

10/2012

PROVOZ

MAGAZÍN FOTOGALERIE LOKOMOTIVY.NET



Posledný modrý „hybrid“ zo Zvolena dojazdil

Odklony přes Kropáčovu Vrutici

Za Broumovským výběžkem

Vážení čtenáři,

otevíráte nové, v pořadí již páté vydání magazínu Provoz. Vychází po více než půl roce od minulého čísla a řadí tak magazín Provoz spíše do kategorie občasníku. Důvodů je více. Mimo pracovní vytížení se setkáváme s malou odezvou, konstruktivní kritikou obsahu či zpracování. Za obecná slova uznání jsme rádi, pro směřování a vývoj „open“ magazínu, jakým Provoz zůstává, je však nezbytná i zpětná vazba jeho čtenářů. Oceníme proto připomínky, postřehy a náměty, které podpoří náš zájem a rychlost ve zpracování budoucích vydání.

Říjnový Provoz 2012 tvoří články tří nových autorů a v tomto trendu budeme rádi pokračovat. Adam Gajdoš nás seznamuje s koncem provozu modrošedých lokomotiv řady 750 v lokomotivním depu Zvolen. Pro některé čtenáře může být happyendem jejich rekonstrukce na řadu 757.

Druhý článek informuje o téměř 50 dnů trvajícím odklonovém provozu po trati Všetaty – Mladá Boleslav. Objasňuje principy výlukových opatření jak v osobní, tak nákladní dopravě a pomocí bohatého obrazového doprovodu představuje specifickou poetiku nepříliš atraktivní polabské roviny.

Hlavním tématem vydání je pojednání o provozu v zahraničí, tentokrát u severních sousedů, nedaleko za hranicemi Broumovského výběžku. Tratě na území Dolního Slezska jsou České republice blíž, než by se mohlo zdát. Přestože řada místních polských tratí byla zrušena, nebo je nesjízdná, stále zde zůstává zajímavý provoz, zejména nákladní. V době nedávné jej navíc podporoval stavební boom v souvislosti s konáním fotbalového evropského šampionátu. Článek připravil Tomáš Ságner ve spolupráci s Janem Hanzelem.

Vaši kritiku, dotazy a příspěvky směřujte prosím na e-mail: provoz@lokomotivy.net

Příjemné chvíle nejen při čtení magazínu přejí za redakci Provozu

Petr Zobal, Marek Cerman, Jakub Sigmund.



Novou, v budoucnu snad pravidelnou přepravou přes PPS Meziměstí/Mieroszów jsou zásilky vozů s živcem ze severočeského Chodova do stanice Wałbrzych Sczawienko v Dolním Slezsku. První přeprava se uskutečnila jako Pn 48262 dne 4.9.2012. Foto: Tomáš Ságner

Vytvořeno v programu Scribus

Obrázek na titulní straně

Stroj SM42-2508 společnosti DOLKOM s nákladním vlakem z Wałbrzychu do Tłumaczówa vjíždí 24.3.2012 do stanice Ścinawka Średnia. Foto: Tomáš Ságner

Obsah:









Posledný modrý „hybrid“ zo Zvolena dojazdil

text a foto: Adam Gajdoš

750.185 bola dňa 17.03.2012 odfotografovaná vo Fiľakove po príchode s Os 6213 zo Zvolena.

Rušňové depo Zvolen, domov mnohých hybridov, ako sa na Slovensku prezývajú rušne radu 750, prišlo o svojho posledného zástupcu v modro-šedom nátere. Bol ním rušeň 750.185.

Na konci minuloročného GVD 2010/2011 bola zrušená „modrá“ turnusová skupina (TS) 755, ktorá zabezpečovala rušňami 750.185 a 750.203 vozbu osobných vlakov 6202/6215 (1.turnusový deň - TD) a 6204/6213 (2.TD) medzi Fiľakovom a Zvolenom. Dodržiavanie obehu bolo viac ako porovnateľné s elitnou TS 753, vozenú triom 754.053, 754.054 a 754.055. Do tohto turnusu patril Ex 221 (Žilina - Zvolen osobná stanica), Ex 240 (Zvolen os.st. - Žilina) aj vozba legendárneho Horehronca, takže si čitateľ môže urobiť vlastný obraz o vtedajšej spoľahlivosti týchto strojov.

Ale späť k našej 185-ke. Od začiatku súčasného GVD 2011/2012 bola najčastejšie nasadzovaná na obeh TS 757, zastrešujúcej Os vlaky medzi Zvolenom, Lučencom a Fiľakovom – Os 6204/6209(6207)/6213/6218/6239 alebo ranný „školák“ Os 6205 do Fiľakova, do Zvolena sa vracal na vlaku Os 6212. V januári sa párkrát prebehla aj do Rimavskej Soboty vlakmi Os 6201/6241/6216. Len mimoriadne sa napríklad 19.03.2012 vyskytla na R 801/ R 932 v Košiciach alebo v Brezne, či vo Vrútkach. 24. a 25. marca vytláčala vlaky zo stanice Trenčianska Teplá, kde bola napäťová výluka z dôvodu rekonštrukcie stanice. Odstavená bola 14.04.2012 po vlaku Os 6218 z dôvodu potreby prevedenia MH opravy v ŽOS Zvolen, avšak, táto oprava sa už na Slovensku pri strojoch radu 750 nevykonáva a rušne idú do ŽOS Zvolen na rekonštrukciu na rad 757. Rovnako skončila aj 750.203, ktorej posledný vlak bol Os 7333 dňa 23.01.2012. Po odstavení bola 185-ka odoslaná do Nových Zámkov, kde jej diely poslúžili na sprevádzkovanie zahorenej, tiež modrej, 750.166. Následne sa značne nekompletná vrátila do Zvolena, kde od 25.05.2012 čaká za bránami ŽOS Zvolen na začiatok svojej rekonštrukcie na rušeň 757.009. Tak nenápadne skončil jeden náter v RD Zvolen.



So svojím Os 6213 brzdí 185-ka do zastávky Mýtna dňa 10.04.2012. Do odstavenia sa na tomto vlaku objavila už len 4-krát...



Odklony přes Kropáčovu Vrutici

-reg-

Tak jako každý rok i letos proběhlo či proběhne na síti SŽDC několik rozsáhlých výluk, které mají značný dopad na vedení vlaků. Krom koridorových staveb mezi nejrozsáhlejší letos patřila výluka v traťovém úseku Dobrovice – Mladá Boleslav hl.n. Proběhla v termínu od 12. března do 30. dubna, kdy stěžejním obsahem této výluky byla částečná výměna a oprava mostní konstrukce na mostě přes Jizeru, který je v obvodu stanice Mladá Boleslav hl.n. Tuto výluku lze považovat jako jednu z nejrozsáhlejších jak z pohledu její délky dvou měsíců, tak z pohledu rozsahu opatření ve vedení vlaků po dobu výluky.



nahoře: **Odklon vlaku 54474 z Nymburka do Škody Auto se blíží ke stanici Kropáčova Vrutice s lokomotivou 753.783. Zátěž tvoří 28.3.2012 ucelenka 17 prázdných „pater“.**

dole: **Za stanicí Byšice se představuje, po přetrasování na trať 070, odklon vlaku Pn 64420 do Liberce. Píše se 21.4.2012 a v čele jsou stroje s 753.761 a 760, které dopravily vlak až do stanice určení.**

Traťový úsek Dobrovice – Mladá Boleslav hl.n. leží na trati č. 071 resp. se služebním označením 541 Nymburk – Mladá Boleslav, která z pohledu osobní dopravy plní regionální spojení těchto měst s obcemi Všejany, Čachovice, Luštěnice a Nepřevázka. Stanice Dobrovice s ohledem na její polohu příliš využívána není. Souběžně s touto tratí je vedeno několik autobusových linek a využití osobních vlaků není nějak extrémní. Většinu osobních vlaků zajišťují jednotky 814+914, DKV Praha PJ Kolín. Dále je po této trati vedena linka dálkové dopravy Kolín – Česká Lípa – Rumburk, tato linka má silný rekreační charakter a její vytížení je přímo úměrné roční době, dále je využívána studenty čímž stoupá využití v pátky a neděle. Vlaky jsou vedeny jednotkou 854+954 a určité vlaky jsou posíleny přívěsným vozem 054. Vozba je provázána s Sp vlaky Trutnov – Kolín a





nahoře: **Po odstoupení přípřežního stroje 753.301 v Chotětově pokračoval odklon vlaku 64405 ze Škody Auto dne 26.4.2012 přes stanici Kropáčova Vrutice dále ke Všetatům. Na čele 20vozové soupravy zůstala lokomotiva 753.777.**

uprostřed: **28. března se stroj 753.301 vracel z Mladé Boleslavi na přípřeži stroje 742.032 na čele odklonu vlaku Pn 64413. Snímek 19vozovou soupravu zachytil před stanicí Chotětov. Stroje společně vedly vlak právě do Chotětova, kde přípřežní stroj z vlaku odstoupil.** Foto: Jan Hejzlar

dole: **Mezi nejatraktivnější vlaky patřila až 600 m dlouhá souprava kontejnerů s autodíly do ruské pobočky Škody Auto v Kaluze. Mezi nejatraktivnější stroje patřil poslední provozní zástupce řady 753 s inventárním číslem 301. Dva dny před koncem odklonů tak vznikl jeden z nejatraktivnějších snímků, když se před stanicí Kropáčova Vrutice představuje lokomotiva 753.301 na postrku 39vozového odklonu vyrovnávkového Nexu 48720, mířícího do Škody Auto.**

zajišťuje jí DKV Česká Třebová PJ Trutnov.

Při tvorbě výlukového opatření bylo z provozního hlediska především řešeno, zda půjde udržet v provozuschopném stavu dostatek motorových vozů 854 za vyloučeným úsekem Mladá Boleslav – Rumburk - to se nakonec podařilo zabezpečit v PJ Děčín. Z pohledu opatření pro cestující bylo zvažováno jak nejlépe zajistit přípoje a účel vlaků po dobu výluky. U osobních vlaků byla situace méně náročná, neb jízdní doba náhradní autobusové dopravy není o mnoho delší než jízdní doba vlaku a déle pro eliminaci zpoždění bylo možné využít pobyty









osobních vlaků na křižování s vlaky R, které se po dobu výluky nahradily autobusovou dopravou v úseku Nymburk - Mladá Boleslav. Díky tomu byla náhradní doprava za osobní vlaky vedena pouze v úseku Dobrovice – Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav město, vybrané vlaky projížděly Mladou Boleslav v opačném pořadí, aby byl zajištěn včasný příjezd na směnu v závodě Škoda. U rychlíků byl větší problém, trať je zde poměrně rychlá, místy je traťová rychlost 100 km/h a pobyty vlaků nejsou žádné. Tedy náhradní doprava přinášela prodloužení jízdní doby o cca 20 minut. A tak bylo zásadní otázkou, v které části trasy vlaku bude proveden posun o 20 minut. Nakonec, s ohledem na přípoje v Bakově n.J. a České Lípě včetně vlivu posunu tras na jednokolejné trati, bylo zvoleno řešení, kdy vlaky odjížděly z Kolína dle výlukového jízdního řádu o 25 minut dříve, než je pravidelný odjezd, kromě posledního vlaku R 1118 a ze stanice Mladá Boleslav odjížděl vlak směr Česká Lípa včas.

Pokračujeme v představování stroje 753.301, který před i po výluce sloužil jako dispečerský v Mladé Boleslavi

nahoře a uprostřed: **V rozmezí deseti minut vznikly 30.4. další dva snímky 753.301, opět se soupravou prázdných pater. Nejprve** (nahoře) **před stanicí Kropáčova Vrutice a záhy** (uprostřed) **při odjezdu z ní. Jedná se o pravidelný vlak Vn 54462, poslední aprílový den roku 2012 obsahoval 16 vozů.**

dole: **28. března projelo ve směru od Všetat celkem 8 nákladních vlaků. Jedním z nich byl i odklon vlaku 54478 obsahující prázdné autovozy trasovaný z Nymburka do Škody Auto. Jeho záběr v čele s 753.301 vznikl za stanicí Byšice.**



V opačném směru by vlak jel z Nymburka v trase R Ústí n.L. – Kolín, tak bylo zvoleno řešení, že rychlík z Nymburka odjel včas bez vyčkání na náhradní dopravu ze směru Mladá Boleslav, tak aby byl zajištěn přípoj na návazné vlaky v Kolíně a cestující z náhradní dopravy přestoupili do rychlíku Ústí n.L. – Kolín. V osobní dopravě byl dotčen i další dopravce a to dopravce KŽC, který vedl vlak Sp 1604 odklonem přes Všetaty.

Mnohem zajímavější opatření přinesl provoz vlaků nákladní dopravy. Trať 071 resp. 541 je sice jednokolejná a bez elektrické trakce, ale rozsahem provozu nákladních vlaků předčí i některé dvoukolejné tratě se závislou trakcí. Tato trať zajišťuje spojení seřaďovacího nádraží Nymburk, kde se zajišťuje vlakotvorba pro závod Škoda Auto, s vlečkou Škoda v Mladé Boleslavi, která patří mezi největší zákazníky železnice v ČR. Dále tato trať zajišťuje spojení Liberecka s vnitrozemím v podobě relačních vlaků, pokračujících do Polska. V neposlední řadě tudy jezdí ucelené vlaky sklářských písků z Jestřebí.

nahoře: **27. dubna se odklon směsného vlaku Pn 64407 blíží ke stanici Kropáčova Vrutice v čele s lokomotivou 753.756.**

dole: **O dva dny dříve je datován snímek u stanice Byšice, který s nadhledem ukazuje odklon vlaku Pn 66263 s pískem z Jestřebí do Kyjova. Na čele téměř 300 m dlouhé soupravy jsou stroje 753.762+763.** Foto: Jan Hejzlar









nahoře: **Další ze souprav určených pro přepravu sypkých hmot je zobrazena na snímku z 28.3.2012. Jedná se o odklon vlaku Rn 49417 z Jestřebí do Kutné Hory, když se blíží ke stanici Byšice s v čele s rekobrejlovcem 753.777.**

uprostřed: **Představení sypáků ukončíme pohledem na vyrovnávku do pískovny v Provodíně (Jestřebí), která se v čele se stejným strojem jako na horním snímku blíží 27.4.2012 jako odklon Vn 48706 do stanice Kropáčova Vrutice.**

dole: **28. duben patřil mezi dny s nejintenzivnějším odklonovým provozem. Jeho součástí byl i odklon vlaku Pn 64411 z Mladé Boleslavi do Všetat, který před Kojovicemi vedl stroj 753.783 v barvách TSS, avšak ve službách ČD Cargo.** Foto: Jan Hejzlar

Všechny tyto vlaky bylo nutné provážet po alternativních trasách, s ohledem na délku výluky nebylo možné provést předzásobení a bylo nutné najít odklonové trasy. Nejideálnější trasou pro odklon vlaků je trať Mladá Boleslav hl.n. – Všetaty – Nymburk hl.n., délka odklonové trati není příliš rozdílná. Ale má dva problémy a to, že na trati je větší stoupání oproti trati Nymburk – Mladá Boleslav a má omezenou kapacitu. V minulých letech, s ohledem na velký pokles provozu nákladních vlaků, došlo ke zrušení výhybny Stránov, ta dělila nejdelší úsek Mladá Boleslav hl.n. – Chotětov s největším stoupání a s nejmenší propustností a pak nedávno byla zrušena stanice Zdětín u Chotětova. Toto s provozem pravidelných vlaků osobní dopravy (vlaky R Praha – Turnov resp. Tanvald a Os Praha – Mladá Boleslav) přinášelo potřebu prověřit kapacitu trati, jakou odklonová trať pojme. Na základě tohoto prověření bylo navrženo řešení odklonu vlaků a to: všechny vlaky Nymburk – Škoda Mladá Boleslav budou vedeny po trati přes Všetaty, byl redukován jejich počet, tak že budou vytěžovány na normativ délky a hmotnosti vlaků dle nasazených hnacích vozidel; vlaky s pís-



nahoře: **U Byšic vznikl 18. dubna 2012 záběr odklonu vlaku Pn 54478, v čele s dvojčetem 742.307 a 332.**

dole: **K symbolům trati Praha - Turnov patří Stránovský viadukt u obce Krnsko. Jedná se o první betonový železniční most v České republice, který zanedlouho oslaví 90 let existence. Důstojným "doplňkem" záběru je odklon vlaku Pn 64411 pod vedením strojů 742.422 a 094, který před pár minutami opustil 26.4.2012 stanici Mladá Boleslav.** Foto: 2xPetr Holub









kem z Jestřebí budou vedeny také po této trase a vlaky Zawidów – Liberec – Nymburk budou vedeny přes Jičín, aby nebyla trať přes Všetaty přetížena. Nakonec byla v průběhu výluky přetrasována vozba i těchto vlaků přes Všetaty.

Vozbu odklonových vlaků zajistily, tak jako pravidelnou vozbu lokomotivy PJ Nymburk a to především 753.7, dále 742 a jeden mohykán 753.301. Samotný provoz byl značně různorodý dle aktuální nakládky ve Škodě Mladá Boleslav. Vyskytl se pracovní den, že za denního světla projel přes Všetaty pouze jeden odklon, ale jindy se povedlo provézt i 15 vlaků. Největší provoz byl vždy v noci, kdy počet vlaků přes stanici Všetaty byl nejednou vyrovnán jak od Mělníka, tak do Byšic.

Výluka byla ukončena řádně v termínu a po dvou měsících byl provoz vlaků vrácen do původních tras a jedna zajímavá opatření pro odklony vlaků byla ukončena.

neoznačené foto: -reg-

nahoře: **Důležitou roli při odklonové vozbě hrála také řada 742. Od Kropáčovy Vrutice do Byšic se blíží 18.4.2012 odklon vlaku 64407. 9vozový Pn pod vedením stroje 742.032 před chvílí projel zastávkou Kojovice.** Foto: Petr Holub

uprostřed: **Další záběr na „Kalugu“, tentokrát vyrovnávkovou. 27.4.2012 zajistil odvoz odklonu Nex 43203 se 39 vozy s prázdnými kontejnery na nakládku do Škody Auto veze 742.422 po ránu před stanicí Kropáčova Vrutice.**

dole: **Ke slovu se dostaly i stroje v korporátním nátěru ČD Cargo. Ve stejný den byl zachycen odklon vlaku Pn 64411 jak se pod vedením strojů 742.171 a 204 blíží ke stanici Byšice.**









nahoře: **2000 tun těžký vlak s uhlím ze severu Čech do Mladé Boleslavi nečinil problém dvojici strojů 742.204 a 171. 26.4.2012 zajistily odvoz Pn 66471 a Marek Cerman je zachytil s kulisou vzdalující se obce Kropáčova Vrutice.**

uprostřed vlevo: **Zpestření provozu proběhlo po dobu odklonů občas i v osobní dopravě. Např. 28.3.2012 došlo na R 1145 k náhradě motorového vozů 854 na za lokomotivu 751.004. Záběr pochází z úseku Kropáčova Vrutice-Byšice.**

uprostřed vpravo: **O dopravu neděleních rychlíků z Tanvaldu v GVD 2011-12 se často starají pražské stroje 749. 1. dubna 2012 to byl v čele R 1147 stroj 749.039.**

dole: **Zakončíme vskutku aprílovým záběrem. Dokumentuje filmovou soupravu v čele s turnovskou parní lokomotivou 310.0134, která po trati 070 projížděla do středočeské Kolče, kde se za nepřetržité výluky na trati 121 natáčel americký historický snímek „Serena“.**
foto: 2xJan Hejzlar



Za Broumovským výběžkem

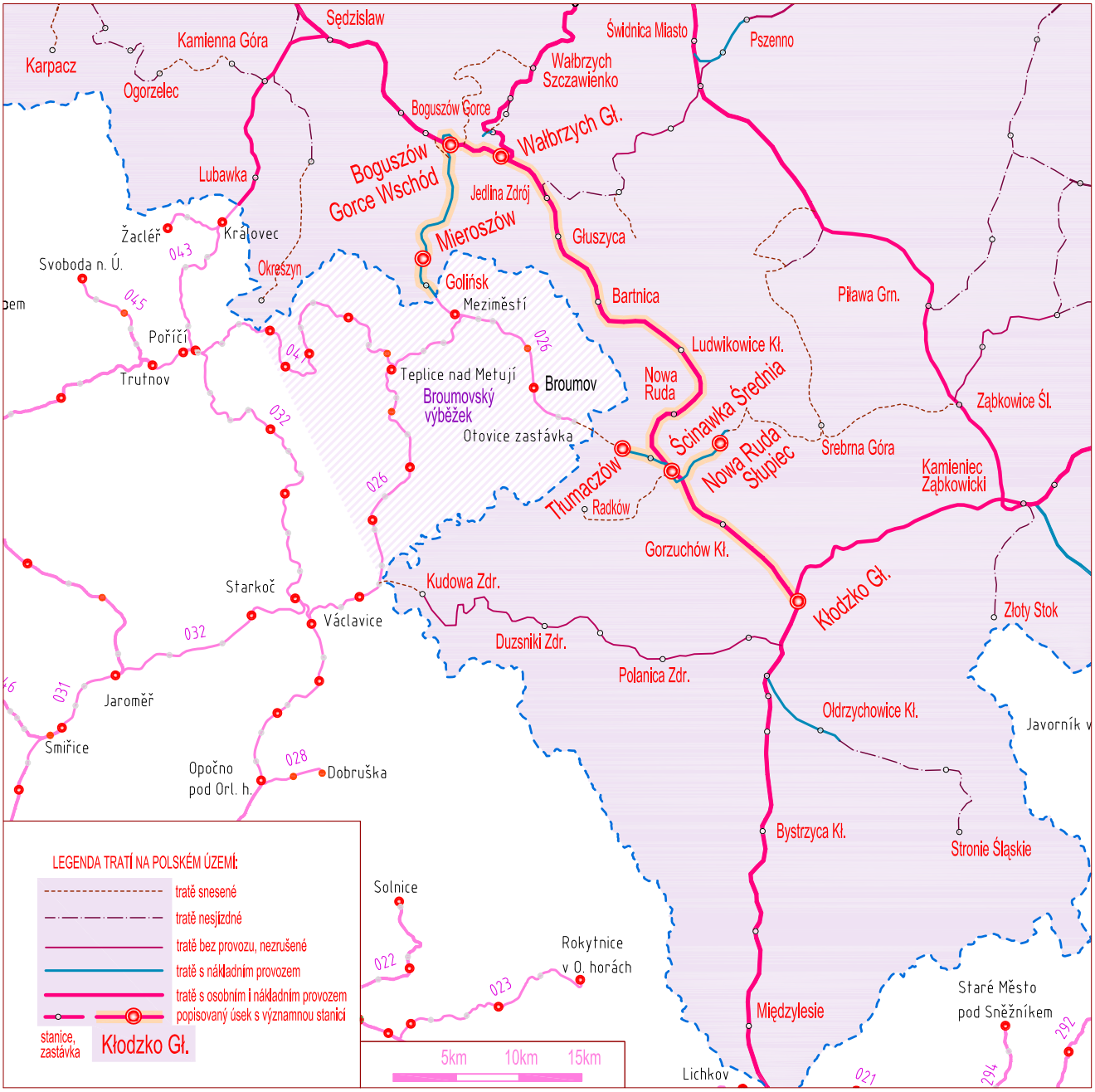
Tomáš Ságner, spolupráce Jan Hanzel

V dnešním článku si přiblížíme železniční provoz nedaleko hranic České republiky. Pokud rozšíříme linii Broumovského výběžku o 15-20 km ve směru do Polska, nalezneme zde několik zajímavých, stále provozovaných tratí, což není na polské poměry zcela obvyklé. Po tratích se prohánějí i delší nákladní vlaky a zanechávají za sebou vůni spálené nafty.

nahoře: **Na záběru z 11.9.2012 odjíždí ze stanice Nowa Ruda Słupiec vyrovnávkou vlak na nakládku v místním lomu, jehož silueta je na pozadí. Postrk vlaku zajistil stroj ST43302.**

dole: **Kolem staniční budovy zastávky v Gorzuchowie Kłodzkim projíždí se soupravou loženou gabrem z Nowe Rudy–Słupce „rumun“ ST43-217 PKP Cargo. Na kusé koleji vlevo se také občas nakládá kamenivo z blízkého lomu (26.4.2012).** Foto: Jan Hanzel





Wałbrzych – Kłodzko

Úsek Wałbrzych Główny – Kłodzko Główne byl dostavěn roku 1880, v roce 1912 bylo dokončeno zdvoukolejnění. Po druhé světové válce zůstal úsek z Wałbrzychu do Jedliny Górnej opět jednokolejný. Další redukce přišly po roce 2000. V současnosti jsou jednokolejné úseky Wałbrzych Gł. - Głuszyca a Ludwikowice Kłodzkie - Nowa Ruda. V roce 2012 byly mimo krajních stanic personálem obsazeny následující dopravny: Głuszyca, Ludwikowice Kłodzkie, Nowa Ruda a Ścinawka Średnia.

Mezi stanicí Wałbrzych Gł. a zastávkou Jedlina Górna leží 1,6 km dlouhý tunel, nejdelší v Polsku. Na trati jsou ještě dva delší tunely a několik vysokých a dlouhých mostů. Právem je trať považována za jednu z nejmalebnějších v Polsku.

Osobní dopravu, která je zde na rozdíl od ostatních níže popisovaných tratí provozována, zajišťuje společnost Koleje Dolnośląskie se svými motorovými vozy SA 135. Na trati jezdí 5 párů osobních vlaků denně. V letech 2007 - 2009 byla dokonce trať bez pravidelné osobní dopravy.

Významnou roli na trati vždy hrála nákladní doprava. V okolí Nowe Rudy se v několika dolech, které byly napojeny vlečkami, těžilo černé uhlí. Do konce 90. let však byly všechny šachty postupně uzavřeny a trať se ocitla prakticky bez jakékoliv nákladní dopravy. Změna nastala po přidělení spolupořadatelství fotbalového šampionátu EURO 2012 Polsku. Stavební boom, ke kterému bylo zapotřebí velké množství stavebního materiálu, především nejrůznějších druhů sypkých hmot a kameniva, znamenal pro trať renesanci. Největší zásoby nerostného bohatství se totiž nacházejí právě v oblasti polských Sudet, kterými trať prochází.

Na schématu tratí jsou podbarvením zvýrazněny úseky, kterým se článek věnuje. Schéma: Petr Zobal

Trať tak zažila svoji renesanci, neboť nezanedbatelná část byla přepravována po železnici.

Nyní si popíšeme stav nejsilnějšího provozu, který trval zhruba od roku 2010 do jarních měsíců roku 2012.

Ze stanice Wałbrzych Główny zajížděly nákladní vlaky na vlečku napojenou na širou trať v bezprostřední blízkosti zastávky Bartnica, kde končí pásový dopravník z lomu KSS Świerki. Nejčastěji třikrát denně bylo možno spatřit soupravu vozů řady Eas s vlakovou a postrkovou lokomotivou řady ST43 dopravce PKP Cargo. Dvojice lokomotiv byla nasazována jednak z důvodu jednoduššího posunu v Bartnici, dále pak kvůli sklonovým poměrům na trati. Jiní dopravci do Bartnice zajížděli jen zřídka, občas bylo možno zastihnout







Trojice záběrů z okolí zastávky Bartnica:

nahoře: **Snímek z 6.5.2011 ilustruje ne zcela běžnou situaci, kdy na vlečku v Bartnici směřuje jiný dopravce než PKP Cargo. Dopravce Majkoltrans se soupravou „chopperů“, v jejichž čele je stroj SM42-411, očekává v Głuszyci na uvolnění traťové koleje osobním vlakem do Kłodzka, aby se poté vydal do Bartnice k nakládce. Ještě zbývá dodat, že vlečka je napojena pouze do jedné traťové koleje, v jinak dvoukolejném úseku Głuszyca – Ludwikowice Kłodzkie.** Foto: Jan Hanzel

uprostřed: **26.3.2011 se v Bartnici naskytl pohled na vlečkovou lokomotivu 401Da-228 posunující s loženou soupravou vozů Ua.**

dole**: Stroj ST43-354 jako postrk nákladního z Wałbrzychu vjíždí dne 1.7.2011 z traťové koleje na vlečku v Bartnici, kde proběhne posun s vozy a jejich naplnění melafyrem. V pozadí je zřetelný pásový dopravník z lomu.**

např. společnost Majkoltrans se strojem SM42. O nedělích a státních svátcích vlaky nejezdily. O posun na vlečce se starala lokomotiva 401Da-228. V letních měsících letošního roku však přestal lom těžit, a tím pádem i ustal železniční provoz.

V další části tratě po stanici Ścinawka Średnia, která patří k nejhezčím, nákladní vlaky jezdí sporadicky. Jedná se jen o občasný průjezd soupravy soukromého dopravce nebo „manipuláku“ PKP Cargo pro vůz se dřevem v Ludwikowicích Kłodzkich, či odvoz uhláku pro uhelné sklady v Nowe Rudě naruší klid v tomto úseku.

Nejsilnější provoz byl a stále, i když v omezené míře je v úseku ze Ścinawky Średnie do Kłodzka, odkud proudí zátěž ze dvou směrů. Těmito dvěma







nahoře: **První prázdninový den roku 2011odjíždí plná souprava z Bartnice do Wałbrzychu s lokomotivou ST43-108 na postrku a s lokomotivou ST43-354 v čele.**

uprostřed: **Do stanice Nowa Ruda Słupiec vjíždí stroj ST43-328 v čele nákladního vlaku ze Ścinawki Średniej do místního lomu. Záběr pochází ze 6.7.2009.**

dole: **12.8.2010 zajišťoval stroj ST43-116 postrk prázdného nákladního vlaku ze Ścinawki Średniej do stanice Nowa Ruda Słupiec.**

tratěmi (resp. jednou tratí a jednou vlečkou) se budeme zabývat v dalších částech článku. V samotné Ścinawce Średnie nakládka neprobíhá. Ve směru na Kłodzko stojí ještě za zmínku bývalá stanice Gorzuchów Kłodzki, která dnes plní pouze roli zastávky s nákladištěm. Na zdejší skladištní ploše také občas probíhá nakládka kameniva. Obsluhu nákladiště provádí výhradně dopravce PKP Cargo.

Ścinawka Średnia – Nowa Ruda Słupiec

Z tzv. „Malého nádraží“ ve Ścinawce Średnie, které je úvraťově napojeno do hlavní části stanice, vychází trať do části města Nowa Ruda, Słupce. V dávných dobách, kdy toto území patřilo Německu, pokračovala trať přes hřeben Sovích hor, který překonávala ozubnicí do Srebrne Góry. V opačném směru vedla trať do Radkówa, kde provoz utichl v 80. letech.

Zůstal tak pouze úsek do Słupce, kde navazovala vlečka do černouhelného dolu. V roce 2000 byl jako poslední důl v celé dolnoslezské uhelné pánvi uzavřen.

Netrvalo však dlouho a poblíž bývalé šachty byl otevřen lom na gabro a část vlečky ze Słupce a tudíž i tratě do Ścinawky Śr. mohla být znovu využívána. Na vlečce se loží od pondělí do soboty několik souprav denně, obsluha probíhá převážně v režii PKP Cargo, jiní dopravci se zde vyskytují v menší míře. Posun pod násypkami vykonává třínápravový stroj 401Da-493.

Ścinawka Średnia – Tłumaczów

Zvláštní pozornost si zaslouží úsek Ścinawka Średnia – Tłumaczów. Leží na původní trati zprovozněné v roce 1889, která v minulosti pokračovala až do Otovic v Čechách. Mezistátní provoz byl ukončen v roce 1953, polský úsek byl pojížděn do roku 1980. Po 30 letech byla z iniciativy a na náklady těžařské společnosti Kopalnia melafiru Tłumaczów část původní trati obnovena, více informací je uvedeno v článku na českém dopravním serveru K-report.

Obnovený úsek tratě (resp. dnes už vlečky), která je v majetku těžaře, vede ze Ścinawky Średnie do Ścinawky



Górnej, kde bylo nově zřízeno tříkolejné kolejiště, sloužící ke kontrole a čištění vozů nejčastěji řad Eas nebo Ua před jejich nakládkou. Dále pak zde probíhá předávka souprav jiných dopravců než PKP Cargo, neboť ten zajišťuje provoz na zbývajícím úseku pod násypky v Tłumaczowie a standardně zde na posun nasazuje stroj řady SM42. Ten zde standardně na posun nasazuje stroj řady SM42. Také tady nakládka představuje několik

nahoře: **V Tłumaczówie sestavuje 30. 4. 2012 stroj SM42-880 soupravu nákladního vlaku, který odveze na předávku do Ścinawki Górnej.**

dole: **Stejný stroj sune 22.8.2011 soupravu prázdných vozů ze Ścinawki Średniej do Tłumaczówa.**









nahoře: **Nedaleko obce Ścinawka Dolna se 27.10.2010 představuje stroj ST 43-187 s nákladním vlakem směřujícím z Tłumaczówa a Ścinawki Średniej do Kłodzka.**

uprostřed: **Stanici Ścinawka Średnia opustil vlak dopravce PKP Cargo, jehož vedení se zhostil v úseku do Kłodzka stroj ST43-265. V pozadí se vypíná vrch Homole o výšce 649 m. n m., zvaný též Sopka, ležící již na území České republiky.** Foto: Jan Hanzel

dole: **Další záběr z okolí Ścinawki Dolnej ukazuje v čele loženého vlaku stroj T 448p-099 českého původu. Píše se 17.3.2012 a vlak směřuje ze Ścinawki Średniej do Kłodzka.**





nahoře: **Pohled na prakticky zcela zaplněné kolejiště v Ścinawce Górnej, zvané též „Biały Domek“ dne 26.4.2012 . Na koleji zleva stojí souprava ložených vozů pro dopravce DB Schenker Rail Polska, na kterou právě najíždí „kocour“ T448p-007. Ten také dovezl prázdné vozy k nakládce, které jsou skryty na koleji zcela vpravo. Prostřední kolej je obsazena vozy Ua, jenž před chvílí dopravil z Tłumaczówa stroj PKP Cargo SM42-610.** Foto: Jan Hanzel

uprostřed: **Jedna z prvních návštěv „gagarina“ ST44-1211 společnosti PKP CARGO ve vozbě v okolí Ścinawki Średniej se uskutečnila 15.3.2012. V dnešní době je možno např. na záběru u Ścinawki Dolne tuto řadu potkat častěji než „rumuny“.**

dole: **Pod stavědlem na kłodzkém zhlaví stanice Ścinawka Średnia očekává zahájení posunu „gagarin” M62-1891 společně se strojem řady SM42, toho času oba pronajaté dopravci S&K Train Transport. S již loženou soupravou, kterou později odveze do Kłodzka, posunuje stroj T448p-007 dopravce DB Schenker Rail Polska (26.4.2012).** Foto: Jan Hanzel

ucelených souprav denně, samozřejmě mimo sváteční dny a neděle.

V okolí Ścinawky lze za PKP Cargo zastihnout jak letité „rumuny“ ST43, jejichž éra pomalu končí, tak stále častěji nasazované modernizované „gagariny“ ST44-12. Na posun a zřídka i v traťové službě dopravce využívá stroje řady SM42. Ostatní dopravci, např. DB Schenker Rail Polska, CTL Logistics, Dolkom, Majkoltrans, S&K Train Transport, Pol-Miedź Trans aj., zde nasazují pestrou škálu strojů. K vidění jsou řady M62, ST43, TEM2, T448p, SM42, atd.

Jak už bylo uvedeno výše, tento stav provozu platil zhruba do letošního května. Do konání EURA 2012 byla



nahoře vlevo: **Szynobus SA135-002 jako zvláštní osobní vlak z Kłodzka do Tłumaczówa při předváděcí jízdě dne 10.9.2010 byl zachycen u Ścinawki Górnej. Zpátky se účastníci vraceli autobusy. Jízdu natáčel také kameraman televize TVP2, který na fotografii nastupuje do vlaku.**

nahoře vpravo: **Parní lokomotiva OL49-59 se zvláštním vlakem KILOF ve stanici Nowa Ruda, na postrku asistuje stroj SU45-079.**

uprostřed vpravo: **Stejná souprava, tentokrát ve v zastávce Świerki Dolne, avšak zabraná tentokrát od postrku, který zajistil stroj SU45-079, na horizontu v čele vlaku kouří lokomotiva OL49-59.**

uprostřed vlevo: **Na posledním záběru ze zvláštní jízdy opouští stroj OL49-59 tunel u zastávky Świerki Dolne. Všechny záběry vlaku KILOF pocházejí z 25.8.2012.**

dole: **Na vjezdu do stanice Ścinawka Średnia byla ve čvrtek 26. dubna 2012 zachycena v čele zvláštního osobního vlaku pro německé příznivce železnice „němka“ Ty2-911. Vlak měl toho dne výchozí stanici v Głuszyci, dále pak pokračoval přes Kłodzko a Kamienec Ząbkowicki do Jaworzyny Śląskej.** Foto: Jan Hanzel













nahoře: **Pestrobarevný nákladní vlak ze Ścinawky Średniej do Kłodzka vedený strojem T448p126 české výroby byl zachycen poblíž zastávky Bierkowice v mezistanicím úseku Ścinawka Średnia – Kłodzko Główne. Píše se 21.4.2011.**

dole: **„Letecký“ záběr na stanici PPS Mieroszów. 13.5.2011 jí projíždí Pn 44233 z Wałbrzychu do Meziměstí v čele se strojem ST43-333.**

řada staveb dokončena a mnoho lomů bylo nuceno omezit a někdy i zcela zastavit těžbu. To samozřejmě mělo vliv na provoz nejenom na popisovaných tratích, kde přeprava kameniva představuje drtivou většinu výkonů. Otázka je, jak se situace bude vyvíjet dále do budoucna…

Boguszów Gorce Wschód – Meziměstí

Další zajímavou příhraniční tratí je úsek z Boguszówa Gorce Wschód do Meziměstí. Trať byla otevřena již v roce 1878 a v roce 1914 byla dokonce elektrizována. Elektrický provoz byl









nahoře: 25.5.2010 přijel z Wałbrzychu do stanice Meziměstí stroj ST43-312 se třemi dřevem loženými vozy Eas. Pohled ze stavědla ST.1.

uprostřed: **K odjezdu do Wałbrzychu je ve stanici Meziměstí připraven 15.6.2008 v čele nákladního vlaku stroj ST44R-010, vedle je odstavená záloha 742.148.**

dole: **Na české straně je pohraniční přechodovou stanicí Meziměstí. V srpnu 2008 je nádraží plné; probíhá zde odklonová vozba za uzavřený přechod v Lichkově. Stroj ST43-368 je připraven na odjezd s nákladním vlakem do Wałbrzychu, ST43-404 právě najíždí na vozy a vlevo je vidět nákladní vlak Pn 44235, který přijel z Polska a do českého vnitrozemí bude dále pokračovat s lokomotivami 742.111+093.**

však po druhé světové válce v roce 1945 ukončen. Trať dlouho sloužila především pro příhraniční nákladní dopravu.

Po politických změnách v roce 1989 zde byla na čas obnovena i doprava osobní, včetně dálkové. Slavnostně znovuzahájena byla 23. 5. 1993, zpočátku provoz na vlacích Meziměstí – Wałbrzych Główny a Náchod – Wałbrzych Gł. zajišťovaly České dráhy, poté provoz přešel pod polské PKP. Dnes zde opět osobní vlaky nejezdí. Poslední osobní vlak na této trati jel 13.12.2003 a vezla jej lokomotiva SP32-069.

Na trať zavítaly i mezinárodní vlaky Eurocity a Intercity - po katastrofálních povodních v roce 1997, kdy u Suchdola nad Odrou navíc vykolejil EC 104, byla jedinou sjízdnou tratí do Polska právě tato. Nejdéle se zde udržel R 252/253, a to až do 25. 8. 1997.

Zajímavostí byl v roce 2007 průjezd Orient Expresu, na polském území s lokomotivami ST43-392 + SU46-008.

Nejvíce vlaků přes PPS Meziměstí jezdilo od roku 2007 do roku 2009, kdy byla z důvodu elektrizace uzavřena sousední PPS Lichkov (Międzylesie) a přes Meziměstí byla přesměrována většina zátěže do Polska. Nákladní doprava zde jezdila většinou za světla. Přes den jelo až 6 párů nákladních vlaků, vedených řadou 751 (resp. 2x751). Občas se zde objevily i vlaky soukromých dopravců, převážně CTL RAIL. Byly to hlavně cisterny, které si v Meziměstí přebíralo ČD CARGO a vozilo je do cílových stanic Kralupy nad Vltavou nebo Neratovice. Několik vlaků v roce 2007 jelo také za spolupráce CTL RAIL a UNIPETROL DOPRAVA. Vlaky z Polska dovezla většinou jedna lokomotiva ST 44, na českém úseku pak pokračovaly dva brejlovci řady 753.7.

Po dokončení elektrizace a znovuotevření přechodu v Lichkově zde ještě asi 3 měsíce přetrvávala silná ná-

kladní doprava, zaváděly se vlaky navíc, ale bylo to na úkor trasy přes Lichkov. Pro PPS proto následoval Zákaz nakládky (ZAN), který zdejší přepravy do Polska výrazně omezil - zůstaly jen dva páry nákladních vlaků. Zatímco z Polska jezdily vlaky slušně vytížené, v opačném směru, v souladu se ZANem, byly zátěže slabé.

Hlavní přepravní komoditou bylo dřevo z okolí Wałbrzychu, které se vozilo do Rakouska. Často v Meziměstí stály dvě soupravy po 15 - 18 vozech. Ze začátku omezení jezdily nákladní vlaky v pracovní dny a sobotu, v současné době už jen v pracovní dny. První nákladní vlak přijíždí z výchozí stanice Wałbrzych Główny kolem osmé hodiny a druhý přijíždí kolem jedné hodiny odpolední. Zpátky do Polska odjíždí po deváté hodině a druhé hodině odpolední. První pár jezdí pravidelně, druhý již pouze podle potřeby, častým scénářem je zátěž

nahoře: **Stroj ST43-312 s nákladním vlakem Pn 44231 z Wałbrzychu do Meziměstí přejíždí 1.8.2009 přes přejezd na státní hranici u polské obce Golińsk.**

dole: **Stroj ST43071 s nákladním vlakem Pn 44244 před chvílí opustil stanici Meziměstí, projíždí územím Starostína a po projetí státní hranice zastaví v Mieroszówie. Záběr byl pořízen 30.8.2008.**









nahoře: **Vzácná návštěva v podobě vlaku Orient Expres se odehrála v Mieroszowě16.7.2007. Na polském úseku zajistili přepravu stroje SU46-008 a ST43-392.**

dole: **Lokomotiva BR 285 130 společnosti LOTOS Kolej čeká 25.9.2012 ve stanici Meziměstí na najetí na vlak Pn 48262 s živcem do stanice Wałbrzych Szczawienko. Na vedlejší koleji posunuje dvojče Brejlovců 750.222+287, které spolu s postrkovým strojem 750.213 tvořily náležitosti tohoto vlaku v úseku Týniště nad Orlicí – Meziměstí.**

pouze do České republiky, v opačném směru jízda Lv. Zajímavostí byl také nákladní vlak, který byl 30.4.2012 vypraven z Mieroszówa do Płocku. Jednalo se o přepravu štěrku, který do stanice přivezly nákladní automobily.

4.9.2012 jel po delší době přes zdejší hraniční přechod nákladní vlak Pn 48262 z Chodova do Wałbrzychu Szczawienka, přepravující živec. Na polském úseku by měl nově přepravu zajišťovat dopravce LOTOS Kolej. V pravidelných trasách jede ložená souprava v úterý do Polska a prázdná zpět ve čvrtek. Ložený vlak mívá 20 vozů řady Eas, celková hmotnost 1440 t.

V době klesajícího objemu přepraveného zboží po železnici si přejme, aby provoz přes PPS Meziměstí/Mieroszów vydržel co nejdéle a nepotvrdily se zvěsti o jeho brzkém uzavření.

neoznačené foto: Tomáš Ságner

w w w . c z e c h t r a i n s . c z



... tak trochu jiné kalendáře