

4/2011

PROVOZ

MAGAZÍN FOTOGALERIE LOKOMOTIVY.NET

Odpoledne s dvanáctkou

Provoz větších dieselových lokomotiv v okolí Prahy

Jeseníky I.



V typickém shonu šestiválcových motorů vyvážejí přetěž ze Žulové k vrcholu trati 295 na zastávce Lipová Lázně jeskyně barevně atypické lokomotivy 751.335 a 751.149. foto: Marek Cerman

Vážení čtenáři,

Na Vaše obrazovky se dostává první číslo magazínu, věnovaného železničnímu provozu. Pod hlavičkou internetové fotogalerie lokomotivy.net by měl být další formou přenosu informací a zajímavostí z aktuálního provozu a dění ze světa okolo železnice nebo ohlédnutím za dobou minulou.

Mělo by se jednat o magazín otevřený, dotvářený informacemi, články a reportážemi od Vás, jeho čtenářů. Budeme rádi za Vaše náměty, postřehy a připomínky k obsahu i náplni magazínu, které ho mohou vylepšovat tak, aby se co nejvíce líbil a vyhovoval potřebám fotografů a příznivců železnic obecně.

Za redakci magazínu Provoz

Petr Zobal, Jakub Sigmund a Marek Cerman

magazín je neprodejný, určený k volnému šíření

kontakt: provoz@lokomotivy.net

Obrázek na titulní straně

V druhém březnovém týdnu byla mimořádně vedena sobotní přetěž z Hanušovic do Lipové Lázní a dále do Žulové. Jedenáctivozová souprava se stroji 751.149 a 751.335 byla v ránu 12.3.2011 zachycena v protiobloucích na odjezdu z Lipové. foto: Marek Cerman

Obrázek na zadní straně

Na fotografii z 29.3.2011 se zastavil čas, když Mn 93218 ze Zlatých Hor ukrajoval poslední metry cesty před cílem ve stanici Lipová Lázně. foto: Marek Cerman

Obsah:







Odpoledne s dvanáctkou

Marek Cerman a Tomáš Paška

Hluboko v moravském vnitrozemí, před zastávkou Šumice, se spěšný vlak 1736 "Matúš Čák" představuje v odrazu posledních slunečních paprsků. Hollywoodská dvojice strojvedoucí depa Veselí + 754.012 je zvěčněna v médiích fandů již snad na stém místě.



Lokomotivě 754.012 byl dne 3.4.2011 strojvedoucím zaznamenán do knihy předávky výkon jiný než rutina pracovních dní "4146/4149, Ky-Bo-Ky". Shoda náhod tomu přála, aby byla vystavena na nedělní obrat do Trenčína. Ten sestával a ještě do 25. dubna sestávat bude z Lv jízdy z Veselí nad Moravou do Bylnice. Krátce po 13. hodině se vyráží na odhlášku za vlakem Sp 1725, křižování s vlaky Os 4310 a Os 4312 probíhá v Kunovicích, resp. ve Slavičíně. Z žst. Bylnice lokomotiva pokračuje podle GVD v čele vlaků 3861/3860/1736 se soupravou zanechanou zde pátečním Sp 1727. Vedení přímého vlaku 3860/1736 v úseku Trenčín - Brno má svůj účel především ve vytvoření bezpřestupového spoje pro studentskou obec. Vlak bývá poměrně zaplněn již ze slovenského území.

Lokomotivy.net se připojují k poděkování všem osobám, které se přičinily za prezentaci dvanácté čtyřky, a to navíc v jejím plném lesku.

Na závěr zbývá upozornit, že počínaje prvním květnovým víkendem až do 25. září vyčká v Bylnici výletu do Trenčína stroj od 1727 (5).

vlevo dole: **K prvnímu hloučku fotolovců na slovenském území se přibližuje osobní vlak 3861 před stanicí Horné Srnie.**

Po dlouhých 11 letech jede lokomotiva 754.012 po slovenských kolejích - na snímku odjíždí v čele vlaku 3861 z přechodové stanice Horné Srnie podél řeky Vláry, která dala jméno celé trati a nad níž se v tu chvíli pohupuje lávka obtěžkaná zástupem fotografů.







Provoz větších dieselových lokomotiv v okolí Prahy (2009-2011)

Petr Zobal

Dnešní obrázkové vyprávění zahájíme pohledem do mapy železniční sítě – budou nás zajímat především jednokolejné neelektrizované tratě, které převažují na západ od Prahy. Nutno dodat, že takový charakter tratí je na škodu příměstské dopravě, která nedokáže nabídnout dostatečný standard pro cestující, jak z hlediska rychlosti, tak z hlediska propustnosti, resp. spolehlivosti a nezřídka omezuje také nákladní provoz.

nahoře: Na Velký pátek 2.4.2010 vypomáhá stroj 751.053 zapůjčený z SOKV Ostrava na postrku 20 vozového Pn 67560 s kerosinem z Ingolstadtu, při cestě pražským Semmeringem.

Na druhou stranu zastaralá infrastruktura dotváří příhodnou kulisu pro dokumentaci nákladních vlaků s dunícími nebo dokonce chrochtajícími stroji, které na přelomu první dekády nového tisíciletí v traťové službě pomalu, ale jistě dosluhují a navozují tak dojem spíše nostalgických jízd.

Při snaze o získání snímku nákladních vlaků v dieselové trakci se posouvají do centra zájmu jinak málo významné středočeské obce a města. Postupně proto navštívíme takové destinace, jako např. Středokluky, Kladno-Dubí, Rakovník, Nučice, Neratovice, Dobříš apod.

Středokluky.

Naše putování po specifických krásách středočeského regionu začneme v blízkosti mezinárodního letiště Praha Ruzyně. Nehledáme však uvažovanou stanici budoucí rychlodráhy, ale železniční stanici Středokluky. Prochází jí trať č. 121 Hostivice – Podlešín s majoritním podílem nákladní dopravy; osobní doprava je zastoupena pouze dvěma páry sezónních víkendových cyklovlaků do Slaného. Z hlediska toků nákladní dopravy je významnější směr od Podlešína; zátěž se dostává z Kralup nad Vltavou po trati 110 do Podlešína, kde dochází k úvratí a následné jízdě po trati 121 do Středokluk. Druhý směr od Hostivice, resp. z Prahy Smíchova slouží jako přístupová trasa pro vlaky směřující do Středokluk od jihu, resp. západu. Provoz zde byl (v úseku Hostivice – Středokluky) po 15-ti letech chátrání obnoven v roce 2006.

Nejvýznamnější přepravovanou komoditou jsou letecké pohonné hmoty. Ze stanice Středokluky odbočuje vlečka ČSL ke stáčírně pohonných hmot, kde je letecké palivo (kerosin, petrolej, JET apod.)

21 vozů s kerosinem z Leuny se blíží jako Pn 50500 dne 11.4.2009 pod vedením dvojčete 751.364+751.089 k zastávce Kováry. Mimo záběr pomáhá na postrku stroj 751.066.



Krátce před svým přesunem do Českých Budějovic se 19.11.2009 v obci Koleč představuje stroj 751.316 v čele 19-ti vozové vyrovnávky Pn 65514 do Kaučuku Kralupy.



z cisternových vozů čerpáno do podzemních nádrží a odtud dále distribuováno podzemními produktovody k jednotlivým stojánkám letiště. Palivo do Středokluk směřuje jak z domácích (Česká rafinérská – dříve Kaučuk Kralupy), tak zahraničních rafinérií (Leuna, Stendell, Ingolstadt, Plock, Slovnaft Bratislava), ale i například ze skladů Státních hmotných rezerv, včetně těch německých (Hesepe), resp. skladů Čepra. Podle výchozího bodu pak přijíždí většinou od Kralup nad Vltavou nebo z Prahy-Smíchova. Poměrně významně se projevují sezónní vlivy; v létě, kdy stoupá počet charterových letů, zvyšuje se objem přeprav kerosinu po kolejích. Dále se do podílu přeprav z jednotlivých rafinérií promítá momentální tržní cena, resp. nabídka jednotlivých rafinérií. V zimním období se jedná průměrně o jeden vlak denně, v létě se počet i zdvojnásobuje.

Spíš než na návoz cisteren s kerosinem se mohou fotografové spolehnout na trasu vyrovnávky Pn 65564, která většinou vyráží ze Středokluk kolem poledne. Další vyrovnávková trasa (Vn 55370) je až v noci. V noci také většinou probíhá návoz plných cisteren, v poslední době především z Kaučuku jako Pn 66570, dále z německých rafinérií přes PPS Děčín, případně z Přelouče, resp. ze skladů Čepra ve Mstěticích, zde v režii společnosti AWT (dříve OKD-Doprava). V noční době jede cca ¾ vlaků, v letním období pak pravděpodobnost, že zásilku potkáme za světla, stoupá. Uváděné časy i četnosti jsou vždy vztaženy k aktuálnímu stavu současného GVD (2010-2001).

Další komoditou je cement. Jedná se o pravidelné přepravy z Německa (Rudersdorf) do Středokluk přes PPS Děčín, většinou s 25 vozy Uacs (Pn 49359). Ze stanice se pokračuje na vlečku společnosti Kámen Zbraslav, která navazuje na vlečku ČSL. Noční časová poloha (včetně vyrovnávky) příliš možností k fotografování neposkytuje, vlak lze za denního světla zachytit pouze při mimořádnostech. Četnost jízd je cca 1-2x týdně.



Barevně sladěné dvojče 751.089+751.228 odjíždí v čele 14-ti vozového Pn 65572 s kerosinem z Kaučuku Kralupy do Středokluk dne 18.9.2009 ze stanice Zvoleněves.



Po stočení kerosinu do podzemních zásobníků se následující den 3.4.2010 vydala souprava prázdných cisteren ze snímku na předchozí straně na zpáteční cestu do Ingolstadtu. V úseku mezi zastávkami Hostouň a Jeneč byla 20 vozová souprava vlaku Vn 55671 zvěčněna na čele se strojem 751.053.

Až do listopadu 2010 byl další stálicí Nex 50500 s přezdívkou „Pišingrexpres“ nebo „Tatranky“. Jednalo se přepravu cukrovinek, převážně v izotermických vozech, z moravských výrobních závodů firem Opavia (Opava) a Nestlé (Olomouc) do distribučního logistického centra FM Logistics Tuchoměřice. Poté, co si firma

Po několika letech byly obnoveny dodávky kerosinu z rafinérií v Gdaňsku na letiště Ruzyně. Na fotografii se 25.11.2009 představuje v zastávce Dobrovíz vyrovnávkový vlak s 22 prázdnými vozy charakteristické hnědé barvy pod vedením stroje 742.282.



Kombinace dobrého počasí a nasazení stroje 751.137 na atraktivním výkonu v Kralupech nad Vltavou se dlouho ne a ne uskutečnit. 2.10.2010 se to tak z půlky podařilo; za polonásvitu byl stroj 751.137 zvěčněn při průjezdu Kolčí v čele Pn 65514 obsahujícího 20 prázdných cisteren.





S příchodem podzimu 2010 se začaly na výkonech PP Kralupy nad Vltavou objevovat v SOKV České Budějovice znovuzprovozněné stroje řady 751. Dne 24.9.2010 stoupá 751.089 v čele 18 vozového Nexu 55002 mezi Kováry a Kolčí.

Nestlé zřídila vlastní centrální sklad na Moravě, objem přeprav výrazně poklesl – většinou se jedná o 5 a méně vozů. Od 1. změny GVD 2011 byl zrušen i ranní Nex 50500 a jeho zátěž převzal Mn 85461 (z Kralup odjezd mezi 6-9 hodinou). Zachován zatím zůstal odpolední Nex 55002, jehož zátěž stále častěji tvoří jednotlivé vozy z přeprav cementu, balícího papíru (pro firmu Lego), případně šrotu. Ze Středokluk vyráží typicky mezi 13-16 hodinou.

Jako tranzitní je pak stanice z pohledu přepravy odsiřovacího vápence, který je v případě zvýšené nakládky mimo základní trasu přes Kladno a Lužnou u Rakovníka z Hostivice trasován přes Podlešín a Kralupy nad Vltavou.

Nákladní provoz na trati 121 zajišťuje především společnost ČD-Cargo. V PP Kralupy nad Vltavou je turnusována dvojice dvojčat lokomotivní řady 753.7 (s označením KnV1 a Nero), doplněná dalšími třemi stroji 753.7 pro místní obsluhu. Jako záložní slouží stroje 742 a 751. Lokomotivy 753.7 se v Kralupech usídlily od samého počátku nasazení v listopadu 2008. Od roku 2010, kdy skončila tříletá modernizace 30 ks série v CZ Loko, se pak řada 751 na výkonech v okolí Kralup nad Vltavou objevuje pouze v omezené míře, i když podle množství snímků v tomto článku to tak možná nevypadá.

Hostivice - Kladno

Ze Středokluk odjíždíme po trati 121 do stanice Hostivice, která leží na Buštěhradské dráze. Snad nejstabilnější, bohužel však téměř jedinou přepravou v úseku Hostivice – Kladno, je vozba odsiřovacího vápence z lomu ČEZ v Mořině pro hnědouhelné elektrárny Prunéřov a Tušimice. Vápenec se dostává pomocí vlečkových remotorizovaných lokomotiv řady 740 do dopravny Hořelice, kde dochází k předávce strojům ČD-Cargo.

Technologie provozu je již po řadu let shodná a její popis je tak trochu vozením vápence do Kadaně, přesto si ji krátce

Odvozu úctyhodného počtu 30 převážně izotermických vozů se v čele Nex 55000 zhostil dne 9.10.2009 stroj 753.754. Záběr byl pořízen v oblíbeném esíčku před stanicí Podlešín.



Počátkem roku 2010 se držela sněhová pokrývka i ve středních Čechách. Na zasněžené trati č. 121 se dne 8.2.2010 před zastávkou Želenice u Slaného přestavuje jako Nex 55002 sedmivozová vyrovnávka "Pišingrexpresu" vedená lokomotivou 753.755.





Na následujících obrázcích si představíme několik podob Nexu ze Středokluk v proměnách času.

vlevo nahoře: **Tradiční vyrovnávka 17 převážně izotermických vozů ze skladu FM Tuchoměřice do závodů Nestlé a Opavia vedená strojem 751.236 jako Nex 55000 byla zachycena 18.9.2009 před Podlešínem.**

uprostřed vlevo: **Nex 55000 vedený dne 16.4.2009 strojem 751.066 s neobvyklou zátěží - místo izotermických vozů prázdné plošinové. Vyrovnávka po přísunu kolejnic pro stavbu v Jenči.**

uprostřed vpravo: **Mimo tradičních izotermických vozů, jejichž počet značně poklesl, můžeme v roce 2011 na Nexu 55002 potkávat vozy pro nakládku šrotu a nádržkové vozy Uacs. 15.3.2011 byl 5-ti vozový Nex pod vedením stroje 751.089 zachycen před zastávkou Koleč.**





Jedním z posledních stabilnějších výkonů řady 751 v PP Kralupy nad Vltavou je tzv. "Dubská" záloha. V podvečer se ze svého působiště v Kladně-Dubí stroj přesouvá do stanice Kladno a zajišťuje postrk vápencových vlaků v úseku Kladno – Milostín, resp. do km 73,5. Na záběru dne 25.5.2010 stroj 751.236 zdolává na postrku Pn 65690 úsek Nové Strašecí – Řevničov.





Několik záběrů na fotograficky vděčnou „třetí várku“ vápence, trasovanou přes Středokluky.

nahoře: **Lokomotiva 751.239 spolu s 751.053, jež pár dní před pořízením snímku dorazily do Kralup na výpomoc z SOKV Ostrava, vedou Pn 65685 s 16 vozy s odsiřovacím vápencem do elektrány Prunéřov. Vlak stoupá dne 8.2.2010 k zastávce Koleč.**

dole: **Ještě předtím, než stroj opanoval Mn vlaky na Dobříš, sloužil stroj 751.354 na podzim 2009 v PP Kralupy nad Vltavou. Dne 9.10.2009 obstaral v úseku Hostivice – Podlešín – Kralupy nad Vltavou ve spolupráci se strojem 751.236 odvoz Pn 165783 se 17 vozy odsiřovacího vápence. Záběr byl pořízen mezi stanicemi Želenice u Slaného a Podlešín.**

přiblížíme. V pracovních dnech většinou probíhá v lomech Mořina nakládka dvou 16-ti vozových souprav (vozy Falls, resp. Facs), které ve dvou obsluhách převezou dopoledne vlečkové stroje do Hořelic. Odtud odváží obě „várky“ turnusové stroje 753.7 ČD-Cargo do stanice Hostivice. Na cestě je v Rudné u Prahy úvrať, vlaky proto jezdí převážně s postrkem. Po poledni pak v Hostivici dojde ke spojení do 32 vozové soupravy a dvojče s více než 2500 tunovému vlakem (Pn 65690) vyráží ve vhodné mezeře mezi hustou osobní dopravou ve směru Kladno. Zde dochází ke střídání strojvedoucích; po dvoumužné denní směně následuje noční jednomužná, kdy se stroje spojí do dvoučlenu. Vlak je na Kladně opatřen postrkem (v úseku Kladno – až km 73,5 - za Milostín) a souprava po 18 hodině vyráží do stanic určení, jimiž jsou Březno u Chomutova a Kadaň.

Nad ránem potom startuje zpět vyrovnávka (Vn 56561), příjezd na Kladno bývá před 6 hodinou, zde střídání a nástup denních strojvedoucích. Prázdná souprava pak přijíždí do Hostivice kolem 6:30 a pokračuje dále do Nučic.



Ve všední dny probíhá typicky odvoz dvou „várek“, v sobotu pak jedné. V neděli se pouze vrací vyrovnávka a stroje záhy odjíždějí na provozní ošetření do SOKV Ústí nad Labem. Většinou v zimním období nebo např. před plánovanou dlouhodobou odstávkou v lomech Mořina je přepravována i třetí „várka“. Ta je po vytažení turnusovými stroji (2x753.7 z PP Kralupy nad Vltavou) z Hořelic do Hostivice dále trasována přes Středokluky a Podlešín do Kralup nad Vltavou, po I. koridoru podél Labe do Ústí nad Labem a severočeskou magistrálou do Kadaně.

Další přepravy se na trati téměř nevyskytují, dříve pravidelné Mn vlaky Kralupy nad Vltavou – Hostivice jsou zaváděny výjimečně, jen několik uhláků, když se přihlásí zima. V roce 2009 bylo naloženo nemnoho vozů se dřevem na nákladišti v Jenči.

V současné době pak probíhá večerní obsluha skladu Lagermax v Praze Ruzyni (vlečka RUVE), vzhledem k nízké hmotnosti zásilek po sklonově náročném úseku od Prahy Bubnů, za pomoci řady 742. V posledním roce však úsek Hostivice – Praha-Bubny z hlediska nákladní dopravy přece jen ožil – nepravidelně jsou tudy také kvůli vyčerpané kapacitě sousedního „Semmeringu“ vedeny po spádu vyrovnávkové vlaky od kerosinu, zejména v režii společnosti AWT. Oproti



Postrk 13 vozové „třetí várky“ vápence s číslem Pn 65685 dne 7.4.2010 zajistil stroj 751.053. Souprava v čele s dvojčetem 753.752+753.768 odjíždí z bývalé stanice Želenice u Slaného ve směru na Podlešín. Na horizontu je možno v oparu rozeznat vystupující siluetu Českého středohoří.

obrázky vlevo: **Po obnovení provozu v závěru roku 2006 čekalo úsek trati č. 121 za zastávkou Jeneč další omezení při výstavbě silničního obchvatu obce Jeneč. Nejen automobily však mají provizorní objízdné komunikace. Aby nemusel být na trati dlouhodobě přerušen provoz, byla s využitím kolejiště bývalé vlečky Hödlmayr realizována objízdná kolej. Na ní se představuje 9.12.2008 Pn 65783; jednak když vlaková lokomotiva 751.239 vjíždí do provizorního oblouku a jednak postrková 751.228, přičemž se otvírá záběr na právě hloubený zářez budoucí silnice II/201.**





vpravo: **Na fotografii ze 2.7.2009 již trať září novotou, když byla vrácena do původní polohy a v místě křížení s novou silnicí vybudován železniční most. Záběr dokumentuje Pn 65783 s 16 vozy na čele s dvojčetem 751.154+751.219. Vpravo jsou ještě patrny zbytky štěrkového lože objízdné koleje.**





nahoře: **Stroj 751.105 před dlouhodobým odstavením v červnu 2009 sloužil v okolí Prahy. Znovuzprovoznění se dočkal v SOKV České Budějovice začátkem ledna 2011 a po odzkoušení byl odeslán přes Prahu do Berouna, kde působil jako náhrada turnusového stroje 742 na výkonu z3Ber. Má na starosti zejména Mn vlaky do Nučic a Roztok u Křivoklátu. Na snímku se siluetou hořelického kostela Stětí sv. Jana Křtitele je zachycen 28.1.2011 se zbytky sněhu v čele 6-ti vz Mn 85310 Rudná u Prahy - Beroun, při odjezdu ze stanice Nučice.**



uprostřed: **Zhruba po měsíční pauze se vrátil na záskok do Berouna stroj 751.105. Dne 21.3.2011 byl zdokumentován před zastávkou Nučice-zastávka, jak zdolává poslední kilometry jízdy sedmivozového Mn 85311 Beroun – Nučice.**

dole: **Zajímavé možnosti přináší přeprava strusky z Linzu do Prahy-Radotína. Z Českých Budějovic je ucelená souprava vedena dvojčetem řady 751 v noci po trati 200 a vrací se s prázdnými vozy následující noc. Přes den je dvojče nezřídka využito při vozbě v okolí Berouna. Nejinak tomu bylo 20.4.2011, kde se stroje 751.223+233 ve dvojčlenu zhostily přepravy nezvykle vytíženého Mn 85311 Beroun – Rudná u Prahy s 15 vozy. Záběr byl pořízen krátce po východu slunce před zastávkou Nučice.**

dřívějším letům, kdy zde nákladní doprava nebyla vůbec provozována, se jedná o skokový nárůst.

„Semmering“

Dříve pravidelná obsluha žst. Praha-Zličín (nově Praha-Řepy) Rn vlaky v úseku Praha-Smíchov – Praha Zličín po opuštění závodu fy. Siemens ve Zličíně skončila. Několikrát byly do žst. Praha-Ře-





nahoře: **Jako záskok po dobu opravy turnusové řady 742 působila 16 dnů v lednu 2011 lokomotiva 751.105 na výkonu třetí záloha Beroun (z3Ber). Celkem šestkrát stihla v čele Mn 85321 navštívit Roztoky u Křivoklátu.
V poslední den svého nasazení v Berouně 28.1.2011 odvezla do Roztok 6 prázdných vozů, přičemž byl vlak zdokumentován před zastávkou Újezd nad Zbečnem, v malebném údolí Berounky, jemuž dominuje strmý svah přírodní rezervace Brdatka.**

uprostřed: **Jen co dorazil Mn 85321 do Roztok u Křivoklátu a přestavil vozy na nakládkovou kolej, začala práce na posunu naložené soupravy. Na záběru o pár minut později je již sestaven Mn 85320 se 7 loženými vozy a strojem 751.105 v čele.**

dole: **Do Roztok u Křivoklátu se v čele Mn 85321 podíval i stroj 751.154. Vzhledem k časové poloze vlaku kolem poledne si nelze fotomísta příliš vybírat, proto byl zdokumentován 7.3.2011 opět před zastávkou Újezd nad Zbečnem se zátěží 5 vozů.**



py dopraveny vlaky s ocelovými polotovary v režii společnosti ODOS.
V aktuálním grafikonu zavedené trasy Mn 85042/85101 jsou z Prahy-Smíchova do Hostivic vedeny pouze podle potřeby. Vzhledem k zavedení taktové osobní dopravy je při (ne)propustnosti úseku mezi Smíchovem a Zličínem kapacita v denní době prakticky vyčerpána a potkat nákladní vlak v denní době je téměř nemožné. Nákladní doprava (zejména přepravy kerosinu) zde probíhá pouze v noci.
Další možností obsluhy žst. Praha-Řepy je prodloužení Mn 85313/12 z Nučic, sporadicky je využíván pro vozové zásilky (většinou kontejnery) na vlečku Vamar. Na trati Nučice – Rudná u Prahy – Hostivice lze mimo výjimečně jedoucí prodloužený Mn z Nučic potkat opět výhradně vápencové soupravy. Tím se pomalu přesouváme jižněji směrem k Berounu.

Nučice

Nákladní dopravu mezi Nučicemi a Berounem tvoří spíše vozové zásilky na vlečku vycházející z žst. Nučice. V úseku Beroun – Beroun-Závodí lze potkat i ucelené vlaky složené z vozů Uacs do závodu Cembrit, a.s. (dříve v režii AWT, nově ČD-Cargo). U vozových zásilek se jedná především o nádržkové vozy Uacs s cementem (pro firmu Berger Beton), kryté vozy Habillins, otevřené vozy Eas se šrotem, plošinové vozy apod. Obsluha je zajišťována z Berouna párem manipulačních vlaků (s přezdívkou „kameňák“), které jezdí každý den mimo neděle. V út a čt vyjíždějí dopoledne z Berouna jako Mn 85312 a po obsluze Nučic se po poledni vracejí zpět (Mn 85313). V po, st, pá a so vyráží Mn 85310 z Berouna nad ránem a dopoledne se vrací (85311), aby náležitosti stihly před polednem (mimo so) odjet na obsluhu Roztok u Křivoklátu. Na Mn je turnusována řada 742, zřídka je nasazován i postrk. Od počátku roku





nahoře: **Do třetice záběr z Újezdu nad Zbečnem, tentokrát z 9.3.2011. S nákladními vlaky na trati 174 se ten den doslova roztrhl pytel. Jedním z řady byl Rn 65531 se zásilkou sulfátů z Lenzingu do závodu Proctor & Gamble v Rakovníku. O vozbu se postaralo dvojče 749.019+749.018, které v noci z Českých Budějovic přivezlo soupravu „strusky“ do Prahy Radotína. Souprava čítala mimo 15 nádržkových vozů dva plošinové a za vlakovou lokomotivou nečinný stroj 708.008.**

dole: **9.března 2010 bylo možno v okolí Prahy v krátkém sledu zachytit několik nákladních vlaků v čele s řadou 751. Červené dvojče 751.239+751.053 se postaralo v úseku Kralupy nad Vltavou – Kladno Dubí o odvoz vlaku Rn 50543 s 23 vozy ocelových polotovarů z Třince. Na záběru opouští stanici Brandýsek, za vjezdovým návěstidlem na postrku vypomáhá dvojče 753.753+753.768.**

2011 se na náhradách turnusových strojů objevují také lokomotivy řady 751 z SOKV České Budějovice.

Rakovník

Dalším významným centrem středočeského kraje z hlediska nákladní dopravy je Rakovník, resp. chemický závod Procter & Gamble (dříve Rakona). Do továrny směřují chemické výrobní suroviny – tzv. „Lenzing“ a „Sodovka“. Ucelené soupravy sulfátů z Lenzingu (Rn 48506) přechází hranice na PPS Horní Dvořiště, pokračují pod trolejí do Berouna a tvoří je většinou 15 nádržkových vozů. Od dubna 2011 byly přepravy v úseku České Budějovice - Beroun přesměrovány na trať č. 200 (v noci). „Sodovka“ potom směřuje do Berouna z PPS Lichkov a souprava obsahuje většinou 36 charakteristických dvouosých nádržkových polských vozů. Vlaky jezdí 1-2x týdně. „Sodovka“ do Rakovníka směřuje z Berouna, kde bývá často odstavena, než dostane "zelenou" z Rakovníka, většinou jako vlaky Pn 65531 nebo v trase Vn 48249.









nahoře: **Po delší době zaskakovalo dne 14.11.2010 za kralupské turnusové stroje 753.7 dvojče řady 751. Za stanicí Zákolany byl zvěčněn opožděný Rn 50541 s 22ti vozy, na pozadí Mozolína – části obce Koleč. Na čele sloužilo dvojče 751.154+751.137, na postrku mimo záběr 753.752+753.770.**

uprostřed: **Snad nejstabilnější přeprava ve středních Čechách – jedna ze dvou každodenních zásilek uhlí ze Severočeského hnědouhelného revíru do Alpiq Generation (CZ) – bývalého Energocentra v Kladně Dubí. Typické náležitosti tvoří remotorizované stroje řady 740 a 741. Na záběru se představuje dne 17.6.2010 2500 tun těžká souprava Rn 59671 čítající 32 vozů. I když se o jeho vozbu starala pětice lokomotiv (na čele 740.736+740.662, na pk 740.318, 740.422 a 740.424), o dodržování grafikonových jízdních dob si mohl rychlý nákladní vlak nechat pouze zdát.**

dole: **Několikrát do roka míří do Českých lupkových závodů v Novém Strašecí zásilka topného oleje. Začátkem února 2011 byl výchozí stanicí Most a protože ucelená souprava 20 cisteren nebyla trasována přirozenou cestou přes Žatec a Lužnou u Rakovníka, ale dvakrát tak delší trasou přes Ústí nad Labem a Kralupy nad Vltavou, mohl být vlak zachycen při odjezdu ze stanice Brandýsek. V úseku Kralupy nad Vltavou - Kladno se o vozbu Pn 49501 podělila dvojice dvojčat 753.7 - na čele 770+775, na postrku 773+774.**

dle současného GVD odpoledne nebo večer, ve skutečnosti kdykoli.

Z továrny jsou dále přepravovány v ucelených soupravách modrých krytých vozů Gabs do Polska paletizované prací prášky. Ve středu a v neděli odjíždí po poledni z Rakovníka Rn 48250, do Rakovníka pak přijíždí ve čtvrtek a v neděli večer prázdná souprava jako Vn 48249. Občas se můžeme setkat s nakládkou obilí v areálu ZZN, v režii všech možných dopravců.

Do Rakovníka dále směřuje spíše vozová zátěž pro nakládku do Hořesedel a Kralovic. Obsluhu dopraven mezi Rakovníkem a Berounem zajišťují Mn vlaky 85320 a 85321, na kterých je turnusována řada 742. Jedná se převážně o nakládku dřeva ve stanicích Roztoky u Křivoklátu, Zbečno, Hýskov. Mn vyráží v po, st a pá před polednem z Berouna, zpět z Roztok okolo druhé hodiny. Úsek Rakovník – Roztoky je bez pravidelné obsluhy. Rakovník opustíme po trati č. 120 ve směru Lužná u Rakovníka. Zde můžeme potkat Mn vlaky 85360/2 z Rakovníka do Milostína.

Lužná u Rakovníka - Kladno

Dále pokračujeme ve směru Kladno. Zde hraje prim především stanice Nové Strašecí, resp. České lupkové závody. Poměrně novou přepravou je odvoz popílku z bývalého Energocentra Kladno. Výchozí stanicí je Kladno-Dubí. Vedlejší produkt výroby elektřiny je přepravován v cca 12 vozových soupravách Uacs v režii společnosti AWT, odvoz zajišťují typicky stroje 741. Souprava vyráží ráno z Klad-



nahoře: **Nízké večerní slunce zalilo 5.9.2009 dvojče 751.364 a 751.354 v čele Rn 50541 s ocelářskými výrobky z Třince do Kladna Dubí. Při průjezdu úsekem Zákolany - Dřetovice vypomáhá na postrku 25-ti vozového vlaku mimo záběr dvojče 753.7.**

dole: **Brandýsské „esíčko" jako jedno z mála míst na trati Kralupy nad Vltavou – Kladno umožňuje zachytit dopolední trasu nákladních vlaků ve směru Kladno. Dne 25.3.2011 se v něm představuje dvojče 751.089+751.364 v čele Rn 50543 z Třince do Kladno-Dubí, obsahující 23 vozů. Na postrku vypomáhá dvojče 753.768+753.769. Řada 751 sloužila jako náhrada za turnusové dvojče 753.7, toho času na provozním ošetření.**

na Dubí a vrací se dopoledne s prázdnou soupravou zpět, četnost jízdy je cca 5-6x týdně.

Do Lupkových závodů dále čas od času směřuje ucelená souprava s dodávkou topného oleje. V dalších stanicích probíhá spíše sporadická nakládka dříví, resp. vykládka uhlí, poměrně silná zátěž do Kamenných Žehrovic je již minulostí. Obsluhu zajišťuje pár Mn vlaků 85431/33 vyjíždějících podle potřeby ráno z Kladna a dopoledne zpět. Vozbu zajišťuje výkon záloha Kladno-Dubí z PP Kralupy nad Vltavou.

V úseku Kladno – Kamenné Žehrovice můžeme dále potkat i uhelné vlaky AWT (typicky 15-ti vozové s nakládkou v bývalém dole Scholer), ovšem v daleko menší míře než dříve. V minulosti provozovaná sezonní přeprava polského uhlí pro Teplárenu Malešice v režii společnosti ČD-Cargo na uskladnění do Kamenných Žehrovic byla nahrazeny vlaky v režii AWT do lokality Dymokury.

Kladno-Dubí

Z Kladna se vydáme po trati č. 093 ve směru Kralupy nad Vltavou. Nejvýznamnější stanicí je již dříve zmiňované Kladno-Dubí a zejména soukromá elektrárna Alpiq Generation (dříve Energo-



nahoře: **Od podzimu 2010 poměrně pravidelně probíhá odvoz popílku z elektrárny Alpiq Generation (CZ) do vytěžených partií Českých lupkových závodů v Novém Strašecí. Dne 5.3.2011 se na čele Vn 185433 o vozbu prázdné soupravy 12 Uacs z Nového Strašecí do Kladna Dubí podělily poblíž zastávky Kačice stroje 740.422+404 společnosti AWT.**

uprostřed: **Na záběru ze dne 18.3.2010 se do cílové stanice Neratovice blíží 10ti vozové Pn 65541 z Kralup nad Vltavou na čele s dvojčetem 751.066+751.053.**

centrum Kladno), vybudovaná v areálu bývalých hutí Poldi Kladno. Do elektrárny směřují každý den dva těžké nákladní vlaky s hnědým uhlím ze Světce-Ledvic v severočeské hnědouhelné pánvi. Vlaky Rn 59671 a 59673 v režii společnosti AWT jsou trasovány přes Ústí nad Labem a Kralupy. Z Kralup zajišťuje vozbu téměř 2500 tun těžkého vlaku čtveřice lokomotiv řady 741 nebo 753.7. Jeden z vlaků obvykle přijíždí do Dubí časně nad ránem (Rn 59673), druhý vyráží ráno nebo dopoledne ze Světce a do Dubí přijíždí většinou po poledni. Další komoditou spjatou s elekrárnou je přeprava odsiřovacího vápence, který v režii AWT směřuje do Kladna Dubí zejména z Berouna podél Vltavy a Labe a z Čížkovic. Četnost jízdy je cca 2x týdně. Přeprava popílku do Nového Strašecí již byla popsána výše. Další pravidelnou přepravou jsou soupravy cca 10 vozů s kontejnery ACTS. Pravidelně se také můžeme setkat s přepravou černého uhlí (resp. koksu) z Ostravy Rn 59641, které většinou přijíždějí do Kralup nad Vltavou v ranních hodinách. Vyrovnávky těchto vlaků pak jezdí víceméně nepravidelně.

Rozsáhlé vlečkové kolejiště v bývalém areálu Poldi (vlečka DLT) obsluhuje firma AWT. Také stroje ČD-Cargo se ve stanici Kladno-Dubí objevují poměrně často. Cca 7 vlaků do týdne zajišťuje přepravu hutních polotovarů z Třince do válcoven v Kladně-Dříni, které jsou ve vlastnictví Třineckých železáren. Pravidelnou trasou Rn 50541 se přiváží většinou v podvečer cca 20 vozů s ocelí určenou ke zpracování do válcoven. 1-2x týdně ji doplňuje trasa Rn 50543, která se přesune z Třince do Kralup během noci a dopoledne přijíždí do cílové stanice. Vozbu zajišťují převážně dvojice dvojčat 753.7 z PP Kralupy nad Vltavou. Čas od času odjíždí z Kladna-Dubí i ucelená souprava s ocelovými výrobky do přístavu Štětín (přes PPS Frýdlant v Čechách). Zbývající zátěž (šrot apod.), včetně odvozu prázdných souprav zajišťuje pár Mn vlaků Kralupy nad Vltavou – Kladno, v režii Dubské zálohy, která v době četnosti jízdy zajišťuje i vozbu Mn vlaků Kladno – Nové Strašecí. Mn vlaky do Kralup mají poměrně slušnou zátěž, avšak bez stativu k nim nemá cenu vyrážet, jezdí totiž v hluboké noci. Nakládka nebo vykládka v ostatních stanicích na trase do Kralup je velmi sporadická.







V pozdním odpoledni v neděli 7.3.2010 vypomáhá lokomotiva 751.066 na postrku mimořádného obilného vlaku Mn 85163 ze Slaného do Děčína se 17 vozy. Vlakové dvojče 751.053+239 již minulo vjezdové návěstidlo do Podlešína.









nahoře: **Industriální pozadí krajiny v okolí Kralup nad Vltavou dokresluje charakter trati Kralupy nad Vltavou – Všetaty. Na fotomístě "u komínů" v blízkosti stanice Chvatěruby se přestavuje dne 4.6.2010 Pn 65541 Kralupy nad Vltavou – Neratovice v čele s dvojčetem 751.236+751.148, zajišťující přepravu 17 vozů.**

uprostřed vlevo: **Stejné dvojče v obráceném gardu se pak 4.6.2010 vracelo zpět do Kralup nad Vltavou v čele 34 vozového Pn 64502. Záběr dvojčete 751.148+751.236 byl pořízen opět v úseku Úžice – Chvatěruby, na souběhu traťové koleje a vlečky do Kaučuku SKP Úžice, resp. Aero Vodochody.**

uprostřed vpravo: **Další možnost pro zvěčnění podvečerního Pn 64502 skýtala bývalá stanice Chlumín. Na pozadí komínů Spolany Neratovice se na záběru ze dne 20.8.2009 představuje v čele dvojče 751.364+751.236 táhnoucí soupravu 27 vozů.**

dole: **O neuvěřitelném štěstí se dalo mluvit 28.8.2009. Krátce, přesně na průjezd Pn 64503 z Nymburka do Kralup nad Vltavou, se v Tišicích rozestoupila kompaktně zatažená obloha a bylo tak možno pořídit záběr dvojčete 751.354+751.364 v čele 30 vozové směsky.**



nahoře: **Kromě stroje 751.354 se na dobříšském Mn objevovaly další zástupci řady 751. Na stejném místě, před zastávkou Nová Ves pod Pleší byl zdokumentován před dlouhodobým odstavením v čele 6ti vozové soupravy Mn 85551 dne 18.6.2009 stroj 751.105.**

dole: **Příliš vhodných míst pro zdokumentování Mn vlak na Dobříš ve své ranní časové poloze neskýtá. Jedno z nich je před zastávkou Nová Ves pod Pleší, kde byl 6-ti vozový pestrobarevný Mn 85551 dne 25.3.2010, těsně před příchodem letního času, uloven pomocí delšího ohniska.**

Kralupy nad Vltavou a okolí

Z Kralup provedeme několik krátkých exkurzí do Velvar, Slaného a Chvatěrub, resp. do areálu závodu Kaučuk Kralupy. Ranní Mn vlak 85462 převzal po zrušení ranního Nexu do Středokluk zbývající vozovou zátěž. Vlak je trasován z Podlešína podle potřeby až do Klobuk v Čechách, ale trasu využívá s četností cca 1x týdně pro obsluhu žst. Slaný. Poměrně pravidelně je zaváděn i pár Mn vlaků 85440/1 do Velvar, s vozovou zátěží do závodu Komax. Vzhledem k extrémním sklonovým poměrům zde v nedávné minulosti bylo možno zachytit i dvojče. Nejčetnější z výše uvedených jsou vlaky pro obsluhu rozsáhlého kolejiště v Kaučuku Kralupy, plán vlakotvorby obsahuje celkem 7 párů Mn vlaků. Nutno dodat, že významný podíl na obsluze areálu Kaučuk mají soukromí dopravci (Unipetrol apod.)

Nejvýchodnějším místem našeho putování budou Všetaty, do nichž vede trať č. 092 z Kralup přes Neratovice. Kromě vlaků soukromých přepravců se na trati můžeme setkat s párem Pn vlaků 65540/41 z Kralup do Neratovic (obvykle okolo desáté z Kralup, zpět dle zátěže), další pár vlaků do Neratovic je veden od Všetat. V Neratovicích dále končí Rn 48518 s chemickými surovinami z Rakouska (přes PPS Horní Dvořiště, do Neratovic přijíždí od Všetat brzy ráno a uhelné vlaky ze severu Čech, včetně vyrovnávky (přijíždí/odjíždí nahodile). Dále nad ránem mezi Všetaty a Kralupy probíhá vozba Pn vlaků 64500/65400, většinou v režii lokomotivního výkonu „Nero“ v turnusové podobě 2x753.7. Loňský podvečerní obrat Pn 64502/65403 Kralupy nad Vltavou – Všetaty, zavedený z důvodu výluk na trati Praha-Libeň – Praha-Běchovice je již minulostí.

V poslední době probíhá silná vozba do Úžic, v některých dnech až dvě obsluhy Mn vlaky z Kralup, typicky po třech ložených krytých vozech s nákladem papíru. Zajišťují dispečerské stroje PP Kralupy nad Vltavou většinou v dopoledních hodinách.

Dobříš a Posázavský pacifik

Z Neratovic se vrátíme po trati č. 070 do Prahy (zde je nákladní doprava s většími diesely víceméně nahodilá, silnější při výlukových stavech), pokračujeme přes Prahu-Braník do Posázaví, kde v teplejších jižních krajinách naše putování ukončíme. Z Prahy Vršovic (od GVD 2011 už z Prahy-Libně) vyráží časně nad ránem každý pracovní den Mn 85111 s cílovou stani-







cí Dobříš (dojezd cca 8:30). V minulých letech se jednalo téměř výhradně ve směru Dobříš o návoz vozů Eas nebo plošinových vozů s klanicemi na nakládku dřeva ve stanici Dobříš. Zpátky Mn 85112 s loženými vozy vyráží z Dobříše před 13 hodinou. V poslední době vlak obsluhuje i další stanice (Měchenice, Vrané nad Vltavou, Davle, resp. Čisovice s vlečkou do Kovohutí Mníšek), avšak zátěž do cílové stanice během března 2011 značně upadala a Mn často ani na Dobříš nedojede. Pro Mn na Dobříš je turnusována v PJ Praha-Libeň řada 742, ale v převážné většině roku 2010 i 2011 byl nasazen stroj 751.354.

V úseku východně od stanice Jílové u Prahy potom obsluhuje místní dopravny a nákladiště Mn 85270/1 od Čerčan (vlak má výchozí stanici Benešov u Prahy). Zde je turnusována řada 742, výjimečně doplněná postrkem.

Autor děkuje všem, kteří poskytli cenné připomínky a další informace k článku.

nahoře: **Záběr představuje typický Mn 85551 „vzor 2010“. Lokomotiva 751.354 se blíží 20.9.2010 po osmé hodině k zastávce Mokrovraty se zátěží 10 vozů na nakládku dřeva ve stanici Dobříš.**

uprostřed: **Nakládka dřeva na Dobříši v březnu 2011 spíše skomírala, Mn mnohdy ani nedojel do cílové stanice. Výjimkou bylo pondělí 21.3.2011, kdy stroj 751.154 vezl na Dobříš v čele Mn 85111 7 vozů, vlak byl zdokumentován před zastávkou Mokrovraty.**

dole: **Mn vlaky na Dobříš byly v roce 2010 především doménou řady 751. Výjimkou nebyl ani 22. březen, kdy byl však z důvodu silné nakládky dřeva z Dobříše zaveden mimo kmenového i druhý Mn 85980. Čtyřvozový vlak pod vedením 742.270 byl zachycen před vjezdem do stanice Čisovice.**





V kontrastu s upadající nakládkou dřeva na Dobříšce působila v březnu 2011 jižní část pacifiku. Dne 21.3. bylo potřeba doplnit turnusovou lokomotivu řadu 742 postrkovým strojem. Úkolu se zhostila jinak nepříliš využívaná 751.137 z PJ Praha-Libeň. Na záběru před zastávkou Poříčí nad Sázavou-Svárov tlačí 5-ti vozový Mn 85270 jedoucí v trase Benešov u Prahy - Jílové u Prahy.

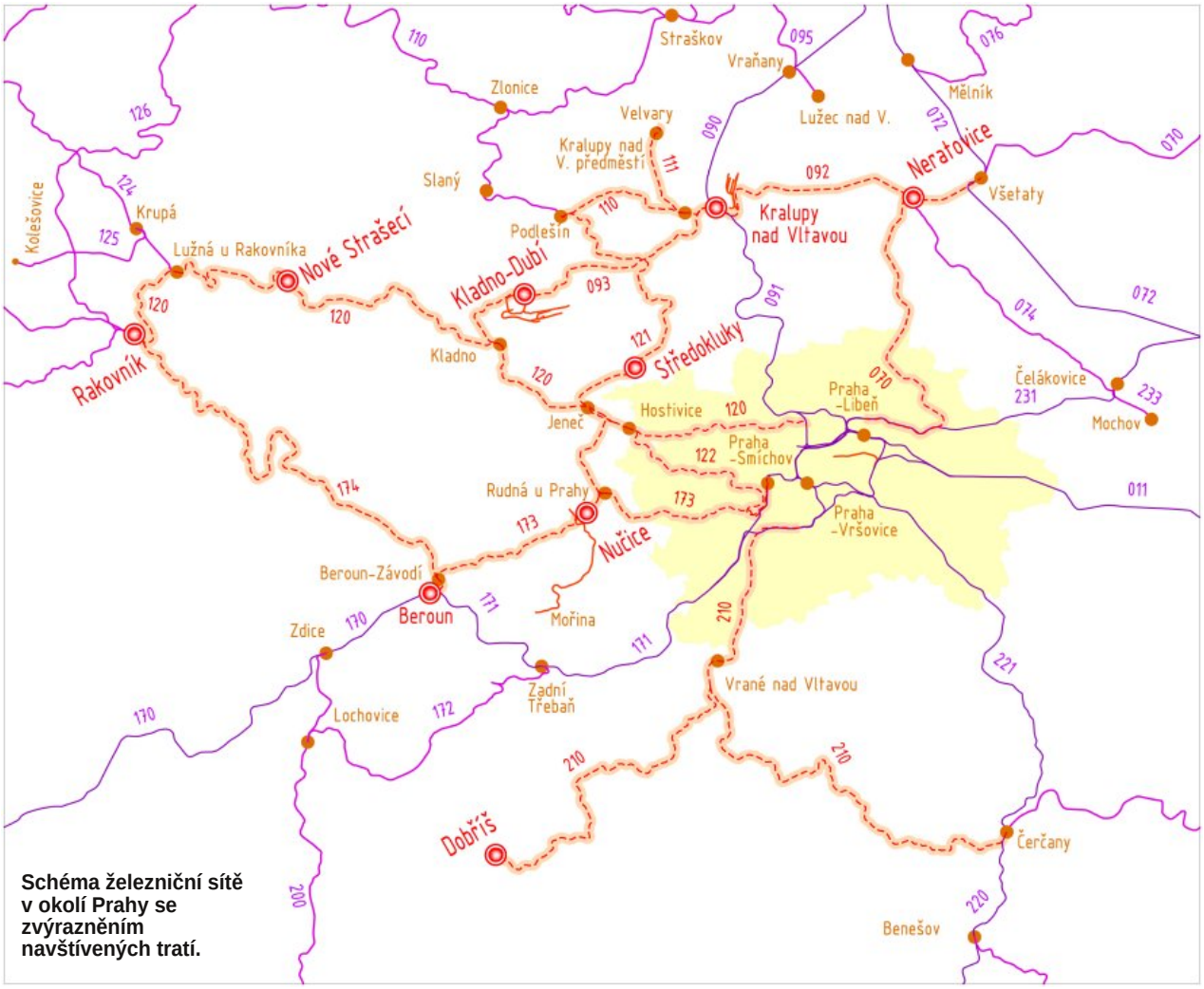


Schéma železniční sítě v okolí Prahy se zvýrazněním navštívených tratí.

Jeseníky I.

Marek Cerman a Petr Zobal

Dá se říci, že po kratším poklesu na přelomu roku 2010 v Jeseníkách opět doslova zuří nakládka vytěženého dřeva. Od dubna dokonce nově platí opatření dopravce, které mimo již standardní vlaky s přetěží ve všední dny zavádí i mimořádné obsluhy na javornické trati během soboty a neděle. Následující obrázky přibližují aktuální jesenické dění.

Předposlední březnový den roku 2011 opouští Mn 83402 stanici Lipová Lázně. Na čele vlak rozjíždí stroj 751.335, na postrku pak asistuje 749.251.









nahoře: **Na obsluhu vápenky na Pomezí se vydala 5.3.2011 "zamračená" 751.093.**

uprostřed: **Stejný stroj 24.3.2011 vyráží v čele 5-ti vozového Mn 83403 z Lipové Lázně ve směru Zlaté Hory. Obsahuje i zátěž do šroubárny Jeseník.**
foto: Petr Zobal

dole: **Dne 24. března 2011 se nad Rychleby a Jeseníky i přes příznivou předpověď přivála oblačnost, která tvořila slunci oponu po většinu dne. Odpoledne, když se mezi Horní Lipovou a Lipovou Lázněmi prohřívaly zdrže vlaku Mn 83401 s lokomotivami 751.119 a 751.374, se ale jasný kotouč opět usmál na zdejší okolí.**







nahoře vlevo: **Navzdory všem odhadům z řad laické i odborné veřejnosti jsme zažili zimu mírnou. Okolo posledních zbytků sněhu nad Horní Lipovou duní s na dvě lokomotivy plně vytíženým vlakem stroj 751.119. Jako druhá spraví reputaci "zamračených" svým koncertem 751.141.**

nahoře vpravo: **Stroj 751.141, ukrytý na vedlejším záběru na postrku, se představuje 29.3.2011 v plné síle na javornické trati. Před Tomíkovicemi vyváží zátěž ze stanice Javorník.**

dole: **V průběhu roku se s poklesem těžby dřeva zároveň zkrátí délky souprav nákladních vlaků pod Jeseníky. Promítne se to především u javornických "manipuláků", které jsou na dřevu prakticky závislé. Na snímku od Vápenné z 21.9.2010 si tak s jedním vozem z Javorníku pohrávala 751.335.**

neoznačené foto: Marek Cerman



Do poslední chvíle před průjezdem nebylo 24.3.2011 jasné, zda-li se na Mn 83232 odjíždějící z Lipové usměje slunce. Paprsky pro tentokrát zvítězily a daly vyniknout stroji 751.374 v čele 10 vozů se dřevem. Na postrku sekunduje 749.251. foto: Petr Zobal

