

Ako vznikol vlak s menom Slovenský strelecký zväz?

Pokúsime sa vysvetliť históriu SSZ pomocou železničarskej terminológie.

V roku 1990, po rozpade Zväzarmu **streleckí nadšenci založili Slovenský strelecký zväz**, ktorý sa vtedy stal aj súčasťou Československého streleckého zväzu. **SSZ vtedy založil zdravý mix ľudí, starší, bývalí úspešní strelci, skúsení funkcionári, aj s medzinárodnými funkcionárskymi skúsenosťami, ale aj mladší ambiciózni strelci a funkcionári a spolu tak vytvorili osádku vlaku zvaného SSZ.**

Na začiatok si **zvolili ako lokomotívu na ťahanie vlaku SSZ vtedy najmodernejšiu parnú lokomotívu**, čo ešte bola k dispozícii, **predsa len strojvedúci toho vlaku boli starší skúsené ľudia, ktorí celý svoj strelecký život jazdili na parných rušňoch**, tak pri vzniku vlaku SSZ použili ešte parnú lokomotívu. Aj preto, lebo **vedeli že mladší členovia osádky budú poctivo a intenzívne hádzať uhlie do kotla.**

V tom čase si **za výpravcu vlaku vybrali mladého človeka, ktorí síce nikdy nestrieľal**, ale už vtedy vedel riešiť papierovačky, vybavovať povolenia na prejazd, lebo to robil už vo Zväzarme a po rozpade Zväzarmu bol voľný a tak mu dali túto dôležitú funkciu, ktorej sa rád a celkom dobre zhostil.

Náš vlak teda **fičal plnou parou, mix skúsenej a mladej osádky** priebežne v prvých rokoch jazdy **budoval koľaje, vytváral cestovný poriadok a rôzne predpisy a plány**, ktorými sa potom ten vlak celých nasledujúcich 35 rokov riadi. **Mladý výpravca** pod dozorom skúsenejších plnil uložené príkazy, ale už **od začiatku hľadal cestičky ako ovplyvňovať jazdu vlaku SSZ po svojom.**

Osádka vlaku SSZ vytvárala nové koľaje po ktorých náš vlak jazdil, budovala nové stanice (kluby), kde mal zástavky, na ktorých pasažieri vždy na chvíľu vystúpili, aby si zastrieľali a znovu cestovali.

Tak ako náš vlak cestoval ďalej, **postupne priberal čoraz viac vagónov s pasažiermi, členmi SSZ.** Tým, že **vlak bol dlhší, mal viac vagónov, starší členovia osádky už celkom nevládali vykonávať čoraz viac roboty, tak postupne odchádzali do penzie a v osádke ostali už takmer len mladí**, plní sily, energie, predstáv. ale ešte tých zopár starších predsa ešte usmerňovali jazdu vlaku a tak vlak spoľahlivo fičal ďalej, zbieral jednu medailu za druhou za krásnu jazdu.

Náš **rozbehnutý vlak fičal plnou parou, až v roku 1998, po odchode staršieho strojvedúceho do penzie povýšili mladého výpravcu na strojvedúceho**, ktorý mal riadiť vlak a riadiť osádku vlaku. **Nový strojvedúci**, ešte mladý ale už rokmi zákulisných bojov skúsený aparátčik, si vedľa seba **vybral ambiciózneho mladého muža, aby mu robil pomocníka** a oni **dvaja spolu riadia vlak zvaný SSZ až doteraz, už 27 rokov.** Nový strojvedúci si zvykol z čias kedy bol výpravcom, **že on je ten, ktorý musí dvihnúť ruku, aby sa čokoľvek vo vlaku pohlo** a to mu ostalo, aj keď už bol strojvedúci.

Tým, že **pôvodná mixovaná posádka vytvorila nové koľaje po celom Slovensku, vytvorila cestovný poriadok, všetky predpisy, celý systém**, tak **náš vlak fičal ďalej, bez ohľadu na to, že sa vymenil strojvedúci a ďalší ľudia v osádke.** Mladí v osádke si však začali **namýšľať, že už vedia riadiť vlak sami**, bez pomoci a dozoru starších, veď cestovný poriadok už mali, smernice a ostatné papiere tiež, **bol zabezpečený prísun uhlia a vody na prevádzku vlaku priamo zo štátu, tak už nemuseli nič zlepšovať, len sa viezť po postavených koľajniciach. Nedali si do toho dlhé roky nikomu hovoriť a prakticky nikoho medzi seba nepustili, najmä nie ďalších mladších.**

Postupom času, ako roky pribúdali, osádka stárla, prestali sa budovať nové koľaje, tak vznikalo len veľmi málo nových staníc, **pôvodné stanice naopak zanikali, zanikali aj odbočky koľají** a nové koľaje sa nebudovali. **Mnoho pasažierov vystúpilo z vlaku**, zopár pristúpilo, odpojilo sa zopár vagónov.

Každý stroj, aj vlak SSZ potrebuje pravidelnú údržbu, opravy, vylepšenia, aby mohol fungovať ďalej. No **do nášho vlaku sa investovalo čoraz menej**, nakoniec to dospelo k tomu, že **len raz za 4 roky**

hrdzavejúcu lokomotívu natreli novou farbou a prezentovali pred ľuďmi ako vylepšenú lokomotívu. K premaľovanej lokomotíve im **celé roky sľubujú, že vybudujú nádherné, veľkolepé depo,** kde bude môcť celý vlak parkovať a kde sa budú môcť všetci pasažieri realizovať. A to pasažierom stačilo dlhé roky na to, aby nechali strojvedúceho s pomocníkom riadiť vlak SSZ ďalej.

Najhoršie na tom je, že kým **iné vlaky vymenili lokomotívy za novšie, elektrické, ktoré sú výkonnejšie a na svoju prevádzku im stačí menej peňazí,** náš vlak ťahá už posledných 27 rokov, len staršou o 27 rokov rovnaká lokomotíva, s takmer rovnakou osádkou, s rovnakým strojvodcom a pomocníkom, tiež starším o 27 rokov. Vlak stále jazdí podľa 30ročných cestovných poriadkov, plánov a predpisov, ktoré sa nezmenili už 27 rokov a už nevyhovujú dnešnej dobe.

Je len logické, že tí ľudia **sa za tie dlhé roky náročnej služby vyčerpali, už toľko nevládzu, tak nasmerovali náš vlak tak aby išiel dolu kopcom, lebo tak ide aj sám a už nemusia toľko prikladať** do kotla a **vlak stále ide, spomaľuje ale stále ide.** Z tej pôvodnej osádky odišli už niektorí z tých pôvodných, tí ktorí si povedali, že už stačilo, už nevládzu, tak teda občas pribrali nejakých nových členov posádky, aj mladších, ktorí sa začali zaučať do roboty.

Ale keďže **strojvodca a jeho pomocník si nedajú hovoriť do svojej roboty, riadia vlak rovnako celých 27 rokov, tak tí noví členovia osádky,** ktorí sú mizerne platení **príliš často odchádzajú a znovu ich nahrádzajú iní, ktorí potom znova odchádzajú, lebo sú nespokojní s prácou a plácou vo vlaku.**

Inde sa vymenili lokomotívy za elektrické, všade naokolo sú už elektrifikované trate, na ktorých elektrické lokomotívy fičia oveľa rýchlejšie ako náš vlak, všade nás ostatné vlaky predháňajú. Ale my s tým nevieme nič urobiť, proste para už dnes nemôže konkurovať elektrine. Dokonca to dospelo už aj do takého štádia, že už ťažko vôbec natankujeme vodu a naložíme uhlie do lokomotívy a keď tak poriadne draho a neefektívne, lebo z kotla už uniká para a je len otázkou času kedy sa roztrhne.

Už nás nechcú pustiť na elektrifikované trate, všade pred nami zatvárajú závory a tak už nám ostala len jednokoľajka z Bratislavy do Košíc cez Príbelce a inde už naša cesta nevedie. Rozprávka o novom depe sa už definitívne rozplynula, peniaze ktoré sme na vybudovanie depa dostali sme už minuli, pozemok pod depo nám vzali a dali iným, takže ostáva len rozprávka.

Keďže **sa blížime k semaforom, lokomotíva sa začína znova premaľovávať,** strojvodca a jeho pomocník a osádka vlaku **nás ďalej presviedčajú, že náš vlak fičí plnou parou ako za mladi.**

Že preto **nepotrebujeme presedlať na elektrickú lokomotívu, ktorá jazdí úspornejšie, rýchlejšie, má prístup na moderné elektrifikované trate, lebo veď nám naša jednokoľajka a parná lokomotíva stačí.**

Že všetci máme skúsenosti len s parným vlakom, **tak načo nás zaťažovať s učením sa ako obsluhovať novú elektrickú lokomotívu a preto by mala ďalej pokračovať súčasná osádka ktorá to už pozná.**

Takticky **nepovedia, že z roka na rok máme menej a menej peňazí** a naša lokomotíva potrebuje na svoju prevádzku čoraz viac peňazí, lebo **uhlie a voda je z roka na rok drahšie** a nám nejak nedochádza, že do **kotla prikladáme menej, lebo nemá veľmi kto a nemá už veľmi čo prikladať.**

Nepovedia nám že **naša lokomotíva aj keď ide dole kopcom, už nebude zrýchľovať ako nám sľubujú, ale vďaka zákonom fyziky postupne zhrdzavená zastaví,** ak sa ešte predtým nezrúti z útesu keď prerazí poslednú zábranu pred útesom.

Pasažieri, ktorí **sa celých 35 rokov vozia len na našej parnej lokomotíve, občas niekde zazrú rýchlo fičiace elektrické vlaky, ktoré sa ale len tak rýchlo mihnú okolo nich, tak si ani nestihnú všimnúť rozdiel** medzi naším parným vlakom a tými rýchlymi elektrickými vlakmi. Ale viacerí **pasažieri už začínajú prejavovať nespokojnosť, že sa im sedí nepohodlne, že palubný rozhlas nefunguje a tak**

nepočujú, čo im osádka hovorí, že sa osádka medzi nimi ani neukazuje a nerozpráva s nimi. Ale väčšina sa len ticho vezie, a sú radi, že náš vlak ešte jazdí a sú radi, že ešte aspoň na pár zastávkach zastaví a tam si môžu vystreliť za oveľa viac peňazí ako pred rokmi. A to im stačí, nie sú nároční.

Veď náš vlak defakto doteraz ani nepotrebuje zastavovať na staniciach, na svojej jednokoľajke si môže hore dolu jazdiť od konečnej po konečnú a medzitým nemusí stáť nikde. Veď aj tak už mu nikde cestou ani nenatankujú vodu, ani nenaložia uhlie, tak načo by niekde stál. Preto ani pasažieri nemali možnosť vidieť iné vlaky a porovnávať s tým našim. Na jednokoľajke jazdí len náš vlak.

Dňa 28. 6. 2025 ráno náš vlak zastaví pred ráscestím, na semaforocho, ktoré budú svietiť v ten deň na červeno. Vybraných 61 pasažierov si z vlaku vystúpia na obed, na ktorý ich po x-tý krát pozval strojevedúci a osádka vlaku. Ostatní čo sa nezmestia do jedálne budú čakať vo vlaku na správy.

Strojvodca a jeho pomocník budú pasažierom hovoriť o krásnej naleštenej lokomotive, ktorá frčí plnou parou, možno aj o rozprávke o novom prekrásnom modernom depe, ktoré nám stále sľubujú.

Ktovie, či si pasažieri vlaku v ten deň dajú dokopy dve a dve, pochopia, že naša zhrdzavená lokomotíva už proste nevládze a postupne zastavuje, až čoskoro zastaví celkom a povedia si, že radšej vymenia strojvodcu a osádku, aby sme mohli postupne presadnúť na modernú elektrickú lokomotívu, ktorá už na nich čaká aj s novým strojevedúcim a novou osádkou na ráscestí.

Pasažieri v ten jeden deň budú rozhodovať, ako a ktorým smerom bude náš vlak pokračovať ďalej.

Rozhodnú sa či teda nasadneme naspäť do toho istého vlaku, s tým istým strojevedúcim a pomocníkom a prakticky tou istou osádkou, ktorá sa chce ďalej viezť, lebo veď veľa roboty vo vlaku nemajú a predsa sa vezú, čo potom, že na jednokoľajke a s chátrajúcou parnou lokomotívou.

Alebo aj v záujme svojom, svojich detí a vnúchat radšej rozhodnú vybraní pasažieri dať zelenú modernejšej elektrickej lokomotive, novému strojevedúcemu a novej osádke, ktorí budú spolupracovať navzájom, hľadať riešenia ako postupne rozbehnú náš vlak, opraví palubný rozhlas, aby mohli komunikovať so všetkými pasažiermi naraz? **A budú chodiť po vagónoch medzi pasažierov, budú sa s nimi rozprávať, pýtať sa na ich potreby, na ich názor**, teda budú robiť to, čo pasažierom už dlho chýba a po čom už dlhšie túžia?

Ako sa tých 61 vybraných pasažierov rozhodne? Poradíte im podľa čoho sa majú rozhodovať?

Majú dať zelenú premaľovanej parnej lokomotive a poslať ju naspäť na jednokoľajku?

Alebo majú dať zelenú a odkloniť vlak na elektrifikované obojsmerné trate, prepriahnuť starú parnú lokomotívu za novú elektrickú, ktorá má lepší ťah a lacnejšie jazdí?

Ak dajú zelenú novému strojvodcovi, novej osádke a novej lokomotive, je isté že nová osádka bude musieť postupne opraviť a modernizovať aj naše vagóny, aby sa v nich pohodlnejšie viezlo, nainštalovať do nich wifi a podobné vymoženosti modernej doby, aby sme prilákali nových, mladých pasažierov a udržali ich na palube čo najdlhšie. **Osádka bude musieť pomôcť pasažierom opraviť naše stanice**, kde zastavuje náš vlak, **pomôcť im na to zohnať peniaze**, aby sme sa počas pobytu v našich staniciach cítili lepšie, aby sme ich mohli využívať v dôstojných podmienkach. **Aby naše stanice neživorili ako teraz, keď do nich náš vlak neinvestuje defakto ani euro**, lebo veď stanice predsa vlaku nepatria, tak nech sa starajú sami o seba ako to tvrdí dnešná osádka vlaku.

Aká sa bude písať história vlaku zvaného SSZ od 29.6.2025? O tom 28.6.2025 rozhodne vybraných 61 pasažierov, ktorí boli pozvaní strojevedúcim a osádkou vlaku na slávnostný obed.

Pomôžete aj Vy osobne tým 61 vybraným pasažierom v ich rozhodovaní, poradíte im ako ďalej?