

Dvě výročí v Ústí nad Labem

Ve dnech 26. až 28. září 2008 se v Ústí nad Labem budou konat oslavy 150 let od zahájení provozu na Ústeckoteplické dráze (ÚTD) a od vzniku původní výtopny lokomotiv. Zároveň si v těchto dnech připomeneme 50. výročí příjezdu první elektrické lokomotivy do Ústí nad Labem.

Oslavy se konají v areálu ČD Cargo, a. s., Ústí nad Labem - v bývalém lokomotivním depu ČD v Předlicích. Pro návštěvníky je v době od 9.00 do 17.00 hodin připraven následující bohatý program: * výstava historických i současných kolejových vozidel - poprvé bude vystavena původní lokomotiva ÚTD ze sbírek NTM Praha - řada 322.302 (ex IIIa A. T. E.) * jízdy nostalgických vlaků mezi Ústím nad Labem a Teplicemi s parní lokomotivou * výstava železničních modelů * prohlídka stanoviště lokomotivy * výstava techniky ústeckého záchranného sboru Pro děti je připravován doprovodný program a bude i občerstvení pro návštěvníky.

Historie dnešního Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) ČD Cargo Ústí nad Labem je velmi úzce spjata s historií těžby uhlí v Ústecko-teplické hnědouhelné pánvi. Svůj nezastupitelný význam má i v dnešních tržních podmínkách. SOKV Ústí n. L. reprezentuje technickou základnu společnosti ČD Cargo, a. s., pro lokomotivy elektrické imotorové trakce a pro nákladní vozy. Pro společnost plní důležité úkoly v oblasti údržby a oprav železničních kolejových vozidel. Funkci technické základny plní původní výtopna a dílny A. T. E./ ÚTD, pozdější depo kolejových vozidel, již 150 let.

Stručná historie

U zrodu této železniční společnosti stály šlechtické rody Nosticů z Trmic, Wesphalenů z Chlumce i Clary-Aldrigenů z Teplic. Po vzájemném vyjasnění svých podnikatelských aktivit podaly žádost o udělení koncese na stavbu železnice mezi městy Ústí nad Labem a Teplice. Koncesi na stavbu dráhy podepsal císař František Josef I. dne 2. srpna 1856. Sama stavba dráhy byla zahájena slavnostním výkopem 15. listopadu 1856 v prostoru dnešní stanice Trmice. Nová firma nesla až do svého postátnění ke dni 1. ledna 1923 název Císařskokrálovská výhradní společnost Ústecko-teplické dráhy, akciová společnost.

Za rok a půl byla stavba trati a budov hotova. Dne 20. května 1858, přesně v poledne, vyjel z Teplic do Ústí nad Labem slavnostní vlak tažený lokomotivami Trmice a Bohosudov, v originále Türmitz a Mariaschein. Společnost vybudovala propojení na trať státní dráhy impozantním viaduktem, ústícím do dnešní stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží. Vybudovala vlečku do labského přístavu a celou řadu vleček a přípojných tratí k uhelným šachtám v okolí dráhy. S rostoucími zisky zvažovalo vedení společnosti stavbu dalších tratí dále na západ přes Duchcov a Most do Chomutova, kde se napojila na nádraží Buštěhradské dráhy.

Další tratí byla dráha v údolí řeky Bíliny z Trmic přes Úpořiny do Bíliny a Světle v červnu 1874. V tomto roce buduje společnost nové seřaďovací nádraží, největší v celé rakouské monarchii, staví dílny pro opravu lokomotiv a vozů a východně od města nový přístav, do něhož je po labském nábreží prodloužena vlečka. Ve stejném roce je do kolejíště ÚTD na dnešním západním nádraží připojena trať Rakouské severozápadní dráhy, která vybudovala první labský most ve městě. Byl zajímavý svou dvoupatrovou konstrukcí. Zatímco horní mostovka nesla jednokolejnou železniční trať, spodní konstrukce pak převáděla silniční dopravu na druhý břeh.

Významnou byla stavba trati známé jako Severočeská transversální dráha z Řetenic přes Úpořiny do Lovosic, Litoměřic a přes Českou Lípu do Liberce, budovaná v letech 1897 až 1900. Za krátké období dvaceti let mezi oběma světovými válkami nedošlo k dalšímu rozšíření tratí bývalé ÚTD, přeprava osob i zboží však rostla.

Tratí a majetku ÚTD se nedotkly boje z války prusko-rakouské ani z první světové války. Zato konec druhé světové války byl pro dráhu zničující, zvláště pak angloamerické nálety na Ústí nad Labem 17. a 19. dubna 1945 s cílem likvidace průmyslu. Poškozen byl mimo jiné také železniční most a samotné město bylo více než ze dvou třetin v troskách.

Po osvobození bylo vyvinuto velké úsilí pro obnovení provozu. V Ústí n. L. bylo postaveno nové nádraží Jih a spojka na západní nádraží tunelem pod Větruší. Přes Labe byl postaven nový dvojkolejný železniční most. Ještě před tím, v roce 1956, bylo postaveno nové depo v prostoru Předlic jako náhrada za výtopnu zničenou nálety, která stála na seřaďovacím nádraží.

Záslouhou ÚTD došlo k výstavbě tak husté sítě železničních tratí, jakou ji známe dnes, i když některé úseky jsou již zrušeny a jiné přeloženy z důvodu masivní důlní činnosti. Po druhé světové válce došlo k elektrifikaci tratí na severu Čech a k modernizaci řízení provozu vlakové dopravy.

Padesát let pod měděnou pavučinou

Na poslední prosincové dny letošního roku připadá další významné výročí v historii železnice na Ústecku. Dne 30. prosince 1958 zastavila na nádraží Ústí nad Labem Střekov první elektrická lokomotiva E 499.087. Hodiny na nástupišti ukazovaly 10 hodin a 58 minut. Od tohoto okamžiku se začala psát historie elektrického provozu na systému 3000 V stejnosměrných nejen v Ústí nad Labem, ale prakticky na všech tratích severočeské části tzv. uhelné magistrály od Nymburka až po Kadaň. Každý začátek je těžký a nikdy nic se nerodí lehce. Proto si průkopnické nadšení našich pradědů a dědů, kteří budovali železniční tratě a zejména prosazovali moderní pohledy na elektrifikaci tratí, určitě zaslouží naši úctu a obdiv.

Po vzniku samostatné Československé republiky začala na železnici rychlá obnova tratí. Počátkem dvacátých let minulého století se dostává otázka elektrifikace na pořad dne. Ovšem v té době vyvstává dost kardinální otázka, zda vůbec elektrifikovat. Nový stát nebyl, ekonomicky vzato, k takovému kroku nucen - rozsáhlá ložiska kvalitního domácího uhlí postačovala parnímu provozu na desetiletí. V dané chvíli šlo o to, zda zájmy ryze hospodářské povahy budou převáženy ohledy perspektivními a ekologickými. Při složitém rozhodování byly ve hře zájmy velkodolů (několik uhlobaronů sídlilo také v zájmové oblasti ÚTD), tradičních dodavatelů uhlí pro železnici. A v neposlední řadě i diskuse o dostatečné kapacitě tehdejších elektráren. Výsledkem byl výnos Ministerstva železnic č. j. 10 554 ze dne 7. 5. 1924, jehož obsahem byl elektrifikační program ČSD. Pro elektrizaci byla určena trať Praha-Plzeň (trať 170), proudová soustava zvolena stejnosměrná s napětím 1500 V. Prvorepublikový elektrifikační program ustrnul vzhledem k hospodářské krizi třicátých let a do druhé světové války se podařilo rozvinout měděnou pavučinu pouze nad pražskými nádražími od Smíchova do Vysočan a Libně.

Elektrizace ČSD znovu ožila až počátkem padesátých let minulého století v naprosto odlišných hospodářských a zejména společenských podmínkách. Do tohoto období spadá i elektrifikace uhelné magistrály z Nymburka do Ústí nad Labem (dnes tratě 072 a 231), ovšem již s proudovou soustavou 3000 V stejnosměrných.

Z historie železniční elektrotechniky na severu Čech

Výnosem ministerstva dopravy ze dne 27. 7. 1945 bylo zřízeno Ředitelství státních drah v Ústí nad Labem, které zahájilo svoji činnost 1. ledna 1946. Elektroúdržba byla přidělena do jednotlivých výtopen. Tento stav trval do května roku 1947, kdy byla provedena nová úprava silnoproudých údržovacích okrsků. I po této úpravě spadaly silnoproudé obvody pod správu příslušných výtopen. Ke konci roku 1947 byly v oblasti ŘSD v Ústí nad Labem zřízeny tři samostatné elektrotechnické správy se sídly v Chomutově, Ústí nad Labem a Podmoklech (dnes Děčín IV). Toto uspořádání existovalo až do vzniku Ústecké dráhy ČSD v roce 1952. Nově zřízené energoúseky převzaly do údržby silnoproudá rozvodná zařízení. Elektrická zařízení hnacích vozidel byla přidělena lokomotivním depům, osvětlení a vytápění železničních vozů bylo předáno vozovým depům.

V roce 1956 došlo k přejmenování energoúseků na elektroúseky (EÚ). Během roku 1957 byla zrušena oddělení dráhy a na Správě dráhy v Ústí nad Labem vznikla samostatná Služba elektrotechniky. Údržba pevných trakčních zařízení (PTZ) je z počátku přidělena EÚ Nymburk. Proto během tohoto roku přechází část zaměstnanců od EÚ Děčín a Liberec do Nymburka. Nově elektrifikovaná trať do Ústí nad Labem je napájena měnírnami Babín (Nymburk), Stará Boleslav (v provozu je první usměrňovací jednotka), převozná mělnírna Mělník a TNS Libochovany. Stabilní mělnírny Stará Boleslav, Mělník, Hoštka a Libochovany byly dokončeny až během roku 1959. Elektrodíspečink je zřízen ve výpravní budově žst. Nymburk v prvním poschodí.

Od 1. července 1963 dochází k další reorganizaci - vzniká Severozápadní dráha Praha s Provozním oddílem v Ústí nad Labem. V Ústí nad Labem bylo zřízeno nové dispečerské centrum v budově Provozního oddílu ve Vojtěšské ulici. Dne 11. března 1970 je uvedena do provozu mělnírna Světec, vybavená křemíkovými polovodičovými usměrňovači s nuceným chlazením. Postupující elektrizací dalších tratí bývalé ÚTD je dne 12. 4. 1973 uvedena do provozu mělnírna Rudolice u Mostu. Pro zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců silnoproudou a pro zvýšení spolehlivosti napájení v žst. Děčín východní nádraží a Teplice v Čechách je dokončena v prosinci 1987 výstavba trafostanic a elektrodílen, kdy byly předány nové opravní trakčního vedení (OTV) Děčín a Ústí nad Labem západ. Dosavadní výstavba elektrifikace tratí vrcholí v závěru roku 1989 na Chomutovsku. Zapnutí trakčního vedení pod napětí zaniká ve víru politických událostí tzv. sametové revoluce. Je instalována převozná mělnírna v Chomutově, aby byla v červnu 1990 nahrazena stabilní mělnírnou. I když byl elektrický

provoz zahájen 4. prosince 1989, přesto se elektrické lokomotivy ČSD objevují v Kadani na konci měděné pavučiny až od 25. května 1990 - od platnosti nového GVD.

Po rozdělení republiky vznikají České dráhy a zavádí se divizní řízení. Elektroúseky přecházejí do Divize dopravní cesty. Od 1. ledna 1995, po ustavení Správ dopravní cesty (SDC), jsou zřízeny Správy elektrotechniky a energetiky. Dále byly zřízeny tři Správy železniční energetiky (SŽE) pro zajištění energetické činnosti. Počínaje lednem 1998 vzniklo jedenáct nových SDC, kde byly hranice jejich působnosti upraveny podle krajského uspořádání ČR. Všechny provozní jednotky SŽE včetně zaměstnanců byly převedeny k územně příslušným SDC.

V rámci oslav Dne železnice 2008 v Ústí nad Labem si návštěvníci, hosté i pamětníci připomenou další významná výročí, jako 55 let od výroby první poválečné elektrické lokomotivy Škoda - dnes již legendární „Bobiny“, řady 140 (ex E 499.0), padesát let od ukončení výroby parních lokomotiv v Čechách či čtyřicet let od zdvojkolejnění a elektrifikace tzv. spodní trati ÚTD z Trmic přes Úpořiny do Bíliny (dnes trať 131). V samotném městě Ústí nad Labem si obyvatelé i návštěvníci připomenou dvacáté výročí od návratu elektrické trakce do ulic města - zavedení provozu trolejbusů v městské hromadné dopravě.

O tom všem a o dalších zajímavostech se zájemci dočtou v připravované výroční brožuře ke 150 letům ÚTD, která bude k dispozici na výstavě. Bližší informace na webových stránkách www.150let-utd.cz.

Připravil: Bohumil Krivý, Ústí nad Labem

(Železničář 33/2008)