



PETR LAPÁČEK

100 LET ELEKTRIZACE TRATÍ V ČESKOSLOVENSKU



Sto let elektrizace tratí v Československu

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Petr Lapáček
Sto let elektrizace tratí v Československu
Copyright © Albatros Media a. s., 2024

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



Sto let elektrizace tratí v Československu

Elektrizace
z pohledu projektanta a zhotovitele

Petr Lapáček

Obsah

Úvod	7	Zahájení elektrického provozu z Prahy do České Třebové	62
Co předcházelo elektrizaci hlavních tratí ...	7	Výstavba prvních elektrizovaných tratí v severních Čechách	65
Jak to všechno začalo	7	Elektrizace úseku (Kolín) – Nymburk – Ústí nad Labem	65
Místní dráha Tábor–Bechyně	8	Elektrizace Ústí nad Labem – Děčín	70
Trať Rybník–Lipno	11	Pokračování elektrizace do Mostu a Chomutova	73
Elektrizace tratí ČSD po vzniku ČSR do roku 1938	15	Pokračování elektrizace trakční soustavou 3 kV ss	76
Plán elektrizace tratě Plzeň–Praha napětím 1,5 kV ss ..	15	Přestavba uzlu Česká Třebová	76
Měničrna „Křenovka“	22	Elektrizace trati Česká Třebová – Valašské Meziříčí ..	77
Elektrický provoz na pražských spojkách	25	Dokončení elektrizace I. hlavního tahu	79
Trakční vozidla na pražských spojkách	30	Železniční zkušební okruh u Velimi	83
Posunovací elektrické akumulátorové lokomotivy ...	30	Objízdné trasy a napojení elektrárny Opatovice nad Labem	85
Posunovací elektrická lokomotiva řady E 225.001	32	Sestavy trakčního vedení na prvních elektrizovaných tratích	87
Rychlíková a osobní lokomotiva řady E 466.0 (E 467.0)	32	Sestava „10“	87
Lehká nákladní elektrická lokomotiva řady E 424.0 ...	34	Sestava „20“	87
Lokomotiva řady E 436.0 pro nákladní vlaky a řady E 466.1 pro osobní vlaky	36	Sestava „30“	88
Osobní elektrická lokomotiva řady E 465.0	37	Sestava „40“	88
Lehká nákladní a posunovací elektrická lokomotiva řady E 424.1	38	Staniční sestavy	89
Lehká posunovací elektrická lokomotiva řady E 423.0	38	Podpěry trakčního vedení	92
Lokomotivy E 666.0	38	Měničrny na prvních stavbách elektrizace ..	93
Provoz a údržba lokomotiv	39	Usměrňovače	93
Léta 1938–1945	40	Provedení prvních měření	94
Řešení dopravní situace ČSR	40	Měničrna typu MR 57	95
Elektrizace v období německé okupace	40	Měničrna typu MR 59	96
Elektrizace na Slovensku	40	Pojízdné měničrny	98
Poválečný provoz v pražském uzlu	41	Další vývoj měření	99
Doplnění sítě 1,5 kV ss a přepnutí na 3 kV ss	41	Křemíkové usměrňovače	99
Provozní zkoušky elektrické lokomotivy E 499.001 ...	46	Měničrny s křemíkovými usměrňovači	101
Provoz lokomotiv E 499.0 na pražských spojkách	48	Stejnoseměrné elektrické lokomotivy I. generace	102
Rozvoj elektrizace tratí po druhé světové válce do konce padesátých let	49	Lokomotiva E 499.0 typu 12E	102
Rozhodnutí o elektrizaci trakční soustavou 3 kV ss ...	49	Lokomotivy E 499.1 typu 30E	104
Osobnosti z počátků elektrizace	50	Lokomotiva E 469.1 typu 43E	105
Začátky projektování elektrizace železnic z pohledu projektanta Jiřího Bartáka	52	Lokomotiva E 669.1 typu 31E	105
Elektrizace úseku Žilina – Spišská Nová Ves	54	Lokomotivy E 669.2,3	107
Zahájení prací	54	Lokomotivy E 469.2,3	108
Provozní zkoušky lokomotivy E 499.001 v úseku Žilina–Vrútky	55	Lokomotivy E 479.0	109
Zahájení zkušebního provozu v roce 1955 a pravidelného r. 1956	56	Nástup střídavé trakce 25 kV, 50 Hz	109
Elektrizace úseku Česká Třebová – Praha 58	58	Vládní usnesení	109
Projektová příprava	58	Zkušební provoz 25 kV, 50 Hz	110
Související stavby	60	Elektrizace trati Kolín – Havlíčkův Brod – Brno – Břeclav	112
		Styková stanice Kutná Hora	115
		Elektrizace 25 kV, 50 Hz na Slovensku	115

Trat' Plzeň–Cheb	116	Vývoj dvouprúdových elektrických	
Další tratě elektrizované střídavým systémem	118	lokomotiv II. generace	147
Trakční transformovny	118	Lokomotiva ES 499.0	147
		Lokomotiva ES 499.1	148
Sestavy trakčního vedení na tratích		Elektrizace tratí se stykem	
elektrizovaných střídavým systémem . .	121	soustav 3 kV ss a 25 kV, 50 Hz	150
Sestava „S 10“	121	Přerov–Břeclav	150
Sestava „S 20“, sestava „C“ a „Cb“	121	Benešov u Prahy – Tábor – Veselí nad Lužnicí	151
Sestava „S“	122	Beroun–Plzeň.	151
Střídavé elektrické lokomotivy první		Elektrizace tratí v České republice	152
generace.	123	Brno–Olomouc a Brno–Přerov	152
Vývoj a provozní zkoušky	123	Plzeň–Valcha – Klatovy	153
Lokomotiva S 489.0.	125	České Budějovice – Horní Dvořiště – Summerau ...	154
Lokomotivy S 499.0 a S 499.1	125	Rybník–Lipno	154
S 499.02.	126	Kadaň – Karlovy Vary	155
Elektrizace tratí zaústěných		Letohrad–Lichkov.	156
do pražského uzlu	126	České Budějovice – České Velenice – Gmünd	157
Praha – Benešov u Prahy	127	Ostrava–Svinov – Opava východ.	157
Praha–Beroun	128	Elektrizace trati Lysá nad Labem – Milovice.	157
Praha – Lysá nad Labem.	131	Šumperk–Kouty	157
Sestava „J“	133	Olomouc–Šumperk.	158
Železniční stanice Praha hlavní nádraží. .	134	Brno – Zastávka u Brna	159
Rekonstrukce trakčního vedení ve stanici		Elektrizace soustavou 15 kV, 16 2/3 Hz	
Praha hlavní nádraží	134	na síti SŽDC	159
Dostavba III. vinohradského tunelu v Praze	139	Modernizace tranzitních koridorů	160
Modernizace východní části žst. Praha hlavní nádraží	139	I. tranzitní koridor.	161
Mosty přes Seifertovu ulici a Nové spojení	139	II. tranzitní koridor.	162
		III. tranzitní koridor	162
		IV. tranzitní koridor	163
Další rozvoj elektrizace		Konverze systému 3 kV ss	
systémem 3 kV ss	141	na 25 kV, 50 Hz	164
První ropná krize	141	Dvě trakční soustavy na železniční síti ČSD	164
Širokorozchodná trať (ŠRT) a její elektrizace	141	Proč se rozhodlo o konverzi na 25 kV, 50 Hz	164
Ústí nad Labem – Vraňany.	142		
Vraňany–Praha	143	Závěr.	166
Ústí nad Labem – Děčín – státní hranice.	144	Vzpomínka projektanta Ing. Pavla Haušilda.	166
Ústí nad Orlicí – Letohrad	145	Několik slov autora závěrem	167
Postup elektrizace		Seznam zkratk:	168
systémem 25 kV, 50 Hz.	145	Literatura	168
Břeclav–Hrušky	145	Poděkování	168
Cheb – Karlovy Vary	146		

Úvod

V roce 2023 jsme společně s panem Ing. Františkem Palíkem, CSc., vydali knihu *Vzpomínky konstruktéra lokomotiv Škoda*. Kniha se věnuje výrobě elektrických lokomotiv v Československu od poloviny padesátých let minulého století do počátku devadesátých let ve Škodě Plzeň. Již při její prezentaci mě napadlo, že by bylo vhodné ji doplnit publikací o tom, jak probíhala výstavba elektrizace našich tratí, kde právě kvalitní lokomotivy ze Škodovky našly široké uplatnění.

Při studiu archivních materiálů mě zaujal rok 1924, kdy bylo rozhodnuto zahájit přípravu elektrizace tratí u předválečných ČSD, a od tohoto počínu uplyne letos sto let. Další významné výročí se váže již k poválečné éře elektrizace, a to k roku 1954, kdy po počátečních potížích při realizaci staveb byl založen podnik Elektrizace železnic Praha, jenž právě letos slaví 70 let své existence. Necelý rok předtím byl založen Státní ústav dopravního projektování (SÚDOP), na kterém byl

od jeho začátku odbor, později středisko, elektrické trakce a elektrotechniky. Já jsem nastoupil na SUDOP v roce 1976 na jiné středisko, ale měl jsem tu čest spolupracovat s kolegy, kteří byli u začátků elektrizace. Právě ze vzpomínek pana Jiřího Bartáka, pana Ing. Jana Petru a pana Ing. Josefa Beneše jsem mimo jiné čerpal při psaní knihy.

Život každému projektu vdechne až úspěšná realizace, a proto jsem se obrátil na dlouholeté kolegy z firmy Elektrizace železnic Praha a technický ředitel pan Ing. Richard Lužný mi poskytl cenné, především fotografické, archivní materiály. S firmou EŽ Praha dlouhodobě spolupracoval pan Ing. Vladimír Výkruta, z jehož vzpomínek jsem také čerpal.

Nakonec patří moje poděkování panu Martinu Boháčovi z firmy ČD Cargo, který mi poskytl své vysoce odborné a historicky věrně zpracované pojednání „Sedmdesát let od prvních jízd lokomotivy E 499.0“, ze kterého jsem rovněž čerpal.

Co předcházelo elektrizaci hlavních tratí

Jak to všechno začalo

Devatenácté století je někdy nazýváno „stoletím páry“. V průmyslové výrobě a dopravě vládl parní stroj. První parostrojní železnice se začaly budovat v první polovině tohoto století a jejich rozmach nastal v jeho druhé polovině. Ale ve stínu kouře a páry se rodila nová konkurence. První použitelnou elektrickou lokomotivu na evropském kontinentě sestrojil Werner von Siemens, který reagoval na poptávku ředitelství hnědouhelného revíru Senftenberg v Prusku. V roce 1879 u příležitosti živnostenské výstavy v Berlíně předvádí svoji lokomotivu, která vážila jednu tunu, měla výkon 2,2 kW a jezdila na důlním rozchodu 490 mm. Napájení bylo zajištěno třetí střední kolejnicí. Stroj utáhl tři vozíky s 18 cestujícími. Během čtyř měsíců výstavy souprava svezla 86 tisíc návštěvníků a na místo původního určení se dostala až po skončení výstavy.

František Křížík, průkopník elektrické trakce

V českých zemích byl průkopníkem elektrické trakce v dopravě inženýr František Křížík. K železnici měl

opravdu blízko, protože již během studia pracoval v továrně, která se zabývala výrobou telegrafních a zabezpečovacích zařízení. Jeho prvním uznávaným vynálezem, za který obdržel 1000 zlatých, bylo zdokonalené zabezpečovací zařízení. Po studiích pracoval jako železniční technik a úředník u různých drah, od roku 1873 jako přednosta telegrafního oddělení na trati Plzeň–Chomutov. Další zdokonalení zabezpečovacích zařízení mu vyneslo potřebné prostředky, aby se mohl plně věnovat vynálezům na poli elektrotechniky.

Celosvětově ho proslavila jeho oblouková lampa. Už několik let ovšem připravoval další velký projekt, a to pouliční elektrickou dráhu v Praze. Zakázku na ni ovšem nemohl získat, protože exkluzivní smlouvu na pražskou dopravu měly koňské dráhy. Svoji myšlenku uskutečnil v rámci Jubilejní výstavy v roce 1891. Prováděl osvětlení celé výstavy včetně fontány a současně postavil 800 m dlouhou tramvajovou trať z Letné na výstaviště. V roce 1896 zprovoznil hlavní část tramvajové trati Florenc–Karlín–Libeň–Vysočany, která po svém dokončení měřila 8 km.

V roce 1897 požádal o možnost vyzkoušení elektrického provozu na některé místní dráze. Příslušná ministerstva mu vyhověla a pro zkušební provoz byla určena trať Praha–Dobříš. Provozoval na ní elektrický akumulátorový vůz o výkonu 37 kW, který nejdříve jezdil v úseku Nusle–Modřany a později až do Měchenic.

Jednalo se o první železniční elektrické vozidlo v bývalé monarchii.

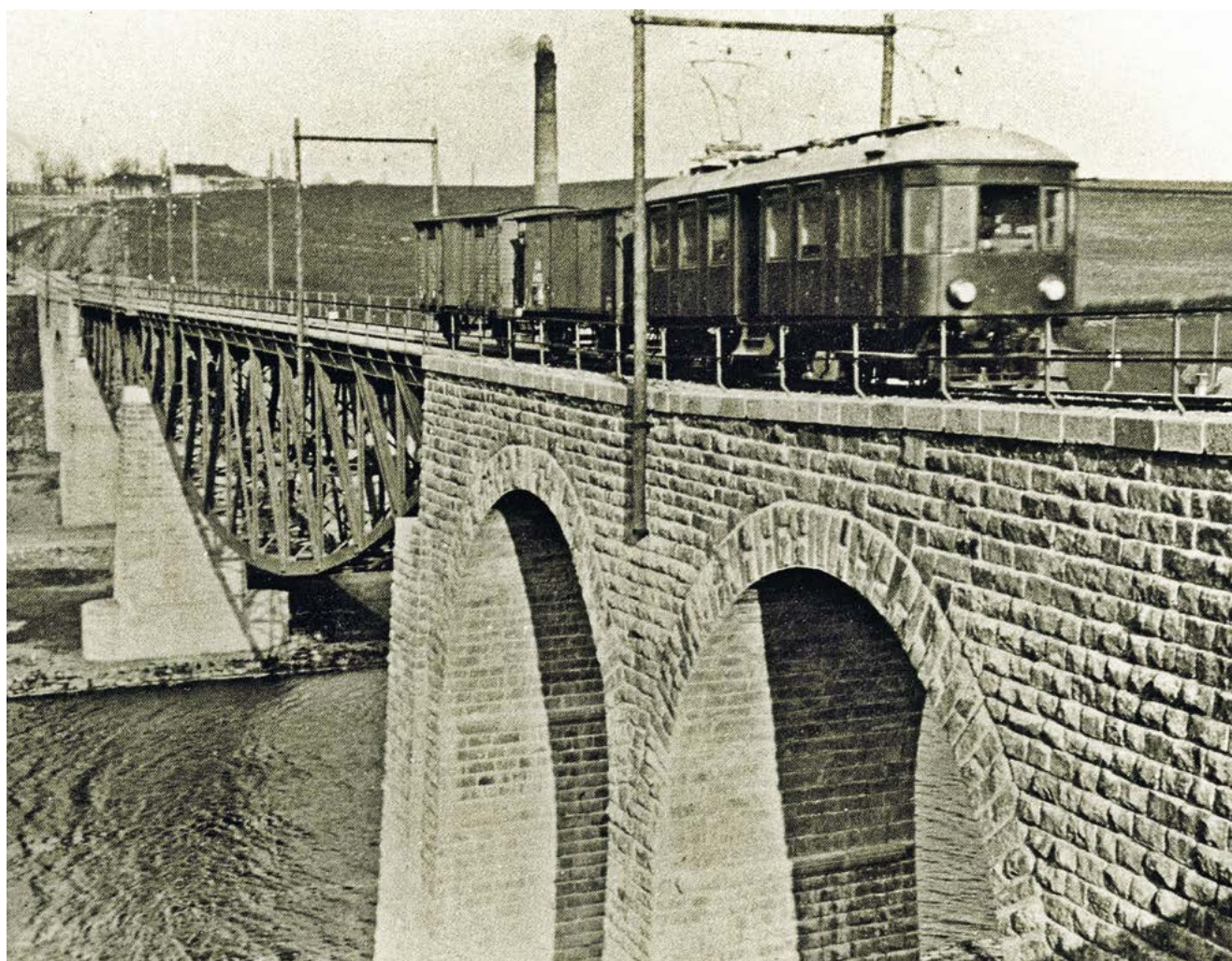
Ve 20. letech minulého století, kdy se připravoval projekt elektrizace pražských tratí, byl už starší pán v ústraní. Ale byl to zřejmě on, kdo pro myšlenku elektrizace získal mnoho následovníků, kteří mohli takto náročný projekt realizovat.

Místní dráha Tábor–Bechyně

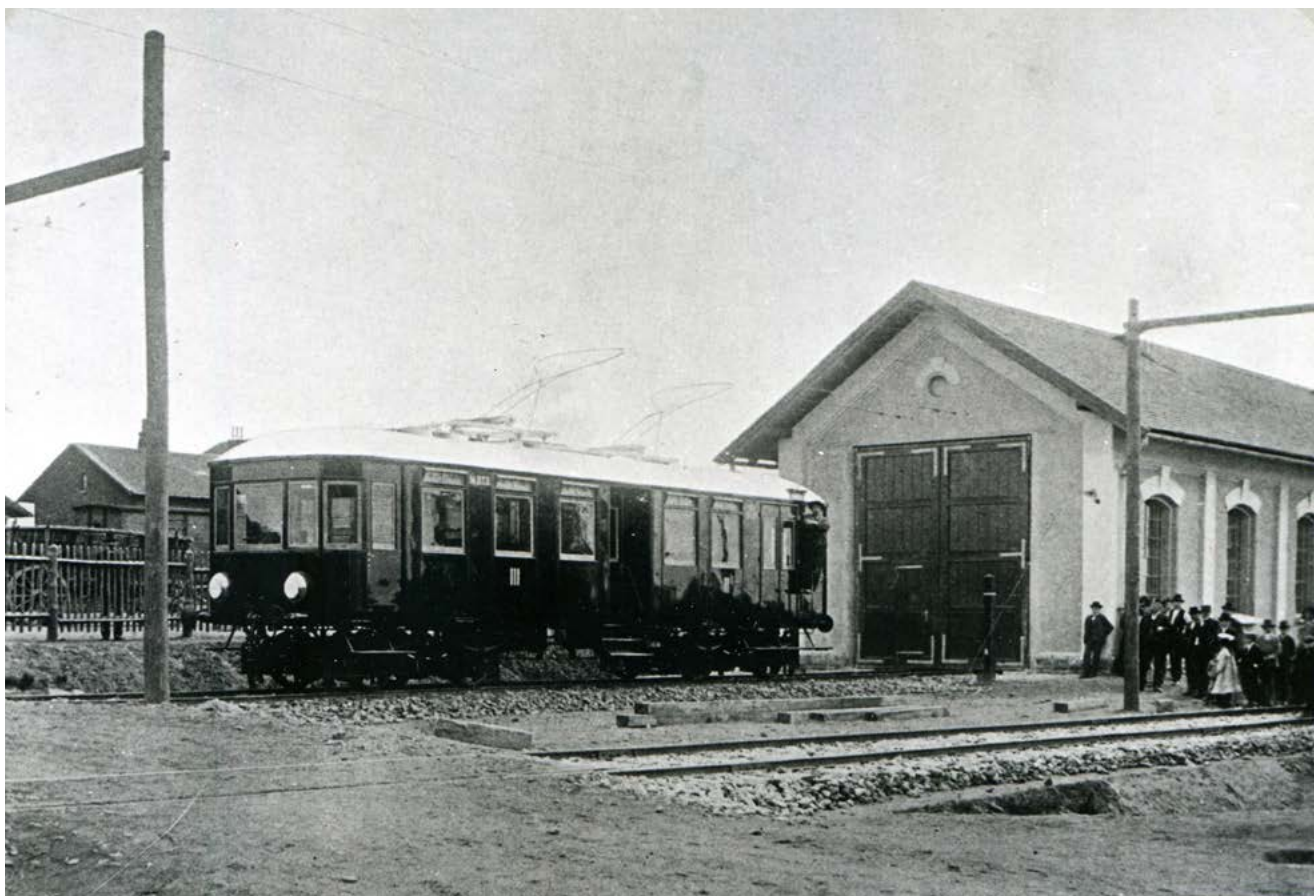
Křížíkovým vrcholným dílem na poli dopravních staveb byla elektrická dráha Tábor–Bechyně. Původní plány železničních odborníků uvažovaly o transversální dráze, která by spojila Vodňany s Kutnou Horou. Později z těchto plánů sešlo a byla udělena pouze koncese na místní dráhu z Tábora do Bechyně. Původní projekt počítal s parostrojním provozem, ale náklady byly stále neúměrně vysoké a koncesionář měl problémy se státní garancí. František Křížík zpracoval nabídku na elektrizaci trati, která zahrnovala i alternativní směrové a výškové vedení trasy, a tím docílil

snížení investičních nákladů. Práce zahájila jeho firma v dubnu 1902 a 1. června 1903 se konala zkušební jízda elektrickým vozem. Trať byla dlouhá 24,2 km a byla elektrizována napětím 2x 700 V pomocí dvou trolejových drátů, třetí zpětný vodič tvořila kolejnice.

Pro tuto dráhu vyrobila firma Křížík ve spolupráci s firmou Ringhoffer (dodala vozovou část) čtyři elektrické vozy. V roce 1903 dva označené 40.001 a 40.002, v roce 1905 třetí 40.003 a nakonec v roce 1908 poslední 40.004. U ČSD dostaly vozy označení M 400.001 až 004.



Původní vůz 40.01 na trati Tábor–Bechyně v roce 1903. Sbírka Martin Harák



*Křižíkův elektrický motorový vůz stojící před původní remízou místní dráhy z Tábora do Bechyně, r. 1903.
Sbírka Jaroslav Wagner*

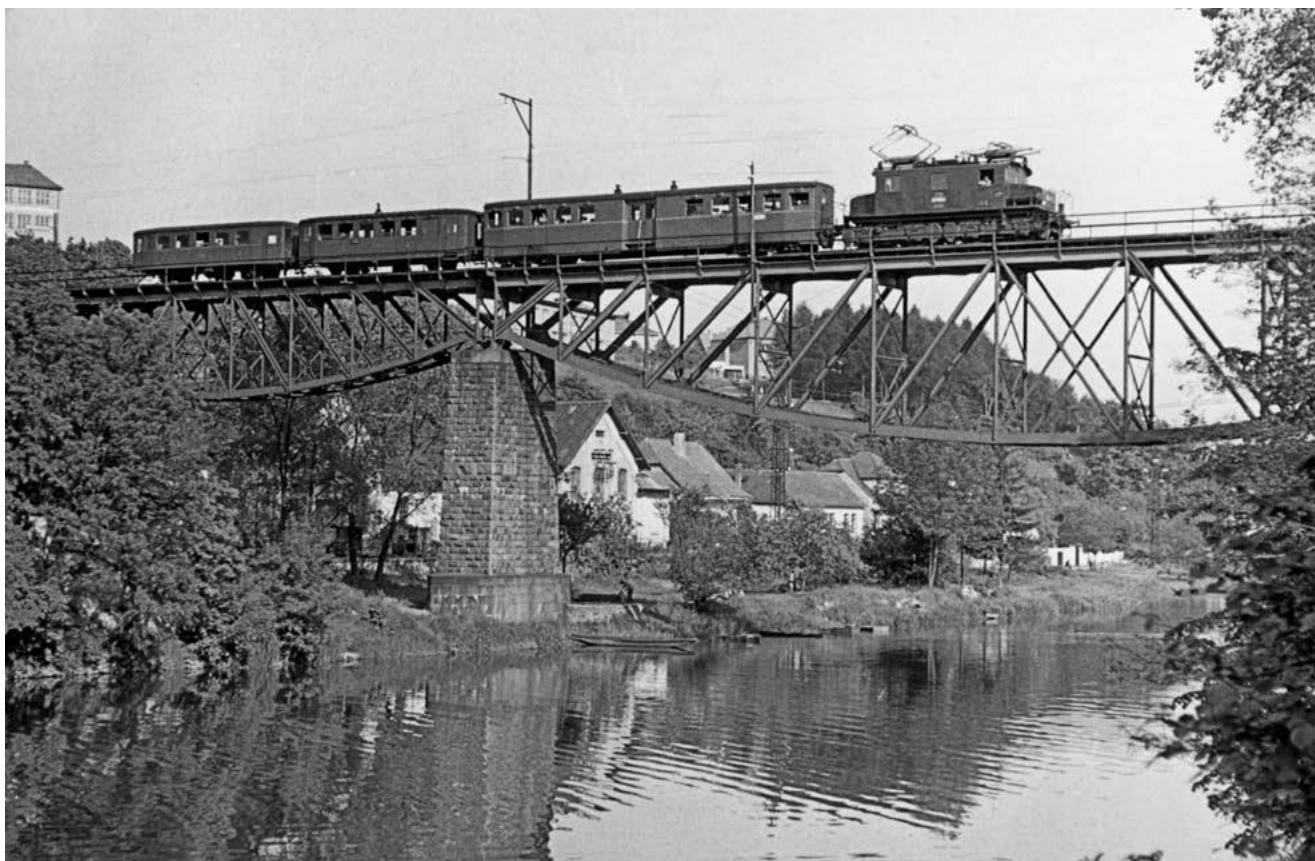
V polovině dvacátých let se začalo uvažovat o rekonstrukci trati na napětí 1500 V ss, které v té době bylo použito v pražském uzlu. Vlastní rekonstrukce byla zahájena až po odprodeji tábořské elektrárny Jihočeským elektrárnám. Proběhla především v roce 1938 a nové trakční vedení bylo dokončeno dne 30. 9. 1938. Na napětí 1500 V byly rekonstruovány pouze tři první vozy, vůz M 400.004 byl po požáru zrušen, elektrickou výstroj dodaly Škodovy závody. Chybějící jeden vůz dodala rovněž Škoda ve spolupráci s Královopolskou v roce 1941 pod označením M 410.001. Motorové vozy nezvládaly zvýšené nároky na nákladní dopravu, a proto sem byly zapůjčovány elektrické lokomotivy z pražského uzlu.

Obrat nastal v roce 1956, kdy byly dodány lokomotivy řady E 422.0, které vycházejí z koncepce elektrických lokomotiv první generace Škoda. Po přepnutí napětí

na pražských spojkách v roce 1962 byly do Tábora předány lokomotivy E 424.001, E 436.002 a E 436.004. Další posilou byla dodávka moderních elektrických lokomotiv E 426.001–003 v roce 1973. V současné době jsou provozuschopnými exponáty NTM v Praze původní motorový vůz M 400.001 a předválečná lokomotiva



Křižíkův elektrický motorový vůz, lokomotivy řady E 436.0 a řady E 423.0 před remízou v Bechyni. Sbírka EŽ Praha



Doprava na bechyňské lokálce se na počátku šedesátých let nesla ve znamení z Prahy předaných elektrických lokomotiv E 436.0. Dorazily sem postupně stroje provozních čísel 01, 02 a 04. Původní nákladní lokomotivy na zdejší sklonově náročné trati dopravovaly nákladní, smíšené, ale také čistě osobní vlaky, tak jako v tomto případě, kdy veze vlak složený z vozu Calm a dvou přípojných Blm za motorové vozy a překonává most v Táboře. Foto Václav Bareš. Sbírka Jaroslav Wagner



Zřejmě stejný osobní vlak jako na předchozím snímku ve stanici Tábor. V čele stanula nejdéle sloužící lokomotiva E 436.004, která jako jediná následně neodešla do Českých Budějovic pro trať na Lipno. Díky tomu, že vydržela v aktivní službě až do 27. prosince 1972, byla jako cenný historický stroj předána NTM a existuje tak dodnes. Foto Václav Bareš. Sbírka Jaroslav Wagner

E 436.004. Lokomotiva E 424.001 se vrátila do plzeňské Škodovky a zde byla vystavena nejdříve jako pomník a později v Techmanii. Trať Tábor–Bechyně je

dnes jedinou tratí na síti Správy železnic provozovanou s napětím 1500 V ss.

Trať Rybník–Lipno

František Křížík se ucházel i o realizaci další elektrické dráhy v jižních Čechách. Jednalo o trať Rybník – Lipno, ale elektrizaci napětím 1200 V ss provedla nakonec firma Siemens-Schuckert. Trať byla po dvou letech stavby slavnostně otevřena 17. 12. 1911, jako poslední dostavěná místní dráha v českých zemích. Firma Ringhoffer v Praze vyrobila tři elektrické motorové vozy s výzbrojí firmy Siemens-Schuckert (která také dodala veškeré elektrické zařízení dráhy). Po převzetí provozu ČSD byly vozy označeny M 201.001–003. V roce 1924 byl dodatečně vyroben čtvrtý vůz M

201.004 s výkonnější elektrickou výzbrojí. Jedinou lokomotivou dráhy byl stroj 1083.01 (nově E 200.001), dodaný taktéž konsorciem Ringhoffer–Siemens roku 1912. V této podobě přečkala místní dráha i druhou světovou válku, kdy po Mnichovu připadla pod ředitelství DR v Linci.



Původní trakční vedení na trati Rybník–Lipno. Archiv EŽ Praha



Náhrada původního trakčního vedení na trati Rybník–Lipno v roce 1952 v souvislosti s výstavbou vodní nádrže Lipno. Archiv EŽ Praha



Při rekonstrukci vedení v roce 1952 byl použit předválečný motorový vůz M 232.206, na snímku v úseku Rybník–Jenín. Archiv EŽ Praha

Velkou změnou prošla trať při budování lipenské vodní nádrže. Kromě stavebních úprav se změnilo napájecí napětí na 1500 V ss, původní trakční vedení na dřevěných sloupech bylo nahrazeno řetězovkovým na kovových podpěrách. V nákladní dopravě vypomáhaly původní pražské lokomotivy, zde se jednalo o především o stroje E 423.001 a 002. Původní motorové vozy dosloužily a pro posílení osobní dopravy sloužily dva nové čtyřnápravové elektrické vozy M 411.001 a 002, které vznikly rekonstrukcí kořistních motorových vozů. Rovněž na tuto dráhu byly dodány lokomotivy řady E 422.0 a později E 426.0. Stejnosměrný provoz byl ukončen v roce 2003.



Nové trakční vedení 1,5 kV ss v úseku Rybník–Jenín. Archiv EŽ Praha



V koncové stanici Lipno byl 28. srpna 1970 zachycen elektrický motorový vůz EM 411.001. Ten vznikl rekonstrukcí původního motorového vozu M 150.005, což byl původem německý kořistní motorový vůz VT 137.147 DRG z roku 1936. Již v roce 1948 byl administrativně zrušen a teprve v roce 1954 byl, s ještě jedním odlišným vozem, v plzeňské Škodovce přestavěn na elektrický vůz. Zrušen byl až v prosinci 1973. Foto Václav Bareš. Sbírka Jaroslav Wagner



Lokomotiva E 422.002 v železniční stanici Rybník dne 9. 9. 1976, v té době nebyla trať České Budějovice – Horní Dvořiště ještě elektrizována a některé vlaky jezdily v parní trakci. Foto Miroslav Šecl



Lokomotiva E 426.0004 ve stanici Lipno nad Vltavou, 1. 3. 1982. Foto Petr Ovsenák

Elektrizace tratí ČSD po vzniku ČSR do roku 1938

Plán elektrizace tratě Plzeň–Praha napětím 1,5 kV ss

Počátkem 20. let byl založen na Ministerstvu železnic ČSR department VI/E. Tento útvar, pojmenovaný „Studijní kancelář pro elektrizaci“, měl pod vedením ministerského rady Ing. A. Balcara za úkol připravit zásadní rozhodnutí o elektrizaci tratí ČSD. Normalizační komplex řídil Dr. Ing. J. Bílek a funkci přednosty odboru elektrotechniky zastával Ing. E. Kabeš.

Pro elektrizaci pražských nádraží a předměstské dopravy do okruhu cca 50 km od Prahy bylo oddělením

VI/E tehdejšího ministerstva dopravy vypracováno několik projektů. Kromě pražských nádraží navrhovaly první projekty i elektrizaci tratí Praha–Plzeň, Praha–Benešov u Prahy, Praha–Kralupy a Praha–Kolín. Projekty byly zpracovány pro stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 1,5 kV ss i pro soustavu 15 kV, 16 a $\frac{2}{3}$ Hz.

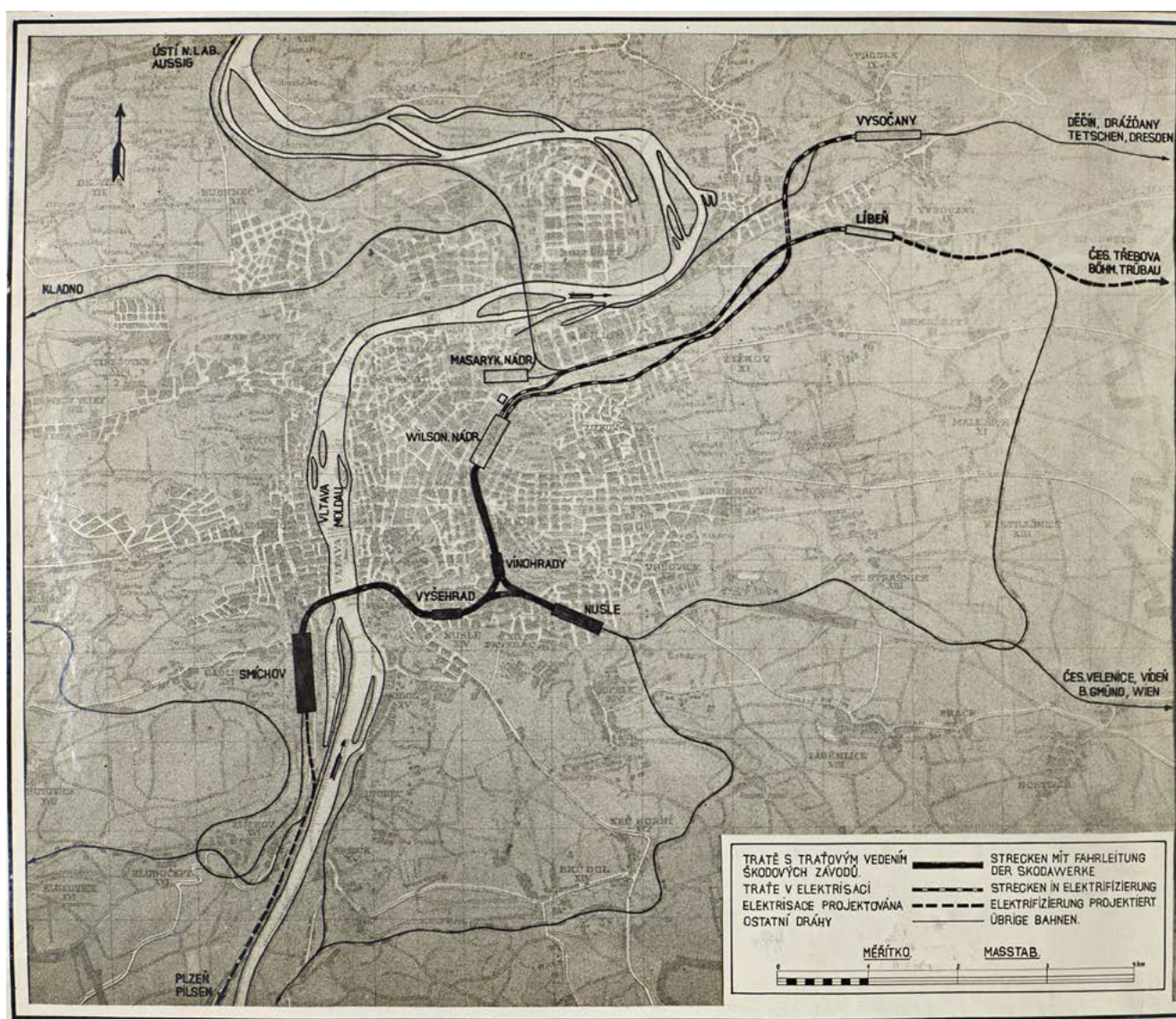
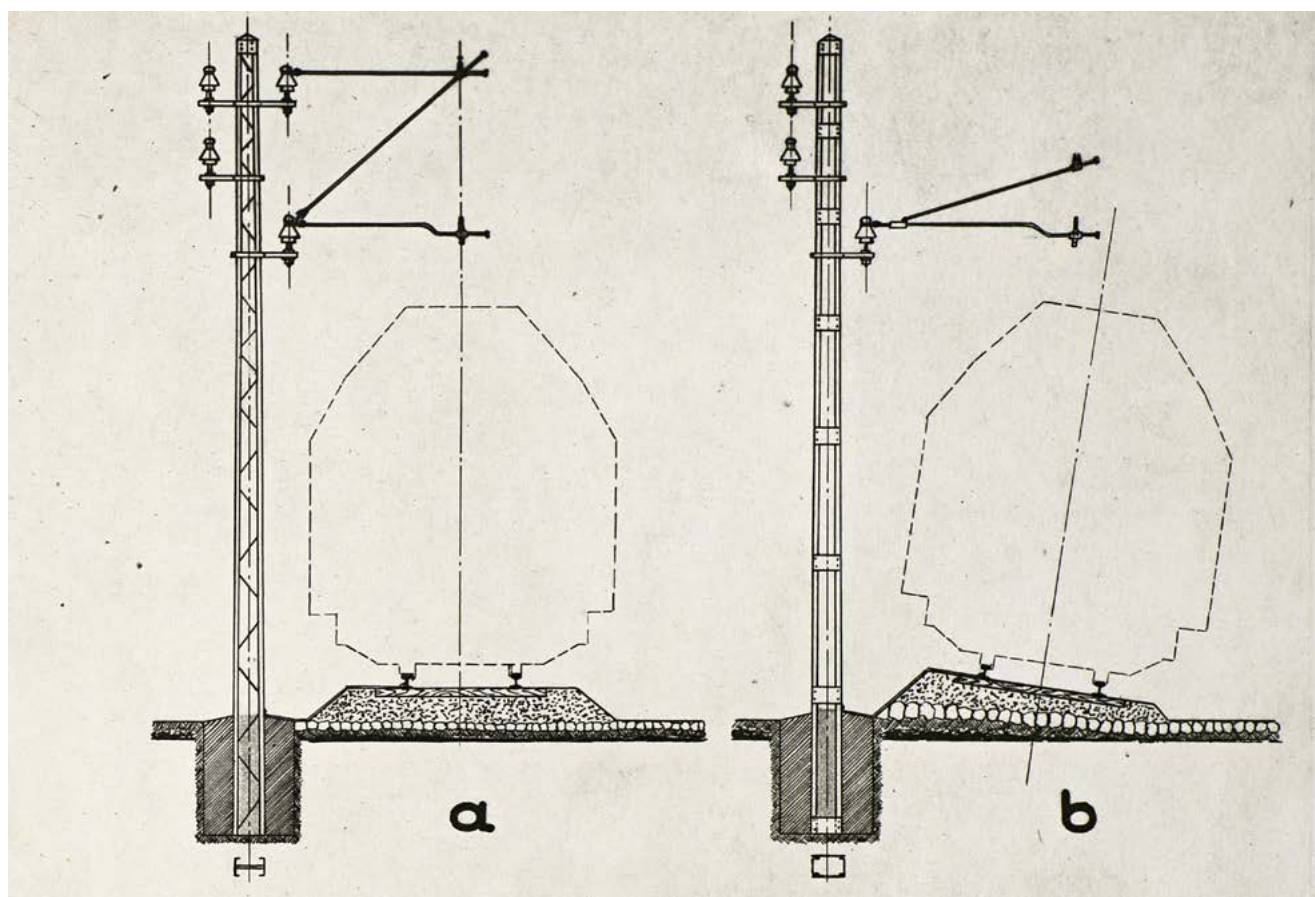
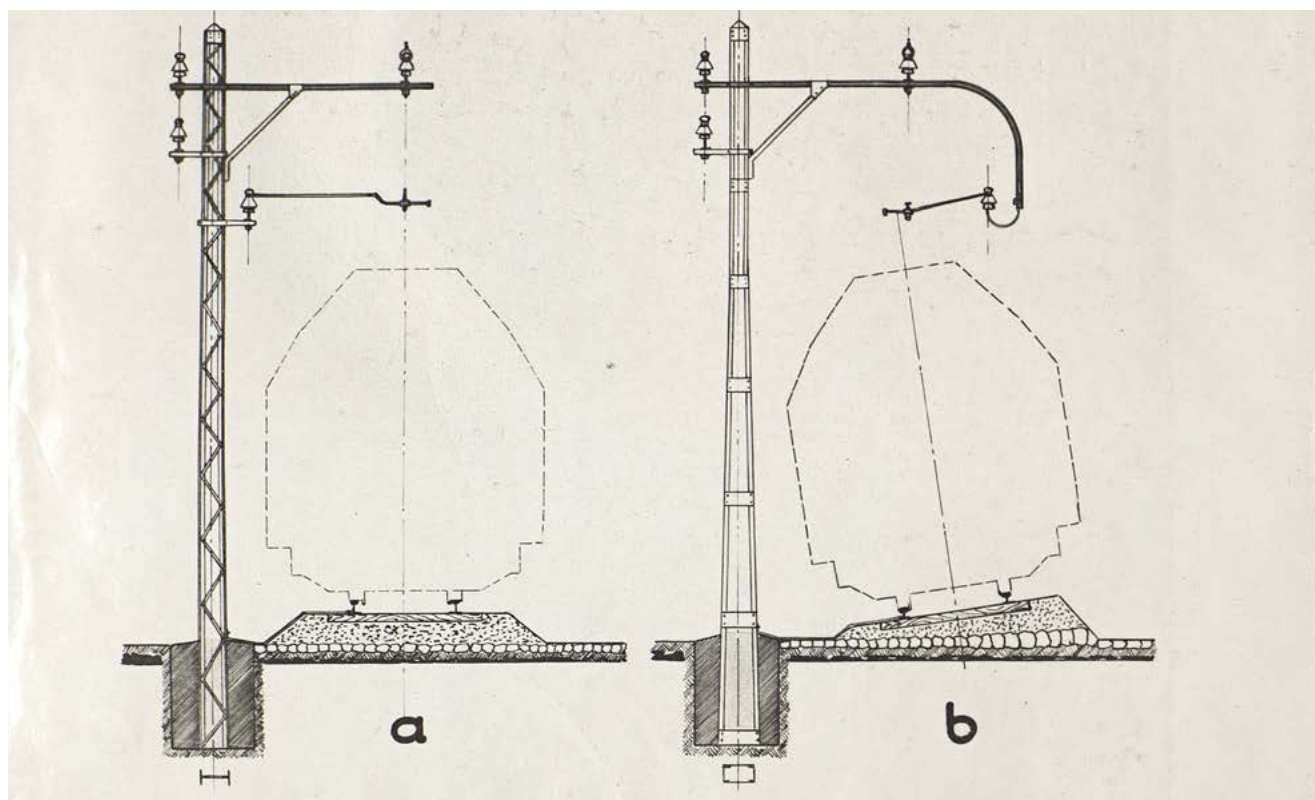


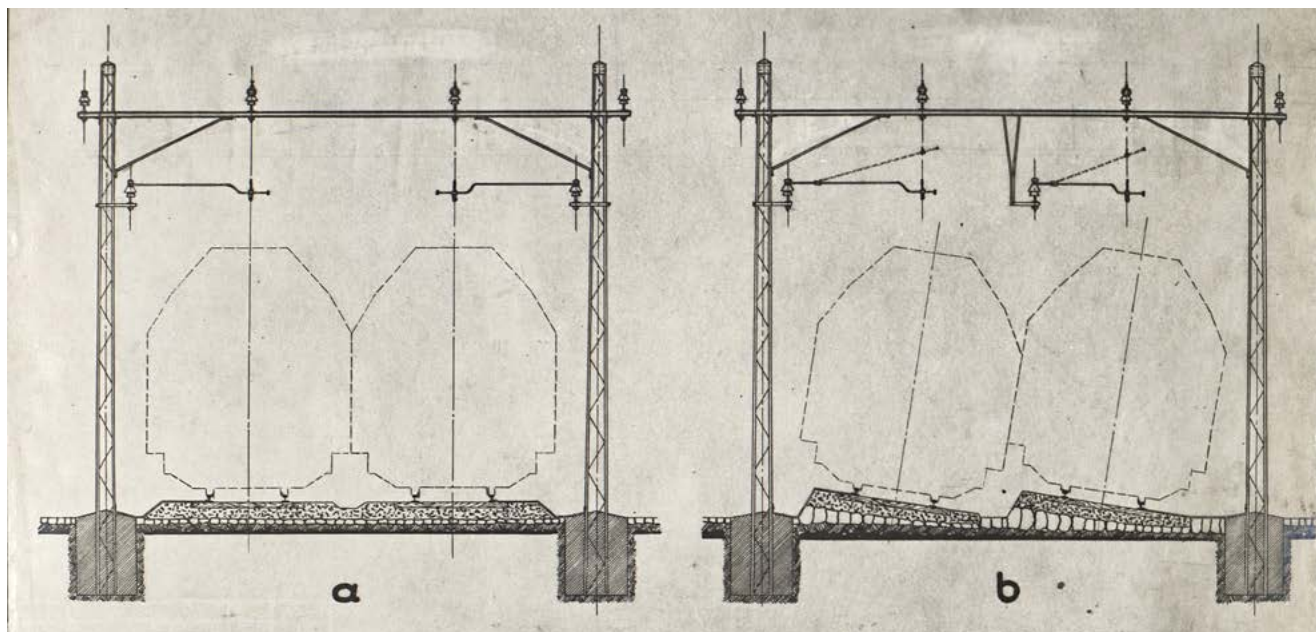
Schéma elektrizovaných tratí v pražském uzlu, silně vyznačené tratě dodávka Škodových závodů, návrh ze dne 27. 3. 1926. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



Charakteristické příčné řezy na jednokolejné trati s vyloženými závěsy, návrh Škodových závodů ze dne 27. 3. 1926. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



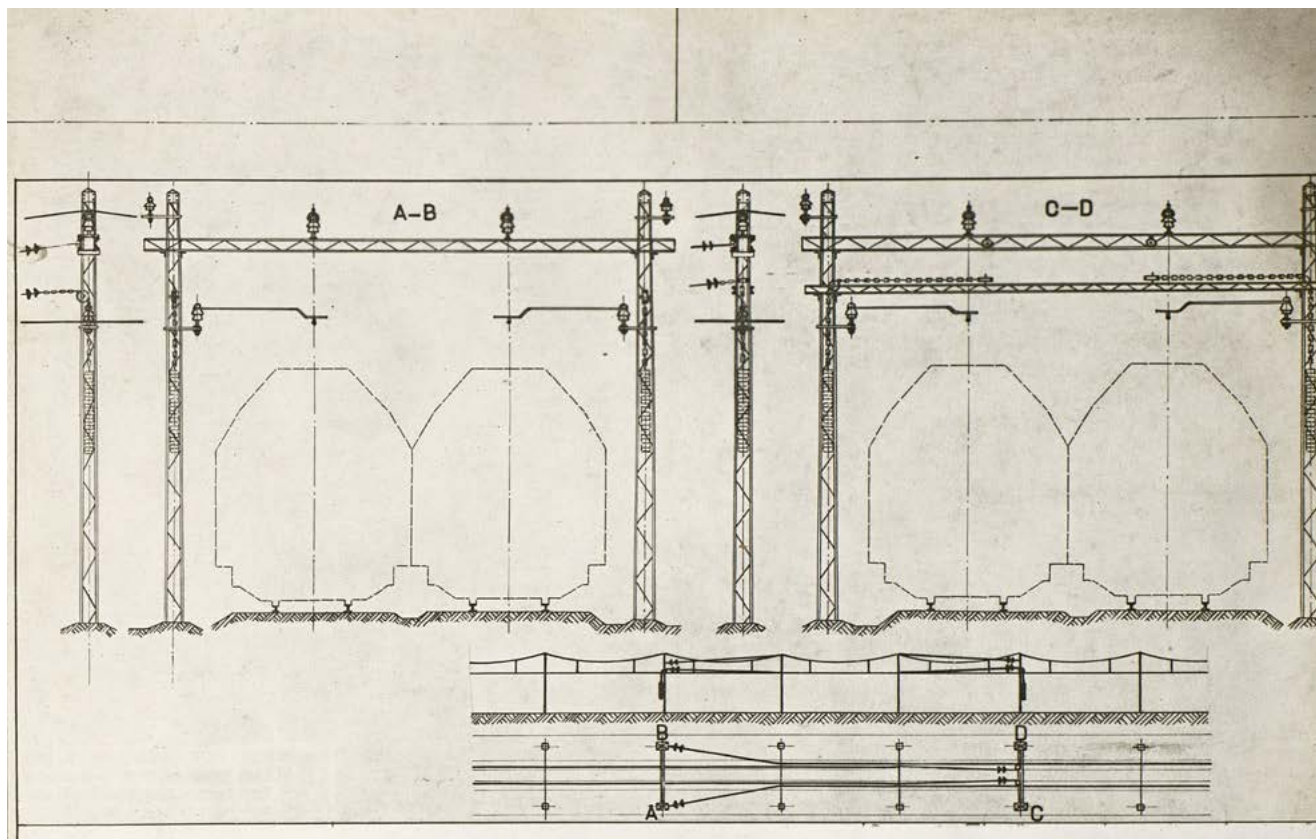
Charakteristické příčné řezy na jednokolejné trati s násobným závěsem, návrh Škodových závodů ze dne 27. 3. 1926. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



Charakteristické příčné řezy na dvoukolejně trati, návrh Škodových závodů ze dne 27. 3. 1926. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda

V historických materiálech se nedočteme, proč byla zvolena napájecí soustava 1,5 kV ss. Okolní státy Německo a Rakousko používaly napětí 15 kV, 16 a $\frac{2}{3}$ Hz. Pravděpodobně to kromě technických důvodů bylo i kvůli orientaci naší republiky na Francii, kde tato soustava byla rozšířená.

Již 10. května 1924 byl ministerskou radou a sekčním šéfem Ing. Emilem Kabešem schválen plán na elektrizaci tratě Plzeň–Praha napětím 1,5 kV ss. V první etapě, která byla zahájena v roce 1925, měly být z ekologických důvodů elektrizovány tratě mezi pražskými



Charakteristické příčné řezy na dvoukolejně trati s výměnným polem včetně schématu kompenzace vedení, návrh Škodových závodů ze dne 27. 3. 1926, Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda

nádražími. Hlavním důvodem pro elektrizaci pražského uzlu bylo odstranění kouře, zejména z vinohradského tunelu a z haly hlavního nádraží. Nakonec bylo realizováno necelých 30 km tratí v uzlu Praha (65 km rozvinuté délky trakčního vedení). První etapu zahájil dne 12. 8. 1926 slavnostním výkopem pro základy trakčního stožáru sám František Křižík.



Vztyčování příhradového stožáru pomocí vrátku na trati v Praze dne 25. 4. 1927. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda

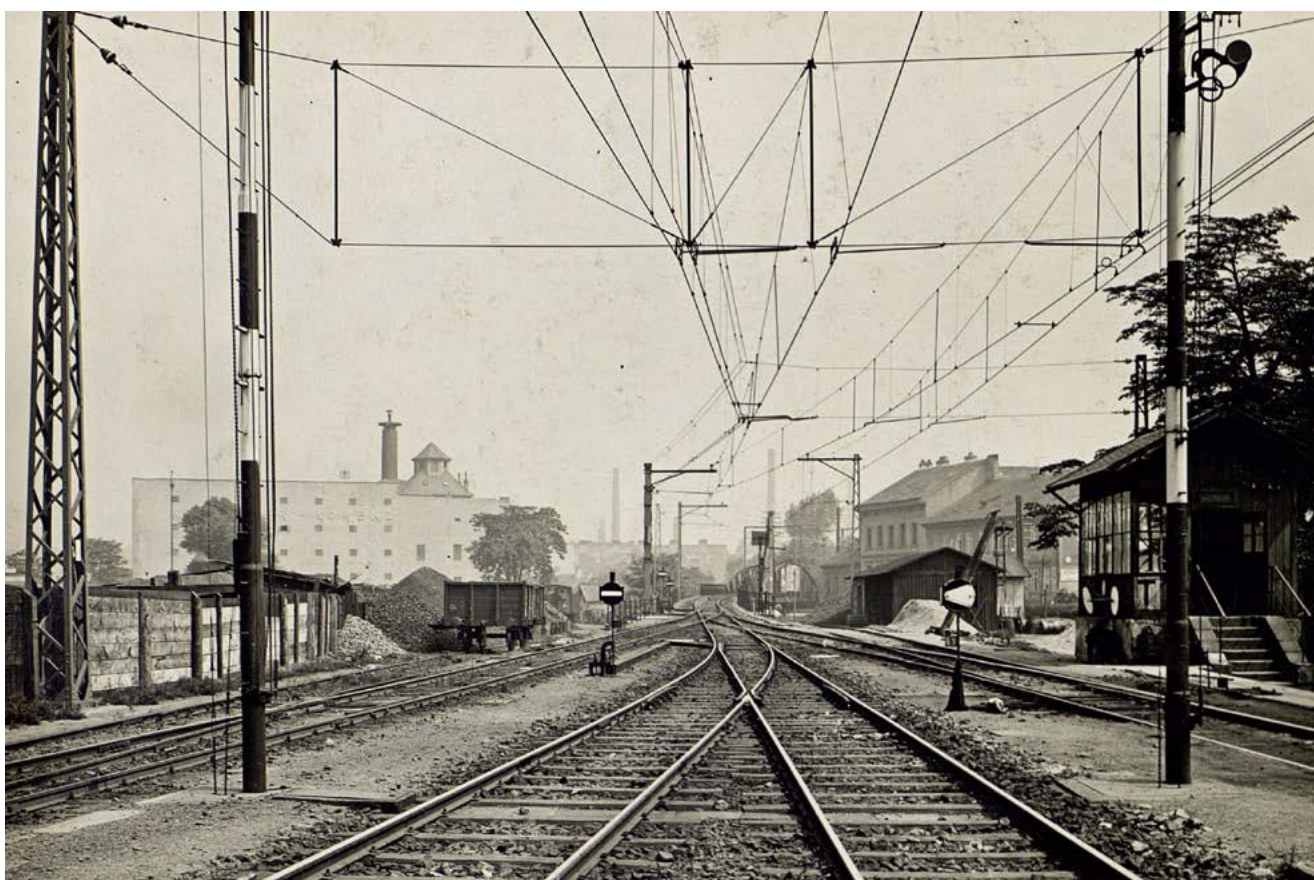
Tažení trolejového vedení ve stanici Vršovice-Nusle. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



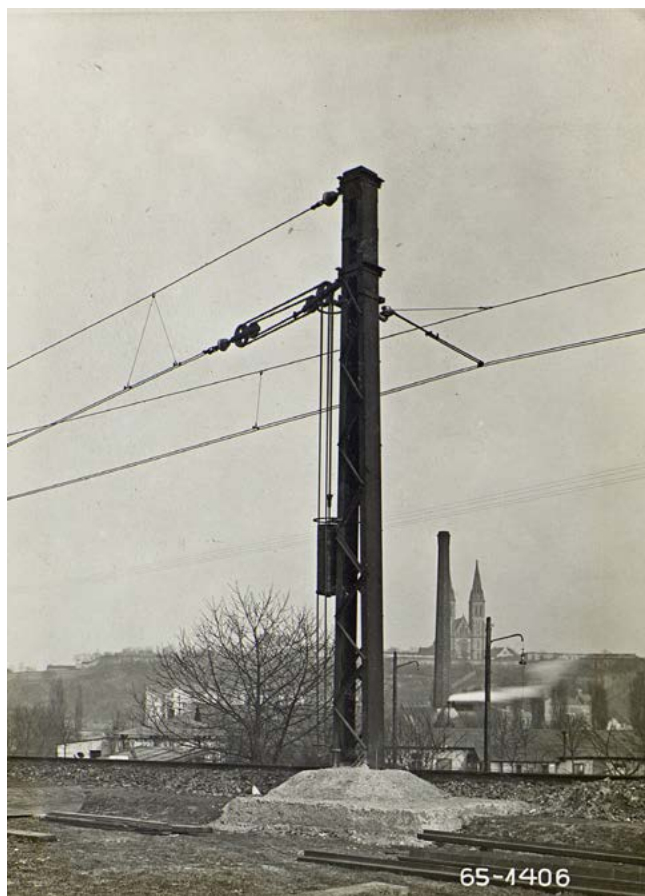
Demontáž příhradového stožáru se zlomeným základem pomocí kolejového jeřábu, Praha 1927. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



Trakční vedení ve stanici Praha-Smíchov. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



Trakční vedení ve stanici Praha-Smíchov – společné nádraží, v pozadí most přes Nádražní ulici. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



Trakční vedení ve stanici Praha-Smíchov, v pozadí Vyšehrad. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



Trakční vedení ve stanici Praha-Vyšehrad, na stožáru reklamní tabule Škodových závodů. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



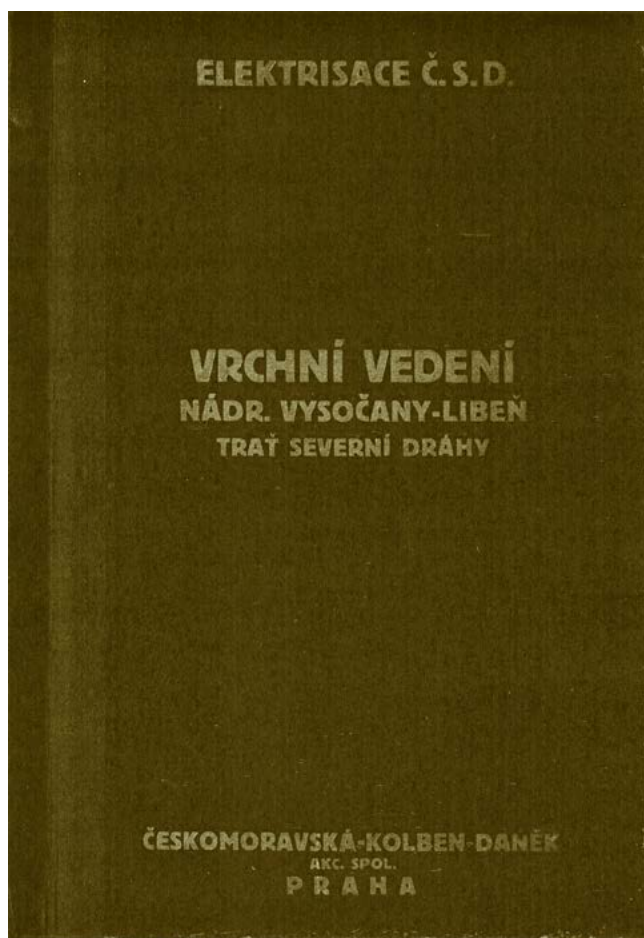
Trakční vedení ve stanici Praha-Vyšehrad, pohled od Nuslí. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



Trakční vedení v úseku Vyšehrad–Nusle. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



Trakční vedení v zastávce Praha-Vinohrady, dodávka Škodových závodů. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



Titulní desky projektové dokumentace trakčního vedení zpracované firmou ČKD v roce 1928. Zdroj: Státní oblastní archiv v Praze, fond ČKD

Měnírna „Křenovka“

K napájení tratí pražských spojek sloužila měnírna Křenovka, která byla postavena v prostoru bývalé Křenovy (Krönovy) zahrady – odtud její název Křenovka. Pro umístění objektu byl vybrán výškově složitý pozemek poblíž severního zhlaví hlavního nádraží mezi tratí bývalé České severní dráhy turnovsko-kralupsko-pražské (později již zrušené vítkovské trati) a bývalé Pražské spojovací dráhy Hrabovka–Smíchov (také už zrušené Hrabovské spojky), postavené již v roce 1871 včetně mohutné opěrné zdi. Budovu podle projektu Jana Rokose a Václava Proška z roku 1925 postavila od února do konce roku 1927 stavební firma Jaroslava Čeledy. Architektura objektu byla podřízena střídmemu funkcionalistickému slohu s pohledovým zdívem z režných cihel při respektování požadavků technologického provozu. Budova byla díky svým historickým, architektonickým i urbanistickým hodnotám prohlášena v roce 2003 za kulturní památku.



Měnírna Křenovka po dokončení. Zdroj: Státní oblastní archiv v Praze, fond ČKD



Pohled na původní měnírnu Křenovka v roce 1976, kdy probíhala rekonstrukce trakčního vedení. V té době zde již místo nabíjecích míst akumulátorových lokomotiv bylo stanoviště pojízdných měníren. Archiv EŽ Praha

Vlastní objekt se skládá ze tří objemově odlišných částí: z přízemní podsklepené východní části, hlavní halové dvoulodní střední části – měnírny a z přízemní západní části – remízy montážních vozů. Západní část, do níž byly zaústěny dvě koleje, sloužila původně k provoznímu ošetření a nabíjení akumulátorových posunovacích lokomotiv. V letech 1962 až 1989 zde bylo stanoviště pojízdných měníren a pak stanoviště motorových montážních prostředků. Po citlivě provedené rekonstrukci v rámci stavby Nového spojení slouží objekt jako elektrodispečink tratí zaústěných do uzlu Praha.

Technologii měnírny 22 kV, 50 Hz na 1,5 kV ss dodala firma Českomoravská-Kolben. Byla osazena rotačními měniči 750 V (vždy dva stroje v sérii) o výkonu 2x 1000 kW a 2x 500 kW. Měnárna Křenovka byla

Českomoravská-Kolben, interní objednávka na kalkulaci „Konvertorové stanice pro elektrisaci pražských nádraží“ ze dne 23. 9. 1924. V té době ještě nebyl použit název „měnárna Křenovka“, ale situování je již zřejmé. Zdroj: Státní oblastní archiv v Praze, fond ČKD

ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN
AKCIOVÁ SPOLEČNOST
PRAHA-VYSOČANY.
ELEKTROTECHNICKÁ TOVÁRNA

Adresa pro telegramy: KOLBEN PRAHA.
Telefon: čís. 5763, 5761, 5762, 5763, 5764.
Tovární značka: Dr./Dr.R.
Oddělení: (budě v odpovědi uvedeno)

Stanice pro náklady: VYSOČANY, severozápadní a severní dráha.
Doklady, spojitelné v Praze č. 10.035.

PRAHA-VYSOČANY, 23. září 1924.
Odpověď zaslala do Vysocan.

Výpočtová kancelář, p. prokurista Ing. Bloch,
Vysocany.

Konvertorová stanice pro elektrisaci
pražských nádraží.

Zádáme Vás o laskavé vypracování kalkulace cen
a specifikací pro rotační konvertory a transformátory pro shora
uvedenou konvertorovou stanici.

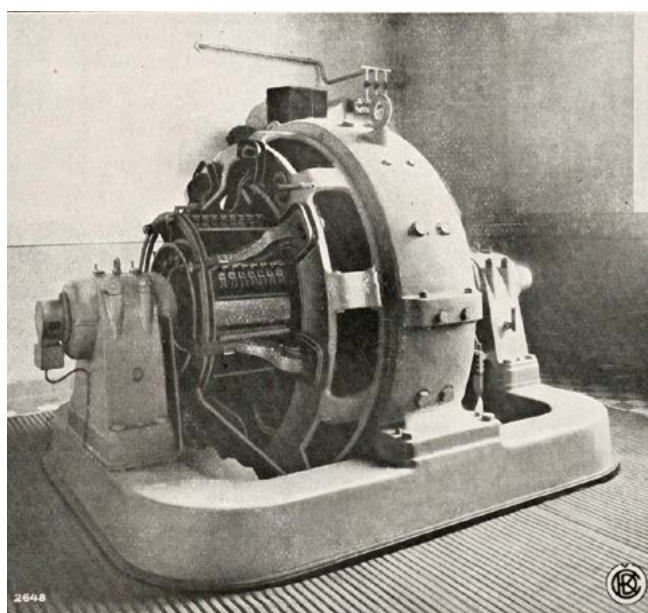
Zádali bychom Vás rovněž o zaopětření dimenčních
náčrtků a eventuelně řezů a detailů, jež byste pokládali za vy-
hodné pro přiložení k nabídkě pro tyto konvertory a transformáto-
ry.

Podmínky pro zřízení podružné stanice
jak bylo předepsáno ministerstvem Železnic :

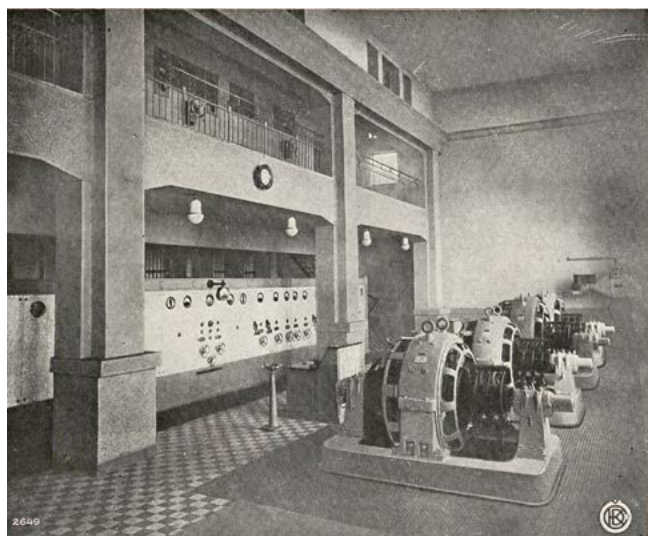
" Podružná stanice zřídí se na nádraží Wilsonově
v km 186 5/6 ústavy České Velenice - Praha za nynější podélnou
lokomotivní remísou .

Navrhnutí jest typu v budově /: krytou /: nebo
alternativně typu částečně polopenkovní. Sestáváti bude zatím

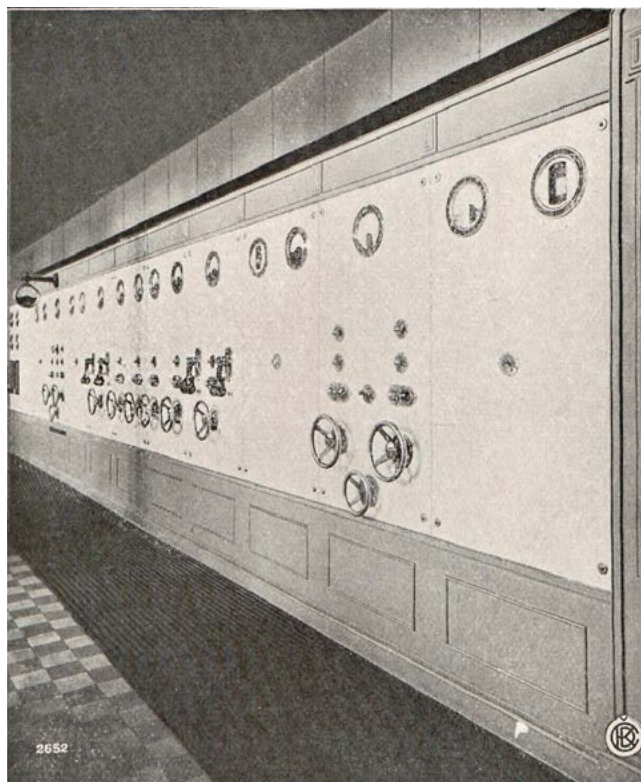
předána provozovateli v prosinci 1927. Později, když se ukázalo, že výkon konvektorů není dostatečný, byl instalován dvanáctianodový rtuťový usměrňovač Brown, Boveri o výkonu 4270 kW. Tento usměrňovač byl převzat do provozu v březnu 1929. Usměrňovač měl vodní chlazení a nádoba usměrňovače včetně chladicí vody byla připojena na potenciál katody, tj. na kladném pólu soustavy. Proto bylo nutné změnit polaritu vedení a převést záporný pól na trakční vedení a kladný pól na zpětné vedení. Tím se dostal systém vodního chlazení na potenciál kolejnic.



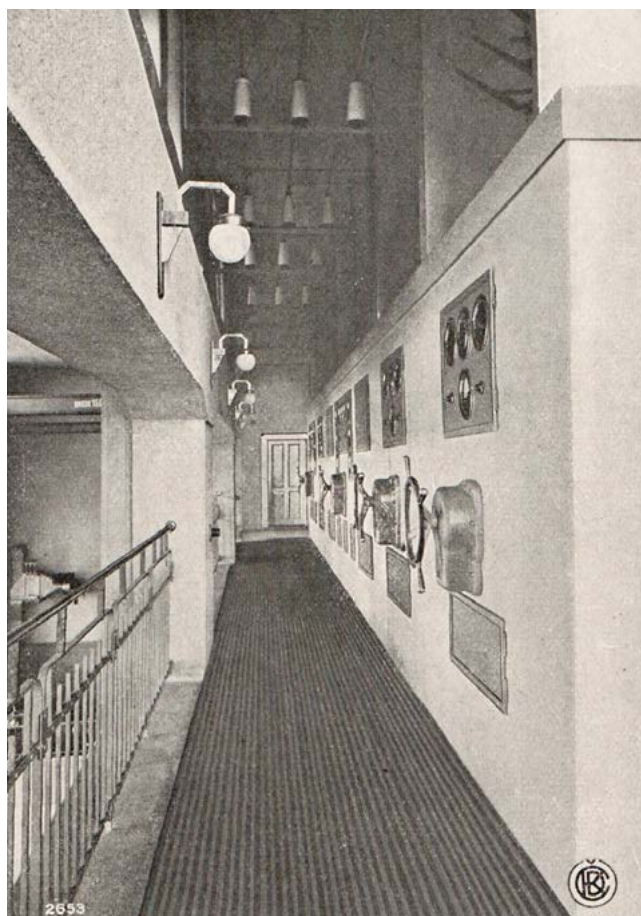
Konvertor vyrobený firmou ČKD pro měnárnu Křenovka. Zdroj: Státní oblastní archiv v Praze, fond ČKD



Hala konvertorů v měnárně Křenovka, vlevo manipulační rozváděč. Zdroj: Státní oblastní archiv v Praze, fond ČKD



Manipulační rozváděč pro ovládání přístrojů o napětí 22 kV, 50 Hz a 1,5 kV ss. Zdroj: Státní oblastní archiv v Praze, fond ČKD



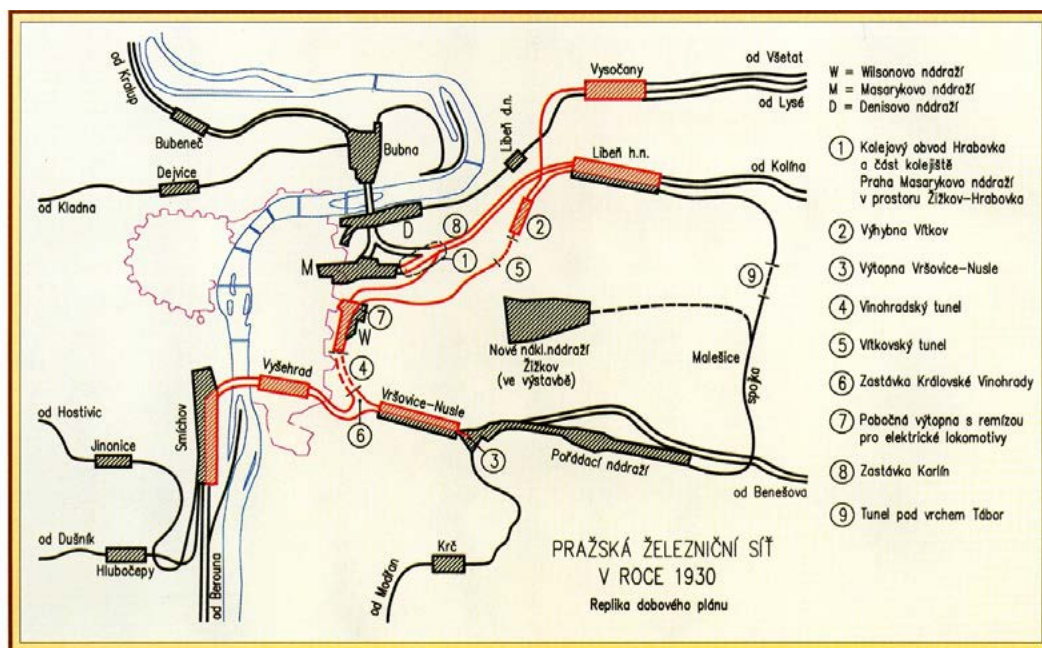
Chodba s rozváděčem pro ovládání přístrojů. Zdroj: Státní oblastní archiv v Praze, fond ČKD

Elektrický provoz na pražských spojkách

Elektrický provoz byl zahájen posunem za dne na hlavním nádraží. Od 2. 5. 1928 byl elektrický posun dovolen i v noci. Od 27. 4. 1928 byl povolen elektrický provoz u šesti vlaků osobní dopravy z hlavního nádraží do Vysočan. Od 15. 5. 1928 byl zahájen pravidelný elektrický provoz na všech elektrizovaných tratích pražského uzlu se všemi, tehdy 17, elektrickými lokomotivami. Tím došlo k zahájení elektrického provozu na tzv. pražských spojkách. Ty zahrnovaly v té době jednokolejnou trať z Wilsonova nádraží do Nuslí (dnešní Praha-Vršovice), z Wilsonova nádraží na Smíchov, z Wilsonova nádraží do Vysočan, z Wilsonova nádraží do tehdejší Libně horního nádraží přes Hrabovku (trať Hrabovka – Libeň horní nádraží byla v té době jediná dvoukolejka tohoto elektrizovaného systému) a spojky Vyšehrad–Nusle a Vítkov – Libeň horní nádraží.

Zkušenosti s elektrickým provozem byly dobré a naši předkové odvedli dokonalé dílo. Neměli to však lehké, moderní parní lokomotivy na přehřátou páru bez problémů dosahovaly stejných výkonů jako lokomotivy elektrické a jejich zastánci byli samozřejmě i na ministerstvu dopravy.

Přepřahy rychlíků a osobních vlaků se odehrávaly ve stanicích Praha-Smíchov, Praha-Nusle, Praha-Libeň a Praha-Vysočany. Turnusová potřeba pro traťovou službu činila 8 lokomotiv. Pro posun 5 včetně jedné akumulátorové. Provozní záloha byla pouze 4 stroje, a tak na traťových výkonech zaskakovaly i lokomotivy posunovací. Kritici elektrické vozby vyčítali dlouhé časy na přepřahy, nakonec se je podařilo zkrátit na pouhé 4 minuty. Rovněž se díky elektrické trakci zkrátily jízdní doby v průměru o 2 minuty.



Pražská železniční síť v roce 1930, červeně elektrizované tratě a obvody nádraží. Archiv SUDOP Praha

Jeden z celé série továrních snímků z plzeňské Škody zachytil druhou vyrobenou lokomotivu řady E 466.0, která jela v rámci zkušebního provozu na pražských spojkách z Vysočan na Wilsonovo nádraží. Snímek vznikl krátce po dodání v roce 1928. Kolej vpravo klesáním odbočuje do Libně. Trať se změnila při výstavbě Holešovické přeložky a v současné době je zrušena. Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Sto let elektrizace tratí v Československu.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.