



Heslo: Měničrna - II. část - Přibrzdování

02.02 2024 18:00, Libor Hinčica, Autobusy Měničrny Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Vývoj pražské městské hromadné dopravy se po okupaci „Resttschechi“ 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 vysokém stupni přípravy. Jednou z obětí se stala i projektovaná pražská podzemní dráha. Jistou naději 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 měničrn 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 měničrny 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 měničrna). Proces výstavby měničrn 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 měničrn, byť se tak nezřídka dělo na samé hranici fyzikálních limitů.



Tramvaje se staly v květnových dnech roku 1945 základem řady barikád. Celkem jich bylo na konci války poškozeno či zničeno 347, z toho 53 vozů motorových. (zdroj: Archiv DPP)

Výsledkem bylo, že až do roku 1952 nevznikla v Praze jediná nová měnárna, 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 Hloubětína (jež byla roce 1951 protažena až k vozovně Hloubětín) a v roce 1950 vyjely tramvaje i mezi střešovickou vojenskou nemocnicí a Petřinami.

Oproti trolejbusům ovšem vozový park tramvají tolik nebobtnal – do provozu bylo uvedeno pouze 30 motorových vozů „Mevro“ a 30 vlečných vozů „krasin“, část starších tramvají byla navíc během války a po ní vyřazena, takže růst flotily byl s trolejbusovou expanzí neporovnatelný. O co menší byl nákup nových tramvají 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 tramvají 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 řešení – 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 měnírny dostavět jen díky nezměrnému úsilí jeho zaměstnanců. Menší vznikla v oblasti Jinonic v roce 1953 pro zlepšení napájecích poměrů na vytižené 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.



Pohlednice představující provoz ve spodní části Václavského náměstí (pohled do ulice Na Příkopě) z roku 1952. (sbírka: Libor Hinčica)

Navíc stavbou měníren a zajištěním jejich technologického vybavení problémy s napájením nekončily, protože nezbytnou složkou byly ještě přívodní a zpětné kabely vyvedené z měníren k novým trolejbusovým 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 nezřídka 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 měnírny. 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 (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 zadrhávat, až se nakonec zastavilo docela.

Odkazy na starší díly:

Představení seriálu: [Heslo: Měnírna aneb konec rozvoje tramvají a trolejbusů v 50. letech](#)
[Heslo: Měnírna - I. část - Úvodem k zavádění elektriny pro pražskou tramvajovou dopravu](#)

Url: [Heslo: Měnírna - II. část - Přibrzdování](#)