

POVÍDKY Z MOSKVVY

KAREL VÁCLAV KUPKA



POVÍDKY Z MOSKVVY

Karel Václav Kupka

POVÍDKY Z MOSKVY
Karel Václav Kupka

Text © 2018, Karel Václav Kupka

Grafická úprava a sazba © Lukáš Vik, 2019

Obálka © Lukáš Vik, 2019

1. vydání © 2019, [Lukáš Vik – E-knihy hned](#)

ISBN ePub formátu: ISBN 978-80-7536-272-8

ISBN PDF formátu: ISBN 978-80-7536-273-5

Konverze do elektronických formátů:

webdesignér Lukáš Vik

<http://www.lukasvik.cz>

Úvod

K napsání a publikaci těchto povídek mě přivedlo jedno smutné zjištění. Denně se ve své pedagogické praxi na Střední škole technické v Opavě setkávám s názory studentů na dobu před rokem 1989, které jsou tvarovány zejména různými mediálními prostředky a v neposlední řadě i jejich rodiči, kteří v této vyhrocené době byli ještě dětmi. Toto zjištění mě vedlo k přesvědčení, že je povinností, nás seniorů, kteří v této době žili a pracovali, uvést na pravou míru obraz této doby, ve které se děly mnohé křivdy, ale také doby, která pro obyčejné, poctivě pracující lidi, přinesla i mnoho pozitivního. Nechci zde vyjmenovávat klady a zápory období před rokem 1989, protože toto není mým záměrem. Chci jen formou tragikomických příběhů nastínit obraz života v bývalém Sovětském svazu, který se velkou měrou podílel i na obrazu života u nás. I když jsem nebyl komunista nebo zapáleným obdivovatelem „velkého bratra“, řídil jsem se vždycky vlastním rozumem a doposud věřím jenom v to, co vidím na vlastní oči a co sám zkusím na vlastní kůži. Změnu po roce 1989 jsem s velkým očekáváním uvítal, ale později jsem zjistil, že jsme opět získanou příležitost

promárnili a se špinavou vodou z komunistické
vaničky vylili i dítě.

Osoby a obsazení

Olda – šéf rozvojové technologie výroby jaderných zařízení

Bernard – vedoucí konstrukce přípravků pro jaderná zařízení

Jirka – mistr tlakových zkoušek a povrchové ochrany

Láďa – vedoucí montér montáže vnitřní vestavby jaderných zařízení

Milan – vedoucí montér výroby vnitřní vestavby jaderných zařízení

Jarda – vedoucí svářeč pro metodu WIG svařování nerez ocelí

Voloda – hlavní technolog výrobního závodu v Podolsku u Moskvy

Ing. Staroselský - hlavní přejímač kvality závodu v Podolsku u Moskvy

Já – technolog nedestruktivních zkoušek těsnosti a v jedné osobě zástupce vedoucího střediska pro výrobu a montáž vnitřní vestavby jaderných zařízení

PROLOG – JAK TO VLASTNĚ ZAČALO

Začalo to v roce 1976, kdy bylo na nejvyšších stranických místech rozhodnuto, že i eskoslovenská republika postoupí ve strojírenské výrobě mezi elitní země, které vyrábějí zařízení pro mírové využití jaderné energie. Tato výroba byla svěřena výrobnímu závodu 6 Vítkovických železáren a strojíren Klementa Gottwalda. Za tímto účelem se začal budovat komplex nových výrobních hal, kterým musela ustoupit stará havířská kolonie sousedící s komplexem hal, ve kterých se vyrábělo zařízení pro klasické tepelné elektrárny. V nově budovaných halách byla plánována výroba kompenzátorů objemu a parogenerátorů pro sovětský typ jaderných elektráren VVER 440 MW a VVER 1000 MW. Reaktorové nádoby pro oba typy jaderných elektráren měl začít vyrábět závod Škoda v Plzni. Ti už tehdy měli určité zkušenosti při dodávkách zařízení pro naši první jadernou elektrárnu v Jaslovských Bohunicích, která měla jen výkon 150 MW. Pamatuji si velice emotivní projev prvního tajemníka KV KSČ Miroslava Mamuly u pokládání základního kamene, který končil slovy: „Budujeme výrobní program na minimálně sto let! Budte hrdi na to, že právě vy stojíte na začátku této historické události!“ Já byl v té

době dvaadvacetiletý začínající technolog výroby tlakových nádob pro tepelné elektrárny a zaoceánské lodě. Protože jsem se v tomto závodě vyučil obráběčem a v roce 1974 odmaturoval po ukončení souvislého pětiletého studia, měl jsem pro práci technologa ty nejlepší předpoklady. Toto si zřejmě uvědomili i mí nadřízení, když mi nabídli práci v nově budovaném závodě. Tehdy jsme nikdo nevěděli, co to všechno bude obnášet. Já jsem se měl připravovat na funkci technologa pro hledání netěsností jaderných komponentů pomocí helia. Tato metoda byla nejefektivnější a nejbezpečnější, protože helium má nejmenší průměr molekuly, není výbušné, jedovaté a bez zápachu. Jako budoucí technolog jsem musel absolvovat, spolu s šesti techniky odboru řízení jakosti, studijní stáž u ing. Uhra na Střední škole vakuové elektrotechniky v Rožnově pod Radhoštěm. Po této teoretické přípravě jsme odjeli do výrobního závodu Škoda Plzeň v Bolevci, kde jsme v laboratořích ing. Ungra prakticky aplikovali naše teoretické znalosti. Po této tříměsíční stáži jsme absolvovali zkoušky ve Výzkumném ústavu jaderné energetiky v Řeži u Prahy. Protože nám technologické zařízení měla dodat fy Leybold-Heraues z Kolína nad Rýnem, těšili jsme se na stáž v jejich výrobním závodě. Tam se ale

podívali jenom dva z nás, protože nám nestraníkům nebylo toto souzeno. Zřejmě pro to, že někteří malověrní, by mohli být zlákáni cinkotem západoněmeckých marek. Začátkem osmdesátých let se už výroba v nových halách rozjela natolik, že už nebylo nutno zdokonalovat technologii zkoušení těsnosti a proto jsem přešel na středisko výroby a montáže vnitřní vestavby parogenerátorů, kde jsem v polovině osmdesátých let už zastával funkci zástupce vedoucího střediska. V této době to byla pro nestraníka konečná v kariérním postupu a nemohlo ji zvrátit ani studium na vysoké škole. I přes to jsem byl začátkem roku 1988 vybrán do skupiny odborníků, kteří se měli zúčastnit studijní stáže ve výrobním závodě jaderných komponentů v Podolsku u Moskvy. V té době byl již u moci Michail Gorbačov, který svou „perestrojkou“ otevřel Sovětský svaz světu a my jsme také měli být jejím důkazem. Ještě před pár lety by bylo naprosto nemožné, aby se nějaký cizinec vůbec k tomuto objektu přiblížil. My jako první jsme měli možnost si jej prohlédnout zevnitř. Po důkladném prostudování sovětské dokumentace o parogenerátorech typu VVER 1000 jsme byli připraveni ke konzultacím se sovětskými odborníky o problémech, které by podle našich zkušeností s výrobou parogenerátorů typu

VVER 440, mohly při jednotlivých výrobních etapách nastat. Byli jsme již zvyklí, že výroba každého tělesa trvala dva roky a v jednotlivých fázích výroby jsme měli rozpracováno až dvanáct parogenerátorů. Proto bylo nutné, aby časové harmonogramy na sebe navazovaly tak, aby nedošlo ke křížení jednotlivých výrobních etap, čímž by docházelo k zahlcení daného pracoviště. Byly vypracovány harmonogramy na počty osmihodinových směn, které byly ke každé operaci určeny, a nebylo možno je měnit. Byl to obrovský tlak, jak na samotné pracovníky ve výrobě, tak i na řídicí pracovníky, kteří byli stále pod kuratelou vedení podniku, krajských a celostátních stranických orgánů. Tehdy byla výstavba jaderných elektráren prioritou číslo jedna a vedení stranických orgánů netolerovalo žádné chyby ani u svých soukmenovců, natož u nestraníků. Pro cestu do Sovětského svazu bylo nutno vyřídit zvláštní služební pasy v podniku zahraničního obchodu Škodaexport v Praze. Protože jsem často jezdil do Prahy za svým tchánem, který tam tehdy pracoval, tak bylo rozhodnuto, že vyřízením těchto cestovních dokladů pro celou skupinu pověřím mě. Vybavili mě všemi patřičnými dokumenty a jmény referentů na Škodaexportu, které jsem musel obejít, abych získal potřebná razítka a formuláře. Výhodou bylo, že jsem

na cestu do Prahy mohl použít jedno ze dvou podnikových letadel typu JAK 40. To jsem ještě nevěděl, co se vlastně skrývá pod tímto označením. Jednalo se o sedmnáctimístné turbovrtulové stroje, které měly stojánku na Mošnovském letišti a každý den v osm hodin ráno jeden z nich odlétal do Brna a druhý do Prahy. Zpátky pak obě letadla odlétaly v 16 hodin. Já jsem tušil, že budu mít co dělat, abych zpáteční let stihnul, proto jsem si vyhradil možnost využití vnitrostátní linky ČSA. Toho dne jsem ráno v sedm hodin nastoupil do podnikového minibusu na Mírovém náměstí ve Vítkovicích a odjel spolu s dalšími pasažéry na Mošnovské letiště. Do Prahy nás letělo jenom deset a odbavovací ceremonie byla velice krátká. Při vstupu do letadla jsme každý dostali kyselý bonbón, aby nám údajně nezáležalo v uších. Kabina pilotů byla velice malá a od pasažérů je odděloval jen shrnovací paraván, přes který bylo slyšet každé slovo posádky, kterou tvořili dva piloti a letuška. Já jsem se posadil k okénku nad křídlem, což nebylo to nejvhodnější řešení, protože jsem měl výhled na jeden z motorů. Jakmile piloti dostali pokyn nahodit motory, tak jako první jsem uviděl oblak černého dýmu z výfukového potrubí a potom ucítil obrovské vibrace spojené s řevem, který motory vydávaly. Najednou se řev a vibrace vystupňovaly

a stroj se začal celý třást, jako by mu byla zima. Piloti uvolnili brzdy a letadlo se začalo pomalu posunovat po ranveji, která ústila u rozjezdové dráhy. Obrovský hluk a vibrace ustaly, až když stroj stál na rozjezdové dráze a čekal na pokyn z řídicí věže. Ten přišel vzápětí, neboť motory šly do vysokých otáček a letadlo začalo opět vibrovat, jako by bylo přivázáno na neviditelném laně. Najednou piloti uvolnili brzdy a stroj se začal rychle rozjíždět po dráze. S očima přilepenýma na křídlo s motorem jsem si začal uvědomovat, že v názvu typu letadla je skryta otázka „JAK“? Celkem v pohodě jsme vystoupali do předepsané výšky a letadlo se poněkud zklidnilo. Až nad Vysočinou jsme pociťovali rozmary počasí, které vlivem silného větru si s letadlem pohrávalo. Nahoru, dolů a zase do stran, jako na horské dráze. Po pětapadesáti minutách této jízdy jsme konečně přistáli na Ruzyňském letišti v Praze. Letištním autobusem jsem se dostal na nábřeží u Vltavy ke kancelářím ČSA. Odtamtud jsem už šel pěšky na Václavské náměstí, kde stála mohutná budova Škodaexportu. Tam jsem se poprvé setkal s rozdílným pracovním nasazením v Ostravě a Praze. Už vůbec nalézt příslušného referenta byla taková hra na schovávanou, protože mobilní telefony ještě u nás nebyly. Někteří z nich připomínali sněžného muže.