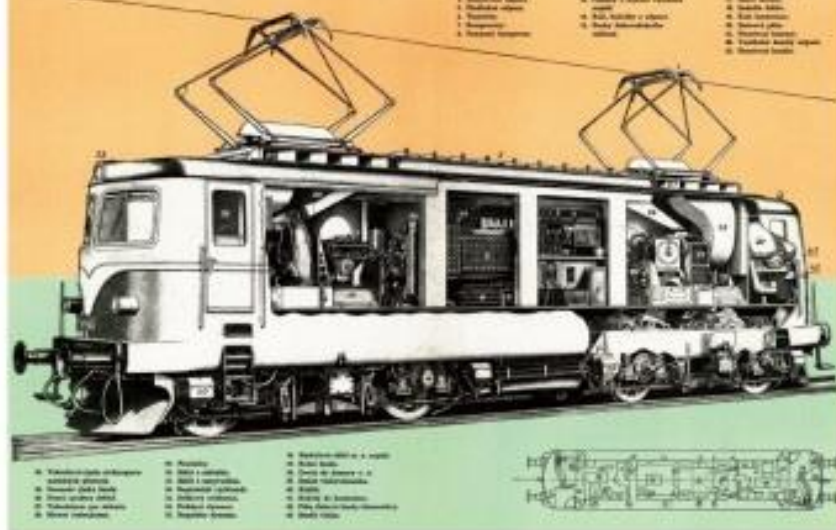


ELEKTRICKÁ LOKOMOTIVA E 499.0



- | | | |
|------------------|-------------------|--------------------|
| 1. Motor proudů | 13. Motor pomocný | 21. Vozňák přední |
| 2. Motor hlavní | 14. Motor hlavní | 22. Vozňák zadní |
| 3. Motor hlavní | 15. Motor hlavní | 23. Vozňák střední |
| 4. Motor hlavní | 16. Motor hlavní | 24. Vozňák zadní |
| 5. Motor hlavní | 17. Motor hlavní | |
| 6. Motor hlavní | 18. Motor hlavní | |
| 7. Motor hlavní | 19. Motor hlavní | |
| 8. Motor hlavní | 20. Motor hlavní | |
| 9. Motor hlavní | | |
| 10. Motor hlavní | | |
| 11. Motor hlavní | | |
| 12. Motor hlavní | | |

- | | | |
|-------------------|------------------|--------------------|
| 1. Vozňák přední | 11. Motor hlavní | 21. Vozňák přední |
| 2. Vozňák střední | 12. Motor hlavní | 22. Vozňák zadní |
| 3. Vozňák zadní | 13. Motor hlavní | 23. Vozňák střední |
| 4. Vozňák přední | 14. Motor hlavní | 24. Vozňák zadní |
| 5. Vozňák střední | 15. Motor hlavní | |
| 6. Vozňák zadní | 16. Motor hlavní | |
| 7. Vozňák přední | 17. Motor hlavní | |
| 8. Vozňák střední | 18. Motor hlavní | |
| 9. Vozňák zadní | 19. Motor hlavní | |
| 10. Vozňák přední | 20. Motor hlavní | |

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 Sactéron. Při vytváření projektu pracovníci Lani-
nových 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 následného 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 nevyužitve 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 sítě s osmami lokomotivy řady E 499.0 v prostorách haly T18 Lokomotivky, divácké foto Škoda, SOA Nepomok



▼ Význam nově lokomotivy E 499.0 dokládá i řada licenčních a zpracovatelských frází a rozestřků, uzavíracího zařízení v nové lokomotivě. Tato musla být k této náložitosti, to bylo v zpracování uskutečněno posléze lokomotivy vytvořeno, dílna: Škoda Plzeň



4 Stará Šárka – oříšákní lokomotiva E 490.012 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 486.0 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 dočasných 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 499.101-80, 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.

Ze doby 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)



• Jeliš před jedou s Čs 2089 si lokomo-
 tive E 496.001 odvětví NČx 52962 ze Ži-
 liny do Píochova. V té době byla v pět
 staršího strojevodoucího Komara, který
 v roce 1961 vyprojil v ŽOS Vrátky vi-
 sionu okou za jednodušku z lokomotivy
 E 666.1. Jadrníka byla z výroby dožlka
 s jednatelými duběmi okny, jakéž síla
 bylo uměloba » dšoren náma. Po čase
 stržaněn s provozu, a po řadě nahod,
 byly její okna natolik natřena, že to vedlo
 strojvedrači k puřalčevku vyměnit náma
 okou za klasická. Díky tomu, že jsou okna
 z lokomotivy E 666.1 vyřazené pro jiny
 potvornit ohřevu skřelí, bylo nutné loko-
 motivu v této oblasti opravit.
 Foto: Ing. Ondřej Rapkař

Se zmlíním Čs 2089 z Píochova do Žiliny
 dne 9. 5. 1974 puřalčev Mšochovem 08-
 44 E 496.001. V únoru 1974 lokomotiva
 podlépala opravu E4 společnu s rekon-
 strukcí lokomotivy skřelí za účelem oči-
 stití pravek. Foto: Ing. Ondřej Rapkař

ČSD — Středná dráha
 Správa dráhy Olomouc
 Ruňňové 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 starovšim strojvedoucího a od 18. března byla vedena jako neprovozní. V tomto stavu se dostal (promádněho odstavení Šobín třináct roku v srpnu a spolu s ostatními byla v září 1991 zrušena.
Foto: Jiří Kulišák, sbírka: Martin Záhradník

► UŽ v roce 1971 nastříhlo přibýlá do stánu depa Olomouc lokomotiva E 494.015. Po dvou letech se vrátila do Čadce Třebnov, aby v Olomouci natrvalo zastavila od 4. ledna 1979. Když byla v březnu 1989 polkovosní lokomotivou 182.145, byla její oprava zahájena do plánu depa Olomouc i na úkor snížení počtu naplánovaných oprav v rozsahu NS (včetně smlouvy číslo 771. Přesto až v roce 1992, s výše uvedených strojů řady 140 z depa Dobruška, byla pro svůj stav zrušena a odložena do šrotu v Mělníku. Přesně šrotována byla v roce 1992 v posádce opravy depa roku 1992.





ČD 3216 50
Pravidlá Bratislava-Pöchlarn-Prague na Moravi
 Lb. v. 140. Elektrická lokomotiva 140 062
 Pravidlo zavedené podľa jazyka predchádzajúceho čísla 01-01 od 01.01.2004

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Prácheň	P				12 23			12 33	10:00	A/W
Pöchlarn zast. z		3 ¹			12 38 ¹	1		13 ¹		
Dachau z		3			40 ¹	1		41 ¹		
Zarbsitz z		4			45 ¹	1		46 ¹		
Litzka pod Malými z		2			48 ¹	1		49 ¹		
Litzka nad Malými z		2 ¹	2		52 ¹	1		53 ¹		
Střelka z		4	3 ¹		57 ¹	0 ¹		57 ¹		
Hr. Střelka z		2 ¹	3		15 01 ¹	1		15 02 ¹	10:07	
Hraná Lázeň	O	4	3		06	2		08	10:10	
Lubčovice z		2 ¹	2		10 ¹	1		11 ¹		
Lubčovice z		2 ¹	2		14 ¹	0 ¹		14 ¹		
Lučivá a Vavřina z		4	2		19 ¹	0 ¹		19 ¹		
Valečská Pátek z	O	2 ¹	2		21 ¹	1		22 ¹		
Lučivá z		3	2 ¹		25 ¹	0 ¹		26 ¹		
Ústí a Vavřina z		2	1 ¹		28 ¹	0 ¹		29 ¹		
Vavřina	O	4	4		33	00		33		
Lučivá	O	5	5		58 ¹	1		59 ¹		
Převrtilka nr		4	4		14 04	0 ¹		14 04 ¹		
Střelka z		3	3		08	0 ¹		08 ¹		
Valečská Mlýnská	O	4	4		13	00		13		
Střelka nad Bělou z	O	4	3 ¹		37	1		38	10:11	
Hraná nad Bělou	O	4	4		42	1		42	10:14	
Mokřany nad Bělou z		2	2		46 ¹	0 ¹		46		
Dyblův z		2	1 ¹		48	0 ¹		48		
Červená z		5	3 ¹		53 ¹	0 ¹		54	10:16	
Trojan nad Bělou z		2	1 ¹		56	0 ¹		56		
Hraná nad Bělou	O	2	1 ¹		59	1		10 00		
Hraná na Moravě	O	6	4 ¹		15 06					

Učinnosť: 05¹ → 09¹ → 8 hod. 20 min.



Štýpvedoucí LD Valečská Mlýnská pan Kožvarák, byl zachycen 27. května 1994 během služby na lokomotivě 140 062. (foto: Jiří Adám)

• Tabulka jízdního řádu osobního vlaku ČD 3216 z Pöchlarnu do Hraná na Moravě (obrázky: Marie Záhlová)

• 27. května 1994 zastává vedoucí vlaku vedoucí lokomotivy 140 062 na zastávce Červená. (foto: Jiří Adám)





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

► K 988, ale stanicí národní trať Čadca – Skalná chvil' zabrali elektrické lokomotivy. Vítězná vláká proto vyhledálo postřik. Největší tomo bylo 4. února 2014 v příjezdě vlaku Pn-4058 zachyceno v zastávce Skalná Senžov, kdy vlakové 140.074 muselo na postřiku vyjmenovat Dvořička. (foto: Ing. Michal Pítraj)

