

Z historie železničních dílen

1869 - 1900

V roce 2024 uplyne 155 let od uvedení do provozu zdejších bývalých železničních dílen, kde se opravovaly železniční vagony a lokomotivy.

Chtěl bych při tomto výročí popsat v několika pokračováních jejich už uzavřenou historii.

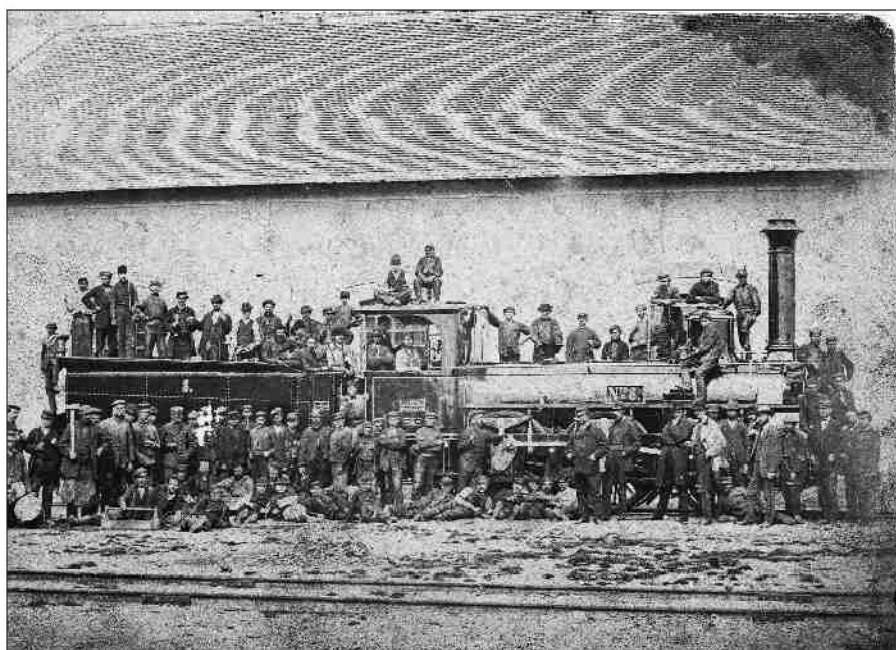
V této jejich 155leté historii se konalo několik oslav. Největší oslavy byly v roce 1969, kdy se slavilo 100 let od založení. V roce 1949 byla na nádraží v našem městě velká oslava, ale to se slavilo 80 let od zahájení železniční dopravy Č. Velenice – Č. Budějovice. Oslava se konala i v roce 1989 při výročí 120 let dílen. Poslední oslava – připomínka železničních dílen byla v roce 1994, při 125. výročí jejich založení.

Historie železničních dílen a tedy i našeho města se začala psát v roce 1869, kdy byla uvedena do provozu železniční trať Eggenburg – České Budějovice. Ještě před dokončením celé tratě Vídeň – Plzeň a Vídeň – Praha (1871) bylo rozhodnuto vybudovat železniční dílny pro opravu vagonů a lokomotiv na polovině vzdálenosti mezi Vídní a Plzní a mezi Vídní a Prahou. Tomuto místu odpovídalo svou polohou město Gmünd. I

když byla snaha postavit nádraží a dílny na pravém břehu řeky Lužnice - přání arcivévody Zikmunda, majitele panství - bylo vybráno prázdné místo na levém břehu Lužnice – dnešní Č. Velenice.

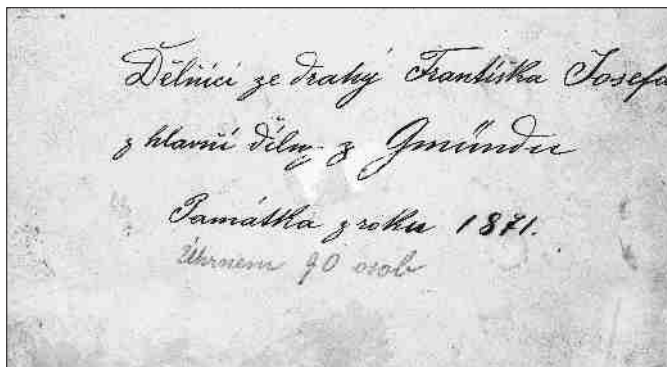
Stavba tratě Vídeň – Plzeň byla zahájena slavnostním výkopem 11. listopadu 1866 v Hluboké nad Vltavou. Výstavba pokračo-

Pokračování na str. 25



Nejstarší foto zaměstnanců dílen. Je také z roku 1871.

Pokračování ze str. 24

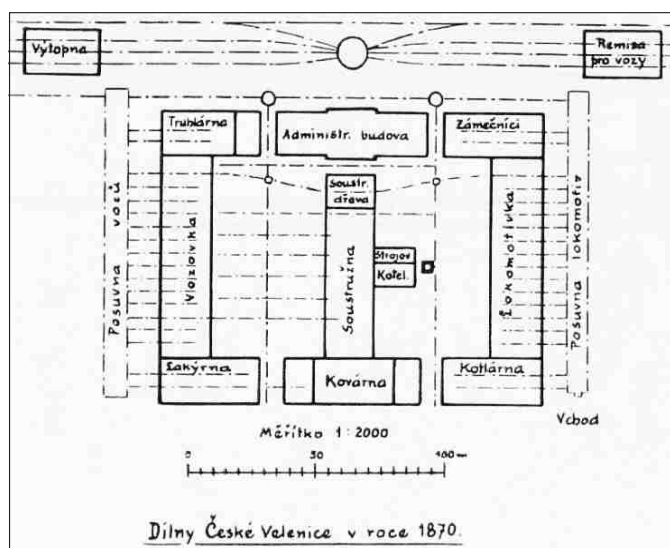


Zadní strana nejstarší fotografie s dobovým zápisem

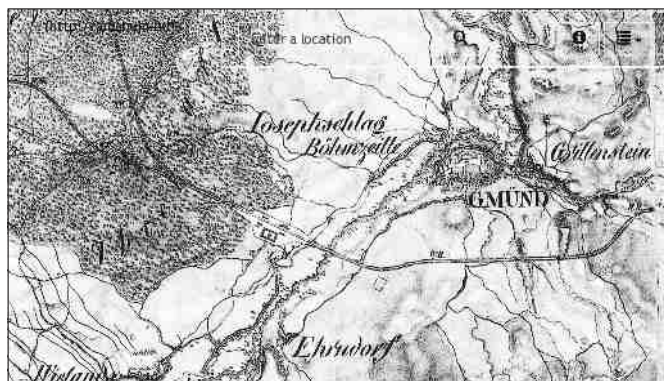
vala rychle a již 11. září 1868 byl zahájen provoz v úseku Č. Budějovice – Plzeň. 1. 10. 1869 se dočkalo železničního spojení i město Gmünd, když byl zahájen železniční provoz na trati Eggenburg – Č. Budějovice. Z Eggenburgu do Vídně se prozatím jezdilo povozy do doby, než byl dokončen zbývající úsek železniční tratě. To se stalo 23. 6. 1870 a od toho dne byl zahájen pravidelný provoz po celé trati až do Vídně.

Původní název železničních dílen zněl K. F. J. B. Central Werkstätte Gmünd. Železniční trať se jmenovala dráha Františka Josefa.

Prvním přednostou železničních dílen se stal Čech Ing. Josef Karel, který už řídil výstavbu těchto dílen. Řízení dílen bylo svěřeno pražskému ředitelství, které vyslalo z Čech prvních 50 úředníků a řemeslníků. Původně mělo vyslat do těchto vznikajících dílen personál a dělníky vídeňské ředitelství, ale nikomu se nechtělo z hlavního města. A tak další zaměstnanci přicházeli většinou z Čech, kde byl činěn nábor i pomocí inzerátů. V okolí Gmündu byli většinou zemědělci, kteří neměli velký zájem o práci na železnici. Tito noví příchozí zaměstnanci museli někde bydlet, tak rakouští majitelé pozemků vycítili příležitost a začali stavět pro ně činžovní domy a nárůstem obyvatel také získávali větší odbyt pro své produkty. Jak se město rozšiřovalo, přibývalo také živnostníků, obchodníků a řemeslníků. Domy se nejdříve začaly stavět co nejbližší k dílnám. Dnes část města zvaná „Na Kopečku“. Postupně výstavba pokračovala směrem ke Gmündu a na druhou stranu do Wielands. Tak vznikly hlavní páteřní ulice, dnes Čsl. legií a Vitorazská. U hotelu Konsul



Dílny v roce 1870. Plán nakreslil Ing. Karel Fišer, přednost – náčelník dílen v letech 1922 – 1938.



Mapa z roku 1871. Je zde už zobrazeno staré nádraží a naproti železniční dílny.

se spojily a začala výstavba Revoluční ulice směrem k nádraží. Je třeba poznamenat, že to nebylo od začátku jedno město, ale tři samostatné obce. Za tunelem Dolní Velenice (Unter Wielands), před tunelem Česká Cejle (Böhmeil) a samostatná osada Josefsko (Josefschlag). Teprve 1. 12. 1922 byly tyto obce sloučeny a sloučený celek povýšen na město a to bylo nazváno České Velenice. Od připojení této části Vitorazska k ČSR 31. 7. 1920 se jmenovala Cmunt v Čechách jen železniční stanice s poštovním úřadem, který používal na razítku tento název. Vybudováním železnice a železničních dílen byla první pracovní a průmyslová příležitost v tomto kraji pro větší počet zaměstnanců a to přispělo i k povznesení života a oživení kultury.

I když dílny byly postaveny na tehdejší dobu velkoryse, prudký rozvoj železnic způsobil, že se začalo už po krátké době uvažovat o rozšíření. Původní plocha byla 9 000m², pro měsíční opravu 16 lokomotiv a 35 vagonů. Již v roce 1877 začalo rozšiřování a v roce 1895 měl areál dílen již 13 770 m². V roce 1898 se už měsíčně opravovalo 21 lokomotiv a 70 vozů. Přibyla trubkárna (později přeměněna na mědikovnu), umývárna, byla rozšířena lakovna, posta-

Pokračování na str. 26

vinů do Bap- do Plzně. I také jízdní lístky budou prý na-
pan a pachoe- této železnici tištěny v jazyku českém a ně-
na místě, meckém jakož se vydávají v Haliči v jazyku
Příčina byla polském a německém a v Uhřích v uherském
a německém.

Jízda po železnici. Na trati z Budějovic do Eggenburku trvá pravidelná jízda od 1. listopadu. Každodenně jede osobní vlak z Eggenburku do Budějovic ve 2 hod. v noci a ve 3 1/2 hod. odpoledne; z Budějovic do Eggenburku (k Vidni) v 5 hodin 48 min. ráno a v 6 hod. 48 min. večer. Nádraží na této 17 a půl míle dlouhé trati mezi Budějovicemi a Eggenburkem jsou: Borovany, Nové Hradky, Gmünd, Pürbach-Schrems, Vitis, Schwarzenau, Kyprice, Wappoltenreith, Hötzeisdorf, Roby, Eggenburk. — Trať z Eggenburku do Vídně bude co nejdříve hotova; zatím je mezi Eggenburkem a Stokerravou spojení vozové.

Pan Šťastný, o němžto jsme podle jiných listův přinesli zprávu, že z církve katolické vystoupil, není farář, ale majitel usedlosti v Padařově, na osadě Jistebnické u Tábora. Velmi divně zní ty příčiny, pro které (Eggenburku) Budějovicemi listu k J. E. p. biskupu našemu, otištěném k němuž list...

7. 11. 1871 bylo v novinách Budujov na straně 3 krátké oznámení o zahájení železniční dopravy z Budějovic do Eggenburku. Je tam poznámka, že trať až do Vídně není ještě hotova a dál se jezdí kočárem.



Josef Karel



Josef Longo



Johan Sedlák



Heindrich Tichý



Franz Grohmann

Dokončení ze str. 25

vena hasičská zbrojnice a jídelna. V tomto období (1888 – 1890) byly také postaveny budovy zásobárny. Stará přesuvna na ruční pohon byla v roce 1888 vyměněna za novou s naftovým pohonem. V témže roce 1888 byla založena železniční hudba – hudba dílenských hasičů. O její rozkvět měl velkou zásluhu přednosta dílen, inspektor Jan Sedlák.

S výstavbou železniční tratě bylo také postaveno nádraží, asi 300 m jižněji od dnešního. Nádraží, tak jako dílny, přestávalo stačit vzrůstajícímu provozu na železnici. Už v roce 1874 byl dán souhlas ministerstva dopravy k prvnímu rozšíření nádraží. Kolejiště se rozšířilo o 2 nové koleje a v roce 1876 bylo postaveno 9 odstavných a 1 kusá kolej. I nádražní budova byla rozšířena přístavbou, ale ani toto nestačilo, a tak, aby se mohlo rozšířit kolejiště, bylo v roce 1908 nádraží zbouráno. V témže roce bylo uvedeno do provozu nové – dnešní.

Přednostové železničních dílen (také nazýváni náčelníci dílen), později ředitelé:

Do roku 1900 to byli tito:

Prvním ředitelem byl Ing. Josef Karel, který už také řídil výstavbu dílen.

V roce 1873 byl jmenován inspektor Josef Longo.

Inspektor Johan Sedlák je přednostou dva roky 1881 – 1882.

X. 1882 – 1895 Ing. Heindrich Tichý.

1885 – XI. 1901 Ing. Franz Grohmann.

Údaje o jménech a době jejich ředitelování jsem čerpal z tabla ředitelů vydaného ke stému výročí železničních dílen v roce 1969.

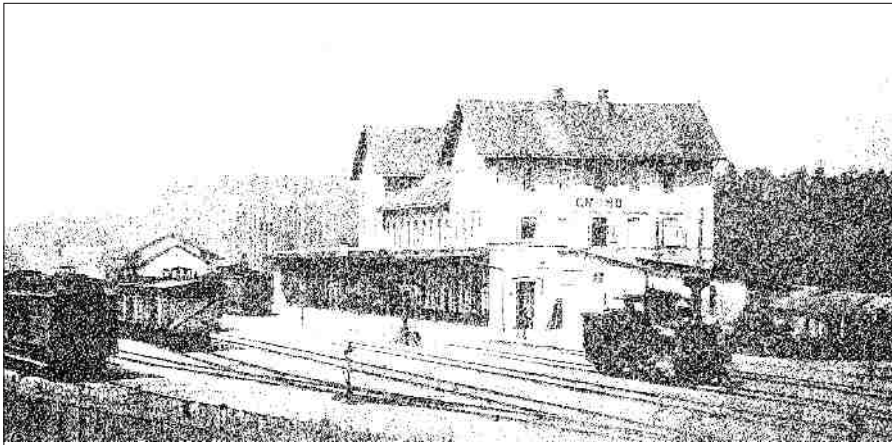
Pokračování příště

Jiří Kubát



Foto nádraží pochází také z roku 1871. Vlevo začínají železniční dílny.

Zastavení císaře Františka Josefa I. v Gmündu



Původní nádraží z roku 1869. Zde byl přivítán císař F. J. I.

V minulém čísle našeho Zpravodaje jsem začal psát o historii železničních dílen.

O události z roku 1874, i když se to netýká dílen, se zmíním samostatně.

7. září 1874 zahájil císař Rakousko – Uherska, František Josef I., návštěvu českých zemí. Jel císařským vlakem z Vídně do Prahy přes Gmünd. Cesta nevedla nejkratším směrem přes Veselí n/Luž. a Tábor, ale přes Č. Budějovice a Plzeň. Když se zastupitelé města dozvě-

děli, že císařský vlak bude projíždět Gmündem, velice usilovali o to, aby zde zastavil a oni mohli císaře slavnostně přivítat. Toto mimořádné zastavení bylo ve Vídni schváleno a ráno 7. 9. zde vlak zastavil. Na slavnostně vyzdobeném nádraží byl přivítán nejvyššími představiteli města Gmündu a Böhmzeil (České Cejle). Starosta Gmündu, Leopold Apfelthaler pronesl uvítací projev. Jak se píše v kronice města, císař ho několikrát vyzname-

Franz Josef I. – Foto je z roku 1865.

nal vlídnými slovy. Od bílé oděných děvčat ráčil přijmout květiny.

Pokračování na str. 24

— 112 —		Alphabetisches Inhalts-Verzeichniß.	
	Seite		Seite
Knechtenshaus	16	Pfarrer	6, 28
Arbeiter-Frauentag und Steg	32	Pfarrer	55
Bach, Quellen	18	Post	14
Bahn und Bahnhof	5, 19, 27	Preußen	27
Befehlshaber, kaiserliche	7	Preussische	83-102
Bühnen	25, 38, 27	Reinisch	71
Brücken	65, 81	Richtshwert	64
Brennereibehälter	65	Robot	63
Bürgermeister reichsgründ	53, 54	Schwarzarbeiter	24
Bürgerhospital	17	Schiffshütte	14
Bürgerrieden	78	Schloß	13
Feuerhospit	11	Schule	11, 80
Feuerwehr	14	Schullehrer	58
Fischbachgrenze	81	Schwestern	13
Fischbühnen	69	Spartakus	14
Fischwasser	73	Spital	11, 47
Fischwehrt	7	Stadt, die	10, 20, 60, 76
Fischwehrt	4	Stadtrat	61
Fische	25	Stadtrat	52
Franzosen	68	Stadtschreiber	55
Friedmann	17	Steinbrüche	3
Friedhof	69	Steinböden	13
Gemeinbewald	62	Steinböden	4
Gemeinberechnung, alte	77	Stierlichkeit	15, 102-111
Gewerkschaft	19	Streifen	65, 81
Geschichte	41	Stübchen	54
Geschichte Gmünd	50	Teiche	10
Geschichtsbefugter	51	Therapie	21, 22, 26
Geschichtsverwalter	77	Uebersehung	26
Geschichte	79	Umgebungen	18
Gaugarten	112	Unterweisungen	68, 69
Kaiserreise 1874	11, 20	Urkunden	102-105
Kirche	10	Verein	14
Klima	10	Viehtrieb	73
Kooperativen	56	Viehweide	72
Lage	3	Vollschreibung	7
Naturhistorische Ausstellung	27	Wappen	14
Naturhistorium	28	Wasserschütte	18
Naturhistorische Verein	27, 28	Wassersfeld	18, 74, 83
Nähte	15, 23, 64	Wasserleitung	74
Nähte	64	Werbefest	27
Name	3	Wollenbruch	24
Naturzeit	16	Zähle	80
Natur	18		
o.a.	24		

Dodatek z knihy z roku 1874 o návštěvě F. J. I.

Pokračování ze str. 23

Na konec záznamu v kronice je napsáno:

Nesmazatelný dojem v srdcích všeho obyvatelstva zanechala především přívětivost jeho veličenstva a tato radostná událost byla zapsána v historických listinách města Gmündu, jakožto věčná památka.

Na českém území byl slavnostně přivítán v Borovanech. Gmündské nádraží a okolí na levém břehu řeky Lužnice náleželo až do roku 1920 Rakousku. Při přejezdu hranic českého království byla v Nových Hradech postavena

přes železniční trať slavobrána na uvítání. Na nádraží v Borovanech přivítali císaře nejvyšší představitelé města a církve. Vlak pak zastavoval ve všech větších městech, všude se chtěli s císařem pozdravit.

K této první návštěvě císaře Františka Josefa I. v českých zemích byla také vydána medaile s českým textem: Na památku uvítání J. V. císaře pána v Čechách v září 1874. Na druhé straně latinsky „VIRIBUS UNITIS“ (SPOJENÝMI SILAMI – heslo F. J. I.)

J. Kubát



Medaile vydaná na památku návštěvy císaře českých zemí.

Z historie železničních dílen 1900 – 1920

Období od začátku 20. století do roku 1920, tj. do připojení našeho města k Československé republice, se vyznačovalo čilým stavebním ruchem.

Výstavba města byla v hlavních rysech hotova. Byly to ulice Legií, Vitorazská a Revoluční. Ulice se začaly dláždit, byl proražen tunel pod železniční tratí (do té doby se jezdilo vpravo přes koleje kolem domu čp. 258) a v roce 1908 bylo uvedeno do provozu nové nádraží, stavba vodárenské věže byla dokončena také v této době. Voda do vodárny byla čerpána z řeky Lužnice a používala se jak v dílnách, tak i na nádraží.

Dílny byly modernizovány. Acetylenová plynárna je postavena v roce 1904. Vyráběný plyn sloužil k nahřátí a snímání obručí acetylenovými hořáky. Od roku 1912 je acetylenu používáno též při autogenním řezání a sváření kovů. Elektrická stanice byla postavena v roce 1908 a dodávala el. proud i na nádraží, které bylo plně elektrifikováno v roce 1911. V dílnách byla lokomotivní přesuvna původně na ruční pohon, pak benzinový a v roce 1911 předělána na pohon elektrický. Nová kovárna byla postavena v letech 1909 – 10. Elektrické osvětlení na všech pracovištích bylo zavedeno v roce 1913. V tomto období je postavena moderní truhlárna (1915 – 16). V roce 1918 je dokončena výstavba vozovky, ale provoz je v ní zahájen až v roce 1921. Jak je vidět z těchto údajů, postavené budovy sloužily ke svému účelu prakticky až do zániku železničních dílen v roce 2014, ale hodně jich muselo být opraveno po náletu v roce 1945. Jednalo se i o dřevěnou vozovku, která v roce 1955 vyhořela a byla znovu postavena, ale už zděná.



Společné foto zámečnicků dílen 3. oddělení ze dne 5. 6. 1912

Dosud neuveřejněné foto z archivu F. Kropíka



Brotan Johann



Streller Karl



Winter Alfred

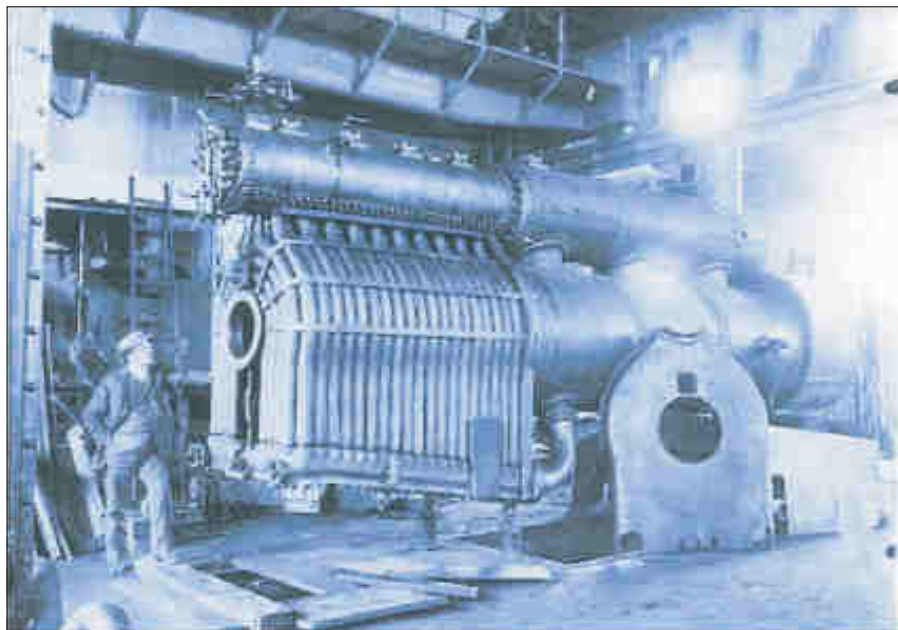
Přednostové – ředitelé dílen v letech 1900 až 1920 byli:

- **Inspektor Ing. Johann Brotan** od února 1902 do června 1909

- **Vrchní inspektor Ing. Alfred Winter** od června 1909 do ledna 1911
- **Ing. Karl Streller** od 19. března 1911 do 16. července 1920

O Ing. J. Brotanovi (24. 6. 1843 Klatovy – 20. 11. 1918 Vídeň) bych se zmínil podrobněji. V roce 1902 si podal patent na nový druh lokomotivního kotle. Pracoval na něm ve zdejších dílnách, odkud pochází přiložená fotografie. Byl to zvláštní druh parního kotle, kde pec byla složená z několika řad svislých měděných trubek. Výhodou byla větší přímá výhřevní plocha. Parní lokomotivy s tímto kotlem se používaly hlavně v maďarské části monarchie.

Ing. Karel Streller je pro nás také významný, a to tím, že je to jediný ředitel zdejších dílen, který se zde narodil. Narodil se 30. 10. 1872 ve strážním domku číslo 131. Jeho otec Josef zde bydlel s rodinou a pracoval jako strážce tratě. Číslování strážních domků na trati Vídeň – Č. Budějovice začínalo od Vídně. Domky se stavěly asi 2 km od sebe, někdy i na dohled. Tento domek č. 131 stával blízko starého nádraží. Při stavbě nového nádraží v roce 1908, tj. dnešního, byl domek zrušen. Domek

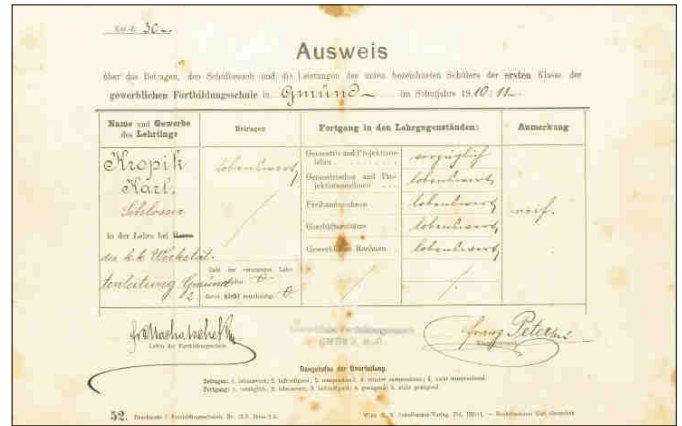


Brotanův kotel. Nový typ parního lokomotivního kotle, který vynalezl J. Brotan. (Na snímku vlevo). Kotel je vystaven v Národním technickém muzeu v Praze

Pokračování na str. 27



Pohled na dílny z mostu přes železniční trať do cihelny v roce 1913. Vpravo je komín kotelny a silniční nájezd na tento most



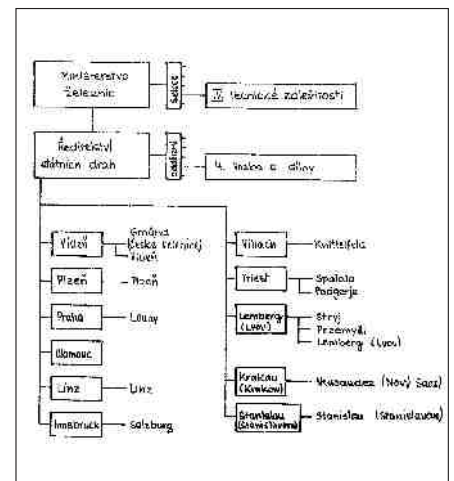
Průkaz - legitimace (Ausweis) Karla Kropíka o doškolování a dalším vzdělávání čtrnáctiletého zámečnicka v dílnách v letech 1910 - 1911



Výuční list (Lehrzeugnis) K. Kropíka vydaný 1. 10. 1913



Výstavba vodárny v roce 1907



Uspořádání železničních dílen v Rakousku-Uhersku. Stav v roce 1905



Záznam ze dne 5.7.1919 v pracovní knížce výše jmenovaného stojí za citaci: Majitel tohoto dopisu (pracovní knížky) byl po vyučení ve jmenovaných dílnách zaměstnán k plné spokojenosti jako zámečnick a dnešním dnem byl ve zdraví a vyplacený propuštěn. Bydlel v Dolních Velenicích v domě č.p. 46. (staré číslování)



Úvodní list projektu na výstavbu budovy elektrické centrály. Projekt byl vypracován už v roce 1906

Pokračování ze str. 26

č. 132 stával u rybníku „Kubák“, za náletu v roce 1945 byl poškozen a potom zbourán. Dodnes stojí domek č. 133 u železničního přejezdu na Nové Hrady u Nového rybníka. Má čp. 149. Říká se zde také u Beníška a to proto, že zde před druhou světovou válkou bydlel a práci strážce tratě vykonával Hynek Beníšek.

Po konci 1. světové války v roce 1918 a rozpadu Rakousko-Uherské monarchie bylo ve Francii jednání o novém uspořádání v Evropě. Bylo tam rozhodnuto, že tato část Vitorazska na levém břehu Lužnice s nádražím a železničními dílnami připadne Československu. Rakouské vedení města a železničních dílen se tomu bránilo dáváním výpovědi Čechům z bytů a z práce na železnici. Tím chtěli dokázat, že tu žádní Češi nejsou a připojení k ČSR není oprávněné. Vše bylo marné a 31. 7. 1920 bylo za velké slávy provedeno připojení k ČSR. Rakouští zaměstnanci, než aby složili přísahu věrnosti Československé republice (povinnost státních zaměstnanců), raději ukončili práci na dráze a odešli do Rakouska. Většina stejně neuměla česky.

Léta 1920 – 1930 v dalším pokračování.

J. Kubát

Pokračování ze str. 32

kteř pracovní čty, tím se zlepšila plynulost a kvalita práce. Denně je takto opraven jeden vůz. V lokomotivce byla rozdělena práce na čet demontážní a na čet montážní. Nově byly zřízeny čty pro opravu součástí. Toto rozdělení práce se prakticky zachovalo až do zániku dílen v roce 2014.

Už v této době byly v dílnách také zavedeny protipožární hlídky, které po pracovní době konaly obchůzky po celém závodě. Byli to členové dílenského hasičského sboru. Tento systém protipožárních hlídek byl v provozu až do ukončení práce v dílnách.

Začátkem roku 1938 se začala v Evropě zhoršovat mezinárodní situace. Hitler obsadil Rakousko a zvyšoval své územní požadavky. Po Mnichovské konferenci ČSR musela odstoupit své pohraničí Německu a 8. 10. 1938 bylo naše město a železniční dílny Německem zabrány.

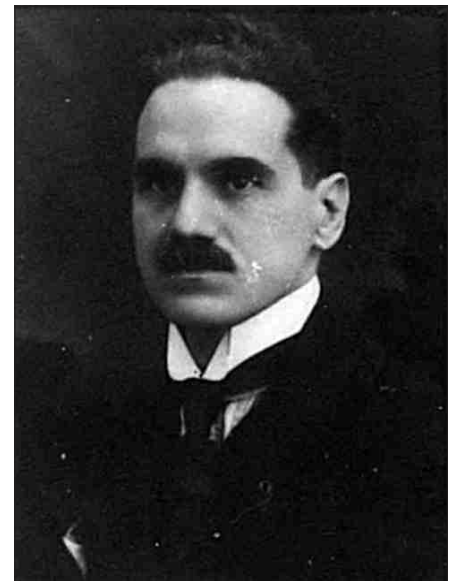
O válečném období v dílnách přiště.

J. Kubát

NÁČELNÍCI DÍLEN



Vrchní technický rada Ing. Karel Fišer od 15. 2. 1922 do 8. 10. 1938



Technický rada Ing. Zdeněk Kostlivý od 1. 8. 1920 do 14. 2. 1922

Ředitelství státních drah v Plzni.
 Čís.: 5071/4-I-1936. v Plzni, dne 30. dubna 1936.

Dekret.

Panu
 Kašpárkovi Josef, pomocný zaměstnanec II. st. sk., zásobárna v Plzni /Č. Valenice/.

Propůjčuji Vám dnem 1. ledna 1936 služební místo zásobárenského pomocníka v IV. platové stupnici podřídníků a zřízenců československých státních drah v kategorii pomocníků s úředním titulem zásobárenských pomocníků.

Počínajíc 1. lednem 1936 přisluhí Vám služební plat podle §§ 44—47 vládního nařízení z 5. března 1927, čís. 15 Sb. z. a n., t. j. služně Kč: 6.840.- slovy: šesttisícosmasetčtyřicet Kč s příslušným číselným a s případným výchoovým.

Jste povinen vykonati služební přísahu.

Přednost státních drah:

Správa zásobárny
 Česká Valenice
 číslo 17. II. 1937
 číslo 185 s přílohou

Dekret Josefa Kašpárka se netýká železničních dílen, ale železniční zásobárny, která byla prakticky součástí dílen. Od 1.1.1936 mu přísluší služební plat 6840,- Kč ročně, to je 570 Kč měsíčně a je povinen vykonat služební přísahu.

Československé státní dráhy.

Výpis
 z kvalifikačního protokolu
 ze dne 11. května 1928
 Účinnost od 3.3.28

(Jméno): Kovář Leopold
 (služební hodnota): dílnský (pomocný slojbač dělník)

a) Povísební způsobilost k železniční službě: výborný
 b) Píslost: výborný
 c) Chování ve službě: bezvadné
 d) Celkový výsledek služební činnosti: výborný
 způsobilost pro podání návrhu na ustanovení v jiném jmenování: mimořádně způsobilý
 nebo povýšení
 f) Způsobilost pro vyšší postavení služební: dělník

g) Poznámky: s doplněním

Správa dílen
 Československých státních drah v Českých Valenicích
 24. května 1928

Přednost dílen

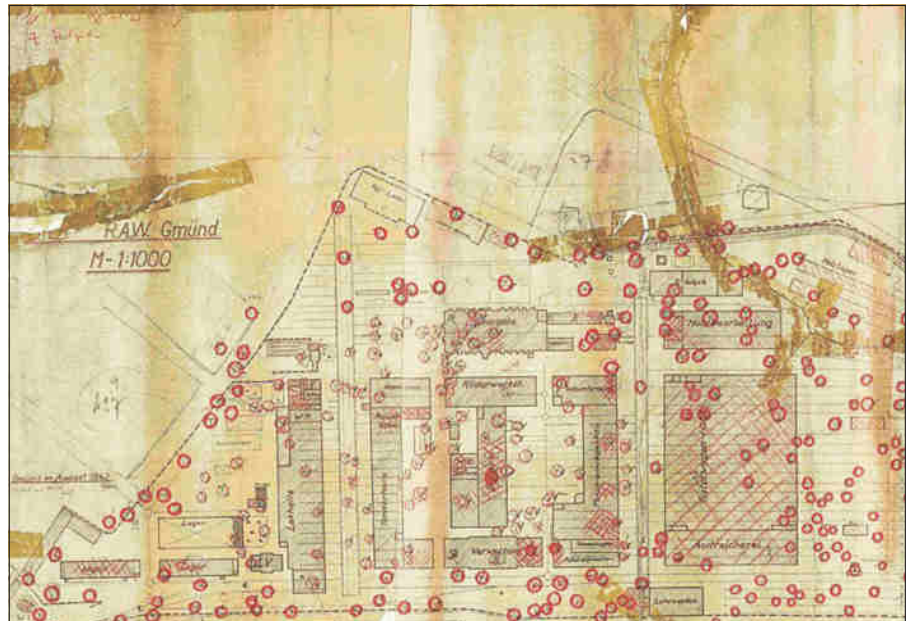
Výpis kvalifikačního protokolu Leopolda Kováře z roku 1928. Hodnocení výborné, mimořádně způsobilý pro povýšení.

Železniční dílny za okupace 1938 – 1945

Po obsazení pohraničí Německem 8. 10. 1938 bylo také naše město předáno německé správě. Železniční dílny ČSD se sedm let jmenovaly R.A.W. Gmünd. Město bylo prakticky prázdné.

Všichni státní zaměstnanci odešli. ČSD se o své zaměstnance postaraly. Byli přeloženi do jiných dílen, případně výtopen ve vnitrozemí. Hodně jich odešlo do dílen v Plzni, kde bylo ředitelství, pod které dílny v Č. Velenicích patřily. Někteří byli přeřazeni do dílen v Lounech, v Praze -Bubnech a do různých železničních dep a výtopen. Zaměstnanci železnice se nemohli smířit s tak náhlým odchodem a předání všeho Německu. Při nuceném odchodu odvezli, co se dalo. Materiál, nářadí a i některé stroje. To, co zůstalo, poškodili a v topárně zapálili uhlí, které hořelo několik dní.

10. 10. 1938 přijeli ze železničních dílen v Florisdorfu rakouští (němečtí) zaměstnanci spolu s vedením, aby českovelenické dílny převzali a zahájili práci. Byli nemile překvapeni, když zjistili, že dílny jsou skoro prázdné. Nová německá správa požadovala navrácení všeho, co bylo odvezeno. Podle



Část mapy na kterou německá správa zaznamnela dopad bomb na objekt dílen bezprostředně po náletu.

Mnichovské dohody mělo vše zůstat na místě. Jednání říšských drah s československými o navrácení všeho, co bylo odvezeno, je

zahájeno 31. 10. 1938. Odvezené věci se začaly navracet zpět 21. 11. Čeští dělníci museli dát vše do provozu. Vracení bylo ukon-



Text ze zadní strany této fotografie: Snímky zakopaného materiálu ČSD z Čes. Velenic 1938 – vykopány v roce 1945. Podepsán: Šivera

*Snímky zakopaného materiálu
ČSD z Čes. Velenic 1938 –
vykopány v roce 1945.*

Šivera

Bahnarbeitsvertrag Gmünd

Nachrichtsstelle
Haupt Reichsbahn

den
des

Aufklärung über Arbeitsvertragsbruch mit Polen
Vysvětlení přes rušení pracovní smlouvy s následky

In deutscher Sprache:	In tschechischer Sprache:
Verbot des Arbeitsvertragsbruches:	Žádost zrušení pracovní smlouvy:
1. Ich darf mein Arbeitsverhältnis nicht unbeschadet d. h. ohne Einhaltung der Kündigungsfrist und ohne Zustimmung des örtlich zuständigen Arbeitsamtes vorzeitig lösen.	1. Nesmím neoprávněně zrušit můj pracovní poměr, t. j. bez dodržení výpovědní lhůty a bez souhlasu místně příslušného úřadu práce.
2. Ich darf kein Befolgungsbefehlsglied verleiten, die Arbeit vor rechtzeitiger Lösung des Arbeitsverhältnisses zu verlassen.	2. Nesmím žádného spolupracívníka svádět k opuštění práce před stanovením pracovní smlouvy.
3. Ich bin verpflichtet, die von mir ordnungsgemäß übernommene Arbeit anzutreten.	3. Jsem povinen, svou práci převzítou práci zastoupit.
4. Ich darf nicht pflichtwidrig der Arbeit fernbleiben, die Arbeit verweigern oder beiseite mit der Arbeit zurückhalten. Trinken und Drogenbefreiung - auch bei Familienheimfahrten - darf ich nicht ohne schriftlichen Grund und ohne Genehmigung der Beschäftigungsstelle übersuchen.	4. Nesmím proti povinnostem sloužiti práci vadit, práci odepřít neb slovylně odkládati. Jevlčování a zvrhování od práce - také při jízdě k rodině - nesmím bez náležité důvodu a bez výslovného zmášenostního přikročiti.
5. Ich bin darüber aufgeklärt, daß ich bei Vertragsbruch strenge Bestrafung zu erwarten habe.	5. Jsem poučen, že při zrušení pracovní smlouvy mám k očekávání přísné potrestání.

Beglaubigt:
Ověřeno:

Šivera

(Name und Dienstverhältnis)
(Jméno a zaměstnání)

(Unterschrift (St. des Arbeiters))
(Podpis dělníka)

Da das Ferretalpapierem des *Thomas Strouha*

1938-10-10

Vysvětlení k pracovní smlouvě, kterou 1. 5. 1942 podepsal český dělník Tomáš Strouha. V bodě 5 s píše: Jsem poučen, že při zrušení pracovní smlouvy mám k očekávání přísné potrestání. Dokončení na str. 28

Pokračování ze str. 27

čeno 21. 12. Nebylo ale vše vráceno – viz poválečné foto z táborského depa. I tak trvalo Němcům několik měsíců, než byl obnoven provoz v dílnách. První opravená parní lokomotiva pod německým vedením vyjela až 23. 3. 1939.

Prakticky prázdné město bylo dosídleno lidmi z rakouského vnitrozemí, později i z německých rozbombardovaných měst. Během války stoupl počet zaměstnanců dílen až na 1 350. Čechů zde pracovalo asi 200, většinou totálně nasazení. Pracovali zde také váleční zajatci z Holandska, Belgie a hlavně z Francie. Pro tyto francouzské zajatce byl postaven v lese tábor, asi 3 km od města po levé straně železniční tratě směrem na Třeboň. Bylo jich zde asi 300. Pracovali většinou v dílnách, na nádraží, ale i u soukromníků ve městě. Měli zde docela volný život, pořádali sportovní utkání, chodili do kina a v Besedě uskutečnili několik různých akcí.

V důsledku nedostatku pracovníků na železnici v Německu bylo z protektorátu Čechy a Morava v roce 1942 odesláno v 18 transportech 9246 českých železničářů na práci do říše. 9. 4. 1942 odjíždí

z Brna několik transportů. Transport číslo 12/1942 veze na práci do Gmündu 113 osob. Pracovali zde na nádraží, v dílnách a v depu.

V roce 1944 činil počet cizinců 618 z celkového počtu 1382 zaměstnanců v dílnách. Po celou dobu války se zde opravovaly hlavně parní lokomotivy a nákladní vagony.

12/1942	9.4.	113	Brno hl.n.	Gmünd (České Velenice)
13/1942	9.4.	100	Brno hl.n.	Leoben
14/1942	9.4.	872	Brno hl.n.	Stettin (Stetin), Neu Strelitz, Schwerin

Výřez ze seznamu transportů - číslo trans., datum odjezdu, počet osob, odkud a kam jede.



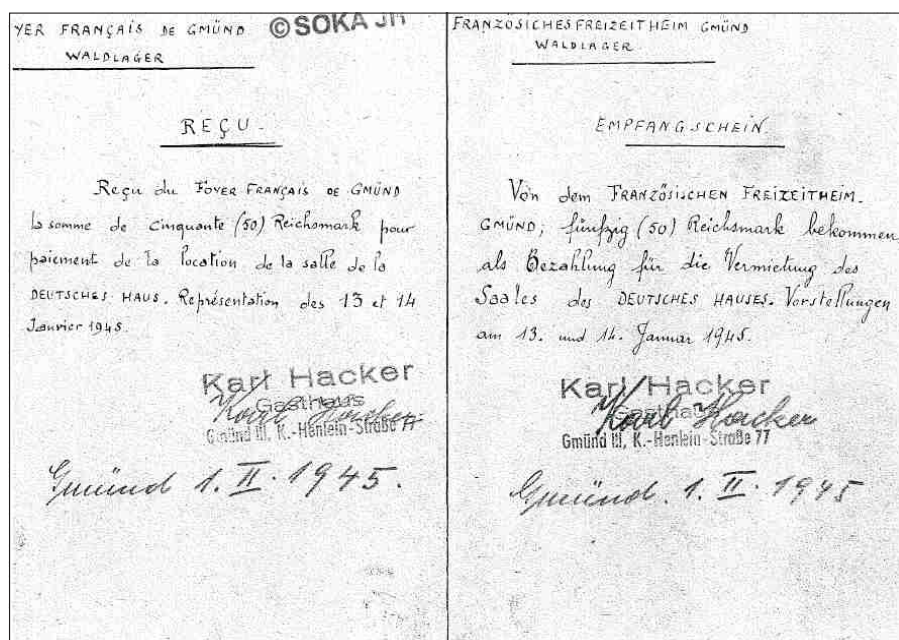
Dr. Ing. Walter Hesse - od 1943 - 15. 7. 1945 (Ředitel v době 1941 až 1943 není znám.)



Dipl. Ing. Wilhelm Rachle - od 14. 11. 1938 - 8. 1941 (v železničářské uniformě)



Jediné známe foto v dílnách z doby okupace. Je to vojenská kontrola u haly vozovky v roce 1941.



Za pronájem sálu 13. a 14. 1. 1945 obdržel hostinský K. Hacker v Besedě (tehdy Německý dům) 50 marek od francouzský zajatců z Lesního tábora.

Jedním z přednostů – ředitelů za okupace byl i Dr. Ing. Walter Hesse. V dílnách řediteloval od roku 1943 až do konce války, do předání dílen pod československou správu 15. 7. 1945. Pracoval zde na patentu optického vyměřovacího stroje na vozová dvojkolí. Podle jeho patentu ho firma Hengescheidt po válce začala vyrábět.

Za okupace se v dílnách moc neinvestovalo, jen se vybetonovaly cesty mezi provozy a v důsledku většího počtu zaměstnanců se rozšířilo sociální zařízení.

Už se zdálo, že železniční dílny a celé město přečkají válku bez útrap. Přišel ale 23. březen 1945 a vše bylo jinak. V tento den byl podniknut letecký nálet na železnici, dílny a prakticky na celé město.

Období života v našem městě v letech 1938 – 1945 a hlavně nálet na město jsou samostatně popsány v knize Českovelenický putník II – Válečná léta, vydaná v roce 2015.

V příštím pokračování o tomto náletu.

23. 3. 1945 nálet na dílny

V minulém psaní o historii železničních dílen jsem končil v roce 1945, před náletem na město. (Tento nálet a válečná léta 1938 – 1945 jsou podrobně popsány v knize Českovelenický poutník II, která vyšla v roce 2015.) Do konce války scházelo 6 týdnů a už se zdálo, že naše město přežije konec války bez újmy. Přišel 23. březen a vše bylo jinak. V ten den byl proveden nálet. Nálet nebyl určen na zničení města, ale na železniční dílny a nádraží. Jeden z důvodů bombardování železnice byla žádost sovětské armády. Vedení SSSR usilovalo (naléhavá žádost) o co největší omezení přísunu posil na východní frontu během ofenziv na Budapešť a Vídeň. Němci kladli u Vídně silný a houževnatý odpor sovětské armádě. Po železnici jim byl z říše dodáván potřebný vojenský materiál. Aby byl přísun posil a zbraní přerušen, žádala sovětská armáda o bombardování železničních uzlů. Hlavně Č. Velenice, tehdy Gmünd 3, Č. Budějovice, Protivín, Tábor a nádraží v Rakousku. Železnice také sloužila Němcům jako ústupová trasa k odvozu obyvatelstva, materiálu a raněných zpět do říše z východní fronty. Německá armáda totiž uvažovala i o posílení obrany u Vídně milionovou Schernerovou armádou, která byla ve středních Čechách. Také v důsledku přerušení železniční dopravy k tomu nedošlo.

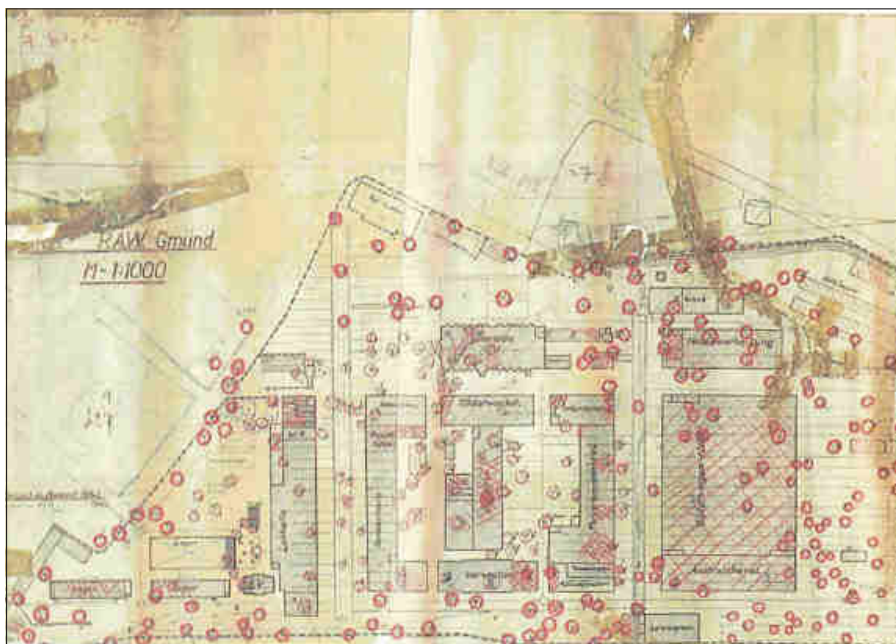
V pátek 23. 3. 1945 po poledni provedlo 128 spojeneckých letadel B-24 (operace „Baker“) nálet na železniční dílny a nádraží. Nálet trval asi 15 až 20 minut. Nálet na železnici byl zničitelský. Nádraží a železniční dílny byly až do konce války vyřazeny z provozu. Podařilo se zprovoznit jenom jednu průjezdnou kolej. Velké škody utrpělo také město, hlavně domy v blízkosti nádraží a železničních dílen. 120 domů bylo poškozeno, z toho 20% úplně zničeno. Počet mrtvých z řad obyvatel města byl kolem 120. Na nádraží v době náletu byl vojenský transport plný zbraní, střeliva a také tam byli váleční zajatci a lidé čekající na vlak. Počet obětí se nadal přesně určit, ale odhaduje se, že jich bylo kolem 1000. Některé oběti se našly až v roce 1946 při odklizení trosk. Německá správa města, sídlící v Gmündu, už nebyla schopna obnovit chod města. Německé obyvatelstvo hromadně opouštělo město a vrátilo se do Německa, odkud na začátku války přišlo. Sovětská armáda přišla do Gmündu 5. května. První oddíl Rudé armády se objevil v Č. Velenicích 7. 5. 1945. Správu nádraží a železničních dílen převzala železniční jednotka 8. 5.

Marie Pechová v knize „České Velenice 1945“ vydané v roce 1985 píše: Nálet na Č. Velenice byl klasickou ukázkou tzv. izolace bojiště. Tato taktika spočívala v intenzivních útocích bombardovacího letectva na veškeré komunikační centra, železniční a opravárenské uzly, důleži-

Pokračování na str. 31

13734	SECRET
INTELLIGENCE ANNEX "A" FOR OPERATIONS ORDER NO. 145, 22 Mar. 45	A-2 Section Hq, 49th Bomb Wing APO 520, U.S. Army 1830 hrs., 22 March 45
PLAN BAKER: 15th AF will attack Industrial and Communications tgts in AUSTRIA & GERMANY on 23 March 45 employing max effort.	
5th Wg: 3 Ops PASSAU M Y, MBC 13-129, T.T. Optional 3 Ops PLATTLING M Y, MBC 13-208, T.T. 1135.	
47th Wg: 2 Ops ST. POLTEN M Y, T.T. Optional 2 Ops ST. VALENTIN M Y, T.T. 1232.	
55th Wg: 4 Ops GMUND M Y, T.T. 1197.	
304TH Wg: 4 Ops ST. VALENTIN TANK WKS, T.T. (1st Force) 1227-1232, (2nd Force) 1243-1247.	
15th FC Provides close esc for all Wgs on PW; Strafe R.R. traffic along lines from VIENNA to PILSEN; Strafe R.R. traffic along lines from ST. POLTEN to REGENSBURG.	
49th Wg: C. BUEJOWICE M Y, Czech. (48-56, 14-29), MBC 15-31, MPI S. 8-6.1 and 6.1-5.3, Elev. 1295, IP-LAUTERBACH (48-42, 14-47), T.T. 1145, Axis 325.	
C. BUEJOWICE located approx 45 mi N of LINZ on the E bank of the MOLDAU R. M Y lies on the SE side of the city running generally parallel to the R. in a N-S direction. M Y is approx 6000 ft. long and 625 ft. wide with 2 semicircular round-houses located on the W side of the S end.	
Attacks on M Ys are continuation of AF policy of attacking military supplies wherever possible. Recent attacks on main lines have caused a building up of car content in outlying M Ys and on alternate lines. The build-up in BUEJOWICE on an alternate route from north central GERMANY to VIENNA and the southeastern front is a result of this policy. Photo recon on 21 Mar. shows 900 cars in the M Y at 1115 hrs and 750 at 1240 hrs.	
DEFENSES: No guns at P.T. See Route Photo.	
FIGHTERS: Although there are 40-50 SEF available to attack our formation from the VIENNA area, little or no opposition to escorted formations is expected. If enemy does decide to put up effort, consider they will be more likely to oppose formations attacking closest to VIENNA. Small numbers of Me 262s on training flight have been seen as far east as LINZ.	
ALTERNATE TARGETS:	
#7 SELZTHAL M Y, Aust. (47-33, 14-18), MBC 14-78, no guns.	
#8 VILLACH N. M Y, Aust. (46-37, 13-51), MBC 14-40, 18 guns.	
ESCAPE: See current bulletins. No new information on POW Camps.	
COVERAGE: MP & MBC 15-31; FC 15-20-1A; Rpt No. MI. 257.	
for John J. Casey Capt AC	
CLIFTON V. STELL, Lt. Col., Air Corps, A. C. of S., A-2.	
DISTRIBUTION: 1 ea CG, AF, PI, WR, Cryp, 15FC 2 ea COXWAF 6 ea A2 14 ea Group	
SECRET	

Rozkaz k náletu na Gmünd (Č. Velenice) 23. 3. 1945



Část mapy, na které jsou kroužky zaznamenány dopady bomb na dílny. Namalovala je ještě německá správa. Na celé mapě je zaznamenáno více jako 400 bomb.

Pokračování ze str. 30

té křižovatky a skladiště dopravních materiálů.

Po náletu byly v železničních dílnách přerušeny veškeré opravy, vše se soustředilo na odklizení trosk. První vlak přijel do našeho města 23. května. Jel z Č. Budějovic přes Veselí n/Luž. a vezl hlavně původní obyvatelé a zaměstnance železnice, kteří museli v říjnu 1938 naše město opustit. Pohled na město byl žalostný. Všude samé trosky. Alej – Revoluční třída byla zavalena troskami, průjezdná byla jen úzkým pruhem. Do konce války na nádraží německá správa zprůjezdnala jen jednu kolej. Byla zničena základní infrastruktura města. V železničních dílnách nefungoval vodovod, kanalizace byla zavalena, nebyla elektrika. To byly první věci, které bylo třeba opravit. Bez vážnějších škod byla jen kovárna a kotelna. První zaměstnanci železničních dílen v čele s Ing. Šváchou přijeli do Č. Velenic 28.

5. 1945. Dílny byly předány sovětskou armádou do československé správy po několikátýdenním jednání. Jak píše Ing. V. Švácha, pověřený převzetím dílen: O řádném převzetí dílen do naší správy nebylo možno se se sovětským železničářem (poručík sovětského železničního vojska) dohodnouti. Na otázku, jsou-li českovelenické dílny kořisti Rudé armády nebo majetek ČSD, nedovedl odpovědět. Až po opětovném jednání na Ministerstvu dopravy, Ministerstvu vnitra a po příjezdu generála železničního vojska Rudé armády byly dílny ČSD 15. 7. 1945 předány do československé správy. V tento den byla předána také zásobárna a výtopna.

Někteří bývalí zaměstnanci dílen, kteří přijeli do města a viděli zkázu města a železnice, ztratili víru a chuť dále být v našem městě a odjeli zpět. Ostatní, kteří vytrvali, čekali těžká a namáhavá práce, ale o tom příště.

Po roce 1948, po komunistickém puči, bylo toho mnoho napsáno o úmyslném bombardování železnice a dílen v našem městě. Že to bylo zbytečné a že už byl konec války. Američané že chtěli poškodit a zbrzdit poválečnou obnovu území, které osvobodila Rudá armáda a poškodit budování socialismu.

Václav Prušák, předseda školské a kulturní komise v našem městě 8. 3. 1975 při třicátém výročí tohoto náletu v Jihočeské pravdě píše o náletu jako o pirátském činu. Cituji: „V té době američtí kapitalisté znali, kam se bude ubírat po osvobození vývoj v Československu. Pokud to ještě šlo, ničili v domnění, že pak od nich budeme přijímat pomoc, drazé platit za obnovu škod.“ V tomto komunistickém duchu a rétorice se psalo o náletu až do roku 1989.

J. Kubát

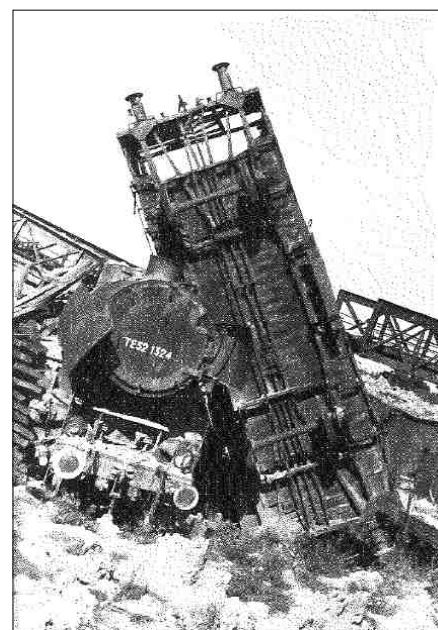


Foto z nádraží ukazuje sílu bombardování. Takto to vypadalo ještě 21. 9. 1945. V ten den přijel do našeho města zvláštní vlak se studenty z Č. Budějovic, kteří přijeli pomáhat odklízet trosky.



Uprostřed dílen. Vlevo je kovárna s vysokým komínem, který byl poškozen a zbourán. Stále je průjezdný jenom úzký pruh cesty.



Vrátnice dílen po náletu (vlevo). Po poválečné opravě a rozšíření dílen byla postavena o 100 m jižněji.

Dílny po osvobození v roce 1945

České Velenice byly osvobozeny 7. 5. 1945. Sovětské vojsko vstoupilo do Gmündu 5. 5. Dál nepokračovalo, mělo za to, že část za řekou Lužnicí je součást Gmündu. Až po návštěvě českých občanů u sovětského vojska si ujasnili situaci, že za řekou Lužnicí je už Československá republika, město České Velenice. A tak ráno 7. 5. se v našem městě objevil první oddíl



Ing. Bedřich Terš



Ing. František Janek

Rudé armády. Jedna rota byla ubytována ve škole a druhá v Besedě. Štáb majora Sokolovského zůstal v Gmündu. Železniční jednotka Rudé armády převzala správu dílen a nádraží 8. května. Všichni železniční zaměstnanci, jak Češi, tak i Rakušané, byli označeni červenými páskami. (Výpověď F. Novotného, výpravčího v Pamětní knize

Pokračování na str. 26



Budování základů nové lokomotivky



Prázdné místo po rozbombardované lokomotivce V pozadí je soustružna

Pokračování ze str. 25

železniční – nádražní, sepsané v roce 1945). Rakouští – stále se psalo němečtí zaměstnanci, pracovali dál v dílnách a na nádraží. 23. 5. přijel do Č. Velenic první vlak. Dílnější zaměstnanci v čele s Ing. V. Šváchou, který byl pověřen převzetím dílen, ale ředitelem nebyl jmenován, přijeli 28. 5. Jak už jsem psal v minulém čísle, Rudá armáda předala dílny do československé správy 15. července. V ten den byl jmenován ředitelem – náčelníkem dílen vrchní technický rada Ing. Bedřich Terš. Byl jím do 15. 12. 1945, kdy ho vystřídal také vrchní technický rada Ing. František Janek, který byl ředitelem do konce roku 1951. Ing. Švácha byl pověřen opravou a výstavbou dílen, v kterých pracoval do roku 1956. Jeho vzpomínky na tuto dobu v příštím pokračování. V červenci 1945 pracovalo v dílnách celkem 465 lidí. Rakouští zaměstnanci opravovali lokomotivy a českoslovenští prováděli opravy budov. V polovině srpna byl proveden poslední odsun rakouských zaměstnanců.

První prací bylo odklizení trosk, uvolnění cest a budování provizorních přístřešků pro stroje. Pak se začaly opravovat poškozené budovy a stavět nové (vozovka a nová lokomotivka). Stále se pracovalo venku a za každého počasí. V roce 1947 byla dokončena výstavba nové administrativní budovy, po celou dobu nazývaná „Bílý dům“. Byla projektována velkoryse s lékařskou ordinací a se zubním střediskem. Tato zařízení byla přístupná i obyvatelům města. Nahoře budovy byly byty pro vedení dílen. Od založení dílen (1869) byly kanceláře vedení v budově uprostřed dílen, která byla za náletu poškozena. Po válce byla tato budova opravena, snížena o jedno patro a přeměněna na dílny režijních zaměstnanců a inventární sklad, na který navazovala šatna a umývárna pro ženy.

Mimořádný vlak se studenty z průmyslové školy v Č. Budějovicích přijel do našeho města v sobotu 21. 9. 1945. Studenti pomáhali odklízet trosky v dílnách, na nádraží a pořídili mnoho fotografií. Některé byly použity v knize o náletu, která vyšla v roce 2015.

11. října 1945 přijel prezident republiky dr. E. Beneš delegaci vitozvěstých krmičů, kteří mu referovali o vlněných stáncích, budování nových domovů a pracovišť a o potřebách Českých Velenic i dílen ČSD. Na třebonický okres oslovil prezidenta republiky předseda OSV Huský. Na místo Českých Velenic předseda OSV Kopelický a na dílny ČSD předseda závodní rady Albrecht. Po akrobatických projevech povolal prezident republiky všechny členy delegace k rozpravě, při které potvrdil, že město i dílny budou obnoveny v převládající míru.

Přijetí v Praze u prezidenta republiky E. Beneše dne 31. 10. 1945

Minister dopravy
uveduje dílny ČSD v Českých Velenicích podle
dekrety prezidenta republiky ze dne 12. října 1945
číslo 89 Sb. o vyznamenání za zásluhy o výstavbu
státní a se vynikající pracovní výkony
V E Ř E J N Ě U Z N Á V Í
ze svlátek úspěšné výkony při znovovstavení válkou
zničeného vozového parku.
Minister
Dr. I. Pietor
V Praze dne 28. října 1946.

Uznání ministra dopravy Dr. I. Pietora ze dne 18. 10. 1946



V dubnu 1947 už byla postavena admin istrativní budova V zadu se ještě opravuje vodárenská věž

Deputace českovelenických občanů a zaměstnanců dílen odjela 31. 10. 1945 do Prahy, kde je na Hradě přijal prezident republiky E. Beneš. Referovali mu o zkáze města a jeho obnově.

V roce 1946 dostaly dílny od ministra dopravy Veřejné uznání za vynikající pracovní výkony.

V roce 1948 už byly dílny opraveny a v plném provozu.

Události v únoru 1948 (komunistický puč) zásadním způsobem změnily život v našem městě a v železničních dílnách. O tom příště.

J. Kubát

Eisenbahnwerkstätte Gmünd Gmünd, den 16. Juni 1945
B e s c h e i n i g u n g
Der Stabil-Dampfkessel der Firma Simmering-Graz-Pauker A.G.,
Baujahr 1942, Fabrika-Nr 2430, höchster Betriebsdruck 10 atm
wurde am 16. Juni 1945 vor seiner Inbetriebnahme einer amtlichen
Wasserdruckprobe unterzogen und hierbei anstandslos befunden.
Der Kesselprüfer:
Ing. Hirsch

Zápis o zkoušce kotle kotelny, která se uskutečnila 18. 6. 1945 ještě za německého vedení, proto psáno německy



Takto se pracovalo po válce ve zničené vozovce bez střechy a bez zázemí

Dílny po roce 1948

Únorový komunistický puč v roce 1948 zásadním způsobem změnil život v Československu. Jako v celé republice, tak i v našich dílnách proběhla 25. 2. 1948 jednohodinová generální stávka, které se zúčastnili všichni zaměstnanci. Komunisté uchopili v republice všechnu moc a začali přetvářet život v naší zemi podle sovětského vzoru. Postupně se začaly rušit soukromé obchody, živnosti a vše přecházelo pod kontrolu státu. V železničních dílnách se stal předsedou Ústředního provozního výboru ROH (Revoluční odborové hnutí) Gustav Werner, ale záhy ho zastupuje Jan Kubele. Předsedou závodní rady je František Albrecht. Nejdůležitější funkce, to je předseda závodní organizace KSČ se ujímá Jindřich Brejcha. V roce 1953 je Jaroslav Švejcár politickým tajemníkem v závodě. (Kupředu 23. 2. 1953.)

Nová správní - administrativní budova dílen byla dokončena a 5. 3. 1948 byl v ní také zahájen provoz lékařského a zubařského střediska. Bylo přístupno i obyvatelům města.

Nová lokomotivka, která byla postavena nová od základů, je uvedena do provozu koncem roku 1949. Nová vrátnice, postavena vedle správní budovy, je uvedena do provozu na jaře 1949.

1. března 1949 vyšlo první číslo závodního časopisu „Dílnské noviny“, které byly 1. 5. přejmenovány na „Kupředu“. Začaly se podepisovat první socialistické závazky (21. 6. 1949) a vznikat první úderky.

Teď se vracím ke vzpomínkám na období po únoru 1948. Na přelomu let 1967 - 68, kdy začala příprava na oslavu 100 let od založení železničních dílen, která se uskutečnila v pátek 3. 10. 1969, oslovil Ing. J. Sedláček, který byl předsedou komise pro přípravu oslavy, bývalé ředitele dílen.

Požádal o spolupráci také Ing. Vladimíra Švácha, který v té době bydlel v Písku. Na podzim v roce 1938, do zabrání dílen Němcem, krátce působil v našich dílnách. V roce 1945 přebíral dílny od německé správy a byl pověřen opravou a znovuvybudováním závo-

du. Ředitelem dílen nebyl jmenován, měl funkci hlavního inženýra závodu. Ve svém osmistránkovém dopisu vzpomíná na dobu po únoru 1948. Píše, že rok 1948 sliboval nový a radostnější život všech pracujících, vedení dílen však tehdy přinesl, bohužel, dny a roky plné útrap a nepochopení. Dále píše, že do závodních rad nastoupili noví lidé, kteří buď z ideových důvodů (s. Kubele), anebo z pouhé nenávisť k lidem, kteří vlastním přičiněním si připravili vyšší postavení, v tomto vedení spatřovali osoby, které nutno jen podezírat a urážet (s. J. Brejcha). Nebylo členské schůze ROH nebo KSČ, aby nebyla učiněna na ní nějaká výtka některému z vedoucích od těchto soudruhů. Píše, že na tato léta nerad vzpomíná a klid a radost našel, až když na vlastní žádost dílny opustil a začal pracovat v Praze u Státního ústavu dopravního projektování.

Po únoru 1948 začalo velké budování socialismu formou závazků a překračování norem. Socialistické soutěže a údernické směny se

Pokračování na str. 31

Velké úspěchy údernických směn

Údernické směny na počest soudruhů A. Zápotockého a generalisima J. V. Stalina, dne 19. a 20. prosince 1949 byly nejkrásnějším závěrem prvního roku pětiletky. Jejich průběh byl manifestační a srdečný. V českovelenických dílnách i ostatních služebnách ČSD bylo docíleno radostných pracovních úspěchů. Slavnostně vyzdobená pracoviště, železničářská hudba u vchodu do dílen, znělka pětiletky a častá hlášení o překonání norem, to vše charakterisovalo tyto dva slavné dny. 20. prosince se zapojil do dílnského kolektivu i pohraniční útvár SNB, který odpracoval 112 hodin v hodnotě 5.264 Kčs a byl za svou brigádnickou práci odměněn knihou „Gottwald ve fotografii“.

19. prosince na počest 65. narozenin soudruha Antonína Zápotockého, bylo v údernické směně docíleno v dílnách průměru 173%. Nejlepšími v soutěži kolektivů i jedinců byli: 1. s. František Pícha s 353,7% a byl odměněn miniaturní bustou Klementa Gottwalda. 2. s. Karel Macko s 345,5% a byl odměněn bustou V. I. Lenina. 3. četa kovářů: soudruzi Švejcár Fr., Volánek a Kojan s 328,3% a byli odměněni

bustou J. V. Stalina. 4. četa: Lučan, Hroch, Hnilička a Bican s 328,1% a 5. četa: Fürst, Senkýř, Opolzer a Kubeš s 276%, kteří byli odměněni čestným oznámením.

20. prosince v údernické směně na počest 79. narozenin s. generalisima J. V. Stalina, bylo docíleno ještě lepšího průměru, 201%. Zasloužili se o to hlavně soudruzi, kteří tento den zvítězili v údernické soutěži: 1. četa sedlářů: Veselý, Vítka a Malcát s dosaženými 398%. Byli odměněni bustou Klementa Gottwalda. 2. četa kovářů: Švejcár Fr., Volánek a Kojan s 387,5%, byli odměněni bustou V. I. Lenina. 3. s. Jar. Karhan s 350%, byl odměněn bustou J. V. Stalina. Soudruzi Josef Kadlec s 305%, Josef Perenský s 275% a četa sedlářů: Březina, Vyzelka a Sácha Fr. s 275%, byli odměněni čestným uznáním.

Všem, kteří se o tyto úspěchy v údernických směnách zasloužili patří dík a jejich příští práce bude i nadále příkladem. Byl to slibný akt soudružské uvědomlosti, který bude jistě ponaučením a příkladem pro rok 1950.

K. Fron.



← Výsledky údernické směny zveřejněné v Kupředu 1. ledna 1950.

↑ Vánoce v truhlárně v r. 1948. Druhý zprava stojící je mistr v truhlárně Jindřich Mich, později předseda MNV v našem městě.

Pokračování ze str. 30



Jaroslav Korneliuk - ředitel od 1. 1. 1950 do 31. 8. 1955

vyhlašovaly ke kdekakému výročí. V tomto článku je otištěn výsledek údernické směny na počest A. Zápotockého a generalissima J. V. Stalina. Konala se 19. a 20. 12. 1949 a výsledek byl zveřejněn v časopise českovelenických železničářů „Kupředu“ dne 1. 1. 1950. „Tvrdé“ kapitalistické normy hravě překračovali o stovky procent. Četa sedlářů pracovala na 398 % a jako odměnu dostala bustu K. Gotwald. Druzí nejlepší (387,5 %) dostali bustu J. V. Lenina a třetí (350%) bustu J. V. Stalina. Opravdu hodnotné dary. Přeskolený zaměstnanec - soustružník, bývalý číšník soudruh A. Boukal pracoval na 278,52%. (Kupředu 6/1951). Tyto dílenské noviny byly plné socialistických závazků, údernických směn, překračování norem a zmínek o uvědomělé práci, kterou se bojovalo za mír. V červnu 1951 zveřejnil časopis nejen výsledky mírového hlasování (výzva Světové rady míru, aby byl uzavřen mírový pakt pěti velmocí), ale i boje za šťastnou budoucnost, které zaměstnanci potv-



Soustružnice Jindřiška Fialová - první členka mládežnické úderky v provozu mládeže, pracovala v údernických směnách na 160%. Na pracovním oděvu má znak ČSM (Československý svaz mládeže).



Rok 1952 - Pracovní četa která opravovala rámy a podvozky parních lokomotiv. Třetí zprava, parták - četař K. Činčura.

zovali pracovními závazky. Soudružky L. Kalděcová a M. Feirfeilová se zavázaly, že budou provádět úklid účtárny a kanceláře správy lokomotivky zdarma po pracovní době. Mezi dalšími závazky se zaměstnanci vozovky zavázali k odpracování 2 hodin na obranu míru. Citát z Kupředu: „Tímto dokazujeme, že silou svého MÍRU, který smete paliče a válečné štváče, ničitele našeho štěstí a míru“.

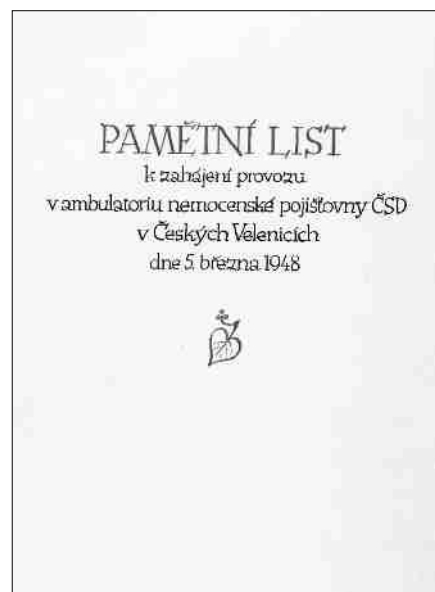
O údernických směnách na počest Stalina a Zápotockého v našem závodě informovalo i Rudé právo dne 22. 12. 1949.

V dílnách byla také založena provozovna mládeže, kde členové mládežnických úderek pracovali v údernických směnách. Jejich výsledky byly pravidelně zveřejňovány v novi-

nách. Nejlepším byly uděleny „Údernické knížky“. Od 5. 11. 1949 bylo v dílnách 19 úderníků, a jak se píše v Kupředu 8/1950, „podávají nejvyšší výkony a hlavně se přičinují o řádné zpevňování norem“.

Opravný program se v dílnách neměnil. Ve vozovce se opravovaly osobní vozy a v lokomotivce parní lokomotivy. Prováděly se všechny druhy oprav, tj. běžné, střední a generální. Všechna práce v dílnách probíhala zaběhlým systémem a tempem. Ale v červnu 1956 vypukl v hale vozovky požár, který se zapsal do historie dílen. O tom v příštím pokračování.

Jiří Kubát



Pamětní list a foto ze zahájení provozu z lékařského střediska v administrativní budově 5. 3. 1948



Požár haly vozovka 1955

V železničních dílnách ČSD v Českých Velenicích se v polovině padesátých let pomalu začalo vytrácet nadšení a iniciativa v budování socialismu a komunismu. I když se stále soutěžilo v plnění plánu, překračovaly pracovní normy a v časopise česko-velenických železničářů „Kupředu“, se stále psalo o těchto úspěších a po boku Sovětského svazu boji za mír, za štěstí lidu, (Kupředu 2. 11. 1955), už to, ale bylo stále více formální.

Velký zásah do těchto úspěchů v budování „lepší socialistické společnosti“, způsobila mimořádná událost. V sobotu 11. 6. 1955 v 7,30 hod. vznikl v hale vozovka, kde se opravovaly osobní čtyřnápravové železniční vagony, požár. Začalo hořet v jednom opravovaném vagonu. Jak se píše v jednom z dokumentů – vznikl z ne zcela přesně známých příčin. Požár se začal velice rychle rozšiřovat a dělníci se snažili vytlačit hořící vagon ven z haly, na přesuvnu a pak odvézt na volné prostranství. Hořící vagon neměl podvozky, ale byl na podvalech. Při velkém zmatku a chvatu, podpal při tlačení vypadl z koleje. Dotlačili ho

jenom mezi vrata, dál to nešlo. Požár pak snadno přeskočil na dřevěný strop a v několika minutách se rozšířil po celé dřevěné stavbě haly. V této hale pracovalo asi 300 lidí. Někteří dělníci, ve snaze něco zachránit, vbíhali do hořící haly. Pamatuji si, že můj otec, ve snaze cokoliv zachránit, utrpěl popáleniny na zádech od hořících trámů, který na něho spadl. Dřevěná hala v několika hodinách úplně shořela. Byla to velká ztráta, největší od založení dílen, mimo náletu v roce 1945. Hledal se viník. Jak se píše v kronice města: do vazby byli vzati – svářeč Domanský, bezpečnostní referent L. Bulant, náčelník dílen J. Korneliuk a hlavní inženýr Švácha.

Hledal jsem v závodních novinách Kupředu články nebo foto o této události, ale nikde nic. Přitom byl tento požár zdokumentován mnoha fotografiemi. Jako by se nic nestalo. Samé úspěchy a překračování plánu. Jen 8. července 1955 je v Kupředu krátký článek od H. Korneliukové, že s mravenčí plíl a houževnatostí se snaží naši pracující snížit vzniklé ztráty a obohatit tak znovu potřebnou kapacitu závodu. Zadrženi zaměstnanci byli brzy propuštěni, až na svářeče Domanského, který byl

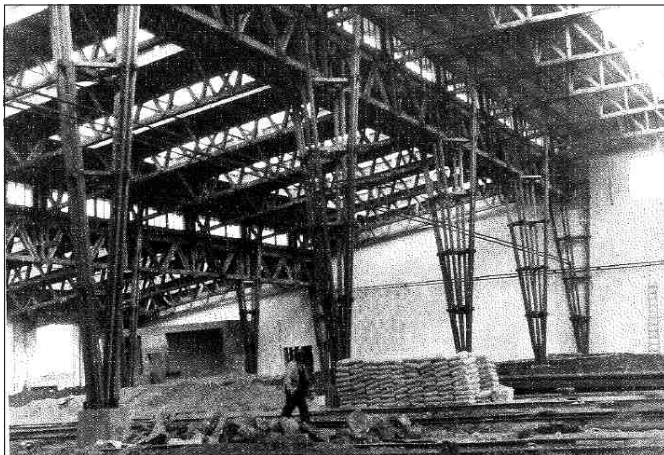
označen za hlavního viníka. Jak to dopadlo dál, jsem nikde nezjistil. Ředitel J. Korneliuk byl k 31. 8. odvolán a od 1. 9. 1955 je ustanoven do funkce ředitele Bohumil Růžek, který tuto funkci vykonával do 28. 2. 1959.

Po vyklizení spáleniště a úklidu v hale se pomalu začalo s opravami. Vozy se opravovaly ve vyhořelé hale v těžkých podmínkách. Na jedné fotografii je záběr na opravy ve vyhořelé hale. Zůstaly jen obvodové zdi. Zastřešen byl provizorně jen prostředek haly, kde měli dělníci ponky a nářadí. Trvalo delší čas, než bylo rozhodnuto o stavbě nové haly. Stavět se začalo v roce 1959, už ne ze dřeva, ale z betonu. Výstavba nové haly stála skoro 17 milionů Kč a hotova byla v roce 1964. Pro zajímavost průměrná hrubá měsíční mzda v dílnách v roce 1958 byla 1437 Kč.



Ředitel Bohumil Růžek. Ředitelem byl od 1. 9. 1955 do 28. 2. 1959. Foto J. Korneliuka bylo v minulém čísle.

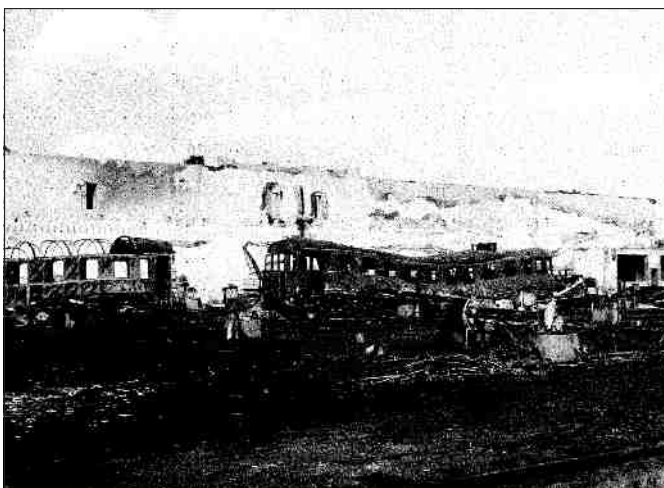
Jiří Kubát



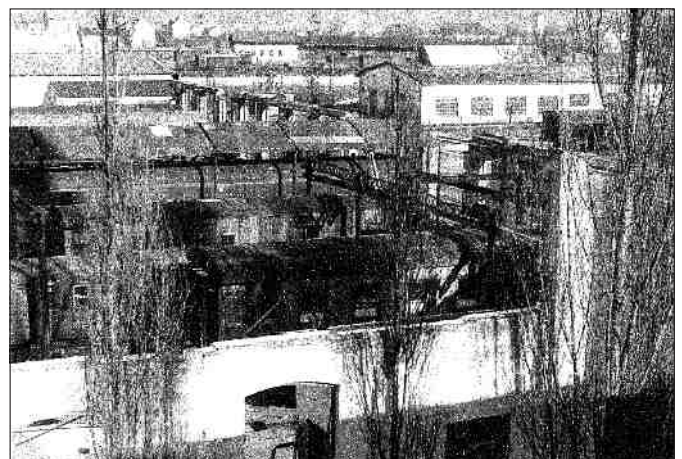
Původní hala vozovky. Dokončuje se oprava po náletu v r. 1945. Dřevěné sloupy a strop. Rok 1946 - 47.



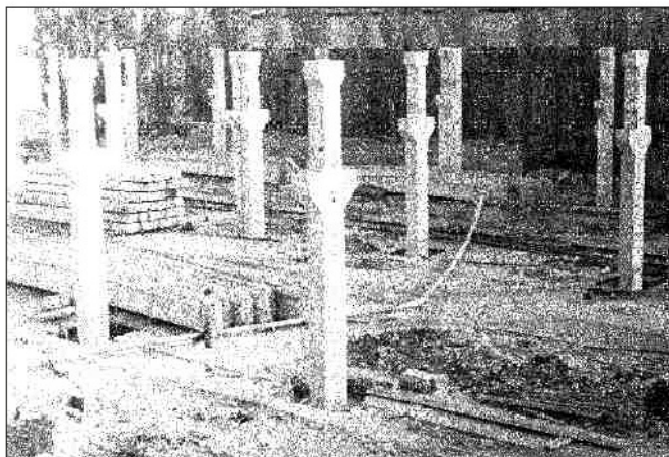
Hala po požáru. Začínají se odklízet trosky. V popředí Václav Novotný četař v kovárně, zde jako hasič odklízející trosky.



Shořelá hala je už skoro vyklizená. V pozadí je zničený osobní vagon.



Pohled od truhlárny na torzo haly. Zůstaly jen obvodové zdi. Provizorně bylo jen zastřešeno místo pro ponky a nářadí.



Začala výstavba nové haly. V pozadí je truhlárna. Rok 1959.

Na pomoc našemu závodu

Velká ztráta na majetku nás všech, která nás postihla vyhořením vozovky, i když těžko nesena, nadovědla snad ani v jediném zaměstnanci zlomit to krásné budovatelské nadšení, se kterým byla před deseti lety stavěna.

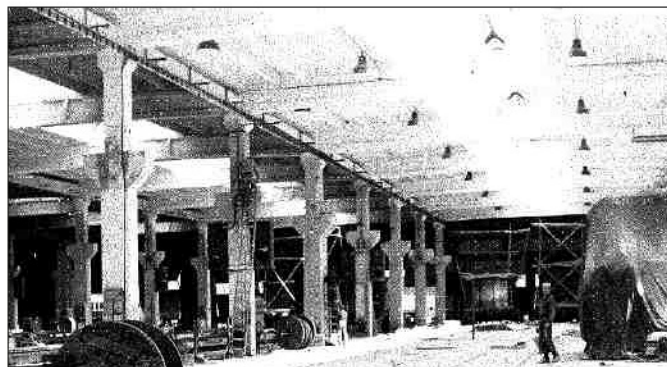
Celé stovky našich zaměstnanců vyhlásily své závazky na pomoc při odklizení trosky a opravách strojního zařízení. S mravenčí píli a houževnatostí se snaží naši pracovníci snížit vzniklé ztráty a obohatit tak znovu potřebnou kapacitu závodu.

A jako celé stovky jiných příkladů, je krásný i příklad soudruha Jana Šimka a soudruha Vonáška ze soustružny, kteří vyrovnali dvanáct zvedákových vřeten na konto svého zaslouženého pracovního volna.

Soudruhy Píchu, Zikána, Peterku, Rossmüllera a Indru nespátříš po pracovní době nikde jinde než u zvedáků, které si vytyčili opravit. Dnes už jsou opravené a připravené sloužit našim zaměstnancům pracujícím na opravách vozů.

Helena Korneliuková

Iediná zmínka o požáru v Kupředu 8. 7. 1955 od H. Korneliukové.



Hala před dokončením.



Pohled na požár vozovky z rakouské strany. V knize (na začátku byl tábor) *Am Anfang war das Lager, Gmünd - Neustadt*, vydané v Gmündu v r. 2014 je na straně 190 uvedeno, že je to fotografie z bombardování v r. 1945. Za prvé negativ je obrácený, z pohledu rakouské strany je správně vodárenská věž vpravo, komín dílen vlevo. Uprostřed foto je vidět administrativní budova dílen, která byla dokončena v r. 1948. Pod vodárnou, kde byla hustá zástavba, je už prázdné místo. Kouř stoupá z jednoho místa a to právě kde je hala vozovky.

„Žerty“ v kovárně a jiné

Pro zpestření psaní o historii železničních dílen předkládám několik vzpomínek a dokumentů o různých událostech v závodě. Tyto vtípky a naschvály se dělaly dost často ve všech provozech. Jeden takový „žert“ se udál v kovárně 11. 10. 1965. Toto žertování se zvrtilo až do fyzického napadení spolupracovníků a bylo řešeno vedením závodu. O co šlo? Kováři od čety Novotný si přinesli plechovku s barvou a natírali násady od náradí zaměst-

nancům od jiné čety. Bylo to z legrace, aby si pracovníci jiné čety zamazali ruce. Legrace se ale zvrtila až v slovní napadání a i ve fyzické napadení pracovníka jiné čety (strčení do spolupracovníka, který upadl na záda). Událost nezůstala bez odezvy, byla řešena až na úrovni vedení závodu, náčelníkem – ředitelem J. Wejskrabem.

Byl sepsán protokol o pěti listech. Potrestáni byli četař V. Novotný veřejnou důtkou a J. Leština ústní důtkou. V. Novotnému byla veřejná důtku změněna disciplinární komisí na důtku.

Časopis Českovelenických železničářů „Kupředu“ otiskl 19. 7. 1956 krátkou zprávu o „mimořádné“ události s názvem „Přes plot na pivo“. Zde se jednalo o odskočení přes plot na pivo při odpolední směně do restaurace „U Fialů“. J. Lajvr dostal za tuto návštěvu důtku a slíbil, že už takovou žízeň nedostane. Jiný humorný případ s návštěvou restaurace v pracovní době se stal v osmdesátých letech. Zaměstnanec vozovky si odskočil v pracovní době do nádražní restaurace na pivo. V té době ho začal shánět jeho četař. Spoluzaměstnanec šel k telefonu a volá mu, aby se hned vrátil. Tento

Pokračování na str. 27

Pokračování ze str. 26

Návrh na potrestání u. Novotného Václava.

Dne 11. října t.r. přinesli si Kováři od čety s. Novotného krabičku barvy a jeden druhému natíral nářadí od níředi, aby si znečistil ruce. Toto viděl u. Novotný Václav - četař. Přesto, že bylo jeho povinností tomuto nekalému provádění zabránit, sám barvou natíral drážky nářadí ostatním zaměstnancům. Tímto jednáním došlo k hůře i ohrožení bezpečnosti při práci, čímž mohlo dojít i k úraze.

Jelikož s. Novotný Václav měl již několik podobných případů, navrhuje vedení eschu, aby byl potrestán dle disciplinárního řádu pro zaměstnance dopravy dle čl. 7 odst. b/ veřejnou důtkou.

v Čes. Velenicích dne 1. 11. 1965

.....
námělník eschu

P. Novotný - četař
s. Leština - vedoucí

Pohovor se s. Leštinou byl proveden dne 4. 11. 1965 se přítomností vedoucího provozu s. Týmala, mistra s. Švejcara Fr. a ved. diasp. řízení s. Kuběse Fr.

Č. Velenice dne 4. 11. 1965

Námělník závodu.....

Disciplinární komise při svém zasedání změnila název trestu s. Kovotného V. místo veřejné důtky na "důtku"

Zápis o žertu v kovárně 11. 9. 1965

ČSD-Dílny pro opravu vozidel v Plzni,
závod 20. výročí SNP Česká Velenice.

Věc: Výpověď Václava Novotného. V Českých Velenicích 18. října 1965.

Z á z n a m

sepsány dne 18. října 1965 v dílnách pro opravu vozidel v Českých Velenicích se s. Václavem Novotným, četařem v kovárně dílny. Po obeznámení Novotný vypovídá:

Dne 11. října 1965 jsem namazal nářadí od kladiva a to barvou v kovárně a kladivo náleželo četaři Leštinovi. Toto jsem udělal z legrace. Vlastně toto celé začalo tak, že klíč z kovárny přinesli od LMY krabičku se zelenou barvou a mazali si nářadí navzájem. Z tohoto však nic nebylo. Když klíč přestali tak jsem namazal já Leštinovi nářadí od kladiva. Zda-li Leština na nářadí sáhl, to jsem já neviděl. Potom vím, že se rozběhl za Papouškem a tomuto Leština vynadal hulvátů, vozrání, smrkáčů a pod. Papoušek mu na to odpověděl, ty jsi dobrý smrkáč, nikomu nenadávej. Leština mu na to odpověděl, tak já jsem u tebe smrkáč. Papoušek mu odpověděl, tak jako já u Vás. Pokud si dále vzpomínám, tak Leština vzal kladivo za ocel, dešel k našemu pracovišti, etřel nářadí a našel lopatu, pak vzal čistící vlnu a etřel nářadí a čistící vlnu hodil po Papouškově. Papoušek však nemá žádnou vlnu.

U tohoto stál Bedněř Jaroslav a smál se tomu. Leština na něho spustil, ty se smít nemusíš, ty se nemáš čemu smít. Bedněř mu odpověděl, tak co mu nadáváš. Já když jsem toto viděl, tak jsem mu řekl, že nářadí jsem mu zamazal já a Leština se do mne pustil a to slovními nadávkami a já jsem mu odpovídal zpět. Leština na to řekl: „Vy nemáte co dělat“, na což jsem mu odpověděl do toho že mu nic není, že já se také nestarám jest-li má práci nebo ne. Pak jsem do Leštiny strčil aby šel na svoje pracoviště. Leština pravděpodobně nerovností terénu zakopl padnul na zadní část těla a převrátil se na záda. Leština ležel mezi kovadlem a násypkou na uhlí. Když Leština vstal, tak jsem čekal že mne bací kladivem a proto jsem vzal do ruky kleště. Leština ke mne popošel a něco mi říkal a možná že jsem mu říkal, že ty kleště po něm praštil. Pokud se jedná o strkání strčil jsem do Leštiny dvakrát.

Pak jsem byl u mistra Františka Švejcara, kde se celý případ řešil smírnou cestou abychom se udobřili, já uznával svoji chybu, chtěl jsem Leštinovi podat ruku, že se případ nebude opakovat. Leština toto odmítl. Byl tomuto jednání také přítomen mimo mistra s. Sedláře.

Uznávám svoji chybu v tom, že jsem Leštinovi natřel nářadí ovšem nemusel Leština nadávat mojim spolupracovníkům.

Sepsal:
Vypověděl: Novotný Václ.

Výpověď V. Novotného o této události.

spoluzaměstnanec měl podobné jméno jako vedoucí – námělník vozovky. Volaný návštěvník restaurace v domněnku, že volá, sám vedoucí mu odpoví: Ano soudruhu námělníku, jen to dopiji a už jdu.

Různé žerty se děly po celý čas a v každém provozu. Natírání nářadí barvou nebo vazelinou nebylo nic mimořádného. Častým žertem bylo také přilepení papíru od syrečků nebo romadúru druhému spoluzaměstnanci na jeho pracovišti na nepřístupné a těžko zjistitelné místo.

Příště o výstavbě nové kotelny.

Jiří Kubát



Josef Beneš, námělník - ředitel v dílnách od 1. 3. 1959 do 8. 2. 1961.

★ PŘES PLOT NA PIVO. Žízeň je jistě nemilá věc pro každého. To uzná každý. I vrátný, není-li právě k jejímu uhašení jiné východisko, než si tu limonádu nechat přinést z vedlejší restaurace. Soudruh Josef Lajvr však dostal žízeň zvláštní, proto k jejímu uhašení si volil také zvláštní cestu. V úterý 12. června ve 20 hodin 30 minut přešel u zadní vrátnice vrata a šel v pracovní době do restaurace „U Fialů“ na pivo. Za svou zvláštní cestu a za porušení pracovní disciplíny obdržel podle disciplinárního řádu důtku. Podstatné je však to, že Josef chybu přiznal a vícekrát prý už takovou „zvláštní“ žízeň nedostane.

Přes plot na pivo. 19. 7. 1956



Kováři před kovárnou, asi rok 1962.



Celkový pohled na dílny. Vlevo je kovárna, a v pozadí hala vozovky.

Výstavba nové kotelny

Po rozhodnutí o výstavbě nové haly vozovky v železničních dílnách (stará dřevěná shodla v roce 1955) bylo jisté, že v dílnách bude dál pokračovat oprava vagonů pro potřeby ČSD. V roce 1958 byly Č. Velenice vyjmuty z hraničního pásma a byly zrušeny propustky pro vstup do města. Bylo rozhodnuto, že nedojde k útlumu, ale naopak dílny se budou rozšiřovat a modernizovat. Ve městě před nádražím, vyrostlo nové sídliště a město se mělo dál rozvíjet. Připravovala se další výstavba bytů. Tyto byty už měli mít centrální vytápění. Jedna možnost byla postavit samostatnou kotelnu anebo dodávat teplo z kotelny dílen, která byla původní postavená už při vzniku dílen v roce 1869 a kapacitně by nestačila na vytápění domů ve městě. S výhledem do budoucni se začal po roce 1960 připravovat projekt výstavby nové kotelny, která by byla určena pro topofikaci jiných objektů i mimo ČSD. Současná kotelna byla na hranici pozemku dílen, komín stál jen několik metrů od plotu. Nová kotelna měla být větší a do prostoru staré by se nevešla. Proto bylo rozhodnuto, že nová kotelna bude postavena na druhé straně tj. za komínem. Pozemek dílen byl rozšířen o velký prostor směrem k lesu a k rybníku Cihelna.

Tohoto velkého prostoru bylo třeba nejen pro samotnou budovu kotelny, ale i pro hlubinný zásobník uhlí, dopravníky uhlí a pro vybudování vlečky pro dopravu uhlí do zásobníku. Výstavba začala asi v roce 1965. Na její stavbu přišlo do Č. Velenic několik romských rodin, které už v našem městě zůstali a pak pracovali v dílnách.

Slavnostní zapálení kotle – zahájení provozu nové kotelny se uskutečnilo 8. 7. 1968 v 15 hodin. Byla to velká sláva a zúčastnilo se ho celé vedení dílen. Slavnostní zapálení provedl Ing. J. Sedláček.

Jestliže výstavba vozovky stála 16 400 000 Kč, tak nová kotelna přišla na 19 000 000 Kčs.



Stará kotelna byla vyklizena a postupně přestavěna na elektrikářskou dílnu. Po privatizaci ŽOS v roce 1993, nové vedení spolu s rakouskou stranou připravovalo výstavbu nové teplárny na biomasu o

Jaroslav Wejskrab, nejdříve sloužící náčelník - ředitel. Byl ředitelem od 10.2.1961 do 9.1983, kdy dovršil 60 let. Foto je září 1973.

výkonu 15 MW, která by spolupracovala se stávající kotelnou (Ing. J. Sedláček Zpravodaj č. 11/1994). Koncem roku 1994 se začala připravovat plynofikace města a také plynofikace kotelny ŽOS. Začátkem roku 1995 byl plyn přiveden na hranice města, ke kravínu a pak do ŽOS, kde byl plynofikován jeden kotel. Z této kotelny bylo vytápěno město do roku 1998. Po tomto roce mělo město vlastní plynovou kotelnu. Od roku 2008 je dodáváno teplo do města z rakouské strany. V současnosti je kotelna ŽOS mimo provoz, pomalu chátrá a šance na její opětovné zprovoznění, jako i celých železničních dílen je nulová.

Příště oslava 100 let dílen v roce 1969.

Jiří Kubát



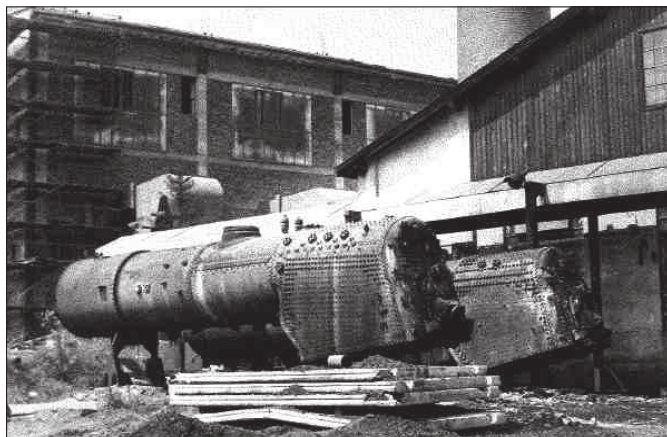
Nová kotelna v roce 1985.



Výstavba kotelny. V popředí stavba hlubinného zásobníku. V pozadí už stojí nová budova kotelny.



8.7.1968 v 15 hod. Ing. J. Sedláček slavnostně zapaluje kotel K1.



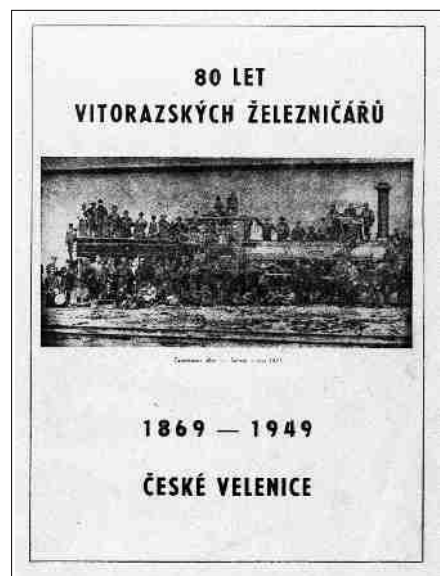
V červenci 1968 byl demontován výpomocný kotel ze staré kotelny.



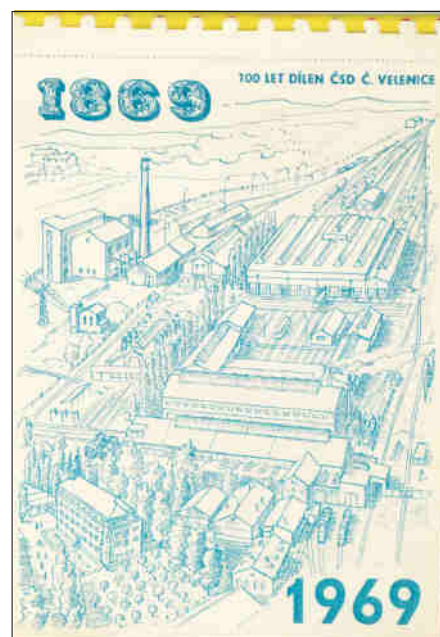
Stará kotelna před začátkem přestavby na elektrikářskou dílnu. Vpravo je truhlárna.

100 let železničních dílen - oslava

Na podzim v roce 1869 začala výstavba dílen, současně se zahájením provozu na trati Gmünd – Č. Budějovice. Železniční dílny se stavěly asi tak ve vzdálenosti po každých 150 km podél hlavních tratí. Byly postaveny ve Vídni v Praze a v Plzni. Město Gmünd bylo uprostřed těchto vzdáleností, a tak bylo rozhodnuto, že budou postaveny zde. Naproti nádraží bylo prázdné místo, ideální poloha pro stavbu dílen, kde by se opravovaly lokomotivy a vagony. Provoz na železnici se stále rozšiřoval a původní nádraží po čase začalo brzdit provoz. (Málo kolejí, málo místa mezi nádražím a dílnami). V roce 1908 bylo toto nádraží zbouráno, prostor rozšířen a nové, tj. dnešní, posta-



Úvodní list brožury k 80 letům železnice v našem městě



Kalendář od J. Boudy

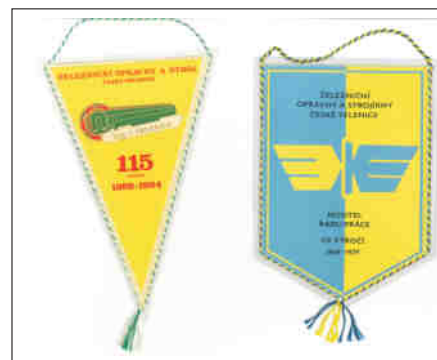
veno o 300 metrů dál, severněji. I dílny se stále modernizovaly a rozšiřovaly, v roce 1945 o pozemek pro vrátnici a administrativní budovu. Naposledy v roce 1968, kdy byly zvětšeny o pozemek pro výstavbu nové kotelny.

První oslava výročí železnice v našem městě proběhla v roce 1949 pod názvem 80 let vitorazských železničářů. Oslava byla zahájena 28. 10. v Besedě spolu s oslavou vzniku Československé republiky. Slavnostní otevření velké historické železniční a jubilejní výstavy bylo v dílnách a uskutečněno 29. 10. v 15 hod. Ústřední ředitel ČSD navštívil tuto oslavu 5. 11. a 6. 11. přijel z Č. Budějovic zvláštní historický vlak. (O příjezdu vlaku byla natočena reportáž do Filmového týdeníku). Byla připravována kniha od K. Frona „80 let vitorazských železničářů“, ale vyšel jen stručný výňatek jako příloha novin Kupředu.

Další příležitost k oslavě se naskytla při výročí 100 let dílen v roce 1969. Příprava na tuto oslavu začala už o dva roky dříve. 24. 7. 1967 byla jmenována komise pro organizaci této oslavy. desetičlenná komise se scházela pravidelně, první schůze byla 4. 1. 1968. Připravovala mnoho akcí. Byl natočen film (Jeden den v dílnách). Dále k této oslavě byl vydán kalendář, odznaky, poštovní obálky – poštovní výstava v Besedě se konala od 17. do 23. 11. 1969. Výstava obrazů u pana Řeháka, koncert a seminář v Besedě. Předsedou komise byl jmenován Ing. J. Sedláček, v té době vedoucí inženýr závodu. Byla to dobrá volba, byl zaníceným hybatelem a nadšeným organizátorem této oslavy. Oslovil bývalé ředitele závodu a plno pamětníků. Jeho zásluhou bylo sestaveno tablo všech náčelníků – ředitelů, kteří v dílnách během těchto sta let ředitelovali. Žijící oslovil a pozval na tuto oslavu. Vedení závodu pozvalo také starostu města Gmündu pana F. Chaloupeka a přednostu železniční stanice v sou-



Vedení dílen v roce 1968. Zleva - Žána, Kubeš, Ing. Sedláček a ředitel Wejskrab



Vlajčky k 110 a 115 výročí



Pozvánka na oslavu, která se promítala v místním kině před hlavním filmem

sedním městě. Byl také pozván ředitel dílen v rakouském Simmeringu. Odpovědi se zachovaly, ale všichni z rakouské strany se vymluvili na jiné už předem plánované akce. Z dopisu, odpovědi na pozvání, starosty Gmüdu, stojí za zmínku jeho vzpomínka, jako rodáka z našeho města, na zdejším život, na který vzpomíná dětskýma očima.

Bylo pozváno na 100 hostů, všichni ředitelé dílen – podniků i závodů a další vedoucí pracovníci služeben ČSD. Při vydání kalendáře a odznaků byla navázána spolupráce s akademickým malířem a velkým příznivcem železnice Jiřím Boudou. J. Sedláček a J. Bouda navázali doživotní spolupráci a přátelství. J. Bouda často navštěvoval naše město a vydal mnoho grafických listů s tématem železnice.

Oslava se konala od 27. září do soboty 4. října 1969. Hlavní oslava byla v pátek 3. 10. od 14.30. v Besedě. Slavnostní schůze zaměstnanců závodu za účasti zástupců ústředních orgánů se konala i jako Den železničářů. V roce 1954 rozhodla vláda Československé republiky, že 27. září bude významným dnem československých železničářů. Slavil se všude na železnici po celém území ČSR jako Den československých železničářů. Železnice přes naše město začala jezdit 1. 11. 1869, a tak se obě výročí spojila v podzimním termínu.

Pokračování na str. 30

Pokračování ze str. 29

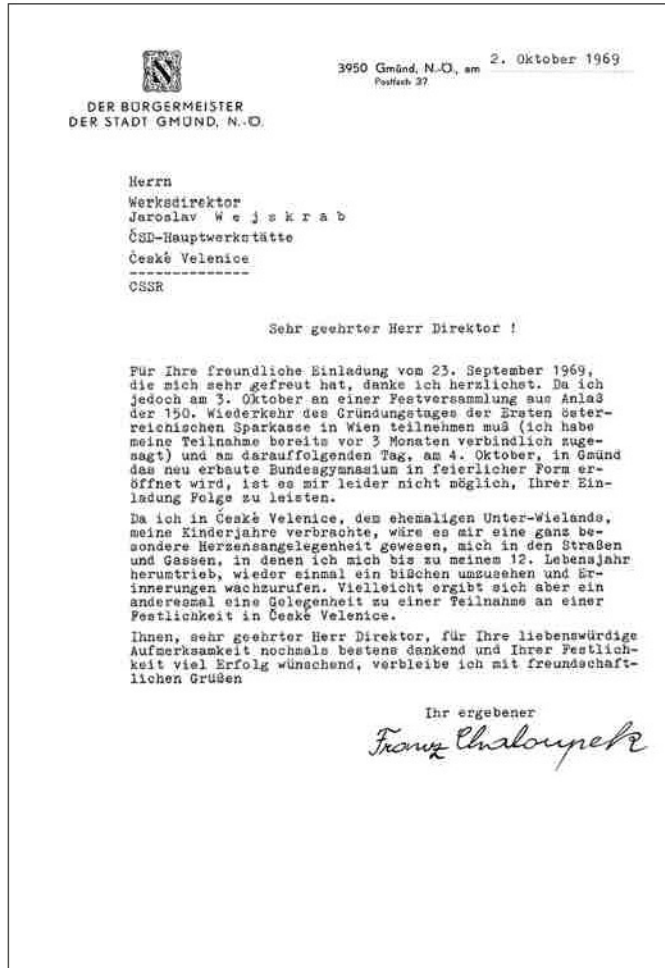
Chtěl jsem tento článek doplnit fotografiemi z této velké oslavy, našel jsem několik fotografií, které ale nebyly datované, tak není jisté, že jsou z těchto oslav. Propagačního materiálu se zachovalo dost. Tak ně-

kteří zveřejňují. Další oslavy se konaly i v letech 1979, 1989, 1994. Při těchto oslavách se konaly také různé akce, byly vydávány odznaky, vlaječky a v Besedě se uskutěčnila výstava o historii dílen a našeho města a večer taneční zábava. Součástí oslav

byla i volná prohlídka dílen. V roce 1999 bylo výročí 130 let dílen, ale to už se neslavilo, dílny – ŽOS začínaly mít jiné problémy a starosti.

Příště něco o životě v dílnách.

Jiří Kubát



Odpověď starosty Gmündu na pozvání



Informace o akcích při tomto výročí

Návštěvy v železničních dílnách

Za více než stoleté historie dílen se v nich uskutečnilo mnoho návštěv. Nejvýznamnější návštěvou ve vznikajícím městě byl v roce 1874 císař František Josef I. Při cestě vlakem do Prahy, na žádost městského zastupitelstva v Gmündu, se zvláštní císařský vlak zastavil, císař vystoupil a pozdravil se s občany. Bylo to na starém nádraží, které bylo o 300 metrů jižněji než dnešní. Do dílen sice nevstoupil, ale nádraží bylo prakticky spojeno s dílnami.

První návštěva, která je zachycena na fotografii, byla návštěva generála Pohraniční stráže Dudy. Více informací o tomto hostu jsem nezjistil. Snad byl od Pohraniční stráže, když zde byla kasárna a jednotka pohraničnicků. Na jedné fotografii je spolu s bývalým mistrem v truhlárně v době návštěvy už předseda MNV v našem městě. Na druhé je s vrchním mistrem v přípravném provozu K. Vrátným a se spoluzaměstnanci před parní lokomotivou 475. Na fotografii je datum návštěvy rok 1966.

Nejnámější návštěvou v dílnách, od roku 1974 se jmenují ŽOS (Železniční opravy a strojírny), byla 27. 6. 1986 návštěva dvojice televizních bavičů Bohdalová – Dvořák. Pamatují si, jak jsme je v pracovní době vyhlíželi, kdy se objeví v závodě. J. Bohdalová si také vyzkoušela práci s kladivem. Jak se píše ve



Generálporučík Duda v hale truhlárna. Vlevo je předseda MNV v našem městě Jindřich Michl, předtím býval v této hale mistrem.

zpravodaji města v čísle 7-8 /1986, zasloužilý umělec Vladimír Dvořák a zasloužilá umělkyně Jiřina Bohdalová spolu s Kastelány připravili v Besedě pro příslušníky Lidových milicí a ostatní návštěvníky velmi pěkný večer.

Poslední významnou návštěvou v Železničních opravách byla návštěva předsedy vlády Vladimíra Špidly, které navštívil v neděli 28. 9. 2003. Hlavní důvod jeho návštěvy v našem městě však byla návštěva ISS (Integrovaná střední škola). Otevíralo tam nově vybudované informační centrum zaměřené na železniční problematiku. Potom si prohlédl také ŽOS.



J. Bohdalová si také vyzkoušela práci s kladivem. Ač ho drží v levé ruce, všichni se dobře bavili.

Na fotografii před opravovanou parní lokomotivou v hale nová lokomotivka je spolu s doprovodem – předseda ČMKOS a senátor M. Štěch, ředitel ŽOS V. Lajdolf, předseda představenstva ŽOS J. Sedláček, starosta Č. V. J. Slíva, místostarosta M. Kotrč, přednosta železniční stanice A. Pudil a další hosté.

To byla také poslední významná návštěva v historii tohoto závodu.

J. Kubát



Vojenská návštěva spolu se zaměstnanci provozu lokomotivka před opravovanou parní lokomotivou řady 475, spolu s vrchním mistrem přípravného provozu K. Vrátným.



Nejpoupatrnější a nejnámější návštěva v dílnách. Mezi kovárnou a kolvkou jdou s doprovodem J. Bohdalová a V. Dvořák.



Předseda vlády v Integrované střední škole.



Při návštěvě ŽOS navštívil V. Špidla (uprostřed) halu Nová lokomotivka, kde se právě opravovala parní lokomotiva řady 498.

Z historie železničních dílen

BSP - brigády socialistické práce

Myšlenka vzniku BSP přišla do Československa ze Sovětského svazu. V roce 1958 tam začaly soutěžit pracovní kolektivy o titul „Brigáda komunistické práce“.

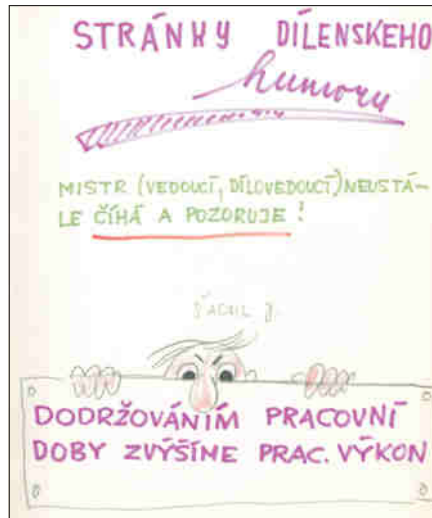
V ČSSR se soutěž o titul BSP hlavně rozvíjela až v dobách normalizace po roce 1970.

Hnutí BSP bylo nejvyšší formou socialistického soutěžení. Mělo plnit náročné úkoly při socialistické výstavbě, zvyšovat kulturní úroveň pracujících, pomáhat rozvoji vědy a techniky a efektivnosti práce.

V dílnách ČSD, později ŽOS Č Velenice, byly zakládány BSP už v šedesátých letech dvacátého století. Měly podporovat a propagovat formu pracovní spolupráce a soutěžení.

Nejstarší kronika BSP, která se zachovala, je kronika čalouníků a sedlárů ve vozovce. První zápis je z 5. 1. 1959 a zní – na počest vypuštění sovětské kosmické rakety se kolektiv čtyř Šácha rozhodl utvořit brigádu, to je přeškrtnuto a nově napsáno, soutěžit o titul BSP. Zavazují se, že budou dodržovat pracovní postupy a osvojuvat si uvědomělou kázeň kolektivu a dosavadní závazky na úsporu materiálu prohloubí a zvýší o 10%. Zápisy v této kronice končí v roce 1983. Nejdříve se soutěžilo o získání tohoto titulu. Soutěžil pracovní kolektiv. Název kolektiv se mezi dělníky nepoužíval, říkalo se pracovní četa nebo parta. Vedoucí se nazýval četař, parťák. Většinou četař – parťák byl také vedoucí BSP. Asi po roce se vyhodnocovala tato soutěž. Vše probíhalo velice formálně. Po získání titulu se udělovaly odznaky BSP a kolektiv měl na pracovišti umístit vlaječku nebo obraz - „Zde pracuje kolektiv BSP vedený“ - nejčastěji jméno vedoucího pracovní čety. Toto se však většinou nedělo, vlaječka se hned strčila do skříně.

Byly různé formy pracovní soutěže - Komplexní racionalizační brigáda, tj. spolupráce dělníků s mistry. Byly i soutěže - Ručím za kvalitu své práce a závazky od osobních přes závodové k celopodnikovým. Každé čtvrtletí se vyhodnocovala socialistická soutěž. Soutěž



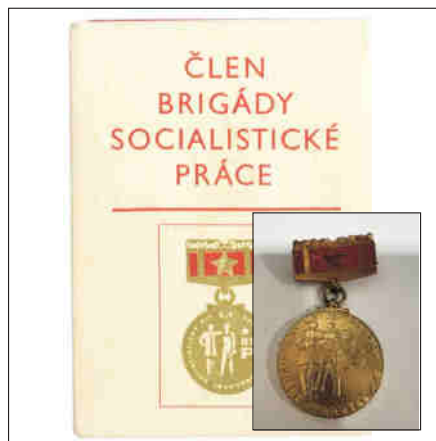
Kroniku v humorném duchu psal a kreslil J. Pazderka

BSP a soutěž o nejlepšího mistra a kolektiv. V ŽOS bylo také Saratovské hnutí, Basova metoda, Zlobinova metoda, Lvovský systém, Hnutí překonej sám sebe a vytrvej a také soutěž Sám sobě kontrolorem. Soutěžilo se i o Rudý karafiát. Většina zaměstnanců ani nevěděla, co které hnutí nebo metoda znamená.

V roce 1984 bylo v ČSSR zapojeno v BSP 200 000 kolektivů, to bylo přes 2,7 milionů pracujících.

V ŽOS Č. Velenice byly BSP v každém provozu, byly také v železničním učilišti, v depu, na celnici, ve škole i na MNV. Pro členy brigád socialistické práce v ŽOS se každý rok konalo setkání v Besedě, tz. Večer pracovní slávy nebo jen Setkání kolektivů BSP.

Každá BSP si vedla svoji kroniku. Do kroniky se zapisovaly různé události v tomto kolektivu. Většinou to byl seznam členů a jejich osobní výročí, doklad o závazcích ke zvýšení



Průkaz a zlatý odznak člena BSP



Pozvánka na setkání kolektivů BSP do Besedy



Putovní vlajka nejlepšího kolektivu závodu v socialistické soutěži

pracovní výkonu a zkvalitnění práce. Kroniky byly často doplňovány fotografiemi ze života těchto brigád.

Zde je ukázka z několika kronik.

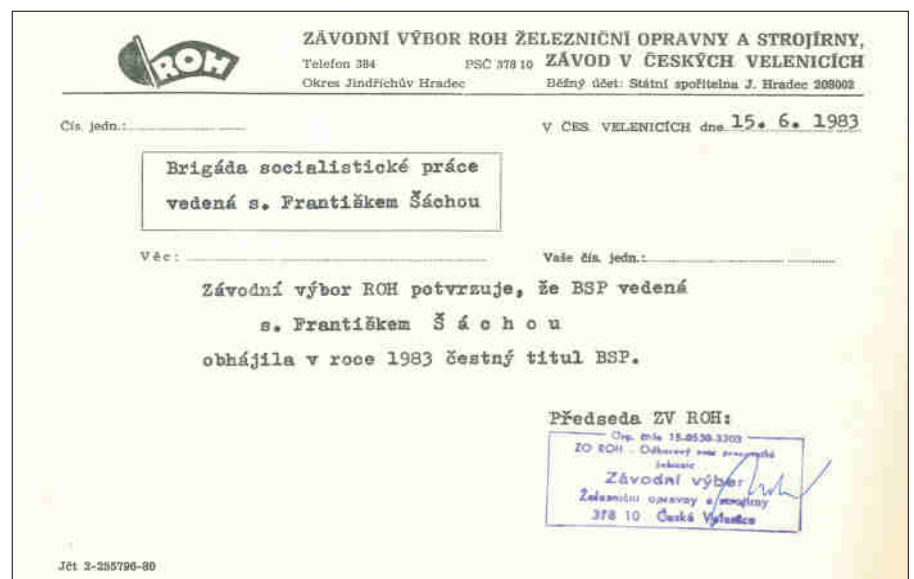
Ve vozovce ŽOS byla velmi aktivní BSP Karla Marouška. Dokazují to zápisy v této kronice, které jsou poplatné době. Samé politické fráze o úspěšném budování socialismu v ČSSR a v ŽOS.

Jedna kronika se ale vymyká zaběhnutému zapisování do těchto kronik.

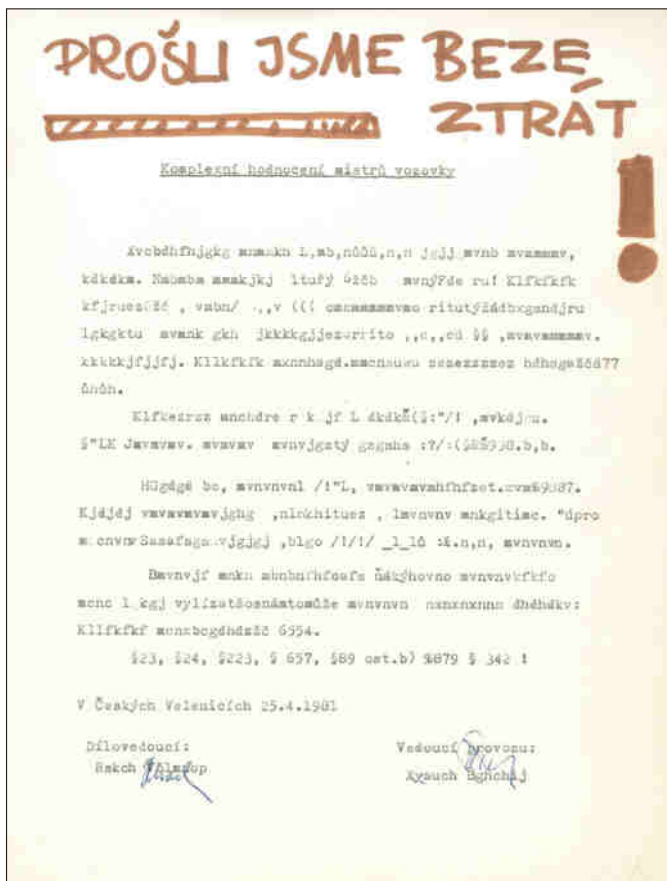
Je to kronika THP, technicko-hospodářských pracovníků ve vozovce ŽOS. Psal ji a kreslil dílenský mistr Jiří Pazderka.

Aktivita BSP pomalu slábla a koncem osmdesátých let už se přestalo i zapisovat do kronik. V nejstarší kronice vedené F. Šáchou od roku 1959 je poslední zápis v roce 1983.

J. Kubát



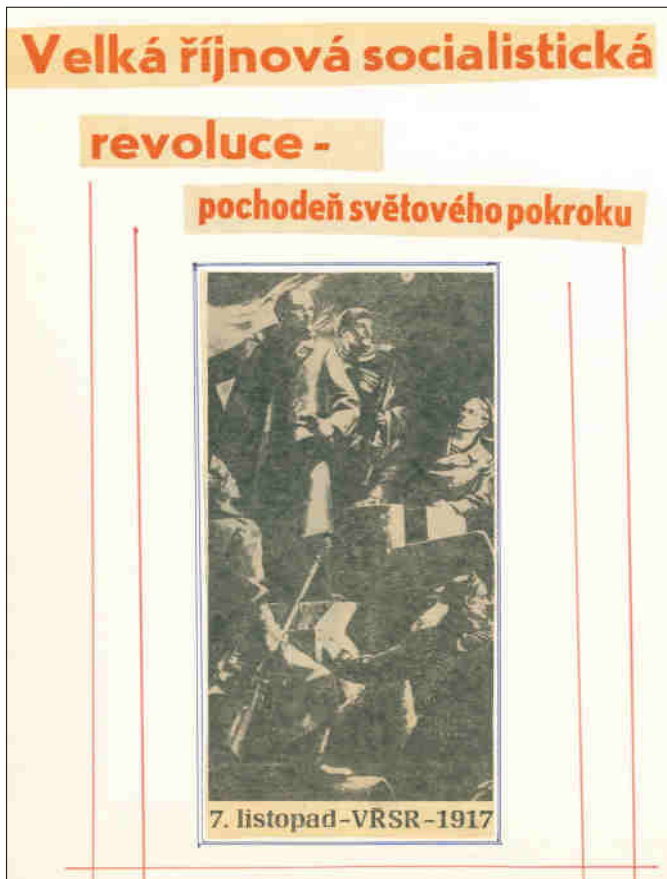
Potvrzení o obhajobě BSP, které vydal Závodní výbor ROH



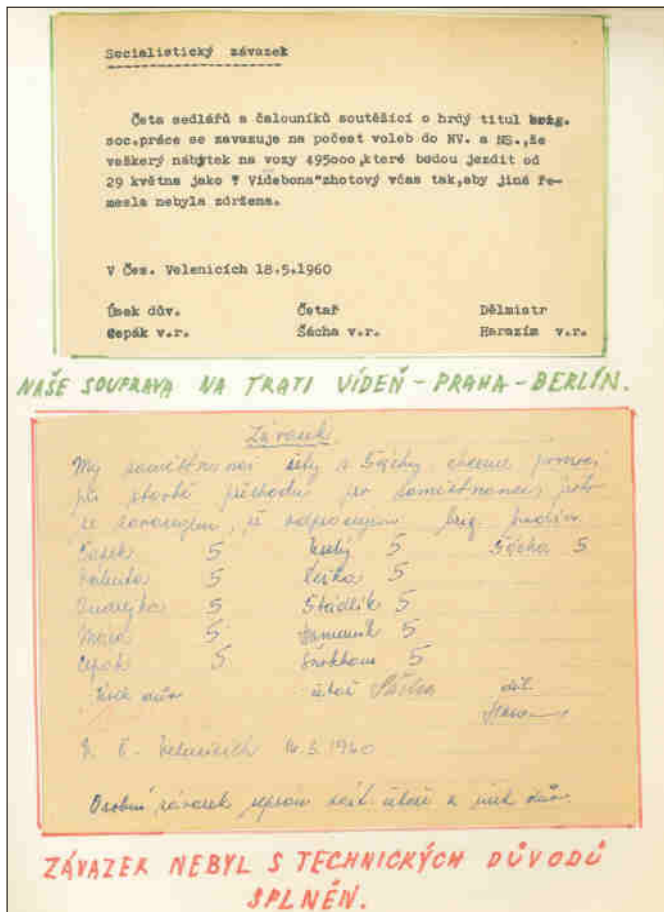
25. 4. 1981 sepsal hodnocení brigády - žádný text, jenom shluk náhodných znaků



Kronika BSP zaměstnanců ve staré lokomotivce, úvodní stránka. Zápisy končí v roce 1989



Jedna ze stránek kroniky BSP ve vozovce vedené K. Marouškem. O hrdý titul BSP začali soutěžit už v roce 1963



Zápis v kronice BSP F. Šáchy z roku 1960

Výstavba v dílnách – ŽOS

Výstavba železničních dílen byla zahájena v roce 1869, kdy byla uvedena do provozu železniční trať Vídeň – Č. Budějovice. Dílny se začaly stavět hned naproti původnímu nádraží, které bylo v roce 1908 zbouráno a nové pak postaveno o 300 metrů severněji, aby se uvolnil prostor pro další koleje. Po vybudování základní struktury sloužily dílny k svému účelu, tj. k opravě železničních vagonů a parních lokomotiv, prakticky až do konce 2. světové války. Modernizace se prováděla postupně s vývojem techniky (elektrifikace, výroba acetylenu, rozvod stlačeného vzduchu a další technická vylepšení).

Největší zásah do chodu dílen nastal 23. 3. 1945 leteckým náletem. V ten den bylo bombardováno nádraží a železniční dílny. Nálet oslabil schopnost německé armády přesunovat vojenské jednotky a materiál po železnici na frontu u Vídně. Náletem byla přerušena oprava v dílnách a provoz na železnici a nádraží byl obnoven až po osvobození 8. 5. 1945. Po konci války se musely některé haly postavit nové (nová lokomotivka, vozovka) a na rozšířeném prostoru před závodem se postavila nová administrativní budova a vrátnice.

Po uvedení dílen do plného provozu postihla závod velká rána. V červnu 1955 úplně vyhořela hala vozovky. Když bylo rozhodnuto o její nové výstavbě (pracovat se v

ní začalo v roce 1964 a náklad byl 16 400 000 Kč), nastával problém s nedostatkem pracovních sil. V roce 1958 byly zrušeny propustky do města a mohlo se volně do Č. Velenic cestovat. Naproti nádraží se začátkem 60 let začaly stavět obytné domy, také pro zaměstnance dílen. V té době už se projektovala výstavba nové kotelně. (O kotelně a vozovce jsem psal v samostatných článcích.) Její stavba byla už projektována na vyšší výkon, uvažovalo se o výstavbě nových obytných domů, které by byly vytápěny právě z nové kotelně dílen (sídlíště Na Sadech). Kotelna byla uvedena do provozu v roce 1968 (cena 19 000 000 Kč) a na sídlíště se stěhovali první obyvatelé v roce 1974. V roce 1972, 25. srpna, je uvedena do provozu nákladem 3 178 000 Kč přechodová lávka z nádraží do dílen. Na lávce bylo už počítáno s prostorem pro parovod na vytápění budoucího sídlíště a také s budoucí elektrifikací nádraží, a proto je výška lávky tak vysoká. Za dva roky je vedle vrátnice u lávky uvedena do provozu nová jídelna s kantýnou pro zaměstnance ŽOS.

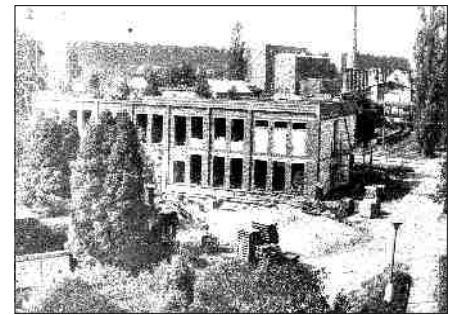
Výstavbou bytů pro zaměstnance dílen - ŽOS se stav stabilizoval a v závodě se dále stavělo a modernizovalo. Vystavěla se nová trafostanice (2 200 000 Kč), čistička odpadních vod (2 600 000 Kč) a velká investice byla výstavba tryskacího boxu v roce 1970 nákladem 7 400 000 Kč. Menší stavby (garáže a prádelna) jsou uvedeny do provozu v roce 1972 nákladem 1 321 000 Kč. Výmě-

níková stanice na plyn je uvedena do provozu v roce 1974. Rekonstrukce kolejové vlečky do závodu v hodnotě 16 700 000 Kč je zahájena v roce 1987. Poslední větší stavbou byla výstavba budovy tzv. „milice“ vedle staré lokomotivky (slavnostně otevřena 15. 3. 1988), ale už koncem roku 1989 byla jednotka (rota) lidových milic na závodě zrušena a budova přeměněna na šatnu žen.

Poslední velkou akcí byla stavba nové vozové přesuvny (hlavně její prodloužení a zastřešení) před halou vozovky, která se uskutečnila až v roce 1994. Stará přesuvna byla pro přesun nových vagonů o délce 26,4 m krátká. Po privatizaci ŽOS v roce 1993 ale začalo ubývat zakázek a nic nového se už nestavělo. V té době zahájila v hospodářském parku provoz firma Magna a zaměstnanci ŽOS začali odcházet do tohoto závodu. Počet zaměstnanců se začal pomalu snižovat.

Příště o životě a událostech v ŽOS v 80. letech.

J. Kubát



Rok 1986. Stavba "Milice". V pozadí kotelna dílen.



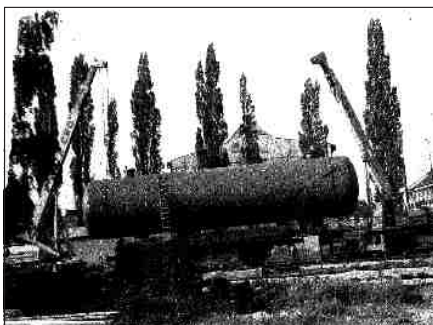
Nová trafostanice postavená v roce 1970.



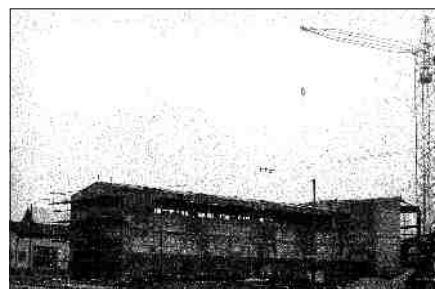
Mistři z vozovky na staré vozové přesuvně při její poslední jízdě dne 10. 5. 1994. Uprostřed je vedoucí vozovky K. Laňka.



Zahájení provozu na přechodové lávce 25. 8. 1972. Nápis na vrátnici zní: "Sdružený soc. závazek + racionalizační úsilí = otevření stavby 3 měsíce před termínem.



Usazování jímky na plyn 25. 6. 1974. V pozadí hala nové lokomotivky.



Výstavba tryskacího boxu. Vlevo je nástrojárna.



Nové garáže a prádelna. Rok 1972.

Historie

„Žoska“ po 17. listopadu 1989

— Josef Kubát

V roce 1984 odchází do důchodu dlouholetý ředitel – náčelník železničních dílen Jaroslav Wejskrab. Řediteloval dlouhých 23 let, od roku 1961. Novým ředitelem je jmenován dosavadní placený funkcionář, předseda celozávodního výboru Komunistické strany Československa Josef Večeř. Ředitelem je do začátku roku 1992. Přišel rok 1989 a listopadová revoluce. Průběh listopadových událostí v našem městě a v ŽOS jsem popsal v Česko-velnickém zpravodaji č. 11/2019. Generální stávka se uskutečnila v celé republice 27. listopadu. V ten den se také v závodě sešli všichni zaměstnanci před vrátnicí a stávkovalo se od 12.00 do 14.00 hod. Nové volby do odborové organizace, tehdy ROH, se uskutečnily 18. 12. a závodní výbor byl kompletně vyměněn. V ŽOS se pokračuje v opravném procesu, tj. oprava čtyřnápravových osobních železničních vagonů a oprava podvozků elektrických lokomotiv. Začíná se uvažovat o privatizaci na železnici, hlavně železničních opraven. Vedení závodu se snaží, aby velenická „Žoska“ zůstala u ČSD. Tato snaha byla marná, náš závod, i když jako poslední, byl také privatizován.

K 1. březnu 1992 je jmenován ředitelem závodu ŽOS Č. Velenice Ing. Jiří Sedláček. Přípravovanou privatizaci (3 subjekty podaly nabídku) vyhrála skupina vedená Ing. Sedláčkem (ŽOS je už přejmenována na ŽOS spol. s r.o. a 3. 12. 1992 je zapsána v obchodním rejstříku). Kupní smlouva je podepsána 1. 10. 1993 mezi Fondem ná-

rodního majetku České republiky a ŽOS spol. s r.o. České Velenice zastoupenou Ing. Sedláčkem, jednatelem společnosti za cenu 62 000 000 Kč. Kupující se zavazuje pokračovat v předmětu činnosti privatizované jednotky.

8. 2. 1989 nastoupilo do ŽOS 30 vietnamských zaměstnanců na 4 roky, ale už v září 1991 odešli ze závodu. Začíná se snižovat stav zaměstnan-

ců, v roce 1991 odešlo 239 lidí. V říjnu 1995 je v ŽOS 624 lidí, v 7/2001 438 v 4/2005 314 a v dubnu 2007 už jen 292 zaměstnanců. ČSD začínají šetřit a omezují – snižuje se počet vozů do oprav. Všechny ŽOS v republice začínají mít problémy s nedostatkem práce. Ve staré lokomotivce se dál opravují parní lokomotivy pro různé spolky, hlavně zahraniční. Parní lokomotiva 414. 096,

která stála na pomníku před vrátnicí je sundána a zavezena do haly na opravu. Nedostatek zakázek znamená také nedostatek peněz a počet zaměstnanců se stále snižuje. Vedení ŽOS se začíná zadlužovat a výhled do budoucna není optimistický.

Ještě 3. dubna 2001 předseda vlády M. Zeman jmenuje Ing. Sedláčka členem správní rady Českých drah, který také v devadesátých letech přednáší jako externí pedagog na Fakultě strojní ČVUT v Praze.

Po odchodu Ing. Sedláčka z pozice ředitele závodu v roce jsem se snažil zaznamenat další ředitele v ŽOS. Koncem devadesátých let se začali měnit velmi rychle a nepodařilo se dát dohromady, kdo v jakém čase a jakou dobu řediteloval. Vystřídalo se jich několik – Ing. Kouřil, Ing. Nantl, Ing. Lajdolf vítěz výběrového řízení ze dne 3. 5. 1999, Ing. Němec, Ing. Večeř. Ředitelé závodu byli podřízeni řediteli společnosti. Rozdělení společnosti na ŽOS Česká Velenice CZ a.s. a na ŽOS České Velenice Servis a.s. je provedeno 27. 11. 2000.

Finanční situace se nelepší. Akcie – cenné papíry jsou několikrát zastaveny bance. Jen za prosinec 2007 je ztráta 6 649 300 Kč. Za celý rok 2007 17 063 000 Kč. Ztráty narůstají, za jeden a čtvrt



Ing. Jiří Sedláček



Josef Večeř



roku 2008 je to 8 720 000 Kč. Od 7. 8. 2009 jsou na dva měsíce zavedeny volné pátky za 60 % mzdy. Finanční situace se stále zhoršuje. Insolvenční řízení s dlužníkem je zahájeno 16. 12. 2010. Rozhodnutí o úpadku je vyhlášeno 19. 1. 2011. V rychlém sledu prohlašuje Krajský soud v Č. Budějovicích 13. 4. 2011 konkurz na majetek dlužníka ŽOS Č. Velenice CZ a.s. Železniční dílny se pokouší zachránit nové vedení. Přichází z lounských železničních dílen, které se jmenovaly LOSTR a.s. Poté se několikrát přejmenovaly, od 2010 na LEGIOS a.s., od 2013 na INDUSTRY PLANT LG a.s. a od 17. 3. 2014 na HEAVY MACHINERY SERVICES a.s. Nic nepomáhá, zakázek je stále méně. Blíží se krach závodu. V denním tisku se už veřejně píše o konci závodu, který skoro 150 let opravoval pro železnici vagony a lokomotivy. I rakouské noviny píšou na podzim 2010 o konci dílen. V Mladé frontě 22. 6. 2014 je článek o tíživé situaci a dávání výpo-



Stávka 27. 11. 1989. Stávkující nesou transparent s heslem "Nechceme vládu jedné strany". Vzadu na budově je ještě komunistické "V čele s KSČ za další rozvoj naší socialistické vlasti".

vědí skoro všem zaměstnancům. Na stránkách Justice c. z. je poslední zápis ohledně ŽOS ze dne 10. září 2024, kde insolvenční správce P. Michal informuje Krajský soud v Č. Budějovicích

o stavu insolvenčního řízení ŽOS České Velenice CZ a.s. Píše, že z dostupných podkladů zpracovává konečnou zprávu. Tak snad po tak dlouhé době bude tato věc ukončena.

ČESKOSLOVENSKÉ STÁTNÍ DRÁHY

V Praze dne 22. února 1992
Č.j. 56-084/92-0320

Vážený pane,

Ing. Jiří Sedláček
České Velenice

V souladu se zákonem č. 60/1987 Sb. o organizaci Československé státní dráhy a ve smyslu Směrnice pro obsazování funkcí ve státní organizaci ČSD Vás s účinností od 1. března 1992

jmenuji

do funkce ředitele závodu ŽOS České Velenice.

K plnění odpovědných úkolů, vyplývajících z této funkce Vám přeji mnoho zdaru.

Váše platové náležitosti budou řešeny zvláštním opatřením ředitele SDJ ČSD ŽOS v Plzni.

Ústřední ředitel:

MILOS ZEMAN
Předseda vlády České republiky

V Praze dne 3. dubna 2001
Č.j. 4948/01 - OVA

Vážený pane,

vláda na jednání své schůze dne 2. dubna 2001 projednala návrh ministra dopravy a spojů na Vaše jmenování členem správní rady Českých drah.

Vláda s tímto návrhem souhlasila a jmenovala Vás do této funkce s účinností od 3. dubna 2001.

Přeji Vám v této funkci mnoho úspěchů.

S pozdravem

Vážený pane
Ing. Jiří Sedláček
předseda představenstva
Železničních oprav a strojů
České Velenice CZ, a.s.
378 10 České Velenice

Jmenování Ing. J. Sedláčka ředitelem ŽOS

Smlouva o jmenování Ing. Sedláčka členem správní rady Českých drah.

S M L O U V A

o prodeji podniku, uzavřená podle zákona č. 90/1991 Sb., o podnikání převodu majetku státu na jiné osoby, ve znění zákona č. 22/1992 Sb., zákona č. 284/1992 Sb., zákona č. 54/1992 Sb. a zákona č. 220/1992 Sb. a dále uzavřená podle příslušných ustanovení obchodního zákoníku

Čl. I
Smluvní strany

1. Pověřitel: Fond národního majetku České republiky
120 61 Praha 2, Rašínovo nábřeží 42
zastoupen:

Ing. Tomáš Jelitka, MBA, předseda řídicího výboru Fondu národního majetku České republiky a
MSc. Ing. Malvina Jovanová
IČO: 41602918

bankovní spojení: Investiční banka v Praze
č. d. 421807/5100
var. s. 900402104
účet. s. 0000009100

2. Koupce: Železniční opravy a strojírna Česká Velenice, spol. s r.o.,
se sídlem 398 10 Česká Velenice, Jana Pernera 159

zastoupen: Ing. Jiří Sedláček
Jednatel společnosti

IČO: 48802965

bankovní spojení: Investiční banka, a.s.
pob. Česká Budějovice
č. d. 1044902/5100

Čl. II
Podklady pro uzavření smlouvy

Podklady pro uzavření smlouvy o prodeji podniku jsou: a) privatizační projekt státního podniku Česká dráha, včetně zavazovacího opisu a strojíren Česká Velenice, Jana Pernera 159, (dále jen "státní podnik"), číslo 23041.

Smlouva o prodeji - privatizaci ŽOS

Údaje o insolvenčních

Údaje o insolvenční

Insolvenční řízení bylo zahájeno na základě vyhlášky Krajského soudu v Českých Budějovicích č.j. KSCB 27 INS 15508/2010-A-4 ze dne 16.12.2010 ve věci dlužníka ŽOS Česká Velenice CZ a.s., IČ 26030641, J. Pernera 159, 378 10 Česká Velenice.

Účinky zahájení insolvenčního řízení nastaly dne 16.12.2010 v 10:06 hodin zveřejněním v insolvenčním rejstříku.

Na základě usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích č.j. KSCB 27 INS 15508/2010-A-15 ze dne 19.1.2011 bylo rozhodnuto o úpadku dlužníka ŽOS Česká Velenice CZ a.s., IČ 26030641, J. Pernera 159, 378 10 Česká Velenice.

Účinky tohoto rozhodnutí nastaly dne 19.1.2011 v 10:19 hodin zveřejněním v insolvenčním rejstříku.

Na základě usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích č.j. KSCB 27 INS 15508/2010-B-22 ze dne 12.4.2011 bylo rozhodnuto o prohlášení konkursu na majetek dlužníka ŽOS Česká Velenice CZ a.s., IČ 26030641, J. Pernera 159, 378 10 Česká Velenice.

Účinky tohoto rozhodnutí nastaly dne 12.4.2011 v 10:34 hodin zveřejněním v insolvenčním rejstříku.

Smlouva o jmenování Ing. Sedláčka členem správní rady Českých drah.

Werkstatt vor dem Ende?

KRISE / 142 Jahre alte Eisenbahnwerkstätte in Ceské Velenice ist insolvent: 220 Mitarbeiter bangen um ihre Arbeitsplätze.



Nach der Privatisierung im Jahr 1993 wird derzeit über die weitere Entwicklung der Eisenbahnwerkstätte in Ceské Velenice verhandelt. FOTO: EVA BRANDEŠ

Část článku v rakouských novinách o konci dílen.

Historie

Konec ŽOS

— Jiří Kubát

Na začátku posledního článku o Železničních opravách a strojárnách v našem městě se vrátím ještě k článku v minulém čísle. Zřejmě vinou tiskárny došlo k několika změnám v textu. Věta – Po odchodu Ing. Sedláčka z pozice ředitele závodu jsem se snažil zaznamenat další ředitele v ŽOS – byla změněna. Správný text byl: Po jmenování Ing. Sedláčka ředitelem závodu v roce 1992 jsem se snažil zaznamenat další ředitele v ŽOS. Text pod dokumentem o insolvenční – Údaje o insolvenční zahájené 16. 12. 2010 – byl zaměněn za text o jmenování Ing. Sedláčka členem správní rady ČSD. Nekvalitní reprodukce dokumentů je na straně tiskárny.

V minulém čísle zpravodaje jsem psal o konci ŽOS. Dnes se ještě vrátím ke stavu před ukončením oprav. Proč píše o roku 2014. V tomto roce byla opravená poslední parní lokomotiva v ŽOS. Byla úzkokolejná, původně z Jugoslávie číslo

73 – 019. Rakouský zákazník si ji odvezl 23. 6. 2014. Na fotografii před lokomotivou jsou zleva pan Zoff a Schimek. Uprostřed je Ing. Sedláček (zemřel 5. 9. 2014). Tímto odvozem byla ukončena 145 let trvající železniční opravárenská činnost v našem městě. V závodě zů-



Současný stav v kovárně

stalo jen pár zaměstnanců, kteří začali pomalu vyklízet a prodávat do šrotu, co se dalo. Byla vyklizena hala soustružny, nová lokomotivka, stará lokomotivka (kotlárna), lakovna, truhlárna. V kovárně zůstaly ještě nějaké stroje. Haly začaly chátrat. Jenom vozovka, nejzachovalejší hala, sloužila do srpna 2024 k uskladně-

ní materiálu pro firmu Magna. V kovárně se začal propadat strop a podlaha se začala zelenat. V devastaci hal následovala nová lokomotivka, kde po zřízení stropu to vypadá jako po náletu v roce 1945. Je s podivem, jak se přírodě daří i v tak špatných podmínkách, jako jsou betonové podlahy. V některých halách zůstaly ponky – pracovní stoly tak, jako by se mělo zítra pokračovat v práci. Pro neplacení za elektrickou energii, plyn a za vodu byly tyto dodávky v únoru 2022 odpojeny.

Smutný to osud a pohled na závod, který skoro 150 let, od roku 1869, zaměstnával v některých letech až přes 1 000 zaměstnanců.

Jestliže insolvenční řízení s dlužníkem ŽOS České Velenice CZ a.s., IČ 26030641 J. Pernerova 159, 378 10 České Velenice, bylo zahájeno 16. 12. 2010, tak tento subjekt zanikl 30. 9. 2024. Odstraněn byl ze živnostenského rejstříku 15. 11. 2024. To je také datum zániku ŽOS.



Ne to není foto z bombardování v r. 1945, ale nová lokomotivka po zřícení stropů



Prázdná hala staré lokomotivky



Vyklizená hala soustružny



Zleva – pánové Zoff, Ing. Sedláček a Schimek před poslední opravenou lokomotivou ve velenických dílnách



23. 6. 2014 v 17:00 hod. opouští poslední opravená lokomotiva železniční dílny



Poutač před parkovištěm ZOŠ Na kopečku v r. 2015. Už s názvem Legios a s dopisným textem "Hrobaři", se smuteční páskou a letopočty 1869 - 2014, rok zahájení a rok ukončení oprav