

3/2013

PROVOZ

MAGAZÍN FOTOGALERIE LOKOMOTIVY.NET

Barvy, barvy, barvičky... 3 - "peršing"

Čmeláci ve Veselí nad Moravou



Vážení čtenáři,

druhé letošní číslo našeho magazínu vychází už v březnu, neboť nebyla nouze o jeho dostatečnou náplň. Tentokrát v něm najdete sice jen dva články, tyto jsou však poměrně obsáhlé a proto i tentokrát magazín vychází na 28 stranách.

V prvním z nich se věnuje Jiří Škalda stejnosměrným lokomotivám řady 163. Jeho „barvičkový“ seriál se tentokrát zastavil u peršingů; v textu najdete stručnou historii jejich provozu, rozmístění do jednotlivých dep z výroby i postupné přesuny během provozu, osudy lokomotiv ČSD neodebraných a statistikové jistě ocení tabulky s přeznačením jednotlivých strojů po rekonstrukcích u nás i na Slovensku.

Druhý článek poměrně detailně mapuje už uzavřenou historii působení těžkých motorových lokomotiv řad 770 a 771 v jihomoravském depu Veselí nad Moravou od počátku 70. let až do roku 2005, kdy zde byl provoz těchto oblíbených strojů ukončen. I tento článek je doplněn tabulkami s přehledem všech těchto lokomotiv, které se ve Veselí během 34 let vystřídaly.

Příjemné chvíle nad i před magazínem Provoz přeje za její redakci Tomáš Paška

Vašim dotazům, námětům a příspěvkům slouží e-mail: provoz@lokomotivy.net



Výrobní štítek lokomotivy vyrobené v SMZ Dubnica nad Váhom pod číslem 0830 v roce 1971 patřil čmelákovi T669.1180, později označenému číslem 771.180. Tento stroj byl typickým pro závěrečnou etapu provozu čmeláků ve Veselí nad Moravou a vydržel zde v provozním stavu až téměř do samého konce. Více o nejen jeho osudu se dočtete v článku na stranách 13-27.

Vytvořeno v programu Scribus

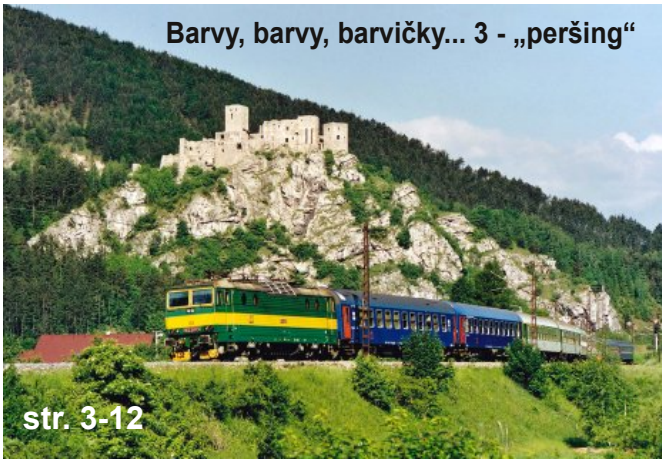
Obrázek na titulní straně

Čmelák 771.161 si 13. června 2001 pohrával s pouze dvouvozovým vlakem Pn 64472, dosáhnutí vrcholového bodu vlárské dvoukolejky v zastávce Brankovice mu nedalo žádnou námahu. Větší porce zátěže na něj čekala na zpáteční cestě, což dokládá fotografie ze stejného dne, kterou najdete uvnitř článku popisujícího působení čmeláků v depu Veselí nad Moravou. Foto: Tomáš Paška

Obrázek na zadní straně

Krátce po východu slunce vznikl 31.1.2013 v úseku Zdice – Stašov záběr Pn 63710 z České Třebové do Plzně. V čele 13 vozové směsky se představuje novotou zářící stroj 363.524, který vznikl teprve nedávno přestavbou lokomotivy 163.020, v dílnách Pars nova. Do konce roku 2013 má být takto rekonstruováno 30 strojů. Foto: Petr Zobal

Obsah:







Barvy, barvy, barvičky... 3 - „peršing“

Text a neoznačené foto Jiří Škalda

V roce 1984 vyjel z bran Škody Plzeň první stroj nové řady E499.3 (163) výrobcem označený jako typ 71E. Lokomotiva známá spíše pod přezdívkou „peršing“ je určena pro vozbu nákladních i osobních vlaků a rychlíků. Vznikla vypuštěním střídavé části z dvousystémové lokomotivy řady ES499.1 se kterou je po mechanické a elektrické části shodná. Jedná se o zástupce II. generace lokomotiv Škoda, určeného pro tratě napájené stejnosměrnou trakční soustavou s napětím 3 kV. Do roku 1995 bylo vyrobeno a dodáno dopravcům celkem 180 strojů řad 162 a 163. Tyto řady se nechají nazvat nenápadným dělníkem našich železnic.

Nedostatek lokomotiv v první polovině osmdesátých let vedl Federální ministerstvo dopravy, po konzultaci s drahami, k urychlení výroby první dvacetikusové ověřovací série lokomotiv E499.3 v závěsu za ověřovací sérií strojů ES499.1, přímo, bez prototypů. Zdůvodněno to bylo koncepční a konstrukční shodou obou řad, když byla z předchůdkyně vypuštěna střídavá výzbroj. Od září do konce roku 1984 vyrobená dvacetikusová série byla celá dodána do oblasti Severozápadní dráhy, depu Ústí nad Labem. Barevné řešení skříně lokomotiv bylo zvoleno v zeleni tmavé (ČSN 5400), včetně střechy a pluhů. Šedí střední (1100) byl nastříkán spodek lokomotiv. Po obvodu celé skříně byl šedesáticentimetrový pruh, žluť chromová středí (6200). Sběrače a žaluzie klimatizace oranžové návěstní (7550). Madla pastelově šedá (1010). Tažné



nahoře: **Vskutku zajímavou sestavu měl 30.12.2012 na Štrbě Ex 120 Košičan s nedávno předanou lokomotivou 163.252 z České Třebové do Bohumína a mimořádně nasazenou za turnusově danou řadu 162 téhož depa. Navíc toho dne byla souprava sestavena s autovozem za lokomotivou pro přidávání posilových vozů ve Vsetíně, což se stává plánovaně jen několikrát za grafikon. V Žilině bohumínský stroj vystřídá pražský banán.** Foto: Jiří Kubát.

dole: **Dřívější podobu rychlíků na trati 072 po trase Ústí nad Labem - Kolín přibližuje záběr z 4.5.2006 s vlakem R 711. Soupravy tahaly udržované stroje děčínského depa řady 163, v tomto případě číslo 091. Dnes tyto vlaky mají tahat/tlačit stroje řady 162 a celé soupravy vlaků mají být z modernizovaných vozů. Leč stále tomu tak není.**



a narážecí ústrojí černé (1999). Žaluzie chlazení skříně hliníkově stříbrné. Nemohla chybět na čelech tehdy povinná rudá pěticípá hvězda.

Po dobrých zkušenostech byly objednány další série 71E2 a E3 po dvaceti kusech. První dva kusy vyrobila a dodala Škoda Plzeň ještě v roce 1985, zbylé v následujícím roce. I barevně doznaly další série změn. Barva střechy i spodku lokomotiv byla shodná, upustilo se od oranžové barvy žaluzií. Celá série 71E2 byla dodána do tehdejšího lokomotivního depa Praha – střed a v roce 1988 předána do České Třebové. Prvních osm lokomotiv ze série 71E3 dostala Ostrava, jež je po příchodu prvních rychlých „peršingů“ předala depu Olomouc a dvanáct strojů putovalo až do Košic. Ve východoslovenském depu naskočilo postupně osm strojů do turnusu za legendární „bobiny“ řady E499.0 v samém závěru roku 1986. Jako první je datováno nasazení E499.3057 na R 506 Spišan 29.12.1986. Plného nasazení se dostalo až od 23.2.1987 pro stroje čísel 49 až 56. Stroje 57 až 60 byly provozovány letmo.

Na konci osmdesátých let dostávaly přednost ve výrobě jiné řady jako 363, 372 ČSD, 180 DR a tak se na další dodávky „peršingů“ čekalo od



nahoře: **Některé Košické 163ky obdržely atypický nátěr o dvou odstínech zelené. Do dnešního dne má tento nátěr 163.104, 107 a 109. Shodné barevné schéma měl i košický stroj 163.050, dokud jej jako jeden z prvních na Slovensku nenahradil „blonski“ nátěr. Dne 24.9.2010 byl 163.107 zdokumentovaný pod siluetou Vysokých Tater nedaleko Štrby v čele Os 7813.** foto: Luděk Maxa

dole: **Tento nenápadně se tvářící stroj DKV Česká Třebová má ve své historii jedno prvenství. 18.11.1991 vyjel na svůj první pravidelný spoj Os 5011 Praha - Kolín s mikroprocesorovým systémem AVV obsahující regulátor 2 generace. Pro odlišení byl stroj na čelech kabin označen svislými proužky červené barvy. Zkušební provoz tohoto stroje se posléze dlouhodobě odehrával na rameni Praha - Záběh na Moravě v čele osobních vlaků do roku 1995, kdy na stroji 163.034 vznikl požár jednoho stanoviště. Pro svoji odlišnost od dnes používaných provedení by se při opravě nevyplatilo toto zařízení znovuzprovoznit a nákladně schválit, byl tento systém z lokomotivy odstraněn a dnes je to opět nenápadný stroj v českotřebovské flotile peršingů. 5.9.2011 přijíždí na čele Os 5021 z Přelouče do cíle své cesty v České Třebové.**

podepsání smlouvy v únoru 1990 až do jara roku 1991. Dráhy měly větší zájem o stroje s upraveným převodem na 140 km/h a mírně vylepšenou výzbrojí – tj. řadu 162. První kusy (001-010) dostalo depo v Žilině, následující putovaly do Ostravy (011-020). Další stroje z celkově šedesátikusové série 98E1 zakotvily v depech Žilina, Praha a Ostrava.



nahoře: **U zastávky Krpeľany je dne 29.5.2005 zvěčněn nedělní posilový vlak R1504 "Šarišan" v čele s nedávno opravenou a nalakovanou lokomotivou 163.114 depa Žilina.** Foto: Luděk Maxa.

dole: **Pestré bylo fotografování v roce 2005 dopoledne pod hradem Strečno. Před sedmou hodinou projel pražský banán s R 423 Cassovia, před osmou bratislavská gorila na IC 501 Kriváň a za další hodinu bohumínský peršing s R 421 Exelsior. Prvního června 2005 prosvištěl pod hradem čistý a udržovaný peršing 163.249 ČD.**

Prvním nasazeným strojem byl žilinský „peršing“ 162.006 na Os 2912 do Ostravy-Poruby 24.6.1991. Jediné depo, které nedostalo přímo nové lokomotivy řad 162 a 163, bylo depo Spišská Nová Ves. Zapůjčen tam byl od září 1991 stroj 162.031 ze Žiliny na zácvik strojvedoucích, ale pro známé problémy s odmítnutím části strojů ze série 99E1 a jejich prodej do Itálie, nakonec nedostalo toto depo z výroby ani jeden nový stroj. Žilinské depo poskytlo postupně od 28.2.1993 stroje 162.025 až 29 a 031 pro osobní dopravu, jako náhradu za „bobiny“ řady 140.

Stroje této a další série již po změně barevného schématu v roce 1988 dostávají jiné odstíny barev. Skříň byla stříkána do odstínu zeleně smaragdové střední (ČSN 5300), žlutou barvou s odstínem žluť chromová střední (6200) se barvil nejen výstražný pás po obvodu skříně, ale i sběrače, pluhy a rámy čelních oken. Vysokonapěťové vedení po střeše včetně odpojovače bylo jasně červené. Narážecí a spřahovací ústrojí dostávalo barvu černou (1999). Šedohnědou barvou (2179) se stříkala střecha a podvozkové partie. Žaluzie chlazení jsou stříbrnošedé.

Doba porevoluční, epizoda italská

Zajímavou kapitolou byla sjednaná, posléze i vyrobená série 99E1 čísel 163.061 až 120 pro tehdejší ČSD v letech 1991-92. Pro nedostatek financí je ČSD neodebraly. Po rozpadu Československa a vzniku dvou nástupnických států (1.1.1993) a jejich národních železnic ČD a ŽSR se situace začala měnit až v roce 1994. Do té doby stály nezaplacené stroje odstavené na několika místech v Plzni. Poslední vyrobený stroj 163.120 byl dvakrát v roce 1993 pronajat do depa Ústí nad Labem a v polovině následujícího roku po úpravě odešel k provozním zkouškám do Itálie k Ferrovia Nord Milano (FNME) do depa Novate Milanese. Po opakovaných měřeních hlavně rušivých proudů a řadě testů se úspěšně vrátil stroj v září do Česka. V zápětí byla podepsána smlouva na nákup devíti strojů. Po nutném souhlasu Minis-





terstva dopravy Italské republiky 21.12.1994 postupně došlo k realizaci dodávek lokomotiv pod označením E 630 01-09 v roce 1995 od července do září.

Po jednáních jak s ČD, tak s ŽSR byl dohodnut kontrakt na dodávku zbylých již vyrobených lokomotiv, po repasích, na rok 1995. 163 061 – 100 odebraly ČD a přiděleny byly do Ústí nad Labem. Slovenské stroje čísel 101 – 111 putovaly do Košic.

Křížení řady 162 s 363

Dřívější federální rozdělování nové techniky ne vždy korespondovalo s přesnou potřebou lokomotivních dep. Nedostatek dvousystémových strojů s převody pro rychlost nad 120 km/h vedl k myšlence záměny podvozků. První realizace této myšlenky se uskutečnila v depu Praha Masarykovo (Praha-jih) na podzim 1993 mezi „esem“ 363.164 a „peršingem“ 162.044. Po přeznačení vznikají 362.164 a 162.244.

Potřeby dopravce na další rychlá „esa“ vedl k dalším vlnám výměn podvozků. Počty se nakonec zastavily na číslovce 22 v roce 2008 u stroje 163.257, který se zároveň stal i prvním zástupcem barevného schématu navrženého Studiem Najbrt u ČD vůbec. Navíc se tento kdysi populární a vyzdobený stroj jezdící pod Ostravou na elitních vlacích, přes Prahu nakonec ocitl v Děčíně, kde jezdil v regionální dopravě.

Slovenská strana nedostatek dvousystémových lokomotiv s vhodnějším převodem začala řešit v roce 1999 podobně, jen byly vyměňovány pouze nápravy s převodovkami, nikoli celé podvozky. První výměna byla provedena v depu Spišská Nová Ves na 162.029 (vznikla 163.112) a v Bratislavě na zve-

tabulka: **Přehled českých strojů 162 s provedenou výměnou převodů s řadou 363**

řada 162	řada 163.2	datum přečíslováni	řada 363	řada 362
162.044-2	163.244-7	11.10.1993	363.164-5	362.164-6
162.048-3	163.248-8	19.11.1993	363.122-3	362.122-4
162.059-0	163.259-5	19.11.1993	363.165-2	362.165-3
162.051-7	163.251-2	26.11.1993	363.167-8	362.167-9
162.049-1	163.249-6	3.12.1993	363.166-0	362.166-1
162.060-8	163.260-3	21.12.1993	363.168-8	362.168-7
162.043-4	163.243-9	20.3.1994	363.124-9	362.124-0
162.050-9	163.250-4	10.5.1994	363.123-1	362.123-2
162.045-9	163.245-4	24.9.1994	363.121-5	362.121-6
162.058-2	163.258-7	5.12.2000	363.112-4	362.112-5
162.055-8	163.255-3	28.12.2000	363.119-9	362.119-0
162.056-6	163.256-1	5.1.2001	363.120-7	362.120-8
162.041-8	163.241-3	24.1.2001	363.118-1	362.118-1
162.042-6	163.242-1	8.2.2001	363.060-5	362.060-5
162.034-3	163.234-8	31.8.2006	363.172-8	362.172-9
162.015-2	163.215-7	31.8.2006	363.175-1	362.175-2
162.047-5	163.247-0	13.2.2007	363.171-0	362.171-1
162.033-5	163.233-0	8.3.2007	363.174-4	362.174-5
162.016-0	163.216-5	8.3.2007	363.173-6	362.173-7
162.017-8	163.217-3	27.4.2007	363.170-2	362.170-3
162.052-5	163.252-0	27.3.2008	363.158-7	362.158-8
162.057-4	163.257-9	28.11.2008	363.161-1	362.161-2

nahoře: **Ostravské a posléze bohumínské stroje bylo možno na dálku poznat pro jejich typický reflexní barvou nanesený trojúhelník na čele kabin. Nejdéle tato netradiční výzdoba vydržela na "bohumínské perle", stroji 163.260. Na snímku Tomáše Orlíka byl tento stroj zachycen se soupravou R 600 Třinec - Praha patnáctého července roku 2007 v úseku Ostrava-Mariánské Hory - Ostrava-Svinov. Dnes již zde za běžného provozu stejné foto nepořídíte – od GVD 2013 se i zde jezdí vpravo.**

tabulka: **Přehled slovenských strojů 162 s provedenou výměnou převodů s řadou 363**

řada 162	řada 163	řada 363	řada 362
162.029-3	163.112-6	363.148-8	362.002-8
162.028-5	163.113-4	363.149-6	362.003-6
162.024-4	163.114-2	363.150-4	362.004-4
162.030-1	163.115-9	363.151-2	362.005-1
162.021-0	163.116-7	363.152-0	362.006-9
162.023-6	163.117-5	363.154-6	362.007-7
162.010-3	163.118-3	363.155-3	362.008-5
162.031-9	163.119-1	363.156-1	362.009-3
162.025-1	163.120-9	363.176-9	362.011-9
162.032-7	163.121-7	363.177-7	362.012-7
162.022-8	163.122-5	363.178-5	362.013-5
162.027-7	163.123-3	363.179-4	362.014-3
162.026-9	163.124-8	363.180-1	362.015-0
162.009-5	163.125-1	363.181.9	362.016-8

dácích stojící 363.148 (362.002). Nápravy mezi depy putovaly na nákladních vozech. Po vlně trvající dva roky zůstala v depu Žilina jen malá skupinka „rychlých peršingů“ 162.001 – 008. Hlavní náplní těchto rychlých strojů byla bohužel doprava zastávkových a velice pomalých vlaků, kde zdaleka nemohou využívat své rychlosti. Pro vozbu těžších rychlíků na táhlých stoupáních na Štrbu mají stroje 163 vyšší tažnou sílu a u dopravce ZSSK dostávaly přednost.

Barevně dosti divoké období po roce 1989 se po rozdělení ČSFR obě nástupnické správy pokusily vyřešit návratem k původním nátěrům vozidel, jaké měli od výrobce. Na Slovensku v roce 1995 a v Česku o rok později. „Peršingů“ se až na drobné úpravy několika strojů toto období nedotklo. Změny barev u ČD přinesla až norma TNŽ 28 0070 - vnější barevné řešení železničních kolejových vozidel, platná od 1.7.2003. Žlutý pás okolo skříně dostal barvu slonové kosti a zelené plochy dostaly jiný odstín.

RegioJet

V roce 2010 nakoupil soukromý železniční dopravce RegioJet z Itálie 9 lokomotiv E 630 od FNM. První tři stroje (E 630 06, 08 a 09) dojely v nákladním vlaku na České území v červenci 2010. Po úpravách provedených v ČMŽO Přerov je v roce 2011 nasadil RegioJet do čela svých vlaků kategorie IC na rameni Praha – Ostrava – Havířov - Žilina. Stroje pro provoz v rychlé osobní dopravě dostávají převody na 140 km/h a další technické úpravy. Značeny jsou 162.112 – 120. Stroje tohoto dopravce je možné potkat i v čele nákladních vlaků různých dopravců (AWT, Metrans Rail, RM Lines, Unipetrol Doprava atd.) při pronájmech. Tento dopravce zvolil pro své stroje až na jednou dočasnou výjimku (162.112) jednotný žlutý lak celé skříně a pluhů s velkým nápisem přes celou bočnici na strojovně s okénky. Šedočernou barvou je nastříkána celá střecha, sběrače, rám a pojezd. Osm z devíti strojů nemá na čele po léta známé označení z odlévaných tabulek a časem byla nalepena jen trojčíslí (např. 120) pod levé čelní okno v šedé barvě. Tou výjimkou je 162.112, která šla na lak jako poslední v květnu roku 2012 a mimo odlévaných tabulek na čelech má i ozdobné bílé linky na rámu, olemované nárazníky a modré klíny na pluzích. Na střeše má ještě červené sběrače.





uprostřed: **V samém počátku provozu vlaků společnosti RegioJet bylo běžné vídat jednu lokomotivu vpředu a druhou jako záložní stroj na závěsu vlaku. Přesto se tu a tam dalo potkat vlak i s dvojicí strojů na čele. Tento případ nastal i prvního října roku 2011 na spoji IC 1010, kdy byl neschopný stroj 162.119 vezen strojem 162.116 na přípřeži do Prahy a vlak byl zachycen v úseku Kojice - Týnec nad Labem.**

dole: **Jistou symboliku mělo pravidelné setkání generací lokomotiv Škoda na zhlaví žst. Ústí nad Labem hl. n. Jednotkové bobiny čekalo v roce 2003 v Ústí jen pár let provozu a přesun posledních bojeschopných exemplářů na dožití do Olomouce. Pomalé peršingy též neminul ústup z pozic a částečná degradace do dopravy zastávkových vlaků. Stroj 163.019 se v roce 2012 proměnil v reEso 363.518, přičemž 141.043 už byla dávno v Tlumačově.**

tabulka: **přehled rekonstrukcí strojů řady 163 ČD Cargo na řadu 363.5**

řada 163	řada 363.5	rok dokončení
163.031-8	363.501-8	2010
163.004-4	363.502-6	2010
163.011-0	363.503-4	2011
163.006-0	363.504-2	2011
163.018-5	363.505-9	2011
163.005-2	363.506-7	2011
163.037-5	363.507-5	2011
163.002-9	363.508-3	2011
163.036-7	363.509-1	2012
163.003-7	363.510-9	2012
163.014-4	363.511-7	2012
163.012-8	363.512-5	2012
163.038-3	363.513-3	2012
163.009-4	363.514-1	2012
163.033-4	363.515-8	2012
163.024-3	363.516-6	2012
163.013-6	363.517-4	2012
163.019-3	363.518-2	2012
163.017-6	363.519-0	2012
163.015-1	363.520-8	2012
163.032-6	363.521-6	2012
163.007-8	363.522-4	2012
163.027-6	363.523-2	2012
163.020-1	363.524-0	2012
163.016-9	363.525-7	2012
163.028-4	363.526-5	2013
163.010-2	363.527-3	2013
163.023-5	363.528-1	2013
163.001-1	363.529-9	2013
163.008-6	363.530-7	2013

Rekonstrukce řady 163 ČD Cargo

Ve snaze získat větší množství vícesystémových lokomotiv s modernějším vybavením, prodlouženou životností a možných provozovat na sítích s napětím 3kV i 25kV pro provoz nejen v ČR a SR, ale i v Maďarsku, zadalo ČD Cargo v roce 2008 Škodě Transportation zakázku na přestavbu svých třiceti lokomotiv 163. První se do dílen Pars nova Šumperk (spadající dnes pod skupinu Škoda Transportation) dopravila dvojice poškozených strojů 163.031 a 004 po nehodách v Káranicích v únoru 2007 a Moravanech v květnu 2008. První dva stroje opouští brány dílen v roce 2010. Celá zakázka by měla být hotova v roce 2013. Stroje jsou přidělovány do SOKV České Budějovice. Postupně jsou schvalovány pro provoz v Maďarsku. ČD Cargo zavedlo pro svá hnací vozidla barevné řešení v kombinaci dvou modrých odstínů RAL 5003, 5015. Tmavší barvou je natřena horní polovina skříně včetně střechy. Světlejší naopak spodní část, plus žaluzie na boku a obdélník na protější straně strojovny. Šedou RAL 7022 jsou natřeny podvozkové partie a výstroj na střeše. Černé zůstává narážecí a spřahovací ústrojí. Žluté jsou části pluhů a stupačky, bílé pak rámy čelních oken a madla.

tabulka: **Přehled rekonstrukcí strojů řady 163 ZSSK na řadu 361**

řada 163	řada 361	přezdívka	rok dokončení
163.053-2	361.001-1	Dodo	2010
163.060-7	361.002-9	Maroš	2011
163.103-5	361.003-7	Janko	2012
163.120-9	361-004-5	Miloš	2012
163.056-5	361.005-2		2012
řada 163	**řada 361**	**přezdívka**	**rok dokončení**
163.102-7	361.101-9		2013
163.125-8	361.102-7		2013

Rekonstrukce řady 163 na Slovensku

Na Slovensku se po vlně úprav lokomotiv 162 a 163 situace neustálila. Ve snaze zavést jednotný nátěr snadno rozpoznatelný pro zákazníky, byl z mnoha námětů vybrán v roce 2005 návrh Daniela Blonskiho. Postupně je na vozidla aplikován při přístavbách do vyšších stupňů oprav od počátku roku 2006. Střecha je opatřena barvou RAL 9006 stříbrnobílá, většina plochy skříně je v barvě červené karmín RAL 3002, nad rámem je po obvodu skříně čistě bílý pás RAL 9010. Rám a horní polovina pluhů dostala odstín šedé RAL 7040 a podvozkové partie jsou v šedé barvě odstínu RAL 7012 čedičově šedá. Spřahovací a narážecí ústrojí má barvu černou. Sběrače a části pod napětím na střeše jsou jasně žluté. Spodní polovina pluhů je šrafována do „v“ žlutou a černou barvou. První v tomto laku byl stroj 163.122 SPD Žilina během MH opravy.

Po deklarované snaze ŽSR (dnes správce infrastruktury) a stanovení plánů na postupné přepnutí většiny sítě tamních železnic na napětí v troleji na 25kV 50Hz se tamní národní dopravce v osobní dopravě ZSSK rozhodl v roce 2009 k přestavbě 15 strojů 163 na řadu 361. Zakázku získala ŽOS Vrútky a první stroj 163.053 byl přistaven do dílen 31.3.2009. Druhý byl přistaven stroj 163.060 v červnu 2011. Účelem je nejen prodloužení životnosti o 20 let, ale i získat modernější a rychlejší vozidla. Stroje nejsou vybavovány zabezpečovačem ETCS a tak své získané možnosti jezdit vyšší rychlostí nemohou využívat. U prvních pěti strojů jsou převody na 140 km/h a od šestého stroje s označením 361.101 dokonce na 160km/h! Po vykonání TBZ 27.4.2012 u prvních dvou strojů, jsou nasazovány na přípřeže pravidelných vlaků na rameni Bratislava – Žilina. Zakázka na přestavbu všech patnácti strojů má být hotova v roce 2014.

Korporátní nátěr ČD, a.s.

I českého národního osobního dopravce přiměly marketingové důvody k volbě jednotného nátěru pro svůj park vozidel. Vybrán byl návrh Studia Najbrt. Na úplně první aplikaci byl použit stroj 163.257, který dostal LAK I v olomoucké lakovně DPOV Přerov na konci listopadu 2008. Byl dokonce 2.12.2008 nasazen do čela slavnostního vlaku při otevření stavby Nového





nahoře: **Turnusové nasazování vršovických strojů 162 do Žiliny v čele vlaků vyšší kategorie připomíná snímek z dubna 2009, kdy Bezprávím provážela EC 129 "Hradčany" lokomotiva 162.035.** foto: Marek Cerman

dole: **Slovenskou specialitou se nechá nazvat ježdění osobních vlaků do poslední zastávky na domácím území s dvojicí lokomotiv na obou koncích soupravy. Právě pro nemožnost soupravu v koncové zastávce objet zajíždí žilinské rychlé peršingy do zastávky Skalité-Serafinov na některých osobácích v této sestavě. 26.4.2004 na Os 4128 jel v čele vlaku 163.008 a na závěsu 163.003. Při zpáteční cestě od hranic byl peršing 008 odvěšen ve stanici Skalité.**

spojení v Praze Od 1.7.2009 byl zaveden dnes dobře známý styl za použití odstínů barev RAL 5003 safírová modrá a nebesky modrá 5015. Šedé odstíny jsou také dva, RAL 7022 umbra šedá a 7035 achátově šedá. Pro nízkou odolnost světlých odstínů proti znečištění na spodní i horní části skříně byla posunutá plocha opatřena odstínem 7035 na rám a boční části střechy lokomotiv. Nebyl to však konec a od září 2011 je tu třetí „mutace“. Paleta barev sice zůstala zachována, ale změna nastala v tvarech nanesených na skříně. Od lichoběžníků se v této verzi přešlo k pruhům. Tmavomodrou barvou je nalakována střecha a hlavní rám. Světlejší modrou větší část skříně. Světle šedou barvou je obkroužena dvakrát celá skříň. Silnější pás je na spodku skříně a slabší těsně pod střechou. Výstroj na střeše a podvozkové partie jsou tmavší šedou barvou. Žlutou barvou jsou nalakovány pluhy a hrany stupaček. Černé je spřahovací a narážecí ústrojí.

Polská epizoda řady 163

Osud nenápadné řady 163 rozehrává zajímavé epizody i u našich severních sousedů. Pro vyrovnání vzájemného kilometrického proběhu byla malá skupinka „peršingů“ DKV Olomouc PJ Bohumín čísel 046 - 048 upravena v letech 2006-2009 pro provoz v Polsku v kooperaci s PKP IC. Stroje začaly zajíždět pravidelně k severním sousedům od prosince 2007 a těší se velké oblibě, o čemž svědčí i pojmenování lokomotiv. Zajížděly či stále zajíždí do Krakowa, Rzeszowa, Krynice, Przemyslu, Legnice, Warszawy a Lodže. Od JŘ 2011 jsou po stejných úpravách stroje DKV Česká Třebová čísel 043 – 045 nasazovány na vlaky přes PPS Medzylesie do Klodzka a v JŘ 2012 do Wroclawi, zde v kooperaci s Prewozy Regionalnie.

V Polsku si tyto stroje získaly výborné jméno a při hledání řešení u firmy Prewozy Regionalnie padla volba na pronájem právě na tyto stroje od ČD jako náhrada drahých najímaných strojů ET22 od PKP Cargo. V parku ČD, a.s. byla na tento pronájem od



tabulka: **Přezdívky strojů řady 163 provozovaných v Polsku**

stroj	přezdívka	stroj	přezdívka
163.021	Małgosia	163.041	Kamila
163.022	Ela	163.042	Oliwia
163.026	Gabrysia	163.043	Grazyna
163.029	Beata	163.044	Marysia
163.030	Agata	163.045	Wanda
163.034	Helena	163.046	Kasia
163.035	Zosia	163.047	Basia
163.040	Edyta	163.048	Jadwiga



nahoře: **Pátého května 2011 přejíždí řeku Wisłu nedaleko Chybie R 17 Moskva - Nice Ville s "polonizovaným" peršingem 163.046 DKV Olomouc, PJ Bohumín.** Foto: Tomáš Orlík.

dole: **Ve stanici Kamieniec Ząbkowicki vyčkává 25.4.2012 z důvodu výluky v úseku Kamieniec - Strzelin souprava osobního vlaku pod vedením "Wandy" 163.045.** Foto: Jan Hanzel.

prosince 2012 do konce roku 2016 vyčleněna čísla ze série 71 E: 021, 022, 026, 029, 030, 034, 035, 040, 041 a 042. Stroje bylo nutno „polonizovat“ a postupně byly dopraveny k polskému nájemci. První odjel do Polska 25.8.2012 k PR do depa Toriň stroj 163.030. Po vyřízení patřičných dokumentů začal zácvik strojvedoucích. Stroje budou jezdit po celém Polsku a přednostně jsou nasazovány na vlaky interREGIO. Denní proběh bude cca 1100 km.

Současné nasazení u ČD, a.s.

Na domácí půdě se „peršingy“ též dostávají do nových oblastí a výkonů. Bylo je možno vídat v osobní dopravě okolo Prahy, kde stroje DKV Česká Třebová na tratích 171 a 221 po několik let jezdily v čele souprav patrových vozů Bmto. Dnes je vytlačila nově dodaná vozidla řady 471.

Nové pole působnosti našly upravené stroje řady 163, po dosazení nového řídícího systému, při vozbě vratných souprav s vozy Bdmtee a řídícími vozy Bfhpvee 80-30. Takto sestavené soupravy byly nasazeny na rameni Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ, zajíždí též do Děčína, Mostu a Chomutova. Ve druhé fázi







nahoře: **Jeden z posledních strojů, na kterém vydržel tmavozelený lak s původním odstínem skříně, byl ten s označením 163.048. Druhého prosince 2003 byl zachycen u žst. Jistebník s vlakem polského uhlí.** Foto: Tomáš Orlík.

uprostřed: **Zatím posledním vybočením z předepsaných vzorů laků pro peršingy je českotřebovský stroj 163.234. Fotoaparát Josefa Pince tento nevšední stroj zachytil na legendárním místě "u domečku" na čele Os 5017 Pardubice - Česka Třebová 25.04.2009.**

dole: **Vzácně se dostanou reklamní nátěry na jiná než elitní vozidla ČD. U peršingů se reklama společnosti ČEZ nastříkala na děčínský stroj 163.093 a českotřebovský 163.030. Právě druhý zmíněný stroj se v dosti netradičním nátěru dostal i do zahraničí, k pronájmu u společnosti Przewozy Regionalne, kde brázdí skoro po celém území Polska. Ještě v době, kdy českotřebovský peršing jezdil po kolejích Česka a Slovenska byl zachycen 30.10.2010 s osobním vlakem 3311 u žst. Polom.** Foto: Tomáš Orlík.

i v soupravách rychlíků na relaci Ústí nad Labem – Kolín, kde se počítá s rychlejší řadou 162. První trojice strojů 163.039, 088, 066 dorazila 8.11.2011 do Děčína. Dalším depem, kde takto upravené stroje jezdí, je Česká Třebová. Stroje jsou nasazovány téměř po celé elektrifikované síti východních Čech na vlacích kategorie Sp a Os. Zajíždí do Lichkova, Svitav, Kolína, Jaroměře a Chlumce nad Cidlinou. Pro toto použití bylo postupně upraveno jedenáct lokomotiv řady 163. Plus jedna dodatečně (025). První vyjel upraven z brány CZ LOKO „peršing“ 163.039. Vbrzku ho následovaly stroje čísel 088, 066, 079, 100, 073, 061, 068, 077, 094, 065 a 025. Podobnou úpravou prochází i rychlejší stroje řady 162. Po reklamním stroji (muzeum Lužná u Rakovníka) 162.011, prochází dílnami číslo 014 a 040.

Ještě v nedávné době jsme se s „peršingy“ mohli pravidelně potkávat na celé elektrifikované síti s napětím 3kV v Česku i na Slovensku. Bohužel dnes již z některých tratí jejich pravidelný provoz mizí. Minulostí je pravidelné zajíždění do Benešova u Prahy, Berouna, z Olomouce do Nezamyslic, taktéž z Ostravy do Opavy a pravidelně je nepotkáme ani mezi Ústím nad Labem-Střekov a Děčínem. Skončilo také zajíždění strojů ZSSK na české území. Pryč jsou časy, kdy se žilinské stroje otáčely až v Přerově a dokonce i v Nezamyslicích. Jedinou malou výjimkou je zajíždění žilinských 162 s osobáky do Horní Lidče.

Na Slovensku je budeme moci potkávat po celé síti i nadále. Zajíždí do takových koutů jako je Plaveč, ukajinský Čop a polský Zwardoň s osobními vlaky. Hluboko do slovenského vnitrozemí, východoslovenského Trebišova, po léta zajíždí stroje DKV Olomouc PJ Bohumín s rychlíkem Šírava (dříve Laborec). Doba čekání na další večerní spoj do Čech je využívána k dopravě vnitrostátních osobáků a rychlíků do Košic a Žiliny.

Do budoucna pro tyto nenápadné, ale užitečné univerzální stroje bude v osobní dopravě stále méně práce a dá se očekávat i jejich další početní pokles na kolejích v Česku a na Slovensku.







nahoře: **163.257 dnes jezdí pod DKV Praha, PJ Děčín, kde může jen vzpomínat na slávu v čele SC Manažer jako elitní stroj depa Ostrava v devadesátých letech. Do středu pozornosti se tato lokomotiva dostala po letech s lakem "Najbrt", jež byl na tento stroj aplikován úplně poprvé ze všech hnacích vozidel Českých drah v roce 2008. Před zastávkou Křešice u Litoměřic byl 24.9.2011 zachycen ještě v čele R 888 Kolín - Ústí nad Labem-západ. Dnes na tomto rameni potkáte na rychlících jen řadu 162.**

uprostřed: **Po dobu ověřovacího provozu se v soupravě vozíla záložní lokomotiva. Právě takovou soupravu zachytil objektiv Miloše Chomjaka 10.5.2012 u Dolného Hričova. Vlakovou lokomotivou R 708 bylo eso 363.107 a na přípřeži asistovala 361.001.**

dole: **Reklamou opatřená lokomotiva 162.011 DKV Praha PJ Děčín sune ke Štětí rychlíkovou soupravu poskládanou z toho "co je na skladě". AB^{349}, Bp^{282} a Bfhpvee^{295}. Do příchodu rekonstruovaných vozů ABpee z PESy se skladba souprav nezmění.**

tabulka: **Dislokace lokomotiv řady 163 a 162 u ČD, a.s.**

řada 163
DKV Česká Třebová:
021, 022, 025WTB, 026, 029, 030, 034, 035, 039WTB, 040, 041, 042, 043, 044, 045, 061WTB, 062, 063, 064, 065WTB, 066WTB, 067, 068WTB, 070, 071, 072, 074, 075, 076, 078, 081, 082, 083, 084, 085, 086, 087, 088WTB, 089, 090, 097, 098, 215, 216, 217, 233, 241, 242, 243, 244, 245, 247, 248, 250, 251, 252, 255, 256, 258.
DKV Olomouc, PJ Bohumín:
046, 047, 048.
DKV Praha PJ Děčín:
073WTB, 077WTB, 079WTB, 080, 090, 091, 093, 094WTB, 095, 096, 099, 100WTB, 249, 257, 259, 260

řada 162
DKV Olomouc, PJ Bohumín:
035, 053, 054.
DKV Praha PJ Děčín:
011WTB, 012, 013, 014WTB, 018, 019, 020, 036, 037, 038, 039, 040WTB, 046.



Čmeláci ve Veselí nad Moravou

Tomáš Paška, spolupráce Leoš Tomančák

Čmeláci, tedy dieselelektrické lokomotivy původně označené jako řada T669.0/1 a později 770/1, vzhledem ke svému původnímu provoznímu určení pro těžký posun nikdy nepatřili mezi stroje obdivované pro svou ladnou eleganci nebo pro své působení v čele prestižních vlaků, ať už osobních nebo nákladních. Vždy platili spíš za zákulisní dříče, kteří odvádí těžkou, očím veřejnosti nepříliš viditelnou práci při těžkém posunu ve velkých stanicích, na vlečkách rozlehlých továren nebo přetazích ve velkých uzlech a jejich traťové výkony – pokud se nějaké vyskytly – se odehrávaly obvykle v čele manipulačních vlaků. Tedy nic, co by jim zajišťovalo slávu alespoň vzdáleně se blížící lokomotivám obdivovaným v čele mezinárodních expresů nebo těžkých nákladních vlaků křižujících když ne Evropu, tak aspoň republiku. Přesto však v některých lokalitách se nakonec svých vlaků dočkali a padla na ně tíha nejtěžší vozby v obvodu působnosti svého mateřského depa – a to



nahoře: **Typický obrázek z mnoha našich velkých stanic 70-90. let: mohutná šestinápravová lokomotiva řady T669.0 nebo T669.1 na postu staniční zálohy. Na fotografii ze sbírky Stanislava Tresy je zachycen veselský stroj T669.1166 v ještě neelektrifikované stanici Staré Město u Uherského Hradiště dne 31.10.1982.**

dole: **Každá doba má svoje hesla: na jaře 1984 čmelák T669.1167 ve Starém Městě vzdával hold májovým oslavám. Nad kolejištěm staroměstské stanice už se rozprostírá zcela nová pavučina měděných trolejí.** Foto Vít Bukač – railgallery.cz.

po víc než dvaceti letech od nasazení do provozu. Jedním z takových míst bylo i jihomoravské depo ve Veselí nad Moravou. Na už uzavřenou, více než tři desetiletí dlouhou historii provozu tamních čmeláků, se zaměříme.

Etapa první – především staniční posun (1971-1994)

Veselské depo se až na výjimky stalo domovem čmeláků „jedničkových“, tedy lokomotiv řady T669.1/771. Prvními zástupci se staly stroje T669.1167 a 169 dodané sem na podzim roku 1971 přímo z výrobního podniku, kterým byly Strojárske a metalurgické závody Dubnica nad Váhom. Na jaře roku následujícího byl do Veselí předán ještě stroj T669.1069 – ten zde pak vydržel prakticky po celý svůj provozní „život“ a celou éru čmeláků ve Veselí uzavřel. Ale to předbíháme. Nové lokomotivy byly nasazeny na výkony, pro které byly předurčeny: 167 a 169 obsadily posty záloh na vlakotvorném posunu ve veselské stanici, stroj inventárního čísla 069 se ubytoval







nahoře vlevo: **Běžný pracovní den veselských čmeláků zachytil 8. července 1989 Ladislav Kroul. Nejdříve zvěčnil stroj T669.1168 posunující ve Veselí nad Moravou…**

nahoře vpravo: **- i staroměstskou stálici, lokomotivu T669.1166, která zrovna prováděla obsluhu vlečky.**

dole: **…a nakonec ve Starém Městě zastihl při stejné činnosti jeho kolegu čísla T669.1167…**

v podřízené Strojové stanici Kunovice, kde kromě posunu přímo v tamní železniční stanici a obsluhy místních vleček měl na starosti i vozbu přestavovacích vlaků do Starého Města a Uherského Hradiště. Další posílení stavu čmeláků následovalo v roce 1974, kdy těžké šestikoláky řady T669.1 nahradily čtyřnápravové T458.1 na postech obou staničních záloh ve Starém Městě a ke stejné záměně došlo i v bzenecké strojovce. Staré Město opustily lokomotivy T458.1200 a 203, nahradily je T669.1166 a 168, do Bzence se místo T458.1192 nastěhoval čmelák T669.1170 a převzal zde vozbu přestavovacích vlaků mezi Moravským Pískem a Kyjovem, obsluhu místních vleček a s tím související nezbytný posun. Tím bylo na dlouhá léta provozní nasazení čmeláků dáno a neměnilo se – prakticky veškerá tíha vozby průběžných nákladních vlaků spočívala po ukončení parního provozu na sergejích řady T679.1 (781). Od počátku platnosti nového GVD 1980/81, tj. od 1. 6. 1980 se stroj T669.1170 přestěhoval ze Bzence do strojové stanice Kyjov, jeho provozní využití tím ale nebylo změněno. V průběhu let se ve veselském depu dále vystřídalo několik dalších čmeláků: „nulka“ T669.0031 a „jedničky“ T669.1154, 138 a 183. Na sklonku 70. let se stav zvýšil o jeden stroj, který se ale nepravidelně obměňoval. Nejprve 22. 5. 1979 přichází z Břeclavi T 669.0031 a je nasazen na druhou zálohu „u hřbi-



nahoře: **27. května 1990 sloužil na spádovišti čmelák 771.183. Zajímavé je, že i po provedené hlavní opravě mu byly ponechány tabulky s původním označením T669.1183, zatímco nové „pomlčkové“ číslo bylo pouze nastříkáno barvou na boky kabiny.** Foto: Ladislav Kroul

dole: **Na snímku Leoše Tomančáka z 22. září 1994 už se představují čmeláci v pro ně nové úloze traťových lokomotiv. Přípřež strojů 771.071 a 069 v čele Pn Vlaku Brno – Veselí se blíží ke konci krátkého stoupání mezi stanicemi Kyjov a Vlkoš.**

tova“, odkud se musel pro netlumený výfuk dát na jiný výkon – obyvatelé nedalekého sídliště totiž neměli pro syrový zvuk jeho šestiválce pochopení a intenzivně si stěžovali na jím působený hluk. Následovaly výměny: „nulkový“ T669.0031 byl v roce 1982 předán do Maloměřic výměnou za T 669.1154, dále začátkem roku 1983 byl tento předán do Maloměřic a stav doplnil T669.1070 z Břeclavi. Již v následujícím roce 1984 se T 669.1070 vrací do Břeclavi a odtud přichází náhradou stroj T 669.1183, který konečně ve Veselí zdomácní. Mezitím byl do Břeclavi natrvalo předán T 669.1169. Naopak na konci 80. let byl z Břeclavi opakovaně zapůjčen stroj T 669.1138. Od roku 1988 přešly ČSD na označení svých vozidel dle UIC, proto v dalším textu budeme používat tohoto „nového“ způsobu, který čmelákům přidělil řady 770 a 771. Na přelomu 80. a 90. let se ve Veselí krátce objevil stroj 771.193 z Bratislavy, který se na Moravu dostal jako forma odškodného Bratislavské oblasti ČSD za v Kútech těžce poškozenou T 478.2080, začátkem roku 1992 přišla druhá „nulka“ – stroj 770.111. Jednalo se o zajímavý stroj původního označení T 669.0509 ČKD 11444/1979, který byl převzat po opravě v ŽOS Nymburk, kde se podrobil prakticky celé novostavbě na prázdném rámu. Původní majitel jej neodebral a tak jej odkoupily ČSD. Neměl tlumič výfuku, zato „ruskou“ kabinu a řadu prvků, obvyklých na exportní verzi ČME 3 a několika T 669.05 pro čs. průmysl. Během platnosti GVD 1991/92 ale došlo v souvislosti s prudkým poklesem nákladní dopravy a s tím spojeným úbytkem potřebného posunu ke zrušení vždy jedné zálohy ve stanicích Veselí n/M a Staré Město, končí i nasazení čmeláka v Kunovicích. Pokles potřeby čmeláků vyústil v jejich „výprodej“ do míst, kde ještě bylo jejich služeb potřeba, a tak jsou stroje 770.111, 771. 167, 168 a 193 předány do Ostravy. Začátkem roku 1994 dochází ke střídání v Kyjově – místní dlouholetá stálice 771.170 je nahrazena strojem 771.183 čerstvě opraveným v nymburských dílnách – ten se tehdy stal prvním veselským čmelákem, kterému byla po opravě vrácena původní zelenokrémová varianta vnějšího nátěru. Tím bychom mohli první kapitolu pojednání o veselských čmelácích uzavřít. Až dosud byla jejich služba stejně málo zajímavá jako téměř všude jinde, kde sloužili. Ovšem v roce 1994 dochází k nečekanému zvratu.

Etapa druhá – období traťových výkonů (1994-2005)

V roce 1994 totiž ve Veselí končí turnusové nasazení „sergejů“ řady 781 a nelehký úkol nahradit tyto těžké nákladní stroje dostávají právě „čmeláci“ – a tak se posunovací lokomotivy, které za předchozích více než dvacet let prakticky nepoznaly nic jiného než posun a případně manipulační vlaky, ná-







nahoře: **28.3.1996 se činil na postrku vlaku se struskou stroj 771.150. Vlak právě zdolává poslední metry stoupání ve vlkošském zářezu a lokomotivy si pak na chvíli oddechnou - náročnější část cesty je teprve čeká…** Foto Leoš Tomančák.

dole: **Čmelák vyráží z Kyjova do Mutěnic? Nikoliv, to se zdejší staniční záloha 771.183 vydává obsloužit předávací kolejiště vlečky kyjovských šroubáren. 28.3.1996,** foto Leoš Tomančák.

hle objevují v čele vlaků průběžných. Namísto neustálých rozjezdů a zastavování typických pro posun, při kterýchžto manévrech byla dokonale využita čmeláčí brutální tažná síla, je od posunovacích lokomotiv náhle požadována traťová služba a pro ni typická spíš dlouhá jízda plným výkonem, což pro čmeláky není zrovna ta pravá parketa. Trakční charakteristika čmeláků je přizpůsobena potřebám těžkého posunu, kde je od lokomotivy vyžadována velká tažná síla, ale není potřeba vysoká rychlost a tedy postačuje poměrně nízký výkon agregátu. Co se týče tažné síly, těžko hledali čmeláci konkurenci – zvláště řada 771 vybavená (jako jediná z u nás běžně provozovaných motorových lokomotiv) vyrovnávači nápravových tlaků dokázala rozjet takřka jakoukoliv zátěž, robustní trakční elektromotory ČKD typu TE006 bez problémů snášely zatížení velkými proudy při nízkých rychlostech. Ovšem pro dosažení nějaké solidní rychlosti v čele vlaku je potřeba především výkonu prvotního zdroje energie a toho se čmelákům příliš nedostávalo. Vždyť řada 781 měla k dispozici o polovinu vyšší výkon spalovacího motoru, než kolik byl schopen vyvinout známý šestiválec ČKD typu K6S310DR použitý u čmeláků. V praxi to znamenalo, že se těžké vlaky vedené čmeláky pohybovaly v rozhodných stoupáních rychlostmi jen o málo převyšujícími tempo rychlé chůze. Nebohý agregát pak desítky minut pracoval bez odpočinku při svém plném výkonu, navíc jeho chlazení nebylo dostatečně dimenzováno na tak dlouhou nepřetržitou činnost. Čmeláci, dosud provázeni pověstí mimořádně odolných a bezproblémových strojů, ukázali svoji slabinu. Začaly se u nich objevovat poruchy, havárie dieselů a dokonce i požáry - v některých případech se jednalo o závady natolik závažné, že znamenaly definitivní odstavení takto postižené lokomotivy.

Ale zpět do roku 1994: pochopitelně před převzetím vozby od sergejů bylo potřeba posílit stavy řady 771, a tak se do Veselí začínají stěhovat stroje z jiných dep, vesměs řady 771: z Brna Maloměřic 044, 150 a 180, z Přerova 071, z Ostravy v roce 1996 106, z Břeclavi je ve stejném roce na krátkou dobu zapůjčen 165. Po předchozích přesunech se dočkaly z domácích čmeláků nové éry stroje čísel 069, 166, 170 a 183. Z původních



výkonů na posunu dosud zůstávají řadě 771 zálohy ve Veselí, Starém Městě a Kyjově, nově pak začínají vozit Pn vlaky na trati Veselí/Mor. Písek (Nedakonice) – Brno a Veselí – Staré Město. V Nedakonicích přebírali čmeláci od stejnosměrných ostravských šestikoláků ucelené vlaky se struskou jezdící z Třince do Blažovic - soupravy „wapek“ o hmotnosti 2000 tun byly bezpochyby jejich nejnáročnějším pracovním úkolem. Obdobně vyrovnávkové vlaky z Blažovic byly na lokomotivu závislé trakce přepřahány až v Nedakonicích. Zpočátku čmeláky doplňují ještě letmo vedení poslední zástupci řady 781, ale když na podzim roku 1995 odchází z Veselí poslední sergej, musí už všechny „běžky“ odvozit řada 771 – a té nastávají těžké časy. V polovině 90. let sice už měla nákladní doprava na Vláře největší propad za sebou, ale z dnešního pohledu byla pořád ještě poměrně silná. Čmeláci zápasí s těžkými vlaky na kopcovité trati do Brna, zvlášť cesta směrem k jihomoravské metropoli je pro ně vyčerpávající – vždyť naprostá většina trasy mezi Bzencem, kde se trať začíná nenápadně zvedat a vrcholovými Brankovicemi je v nepřetržitém stoupání, vyjma krátkého spádu mezi stanicemi Vlkoš a Kyjov. Dále sice následuje rovinatější charakter, ovšem za zastávkou v Křenovicích začíná nejtěžší úsek celé trati, když u vjezdu do stanice Blažovice dosahuje stoupání hodnoty 18 promile. Pro čmeláky to představuje dlouhé desítky minut jízdy plným výkonem – zvlášť při vozbě 2000 tun těžkých vlaků se struskou do Blažovic (pro nedalekou cementárnu Mokrá) sahají na hranice svých možností. V roce 1996 má tato těžká služba první oběť – stroj 771.071 postihla vážná havárie dieselu, když zlomená ojnice způsobila destrukci bloku motoru. Takto poškozený diesel je neopravitelný a s ohledem na celkově nevalný stav lokomotivy 771.071 je tato navržena na zrušení, k čemuž bez průtahů skutečně došlo. Depo se snaží zvýšit spolehlivost řady



nahoře: **„Kyjovský“ čmelák 771.183 měl kromě staničního posunu v popisu práce i výpomoc těžkým vlakům. 7.9.1996 pomáhal vlakovému 771.106 s přepravou uceleného vlaku strusky do Blažovic. Fotograf měl štěstí na vzácné setkání obou dvou zelených čmeláků, které tehdy mělo veselské depo ve stavu. Později se ale „zelená flotila“ ještě rozšířila o dalších pět stejně zbarvených strojů.** Foto Leoš Tomančák.

dole: **15. března 1997 se o přepravu strusky do Blažovic postaraly lokomotivy 771.170 a 771.166. Na snímku Jaromíra Žateckého má vlak za sebou stoupání od nížiny v blízkosti řeky Moravy do brankovického sedla dělícího Chřiby a Ždanský les, obě lokomotivy nabírají v rovinatém okolí Bučovic a Slavkova síly k velkému finále představovanému stoupáním od křenovické zastávky do cílové stanice.**







nahoře: **Stroj 771.004 se dostal do stavu veselského depa (tehdy už podřízenému DKV Valašské Meziříčí) v souvislosti s převzetím vozby štěrkopísků ze Skašova do Kojetína. Dříve kladenský čmelák, který právě přivezl loženou soupravu ze Skašova, se setkal v Kojetíně s maloměřickým 771.043. 9.4.1998,** foto Rostislav Kolmačka.

uprostřed: **Druhou „skašovskou" posilou byl původně přerovský 771.032. Na snímku Rostislava Kolmačky se vrací 9.6.1999 krátce po ukončení nezavěšeného postrku poklidnou hanáckou krajinou okolo Uhřičic zpět na Skašov.**

dole: **Poměrně vzácný snímek lokomotivy 771.069 v Kojetíně, která se sem krátce dostala jako záskok za turnusovou 771.032. Fotograf ji zachytil během posunu s vozem určeným pro lobodické nákladiště. 18.5.1998,** foto Rostislav Kolmačka.

771 dílčími úpravami, např. problémy s netěsnostmi výfukového systému jsou vcelku úspěšně vyřešeny dosazením dilatačních mezikusů, které kompenzují tepelnou roztažnost potrubí rozžhaveného dlouhým zatížením. Naopak problémem prakticky neřešitelným zůstává chlazení tzv. „malého vodního okruhu", který se stará především o chlazení motorového oleje – u čmeláků je použito v podmínkách Č(S)D poněkud neobvyklého způsobu pohonu příslušného ventilátoru stejnosměrným elektromotorem. Jednak je celý systém svým dimenzováním na hranici možností a občas je problémem udržet teplotu oleje v povolených mezích (správkárna musí zvlášť dbát o čistotu a průchodnost jednotlivých chladících článků), problematickým je i napájení samotného elektromotoru chlazení – tento stroj o příkonu cca 7,5kW je totiž napájen z palubní sítě 110V. Pro přenos dostatečného množství energie je při tak nízkém napětí potřeba značného proudu, což vede k nadměrnému zahřívání příslušných vodičů a opakovaně dochází k požárům elektroinstalace.

V roce 1997 jsou těžké vlaky se struskou přetrasovány a nově jezdí přes Vyškov v elektrické trakci, čímž se veselským čmelákům poněkud uleví. Přesto ale ještě dojde k posílení stavu řady 771: od 1.1.1997 po reorganizaci zaniká DKV Veselí nad Moravou a stává se z něj PJ (provozní jednotka) podřízená DKV Valašské Meziříčí. Což však paradoxně přináší rozšíření obvodu působnosti, alespoň co se čmeláků týká – od jara 1997 totiž PJ Veselí zajišťuje svými lokomotivami sezónní vozbu vlaků se štěrkopískem ze Skašova do Kojetína. Pro pokrytí této vozby se ve stavu depa nově objevují stroje 771.004 (z Kladna) a 771.032 (původně z Přerova, ale ve stavu DKV Valašské Meziříčí již od léta 1996). Během těžební sezony jsou tyto stroje udržovány provozními pracovišti v Kroměříži, později v Otrokovicích,













nahoře vlevo: **Portrét obou „skašovských“ turnusaček – lokomotivy 771.032 a 004 přivezly další ucelený vlak štěrkopísku do stanice Kojetín. 17.6.1999,** foto Rostislav Kolmačka.

nahoře vpravo: **2. dubna 1998 vezly Pn 64472 Veselí nad Moravou – Brno Maloměřice lokomotivy 771.170 a 180. Provozem značně opotřebená přípřežní 771.170 kontrastuje s vlakovou 180 zářící po vyvazovací opravě novým lakem v poněkud neobvyklém barevném schématu. Duben 1998,** foto Tomáš Paška.

uprostřed výše: **Zcela výjimečně zasáhli veselští čmeláci i do vozby vlaků těch nejprestižnějších kategorií. 22. dubna 1998 byla vlárská trať použita pro vozbu odklonů z tratě Brno – Břeclav neprůjezdné po vykolejení nákladního vlaku. Vpodvečer 22. dubna 1998 se činí 771.044 v čele vlaku IC Csárdás Budapest – Malmö poblíž Vracova.** Foto Tomáš Paška

uprostřed níže: **V roce 1999 už struska do Blažovic byla pravidelně vedena přes Vyškov v elektrické trakci. V květnu 1999 se ale z důvodu výluky vrátila na svoji původní trasu a do čela 25 „wapek“ nastopila přípřež strojů 771.170 a 771.161.** Foto Tomáš Paška

dole vlevo: **Stroj 771.062 byl po předání do Veselí v červnu 1997 provozní sotva 3 měsíce, když ho postihl požár, který znamenal jeho definitivní odstavení. Snímek této lokomotivy v provozním stavu nemáme k dispozici, proto musíme vzít zavděk fotografií z 25.6.1999, kdy už její vrak čekal pouze na fyzickou likvidaci. V pozadí je zřetelný vrak dalšího odstaveného čmeláka, stroje inventárního čísla 771.150.** Foto Leoš Tomančák.

dole vpravo: **V září 1999 se vrátil z opravy v rozsahu MH stroj 771.060 a dne “devítkového“ data 9.9.1999 byl poprvé nasazen do provozu, když odvezl pár vlaků 64472/73 z Veselí do Blažovic a zpět. Lokomotiva lesknoucí se v odpoledním slunci byla zvěčněna mezi Vlkošem a Kyjovem během návratu v čele lichého vlaku. Kdo by tehdy věřil, že tomuto výstavnímu stroji zbývají do konce provozního života necelé dva roky…** Foto Tomáš Paška.

přes zimu jsou staženy do Veselí, kde slouží společně s ostatními lokomotivami stejné řady. Dále je během roku 1997 stav doplněn třemi stroji z Mostu





nahoře: **Dva stejně barevní veselští čmeláci – 771.044 a 161 – pomáhali během napěťové výluky v Hodoníně 1.3.1999.** Foto Leoš Tomančák.

dole vlevo: **V roce 1999 převzalo vozbu pravidelných vlaků Veselí - Maloměřice dvojče řady 742, přesto ale čmeláci byli na těchto výkonech k vidění poměrně často. Např. 2. října 1999 byl z důvodu pravidelné MM prohlídky na jedné lokomotivě z turnusového dvojčete na vlak Pn 64472 nasazen 771.166.** Foto Tomáš Paška.

(771.060, 062 a 161), přestože nákladní doprava na stěžejních vozebních ramenech veselského depa nadále pomalu upadá – začíná totiž modernizace tzv. 2. tranzitního koridoru na nedalekých úsecích tratě Přerov – Břeclav a veselští čmeláci mají vypomáhat při dlouhých a rozsáhlých napěťových výlukách spojených s touto náročnou stavbou. V menší míře se v souvislosti s těmito stavebními výlukami vyskytuje i odklonová vozba po vlárské trati, která opět padá na bedra čmeláků. Depo se snaží zlepšit technický stav svých lokomotiv a tyto jsou posílány do oprav vyšších stupňů – v roce 1996 prochází vyvazovací opravou Mvy v olomouckém depu stroj 771.166, ve stejném roce po požáru prochází rozsáhlejší opravou 771.044 - při té příležitosti je provedena oprava MV na jeho spalovacím motoru (od té doby je kapota nad motorem nově natřena, což se stává typickým poznávacím znakem této lokomotivy). O rok později se dočkal „vyvazovačky“ v Olomouci i 771.180, ten se navíc vrací z omlazovací kůry ozdoben novým červeným nátěrem se žlutými „bryndáčky“ na čelech kapot. Naproti tomu je v roce 1997 po požáru elektroinstalace definitivně odstaven 771.150 a vzápětí končí „v kopřivách“ po obdobné závadě i 771.062, krátce předtím předaný z Mostu – v novém působišti už toho moc nepředvedl… I zbývající stroje předané ze severu Čech nejsou ve valném stavu, a tak se 771.161 vzápětí odebere do Olomouce na léčení v podobě Mvy, zatímco 771.060 se dočká dokonce opravy v rozsahu MH v ŽOS Nymburk – ještě před ním stejně rozsáhlou opravou prochází i 771.170. Během roku 1997 řeší depo havarijní stav stroje 771.106 vlastními silami a provádí na něm opravu v rozsahu MV. Ve stejném roce dvakrát přežije svoji smrt stroj 771.069: nejdříve jej také postihne požár kabeláže, na rozdíl od 771.062 a 150 je však vzápětí v podmínkách depa opraven, následuje zapůjčení do Ostravy (Ostravsko se v té době potýká s nedostatkem provozních lokomotiv, neboť stroje z vlastního stavu jsou poškozeny ničivou povodní), ale velmi brzy se 771.069 vrací jako neprovozní s diagnózou nízkého tlaku mazacího oleje. Motor je prohlédnut a padá rozhodnutí lokomotivu odstavit „do kopřiv“. Po několika týdnech je ale 069







nahoře: **Od roku 1999 začala veselská 1. záloha v dopoledních hodinách provádět obsluhu Velké nad Veličkou na novoměstské trati, turnusově zde sloužil stroj 771.044. 22.12.1999 už vlivem blížících se svátků nebyla ve Veselí žádná zátěž do Velké, Mn 84221 byl tedy toho dne tvořen pouze vlakovou lokomotivou a služebním vozem. Na impozantním lipovském viaduktu vypadá i mohutná šestinápravová lokomotiva takřka titěrně…** Foto Tomáš Paška

uprostřed: **Elegantní 771.060 projížděl Bzencem s vlakem Pn 64472 dne 4.2.2000.** Foto Tomáš Paška.

dole: **Napěťové výluky konané během rekonstrukce tratě Přerov – Břeclav vytěžovaly na přelomu tisíciletí veselské čmeláky velmi významnou měrou. Např. 22.2.2000 pomáhal 771.106 převézt přes napěťově vyloučený úsek Nedakonice – Moravský Písek i spěšninový „nexák“.** Foto Leoš Tomančák.

vzat na milost a jeho motor je opraven – takto slouží 771.069 až do roku 1999, kdy se dočká jako vůbec poslední „drážní“ čmelák dokonce opravy MH v ŽOS Nymburk, což mu nakonec zajistí ještě dlouholetou existenci. V průběhu roku 1999 je odeslán do větší opravy ještě 771.183 (Mvy v Olomouci, předtím odstaven po požáru elektroinstalace). Takové investice do řady 771 jsou ale poněkud zarážející s ohledem na fakt, že už v průběhu roku 1998 je zkráceno brněnské vozební rameno po Blažovice, kde vlaky do Maloměřic přebírají elektrické lokomotivy řady 230 a v následujícím roce 1999 pak menší vytíženost pravidelných vlaků umožní nahradit čmeláky dvojicí čtyřnápravových lokomotiv řady 742 spojených do dvojčlenného řízení. Od roku 1999 tedy řada 771 turnusově pokrývá pouze zálohy ve Veselí a ve Starém Městě, přičemž veselská záloha nově zajišťuje dopolední obsluhu Velké nad Veličkou na novoměstské trati. Na veselském posunu se drží od dubna 1999 (po odchodu 771.060 do ŽOS) stroj 771.044, ve Starém Městě 771.166. V na podzim tohoto roku končí také nasazení čmeláků na Skašově a 771.004 a 032 už zůstávají ve Veselí. Zbývající čmeláci jsou využíváni především na stále probíhajících napěťových výlukách na „ferdinandce“, dále zaskakují při plánovaných i neplánovaných odstaveních turnusového „dvojčete“ 742 na Pn vlacích do Blažovic (dvojče je trvale složeno z lokomotiv 742.328 a 742.345, na žádné jiné lokomotivě stejné řady není zásuvka dvojčlenu udržována a každý výpadek dvojčete znamená práci pro čmeláky) a dále zajišťují vozbu některých nepravidelně jezdících vlaků, zejména zásilek sklářského písku pro kyjovskou sklárnu (tyto vlaky přebírají od el. lokomotiv v Moravském Písku) a svitků plechu stále řidčeji navážených do potácejícího se podniku Železárny Veselí (v úseku Staré Město – Veselí). Začátek nového grafikonu na jaře 2000 je pro řadu 771 ve Veselí přelomový – po bezmála 30 letech končí turnusové nasazení, když od GVD 2000/01 je na zálohách ve Veselí a Starém Městě nově nasazena řada 742. V tuto pro čmeláky nepříliš optimistickou dobu se vrací z dílen opravený 771.069, zatím-







nahoře vlevo: **Když se 10. 4. 2000 turnusový 771.044 podroboval MM prohlídce, vyskytla se příležitost vyfotografovat na velických manipulacích i vzhlednější stroj. 771.180 v čele Mn 84220 na levém snímku opouští po vykřižování s osobním vlakem stanici Lipov, tehdy ještě obsazenou dopravními zaměstnanci.** Foto Tomáš Paška.

nahoře vpravo: **Posledním čmelákem, který prošel dílenskou opravou, byl 771.069 v roce 2000. 12.7.2000 se tento stroj představil na pravém snímku mezi Brankovicemi a Nesovicemi v čele nákladního vlaku odkloněného z nesjízdné „ferdinandky“.** Foto Tomáš Paška.

uprostřed: **9. února 2001 vyfotografoval za Bzencem Petr Štefek čmeláka 771.170, který toho dne opět zastoupil dvojče 742.**

dole: **Potkat v roce 2001 na vlárské trati v denní době mimořádný nákladní vlak bylo štěstím srovnatelným s výhrou hlavní ceny v loterii. Občas se ale zadařilo: např. 16.5.2001 tudy provezly stroje 771.170 a 771.166 přetěž z Maloměřic. Vlak právě nevelkou rychlostí překonal vrcholový bod v zastávce Brankovice, motory obou lokomotiv snížily otáčky na volnoběh a až do Kyjova nebude jejich další činnost pro trakci potřeba. Otevřené žaluzie prozrazují, že překonání brankovického kopce nebylo pro oba stroje vůbec jednoduchou záležitostí.** Foto Tomáš Paška.











nahoře: **Od změny GVD v roce 2001 skončilo turnusové nasazení 2x742 na rameni Veselí nad Moravou – Blažovice a nově zde byla zaturnusována pro nákladní dopravu poněkud neobvyklá řada 754, přičemž se počítalo s přípřeží těchto lokomotiv. V praxi ale často místo dvou brejlovců vyjel jediný čmelák – např. 13.6.2001 klesal s vlakem Pn 64473 k Nemoticím 771.161.** Foto Tomáš Paška.

uprostřed výše: **Stroj 770.618 nikdy nejezdil u ČSD/ČD, přesto do osudů veselských čmeláků významně zasáhl. Nejdřív po střetu s ním ve Valašském Meziříčí byly zrušeny lokomotivy 771.032 a 060, které předtím ve Veselí působily a následně byl jeho majiteli – bohumínské firmě SOŽ – předán jako náhrada od ČD veselský stroj 771.170. Půl roku před osudnou nehodou projížděl po domovské trati veselských lokomotiv – 4.10.2000 byl vyfotografován, kterak stoupá v čele štěrkem loženého vlaku k Brankovicím.** Foto Tomáš Paška.

uprostřed níže: **Rok 2002 byl pro stroj 771.170 posledním u ČD, koncem tohoto roku byl předán firmě SOŽ Bohumín. 19.9.2002 ale ještě pracoval pro svého původního zaměstnavatele a jeho úkolem byla toho dne přeprava sklářského písku pro kyjovskou sklárnu. Souprava mířící ze slovenských Osľan do Kyjova byla zachycena fotoaparátem mezi Bzencem a Vracovem.** Foto Tomáš Paška.

dole: **V roce 2003 se dočasně vrátili čmeláci do turnusové služby, když kvůli stavební činnosti v Otrokovicích nebylo možné nasadit na tamní zálohu plánovanou elektrickou „žehličku“ řady 111. Kromě posunu v Otrokovicích patřila do pracovní náplně zálohy i obsluha sousedních stanic Tlumačov a Napajedla. Právě při návratu z Tlumačova se představuje na snímku stroj 771.069 dne 28.8.2003.** Foto Tomáš Paška.

co stroj 771.183 už se z „vyvazovačky“ v olomouckém depu nevrátil, po jejím dokončení putoval přímo z Olomouce do Českých Budějovic. Práce na stavbě koridoru se přesouvají severněji, tím končí další možnost využití veselských motorových siláků. A tak se jejich flotila začíná rozpadat. Stroje 771.032 a 060 jsou předány do Vlašského Meziříčí s určením na přetahy při výlukách okolo Hranic na Moravě a o rok později je následuje ještě 106, do Českých Budějovic odcházejí 771.004, 044 a již zmíněný 183. Přímo ve valašském depu dochází v létě 2001 ke kuriózní nehodě, při které jsou zničeni hned tři čmeláci: 771.032, 060 a také 770.618 patřící firmě SOŽ. Jako náhrada je do Valašského Meziříčí předislokován další stroj z Veselí, kde už pro něj není využití – během léta 2001 se tak stěhuje na Valašsko 771.166. Ve Veselí tedy zůstávají poslední čtyři čmeláci: 069, 161, 170 a 180. Během roku 2001 je dočasně nasazena na otrokovickou zálohu lokomotiva nezávislé trakce – děje se tak v souvislosti se stavební činností na koridoru a nejčastěji se na tomto výkonu vyskytuje nově opravený 771.069. Na zimu 2001/02 jsou dva nadbytečné









nahoře vlevo: **V Otrokovicích se střídali poslední dva čmeláci, kteří do té doby ve Veselí zůstali: 771.069 a 180. Druhý jmenovaný na snímku během posunu přejíždí most přes Dřevnici nacházející se na severní straně otrokovické železniční stanice. 19.9.2003,** foto Tomáš Paška.

nahoře vpravo: **Provozní ošetření lokomotiv 771 během jejich nasazení na zálo**ze v Otrokovicích se provádělo v místním provozním pracovišti. Ve stísněných prostorách „strojovky“ působí čmelák 771.180 obzvláště mohutným dojmem. **18.10.2003,** foto Tomáš Paška

uprostřed: **Rok 2004 už nebyl pro čmeláky ve Veselí příliš optimistický, do provozu zasahovali minimálně. 24.9.2004 odvezl 771.180 místo turnusové 742 manipulační vlak do Velké nad Veličkou a zpět. Na fotografii pořízené mezi Lipovem a Blatnicí pod sv. Antonínkem se vrací v čele Mn 82350 do Veselí.** Foto Tomáš Paška

dole: **771.180 a labutí píseň v jeho podání: 1600 tun těžký vlak se sklářským pískem pro kyjovskou sklárnu opouští Bzenec. Přestože na počátku stoupání mezi Bzencem a Vracovem je motor v plném výkonu, z výfuku nejde prakticky žádný viditelný kouř, což svědčí o výborném stavu lokomotivy, která bude zakrátko pro nadbytečnost odstavena. 19.10.2004,** foto Tomáš Paška.

stroje odvodněny, aby nebylo nutno je protáčením chránit před zamrznutím. Odvodnění se týká 771.069 a 161, zatímco 170 a 180 příležitostně jezdí, přičemž jejich provozní využití se téměř nemění: písky do Kyjova, ocel do Veselí, občas při větší zátěži zaskakují na Pn do Blažovic - od roku 2002 už jezdí pouze jediný pár a jeho vytížení díky tomu občas přesahuje možnosti čtyřnápravových lokomotiv. V roce 2002 zůstávají zpočátku 069 a 161 odstaveny bez využití. Posléze je zprovozněn po zimním odvodnění 771.161, krátce se „rozjezdí“ a začátkem léta se po pěti letech vrací do Mostu, o něco později se probuzení ze zimního spánku dočká i 771.069 – je totiž rozhodnuto předat stavební firmě SOŽ lokomotivu 771.170 jako náhradu za vinou ČD zničenou 770.618 a 069 nahradí odcházející „stosedmdesátku“ na jejích dosavadních výkonech. Roku 2003 se tedy ve Veselí dožily už pouze dva stroje řady 771, a to 771.069 a 180. V tomto roce se naposledy dočkávají opětovného turnusového na-





nahoře: **Ucelený vlak cisteren ložených ropou z Vlkoše se blíží do stanice Bzenec, v jeho čele se představuje 771.069. 5.2.2005.** Foto Tomáš Paška.

uprostřed: **771.069 tehdy už poslední provozní čmelák ve Veselí duní v čele obligátních dvaceti „wapek“ pro kyjovskou sklárnu. Zvláštnost tohoto snímku spočívá v tom, že vlak jede z důvodu výluky na krátké spojovací trati Bzenec - Moravský Písek odklonem ze Starého Města přes Veselí do Kyjova, fotoaparát jej zvěčnil poblíž Uherského Ostrohu. Je 26. října 2005 a do odstavení tohoto posledního mohykána zbývá něco málo přes tři týdny.** Foto Tomáš Paška

sazení, když díky budování podchodu pod (nedávno dokončenou) stanicí v Otrokovicích není možné prakticky po celý rok nasazovat na místní zálohu plánovanou žehličku řady 111 a zdejšího posunu včetně obsluhy okolních stanic se proto ujímá nezávislá trakce reprezentovaná čmeláky z Veselí, přičemž se zde střídají oba dosud provozní stroje – zatímco jeden posunuje v Otrokovicích, druhý je využíván ve Veselí dle potřeby, výměna probíhá v případě větších závad nebo plánované údržby, kterou není možno provést ve skromných podmínkách otrokovické „strojovky“. Ovšem koncem roku 2003 končí napěťová výluka spojená se stavbou podchodu, na post otrokovické zálohy se vrací plánovaná řada 111 a tak končí skutečně poslední epizoda pravidelného nasazení řady 771 veselského depa. Rok 2004 sice přežívají oba stroje, ale jejich využití je minimální. Před nadcházející zimou 2004/05 je 771.180 odvodněn, 069 je sice nadále udržován provozní, ale příležitostí k práci dostává velmi málo. Nově se sice objevuje přeprava ropy z Vlkoše „pod dráty“ do Moravského Písku, ovšem vlak jezdící s frekvencí několika týdnů není důvodem k udržování dvou výkonných lokomotiv v provozním stavu. A tak dochází k tomu, k čemu dojít zákonitě muselo: 771.180 je sice po zimě krátce zprovozněn v souvislosti s výlukou ve Starém Městě, ale to už je jeho skutečně poslední výkon. Na 771.069 dochází k havárii kompresoru a je rozhodnuto použít k opravě kompresor ze 180. Je to logické, protože 069 je díky nedávno provedené dílenské opravě v lepším technickém stavu. Pro 771.180 to znamená definitivní konec a v listopadu je na něj vydán rušící výnos. Rok 2005 přináší mírné oživení





vlevo: **19. listopad 2005 byl posledním dnem, kdy byl 771.069 nastartován a pohyboval se vlastní silou. Stalo se tak jen během přestavení v obvodu maloměřického depa, kam byl o den dřív převezen k dočasnému odstavení. V dalších dnech byl zbaven provozních hmot a následovalo dlouhé čekání na lepší budoucnost, které pokračuje v hale depozitáře umístěného v bývalém chomutovském depu dodnes. Podaří se tento v podstatě bezvadný stroj ještě někdy probudit k životu?** Foto Pavel Konopáč

vpravo: **771.069 není jediným čmelákem z Veselí, který se dožil současnosti. Ještě existuje i stroj 771.170 – tedy ten, který se v roce 2002 dostal k soukromým dopravcům. Tento čmelák dodnes slouží svému majiteli, kterým je firma ODOS Ostrava a dokonce v roce 2011 prošel MH opravou. Na snímku z 13.9.2011 se představuje 771.170 v novém firemním nátěru společnosti ODOS během pobytu ve stanici Ostrava – Kunčice**. Foto Petr Štefek

Přehled všech 770/771 působících ve Veselí nad Moravou

stroj	příchod stroje		odchod stroje		poznámka
	datum	příchod z	datum	odchod do	
	Řada T669.0/770				
031	22.5.1979	Břeclavi	20.5.1982	Brna Maloměřic	
111*	1992	ČKD Praha	1992	Ostravy	
* ex T669.0509, stroj původně vyrobený v roce 1979 pro vlečkový provoz a neodebraný objednavatelem odkoupily po opravě v ŽOS Nymburk ČSD a označily ho jako 770.111					
	Řada T669.1/771				
004	10.6.1997	Kladna	1.7.2000	Českých Budějovic	7.8. - 12.9.1997 zapůjčen do Ostravy
032	19.6.1997	Valašského Meziříčí	1.3.2000	Valašského Meziříčí	
044	13.5.1994	Brna Maloměřic	1.7.2000	Českých Budějovic	
060	10.6.1997	Mostu	1.3.2000	Valašského Meziříčí	
062	10.6.1997	Mostu			zrušen ve Veselí 15.2.1999
069	25.3.1972	Brna Maloměřic	18.11.2005	Brna Maloměřic	7.8. - 29.8.1997 zapůjčen do Ostravy
070	10.1.1983	Brna Maloměřic	4.7.1984	Břeclavi	
071	25.5.1994	Přerova			zrušen ve Veselí 16.7.1996
106	23.5.1996	Ostravy	11.3.2001	Valašského Meziříčí	
138	opakovaně zapůjčen z Břeclavi: 1.7. – 27.7.1988, 3.8.– 23.8.1988 a 16.1.– 24.1.1989				
150	1.9.1995	Brna Maloměřic			zrušen ve Veselí 30.3.2000
154	20.5.1982	Brna Maloměřic	10.1.1983	Brna Maloměřic	
161	10.6.1997	Mostu	18.5.2002	Mostu	
165	13.3.1996	Břeclavi	25.3.1996	Břeclavi	
166	léto 1974	Břeclavi	1.8.2001	Valašského Meziříčí	
167	26.11.1971	z výroby v SMZ Dubnica	1992	Ostravy	
168	léto 1974	Břeclavi	1992	Ostravy	
169	14.12.1971	z výroby v SMZ Dubnica	31.10.1982	Břeclavi	
170	léto 1974	Břeclavi	12.12.2002	SOŽ Bohumín	
180	7.6.1994	Brna Maloměřic			zrušen ve Veselí 15.11.2005
183	4.7.1984	Břeclavi	27.9.2000	Českých Budějovic	
193	13.6.1989	Bratislavy	1992	Ostravy	

nákladní dopravy okolo Veselí a poslední mohykán 771.069 si na nedostatek práce nemůže stěžovat. Kromě obvyklých přeprav pro kyjovské sklárny přibývají i přepravy ucelených vlaků s obilím ložených v Kyjově či Strážnici, občas čmelák zaskakuje za řadu 742 na veselské záloze, v rámci tohoto výkonu zajíždí obsluhovat i stanice Velká nad Veličkou a Uherský Ostroh. Přesto PJ Veselí (od roku 2004 podřízená DKV Brno) dostává na podzim direktivní příkaz stroj 771.069 odstavit a na mimořádné výkony používat dvojče řady 742. Stroj 771.069 byl naposled vystaven na vlak dne 15.11.2005, kdy odvezl obvyklých 1600 tun vážící vlak se sklářským pískem do Kyjova. Ráno 18.11.2005 odjel vlastní silou do depa Brno Maloměřice, čímž se historie působení čmeláků ve Veselí definitivně uzavřela. Do dnešních dnů se dochovaly dva stroje z celkem čtyřiadvaceti, které za celou éru prošly veselským depem: ten úplně poslední, tedy 771.069 byl s ohledem na perfektní technický stav vybrán mezi vozidla určená k zachování v muzejních sbírkách, v současnosti je veden ve stavu Depa historických vozidel Lužná u Rakovníka jako neprovozní exponát a je deponován v chomutovském depozitáři, dále 771.170, tedy ten, který se zajímavým řízením osudu dostal k soukromým dopravcům, je dodnes provozní u ostravské firmy ODOS a v minulosti si během pronájmu na Slovensko vyzkoušel mimo jiné i to, jak se jezdí s těžkými vlaky přes štrbskou rampu.

Autor děkuje za doplnění D. Maštalířovi, J. Žateckému, R. Kolmačkovi, A. Krškovi, L. Fricovi, T. Dolejšímu a taktéž autorům fotografií, kteří velmi ochotně poskytli cenné snímky ze svých archivů.

Přehled lokomotiv, které se účastnily „druhé etapy“ provozu včetně jejich dalších osudů

771.004	Předán z Kladna 10.6.1997, nasazen v Kroměříži (především sezonní obsluha Skašova), mimo sezonu v mateřské PJ Veselí, od podzimu 1998 ve Veselí trvale. Po povodních v létě 1997 zapůjčen 7.8. - 12.9.1997 do Ostravy. Předán 1.7.2001 do Českých Budějovic, zde zrušen k 6.11.2002, 25.11.2005 převezen na hřbitov v České Třebové, 15.5.2006 převezen do Tlumačova k likvidaci
771.032	Předán z Val. Meziříčí 19.6.1997, nasazen v Kroměříži (především sezonní obsluha Skašova), mimo sezonu v mateřské PJ Veselí, od podzimu 1998 ve Veselí trvale. V březnu 2000 předán do Valašského Meziříčí, zde neprovozní po nehodě v depu v červnu 2001 (se 771.060 a 770.618), 22.4.2002 převezen už jako zrušený zpátky do Veselí pro výzisk náhradních dílů (naftová nádrž pro 771.180), 23.9.2002 odvezen na hřbitov do České Třebové, 5.1.2003 likvidace v třebovském depu
771.044	Z Brna Maloměřic 13.5.1994, v roce 1996 požár, opraven a zprovozněn počátkem roku 1997, 1.7.2000 předán do Českých Budějovic, zde zrušen k 15.10.2001, 8.6.2004 předán do České Třebové, 30.8.2006 převoz k likvidaci do kovošrotu Svitavy
771.060	Předán z Mostu 10.6.1997, v roce 1999 MH v ŽOS Nymburk, v březnu 2000 předán do Val. Meziříčí, zde neprovozní po nehodě v depu v červnu 2001 (se 771.032 a 770.618). Zrušen 30.11.2001, likvidace k 5.1.2003 v České Třebové
771.062	Předán z Mostu 10.6.1997, už 12.9.1997 odstaven po požáru kabeláže, zrušen až 15.2.1999, v březnu 2001 převezen do České Třebové, likvidace v České Třebové 31.3.2000
771.069	Předán z Brna Maloměřic 24.3.1972, po povodních v létě 1997 zapůjčen 7.8. - 29.8.1997 do Ostravy, 18.11.2005 do Maloměřic, zde odstaven pro nadbytečnost, od dubna 2006 deponován v Břeclavi, 28.8.2006 formálně zrušen, 25.4.2007 převezen do depozitáře NTM v Chomutově, od 1.1.2009 převeden pod DHV Lužná u Rakovníka, ale fyzicky se stále nachází v chomutovském depozitáři
771.071	Předán z Přerova 25.5.1994, v únoru 1996 havárie spalovacího motoru, zrušen 16.7.1996, 17.9.1998 předán kovošrotu Ferotech Rohatec k likvidaci
771.106	Předán z Ostravy 23.5.1996, 11.3.2001 předán do Valašského Meziříčí, od 24.9.2002 zapůjčen do České Třebové, 21.12.2002 návrat do Val. Meziříčí, od té doby bez výkonu. V dubnu 2004 převoz do České Třebové, zrušen až 16.6.2004, 29.5.2006 prodán kovošrotu SD Brno a tam byl poté fyzicky zlikvidován
771.150	Předán z Maloměřic 1.9.1995, 17.10.1997 odstaven po požáru kabeláže, zrušen 30.3.2000, 14.10.2000 odvezen do Metalšrotu Tlumačov k fyzické likvidaci, 30.11.2000 vyřazen z evidence
771.161	Předán z Mostu 10.6.1997, Mvy v Olomouci, 18.5.2002 předán zpět do Mostu, od 4.11.2004 neprovozní, 20.2.2005 převezen z Mostu do Chomutova a zde 20.4.2005 převázán spalovací motor do 749.081. Zrušen 2.2.2006, 30.10.06 prodán k fyzické likvidaci firmě Demonta Trade, rozložen během listopadu 2006 v děčínském kovošrotu
771.166	Předán z Břeclavi v létě 1974, předán do Val. Meziříčí srpen 2001, 1.10.2002 odstaven pro nadbytečnost, v červenci 2003 převoz do Prahy Vršovic, zde výzisk spalovacího motoru pro lok. 749.162, 23.6.04 předán do České Třebové, 29.5.06 prodán SD Brno a tam zlikvidován
771.170	Předán z Břeclavi v létě 1974, formálně zrušen 12.6.2002 z důvodu předání firmě SOŽ Bohumín jako náhrada za vinou ČD zničenou 770.618 (nehoda v depu Val. Meziříčí se 771.032 a 771.060), i přes formální zrušení nadále nasazován do provozu, poslední výkon u ČD 6.11.2002 (Pn 64940 Staré Město – Bzenec – Veselí), 12.12.2002 fyzicky předán firmě SOŽ Bohumín, v roce 2006 pronajat slovenské firmě BRKS, v roce 2011 MH v CZ Loko Česká Třebová, v současnosti stále provozní u firmy ODOS Ostrava (někdejší SOŽ Bohumín)
771.180	Předán z Brna Maloměřic 7.6.1994, v roce 1997 Mvy v DKV Olomouc, v provozu naposled na jaře 2005, odstaven pro nadbytečnost, zrušen 15.11.2005 ve Veselí, 8.1.2007 převezen do Maloměřic, odtud 18.1.2007 převoz do kovošrotu SD Brno
771.183	Předán 4.7.1984 z Břeclavi, 27.9.1999 požár kabeláže, odeslán na Mvy do DKV Olomouc, po dokončení opravy předán 27.9.2000 v Olomouci depu České Budějovice , zde provozní , 11.8.2009 požár kabeláže, výzisk náhradních dílů pro 771.045, zrušení a šrotace v Č. Budějovicích


363 524-0
Cargo
Cargo