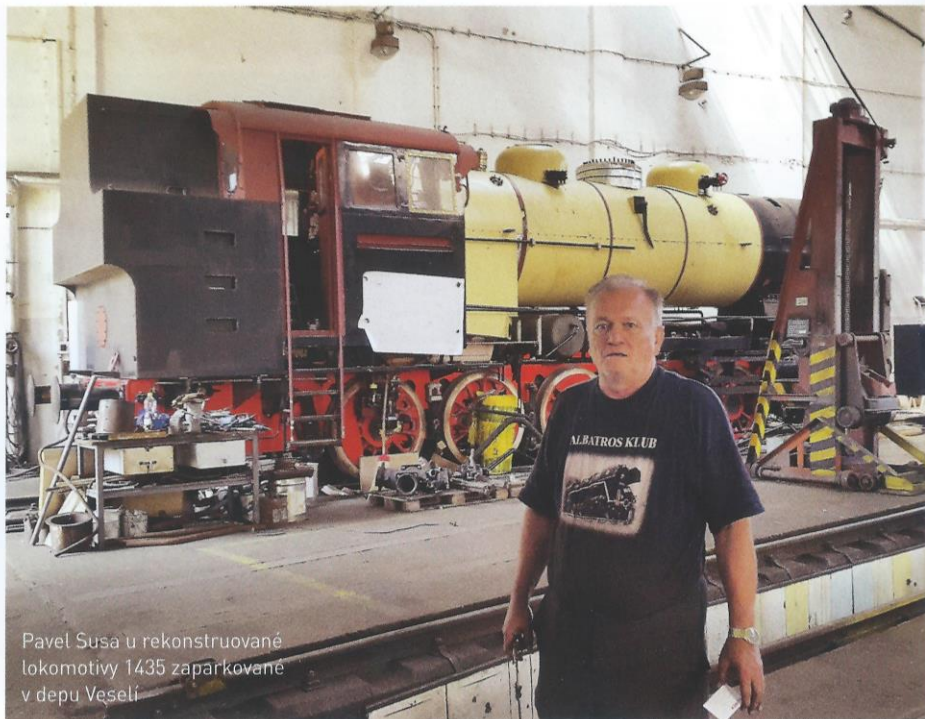




Dušan Sedláček u Bardotky (po našem Cecula). Tyto lokomotivy řady T478 sloužily ve Veselském depu mnoho let.



Pavel Susa u rekonstruované lokomotivy 1435 zaparkované v depu Veselí

## S pomocí našich moderních produktů napomáháme oživení historických strojů

Protože je náš ředitel Dušan Sedláček velký fanoušek historických lokomotiv, vydal se výjimečně osobně na návštěvu k našemu zákazníkovi – do akciové společnosti DPOV (Dílny pro opravy vozidel) ve Veselí nad Moravou, aby se vyptal na všechny historické souvislosti i novinky ohledně zprovoznění jedné vytipované lokomotivy. Tento přední opravce železničních kolejových vozidel ji má totiž ve svém depu. Dnes vám zprostředkujeme tento autentický rozhovor.

**Dušan:** V doprovodu bývalého zaměstnance depa Pavla Susy vcházím do haly, kde spatřím účel své návštěvy. Předě mnou stojí opravdu velký finální výrobek českého strojírenského průmyslu. Na jakou lokomotivu se to díváme, pane Suso?

**Pavel Susa:** Jedná se o parní lokomotivu 1435 EP 1000, což znamená, že je to pětinařpravová parní lokomotiva s výkonem 1 000 koní. Byla vyrobena v roce 1956 v ČKD Praha jako osmá z 25 kusů. Její tovární číslo je 3591/1956 a je to zároveň jediný dochovaný exemplář tohoto typu.

**Dušan:** K čemu měla lokomotiva sloužit?

**Pavel Susa:** Původně byla objednána pro ČSD, které ale později objednávku z důvodu zavádění naftových lokomotiv zrušily. Lokomotiva tak byla nabídnuta pro průmysl. Následně ji 18. května 1954 objednaly Spojené ocelárny, národní podnik (SONP) Kladno. Dne 26. května 1956 přijela do Kladna-Dubí. Zaplatili za ni 560 764 Kčs.

**Dušan:** Do kterého roku byla v provozu?

**Pavel Susa:** Sloužila do roku 1978 a poté byla převedena na vytápěcí

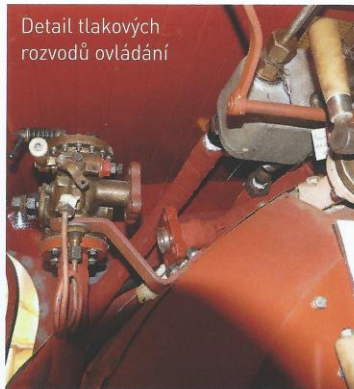
**Dokumentaci a výkresy sháníme, kde se dá. Odborníků na páru už taky moc není.**

kotel některé lékařské stanice v okolí Kladna. Po roce služby byla namísto sešrotování převzata do sbírek železniční techniky Národního technického muzea (NTM) v Praze. Zprvu byla připravována do skanzenu v České Třebové, ale pak skončila jako součást expozice v severočeském Kořenově. Odtud byla převezena v říjnu 1992, a to po podpisu nájemní smlouvy mezi NTM a lokomotivním depem Veselí nad Moravou. V roce 1994 započala její kompletní demontáž.

**Dušan:** Takže celý proces trvá už 21 let? Co všechno bylo třeba udělat?



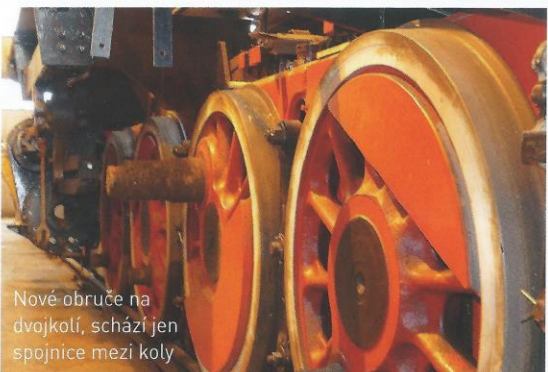
Tendry lokomotivy 1435 sloužil léta jako kotelna



Detail tlakových rozvodů ovládání



Ukončení potrubí v kabině



Nové obruče na dvojkoli, schází jen spojnice mezi koly

**Pavel Susa:** Bylo třeba osadit kola novými obručemi, kotel jsme nechávali renovovat ve společnosti SEA CZ, a. s. Kolín. Renovace kotle byla finančně nejnáročnější. Všechno ostatní jsme zvládli opravit sami tady v depu.

**Dušan:** Co je příčinou takové časové i finanční náročnosti?

**Pavel Susa:** Dokumentaci a výkresy sháníme, kde se dá. Odborníků na páru už také moc není. Plány a výkresy jsou magnety připevněny na lokomotivu, aby i mladí kluci měli potřebné informace. Právě oni s celou opravou hodně pohnuli.

**Dušan:** Parní lokomotivy mají zřejmě své kouzlo...

**Pavel Susa:** To jistě... Vezměte si třeba obálku kteréhokoli časopisu. Na jedné motorová lokomotiva a na druhé parní. Parní lokomotiva upoutá hned na první pohled. Je na ní víc k vidění. Kromě toho „vůně“ spáleného oleje v kombinaci s párou, zvuk, když se lokomotiva rozjíždí, pára a kouř, který se valí z komína,

## Pavel Susa



Vyučil se v oboru opravář kolejových vozidel – specializace mechanik parních lokomotiv.

Po absolvování vojenské prezenční služby se přestěhoval za manželkou do Podolí u Uherského Hradiště a pracoval v lokomotivním depu ve Veselí nad Moravou až do důchodu jako zámečnický a opravář motorových lokomotiv. Vzhledem k tomu, že měl původní specializaci na parní lokomotivy, musel se na motorové lokomotivy dodatečně přeškolit, a to v nepřetržitém provozu. Parní lokomotivy však zůstaly jeho vášní. Mezi jeho koníčky ale patří také vaření, péče o dům, zahradu a psa Bena.

odletující jiskry a houkání... to jsou všechno nezaměnitelné věci.

**Dušan:** Kdy vlastně opustí lokomotiva vaše depo?

**Pavel Susa:** Vyjet by měla příští rok. Protože byla vyrobená v roce 1956, bude mít tato lokomotiva příští rok 60 let. Přáli bychom si, aby vyjela na své narozeniny.

**Dušan:** A kde najde své uplatnění?

Určitě je možné ji použít k takovým příležitostem, jako jsou Kyjovské, Bzenecké, Strážnické či Hornácké slavnosti anebo například otevírání studánek v Luhačovicích. Náš spolek doteď spolupracoval s Albatros klubem z Bratislavy, odkud jsme zajišťovali pronájem parních lokomotiv na podobné akce.

**Dušan:** Doufám, že se to podaří, protože jste velmi šikovný. Přejí mnoho zdraví a těším se na svezení!

**P. S.** Pan Susa prozradil i svůj sen. Na dráze Újezd – Luhačovice, která byla dána do provozu v roce 1905, jezdily dvě dvojspréžní lokomotivy – Sereny a Svoboda. V roce 1925 dostaly nové označení: 200.01 a 210.01. Lokomotiva Sereny se momentálně nachází v železničním depozitáři Národního technického muzea. Pan Susa touží po jejím pronájmu, protože by jí rád zrekonstruoval. Co myslíte, milí čtenáři, splní se mu jeho sen?

## HISTORICKÁ VSUVKA: Veselský železniční uzel a jeho výtopny jsou v provozu již 130 let

V roce 1886 byla zahájena stavba veselské stanice, výtopny a kolejí. Tehdy byl přijat název stanice i poštovního úřadu „Veselí nad Moravou“ (do té doby pouze „Veselí“). Nádraží bylo vystavěno na Předměstí, poměrně daleko od tehdejšího centra města. Parní pracovní vlaky zde pravděpodobně začaly jezdit také v roce 1886, plný provoz na tomto novém úseku začal v červnu 1887. Silniční i železniční strategická poloha

města Veselí nad Moravou se projevila v období 1938–1939, kdy tudy začal proudit vnitrostátní tranzit na Bratislavu, později též v době okupace 1939–1945. Tehdy byly tyto tratě plně vytiženy vojenskými transporty nebo naopak využívány k útěkům za hranice protektorátu. Výtopna neboli lokomotivní depo se po 2. světové válce rozšířilo o další administrativní a sociální budovy. Nynější provozní jednotka Veselí nad

Moravou udržuje už jen malé motorové a přípojné vozy a motorové jednotky „Regionova“. Veselští strojvedoucí však stále více obsazují kmenová brněnská vozidla a podílejí se i na elektrické vozbě mezi Hodonínem, Břeclaví a Brnem. Dílny pro opravy vozidel zajišťují celkové opravy motorových a přípojných vozů, prohlídkových vozů pro trolejové vedení, provádí generální opravy motorů a nátěrové obnovy.