



Heslo: Měnírna - XII. část - Nejen chybějící měnírny

13.02 2024 17:37, Libor Hinčica, Autobusy Měnírny Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Přestože jsme text zaměřili na oblast dodávek a výstavby měníren, 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 selhávalo v celé řadě dalších oblastí dotýkajících se nejen 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 vysokonapěťové 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 měníren je podle ministerstva energií dobrý vtip!*“ Dosud jsme ale hovořili 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.



Praha dlouho nákup dvounápravových trolejbusů ze Škodovky odmítala, nakonec jich 35 v podobě modelu Škoda 8 Tr musela tak jako tak pořídit. Škodovka vyvinula „osmičku“ mimo plán s tím, že bude primárně určena na export. Realita ale byla jiná. Navíc fakticky nešlo o zcela nový typ trolejbusu, ale o další modernizaci modelu 7 Tr. (sbírka: Archiv DPP)

Jeho obsah se týkal požadavku pražského DP na připojení nových měníren 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 měníren a tratí jako v předválečných letech, neměla by stejně jistotu, že tyto měnírny 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 tramvají a trolejbusů v (či na) Kladně, tak zde se počítalo s postupnou výstavbou čtyřech měníren, 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 bezmyslenkovitou 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.



Známé fotografie ze Spartakiády v roce 1965. Trolejbusy sice mají svůj osud v Praze spočítány, spartakiádní provoz se přesto bez nich neobejde, byť je zřejmé, že DP disponoval už i obří flotilou autobusů. (sbírka: Archiv DPP)

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 ohlednutí 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 nerealizovaných 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 neduhy, jako jsme si přiblížili při dodávkách materiálů pro stavbu měníren. ČKD Stalingrad, ale i některé další podniky – například

První brněnská strojírna - závod Klementa Gottwalda či Modřanské strojírně ČKD -, nedokázaly plnit stanovené dodávky. Tempo výstavby se tak prodlužovalo, náklady na stavbu elektráren rostly, dodávky byly 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).



Ve smyčce Zlíchov byla zachycena dvojice tramvají Tatra T II (resp. T2) v exportním provedení, patrně pro Rostov na Donu. Z celkem 771 vyrobených „té dvojek“ jich do SSSR zamířilo 380. Praha se svých vozů T2 nikdy nedočkala a po přechodnou dobu provozovala jen první prototyp, který v roce 1964 předala do Olomouce. (sbírka: Jaroslav Wagner)

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



Trolejbus Tatra T400 ev. č. 326 na Karlově náměstí. (sbírka: Archiv DPP)

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 archivních materiálech několikerá 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 $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$. 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 zjevné 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 (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 naší 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 měníren postupovala bez problémů, došlo k přibrzdění budování dalších tratí v důsledku nedostatečného zásobování elektrickou energií, zůstane jen historickou úvahou. U měníren, které se podařilo dokončit (byť opožděně), se nakonec vždy zvládlo požadované přípojky a příkony pro dopravní podniky zajistit, je ale pravdou, že jejich obstarávání bylo značně usnadněno skutečností, že se výstavba měníren 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.



V roce 1968 byl podniknut poslední poněkud partyzánský a naivní (avšak o to cennější) pokus o záchranu trolejbusů v Praze. Na zkouškách se zde v létě objevil trolejbus Škoda 9 Tr původně prezentovaný v jugoslávské Rijece. Naděje na změnu politického rozhodnutí ale vzaly rychle za své a Praha se musela s trolejbusy v roce 1972 rozloučit. (sbírka: Libor Hinčica)

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 dávána 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 nabyt nikoli vlastní progresivní hospodářskou politikou, ale jejich postupným zestátňováním (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, rozprostrěl 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 sklizním.

Systém vyvlastňování následovaný plejádou státních zásahů stál i za zmrtněním rozvoje tramvají 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 šálivou 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 aplikaci svých vlastních tezí jen explozi chaosu a nastolení nejistoty.

Náš příklad zřetelně dokumentuje, že styl řízení, který zahnízdil 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.

**ČESKOSLOVENSKÝ
DOPRAVÁK**
doprava · technika · urbanismus

Heslo: Měnírna

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



Libor Hinčica

[Brožura ke stažení se všemi díly seriálu - jednostranně](#)

[Brožura ke stažení se všemi díly seriálu - dvoustranně](#)

Odkazy na starší díly:

Představení seriálu: [Heslo: Mějírna aneb konec rozvoje tramvají a trolejbusů v 50. letech](#)

[Heslo: Mějírna - I. část - Úvodem k zavádění elektřiny pro pražskou tramvajovou dopravu](#)

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

[Heslo: Mějírna - III. část - Porážka u Stalingradu](#)

[Heslo: Mějírna - IV. část - Výhled mimo výhled](#)

[Heslo: Mějírna - V. část - Normalizované, typizované, jednotné](#)

[Heslo: Mějírna - VI. část - Nenápadná vyhláška](#)

[Heslo: Mějírna - VII. část - Řešení. \(Zn. Poloviční\)](#)

[Heslo: Mějírna - VIII. část - ...nebo spíše čtvrtinové](#)

[Heslo: Mějírna - IX. část - Generální \(ne\)dodavatel](#)

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

[Heslo: Mějírna - XI. část - Napříště s Elektromontážními závody](#)

Url: [Heslo: Mějírna - XII. část - Nejen chybějící mějírny](#)