Železničáři se rozloučí s „banány“ na koridoru Praha – Ostrava – Žilina

18.12.2024 - | České dráhy

Po 46 letech končí provoz legendárních lokomotiv řady 151, původně E 499.2, přezdívaných například „banán“ nebo „dvojka“ na železničním koridoru Praha – Ostrava – Žilina. Tyto silné a rychlé lokomotivy byly původně určeny pro dopravu rychlíků a expresů na prvním československém tahu z Prahy přes Moravu do Košic a Čierné nad Tisou. Železničáři se s provozem těchto legendárních lokomotiv rozloučí na konci roku.

Řada 151 (E 499.2) je považována za jeden z ikonických typů lokomotiv Československa a Česka. V roce 1978 ji v počtu 27 kusů vyrobila plzeňská lokomotivka Škoda. Určené byly pro těžké dálkové rychlíky a expresy na prvním železničním tahu socialistického Československa z Prahy do Košic a Čierné nad Tisou.

„Tento typ lokomotiv odvedl pro ČSD a ČD velký kus práce. Dodnes patří mezi železničáři a železničními fanoušky mezi nejobdivovanější stroje. Jediná lokomotiva bez pomoci dalšího stroje dokázala dopravit přes horské rampy v Beskydech a Tatrách i více než 600 tun těžký expres s 15 nebo 16 vozy. Díky modernizaci zajistila řada 151 také zavedení rychlosti 160 km/h na koridoru z Prahy do Ostravy. Za dobu svého provozu ujely tyto lokomotivy přes 216 milionů kilometrů, což odpovídá úctyhodné vzdálenosti ze Slunce na Mars. Od nového jízdního řádu 2025 je na koridoru z Prahy na východ republiky nahradily úplné nové lokomotivy Siemens Vectron. Odcházející stroje si zaslouží naše poděkování za odvedenou službu. Železničním fanouškům chceme umožnit rozloučit se s touto řadou legendárních lokomotiv na jejich původní trati, proto jsme připravili na konci roku mimořádné nasazení několika strojů na vybraných spojích,“ říká Jiří Ješeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Mimořádné nasazení řady 151

České dráhy plánují v rámci rozloučení s dosluhující řadou 151 na její historické trati mimořádné nasazení v těchto dnech a na těchto spojích:

- ve dnech **21. a 22. prosince** pojede řada 151 po své historické trase, pro kterou byly v roce 1978 určeny, a to na vlacích EC 241 / 240 *Košičan* Praha – Košice – Praha;
- ve dnech **27. a 28. prosince** se uskuteční v areálu Centra historických vozidel v Olomouci setkání lokomotivních legend z původního prvního československého železničního tahu Praha – Košice – Čierná nad Tisou, vedle řady 151 se předpokládá účast např. lokomotivních řad 121, 122, 140, 141, 182 a dalších, v plánu jsou také jízdy zvláštních vlaků v okolí Olomouce a z / do Prahy, v pátek 27. prosince se uskuteční také přehlídka lokomotiv před rotundou u točny s možností fotografování (v čase 14:00 až 15:30 a 17:00 až 18:30);
- ve dnech **27. až 30. prosince 2024** na vlacích EC 241 / 240 *Košičan* Praha – Košice – Praha;
- dne **31. prosince** vyjedou lokomotivy řady 151 na koridoru Praha – Žilina úplně naposledy, a to na vlacích EC 141 / 140 Praha – Žilina – Praha, IC 546 / EC 143 / R 342 Jablunkov – Praha – Žilina – Ostrava-Svinov a R 343 / EC 142 / IC 547 Ostrava Svinov – Žilina – Praha – Bohumín.

Na rozlučkové vlaky se plánuje nasazení především lokomotivy 151.023 v retronátěru a 151.006 v

nátěru Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera.

Změny při nasazení hnacích vozidel z provozních důvodů jsou možné.

Historie a provoz řady 151

Elektrické lokomotivy původní řady E 499.2, později označené jako řada 150.2 s rychlostí 140 km/h a řada 151 s rychlostí 160 km/h jsou výkonné lokomotivy pro tratě napájené stejnosměrnou soustavou 3 kV DC. V roce 1978 je vyrobila lokomotivka Škoda v Plzni v počtu 27 kusů. Československé státní dráhy je určily pro dopravu těžkých expresů a rychlíků na tehdejším prvním železničním tahu z Prahy přes Pardubice, Olomouc, Ostravu nebo Vsetín do Žiliny, Košic a Čierné nad Tisou na hranicích s tehdejším Sovětským svazem. Ve své době to byly nejvýkonnější stejnosměrné elektrické lokomotivy v Československu s výkonem 4 000 kW a maximální tažnou silou 227 kN. Na sklonově náročných úsecích přes Beskydy nebo na úpatí Tater měly nahradit dvě starší a méně výkonné lokomotivy v čele vlaků s 15 až 16 vozy, které měly hmotnost kolem 600 tun.

Během provozu byly lokomotivy modernizovány a vybaveny např. radiostanicí GSM-R, modernějším vlakovým zabezpečovačem LS 90 a u části lokomotiv byla zvýšena rychlost na 160 km/h.

Vedle provozu na své kmenové trati z Prahy do Košic a Čierné nad Tisou jezdily v uplynulých letech také v čele vlaků z Prahy do Děčína nebo do Hradce Králové. Pomalejší řada 150.2 dojezdila na regionální lince R41 Vrchlice Praha – Kutná Hora a zpět. Rychlejší řada 151 byla deponována v Bohumíně a dopravovala především vlaky InterCity a EurtoCity na trase Praha – Bohumín – Žilina.

Lokomotivy řady 150.2 a 151 najely dohromady od uvedení do provozu více než 216 milionů kilometrů. Pětice lokomotiv (151.001, 006, 011, 014 a 019) překročila od vyrobení dokonce 10 milionů ujetých kilometrů.

Od změny jízdního řádu od 15. prosince 2024 zůstává řada 151 nasazena v pravidelném provozu už pouze ve dvou turnusových dnech na rychlících Labe mezi Prahou a Děčínem. V čele těchto vlaků se budou střídat různé provozní lokomotivy řady 150.2 a 151, kterých mají České dráhy aktuálně celkem 14 provozních. Lokomotivy se mohou ještě jako záloha objevit i na některých dalších výkonech na tratích, kde nebude výhradní provoz pod dohledem ETCS.

Banán, dvojka

Lokomotivy dostaly svou přezdívku „banán“ díky původnímu nátěru s převažující krémovou barvou doplněnou v dolní části zelenou. Podle původního řadového označení E 499.2 se jim přezdívalo také „dvojka“. V současnosti je většina lokomotiv v modro-šedém korporátním nátěru Českých drah. Několik lokomotiv neslo také reklamní nátěry, například k propagaci vlaků InterCity nebo propagující Univerzitu Pardubice, Dopravní fakultu Jana Pernera. Lokomotiva 151.023 je opatřen jedním z původních krémovo-zelených retronátěrů.

https://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/zeleznicari-se-rozlouci-s-banany-na-koridoru-praha-ostrava-zilina