

Elektrizace úseku Česká Třebová – Praha

Projektová příprava

V Čechách byla elektrizace zahájena slavnostním výkopem prvního základu před pražským zhlavím žst. Poříčany dne 28. května 1951.

V té době došlo k další delimitaci a z Elektromontážních závodů Praha se stal nový podnik Elektrizace železnic a projektová složka pod vedením Ing. Němce přešla v roce 1953 do nově založeného Státního ústavu dopravního projektování, kde pracovala na projektech v uzlu Praha. V rámci elektrizace úseku Česká Třebová – Praha bylo nutné vyprojektovat elektrizaci dalších nádraží a traťových úseků. Jednalo se projekt trakčního vedení na nádraží Praha střed, dále se projektovaly úseky Běchovice–Malešice a Malešice–Vrsovice a další. Rovněž bylo navrženo nové neutrální pole

mezi 1,5 kV ss a 3 kV ss v traťovém úseku u zastávky Kyje.

Vzpomínka projektanta Jiřího Bartáka na stavbu Česká Třebová – Praha:

To už jsme dělali Řečany, Přelouč, osobní i nákladové nádraží, Českou Třebovou, osobní nádraží, IV. etapu – tam byly převěsy dlouhé 120 metrů. Zde při pochozí komisi vznikl problém se stožárem v 1. nástupišti. Prý bude překážet. Vedle byly dřevěné boudy občerstvení, zmrzlina, pivo a další. Navrhl jsem, že stožár zabedníme prkny a dáme nápis Občerstvení. Za to jsem byl velice pokárán. Pak nám Dr. Ing. Václav Knobloch navrhl speciální úzký stožár a úzký základ, který měl nosnou desku až pod podchodem.

Slavnostní zahájení elektrizace trati Praha – Česká Třebová na kolínském zhlaví žst. Poříčany dne 28. 5. 1951. Čtvrtý zprava stojí Ing. Jiří Němec. Archiv SUDOP Praha



Po válce byly do parku obnovených ČSD zařazeny také tři vozy na údržbu troleje. Výrobem některých byla německá firma Maschinenfabrik Esslingen a pocházely ve dvou případech z poloviny třicátých let. Vozy obdržely nové označení E 203.001, M 130.501 a M 142.001. Druhý z nich zachytila tovární fotografie s původním číslem Breslau 767 601 DRG. Vůz sloužil na slezských elektrizovaných tratích, což také vysvětluje jeho pozdější zavlečení před postupující sovětskou frontou na území protektorátu, kde zůstal. Tovární foto MF Esslingen, sbírka Jaroslav Wagner



Jak vysvětluje dopis Ministerstva dopravy z listopadu 1952, byl původní prohlídkový vůz M 142.001 po celou dobu, z důvodu chybějících součástek k jeho pohonu, používán jen jako vlečný. Po jeho pozdějším odstavení a zrušení byla z důvodu nedostatku vhodných elektromontážních vozů požadována jeho úprava na vlečný vůz, který by měl sloužit za účelem nastupující elektrizace tratí v okolí Prahy. Archiv Ministerstva dopravy ČSSR, sbírka Jaroslav Wagner

ČESKOSLOVENSKÉ STÁTNÍ DRÁHY
národní podnik
OBLASTNÍ ŘEDITELSTVÍ V PRAZE

Telefon: 090
Telegramy: Praze, Praha
Návštěvy: v úterý a ve středu 9-12
Poštovní spojitelná Praha 42800*3

Ministerstvo železnic,
hl. správa lokomotiv. a voz. hospodářství.
Praha II.

DOŠLO: 28.XI.1952
d2518 PHL a

Vale správa (značka) ze dne
Vše
Přidělení montáž. vozu.

Název značky
171-52/ZB5.
Zpracovatel
Ing. Fišer

V Praze dne
27.XI.52.
jeho telefonní linka
5508.

Ve smyslu našeho dopisu čj. 152-52/ZB5 ze dne 20. listopadu 1952 na ministerstvo železnic vozové hospodářství žádáme o přidělení montážního vozu 142001 nacházejícího se na Wilsonově nádraží v Praze pro vrchního vedení. Tento vůz jest speciální konstrukce jako vůz montážní německých elektr. drah, který jako trojevní zůstal zde v roce 1945, kdy byl schopen provozu. Vůz jest vybaven Dieslovým motorem typu 2x4V 18 L 180 PS 75km/h. při 1500 obr./m., výrobek Triebwagen A.G. Kiel z roku 1937, který není provozu schopen a jest tažen při práci lokomotivou. Vůz jest dlouhý 12,5 m přes nárazníky a má výř. číslo 19186. Vůz byl opatřen samočinným stavěním brzd a teplovodním topením. Jelikož po roce 1945 stál delší dobu odstaven, chybí všechny měřicí a kontrolní přístroje na stanovištích strojevedoucího, jakož i některé části strojního vybavení vozu. (na př. kompresor). Pro posouzení stavu tohoto vozidla s hlediska motorického doporučujeme prohlídku odborníkem, který by se vyjádřil o účelnosti opravy tím spíše, že se jedná o cizí výrobek.

Pro elektrifikaci hlavní trati Praha-Č. Třebová jsou výluky kolejí z dopravních důvodů omezeny na nejmenší míru a jest nutno montážní práce zmechanizovati. Vůz po hlavní opravě aloužil by jednak jako vůz montážní, jednak jako trakční jednotka při tažení troleje, kdy tahl by vůz s trolejovými bubny, případně k jiným účelům, takže by byl každodenně plně využit. Dnes, vzhledem k tomu, že musí býti tažen lokomotivou, slouží údržbě k revizi vrchního vedení v okruhu pražských nádraží a není plně využit.

Montážní práce na trati Kolín-Poříčany započnou na jaře 1953. V případě, že by byl shledán za vyhovující (po motorické prohlídce), přimlouváme se aby bylo uvažováno o provedení oprav v r. 1953 tak, aby jej mohlo býti již použito v r. 1953.

V náhradu za tento vůz musel by se údržbě vrchního vedení přidělit vůz pro zvláštní účely, který by si upravila pro svoje účely. Skříně ze zrušených motor. vozů Man a Ganz nacházejí se v dílnách Nymburk.

Odbor základního budování
pro elektrickou trakci
Praha.
Ing. Fišer

Na stavebních pracích (základy a stožáry) se v počátcích podíleli pracovníci, kteří přišli v akci „50 000 do výroby“. (To byla akce, jejímž smyslem bylo převést úředníky, majitele a zaměstnance soukromých

firem do těžkého průmyslu a na stavební práce, tito pracovníci vybudovali také například známý „Most inteligence“ v Praze.)