



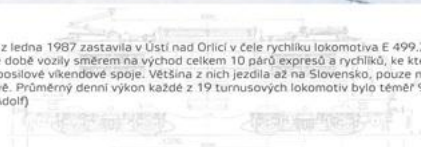
PO ÚT ST ČT PÁ SO NE

1 2 3 4
5 6 7 8 9 10 11
12 13 14 15 16 17 18

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE

19 20 21 22 23 24 25
26 27 28 29 30 31

Na snímku z ledna 1987 zastavila v Ústí nad Orlicí v čele rychlíku lokomotiva E 499.2008. Pražské Dvojky v té době vozily směrem na východ celkem 10 párů expresů a rychlíků, ke kterým se přidávaly ještě posilové víkendové spoje. Většina z nich jezdila až na Slovensko, pouze některé končily již v Přerově. Průměrný denní výkon každé z 19 turnusových lokomotiv bylo téměř 900 kilometrů. (foto: Jiří Adolf)





PO ÚT ST ČT PÁ SO NE

1
2 3 4 5 6 7 8
9 10 11 12 13 14 15

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE

16 17 18 19 20 21 22
23 24 25 26 27 28

Lokomotivy vyráběné plzeňskou Škodovkou se vyznačovaly originálním designem, který perfektně podtrhovalo barevné řešení. Vyjimkou nebyla ani prototypová lokomotiva ES 499.0001. Na tovární fotografii čeká dokončení na dvoře výrobního závodu. Její slušivý červeno-krémový nátěr byl až druhým v pořadí. (tovární foto Škoda, archiv SOA Plzeň)



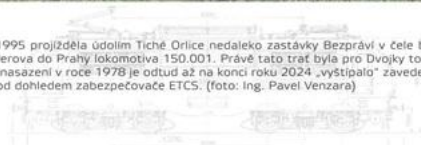
PO ÚT ST ČT PÁ SO NE

2 3 4 5 6 7 8
9 10 11 12 13 14 15

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE

16 17 18 19 20 21 22
23 24 25 26 27 28 29
30 31

5. dubna 1995 projížděla údolím Tiché Orlice nedaleko zastávky Bezpráví v čele bezejmenného R 702 z Přerova do Prahy lokomotiva 150.001. Právě tato trať byla pro Dvojky tou nejtípciější a od jejich nasazení v roce 1978 je odtud až na konci roku 2024 „výštipalo“ zavedení výhradního provozu pod dohledem zabezpečovače ETCS. (foto: Ing. Pavel Venzara)





PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
1 2 3 4 5
6 7 8 9 10 11 12
13 14 15 16 17 18 19

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
20 21 22 23 24 25 26
27 28 29 30

Lokomotivy řady 150.2 se v posledních letech svého provozu zabývaly ve vozbě spěšných vlaků mezi Prahou a Kutnou Horou, kde jezdily netypicky v soupravě s vozy Bymme, používanými spíše v příměstské dopravě. Na snímku z 23. dubna 2020, v době tvrdých Covidových omezení projíždí stroj 150.215 po okraji obce Hlízov. (foto: Martin Žabka)





PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
4 5 6 7 8 9 10
11 12 13 14 15 16 17

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
18 19 20 21 22 23 24
25 26 27 28 29 30 31

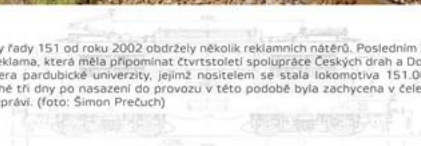
Známými bešeňovskými oblouky mezi Litovským Mikulášem a Liptovskou Teplou na přeložce trati vynucené budováním vodního díla Liptovská Mara projíždí 18. srpna 1995 „Hugo“ 350.004 v čele IC 510 Tatran. Desetivozová souprava vlaku je složena z vozů Amee a Bmee a její ladné zeleno-žluté zbarvení narušuje jen jideňní vůz WRRm. Tatran byl v té době s jízdní dobou 5 hodin a 5 minut nejrychlejším spojením Bratislavy a Košic. (foto: Ing. Pavel Venzara)



PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
1 2 3 4 5 6 7
8 9 10 11 12 13 14
15 16 17 18 19 20 21

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
22 23 24 25 26 27 28
29 30

Lokomotivy řady 151 od roku 2002 obdržely několik reklamních nátěrů. Posledním z nich byla celoplošná reklama, která měla připomínat čtvrtstoletí spolupráce Českých drah a Doprávní fakulty Jana Pernera pardubické univerzity, jejímž nositelem se stala lokomotiva 151.006. 28. srpna 2018, pouhé tři dny po nasazení do provozu v této podobě byla zachycena v čele EC 154 u zastávky Bezprávi. (foto: Šimon Prečuch)

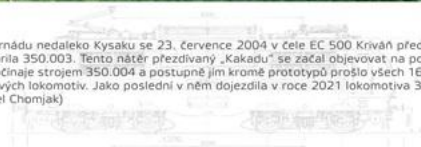




PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
1 2 3 4 5
6 7 8 9 10 11 12
13 14 15 16 17 18 19

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
20 21 22 23 24 25 26
27 28 29 30 31

V údolí Hornádu nedaleko Kysaku se 23. července 2004 v čele EC 500 Kriváň představuje bratislavská Gorila 350.003. Tento nádrž přezdívaný „Kakadu“ se začal objevovat na počátku nového tisíciletí počínaje strojem 350.004 a postupně jím kromě prototypů prošlo všech 16 tehdy existujících sériových lokomotiv. Jako poslední v něm dojezdila v roce 2021 lokomotiva 350.005.
(foto: Pavel Chmjak)





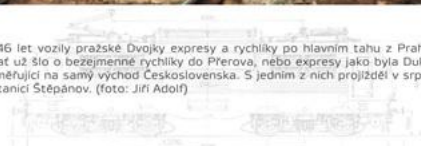
PO ÚT ST ČT PÁ SO NE

3 4 5 6 7 8 9
10 11 12 13 14 15 16

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE

17 18 19 20 21 22 23
24 25 26 27 28 29 30
31

Dlouhých 46 let vozily pražské Dvojky expresy a rychlíky po hlavním tahu z Prahy směrem na Olomouc, ať už šlo o bezejmenné rychlíky do Píseku, nebo expresy jako byla Dukla, Košíčany či Laborec směřující na samý východ Československa. S jedním z nich projížděl v srpnu 1994 stroj 150.022 stanicí Stěpánov. (foto: Jiří Adolff)

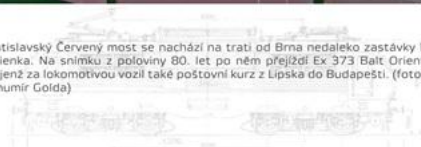




PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11 12 13
14 15 16 17 18 19 20

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
21 22 23 24 25 26 27
28 29 30

Známý Bratislavský Červený most se nachází na trati od Brna nedaleko zastávky Bratislava-Železná studienka. Na snímku z poloviny 80. let po něm přejíždí Ex 373 Balt Orient z Berlína do Bukurešti, jenž za lokomotivou vozil také poštovní kurz z Lipska do Budapešti. (foto: Jiří Maurenz, sbírka: Bohumír Golda)

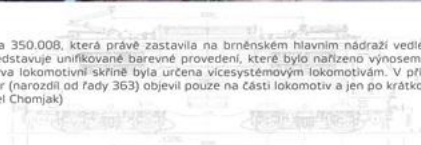




PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
1 2 3 4
5 6 7 8 9 10 11
12 13 14 15 16 17 18

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
19 20 21 22 23 24 25
26 27 28 29 30 31

Lokomotiva 350.008, která právě zastavila na brněnském hlavním nádraží vedle prototypové dvojky, představuje unifikované barevné provedení, které bylo nařízeno výnosem z roku 1988. Modrá barva lokomotivní skříně byla určena vícesystémovým lokomotivám. V případě Goril se tento náter (narodil od řady 363) objevil pouze na části lokomotiv a jen po krátkou dobu. (foto: Pavel Chmjak)





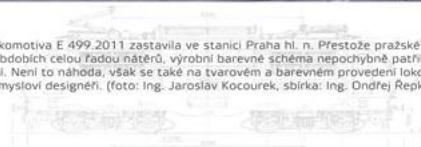
PO ÚT ST ČT PÁ SO NE

1
2 3 4 5 6 7 8
9 10 11 12 13 14 15

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE

16 17 18 19 20 21 22
23 24 25 26 27 28 29
30

Zánovní lokomotiva E 499.2011 zastavila ve stanici Praha hl. n. Přestože pražské Dvojky prošly v dalších obdobích celou řadou nátěrů, výrobní barevné schéma nepochybně patřilo mezi ty nejvydařenější. Není to náhoda, však se také na tvarovém a barevném provedení lokomotiv podíleli přední průmysloví designéři. (foto: Ing. Jaroslav Kocourek, sbírka: Ing. Ondřej Repka)





PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11 12 13
14 15 16 17 18 19 20

PO ÚT ST ČT PÁ SO NE
21 22 23 24 25 26 27
28 29 30 31

Tuhá podtatranská zima panovala ve stanici Východná dne 9. února 2023, jak dokazují až dvoumetrově rampouchy visící z okapu staniční budovy. Kolem právě projížděl odpolední IC 522 z Košíc do Bratislavy. V jeho čele byla ten den lokomotiva 350.018, která by měla být zachována do budoucna jako muzejní exponát Železničního muzea v Bratislavě. (foto: Martin Zabka)



47 ks lokomotiv je v historii ČSD vlastně jen taková nepatrná hrstka vozidel, že by nebylo složité pochybovat o jejich chabém historickém a provozním významu. Přesto byla tato skupinka expresních lokomotiv nesmazatelnou kapitolou existence ČSD i nástupnických společností vzniklých po rozdělení Československa. Nicela padesátka expresních lokomotiv byla vyrobena v plzeňské Škodovce a v době vzniku se řadila mezi světovou špičku. A to nejen technicky, ale i svým designem. Ano, řeč je o lokomotivách ES 499.0 a E 499.2, dle dnešního značení ř. 350 a 150.2, resp. 151.

Po elektrifikaci hlavního tahu západ – východ z Prahy do Košic (a dál na Moskvu) stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV se naplno rozjely aktivity směřující k elektrifikaci spojení na Bratislavu a dál do Budapešti i jednofázovou napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz. Tím si ČSD rozdělily naši republiku na pomyslnou stejnosměrnou severní část a jižní jednofázovou. Po spuštění provozu první stykové stanice v Kutné Hoře však vysvitly první komplikace, kdy jednosystémové lokomotivy musely být náročně posunovány po stanici, aby došlo k jejich výměně. Markantně to pak bylo vidět u rychlíků a expresů, které v Kutné Hoře ztrácely drahocenný čas.

V průběhu 60. let tak vznikla celá řada návrhů na novou dvousystémovou lokomotivu, která by problém na styku dvou napájecích soustav elegantně vyřešila.

Vývoj elektrické výzbroje nové dvousystémové lokomotivy byl oříškem a v jeho průběhu se promýšlelo několik možností jejího řešení. Velmi se při tom bojovalo s hmotností celé lokomotivy, aby vyhovovala potřebám a možnostem ČSD. V této fázi musíme ovšem odbočit do Sovětského svazu, který již delší čas lokomotivku v Plzni zaměstnával výrobou nespočtu nových elektrických lokomotiv. Pro připravovanou vysokorychlostní železnici spojující Moskvu s Petrohradem, kde se mělo běžně dosahovat rychlosti 200 km/h, však dodávané šestnápravové lokomotivy ČS 2, konstruované pro rychlost 160 km/h, již nemohly dostačovat. Dalším podnětem bylo rovněž zvyšování rychlosti na československých tratích. ČSD, majíc několik tratových úseků pro rychlost 120 km/h, začaly pracovat s myšlenkou zvýšit na vybraných úsecích rychlost na 140 km/h a výhledově (v průběhu 80. let) dokonce na 160 km/h.

Třetí ovlivňující faktor, s ohledem na výrobu nového typu lokomotiv, byl nedostačující výkon elektrických lokomotiv pro vozbu



Pražská lokomotiva 150.025 přijíždí 23. ledna 1992 do daleké Žiliny v čele Ex 125 „Košičan“. (foto: Marek Stěpánek)

Některá z bratislavských Garil si doslova jen pohnává se šestizavazou soupravou vlaku EC 174 Hungaria z Budapešti do Hamburku. Na snímku z předjaří roku 1997 právě přejíždí známý viadukt u Dolních Louček. (foto: Jindřich Dušánek)



stále delších a těžších souprav. Kvůli tomu se na některých vliacích využívaly přípřeže lokomotiv či postrků. Odhadovaný výkon nových lokomotiv pro ČSD vycházel z hodnoty 3600 – 4000 kW, což byl prakticky dvojnásobek výkonu do té doby vyráběných lokomotiv. Vzhledem ke stavu tratí ČSD bylo požadováno čtyřnápravové uspořádání B0'B0', tedy výkon 1000 kW na nápravu. Lokomotivka Škoda, respektive její elektrotechnický závod v Doudlevcích tak musel usadnout k vývoji prknu a projektově navrhnutou zcela novou trakční motor.

V téměř současnou dobu tak ČSD a Sovětské železnice (dále SŽD) potřebovaly lokomotivy, které pro své nároky na výkon již nemohly vycházet z lokomotiv první generace (tj. Bobin). Nové lokomotivy druhé generace musely být vyprojektovány se zcela novou koncepcí vysokorychlostních podvozků, s novou elektrickou výzbrojí, novými přístroji atd. Celá koncepce byla navíc o to komplikovanější v hledání hmotnostně efektivního řešení elektrické výzbroje dvousystémové lokomotivy. Ve vývoji značně pomohl prototyp dvousystémové lokomotivy ČS 5 pro SŽD, která byla řešena jako stejnosměrná s tím, že na střídavé trakční soustavě byl využit předřazený usměrňovač v můstkovém zapojení. Pro přenášení výkonu zároveň vyplývala nutnost stykače spínat individuálně vzduchem, bez pomoci dosud užívaných vaček. Za tímto účelem vznikl mezikontrolér, který zprostředkoval spínání stykačů hlavního kontroléru za pomoci nově vyvinutého tlačítkového kontroléru na stanovišti strojvedoucího. Jaký paradox však u těchto moderních lokomotiv byl, když pohon mezikontroléru zprostředkoval bezporuchový, konstrukčně jednoduchý pneumatik od Ing. Hladíka, který byl s úspěchem poprvé využit už u nových lokomotiv E 467.005 a 06 v roce 1930.

SŽD nepostupovala v rozporu s výrobní kázní a tak Škodovce podala objednávku na dodání dvou prototypů dvoučlánkové vysokorychlostní lokomotivy pro maximální rychlost 250 km/h. Pro tuto hodnotu pak byly v mechanickém oddělení projektovány i nové podvozky, které byly později s úspěchem vyzkoušeny na prototypové lokomotivě E 469.3030 (typ 57Er vyrobený v roce 1971, dnes 124.601). Bylo nutno vytvořit čelní stanoviště, vyhovující aerodynamickým požadavkům pro rychlost až 250 km/h. Za tímto účelem byla po roce 1971 zadána soutěž českých designérů na vytvoření projektu nového tvaru čela. V poslední den soutěže se přihlásili se svými výtvoři pouze dva designéři, z nichž byla vybrán hrubý návrh Ing. Diblíka. Projekt tolik fenomenálního



Hned tři Škodovské lokomotivy se vystřídaly na vlaku IC 1111 Cšd-rás na jeho trase ze švédského Malmö do Budapešti. Jako první lokomotiva s okřídleným šípem ve znaku se do jeho čela v úseku z Drážďan do Děčína postavila německá DB 180. Od ní převzal startetu český Perskýň řady 163, který vlak dovezl do Prahy. Závěrečnou etapu až do cílové stanice pak dopravila bratislavská 350.012, zachycená 15. května 1997 na viaduktu u Dolních Louček. (foto: Marek Stěpánek)

tvárového řešení byl dále rozpracován přímo ve Škodovce a následně zkoušen i v aerodynamickém tunelu v Praze – Letňanech. Lokomotivní skříň byla navržena jako celosvařovaná ze signových ocelových plechů.

Duchovním otcem podvozku druhé generace se stal Ing. Eichinger, který stal u rozpracování projektu ve variantě konvenčního obrzdění brzdovými táhly, jež pohybovali brzdovými botkami se špačky (toto řešení bylo zpracováno pro ŠZD ČS 200) a dále pro nové řešení obrzdění nově vyvinutými brzdovými jednotkami Škoda. Elektrickou část napopak starostlivě zpracovávala kancelář pod vedením Ing. Folka. Z důležitých lidí zmíníme ještě referenta stavby nové lokomotivy továrního typu 55 E pro ČSD, Ing. Ciglera.

5. září 1972 dosáhla výše zmíněná prototypová lokomotiva E 469.3030 rychlostního rekordu lokomotiv ČSD 219 km/h s následní variantou prototypů podvozků druhé generace, navíc nové s užitím monoblokových dvojkolí z Francie, se kterými se počítalo jak u budoucích lokomotiv ČS 200, tak výhledově i u lokomotiv 55 E, kterým bylo po roce 1972 přiřazeno označení ES 499.0 ČSD. V době rychlostního rekordu začala pozvolná stavba prvního prototypu lokomotivy 55 E – ES 499.0001. Ten byl zatím uvažován pro rychlost 160 km/h a tedy s klasickými složenými dvojkolími. Na sklonku roku 1973 byl první prototyp výrobně dokončen a předán do zkušebny k oživení. V následujícím roce byl prototyp postupně zkoušen pod oběma systémy na závodní trati, aby byl v březnu 1974 převezen na zkušební okruh v Čerchenicích, kde byly naplno zahájeny jeho zkoušky. Tou dobou byl již postupně kompletován druhý prototyp, který už měl tvrdým převodem na rychlost 200 km/h ověřit ideu ČSD zvýšení tratové rychlosti do roku 2000 (vč. zkoušek za účelem vývoje lokomotiv ČS 200 a ČS 6 pro SSSR). Jeho stavba se zdržela pro opožděnou dodávku monoblokových dvojkolí.

Úspěšný provoz obou prototypů, předaných ČSD 28. a 29. prosince 1974, vedl k zahájení stavby 18 sériových strojů ES 499.0003 – 020.

Ty byly v rozporu s výrobní kázní objednány už 1. 6. 1972, tj. v době, kdy v hale č. 116 vznikala teprve hrubá stavba prvního prototypu. Dodány byly mezi říjnem a listopadem 1975 a zohledněny byly zkušenosti s oběma prototypy během jejich provozu. Domovem pro dvacítky lokomotiv se stala Bratislava, neboť měla dlouhodobé zkušenosti s údržbou jednosystémových lokomotiv. Personál depa Bratislava byl postupně proškolen a servis Škoda z počátku provozu vypomáhal s jejich údržbou. Přesun dvacítky nejmodernějších, nejrychlejších a bezesporu jedných z nejkrásnějších strojů do Bratislavy nedal spát některým vrcholným představitelům ČSD a depa Praha střed. Proběhla celá řada jednání, jejichž cílem bylo získat nové lokomotivy i pro pražské depo. Přesto se ČSD nakonec rozhodly celou tuto řadu trvale umístit do depa Bratislava a vytvořit oběh, který pak využíval správkárnu depa Praha střed, kde probíhaly provozní prohlídky a neplánované opravy. Vše se dělo mezi výkony lokomotiv nasazených do expresní vozby mezi Prahou, Bratislavou a Budapeští. Po půlroce bylo ustoupeno od zajištění lokomotiv ES 499.0 do Budapešti a výměna lokomotiv probíhala ve Štúrově a v Komarnu (MAV).

5. února 1975, tedy prakticky po dvou měsících od převzetí obou prototypů ES 499.0, objednalo Ministerstvo dopravy 27 lokomotiv vycházející plně z konstrukce lokomotiv ES 499.0, avšak vybavených pouze pro provoz pod stejnosměrným napětím 3 kV. Důvodem byla potřeba nahradit Bobiny E 499.0 a zejména E 499.1 na vozbě rychlíků a expresů mezi Prahou a Košicemi, kde se již naplno projevil jejich nedostačující výkon jak přes jablůnkový průsmek, tak přes štrbskou rampu. Právě shoda konstrukce, která se lišila pouze vypuštěním jednořázkové výzbroje a snížením rychlosti na 140 km/h, vedla k objednávce lokomotiv bez prototypu. Stroje byly označeny továrním typem 65 E a u ČSD jim bylo dáno označení E 499.2, které ale mělo již druhé obsazení. Toto označení totiž krátce nesl již prototyp E 469.3030, když byl označen jako E 499.2001.

Na lokomotivy řady E 499.2 si „brousilo zub“ depo Praha střed, které dříve neuspělo se získáním alespoň části lokomotiv ES 499.0. Ještě před zahájením dodávek bylo u ČSD projednáváno dodání lokomotiv do dep v Praze a Košicích, přičemž v Košicích bylo uvažováno umístění jen několika strojů. Náročnost údržby však vedla ČSD k rozhodnutí soustředit lokomotivy do depa Praha střed, která měla již zkušenosti s údržbou lokomotiv ES 499.0.

Sedmadvacet lokomotiv bylo ze Škodovy dodáno od června do konce září 1978. Přestože byly elektrickou výzbrojí jednodušší než jejich dvousystémové kolegy, vyskytla se hned ze začátku jejich provozu řada problémů, což vedlo k poměrně dlouhému uvádění lokomotiv do provozu. Vykonání technicko-bezpečnostních zkoušek (dále jen TBZ) se protáhlo až do poloviny listopadu 1978.

Uvedme, že protokoly všech 47 lokomotiv ES 499.0 a E 499.2 nesou podpis slavného Ing. Hály, který navíc v případě lokomotiv E 499.2 stál u řešení jejich dětských nemocí a velkou měrou se podílel na „rozeždění“ pražských lokomotiv do té míry, že se z nich staly spolehlivé lokomotivy.

BAREVNÉ ŘEŠENÍ

Vznik lokomotiv ES 499.0001 a 002 sahá do doby, kdy na Ministerstvu dopravy (dále jen MD) vznikaly první návrhy jednotného barevného řešení ČSD. Odlišení trakcí mělo být zjevně využitím konkrétních barev, přičemž zelená byla uvažována u strojů stejnosměrných, zatímco u strojů dvousystémových to měla být původně barva stříbrná nebo šedá. Díky tomu Ing. Farbula z MD přišel s barevnou kombinací střední a světle šedé, doplněné černými doplňky a proužkem. Nová lokomotiva ES 499.0001 u takovém

barevném řešení vypadala zajímavě, ale jak provoz rychle ukázal, bylo to velmi nepraktické řešení, které zejména v šeru a mize doslova působilo jako maskování. Naproti tomu Škodovka značně usilovala o prosazení barevného schématu červeně-oranžové s krémovým pruhem. Tímto barevným řešením byl opatřen prototyp ES 499.0002, který měl pracovníky MD přesvědčit o vhodnosti řešení. Protože lokomotivy byly stále v majetku Škodovky, byla v létě 1974 před mezinárodním strojírenským veletrhem (dále jen MSV) v Brně tímto barevným schématem opatřena i Jednička. Nakonec ale bylo objednatelům rozhodnuto o aplikaci zcela odlišného barevného řešení v kombinaci modré a světle krémové barvy. V listopadu 1974 byly takto nalakovány oba prototypy a Škodovci neskrývali nechuť k tomuto řešení. Kritizováno například bylo zahrnutí tmavě modré barvy až pod čelní okna, přesto se toto schéma přeneslo i na 18 sériových strojů.

Naproti tomu lokomotivy E 499.2 vznikaly již v době ideově zpracovaných unifikovaných nátěrů, což jim přisoudilo tmavě zelenou barvu v kombinaci se světle krémovou. Oproti ES 499.0 však Škodovka navrhla tmavě zelenou zakončit v úrovni horní hrany lokomotivního rámu. Tím vzniklo příhodnější a elegantnější rozložení barevných ploch.

Vývoj dalších barevných schémat se nesl v duchu tehdy platných norem unifikovaných nátěrů. Pro zvýšení viditelnosti na lokomotivách postupně přibývaly pruhy šířky 300 mm provedené v oranžové nebo žluté barvě. U sledovaných lokomotiv pak převládaly oranžové pruhy. V roce 1987 bylo přistoupeno k modifikaci unifikovaného nátěru. Za tímto účelem bylo vybráno několik strojů, na kterých mělo být nové schéma vyzkoušeno. Za Gorily se jim stal stroj ES 499.0003 opatřený modrou skříní s 600 mm širokým žlutým pruhem, zatímco se zelenou skříní a 600 mm širokým žlutým pruhem po obvodu byla opatřena pražská E 499.2014. Ačkoli se nový typ unifikovaných nátěrů (označených jako vzor 1988) měl využívat při hlavních opravách, jeho dosazování neprobíhalo závratnou rychlostí. Vzhledem k naskladněným barvám se u lokomotiv drželo původní schéma využívající krémový odstín horní části skříně. Jedinou větší změnou bylo dosazování žlutých proužků o šířce 300 mm pro rychle vyčerpané zásoby oranžové barvy.

Gorila 350.014 v čele vlaku EC 131 Polonia z Varšavy do Budapešti projíždí 5. října 2004 nedaleko Oseku nad Bečvou, kde v době pořízení snímku ještě panoval provizorní levostranný provoz. Dnes je tato anomálie kdysi se v Čechách vyskytující jen na několika málo tratích již minulostí. (foto: Marek Stěpánek)





V letech 2006-2014 jezdila lokomotiva 151.014 ve vydařeném reklamním nátěru na Poštovní spojitelnu. 22. ledna 2010 byla zachycena na čtyřkolejném úseku u odbočky Pomník na okraji České Trebové. (foto: Marek Stěpánek)

S pádem socialismu se dál pokračovalo v dosazování unifikačních nátěrů. Po roce 1989 se na všech lokomotivách řady 350 objevuje nové schéma (s výjimkou 350.004 a již zrušených lokomotiv čísel 9 a 10), zatímco u řady 150 bylo dosažení nového schématu výsadou jen 12 lokomotiv. Naopak v roce 1991 se u řady 150 začínají vracet tovární „polomáčené“ nátěry doplněné o výrazné žluté proužky o šířce 300 mm.

I u sledovaných lokomotiv lze najít několik výjimek – už v roce 1989 byla proti všem předpisům v Bratislavě natřena 350.001 do poněkud nezvyklého schématu, jež se odvolávalo na tovární nátěr vytvořený dle extravagantně kolorované fotografie z roku 1974. Pro jeho neschválení však brzy musel být nahrazen unifikem vzor 1988. V roce 1991 byla Jednička opatřena věrnou kopií továrního sedého nátěru. Brzy ji pak doplnila 350.002, která dostala rovněž původní tovární schéma. V případě Jedničky však později přibylý široké žluté pruhy na telech. V roce 1993 naopak v Praze jezdila vyhledávaná 150.020 opatřená schématem zdůrazňujícím její výjimečnou maximální rychlost 160 km/h. Ve stejné době opět změnila schéma 350.001, tentokrát byla oděna do slovenských národních barev. 350.015 vyjela v roce 1994 v prototypovém schématu později označovaném jako Kakadu. Pozvolna se začalo upouštět od unifikačních nátěrů i v Bratislavě a stroje se vracely do svého továrního schématu s úzkým žlutým proužkem.

U lokomotiv řady 150 se v 90. letech přikročilo k modernizacím a úpravám spojeným s dosazením polyuretanových nátěrů, jejichž barvy byly pro potřeby ČD zpočátku objednávané v zahraničí. Ve vzorníku barev RAL byl vybrán zelený odstín, který se zjevně odlišoval od původní vagonové zelené svým tyrkysovým nádechem. Jinak bylo původní tovární schéma, až na některé detaily, dodrženo.

Zatímco u řady 151 (stroje rekonstruované pro rychlost 160 km/h) bylo schéma stále dodržováno, u řady 350 bylo přikročeno k dosazení extravagantního nátěru Kakadu. Zpočátku kritizované schéma se dostalo na všechny Gorily výjima prototypů, které jezdily v červeno-bílém tovární schématu.

První desetiletí nového tisíciletí přineslo rozšiřování korporátních nátěrů. Stroje ČD se začaly postupně objevovat ve variantách nátěrů Najbřt, zatímco Gorily získaly schéma Blonski. V pří-

padě řady 350 se později intervenci zainteresovaných podařilo fádni schéma Blonski vylepšit do podoby Kakadu s využitím korporátních barev červené, bílé a šedé. I v novém tisíciletí se našly mezi lokomotivami výjimky, které narušovaly fádňost korporátnosti. Za řadu 350 jsou to oba prototypy 350.001 a 02, které sice zprvu získaly lať Blonski, ale časem se oděly do svých původních továrních nátěrů. Další retrovkou byla modrá 350.004, která však po několika letech získala korporátní nátěr ZSSK z důvodu nasazení na IC vlaky do Košic. Místo ní získala retro nátěr 350.020 v podobě továrního nátěru sériových lokomotiv ES 499.0. Aby byl výtět úplný, stala se retrovkou i 350.005, která si udržela svůj modrý nátěr Kakadu. Z pohledu reklamních lokomotiv zmíníme stroje 350.007 a 17, které měly reklamní polep „Macejko“ v rámci Mistrovství světa v ledním hokeji. V případě lokomotivy 350.007 polep „Macejko“ pak nahradil nepřilí vydařený polep Všeobecné zdravotní poistovny. U lokomotiv 151 se výjimkami staly stroje 151.001, 06, 14, 19 a 23. Lokomotiva 151.001 získala jeden z vůbec nejpovedenějších reklamních nátěrů na společnost ČEZ. Ten byl později nahrazen pestrobarevným nátěrem připomínajícím vlaky EC a IC od ČD. 151.014 se stala jednou z několika lokomotiv, jež obdržely reklamní nátěr Poštovní spojitelnu. Stroj 151.019 navazoval na Jedničku, rovněž byl opatřen reklamním nátěrem společnosti ČEZ. V tomto případě však modrou s blesky nahradila o něco méně vkusná oranžová s sedým bleskem podél skříně lokomotivy. Všechny tři jmenované lokomotivy se později při dílenských opravách oděly do firemních barev ČD (Najbřt). Do dnešních dnů jsou výjimkou pouze stroje 151.006 a 23. První jmenovaná dostala reklamní polep navazující na čtvrt století trvající spolupráci ČD a dopravní fakulty pardubické univerzity Jana Pernera. Druhá jmenovaná, coby poslední rekonstruovaná lokomotiva řady 151, získala retro „polomáčený“ nátěr s oranžovým výstražným pruhem. Ten ji byl následně obnoven i při další dílenské opravě. Při poslední hlavní opravě lokomotiva získala původní tovární nátěr, s nímž přejde do sbírek Centra historických vozidel (CHV) ČD Lužná u Rakovníka.

PROVOZ

Shrnout provoz těchto lokomotiv do několika odstavců je velmi obtížné, rádi bychom proto upozornili na připravované knižní tituly Nakladatelství Krokodýl, jež se oběma řadami budou zabývat podstatně podrobněji. Alespoň stručně nyní začneme slovenskými stroji ES 499.0. První zkušební nasazení ES 499.0001, ještě stále v majetku výrobce, absolvovala na příjezdi Slovenské Strely č. 172 dne 7. dubna 1974 z Bratislavy do Kutné Hory, kde bylo zkušeno přejetí mezi oběma napájecími systémy. Ještě téhož dne se Jednička vrátila na příjezdi Ex 173 do Bratislavy. Další den byla vyzkoušena na osobním vlaku do Štúrova a zpět, aby 9. dubna 1974 odvezla první Slovenskou Strelu z Bratislavy do Prahy vlastní silou v celém úseku. Večer se pak vrátila zpět a nahradila v jednodenním oběhu stroj S 499.0. S většími i menšími úspěchy pak jezdila v čele tohoto vlaku až do léta, kdy zkušební provoz ustal a stroj posloužil k výstavě na MSV v Brně a dále ke zkouškám s ES 499.0002 na zkušebním okruhu. Po zkouškách a převzetí zasahovaly oba prototypy do provozu na vlcích Slovenská Strela od ledna 1975. I přes snahu všech však lokomotivy zpočátku postihovala celá řada závad.

V průběhu října až prosince 1975 absolvovaly sériové lokomotivy TBZ na rychlosti 120 km/h (maximální konstrukční rychlost 160 km/h) byla v tomto případě omezena provedením TBZ rychlostí 132-136 km/h, tj. na rychlost 120 km/h) a začaly pomáhat prototypům na Slovenské Strele. Oběhy se postupně upravovaly pro

možnost Kutnou Horou projíždět bez výměny lokomotiv. Objevily se už zpočátku i na osobních vlcích do Štúrova a Komárna. Dne 24. 11. 1975 vyšel v platnost nový oběh pro 5+1 lokomotiv ES 499.0, ve kterém pětice lokomotiv zajížděla až do Budapešti. Dne 11. 1. 1976 pak začal platit dvanáctidenní oběh pro Gorily z Prahy přes Bratislavu do Budapešti, zároveň byly vedeny vlaky do Brna a Jihlavy. S novým grafikonem vlakové dopravy (GVD) byl dne 29. 5. 1976 zastaven provoz Goril do Budapešti (kam zajížděly bratislavské lokomotivní čety) a střídaly se s maďarskými stroji na hranicích ve Štúrově a Komáromu (MAV).

V nadcházejících letech se lokomotivy ustálily na rameni Praha – Bratislava – Štúrovo/Komarom (MAV), zajížděly s rychlíky do Brna a Jihlavy a postupně se k nim přidaly i vlaky z Prahy do Děčína a Plzně. Jejich provoz byl bez větších změn do roku 1993, kdy došlo k rozdělení republiky a zavedení přepahů na hranicích. Tou dobou do Prahy zajížděly jen jedna Gorila denně. Místo toho naplno ovládly rychlíkovou dopravu do Košic. To se časem opět omezilo a řada 350 (označení platné od roku 1988) se začala vracet na rameno do Prahy a nově začala vozit vlaky do Petrovic u Karvinné. Turnusové nasazení Goril na území ČR ustalo se změnou GVD v prosinci 2023. Nyní se jejich vozba soustřeďuje na rameno z Bratislavy do Žiliny a Košic. V prvních měsících 2025 ještě mimořádně zajížděly s nočními rychlíky do Bohumína jako náhrada za neschopné stroje 383 ZSSK. Jejich počet se aktuálně snižuje dosahováním hraničních hodnot kilometrů pro přístavení do periodické opravy. Dříve rekonstruované stroje opatřené zabezpečovačem ETCS L1 se dál drží v programu hlavních oprav, aby obsluhovaly rameno do Žiliny a Košic. Naproti tomu stroje 350.001, 02, 03, 05, 12, 13, 16, 18 a 20, vybavené jen národním zabezpečovačem Mirel VZ1, již do hlavních oprav přistavovány nejsou. První odstavenou byla 350.005. Po ní následovala 350.001, která je nyní již provozním exponátem v Bratislavě. Dále byly odstaveny stroje 350.013 (na náhradní díly) a 350.018 (muzeum ZSR na Východném n.). Stroj 350.002 byl odstaven na konci března 2025 a stal se v průběhu dubna majetkem ČD, CHV Lužná u Rakovníka.

Rada E 499.2 měla nahradit řadu E 499.1 pražského depa na výkonech dálkových rychlíků a expresů, kde se nedostávalo patřičného výkonu pro stále těžší expresy. Nelze však říci, že všech 27 lokomotiv najednou obsadilo rameno Praha – Ostrava – Žilina – Košice. Jejich nasazení bylo důležitější do Přerova, a to víc, v turnusu s osobními vlaky. Dnes už si jen stěží dokážeme představit

9. října 2014 projíždí obcí Švašov rychlík z Košic do Bratislavy v čele s lokomotivou 350.007. (foto: Martin Žabka)

