



Heslo: Měnírna - X. část - „Nikde na světě podobný systém nelze nalézt!“

11.02 2024 18:10, Libor Hinčica, Autobusy Měnírny Ostatní Tramvaje Trolejbusy

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, naopak 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 ministerstev 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 vytížení specializovaných pracovníků. Jako příklad uváděl sám sebe, když poukazyval 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, pročež 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.



Tramvaje na smyčce Dabačov v 60. letech. (zdroj: FB Starý Břevnov)

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 instalovaného 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 hrnul před sebou, takže jen na rok 1956 se počítalo s instalováním výkonu 23 400 kW redistribuovaných do 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, zajištění údržbářských strojů a náhradních dílů pro vozidla.“* Pro již dodané tramvaje T I se stala hlavní provizorní 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 vyškrtuta 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 zbude‘“.*

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 jedničky“ s tím, že se budou vynakládat vysoké 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.



Trolejbus Tatra 400 ev. č. 416 na lince č. 58 na pohlednici ze starých Letňan. Linka č. 58 byla de facto ostrovním provozem spojujícím Libeň s areálem Avie na pomezí katastru Letňan a Čakovic. V provozu byla v letech 1952 až 1965. (sbírka: Libor Hinčica)

Ve skutečnosti byly dodávky nových tramvají omezeny nejen bezradným tápáním při výstavbě měníren, 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 předsérii 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 předisponování 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 nedostatečnému personálnímu pokrytí pro provádění určeného stupně revizí (tzv. D-revize). Se 133 vozů zvládal v roce 1957 pokrývat jen jednu linku s 39 pořadími. Nepřipravenost napájecí sítě tedy byla v tomto období už jen přidruženým problémem.

Odkazy na starší díly:

Představení seriálu: [Heslo: Měírna aneb konec rozvoje tramvají a trolejbusů v 50. letech](#)
[Heslo: Měírna - I. část - Úvodem k zavádění elektřiny pro pražskou tramvajovou dopravu](#)
[Heslo: Měírna - II. část - Přibrzdování](#)
[Heslo: Měírna - III. část - Porážka u Stalingradu](#)
[Heslo: Měírna - IV. část - Výhled mimo výhled](#)
[Heslo: Měírna - V. část - Normalizované, typizované, jednotné](#)
[Heslo: Měírna - VI. část - Nenápadná vyhláška](#)
[Heslo: Měírna - VII. část - Řešení. \(Zn. Poloviční\)](#)
[Heslo: Měírna - VIII. část - ...nebo spíše čtvrtinové](#)
[Heslo: Měírna - IX. část - Generální \(ne\)dodavatel](#)

Url: [Heslo: Měírna - X. část - „Nikde na světě podobný systém nelze nalézt!“](#)