

# Historické parní lokomotivy Českých drah



- historický vývoj a konec parní trakce v Československu
- první historické lokomotivy ČSD
- vývoj po roce 1989
- vznik železničního muzea v Lužné
- vznik depa historických vozidel ( DHV)
- současná situace v oblasti historických vozidel a opravy lokomotiv

# Historický vývoj a konec parní trakce v Československu

Druhá polovina šedesátých let 20. století je začátkem snahy o záchranu parních lokomotiv v Československu. NTM v Praze ve spolupráci s FMD vytypovalo lokomotivy určené pro zachování. Za FMD spolupracuje s NTM ing. J.Bek a je vytvořen seznam lokomotiv, který se časem přesňuje a doplňuje.

- seznam parních lokomotiv určených pro NTM v Praze :

Vozidla v Praze na Letné :

Kladno 324.391

252.008 375.007

310.0118 U 47.001

322.302 M 124.001

Vozidla dislokovaná v depech

300.619 423.001 524.184

344.142 434.1100 534.001

354.1219 434.2296 556.0510

365.021 464.201

387.043 475.1142

411.019 477.060

414.404 498.106

# Pan Ing. Jindřich Bek na lokomotivě 434.289 v Roudnici



V roce 1968 vzniká spolek s názvem „ Skupina pro studium a dokumentaci dějin železnic při NTM Muzeu v Praze“ a kromě dokumentování historie železnic na území Československa je jejich hlavní činností také záchrana historických vozidel. Díky jejich úsilí se podařilo rozšířit sbírky historických vozidel NTM a podařilo se jim prosadit i díky spolupráci člena skupiny Ing. J. Sedláčka z Č. Velenic, zprovoznění parní lokomotivy řady 387.043 v dílnách České Velenice. Lokomotiva se tak stala první zprovozněnou historickou lokomotivou pro NTM Praha.

Rok 1970 – první provozní historická lokomotiva pro NTM



Skupina pro studium a dokumentaci dějin železnic při NTM v Praze u  
387.043, zprava Jiří Bouda, Dr. L. Losos, ing. V. Mareš, Ing. J.  
Sedláček a na konci ing. K. Zeithammer



## Pánové po 40 letech v roce 2010



498.015 na mezinárodním rychlíku u Prahy v roce 1969





477.055 na rychlíku u České Lípy 1974



475.109 na rychlíku ve Františkových lázních v roce 1974



# Sedmdesátá léta -první parní lokomotivy pro historické vlaky

Zprovoznění mikádo dalo impuls řadě příznivců železnice a hlavně v lokomotivních depech je snaha udělat něco pro historii. Zpočátku je tato snaha zaměřena na malé parní lokomotivy, jako např. v Č. Budějovicích, kde díky společnému úsilí několika pracovníků depa a podpoře prac. býv. Provozního oddílu Č. Budějovice se podařilo přitáhnout ze Slovenska dvě lokomotivy a sice 310.076 a 310.093. Lokomotiva 310.093 byla zprovozněna v roce 1974 a 310.076 se dostala na pomník před nádraží v Č. Budějovicích. Tyto malé lokomotivy se tak zachránily, protože se dostaly na pomníky a někde je dokonce z pomníku zase sundávají a je snaha je zprovoznit. To se podařilo v lokomotivním depu Ostrava v roce 1977, když byla zprovozněna lokomotiva řady 313.432.

V sedmdesátých letech vzniká v Č. Třebové Železniční skanzen, ale díky byrokracii a nepochopení některých vedoucích pracovníků dráhy je záhy tento skanzen zlikvidován. Přesto se podařilo některým pracovníkům z dráhy ( např. p. Neruda a ing. B. Pokorný) soustředit v Č. Třebové na tři desítky lokomotiv a vozů a z nich se podařilo větší část zachránit. Tyto vozidla se tak stala základem historických vozidel v České republice a na Slovensku.

V roce 1978 jsou opraveny další dvě lokomotivy určené pro NTM a sice 498.106 a 475.1142 a to i díky poruchovosti lokomotiv řady T478.3 v lokomotivním depu Brno-dolní, kde jsou pak tyto dva stroje nasazeny do pravidelného provozu se zbylými lokomotivami řady 475.1.

V roce 1977 je ještě zprovozněna pro NTM lokomotiva řady 422.025 a o rok později 354.1217.

Lokomotiva řady 310.093 zprovozněná v roce 1974 v Č. Budějovicích.



Lokomotiva řady 313.432 zprovozněná v roce 1977 v Ostravě



# Historická vozidla určená pro železniční skanzen v Č. Třebové



Lokomotiva řady 422.025 opravená v roce 1977 pro NTM Praha



Náš nejrychlejší albatros 498.106 opravený v roce 1978 v Č. Velenicích





Lokomotiva řady 475.1142 při zastávce v depu Praha Vršovice při cestě z dílen v Č. Velenicích v roce 1978



- Koncem sedmdesátých let je prakticky ukončena osobní doprava v parní trakci a zůstává v provozu ještě pár osobních lokomotiv, které jsou provozní, kromě řady nákladních lokomotiv řad 434.2, 534.03 a 556.0.
- Jedna z nich je lokomotiva řady 475.179 v Děčíně, která se v roce 1979 zúčastnila zajímavé akce v Rumburce, spolu s 524.1110, která tak ukončila dlouholetý provoz této řady u nás.( 26.5.1979). Lokomotiva řady 475.179 v tom roce se zúčastnila ještě několika akcí
- V Kolíně v té době dosluhuje ještě provozní lokomotiva řady 477.043, která díky nadšencům z Prahy byla natřena a byla tak středem pozornosti příznivců železnice. Jedním z nich byl p. Ivo Bartosch z teplárny Praha Malešice, který pojal myšlenku tuto lokomotivu zachránit. Pomohlo také to, že Papoušci byly jeho oblíbené stroje a vzhledem k tomu, že byl vedoucí vlečky v teplárně Praha-Malešice, tak se se mu podařilo tuto lokomotivu dostat na vlečku pod záminkou, že bude sloužit jako náhradní zdroj páry a případně i posunovat. Díky tomu se jí podařilo dostat do dílen a byla tak poslední opravenou parní lokomotivou v ŽOS Č. Velenice. Před ní dostal opravu ještě stroj 556.0506 a 475.179

Lokomotiva řady 475.179 při křižování v žst.Jedlová v roce 1979





Pan Ivo Bartosch s autorem na lokomotivě 556.0238 v roce 1979



Lokomotiva 477.043 po převozu do Teplárny Malešice v roce 1979



477.043 v Č. Velenicích 19.1.1980



# 1980 – konec parní trakce





- V roce 1980 končí oficiálně parní trakce v Československu, a při té příležitosti se koná koncem srpna 1980 oficiální akce FMD v Liberci, spojená s jízdami lokomotiv. Rok na to se koná v květnu 1981 v Děčíně mohutná akce spojená s výstavou lokomotiv ČSD, NTM a DR. Neoficiální konec parní trakce je však až rok 1981.
- Papoušek 477.043 se mezitím zúčastnil řady akcí, v roce 1980 i ukončení parní trakce na Slovensku v Leopoldově.
- Po ukončení parní trakce se i díky nutnosti používání parních lokomotiv jako vytápěcích kotlů, především v depech, podařilo udržet v dílnách v Českých Velenicích potřebný počet pracovníků, aby mohly být prováděny dále, kromě oprav kotlů lokomotiv také i větší opravy parních lokomotiv. To se podařilo hlavně díky ing. J. Sedláčkovi, pozdějšímu řediteli ŽOS Č.Velenice, který ještě s některými spolupracovníky zachránil řadu potřebných strojů, dalšího vybavení a dílů potřebných pro opravy parních lokomotiv

77.043 na cestě do Leopoldova při průjezdu Brnem ( 1980)



477.043 s mot. vozem M 298.005 v Plzni 1980



477.043 na točne v depu Praha-Bubny



Jedny z posledních štokrů v provozu 556.0271 a 556.0304



Pohled na kolovku a lokomotivku v Č. Velenicích, v popředí kovárna.



## Pohled do lokomotivky v ŽOS Č. Velenice



Ing. Jiří Sedláček ( 17.9.1935 – 5.9. 2014)





# První historické lokomotivy ČSD

- V roce 1980 zůstává v depech řada provozních lokomotiv řady 556.0, které se však záhy stávají vytápěcími kotli a tím končí jako lokomotivy a k tomu zůstává provozní lokomotiva řady 475.179 v Děčíně, která se využívá pro předtápění souprav a přetahy a v depu Praha Vršovice lokomotiva řady 434.2186, která se využívá pro filmování.
- V depu Ostrava se podaří nadšencům zprovoznit lokomotivu řady 423.041 a záhy přibude další stroj této řady a sice lokomotiva řady 423.009 z Jestřebí pro VÚŽ, díky ing. J. Chaloupkovi z VÚŽ a 423.094 pro KHKD, díky spolupráci p. Kmoníčka, Hanačíka a Křenka.
- V roce 1981 je uspořádána akce depem Praha-Libeň k výročí tratě Pečky-Bošice-Bečváry a právě zde padne návrh si pořídit vlastní parní lokomotivu a tou se stane Albatros 498.022. Tato lokomotiva je ještě v tom roce přitažena z Č. Třebové.

# První historické lokomotivy ČSD



475.179 v Č. Velenicích po opravě v roce 1979



# Ostravská 423.041



# Lokomotiva patřící VÚŽ 423.009



Albatros 498.022 ještě v provozu v Děčíně 25.9.1972



# 498.022 v Č. Třebové



# Vznik historické lokomotivy

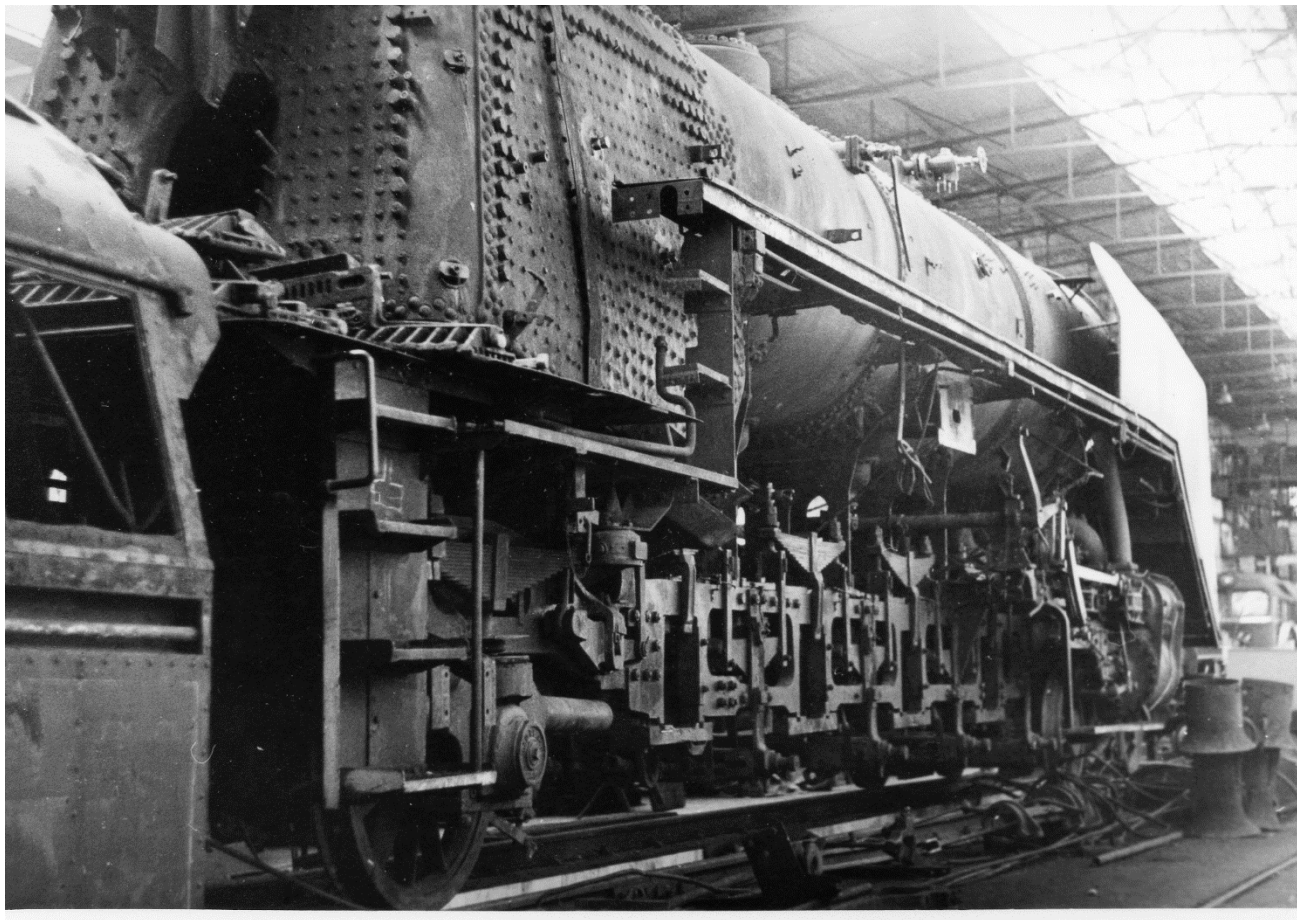
- V roce 1982 je rozhodnuto začít s opravou a proto je lokomotiva vyvázána, kromě kotle, který zůstává v rámu, je vše zdemontováno. A začíná náročná oprava, která se protáhne až do roku 1986. Opravu kotle provedli pracovníci ŽOS Č. Lípa a pojezd byl opraven ve spolupráci s ŽOS Č. Velenice. Většinu prací provedli pracovníci LD Praha-Libeň pod vedením autora. Oprava by nebyla možná bez pomoci přátel a podpory vedení depa a některých vedoucích pracovníků dráhy.
- Největším problémem před zprovozněním je, že lokomotiva byla zrušena. To se však podařilo překonat díky pomoci Ing. J. Kloutvora, tehdy náměstka pro provoz služby 12 na býv. Severozápadní dráze, který vymyslel pojem **historická lokomotiva**. Tak vlastně oficiálně kromě 475.179 a 434.2186 se stává dalším HV lokomotiva 498.022.
- ( pozn. na Severozápadní dráze )



498.022 v depu Praha-Libeň 3.10.1981



498.022 po demontáži na hale správkárny v Libni



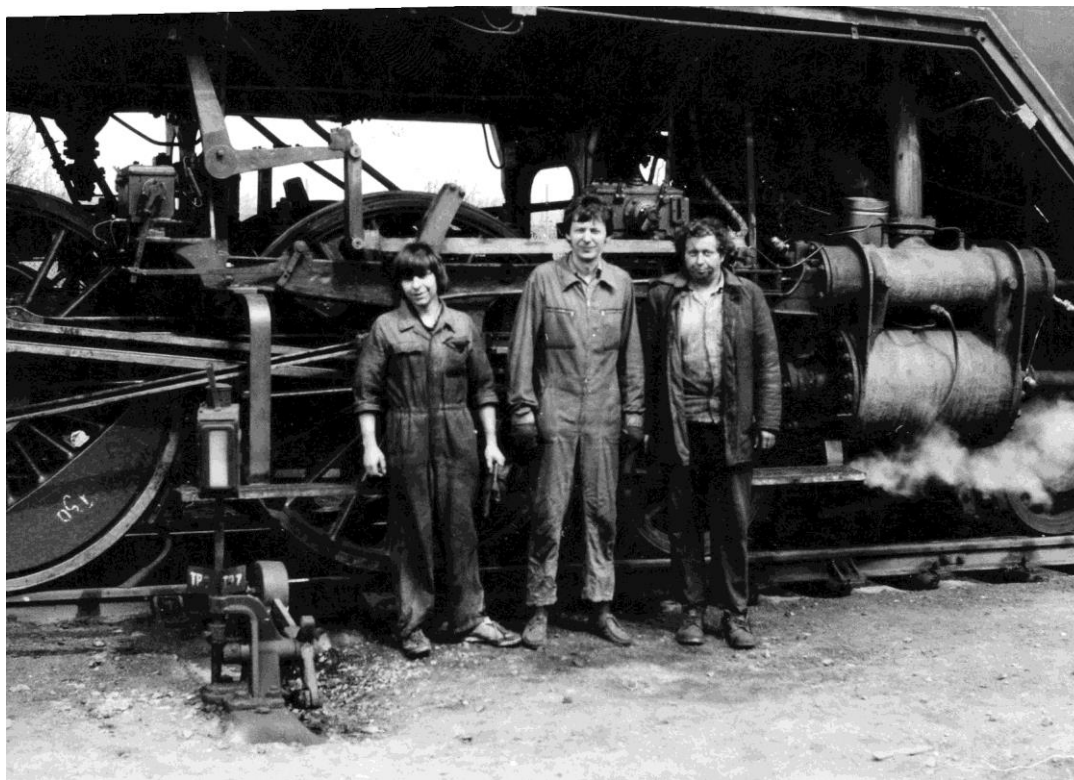
- Lokomotiva 498.022 je po opravě přetažena do teplárny Malešice, kde je v dubnu v roce 1985 zatopena a vyzkoušena. Kromě autora se podíleli Pavel Daniš a Ota Kaluš. V létě je pak v depu v Libni opatřena nátěrem a převezena do Č. Velenic k vážení, kde však bylo nutno po dohodě s Ing. J. Hálou přendat zadní vahadlo na 18 t a proto musela po seřízení jet lokomotiva znovu vážit. Mezitím byla také seřízena šoupátka a nastavena dyšna Kylchap.
- Pak přišel červen roku 1986 a lokomotiva byla přetažena na zkušební okruh VÚŽ v Cerhencích, kde byla 31.5. provedena zátěžová zkouška s dynamometrickým vozem a 1.6. pak proběhla pod vedením Ing. J. Hály úspěšně TBZ, kdy lokomotiva dosáhla rychlosti 135 km /h.
- První akce se lokomotiva zúčastnila na Slovensku v roce 1987 při oslavách tratě Margecany-Červená Skala.

498.022 po zatopení, první pohyb, teplárna Malešice

25 4 1985



Lidé od stroje, zleva P.Daniš, autor a O. Kaluš, Malešice 25.4. 1985



498.022 v Č. Velenicích, listopad 1985



498.022 na okruhu v Cerhenicích při zátěžové zkoušce s dynamometrickým vozem 31.5.1986



498.022 v plné rychlosti při TBZ na okruhu 1.6.1986





Povedlo se, zleva O. Kaluš, autor, P. Daniš a v popředí J. Štibinger



Kolektiv 498.022 s ing. J. Hálou v Žilině



498.022 při výročí trati Margecany-Č.Skala, Stratená 26.7.1986





- V roce 1987 je uspořádána výstava lokomotiv k výročí ČKD Praha v bývalém depu Praha-Bubny, kde je představena další nová provozní lokomotiva řady 534.0432 z Klatov ( velká zásluha patří strojvedoucímu p. J. Mirvaldovi ) a ve vystavovatelném stavu se představila perla KHKD lokomotiva 354.7152.
- Ke 150. výročí železnic v Brně v roce 1989 je zprovozněna lokomotiva 475.101, díky pracovníkům depa Brno-Dolní a tech. pomoci Doc. Klapky a záhy na to je prohlášena Národní kulturní památkou.
- V roce 1989 je rovněž zprovozněna lokomotiva řady 310.006 v Hradci Králové, díky spolupráci Ing. J. Mužíka a Ing. M. Puše ve spolupráci s pracovníky depa Hradec Králové.
- V roce 1989 se zúčastní Albatros 498.022 spolu se 475.179 ke 150. výročí železnic v Holandsku v Utrechtu.

534.0432 při cestě do Brna v roce 1989



477.043 a 354.7152 na výstavě v Bubnech v roce 1987



# 475.101 v depu Praha-Libeň





498.022 v Utrechtu v roce 1989



# Vývoj po roce 1989

- Po roce 1989 dochází k otevření hranic a navázání kontaktů s našimi sousedy, zvláště Rakouskem i díky dobrým vztahům s depem Brno-Dolní. Vedením Nostalgie je pověřen ing. J. Kozinka a spolu s Ing. K. Adamyovou se rozjíždí řada akcí i pro zahraniční klientelu, která chce naše parní lokomotivy.
- Na začátku devadesátých let se podařilo v depu Praha Vršovice pod vedením Ing. Gebauera a Ing. J. Bittnera opravit a zprovoznit parní lokomotivu řady 556.0298.
- V Lužné je dokončena oprava lokomotivy 534.0323 pod vedením strojvedoucího M. Šorela
- V roce 1991 je v České Lípě zase dokončena oprava a zprovozněna tak lokomotiva řady 524.1110, která stála dlouho v Rumburce a díky pomoci p. I. Bartosche byla zachráněna a převezena do dílen v Č. Lípě, kde byla provedena oprava kotle a po té byla přetažena do provozních dílen v Č. Lípě, kde byla oprava dokončena.
- V Hradci Králové se podařilo opravit a zprovoznit v roce 1992 také lokomotivu řady 464.008, opět díky Ing. J. Mužíkovi a Ing. M. Pušovi a ostatním přátelům z depa H. Králové.

# Vývoj po roce 1989





# 534.0323 v Lužné



## 464.008 v Pardubicích



# 1990

- Je reorganizace dep a vzniká depo Praha Sever, pod které spadá i depo Kladno a Lužná. Snahou je rozšířit park historických lokomotiv, z Č. Lípy je přitažena lokomotiva 556.0271 a roku 1991 je přitažena z Tlučné, po náročné akci nakolejení, lokomotiva 498.112, která sloužila na dole v Tlučné u Plzně jako vytápěcí kotel. Nakonec jsou tyto lokomotivy převezeny do Lužné k deponování.
- Lokomotiva 556.0271 je po letech zkompletována a opravena do vystavovatelného stavu, který odpovídá stavu, jak vyjela z výroby ve Škodových závodech. Oprava se povedla díky M. Šorelovi z Lužné.

# Lokomotiva 556.0271 v Lužné





# Nakolejování lokomotivy 498.112 v Tlučné, 12.2.1991



# Vznik železničního muzea v Lužné u Rakovníka

- V roce 1995 v rámci reorganizace přechází Lužná u Rakovníka pod DKV Louny, s tím, že v Lužné končí v roce 1996 správárna a provoz.
- S kolegou M. Šorelem zakládáme spolek společnost Buštěhradské dráhy - Výtopna Lužná-Lišany, s cílem založit v Lužné železniční muzeum. Pronajímáme si depo v Lužné od DKV Louny a začínáme tam hospodařit. (Hlavním cílem je nejdříve depo oplotit a zároveň děláme úklid prostor a jejich úpravy pro veřejnost). V květnu 1997 se koná první zahájení a zároveň otevíráme železniční muzeum. Činnost spolku SBD trvá do roku 1999, kdy od 1.7.1999 přebírá oficiálně znovu depo DKV Louny a přebírá i železniční muzeum.
- V letech 2001 až 2009 vede železniční muzeum Ing. František Kaplan.
- Od roku 1997 zde běží nepřetržitě železniční muzeum a neustále se zlepšují prostory muzea, vylepšují se expozice atd. Železniční muzeum v Lužné je koncipováno jako provozní železniční muzeum, kde se návštěvníci mohou seznámit hlavně s provozem parních lokomotiv a i s provozním zázemím, které k tomu patří.
- Součástí muzea je i správkárenská hala, která je v současnosti jediným pracovištěm, kde se opravují parní lokomotivy.

# Vznik železničního muzea v Lužné u Rakovníka



310.096 a 534.0484 v Lužné, zač. 60 let



423.057 a 534.072 v Lužné 1972



# Depo Lužná 22.5.1978



Autor, Ing. Jaroslav Kocourek a Ing. Zdeněk Suchan,  
Lužná, květen 1999



# Ing. Jaroslav Kocourek

- V roce 1999 je jmenován vrchním ředitelem Divize obchodně provozní Českých drah Ing. Jaroslav Kocourek, významný železniční odborník a přítel parních lokomotiv. Jeho zásluhou je nejen opětovné převzetí železničního muzea v Lužné, ale zároveň, jeho zásluhou se podařilo opravit v ŽOS České Velenice lokomotivy řady 498.022, 477.043, 475.179 a 556.0506. Nostalgii má na starosti Ing. Josef Chaloupek a díky jejich spolupráci se podařilo opravit i řadu osobních vozů pro potřeby Nostalgie.
- Zároveň byly pro České dráhy zakoupeny lokomotivy 477.043 a 354.195. Stroj 477.043 byl opraven v ŽOS České Velenice, kde již delší dobu stál pro závadu na dvojkolích a lokomotiva řady 354.195 byla opravena tak, že kotel byl opraven v Č. Velenicích, vany, uhlák a bouda v depu v Lounech a zbytek a kompletace lokomotivy byla provedena v dílně v Lužné.



Ing. Jaroslav Kocourek 27.6.1950 - 9.7.2006



# Ing. Josef Chaloupek s Jardou Pecháčkem



498.022 po opravě v roce 2000 v Č.Velenicích, vedle P. Daniš, na stroji  
V.Dostál



Autor, Ing. J.Kocourek a Ing. M. Handrejch



# Depo Lužná, pohled z letadla



Ing. František Kaplan



# Lokomotiva 354.195 na hale po vyvázání dvojkolí



Vyvázaná lokomotiva 354.195 a pracovníci dílny, vpravo mistr M. Šorel





# Lokomotiva 354 105 na provoz



# Vznik depa historických vozidel DHV

- V roce 2008 vznikla potřeba oddělit historii od provozu, i vzhledem k tomu, že počet historických vozidel činil již přes 500 položek a potřeby historického provozu byly jiné, než stávající provoz.
- V srpnu 2008 nastupuji zpět k Českým drahám na Generální ředitelství, Odbor 12, s cílem připravit materiál pro vznik DHV.
- Od 1.1.2009 vzniká Depo historických vozidel ( DHV) se sídlem v Lužné u Rakovníka. Postupně přecházejí pod DHV všechna historická vozidla. Přes nelehké počátky se podařilo DHV spustit s tím, že samozřejmě ne všichni byli tomuto depu a historii nakloněni.
- Obrat nastává, když na místo Náměstka generálního ředitele pro provoz přichází Ing. Antonín Blažek. Díky jeho podpoře a i jeho přístupu a znalostem se daří v brzké době opravit řadu vozidel a zlepšit chod Nostalgie.
- Díky jeho podpoře se podařilo i ve spolupráci s oddělením Nostalgie, kde působil ing. P. Sobek a R. Panchartek připravit řadu významných akcí i s mezinárodní účastí.

# Vznik depa historických vozidel

- zajištění provozu a údržby historických vozidel HV
- inventarizace všech vozidel a náhr.dílů
- vytvoření koncepce a stanovení priorit
- deponování a zabezpečení HV

## Členové Nadace okřídlené kolo



# Lokomotiva 314.303 s partou, která jí opravila ve V. Meziříčí



464.202 na zvedácích v Lužné po zavázání dvojkolí



# Motorový vůz M 260.001 po opravě v DPOV Nymburk



## Setkání nákladních lokomotiv





# Význam dílny v Lužné a její činnost

- Činnost dílny v Lužné je zaměřena, hlavně na opravy parních lokomotiv v rozsahu vyvazovací opravy a renovace historických lokomotiv.
- Oprava a renovace do vystavovatelného exponátu parní lokomotivy řady 556.0271.
- Z činnosti jako příklad je oprava pomníkové lokomotivy 310.076 z Č. Budějovic ve výstavní exponát muzea v Lužné.
- Vyvazovací opravy celé řady parních lokomotiv, včetně znovuzprovoznění parní lokomotivy řady 464.202 z majetku NTM.
- Jednou z posledních oprav byla oprava parní lokomotivy řady 433.001 pro Brno.
- Kromě těchto činností však musí tato dílna provádět také opravy a údržbu historických vozů a areálu muzea.

Lokomotiva 310.076 ještě na pomníku v Č. Budějovicích



# Lokomotiva 310.076 již po opravě v Lužné



Lokomotiva 556.0271, již jako vystavovatelný exponát



# Lokomotiva 414.096 po zavázání dvojkolí



## Závaz lokomotivy řady 433.001





433001

CZ-ČD 99 64 4330 001-7

W. No. 701  
D. No. 201  
H. No. 101  
L. No. 201

SKL

# Rok 2014

- V roce 2014 se situace v bývalé ŽOS Č.Velenice – Legios zhoršila, že bylo nutné urychleně odvézt rozebranou lokomotivu 414.096 s tendrem a k tomu salonní vůz Aza 085.
- S ŽOS České Velenice se podařilo zachránit ještě pár dílů a f. SEA Kolín se podařilo zakoupit některé zařízení a přípravky z kotlární.
- Tak bohužel smutně končí vyhlášené dílny, které opravily řadu historických lokomotiv, ale i vozů. ( 1869 – 2014)
- 14 dní po zavření ŽOS Č. Velenice umírá náhle i ing. J. Sedláček
- a sice 5.9.2014 v nemocnici v Č. Budějovicích.



Autor s Ing. J. Sedláčkem v Aza 085, duben 2014



## Převoz lokomotivy 414.096 a Aza 085 do Lužné



**JAN TICHÝ**  
ŘÍDÍČÍ UČITEL A ZASLUŽILÝ VEŘEJNÝ PRACOVNÍK  
1879 - 1945

**JAROSLAV SEDLÁČEK**  
ODBOBNÝ UČITEL V.V.  
1906 - 1968

A JEHO CHOTĚ **MARIE** ROZENÁ **TICHÁ**  
1908 - 1987

**Ing. JIŘÍ SEDLÁČEK**  
ŘEDITEL ŽELEZNIČNÍCH OPRAVEN A STROJIREN  
V ČESKÝCH VELENICÍCH  
1935 - 2014



# Odhalení pomníku Ing. J. Kocourkovi v Lužné Květen 2016



# Lokomotiva 365.024 v Jaroměři



Kolektiv od 387.043, zleva R. Fyman, J.Seifert, J.Pecháček, P.Jelínek a L.Pecháček v roce 2010



# Karel Boček a Zdeněk Lipinský



# Současná situace v oblasti historických vozidel a jejich opravy

- V současnosti řeší České dráhy zeštíhlení parku historických vozidel. Jedno z řešení je prodej vozidel, které jsou v akvizičním zájmu NTM a další nabídnout za solidní cenu ostatním muzeím a spolkům, jako např. KHKD, Jaroměř apod. Oproti ČD, a.s. si tyto spolky mohou sáhnout na různé granty z krajů apod., což České dráhy nemohou.
- Dalším řešením je najít způsob financování od státu a krajů, protože se jedná o kulturní památky a ty by si samozřejmě zasloužily větší péči a hlavně i odpovídající deponování v krytých a zabezpečených stáních.
- Rovněž se nabízí větší spolupráce Českých drah, jako národního dopravce a zároveň největšího provozovatele historických vozidel se SŽDC, který má také více možností a lepší financování.
- České dráhy musí řešit také výchovu nových pracovníků v této oblasti a hlavně podchytit ty, kteří o to mají zájem a vážít si jich a ne je odrazovat a znechucovat jim to.



# Opravy parních lokomotiv

- V současnosti se stávají hlavním problémem opravy a hlavně ty většího rozsahu. Zánikem dílen v Českých Velenicích jsme přišli o možnost větších oprav a hlavně dalších kapacit. Dílna v Lužné tím nestíhá a i když třeba kotel opraví firma SEA v Kolíně, zůstává největší problém opravy pojezdu a některých dalších částí. Firma SEA je schopná některé opravy zajistit ve spolupráci se strojírnami v Žamberku, ale i ty mají své kapacitní omezení a navíc jsou zaměřené hlavně na úzkorozchodné lokomotivy. V České republice již nepřetočíme dvojkolí o větším průměru jak 1600 mm.
- Proto nakonec musela odejít lokomotiva řady 365.024 do opravy do dílen v Meiningenu, kde si s pojezdem poradí, ale nemají samozřejmě již některé části armatur, protože ty jsou specifické a v Německu je úplně jiný druh armatur a přirozeně i jiné napájecí systémy.
- Vážně i běžná údržba v depech, jednak z důvodu neznalosti, ale i nedostatku času a dalším problémem je nedostatek náhradních dílů, které docházejí, protože to co se kdysi podařilo zachránit nadšencům, tak je mizivé množství a pro běžný provoz nedostatečné. A parní lokomotivy potřebují čas od času bohužel rozebrat a vyměnit opotřebené díly.

# Lokomotiva 556.0298 na dílně v Lužné



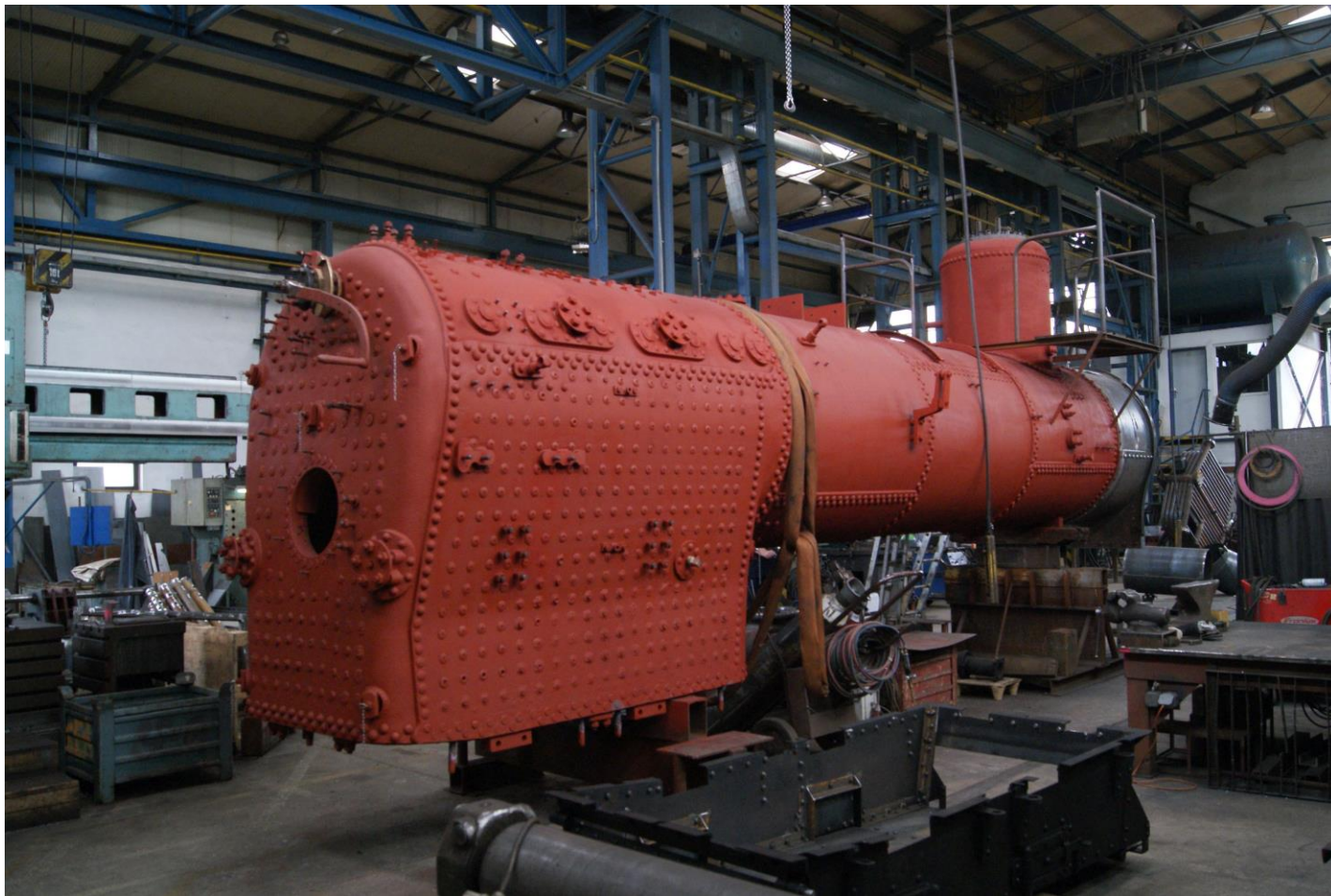
# Lokomotiva 365.024 již v Lužné, květen 2018



## Nově postavený tendr 818.024 v dílnách v Nymburce



# Opravený kotel ze 414.096 v dílnách f. SEA v Kolíně



## Zavázaný kotel do rámu 414.096 v Lužné



# Lokomotiva 414.096 na dílně v Lužné srpen, 2018



# Soustruh na dvojkolí v ŽOS Č. Velenice





# 486.007 - 2018

