ednu bych snad už víc jak po deseti letech mohl "odtajnit" .

Bylo to někdy v tomto čase po vánocích ,jenže tehdy bylo v kolejišti po víkendovém silném sněžení víc jak 40cm sněhu .V pondělí jsme si očistili všechny výměny což nám zabralo celou naši osmihodinovou šichtu. Na druhý den v úterý můj někdy nadměrně aktivní kolega prohlásil že nastartuje mašinu a pojede projet všechny koleje.Protože po ránu jsem vždy pročítal minimálně jednu hodinu denní tisk a popíjel jsem při tom ranní kávu jen jsem mu řekl ať jede ale ať ho p.Bůh chrání aby jel nahoru po koleji ke kotelně která nebyla vůbec projetá.Na to neřekl nic. Nastartoval "Krasavici" a vyjel z depa. Chvíli jsem ještě četl noviny ale bylo mi divné že neslyším mašinu pojíždět po kolejích okolo depa. Oblékl jsem si bundu vyšel za depo, mašiny nikde. Najednou jsem kolegu uviděl jak běží zvrchu od kotelny s nářkem "mě propustí mě zavřou". Když jsem se ho zeptal co se stalo nebyl schopný nic krom nářků ze sebe vypravit. Říkám mu "kde je mašina?" a on že u kotelny. Šli jsme tedy po cestě kolem kolejí nahoru asi 400m , tam byl v oblouku přejezd přes kolej a na něm stála nebohá "Krasavice" předním podvozkem na zemi či spíš zahrabaným ve sněhu. "Díky" tomu že přejezd byl v oblouku podvozek na zledovatělém přejezdu pokračoval rovným směrem a za přejezdem skončil i s lokomotivou svou jízdu na zemi.Kolega v zoufalé snaze natáhnout podvozek zpět na přejezd a tím pádem snad i na kolej pojížděl s lokomotivou sem a tam ale docílil tím jen toho že podvozek klesal v té směsi ledu a sněhu stále níž a na přejezd se vůbec nedostal.Když jsem to uviděl jen mě napadlo že je to v háji a že nemáme šanci mašinu dostat zpět na kolej,navíc bylo posunuté i uložení lokomotivy na pryžokovových sloupcích,no hrůza. .

za chvíli jsme šli dolů do depa mašinku na chvíli ponechajíc svému smutnému osudu. Štěstí bylo že tehdy nebyl žádný velký mráz snad -2-3st.Po cestě jsme se zastavili v autodílně a svého kamaráda tam pracujícího jsem se zeptal jestli má nějaké zdviháky. "Mám dva osmitunové?!" odpověděl mi. Tak to je v háji s tím ji nezdvihneme pomyslel jsem si. Šli jsme do depa ,sebrali lopaty a metly, bylo kolem půl osmé ráno, začali jsme makat okolo mašiny,všechen sníh jsme poctivě pod ní i okolo ní vyhrabali a odházeli, to trvalo téměř do deseti hodin kdy vysvitlo slunko a začala obleva. Otevřel jsem písečníky nabral do vědra písek a kolej před mašinou i pod ní jsem poctivě posypal pískem.Byl jsem domluvený i s kamarádem z autodílny že pokud se mašinka sama nevytáhne na kolej přijede z "osmikolou" Tatrou a pomůže nám s ní na přejezd.Nastartoval jsem "Krasavici" a vypnul vykolejený podvozek.Na první stupeň se mašina ani nepohla, druhý třetí stupeň nic se nedělo. Teprve na čtvrtý stupeň se za velkého kývání vyhrabala vykolejeným podvozkem na přejezd ale ve vzdálenosti tak 25-30 cm obručemi od temena kolejí.Šli jsme za kamarádem do autodílny pro zdviháky a půjčit i nějaké plechy na podložení obručí i samotných zdviháků.Ochotně nám to na místo převezl Avií a odjel.někdy v těch chvílích okolo nás prošli naši nadřízení a měli velkou srandu z toho že prý co tam "nacvičujeme" ? No kdyby měli trochu potuchy o železnici asi by se na vše dívali trochu jinak .

Podložili jsme pod zdviháky na jedné straně plechy a začali na straně kde byly obruče vně koleje zdvíhat kyvná ramena i s nápravami.Zdviháky šíleně "vrzaly" ,měl jsem strach že se pod tou tíhou rozsypou jako by byly z perníku ale nakonec to vydržely a obruče jsme dostali tak dva cm.nad přejezd na kterém dosud stály Pod obruče jsme dali až na temeno koleje další dva kotlové plechy a spustili lokomotivu na ně.Chvilku jsme si odpočinuli a já jsem při tom meditoval jak mašinu natlačit zpět na kolej.

Nakonec to nebylo tak složité jak nám to zabralo času.Na zajištění lokomotovy jsme na ní měli bukové klíny které se nám nyní nesmírně hodily. Položil jsem je v malé vzdálenosti vedle podvozku na přejezd a na jejich šikmou plochu jsme umístili oba zdviháky a ty zapřeli o podvozek někde v místech kde byly čepy kyvných ramen . .

Měl jsem ale obavy i když klíny byly na betoně že spíš budou ujíždět po něm než by zdviháky překonaly odpor a tíhu mašiny a sunuly ji směrem ke koleji. Mé obavy se ale naštěstí nepotvrdily a podvozek i s nápravami se pomalu snad ne ani po milimetrech sunul směrem k temenu kolejí. Trvalo víc jak tři hodiny než jsme konečně dostali obruče nad kolej tam kde jsme to tak zoufale potřebovali. Bylo už po "fajrontě" když jsem "Krasavici" opět nastartoval,sjel pomalu z plechů které byly dosud pod obručemi na straně ze které jsme ji natláčeli na kolej.

Na ochoz jsme naskládali všechen "vercajk" a pomalinku jeli do depa se strachem co na "rozhašeném" vypružení "Krasavice" provede. Do depa jsme dojeli i přes dvě výměny v pořádku,mašinku odstavili, ale byl na ni i tak žalostný pohled jak stojí nakřivo na posunutém vypružení navíc jedno ze čtyřech bylo úplně rozsypané,další hrůza a horor nas čekal příští den !

Příští ráno žádné čtení denního tisku nebylo.Na rychlo jsem vypil kávu a šli jsme makat.

Celý předchozí večer a dost dlouho do noci jsem přemýšlel jak dostat lokomotivu či její skříň?zpět na vypružení a zdálo se mi to celkem jednoduché.Zdvihneme či nahneme ji(její skříň) vždy na jedné straně oběma osmitunovými zdviháky v jejichž sílu už jsem věřil a vložíme mezi podvozek a skříň gumokovové sloupky. Věděl jsem ale že mezi podvozkem a rámem je málo místa takže tam nám zdviháky nevejdou.V depu jsme ale měli dostatečné množství pražců různých délek

Vyskládali jsme tedy z pražců podélně s lokomotivou sloupek, na něj položili oba dva zdviháky a na ně ještě pod čep na zdvihání lokomotivy metrovou kolejnici.Začali jsme pumpovat oběma zdviháky které vysunovaly písty ale po chvíli jsme zjistili že celá "konstrukce" má slabou základnu protože pod ní se začal bořit beton podlahy depa na kterém byla postavena.

Museli jsme celou konstrukci znova rozebrat. Dali jsme pod ni dva kotlové plechy a základnu vyskládali širší modlíc se aby už bylo vše v pořádku.

Musím uznat že to vše co jsme už dva dny podnikali bylo s prominutím opravdu "o hubu" a zvláště nyní, ale nakonec se nám skříň podařilo zdvihnout tak že mezi ní a podvozkem se vytvořila dostatečná mezera.Sloupky jsme opravili a pustili skříň dolů.

Totéž jsme provedli i na levé straně lokomotivy kde to bylo horší navíc o to že jeden sloupek byl zcela rozsypaný na jednotlivé jeho díly takže jsme celou skříň museli zdvíhnou o pěkných pár cm. výš.

Ještě teď když to píšu mám celý ten horor před očima. Pokud mi z Vás někdo nevěří že jsme takovou tíhu dokázali zdvihnout párem osmitunových zdviháků tak kamarád který mi je tehdy půjčoval dělá dnes automechanika v jiné firmě a vždy když za ním přijedu s autem jen zakroutí hlavou a řekne mi že tehdy to nebylo normální a my taky ne!

A "Krasavice"? Po té události jsme s ní jednu dobu jezdili velmi opatrně(měla jít tehdy po správnosti na váhu),nakonec jsme s ní ale docilovali i rychlosti 70-80km/hod a dnes? Bůhvíkde je jí konec ale pokud se o ní občas doslechnu stále jezdí velmi spolehlivě a bez problémů. . dobrou noc. .