



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

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

Obavy o tom, že vládní usnesení číslo 686/1954 přinese v nejlepším případě pouze dílčí zlepšení v oblasti výstavby měničrn, se tedy potvrdila už v září 1954 (po pěti měsících od jeh 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 úvahu 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 poukazoval na to, že ještě v roce 1956 sice plánuje uvést do provozu devět měničrn, 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, pročez 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 přijímá, 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 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 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 jedniček“ 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: Měnírna aneb konec rozvoje tramvají a trolejbusů v 50. letech](#)
[Heslo: Měnírna - I. část - Úvodem k zavádění elektřiny pro pražskou tramvajovou dopravu](#)
[Heslo: Měnírna - II. část - Přibrzdování](#)
[Heslo: Měnírna - III. část - Porážka u Stalingradu](#)
[Heslo: Měnírna - IV. část - Výhled mimo výhled](#)
[Heslo: Měnírna - V. část - Normalizované, typizované, jednotné](#)
[Heslo: Měnírna - VI. část - Nenápadná vyhláška](#)
[Heslo: Měnírna - VII. část - Řešení. \(Zn. Poloviční\)](#)
[Heslo: Měnírna - VIII. část - ...nebo spíše čtvrtinové](#)
[Heslo: Měnírna - IX. část - Generální \(ne\)dodavatel](#)

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