

Téměř 16 metrů modré elegance na kolejích, naše Bobina se rozloučila s koridorem

28.1.2025 - | ARRIVA TRANSPORT ČR

Stovky fotografií, ať už těch profesionálních nebo amatérských, možná tisícovky zmačknutých spouští a desítky cestujících i náhodných kolemjdoucích - ty všechny potěšila elegantní kráska z československých kolejí. Řeč je o naší elektrické lokomotivě s označením 140.052, které fanoušci železnice neřeknou jinak než Bobina. V sobotu 18. ledna se rozloučila s českými kolejemi na hlavním železničním koridu. „Koridor se dostává pod dohled ETCS, systémem ani jednu naši Bobinu vybavovat nebudeme, a tak jsme uspořádali rozlučkovou jízdu z Prahy přes Český Brod a Pardubice do České Třebové,“ uvádí Jiří Nálevka, ředitel společnosti Arriva vlaky a pokračuje: „Tyto lokomotivy byly vyrobeny v tehdejší Československu v 50. letech právě pro tuto trať.“ Rozloučit jsme se s nimi tedy nemohli nikde jinde a pozvali jsme na tuto událost desítky nadšenců.

Fanouškům železnice netřeba lokomotivu, které se přezdívá Bobina, představovat, vědí o ní úplně všechno. Pro ostatní, kterým se ladný desing našeho železničního strojírenství zamlouvá, máme několik zajímavostí.

Lokomotivy řady 140 byly prvními poválečnými elektrickými stroji, které v letech 1953 až 1958 vyráběla plzeňská Škodovka. Díky spolupráci se švýcarskými výrobci znamenala jejich výroba velký technologický skok a tyto stroje byly srovnatelné s podobnými lokomotivami tehdejší západní produkce. Konstrukční řešení i funkční design Bobin se staly základem pro další typy. Lokomotiva má ocelovou skříň se dvěma koncovými stanovišti pro strojvedoucího a mezi nimi je strojovna se šesti ladnými kruhovými okny na každé straně, což je poznávací znamení, podle kterého ji na obrázcích snadno poznáte. Pohon zajišťují čtyři trakční motory, které napájí elektrina z troleje přes dva sběrače na střeše. Lokomotiva řady 140 měla být podle původních záměrů univerzálním strojem pro osobní i nákladní dopravu, představa se však nenaplnila, i tak se ale stala užitečným strojem pro dopravu osobní vlaků, rychlíků a lehčích nákladů.

„Na tu dobu to byla obrovská špička a dodnes mě fascinuje, jak to naši předci uměli dát celé dohromady a funguje to i po 70. letech,“ zaznívá od železničního nadšence, který usedl v jednom ze dvou vozů, s nimiž si naše Bobina hravě poradila. Pro stroj s maximální rychlostí 120 kilometrů v hodině, tažnou silou 212 kN a výkonem 2 032 kW byl jeden vůz první a jeden vůz druhé třídy v typické tmavě zelené železniční barvě lehkou zátěží.

„Mně to voní!“ vyhrkne další z účastníků rozlučkové jízdy o 82tunovém stroji s délkou 15 metrů a 74 centimetrů. Naše Bobina přitom „voněla“ za svůj život doslova několikrát. Poprvé novotou při výrobě v plzeňské Škodovce v roce 1957, kde se narodila jako stroj E 499.052 a poté byla dodána do depa ČSD Žilina, v němž strávila téměř celý svůj provozní život. Další její osudy byly pohnuté, záchrany se za svůj život dočkala hned dvakrát. Poprvé tak učinili Poláci, když ji po roce 2000 odkoupili jako vrak a po opravě ji postavili do čela těžkých nákladních vlaků, což jí ovšem příliš nesvědčilo. V roce 2018 jsme ji odkoupili my do Arrivy, nechali ji opět opravit a znovu vdechnout život. Od roku 2019 dělá radost nám i fanouškům železnice. Jiří Nálevka, ředitel společnosti Arriva vlaky, tehdy k blankytně modré Bobině pro web Zdopravy.cz řekl: „Vybrali jsme pro ni design, který kombinuje naše firemní barvy a zároveň respektuje historický vzhled lokomotivy. Máme zájem udržet československé dopravní dědictví.“

Nasazovali jsme ji na převoz našich jednotek na opravy nebo modernizace, odvožila také tuny a tuny

zboží v čele nákladních vlaků napříč republikou. Po 68 letech od jejího narození se ale přiblížil konec. „Člověk nic nenadělá, končí to, musíme se s tím srovnat a zase nás budou těšit nové věci, také určitě hezké,“ uzavírá Emil Kania, strojvedoucí, který naši Bobinu 140.052 vedl při rozlučkové jízdě s koridorovou tratí.

<https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/novinky/bobina-24091>