

● Byli jsme při tom, když se rozhodovalo o budoucnosti regionální železniční dopravy ve Zlínském kraji ... str. 1, 2 a 3 ● Alternativní dopravci se chystají převzít strojvedoucí z Českých drah. Národní dopravce jim to může zkomplikovat, tedy bude-li o to stát ... str. 1 a 2 ● 0 ejpovických tunelech tak trochu jinak ... str. 1 a 3 ● Rekonstrukce železničních přejezdů – hodně slov a málo činů ... str. 2 ● Háděčko neboli Hladový Důchodce ... str. 2 ● Trička prostě k nenošení ... str. 2 ● Reflektory na hnacích vozidlech jako zajímavé téma do diskuze podruhé ... str. 3 ● Děkujeme za „mustr“, budeme požadovat stejný komfort ... str. 4 ● 60 let elektrického provozu do Ústí nad Labem ... str. 4 ● Suchdolská výtopna ... str. 4 ●

číslo 2

31. ledna 2019  
ročník 72



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Ve Zlínském kraji zvítězil dnes módní experiment. Před zárukami a jistotou dostaly přednost pouhé sliby!

Sedmý leden měl být dnem D pro přijetí rozhodnutí zastupitelů Zlínského kraje (ZK), kam se bude ubírat budoucnost zdejší regionální železniční dopravy po roce 2019. Rozhodnuto na tomto veřejném jednání bylo. Zejména mnoho přítomných hostů, mezi nimiž nechyběli mnozí kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Veselí nad Moravou anebo za vedení naší profesní odborové centrály prezident FSČR Jaroslav Vondrovic a viceprezident Jaroslav Vincour, ale odcházelo zklamáno. Ne tak ani z vynesenoho vědění, neboť leccos naznačovaly už předchozí úniky informací do médií nebo vystoupení člena představenstva ČD Michala Štěpána při jeho listopadové návštěvě veselských železničářů – zaměstnanců národního dopravce. Silně rozčarování vyvolal zejména způsob, jak se o připravované změně diskutovalo a nijak se netajili s tím, že oni sami do budoucna s cestováním po železnici ani příliš nepočítají!

Režii jednání, které bylo zahájeno krátce po třetí hodině odpolední, převzal hejtman Zlínského kraje Jiří Čunek, jemuž logicky sekundoval zejména jeho náměstek pro dopravu Pavel Botek. Od samého počátku bylo zřejmé, k čemu je potřeba v závěru dospět. Jako důvod projektovaných změn byla uváděna nutnost zvýšit kulturu cestování (mj. nasazením „závních“ vlakových jednotek) a realizovat záměr celkové navýšení objemu železniční dopravy, tedy i počet cestujících, kteří ji využívají. Zvláště v tomto směru ZK dosud zůstává „na chvostu“ v porovnání s jinými kraji v ČR.

Koncept deklaroval, že smlouvy se uzavřou přímým zadáním, tržby budou příjmem kraje a dopravci přistoupí k tarifu IDS Zlínského kraje. Standardy kvality vozidel a rozsah staničního servisu určí objednatel, přičemž po dvou letech

a vyhodnocení získaných zkušeností bude možná změna dopravního výkonu v rozsahu plus minus 10 procent pro každý provozní soubor. A v neposlední řadě bylo zdůrazněno, že bez zavedení nového dopravního konceptu v regionální železniční dopravě nebude možné na území tohoto kraje uvést do chodu plnohodnotný integrovaný dopravní systém (IDS ZK).

Jak jsme již zmínili, z projevů mnoha přítomných krajských zastupitelů bylo možno „pod čarou“ vyčíst, že toho prozatím mnoho vlakem nenajezdili, jini jen opakovaně zdůrazňovali důležitost wi-fi anebo elektrických zásuvek v provozovaných vlakových soupravách a v neposlední řadě zaznívaly pochybnosti, zda vůbec je zapotřebí do železnice tolik investovat, když více finančních prostředků musí být směřováno (vedle zdravotnictví, a školství) přece také do silniční dopravy!

Proti gustu žádný dišputát! Ovšem zvláště s ohledem na tyto (vzhledem k projednávanému tématu) místy poněkud diskutabilní licitace bylo zvláštní a zarážející, že vedle nich nezaznělo alespoň něco také k řešení technického anebo hygienického zázemí pro vozidla nového dopravce, natož aby se pohovořilo o provozních technických či personálních zálohách. Nikoho nezajímalo, jak bude řešena situace, kdy alternativní dopravce ucházející se o výkony v ZK například po mimořádné události přijde o nějaké své provozované

vozidlo. Kde ale nebyly otázky, nemohly zazní ani odpovědi. Ti, kteří by se zeptat chtěli, a právě přítomní železničáři mezi ně patřili, k tomu nedostali příležitost. Na této finální a nejvyšší úrovni (na rozdíl od předchozích jednání výboru pro dopravu) mohli diskutovat už toliko zastupitelé Zlínského kraje.



Zklamání! Takto lze charakterizovat počty, s nimiž odcházeli železničáři z jednání zastupitelů Zlínského kraje. Na snímku Libora Poláčka po jeho ukončení ještě diskutují s poslankyní Parlamentu ČR Alenou Gajdůškovou. V popředí je mj. vidět předsedu veselské základní organizace Libora Černého (první zleva), místopředsedu této ZO Martina Urbánka, prezidenta Federace strojvůdců Jaroslava Vondrovice, viceprezidenta FSČR Jaroslava Vincoura a v neposlední řadě i kolegu Josefa Práta

## Máme možnost za „své vlaky“ i sami za sebe bojovat. Účinně a bez rizika! Využijeme toho?

Tak se nám rozjždí privatizace osobní železniční dopravy. Ostatní dopravci dosud konkurovali našim vlakům hlavně svými vlaky provozovanými souběžně s našimi vlakovými spoji. Výjimka, jako JHMD, nebylo mnoho.

Prvním významnějším souborem tratí, kde dopravu převzal od ČD jiný dopravce, byly tratě

šumavských lokálků v Jihočeském kraji. Za necelý rok takových tratí ale významně přibude. V dálkové (rychlíkové) i v krajské regionální dopravě. Jsem přesvědčen, že konkurenční prostředí, tedy dopravci našim Českým drahám konkurující, se zasloužili o velké zlepšení služeb právě u národního dopravce ČD. Pokud dnes na určité trati jezdí

pouze „modrý“ dopravce a cestující nemají k cestování po kolejích jinou volbu, bude po změně dopravce modrý nahrazen žlutým nebo zeleným, ale žádný boj o zákazníka – cestujícího nenastane. Jedině, že by zákazníkem nebyli sami cestující, nýbrž ministerstvo dopravy nebo krajské úřady. Cestující zase nebudou mít než jednu možnost.

## Do nejdelšího českého tunelu neproklouzne ani liška

Dne 15. listopadu 2018 v odpoledních hodinách byl Drážním úřadem dán souhlas k zavedení zkušebního provozu již dokončeným prvním (jižním) tubusem ejpovických tunelů u Plzně. Jednalo se o nejdelší železniční tunel v ČR v délce 4150 m, který je součástí nové moderní stavby skládající se ze dvou jednokolejných tubusů. Původně zde měly být dva dvoukolejné tunely se šterkovým ložem o délce 2300 m a 1300 m ražené „Novou rakouskou tunelovací metodou“, mezi kterými měla být cca 400 m dlouhá zastávka Plzeň-Újezd. Od zastávky se však upustilo, neboť Plzeň jí prý nechťela. Proto po změně projektu došlo k ražbě dvou samostatných tunelů metodou Tunnel Boring Machines, která je založena na rozpojování hornin pomocí řezných nástrojů upevněných na rotující řezné hlavě. Oba tunely jsou projektovány na rychlost 160 km/h, ale v letošním

roce dle slov generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody mají v tunelu proběhnout rychlostní zkoušky na 200 km/h. Propojení samostatných tubusů mezi sebou mělo být původně čtrnácti samostatnými propojovacími bezpečnostními chodbami, ale po změně projektu jich bylo zhotoveno pouze 8. K ražbě tunelů byl použit razič štít s hydraulickým pohonem S-799 pokřtěný Viktorie o průměru řezné hlavy 9840 mm, délce 115 metrů a vlastní hmotnosti 1860 tun od německé firmy Herrenknecht ze Schwanau.

Během výstavby tunelů se stavbaři ze společnosti Metrostav a Subterra potýkali s problémy, které dobu stavby prodloužily. Nejprve to byly archeologické nálezy z mladší doby bronzové a starší doby železné. Dále se při ražbě prvního (jižního) tubusu objevila značná pestrost a různorodost hornin a také silný tlak spodní vody, které geologický průzkum před zahájením

ražby tunelu neodhalil. Byla zde velmi proměnlivá abrazivita, kvalita a pevnost břidlic, tvrdé spílity, což jsou výlevné horniny gabrového magmatu, prachovce, žilný křemen a jiné horniny. V první části ražby tunelu se objevily silné prameny spodní vody. Na stavbaře se najednou hrulo téměř 30 litrů vody za vteřinu! Musel se udělat geologický doprůzkum a zavést geotechnický monitoring a měření, neboť docházelo také k deformaci povrchu nad osou tělesa tunelu díky nestabilitě a nízkému nadloží. Geotechnický monitoring tak dopomohl stavbařům k předjetí nežádoucích jevů hlavně v oblasti vjezdového portálu od Ejpovic.

Ostění tunelů je zhotoveno ze 400 mm silných prefabrikovaných drátkobetonových segmentů skládajících se ze sedmi základních a jednoho závazčích, které tvoří prstencovitého délce dvou metrů.

Nejdelší tunely leží na trati Praha–Plzeň a zkrátily tak cestování mezi hlavním městem a západočeskou metropolí o 6 kilometrů a cestujícím ušetří i díky vyšší rychlosti víc jak 10 minut času. Uložení kolejnic je pevné (ne ve šterkovém loži), což snižuje náklady na údržbu a prodlouží životnost provozu. Jižním tubusem vede I. traťová kolej a prvním vlakem, který po udělení souhlasu Drážním úřadem novým tunelem projel, byl vlak společnosti ČD Cargo 62600 relace Plzeň hlavní nádraží–Praha Libeň v čele s dvojicí lokomotiv ř. 363.5. Prvním vlakem, který novým tunelem přepravil cestující za účasti politiků, vedoucích zaměstnanců SŽDC, televize a dalších novinářů a otevřel tak slavnostně tunel o délce 4150 metrů pro veřejnost, byl zvláštní vlak společnosti KDS vypravený z Rokycan do Plzně. Nejprve se

## Poděkování za záchranu lidských životů

Dne 11. ledna 2019 v odpoledních hodinách náš kolega, strojvedoucí Marek Vojkůvka, vykonával službu na rýmařovské lokalce, po níž jel s vlakem 3523 z Rýmařova na Bruntál. Najednou spatřil osobu pohybující se v kolejišti. Na varovné houkání tato osoba vůbec nereagovala.

Zachoval duchapřítomnost, okamžitě zareagoval a použil rychlobrzdu. Díky tomu se mu podařilo zastavit cca dva metry před ženou držící dvě batolaty. Přivolaná hlídka Policie České republiky pak zachráněnou osobu odvezla.

Touto svojí rychlou reakcí, umožněnou i díky pozornému sledování trati, Marek Vojkůvka zabránil obrovské lidské tragédii, za což mu patří velké uznání a poděkování nejen všech kolegů.

Jiří Hon, ZO FS Krnov

## Komise jednala o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

Ve dnech 21. a 22. listopadu 2018 se konalo v Rakvicích pravidelné jednání komise BOZP. Jednání zahájil vedoucí oddělení bezpečnosti

práce FSČR Josef Daněk, který na něm přivítal členy komise Bedřicha Dudzika, Petra Krafta, Tomáše Konečného, Vladimíra Jeřábka a Vladimíra Navrátila, ale i pozvané hosty Jana Průžku, vedoucího oddělení BOZP ČD Cargo, Martina Schoře z O10 GR ČD, Rostislava Vozdeckého a Miroslava Matuše z O18 SŽDC.

Program pokračoval prezentací Miroslava Matuše ze SŽDC o stavu bezpečnosti na železnici, ale i konkrétními mimořádnostmi v obvodu Územního pracoviště Brno, včetně seznámení a souvislostmi s platnou legislativou zákona č. 266/1994 Sb., o drahách v platném znění a Vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách, ochrany dráhy a hlášení vzniku požárů.

Martin Schoř z ČD prezentoval změny zákonů a obecné závazných předpisů, dále účastníky seznámil se simulátorem pro výcvik strojvedoucího a přednesl technické parametry podúrovňového soustruhu na pracovišti Praha-Jih. Jan Průžek z ČD Cargo komisi seznámil se stížnostmi na funkční trička pro strojvedoucí, konkrétně zmínil problém se škrábajícími lemy, který byl konzultován s výrobcem. Další informace se týkaly čelových svítilen a batohů pro strojvedoucí.

Josef Daněk členy komise seznámil se změnami ve Sbírce zákonů, včetně příslušných vyhlášek. Informoval také o problému, který byl řešen s dlouhodobě závadnou pitnou vodou v žst Rakšice, kde mají zaměstnanci odpočinek mezi směnami, přitom ale neměli přístup k pitné vodě. Záležitost byla řešena výdejem balené vody.

Vladimír Navrátil (ČD Cargo) informoval o nedostatku některých položek z OOPP v provozních jednotkách Ostrava a Brno, s termínem dodání až půl roku.

Bedřich Dudzik (ČD Cargo) podal informaci o problémech s vysíláčkami, kdy na jednom

Pokračování na str. 2

Pokračování na str. 3

Pokračování na str. 2





# Děkujeme za „mustr“, budeme požadovat stejný komfort

Komise BOZP Federace strojvůdců, vedená kolegou Josefem Daňkem, řešila za poslední roky nespočet stížností z našich jednotlivých základních organizací, týkajících se neuspokojivé úrovně vybavení místností, sloužících strojvedoucím k odpočinku mezi směnami v nácestných stanicích, resp. při dělených směnách. Ve většině případů došlo k nápravě neutěšeného stavu těchto místností v tzv. úsporném módu, zdůvodněného zaměstnavatelem omezenou mírou finančních prostředků. Výsledkem pak byla povětšinou „rekonstrukce“, spočívající ve vybavení odpočinkových místností stolem a židlemi, vyřazenými z modernizačních kanceláří THP pracovníků apod.

I když jsme někteří z nás někdy navštívili klimatizované prostory nástupních a odpočinkových místností vlakových čet, nutno přiznat, že jsme se se svým „údělem“ i přes různé námitky vlastně smířili. A to možná až do prvního listopadu 2018, kdy v č. 22 časopisu Železničář vyšel článek o nové odpočinkové místnosti vlakových čet v Praze (viz foto, které zde přetiskujeme).

I v této době jsou totiž někteří naši kolegové nuceni trávit čas odpočinku v takových prostorách, kde např. zaměstnavatel pokládá pastičky na myši a jiné nástrahy, aby odradil za dveřmi čekající spolunocležníky strojvedoucích, kterého po „kvalitním“ odpočinku čeká následující den 12hodinová směna.

V kontextu s těmito skutečnostmi vyznívá článek Vlakové čtyři mohou odpočívat ve zcela nových prostorech, zveřejněný v Železničáři, tak trochu jako zpráva z jiné galaxie, neboť letmý výčet vybavení odpočinkové místnosti mluví o kožených relaxačních a masážních křeslech, pohovkách a rozměrných vacích, na kterých se dá ležet či spát.

Nutno dodat, že takto vybavená místnost by měla být v dnešní době vlastně standardem pro všechny provozní zaměstnance ČD a musíme jen pográtulovat vlakovým četám a jejich odborovým zástupcům k úspěšné realizaci jejich záměru.

A protože mě jako člena výboru základní organizace FS v depu na hlavním tahu, jež se zaměstnavateli za nečinného přihlížení krajského hejtmána podařilo zlikvidovat, zajímá, jak budou vypadat budoucí prostory, sloužící nejen jako nástupní místo, ale i k odpočinku při dělených směnách strojvedoucích, děkují tímto OSŽ za „mustr“, který nám poskytlo.

Při jednání s vedením OCP budeme požadovat stejný komfort i pro naše kolegy. Když ne proto, že jsme zaměstnanci stejné firmy, tak určitě z toho důvodu, že když máme přece stejné žaludky, jak zaznívá ze všech stran na adresu Federace strojvůdců ČR, tak máme stejný i ostatní části těla ...

Jan Tomásek, předseda ZO FS Pardubice



Foto – reprodukce z článku otištěného v časopise Železničář

## Společenská rubrika

Mezi jubilanty je v tomto měsíci hned trojice našich děčínských kolegů. Již desátého ledna oslavil krásné devadesáté narozeniny pan **Jaroslav Zušťák**, kolega **Bohumil Strejček** se dožil 21. 1. pětapadesátilet a **Zdeněk Vrátný** slaví v poslední lednový den rovnou sedmdesátku. Výbor a členové základní organizace Děčín jim srdečně blahopřeje a ještě do mnoha dalších let přejí jen to nejlepší, spokojenost a hlavně zdraví.

\*\*\*

Kolega **Josef Fořt** oslavil dne 13. listopadu 2018 své 50. narozeniny. Celá základní organizace Blatná mu blahopřeje a do té druhé padesátky přje všechno nejlepší, pohodu, spokojenost v práci i osobním životě a k tomu pevné zdraví.

\*\*\*

V poslední den loňského roku oslavil svou první padesátku náš kolega, pan **Petr Prašilík**. Do dalších let hodně zdraví, spokojenosti a mnoho vybraných míčků přejí členové a výbor ZO Federace strojvůdců Krnov a Opava.

\*\*\*

Prvního prosince 2018 odešel do předčasného důchodu náš kolega **František Hrdina**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Blatná mu děkují za několikaletou práci pro tuto naši ZO, kde působil na pozici místopředsedy, a přejeme ještě mnoho šťastných let na zaslouženém odpočinku na milované zahrádce. Buď zdrav, náš Mičurine!

\*\*\*

Dne 27. ledna oslavil své šedesáté narozeniny náš kolega, pan **Josef Uvíra**. Do dalších let hodně zdraví a spokojenosti mu přejí členové a výbor ZO Federace strojvůdců Krnov a Opava.

\*\*\*

Svá významná životní jubilea – 50. narozeniny – oslavili v uplynulých dnech naši kolegové ze základní organizace Ostrava-Cargo – 26. ledna **Rudolf Richter** a 28. ledna **Miloš Harazin**. Výbor a ostatní kolegové ze ZO jim srdečně blahopřeje a do druhé padesátky přejí jen to nejlepší, hodně zdraví a pohodu v práci i osobním životě.

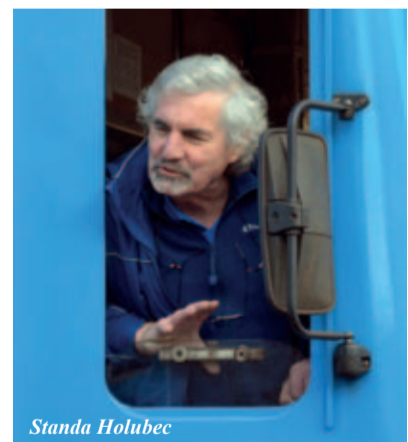
## Zájmy strojvůdce i na webu

Zájmy strojvůdce je možno si přečíst i na webových stránkách [www.fscz.cz](http://www.fscz.cz), které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezidiem Federace strojvůdců České republiky!

## Poděkování za celoživotní práci



Jiří Táslar



Standa Holubec

Posledního listopadu 2018 ukončili svůj celoživotní pracovní poměr strojvůdci **Jiří Táslar** a **Stanislav Holubec**, členové základní organizace Federace strojvůdců Trutnov.

Po vyučení mechaniky motorových lokomotiv v roce 1973 na OUŽ Nymburk přecházejí do SPŠŽ Česká Třebová, kde úspěšně maturovali v roce 1975 v oboru Elektrická trakce jako spolužáci ve třídě 4 cTV. Po základní vojenské službě se vracejí do provozu trutnovského depa.

Milan Klewar

# 60 let elektrického provozu do Ústí nad Labem

V poslední prosincový den proběhla na nádraží v Ústí nad Labem-Sřetkov malá oslava výročí příjezdu prvního vlaku taženého elektrickou lokomotivou do Ústí nad Labem. Akce byla doplněna o vzpomínkovou jízdu, napodobující událost před šedesáti lety. Tehdy, přesně 29. prosince 1958 v 10,55 hodin,

zastavil na Sřetkově protokolární vlak s ministrem dopravy JUDr. Vlasákem. Vlak vezla elektrická lokomotiva řady E 499.087 ze strojvedoucím Rycheckým z Nymburka.

Silvestrovská akce by se nemohla uskutečnit bez velmi dobré spolupráce různých železničních firem. Historickou elektrickou lokomotivu

E 499.0042 v retronátěru i se strojvedoucím zapůjčila firma IDS Cargo, osobní vůz zapůjčilo ústecké ČD Cargo. Svůj podíl mají samozřejmě i pracovníci Správy železniční dopravní cesty. Velice dobrá byla také spolupráce s členy Zubnické museální železnice (ZMŽ), kteří při příležitosti této akce otevřeli dveře zájemcům o návštěvu mimořádně zajímavé a historicky cenné parní vodárny. Ta sice samozřejmě s elektrickým provozem nemá přímo nic společného, ale právě k prvnímu lednu 2019 se tu datuje výročí 145 let zahájení provozu na trati z Lysé nad Labem do Sřetkova s odbočkou do Ústí nad Labem, a tedy i 145 let vodárny.

Symbolického přestřžení pásky se zúčastnil mimo jiné i bývalý náčelník ústeckého depa ing. Emil Král, který vlastně symbolicky v tento den oslavil své 91. narozeniny. Oslava železničního jubilea byla zakončena návštěvou vodárny, kde bylo pro hosty připraveno malé občerstvení s přípitkem. Poděkování patří všem členům vědeckotechnického klubu Dějin dopravy – Čtvrťákům, kteří pěknou akci zorganizovali. Děkujeme ale i členům ZMŽ a několika kolegům strojvedoucím z ústecké organizace Federace strojvůdců ČR.

Josef Oliva



Pamětní list vydaný ústeckými Čtvrťáři. Na snímku Daniela Reitmana je krásně zrekonstruovaná historická Bobina 499.0042, kterou na nostalgickou akci konanou v poslední den loňského roku zapůjčila firma IDS Cargo

Tato již třetí část volného cyklu „Povídání o lokálkách na Ostravsku pod Oderskými vrchy“ navazuje na letošní první vydání Zájmu strojvůdce.

V letech 1870 až 1873 byla prováděna výstavba druhé koleje v úseku Polom–Suchdol nad Odrou. Současně byla v Suchdole postavena nová výpravní budova. Stará, která dodnes stojí naproti té současné, se začala využívat pro tehdejší traťovku. Současně byla postavena zděná budova pro soustředění parních lokomotiv. Na tomto místě se nacházely figury pro uskladnění uhlí s ú-

děmonoval a přesunula do Hradce Králové, kde údajně funguje dodnes.

Pro potřeby dílen a šaten se postavila dřevěná budova, která stála v místech dnešní zděné budovy. Sloužila pro účely šaten, jako dílna, sklad nebo elektrodlána. Součástí výtopny byl rovněž záložní elektroagregát, jenž zásoboval elektřinou v případě jejího výpadku nejen výtopnu a budovu s dílnou, ale i přilehlý dům, v němž se nacházely byty sloužící zaměstnancům výtopny. Elektroagregát byl modernizovaný někdy v 70. letech minulého století. Součástí výtopny byla i stolárna na opravu podlah lokomotiv a vozů.

Trať do Nového Jičína byla soukromá a svou výtopnu měla v Novém Jičíně. Zestánění se datuje k roku 1949. A jelikož trocha historie nikoho nezabije, budeme ještě pokračovat v přehledu historie suchdolské výtopny.

Jako první zasáhly do provozu parní lokomotivy pozdější řady 310, jejich čísla až na jednu, a to 310.114, se mi nepodařilo dohledat. Po přestěhování točny do stanice byla

## Suchdolská výtopna

demontována a přesunula do Hradce Králové, kde údajně funguje dodnes. Pro potřeby dílen a šaten se postavila dřevěná budova, která stála v místech dnešní zděné budovy. Sloužila pro účely šaten, jako dílna, sklad nebo elektrodlána. Součástí výtopny byl rovněž záložní elektroagregát, jenž zásoboval elektřinou v případě jejího výpadku nejen výtopnu a budovu s dílnou, ale i přilehlý dům, v němž se nacházely byty sloužící zaměstnancům výtopny. Elektroagregát byl modernizovaný někdy v 70. letech minulého století. Součástí výtopny byla i stolárna na opravu podlah lokomotiv a vozů. Trať do Nového Jičína byla soukromá a svou výtopnu měla v Novém Jičíně. Zestánění se datuje k roku 1949. A jelikož trocha historie nikoho nezabije, budeme ještě pokračovat v přehledu historie suchdolské výtopny. Jako první zasáhly do provozu parní lokomotivy pozdější řady 310, jejich čísla až na jednu, a to 310.114, se mi nepodařilo dohledat. Po přestěhování točny do stanice byla

## Navštivte penzion Real

Penzion Real v Bedřichově v Jizerských horách vám i v roce 2019 nabízí pobyty v příjemném prostředí a za výhodnou cenu i s polopenzí. Bližší informace na [www.ubytovani-bedrichov.eu](http://www.ubytovani-bedrichov.eu), kde je také v provozu rezervační systém.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscz.cz. Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachynský, místopředsedové Evžen Míkolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmu strojvůdce: Česká dráha, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: [Polacek@fscz.cz](mailto:Polacek@fscz.cz). Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

