zařízení nebyla ČKD Stalingrad s to realizovat v krátké časové lhůtě, takže nebylo možné počítat s tím, že v době, kdy se zpozdí dodávky dříve objednaných měničů, se brzy na světě vynoří nová typizovaná provedení, jež díru v přísunu měničových technologií rychle záplatuji. Nadto se objevovaly pochybnosti o optimálním nastavení parametrů (výstupních proudů, a tím výkonů), což zneumožnilo ukotvit finální zadání, takže vývoj se v čase dále natahoval. V neposlední řadě se pozapomínalo nadto, že ne vždy budou k dispozici pozemky, které stavbu jednotných staveb umožní, případně že mohou vznikat i speciální požadavky na straně dopravních podniků stran řešení energetického vybavení.

Přesto: jako celek lze myšlenku na jednotné vyhotovení měničů hodnotit kladně a z archivních dokumentů je zřejmé, že se k němu dopravní podniky silně upínaly. Roli mesiáše dalšího rozvoje tramvajové a trolejbusové dopravy ovšem v kritickém dějinném období nemohly ani typizované měničky splnit, protože úběžníkem problémů na straně energetického zajištění provozů městských doprav nebyla absence vhodného vybavení (tedy typizovaných měničů), ale absence jakéhokoli vybavení.

Nenápadná vyhláška

Stav pádivě se zhoršující od roku 1949, kdy došlo k prvnímu významnému narušení výstavby měničů 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 ministerstva těžkého strojírenství, hutního průmyslu a rudných dolů a energetiky, která byla přijata již 25. 6. 1953.



Pohled na vybavení prvorepublikové měřírny Teslova. Zařízení bylo vážně poškozeno při náletu v roce 1945. Sbíрка: Archiv DPP

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 měření 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 měření či energetických zařízení pro veřejnou dopravu 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 montážních 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 rozškatlukování 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 měření. 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 přenašení dokumentace a výsledné výroby jednotlivých částí měření na jiné národní podniky, jež už stály mimo strukturu ČKD Stalingrad. Právě tyto kroky stály na počátku postupného prodlužování výstavby měření, protože ČKD Stalingrad tímto vnuceným vydělováním ztrácela přímý vliv na řízení procesu výroby jako celku.

Musíme vzít v úvahu, že podniky – ČKD Stalingrad nevyjímaje –, byly negativně ovlivněny nutností plnit tzv. vládní úkoly, o nichž jsme slíbili, že bude řeč.

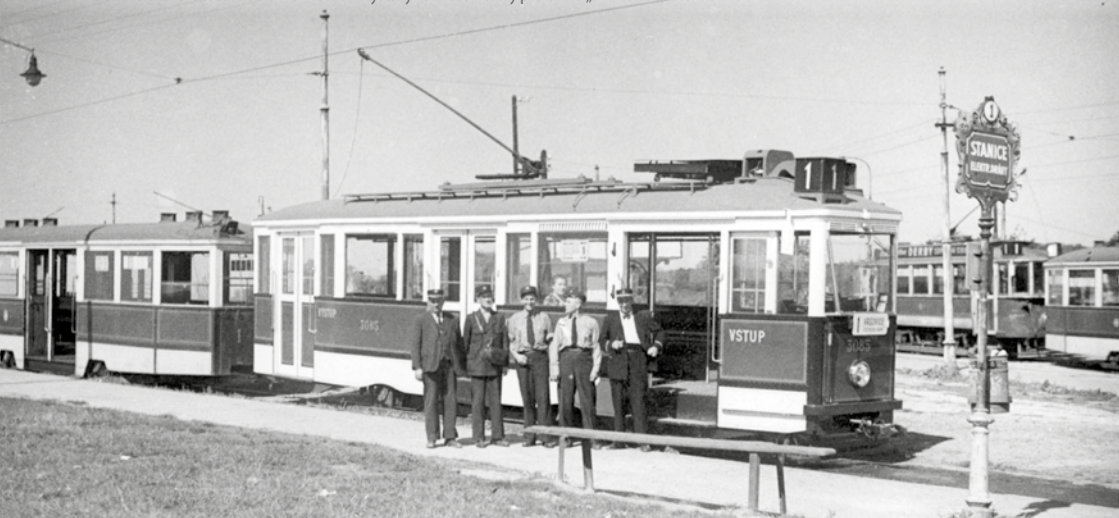
Vládní úkoly se zrodily jako odpověď státu na otázku výrobců, jakým způsobem mají expanzivní požadavky koordinovat při omezených kapitálových, kapacitních a dalších výrobních zdrojích. Ze sousloví „vládní úkol“ se stalo především v 50. letech jakési kouzelné zaklínadlo, které mělo podnikům stojícím před 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.

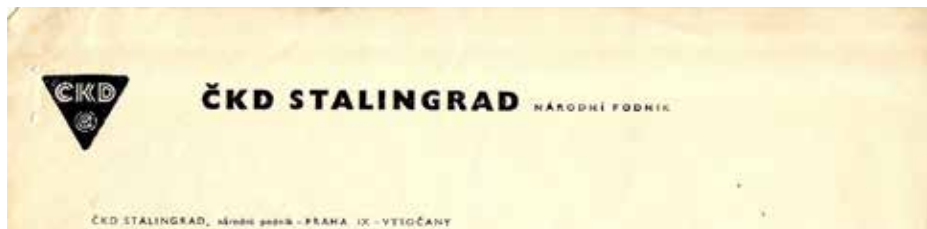
Nechtěně však tímto krokem dal stát do rukou bič i samotným podnikům, které tím získaly možnost tvorby alibi a odmítat poptávky právě s poukazem na nutnost plnění vládních úkolů. Urgoval-li tedy nějaký zákazník (například libovolný dopravní podnik) výrobu některého druhu výrobků – v našem případě měníren – dostal odpověď, že nelze požadavkům vyhovět s ohledem na to, že buďto podnik samotný (zde ČKD Stalingrad), anebo některý z jeho subdávatelů, je vytižen plněním oněch vládních úkolů, které znemožňují buďto objednávku dokončit včas (nezřídká bez toho, že by byl dán alespoň náhradní termín plnění), anebo ji vůbec přijmout. Když už

se zdálo být tato situace neúnosná, začali si kupující stěžovat na vyšších pozicích – příslušných krajských národních výborech (v případě Prahy ústředním národním výborem), 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 plánů 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

Společně se sérií 30 vlečných vozů „krasin“ byla v roce 1941 objednána i série nových motorových vozů (rovněž v počtu 30 ks). Výroba ovšem mohla proběhnout až po druhé světové válce. Nové „motoráky“ vycházely z předešlého typu „ponorek“, byly však již třídvéřové a využívaly některá vylepšení v elektrické části. Podle Mezinárodní výstavy rozhlasu získaly přezdívku „mevra“. Sběrka: Archiv DPP





Ukázky hlaviček dopisních papírů ČKD Stalingrad z období 50. let. Sběrka: Archiv DPP

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 měření 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.

Dopravní podniky dosud navyklé na to, že jejich zapojení do procesu výstavby měření 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 měření, jak jsme si demonstrovali i na pražském příkladě, teprve nedávno.

Již v listopadu 1953 proti tomuto rozhodnutí DP z celého Československa unisono vystoupily. Poukázovaly 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 obě

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 měření 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 měřírny, zatímco dopravní podniky neměly nejen potřebné kádry, které by byly schopny roli dosavadního generálního 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 měření 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 převzmu

zodpovědnost za realizaci kontraktů. Do tohoto „Brownova pohybu“ vstupoval ještě další ne nepodstatný prvek. Postupné rozředování součástí, z nichž byla měnirna 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 měnirny, u nichž si měly dopravní podniky učinit příslušné objednávky.

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 poradá, 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 měniren, neboť věřily, že v nastalé situaci 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 měniren namísto podniku ČKD Stalingrad, který bude zodpovědný za projekt díla jak



Linkový autobus Škoda 706 RO na Křižíkově ulici v Praze-Karlíně míří pod oblouky Negrelliho viaduktu. Křižíkova ulice tehdy byla fakticky výpadovkou z Prahy a dvojice oblouků zde komplikovala provoz. Proto došlo k jejich zbourání a v roce 1955 byl do provozu uveden nový most z předpjatého betonu (v případě užití na železnici šlo o premiéru využití této technologie). Dál ovšem původní oblouky zůstaly zachovány a nedaleko místa pořízené fotografie se počítalo s tím, že by mohly být dva z nich využity pro ukrytí technologie měnirny „Karlín“. Sbirka: Archiv SUDOP Praha



Návrh umístění měřírny „Karlín“ do dvojice oblouků Negrelliho viaduktu z roku 1955. Nakonec vznikla měřírna „Karlín“ až v roce 1963, a to na zcela odlišném místě a v podobě klasické zděné budovy. Svému účelu sloužila do roku 2005. Sběrka: Archiv DPP

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 provoz městské dopravy dostaly, bylo závěrečným požadavkem, aby se výstavba měření 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, zvláště, 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 měření 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.

Řešení. (Zn. Poloviční)

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.

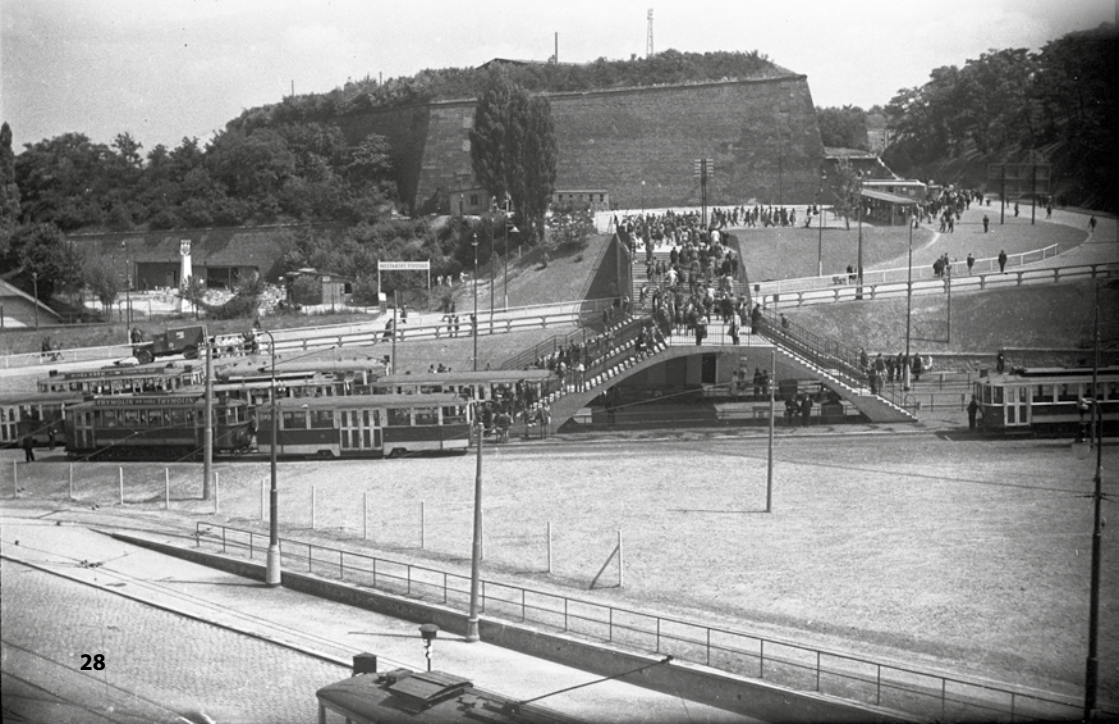
Vládní usnesení mělo dva klíčové body. Tím prvním bylo, že ministerstvo místního hospodářství stanovilo v souladu s požadavky dopravních podniků roli generálního projektanta nových měníren, tím druhým pak skutečnost, že výroba strojné-elektrotechnického zařízení těchto měníren a jejich montáž měly být 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.

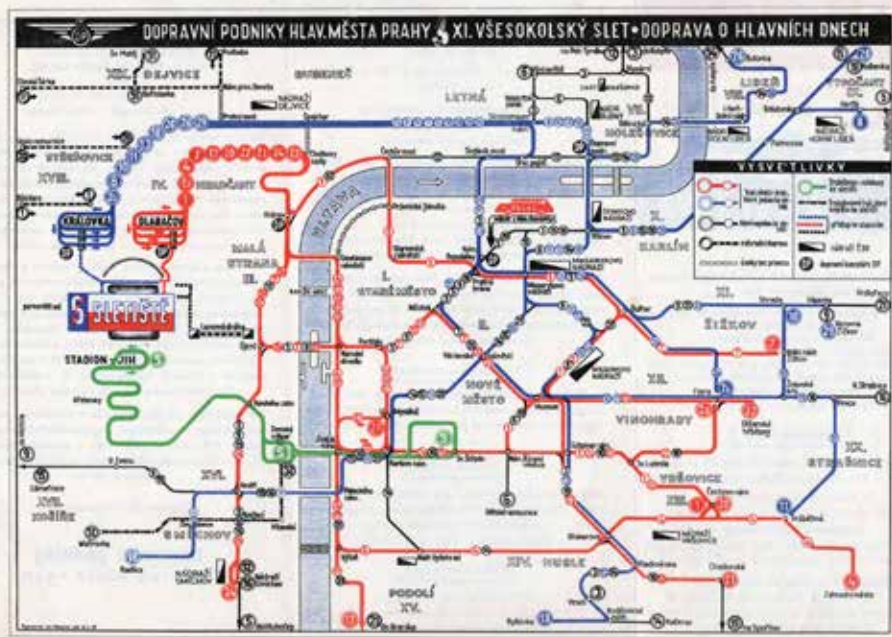
Funkce generálního projektanta byla svěřena Státnímu ústavu pro projektování sídlišť, pozemních a inženýrských staveb, jenž používal zkrácený název Stavoprojekt, jehož se v dalších pasážích přidržíme i my. Podřízeny generálnímu projektantovi měly být Elektromontážní závody, n. p. Praha (EZ Praha) v roli

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 něž spadaly Elektromontážní závody, a ministerstvo paliv a energetiky, které mělo dohlížet na zajištění napojení měníren na vysokonapěťovou síť a vybudování patřičných přípojek skrze podnik Energotrust.

Dopravní podniky měly napříště obdržet od generálního projektanta úplnou projektovou dokumentaci měníren 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 měníren 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

Ačkoli z hlediska pompéznosti rezonuje ve vztahu k obřím akcím na Strahově především spartakiáda z roku 1955, po válce se stihl uskutečnit ještě tzv. Vsesokolský slet, který se konal ve dnech 19. až 27. 6. 1948. Akce se stala jedním z posledních pokusů o hlasitý protest proti komunistické moci, jež převzala otežte moci v únoru téhož roku a postupně utahovala kazajku nesvobody. Na snímku vidíme zástupy směřující ke strahovskému stadionu od smyčky Dlačačov. Sběrka: Archiv DPP





Organizace provozu během XI. všesokolského sletu v červnu 1948. Trať pro trolejbusovou linku „S“ byla narychlo dobudována a zařadit se podařilo i první trolejbusy Tatra 400, které dokonce obsluhovaly linku „S“ bez evidenčních čísel a dalších insignií. Po skončení sletu zůstala trať až do října 1948 bez provozu, teprve poté zde začaly jezdit trolejbusy linky č. 53, většina spojů ale končila na Hřebence a až ke stadionu se jezdilo pouze při konání sportovních akcí o sobotách, nedělích a svátcích, přičemž pak bylo nutné hradit dvojnásobně jízdné. Pravidelný provoz byl zahájen ve špičkových časech pracovních dnů až v průběhu 50. let (pomineme-li účelové spoje hrazené Stavoprojektem), nejpozději v roce 1955. Sbirka: Archiv DPP

doloženo. Lhůta pro měřírny, na nichž měly projektovní práce proběhnout ještě v průběhu roku 1954, byla stanovena na 5. květen téhož roku, takže na přípravu získala 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 měření, jejichž výstavba (tedy nikoli jen projektování) měla proběhnout v roce 1954, mělo stačit pobožce 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 měření pod ochranným deštníkem vládního úkolu bylo zahrnuto s ohledem na dluhy minulosti jen pro rok 1954 těžko představitelných 49 nových měření (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 měření, které měly být v různém stupni rozpracovanosti (stavební i projektovní) z minulosti, z nichž v Praze mělo být 7. Další měřírny z položkového seznamu měly být vybudovány v letech 1955 a 1956.



V letech 1926 a 1930 pořídila elektrárenská část Elektrických podniků hl. m. Prahy dvojici pojízdných měřirev ev. č. 5100 a 5101. Později přešly do majetku pražského DP. Původně byly určeny jen pro výpomoc, avšak v průběhu 50. let se obě využívaly dlouhodobě coby náhrada za nevystavěné měřirny. Vůz ev. č. 5100 byl předán v roce 1960 do Ostravy, druhý vůz – ev. č. 5101 – byl využíván až do roku 1967 v Braniku a dnes je možné jej obdivovat ve sbírkách muzea pražské MHD ve Střešovicích. Fotografie nám ukazuje jednu z pojízdných měřirev na předválečném snímku během umístění na Hradčanech. Budova v sousedství jsou bývalé stáje na hradebním bastionu v Jelení ulici (dnes objekt patří Národní galerii). Sbirka: Archiv DPP

Nutno říci, že i přes impozantní seznam celkem 76 měřirev, 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 měřirev do roku 1956. Z měst, v nichž v roce 1954 trolejbusová ani tramvajová doprava ještě provozována nebyla, proklouzlo do „vládního seznamu“ jen jedině – Kladno.

To se mělo podle stanoveného plánu dočkat v roce 1956 výstavby své první měřirny „Divadlo“ v centru města určené pro kombinované napájení místní tramvajové a trolejbusové sítě. Jak známo, měřirna 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 měřirny nelze

označit za jediného viníka krachu místních ambicí, byla ovšem i jiná města, jež už svou síť tramvajů či trolejbusů měla a slíbených měřirev se stejně nedočkala, z nichž můžeme zmínit například Jihlavu, kde měla v roce 1956 vzniknout měřirna v oblasti Bedřichova, kam byly nakonec trolejbusy dotaženy se zpožděním takřka sedmdesát let v lednu 2023.

Podíváme-li se samostatně na Prahu, tak zde se uvádělo že v průběhu roku 1954 dojde konečně k dostavění měřirev *Podolí, Letňany, Hostivař, Michle a Hloubětín*, navíc měly být dokončeny měřirny *Nový Žižkov (Ohrada), Jinonice, Motol a Braník*, u nichž měl zajistit montáž sám DP. Jak je z výčtu patrné, jsou zde zahrnuty i měřirny *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 měřirny určené k dokončení v roce 1954 zcela rezignovalo na předložení jakékoli projektové dokumentace (tedy i té zjednodušené, kterou minister-

stvo 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 měšinu se díky tomu skutečně v roce 1954 podařilo osadit chybějícími prvky a uvést je do plného provozu, podobně byla spuštěna i měšina *Nový Žižkov (Ohrada)*; fungující podle některých zdrojů provizorně od roku 1953; zrušena byla v roce 2007), měšiny *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 měšinách *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 měšina 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: *Zličov (Chuchle)*, *Perštýn (Charvátova)*; uváděna jako pomocná měšina, *Libeň-Teslova II* (+ zmíněné přeřazené pomocné měšiny *Motol* a *Braník* a v některých dokumentech se až pro rok 1955 objevuje i měšina *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 o navýšení výkonu existující měšiny), *Národní divadlo* (I. etapa), *Braník* (I. etapa).

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

Přehled dodávek měšín - skluzy z r. 1951.				První, poslední termín provozu, smlouva se souběžně a srušení dodávek NZ:	Zákoník č. 124 v. 1952:
Číslo potvrzení objednávky ČKD Stalingrad	Mošlo	ČKD Stalingrad číslo dodání	Dodávky NZ 1		
86.2158	IF.Ostrava-Budějovice	5/52	rozvodna v.n.50A-1157-6/52	6/52	6/52
86.2219	IF.Praha-Ilkoubótin	6/52	rozvodna v.n.109/40A-75 montáž n.j.168/50A-1003	1/53	r.1952
86.2220	IF.Praha-Pedolí	6/52	rozvodna v.n.091/40A-717 montáž n.j.169/50A-1004	1/53	*
86.2221	IF.Praha-Jinonice	6/52	rozvodna v.n.090/40A-716 montáž n.j.170/50A-1005	1/53	*
86.2479	IF.Praha-Hostivař	12/52	rozvodna v.n.04/50A-701 montáž n.j.164/50A-999	II/52 III/52	IV/53 II/53
86.2480	IF.Praha-Vřšovice	12/52	rozvodna v.n.04/50A-680 montáž n.j.165/50A-1000	1/53	1/53
86.2481	IF.Praha-Chuchle /Letňany/	12/52	rozvodna v.n.04/50A-679 montáž n.j.166/50A-1001	III/53 1/53	III/53 III/52
86.2245	IF.Teplice	10/52	montáž 50A-1031	II/52	II/52
86.2482	IF.Brno-Glonoc	10/52	rozvodna v.n.04/50A-708 montáž n.j.115/50A-939	IV/52	IV/52
86.2594	IF.Ostrava-Petřvald /Braněčnická jižní závod Kumčiov/	11/52	rozvodna v.n.04/50A-705 montáž n. provedou sam.	IV/53	Zastupce přehlásil, že je nen.v prov.- vyposledil si sam
86.2597	IF.Hradec Králové	9/52	montáž 50A-1159	II/52	II/52
				II/52	IV/52

Část přehledu měšín z roku 1952 se slibovanými termíny dodávek a požadavky zákazníků. Většina z nich ovšem nebyla včas dokončena. V případě měšiny „Chuchle“ v Praze (myšlena tím je měšina u Lihovaru na Smíchově) se jako alternativní uvádí možnost dodání pro potřeby měšiny Letňany. Zajímavá je rovněž poznámka u měšiny pro tramvajovou trať k Nové huti v Ostravě. Sběrka: Archiv DPP

nebyla jen měnírnou pomocnou, ale plnohodnotnou, nicméně vznikla až v roce 1965 (!) a v mezidobě místo ní byla využívána jedna z pomocných kolejových měníren, kterou v roce 1962 vystřídala pomocná měnírna na pneumatikách.

Poněkud zamotaná se může jevit historie kolem měnírny *Hřebenka*. Na rok 1955 byla naplánována první celostátní spartakiáda, která měla být velkolepou příležitostí 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 měníren 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 měnírny pořídit včas vybavení, došlo k rozhodnutí, že



budou měnirny vybaveny strojním zařízením, které mělo být dodáno pro měnirnu *Perštýn (Charvátova)*, jenomže k jeho expedici v požadovaných termínech vůbec nedošlo. Začalo se však scházet vybavení pro měnirnu *Teslova II* v *Libni*, a tak padla vynucená volba na něj (v červenci 1954 se uvádí, že bude vybavení z nové *libeňské* měnirny použito ze dvou třetin, na konci prosince 1954 se reportuje o tom, že zařízení je téměř kompletní a že k dokončení měniren dojde na jaře 1955, kdy bude možné dokončit i vnější omítky).

Spartakiádní měnirna Hiebenka ovšem není totožná s tou, která figuruje v našem výčtu výše. Provizorní měnirna 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 měnirny 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.

Velkým tématem ve vztahu k měnirnám se stalo zařazování nových čtyřnápravových tramvají *Tatra T1* do provozu. Na snímku vidíme první prototyp z roku 1951 (ev. č. 5001) na nádvoří vozovny *Motol*.

Sbírka: Archiv DPP





Palackého most byl vybudován v letech 1876 až 1878. Od roku 1912 stojí u jeho severního konce impozantní pomník jedné z nejdůležitějších osobností českých dějin – Františka Palackého. Dojem umocňovala na koncích mostu sousoší bájných postav české historie (z nichž část byla vymyšlena v rámci falzifikátu známého jako Rukopis královédvorský). Tato sousoší byla za války poškozena a dnes se nacházejí na Vyšehradě. Poškození neušel ani samotný most, který tak musel být po válce opraven, přičemž byl v letech 1950 a 1951 také rozšířen (s možností rozšíření se v konstrukci mostu počítalo již v době jeho budování). Právě ze stavebních prací z rozšiřování mostu pochází tento snímek datovaný rokem 1950. Sběrka: Archiv DPP

Druhá spartakiádní měřirna – *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 měřirnou *Štřešovice*. Po skončení cvičební show tak nakonec nedošlo k demontáži zařízení z obou provizorních měření a k jeho instalaci do měřirny *Teslova II* v Libni tak, jak bylo plánováno. Měřirna *Teslova II* byla do provozu uvedena nakonec 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 měření šlo o stavby, které byly objednány již v předešlých letech, takže obstarávání potřebných součástí bylo přece jen jednodušší a dodávka převážně

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 měření 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.

...nebo spíše čtvrtinové

Jak bylo navíc pro emancipující se byrokratický aparát vládnoucí garnitury vlastní, usnesení č. 686/1954 bylo bohužel řešením jen polovičatým, ne-li čtvrtinovým. Onu polovičitost lze spatřovat v tom, že usnesení stanovilo roli generálního projektanta (Stavoprojekt), avšak ČKD Stalingrad v minulosti neměla jen roli generálního projektanta, ale i gene-

rálního 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 nmysli 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 Stavoprojekt 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 následně dodávky) pro tu či onu měnirnu mají punc vládního úkolu, přičemž objednávky pro výrobní podniky měly vždy zahrnovat heslo „měnirna“ s názvem příslušné mě-



Známa pohlednice nabízející pohled na panorama Pražského hradu s Mánesovým mostem, k němuž se přibližuje souprava motorového vozu „pouška“ s vlečným vozem „krasin“. Výzdoba na počátku 50. let jednoznačně deklarovala, kdo v zemi vládne. Sběrka: Libor Hinčica



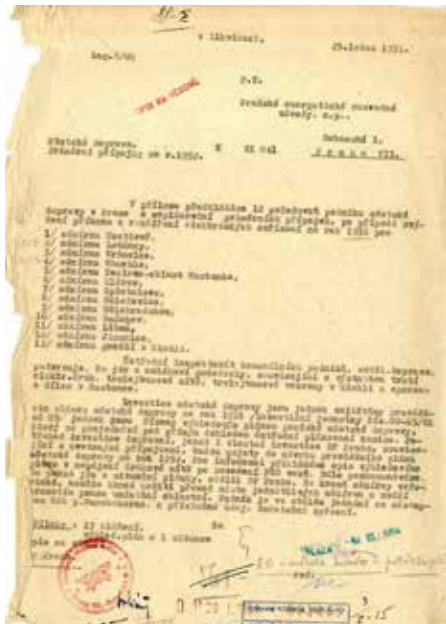
I. CELOSTÁTNI
SPARTAKIÁDA 1955

nírný 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.

V hospodářském systému, v němž se plány plnily jen na papíře, každou chvíli vypadal 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 pokrýt rameny.

V případě Stavoprojektů bylo přetížení projektantů spojeno ve vztahu k měnírnam 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 ministeruských 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

< Leták k I. celostátní spartakiádě v roce 1955, která kladla obrovské nároky i na veřejnou dopravu. Na věnci drženém hrdým sportovcem lze vidět ještě název tradiční tělovýchovné organizace Sokol. Ta byla už během únorových událostí roku 1948 prohlášena za jedinou tělovýchovnou organizaci v ČSR, přičemž komunistická garnitura začala postupně provádět čistky ve vedení (i v členstvu), které měly zaručit, že se z organizace stane jen poslušný nohsléd KSČ. V roce 1955 tak byl původní význam a ideje Sokola už značně vyprázdněny a v roce 1956 jej nechala ÚV KSČ zaniknout a nahradit Československým svazem tělesné výchovy a sportu. Ten fungoval až do roku 1990. Sběrka: Národní archiv Praha



Požadavky pražského DP z počátku roku 1951 na zřízení nových měnírren, případně repase a navýšení výkonu stávajících (v případě měnírny „Smíchov“). Část z požadovaných měření nakonec vůbec nezvznikla, ačkoli na ně byly vystaveny objednávky. Sběrka: Archiv DPP

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, zvláště když se ukázal nesoulad koordinací prací mezi Stavoprojekty a Elektromontážními závody. Celý harmonogram výstavby měnírren 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 navrzení jen 20 měnírren, 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 měnírren navíc u některých strojní vybavení u Elektrotechnických závodů objednaly ještě napřímo dopravní podniky.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, kterému dlouhodobý výpadek v dodávkách měření 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 měření, 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 měření se nedaří plnit a skluz se zvětšuje.

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 měřírny 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 nevyšlo 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 nesažili obalovat do změkčujících frází, tření litosférických desek, a to poslední, o co ministerstvo stálo,



Souprava motorového vozu „mevro“ s vlečným vozem „krasin“ v roce 1948 na nábřeží kapitána Jaroše. To neslo jméno padlého důstojníka Otakara Jaroše právě od roku 1948. Otakar Jaroš byl prvním zahraničním vojákem, jenž obdržel nejvyšší vojenské vyznamenání Sovětského svazu (Zlatá hvězda Hrdina Sovětského svazu), dočkal se ho však až posmrtně, stejně jako povýšení do kapitánské hodnosti (u Sokolova padl v roce 1943 v hodnosti nadporučíka). Komunisté následně zneužili jeho památku pro vykreslení ideálu hrdinného komunisty, ve skutečnosti však byl v hledáčku sovětské tajné služby NKVD, která se několikrát zabývala jako antisovětskými postoji. Sběrka: Archiv DPP



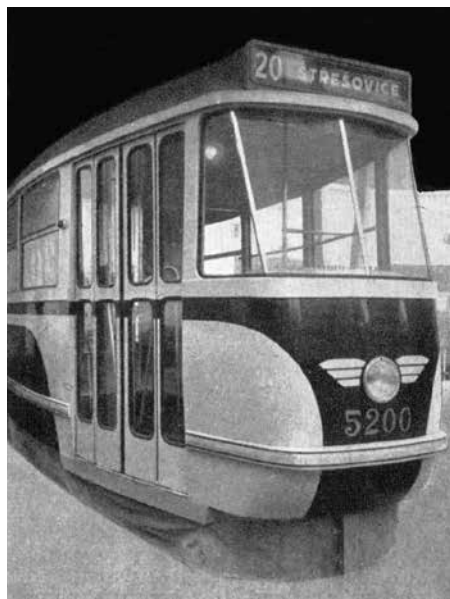
Slavnostní zahájení provozu na lince č. 53 dne 1. 10. 1948. Trolejbusy jezdily z Václavského náměstí na Hřebenku. Jak je z fotografie patrné, pro slavnostní akt posloužily nově dodané trolejbusy Tatra 400, jež ještě nebyly označeny ani evidenčními čísly. Obdobně si rychlou premiéru odbyly vozy téhož typu na lince „S“ vedené ke strahovskému stadionu v rámci XI. všesokolského sletu. Sbirka: Archiv DPP

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 měření, zároveň ale bylo příslibeno zajištění lepšího styku mezi Stavoprojekty a Elektromontážními závody, především mělo dojít k souladu časových plánů tak, aby na daném projektu měřirny 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 měření.

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 postesklí, 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.

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 měření 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 navrhol již dříve i pražský DP, přesněji kolegium československých DP v čele s tím pražským. Podle



Po druhé světové válce se intenzivně zkoumalo, jakým směrem se vydat v oblasti vývoje nových tramvají. Nakonec byla vybrána americká koncepce PCC. Na snímku vidíme maketu navrhované podoby čela vozu typu T 1 (v měřítku 1 : 1), která byla vystavena na Václavském náměstí na místě, kde dnes stojí hotel Jalta. Design je dílem geniálního Františka Kardause. Sběrka: Archiv DPP

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 směrnici, 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 měření, 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 něj 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 expertizách bylo zjevně jen záminkou, jak se příliš přímočarých lidí v čele pražského DP zbavit. Šlo bez výjimky o špičkové od-

borníky, jejichž vadou byla nedostatečná adaptace na měnící se podmínky doby, kdy totalitní vláda po fázi zestátnění hmotných statků přecházela do fáze zestátnění občanů. I po konci nejménějšího období komunisté hrůzovládly si zkrátka komunistická moc nedále vyřizovala účty s nepohodlnými.

Generální (ne)dodavatel

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 měřírny), 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 měřírny, 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 měřírny 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 měřírny, 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 měřírny nebyly opět vypracovány (ani poptány) projekty. Musel by se tak opakovat scénář z minulosti, kdy budou projekty doloženy následně. U části měřírny bylo jasné, že se tak stejně stane, protože například Praha či Ostrava



Provizorní měřírna „Hřebenka“ se stala nakonec na dlouhá léta stavbou trvalou. Její pozici v širších územních vztazích přináší horní výřez z mapy, spodní pak ukazuje finální podobu měřírny, jež byla primárně vybudována pro potřeby napájení během I. celostátní spartakiády v roce 1955. Čárkované je zakreslen objekt navrhované finální podoby měřírny, která měla být výrazně větší. K její výstavbě ale nikdy nedošlo. Sběrka: Archiv DPP



uváděly v roce 1956, že pro některé měnirny, 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 měniren 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 materiálů, se bude protahovat, takže se mě-

nirny, jejichž výstavby byla plánována za rok 1956, nemůže podařit včas dokončit.

Podívejme se nyní na to, co pro dopravní podniky znamenalo delegování funkce generálního dodavatele od podzimu 1953, kdy vstoupila v platnost vyhláška ministerstva 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 dozoro-



Na Národní třídě v roce 1953 zachycená souprava vedená motorovým vozem ev. č. 2123 z roku 1928. Ačkoli Praha hodala nakupovat ve velkém množství nové tramvaje koncepce PCC, nakonec musela ve stavu nadále udržovat staré dvounapravové vozy. Ty měly výrazně nižší spotřebu i jednodušší údržbu. Sběrka: Archiv DPP



Pomineme-li zkušební provoz dvojice atypických prototypů odvozených z modelu Škoda 706 RO, byly vozy v sériovém provedení zařazeny u DP Praha v letech 1950 až 1958 pouze v počtu 70 kusů (z toho dva v linkovém provedení). Autobusů byl po druhém světové válce trvalý nedostatek a Karosa, již byla výroba centralizovaně svěřena, nestihala společně s dalšími závody poptávky zákazníků plnit. Praha začala s větší rolí autobusů počítat až na sklonku 50. let, kdy se aktivně zapojila i do vývoje nového městského autobusu řady Š 11. Na snímku vidíme vůz Škoda 706 RO ev. č. 65 z roku 1951 na lince číslo 107. Sběrka: Archiv DPP

vat, urgovat a sladit jej pro jednotlivé části (stavební a strojní). Teprve poté se mělo přikročit k objednávkám stavebních a montážních prací a k uzavření kupních smluv na vnitřní vybavení měřírny, 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 měřírnského zařízení. Podle představ ministerstva místního hospodářství měly dopravní podniky žádat montáž měřírny až ve chvíli, kdy měly k dispozici všechny materiály. 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 měřírny. 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, nehlédě na očividné vady a mnoho chybných zapojení manipulačních skříní.“



Přestavba Korunní ulice na Vinohradech v roce 1956. Napravo vykukuje budova vodárny, za níž měla vzniknout jedna z nových měřiren, jejíž stavba se však vůbec neuskutečnila. Sběrka: Archiv DPP

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

- 1) Výběr parcely pro stavbu měřirny;
- 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 měřirny 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 měřiren (+HS);
- 16) zhotovení projektové a rozpočtové dokumentace celé stavby měřirny;

17) pečlivá kontrola jak potvrzení objednávek, tak i dodávky po stránce technické s ohledem na změny parametrů výrobků.

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 měnícím se stanoveným termínům, 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



Dopravní ruch na Václavském náměstí v roce 1955. Městu stále vládou dvounapravové tramvaje, zatímco u vozidel Tatra T I se kupí problémy, které nestihá výrobce řešit. Sbirka: Archiv DPP



Tento snímek z roku 1960 připomíná, že Václavskému náměstí nedominovaly pouze tramvaje, ale že se zde od roku 1947 otáčely také trolejbusy. Fotografie ukazuje trolejbus T 400 ev. č. 356 z roku 1949, kterak stíhá jeden z nově dodaných vozů Škoda 8 Tr, jichž bylo dodáno 35. Sbirka: Archiv DPP

poslední nová pražská trolejbusová trať uvedena do provozu dne 18. 4. 1954 (Újezd – Velká Chuchle) a v případě tramvajů 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 ležáren 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. Měřína *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 měření, jež měly být vybudovány v letech 1954–56 se ale nedostala.

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 výstavbu měření, činil až 27 (jak jsme uvedli i výše). K takovému číslu se nám sice v rámci bádání dojíť 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 proplovat řečištěm dodavatelско-odběratelských vztahů:

- 1) Primární přívodní kabel – výrobce Kablo, Bratislava;
- 2) diferenciální ochrana kabelu – Kablo, Kladno;
- 3) strojní zařízení měření – ČKD Stalingrad, Praha;
- 4) odpojovače – MEZ, Krompachy;
- 5) podpěrné izolátory – Ragula, Pečky;
- 6) ovládací dálkový kabel – Kablo, Bratislava;
- 7) chladič 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 – Křižík, Trutnov;
- 17) měřicí přístroje – Křižík, Praha-Smíchov;
- 18) měřicí transformátory – Metra, Blansko, MEZ, Brno;
- 19) vyzdívká 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 vstou-

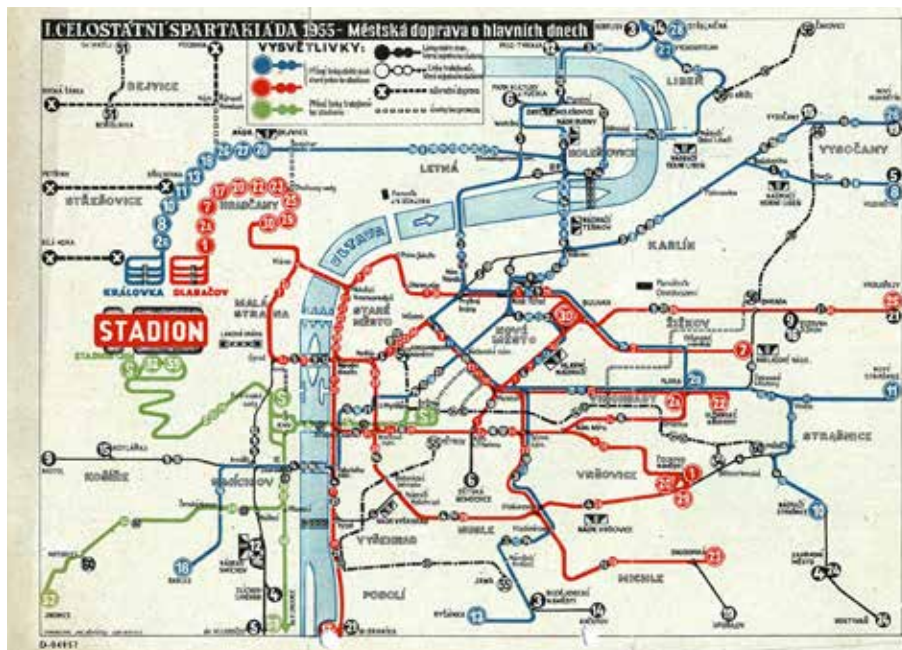
pil dodatečně požadavek na zhotovení dvou už dříve zmiňovaných provizorních objektů pro zajištění napájení během konání I. celostátní spartakiády, stal se ze seznamu měníren ve vládním usnesení z dubna 1954 už v září téhož roku jen pár papírů: „DP hl. m. Prahy upozorňuje předsednictvo vlády a ministerstvo 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.“

„Nikde na světě podobný systém nelze na lézt!“

Obavy o tom, že vládní usnesení číslo 686/1954 přinese v nejlepším případě pouze dílčí zlepšení v oblasti výstavby měníren, se tedy potvrdila už v září 1954 (po pěti měsících od jeho přijetí!), kdy se především pražský DP začal v komunikaci s ministerstvem místního hospodářství dožadovat opětovně revize vyhlášky ministerstva strojírenství č. 196/1953 s poukazem na to, že vládní usnesení z dubna 1954 hlavní tíhu z dopravních podniků nesejmulo, na-



Tramvaje Tatra T1 (případně nástupnické typy) měly být od roku 1955 do roku 1962 dodávány každoročně po 100 kusech (později po 60 ks). Nakonec jich Praha od roku 1951 do roku 1956 získala jen 133. Ve druhé polovině 50. let se stala velkým problémem údržba nových vozidel. Chyběly jak náhradní díly, tak personální zajištění a vhodné prostory. Slibované nové ústřední dílny uzpůsobené pro údržbu vozů řady T zůstaly jen na papíře a Praha se jich dočkala až v roce 1968. Sběrka: Archiv DPP



Plán vedení linek městské hromadné dopravy v Praze během I. celostátní spartakiády konané v roce 1955. Sběrka: Archiv DPP

opak se podle něj krize dále prohlubovala. Vedení DP hl. m. Prahy už pochopilo, že v nových poměrech se mu sotva podaří dosáhnout reinkarnace ČKD Stalingrad coby generálního dodavatele, začalo tak usilovat o jmenování kohokoli jiného za generálního dodavatele, ovšem žádné z úvahy přicházejících ministrů nebylo ochotno tuto činnost na některý podřízených národních podniků delegovat. Pražský DP tak průběžně podsouval další a další argumenty, jimiž se snažil vysvětlit nejen svou bezvýchodnou situaci (a tak vytvářet nátlak), ale i naprostou nedomyšlenost vládních kroků i pro případ, že by se nějakým zázrakem podařilo zajistit chtěné pracovníky.

Dopravní podnik rozvíjel úvahu, že potřeby jednotlivých dopravců se v čase mění, a tudíž nelze dosáhnout permanentně stejného vyřízení specializovaných pracovníků. Jako příklad uváděl sám sebe, když poukazoval na to, že ještě v roce 1956 sice plánuje uvést do provozu devět měníren, k čemuž by potřeboval alespoň 16 technických a 4 administrativní

pracovníky, avšak pro léta 1957 a 1958 se počítalo s výstavbou jen dvou dalších objektů, protože by nemělo smysl tak velký ansámbl udržovat.

Další nesoulad byl vnímán v nesmyslnosti toho, aby byl DP sám sobě investorem i dodavatelem, který výstavbu předává a přejímá, k čemuž přiřadil stručný, ale výstižný komentář, že: „Nikde na světě podobný systém nelze nalézt!“. Přitom se nezdráhal znovu poukázat na nízkou kvalitu výrobků, které musí přebírat, a následně složitě reklamovat, což rovněž zvyšovalo nároky na personál.

Především však na významu začala nabývat otázka obnovy vozového parku tramvají, jež se stala hlavním tématem dopisu adresovaného Ústřednímu výboru hl. m. Prahy a ministerstvu místního hospodářství dne 7. 10. 1954. Podle tohoto listu měl pražský DP získávat v dalších letech až 60 nových tramvají ročně, které s ohledem na zvýšenou spotřebu elektrické energie měly spolykat navíc 5 400 kW instalov-

vaného výkonu. To bylo možné pokrýt jen dostavbou měníren tempem dvou až tří ročně. Dopravní podnik měl ale, jak známo, výrazný skluz z minulých let, který hrunl před sebou, takže jen na rok 1956 se počítalo s instalováním výkonu 23 400 kW redistribuovaných do devíti devíti měníren (konkrétně mělo jít o už vzpomínané měnírny Braník, Hřebenka, Malá Chuchle, Karlín, Lahovice, Košíře, Perštýn, Smíchov a Vinohrady). To vše v době, kdy i na papíře mělo vyřízení výstavby jedné měnírny od vyhledání parcely po její zprovoznění zabrat v hlavách plánovačů tři roky, o realitě nemluvě. Vedle samotných měníren poukazoval pražský DP i na další problém, a sice zajištění potřebných příkonů u ministerstva paliv a energetiky, které povolovalo nové přípojky ad hoc bez jasného výhledu, o čemž bude řeč ještě v samostatné části.

V neposlední řadě se pak DP hl. m. Prahy otřel i o absenci vhodných prostor na údržbu nových tramvají: „*Těžké údržby vozidel, pokud se týče místa a pracovníků, se zajišťují za nemožných poměrů ve starých objektech. (...) Chybí elektrotechnici a elektrozámečníci,*

Trolejbusová konečná na Ohradě v roce 1957. Konečná byla využívána od roku 1951 pro linky směřující do Vysočan. Ačkoli byla napojena na zbytek trolejbusové sítě, úsek v ulici Šumavské, kterým se trolejbusy dostávaly k vozovně na Orionce, nebyl pro pravidelný provoz využíván. Teprve po dokončení nové trolejbusové trati směrem od Vinohrad bylo možné zahájit v roce 1953 provoz i skrze Žitkov a Vinohrady. Problémem přitom byly nejen komunikace s nevhodným povrchem pro provoz trolejbusů, ale také absence napájení. Trolejbusy opustily konečnou Ohrada v roce 1966, kdy byla celá trať do Vysočan zrušena. Sběrka: Archiv DPP

zajištění údržbářských strojů a náhradních dílů pro vozidla.“ Pro již dodané tramvaje T I se stala hlavní provozní dílnou část vozovny Motol, opravy podvozků se později prováděly v areálu někdejší tramvajové vozovny v Libni (v té době již adaptované na potřeby trolejbusů), přičemž výstavba moderních ústředních dílen byla neustále odkládána a pro rok 1955 byla opět vyškrtána z plánu (a poté ještě několikrát – Praha se jich nakonec dočkala až v roce 1968). Servítky si DP v komunikaci s nadřízenými orgány, příliš nebral, když zakončoval průvodní dopis slovy: „*Budují se nová sídliště – zajišťují se jejich všeužitečná zařízení, mluvíme o komplexnosti ve výstavbě, ale městská doprava se zajišťuje naprosto improvizovaně, nebo podle metody, až co zůstane.*“

Vzhledem ke všemu jmenovanému se pražský DP tázal ministerstva, jak dále postupovat v případě zařazování nových tramvají, jimž měla být mimochodem ve výrobě rovněž propůjčena „pocta“ vládního úkolu. Nabízelo se buďto vyřešení nastíněných otázek (což DP preferoval), anebo zvolnění zařazování, „té jedniček“ s tím, že se budou vynakládat





Vozovna Motol se stala prvním útočištěm pro tramvaje řady T. Její výhodou byla mj. blízkost výrobního závodu Tatra na Smíchově. Na snímku vidíme vůz ev. č. 5127 spadající do vůbec poslední výrobní série, kterou Praha v roce 1956 nakonec odebrala. Pro provoz tramvají řady T musela být upravována napájecí infrastruktura i vozovny. Pro tento účel byly sestaveny podrobné plány přechodu na nový druh vozidel. Sběrka: Archiv DPP

vyšoké částky na generální opravy 20 až 30 let starých tramvajových vozů Ringhofferovy konstrukce – z hlediska obsaditelnosti a cestovní rychlosti neproduktivních, za to však méně náročných na spotřebu elektrické energie. „*Je tu tedy nebezpečí, že nenastane-li ihned náprava, nové tramvajové vozy budou v letech 1956–57 pro nedostatek trakční energie jen částečně využity,*“ končilo pojednání.

Ve skutečnosti byly dodávky nových tramvají omezeny nejen bezradným tápáním při výstavbě měřičů, ale i dalšími nedostatky ve výrobě samotných vozidel, protože závod Tatra Smíchov využíval jen malou dílnu (jež navíc až do roku 1955 sloužila i pro výrobu trolejbusů) a slibované objemy dodávek nových tramvají by nebyla schopná kapacitně pokrýt (zvětšení se podařilo docílit opakovaně až při výrobě následujících generací tramvají).

O přejímání 60 tramvají koncepce PCC ročně do roku 1960 si tak mohla Praha nechat jen zdát. Po nepříliš povedené předserii 25 vozů T I (ev. č. 5001–5025) z let 1951 a 1952 bylo v průběhu roku 1954 vyrobeno pro Prahu jen 22 nových tramvají (ev. č. 5026–5047), na které v roce 1955 navázalo 43 kusů (ev. č. 5047–5090) a v roce 1956 dalších 43 (ev. č. 5091–5133), čímž se dodávky vozů T I zastavily na pouhých 133 kusech. Další dvacítku, jež měla být předána v roce 1957, zamířila namísto do Prahy do Sovětského svazu (Rostova na Donu) a pět již objednaných tramvají nástupnického typu T II bylo předáno do Brna. Důvody k tomuto predisponování 25 vozidel jiným zákazníkům (tj. 20x T I a 5x T II) nejsou prozatím archivními prameny spolehlivě doloženy, pravděpodobně šlo o společnou dohodu mezi výrobcem a pražským DP, který měl v dané době odstaveno rekordní množství nově dodaných vozů kvůli absenci dodávek náhradních dílů a ne-

dostatečnému personálnímu pokrytí pro provádění určeného stupně revizí (tzv. D-revize). Se 133 vozy zvládal v roce 1957 pokrývat jen jednu linku s 39 pořadími. Nepřípravenost napájecí sítě tedy byla v tomto období už jen přidruženým problémem.

Napříště s Elektromontážními závody

V našem pojednání o krizi v zajištění energetických potřeb městské dopravy jsme již hovořili o návrhu tzv. normalizovaných (či typizovaných) měření, na něž nyní navážeme. Dopravní podniky zpočátku věřily, že by jim mohly jednotné měřírny jejich strasti zmírnit, a proto se vehementně dožadovaly na počátku roku 1954 urychlení jejich vývoje. Nepřiznaly si však, že takové měřírny 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 měřírny koncipovat dle návrhů oněch budoucích typizovaných staveb. Zároveň ale byla dostupnost těchto měření 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 měření se slibovanou normalizací jen dále prohlubovala, zvlášť když nešlo stále příliš spoléhat na to, jaké ony nové měřírny vlastně budou. Zatímco na počátku roku 1954 se mluvilo o třech provedeních typizovaných měření (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 měřírny s výstupním proudem 750 A (typ M1), neboť

byla vyhodnocena jako neekonomická. 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.

V únoru 1955 byla situace ve výstavbě a projektování měření 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



Ministerstvo dopravy v Praze odeslalo ministerstvu místního hospodářství tento dopis z 20. 10. 1954, který poukazoval na nerovnoměrnost ve výstavbě měření a plánu obnovy vozového parku. Interní reakce ministerstva místního hospodářství je připsána tužkou a je poměrně výmluvná: „To se to souhlasí, kdy se nemusí dělat opatření. Je třeba jim šikovně odpovědět.“ Sběrka: Národní archiv v Praze



Titulní stránka zpracovaného a schváleného investičního úkolu na výstavbu nové měřírny Vinohrady, jež se měla starat o napájení trolejbusových a tramvajových tratí v této části Prahy. Měřírna měla vzniknout nedaleko ikonické vodárenské věže na Vinohradech. Přestože byla její stavba patřičným způsobem odůvodněna, k dodávce nikdy nedošlo a Praha samotná nakonec plán na její realizaci musela přehodnotit. Sběrka: Archiv DPP



Poslední dodaný trolejbus Tatra 400 ev. č. 460 byl dokončen v roce 1955. Na první pohled se odlišoval především dvojicí klaksonů situovanou pod čelními reflektory, vylepšení však bylo na voze více, ať již v elektrické či mechanické části. Některé z aplikovaných prvků se ale ukázaly nevhodné (například celosvařovaná střecha) a trolejbus byl později do značné míry sjednocen se sériovými vozy. Sběrka: Archiv DPP

podnik domluvil na vybudování měřírny ve Svínově 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 svínovské měřírny se opožďovala, strojní vybavení nebylo kompletní a některé činnosti si nakonec musel tak jako tak zaříditi 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 částečně 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.

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 měřírny i několik let dopředu (resp. zpětně). DP hl. m. Prahy nebyl s ohledem na to, pro kolik měřírny 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 měřírny, jejichž výstavba či dokončení (doplnění strojního zařízení na cílový stav) byla navržena pro léta 1956 a 1957, konkrétně šlo o objekty *Nový Žižkov (Ohrada; 1956)*, *Zlíchov (1956)*, *Libeň-Teslova II (1956)*, *Malá Chuchle (1956)*, rekonstrukci měřírny *Smíchov (1956–57)* a měřírnu *Motol-Hliník (Košíře; 1957)*. Elektromontážní závody byly ochotny převzít na sebe jen objednávky týkající se měříren *Hřebenka* (tzv. II. etapa) a *Těšnov (Karlín)*, jejichž realizace se očekávala až v roce 1958. Otevřená zůstala otázka měřírny *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 technickálii (co na tom, jestli se inkoust obtiskne do jednoho či do dvou papírů?), Doprávní 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 měřírně, jenomže v tomto směru byl výnos z 18. 5. 1955

Praha měla obdržet v roce 1957 ještě dalších 20 vozů Tatra T I a také prvních pět sériových vozů nástupnického typu T II. K tomu ovšem nedošlo, protože Praha nevládala nové tramvaje udržovat. V roce 1957 měla k dispozici 133 „té jedniček“ ale vypravovat je zvládala jen na jednu linku se 39 pořadími. Zatímco vozy T II původně určené pro Prahu získalo Brno, tramvaje T I zamířily do Rostova na Donu, jediného ruského tramvajového provozu s rozchodem 1 435 mm. Na snímku vidíme jeden z vozů v sovětském vyhotovení během zkoušek v Praze. Sběrka: Jaroslav Wagner



jednoznačný: „Výstavba kabelových sítí příslušných k měničům 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.

Z roku 1956 pochází i návrh podepsaný všemi dopravními podniky s tramvajovým a trolejbusovým provozem v ČSR, aby Elektromontážní závody převzaly od Stavoprojektů roli generálního projektanta, neboť část zajišťována Stavoprojektem představovala jen cca 10 % hodnoty celého budoucího díla, a navíc DP poukázaly 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 trolejbu-



Pohled na usměrňovače z ČKD instalované v měničárně Pršténě ve Zlíně v roce 1954. Sbírká: Libor Hinčica

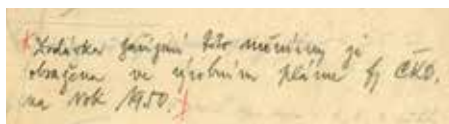
sových tratí se má odehrávat ruku v ruce s plánem na rozšiřování akčního rádiu nových čtyřnápravových tramvají. Tak se například dostaly na pořad řešení již v roce 1966 i extrémně vytižené trolejbusové linky č. 56 a 57 vedené z oblasti Vinohrad Do Vysočan, přestože za ně ještě nebyla k dispozici odpovídající kapacitní náhrada (slibované autobusy ŠM 11) a trať byla sklonově náročná, což dýchavičným autobusům neprospívalo. Tramvajím by ale v případě ponechání trolejbusového provozu scházely 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 měření, které pražské trolejbusy využívaly, nebyly pro tramvajový provoz adaptovány jen tři – měřirna v Letňanech, měřirna v Jinonicích a měřirna 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.

Nejen chybějící měřirny

Přestože jsme text zaměřili na oblast dodávek a výstavby měření, neměli bychom v období načatí hnilobného procesu československého hospodářství vnímat vyhlášku č. 196/1953 z pera vybraných ministerstev (a následné zoufalé kroky ministerstva místního hospodářství o nápravu) jako jedinou příčinu zastavení rozvoje elektrické městské dopravy v ČSR, protože brzda byla sešlapována průběžně a vyhláška samotná představovala ve svém důsledku jen její rychlejší proslápnutí, kdy předstírání o úspěšném budování narazilo na mantinely.

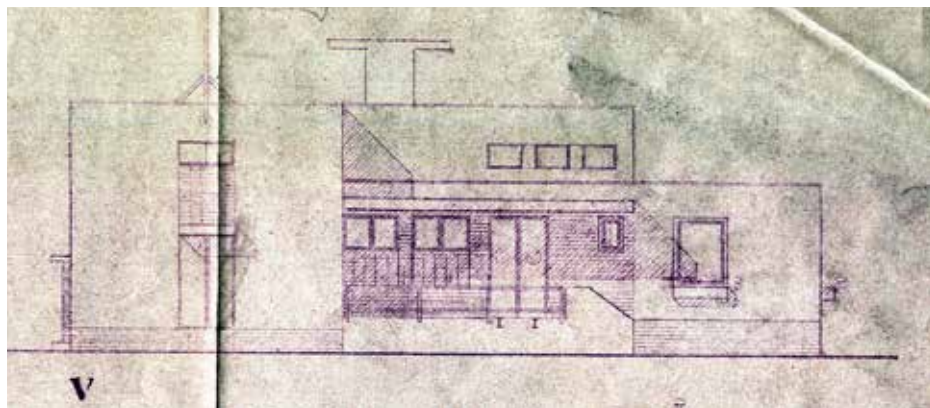
Komunistické zřízení pár let po nástupu k moci sehlávalo v celé řadě dalších oblastí dotýkajících se ne-



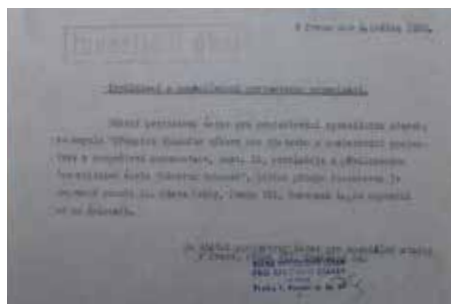
Ukázka tzv. hospodářské smlouvy na dodávku zařízení pro měření v Podolí. Na další ze stran bylo tužkou připsáno, že dodání měřirny je v plánu firmy ČKD na rok 1950. Ve skutečnosti však byla měřirna uvedena do plného provozu až v roce 1955. Sbírka: Archiv DPP

jen veřejné dopravy (kdybychom se chtěli orientovat pouze na ní, můžeme zmínit z dalších problémů například opožděný vývoj a výrobu nových vozidel, nepřipravenost výstavby vozoven a dílen, absentující dodávky údržbového zařízení atp.). Z pohledu napájení bylo klíčové zejména připojení k vysokonapětové síti.

V úvodu k této práci jsme vzpomněli, že v korespondenci DP Praha týkající se výstavby trolejbusové tratě na Zbraslav (tehdy ještě samostatnou obec) byla uvedena poznámka: „Náš výhledový plán měření je podle ministerstva energií dobrý vtip!“ Dosud jsme ale hovo-



Návrh vnějšího řešení tzv. typové (jednotné) měřírny z roku 1953 vypracovaný pod taktovkou pražského DP. Objekt měl být určen pro instalaci zařízení pro výstupní proud 2x až 4x 1 250 A. Sbíрка: Archiv DPP



V roce 1955 byl poněkolkáté vypracován plán pro vybudování měřírny Bubeneč, jež měla být situována v areálu autobusových garáží Dejvice (dnes se na jejich místě nachází prodejna Kauflandu, do níž byla někdejší odstavná hala částečně zakomponována). K vybudování měřírny ani k dokončení trolejbusové tratě směrem na Florenc už nedošlo. Sbíрка: Archiv DPP

řili v souvislosti s vyhláškami, výnosy a usneseními primárně o dvojici jiných ministerstev – místního hospodářství a strojírenství, avšak citovaná noticka hovoří o ministerstvu energií, resp. přesněji ministerstvu paliv a energetiky. Připomeňme, o co v dopise šlo.

Jeho obsah se týkal požadavku pražského DP na připojení nových měřírny o celkovém výkonu 4 500 kW v průběhu let 1954 a 1955, avšak ministerstvo hodlalo povolit připojení jen 1 600 kW (z toho 700 kW v roce 1954), nikoli ale pouze v Praze, nýbrž v celém Československu. Lze proto říci, že i kdyby Praha postupovala ve výstavbě měřírny a tratí jako

v předválečných letech, neměla by stejně jistotu, že tyto měřírny uvede do provozu, protože ministerstvo paliv a energetiky nedrželo v rukou žádný výhled, jak energetické potřeby (nejen) veřejné dopravy zajišťovat. Takovou prognózu měl pro dané ministerstvo připravovat Státní úřad plánovací (SÚP), jenž tak činil opožděně a zdaleka v ní nerefletoval očekávání dopravních podniků.

Jednalo se o neduh dlouhodobého charakteru. Vezmeme-li kupříkladu plánovaný systém tramvajů a trolejbusů v (či na) Kladně, tak zde se počítalo s postupnou výstavbou čtyřech měřírny, přičemž už počátkem roku 1952 byla předložena predikce potřebného příkonu 500 kW pro rok 1954 a 1 500 kW pro rok 1955. Nešlo o hodnoty nikterak vysoké, což ostatně konstatoval sám zástupce ministerstva paliv a energetiky, současně ale dodal, že neví, zda bude i tak možné požadované přípojky zajistit, protože Státní úřad plánovací žádný plán budoucího vývoje pro nadcházející léta vůbec neposkytl.

Důvodem pro takový postup SÚP a ministerstva paliv a energetiky bylo, že Československo na pozadí patetického budování socialismu postupovalo v tichosti i energetickou krizí, která byla vyvolána především bezmyšlenkovitou akcelerací těžkého průmyslu. Takový druh výroby vyžadoval

velké množství elektrické energie, kterou ale přenosová soustava nebyla schopna poskytnout – nové elektrárny či bloky elektráren zkrátka nevznikaly dostatečně rychle.

První pětiletý plán (1949–1953) si kladl za cíl zvýšit průmyslovou výrobu o 57 % a tomu alikvotně uzpůsobit i energetickou soustavu. Už takto ambiciózní záměr byl ale v průběhu let 1951 a 1952 stranickým rozhodnutím dvakrát pozměněn a navýšen, a to s odůvodněním potřeby „*urychlené výstavby socialismu a rostoucího mezinárodního napětí vyvolaného imperialistickými silami*“. Nově se měla průmyslová výroba oproti původním směrným číslům z roku 1949 rovnou zdvojnásobit, což se při zpětném ohlédnutí nepodařilo, byť původní ukazatele z roku 1949 byly povětšinou překonány.

Rozvoji energetického průmyslu pomáhala v prvních poválečných letech především dvojice aspektů – připravenost projektů z let předešlých (a ne-realizovaných v důsledku války) a možnost státu napumpovat do jejich realizace dříve nahromaděné

finanční prostředky (investiční kvóta byla stanovena na 23 mld. tehdejších korun). Během první pětiletky se tak podařilo vybudovat 8 nových tepelných a 14 vodních elektráren, dalších 11 tepelných a 4 vodní elektrárny byly rekonstruovány. Jenomže rozvoj průmyslu byl ještě rychlejší. Oproti roku 1948 byla v roce 1953 výroba elektrické energie o 64 % vyšší, v roce 1950 se podařilo přejít na jednotnou celostátní elektrizační soustavu (nejprve 110 kV) a v roce 1952 vniklo i přenosné vedení mezi českými zeměmi a Slovenskem (již 220 kV). Úspěchů se podařilo docílit i v elektrifikaci obcí – v roce 1952 již mělo mít elektrickou energii 88,3 % československých sídel. Přesto se země v letech 1952 a 1953 dostala do energetické krize.

Ve výstavbě elektráren se začaly od konce 40. let objevovat stejné nedostatky, jako jsme si přiblížili při dodávkách materiálů pro stavbu měniren. ČKD Stalingrad, ale i některé další podniky – například První brněnská strojírna – závod Klementa Gottwalda či Modřanské strojírny ČKD –, nedokázaly plnit stanovené dodávky. Tempo výstavby se tak prodlužovalo, náklady na stavbu elektráren rostly, dodávky byly

Foografie z roku 1955 ukazuje zkušební prototypy tramvají typu T II, opět na nádvorí motolské vozovny. Ačkoli byly tramvaje tohoto typu pro Prahu již objednány, patrně v důsledku vzájemné dohody mezi výrobcem a pražským DP došlo k převedení prvních pěti vozů určených pro Prahu do Brna a do metropole zamířil až nástupnický typ T III, resp. T3. Sběrka: Archiv DPP





Fotografie z roku 1965 ukazuje návoz návštěvníků na další celostátní spartakiádu. Spartakiády se konaly co pět let počínaje rokem 1955. Mezi trojicí trolejbusů Tatra 400 se vtěsnil i jeden z autobusů Škoda 706 RTO. Trať ke stadionu na Strahové byla vůbec poslední, na níž se trolejbusy v Praze udržely. Do října 1972 odtud jezdily směrem na Vinohrady. Sběrka: Archiv DPP

nekompletní a ve špatné kvalitě. Plán připojování nových energetických zdrojů byl v roce 1952 splněn pouze z 29 % a v roce 1953 dokonce z 18 %. Sen o tom, že do roku 1953 instalovaný výkon vzrůst z 2 677 MW na 3 713 MW, se ukázal nerealistický a výsledkem byl na konci roku 1953 instalovaný výkon 3 134 MW. Z uvedeného vyplývá, že instalovaný výkon vzrostl od roku 1948 pouze o cca 17 % a že nárůst výroby elektrické energie ve stejném období o 64 % byl dán především výrazně větším vytížením dříve existujících zdrojů, mezi nimiž hrály stále velkou roli tzv. závodní elektrárny (energetická zařízení ve vlastnictví jednotlivých podniků), které se ještě v roce 1952 podílely na celkové výrobě elektrické energie v ČSR 41 %. Přepínání strojů vedlo stejně jako u měření ke zvýšené poruchovosti (jen v roce 1953 mělo být kupříkladu v důsledku poruch vyřazeno z provozu 16,5 % instalovaného výkonu).

Stát se snažil nastalou situaci řešit vnitřními reorganizacemi a vydáváním nejrůznějších směrnic a vyhlášek – zmínit můžeme například vyhlášku č. 119 ministerstva paliv a energetiky ze dne 17. 5. 1952 o používání elektrické energie, která byla již v září

1952 novelizována (vyhláškou č. 269 ze dne 10. 9. 1952) a jejímž hlavním poselstvím bylo naučit uživatele lépe hospodařit s elektrickou energií: „*Otázka hospodárnosti je jednou z prvořadých otázek, v nichž zvláště v posledních letech dosahují občané Sovětského svazu skutečně velkých úspěchů,*“ hlásal úvodník Úředního věstníku ČSR z 25. května 1952.

Největším mocenským zásahem bylo rozštěpení současného ministerstva paliv a energetiky a vytvoření samostatných ministerstev uhelného a naftového průmyslu a ministerstva energetiky, což bylo interně připravováno od listopadu 1952 a v život uvedeno od 31. 1. 1953 vládním nařízením č. 6/1953. Chod samotného ministerstva energetiky měl být organizován na základě sovětských zkušeností – projektu byl dokonce přímo přítomen sovětský poradce Fadějev – jenomže už bilance za první pololetí roku 1953 ukázala, že slibované navýšení výroby elektřiny nenastalo (přírůstek činil pouze 6 %), a tak vláda vydala už 11. 9. 1953 nové nařízení č. 77/1953, kterým ministerstvo po pár měsících existence zrušila, aby jej zase sjednotila pod původním názvem (tj. ministerstvo paliv a energetiky). Podobná rošáda

se odehrála ještě o tři roky později, když v roce 1956 znovu vzniklo samostatné ministerstvo energetiky, které bylo v roce 1958 transformováno do ministerstva energetiky a vodního hospodářství. Tyto pokusy o vylepšení formou administrativních změn vyšly zcela naprázdno.

Rok 1953 naplno odhalil, jak velké disproporce se v národním hospodářství v důsledku plánované ekonomiky objevily. Příčinou bylo zejména neopodstatněné zvyšování plánovaných úkolů v letech 1950 a 1951, které vůbec nezohledňovaly reálné možnosti hospodářství a podniků participujících na výstavbě energetických děl. Pohlaváři s rudou knížkou nicméně spatřovali viníka jinde. Dne 9. června 1954 bylo v Úředním listu ČSR publikováno „*Usnesení strany a vlády o nutných opatřeních k zajištění plynulé a kvalitní dodávky elektrické energie a urychlení výstavby energetických děl*“, které obvinilo z neplně-

ní zadaných úkolů především pracovníky ministerstva paliv a energetiky. Ti neměli společně se svými podřízenými podniky dostatečně bojovat proti poruchovosti, nepřinášeli zlepšovací návrhy, nezpracovávali absolventy technických škol, nezajišťovali plynulé dodávky uhlí do elektráren, ani nezaměstnávali dostatek žen, nedohlíželi na včasné plnění dodávek atd. Podobně však měly selhávat i složky ministerstva strojírenství či Státní úřad plánovací. „*Nebylo přihlíženo ke zkušenostem sovětské a naší praxe,*“ uvádí mj. poněkud absurdně obsáhlá zpráva. „*Usnesení strany a vlády*“ z roku 1954 si dalo za cíl vzniklé disproporce vyrovnat, šlo nicméně opět o snůšku nejrůznějších nařízení, která měla být zavedena „*bezpodmínečně*“, „*urychleně*“, „*cestou největšího soustředění*“, aniž by však řešila kořenovou příčinu vzniklých problémů. Pro rok 1955 se mělo údajně podařit státem nalajnovaná opatření splnit (alespoň na papíře), požadavky pro léta 1956–60 (navýšení



Nástupnickým typem po trolejbusu Tatra 400 se měl stát model Tatra 401, který však vznikl pouze ve formě prototypu. Kolem zastavení vývoje tohoto typu se v literatuře objevuje spousta spekulací, jež jsou mnohdy prezentovány jako pravdivé. Ve skutečnosti nejsou příčiny urychleného zastavení vývoje nového typu trolejbusu dosud dobře zmapovány. Sběrka: Archiv DPP

výroby elektrické energie oproti roku 1955 o 68 %) se ale ukázaly znovu jako nerealistické.

Uvedené problémy s výrobou elektrické energie a její distribucí se odrážely i v provozu městských doprav, třebaže se oficiálně hovořilo o odpojování jen méně významných odběratelů. Z května 1952 jsou například doloženy v archívních materiálech několikrát přerušení dodávek elektřiny pro provoz tramvají v Ostravě, Košicích, Ústí nad Labem a v Mariánských Lázních, přičemž v Ústí nad Labem například tramvaje nejezdily během šesti květnových dnů v součtu více než šest hodin. Minimálně v letech 1954 a 1955 poté bylo nařízeno, aby se v zimních měsících vůbec nepoužívalo elektrické topení v tramvajích a trolejbusích, aby se tak dosáhlo snížení spotřeby elektrické energie. Výjimku si dokázala vyhádat (opakovaně) pouze Ostrava, která

tak nakonec milostivě topení zapínat mohla, ale až tehdy, když teplota klesla pod -5°C . Kritika tohoto stavu se dostala i do tehdejších lokálních novin (Nová Svoboda), přičemž autor si v textu poměrně odvážně dovolil uvést, že v minulých dobách (ve zjevně narážce na předúnorové časy) žádná podobná omezení nepanovala.

Kritické situace s neplněním plánu si bylo vedení státu dobře vědomo nejpozději ve druhé polovině roku 1951, kdy vláda požadovala od ministerstva paliv a energetiky vypracování výše zmiňovaných směrnic o hospodaření s elektrickou energií. Velmi zajímavý je návrh usnesení téhož ministerstva z 16. července 1952 (č. j. 11.983/52-taj), které navrhovalo mj. pro roky 1952 a 1953: „*zákaz nových elektrifikačních akcí a staveb zařízení v nichž se používá elektrická energie tam, kde lze používat zařízení jiných*

Prototyp tramvaje T II na Malé Straně v roce 1955 na propagační fotografii. Oba prototypy se v Praze dlouho neohřály. Vůz ev. č. 6002 byl už v roce 1956 osazen podvozky pro rozchod 1 000 mm a zamířil do Liberce a později do Bratislavy. Vůz ev. č. 6001 zůstal v Praze do roku 1964, kdy byl předán do Olomouce, kde byl v roce 1985 vyřazen. Prototyp ev. č. 6002 se oproti tomu vrátil v roce 1977 do Prahy a po náročné renovaci dnes tvoří jeden z klenotů sbírky místního muzea MHD ve Střešovicích. Sběrka: Archiv DPP





Větších dodávek nových tramvají se Praha dočkala až od roku 1962, kdy začaly sériové dodávky vozů T3. V té době se už podařilo částečně stabilizovat situaci v dodávkách zařízení pro měnirny, navíc došlo k rozhodnutí zlikvidovat trolejbusovou dopravu ve městě a jejich napájecí infrastrukturu využít pro potřeby tramvají. Na snímku – tradičně z nádvoří vozovny Motol – vidíme prototyp označený ještě římskými číslicemi jako typ T III ev. č. 6101, který se od sériových vozů odlišoval v řadě parametrů, včetně například šířky dveří či stanoviště dle vzoru vozů T II. Sběrka: Archiv DPP

(trolejbusové linky, elektrifikace železnice, nahrazení plynového osvětlení elektrickým atp.). Vláda patrně tento dokument v nějaké podobě dne 28. července 1952 skutečně schválila (bohužel se jej nepodařilo v námi studovaných archivních materiálech nalézt) a zakázala minimálně elektrifikaci železničních tratí Žilina – Spišská Nová Ves a Praha – Česká Třebová, proti čemuž však brojily (i vzhledem k již vynaloženým investicím) Československé státní dráhy. Jaká byla situace v případě městských doprav zůstává otázkou, protože přinejmenším rozvoj trolejbusových tratí pokračoval i po červenci 1952 a ministerstvo místního hospodářství i jemu podřízené složky nadále schvalovaly plány nových tramvajových i trolejbusových tratí (či celých systémů – vzpomeňme případ Kladna), přičemž tyto tratě byly částečně i vystavěny.

Zda by v případě, že by výstavba měniren postu-

povala bez problémů, došlo k přibrzdění budování dalších tratí v důsledku nedostatečného zásobování elektrickou energií, zůstane jen historickou úvahou. U měniren, které se podařilo dokončit (byť opožděně) se nakonec vždy podařilo požadované přípojky a příkony pro dopravní podniky zajistit, je ale pravdou, že jejich obstarávání bylo značně usnadněno skutečností, že se výstavba měniren v důsledku selhání jiných plánovacích složek rozvolnila a budování nových tramvajových a trolejbusových tratí se ve většině měst zastavilo, takže výsledné nároky na příkon nebyly zdaleka tak velké, jak se jevílo v plánech z přelomu 40. a 50. let. Lze tedy říci, že skutečné energetické požadavky pokryty nebyly, dopravní podniky je jen samy revidovaly. V Praze každopádně úvahy a plány na budování trolejbusových i tramvajových tratí dále pokračovaly i ve druhé polovině 50. let, stejně jako v dalších městech Československa. Situace se zlomila až v samém závěru 50. let.

Doslov autora

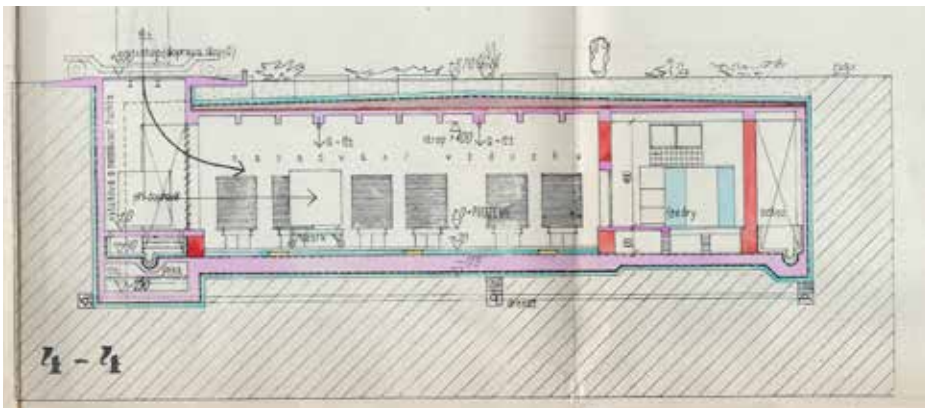
Naše povídání o krocích, vyhláškách a nařízeních ministerstev a centralistické vlády, jež až dosud stály stranou zájmu badatelů zabývajících se veřejnou dopravou, ukazuje, jak někdy zdánlivě malicherná (a částečně dokonce dobře míněná) rozhodnutí mohou vést k naprostému ochrnutí určité oblasti, v našem případě rozvoje městské dopravy postavené na elektrickém pohonu.

Na první pohled ničím neomezená poválečná výstavba, která je někdy nekriticky dávana za vzor úspěšného rozvoje raně socialistické společnosti, nebyla ve skutečnosti umožněna nástroji, které si naordinovalo komunistické zřízení vzývající ducha všeobjímajícího plánování. Půda pro růst výroby

a výstavby byla zpočátku výborně prokypřena jinými živinami, a sice kvalitními materiálními i lidskými zdroji, které stát nabyl nikoli vlastní progresivní hospodářskou politikou, ale jejich postupným zestátnováním (jehož první významná vlna byla nastartována již v roce 1945), případně konfiskacemi (což se týkalo především majetku vyháněných Němců a částečně i Maďarů). Jakmile se tyto živiny, ať již ze své přirozenosti, anebo v důsledku prováděné kádrové politiky (stále častěji se do funkcí dostávali lidé na základě loajality k systému, nikoli svých reálných schopností), vyčerpaly, rozprostřel se před řídicími složkami státu pohled na vyčerpané a neúrodné dálavy, které se zcela nesystémově snažily nánosem nařízení, vyhlášek, závazků, vládních úkolů, nejrůznějších výnosů, plánů a dalších stohů papírů křísit k dřívějším sklízím.



Jeden z 35 trolejbusů Škoda 8 Tr, jež pražský DP odebral v roce 1960. Vozidla tohoto typu původně v Praze vůbec jezdit neměla a DP jejich pořízení v době, kdy ČKD s Tatrou oznámily, že nedojde k další výrobě trolejbusů T 400, odmítaly. Nakonec šlo však o jediný typ, který bylo možné do Prahy dodat a obnovit vozový park, který byl stále tvořen i předválečnými vozy. Škodovky se zpočátku v provozu příliš neosvědčovaly, vykazovaly například mimořádně vysokou poruchovost, nakonec to však byly právě ony, které v roce 1972 pražský trolejbusový provoz uzavíraly. Sběrka: Archiv DPP



Zajímavý návrh uspořádání tzv. podzemní měnirny z roku 1951 vypracovaný přímo DP hl. m. Prahy. Záměr se ovšem neuskutečnil a DP byl v nadcházejících letech rád alespoň za dodávky technologie pro běžné měnirny. Sběrka: Archiv DPP

Systém vyvlastňování následovaný kavalkádou státních zásahů stál i za zmrtněním rozvoje tramvajů a trolejbusů, které se mohly povětšinou rozšiřovat jen potud, dokud bylo možné využívat rezerv vybudovaných v předválečném období, anebo dokud šlo spoléhat na setrvačnost obchodních vztahů a závazků z období před únorem 1948. Likvidace hospodářského pluralismu v kombinaci s šalivou touhou řídit a ovládat veškeré zdroje vazivo dřívějších vztahů během pár let rozleptaly. Vyvolává ironický úsměv, že státní zřízení, jež se tolik snažilo o sešněrování přirozené barvitosti života do úhledných tabulek

plánů, dopustilo důslednou aplikací svých vlastních tezí jen explozi chaosu a nastolení nejistoty.

Náš příklad zřetelně dokumentuje, že styl řízení, který zahrnul v Československu na dlouhých 41 let, v ekonomických otázkách tápal od samotného počátku a s každým svým krokem prokazoval, že nelze podniky řídit efektivně z pozice státu, přeneseně řečeno, že nelze řídit firmy jako stát. Takové pokusy o zjednodušení složitých hospodářských procesů jsou ovšem s ohledem na odlišné role firem a státu ve společnosti nebezpečné v jakékoli době.

Heslo: Měnirna aneb konec rozvoje tramvajů a trolejbusů v ČSR v 50. letech

Autor: Libor Hinčica

V brožurě byly použity informace získané z primárních zdrojů badatelskou činností v Archivu DP hl. m. Prahy, a. s., v Národním archivu v Praze, ve Státním oblastním archivu v Praze, v Městském archivu v Praze a v Městském archivu v Ostravě.

Vydal časopis Československý Dopravák (www.cs-dopravak.cz) v rámci nakladatelství MH Development s. r. o., Sládkova 2988/27A, 702 00, Ostrava 1 v roce 2024.

ISBN: 978-80-906347-2-5

Všechna práva vyhrazena.

Neprošlo odbornou jazykovou úpravou.

Fotografie na titulní straně obálky: Pražská tramvaj Tatra T I ev. č. 5050 na snímku z roku 1956 projíždí Vršovickou ulicí u dnešní zastávky Slavia – Nádraží Eden. Na snímku jde vidět i křížení s trolejbusovou manipulační tratí do vozovny Michle. Ta byla jednou z nedokončených trolejbusových tratí, neboť původně měla vést až do Hostivaře, či alespoň k tramvajové smyčce do Záběhlic. Sběrka: Archiv DPP

Fotografie na zadní straně obálky: Pohled do interiéru tramvaje typu T I. Sběrka: Archiv DPP



VÝSTUP

4