

ELEKTRICKÁ LOKOMOTIVA E 499.0



- | | | |
|-----------------|------------------|------------------------|
| 1. Motorový vůz | 13. Motorový vůz | 21. Vozidlo podvozkové |
| 2. Motorový vůz | 14. Motorový vůz | 22. Vozidlo podvozkové |
| 3. Motorový vůz | 15. Motorový vůz | 23. Vozidlo podvozkové |
| 4. Motorový vůz | 16. Motorový vůz | 24. Vozidlo podvozkové |
| 5. Motorový vůz | 17. Motorový vůz | |
| 6. Motorový vůz | 18. Motorový vůz | |
| 7. Motorový vůz | 19. Motorový vůz | |
| 8. Motorový vůz | 20. Motorový vůz | |

- | | | |
|-----------------------|------------------|------------------------|
| 1. Vozidlo podvozkové | 13. Motorový vůz | 21. Vozidlo podvozkové |
| 2. Vozidlo podvozkové | 14. Motorový vůz | 22. Vozidlo podvozkové |
| 3. Vozidlo podvozkové | 15. Motorový vůz | 23. Vozidlo podvozkové |
| 4. Vozidlo podvozkové | 16. Motorový vůz | 24. Vozidlo podvozkové |
| 5. Vozidlo podvozkové | 17. Motorový vůz | |
| 6. Vozidlo podvozkové | 18. Motorový vůz | |
| 7. Vozidlo podvozkové | 19. Motorový vůz | |
| 8. Vozidlo podvozkové | 20. Motorový vůz | |

ZJEDNODUŠENÝ TECHNICKÝ POPIS LOKOMOTIVY

Elektrická lokomotiva Škoda 12 E byla na svou dobu pojata velmi moderně, což umožnil vývoj s pomocí licenčních prvků od firem SLM Winterthur a Sachtéron. Při vytváření projektu pracovníci Laniových závodů spolu s Ministerstvem dopravy a ČSD zvažovaly možnost vývoje koncepce osobní/rychlíkové a nákladní lokomotivy. Pro značnou komplikovanost a časovou náročnost vlák byla zvolena cesta vývoje univerzální lokomotivy pro všechny druhy vlaků.

Bylo požadováno, aby při praktickém využití lokomotivy E 499.0 byly lokomotivy vhodné pro dopravu expresních vlaků s hmotností do 240 tun, rychlíků s hmotností 720 t, osobních vlaků s časovými rozjezdy do hmotnosti 480 t a nákladních vlaků, která bude možno dopravovat na dlouhých trasách s hmotností cca 1 440 tun. Už u nákladního vlaku byla zmíněna možnost využití postřiku od stupněk větším než 10 ‰. Vzhledem k univerzálnosti lokomotivy byla její rych-

lost při jmenovitém hodinovém proudu volena stálo – pod 60 km/h a výkon trakčních motorů pro jízdu s těžkými rychlíky volen naopak vysoko – hodinově až 2 400 kW. Proto byla největší tažná síla, kterou může lokomotiva vyvinout, omezena pouze adhezí a nevyužitě plně přídělností trakčních motorů.

Jmenovité napětí lokomotivy je 3 000 V, maximální napětí v troleji pak předepsaných 3 600 V. Jak velmi brzy ukázala praxe, lokomotivy se musely vypořádat i s provozem na systému 1 500 V ss.

Fotografie zachycuje svařování a brášení frází stavby lokomotivní síňní sestavy lokomotivy řady E 499.0 v prostorách haly T18 Lokomotivky, divácké foto Škoda, SOA Nepomok





4 Stará Šárba – oříšální lokomotiva E 480.012 odřazuje a dle trati pokračovat neznámá lokomotiva v zeleném provedení nádraží. Zřejmě odjezd je jediné barevné snímek, na kterém jsou zachyceny Bobiny v obou barevných provedeních svářecího nádraží, (sbírka Bohumír Goltz)

E 407.0, E 485.0 či E 666.0. Přesto TS E72 na výkonech E7-E12 upotřebila turnusové 6 lokomotiv a do něj byly turnusově určeny lokomotivy E 666.0 a E 499.0. Právě na těchto výkonech, kdy během denní směny na E11 byla prováděna provozní údržba v depu, se rozjela většina nových lokomotiv 12 ES dovozených do Prahy i s výhledem pro další depa.

Značnou komplikací pro provoz pražských Bobin byl styk napětové soustavy 1 500 V na pražských nádražích a 3 000 V na okraji Prahy. De facto tak byly právě Bobiny E 499.0, ale i vybrané lokomotivy E 499.132-61 a E 409.101-80, prvními dvousystémovými lokomotivami ČSD. Jak nulkové Bobiny, tak i mladší lokomotivy byly pro jízdy pod napětím 1 500 V vybaveny přepínačem v obvodu pomocných pohonů, kterým si strojvedoucí pod napětí soustavami upravoval napětí napětí kompresorů.

Za dobu provozu Bobin v Praze od roku 1953 bylo depo Praha hlavní samostatnou služebnou. Vzhledem k ukončení parního provozu docházelo k reorganizaci dep v Praze. Praha střež, dosud rychlíkové parní depo v srdci Prahy, se mělo



Pracovníci ČKD na bitvě modernizace fotograf. (sbírka Martin Nový)



Ohled kředu pro odstavce E 499.027 ve stanici Kralupy. První zima 1966/1966 provedla srovnání nových lo-
komotiv příjezdu trakčnímu. V té době se lokomotivám začalo přezdívat Bobovka. Tato dnes takřka zapomenutá
zpevněná vozidla jako lokala na řemeslné chvilky vypořádání náprav Bo'bu' Bobovka a s hrozděnkou, s jakou
a poradit v době suchých zim pod Tatami. Zdroj: Bohumír Galda

kárně, 13. 12. 1977 bylo vydáno opatření
FMD č.j. 24699/77-12, které nařizovalo
odevzdat lokomotivy z oblasti Severoa-
padní dráhy – pět lokomotiv E 499.0 předat
do Východní dráhy (za E 499.2006-0101
a 15 lokomotiv E 499.0 do Střední dráhy
(za E 499.2011-025). Stalo se tak na základě
jednání ve dnech 18. 10. a 13. 12. 1977,
kdy byly E 499.2 definitivně a úplně při-
klesnuty LD Praha střed. Padly tak smahy
RD Kolice o získání menší poloviny no-
vých lokomotiv do svého stavu.

K 30. 5. 1978 bylo ve stavu nově 6 lo-
komotiv E 499.2. Žádná z nich neměla vyko-
nanou TBZ, takže do pravidelného provozu
zatím zasáhnout nemohla. V novém GVD
byla turnusová potřeba u Severoa-
padní dráhy 15 lokomotiv E 499.0 a inventurní
stav těchto lokomotiv stačil ke konci roku
1977 poklesnout na 20 lokomotiv. 30. 11.
1978 byly poprvé vykazány E 499.2 v tur-
nusové službě zavedením důležitosti pro-
vozu této řady v samostatném oběhu. Lis-
topadem najednou upadla turnusová
potřeba řady E 499.0 na čtyři lokomotivy
a od června do listopadu 1978 poklesl stav
lokomotiv na 10 strojů. K 31. 12. 1978, kdy
bylo po TBZ v provozu již 26 lokomotiv
E 499.2, poklesl stav Bobin na osm strojů
a jen čtyři byly turnusovány. Během ledna
1978, kdy bylo již všech 27 lokomotiv
E 499.2 v provozu, poklesl stav Bobin na
pouhých pět, přičemž provozní stav udával
na konci ledna jen čtyři lokomotivy pro tur-

Restavizace stana oběh lokomotiv pro GVD
1966-1967 a vypracování lokomotiv E 499.01.
Zdroj: Miroslav Štubík

nusovou potřebu čtyř lokomotiv, což zna-
menalo později tolik tradičnou náhradou
na výkonech řady E 479.0. S koncem
GVD k 31. 5. 1979 skončilo i turnusové na-
sazení řady E 499.0 v LD Česká Třebová,
ale to jen oficiálně. K 31. březnu 1979 je
vykazována potřeba 4 strojů, ale provozní
jsou jen tři, o měsíc později je na FMD na-
hlášeno, že jsou ve stavu poslední tři lo-
komotivy, z nichž je provozní jen jedna a ta
na pokrytí turnusové potřeby 4 strojů už
nestačí. Od nového GVD jsou ve stavu Se-
veroa-
padní dráhy vykazány jen dvě Bo-
biny a ty jsou odstaveny jako neprovozní.

Z výše uvedeného je zřejmé, že v po-
sledním oběhu byly sice nahrazeny řadou
E 479.0, ale bylo to jen řešení stavu, který
byl nastíněn v prosinci 1977 předáním
20 lokomotiv do obvodu jiných drah.
I z důvodu technického stavu a při na-
plnění stavů jiných dep tak byly poslední
třebovské E 499.0006, 011 a 013 odsta-
veny a zrušeny. Byl byla Třináctka po ne-
hodě, nebyla ani jedna ve stavu neoprá-
vitelném, jako do té doby zrušené stroje
E 499.002, 32 a 50. Ostatně v roce 1979
byla zrušena i E 499.0010, která byla sice
po nehodě, ale díky se jí pro potřebu
a stáří Bobin E 499.0 rozhodlo lokomotivu
neopravovat a zrušit.



Napřevodili jsme dílčím o výkonech elektrické trakce před parou je porovnání výko-
ny, obsluhy, údržby, správného procenta kilometrů běhu a dalších ukazatelů. Až
na měsíc 31. dec. po 730 hodin je elektrický vůz odstavený do 32 hodin a průměrná rychlost
nádraží 160 000 kilometrů. Při dobré údržbě a bezpečnosti vlaků se tento průměr výkonnosti
prokazuje. Tak například E 499.002 uběhl v roce 1957 až 205 000 kilometrů. Rekordy
mezi ostatními elektrickými vlaky v lokomotivní depě Společná Nová Ves byl v říjnu 1957.
Opět normálně 12 807 kilometrů, při 31 dňovém měsíci uběhl ruševodčí Václav
Kamka 19 634 kilometrů, František Pytl 20 700 kilometrů, aistrun Pajung 20 065 kilometrů
a podobně. Ruševodčí František Knežpanský už dva a pol roku vozí vlaky elektrickým ruševodčí.
Za ten čas přešel takmer 500 000 kilometrů z toho na nádraží E 499.002 uběhl 330 048 kilo-
metrů.

Zelezničář, červen 1958



• Jště před jdnou s Os 2089 si lokomotiva E 496.001 odvrtla Nix 5292 ze Žiliny do Páchova. V té době byla v páté staršího strojevodoucího Komara, který v roce 1961 vyprojil v ŽOS Vrátky výhledu okem za jednodušku z lokomotivy E 666.1. Jadrníka byla z výroby dožlána s jednatelými duběmi okny, jakžt sála bylo umozložo » dšoren nára. Po čase strážaném s provozu, o po řadu nahod, byly její okna natolik natřosa, že to vedlo strojvedoucí k pořadně výměně náry okny za klasická. Díky tomu, že jako okna z lokomotivy E 666.1 vyraženy pro jny potvornit ohřbu skřel, bylo nutné lokomotivu v této oblasti opravit. (foto: Ing. Ondřej Rapka)

Se zmlněním Os 2089 z Páchova do Žiliny dně 9. 5. 1974 projelš Mšohovem (šlá E 496.001). V únoru 1974 lokomotiva podlépala opravu E4 společnu s rekonstrukcí lokomotivy skřel z ústavu odtani pražství. (foto: Ing. Ondřej Rapka)

ČSD — Středná dráha
 Správa dráhy Olomouc
 Ruňové depo Žilina





16. února 1991 přijel do Českého Těšína osobní vlak z Čadce v čele s 140.320. 16. března tedy jen o několik a jeden den později, prodělala Dvacátka náleha polkovosní starověké strojvedoucí a od 18. března byla vedena jako neprovozní. V tomto stavu se dostal (promádnělo odstaven) Šobín třináct roku v srpnu a spolu s ostatními byla v číři 1991 zrušena.
Foto: Jiří Kalkárek, sbírka: Martin Záhradník

► UŽ v roce 1971 nastříbilo přijelo do stánu depa Olomouci lokomotiva E 494.015. Po dvou letech se vrátilo do Čadce Třebaš, aby v Olomouci natrvalo zastavila od 4. ledna 1979. Když byla v březnu 1989 polkovosní lokomotiva 182.145, byla její oprava zahájena do plánu depa Olomouc i na úkor snížení počtu naplánovaných oprav v rozsahu NS (včetně snížení řady 771. Předtím už v roce 1982, vlivem uzavření stávků řady 140 z depa Dobruška, byla pro svůj stav zrušena a odložena do šrotu k Alvířovic. Předtím šel do šrotu řady 140 v posádce opravy dne roku 1982.





ČD 3216 50
Pravidlá Bratislava-Pöchlarn-Prague na Moravi
 Lb. v. 140. Elektrická lokomotiva 140 062
 Pravidlo zavedené podľa aktu predchádzajúceho čísla 81-80 od 1. apríla

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Prácheň	P		12 23		12 33	13 00				AM
Pöchlarn zast. z		3 ¹	12 38 ¹	1	33 ¹					
Dachau z		3	40 ¹	1	41 ¹					
Zarbia z		4	45 ¹	1	46 ¹					
Litzl and Mayrhofer z		2	48 ¹	1	49 ¹					
Lyzal and Mayrhofer z		2 ¹ 2	52 ¹	1	53 ¹					
Strobenitz z		4	57 ¹	0 ¹	57 ¹					
Hr. Štěpán z		2 ¹ 3	15 01 ¹	1	15 02	15 07				
Hranice lázeň	O	4	3	06	2	08	15 10			
Lubetitz zast. z		2 ¹ 2	18 ¹	1	11 ¹					
Lubetitz z		2 ¹ 2	14	0 ¹	14 ¹					
Lučiv a Vavřina z		4	2	19 ¹	0 ¹	19 ¹				
Valečská Pátek z	O	2 ¹ 2	21 ¹	1	22 ¹					
Červená z		3	2 ¹	25 ¹	0 ¹	26 ¹				
Ústí a Vavřina z		2	1 ¹	28	0 ¹	28 ¹				
Vavřina	O	4	4	33	00	33				
Červená	O	5	5	38 ¹	1	39 ¹				
Převrtilka zast.		4 ¹	4	14 04	0 ¹	14 04 ¹				
Střelice z		3 ¹ 3	08	0 ¹	08 ¹					
Valečská Mlýnská	O	4	4	13	00	13				
Červená zast. Brno z	O	4	3 ¹	37	1	38	16 01 ¹			
Hranice zast. Brno	O	4	4	42	1	43	16 01 ¹			
Mokřany zast. Brno z		2	2	46 ¹	0 ¹	46 ¹				
Dybbitz z		2	1 ¹	48	0 ¹	48 ¹				
Červená z		5	3 ¹	53 ¹	0 ¹	54	16 01 ¹			
Trojan zast. Brno z		2	1 ¹	56	0 ¹	56 ¹				
Hranice zast. Brno	O	2	1 ¹	59	1	16 00				
Hranice na Moravě	O	6	4 ¹	15 06						

Učinnosť: 55¹ → 59¹ → 8 hod. 20 min.



Štrojvedúci LD Valečská Mlýnská pan Kočvarák, býl zachytený 27. kolónou 1994 bližším záberom na lokomotívu 140 062. (foto: Jiří Adám)

• Tabuľka znázorňuje jazdné poriadky vlaku ČD 3216 z Pöchlarnu do Hranice na Moravě (oblasť Morav. Žel. dr.)

• 27. júna 1994 zastavil cestujúci vlak vedený lokomotívou 140 062 na zastávke Červená. (foto: Jiří Adám)





Lokomotiva 140.076 ve stávkách dopravce SZDG zastavila 25. listopadu 2014 ve Spilské Nové Vsi. (foto: Michal Pítraj)

► K 988, ale stávkami národního trati Čadca – Skalica chvilu zabral i elektrický lokomotivari. Vítězná vlaková garde vyhledálo postřik. Největší tomo bylo 4. února 2014 v příjezdu vlaku Pn 4058 zachyteno v zastávce Skalica-Senčlino, kdy vlakové 140.074 muselo za postřiku vyjízdy Dvořička. (foto: Ing. Michal Pítraj)

