

13 Polská odyssey, aneb "nurci" nejen u Baltického moře

Zpracováno s použitím článku z Provozu 8/2014 od Martina Šarmana a Vojty Gaška.



Lokomotiva 754.037 v čele večerního TLK 45153 „Doker“ z Katowic projíždí jedním z nejnižší položených míst na trati mezi Redou a Hełem, v nejzápadnějším cípu Gdaňské zátoky. Před několika minutami opustil vlak město Puck, viditelné v pozadí, jemuž vědoví místní přístav a Kostel svatých apoštolů Jana a Pavla. 20. 8. 2015. foto Vít Blahovec

Po rozdělení PKP na jednotlivé dceřiné společnosti vznikl pro nově vzniklou společnost PKP Intercity problém. Radu let zajišťovalo vedení dálkových sezónních vlaků na trati Gdynia – Heł depo Gdynia Grabówek se svými stroji SU46, doplňovanými lokomotivami SU42. Všechny stroje řady SU46 však po

rozdělení připadly společnosti PKP Cargo, a lokomotivy řady SU42 společnosti Przewozy regionalne. Z důvodu, aby se PKP Intercity vyhnuly finančně náročnému pronájmu těchto lokomotiv, začala tyto vlaky vozit lokomotivami SM42, které pro tento účel nevyhovovaly jak z důvodu prodloužení jízdních dob, tak

absencí elektrického napájení souprav, což v případě použití klimatizovaných vozů nebyl zrovna ideální stav.

Podobný problém však vedení společnosti PKP Intercity řešilo i u vlaků na tratích Elk - Korsze a Białystok-Šestokai (dříve i Elk-Olecko-Suwałki), které bývaly ve-



„Nurek“ 754.025 vyčkává po objetí soupravy v čele vlaku TLK 10013 „Hańcza“ do Warszawy ve stanici Suwałki dne 12. 9. 2014.

foto Vít Blahovec



„Nurek“ 754.025 sjíždí s vlakem TLK „Doker“ (Katowice - Hel) posledním táhlým klesáním k Władysławowu, téměř na úroveň hladiny Baltského moře, dne 1. 7. 2014.
foto Vojtěch Gášek



Bývalá veselská „Krasomila“ opouští v čele elitního spoje EIC 1531 „Jantar“ stanici Kuźnica dne 27. 8. 2015. Na vozech za lokomotivou lze spatřit reklamní polep, který byl součástí masivní kampaně společnosti Tmobile upozorňující na zavádění WiFi ve vlacích PKP IC.
foto Vít Blahovec



nahoře vlevo:
Lokomotiva 754.037 zachycena při posunu v koncové stanici Heł. V pozadí přihlíží lokomotivy SU42 v čele souprav TLK „Rozewie“ a „Widmy“.
 25. srpna 2015.

nahoře vpravo:
V čele nočního TLK 55252 „Posejdon“, směřujícího napříč Polskem do Lublinu, je připraven stroj 754.037 ve stanici Heł.
 21. srpna 2015.

uprostřed:
„Brejlovec“ si převzal ve stanici Gdynia Główna vlak TLK 45153 „Doker“ od lokomotivy EP07-1054.
 22. srpna 2015.



dole:
Vlak EIC 1530 „Jantar“ byl dne 26. 8. 2015 zachycen mezi zastávkou Swarzewo a stanici Puck. Ze snímku je patrné, že i když je trať Reda-Heł vedena poblíž moře, vyznačuje se poměrně náročným výškovým profilem.

4x foto Vít Blahovec





nahoře:
Stroj 754.037 opouští dne 27. 8. 2015 stanici Kuźnica ve směru na Gdyni v čele EIC 5130 „Jantar“. Na trati je patrné, že nedávno prošla důkladnou rekonstrukcí.

foto Vít Blahovec



uprostřed:
EIC 5130 „Jantar“, v jehož čele stanula 754.037, projíždí právě zastávkou Władysławowo Port kolem místního přístavu, který je domovem osmdesáti rybářských lodí, jejich opravami, ale také závodem pro zpracování ryb.

foto Vít Blahovec



dole:
Přímo kolem Kuźnické pláže na pobřeží Baltu projíždí v čele EIC 1531 stroj 754.046 dne 11. 8. 2014. Pláž od tratě zde odděluje tzv. „požární cesta“ určená pro záchranné složky.

foto Vít Blahovec



Fotoaparát zachytil lokomotivu 754.037 v čele TLK 45153 „Doker“ při průjezdu zastávkou Swarzewo. Ta byla původně stanicí na trati Puck-Krokowa zprovozněné v roce 1903. Až v roce 1922 se stalo Swarzewo odbočnou stanicí, kdy byla dostavěna trať na Heł. Na trati do Krokowé byl provoz udržen do roku 1989, kdy byla zastavena osobní doprava. V roce 1992 byl ukončen i provoz nákladních vlaků a v roce 2005 byla trať rozebrána. Nakonec byla na tělese trati vybudována velmi příjemná cyklostezka s informačními tabulemi připomínajícími trať.
foto Vít Blahovec



V roce 2014 byl vlak „Jantar“ zařazen mezi prémiovými vlaky kategorie EIC složenými z těch nejlepších vozů PKP Intercity. Jmenovaný vlak byl zachycen 10. 8. 2014 s lokomotivou 754.046 na čele při průjezdu městem Władystawowo s viditelnou pláží plnou lidí. Ovšem vzhledem k teplotě Baltického moře se málokdo odvážil vstoupit do jeho studených vod.
foto Vít Blahovec



Stroj 754.037 v čele EIC 1531 „Jantar“ na trati mezi Rumí a Redou opouští aglomeraci Trojměstí.

foto Vít Blahovec

deny legendárními „Fiaty“ SU45 z depa Białystok. Postupným odstavením lokomotiv kvůli špatnému technickému stavu vznikl podobný problém jako v depu Gdynia. I zde situaci zachraňovaly stroje SM42, případně stroje SU46 od PKP Cargo případně SU45 od dopravce Przewozy regionalne.

V létě roku 2013 začaly první úvahy nad možností pronájmu českých strojů řady 754, k čemuž bylo přistoupeno zejména díky špatnému technickému stavu vypůjče-

ných lokomotiv a nedostatku náhradních dílů.

První zprávy o tom, že by řada 754 mohla být zapůjčena do Polska pro vozbu vnitrostátních rychlíků, působily spíš jako aprílový vtíp. S plynoucím časem se ovšem tato myšlenka stála reálnou. Z provozu byli odstaveni čtyři „brejlovci“ – 754.037 (DKV Brno), 754.046 (DKV Plzeň), 754.025 (DKV Plzeň) a 754.026 (DKV Plzeň). Všechny vybrané lokomotivy jsou v modrobílém nátěru „Najbrt“ a jsou vybaveny mikropro-

cesorovým řídicím systémem od firmy MSV elektronika s. r. o. Stroje byly převezeny a redislokovány do stavu DKV Olomouc, PJ Bohumín. Poté byly postupně přistavovány do areálu DPOV Přerov, kde proběhly technické úpravy nutné k provozu na polských kolejích. Hlavní úpravy spočívaly především v dosazení polského vlakového zabezpečovače SHP (samoczynne hamowanie pociągu) a CA (czuwak aktywny). Dále instalace vyhovujících návěstních světel, výměna popisek na pultech a úprava zobrazování provozních stavů v polském jazyce. Naštěstí v případě spodních návěstních světel byla zvolena úprava odlišná od polonizovaných lokomotiv řady 753.7 a to v podobě montáže světlometů na čelník, v místě původního osvětlení a lokomotivy si tak uchovaly všechny základní rysy své podoby.

Z plzeňského depa byla 754.025 na Moravu poslána dne 13. 8. 2013. Po polonizaci v DPOV Přerov to byla první vybraná lokomotiva k odeslání do Polska. Dne 13. září 2013 překročila státní hranici a byla otažena lokomotivou EP07-1058 PKP IC na zkušební okruh Institutu kolejnictwa u Żmigrodu, kde vykonala zkoušky nutné pro schválení typu. Řešeny byly zejména problémy s dodržением hodnot EMC (elektromagnetické kompatibility) při zapnutém elektrickém vytápění vlaku, s čímž měly v počátcích provozu problémy i lokomotivy SU46. Po

Lokomotiva 754.025 využívá v čele TLK 10011 „Hańcza“ svou konstrukční rychlost. Snímek byl pořízen v místě kde se na původní trať Grodno-Suwałki napojuje nový úsek Sokółka - Kamienna Nowa zprovozněný v roce 1963. Dąbrowa Białostocka- Kamienna Nowa 12. 9. 2014.

foto Vít Blahovec





Vlak TLK „Doker“ (Hel - Katowice) vedený lokomotivou 754.025 zachycen nedaleko obce Swarzewo dne 2. 7. 2014.
foto Vojtěch Gášek



Stroj 754.025 projíždí plnou rychlostí na své cestě ze Suwałek do Warszawy zastávkou Blizna v čele TLK 10013 „Hańcza“ dne 12. 9. 2014.

foto Vít Blahovec

vrácení zpět do ČR probíhaly ještě dokončovací úpravy před definitivním odjezdem do Polska a čekalo se na schválení polským drážním úřadem UTK. Státní hranici v Petrovicích u Karviné překročila dne 15. června 2014 jako Lv 43260 a

vydala se tak plnit úkoly na polských kolejích. Pro lokomotivu 754.026 byl posledním dnem ve stavu DKV Plzeň 10. srpen roku 2013, kdy odvezla vlak Os 7501. O tři dny později byla přepravena do DKV Olomouc. Dále

byla sporadicky nasazovaná na výkonech v PJ Bohumín, a dne 20. května 2014 odjela spolu s lokomotivou 754.037 do DPOV Přerov. Lokomotiva vykonala po úpravách zkušební jízdu dne 26. června 2014 z Přerova do



nahoře:
Okolo odjezdových návěstidel stanice Kętrzyn v čele vlaku TLK 45109 „Pojezierze“. Za lokomotivou 754.046 lze spatřit torzo místního depa, sloužícího v minulosti mimo jiné trati do Węgorzewa.11. 9. 2014.

foto Vít Blahovec



uprostřed:
Lokomotiva 754.046 opouští v čele vlaku TLK 54109 „Pojezierze“ stanici Gyźicko. Mezi sloupy osvětlení a vlakem je v trávě torzo trati přes Orzysz do Elku, z druhé strany vlaku zase zbytky trati do Krukianek.10. 9. 2014.

foto Vít Blahovec



dole:
ST45-14 v čele vlaku určeného pro nakládku dřeva čeká ve Staré Juchy na průjezd 754.046 v čele TLK 45109 „Rybak“ dne 10. 9. 2014.

foto Vít Blahovec



Otrokovic a zpět jako Lv 76442/76447. Následujícího dne odjela do PJ Bohumín (Lv 76105). Krátce před odjezdem do Polska byla dne 2. července 2014 nasazena na dva páry vlaků z Ostravy do Frenštátu pod Radhoštěm a zpět. Dne 5. července 2014 překročila státní hranici v Petrovicích u Karviné jako vlak Lv 43232 společně s 754.037 a směřovala do depa v Białystoku.

Lokomotiva 754.037 opustila DKV Brno dne 11. srpna 2013. Předtím odvezla svůj poslední vlak Os 4343 dne 7. srpna 2013. Stejně jako

754.026, i tato lokomotiva byla sporadicky nasazována v PJ Bohumín až do 20. května 2014, kdy odjela s 754.026 do DPOV Přerov. Po provedení potřebných úprav vykonala poslední zkušební jízdu dne 30. června 2014 z Přerova do Otrokovic a zpět jako Lv 176448/176441. Téhož dne odjela do PJ Bohumín (Lv 176101). Před odjezdem do Polska byla nasazena dne 4. července 2014 na obrat z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí a zpět (Os 3150/53). Následující den byla společně se 754.026 odvezena do depa v Białystoku,

přes státní hranici jako vlak Lv 43232.

Lokomotiva 754.046 ve stavu DKV Plzeň odvezla poslední vlak Os 7551 dne 10. srpna 2013. Poté 13. srpna 2013 byla přepravena do DKV Olomouc. Následně byla přemístěna do PJ Bohumín, kde byla pravidelně nasazována na výkony v osobní dopravě. Dne 29. května 2014 byla přepravena z Bohumína do Valašského Meziříčí (Lv 76106), kde bylo provedeno provozní ošetření, tlakové zkoušky vzduchojemů a umytí. Poté, 4. června 2014, absolvovala cestu

nahoře:

Stanicí Sterławki Wielkie projíždí v čele vlaku TLK 18104 „Rybak“ stroj 754.046 dne 11. 9. 2014.

foto Vít Blahovec



dole:

Pod kulisou tvořenou bazilikou svatého Jiří, stavebně dokončenou na počátku 16. století, projíždí 754.037 v čele TLK 45109 „Pojezierze“. Kętrzyn 9. 9. 2014.

foto Vít Blahovec



nahoře:
**Lokomotiva 754.025 v čele
TLK 10118 „Wigry“ projíždí
traťovým úsekem Racewo-
Sokółka dne 26. 7. 2016.**

foto Vít Blahovec



uprostřed:
**Lokomotiva 754.026 vedoucí vlak
TLK 35261 „Gemini“ se blíží
údolím řeky Radunie do Żukowa.
29. 7. 2016.**

foto Vít Blahovec



dole:
**Dne 26. 7. 2016 odpočívala
lokomotiva 754.037 v hale
Bilystockého depa patřícímu PKP
Cargu, které zde vykonávaly
údržbu pro PKP IC. Na rámu je
umístěn městský erb Gdynie, což
svědčí o kladném přístupu
polských posádek k těmto
lokomotivám.**

foto Vít Blahovec



Stroj 754.046 v čele TLK 54109 „Pojezierze“ se blíží kolem zchátralého strážního domku k zastávce Martiany dne 11. 9. 2014.
foto Vít Blahovec



Lokomotiva 754.028 v čele vlaku TLK 85108 „Kocewie“ z Gorzówa Wlkp. do Gdynie se blíží k zastávce Łag. 18. 5. 2017.
foto Jiří Novák



do Přerova na provedení polonizace. Dne 14. července se připravená pro polské koleje vrátila do Bohumína (Lv 76103) a 18. 7. 2014 překročila stání hranice v Petrovích u Karviné jako vlak Lv 43250. V lednu 2015 rozšířila počty polonizovaných strojů i bohumínská stálice 754.028. Posledním výkonem (v již polonizovaném provedení) pro ní byl 27. ledna 2015 osobní vlak Os 3185. Poslední lednový den roku 2015 opustila ČR a zamířila do depa Rzeszów.

Provozní nasazení lokomotiv řady 754 v Polsku

Gdynia Grabówek:

Až do příchodu GVD 2016/2017 bývalo nasazení „nurků“ sezónní záležitostí na zajímavé trati vedoucí částečně po poloostrově Heł. Jedná se o turisticky zajímavé rekreační místo, kam míří několik párů dálkových (především nočních) vlaků TLK z celého Polska. S denním oběhem 426 km zde „nurek“ operoval na třech párech vlaků. Z počátku zde byla nasazena 754.025 (od

června 2014), kterou později vystřídala (v červenci 2014) 754.046. Sezónní nasazení končilo v srpnu, kdy se lokomotiva vrátila do depa Białystok. V GVD 2015/2016 přibyl i zájezd přes Koscierzynu do Laszkowic Pomorskich. Od GVD 2016/2017 přibyl strojům v Gdyni celoroční dvoudenní oběh na „Ostbahn“ (Gdynia – Piła – Szczecin – Piła – Gorzów Wielkopolski – Piła – Gorzów Wielkopolski – Krzyż – Gorzów Wielkopolski – Gdynia). Teoreticky bylo tedy pět „nurků“ rozděleno tak, že tři z nich měli být

nahoře:

Ranní TLK „Doker“ (Hel - Katowice) opouští stanici Władysławowo v čele s 754.025 dne 3. 7. 2014.

foto Vojtěch Gášek

dole:

Vlak EIC 5550 „Jantar“, v jehož čele stanula 754.026, opustil nejvyšší bod trati Mrzezino a klesá poměrně prudkým klesáním k zastávce Reda Rekowo. 28. 7. 2016.

foto Vít Blahovec





nasazování v Gdyni.

Papírově v Gdyni měly sloužit stroje 025, 026 a 028, ale realita byla jiná, protože kilometricky náročné oběhy a nedostatečné zaškolení polských strojvedoucích způsobily neschopnosti lokomotiv a časté náhrady v podobě modernizovaných lokomotiv SU42-1. V průběhu května 2017 v Gdyni jezdily 754.028 a 754.046. 754.037 byla na opravě MV v Bohumině a 754.025 a 754.026 se pomalu zprovozňovaly v Gdyni. V závěru roku 2017 zůstaly v Gdyni jen stroje 754.025 a 028, které se střídaly s proměnlivými úspěchy na vlaku do Gorzowa Wielkoposkiego

nahoře:

754.026 projíždí mezi stanicí **Władysławowo** a zastávkou **Swarzewo** v čele **ÉIC 5550 „Jantar“**. Na obzoru lze spatřit hladinu **Baltského moře**.
27. 7. 2016.

foto Vít Blahovec

dole:

754.037 projíždí dne 24. 5. 2016 s TLK **„Rybak“** lesním úsekem mezi stanicí **Kętrzyn** a zastávkou **Martiany**. V okolních lesích se nachází pozůstatky **Wolfsschanze (Vlčí doupě)** - Hitlerova hlavního stanu, kde **Vůdce** pobýval v letech 1941-1944.

foto Vojtěch Gášek





Białystok:
V červenci 2014 nahradily stroje 754.026 a 754.037 dva „Fiaty“ zapůjčené od dopravce Przewozy Regionalne. Tímto krokem bylo v podstatě ukončeno pravidelné nasazování řady SU45 v osobní dopravě. Lokomotivy řady 754 mají v Białystoku zázemí pro údržbu a opravy v depu PKP Cargo a byly odtud nasazovány v jednodenním oběhu na vlaky TLK „Hańcza“ v úseku Białystok - Suwałki a TLK „Rybak“ a „Pojezierze“ v úseku Ełk - Korsze. Mimo sezónu se zde přesouval i stroj sloužící přes léto v Gdyni. Od GVD 2014/2015 měly zajíždět lokomotivy z depa Białystok až do litevského Šestokai, k čemuž však do dnešních dní nedošlo.



nahoře:
Kontroverzní a věčně opožděný vlak TLK „Kociewie“ relace Gdynia - Gorzow Wielkopolski byl dne 16. 12. 2016 zachycen během přepřahu ve stanici Piła Główna. Namísto 754.026, který následně přecházel na vlak do Szczecina se do čela vlaku postavil 754.025, a po krátkém vyřešení drobných závad autorem snímku, se vlak vydal dále na cestu do Gorzowa.

foto Vojtěch Gášek



uprostřed:
Krátce za zastávkou Szydłowo mezi Wałczem a Piłou byl 17. 12. 2016 zachycen stroj 754.026 s vlakem TLK „Moniuszko“ ze Szczecina. Po jasné a mrazivé noci ráno nastoupila hustá mlha, která poněkud zkomplikovala vznik snímku.

foto Vojtěch Gášek

dole:
Po výkonu ze Szczecina přecházela lokomotiva dále na denní vlaky Piła-Gorzow. 754.026 tak vyráží z Piły na cestu do Gorzowa s vlakem TLK „Noteć“ a projíždí prostorem dnes již zrušené seřazovací stanice. Most v pozadí patří trati Poznań - Kolobrzeg. 17. 12. 2016.

foto Vojtěch Gášek

nahoře:
754.028 míjí s vlakem TLK „Rybak“ dne 25. 5. 2016 bývalé mlýny u zastávky Niegocin nedaleko Giżycka.

foto Vojtěch Gášek

uprostřed:
Pouhých 20 kilometrů od hranice s Ruskem, respektive Kaliningradskou oblastí, v úseku mezi stanicí Korsze a zastávkou Tołkiny projíždí dne 25. 5. 2016 754.028 s vlakem TLK „Rybak“ a marně se snaží ujet přicházející silné bouře.

foto Vojtěch Gášek

dole:
Na paprscích depa Białystok zachytil objektiv společně s modernizovanou „Tamarou“ ST48-008 „Brejlovce“ 754.028 který jako poslední doplnil stavy lokomotiv pronajatých do Polska. 26. 7. 2016.

foto Vít Blahovec

Po zaturnusování na Ostbahn zůstaly do konce GVD 2016/2017 v depu Białystok pouze dva „nureci“ (papírově by to měly být 037 a 046).

Rzesow:
 Do Rzesowa přišel pátý „nurek“ 754.028 v lednu 2015. Přidal se k němu i 754.037, se kterým vozili vlaky do Zagórze. Po tom co je nahradily Gamy SU160 následoval návrat do Białystoku.

Na začátku roku 2018 byla mezi ČD a PKP IC dohodnuta smlouva zajišťující pronájem pěti lokomotiv řady 754 na další dva roky. Vzhledem k tlaku na provádění údržby lokomotiv dle polských předpisů se uvažuje, že po dokončení oprav lokomotiv 754.029 a 754.045 dojde k polonizaci dalšího stroje, který by nahradil stroje, na kterých bude probíhat delší údržba. PKP IC plánuje nasazení lokomotiv řady 754 v GVD 2017/2018 mimo jiné na odklonových vlcích směřujících z východu Polska do Warszawy, vzhledem k probíhající modernizaci tratě do Białystoku.

