

7/2018

PROVOZ

MAGAZÍN FOTOGALERIE LOKOMOTIVY.NET



Magazín Provoz Ročník 8 Vydání 7/2018
e-mail: provoz@lokomotivy.net **www.lokomotivy.net**

magazín Provoz na facebooku.

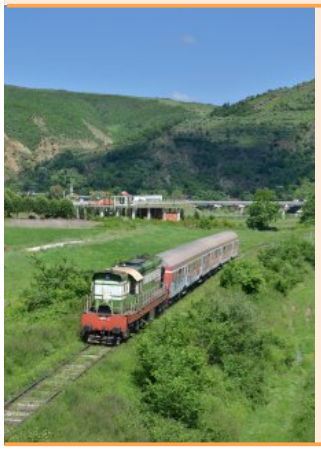


Foto na titulní straně:

Na úvodní fotografii se představuje lokomotiva T669.1059 s odpoledním vlakem číslo 2 směřujícím z Elbasanu do Durrësu dne 16. 5. 2018. Záběr byl pořízen za stanicí Papër.
Foto: Martin Šarman



Foto na zadní straně:

Momentka před vjezdem do tunelu před stanicí Lezhë.
Foto: Martin Šarman



Albánie

Albánie – země obklopená vysokými horami a mořem, jež byla dlouhou dobu politicky i hospodářsky izolována. Nyní sice jedna z nejchudších v Evropě, ale již otevřená pro všechny. A čím je pro nás tak zajímavá? Především provozem vozidel československé produkce, které se i po všech absolvovaných krizích udržely, byť v poměrně neobvyklých podmínkách, do dnešní doby v provozu. Železniční doprava v Albánii je nejmladším železničním systémem v Evropě. Délka železniční sítě dosahuje délky 447 km a žádná trať není elektrizována. Maximální rychlost se na většině tratí pohybuje v rozmezí 30 až 50 km/h.

Snímek zachycuje výstup cestujících z osobního vlaku ve stanici Mjedë, na jehož příjezd kromě fotografů vyčkávalo také rodinné příbuzenstvo vystupujících. V čele vlaku stanula dne 14. 5. 2018 lokomotiva T669.1060.
Foto: Lubomír Hudač

HISTORIE

První železnicí v Albánii byly důlní a vojenské úzkorozchodné tratě postavené v letech 1917 a 1930. Systém těchto drah postavených v meziválečném období byl určen především pro přepravu vytěžených surovin do přístavu Vlorë. Celková délka tratí s rozchodem 600 mm, 700 mm a

950 mm dosahovala délky přibližně 500 km. Do dnes se ale žádná nenachází v provozním stavu. Železnice se standardním rozchodem byla stavěna a postupně uváděna do provozu v letech 1947-1989. Výstavba železnice byla značně podporována vládou Envera Hodžy, během které bylo zakázáno soukromé vlastnictví motorových vozidel. Celkem bylo vybudováno 447 km železnice, které poprvé od konce druhé světové války spojovaly hlavní městská a průmyslová centra. Většinou se jednalo o sklonově nenáročné pobřežní tratě, s výjimkou tratě do Pogradce, která jako jediná byla vybudována do hornatého vnitrozemí. Pogradec se ve všech materiálech uvádí jako konečná stanice, avšak trať končí v obci Memëlisht. Jedná se o nákladní stanici, na jejímž jižním zhlaví se nachází nástupiště se staniční budovou a nápisem Pogradec. Stejnojmenné město je od stanice vzdáleno 4 km. V roce 1985 byla otevřena trať spojující Shkodër a hranici s Černou Horou v Tuzi. Tímto okamžikem byla Albánie napojena na evropskou železniční síť. Tato trať však nikdy neslouži-la osobní dopravě a od prvopočátku byla určena pouze pro nákladní dopravu. Již o několik let později po jejím uvedení do provozu byla uzavřena. Stalo se tak v letech 1991-1996 z důvodu občanských nepokojů a poté sankcemi OSN na bývalou Jugoslávii. Po dalších nepokojích v roce 1997 byla postupně zničena a rozkradena.



Vpravo: **Schéma albánské železniční sítě** Autor: Petr Zobal

Dole: **Tabulka otevření jednotlivých úseků tratí.** Autor: Martin Šarman

datum	úsek	poznámka
07.11.1947	Durrës - Peqin	
23.02.1949	Shkozet - Tiranë	
22.12.1950	Peqin - Krastë; Papërr - Cerrik	
07.05.1963	Vorë - Laç	
13.10.1968	Rrogozhinë - Fier	
20.03.1972	Krastë - Librazhd	
10.03.1974	Librazhd - Prrenjas	
09.03.1975	Fier - Ballsh	
červenec 1979	Prrenjas - Pogradec	
duben 1981	Laç - Lezhë	
11.11.1981	Lezhë - Shkodër	osobní doprava od 25.1.1982
11.01.1985	Shkodër - Tuzi	pravidelný pouze nákladní provoz zahájen 6.8.1986, mimo provoz v letech 1990-1997
leden 1985	Fier - Narte	osobní doprava od 14.10.1985
14.10.1985	Narte - Vlorë	
1989	Milot - Rrëshen	osobní doprava od 7.1.1995
únor 1996	Shkodër - Bajzë	znovu otevření
15.11.1996	Bajzë - Tuzi	znovu otevření
duben 2002	Bajzë - Tuzi	znovu otevření
06.03.2003	Shkodër – Bajzë	znovu otevření



ALBÁNSKÁ KRIZE

Železnice utrpěly dvě období značných škod v důsledku občanských nepokojů v letech 1991 a 1997. Po prvním období krize byla obnova započata v roce 1992 s výjimkou přeshraniční tratě severně od Shkodëru, která zůstala uzavřena až do krátkého opětovného otevření v roce 1996. Provoz na tratích v úseku Ballsh – Tiranë nebyl obnoven s výjimkou úseku Fier – Ballsh, který byl důležitý pro přepravu zaměstnanců rafinérie se sídlem ve městě Ballsh. Tento provoz byl zastaven kolem roku 2000. Po občanských nepokojích a poškození infrastruktury v roce 1997 byla pravidelná doprava ve velmi omezeném rozsahu na celé síti znovuobnovena v červnu 1998. Trať Milot – Rreshën byla zrušena úplně, neboť její svršek byl vytrhán a použit k opravě a zajištění sjízdnosti přeshraniční tratě ze Shkodëru do Černé Hory.

VOZOVÝ PARK

Již od počátku se albánské železnice potýkaly s nedostatkem vozidel. Lokomotivy a vozy byly získány buď jako dary nebo výměnným obchodem s politickými spojenci Albánie. První parní lokomotivy daroval Sovětský svaz a jedny z prvních vozů byly na konci šedesátých let darovány z Číny. Motorové lokomotivy byly získány z Československa výměnou za albánskou chromovou rudu (chromit). V novodobé historii albánské železnice získaly ojeté osobní vozy z Francie, Německa, Rakouska a Itálie. Téměř celý vozový park se skládal z ojetin, které byly postupně pro nedostatek náhradních dílů a finančních prostředků odstavovány. V polovině devadesátých let byla více než polovina vozového parku odstavena, přičemž v provozu zůstaly pouze lokomotivy řady T669.1. Několik vozů z jiných železničních správ bylo v Albánii uvězněno během období, kdy byla přeshraniční trať do Černé Hory uzavřena.

OSOBNÍ VOZY

Vozový park v osobní dopravě prodělal po roce 1991 velké změny. V provozu se dříve míchaly původně německé předválečné vozy typu AB4ü-28, které byly po válce ukořistěny sovětskými vojsky a Albánii byly věnovány při zahájení provozu, s čínskými osobními vozy. Těch bylo vyrobeno v letech 1966-1972 celkem 51 a zajímavé byly

Nahoře: **Výprava vlaku ve stanici Shkodër v deštivém ránu 14.5.2018 před odjezdem do Durrësu.**

Dole vlevo**: Jeden z mnoha odstavených bývalých italských vozů typu UIC-X darovaných na přelomu tisíciletí, který ještě nedávno zasahoval do provozu, stojí s několika dalšími vozy odstaven ve stanici Shkodër. 12. 5. 2018.**

Dole vpravo: **Původní italské vozy typu AB 39-78 z padesátých let stojí odstaveny již několik let ve stanici Elbasan. Spolu s nimi se zde nachází dalších několik novějších vozů UIC-X, jež byly k vidění v provozu ještě před několika lety. 16. 5. 2018.**







především širokorozchodným profilem.

Původní vozy začaly být od osmdesátých let postupně nahrazovány několika dodávkami ojetých vozů z různých částí Evropy. Po roce 1980 obdržely albánské železnice ojeté vozy z Francie (SNCF), čínské vozy pak postupně nahrazovaly nejprve italské vozy (FS), později následovaly dary od rakouských železnic (ÖBB) a v novém tisíciletí i série rekonstruovaných vozů z Německa (DB). Poslední informace o provozu čínských vozů jsou datovány do roku 1996, kdy byly nasazovány do souprav osobních vlaků na trati Fier – Ballsh.

Na počátku osmdesátých let byla snaha o postavení osobních vozů vlastními prostředky HSH. V blíže nespecifikované dílně u stanice Shkoděr byly zkonstruovány 4 osobní vozy číselně označené 151-154. Fyzicky existovaly ještě v květnu 2006 v přístavu Durrës a to konkrétně vozy 151 a 153.

V letech 1981-1982 bylo vyrobeno a dodáno celkem 18 pravděpodobně již používaných polských osobních a zavazadlových vozů vyrobené společnostmi HCP a PaFaWag. Jednalo se o 8 vozů typu 101A a 10 vozů typu 120A. Poslední vozy byly v provozu ještě koncem roku 1996 na trati Milot-Rrëshen.

Z Francie bylo ve stejných letech dodáno více než 43 ojetých vozů $B^{10}t$ (typ Bruhat). Jejich přezdívka se vztahuje na p. Ludvíka Bruhata, inženýra SNCF, který tyto vozy navrhl. Jejich výroba probíhala v letech 1958-1962.

V roce 1993 darovaly italské železnice 68 vozů konstrukce UIC-X typu B 29-38, 29-40, B 29-70 a A 19-40 a 11 vozů typu AB 39-78. Dalších 16 vozů typu 22-71 bylo dodáno v roce 1999.

V roce 1999 byla odeslána zásilka 45 vozů B4ipü z Rakouska do přístavu v Terstu, odkud byly trajektem přepraveny do přístavu Durrës. Tyto vozy, které byly vyrobený společností Simmering-Graz-Pauker, byly obchodně vyměněny za kovový šrot získaný z nepotřebných lokomotiv a ostatních kolejových vozidel.

Jako poslední bylo v roce 2005 darováno 12 ojetých vozů z Německa. Jednalo se o vozy By, Byuu a ABy, které vyrobila v 80. letech společnost RAW Halberstadt pro tehdejší DR a v průběhu devadesátých let byly vozy modernizovány. Jako ojeté se kromě Albánie dostaly také do Maďarska či Bulharska.

Osobní vozy nemají žádné UIC označení a jsou označeny iniciály "HSH" s dvou či třímístným číslem. Čínské vozy byly dodány v zelené barvě a v průběhu času po prováděných opravách byly opatřeny hnědou barvou. V závěrečné fázi jejich existence se vyskytovaly ve dvou tónech světle modré doplněné bílými nápisy "RPSSH" (Repubika Popullore Socialiste e Shqiperisë) na bočnici. Polské, francouzské a italské vozy zůstaly v původních barvách, s výjimkou upravených služebních (zavazadlových) vozů, které byly opatřeny hnědou barvou. Některé z bývalých polských vozů nesly iniciály "DH" (Drejtoria e Hekurudhave). Logo "SNCF" na některých francouzských vozech bylo pozměněno tak, aby ilustrovalo nápis "HSH". Většina italských vozů zůstala opatřena logy FS, a to včetně UIC označení, které bylo přeškrtnuto bílou čarou. Některé italské vozy byly v depu svépomoci zaměstnanců vyzdobeny modrým (později žlutým) pruhem, kterým přetřeli původní dva šedé pruhy v dolní polovině vozu. Rakouské vozy se také dočkaly úpravy v podobě žluté barvy, nahrazující původní krémovou, která je součástí jinak nepozměněného původního nátěru. Německé vozy jsou v provozu v původním červeno-bílém zbarvení, vyjma dvou exemplářů, které byly v roce 2015 opatřeny novým korporátním červeno-bílo-stříbrným nátěrem a novým logem HSH. Nátěr ale nebyl proveden příliš kvalitně a dnes je tak možné se setkat spíše se „strakatým“ vozem, který částečně nosí nové zbarvení albánských železnic a částečně původní německý nátěr „mintgrün“ z devadesátých let.

LOKOMOTIVY ŘADA T669.1

Celkem bylo vyrobeno v několika malých sériích od roku 1968 do roku 1991 pro HSH 62 lokomotiv řady T669.1. Lokomotivy byly dopravovány do Albánie pomocí námořních lodí z tehdy jugoslávského přístavu Rijeka, neboť do roku 1985 nedisponovala Albánie železničním napojením na evropskou síť. Posledních 12 lokomotiv bylo do země dopraveno po vlastní ose přes



Nahoře: **Německé vozy, které v roce 2015 prodělaly opravu interiéru a obdržely nový vnější nátěr, byly v provozu sotva dva roky. V současné době stojí odstavené ve stanici Durrës. Jejich ne příliš kvalitní lak opadá a prosvítá původní německý nátěr „mintgrün“ z devadesátých let. 15. 5. 2018.**

Dole: **Dlouhodobě odstavené lokomotivy T669.1026 a 1019 v depu Shkozet dne 15. 5. 2018.**







Nahoře: **Po 6letém odstavení pod širým nebem zamířila do haly depa lokomotiva T669.1052, která se dle zaměstnanců HSH uvádí do provozního stavu. Zda tomu tak opravdu bude, a nedojde jen k získání dílů a sešrotování, ukáže čas. V pozadí se nachází T669.1057, 15. 5. 2018.**

Uprostřed: **Lokomotiva T669.1032 během absolvování jedné z větších oprav byla v depu Shkozet zvěčněna 15. 5. 2018.**

Dole: **Na hale běžné údržby byly dne 15. 5. 2018 zdokumentovány stroje T669.1047 a 1046.**

mezistátní úsek Tuzi – Shkodër, který byl otevřen 11. 1. 1985. Z celkového počtu 62 lokomotiv se roku 2018 nedočkalo hned několik kusů, jejich seznam je uveden v tabulce na následující straně. Největší a dodnes nevyřešenou záhadou je poslední údajně dodaný čmelák T669.1062. Tato lokomotiva nefiguruje v žádném přehledu lokomotiv HSH a nikdy nebyla dohledána žádná její fotografie. Proto všechny materiály uvádí, že zde bylo dodáno 61 lokomotiv. Dle neověřených informací měl tento stroj mít krátce po dodání nehodu, pro jejíž následky byl na místě zlikvidován.

Aktuální potřeba lokomotiv se stále upadajícím provozem dlouhodobě klesá. V současnosti je provozních 19 lokomotiv. Z hlediska nasazení je 10 strojů určeno pro nákladní dopravu a 9 pro osobní dopravu. Není vyloučené, že se některá nákladní lokomotiva může objevit na vlaku osobní dopravy a naopak. Pro potřeby vozby osobních vlaků jsou vyčleněny tyto lokomotivy: 032, 041, 047, 051, 053, 054, 057, 059 a 060. Pro nákladní dopravu jsou určeny tyto lokomotivy: 027, 038, 039, 042, 044, 046, 048, 049, 055 a 061. Generální opravou, nebo spíš zprovozněním, prochází stroj 052, který byl odstaven od roku 2012. Opravy a údržba se provádí v dílnách depa Durrës (městská část Shkozet), které je jediné v zemi. Areál je také zaplněn několika lokomotivami v různém stádiu rozebranosti.

označení	typ prohlídky	perioda [km]	doba trvání
M1	denní prohlídka	100-200	1-2 hodiny
M2	měsíční prohlídka	1400-1700	2-3 dny
M3	malá oprava	6 000	3 - 6 dní
M4	roční střední oprava	40 000	35 dní
M5	velká oprava	100 000	75 dní
M6	hlavní oprava	200 000	85 dní

Počet lokomotiv T669.1			
Provozních osobních	9	19	62
Provozních nákladních	10		
Odstavených v Prrenjas	14	18	
Odstavených v Dürres	4		
Zlikvidovaných	25	25	

Tabulka vlevo: **Stupně periodických oprav**

Tabulka vpravo: **Přehled počtu lokomotiv T669.1.**

Tabulka na následující straně: **Lokomotivy dodané z ČKD Praha pro Albánské státní dráhy HSH.** Autor: 3x Lubomír Hudač

Lokomotivy dodané z ČKD Praha pro Albánské státní dráhy HSH

Označení	Výrobní číslo	Rok výroby	Datum dodání	Deponie v květnu 2018	Stav	Doplnění, poznámky
T211.0 (T454)	*?*	*1958*	*??.??.1958*	-	*zlikvidovaná po roce 2001 v Dürres*	*v březnu 2001 ještě odstaven v depu Dürres*
T211.0 (T455)	4420	1958	??.??.1958	-	zlikvidovaná po roce 2001 v Dürres	v březnu 2001 ještě odstaven v depu Dürres
T435.0512	4373	1959	??.04.1959	-	zlikvidovaná 2004 v Memelisht	1997 poškozena při občanských nepokojích v Memelisht
T435.0513	4374	1959	??.04.1959	-	zlikvidovaná 2004 v Memelisht	1997 poškozena při občanských nepokojích v Memelisht
T435.0546	4893	1960	03.12.1960	-	zlikvidovaná po roce 2001	
T435.0559	5093	1961	11.08.1961	-	zlikvidovaná 2004 v Memelisht	1997 poškozena při občanských nepokojích v Memelisht
T435.0560	5094	1961	11.08.1961	-	zlikvidovaná 2004 v Memelisht	1997 poškozena při občanských nepokojích v Memelisht
T435.0589	5713	1962	27.12.1962	-	zlikvidovaná 2004 v Memelisht	1997 poškozena při občanských nepokojích v Memelisht
T435.0590	5714	1962	27.12.1962	-	zlikvidovaná 2004 v Memelisht	1997 poškozena při občanských nepokojích v Memelisht
T435.0591	5715	1962	27.12.1962	-	zlikvidovaná po roce 1996	byla odstavena v Prrenjas
T458.1521	6807	1965	??.11.1965	-	zlikvidovaná 2004 v Memelisht	1997 poškozena při občanských nepokojích v Memelisht
T458.1522	6720	1968	31.01.1968	-	zlikvidovaná 2004 v Memelisht	1997 poškozena při občanských nepokojích v Memelisht
T458.1523	6721	1968	31.01.1968	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	
T458.1530	7998	1971	28.06.1971	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	
T458.1531	7999	1971	28.06.1971	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	
T458.1558	8481	1972	??.??.1973	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	
T458.1559	8482	1972	??.??.1973	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	
T458.1560	8483	1972	??.??.1973	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	
T669.1001	7420	1968	20.12.1968	-	zlikvidovaná po roce 2003 v Dürres	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas, 9.2003 vrak Dürres
T669.1002	7421	1968	20.12.1968	-	zlikvidovaná po roce 2003 v Dürres	rozebrána 1992, 9.2003 pohozený rám v depu Dürres
T669.1003	7422	1968	20.12.1968	-	zlikvidovaná po roce 2000	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas
T669.1004	7433	1968	31.01.1969	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1005	7434	1968	31.01.1969	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1006	8455	1971	30.11.1971	-	zlikvidovaná po roce 2004 v Prrenjas	5.2004 rozebraná v Prrenjas
T669.1007	8456	1971	30.11.1971	-	zlikvidovaná 2004 v Memelisht	1997 poškozena při občanských nepokojích v Memelisht
T669.1008	8457	1971	30.11.1971	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1009	8458	1971	30.11.1971	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	9.2003 odstavena v depu Dürres
T669.1010	8459	1971	30.11.1971	-	zlikvidovaná po roce 2012	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas, vrak v depu Dürres 4.2012
T669.1011	8543	1973	16.02.1973	-	zlikvidovaná po roce 2000	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas
T669.1012	8544	1973	16.02.1973	-	zlikvidovaná po roce 2000	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas
T669.1013	8545	1973	16.02.1973	-	zlikvidovaná po roce 2000	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas
T669.1014	8546	1973	16.02.1973	-	zlikvidovaná 2004 v Memelisht	1997 poškozena při občanských nepokojích v Memelisht
T669.1015	8547	1973	16.02.1973	Prrenjas	odstavena od ?	1996 ještě provozní
T669.1016	8889	1974	26.03.1974	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1017	8890	1974	26.03.1974	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas
T669.1018	8891	1974	26.03.1974	-	zlikvidovaná po roce 2000	1996 ještě provozní
T669.1019	8892	1974	26.03.1974	Dürres	odstavena po roce 2004	
T669.1020	9249	1975	24.02.1975	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas
T669.1021	9250	1975	25.02.1975	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas
T669.1022	9840	1976	29.07.1976	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas
T669.1023	9841	1976	29.07.1976	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas
T669.1024	10814	1978	31.08.1978	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas
T669.1025	10815	1978	31.08.1978	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1026	10816	1978	01.09.1978	Dürres	odstavena po roce 2008	
T669.1027	10817	1978	01.09.1978	Dürres	provozní - nákladní	
T669.1028	11230	1979	21.06.1979	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1029	11231	1979	22.06.1979	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1030	11232	1979	25.06.1979	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1031	11233	1979	26.06.1979	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1032	11234	1979	26.06.1979	Dürres	provozní - osobní	
T669.1033	11235	1979	27.06.1979	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1034	11304	1980	30.06.1980	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1035	11305	1980	30.06.1980	Prrenjas	odstavena před rokem 1996 v Prrenjas	
T669.1036	12721	1982	22.10.1982	-	zlikvidovaná 10.2017 v Prrenjas	neprovozní od 2008 po požáru, 10.2008 odstavena v Prrenjas
T669.1037	12722	1982	22.10.1982	Dürres	odstavena po roce 2010	
T669.1038	13074	1983	16.09.1983	Dürres	provozní - nákladní	
T669.1039	13075	1983	16.09.1983	Dürres	provozní - nákladní	
T669.1040	13076	1983	16.09.1983	-	zlikvidovaná 2004 v Dürres	1993 po nehodě, 1996 rozebraná v depu Dürres
T669.1041	13077	1983	19.09.1983	Dürres	provozní - osobní	
T669.1042	13078	1983	19.09.1983	Dürres	provozní - nákladní	
T669.1043	13079	1983	20.09.1983	-	zlikvidovaná 2004 v Dürres	1993 po nehodě, 1996 rozebraná v depu Dürres
T669.1044	13080	1983	20.09.1983	Dürres	provozní - nákladní	
T669.1045	13081	1983	21.09.1983	-	zlikvidovaná 10.2017 v Dürres	neprovozní od 2009
T669.1046	13082	1983	22.09.1983	Dürres	provozní - nákladní	
T669.1047	13083	1983	23.09.1983	Dürres	provozní - osobní	
T669.1048	13084	1983	24.09.1983	Dürres	provozní - nákladní	minimálně od roku 1996 odstavena v Prrenjas, od 2004 provozní
T669.1049	13085	1983	24.09.1983	Dürres	provozní - nákladní	
T669.1050	13086	1983	26.09.1983	-	zlikvidovaná po roce 2004 v Dürres	2004 odstavena v Durresu
T669.1051	14748	1987	20.12.1987	Dürres	provozní - osobní	
T669.1052	14749	1987	20.12.1987	Dürres	odstavena od roku 2012	5.2018 zprovozňována
T669.1053	15018	1988	17.08.1988	Dürres	provozní - osobní	
T669.1054	15019	1988	18.08.1988	Dürres	provozní - osobní	od 5.2015 v korporátním nátěru HSH, lak provedla externí firma z Tirany
T669.1055	15378	1988	18.08.1988	Dürres	provozní - nákladní	
T669.1056	15379	1988	19.08.1988	-	zlikvidovaná po roce 2004 v Dürres	2004 ještě provozní
T669.1057	15830	1989	27.12.1989	Dürres	provozní - osobní	
T669.1058	15831	1989	27.12.1989	-	zlikvidovaná po roce 1996	1996 ještě provozní
T669.1059	15832	1989	27.12.1989	Dürres	provozní - osobní	
T669.1060	16903	1990	26.12.1990	Dürres	provozní - osobní	
T669.1061	16904	1990	26.12.1990	Dürres	provozní - nákladní	
T669.1062	16905	1990	26.12.1990	-	zlikvidovaná před rokem 1996 ?	

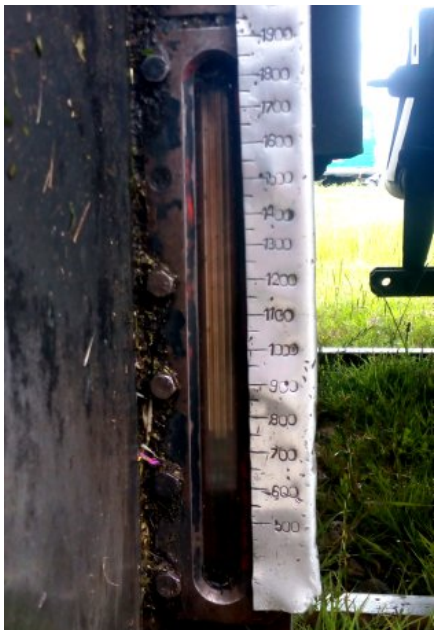








Pro českého příznivce či zaměstnance dráhy, odchovaného na strojích ČKD, může být místní technologie jízdy a zacházení se „čmeláky“ poměrně drastickým zážitkem. Kvůli omezené dispozici pohonných hmot jsou strojvedoucí nucení využívat maximálně úsporný režim jízdy. Je zcela běžné, že zde vlaky jezdí setrvačností se stopnu-



tým motorem, kdy strojvedoucí plně využívají příznivých sklonových poměrů trati. Až v rychlosti rovnající se rychlé chůzi stroj nastartují a přidáním prvních jízdních stupňů vlak „popoženou“ k vyšší rychlosti. Nutno podotknout, že při každém zastavování ve stanici by průměrný běžec při vyskočení za jízdy vlak předběhl hned na druhé výhybce. Běžný start lokomotivy je prováděn bez promazávacího čerpadla, kdy jsou v rozvaděči pomocí dřevěné tyče „natvrdo“ sepnuty startovací stykače. Pro úspěšný start motoru je mechanicky pomocí provázku vyvedeného na stanoviště ovládaná hřebenová tyč. Stopování motoru se provádí v rozvaděči opět pomocí dřevěné tyče. Pro technicky nevyhovující stav kompresorů jsou svérázně taktéž upraveny brzdové rozvaděče na vozech i lokomotivách. Rychlost vlaku je regulována zásadně používáním přímočinné brzdy. Technologii jízdy s nákladním vlakem nebyla příležitost v praxi vyzkoušet. Zajímavý je i pohled na množství nafty v nádrži, kdy naftoznak ukazuje většinou maximálně 600 l. Množství paliva je na danou trať a lokomotivu předem stanoveno vydaným rozpisem. Například přídělnafty pro osobní vlak Durrës – Shkodër – Durrës činí 244 l, pro Durrës – Kashar – Durrës 78 l a pro Durrës – Elbasan – Durrës 180 l. Nedostatek pohonných hmot právě přímo souvisí s technologií jízdy vlaku, která byla popsána výše. Mimochodem není náhodou, že soukromé Mercedesy zaměstnanců železnice jsou převážně v provedení TDI…

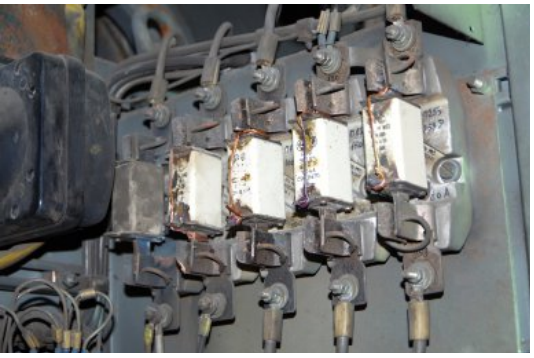
Nahoře vlevo: **Další z dlouhodobě odstavených strojů v areálu depa je T669.1037. Vlevo od lokomotivy si nelze nevšimnout vozu řady Ua, který je položen demontovaným pojezdem nahoru na rámu jiného vozu. 15. 5. 2018**

Nahoře vpravo: **Provozní lokomotivy T669.1038, 1039 a 1027 vyčkávají na nasazení do provozu pod stavědlem v depu Shkozet dne 15. 5. 2018.**

Uprostřed vlevo: **Po příjezdu z výkonu provádějí zaměstnanci depa provozní ošetření lokomotiv na venkovním stání v severní části depa. Zde konkrétně se jedná o „čmeláky“ T669.1053 a 1059.**

Uprostřed vpravo: **Celkový pohled „na kanál“ v severní části depa, kde byly toho dne zvěčněny provozní lokomotivy T669 1041, 1059 a 1053.** Foto: Lubomír Hudač

Dole: **Na dně. Naftoznak „v prvním skle“ ukazuje přibližně 600 l pohonných hmot. Jde o běžný objem paliva, které je na příděl a podle stanoveného rozpisu přesně přidělováno jednotlivým lokomotivám a jejich denním výkonům.**







ŘADA T211.0

Do Albánie byly dodány v předchozích letech i jiné řady z produkce ČKD. V roce 1958 se jednalo o lokomotivu T211.0, která nesla výrobní číslo 4420. Některé prameny uvádějí, že byly dodány lokomotivy dvě. Interně měly být označeny jako T454 a T455. V dobovém historickém filmu o albánských železnicích ze 70. let se na jednom záběru objevuje lokomotiva T455. Dnes tento stroj neexistuje a o druhém současní zaměstnanci HSH nemají žádné informace. Podle neověřených informací se ještě v květnu 2001 nacházely obě lokomotivy v depu Shkozet.

ŘADA T435.0

Další lokomotivní řadou z produkce ČKD, která byla v Albánii zastoupena, byl „malý hektor" řady T435.0. Celkem zde bylo z výroby dodáno 8 lokomotiv. Jejich číselné označení navazovalo na lokomotivy dodané pro československý průmysl. Konkrétně se jedná o stroje T435.0512, 513 dodané v roce 1959, T435.0546 v roce 1960, T435.0559, 560 v roce 1961 a T435.0589, 590, 591 v roce 1962. Do dnešní doby se žádná z výše uvedených lokomotiv fyzicky nezachovala.

ŘADA T458.1

Zastoupení v provozu zde měly i lokomotivy řady T458.1 „velký hektor". První z nich nesl označení T458.1521 a byl dodán v roce 1965. V roce 1968 pak byly dodány další dvě lokomotivy čísel T458.1522 a 523. V roce 1971 pak další dvě čísel T458.1530 a 531 a o dva roky později ještě poslední tři T458.1558, 559 a 560. Celkem zde bylo z výroby dodáno 8 lokomotiv. V době albánské krize bylo, stejně jako několik dalších lokomotiv jiné řady, i několik „hektorů" odstaveno z provozu. Lokomotivy 523, 530, 531, 558, 559, 560 byly dvě desítky let uskladněny pod širým nebem ve stanici Prrenjas a v říjnu 2017 byly sešrotovány. Stroje 521 a 522 byly zničeny během nepokojů v roce 1997 a v roce 2004 sešrotovány ve stanici Memëlisht, kde byly předtím odstaveny.

Nahoře: **Snímky dokumentující celkový stav stanoviště strojvedoucího lokomotivy T669.1060. Zajímavé jsou i úpravy v rozvaděči.**
Foto: 3xTomáš Hubálek



ŘADA V200.1

Vyjma lokomotiv z produkce ČKD působily v Albánii také německé V200.1, které zde byly jako ojetiny prodány v roce 1989 společností Krupp Lonrho GmbH. Všech pět strojů čísel 2001 (ex DB 221.118), 2002 (ex DB 221.140), 2003 (ex DB 221.125), 2004 (ex DB 221.131), 2005 (ex DB 221.109) bylo opraveno v dílnách Regentalbahn ve Viechtachu a současně obdržely služivý červený nátěr. Vyrobeny byly v letech 1963-1965 německou společností Krauss-Maffei. Do provozu zasáhly jen krátce, a to v letech 1989-1993, kdy byly nasazovány do čela vlaků relace Durrës - Tiranë. Pro nedostatek ná-

Dole: **Večerní světlo ostře svítí na odstavené provozní lokomotivy T669.1055, 1041 a 1051 v depu Shkozet dne 18. 5. 2018.** Foto Lubomír Hudač









Nahoře: **Příprava před odjezdem vlaku z Durrësu do Elbasanu je v plném proudu a několik zaměstnanců přihlíží posledním úkonům u lokomotivy T669.1054. 15.5.2018**

Uprostřed vlevo: **Při cestě vlakem nikoho nepřekvapí ani desítky litrů čerstvého mléka směřující k prodeji na trhu…**

Uprostřed vpravo: **Papírová jízdenka s legendárním motivem lokomotivy T669.1 a čínskými vozy.**

Dole: **Po příjezdu osobního vlaku z Kasharu lokomotiva odstupuje do depa, přičemž v tomto případě se jedná o T669.1059. Zcela vpravo si lze všimnout kotlového vozu, který byl při neopatrném posunu vyšinut jednou nápravou, jenž slouží jako zásobárna vody.**

hradních dílů ale vždy byla v provozu udržována jedna až dvě lokomotivy. Na místní poměry se jednalo o technicky složité dvou agregátové lokomotivy s diesel hydraulickým přenosem výkonu. V roce 1996 byla čtveřice neprovozních strojů (2001, 2002, 2004, 2005) odstavena ve stanici Memëlisht, počátkem roku 1997 byly poškozeny při občanských nepokojích a v roce 2004 byly všechny sešrotovány. Lokomotiva 2003 byla v roce 1996 odstavena ve stanici Prrenjas a jako poslední z celé pětice fyzicky přežila až do roku 2018.

SOUČASNOST

Železnice v Albánii ztratila svou důležitost především kvůli krizi v devadesátých letech. Většina cestujících dnes používá autobusy nebo vlastní automobily, které jsou mnohem rychlejší díky rozvíjející se silniční a dálniční síti. Objem nákladní dopravy poklesl s koncem komunistického režimu, neboť většina továren a průmyslových areálů v zemi byla uzavřena. Nedostatek finančních prostředků na údržbu a provoz infrastruktury a kolejových vozidel způsobil úplné zpustnutí celého železničního systému. Převážná část lokomotiv byla zakonzervována a odstavena. Výstavba tratí byla přerušena. Dá se říct, že

ROK	POČET CESTUJÍCÍCH	POČET PŘEPRAVENÝCH TUN
1993	3 961 000	539 000
1994	4 022 000	522 000
1995	3 739 000	574 000
1996	3 389 000	521 000
1997	1 820 000	284 000
1998	2 269 000	305 000
1999	2 270 000	361 000
2000	2 381 000	412 000
2001	2 676 000	258 000
2002	2 270 000	340 000
2003	2 070 000	520 000
2004	1 758 000	417 000
2005	1 440 000	404 000
2006	1 659 000	450 000
2007	1 091 000	400 000
2008	823 000	355 000
2009	645 000	343 000
2010	430 000	403 000
2011	453 000	317 000
2012	448 000	142 000
2013	329 000	151 000
2014	187 000	338 000

Data za období 2015-2017 nejsou dostupná

Tabulka přepravních výkonů.
Autor: Martin Šarman











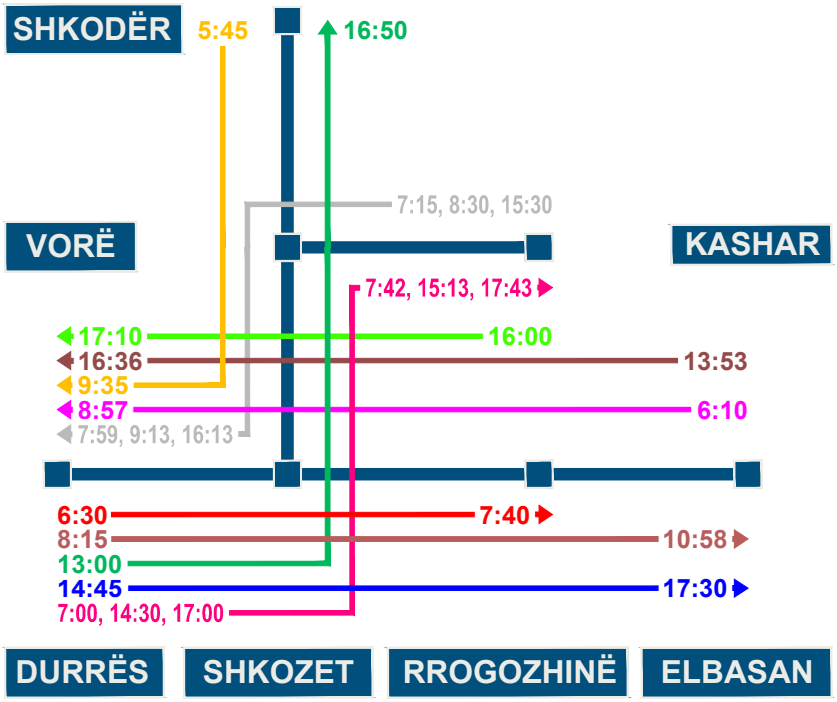
Nahoře vlevo: **Strojvedoucí a jemu svěřená lokomotiva T669.1044 byla vyfotografována ve stanici Shkozet dne 18. 5. 2018.** Foto: Lubomír Hudač

Nahoře vpravo: **Jako spoluzavazadlo se ve vlacích přepravuje v podstatě cokoliv. Například i stavební kolečko.**

Uprostřed vpravo: **Pod výpravní budovou stanice Shkozet se v ranním slunci představuje „čmelák“ T669.1055 dne 19. 5. 2018.**

Uprostřed vlevo: **Téhož rána byl ve stanici Shkozet zvěčněn i stroj T669.1051 s vlakem Durrës-Elbasan.**

Dole: **Čilý ranní provoz ve stanici Shkozet, kdy pod výpravní budovou posunuje z depa lokomotiva T669.1055, uprostřed se k posunu do stanice Durrës chystá T669.1051 a vpravo se s osobním vlakem Durrës-Rrogozhinë rozjíždí stroj T669.1047, 19. 5. 2018**



Nahoře: **Schéma aktuálních vlakových spojů na albánské železnici. Stav k 7/2018.** Autor: Martin Šarman

Dole: **Lokomotiva T669.1044 se soupravou šrotu v přístavu Durrës 15. 5. 2018.** Foto: Tomáš Hubálek

situace o několik (desítek) let později není o mnoho lepší. Všechna kolejová vozidla jsou ve velmi špatném technickém stavu. Osobní vozy jsou zničeny vandalismem a chybějící či zcela rozbitá okna jsou následkem denního kamenování albánskou mládeží. Cestování vlakem v Albánii zůstává mimořádně cenově příznivé, což i přes svou pomalost určitou konkurenceschopnost železnici nadále zaručuje. Například jízdní doklad na 85 km dlouhou relaci Shkodër – Vorë stojí v přepočtu 25 Kč. Na druhé straně nízké příjmy z osobní dopravy ztěžují modernizaci a další rozvoj železnice. V říjnu 2015 ministerstvo dopravy uvedlo, že udělilo koncesi na obnovu a provoz tratí Fier – Ballsh a Fier – Vlorë dvěma společnostem: Alb-Star a Matrix Konstruksion. Jde o investici ve výši 17 mil EUR. Jedná se zde především o zájem přepravovat produkty z průmyslového parku u ropného přístavu ve Vlorë do rafinerie Ballsh. V březnu roku 2016 byla finanční situace u HSH natolik špatná, že nebyly prostředky na nákup motorové nafty. Generální ředitel HSH pan Genc Alioti mluvil v dubnu 2016 o nadcházejícím bankrotu společnosti. Vynechání velkých objednávek pro nákladní dopravu, vyvolané zejména bankrotem společnosti Kürüm International, situaci výrazně zhoršilo. Uzavřením stanice Tiranë v porovnání s rokem 2013 vedlo k poklesu počtu cestujících o přibližně 50 %. Albánská vláda postrádá dlouhodobou strategii rozvoje železničního systému a to, co bylo dosud plánováno, nebylo nikdy realizováno. V červnu 2016 proběhla stávka zaměstnanců HSH, protože nedostávali několik měsíců žádnou výplatu. Dne 9. října 2016 nastal okamžik, kdy byla železniční doprava z ekonomických důvodů dočasně uzavřena. Situace se mírně zlepšila v roce 2017, kdy bylo oznámeno znovuobnovení provozu v omezeném rozsahu.

OSOBNÍ DOPRAVA

Osobní vlaky jsou vedeny výhradně jednou lokomotivou T669.1 a dvěma vozy německého původu. V červenci 2018 je provoz udržován na tratích Durrës – Shkodër (1 pár), Durrës – Kashar (3 páry), Durrës – Elbasan (2 páry, další pár navíc v úseku Durrës – Rrogozhinë). Cestovní rychlost vlaku i přes poměrně vzdálené zastávky zpravidla pro havarijní stav trati nepřekračuje rychlost 30 km/h. Kapacita vlaku v podobě dvou vozů je i tak značně předimenzována, neboť spoje jezdí minimálně obsazené. Především v okrajových částech je vlak využíván jako přepravní prostředek veškerého zboží, kdy v jedné stanici je zásilka naložena do vozu a o několik zastavení dál je jinou osobou vyložena. Doprovod vlaku tvoří vyjma strojvedoucího a pomocníka také vlakvedoucí, která pravděpodobně jako jediná osoba zaměstnaná na dráze je oděna do uniformy. V řadě stanic funguje prodej jízdních dokladů, jejichž vzhled se za několik desetiletí změnil jen minimálně. Snad jen lepenkový papír byl nahrazen klasickým. Standardním motivem nadále zůstává T669.1 s čínskými vozy.

NÁKLADNÍ DOPRAVA

Informace o provozu nákladních vlaků je velmi těžké získat a blíže specifikovat. Jisté je, že nákladní doprava v Albánii je ve velmi omezené míře realizována i v roce 2018. Z přístavu Durrës do průmyslového komplexu v Elbasanu je přepravován šrot ve „vnitrozemských“ otevřených nákladních vozech. Do stejného komplexu jsou podle potřeby přepravovány ucelené vlaky pravděpodobně koksu, železné rudy a (nebo) železného šrotu ve standardních UIC vozech z jiných evropských zemí. Jednotlivé vozové zásilky jsou v případě potřeby přepravovány na osobních vlacích. Osobním pozorováním byl spatřen jeden vůz typu Habbillns ve stanici Vorë. Podle množství odhozených bezpečnostních plomb ve stanici Kashar lze odhadovat, že i zde jsou občas do-











Nahoře vlevo: **Za silného deště vytahuje T669.1044 soupravu ložených vozů z přístavní vlečky. Snímek byl pořízen na kruhovém objezdu, který dvě koleje vlečky protínají. 15. 5. 2018,**
foto: Lubomír Hudač

Nahoře vpravo: **Detail vozů se šrotem z přístavu Durrës. 15.5.2018,**
foto: Martin Nezdara

Uprostřed vlevo: **Se soupravou prázdných srbských „uhláků" projíždí stanicí Rrogozhinë lokomotiva T669.1055. Jedná se o vlak z Elbasanu, kam byla dovezena železná ruda či koks ze zahraničí. 15. 5. 2018,**
foto: Lubomír Hudač

Uprostřed vpravo: **U vjezdového návěstidla do černohorské pohraniční stanice Tuzi vyčkává nákladní vlak vedený lokomotivou T669.1048 na ukončení posunu lokomotivy řady 644 dopravce Montecargo. Snímek byl pořízen v květnu 2018.**
Foto: Nemanja Popović

pravovány jednotlivé vozy. Souvisí to i s existencí průmyslové zóny s desítkami logistických hal na předměstí Tirany.

Trať Podgorica – Tuzi – Shkodër

Tato trať spojuje město Shkodër s černohorským hlavním městem Podgorica. Její délka činí 64 km, z toho 30 km trati se nachází na černohorském území (pohraniční přechodová stanice Tuzi) a 34 km na albánském území (pohraniční přechodová stanice Bajzë). Trať byla vybudována v letech 1984-1985 jako první mezistátní napojení Albánie s evropskou železniční sítí (tehdy s Jugoslávií). Původní plán uvažoval s výstavbou tratě již v roce 1947, ale vzhledem ke zhoršeným vzájemným vztahům Albánie s Jugoslávií byla její výstavba o rok později zastavena. Druhý pokus o výstavbu byl zahájen v roce 1982 na jugoslávské straně, kdy byl vybudován úsek s deseti mosty (nejdelší 130 m a třemi tunely (nejdelší přes 2 km). Trať byla slavnostně otevřena 11. ledna 1985 a pravidelná nákladní doprava byla zahájena 6. srpna 1986. Nedlouho po zprovoznění se však nákladní doprava ukázala jako ztrátová a nezřídka jezdily vlaky mezi oběma zeměmi prázdné. Během náročných 90. let a po rozpadu Jugoslávie bylo nakonec spojení s Černou Horou zcela zastaveno. Pokus obnovit provoz roku 1996 po několika měsících ztroskotal vzhledem k politické nestabilitě Albánie a vzpouře spojené s pádem pyramidových fondů v roce 1997. V následujících letech byla trať rozkradena. V dubnu 2002 byla dokončena rekonstrukce trati mezi černohorskou hranicí v Hani i Hotit a Bajzë, kterou financovala albánská vláda. Slavnostní ceremonie se konala 6. března 2003, kdy byl oficiálně znovuotevřen úsek Bajzë – Shkodër. Jako znamení vzájemné spolupráce pak tehdejší albánský premiér Fatos Nano a tehdejší černohorský místopředseda vlády cestovali speciálním vlakem do







V pohraniční přechodové stanici Bajzë, která je i přes několikadenní nulový provoz obsazena výpravčím, byly vyfotografovány lokomotivy T669.1048 a 1049. Odstavený „sypák“, který lze spatřit na horním snímku, je upraven jako brzdící vůz a bývá řazen do nákladních vlaků. 13.5.2018

Tuzi. V současné době na této trati probíhá příležitostná nákladní doprava, jejíž rozsah nebylo možné blíže specifikovat. Jako důkaz o tom, že doprava mezi oběma zeměmi není úplně mrtvá, svědčí množství bezpečnostních plomb různých železničních společností, které se ve velkém počtu nachází poházeny v kolejišti stanice Bajzë. Z hlediska vzájemného vyrovnání výkonů se přeshraniční zajíždění vlakových náležitostí řeší opakujícím se cyklem střídání lichých a sudých týdnů. Přičemž v lichý týden zajíždí HSH do černohorské stanice Tuzi a v sudý týden Montecargo do albánského Bajzë. Nutno podotknout, že nákladní vlaky v této ne zcela hustě osídlené oblasti jsou doprovázeny ozbrojenou ochrankou, neboť v minulosti docházelo k nastražení překážek na trati a po zastavení vlaku byl materiál z nákladních vozů organizovanými zločinci ukraden.



Trať Shkodër – Vorë

Tato páteřní železniční trať v severní Albánii je dlouhá 82 km a byla vybudována po druhé světové válce v souvislosti s nařízenou industrializací země vládnoucí komunistickou stranou. Stejně jako v Jugoslávii nebo dalších socialistických zemích byly i tratě v Albánii budovány za pomoci dobrovolných brigád. První úsek trati byl dokončen mezi městy Vorë a Laç (28 km) v letech 1962-1963. Město Laç bylo vybráno právě kvůli potřebám průmyslu, neboť se zde nacházel rozsáhlý průmyslový komplex na zpracování



Nahoře: **Po mostě přes řeku Drini nedaleko obce Mjedë projíždí lokomotiva T669.1060 s vlakem Durrës-Shokdër dne 11. 5. 2018.** Foto: Mladen Žarković

Dole vlevo: **Ve stanici Shkodër se v podvečer dne 12. 5. 2018 nachází na první pohled soupravy dvou osobních vlaků. Ve skutečnosti se však jedná o záložní lokomotivu T669.1042 odstavenou u několika nepoužívaných bývalých italských osobních vozů. Vlevo u staniční budovy je na ranní vlak do Durrësu připravena souprava se „čmelákem“ T669.1060.**

Dole vpravo: **Albánská mládež během objíždění soupravy osobního vlaku z Durrësu značně komplikuje zaměstnancům jejich pracovní podmínky. Děti se snaží naskočit za jízdy na schůdky, případně atakují zaměstnance kameny. Mimo záběr druhá skupina právě pokládá kameny na koleje…**







Nahoře vlevo: **Ke svícení za snížitelné viditelnosti používají strojvedoucí výhradně dálkový reflektor, neboť poziční světla byla na všech lokomotivách demontována. V tomto případě se avšak jedná o pozdrav fotografům dokumentujících průjezd odpoledního vlaku relace Durrës-Shkodër v mezistaničním úsekem Milot-Lezhë. 14. 5.2018,** foto: Lubomír Hudač

Nahoře vpravo: **Ranní vlak Shkodër-Dürres, vedený „čmelákem" T669.1060, byl ve stanici Lezhë zvěčněn dne 14.5.2018. Na nástupišti lze spatřit výpravčího, který strojvedoucímu právě předal rozkaz a chystá se vlak vypravit.**

Uprostřed: **O několik kilometrů dál byl stejný vlak zvěčněn ve stanici Laç Udhetareve.**

Dole: **Ze stanice Milot právě odjíždí odpolední vlak Durrës-Shkodër vedený lokomotivou T669.1060, 14. 5. 2018.**







Nahoře: **Na dalším záběru z mezistaničního úseku Milot-Lezhë se vlak blíží ke stanici Lezhë, 14. 5. 2018.**

Dole: **Schéma albánské železniční sítě v květnu 2018.** Autor: Martin Šarman

fosfátů. Stavební materiál na výstavbu tratě byl dovážen i z Maroka. Další úsek v délce 20 km z města Laç do Lezhë byl postaven v letech 1980-1981, včetně 790 m dlouhého mostu. O rok později bylo dokončeno posledních 34 km do města Shkodër. První vlak s cestujícími slavnostně projel celou tratí ze Shkodëru do Vorë dne 25. ledna 1982. V roce 2018 je na trati provozován jeden pár osobních vlaků, jehož souprava je přes noc odstavena ve stanici Shkodër.



Trať Tiranë – Durrës

Tato 38 km dlouhá trať spojuje dvě nejdůležitější města Albánie: Durrës a Tiranu. Byla postavena v letech 1948-1949 a jedná se o druhou trať se standardním rozchodem, která byla v Albánii vybudována. První byla trať Durrës – Peqin. Práce byly zahájeny ve stanici Shkozet (poblíž města Durrës) dne 11. dubna 1948. Celkově se na výstavbě železnice podílelo 29 000 mladých lidí a 1 400 kvalifikovaných techniků z celé Albánie. Navíc se na stavbě podíleli mladí dobrovolníci z oddělení mládeže komunistických stran Bulharska a Jugoslávie. Nejnáročnější práce probíhaly při výstavbě tunelu Rrashbull (212 m) a mostu Erzen (91 m). V září 2013 byl úsek Tiranë – Kashar (mimo) vytrhán a prostor bývalé koncové stanice ustoupil rozsáhlé výstavbě nového městského bulváru. V důsledku toho byla stanice Kashar modernizována a dne 26. května 2015 slavnostně otevřena, včetně přilehlého autobusového terminálu. Při této příležitosti byly jako symbol „nového života“ albánských železnic opraveny dva původní německé vozy, na které byl aplikován nový korporátní nátěr v podobě kombinace červené, stříbrné a bílé barvy. Zároveň bylo představeno i nové logo HSH. Barevně byla k těmto vozům natřena i lokomotiva T669.1054. Zbytek úseku tratě Kashar – Tiranë byl nahrazen vlastní autobusovou dopravou HSH. Jako náhrada za zaniklou stanici v centru hlavního města měla být postavena nová multifunkční stanice Kamez. Její výstavba měla být započata na konci roku 2016, avšak nestalo se tak. Po drastickém úbytku cestujících se objevily informace (březen 2018), že byl pozměněn projekt na výstavbu bulváru a měla by v jeho blízkosti vzniknout nová stanice. V současné době (červenec 2018) probíhá výběrové řízení na celkovou rekonstrukci tratě Durrës – Tiranë, včetně výstavby odbočky na mezinárodní letiště Rinas. Nová trať o délce 7,4 km by měla odbočovat ve 27. kilometru. Akce související se zrušením tratě do centra hlavního města způsobila snížení počtu přepravených cestujících o 50 %, které neoslovila ani revitalizovaná vozidla nasazována na neuvěřitelných 7 párech osobních vlaků. Ty ale byly následně z finančního důvodů v roce 2016 redukovány na jeden pár. Stejný rozsah provozu zde panoval až do července 2018, kdy zde byly přidány další dva páry vlaků. Dva opravené vozy jsou odstaveny ve stanici Durrës a slouží jako zázemí pro zaměstnance. Jejich nový lak se již na mnoha místech začal loupat.







Tirana – stejné místo, ale jiný rok. Tyto tři snímky ukazují přeměnu železniční stanice v hlavním městě Albánie v městský bulvár. 2013, 2015, 2018.
Foto: 2x Lubomír Hudač



Nahoře: **Ovce pasoucí se v kolejišti stanice Kashar vůbec žádný „čmelák“ nezajímá.**

Uprostřed vlevo: **Za silného deště byla ve stanici Vorë zdokumentována lokomotiva T669.1054, která jako jediná byla opatřena novým barevným schématem HSH. Jedná se o vlak Durrës-Kashar ze dne 15. 5. 2018,** foto Lubomír Hudač

Uprostřed vpravo: **Stavební buňka přizpůsobená jako prodejní místo jízdních dokladů ve stanici Kashar. Na snímku je dobře viditelný tarif umístěný na zdi i nové logo HSH. 15.5.2018.**

Dole vlevo: **Osobní vlak Kashar-Durrës vedený lokomotivou T669.1059 přijíždí do cílové stanice dne 15. 5. 2018.**

Dole vpravo: **Z velké slávy, kdy zde po modernizaci stanice a výstavbě přestupního terminálu bylo zavedeno 7 párů vlaků, zůstal do května 2018 jen jeden. V červenci téhož roku byly přidány dva páry navíc. Souprava se „čmelákem“ T669.1059 zde na předměstí Tirany nocuje do následujícího dne. 14.5.2018.**









Dole: **Aktuální logo albánských železnic**



Nahoře: **Ze stanice Durrës odjíždí vlak Durrës-Elbasan vedený ten den lokomotivou T669.1054. Souprava vlaku přešla od vlaku z Kasharu, který přivezla T669.1059 (v pozadí), 15. 5. 2018**

Uprostřed: **„Čmelák“ T669.1047 s vlakem Durrës-Rrogozhinë opouští stanici Kavajë dne 16. 5. 2018.**

Dole: **Ačkoliv jízdní řády zveřejněné stanicích ukazují u jednoho vlaku cílovou stanici Fier, ve skutečnosti vlak dlouhodobě končí v Rroghozinë. Právě tento vlak byl dne 16.5.2018 veden lokomotivou T669.1047 a autor jej zvěčnil na příjezdu do cílové stanice.**

Trať Durrës – Peqin

Trať spojuje přístav Durrës s městem Rrogozhinë a končí ve městě Peqin. Byla postavena jako vůbec první normálně rozchodná železniční trať v Albánii. Výstavbu této 43 km dlouhé trati umožnila hospodářská výpomoc ze sousední Jugoslávie. Trať byla postavena společným albánsko-jugoslávským podnikem a z Bělehradu byli vybráni i technici, kteří vypomohli s náročnějšími úseky stavby. Koleje a pražce měly být původně dovezeny z Itálie, nakonec však i ty byly zajištěny prostřednictvím jugoslávských dodávek. Kolejnice (1700 t) byly vyrobeny ve slévárnách v Zenici a výstavba trati byla zahájena dne 1. května 1947. Na trati se nachází jeden tunel o délce 390 m a to těsně před stanicí Rrogozhinë. Na stavbě pracovalo z počátku 5 000, a nakonec až 30 000 lidí, oficiálně dobrovolníků. Pracovní síla neměla k dispozici téměř žádné stroje (s výjimkou jednoduchých lopat a krumpáčů) a pracovala někdy až 16 hodin denně. Slavnostní otevření trati se uskutečnilo dne 7. listopadu 1947 na výročí Říjnové revoluce za přítomnosti samotného komunistického vůdce země Envera Hodži. Provoz na trati je na současné albánské poměry silný, neboť jsou zde v provozu tři páry osobních vlaků, kdy dva pokračují do Elbasanu a jeden je ukončen v odbočné stanici Rrogozhinë. Nadto jsou podle potřeby prováženy nákladní vlaky zásobující průmyslový komplex v Elbasanu.











Nahoře: **Momentka ze stanice Rrogozhinë, kde nákladní vlak složený z lokomotivy T669.1055 a prázdných srbských „uhláků“ projíždí kolem odstavené soupravy osobního vlaku s lokomotivou T669.1047. 16. 5. 2018**

Uprostřed: **Pasoucí se koně ve stanici Rrogozhinë v žádném případě pohyb lokomotivy T669.1047 nezajímá.**

Dole: **Pohled do dopravní kanceláře výpravčího ve stanici Rrogozhinë, které dominuje ovládací pult Ericsson s reliéfem kolejiště. Zabezpečení jízdy vlaků se v celé zemi provádí telefonickým dorozumíváním a v žádné stanici nejsou funkční návěstidla. Taktéž žádný přejezd není vybaven světelným zabezpečovacím zařízením. Na snímku jsou patrné rozkazy, dopravní deník, telefonní zápisník a radiostanice.**

Trať Peqin – Elbasan

Navazuje na trať Durrës – Peqin, která byla budována o tři roky dříve. Avšak na výstavbu tohoto úseku neměla Albánie již k dispozici jugoslávskou pomoc, a to jak v podobě peněz nebo odborníků. Trať je vedena náročnějším terénem v údolí řeky Shkumbin. Nachází se na ní 4 tunely, z nichž nejdelší měří 727 m. Řeku Shkumbin překonává 7 mostů, z nichž nejdelší měří 190 m. Trať vznikala v souladu s prvním pětiletým plánem a měla zajistit především lepší obsluhu budovaných továren v Cerriku a Elbasanu. Na výstavbě jednotlivých tunelů se podíleli především vězni, pro které byl v blízkosti obce Bishqem zřízen pracovní tábor. V otřesných podmínkách s minimálním vybavením jich na trati pracovalo 700. Trať byla otevřena dne 21. prosince 1950 na narozeniny Josifa Stalina. Ze stanice Papër byla později vybudována odbočka do ropné rafinerie v Cerriku, na jejímž úseku byl provoz zastaven v roce 2011.

Elbasan

Čtyři kilometry od města Elbasan, které se nachází asi 50 km od Tirany, se rozkládá rozsáhlý hutní areál Kombinati Metalurgjik. Tento metalurgický komplex o rozloze 160 ha byl jedním z nejdůležitějších průmyslových areálů v Albánii, který v 70. letech postavili čínští inženýři s pomocí albánských specialistů. Výstavba areálu začala v roce 1962 a trvala asi 25 let, s mimořádně rychlým růstem v období 1968-1980. Při výstavbě bylo například vytěženo nepředstavitelných 2,5 mil m^3 zeminy či použito 43 000 t kovových konstrukcí. Celkem bylo postaveno 520 objektů, které spojuje 50 km vlečkové dráhy a 25 km silnice. V tomto gigantickém areálu pracovalo zhruba 12 000 zaměstnanců. Součástí komplexu byla například i policejní stanice či zdravotnické zařízení. O ochranu před vnějšími vlivy se nepřetržitě staraly ozbrojené vojenské









Nahoře: **Odpolední vlak Elbasan-Durrës byl krátce před odjezdem z výchozí stanice zvěčněn dne 16. 5. 2018. V jeho čele stanula lokomotiva T669.1059.**

Uprostřed vlevo: **O několik stovek metrů dál, za stanicí Elbasan, byl ten samý vlak vyfotografován ze silničního nadjezdu v centru města.**

Uprostřed vpravo: **Po příjezdu odpoledního vlaku z Durrësu do Elbasanu se lokomotiva odstaví na určenou kolej, kde je pod nepřetržitým dohledem ochranky hlídána až do druhého dne. Konkrétně zde byla zachycena lokomotiva T669.1053. Na snímku si lze všimnout také odstavených bývalých italských vozů typu UIC-X, které ještě před několika lety byly pravidelně nasazovány na osobní vlaky. 16. 5. 2018**

Dole: **Pohled na opuštěný rozsáhlý hutní areál Kombinati Metalurgjik, který v současné době láká především nadšence a fotografy se zájmem o industriální prostředí a urbex.16. 5. 2018.**
Foto: Jindřich Hrdina







Nahoře: **Pohled na opuštěný rozsáhlý hutní areál Kombinati Metalurgjik, který v současné době láká především nadšence a fotografy se zájmem o industriální prostředí a urbex. 16. 5. 2018.** Foto: Richard Marschal

Uprostřed: **Celkový pohled na kolejiště a výpravní budovu stanice Librazhd, kde byla osobní doprava zastavena před několika lety. Dále trať pokračuje nádhernými horskými scenériemi do Memëlishtu (Pogradce).**

Dole: **Impozantní a velmi známý Bushtrický most, který je nejdelší a nejvyšší na území Albánie. Jeho výška dosahuje 48 metrů a byl postaven v roce 1973. Celková jeho délka činí 255 metrů.**

hlídky, které byly podél vysokého plotu s ostnatým drátem rozmístěny ve vzdálenosti 100-200 m. Tento velký metalurgický komplex fungoval "až" do roku 1990, kdy ekonomická transformace přinesla řadu potíží, a volný obchod způsobil krach mnoha továren, které z toho důvodu v krátké době zanikly. Podnik se tak potýkal s obrovskými ztrátami a následně svou činnost ukončil. Kombinati Metalurgjik byl ambiciózní projekt, který byl realizován komunistickým režimem pro industrializaci Albánie. V dnešní době se zde jako střípek z rozbitého královského lustru drží turecká ocelárna Kürüm. Její zásobování probíhá mimo jiné i železným šrotem, který je po železnici dopravován z přístavu Durrës. Kromě toho je nárazově do areálu po železnici dovážena železná ruda a koks pravděpodobně z jiných balkánských států. Vlečka do areálu odbočuje z trati cca 8 km před stanicí Elbasan. Po příjezdu vlaku loženého šrotem do uzavřeného areálu je souprava rozdělena a postupně vyložena. Technologický posun provádí lokomotiva, která vlak přivezla z přístavu.

Trať Elbasan – Prrenjas – Memëlisht (Pogradec)

Trať byla vybudována v údolí řeky Shkumbin v letech 1969-1974. Výstavba probíhala postupně ze západní strany směrem k východu. Trať byla nejprve ukončena po prvních 23 km v Librazhdu a po dvou letech byla prodloužena dále do Prrenjasu. Jako druhou na území Albánie si ji navrhli vlastní odborníci bez cizí zahraniční pomoci. Trať na své cestě překonává náročné přírodní překážky. Vybudována byla řada mostů, z nichž nejdelší a nejvyšší na území Albánie je Bushtrický most a drží svůj rekord do současné doby. Z hlediska technických parametrů trati je 20 km tratí vedeno v obloucích, 27 km v přímých úsecích. Poloměry oblouků činí 300 m. Kvůli výstavbě trati bylo nutné přemístit 3,8 milionů m^3 tun zeminy, z toho dvě třetiny skály. Celkem se na trati nachází 15 tunelů. Na ražbu tunelů zakoupil albánský stát moderní švédské a rakouské razící stroje. Celková délka všech tunelů na trati činí cca 4 km. Trať byla zbudována především kvůli potřebě dovozu rud a materiálů pro rozvíjející se albánský průmysl. Tyto suroviny byly převáženy z dolů v údolí horního toku řeky Shkumbin do továren vybudovaných v blízkosti Elbasanu a dalších měst. Pro havarijní stav trati byl v roce 2012 ukončen provoz vlaků v úseku Librazhd – Memëlisht. Na



této země. Na závěr tohoto odstavce nelze nezmínit stanici Prrenjas, která je známa především odstavenými lokomotivami. V roce 1996 zde bylo uskladněno 26 lokomotiv řady T669.1, 5 lokomotiv řady T458.1 a 3 lokomotivy řady T435.0. Úplný seznam uzavírá jeden zástupce řady V200.1. Postupně byly některé kusy převáženy do depa Shkozet na zprovoznění či jako zdroj náhradních dílů, avšak drtivá většina lokomotiv chátrala pod širým nebem do podzimu 2017, kdy byla část na místě sešrotována. V současné době se zde nachází 15 lokomotiv.

Pozn.: Bližší technické informace o výstavbě úseku Prrenjas – Memëlisht (Pogradec) se nepodařilo zjistit.

několika místech došlo po velkých deštích k sesuvům zeminy a to včetně tunelů. Během této události zůstala na trati uvězněna i jedna souprava osobního vlaku a trvalo několik dní, než se ji podařilo vyprostit. Na jaře 2016 probíhalo v úseku Elbasan – Librazhd natáčení **videoklipu**, v jehož hlavní roli byla albánská popová hvězda Elvana Gjata. Při této příležitosti byla polepena fialovou fólií souprava vlaku složená z lokomotivy T669.1055 a dvou bývalých italských vozů. Ve stejném roce došlo i k zastavení osobní dopravy na zbývajícím provozním úseku trati Elbasan – Librazhd. Uzavřela se tak nejkrásnější a stavebně nejnáročnější trať v Albánii, jejíž projetí bylo i v zahraničních průvodcích uváděno jako doporučený a velmi levný zážitek během návštěvy





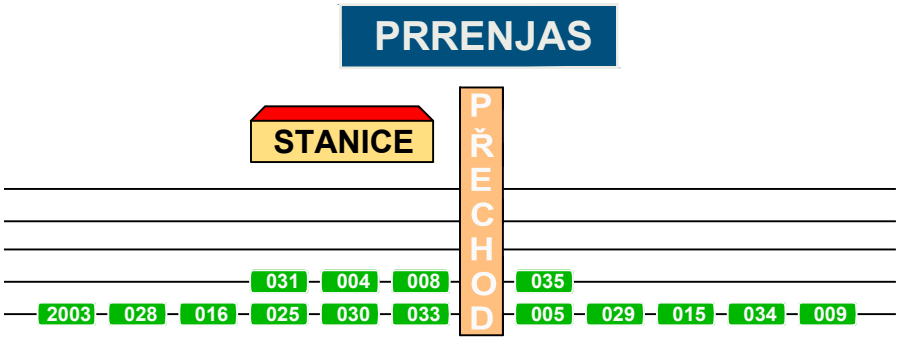
Nahoře: **Pohled na jeden z několika dalších mostů nacházejících se na této trati.**

Uprostřed: **Screen z videoklipu, který se na jaře 2016 natáčel v úseku Elbasan – Librazhd, v jehož hlavní roli byla albánská popová hvězda Elvana Gjata. Konkrétně byla v klipu použita lokomotiva T669.1055 a dva bývalé italské vozy.**

Dole: **Pohled na odstavené lokomotivy ve stanici Prrenjas, která se nachází na neprovozovaném úseku trati Elbasan – Memëlisht (Pogradec).**







Nahoře: **Prrenjas – stanice, kde se dvě desetiletí nachází nepotřebné lokomotivy. Jejich počet se za poslední roky měnil a v roce 2017 bylo několik lokomotiv na místě fyzicky zlikvidováno.**

Uprostřed: **Schéma rozmístění odstavených lokomotiv ve stanici Prrenjas. Stav k 5/2018.** Autor: Martin Šarman

Trať Rrogozhinë – Vlöre, Fier – Ballsh

Rozšíření železniční sítě směrem na jih z města Rrogozhinë si vynutila potřeba rozvoje průmyslu. Jižně od řeky Shkumbin se nacházela ropná pole a v blízkosti města Cerrik rafinérie na její zpracování. V roce 1957 bylo v blízkosti města Fier odhaleno naleziště zemního plynu. V roce 1968 byla ve Fieru postavena rafinerie a roku 1978 byl nedaleko města Ballsh otevřen závod na zpracování ropy. Výstavba tratě byla zorganizována novou státní společností, která sídlila ve městě Lushnjë. Stavební práce začaly dne 3. února 1967 na prvních třech úsecích tratě. Od února 1968 pak probíhala výstavba po celé její délce. Albánský stát vybudoval trať vlastními silami pomocí mládežnických brigád. Vozový park zajistila Čínská lidová republika, se kterou měla Albánie v dané době velmi dobré vzájemné vztahy. Slavnostní otevření trati se uskutečnilo dne 12. října 1968. Na trati se nachází jeden tunel v blízkosti vesnice Koshovicë a značný počet mostů, z nich nejdelší (Seman) má délku 179 m. Dne 9. 3. 1975 byla dokončena odbočná větev Fier – Ballsh, a to včetně napojení rafinerie. Tato trať byla důležitá zejména pro zaměstnance rafinerie, kteří ji využívali pro cestu do zaměstnání. Provoz osobních vlaků na tomto úseku byl zastaven okolo roku 2000. Neveřejné zaměstnanecké vlaky byly pravděpodobně v provozu ještě pár let poté. Dokončení trati do města Vlöre proběhlo v roce 1985. Toto město v novodobé historii velmi expanduje a to nejen kvůli druhému největšímu přístavu v zemi, ale zejména díky turistickému ruchu a masivní bytovou či rekreační výstavbou na pobřeží. Velký vliv na to má i dostupnost italské pevniny, která se nachází jen několik desítek kilometrů od pobřeží. I přesto zde osobní vlaky byly zrušeny v roce 2015, o rok později přestaly jezdit i do Fieru.

Trať Milot – Klos

Tato trať o projektované délce 63 km byla odbočnou větví, která ve stanici Milot odbočovala z trati Durrës – Shkodër. Jejím primárním účelem mělo být zjednodušení přepravy surovin z těžebních oblastí Mirdita a Mat. Stavební činnost začala v roce 1986 a většina práce se uskutečnila prostřednictvím mladých lidí a studentů, kteří pracovali bez jakéhokoliv strojního zařízení. Celkem se na výstavbě trati podílelo 25 000 lidí. Otevření prvního úseku Milot – Rrëshen se uskutečnilo v roce 1989, ale až v lednu 1995 zde byla zahájena veřejná osobní doprava. Stavební práce probíhaly nadále v úseku Rrëshen – Klos, kde byly vybudovány velké umělé stavby v podobě náspů, mostů a tunelů (most Tarazh o délce 500 m). Trať ale nikdy nebyla dokončena. Technický stav svršku nové trati byl po krátkém provozování natolik špatný, že zde musela být rychlost snížena na 5 km/h. Dne 11. listopadu 1996 byla v úseku Milot – Rrëshen zastavena osobní doprava. V červnu 1998 s obnovením železniční dopravy po druhé albánské krizi byl úsek Rubik – Rrëshen zcela opuštěn a nákladní doprava fungovala krátce pouze na úseku Milot – Rubik. V roce 2002 byla celá trať vytrhána a materiál byl použit k obnově přeshraniční tratě s Černou Horou, která byla rozkradena.

Trať Budull – Fushë-Krujë

Aby byl seznam existujících tratí kompletní, nesmíme zapomenout na 8 km dlouhou trať (vlečku) do cementárny ve Fushë-Krujë. Vlečka odbočuje ze stanice Budull, která se nachází na trati Vorë – Shkodër. V současné době zde není provozována nákladní doprava, avšak cementárna je v plném provozu. Poslední neověřené informace uvádí ukončení provozu na této vlečce v roce 2003. Tento komplex prošel nedávno kompletní modernizací a rozšířením výrobních kapacit. Nyní je cementárna schopna vyrobit až 1,4 mil t cementu ročně. Provozovatelem je společnost Antea Cement Sh. A., což je dceřiná společnost nadnárodní řecké společnosti Titan Cement.

BUDOUCNOST

Již na konci roku 2003 byl s americkou společností General Electric dohodnut







Nahoře: **Ne mnoho hodin po několikadenní cestě ze Slovenska byly po příjezdu do stanice Fier zdokumentovány lokomotivy 770.526 a 711.081 dne 17. 5. 2018. Na místě se v ten okamžik nacházeli zaměstnanci společnosti, kteří prováděli ošetření lokomotivy a seznamovali se celkově s novou technikou. Bezesporu zajímavě je pomoci plastového „plotu“ vyřešena ochrana lokomotiv před místními zvědavci a zloději.**

Uprostřed: **Další, tentokrát nenasvícený, pohled na nově přivezené lokomotivy 711.081 a 770.526 byl pořízen dne 17. 5. 2018.**

Dole vlevo: **Celkový pohled na stanici Fier, která bude v následujících měsících modernizována. Osobní doprava zde byla zastavena v roce 2016. Avšak jízdní řády vyvěšené ve stanicích o této skutečnosti neinformují.**

Dole vpravo: **Pohled na výstavbu autobusového terminálu v před nádražním prostoru stanice Fier. 17. 5. 2018**

předběžný projekt na výstavbu nového spojení letiště Rinas v Tiraně a s tím související modernizaci tratě Tiranë – Durrës pro rychlost až 90 km/h. Mimo jiné zde mělo být nainstalováno přejezdové zabezpečovací zařízení a dálkově ovládané elektronické zabezpečovací zařízení. Před volbami v roce 2005 byl tento projekt schválen parlamentem, ale nová vláda tento projekt odložila kvůli obavám Světové banky ohledně financování. General Electric následně obdržel odškodnění za nerealizovaný projekt ve výši několika milionů eur. V roce 2016 bylo oznámeno, že Evropská banka pro obnovu a rozvoj zamýšlí poskytnout Albánii půjčku na obnovu železniční trati Tiranë – Durrës a na výstavbu nové trati o délce 7,4 km, která by napojila letiště Rinas. Náklady na tento projekt se odhadují přibližně na 82 mil EUR. Projekt je financován Evropskou unií ve výši 35,5 mil EUR z investičního rámce pro západní Balkán (WBIF). V květnu 2018 bylo vyhlášeno výběrové řízení na realizaci stavby. Otevření nové trati je naplánováno 30 měsíců po zahájení pracovní činnosti.

Rozvojové plány nebo záměry existují především v souvislosti s dodatečným napojením na evropskou železniční síť. Nejčastěji se diskutuje o expanzi







Nahoře: **Stavební práce na revitalizaci úseku Fier – Vlöre jsou od roku 2017 v plném proudu. Tento snímek v podvečer dne 17. 5. 2018 zachycuje lokomotivu T669.1061 s nám známými výsypnými vozy ve stanici Novoselë.**

Uprostřed: **Další snímek pracovního vlaku s lokomotivou T669.1061 ze stanice Novoselë ilustruje stav železničního svršku před podbitím a úpravou štěrku. V této podobě se nachází již několik kilometrů trati v revitalizovaném úseku Fier – Vlöre.**

v rámci plánovaného evropského koridoru VIII z Vlöre přes Durrës do Burgasu a Varny v Bulharsku. Tento koridor propojí přístavy EU v Bari a Brindisi (Itálie) s přístavy ve Varně a Burgasu. V Albánii se jedná o integraci stávající železniční tratě Durrës – Rrogozhinë – Elbasan – Pogradec, přičemž ze stanice Lin by bylo nutné vybudovat novou trasu na severním břehu Ohridského jezera do Kičeva v Severní Makedonii. Délka chybějící sekce mezi Linem a Kičevem jsou 3 km v Albánii a přes 60 km v Severní Makedonii. Tento projekt byl původně naplánován na začátek léta 2009. Výška albánsko-makedonského hraničního přechodu u jezera Ohrid byla odsouhlasena v roce 2004 ve výšce 725 metrů nad mořem. V prosinci 2012 bylo nabídnuto podrobné plánování 63 km nové trasy z hranice do makedonského Kičeva. Albánci v roce 2016 uvedli, že kromě financování (cca 8 mil EUR) bylo vše připraveno. Avšak ani v Severní Makedonii není jasné, jak by měl být projekt financován.

Zamýšleným, velkolepým, projektem je zahrnutí do sítě TEN-T úsek Pogradec – Hani i Hotit. Odhadovaná cena činí přibližně 100 mil EUR pro trať Durrës – Hani i Hotit a přibližně 150 mil EUR pro trať Durrës – Pogradec. Pro obnovení tratě Durrës – Vlöre je třeba připočítat dalších 100 mil EUR.

Okrajové jsou myšlenky na vybudování spojení z Pogradce do řecké Floriny a z Milotu do kosovského Prizrenu. Tyto tratě by byly plánovány přes náročný hornatý terén a jejich realizace by vyžadovala zahraniční investici okolo jedné miliardy EUR.

AKTUÁLNĚ

Po letech uzavíraní tratí a rušení spojů se zřejmě situace na albánské železnici začíná měnit k lepšímu. V lednu 2016 zde byla založena soukromá dopravní společnost ALBRAIL, která dostala prostřednictvím své mateřské Alb-Star firmy od albánského ministerstva dopravy zadání na modernizaci tratí Fier – Vlorë a Fier – Ballsh. První viditelné stavební práce byly zahájeny v létě roku 2017. Tato firma zakoupila v roce 2018 od slovenské společnosti Loco TRADE Levice dvě lokomotivy s určením pro vozbu pracovních vlaků. Jedná se o stroje 770.526 a 711.081, které byly po provedených opravách v ČR opatřeny novým lakem. Obě lokomotivy opustily areál vlečky Baňa Cígeľ, kde byly po opravě zkoušeny v nákladním provozu, dne 4. 5. 2018 a vlastní silou dojely do Albánie dne 15. 5. 2018, konkrétně do stanice Fier. Stavební práce na trati jsou v plném proudu a traťová kolej byla ve značné délce mezi stanicemi Fier a Vlöre již revitalizována. Nový svršek byl položen a zasypán štěrkem, avšak v květnu 2018 nebylo ještě provedeno strojní podbití koleje. Na pracovním vlaku celou dobu probíhajících prací operovala (zapůjčená?) T669.1061 s výsypnými vozy československé produkce. Nezbývá než jen doufat, aby stavební úpravy byly řádně dokončeny a především, aby zde poté byla provozována drážní doprava. Doufejme, že se albánské železnice začínají pomalu probouzet z klinické smrti.

ZÁVĚR

Albánie si za dobu své více než století existence vytvořila pověst ne příliš civilizované a bezpečné země. Jedná se sice o nejchudší evropský stát s vysokou mírou korupce a kriminality, ovšem doba značně pokročila, a tak je tato země stále častěji v hledáčku cestovatelů, a to nikoliv pouze těch tzv. extrémních. Albánie v posledních letech pochopila, že její ekonomika se díky turismu může relativně snadno a rychle nastartovat. Takže kdo miluje balkánskou gastronomii, přírodu a „čmeláky“, tak ať neváhá Zemi orlů navštívit. Stojí to za to!

Text a neoznačené foto:
Martin Šarman

Spolupráce:
Lubomír Hudač, Adam Vanting


5