



1975: Lokomotiva ES 499.0010 (výrobní číslo 6761) byla dne 28. 10. 1975 převzata ČSD ve výrobním závodě a následně převezena v konvoji se stroji 011 až 015 do Bratislavy. Po jejím oživení vykonala TBZ dne 11. 11. 1975 na střídavém systému v úseku Bratislava-Vajnory - Sládkovičovo a dne 17. 11. 1975 na stejnosměrném systému v úseku Český Brod - Úvaly. Od 19. 11. byla zařazena do provozu v I. etapě TS 01 a do konce roku najezdila 21 590 km.

1976: V dokumentaci z tohoto roku nejsou registrována žádná větší odstavení a měsíční výkony se pohybovaly v rozmezí 14 - 17 000 km. Ve dnech 1. - 3. 8 byla přistavena na soustružení obručí v RD Žilina. Roční běh činil 188 248 km.

1977: I tento rok se od počátku odvíjel bez větších problémů, přičemž v květnu dosáhla hodnotou 21 277 km svého největšího měsíčního proběhu. Život lokomotivy však po necelých dvou letech končí dne 28. 6. 1977 v Bratislavě tragickou nehodou na vlaku EEx 271 „Meridian“.

Na svůj **poslední výkon** nastupuje v Praze-Libni, jelikož v tomto období bylo ve výstavbě silniční přemostění tzv. „severojižní magistrály“ nad stanicí Praha střed a veškeré vlaky končily nebo přepráhaly v Libni, popř. Bubenči a byly vedeny přes Negrelliho viadukt mimo nádraží Praha střed. Při vjezdu EEx 271 do žst. Bratislava hl. st. došlo v 9.47 h k nehodě, neboť vlak rychlostí cca 93 km/h místo stano-

vených 30 km/h vjel na výhybku č. 57, postavenou do odbočky doleva.

Touto výhybkou projel a na další výhybce č. 56, postavené do odbočky doprava, se lokomotiva v důsledku nadměrné rychlosti vyšinula všemi nápravami. Poté se oddělila od soupravy, u níž z jedenácti vozů sedm vykojelo. Samotná lokomotiva ujela od místa vyšinutí 152 m, přičemž narazila do zárubní zdi, poté najela do staniční zálohy - lokomotivy S 458.0004, stojící na koleji č. 10, poté znovu narazila do zárubní zdi, pootočila se do protisměru o 180° a převrátila se na bok. Po druhém nárazu, ještě před převrácením, z ní vypadl strojvedoucí, zatímco jeho pomocník (oba z LD Praha střed)

zůstal na stanovišti; první jmenovaný byl usmrčen, druhý těžce zraněn. Zraněno bylo 18 cestujících, osmi cestujícím bez poranění byla podána sedativa pro zmírnění šoku, ze zaměstnanců ČSD byl zraněn vlakvedoucí (ze žst. Nové Zámky) a strojvedoucí posunující lokomotivy (z rušňového depa Bratislava).

Následkem nehody byl zcela přerušen provoz od 9.47 do 18.40 h, kdy došlo k uvolnění 1., 2. a 4. koleje v úseku Bratislava hl. st. - Bratislava-Lamač. Úplný provoz byl obnoven v 1.10 hodin dne 29. 6. 1977. Bezprostředně po nehodě provedli příslušníci VB z odboru vyšetřování Městské správy VB v Bratislavě za přítomnosti

pracovníků oddělení 16 PO a odborů 16 SVD a FMD obhlídka místa nehody.

Její výsledek je podrobně uveden v protokolu včetně komisionálního zápisu a dílčího zápisu z místa nehody. Následující řádky jsou výtahem ze zprávy „Poučný list 4/1977 FMD“; ostatní známé, neoficiální verze nejsou v dalším pojednání zahrnuty, byť stojí přinejmenším za povšimnutí, že v žádné zprávě není řešena otázka elektrodynamickej brzdy (viz str. 26), která by v případě funkčnosti určitě přispěla ke snížení rychlosti vlaku.

Všechny citované zápisy jsou sepsány v den nehody, tj. 28. 6. 1977, a mimo jiné obsahují níže uvedené skutečnosti, závažné pro další objas-



