

UNIVERZITA KARLOVA
FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Tomáš Nigrin

**Od nepostradatelnosti ke stagnaci? Železniční odvětví v Československu
v 70. a 80. letech 20. století.**

Habilitační práce

Praha 2017

Bibliografický záznam:

Nigrin, Tomáš. Od nepostradatelnosti ke stagnaci? Železniční odvětví v Československu v 70. a 80. letech 20. století. (Praha: Rukopis habilitační práce, 2017), 262 s.

Anotace:

Práce se zabývá pozicí železničního odvětví v československé dopravní politice a potažmo v hospodářském systému v průběhu 70. a 80. let 20. století. Železniční odvětví patřilo na počátku 70. let k nepostradatelným pilířům československé ekonomiky. Proměna hospodářských podmínek, nárůst konkurence v podobě silniční dopravy a těžkosti československé ekonomiky přivedly na konci 80. let odvětví do hluboké stagnace. Práce analyzuje tento vývoj skrze pohled na aktéry a instituce, vnitřní mechanismy odvětví a analýzu stavu odvětví, respektive nejvýznamnější oblastí, kde se projevovaly slabiny systému. Stranou nezůstává pohled na zahraniční spolupráce a kontextualizace vývoje na většině sousedních železnicích. Stav železničního odvětví odhalil selhání systému při naplňování dopravní politiky vedoucí celé železniční odvětví ke stagnaci a k vyprázdňení jeho vnitřních rezerv.

Annotation:

This text is focusing on the situation of the railway industry in the Czechoslovak transportation policy and in its economic system in the 1970's and 1980's. The railway industry used to be one of the most important pillars of the Czechoslovak economy at the beginning of 70's. Changes in the economic conditions, raising competition with the road transportation and difficulties of the Czechoslovak economy led the railway industry to deep stagnation at the end of 80's. This text analyses the development through a view on actors and institutions, inner mechanisms of the railway industry and the state of the railway industry in the fields where the weak points of the system were mostly visible. The development of international cooperation and also of the situation in most of the neighbouring railway companies helps to better contextualisation of the topic. The analysis of the state of railway industry showed a number of malfunctions of the economic system while filling the transportation policy framework and thus reducing the inner reserves in the industry.

Klíčová slova:

Železniční odvětví; Československé dráhy; dopravní politika; Československo; 70. a 80. léta 20. století.

Keywords:

Railway industry; Czechoslovak railways; transportation policy; Czechoslovakia; 1970's and 1980's.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu. Současně dávám svolení k tomu, aby tato práce byla zpřístupněna v příslušné knihovně UK a prostřednictvím elektronické databáze vysokoškolských kvalifikačních prací v repositáři Univerzity Karlovy a používána ke studijním účelům v souladu s autorským právem.

V Praze, dne 15. března 2017

PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Poděkování:

Rád bych na tomto místě poděkoval všem, kteří mi byli nápomocní v práci vedoucí k odevzdání tohoto textu.

Na prvním místě bych rád vyjádřil svůj nekonečný dík své rodině, mé ženě Monice, Jakobovi a Jonášovi, mým rodičům, tedy všem, kteří mi vytvořili podmínky umožňující intenzivní soustředění na práci. Zároveň to byli oni, komu jsem ubíral nejvíce času, když jsem se o víkendech, prázdninách, dovolených a večerech věnoval výzkumu a zpracování textu. Věřím, že jim tento čas budu moci v budoucnu vynahradit.

Zpracování tématu týkající se železnic v Československu není možné bez spolupráce a pomoci Ing. Miroslava Kunta, pracovníka Národního archivu České republiky, který se systematicky věnuje dějinám železnic a třídí nejvýznamnější fondy k tomu tématu. Dále bych rád poděkoval především doc. PhDr. Jiřímu Vykoukalovi, CSc., který připomínkoval celý text a zároveň jako ředitel Institutu mezinárodních studií Fakulty sociálních věd Univerzity Karlovy vytvářel (a stále vytváří) na svém pracovišti skvělé podmínky pro akademickou práci. Za cenné komentáře děkuji také všem zakládajícím členům Telčské skupiny, s nimiž jsem vedl nekonečné debaty o nejrůznějších pohledech na železniční problematiku, a také PhDr. Davidu Emlerovi, Ph.D. a dalším kolegům za připomínky k metodickému pojetí zkoumaného tématu.

Za závěrečnou korekturu textu děkuji Juanu Zamorovi, za pomoc při archivních rešerších mgr. Heleně Vermachové a za kontrolu anglických částí textu PhDr. Janu Havlíkovi.

Obsah

1. Úvod.....	7
1.1. Metodologie a výzkumný rámec	16
1.2. Literatura a prameny.....	23
2. Železniční doprava v Československu v letech 1918 až 1970	30
2.1. První Československá republika (1918–1938)	32
2.2. Druhá československá republika a období nacistické okupace (1938–1945)	37
2.3. Československo po druhé světové válce (1945–1970).....	39
2.4. Ostatní dopravní odvětví v Československu (1918–1970).....	46
2.5. Dílčí shrnutí	57
3. Aktéři a instituce dopravní politiky železničního odvětví	60
3.1. Aktéři a instituce dopravní politiky	62
3.2. Dopravní politika a centrální plán	69
3.3. Instituce železničního odvětví	75
3.4. Zahraniční železniční dopravní politika	80
3.5. Dílčí shrnutí	92
4. Vnitřní mechanismy železničního odvětví	93
4.1. Dopravní odvětví v centrálním plánu	95
4.2. „Reálné“ mechanismy v ekonomice.....	112
4.3. Ekonomika železničního odvětví	115
4.4. Politické úkoly: případová studie československé spartakiády....	127
4.5. Bezpečnostně-strategické úkoly v době mírového a válečného stavu	131
4.6. Dílčí shrnutí	140
5. Stav železničního odvětví.....	141
5.1. Případová studie: Provoz.....	143
5.2. Případová studie: Personální situace	159
5.3. Mezinárodní spolupráce	177
5.4. Dílčí shrnutí	217
6. Závěr.....	220
7. Summary	227
8. Seznam pramenů a literatury	229
9. Seznam zkratk	263

1. Úvod

Politický a ekonomický vývoj po roce 1989 velmi rychle odhalil skutečný stav Československých drah (ČSD), který byl velmi tristní a způsoboval mj. nízkou konkurenceschopnost v nových podmínkách transformující se ekonomiky. Infrastruktura sice umožňovala kapacitní přepravy, avšak realizované nízkými rychlostmi, vozový park byl zanedbaný a poskytované služby v osobní i nákladní dopravě byly celkově na velmi nízké úrovni. „Nová doba“ také vystavila československé železniční odvětví srovnání s vyspělým zahraničím, opět s fatálním výsledkem. Na Západě se od 60. let 20. století stával provoz železnic efektivnější, pravidelně se modernizoval vozový park a železnice se v osobní dopravě stále více soustřeďovala na spojení větších sídel a v nákladní dopravě na rychlou kapacitní dopravu tzv. ucelených vlaků. Ve Francii a ve Spolkové republice Německo se začaly již od 70. let budovat v nejlidnatějších oblastech vysokorychlostní tratě, zatímco v Československu se až do konce 80. let jezdilo nejvýše 120kilometrovou rychlostí, a to pouze na vybraných úsecích hlavních tahů.

Záhy po listopadu 1989 přišly Československé dráhy (respektive celé železniční odvětví) o své výsadní postavení v přepravách osob a zboží. V osobní dopravě se cestujícím nabízely nové možnosti spojení, konkurence se rychle rozvíjela v autobusové dopravě a lidé zároveň dávali stále častěji přednost rychlejší, pohodlnější a stále dostupnější individuální automobilové dopravě. Podobně strmý propad vykázala po roce 1989 i nákladní doprava, neboť ekonomická transformace vedla k zániku celé řady velkých podniků, což zapříčinilo i výrazný útlum tradičně silných přepravních proudů, vázaných na jejich výrobu. Jelikož formu přepravy již nepředepisovaly ekonomické plány, přebírala její stále významnější část flexibilnější, rychlejší a mnohdy rovněž levnější kamionová doprava, která byla navíc vhodnější pro menší objemy dopravovaného zboží, což lépe odpovídalo změněným ekonomickým podmínkám.

Výchozí stav československého železničního odvětví byl přitom dobrý, takže již v době první Československé republiky (dále též první republika) udržovalo krok s nejvyspělejšími železnicemi světa. Ani bezprostředně po konci druhé světové války nebyla pozice železniční dopravy špatná, protože se jí – alespoň ve srovnání s jinými sousedními zeměmi – vyhnula válečná destrukce.

Československo navíc do tohoto odvětví v poválečném období dál masivně investovalo a zavádělo nové technologie. Existovaly tedy reálně předpoklady pro další kvalitní rozvoj tohoto dopravního odvětví jako celku.

Proč tedy – obrazně řečeno – Československým drahám „ujel vlak“ a proč se dostaly do stavu, který se naplno negativně projevil v nových poměrech po roce 1989? Kde je možné hledat původ postupné stagnace tohoto odvětví a jeho vnitřní vyčerpanosti? Pro nalezení odpovědí na vyřčené otázky musíme pohled zaměřit zejména na poslední dvě dekády komunistického režimu u nás, tedy na 70. a 80. léta 20. století. Tomuto období předcházela minimálně celoevropský předěl ve společenské pozici, chování a výkonnosti železnice, který byl zaznamenán po obou stranách železné opony, v Československu navíc s potenciálem rozvoje, obzvláště díky masivním investičním a rozvojovým akcím, jež byly zahájeny po druhé světové válce a ukončeny na přelomu 50. a 60. let.

Chceme analyzovat postavení železničního odvětví v systému národního hospodářství, roli železnice v československé dopravní politice, vnitřní mechanismy a stav odvětví, abychom ukázali, jakým způsobem se vývoj železnice v Československu v 70. a 80. letech vyrovnával s novými trendy v hospodářství a ve společnosti. Míra ochoty a schopnosti reagovat na změny podmínek vnějšího prostředí, přizpůsobovat se jim a modernizovat svoji (nejen) provozní činnost ukáže, kde jsou skryty příčiny postupné stagnace odvětví, ve které se železnice nacházela na konci 80. let.

Základní obrysy tohoto úpadku lze nastínit již díky základnímu popisu vývoje železniční dopravy na území Československa. Od svého nástupu ve druhé polovině 19. století až do poslední čtvrtiny 20. století byla železnice stěžejním hospodářským a současně i nejvýznamnějším dopravním odvětvím. Její rozvoj urychloval industrializaci a zvyšováním mobility obyvatelstva přispíval také k modernizaci společnosti. Čechy, Morava a (české) Slezsko se od druhé poloviny 19. století staly místem s jednou z nejhustějších železničních sítí v Evropě, jež byla napojena tratěmi s vysokou dopravní kapacitou na sousední regiony, což umožňovalo uspokojovat poptávku po přepravě objemově a váhově náročného zboží a zprvu v menší míře rovněž poptávku po přepravě cestujících. Úroveň rozvoje železniční sítě na Slovensku a v Podkarpatské Rusi oproti českým zemím odpovídala nižší industriální úrovni odlišně postupující industriální modernizace v

uherské části habsburské monarchie, ale i tady železnice jednoznačně přispívala k urychlení modernizačních procesů.

V období první republiky hrála železnice v osobní i nákladní dopravě setrvale významnou a strategickou roli s ohledem na tehdejší politickou situaci a hospodářské potřeby státu. Svůj význam prokázala již v počátečním období vzniku Československa, což můžeme ukázat třeba na příkladu Košicko-bohumínské dráhy: Představovala jedinou kapacitní spojnici českých zemí se Slovenskem a v roce 1919 na ní probíhaly vojenské operace proti Maďarské republice rad, resp. satelitní Slovenské republice rad. Stejná dráha protínala území Těšínska, které se stalo předmětem sporu a v roce 1919 dokonce tzv. sedmidenní války mezi Československem a Polskem. Modernizace a výstavba chybějících tratí mezi východem a západem nově ustavené Československé republiky se tak logicky staly jedním z hlavních těžišť rozvoje dopravní infrastruktury ve 20. a 30. letech.

Období druhé světové války přineslo zvýšené nároky na železniční přepravu, ovšem se zvýšeným důrazem na úsporu komodit nedostatkových během války a stále markantněji bylo potřeba šetřit také prostředky na rozvoj a údržbu odvětví. V roce 1941 došlo k pozastavení provozu motorových vozů kvůli nedostatku ropných produktů a využívány byly pouze parní lokomotivy. Od roku 1944 se železnice stávala terčem partyzánských útoků a stále častěji ji zasahovalo spojenecké bombardování a nálety tzv. kotlářů, spojeneckých letců útočících na lokomotivy. Na konci druhé světové války sice železnice jako organismus fungovala, ale následky hustého válečného provozu, zanedbaného rozvoje a údržby, včetně destrukce infrastruktury a vozového parku, byly znatelné.

Po druhé světové válce zažívala železnice v Československu vrcholné období. Její obnova a rozvoj představovaly nejvýznamnější vládní úkoly, které měly následně umožnit hospodářský rozvoj. Politické a především ekonomické změny odstartované rokem 1948 vedly k dalšímu posílení role železnice v ekonomice. Stalo se tak především díky změnám v její struktuře – centrální plán a postupující koncentrace produkce do velkých center a podniků napomohly rozvoji kapacitně náročných přeprav surovin a zboží po železnici. Až teprve s technologickými a ekonomickými změnami od 70. let 20. století začala železnici konkurovat doprava silniční, jež ji následně v některých segmentech vytlačovala, ale k tomu došlo jen v omezené míře, takže železnice si i nadále udržela svůj nezastupitelný význam také v přepravě osob.

Práce se tedy snaží najít odpověď na otázku, proč si železnice udržovala po většinu období let 1945–1989 dominantní postavení vůči automobilové dopravě, a to i v období 70. a 80. let, kdy se pro železniční odvětví ve vyspělých zemích stal příznačný úplně opačný trend, a do jaké míry se právě tento dlouhodobě a setrvačně až uměle udržovaný význam železniční dopravy stal příčinou jejího špatného stavu, který se ukázal po roce 1989.

Odpověď je nutno začít hledat ve skutečnosti, že Československo mezi lety 1948 a 1989 bylo totalitárním státem s politickou mocí koncentrovanou v rukou Komunistické strany Československa. Ačkoliv ke státním zásahům do některých částí ekonomiky docházelo již od roku 1945, a to především s odůvodněním lepší koordinace poválečné obnovy země, její plné ovládnutí státní mocí nastalo až po roce 1948. Po vzoru Sovětského svazu došlo záhy po převzetí moci komunisty k úplnému zestátnění soukromého podnikání, k omezení tržních principů v ekonomice a jejich nahrazení centrálním plánem. Ten určoval hlavní priority a zaměření ekonomiky do nejmenších detailů, jeho plnění bylo hlavním motivem a cílem činnosti všech ekonomických subjektů – pro železnici byl tento stav definován plněním úkolů stanovených výkonovými kritérii téměř výhradně kvantitativního charakteru.

V tomto kontextu lze nastínit rámeček pro předběžnou formulaci základní hypotézy práce, tedy že setrvačná dominance železniční dopravy byla předurčena rámcově neflexibilním dlouhodobým plánem, jenž z určitých důvodů omezoval možnost i schopnost jejích změn tak, aby úspornou modernizací proměnila svoji strukturu a spolu s tím uvolnila prostor pro automobilismus, který se v Československu ve srovnání se západními ekonomikami vyvíjel pomaleji a opožděně.

Železniční doprava hrála ústřední roli ve třech základních oblastech, a to hospodářské, strategicko-bezpečnostní a sociální. Hospodářsky byla nezastupitelná díky schopnosti kapacitní přepravy uhlí a dalších surovin, čímž udržovala v chodu hlavní pilíř československého hospodářství – těžký průmysl. Poměr dopravního výkonu mezi železnicí (podnik ČSD) a automobilovou dopravou (podnik Československá automobilová doprava [ČSAD], včetně závodové dopravy) se sice velmi zvolna ve sledovaném období vychyloval v neprospěch železniční dopravy, ale její celková dominance ještě nebyla zpochybněna. V roce 1970 dosahoval poměr

přepavního výkonu¹ mezi železniční a automobilovou dopravou hodnoty 84 : 16, v roce 1980 to bylo 72 : 28 a ještě v roce 1989 činil poměr 69 : 31.²

Železnice samozřejmě zajišťovala také neméně důležitou přepravu osob, i když zde v průběhu let postupně rovněž ztrácela, a to více než v případě nákladní přepravy. V roce 1970 byl dopravní výkon železniční a autobusové dopravy téměř vyrovnaný a činil 18 mld. osbkm ku 21 mld. osbkm i přes výrazně kratší železniční síť ve srovnání s autobusovou. V roce 1980 setrvaly výkony železnice na podobné úrovni jako o desetiletí dříve (tedy 18 mld. osbkm), autobusová doprava přepravila 32 mld. osbkm. Do roku 1989 se přepravní výkon na železnici jen nepatrně zvýšil na 19 mld. osbkm, zatímco v autobusové dopravě dosáhl 39 mld. osbkm.³ Nárůsty přepravního výkonu byly dosahovány u autobusů především v přepravě na kratší vzdálenosti (cca 12–15 km) a v rámci neustále se rozvíjející sítě linek, zatímco na železnici dominovaly o něco delší jízdy (na 42–47 km). Síť autobusových linek se v tomto období neustále rozvíjela, zato u železniční sítě docházelo ke zmenšování jejího rozsahu uzavíráním nejméně využívaných tratí.

Ve strategicko-bezpečnostní oblasti plnila železnice úkoly jak v zájmu zajištění vnitřní bezpečnosti v době míru, tak pro potřeby strategického vojenského plánování. V obou případech bylo jejím zadáním zajišťovat přesuny vojenských (či policejních) jednotek spolu s technikou. Vojenské úkoly, včetně logistiky, měly v této oblasti zabezpečovat specializované jednotky železničního vojska. V neposlední řadě je třeba zmínit také roli ČSD v sociální oblasti. Dráhy představovaly významného zaměstnavatele působícího nejen v ekonomických centrech, ale díky velmi hustě rozvinuté síti také v periferních oblastech. Celkově na železnici pracovalo přes 200 tisíc osob.⁴

¹ Přepravní výkon udává výsledek přepravy (přepravených osob a množství zboží) při daném dopravním výkonu a je matematicky vyjádřen jako součin dopravního výkonu (počet ujetých kilometrů) a přepravních objemů (hmotnosti zboží či počtu osob). Osobokilometr (osbkm) představuje přepravu jedné osoby na vzdálenost jednoho kilometru. Tunokilometr (tkm) představuje přepravu jedné tuny zboží na jeden kilometr.

² *Historická statistická ročenka ČSSR* (Praha: SNTL, 1985), 438 a 439; Československo. Federální statistický úřad. *Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1980* (Praha: SNTL, 1980), 428 a 429.

³ Československo. Federální statistický úřad. *Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1980* (Praha: SNTL, 1980), 432 a 437; *Statistická ročenka České a slovenské federativní republiky* (Praha: SEVT, 1992), 442 a 447.

⁴ V letech 1970, 1980 a 1987 pracovalo na železnici 220 tis., 206 tis. a 207 tis. osob a v silniční dopravě 89 tis., 102 tis. a 103 tis. osob. In: *Výroční zpráva dopravy 1971* (Praha: 1971), 13; *Výroční zpráva dopravy 1979/1980* (Praha: 1980), 25; *Výroční zpráva dopravy 1987* (Praha: 1987), 27.

Parametry centrálně plánované ekonomiky nastavené bezprostředně po roce 1948 vedly k potvrzení a zvýšení strategického významu železnice. V 50. a 60. letech směřovaly do rozvoje a modernizace železničního odvětví (například rozvoj motorové a elektrické trakce či automatizace řízení dopravy), což umožnilo zvýšení provozní efektivity a další strmý nárůst jejich přepravních výkonů. Toto byl stav charakteristický pro železnice do konce 60. let. Období počínající přelomem 60. a 70. let ale přineslo významné změny ve struktuře ekonomiky, provázené proměnou společenského chování a uspokojování potřeb. Zcela zásadní bylo zvýšení kupní síly obyvatelstva, které si mohlo dovolit díky technologickému pokroku pořizovat stále více také kvalitnější (a dostupnější) motorová vozidla, a nebýt tak odkázáno na neflexibilní veřejnou dopravu. Vedlo to k neustálému posilování trendu motorizace, který etabloval silniční dopravu jako konkurenci železnice v přepravě osob a díky rozvoji sítě silnic a technologie motorových vozidel také jako konkurenci v přepravě nákladů. Měnilo se rovněž chování společnosti, jež se stále intenzivněji přikláněla k individuálním formám dopravy. Situace se tak pro železnici v postupně se měnících rámcových podmínkách komplikovala, aniž by to však vedlo k logicky očekávané změně.

Předkládaná práce zkoumá výše nastíněnou hypotézu v kontextu vývoje československé železnice v 70. a 80. letech, tedy v období tzv. politické normalizace, kdy se postupně začínala projevovat vyčerpanost centrálně plánované ekonomiky. Po krizi z počátku 60. let došlo sice k několika reformním pokusům, z nichž nejvýznamnější, známý jako tzv. druhá či Šikova reforma z let 1965 až 1969 částečným způsobem rozvolňoval mechanismus centrálního plánování v ekonomice, ale všechny skončily nezdarem.⁵ Československé hospodářství se od konce 60. let již nepohybovalo v klasických ekonomických cyklech, nýbrž se z hlediska svého výkonu propadalo postupně téměř k nulovým (či naprosto marginálním) ročním přírůstkům národního důchodu,⁶ které se staly charakteristickými především pro 80. léta, jak podrobně ukazuje tabulka níže.⁷

⁵ Šulc, Zdislav. *Zjeviště i zákulisí české politiky a ekonomiky: vzpomínky novináře a ekonoma 1945–1995* (Praha: Národohospodářský ústav Josefa Hlávky, 2009), 60.

⁶ Hrubý národní důchod označuje hodnotu zboží a služeb vytvořených v daném období v ekonomice a tím transformovanou ve finanční prostředky očištěnou o důchody nerezidentů. K výsledku se připočítává důchod rezidentů v zahraničí, Český statistický úřad, 27. 2. 2017, <https://www.czso.cz/documents/10180/36380891/320288-15a03.pdf/f332ed00-b916-4c2a-88a2-55640d46e2e8?version=1.0>.

⁷ Průcha, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992. 2. díl, Období 1918–1945* (Brno: Doplněk, 2004), 391.

Tab. 1.1: Průměrný růst vytvořeného národního důchodu v letech 1949 až 1989 (v procentech).

Období	Průměrný úhrnný přírůstek (v procentech)	Průměrný přírůstek na 1 obyvatele (v procentech)
1949–1955	8,6	7,7
1956–1960	7,0	6,1
1961–1965	2,0	1,2
1966–1970	6,9	6,6
1971–1975	5,7	5,0
1976–1980	3,7	3,0
1981–1985	1,8	1,5
1986–1989	1,9	1,7

Zdroj: Průcha, Václav a kol. Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992. 2. díl, Období 1918–1945 (Brno: Doplněk, 2004), 391.

Mocenský aparát se snažil reagovat reformami většího i menšího rozsahu zaměřenými především na organizaci centrálního plánování. Došlo k přijetí celé řady „reformních“ dokumentů, které však neměly na výkonost hospodářství jako celku výraznější vliv. Stejně dopadaly ve výsledku i několikanásobné přestavby cen či systému účetnictví.⁸

Možnosti a schopnosti železniční dopravy reagovat v tomto období na své potřeby i proměny okolí patří k dosud neprobádaným oblastem, tudíž toho příliš mnoho nevíme ani o situaci na železnici, ani o souvislostech jejího fungování a mechanismech uvnitř československého hospodářství. Výzkum bohužel stále limituje úzká pramenná základna, resp. omezení vstupu do některých archivních fondů či jejich nedostatečné uspořádání.

Práce svým záměrem relativizuje literaturou dříve automaticky respektovanou a opakovanou tezi, platnou i pro Československo, podle níž dochází na konci 60. let ke všeobecnému zlomu ve vývoji evropské železniční dopravy. Formuluje naopak hypotézu, že systém centrálně plánované ekonomiky sice na jednu stranu díky předepsanému (a neflexibilnímu) centrálnímu hospodářskému

⁸ Mlčoch, Lubomír. *Chování československé podnikové sféry* (Praha: Ekonomický ústav Československé akademie věd, 1990), 9.

plánu zajišťoval železnici udržení jejího postavení z hlediska objemů přepravy (také například vůči nastupujícímu konkurentovi v podobě silniční dopravy), ale na druhou stranu jí kvůli vyčerpanosti investičních zdrojů v ekonomice neposkytoval možnosti pro vlastní modernizaci a kvalitativní posun v nabízených službách, včetně zefektivnění (a zlevnění) toho, jak funguje. Kvůli tomu se železnice dostala do „bludného kruhu“ zhoršující se efektivity (včetně zvyšujících se provozních nákladů) a klesající úrovně služeb, ze kterého nenašla cestu ven do konce komunismu v Československu. Samotný stav železničního odvětví tak negativně postihoval celou ekonomiku. Československo současně může také sloužit jako případová a svým způsobem i modelová studie vývoje v dalších zemích východního bloku s centrálně řízenou ekonomikou, v nichž probíhal analogický vývoj.

Hledání odpovědí na hlavní otázku pro nás znamená, že se musíme vypořádat s řadou dílčích otázek, jako např. zda za problém nese odpovědnost nějaká explicitně vyslovená ekonomicko-politická či dopravně-politická představa, zda je za tímto stavem možné objevit nějaký druh *path dependency* (vyčerpanost systému, omezující schopnost a možnost modernizovat přepravní a logistické systémy) nebo zda se jedná o záměrné udržování dominance toho typu dopravy, který komunistická vláda uvědomující si jeho strategické postavení přejala a promítla do specifického pojetí dopravní politiky; pokud ano, je otázkou, jestli jí poskytoval stávající systém dostatečné zdroje, aby toto strategické zadání mohla naplňovat.

Výchozí obecný rámec hypotézy tak nyní můžeme upřesnit, resp. konkretizovat ve dvou základních tvrzeních:

1. Příčinou setrvačného dominantního postavení železnice bylo její chápání jako způsobu či modelu schopného nejlepším způsobem propojit strategickou, ekonomickou a sociální roli dopravy s ohledem na stávající hospodářsko-politické preference režimu, ztělesněné v systému centrálně plánovaného hospodářství.

2. Představa železnice jako optimálního dopravního modelu byla dále posilována jistou *path dependency* v sektoru železniční dopravy, který má nadprůměrné sklony k setrvačnému (konzervativnímu) fungování zejména kvůli

vysokým fixním nákladům, provozně-technické provázanosti a velmi vysokým investicím.⁹

Ve výsledku představovalo zachování setrvačné role železnice nejméně nákladné, respektive vzhledem ke stavu ekonomického systému jediné realistické (čti možné z hlediska režimu) řešení, které ve výsledku efektivně brzdilo rozvoj automobilové dopravy.

⁹ Brian, W. Arthur. *Increasing Returns and Path Dependence in Economy* (Ann Arbor: University of Michigan Press, 1994), 112.

1.1. Metodologie a výzkumný rámec

Výzkum se zaměří na období let 1970 až 1989, které představovalo ekonomicky a (zahraničně- i vnitro)politicky homogenní období, v němž se v relativně stabilních rámcových podmínkách mohly rýsovat silné i slabé stránky sektoru bez závažnějšího vlivu rychlejších změn v ekonomice a ve společnosti. Při výzkumu železničního odvětví je třeba nejprve charakterizovat jeho zapojení do hospodářského a politického systému, popsat vztahy a řídicí nástroje rozhodovací roviny, včetně všech úrovní hlavních aktérů, a pokusit se definovat a zhodnotit reálný stav na železnici, ať již na základě výsledků odvětví či s využitím případových studií. Jako nejvhodnější se zde jeví aplikace přístupů na pomezí hospodářských a politických dějin, konkrétně analýzy politiky jako takové (I) kombinované s pohledem specificky dopravně-politickým (II).

(I) Analytický přístup vychází z definice dopravní politiky jako souboru aktivit státu (v rovině úmyslů, prohlášení a konkrétních kroků), které se týkají dopravy a jejích úkolů s cílem zajistit její fungování a naplňování vytyčených úkolů. Jeho cílem je zachytit formování a uskutečňování železniční dopravní politiky v její (1) strukturální a organizační, (2) procedurální i (3) obsahové dimenzi, v pohledu odpovídajícím třem tradičním dimenzím politiky zahrnující formu (*polity*), obsah (*policy*) a proces (*politics*).¹⁰

Vztáhneme-li nyní toto obecné dělení na železniční dopravu, první úroveň (*polity* – 1) zahrne všechny regulatorní texty od zákonných norem přes nejrůznější nařízení, která nastavují obecné normy a funkční zákonitosti a také (v tomto případě) institucionální prostředí, včetně kontextuálního nastavení hospodářské politiky. Druhá úroveň (*policy* – 2) vyjadřuje hodnoty a cíle, jež je možné zjistit z relevantních politických programů i z nejrůznějších plánovacích dokumentů; spadá sem také způsob řešení nastalých problémů. Třetí úroveň (*politics* – 3) se týká procesů a

¹⁰ Palonen, Kari. "Four Times of Politics: Policy, Polity, Politicking, and Politicization." *Alternatives: Global, Local, Political* 28, no. 2 (2003): 171–86. <http://www.jstor.org/stable/40645073>.

mocenských vztahů a zaměřuje se na důvody, motivy a způsoby rozhodování a prosazování nejrůznějších zájmů.¹¹

Tab. 1.2: Dimenze pojmu politika

<u>Dimenze</u>	<u>Pojem</u>	<u>Forma výskytu</u>	<u>Příznaky</u>
Forma	„ <i>polity</i> “	Ústava Normy Instituce	Organizace Metodický postup Řád
Obsah	„ <i>policy</i> “	Úkoly a cíle Politické programy Programové dokumenty	Řešení problémů Plnění úkolů Hodnoty a cíle Utváření
Proces	„ <i>politics</i> “	Zájem Konflikty Boj	Moc Konsenzus Prosazení se

Zdroj: Schwedes, Oliver: Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung, Wiesbaden: Springer VS 2011), 21.

(II) Dnešní pohled nechápe dopravní politiku jen jako pouhou součást hospodářské politiky státu, ale přiznává jí i rysy autonomnosti a komplexnosti a uznává její vliv a dopad na všechny složky lidského života a národního hospodářství. Doprava také zasahuje do sociální oblasti, včetně prvků společenské mobility,¹² rozvojové politiky,¹³ technologické politiky,¹⁴ částečně rovněž zahraniční politiky¹⁵ a v neposlední řadě také politiky

¹¹ Schwedes, Oliver. *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung* (Wiesbaden: Springer VS, 2011), 18–19.

¹² Možnost kvalitního, kapacitního a rychlého spojení s ekonomickými a politickými centry, případně s místy s dostatečnou nabídkou pracovních míst dokáže pozitivně působit na rozvoj a sociální strukturu oblastí. Zatímco infrastruktura je podmínka nutná, zajištění provozu na ní je podmínka doplňující.

¹³ Struktura a kvalita dopravního spojení představuje nutnou podmínku pro rozvoj území.

¹⁴ Rozhodnutí státu pro preferenci určitých technologií využitých v dopravě ovlivňují mimo jiné také strategické rozvahy s ohledem na energetickou závislost země, zaměření vlastního průmyslu a samozřejmě ekonomické možnosti.

¹⁵ Zahraniční politika ovlivňuje dopravní politiku nejen skrze geopolitickou energetickou koncepci, ale je možné do této kategorie zahrnout také strategicko-bezpečnostní pohled. Dílčími otázkami, na něž musí být doprava schopna odpovědět, je její schopnost splnit úkoly při ohrožení státu i při využití pouze těch energetických zdrojů, které se v dané zemi nachází. Ovlivňovány jsou tak i dopravní stavby a jejich směřování.

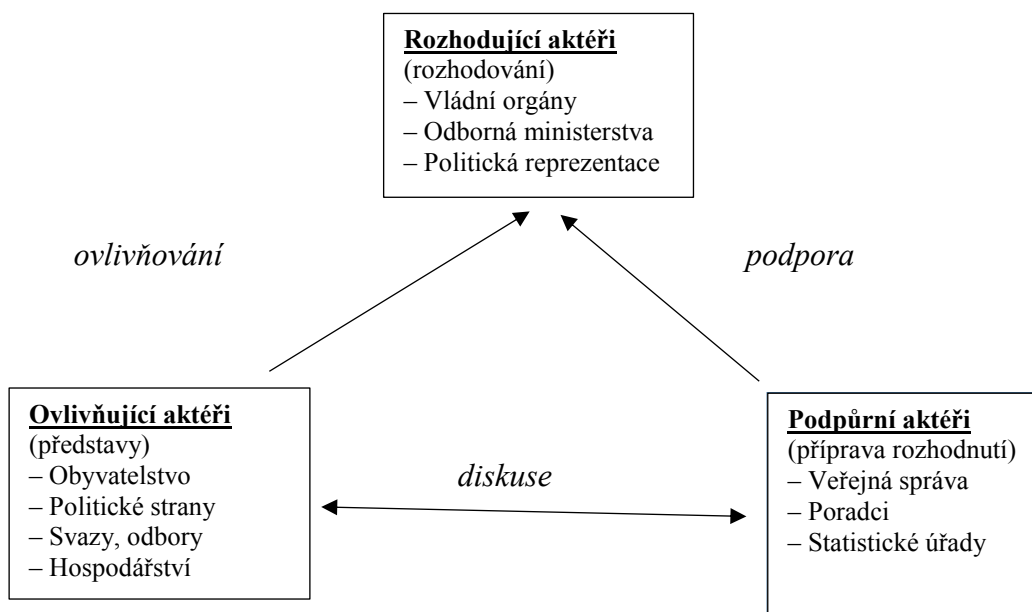
ochrany životního prostředí.¹⁶ Stát si v těchto oblastech určuje své priority a nástroje, které využívá k prosazení svého cíle.

K pochopení fungování dopravní politiky v demokraticky fungujících společnostech (a nikoliv v totalitárně uspořádaném stranicko-státním systému, jako tomu bylo v Československu) je klíčové identifikovat hlavní aktéry, jejich roli, úkoly a vzájemné vztahy. Hlavním (a „rozhodujícím“) aktérem dopravní politiky je v naprosté většině zemí stát, jeho instituce (nebo v přenesené působnosti místní samospráva), jako jsou vládní orgány, odborná ministerstva a zástupci občanů (například v parlamentu). Stát stojí za konkrétními rozhodnutími v dopravní politice, ale jeho rozhodnutí zpětně ovlivňují svými představami také „ovlivňující“ aktéři, kteří sice nedisponují odbornou erudicí, ale jejich „názor“ představuje důležitý podnět při rozhodování. Mezi „ovlivňující“ aktéry patří občané, nejrůznější sdružení, svazy a odbory. Významnou doplňující roli pro rozhodování v dopravní politice hrají „podpůrní“ aktéři, mezi něž patří například veřejná (odborná) správa, poradci či další úřady. Význam této skupiny tkví v prodiskutování připravovaných návrhů například s pomocí velmi konkrétních lokálních dat či zkušeností a v neposlední řadě také komunikaci skupiny s „ovlivňujícími“ aktéry. Podle výše uvedeného modelu by tak každé rozhodnutí v dopravní politice mělo zahrnovat reflexi představ „ovlivňujících“ aktérů a také zachycovat iniciativy „podpůrných“ aktérů.¹⁷

¹⁶ Doprava může většinu přeprav realizovat v různých módech, které se odlišují energetickou náročností, a mají tedy různý dopad na životní prostředí. Největší pozornost při sledování ekologické zátěže se zaměřuje na spotřebu fosilních paliv, jež vychází z hlediska energetické náročnosti nejméně výhodně u silniční dopravy, a proto je v rozvinutých zemích cílem dopravní politiky směřovat vhodné druhy přeprav na jiné dopravní segmenty.

¹⁷ Grandjot, Hans-Helmut a Bernecker, Tobias. *Verkehrspolitik. Grundlagen, Herausforderungen, Perspektiven* (Hamburg, Deutscher Verkehrsverlag, 2014), 64.

Obr. 1.1: Aktéři dopravní politiky v demokraticky fungujících společnostech



Zdroj: Grandjot, Hans-Helmut a Bernecker, Tobias. *Verkehrspolitik. Grundlagen, Herausforderungen, Perspektiven* (Hamburg: Deutscher Verkehrsverlag, 2014), 64. Grafické ztvárnění: autor.

Hlavním nástrojem státu v dopravní politice je vymezení podmínek a „pravidel hry“ pomocí zákonných norem a efektivního vymáhání jejich dodržování. Státy přistupují k této problematice většinou dvěma základními způsoby. První z nich představuje aplikaci tržně-organizačních opatření, která vedou k regulaci trhu prostřednictvím koncesí, licencí, pozastavení činnosti, tarifních omezení, provozních a technických podmínek. Druhý zahrnuje fiskální opatření, jež vedou k reálné (racionalizace nebo investice do dopravní infrastruktury) nebo monetární (podpora investic, subvence, daňová politika či poplatky) intervenci.¹⁸ Regulace trhu je přitom vnímána jako přímé řízení státu, zatímco nepřímé řízení je možné vymežit jako snahu státu přesvědčit aktéry o určité činnosti, snahu zdanit určité aktivity či finančně podpořit vybrané projekty odpovídající zájmům státu.¹⁹

¹⁸ Canzler, Weert; Knie, Andreas a Schöller-Schwedes, Oliver (eds). *Handbuch Verkehrspolitik* (Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007), 129.

¹⁹ Grandjot, Hans-Helmut a Bernecker, Tobias. *Verkehrspolitik. Grundlagen, Herausforderungen, Perspektiven* (Hamburg: Deutscher Verkehrsverlag, 2014), 59.

Postup řešení výše zmíněných výzkumných otázek vyžaduje rozdělení materie výzkumu na několik částí a jejich odpovídající propojení s jednotlivými výzkumnými kritérii, jež budou sledovat standardně vymezené dimenze pojetí politiky definované jako *polity*, *policy* a *politics*.

První oblast výzkumu bude hledat odpověď na otázku, jakého postavení dosáhl železniční sektor v centrálně řízeném hospodářském systému na úrovni *polity*. Výzkum se zaměří na otázku, čím a jak se odlišoval hierarchický vztah aktérů v dopravě na území Československa od „standardního“, v demokratických systémech běžného, pojetí dopravní politiky. Hlavní pozornost se bude upírat k analýze a definování normativního zázemí *institucí a aktérů* s cílem ukázat, jakým způsobem bylo odvětví řízeno a jak v něm byla prosazována politická moc, jakou mírou zodpovědnosti (či samostatnosti) disponovali jednotliví aktéři a do jaké míry byl systém vytvořený v rámci odvětví kompatibilní s hospodářským systémem jako takovým.

Ve výsledku se ukáže, které instituce a kteří aktéři byli v sektoru železniční dopravy rozhodující z hlediska schopnosti prosadit svá rozhodnutí. Nabízí se zde několik konkrétních politických úrovní, jejichž roli v rozhodovacím procesu v dopravním sektoru je nutné zanalyzovat. Konkrétně se jednalo o předsednictvo Ústředního výboru Komunistické strany Československa (ÚV KSČ), československou vládu, ministerstvo dopravy (a jeho různě se vyvíjející institucionální podoby) a správu jednotlivých drah²⁰ u Československých drah. Své zájmy si ale v některých případech dokázaly prosadit i nejnižší politické úrovně národních a okresních výborů, jak se ukázalo například v otázkách možného rušení či omezování provozu na lokálních železničních tratích.

Samostatnou pozornost bude třeba věnovat zahraničním vztahům železničního odvětví, především proto, že mezinárodní a tranzitní doprava tvořila významnou součást výkonu ČSD a byla podstatným zdrojem devizových prostředků. Do toho je možné zahrnout bilaterální i multilaterální jednání či členství v mezinárodních železničních organizacích, jež často propojovaly technickou, provozní a dopravně-politickou stránku. Tím si železniční doprava, oproti většině ostatních odvětví československé ekonomiky zachovávala samostatnost ve svých

²⁰ Pojem „dráha“ označoval organizační a provozní jednotku, do nichž se dělily Československé dráhy. O organizačním vývoji jednotlivých drah viz níže v následujících kapitolách.

zahraničních aktivitách a kontaktech, což má zpětně význam pro posouzení a hodnocení jejího postavení v hospodářském systému ČSSR.

Druhá sféra výzkumu se soustředí na železniční dopravu z hlediska *policy*, tj. na zjištění, jakým způsobem řídil centrální plán oblast dopravy a stanovoval její priority a úkoly a jaké spektrum nástrojů k tomu využíval. Z hlediska sektorového fungování československé ekonomiky se zde nabízí využití konceptu ekonomiky odvětví (ve smyslu organizace ekonomické činnosti a využití dostupných prostředků subjekty k dosažení minimálních nákladů a maximálního možného zisku) a jeho vnitřních mechanismů. Cílem výzkumu je zjistit, jakými faktory, pravidly a motivy se řídila klíčová rozhodnutí v tomto sektoru, a charakterizovat status a roli železniční dopravy právě jako oblast *policy* ve státní ekonomice. Výsledkem zkoumání této sféry bude odpověď na otázku, proč a jak režim vnímal, formuloval a plánoval potřeby železnice z hlediska priorit potřebných pro udržení požadovaného rozsahu provozu, včetně vztahů se zahraničím.

Třetí a poslední část výzkumu se zaměří na stav v železničním odvětví z hlediska *politics* s cílem zhodnocení situace v železničním sektoru, respektive v Československých drahách jako celoodvětvovém podniku, a to z hlediska uskutečňování a plnění jeho úkolů v souvislosti s činností dalších aktérů v národním hospodářství.

Výzkum tu bude prováděn formou případových studií nejvýznamnějších *problémů* železničního odvětví, definovaných na základě archivního výzkumu v rámci vybraných referenčních oblastí. Konkrétně se jedná o problémy v provozní a personální sféře, tedy v klíčových oblastech pro fungování Československých drah a pro plnění jejich úkolů daných centrálním plánem. Cílem je zjistit způsoby řešení specifických problémů či potřeb obou výše zmíněných sfér a jak tyto problémy i jejich řešení vnímaly centrální politické a ekonomicko-plánovací orgány a co z toho plynulo pro eventuální změny přístupů.

Výzkum se tudíž pokusí zjistit, do jaké míry zvolené přístupy odpovídaly strategickému významu železničního odvětví formulovanému na prvních dvou úrovních. Doplnující pohled znovu ukáže, zda se zjištěný stav týkal rovnoměrně také oblasti zahraničních dopravních vztahů a zda se tato oblast, i s ohledem na svůj ekonomický (a devizový) přínos, odlišovala od domácí železniční dopravy.

Vzhledem k dílčím výzkumným otázkám budou těžištěm práce tři hlavní kapitoly zaměřující se na instituce a aktéry železniční dopravní politiky, dále na

železniční dopravu jako odvětví a konečně na konkrétní stav a proměny železničního odvětví. Těmto třem stěžejním částem bude po úvodu předcházet ještě kapitola zaměřující se na historii železniční dopravy v Československu v kontextu vývoje ostatních dopravních odvětví s cílem definovat a zohlednit její hlavní rozvojové možnosti a limity.

1.2. Literatura a prameny

Výzkum dopravy představuje jednu z oblastí, ve které se společensko-vědní, případně historické výzkumné postupy významněji prosazovaly až v posledním desetiletí vedle technicko-ekonomických přístupů a také proti nim. Jednou z oblastí, která se velmi rychle rozvíjí, je právě výzkum dopravní politiky a chování států vůči dopravnímu sektoru. Produkci odborné literatury vztahující se k tématu práce je možné rozdělit do dvou základních segmentů – na studie a výzkum vztahující k dopravní politice (a) a na studie věnující se dopravě v Československu jako celku (b). Analytické přístupy vycházející z trojdimenzionálního pojetí dopravní politiky nejsou dosud mezi níže uvedenými tituly běžné, navíc stávající literatura spíše jen popisuje, než aby vysvětlovala. Důvodem tohoto stavu je teprve postupné etablování dějin dopravy a dopravní politiky a fakt, že neexistuje dostatečně široký fond literatury, který by přinášel zpracování základních dat použitelných pro další zpracování.

(a) Dopravní politika jako vymezení aktérů, vztahů a nástrojů představuje klíčovou tematickou oblast z hlediska hlavního rámce představeného výzkumu. První náznaky nového směru opouštějící technicko-ekonomické přístupy se objevovaly již od 50. a 60. let, například v časopisu *The Journal of Transport History*,²¹ nebo v publikacích odborných sdružení věnujících se dopravě a její historii. Na tomto místě je možné uvést Společnost pro dějiny technologie (*Society for the History of Technology – SHOT*),²² Institut železničních studií a dějin dopravy (*Institute of Railway Studies and Transport History*)²³ při *University of York* ve Velké Británii nebo například Pracovní skupiny dopravních dějin (*Arbeitskreis Verkehrsgeschichte*) při Společnosti pro dějiny podnikání²⁴ nebo spíše technicky zaměřené *T2M* (Mezinárodní asociace pro dějiny dopravy, provozu a mobility – *International Association for the History of Transport, Traffic and*

²¹ *The Journal of Transport History*, oficiální stránky časopisu: <http://journals.sagepub.com/home/jth>, staženo dne 27. 2. 2017.

²² SHOT, oficiální stránky: <http://www.historyoftechnology.org/>, staženo dne 27. 2. 2017.

²³ Institute of Railway Studies nad Transport History, oficiální stránky: <https://www.york.ac.uk/railway-studies/>, staženo dne 27. 2. 2017.

²⁴ Arbeitskreis Verkehrsgeschichte, oficiální stránky: <http://www.unternehmensgeschichte.de/?seite=verkehrsgeschichte>, staženo dne 27. 2. 2017.

Mobility)²⁵ v Německu či Mezinárodní asociaci pro dějiny železnice (*International Association for Railway History – IRHA*) ve Francii.²⁶

K modernímu pojetí dopravní politiky kombinovanému s dílčími případovými studii vyšlo v posledních letech několik významných publikací. Za zmínku stojí především tři práce z německé jazykové oblasti k interdisciplinárnímu pojetí dopravní politiky. Široký přístup se zohledněním mnoha disciplín nabízí velmi rozsáhlá *Příručka k dopravní politice* od autorského kolektivu pod vedením Olivera Schöllera.²⁷ Na Schöllerovu přelomovou knihu navázal „Interdisciplinární úvod do dopravní politiky“ od kolektivu vedeného Oliverem Schwedesem.²⁸ Nejnovější publikaci *Dopravní politika* napsala autorská dvojice Hans-Helmut Grandjot a Tobias Bernecker a představuje velmi detailní a moderní pojetí dopravní politiky přesahující horizont hospodářské politiky.²⁹ Kontextualizaci společné, tedy evropské dopravní politiky se nejnověji věnuje Helene Dyrhaugová se svojí publikací k evropskému politickému přístupu vůči železničnímu sektoru.³⁰

Česky psaná literatura k tématu dopravní politiky má sice dlouhou tradici, protože první publikace z pera Josefa Grubera s tímto názvem vyšla již v roce 1920,³¹ ale současný stav je spíše skromnější. Před rokem 1989 se jí věnovaly publikace zaměřené na hospodářskou politiku, jako jejíž podmnožina byla dopravní politika vnímána. V současnosti ještě většina tuzemských autorů dosud nepracuje s dopravní politikou jako vpravdě s politikou, ale drží se spíše zaužívaného výkladu s převažujícími deskriptivně pojatými technickými kontexty. Většina z nich se navíc zaměřuje na období po roce 1990 a vývoj před rokem 1989 zmiňují pouze stručně a bez další analýzy souvislostí.³²

(b) Dopravě a jejím dějinám se věnovala celá řada zahraničních i tuzemských autorů, nicméně východní Evropa (včetně Československa) zůstává

²⁵ T2M, oficiální stránky: <http://t2m.org/>, staženo dne 27. 2. 2017.

²⁶ IRHA, oficiální stránky: <http://www.aihc-irha-aih.com/frances.htm>, staženo dne 27. 2. 2017.

²⁷ Canzler, Weert, Knie, Andreas a Schöller-Schwedes, Oliver (eds.). *Handbuch Verkehrspolitik* (Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007), ISBN 978-3-531-14548-8, 963 s.

²⁸ Schwedes, Oliver, ed. *Verkehrspolitik: eine interdisziplinäre Einführung* (Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2011), ISBN 978-3-531-18043-4, 432.

²⁹ Grandjot, Hans-Helmut a Bernecker, Tobias. *Verkehrspolitik: Grundlagen, Herausforderungen, Perspektiven*. (Hamburg: Deutscher Verkehrsverlag, 2014), ISBN 978-3-87154-495-8, 262 s.

³⁰ Dyrhaug, Helene. *EU railway policy-making: on track?* (Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Palgrave Macmillan, 2013), 181 s.

³¹ Gruber, Josef. *Dopravní politika* (Praha: J. Gruber, 1920), 99 s.

³² Viz například: Drahotský, Ivo a Šaradín, Pavel. *Dopravní politika*. (Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003), ISBN 80-719-4511-0, 127 s.; nebo Peltrám, Antonín a kol. *Dopravní politika*. (Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003), ISBN 80-901730-6-3, 200 s.

dosud částečně ve stínu jejich zájmu. Přesto je možné jmenovat některé studie zaměřené na dílčí segmenty dějin dopravy ve střední a východní Evropě. Mezi nejnovější a nejvýznamnější publikace z dějin železnic ve střední a východní Evropě od 19. století až po jejich transformaci patří kniha Ralfa Rotha a Henryho Jacolina *Východoevropské železnice v proměnách*.³³ Hlavní důraz knihy se zaměřuje na druhou polovinu 20. století, tedy na analýzu fungování a identifikaci strukturálních nedostatků celé řady východoevropských železnic v rámci centrálně plánované ekonomiky a Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP). Za zmínku dále stojí kniha Lewise Siegelbauma *Socialistický automobil*³⁴ pracující s pojmem mobility a významu automobilu a automobilismu pro socialistickou společnost a její každodenní život – důraz je kladen především na Československo, Polsko a Maďarsko. Vzniku a koordinaci evropské dopravní sítě (převážně silnic) se věnuje Frank Schipper v publikaci *Řízení Evropou*³⁵ či Johan Schot ve svém článku *Výstavba Evropy na transnacionální infrastruktuře*.³⁶

Tuzemské odvětví dopravy, včetně železnic, je zmiňováno v řadě přehledových publikací věnujících se především hospodářským dějinám Československa. Stručné zmínky je možné najít v publikacích Václava Průchy,³⁷ který zpracoval podrobný až lexikální přehled československých hospodářských dějin; Karla Kaplana,³⁸ zaměřujícího se na zapojení Československa do hospodářských struktur RVHP; či Radka Soběharta,³⁹ který zpracoval tematicky pojatý pohled na hospodářské dějiny Československa. Jednou z prvních publikací, jež se přehledově věnovala vývoji dopravy a okrajově také dopravní politiky v době socialismu, byla publikace Čenka Voráčka *30 let socialistické dopravy*.⁴⁰ Publikace nabízí především deskripci založenou na „tvrdých“ datech o realizovaných

³³ Roth, Ralf a Henry Jacolin. *Eastern European railways in transition: nineteenth to twenty-first centuries* (Surrey: Ashgate, 2013), 391 s.

³⁴ Siegelbaum, Lewis H. *The socialist car: automobility in the Eastern Bloc*. (Ithaca: Cornell University Press, 2011), 242 s.

³⁵ Schipper, Frank. *Driving Europe: building Europe on roads in the twentieth century* (Amsterdam: Aksant, 2008).

³⁶ Schot, Johan. Building Europe on transnational infrastructures. *The Journal of Transport History*, 2007, roč. 28, č. 2, ISSN 0022-5266, s. 167–171,

³⁷ Průcha a kol., Václav. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992.: 2. díl, Období 1945–1992* (Brno: Nakladatelství doplněk, 2009).

³⁸ Kaplan, Karel. *Československo v RVHP* (Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 1995).

³⁹ Soběhart, Radek a kol. *Hospodářské dějiny Československa 1918–1992*. (Praha: Setoutbooks.cz, 2013), 207 s.

⁴⁰ Voráček, Čeněk a kol. *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), bez ISBN, 175 s.

projektech a přepravách bez jakéhokoliv interpretačního nároku a s nutným ideologickým podtextem.

Dějinám železnice v Československu se věnuje celá řada publicistů, kteří pouze deskriptivně konstatují „tvrdá“ data související se vznikem drah. Historiků věnujících se dějinám železnice u nás je jen několik. Nejvýznamnějšího současného autora v této oblasti představuje bezesporu Ivan Jakubec. Ve svých monografiích se systematicky věnoval tématu dějin československých železnic a labské plavby z hlediska historického⁴¹ i s přesahem do česko-německých dopravních vztahů.⁴² Dále je nutné zmínit publikace zaměřené na fenomény, u nichž představuje železnice stěžejní prvek. Například Jan Rychlík se věnoval tématu cestování v době habsburské monarchie a Československa.⁴³

Zmínit musíme rovněž Josefa Honse,⁴⁴ který patřil mezi nestory československých železničních badatelů a napsal celou řadu základních monografií k dějinám železniční dopravy v Československu. Z jeho díla uvedme *Dějiny dopravy na území ČSSR*⁴⁵ či *U kolébky železných drah – život a dílo Jana Pernera*.⁴⁶ Pohledem historika je nutné poznamenat, že Honsovy knihy se vyznačovaly pozoruhodným zázemím při studiu archivních materiálů a těžily z autorovy hluboké znalosti techniky. Na druhou stranu se ale jednalo především o díla pouze popisující vývoj a vycházející z chronologicky řazené deskripce. Větší studie věnující se koncepci československé dopravy z politicko-historického pohledu či z pohledu Komunistické strany Československa nebo federálního ministerstva dopravy dodnes k dispozici nejsou.

⁴¹ Jakubec, Ivan. *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě: 1918–1938: dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období*. (Praha: Karolinum, 1997), ISBN 80-7066-716-8, 144 s.

⁴² Jakubec, Ivan. *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války: se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu: (1945/1949–1989)* (Praha: Karolinum, 2006), ISBN 80-246-1063-9, 184 s.

⁴³ Rychlík, Jan. *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu: pasová, vízová a vystěhovalecká politika 1848-1989* (Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2007), ISBN 978-80-7285-081-5, 259 s.

⁴⁴ Josef Hons (1907–2001). Hons vystudoval obor stavba a údržba drah na ČVUT, prošel několika provozními profesemi v oblasti dopravy a skončil na pražském železničním ředitelství. Zde se věnoval studiu dějin drah a později se stal docentem a profesorem Vysoké školy železniční v Praze a následně Vysoké školy dopravní v Žilině.

⁴⁵ Hons, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR* (Bratislava: Alfa, 1975), 310 s.

⁴⁶ Hons, Josef (ed.). *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera* (Praha: Dopravní nakladatelství, 1957), 354 s.

Pramenná základna k dějinám dopravy a dopravní politiky v 70. a 80. letech je ovlivněna dosud velmi nízkou mírou zpracování archivních fondů. Ačkoliv jsou fondy dle archivního zákona⁴⁷ již přístupné, práce s nimi je možná pouze ve velmi omezené míře. Pramenný výzkum, který by mohl maximálně pokrýt všechna výzkumná kritéria a napomoci k zodpovězení výzkumných otázek, byl z tohoto důvodu strukturován hierarchicky – od nejvýše postavených orgánů směrem k nižším. Nejvýznamnější rozhodovací orgán v Československu představovalo předsednictvo ÚV KSČ, jehož fondy jsou velmi dobře seříděné a přístupné.⁴⁸ Výhodou těchto materiálů je, že v sobě sdružovaly podkladové materiály z mnoha úrovní – začínaly vždy materiály z odborných referátů federálního ministerstva dopravy, často včetně podrobného meziřesortního připomínkového řízení a jeho vypořádání, pokračovaly posouzením odborných orgánů ÚV KSČ a rozhodnutím předsednictva ÚV KSČ a končily doporučení pro projednání federální vládou.

Dokumenty československé federální vlády představují ještě cennější informační zdroj než předsednictvo ÚV KSČ, protože vládou procházelo větší množství materiálů věnovaných dopravě. Bohužel jsou prameny k jednání československé federální vlády mnohem obtížněji dostupné a pro sledované období jsou seříděny pouze podle čísel jednacích v rámci jejích jednotlivých zasedání. Není tedy možné tematické či jinak strukturované vyhledávání, je třeba vycházet z názvů jednotlivých bodů uvedených na programu jednání.

Výše uvedené materiály lze doplnit zdroji federálního ministerstva dopravy, jehož archivní fond se v současné době (začátek roku 2017) nachází ve stavu postupného třídění. Zde odvádí mimořádnou práci Ing. Miroslav Kunt, který fondy spravuje. Bez jeho pomoci s orientací ve fondu není možné v dnešní době badatelsky pracovat. Omezeně dostupné jsou tedy některé segmenty fondu – konkrétně se jedná o materiály k jednání pravidelných porad ministra dopravy⁴⁹ a

⁴⁷ Zákon o archivnictví a spisové službě a změně některých zákonů (zákon č. 499/2004 Sb.), <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-499>, staženo dne 27. 2. 2017.

⁴⁸ Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1971–1975, 1261/0/6, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1981–1985, 1261/0/8, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

⁴⁹ „Porady ministra dopravy“ byly schůze nejužšího vedení Federálního ministerstva dopravy konané minimálně jednou týdně. Porad se kromě ministra účastnili náměstci ministra, zástupci personální oblasti, předseda celozávodního výboru KSČ a zástupci českého a slovenského ministerstva dopravy (po federalizaci Československa). K projednávání jednotlivých bodů mohli být přizváni ředitelé odborů Federálního ministerstva dopravy.

kolegií ministra dopravy.⁵⁰ Těmito jednáními procházely i materiály, které byly připravovány k projednání federální vládou a předsednictvem ÚV KSČ. Zde se dá vyhledávat podobně jako u fondu československé federální vlády podle témat jednotlivých bodů jednání.⁵¹

V rámci fondů federálního ministerstva dopravy jsou částečně uspořádána témata odborných referátů věnujících se mezinárodní agendě. Tyto fondy jsou rozříděné podle zaměření agendy, tedy například podle zemí či organizace.⁵² Poslední významnější skupinou materiálů jsou nejrůznější podkladové materiály z nižších úrovní, náměstků ministra, které jsou setříděny podle široce definovaných oblastí a které jsou velmi významným zdrojem informací o fungování resortu dopravy.⁵³ Všechny výše uvedené skupiny obsahovaly materiály také k hospodářským otázkám odvětví, včetně problémů souvisejících s úkoly centrálního plánu, jeho plnění a dalších analytických materiálů. Málo nebo jen velmi obtížně dostupné jsou materiály Státní plánovací komise a Státní komise pro vědecko-technický rozvoj a inovace. Oba fondy se nacházejí v Národním archivu České republiky (NA ČR) a na jejich utřídění se pracuje.

Archivní materiály pro další úroveň, tedy Československé dráhy, již nejsou dostupné ani v NA ČR ani v Archivu Českých drah.⁵⁴ Zajímavé informace především k železnici lze získat v Ústřední technické knihovně dopravy,⁵⁵ která dnes organizačně spadá pod České dráhy.⁵⁶ Původně byla knihovna založena v roce 1919 jako úřední knihovna ministerstva dopravy a k resortu dopravy zůstala přiřčleněna až do konce 80. let, kdy organizačně přešla pod Československé dráhy. Cenné informační zdroje tato knihovna shromažďuje již od svého založení a nachází se v ní mnoho zdrojů i ze sledovaného období. Jde o nejrůznější a dnes již unikátní tuzemské a zahraniční publikace či interní rešeršní a analytické materiály resortu dopravy v edici „Studie – Rozbory – Rešerše – Patenty“, které byly

⁵⁰ „Kolegium ministra dopravy“ byly schůze nejvyššího vedení resortu dopravy. Kromě členů „porad ministra dopravy“ se jich účastnili vedoucí pracovníci drah ČSD a resortních VHJ. Porady byly svolávány několikrát do roka.

⁵¹ Materiály jsou citované: FMD, Porady a kolegia ministra dopravy.

⁵² Materiály jsou citované: FMD, Mezináro.

⁵³ Materiály jsou citované: FMD, Seznam 3 a 4.

⁵⁴ Archiv Českých drah, oficiální stránky: <http://odis.cd.cz/Archivy/liben.htm>, staženo dne 27. 2. 2017.

⁵⁵ Ústřední technická knihovna dopravy, oficiální stránky: <http://odis.cd.cz/knihovna.asp>, staženo dne 27. 2. 2017.

⁵⁶ Koncem roku 2015 oznámily České dráhy záměr organizačně sloučit Archiv Českých drah a Ústřední technickou knihovnu dopravy. Výsledný institucionální stav není dosud znám.

dostupné pouze vybraným vedoucím pracovníkům v dopravě a které na svoji dobu velmi intenzivně reflektovaly také vývoj v zahraničí, západní blok nevyjímajíc.

Jako doplnění výše zmíněných primárních zdrojů je možné využít odborný měsíčník *Doprava*,⁵⁷ který představoval nejvýznamnější oborový odborný časopis věnovaný dopravě a souvisejícím problémům v Československu, včetně dopravní politiky a jejích proměn. Časopisy *Severočeský železničář*⁵⁸ a *Železničář*⁵⁹ byly zkoumány ve třech časových sondách, aby bylo možné vyhodnotit posun akcentů a případný posun v hlavních sledovaných tématech.⁶⁰ Zdrojem celé řady přehledových dat byly *Statistické ročenky* vydávané Československým statistickým úřadem či *Historická ročenka ČSSR*.⁶¹

Pouze doplňující či ilustrační roli v rámci sběru dat mají řízené rozhovory s dobovými odborníky a činiteli železničního sektoru. Při těchto rozhovorech kladl autor důraz především na kontextualizaci či doplnění celkového obrazu již získaných informací, resp. jejich ověření.⁶² Z hlediska zdrojového jsou rozhovory citovány v této práci pouze výjimečně a nepředstavují v žádném případě klíčové výpovědi pro výzkum.

⁵⁷ *Doprava: odborný provozně ekonomický měsíčník pro všechna dopravní odvětví* (Praha: Dopravní nakladatelství, 1959–2010), ISSN 0012-5520.

⁵⁸ *Severočeský železničář: týdeník pracujících provozního oddělení v Ústí nad Labem*. Ústí nad Labem: KSC – ROH.

⁵⁹ *Železničář: celostátní týdeník čs. železničářů, cestující veřejnosti a přepravců* (Praha: Nadas, 1967–1991).

⁶⁰ Oba tituly jsou dostupné (nejen) v Národní knihovně České republiky, i když jejich objednání je možné pouze s využitím nepříliš přehledné databáze naskenovaných lístků KATIF. Oficiální stránky katalogu: <http://katif.nkp.cz/>, staženo 27. 2. 2017.

⁶¹ Viz například: Federální statistický úřad. *Historická statistická ročenka ČSSR* (Praha: SNTL, 1985), s. 313.

⁶² Řízené rozhovory proběhly v letech 2015 až 2016 s následujícími (bývalými) aktéry: Josef Fontana, Ing. Květoslava Kořínková, CSc., Ivo Laniček, doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc., Ing. Jiří Pohl, Ing. Karel Staněk, DrSc.

2. Železniční doprava v Československu v letech 1918 až 1970

Československá republika patřila již v době svého vzniku v roce 1918 mezi státy s hustou, avšak nerovnoměrně rozvinutou železniční infrastrukturou. Její stav odpovídal dřívějšímu politickému členění území (proto železniční síť směřovala do dřívějších politických center) a různé míře industrializace regionů. Nově ustavené republiky tak v prvních desetiletích její existence chyběla především kapacitní a spolehlivá spojení západu s východem země a bylo třeba posílit napojení některých odlehlejších regionů Slovenska a Podkarpatské Rusi na železniční infrastrukturu. Míra industrializace se odrazila na hustotě a kapacitě železniční sítě, která byla výrazně vyšší v Čechách, na Moravě a v české části Slezska. Naopak na Slovensku a na Podkarpatské Rusi neproběhla tak silná industrializace a hospodářský rozvoj, tudíž zde byla železniční síť výrazně řidší.

Trendy v dopravě vykazovaly po roce 1918 velmi silnou kontinuitu s předchozím obdobím za Rakouska-Uherska a z hlediska postavení železniční dopravy v hospodářském systému neznamenal tento rok natolik zásadní mezník, jako tomu bylo na poli politickém. Železniční doprava představovala od počátku období první Československé republiky dominantní pilíř osobní a nákladní dopravy a svoje postavení si udržela až do konce druhé světové války. Největším konkurentem železnice se postupně v průběhu následujících desetiletí stala v osobní i v nákladní dopravě silniční automobilová doprava. I tak železnice svoje čelní postavení ztrácela jen velmi pomalu a svůj význam klíčového dopravního odvětví především v oblasti kapacitních přeprav si jednoznačně udržela až do roku 1989.

Do fungování železničního odvětví významně promlouvaly geopolitické změny v regionu – vznik Československa vedl k potřebě stabilizovat síť s ohledem na strategické zájmy a potřeby nově ustavené republiky. Další zásadní zásah přišel spolu se změnou hranic po mnichovské dohodě v roce 1938 následované rozpadem Československa v březnu 1939 na protektorát Čechy a Morava, okupovaný nacistickým Německem, a na samostatnou Slovenskou republiku. Obě změny vedly k dočasnému organizačnímu i provoznímu rozvratu v železniční dopravě. Stejně tak mělo obrovský dopad na železniční dopravu období druhé světové války, a to jak z hlediska přeprav, zkapacitňování dopravních směrů potřebných za války, tak i

následným opotřebením vozového a lokomotivního parku a poškozením infrastruktury na konci války. Po roce 1945 se začal pomalu navracet předválečný stav, záhy nicméně přišly další změny. Komunistický převrat v roce 1948 odstartoval éru centrálního plánování a navázání ekonomiky na Sovětský svaz. Železnici toto období přineslo nové úkoly, především důraz na kapacitní přepravy pro potřeby politicky preferovaného těžkého průmyslu.

Tato kapitola představující historii a vývoj železničního odvětví od vzniku Československa až do počátku 70. let 20. století se člení podle chronologicky zpracovaných historicko-politických mezníků, které se v tomto období výrazně promítaly (nejen) do železniční dopravy. Zpracováno bude nejprve období první Československé republiky, kdy železniční odvětví a jeho rozvoj představovaly naprosto strategickou oblast pro existenci a obranyschopnost nově etablovaného státu. Dále se budeme věnovat období od počátku existence Československé republiky po konec druhé světové války. Úkoly a postavení železničního odvětví se změnilo jak ve vztahu ke státu, tak i k úkolům v rámci středoevropského regionu. V neposlední řadě bylo po nacistické okupaci Československa a vyhlášení protektorátu Čechy a Morava zcela podřízeno „válečnému úsilí“ Německé říše. Poslední kapitola věnující se zaměří na roky 1945 až 1970, tedy na dobu poválečné obnovy a rychlého rozvoje odvětví. Všechny dílčí kapitoly se snaží období analyzovat z hlediska formy (instituce a aktéři), obsahu (vnitřní mechanismy odvětví) a procesu (zájmy, problémy, provoz). Poslední kapitola nabídne pro zprostředkování kontextu a také pro zohlednění trendů procházejících mezi jednotlivými sektory dopravy dílčí pohled věnovaný také silniční, vodní a letecké dopravě.

2.1. První Československá republika (1918–1938)

Železniční odvětví na území nově etablovaného Československa rozhodně mělo výhodnou výchozí pozici, srovnatelnou s rozvinutými zahraničními regiony. Vznik Československé republiky proběhl (podobně jako jinde) v dopravě jako celku a v železničním odvětví ve znamení institucionální a organizační kontinuity s Rakouskem-Uherskem. Československo převzalo (také) v dopravě všechny instituce a orgány v podobě, v jaké fungovaly za Rakouska-Uherska, avšak začaly pracovat s organizační působností v rámci československého státu. Dopravní odvětví spravovala zprvu tři ministerstva: železnice spadaly pod ministerstvo železnic, poštovníctví pod ministerstvo pošt a ostatní dopravní odvětví (silniční, letecká a vodní doprava) spadala pod ministerstvo veřejných prací. Ministerstvo dopravy slučující stávající ministerstvo pošt a ministerstvo železnic vzniklo až v roce 1938.⁶³

Železniční síť představovala v roce 1918 na území Československa na svoji dobu moderně rozvinutou a kapacitní dopravní soustavu. Hlavním problémem železniční soustavy ale byly především dva faktory, které podtrhovaly z dopravního hlediska faktickou heterogenitu státu. Jednak to byla odlišná hustota, resp. délka železniční sítě v Čechách a na Moravě ve srovnání se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí (1), jednak nedostatek kapacitních železničních spojení mezi českými zeměmi a Slovenskem (2).

(1) Rozvoj železniční sítě odpovídal stavu hospodářství Rakouska-Uherska, v němž začala industrializace později než v ostatních státech na západě Evropy. Uvnitř monarchie probíhal industriální vývoj nerovnoměrně a důvodem pro odlišně rozvinutou síť v českých zemích a na Slovensku byla především právě rozdílná forma industrializace a úroveň hospodářství v obou dřívějších částech rakousko-uherské monarchie – Předlitavsku i Zalitavsku.⁶⁴ Zatímco Čechy a Morava (včetně malé části Slezska) patřily k Předlitavsku, tedy k rakouské části habsburské monarchie, a byly nadprůměrně průmyslově rozvinuté, čemuž odpovídala také hustota železniční sítě, Slovensko a obzvláště Podkarpatská Rus naopak patřily

⁶³ Kyncl Jan a kol.. *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006), 47.

⁶⁴ Křen, Jan. *Dvě století střední Evropy* (Praha: Argo, 2005), 248–256.

k hospodářským periferiím Zalitavska, tedy uherské části monarchie. Na území Československa tak v době jeho vzniku bylo necelých 13,5 tisíce kilometrů železničních tratí, z toho více než 3 tisíce na Slovensku a několik set kilometrů na Podkarpatské Rusi.⁶⁵

(2) Trasování železniční infrastruktury odpovídalo zděděným správním poměrům na území nově ustaveného Československa. Mezi českými zeměmi a Slovenskem vedla dřívější hranice Předlitavska a Zalitavska, obě území navíc politicky spadala pod jiná centra – Vídeň představovala centrum pro české země a Budapešť pro Slovensko a Podkarpatskou Rus. Základním problémem železniční sítě tedy bylo nedostatečné spojení ve směru východ – západ. Kapacitní severní spojení dřívější Košicko-bohumínské dráhy vedlo neklidným Těšínskem, kvůli kterému vypukl v roce 1919 krátký ozbrojený konflikt mezi Československem a Polskem. Druhé kapacitní a sklonově nenáročné (a tudíž provozně výhodné) spojení českých zemí se Slovenskem vedlo na spojnici Brno – Bratislava přes Břeclav a Kúty, v těsné blízkosti jižní hranice s Rakouskem. Mezi těmito dvěma tratěmi se nacházelo jen několik spojek spíše lokálního charakteru, konkrétně v Holíči, Skalici a ve Vlárském průsmyku,⁶⁶ které nebyly vhodné pro těžkou nákladní a dálkovou dopravu.

Nejvýznamnější a na železnici téměř monopolní dopravní společnost představovaly Československé dráhy (ČSD). Vznikly na území nového státu a převzaly provoz od státních rakouských železničních správ c. k. rakouských Státních drah (*k. k. österreichische Staatsbahnen*) v českých zemích a od Uherských královských státních drah (*Magyar Királyi Államvasutak*) na Slovensku. Významný úkol v počátečním období tak představovala standardizace provozu a vozového parku a zajištění dostatečného počtu vyškoleného a kvalifikovaného personálu, který chyběl především v některých oblastech Slovenska a Podkarpatské Rusi. Ještě několik let po vzniku republiky se hovořilo v železničním provozu německy tam, kde

⁶⁵ Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750-2005*. 6th ed. (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 739.

⁶⁶ Viz například: Železniční mapa Republiky československé, in: <http://www.oldmapsonline.org/map/cuni/1126942>, staženo dne 27. 2. 2017; nebo in: Kyncl Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006), 32.

převažoval německy mluvící personál, který neovládal češtinu na úrovni nutné pro řízení železničního provozu a zajištění jeho provozní bezpečnosti.⁶⁷

Vznik Československa nezpomalil dříve započatý trend zestátnování soukromých železničních společností probíhající v Rakousku-Uhersku od přelomu 19. a 20. století. Kromě mnoha místních provozovatelů lokálních drah, z nichž většina byla zestátněna do roku 1925, přetrvaly ještě tři významné a finančně stabilní železniční společnosti – Ústecko-teplická dráha, Buštěhradská dráha a Košicko-bohumínská dráha. První ze jmenovaných společností byla zestátněna v roce 1922 a druhá o rok později. Třetí jmenovaná sice zůstala uspořádána jako soukromoprávní subjekt (akciová společnost) až do období po konci druhé světové války, ale kvůli jejímu nepostradatelnému strategickému významu pro Československo na ní převzaly ČSD provoz již v roce 1921. Zestátnění proběhlo roku 1924, kdy Československá republika získala akcionářskou majoritu nákupem akcií; jiná cesta, jak může stát převzít kontrolu nad touto společností, nebyla možná kvůli mezinárodnímu uspořádání Košicko-bohumínské dráhy a možnému ohrožení zahraniční reputace země. V reálném provozu nebyly zvláštnosti majetkoprávního uspořádání patrné.⁶⁸

Vzhledem k tomu, že železnice představovala naprosto klíčový segment dopravy v nově vzniklém československém státě, patřila mezi první úkoly obnova všech tratí poškozených v neklidném pohraničí v Čechách a na Moravě, pak i v průběhu krátké občanské války na Slovensku, a posílení a dobudování strategických spojení západu s východem. Kromě zlepšení parametrů mnoha stovek kilometrů tratí (nosnost, traťová rychlost, zdvojkolejnění, zabezpečovací zařízení apod.) se podařilo v období první Československé republiky dokončit výstavbu zhruba 360 kilometrů nových tratí. V Čechách a na Moravě docházelo spíše jen k technickým úpravám stávajících železničních tratí, případně k jejich zdvojkolejňování. Nejvýznamnějším strategickým projektem byla železniční spojnice, částečně trasovaná ve staré stopě a částečně jako novostavba, z Havlíčkova Brodu do Brna, která představovala nové kapacitní spojení západu s východem, navíc vedoucí v dostatečné vzdálenosti od severní či jižní hranice

⁶⁷ Viz například: Reprodukce Pamětní knihy ze stanice Lužná – Lišany. Elektronicky dostupné: <http://www.badatelna.eu/fond/2284/zaznam/1042365>, staženo dne 27. 2. 2017.

⁶⁸ Jakubec, Ivan. *Vývoj československých a německých drah 1929–1937*, (Praha: Karolinum, 1991), 11.

republiky. Před vypuknutím druhé světové války se tuto trať ovšem nepodařilo zcela dokončit, podobně jako celou řadu dalších projektů.⁶⁹

Významnější stavební projekty vznikaly na česko-slovenském pomezí, kde byla vybudována celá řada tratí vhodných pro dálkovou dopravu (především hornolidečská trať; Vsetín – Horní Lideč – Púchov) či jako strategická záloha pro případ ohrožení státu (zejména vlárskoprůmysková trať; Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice – Trenčín). Na Slovensku byla železniční infrastruktura postupně zkapacitňována a také zde vznikaly strategické záložní spojnice, z nichž některé byly dokončeny (například Brezno – Margecany) a některé opuštěny ve značném stadiu rozpracovanosti (např. tzv. gemerské spojky).⁷⁰

Podkarpatskou Rus bylo třeba v podstatě nově napojit na stabilizující se československou síť, s ohledem na přírodní podmínky to nicméně představovalo velmi náročný úkol. Železniční síť na Podkarpatské Rusi si nemohla klást nárok na své strategické zajištění – některá spojení, především jižní spojení do nejvýchodnějšího města Jasina, vedla podél československo-maďarské a československo-rumunské hranice, na několika místech dokonce peáží⁷¹ přes rumunské území.

Po provozní a výkonové stránce v době první republiky železniční doprava jednoznačně dominovala celému dopravnímu systému. Počet přepravených cestujících zůstal až na výkyvy v době ekonomické krize na počátku 30. let stabilní. V roce 1920 železnici využilo 280 milionů cestujících a jejich počet se postupně zvýšil až na 343 milionů v roce 1929. Naopak v době vrcholící hospodářské krize jejich počet poklesl až na 240 milionů v roce 1933.⁷² Ještě výrazněji na velkou hospodářskou krizi reagovaly objemy přepraveného zboží po železnici. Zatímco mezi lety 1920 až 1929 se po železnici přepravovalo zhruba 70 až 110 milionů tun zboží, v době vrcholící hospodářské recese v roce 1933 se po železnici přepravilo pouze 55 milionů tun zboží.⁷³ Ostatní dopravní odvětví

⁶⁹ Kyncl Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006), 41.

⁷⁰ Podrobněji o projektech a rozvoji železniční sítě na Slovensku v meziválečném období viz: Klubal, Milan. *The Modernisation of Railways in Slovakia after 1945*, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al. *Eastern European Railways in Transition. Nineteenth to Twenty-first Centuries* (Farnham: Ashgate, 2013), 157–159.

⁷¹ Pojem peáž znamená zajištění vnitrostátní železniční dopravy přes území jiného státu.

⁷² Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750-2005*. 6th ed. (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 767.

⁷³ Tamtéž, 751.

železnici ještě fakticky svými výkony neohrožovala. Historické statistické údaje ukazují, že se v Československu zvýšil mezi lety 1922 a 1937 počet motorových vozidel v soukromém vlastnictví (převážně osobních vozidel) z 5,3 tisíce na 90,9 tisíce, počet motorových vozidel vlastněných státem a společnostmi (převážně tedy nákladních vozidel a autobusů) se zvýšil z 2,1 tisíce na 31,5 tisíce.⁷⁴ Dopravní výkon silniční osobní i nákladní dopravy byl ve srovnání se železnicí v této době naprosto marginální.

⁷⁴ Tamtéž, 816.

2.2. Druhá československá republika a období nacistické okupace (1938–1945)

Období nacistické expanze ve střední Evropě a následné vypuknutí druhé světové války mělo likvidační dopad na Československo. Mnichovská dohoda ze září 1938 znamenala zánik první Československé republiky a odstoupení oblastí Sudet Německé říši. Slovensko postihla dezintegrace území podobně jako Čechy a Moravu. Na podzim 1938 muselo na základě výsledku tzv. první vídeňské arbitráže odstoupit jižní Slovensko a větší část Podkarpatské Rusi. Nově vytyčené hranice mezi českým územím a Slovenskem a Německou říší, respektive Maďarskem, rozbily dřívější kompaktně fungující dopravní síť a neblahé následky mělo nové vedení hranic obzvláště pro železniční dopravu. Od podzimu 1938 tak fakticky přestalo existovat kapacitní spojení západu a východu původního Československa, což zásadně ovlivnilo fungování státu. Hlavní železniční magistrála Praha – Česká Třebová – Olomouc byla přerušena na několika místech nově vedenými hranicemi a jižnější trasa přes Havlíčkův Brod ještě nebyla dobudována, jak již bylo zmíněno výše. Železniční dopravu pak ještě postihlo odstoupení části lokomotiv a vozů Říšským drahám pro obsluhu území Sudet.⁷⁵

V období Československé republiky ještě nedošlo v institucionální struktuře dopravního odvětví k významnějším změnám a hlavní dopravní instituce zůstaly zachovány v nezměněné podobě. Až vznik protektorátu Čechy a Morava a samostatného tzv. Slovenského štátu vedl k zásadnějším změnám. Protektorát se stal právně bezprostředním územím Německé říše a i přes zachování existence některých samostatných institucí a úřadů podléhal politickému a hospodářskému systému Říše. Oblast východního Slovenska se stala cílem maďarské ozbrojené expanze mezi dubnem a květnem 1939, která vedla ke ztrátě dalšího slovenského území se zhruba 70 tisíci obyvateli.⁷⁶

Na jaře 1939 zanikly také Československé dráhy a na území Protektorátu byly zřízeny Českomoravské protektorátní dráhy – *Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren* (ČMD-BMB). V období existence Protektorátu se v podstatě zastavily

⁷⁵ Kyncl Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006), 50–51.

⁷⁶ Wandycz, Piotr S. *Střední Evropa v dějinách od středověku do současnosti* (Praha: Academia, 2004), 220–221.

projekty na rozvoj železnic připravené a realizované v období první republiky. Probíhala pouze údržbu infrastruktury a vozidel a hlavním úkolem bylo zajištění provozu v závazku válečného úsilí Říše. K rozvoji infrastruktury docházelo pouze na dílčích stavbách souvisejících nejprve se změněnými přepravními proudy. Za příklad zde může posloužit výrazně posilované spojení Vídeň – Ústí nad Orlicí – Vratislav či v pozdější fázi války budované tzv. válečné spojky.⁷⁷

Železničním podnikem na území Slovenské republiky se staly Slovenské železnice, vzniklé teritoriálním rozdělením ČSD. Zprvu musely Slovenské železnice stabilizovat svoji infrastrukturu a dobudovat dalších cca 50 kilometrů tratí, aby disponovaly ve většině směrů také záložními tratěmi. Na Slovensku podobně jako v Protektorátu vedl průběh války ke vzniku zcela nových dopravních směrů. Zaznamenány byly silné dopravní proudy v nákladní i osobní dopravě směrem na západ do Německé říše a podobně jako v Protektorátu v dosud nepřilíš běžném směru sever – jih.⁷⁸

⁷⁷ Mezi ně lze počítat krátkou spojovací trať Náchod – Kudowa-Zdrój nebo triangly u významných železničních stanic vytvářející objízdné trasy v případě jejich poškození spojeneckými nálety (například v krajině dodnes patrný triangl u kladenského nádraží umožňující průjezd ve směru Kladno-Dubí – Kamenné Žehrovice).

⁷⁸ Klubal, Milan. The Modernisation of Railways in Slovakia after 1945, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al. *Eastern European Railways in Transition. Nineteenth to Twenty-firts Centuries* (Farnham: Ashgate, 2013), 159.

2.3. Československo po druhé světové válce (1945–1970)

Republika byla bezprostředně po skončení druhé světové války v hospodářské oblasti postavena před obrovský úkol obnovy. V souvislosti s tím se hospodářská politika přiklonila již v prvních měsících míru k zestátnění nejvýznamnějších částí ekonomiky země, což mělo přinést zdroje využitelné k poválečné obnově země. První vlna poválečného znárodnění byla namířena především proti válečným kolaborantům a zaměřovala se také na odvětví významná pro národní ekonomiku. Dopravním odvětví se zatím zcela vyhnula, i když Československé dráhy byly v této době státním podnikem.

Konec druhé světové války se na stavu dopravní infrastruktury významně podepsal, přičemž největší škody zaznamenala železniční síť zejména ve východních částech republiky. Postupující východní fronta a vypuknutí Slovenského národního povstání vedly k dalekosáhlé destrukci železniční infrastruktury na celém Slovensku, severovýchodní Moravě a ve Slezsku. Západnějších částí později obnovené republiky, tedy především území bývalého Protektorátu, se týkal jiný typ poničení – významné železniční uzly se totiž od počátku roku 1945 stávaly stále častěji terčem spojeneckého bombardování.

Na Slovensku bylo poškozeno více než 73 procent tratí (z celkové délky 3 506 kilometrů), 72 procent mostů s délkou přes 5 metrů (z celkového počtu 1 111) a ze 71 tunelů bylo zničeno 31. Dále byla poškozena naprostá většina pozemních staveb a zařízení pro dorozumívání a zabezpečení železnice.⁷⁹ Na území Čech a Moravy destrukce infrastruktury nedosáhla takové míry jako na Slovensku, bombardování zde zasáhlo především významné železniční uzly v Chebu, Plzni, Klatovech, Ústí nad Labem, Českých Budějovicích a Kralupech nad Vltavou. Pražský železniční uzel byl významněji poškozen obzvláště v průběhu Pražského povstání v prvních květnových dnech roku 1945.⁸⁰

Kromě infrastruktury došlo ke zničení celé řady lokomotiv a vozů. Lokomotivy byly na konci války napadány tzv. hloubkaři, tedy letadly nalétávajícími na cíl. Zvláštností byla různorodost samotných vozidel (lokomotiv i vagonů) provozovaných na síti. Průběh války a především rychlý ústup nacistických armád z území na východě Evropy vedl k významnému promíchání vozového a

⁷⁹ Hons, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR* (Bratislava: Alfa, 1975), 258.

⁸⁰ Tamtéž.

lokomotivního parku. Zatímco v době míru si každá železniční správa hlídá své lokomotivy a vozy, v posledním období války, kdy se dostávaly i dřívější Hitlerovy satelity pod stále větší kontrolu Německé říše, nebyl brán přílišný ohled na vlastnictví a stroje byly použity tam, kde jich bylo třeba. Kromě závků nejrůznějších lokomotiv byly po Evropě rozšířeny ještě německé parní lokomotivy řady 52 masově vyráběné za války a dodávané většině železničních správ, které sloužily po různých úpravách (nejen) v Československu až do počátku 70. let.⁸¹

Nejvyšší státní institucí zahrnující všechny součásti dopravní soustavy se stalo po roce 1945 ministerstvo dopravy. Na Slovensku bylo paralelně zřízeno Pověřenectvo dopravy, které záhy ztratilo pravomoci v dopravních záležitostech ve vztahu k železnici. Mezi lety 1952 a 1953 byla z působnosti ministerstva dopravy vyčleněna oblast železniční dopravy a zhruba po dobu 13 měsíců existovalo samostatné Ministerstvo železnic. Organizační experiment se neosvědčil, protože docházelo k oddělování rozhodování a řízení v oblasti železnic od ostatních částí dopravní soustavy, což se ukázalo pro státní zájmy jako nevýhodné. Došlo tedy ke sloučení celé dopravní agendy pod ministerstvo dopravy.⁸² V roce 1960 byly sloučeny resorty ministerstva dopravy a ministerstva spojů (nazývajících se do roku 1952 ministerstvo pošt). Odpovídalo to obecného trendu, kdy se rozvíjející telekomunikace a oblast přenosu informací stále jasněji profilyovaly jako součást dopravní soustavy.⁸³

Obnovu dopravní infrastruktury na území poválečného Československa můžeme rozdělit do dvou fází. (1) První z nich probíhala ještě před samotným koncem druhé světové války. Některá území pozdějšího Československa (nepočítáme do něj území dřívější Podkarpatské Rusi odstoupené v roce 1945 Sovětskému svazu), především v severovýchodní části Slovenska, byla osvobozena sovětskou armádou již koncem roku 1944. Od té chvíle bylo třeba toto území stabilizovat a mezi to patřila obnova dopravní infrastruktury nutné pro vojenské zásobování – zde měla s ohledem na svoji kapacitnost přednost železnice.

⁸¹ Více o nákladní lokomotivě 52 na stránkách Německé společnosti pro železniční historii (*Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte*), <http://dlok.dgeg.de/98.htm>, staženo dne 27. 2. 2017.

⁸² Voráček, Čeněk a kol.. *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), 50.

⁸³ Zákon č. 101/1960 Sb. o sloučení některých ministerstev, o převedení řízení vodního hospodářství do působnosti ministerstva zemědělství a o změně názvu ministerstva stavebnictví, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1960-101>, staženo dne 27. 2. 2017.

Železniční správy na osvobozených územích začaly s opravou nejponičenějších území, část oprav prováděly stavební útvary železničního vojska sovětské armády.⁸⁴

(2) Od dubna 1945 na Slovensku a od května 1945 v Čechách a na Moravě začala druhá fáze obnovy – rozběhla se koordinace rekonstrukčních prací podle priorit jednotlivých úseků. Nejdůležitější byla obnova spojení z Moravy na Slovensko a spojení dále na východ Slovenska. Obnova všech tratí trvala až do jara 1946.⁸⁵ Význam dopravního odvětví v poválečné situaci dokládá text Košického vládního programu z 5. dubna 1945, který si v bodě XII kladl za cíl: „Znovuzřídit poštovní, telegrafní, telefonní a rádiové (telekomunikační) spojení, vybudovat dálkovou i místní dopravu, zejména dovoz potravin z vesnic do měst a mobilizovat k tomu cíli všechny po ruce jsoucí dopravní prostředky.“⁸⁶ Napjatost poválečné situace v dopravě dokazují také dobová legislativní opatření zaměřená na sektor dopravy. Železniční dopravy se týkal Dekret prezidenta republiky č. 77 ze dne 21. září „o některých opatřeních k urychlení nakládky a vykládky zboží v železniční dopravě“,⁸⁷ který měl napomoci pod hrozbou pokuty ve výši až 100 tisíc korun či odnětí svobody až na šest měsíců⁸⁸ plynulosti toku zboží při nakládce a vykládce. Měly být dodržovány lhůty požadované železnicí a zároveň se nařizovala vykládka a nakládka zboží o sobotách, nedělích a přes poledne.⁸⁹ Výsledkem mělo být zejména zrychlení oběhu vozů a tím i navýšení kapacity pro přepravu zboží. Železnice dokázala velice rychle během roku 1945 obnovit a stabilizovat provoz s tím, že některá poškození byla opravena jen provizorně.

Období stabilizace bylo pouze krátké a záhy přišly další změny, jež zcela proměnily rámcové podmínky. Události roku 1948 je možné považovat za mezník nejen pro politický, ale také hospodářský vývoj Československa. Únorový převrat odstartoval v ekonomice rozsáhlou vlnu znárodňování většiny podniků a provozoven drobných živnostníků.⁹⁰ Znárodňování představovalo krok ke změně

⁸⁴ Zajímavostí je, že úsek obnovené dráhy přes Lupkovský průsmyk a Medzilaborce představěla sovětská armáda ze strategických a logistických důvodů na široký rozchod až do východoslovenského města Humenné.

⁸⁵ Hons, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR* (Bratislava: Alfa, 1975), 258–259.

⁸⁶ Košický vládní program ze dne 5. 4. 1945.

⁸⁷ Dekret prezidenta republiky č. 77/1945, <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=76&r=1945>, staženo dne 27. 2. 2017.

⁸⁸ Par. 4, tamtéž.

⁸⁹ Tamtéž.

⁹⁰ Plíva, Stanislav (ed). *Soubor znárodňovacích předpisů vydaných v letech 1945–1951* (Ostrava: Montanex, 1990), 3.

hospodářského systému směrem k centralizaci a jeho plnému podřízení státnímu hospodářskému plánu. Dopravní odvětví nebyla z tohoto procesu vyňata, ale v dosud nejvýznamnější součásti dopravní soustavy, na železnici, již neprobíhal. Vyjma nevyjasněného právního postavení českého úseku Košicko-bohumínské dráhy (její slovenský úsek byl již zestátněn slovenským zákonem č. 52/1943 z 13. května 1943) bylo již celé odvětví pod státní kontrolou a sjednocené pod státním podnikem Československé dráhy. Zmíněný český úsek Košicko-bohumínské dráhy byl formálně zestátněn zákonem č. 311/1948 Sb. ze dne 22. prosince 1948, zákona o národních dopravních podnicích.⁹¹ Zásadně se znárodnění dotklo především odvětví silniční a vodní dopravy, jež zmíníme později.

Spolu s postupujícím tlakem na zestátnování ekonomiky inklinoval poválečný hospodářský systém stále více k preferenci centrálního plánování. První předzvěstí pozdějšího vývoje se stal tzv. dvouletý hospodářský plán, který byl schválen na roky 1947 a 1948. Jeho jasně deklarovaným cílem bylo do konce roku 1948 překonat o 10 procent hospodářskou úroveň z roku 1937. Ačkoliv byl průmysl na území pozdějšího Československa v době druhé světové války postižen deformací odvětvové struktury, stagnací strojního vybavení a odvozem zásob,⁹² dosáhl jeho růst mezi lety 1939 a 1944 přesto 18,2 procenta.⁹³

Dvouletý hospodářský plán byl přijat Předpisem č. 192/1946 Sbírkou jako zákon o dvouletém hospodářském plánu.⁹⁴ Dopravní odvětví podle něj měla převzít klíčové úkoly. Předpokládalo se, že bude do konce roku 1948 dosaženo „dopravního výkonu roku 1937“.⁹⁵ Dále měly být dokončeny některé rozvojové dopravní plány, rozpracované ještě v období první Československé republiky. V železniční, silniční, říční, letecké a poštovní dopravě mělo dojít k rozsáhlé obnově vozového parku a infrastruktury. Z rozvojových projektů navazujících na

⁹¹ Zákon č. 311/1948 Sb. ze dne 22. prosince 1948, zákon o národních dopravních podnicích, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-311>, staženo dne 27. 2. 2017.

⁹² Průcha, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992. 2. díl, Období 1918–1945* (Brno: Doplněk, 2004), 109.

⁹³ Holubová, Michaela: *Ekonomický vývoj Protektorátu Čechy a Morava 1939–1945* (rukopis bakalářské práce, Brno, 2011), 43.

⁹⁴ Předpis č. 192/1946 Sbírkou jako zákon o dvouletém hospodářském plánu, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1946-192>, staženo 27. 2. 2017.

⁹⁵ Část první, Oddíl I, par. 1, in: tamtéž.

úkoly přetrvávající z první republiky je možné jmenovat například navýšení kapacity Košicko-bohumínské dráhy na dvojnásobek oproti roku 1937.⁹⁶

Při pohledu na statistická data je možné zhodnotit, zda se dopravnímu sektoru podařilo dosáhnout stanovených cílů, které pro něj byla stanoveny v rámci tzv. dvouletého plánu. Celková data nezohledňují samotnou strukturu přepravovaného zboží – těžký průmysl podporovaný po druhé světové válce totiž vytěžoval dopravní soustavu přepravou těžkých a objemných substrátů (uhlí, železná ruda apod.) než jiné druhy průmyslu. Při pohledu na celkové objemy přepraveného zboží na železnici lze říci, že v roce 1937 bylo přepraveno 70 059 mil. t. a v roce 1948 to bylo 63 801 mil. t. Přitom se zvýšila celková přepravní vzdálenost v nákladní dopravě ze 157,9 km na 191,8 km. Odpovídajícím způsobem se zvýšilo množství hrubých tunových kilometrů, a to z 24 004 mil. tkm na 28 083 tkm.⁹⁷ V osobní železniční dopravě došlo k významnému nárůstu přepravených osob – zatímco bylo v roce 1937 přepraveno 293 mil. osob, v roce 1948 to bylo již 459 mil. osob a průměrná přepravní vzdálenost vzrostla z 27,3 na 34,7 km.⁹⁸

Rozsah investic do dopravního sektoru nejlépe přiblíží statistika celkového rozdělení investičních prostředků. Celkově měly být provedeny investice v oboru státní správy, samosprávy a státního, znárodněného i soukromého podnikání ve výši 78,665 mld. Kčs. Na dopravu mělo být vyčleněno celkem 15,773 mld. Kčs, tedy 20 procent všech investičních prostředků v hospodářství. Do samostatné statistické kolonky byly zahrnuty pozemní, vodohospodářské, dopravní a jiné veřejné stavby v celkové hodnotě 12,847 mld. Kčs, což činilo 16 procent ze všech investičních

⁹⁶ „K dosažení dopravního výkonu stanoveného dvouletým plánem bude zapotřebí zejména: 1. V dopravě železniční: a) zařadit nových 300 lokomotiv, 250 motorových vozidel kolejových, 17 090 nákladních a 700 osobních vozů a doplnit park městských drah a malodrah novými 123 motorovými a 130 přívěsnými vozy; připravit sériovou výrobu speciálních nákladních železničních vozů; b) obnovit a doplnit zabezpečovací a dorozumivací zařízení drah nákladem 200 milionů Kčs; c) obnovit a doplnit zařízení železničních dílen nákladem 100 milionů Kčs; d) doplnit dopravní zařízení košicko-bohumínské dráhy tak, aby se zvýšila její výkonnost o 50 % proti roku 1937. 2. V dopravě silniční: a) zařadit nových 1 950 autobusů, 200 přívěsných vozů pro dopravu osob, 2 400 nákladních automobilů a 700 přívěsných vozů; připravit sériovou výrobu speciálních nákladních automobilů; b) vystavět garáže a opravní motorových vozidel nákladem 150 milionů Kčs. 3. V dopravě říční: a) zařadit 45 nových člunů a 4 remorkéry a obnovit plavební park, poškozený válečnými událostmi; b) dobudovat přístavy bratislavský a komárenský. 4. V dopravě letecké: a) zařadit dalších 50 dopravních letadel; b) rozšířit a upravit letiště, zejména v Praze-Ruzyni, Brně-Černovicích, Bratislavě-Vajnorech a Popradě, doplnit jejich zařízení a započít se stavbou letišť v Brně-Tuřanech a Bratislavě-Ivance. 5. V dopravě poštovní: a) obnovit provozní zařízení poštovní služby a obnovit a rozšířit telekomunikační zařízení úhrnným nákladem 933 milionů Kčs; b) doplnit dílenská zařízení a stav poštovních motorových vozidel nákladem 140 milionů Kčs.“ In: Část první, Oddíl II, par. 5, tamtéž.

⁹⁷ Federální statistický úřad. *Historická statistická ročenka ČSSR* (Praha: SNTL, 1985), 310.

⁹⁸ Tamtéž, 311.

prostředků. Zde ale nelze určit, jak vysoké investice měly být konkrétně určeny na dopravní stavby.⁹⁹ Z celkové sumy investičních prostředků 78,665 mld. Kčs mělo na území Slovenska připadnout 22,14 mld. Kčs. Na dopravu pak 4,71 mld. Kčs, tedy 21 procent. Na pozemní, vodohospodářské, dopravní a jiné veřejné stavby 3,73 mld. Kčs, což činilo téměř 17 procent prostředků. Čísla pro Slovensko odpovídala celorepublikové struktuře investic ve dvouletém hospodářském plánu.¹⁰⁰ Výše investic byla drobně upravena v roce 1947 v souvislosti s pohybem cen.¹⁰¹

Preference a urychlený rozvoj těžkého průmyslu a jeho surovinová vazba na Sovětský svaz se promítaly velmi silně do struktury dopravy. Trendy výrazného růstu výkonů v železniční dopravě byly zaznamenávány po celé období let 1950 až 1970. Za nárůstem výkonů železnice stálo geografické rozložení průmyslu, zdrojů významných nerostných surovin, především ložisek uhlí a železné rudy. Některá nově vybudovaná průmyslová centra, elektrárny apod. vznikala v místech s nedostatkem surovin, jež bylo třeba ve velkých objemech dopravovat. Jako příklad výstavby podniku těžkého průmyslu bez návaznosti na umístění zdrojů nerostných surovin je možné uvést stavbu Východoslovenských železáren v Košicích, kam musely být veškeré potřebné suroviny, hlavně železná ruda a uhlí, dopravovány po železnici ze Sovětského svazu. Zboží muselo být navíc až do zprovoznění širokorozchodné tratě do železáren překládáno ze širokého na úzký rozchod.

Lokace zdrojů a míst spotřeby v Československu vedla k vyprofilování dvou hlavních železničních spojnic pro nákladní dopravu, na nichž se koncentrovala naprostá většina výkonů nákladní železniční dopravy v Československu, v oficiálních dokumentech jsou nazývány jako tzv. I. a II. tah. První z nich spojoval severní Čechy se severní Moravou, severním Slovenskem a východoslovenským překladištěm v Čierné nad Tisou,¹⁰² kde se stýkala československá a sovětská železniční síť a kde bylo nutné veškeré zboží překládat kvůli odlišné šířce rozchodu kolejí. Zatímco ČSD využívaly běžného evropského rozchodu 1435 mm, sovětské

⁹⁹ Část první, Oddíl III, par. 6, Předpis č. 192/1946 Sbírky jako zákon o dvouletém hospodářském plánu, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1946-192>, staženo 27. 2. 2017.

¹⁰⁰ Část první, Oddíl IV, par. 7, tamtéž.

¹⁰¹ Předpis č. 131/1947 Sb. Vládní nařízení, kterým se nově upravují některá opatření k provedení dvouletého hospodářského plánu, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1947-131>, staženo dne 27. 2. 2017.

¹⁰² I. tah: Třebošice – Ústí nad Labem – Nymburk – Kolín – Česká Třebová – Olomouc – Ostrava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou.

železnice používaly rozchod 1520 mm. Tzv. II. tah vedl jižními částmi republiky a zabezpečoval spojení na jižní Slovensko a dále do Maďarska.

Oba tahy tvořily 13,3 procenta sítě ČSD, avšak v hrubých tunokilometrech se na ně např. v roce 1961 soustředilo 61 procent výkonu celé sítě.¹⁰³ Po období silného růstu došlo k dílčímu odlehčení železničních tratí budováním produktovodů, zejména ropovodu Družba spojujícího Československo s nalezišti ropy v Sovětském svazu. První ropa přitekla do Československa v roce 1962, a to 2 mil. tun. V roce 1970 to bylo již téměř 10 mil. tun ropy. Odpovídajícím způsobem poklesly výkony železniční dopravy, která tak přišla o většinu přeprav ropných produktů.¹⁰⁴

¹⁰³ Voráček, Čeněk a kol. *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), 28.

¹⁰⁴ Federální statistický úřad. *Historická statistická ročenka ČSSR* (Praha: SNTL, 1985), 313.

2.4. Ostatní dopravní odvětví v Československu (1918–1970)

Ve srovnání s železnicí nebyla na počátku existence Československé republiky ostatní dopravní odvětví, tedy silniční, vodní a letecká doprava, ještě dostatečně rozvinuta, a nemohla tak konkurovat jejímu rychlému nástupu. V těchto odvětvích platilo stejně jako u železnice, že výchozí stav reflektoval situaci v Rakousku-Uhersku. U silnic převzaly československé centrální úřady správu nad dříve c. k. silniční sítí, tu však doplňovalo ještě velké množství silnic nestátních, dělicích se na zemské, okresní (I. a II. třídy) a obecní. Ačkoliv nebyla silniční doprava ještě příliš hustá, význam silnic v přepravě především na krátké vzdálenosti neustále stoupal. Stát se tudíž snažil stabilizovat a zkvalitňovat silniční síť. Proto se pokoušel převzít maximum nestátních silnic do své správy po celá 20. léta. Do roku 1929 se mu to podařilo zhruba u 4 000 dosud nestátních silnic a díky tomu vznikla kompaktní síť hlavních státních silnic.¹⁰⁵

Neustále se zrychlující rozvoj silniční dopravy v období první republiky a potřeba zajistit strategická spojení se všemi částmi nového státu vedly vládu k rozhodnutí započít s výstavbou dálniční sítě. Mezi její výrazné podporovatele a iniciátory patřili někteří českoslovenští podnikatelé, z nich nejznámější byl zlínský podnikatel Tomáš Baťa. První dálnice měla spojit Prahu s Podkarpatskou Rusí a vytvořit tak strategickou spojnicí napříč celým Československem. Rozhodnutí o zahájení její stavby padlo v době těsně před zánikem první republiky na podzim 1938.¹⁰⁶

U zrodu a rozvoje silniční dopravy stály Československé dráhy, již se věnovaly ve 20. a 30. letech. ČSD zřizovaly první autobusové linky, které navazovaly na vlaky osobní dopravy, a řada uzlových nádraží disponovala nákladními automobily, aby mohlo být dopraveno zboží převezené železnicí až ke koncovému zákazníkovi. Rozvoj těchto doprovodných služeb vyvolal v roce 1933 vznik samostatného závodu Automobilová doprava ČSD, který byl podřízen Ústřední správě automobilové dopravy, fungující při ministerstvu železnic. Tento podnik převzal ještě v roce 1934 vozový park Správy poštovní automobilové dopravy. Úlohou Ústřední správy automobilové dopravy tedy byla samotná

¹⁰⁵ Kyncl Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006), 46.

¹⁰⁶ Historie našich dálnic v první polovině 20. století, in: www.ceskedalnice.cz, staženo dne 27. 2. 2017.

koordinace linek, ale také vykonávání dozoru a regulace nad soukromými dopravci a podnikateli v dopravě, od roku 1933 mohla navíc udělovat koncese pro soukromé podnikání v automobilové dopravě. Později byla regulace rozšířena i na nejvýznamnější konkurenta ČSD v nákladní dopravě ve 30. letech – na dopravu závodovou. Kolem roku 1938 byla v rámci protekcionistických opatření ve prospěch železniční dopravy stanovena maximální povolená vzdálenost zboží přepravovaného silniční dopravou.¹⁰⁷

V období druhé světové války byla silniční doprava silně svázána koncesemi a redukována, jak již bylo zmíněno výše. Po institucionální stránce zůstávala nadále vnímána jako doplněk železniční dopravy, nedošlo tedy k žádné významnější změně oproti předchozímu období. Zásadnější změna nastala ve vlastnictví silnic – většina vedlejších cest byla zestátněna v roce 1941. V době druhé světové války se navíc neustále zhoršovala dostupnost paliv a také kvalita pneumatik. Proto docházelo k postupnému omezování, které od roku 1940 téměř zcela zastavilo civilní automobilový provoz na území Protektorátu.¹⁰⁸

V období Protektorátu byla ještě po několik měsíců budována dálniční síť. Pokračovala výstavba dříve naplánované spojnice Prahy s Brnem nedaleko Průhonice a vznikala spojnice Vídně s Vratislaví, prioritní pro Německou říši. Tato dálnice, která měla disponovat právním extraterritoriálním statusem, byla v okamžiku zastavení výstavby v roce 1942 rozestavěna v délce zhruba 70 kilometrů. Další plánovanou dálnicí, z níž je patrné jen několik základních zemních úprav, mělo být spojení Chebu a Liberce.¹⁰⁹ Soustředění hospodářství na válku a nedostatek surovin zastavil i všechny ostatní dálniční projekty v roce 1942.

Silniční doprava vycházela tradičně z organizační struktury železnice. Ještě před druhou světovou válkou představovala automobilová, nákladní i osobní, součást Československých drah. Mimo stál neustále se rozvíjející sektor živnostenské dopravy. Válečná destrukce silně zasáhla také silniční síť, na níž se podobně jako na železnici nacházelo množství zničených mostů a dalších stavebních konstrukcí. S obnovou sjízdnosti nejvýznamnějších silnic však započaly dříve než státní úřady postupující armády. Mosty na nich byly obnovovány za

¹⁰⁷ Kyncl Jan a kol.: *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006), 45–47.

¹⁰⁸ Tamtéž, 51–52.

¹⁰⁹ Historie našich dálnic v první polovině 20. století, in: www.ceskedalnice.cz, staženo dne 27. 2. 2017.

pomoci mostních provizorií. Následovaly centrálně koordinované opravy, završené kategorizací silnic na silnice I. a II. třídy podle významu pro státní dopravní síť.¹¹⁰

Nutnost zajistit dopravu v době poválečné obnovy státu vedla k omezení vlastnictví práv a soukromého podnikání v silniční dopravě již na podzim roku 1945. Odvětví silniční dopravy se dostalo Dekretem prezidenta republiky č. 76 ze dne 21. září 1945 „o požadování dopravních prostředků po dobu mimořádných hospodářských poměrů“¹¹¹ do stavu, kdy mohly okresní národní výbory „požadovati dopravní prostředky pro zvlášť důležité účely hospodářské, např. pro kampaň cukrovarů, pro sklizeň bramborů a pro odvoz uhlí“.¹¹² Pod pojmem „dopravní prostředky“ se rozuměly „koně a jiná tažná zvířata, vozidla pro zvířecí potah, nákladní motorová vozidla a vhodná plavidla (vše i s příslušenstvím)“.¹¹³ Dekret byl politicky namířen přímo proti soukromému vlastnictví a podnikání v nákladní dopravě, protože z účinnosti tohoto dekretu byly vyňaty mimo jiné vozidla „patřící státu, státním podnikům a ústavům, svazkům územní samosprávy a podnikatelům poštovních jízd“.¹¹⁴

Nově nastavené organizační poměry v silniční dopravě neznemožňovaly její poválečný růst oproti předválečnému období a také v tomto odvětví mohly být splněny cíle tzv. dvouletého plánu. Nárůsty přeprav a výkonů v silniční dopravě byly několikanásobně vyšší, než předpokládal plán. V roce 1937 bylo přepraveno 13 mil. t. zboží, v roce 1948 24 mil. t. Výkon silniční nákladní dopravy se zvýšil z 121 mil. tkm na 363 mil. tkm.¹¹⁵ V silniční osobní dopravě, která zůstávala stále ještě relativně marginální, se zvýšil počet přepravených osob z 84 mil. v roce 1937 na 292. mil v roce 1948.¹¹⁶ Přepravní vzdálenost nebyla statisticky sledovaná, ale v této době nešlo o dálkové přepravy v nákladní i osobní dopravě, nýbrž spíše o místní přepravu na malé vzdálenosti.

Události roku 1948 vedly k dalším centralizačním tendencím v odvětví silniční dopravy a k jeho postupnému zestátnění. V první vlně byly zákonem č. 311/1948 Sb. zestátněny větší podniky (dle počtu zaměstnanců) provozující

¹¹⁰ Kyncl Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006), 58.

¹¹¹ Dekret prezidenta republiky č. 76/1945, <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=76&r=1945>, staženo dne 27. 2. 2017.

¹¹² Par. 1, odst. 1, tamtéž.

¹¹³ Tamtéž.

¹¹⁴ Par. 3, odst. 3, bod c), tamtéž.

¹¹⁵ Federální statistický úřad. *Historická statistická ročenka ČSSR* (Praha: SNTL, 1985), 311.

¹¹⁶ Tamtéž, 313.

veřejnou osobní a nákladní dopravu a vznikl již zmíněný jednotný národní podnik Československá automobilová doprava.¹¹⁷ V odvětví silniční dopravy nicméně působilo ještě množství živnostníků a drobných firem, které nepostihl výše zmíněný zákon. Jejich faktickou likvidaci přinesl až Předpis č. 34/1950 ze dne 27. března 1950, Nařízení ministra dopravy o zcizování silničních motorových vozidel používaných pro živnostenskou dopravu. Na základě této úpravy mohly rozhodnout národní výbory o zcizení (tedy dražbě) dopravních prostředků živnostenských firem. Takový postup mohl být aplikován na základě žádosti dotyčných firem či přímo z nařízení národních výborů.¹¹⁸

Od počátku 50. let tak z veřejné osobní i nákladní dopravy v československé dopravní zcela vymizely soukromé společnosti. Naprostou většinu dopravních výkonů národního hospodářství zajišťovaly od této doby znárodněné dopravní podniky. Výjimku patrnou ve statistikách silniční dopravy představovala tzv. závodová doprava, tedy doprava zajišťovaná dopravními náležitostmi výrobních podniků. Velmi malý podíl na celkových výkonech si udržovaly komunální dopravní podniky.¹¹⁹

K 1. lednu 1949 byl zřízen centralizovaný národní podnik ČSAD, v němž postupně vzniklo Ústřední ředitelství v českých zemích a Oblastní ředitelství na Slovensku, který postupně převzal poslední zbytky soukromé podnikatelské činnosti v dopravě. Snaha o operativnější řízení vedla v roce 1952 k rozdělení centralizovaného podniku podle jednotlivých krajů. Nad těmito podniky vykonávalo metodické vedení a operativní hlavní správu ministerstvo dopravy. Po roce 1957 byl učiněn krok směřující k další decentralizaci a správa dopravy byla převedena z centrálního ministerstva na krajské správy v českých zemích a na oblastní správu pro Slovensko. Decentralizace se nezastavila na krajské úrovni a šla ještě dále – v roce 1960 byly zřízeny národní dopravní podniky ČSAD v každém okrese. To se ukázalo jako značně neefektivní, protože ne každá okresní správa dokázala operativně a efektivně řídit dopravní hospodářství (vytěžování, proběhy vozidel apod.). Navíc se rozlohou jednalo o velmi malé oblasti. V roce 1963 došlo k návratu

¹¹⁷ Zákon č. 311/1948 Sb. ze dne 22. prosince 1948, zákon o národních dopravních podnicích, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-311>, staženo dne 27. 2. 2017.

¹¹⁸ Předpis č. 34/1950 ze dne 27. března 1950, Nařízení ministra dopravy o zcizování silničních motorových vozidel používaných pro živnostenskou dopravu, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1950-34/zneni-19500408>, staženo dne 27. 2. 2017.

¹¹⁹ Voráček, Čeněk a kol. *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), 22.

k původnímu stavu, kdy byl v každém kraji zřízen jeden národní podnik ČSAD. Po federalizaci Československa přešlo metodické řízení podniků ČSAD na Ministerstvo dopravy ČSR a Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SSR.¹²⁰

Poválečný rozvoj průmyslu a jeho modernizaci provázely také rychlý nárůst počtu všech druhů motorových vozidel. Samostatnou kategorií vstupující stále významněji do celkových statistik představoval individuální motorismus. Motorových vozidel byl na trhu neustálý nedostatek a kromě vysoké ceny omezovaly jejich nákup dílčí restriktce. Například v 50. letech vyžadoval nákup osobního automobilu souhlas zaměstnavatele, avšak s postupem času byla tato omezení postupně rušena. Stále se zvyšující kupní síla obyvatelstva a společenská potřeba po individuální dopravě vedla k obrovskému rozvoji motorismu – nejprve dostupnějších jednostopých vozidel, jejichž počet nejvíce vzrostl v první polovině 60. let, od druhé poloviny 60. let také automobilů.¹²¹ Nárůsty byly tak zásadní, že na ně musela reagovat státní dopravní politika urychleným rozvojem silniční a dálniční sítě. Rostoucí individuální motorismus zároveň svědčil o tom, jaký je dobový stav a kvalita veřejné dopravy. Rozvoj individuální motorizace se stal průvodním jevem rozvoje konzumní úrovně společnosti. Níže uvedené dvě statistiky ukazují, jak se stoupající společenský produkt v Československu odrážel na zvyšujícím se stupni motorizace, včetně rozdělení na jednotlivé kategorie motorových vozidel. Největšího skoku z hlediska počtu osobních automobilů na jednoho obyvatele bylo dosaženo v průběhu 60. let. Následující dvě dekády tento trend potvrdily.

¹²⁰ Ryba, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky; Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky* (Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010), 412.

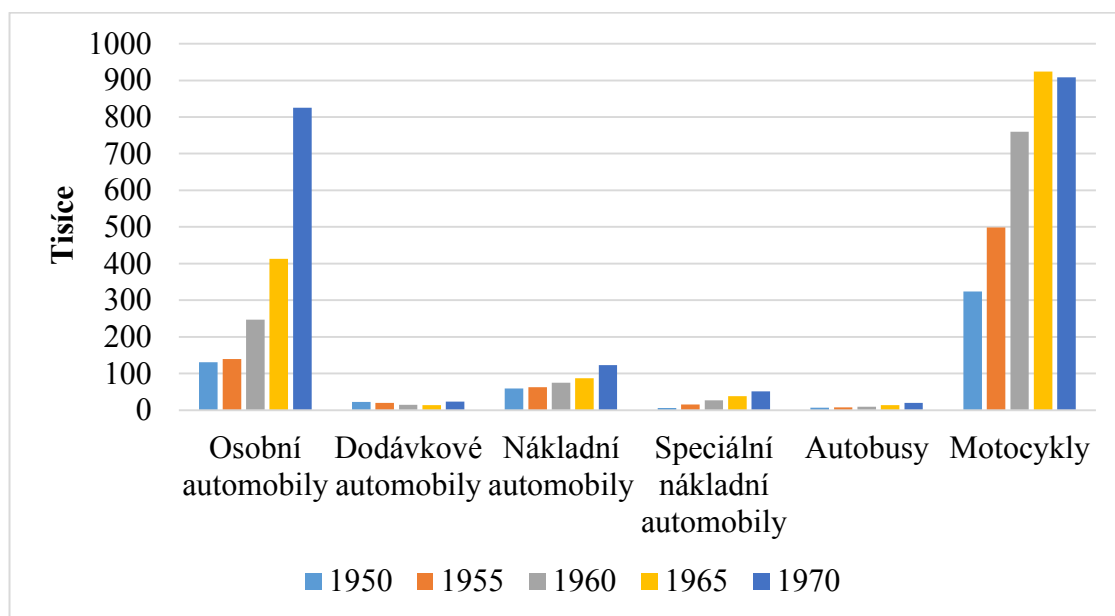
¹²¹ Federální statistický úřad. *Historická statistická ročenka ČSSR* (Praha: SNTL, 1985), 313.

Tabulka 2.1: Motorizace společnosti a společenský přírůstek v Československu v letech 1950 až 1988.

	Osobní automobily celkem	Počet obyvatel připadajících na jeden osobní automobil	Přírůstek spol. produktu/obyv.
1950	130 583	95	0 %
1960	247 092	55	92 %
1970	825 755	17	255 %
1980	2 273 931	7	507 %
1988	2 904 000	5	698 %

Zdroj: Benešová, Klára: Výkonnost železniční dopravy v Československu (Brno, 2014, rukopis diplomové práce), 76.

Tabulka 2.2: Počty motorových vozidel podle druhu registrovaných k 30. červnu uvedeného roku v Československu.



Zdroj: Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR (Praha: SNTL, 1985), 313.

Strategickou roli pro Československo po roce 1918 v mezinárodní dopravě hrála lodní doprava, zatímco letecká doprava se začala rozvíjet až v průběhu 20. let. Z hlediska vodní dopravy představovalo pro Československo nejvýznamnější vodní cestu Labe, které mu díky Versailleské mírové smlouvě umožňovalo spojení s námořním přístavem v Hamburku. Československu byl touto smlouvou a dalšími mírovými smlouvami uzavíranými po první světové válce umožněn přístup

k námořním přístavům po Labi, Odře a Dunaji, včetně následné námořní plavby, což byla do té doby pro vnitrozemské státy naprostá novinka. Volnou plavbu na Labi zaručovala tzv. Labská akta z roku 1922, na jejichž dodržování dohlížela mezinárodní komise.¹²²

Plavbu na Labi provozovala Československá plavební akciová společnost, která vznikla sloučením Československé paroplavební společnosti a Rakouské severozápadní paroplavební společnosti. I přes ustanovení o volné plavbě nebylo v období první republiky dosaženo objemu zbožové výměny srovnatelného se stavem před první světovou válkou. V roce 1903 dosahoval obrat ústeckých přístavů zhruba 2,4 mil. tun zboží, v letech 1924–1937 se pohyboval mezi 0,5 až 0,8 mil. tun.¹²³ Na Odře zajišťovala plavbu Československá oderská plavební akciová společnost a na Dunaji, který se potýkal s nedostatečnými regulačními opatřeními, Československá plavební společnost dunajská. Vnitrostátní síť vodních cest se rozvíjela po roce 1918 spíše sporadicky, a to především kvůli nevýhodným přírodním podmínkám a rozvoji železnice, která dokázala zajistit potřeby kapacitních přeprav. Dlouho diskutované vodní spojení Dunaje, Labe a Odry plavebním kanálem proto nepostoupilo dále než k projektovým pracím.¹²⁴ Úspěšně pokračovaly projekty splavnování a regulace Vltavy, kde se začaly budovat první přehradý tzv. Vltavské kaskády, a na Slovensku vznikala tzv. Vážská kaskáda, plně však nebyly dodnes zprovozněny. Například u Vltavské kaskády dodnes dominuje role spíše energetická.¹²⁵

Vnitrozemská vodní doprava zůstávala po skončení války silně paralyzována. Kromě mnoha zničených plavidel se potýkala se zablokovanými plavebními cestami. Překážky tvořily zejména poničené mosty. Na Labi došlo po roce 1945 k dlouhodobému přerušení splavnosti a ztrátě mezinárodního statusu. Po obnovení splavnosti do hry vstoupila studená válka a vzrůstající napětí mezi oběma mocensko-politickými bloky, jejichž hranici tok Labe protínal. Nakonec došlo k vyjasnění postavení československé plavby a oba německé státy umožňovaly plavbu československým lodím do Hamburku, včetně udržení tamního přístavního

¹²² Jakubec, Ivan. *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918–1938: dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období* (Praha: Karolinum, 1997), 97.

¹²³ Hons, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR* (Bratislava: Alfa, 1975), 250.

¹²⁴ Kyncl Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006), 13 a 14.

¹²⁵ Hons, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR* (Bratislava: Alfa, 1975), 251–253.

pásma zřízeného ještě Versailleskou mírovou smlouvou, ale už nebyla možná plavba po návazných vodních cestách.¹²⁶ Také Dunajská vodní cesta si zachovala mezinárodní status, který byl obnoven v roce 1948 uzavřením tzv. Dohody o režimu plavby na Dunaji.¹²⁷

Dopady politického převratu v roce 1948 se do institucionální struktury plavebních společností promítly až s účinností zákona č. 311/1948 Sb.,¹²⁸ kterým byly zestátněny dosavadní plavební společnosti, přístaviště a překladiště a zřízeny centralizované národní podniky: Československá plavba labská, Československá plavba oderská, Československá plavba dunajská.¹²⁹ V roce 1952 došlo ke sloučení Československé plavby labské a Československé plavby oderské a vznikl tak národní podnik Československá plavba labsko-oderská.¹³⁰

Oblast vodní dopravy po celou dobu spadala pod gesci ministerstva dopravy (a jeho nástupnických organizací). Plavební dozor vykonával od roku 1945 nejprve Československý plavební úřad, po roce 1950 jej vykonávaly po přechodnou dobu krajské úřady. V roce 1955 byly vytvořeny dvě plavební správy se sídlem v Praze a v Bratislavě, po roce 1960 byly centralizovány do Státní plavební správy s několika pobočkami v českých zemích a na Slovensku. Po federalizaci Československa vznikly opět oddělené plavební správy – Státní plavební správa pro ČSR se sídlem v Praze a Státní plavební správa pro SSR se sídlem v Bratislavě.¹³¹

Lodní doprava hrála ve vnitrostátní dopravě pouze doplňkovou roli, většinou se tento druh přepravy využíval pro zahraniční obchod – nejčastěji ve směru po Labi do Hamburku či po Dunaji ve směru do Černého moře. Spolu s rozvojem

¹²⁶ Hons, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR* (Bratislava: Alfa, 1975), 258–259.

¹²⁷ Text důvodové zprávy pro Národní shromáždění republiky Československé ze dne 12. října 1948 a text Úmluvy o režimu plavby na Dunaji ze dne 18. srpna 1948 na oficiálních stránkách Digitální knihovny Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0111_00.htm, staženo dne 27. 2. 2017.

¹²⁸ Zákon č. 311/1948 Sb. ze dne 22. prosince 1948, zákon o národních dopravních podnicích, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-311>, staženo dne 27. 2. 2017.

¹²⁹ Konkrétně se jednalo o podniky společnosti: Československé plavební akciové společnosti Labské v Praze, Pražské paroplavební společnosti v Praze, Remorkáží na Vltavě a Labi, společnosti s r.o. v Praze, Vltavsko-Labské dopravy, společnosti s r.o. v Praze, Československé plavební akciové společnosti Oderské v Praze, Československé Dunajplavby, akciové společnosti v Bratislavě, Slovenské Mořeplavby, akciové společnosti v Bratislavě, Labsko-Vltavské překladištní společnosti s r.o. v Praze. In: Část první, par. 1, Zákon č. 311/1948 Sb. ze dne 22. prosince 1948, zákona o národních dopravních podnicích, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-311>, staženo dne 27. 2. 2017.

¹³⁰ Předpis č. 52/1950 Sb. Vládní nařízení o sloučení národních dopravních podniků „Československá plavba labská, národní podnik“ a „Československá plavba oderská, národní podnik“, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1952-25>, staženo 27. 2. 2017.

¹³¹ Voráček, Čeněk a kol.: *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), 9.

plavby byly modernizovány také říční přístavy, především na Dunaji v Komárně. Snaha zajistit vhodné logistické podmínky pro československý zahraniční obchod vedla v roce 1959 k založení Československé námořní plavby, která vznikla částečně přeměnou společnosti Čechofracht jako mezinárodní akciová společnost. Zprvu tvořilo flotilu 11 speciálních námořních lodí a jejich počet se s postupem času rozrostl.¹³² Ve srovnání s ostatními vnitrozemskými státy disponovalo Československo početnou námořní flotilou a dokázalo tak v kombinaci se svými smluvně ošetřenými námořními přístavy v Hamburku a v Gdaňsku podporovat svůj zahraniční obchod.

Letecká doprava se začala rozvíjet až v průběhu existence samostatné Československé republiky. V roce 1918 na území Československa zatím žádná letecká společnost neprovozovala dálkovou vnitro- či mezinárodní leteckou dopravu. První společnosti vzniklé na počátku 20. let se zaměřovaly především na vyhlídkové lety. V roce 1923 byl schválen záměr ministerstva veřejných prací na vznik státního podniku Československé aerolinie (ČSA), jejichž prvním domovským letištěm se stalo dosavadní vojenské letiště v pražských Kbelích. Jejich cílem bylo provozovat linky osobní dopravy ve vnitro- i mezinárodním režimu.

První linka byla zavedena bezprostředně po zřízení podniku v říjnu 1923 a spojovala Prahu s Bratislavou. To byla také jediná místa v Československu, kde se nacházela moderní letiště. V následujícím období se rozvíjely další vnitrozemské linky, například z Prahy do Košic, Liberce či Mariánských Lázní. První mezinárodní linka mířila do Francie – přes Milán do Marseille.¹³³ Ve 30. letech došlo k dalšímu významnému rozvoji linek československých leteckých společností. V létě 1938, tedy v době před omezením mezinárodního leteckého provozu z Československa, dosahovaly linky ČSA celkem 11 400 kilometrů.¹³⁴

Úspěch a silný rozvoj letecké dopravy dokládá vznik dalších společností, jež konkurovaly ČSA. Za zmínku stojí Československá letecká společnost, která byla majetkově propojená se Škodovými závody. Nevlastnila žádná letadla, ale jako člen Mezinárodního sdružení leteckých dopravců umožňovala německým a

¹³² Voráček, Čeněk a kol. *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), 83.

¹³³ Kyncl Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006), 37.

¹³⁴ Srovnej tamtéž, s. 48; a Hons, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR* (Bratislava: Alfa, 1975), 254 a 255.

rakouským společnostem provozovat dopravu na lince Vídeň – Praha – Drážďany – Berlín. Nejvyšším pomyslným milníkem rozvoje letecké dopravy v období první republiky se stalo vybudování samostatného civilního letiště v Praze, na tzv. Ruzyňské pláni. Výstavba první generace letiště trvala od počátku 30. let až do roku 1937. Paralelně s tím se zlepšovalo také zabezpečení provozu – vznikaly osvětlené letové dráhy, letecké zaměřovače a řízení letového provozu.¹³⁵

Po roce 1938 byla letecká doprava silně redukována. Na podzim 1938 nejprve nakrátko ustal veškerý letecký provoz, následně došlo k obnovení jediné relace, a to linky provozované německou leteckou společností Lufthansa v trase Vídeň – Praha – Berlín. Velká část dřívějšího leteckého personálu ČSA navíc odešla do zahraničního exilu a stála u počátku formování československých bojových zahraničních letek.¹³⁶

Po druhé světové válce se letecká spojení obnovovala postupně a první lety zahájily ČSA až na jaře 1946. V té době byly k podniku připojeny zbytky Slovenské akciové letecké společnosti z období Slovenského štátu. Politický vývoj po roce 1948 spolu se zestátněním letecké odvětví příliš neovlivnil, protože jediným větším konkurentem byla Československá letecká společnost. Československé aerolinie představovaly v podstatě dominantní státní podnik. Ovlivněno bylo směřování a provoz aerolinií. Preferovaná spojení mířila na Východ, především do Sovětského svazu a uvnitř východního bloku či mezi spřátelenými státy.¹³⁷ Nejdelší linka, kterou ČSA kdy provozovaly, spojovala Prahu s kubánskou Havanou.¹³⁸ Na československá letadla se vztahoval bojkot znemožňující tankování, jak jej uplatňovaly západní rafinerie protestující proti poválečnému znárodnění západoněmecké rafinerie ESSO v Československu, a zákaz přeletů nad územím Spolkové republiky Německo. ČSA se také začaly vybavovat východní, obzvláště sovětskou leteckou technikou, protože dodávky ze Západu nebyly možné kvůli embargu na dovoz náhradních dílů a dalších leteckých technologií.

S ohledem na postupný rozvoj letectví a neustále se zvyšující nároky byla vytvořena Státní letecká správa až v roce 1958. V roce 1965 byla dále rozdělena na

¹³⁵ Kyncl Jan a kol.: *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006), 37.

¹³⁶ Tamtéž, 52–53.

¹³⁷ Tamtéž, 70–71.

¹³⁸ Voráček, Čeněk a kol.: *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), 80–82.

Státní leteckou inspekci, která vykonávala funkci odborného dozoru, a Správu dopravních letišť, která zajišťovala výstavbu a provoz letišť. Druhý jmenovaný podnik byl po federalizaci rozdělen na Čs. správu dopravních letišť Praha a Čs. správu dopravních letišť Bratislava. Změna uspořádání Československa se promítla rovněž do samotného podniku ČSA, od kterého se oddělil Slov-air, jenž převzal činnosti chemicko-letecké služby v zemědělství a lesním hospodářství a také smluvní osobní přepravy.¹³⁹

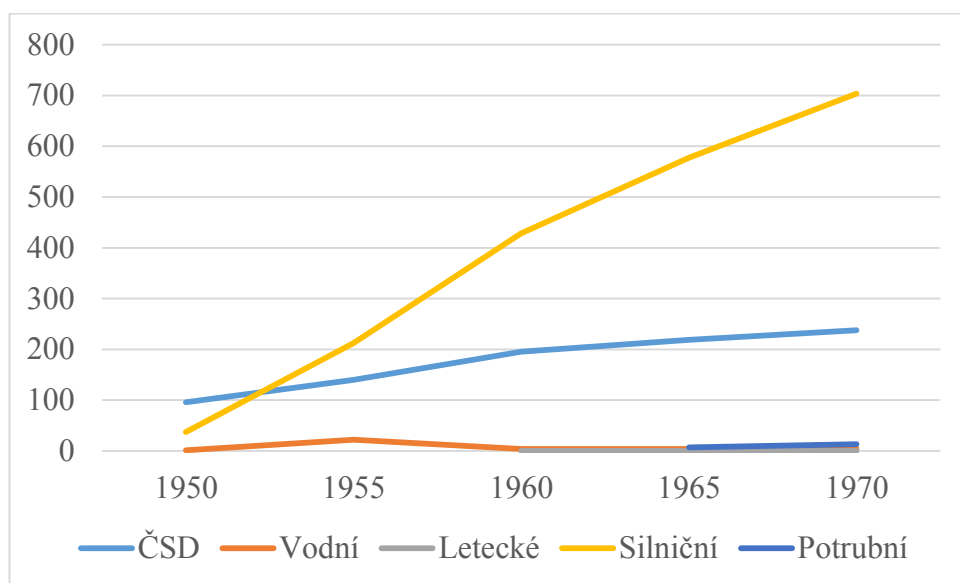
¹³⁹ Tamtéž, 99.

2.5. Dílčí shrnutí

Vývoj dopravního odvětví v letech 1918 až 1970 ukázal zásadní vývojové trendy a dopady politických a geopolitických změn na strukturu, organizaci a provoz jednotlivých dopravních odvětví. Turbulentní doba kolem druhé světové války znamenala pro dopravní odvětví celou řadu zásadních změn ve velmi krátké časové posloupnosti. Z hlediska železniční dopravy znamenalo toto období pomyslný zlatý věk, tedy dobu naprosté dominance železnice v osobní i v nákladní dopravě, která v Československu skončila na přelomu 40. a 50. let. Nově nastupující technologie s hospodářskými a společenskými potřebami urychlily postupně rozvoj i dalších dopravních odvětví, jež přejímala některé úkoly od železniční dopravy a některé nově vytvořené.

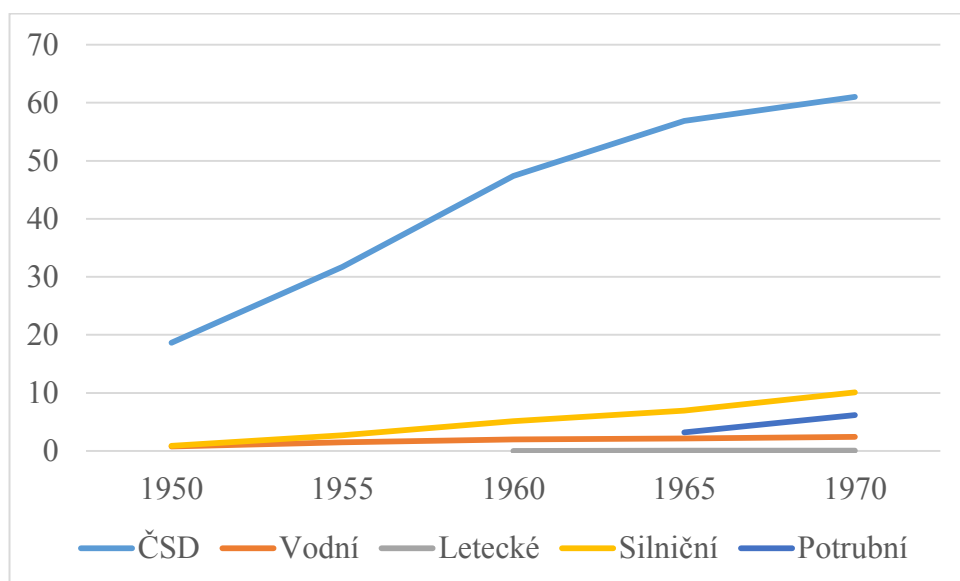
Období po druhé světové válce přineslo řadu změn zejména v politické a následně i ekonomické oblasti. Centrálně plánovaná ekonomika stavěla dopravní vztahy nutné pro zajištění chodu především těžkého průmyslu a také uspokojení poptávky po osobní přepravě majoritně na železničním odvětví. Zároveň se rozvíjela další dopravní odvětví, mezi nimi i individuální automobilismus v osobní dopravě, která měla postupně stále větší vliv na postavení a výkony železniční dopravy. Tabulky 2.3 a 2.4 ukazují výkony jednotlivých odvětví nákladní dopravy v letech 1950 až 1970 a umožňují tak vzájemnou komparaci trendů ve všech dopravních sektorech. V nákladní dopravě si zachovala železnice objemné přepravy na dlouhou vzdálenost a úkoly v přepravě nákladu na kratší vzdálenosti rychle přebírala nastupující silniční doprava zaznamenávající obdivuhodné přírůstky. Zhruba dvě třetiny této hodnoty připadly na závodovou dopravu, zbytek na závody ČSAD. Silniční doprava hrála po celé období let 1950 až 1970 spíše komplementární úlohu v lokálních přepravách či návozu zboží k železnici. Ve vztahu k hospodářství statistiky ukazují, že došlo k výraznému nárůstu dopravní náročnosti hospodářství. Důvodem bylo posilování těžkého průmyslu a s tím související výrazný nárůst přeprav uhlí a železné rudy.

Tabulka 2.3: Vývoj přepravených objemů v nákladní dopravě v Československu v letech 1950–1970, v mil. Tun.



Zdroj: Voráček, Čeněk a kol.: 30 let socialistické dopravy ČSSR (Praha: NADAS, 1975), 22.

Tabulka 2.4: Vývoj výkonů v nákladní dopravě v Československu v letech 1950–1970, v mld. tkm.



Zdroj: Voráček, Čeněk a kol.: 30 let socialistické dopravy ČSSR (Praha: NADAS, 1975), 22.

Postupný rozvoj dopravních odvětví a infrastruktury v letech 1918 až 1945 předznamenal stav, který následoval po konci druhé světové války do roku 1970. Železnice sice stále představovala ekonomicky nejvýznamnější dopravní odvětví v osobní i v nákladní dopravě, ale docházelo ke stále patrnějšímu posilování významu také dalších odvětví, obzvláště silniční dopravy. Stále patrnější konkurence

těchto dvou nejvýznamnějších odvětví a postupná diverzifikace jejich úkolů předznamenaly vývoj po roce 1970. I přes centrální plánování naprosté většiny ekonomických parametrů, které tedy teoreticky umožňovaly zakonzervování národohospodářského významu železnice, došlo k rozvoji silné konkurence především se silniční dopravou. Na tento tlak reagovala státní dopravní politika, která se na jednu stranu snažila eliminovat slabá místa železniční dopravy, avšak na druhou stranu musela kvůli zvyšujícímu se tlaku rozvíjet silniční infrastrukturu. Stav a postavení obou nejvýznamnějších odvětví se staly postupně bojem o zdroje státní ekonomiky, které nedisponovaly dostatečným množstvím investičních prostředků. 60. léta 20. znamenají mezník, odkdy začalo plynout do železniční dopravy méně investičních prostředků než do dopravy silniční a začalo období její vyčerpanosti. Tento stav se postupně odrazil ve stavu železničního odvětví jako celku a jeho vnitřních vztahů. Železnice si i přesto stále zachovávala své silné postavení, jehož příčiny se pokusíme vysvětlit v následujících kapitolách.

3. Aktéři a instituce dopravní politiky železničního odvětví

Dopravní politika představuje v obecné rovině vztah mezi dopravou a hierarchickými strukturami lidské společnosti. Oba pojmy, doprava i politika, nejsou konstantní a postupně se v průběhu času proměňují. Doprava již dnes není chápána pouze jako technika spojená se samotným provozem dopravních prostředků¹⁴⁰ a politika již není považována pouze za „kabinetní vyjednávání“, ale znamená široké spektrum komunikace a nástrojů vedoucích k řízení lidské společnosti.¹⁴¹ Dopravní politika se vyvíjela a definovala spolu s rozvojem lidské činnosti, tedy lidské mobility a komunikace, a také s organizací politického uspořádání schopného činit rozhodnutí v zájmu společenství lidí. V našem pojetí představuje tento prvek zejména stát ve své moderní podobě, jak vnímáme politické uspořádání na západní polokouli, a jedná se zde o jeho rozhodování, určující priority, preference, řídicí a kontrolní mechanismy, které může prostřednictvím dopravní politiky prosazovat vůči všem zúčastněným subjektům a působit na ně – zjednodušeně řečeno, nákladní dopravou na hospodářský sektor a osobní dopravou na společnost.

Na počátku nového tisíciletí se postupně etablovala nová definice dopravní politiky, což nám umožňuje pozoruhodný retrospektivní pohled právě na proměny této oblasti v průběhu dějin. Moderní pojetí dopravní politiky definuje především jako stanovení cílů rozvoje dopravy a výběr nástrojů využitých k jejich dosažení.¹⁴² Cíle i nástroje závisejí na představě a zájmech aktérů dopravní politiky, jejíž vývoj tak koresponduje s rychlostí rozvoje dopravy a charakterem technologií, jež využívá. Zejména od poloviny 20. století bylo možné posun významu tohoto pojmu pozorovat v průběhu jednoho lidského života i několikrát. Doprava v době industriální a postindustriální patřila (a stále patří) ke klíčovým činnostem lidské společnosti, jíž umožňují další růst. Doprava se tudíž stala objektem obrovského inovačního tlaku a rozvoje, což vyžaduje i patřičné přizpůsobení rozhodovacích, tj. politických procesů.

¹⁴⁰ Canzler, Weert; Knie, Andreas a Schöller-Schwedes, Oliver (eds.). *Handbuch Verkehrspolitik* (Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007), 18–19.

¹⁴¹ Cornelissen, Christoph (ed.). *Geschichtswissenschaften: eine Einführung* (Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag, 2000), 134–135.

¹⁴² Peltrám, Antonín a kol. *Dopravní politika* (Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003), 5.

Dopravní politika jako jedna ze složek hospodářské politiky byla v Československu po roce 1948 podřízena centrálnímu plánování, jež ovlivnilo také konkrétní úkoly a specifické postavení železničního odvětví. V centrálně plánovaných ekonomikách vzniklo specifické hospodářské prostředí, které se v určitých aspektech chovalo k železnici protekcionisticky. Tento systém sice železnici „chránil“ před konkurenčními dopravními módy, protože stanovoval podíl úkolů, na druhou stranu však na ni nedokázal vyvinout dostatečný tlak a v oblasti zdrojů vytvořit prostor umožňující modernizaci či alespoň obnovu železnice.

Železniční odvětví vykazuje ve srovnání s ostatními dopravními odvětvími celou řadu specifíků, která jsou dána jeho komplexností a systémovou provázaností výrazně ovlivněnou jeho technologickým zázemím; železnice začaly v průběhu svého rozvoje tvořit uzavřený systém *per se*, jakýsi samostatný železniční svět. Za zmínku stojí například rozvoj zázemí pro zaměstnance: bydlení, vlastní zdravotní péče, kulturní domy či rekreační objekty. Podobně se vyvíjeli také aktéři a instituce, kteří ve většině případů rozhodovali jen o železniční dopravě. Příkladem může být existence ministerstev železnic a vznik odborných a regulačních orgánů zabývajících se pouze železniční dopravou.

Na základě výše uvedeného je možné identifikovat železniční dopravní politiku, která zahrnovala aktéry, instituce a řídicí mechanismy výhradně činné na železnici. Nejvyšší státní orgány zajišťovaly koordinaci kroků železniční dopravní politiky s ostatními odvětvími a tento úkol se stával spolu s rozvojem silniční dopravy po druhé světové válce stále aktuálnější. V Československu vzniklo ministerstvo dopravy, které v sobě integrovalo řídicí struktury všech odvětví dopravy (vyjma poštovníctví), až po druhé světové válce. Jeho vznik ale nebyl definitivní a jednoznačný. Ještě v průběhu první poloviny 50. let krátce znovuobnovilo činnost ministerstvo železnic, které jinak nepřetržitě fungovalo v době první Československé republiky. I tak měla železnice na ministerstvu dopravy až do konce 80. let zvláštní postavení. Československé dráhy byly fakticky vrostlé do struktury ministerstva, které představovalo jejich nejvyšší koordinační a výkonnou složku.

3.1. Aktéři a instituce dopravní politiky

Československé hospodářství se zařadilo na konci 40. let mezi centrálně řízené ekonomiky, což dopadlo na všechna dopravní odvětví, pro která byly nově stanoveny úkoly a předepsány výkony v souladu s definicí, uspořádáním, fungováním a prosazováním dopravní politiky. V československém případě spektrum aktérů dopravní politiky a jejich vzájemných vztahů korespondovalo s rozložením mocenské vertikály, která byla závazná pro všechna ostatní hospodářská odvětví a všechny další společenské a politické oblasti. Na jejím vrcholu stálo vždy stranické rozhodnutí Sjezdu Ústředního výboru Komunistické strany Československa, které v období mezi sjezdy prosazovalo a zajišťovalo předsednictvo Ústředního výboru Komunistické strany Československa jako jeho nejvyšší výkonný orgán.

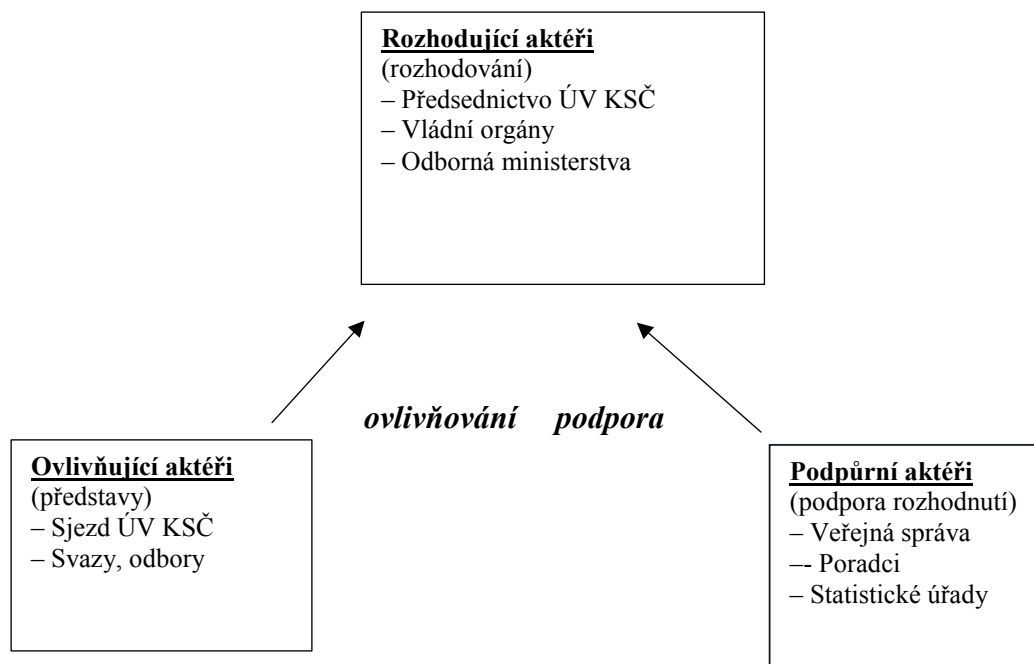
Mezi nejvýznamnější „rozhodující aktéry“ patřilo předsednictvo ÚV KSČ, tedy nejvyšší stálý orgán vládnoucí strany, mimo jím vytyčené mantinely nemohly učinit ostatní orgány žádné rozhodnutí. Na nižších úrovních následovaly vládní orgány a odborná ministerstva, po federalizaci Československa dle rozdělení pravomocí v jednotlivých odvětvích dopravy federální či národní.

Skupina „ovlivňující aktéři“ byla v československé praxi totalitárního politického uspořádání zredukována v podstatě jen na politicky angažovanou veřejnost, tedy členy KSČ a dalších organizací Národní fronty, přičemž nejvyšší orgán v ní představoval Sjezd ÚV KSČ, jehož představy byly následně realizovány uvedenými výkonnými stranickými orgány a v závislosti na nich i dalšími články Národní fronty. Skupina sice neobsahuje „lid“, ale nelze říci, že by jeho názory nebyly vůbec zohledňovány. Nejrůznější komunikační teorie dokázaly, že i v totalitárních společnostech nemůže existovat vláda zcela bez komunikace s lidem, nicméně v otázce dopravy se tak dělo spíše prostřednictvím nepřímých náznaků a reakcí.¹⁴³ Skupina „podpůrných aktérů“ vykonávala v modelovém případě československé dopravní politiky čistě pomocnou roli pro rozhodnutí „rozhodujících aktérů“ především v oblasti odborné expertizy či samotné realizace rozhodnutí. Z hlediska komunikace zcela odpadl v československém případě vztah mezi „ovlivňujícími aktéry“ a „podpůrnými aktéry“. Důvodem pro to byl silně

¹⁴³ Cornelissen, Christoph (ed.). *Geschichtswissenschaften: eine Einführung* (Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag, 2000), 103.

technokratický přístup k řízení státu a preference politického a odborného rozhodnutí před veřejným míněním.

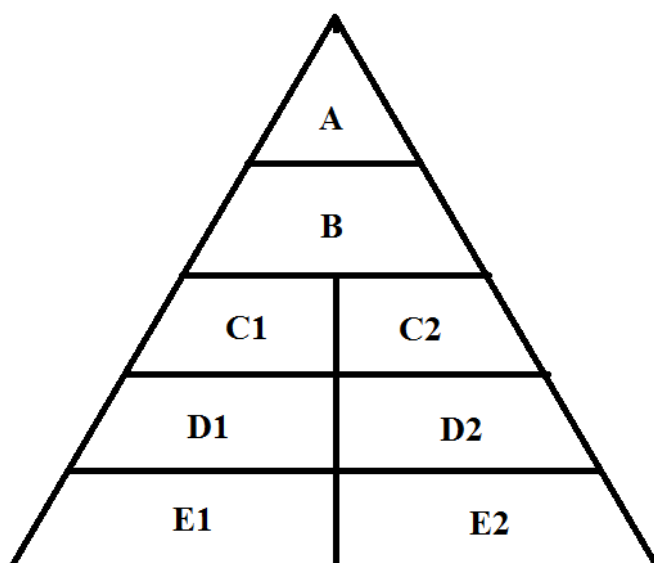
Tabulka 3.1: Přehled teoretických vztahů aktérů dopravní politiky v Československu v období centrálně plánované ekonomiky



Zdroj: autor.

Hierarchické uspořádání rozhodujících aktérů dopravní politiky v Československu v době centrálně plánované ekonomiky připomínalo pyramidu, která se od nižších pater dělila podle vertikální osy. Souviselo to s přechodem rozhodovacích pravomocí a zodpovědností na aktéry v nižších patrech státního aparátu. Nejvýznamnější impulz změn pro organizaci institucí v dopravním odvětví po roce 1945 souvisel s federalizací Československa, a tedy s rozdělením kompetencí mezi obě části republiky ve vybraných oblastech. V dopravě se to týkalo zejména silničního odvětví a další dělení kompetencí souviselo s místní samosprávou. Popsaný stav je možné schematizovat v jednoduchém náčrtu. Stav nákresu (obr. 3.1) odpovídá politické organizaci Československa po federalizaci v roce 1969.

Obrázek 3.1: Hierarchické uspořádání „rozhodujících aktérů“ československé dopravní politiky v 70. a 80. letech 20. století



Zdroj: autor.

Na vrcholu pomyslné hierarchické pyramidy se nacházely nejvyšší stranické orgány. Nejvyšším z nich byl Sjezd Komunistické strany Československa, který byl svoláván v nekrizových obdobích každých pět let. V průběhu 70. a 80. let se sjezdy sešly k jednání v letech 1971, 1976, 1981 a 1986. Sjezdy vymezovaly základní politický rámec a konkrétní operacionalizace tohoto směřování do rozhodnutí v konkrétních agendách zajišťovalo předsednictvo ÚV KSČ (A). Tento výkonný orgán zasedal zhruba v týdenním rytmu. Po federalizaci Československa byly pravomoci v oblasti dopravy rozděleny mezi federální vládu a dvě národní vlády. Federální vláda tvořila spolu s federálním ministerstvem dopravy společnou úroveň (B). V podřízeném postavení figurovaly obě národní vlády, česká (C1) a slovenská (C2), včetně příslušných národních ministerstev dopravy. Úroveň D1 a D2 symbolizují kraje, v České socialistické republice (ČSR) jich bylo 7 a hlavní město Praha, ve Slovenské socialistické republice (SSR) tři a Bratislava. Poslední úroveň představuje okresy v ČSR (E1) a v SSR (E2).¹⁴⁴

¹⁴⁴ Chovan, Rastislav. Význam a úlohy dopravy při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, *Doprava* č. 4, 27/1985, 293.

Veškerá zásadní rozhodnutí v sektoru dopravy vycházela od předsednictva ÚV KSČ (A). Mantinely pro jeho kroky představovaly politické zásady schválené Sjezdem ÚV KSČ. Odborné materiály pocházely (v oblasti dopravy) od referátů federálního ministerstva dopravy, které doplňovalo stanovisko odborných oddělení Ústředního výboru KSČ. Tento vrchol pyramidy však z hlediska dopravy nepředstavoval permanentně činného aktéra. Nejvýznamnější rozhodnutí týkající se dopravy byla sice vždy přijímána v tomto grémiu, ale počet projednávaných bodů vztahujících se k železniční problematice v průběhu desetiletí klesal. Významná rozhodnutí se tak postupně od konce 60. do konce 80. let přesouvala z úrovně A na úroveň B. Tabulka 3.2 ukazuje počty projednávaných bodů v letech 1966 až 1989.

Tabulka 3.2: Počty projednávaných bodů věnovaných železniční problematice na jednáních předsednictva ÚV KSČ v letech 1966–1989

Období	Počet projednávaných bodů
1966–1971	13
1971–1975	7
1976–1980	5
1981–1985	3
1986–1989	3

Zdroj: Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1971–1975, 1261/0/6, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1981–1985, 1261/0/8, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

Důvodů pro postupnou redukci agendy věnované železniční dopravě může být několik. Na základě pohledu na přehled projednávaných témat a programy zasedání se nabízí domněnka, že se agenda předsednictva ÚV KSČ mezi 60. a 80. lety obsahově proměnila. Postupně ztrácela podobu přímého operativního řízení státu a více se projednávaly „strategické“ politické otázky, častěji než v předchozím období zaměřené na zahraniční vztahy.¹⁴⁵ Dá se tedy předpokládat, že stejně tak i v ostatních odvětvích přecházelo stále více operativy a významnějších rozhodnutí na odpovědné resorty. Mezi projednávanými body se objevilo několik komplexně

¹⁴⁵ Přehled archivních fondů s materiály k zasedáním Předsednictva ÚV KSČ: Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1971–1975, 1261/0/6, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1981–1985, 1261/0/8, NA ČR; Aparát fondu Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

shrnujících materiálů, které charakterizovaly stav železničního odvětví a staly se klíčovými pro výzkum představený v následujících kapitolách.¹⁴⁶

Vláda a federální ministerstvo dopravy (FMD) spolu tvořily v odvětví dopravy z hlediska rozhodování neustále sílící aktéry na úrovni B. FMD řídilo železniční, lodní a leteckou dopravu, zatímco silniční doprava, stejně jako městská hromadná doprava přešla do rozhodovacích kompetencí národních vlád (C1 a C2) a FMD zde hrálo pouze roli metodického vedení. Dílčí úkoly v dopravní politice plnily také kraje (D1 a D2) a okresy (E1 a E2). Na tomto místě je třeba uvědomit si, že federalizace fungovala v praxi tak, že národní úpravy konkrétních oblastí se lišily a okresy i kraje se vždy řídily rozhodnutími nadřízené národní vlády, resp. jejích orgánů. K výraznější diverzifikaci v jedné oblasti tak docházelo především v konkrétních národních úpravách.¹⁴⁷

Z pohledu dopravní politiky představovalo centrální orgán v 70. a 80. letech federální ministerstvo dopravy, jež řídilo celkem 40 hospodářských organizací činných v dopravě.¹⁴⁸ Další část dopravních organizací a podniků spadala do kompetencí národních (tedy českých a slovenských) úřadů, většinou se jednalo o městské dopravní podniky, silniční hospodářství a autoopravny.¹⁴⁹ Není možné opomenout skutečnost, že obzvlášť do nákladní dopravy silně promlouvala také závodová doprava provozovaná výrobními podniky řízenými jinými (především hospodářskými) resorty, mnohé kontrolní pravomoci zastávalo ministerstvo vnitra a na obranyschopnost státu v sektoru dopravy dohlíželo ministerstvo obrany.

¹⁴⁶ Informace o současné situaci v dopravě, 13. 6. 1968, sv. 73, aj. 97/inf 1, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR; Ministerstvo dopravy: Návrh materiálu pro plenární zasedání Ústředního výboru KSČ k hlavním problémům dopravy, Praha, duben 1967, sv. 35, aj. 36/8, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR; Výsledky následné kontroly opatření přijatých k prověrce na Federálním ministerstvu dopravy, správě Severozápadní dráhy a železniční stanici Praha-Vršovice, 21. 12. 1976, sv. 27, aj. 29/inf 2, Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR; Zpráva o připravenosti dopravy ke zvládnutí podzimní přepravní kampaně a zabezpečení železniční dopravy v zimním období 1980/1981, 9. 10. 1980, P151/80, bod 3, Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR; Rozvoj, koordinace a racionalizace osobní dopravy v období sedmého pětiletého plánu a v dalším výhledu, 2. 6. 1982, P 42/82, bod 4, Předsednictvo ÚV KSČ 1981–1985, 1261/0/8, NA ČR; Informace o situaci v železniční dopravě v roce 1987, 10. 2. 1988, P 59/88, bod k inf 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR; Výsledky kontroly, jako komunisté – vedoucí pracovníci a stranické organizace na Ministerstvu dopravy ČSSR a ve vybraných podřízených organizacích plní závěry XVII. sjezdu KSČ z hlediska plynulosti a hospodárnosti železniční dopravy, upevňování disciplíny a pořádku při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, 7. 7. 1988, P 79/88, bod 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

¹⁴⁷ Chovan, Rastislav. Význam a úlohy dopravy při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, *Doprava* č. 4, 27/1985, 293.

¹⁴⁸ Seznam viz níže.

¹⁴⁹ Chovan, Rastislav. Význam a úlohy dopravy při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, *Doprava* č. 4, 27/1985, 293.

Z pohledu železnic hrálo FMD naprosto centrální řídicí roli, protože bylo organizačně neoddělitelně spojené se státním podnikem Československé dráhy. Ty byly, jak bude popsáno později, rozděleny do několika samostatně hospodařících drah, nicméně neexistovalo žádné řídicí ústředí či generální ředitelství. Tuto roli tak přebíralo samo FMD, respektive jeho odbory, proto bylo velmi těžké organizačně obě organizace oddělit. Ačkoliv tedy FMD podléhalo rozhodnutím československé vlády a nad ní situovaného předsednictva ÚV KSČ, s ohledem na šíři problematiky a současně i nedostatečně detailní konkrétní vhled do dopravní problematiky disponovalo při rozhodování na úrovni vlády a předsednictva velmi širokým prostorem pro uplatnění vlastní iniciativy.

Období, na něž se zaměřuje tato práce, se vyznačovalo neobvykle dlouhou personální kontinuitou na nejvyšším postu Federálního ministra dopravy, který v letech 1975 až 1988 zastával Vladimír Blažek. V průběhu jeho funkčního období nedocházelo k výraznějším vnitřním změnám v uspořádání nejvyšších rozhodujících grémii – rozhodnutí na FMD přijímaly tzv. porady ministra dopravy a kolegia ministra dopravy. První jmenované grémium se scházelo k týdenním i častějším schůzím a sestávalo pravidelně z ministra dopravy, jeho náměstků, ředitele „úseku pro kádrovou a personální práci“ FMD, předsedy celozávodního výboru KSČ a z přizvaných ředitelů odborů FMD dle zaměření projednávané agendy. Například v roce 1971 se sešla porada v tomto složení zhruba 60krát, v roce 1986 to bylo zhruba 40krát. Kolegium ministra jako druhé grémium představovalo širší rozhodovací orgán a sestávalo oproti poradám ministra dopravy navíc z šéfů jednotlivých drah a dalších organizací (VHJ apod.) podřízených federálnímu ministerstvu dopravy. Kolegium se scházelo ve srovnání s poradami ministra dopravy méně často a řešilo spíše dlouhodobější materiály a až na výjimky se nevěnovalo každodenní operativě.¹⁵⁰

Statistika v tabulce 3.3 nabízí srovnání počtu zasedání kolegií ministra dopravy a porad ministra dopravy v běžném roce. Ukazuje se zde, že poměr frekvence konání obou typů porad zůstal téměř nezměněn. Zároveň je zjevné, že se obě grémia scházela stále méně často. Důvod pro změnu frekvence schůzek není z dostupných zdrojů odvoditelný, příčinou mohla být postupná změna manažerského řízení resortu dopravy, přenesení více zodpovědnosti na podřízené

¹⁵⁰ Přehled jednání Kolegií ministra dopravy a Porad ministra dopravy v letech 1971–1987, NA ČR.

složky a také „zaběhnutí“ stavu řízení na FMD, když stál v jeho čele Vladimír Blažek.

Tabulka 3.3: Přehled počtu zasedání kolegia ministra dopravy a porad ministra dopravy v letech 1971, 1976, 1981 a 1987

Rok	1971	1976	1981	1987
Kolegia ministra dopravy	11	15	8	8
Porady ministra dopravy	56	45	45	36

Zdroj: Přehled jednání kolegií ministra dopravy a porad ministra dopravy v letech 1971–1987, NA ČR.

Vůči organizacím a podnikům se závodovou dopravou uplatňovalo federální ministerstvo dopravy zásady nepřímého řízení. Pro všechna konkrétní odvětví závodové dopravy byly vytvořeny specifické podmínky, které v sobě zahrnovaly stanovení ekonomických pravidel, jako byly odvody ze zisku a kmenového majetku či příspěvky na sociální zabezpečení. Centrálně stanoven byl také přepravní tarif a podniky s vlastní závodovou dopravou tedy nemohly podávat výhodnější nabídky než státní dopravní podniky. FMD se tak neustále snažilo závodovou dopravu regulovat, což se mu však dařilo jen s maximálním vypětím. Podniky provozující závodovou dopravu těžily z jejích výhod a nepodřizovaly se snadno regulačním pravidlům přicházejícím z resortu dopravy.¹⁵¹

¹⁵¹ Blažek, Ladislav. Zásady státní dopravní politiky, *Doprava*, č. 2, 20/1978, 99 a 100.

3.2. Dopravní politika a centrální plán

Parametrická změna nastavení ekonomického systému v Československu po roce 1948 nutila ekonomické subjekty změnit dosavadní fungování v rámci ekonomiky s tržními mechanismy (byť československá ekonomika již v letech 1945 až 1948 nebyla plně tržní a prosta státní regulace) na fungování v rámci plnění kritérií nastavených centrálním plánem. Jejich primárním cílem tedy nebylo dosahování kladného ekonomického výsledku, ale plnění úkolů podle centrálního plánu. To bylo doplněno dobovým pojetím dopravní politiky reflektující systémové pojetí „vědecky“ založené socialistické teorie, které předpokládalo, že ve všech oblastech je možné vytvořit a uplatňovat exaktně stanovený mechanismus jejího fungování. Přesvědčení, že díky moderním technologiím a plánovacím procesům je možné stvořit dobře a efektivně fungující systém, se promítalo do hlavních zásad hospodářského plánu.¹⁵² Teprve s postupem času se ukázalo, že realita vývoje odvětví se rozešla s původními záměry.

Jakým způsobem tedy byl centrální plán sestavován? Rozhodujícím koordinačně-odborným orgánem státní ekonomiky byla Státní plánovací komise. Komise jako centrální orgán zpracovávala sektorové návrhy pětiletých hospodářských plánů, na jejichž tvorbě se podílely jednotlivé podniky, které předávaly návrhy plánu nadřízeným orgánům, až se dostaly na ministerstva. Na všech úrovních byly plány doplňovány a kontextualizovány s ohledem na potřeby a možnosti ostatních aktérů v ekonomice. Nedochovalo zde nicméně k pouhému „slepení“ návrhů, komise měla také vlastní vizi vývoje a možností ekonomiky, které se snažila úpravou a integrací plánů realizovat.

Státní plánovací komise byla zřízena v roce 1959¹⁵³ jako odborný orgán, který byl zodpovědný za přípravu pětiletých národohospodářských plánů napříč všemi odvětvími. Jednalo se o úřad postavený *de facto* na úroveň ministerstva vlády s celou řadou odborných, převážně ekonomických pracovišť. Komisi předsedal vždy místopředseda československé vlády a její členy jmenoval (a odvolával) na návrh vlády prezident republiky. Zřejmě největšího vlivu dosáhla tato komise

¹⁵² Voráček, Čeněk. *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), 17–18.

¹⁵³ Státní plánovací komise vznikla v roce 1959 přeměnou ze Státního úřadu plánovacího, který vznikl dekretem prezidenta republiky ze dne 25. 8. 1945 (č. 63/1945 Sb.).

v průběhu 60. let, kdy se stala centrem ekonomických změn a reforem centrálně plánovaného hospodářského systému.¹⁵⁴

V roce 1965 byly její metodické pokyny pro vypracování státního plánu rozvoje ekonomiky, tedy přípravy další pětiletky, zveřejněny ve sbírce zákonů.¹⁵⁵ V úvodu tohoto předpisu je přiblížena struktura přípravy plánu dalšího rozvoje národního hospodářství:

„Ministerstva, ústřední orgány, krajské národní výbory, oborová ředitelství, podniky a organizace sestavují návrhy pětiletých plánů metodou postupného přibližování k nejvhodnějšímu řešení. Při tvorbě plánu vycházejí ze základních proporcí obsažených ve směrnici vlády k vypracování pětiletého plánu. Konečný návrh pětiletého plánu je syntézou výchozí směrnice a návrhů plánů ústředních orgánů, krajských národních výborů a výrobních hospodářských jednotek, vypracovaných na základě podnikových plánů.“¹⁵⁶

Ve výsledku tak Státní plánovací komise shromažďovala všechny návrhy plánů přicházející z jednotlivých ministerstev a jako nejvyšší koordinačně odborný orgán je upravovala tak, aby mohly být co nejlépe realizovány. Pro Slovensko byla zřízena po federalizaci státu Slovenská plánovací komise, která předávala návrh plánu Státní plánovací komisi jednotně za celé Slovensko, a následně byly její návrhy zapracovány do celorepublikového plánu.

Další vysoký centrální plánovací úřad v oblasti rozvoje představoval Výbor pro technický a investiční rozvoj, který byl zřízen na konci 60. let 20. Ve druhé polovině 80. let 20. se změnil ve Státní komisi pro vědeckotechnický a investiční rozvoj a podobně jako v případě SPK zasedal její předseda ve federální vládě v pozici ministra. Resortu dopravy se týkala agenda této komise v oblasti rozvoje a zavádění nových technologií, jež měly zefektivnit provozování dopravy. Skutečnou

¹⁵⁴ Šulc, Zdislav. *Z jeviště i zákulisí české politiky a ekonomiky: vzpomínky novináře a ekonomy 1945–1995* (Brno: Doplněk, 2011), 79.

¹⁵⁵ Předpis č. 55/1965 Sb. Metodické pokyny Státní plánovací komise pro vypracování státního plánu rozvoje národního hospodářství, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1965-55>, staženo dne 27. 2. 2017.

¹⁵⁶ Čl. 3, odst. 2, tamtéž.

implementaci nařízení vyšších orgánů a alokaci zdrojů na žádoucí investice ale komise s ohledem na své pravomoci již ovlivnit nemohla.¹⁵⁷

Jakým způsobem tedy byla doprava ukotvena v centrálním hospodářském plánu? Centrální plánování pro dopravu znamenalo ve zjednodušeném pohledu stanovení cílových čísel ve výkonu v nákladní i osobní dopravě, která byla doplněna dalšími parametry, například u železniční dopravy procentem nasazení konkrétních trakcí apod. Hospodářský plán samozřejmě počítal s investicemi a s modernizačními akcemi. Jejich realizace se ovšem ukazovala již v 70. a 80. letech jako silně problematická, což bude dále popsáno na konkrétních příkladech z provozní oblasti.

Státní plánovací komise se ve svých návrzích držela schválených zásad státní dopravní politiky, která byla vnímána jako nedílná součást hospodářské politiky. Její východiska pro státní dopravní politiku v 70. a 80. letech pomohou přiblížit dva dokumenty: „Zásady státní politiky z roku 1977“¹⁵⁸ a obsáhlejší „Zpráva ministra dopravy ČSSR o významu a úkolech dopravy při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva z roku 1985“.¹⁵⁹ Ačkoliv se nejedná o dokumenty psané se stejným cílem, umožňují spolu s celou řadou doplňujících článků z odborného časopisu *Doprava* zprostředkovat vhled do vnímání tehdejší dopravní politiky a pozice dopravy v národním hospodářství.

Na úvod ocitujme základní vymezení směrů dopravní politiky:

„Základním posláním dopravy je zabezpečovat s maximální společenskou efektivností uspokojování přepravních potřeb národního hospodářství i obyvatelstva v souladu s politickohospodářskou směrnicí pro rozvoj národního hospodářství Československé socialistické republiky, s rozvojem životní úrovně, životního prostředí a s potřebami obrany státu. Významně působí i při realizaci integračního programu členských států Rady vzájemné hospodářské pomoci.

¹⁵⁷ Šulc, Zdislav. *Z jeviště i zákulisí české politiky a ekonomiky: vzpomínky novináře a ekonomy 1945–1995*. (Brno: Doplněk, 2011), 79.

¹⁵⁸ Zásady státní dopravní politiky. Příloha k usnesení vlády ČSSR č. 215/1977, Praha 1977, 13 s.

¹⁵⁹ Zpráva ministra dopravy ČSSR o významu a úkolech dopravy při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva. Předkládá Ing. Vladimír Blažek, ministr dopravy ČSSR, Federální shromáždění Československé socialistické republiky, Sněmovna lidu, IV. volební období, Praha 1985, 167 s.

[...]

Cílem státní dopravní politiky je koordinovaný rozvoj jednotlivých druhů dopravy v rámci jednotné dopravní soustavy tak, aby přepravní potřeby společnosti byly uspokojovány s maximální společenskou efektivností, v potřebné kvalitě a čase. Rozvoj dopravní soustavy musí co nejúčinněji spolupůsobit k dosažení ekonomického optima v celém národním hospodářství, tj. k dosažení maximálního přírůstku národního důchodu při minimálních nákladech společenské práce.¹⁶⁰

Výše uvedený úryvek charakterizuje státní dopravní politiku, pozici dopravy a základní směry jejího vývoje. Doprava se podle této definice především nacházela v postavení služebném vůči shora stanoveným požadavkům, tj. měla „uspokojovat potřeby národního hospodářství a obyvatelstva“ v tom rozsahu, jak byly tyto potřeby definovány plánem. Konkrétní důsledek tohoto přístupu vedl v 70. letech k totálnímu přetížení dopravního systému železnice, která se musela vyrovnat se stanovenými úkoly, aniž by na ní byly s předstihem vytvářeny vhodné růstové podmínky a kapacitní rezervy.

Další zajímavá zmínka se vztahuje k uspokojování potřeb s „maximální společenskou efektivností“. V podstatě to znamená otevřené dveře pro implementaci výše zmíněného dobového širšího teoretického konceptu, jakým způsobem by měla být doprava v Československu organizována a realizována. Jednotlivá dopravní odvětví si měla podle tohoto konceptu vymezit své úkoly a sféry působení v národní ekonomice, přičemž pro konkrétní činnosti mělo být využíváno jen to nejefektivnější odvětví či způsob přepravy.

Efektivita se měřila ekonomickým a „geopolitickým“ pohledem. Preferována byla řešení levná, efektivní a uskutečnitelná ideálně za využití technologií dostupných ve východním bloku bez nutnosti vynaložit západní valuty. „Společenská efektivita“ zahrnovala také pohled na tzv. palivo-energetickou bilanci přepravy, při níž se měřila měrná spotřeba paliva (nebo energie) na jednu přepravenou jednotku. Preferovány byly silné a kapacitní dopravní směry, včetně osobní dopravy, ale ne vždy s odpovídající rychlostí přepravy. Toto „teoretické“ uvažování ovšem ne vždy přineslo očekávaný výsledek.¹⁶¹

¹⁶⁰ Zásady státní dopravní politiky. Příloha k usnesení vlády ČSSR č. 215/1977, Praha 1977, 5.

¹⁶¹ Voráček, Čeněk. *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), 17–18.

Při pohledu na konkrétní úkoly jednotlivých dopravních módů je možné konstatovat, že železnice se měla v osobní dopravě zaměřovat na silné přepravní proudy na střední a dlouhé vzdálenosti a na hromadné proudy v oblastech velkých měst a aglomerací.¹⁶² Nákladní železniční doprava měla zabezpečovat přepravu zboží na střední a dlouhé vzdálenosti, měla se zaměřit na zahraniční obchod, v případě kratších vzdáleností měla realizovat hromadné přepravy z vlečky na vlečku,¹⁶³ což je v dnešní terminologii *de facto* vozba¹⁶⁴ ucelených vlaků.¹⁶⁵ Dopravu osob a nákladu na kratší vzdálenosti než přepravovala železnice, případně v nižších objemech, měla zajišťovat silniční doprava. Na dlouhé vzdálenosti měla silniční doprava realizovat přepravu, pouze pokud to vyžadovala rychlost nebo potřeba přepravců, a dále se měla specializovat v případě potřeby na zahraniční obchod.¹⁶⁶

Státní plán se zabýval rovněž nastavením vazeb tak, aby vyhovovaly výše uvedené koncepci a vedly k racionalizaci dopravních vztahů v Československu. Ačkoliv byl tento koncept sám o sobě pozoruhodný, jeho uskutečnění podle plánu se ne vždy podařilo v celé jeho šíři. Racionalizační opatření se tak zaměřila především na vzdálenost mezi dodavatelem a odběratelem zboží. Při aplikaci tohoto racionalizačního přístupu je neměla dělit příliš velká vzdálenost, protože v opačném případě přespříliš zatěžovaly již tak přetížený dopravní systém.¹⁶⁷ Plánovači se snažili dosáhnout stavu, ve kterém celkový ekonomický růst nevyvolá proporcionálně úměrný nárůst dopravní zátěže. Tohoto stavu se nepodařilo nikdy zcela dosáhnout, nicméně nárůsty výkonů dopravy, železniční i silniční, se neustále snižovaly od 70. let a v 80. letech již výkony nákladní dopravy prakticky nerostly. Celkový stav na železnici se ale nezlepšoval – nákladní doprava přetěžovala síť a způsobovala její kolaps a zpoždování osobní dopravy.¹⁶⁸

¹⁶² Zásady státní dopravní politiky. Příloha k usnesení vlády ČSSR č. 215/1977, Praha 1977, 6.

¹⁶³ Tamtéž, 7.

¹⁶⁴ Termín „vozba“ představuje řízený pohyb drážního vozidla po železniční dráze.

¹⁶⁵ Termín „ucelený vlak“ značí nákladní vlak, který dopravuje zboží z jediného výchozího do jediného cílového místa pro jediného zákazníka bez dalšího dělení či spojování soupravy.

¹⁶⁶ Zásady státní dopravní politiky. Příloha k usnesení vlády ČSSR č. 215/1977, Praha 1977, 7.

¹⁶⁷ Tamtéž, 9.

¹⁶⁸ Srovnej: Průcha, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992. 2. díl, Období 1918–1945* (Brno: Doplněk, 2004) 391; Federální statistický úřad. *Historická statistická ročenka ČSSR* (Praha: SNTL, 1985), 311; Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750–2005* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 754.

Tabulka 3.4: Srovnání úhrnných průměrných přírůstků národního důchodu, výkonu nákladní železniční dopravy, nákladní silniční dopravy a nákladní železniční a silniční dopravy v pětiletkách 1970–1989 (v procentech).

Období	Národní důchod	Nákladní železniční doprava	Nákladní silniční doprava	Nákladní železniční a silniční doprava
1971–1975	5,7	9	36	13
1976–1980	3,7	2,9	31	8
1981–1985	1,8	1,9	-0,2	1
1986–1989	1,9	-0,3	6	-0,1

Zdroj: Průcha, Václav a kol. Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992. 2. díl, Období 1918–1945 (Brno: Doplněk, 2004), 391; Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR (Praha: SNTL, 1985), 311; Mitchell, B. R. International historical statistics. Europe 1750–2005 (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 754.

Realita politických rozhodnutí ne vždy odpovídala představenému záměru, jak to dokládala již výše zmíněná výstavba Východoslovenských železáren v Košicích, daleko od zdrojů potřebných nerostných surovin. Uvedené příklady tedy ukazují, že státní koncepce byly v mnoha ohledech podloženy odbornými modely, jejichž operacionalizace však nebyla vždy úspěšná či do detailu dotažená. Dá se předpokládat, že „pokud by“ vše probíhalo podle teoretických představ, mohlo dojít k zefektivnění dopravního systému, a tedy zpětně k pozitivnímu působení na chod ekonomiky, včetně její nákladové složky. Působily tu nicméně další faktory, vycházející především z politických rozhodnutí, která přikládala větší váhu partikulárním (regionálním či osobním) politickým zájmům před centrálními zásadami.

3.3. Instituce železničního odvětví

Organizační struktura železničního odvětví se v Československu ustálila v roce 1945. Na ministerské úrovni došlo od té doby k několika menším změnám a přerozdělení kompetencí k železniční dopravě. Tabulka níže ukazuje proměnu gescce vůči železničnímu odvětví na úrovni (federální) vlády. Nejvýznamnější poválečné změny přinesl vznik ministerstva železnic v roce 1952, k čemuž došlo v rámci mnoha reorganizací v 50. letech. Zhruba po roční existenci samostatného resortu se ukázala tato změna jako nevhodná a stav se navrátil k původní struktuře. Další změny souvisely s rozvojem agendy především v oblasti přenosu informací, které se v různých obdobích do ministerstva dopravy začleňovaly a opět vyčleňovaly. Změny začínající na konci 60. let souvisejí s federalizací Československa a několikaletým etablováním jeho institucí. Železnice zůstávaly i v době federalizace vždy v gesci centrálních úřadů, jak bude popsáno výše, a po jistou dobu působil také v dopravě jako nejvyšší orgán Federální výbor pro dopravu, jemuž byla podřízena Ústřední správa železnic vzniklá později.¹⁶⁹

Tabulka 3.5: Názvy resortů příslušných k železniční dopravě.

Název resortu	Období
Ministerstvo dopravy	1945–1952
Ministerstvo železnic	1952–1953
Ministerstvo dopravy	1953–1960
Ministerstvo dopravy a spojů	1960–1963
Ministerstvo dopravy	1963–1968
Federální výbor pro dopravu	1968–1971
<i>Ústřední správa železnic</i>	<i>1969–1971</i>
Federální ministerstvo dopravy	1971–1992

Zdroj: Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním, in: <http://archiv.kvalitne.cz/studie/archiv/arch11.htm>, staženo dne 27. 2. 2017.

Československé státní dráhy představovaly v zásadě jediný podnik v železničním odvětví. Organizačně podléhaly Ústřednímu ředitelství ČSD, které bylo součástí

¹⁶⁹ Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním, in: <http://archiv.kvalitne.cz/studie/archiv/arch11.htm>, staženo dne 27. 2. 2017.

resortu dopravy, vyjma krátkého období let 1969 až 1971, kdy stálo mimo jeho strukturu jako Ústřední správa železnic. Resort dopravy napřímo řídil celou řadu souvisejících železničních a opravárenských provozů, které fungovaly jako samostatné výrobně hospodářské jednotky.¹⁷⁰

Institucionálně byly v roce 1945 zřízeny (či znovuobnoveny) Československé státní dráhy¹⁷¹ jako státní podnik, pouze v letech 1948 až 1953 působily pod změněnou formou národní podnik. V letech 1945–1952 se ČSD dělily na oblastní ředitelství, následně na tzv. dráhy fungující jako samostatné a ve většině činností soběstačné podniky, které se dále dělily podle jednotlivých provozních činností na jednotky zajišťující chod železničních stanic, lokomotivních dep atp. Původní počet šesti drah byl reformou v roce 1963 snížen na čtyři (viz tabulka 3.5 níže).¹⁷² Důvodem pro tyto změny byla aplikace nové manažerské struktury a zřízení nižšího stupně řízení pod úrovní jednotlivých drah, které se nově dělily na tzv. provozní oddíly. Vzhledem k tomu, že se nová struktura řízení drah na ČSD vnímala jako dobře fungující, k žádným významnějším organizačním změnám ve struktuře drah až do konce 80. let již nedocházelo. Mimo samotné dráhy zajišťující údržbu železničních tratí a provoz na nich zahrnovala struktura ČSD ještě další složky, zaměřovaly se na výzkum, projektovou činnost, dopravní stavitelství nebo se jednalo o opravy a další obslužná železniční zařízení.¹⁷³ Některá z nich byly tzv. výrobně-hospodářskými jednotkami (VHJ), které představovaly střední stupeň řízení. VHJ se začaly masově zřizovat restrukturalizací státních podniků po roce 1958.

¹⁷⁰ Viz například seznam hospodářských organizací řízených FMD, stav k roku 1980, vyjma jednotlivých tzv. drah: Ústřední zúčtovna vozů; Kontrola mezinárodních přeprav; Správa přestavby železničního uzlu Praha; Správa výstavby železnic východoslovenského prostoru; Správa výstavby železnic severočeského prostoru; ČSKD – INTRANS; Ústředí výpočetní techniky Praha; Ústředí výpočetní techniky Bratislava; Správa železničních telekomunikací; Ústřední ústav železničního zdravotnictví; ČSD – Správa domovního majetku; Hospodářská ústředna železnic; ČSD – Jídelní a lůžkové vozy; Technické palivové středisko v Mostě; Generální ředitelství železničního průmyslového opravárenství, samostatně pak Železniční opravy a strojírny Martin-Vrútky, Trnava, Ostrava, Šumperk, Nymburk, Česká Lípa, Louny, Plzeň, Ústav vývoje a racionalizace železničního průmyslového opravárenství; Mechanizace traťového hospodářství, samostatně Martin-Vrútky, Praha; Železniční průmyslová stavební výroba; Železniční stavitelství, samostatně Bratislava, Brno, Praha, Elektrizace železnic Praha, Ústav vývoje a racionalizace železničního stavebnictví; Automatizace železniční dopravy, samostatně Praha a Bratislava, oborový podnik; Státní ústav dopravního projektování; Nakladatelství dopravy a spojů. In: FMD: Výroční zpráva dopravy za rok 1979–1980, bez ISBN, NADAS, 19 a 20.

¹⁷¹ Československé státní dráhy jsou správným názvem organizace. V celém textu je pro označení této organizace používán zkrácený název Československé dráhy a zkratka ČSD.

¹⁷² Voráček, Čeněk a kol. *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), 49 a 50.

¹⁷³ Jednalo se například o Výzkumný ústav železnic, Státní ústav železničního projektování, Nakladatelství dopravy a spojů apod.

Tabulka 3.6: Proměny organizační Československých státních drah na úrovni tzv. drah (1952–1989).

1952–1963	1963–1989
Pražská dráha	Severozápadní dráha (Praha)
Ústecká dráha	Jihozápadní dráha (Plzeň)
Plzeňská dráha	Střední dráha (Olomouc)
Ostravská dráha	Východní dráha (Bratislava)
Bratislavská dráha	
Košická dráha	

Zdroj: Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním, in: <http://archiv.kvalitne.cz/studie/archiv/arch11.htm>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon o federalizaci Československa se významně dotkl dopravy jako celku, méně železničního odvětví. Řídící kompetence byly ve federálním uspořádání rozděleny mezi federální správu a národní republiky, respektive národní orgány. Doprava patřila mezi oblasti, v nichž se prolínaly kompetence federální a národní. Týkalo se to především silniční dopravy, konkrétně krajsky organizovaných podniků Československé automobilové dopravy či městských dopravních podniků. Železniční doprava, včetně organizace ČSD, zůstala pod centrální správou, byť tento výsledek nebyl na začátku debat o federalizaci zcela jasný. Ukazovalo se totiž, že mezi českou a slovenskou částí státu se mezitím vyprofilovala silná konfliktní linie také uvnitř ČSD, velmi zřetelně se rýsující na konci 60. let.

Jak už jsme zmínili, federalizace přinesla zejména rozdělení centrálního ministerstva dopravy a spojů na dvě národní instituce – Ministerstvo dopravy ČSR a Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SSR. Na centrální úrovni existoval v přechodném období let 1968 až 1971 na vládní úrovni Federální výbor pro dopravu¹⁷⁴ a vrcholovým řídicím orgánem železnic se stala celorepubliková Ústřední správa železnic v letech 1969 až 1971 vydělená z resortu dopravy.¹⁷⁵ Vzhledem k nejasnostem a vyvstalým problémům došlo k reorganizaci státních

¹⁷⁴ Federální vlády ČSSR 1969–1989, <http://www.edejiny.cz/federalni-vlady-cssr-1969-1989-prehled/>, staženo dne 27. 2. 2017.

¹⁷⁵ Voráček, Čeněk a kol. *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975), 50.

institucí v dopravním sektoru a s účinností od 1. ledna 1971 vzniklo opět jednotné federální ministerstvo dopravy, které v sobě centralizovalo výkon státní správy a zároveň představovalo centrální řídicí orgán ČSD, kterému přímo podléhaly dříve zmíněné jednotky a součásti ČSD.¹⁷⁶

Ve své době se ještě diskutovala možnost přeměny Ústřední správy železnic na Ústřední ředitelství ČSD vyčleněné z organizační struktury FMD. K tomu ale došlo až v polovině roku 1989 přijetím zákona č. 68/1989 Sb., o organizaci Československé státní dráhy.¹⁷⁷ Do té doby zahrnuje do své struktury Ústřední správu železnic FMD. K oboustranně akceptovatelné národnostní vyrovnanosti měl vést nový klíč obsazování nejvyšších postů v železničním odvětví, kde v centrální správě měli získat své stálé zastoupení také Slováci.¹⁷⁸

V průběhu diskusí o federalizaci Československa byla na nejvyšší úrovni zmiňována rovněž otázka organizace železnic. Důvodem byla snaha nalézt rychlé řešení, protože bylo jasné, že „krajně nepříznivá situace v železniční dopravě vyžaduje urychleně rozhodnout rozporná stanoviska“.¹⁷⁹ Kvůli nedotaženým krokům vedoucím k rozhodnutí o možné federalizaci sektoru dopravy a nevyjasnění kompetencí hrozilo, že dojde k destabilizaci odvětví železniční dopravy. Slovenská politická reprezentace na rozdíl od většiny železničních zaměstnanců preferovala rozdělení ČSD do dvou národních železničních podniků. Česká pozice byla v otázce organizace ČSD centralistická. Rozpor a neochotu dohodnout se na efektivním řešení pro železniční dopravu zaznamenalo stanovisko V. oddělení ÚV KSČ pro zasedání předsednictva ÚV KSČ:

„Rozpor se nepodařilo překonat v paritně složených pracovních skupinách, ani při společném jednání ministra-předsedy federálního výboru pro dopravu a obou národních ministrů. Obě strany až do současné doby trvaly kategoricky na svých požadavcích, vedení federálního výboru přenechávalo řešení sporů národním ministrům a samo se téměř neangažovalo. Za této situace přerůstal rozpor ve vážný politický konflikt, který ještě i v současné

¹⁷⁶ Tamtéž.

¹⁷⁷ Zákon č. 68/1989 Sb., Zákon o organizaci Československé státní dráhy, in: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1989-68>, staženo dne 27. 2. 2017.

¹⁷⁸ Stanovisko V. oddělení ÚV KSČ k návrhu na jednotné řízení železniční dopravy předloženému předsedou federální vlády s. inž. O. Černíkem, červen 1969, in: Návrh na organizační uspořádání řízení železniční dopravy, sv. 99, aj. 164/6, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

¹⁷⁹ Zpráva o organizačním uspořádání řízení železniční dopravy, in: tamtéž.

době velmi nepříznivě ovlivňuje úroveň řízení železnic – zejména na úrovni prozatímní (ú)střední správy železnic a její správní rady. Lze říci, že labilita řídicích orgánů je jednou z hlavních příčin vážných provozních obtíží, které se na železnici v posledních měsících a týdnech projevují.¹⁸⁰

Rozhodnutí o případných změnách v organizační struktuře ČSD tak musely, vzhledem k neschopnosti se dohodnout na nižších úrovních, přijmout nejvyšší politické složky KSČ. Možnost rozdělení ČSD na českou a slovenskou část byla zkoumána z mnoha úhlů pohledu, ale nakonec byla vyhodnocena jako nevhodná, a to především kvůli silné hospodářské a vyrovnané provázanosti obou částí federace, kterou potvrzovaly dopravní statistiky. V objemu přeprav proudilo denně z ČSR do SSR 4385 vozových jednotek, opačným směrem 4369. Jednotná technologie a řízení se jevily jako vhodné i pro zachování standardizovaných vztahů vůči přeprávcům i zahraničním železničním správám. Rozdělení ČSD by také vedlo k nutnosti rozdělit vozový park a dělit výnosy jednotlivých traťových úseků, což by způsobilo významné těžkosti a nezlepšilo by fungování železnice, spíše naopak. Železnice tak podle stanoviska V. oddělení ÚV KSČ měla zůstat jednotná též proto, aby lépe naplňovala celospolečenské zájmy vyplývající z potřeb státu, obranyschopnosti i z potřeb racionálního rozvoje jednotlivých odvětví národního hospodářství.¹⁸¹ Nejvyšší orgány nakonec rozhodly, že kromě úpravy kvót řídicích zaměstnanců resortu dopravy a ČSD k žádným dalším organizačním změnám na železnici nedojde. Do konce existence Československa již nedošlo ke zpochybnění tohoto stavu, kdy byla železnice spravována ve federaci centrálně.

¹⁸⁰ Stanovisko V. oddělení ÚV KSČ k návrhu na jednotné řízení železniční dopravy předloženému předsedou federální vlády s. inž. O. Černíkem, červen 1969, in: tamtéž.

¹⁸¹ Tamtéž.

3.4. Zahraniční železniční dopravní politika

V zemích s rozlohou, polohou a také se silně exportně zaměřeným průmyslem, jako bylo Československo, nemohla železniční doprava fungovat bez spolupráce se zahraničím. Z historické perspektivy byla v železniční dopravě spolupráce vždy nutná kvůli maximálnímu možnému sjednocení technických parametrů a zajištění schopnosti vzájemně spolupracovat (interoperabilita) v oblasti provozu osobních a nákladních vozů, včetně koordinace všech možných aspektů běžného provozu. Železniční odvětví se proto od počátku existence Československé republiky stalo samo o sobě aktérem specifické dopravní, respektive železniční diplomacie, kterou zajišťovaly buď samotné Československé dráhy, či resort dopravy jako celek. Týkalo se to účasti v nejrůznějších multilaterálních organizacích i bilaterálních vztahů především se sousedními železničními správami. V kontextu organizace hospodářských a oborových institucí představovalo toto postavení (zejména) železničního odvětví naprostý unikát.

Československé dráhy (a v některých otázkách ministerstvo dopravy, resp. FMD) byly členy celé řady multilaterálních železničních organizací, které představovaly nejvýznamnější aktéry v koordinaci standardizace a rozvoje železnic a železničních technologií v Evropě. I přes rozdělení Evropy mezi dva mocensko-politické bloky nebyla činnost těchto organizací ukončena či omezena. Obchodní výměna mezi Východem a Západem realizovaná po železnici neutichla ani s nástupem studené války, a proto bylo nutné nadále udržovat vzájemnou komunikaci a koordinaci. Podobně jako tomu bylo v jiných oblastech, se země východního bloku pokoušely o zřízení paralelních (či konkurenčních) železničních organizací, nicméně reálně nikdy nedošlo k vytvoření dostatečně silné platformy, jejíž rozhodnutí by (dobrovolně či nuceně) přebíraly západní železniční správy. Československé dráhy v 70. a 80. letech patřily mezi ty železniční správy, které byly velmi činné v rámci aktivit východního i západního bloku. V letech 1982 až 1984 například předsedaly Mezinárodní železniční unii (UIC).¹⁸² Aktivita odpovídala významné roli ČSD jako tranzitní železniční správy, silnému československému exportu, ale také snaze zajišťovat touto cestou zájmy ČSD a potažmo Československa.

¹⁸² Kopecký, Dobroslav a kol. *Železnice v československé dopravní soustavě* (Praha: NADAS, 1989), 126.

Nejstarší železniční multilaterální organizaci představuje Mezinárodní železniční unie (*Union Internationale des Chemins – UIC*), založená roku 1922 v Paříži s cílem v maximální možné míře standardizovat mezinárodní železniční provoz. Jednalo se tak o jednu z prvních reakcí na nové uspořádání státních hranic v Evropě a na možný odlišný technický vývoj uvnitř těchto zemí. Vzhledem ke geografické poloze a také tehdejšímu politickému příklonu k Francii patřily Československé dráhy k jejím zakládajícím členům. Klíčový orgán Mezinárodní železniční unie tvořilo Valné shromáždění UIC. Účastnili se jej zástupci všech železničních správ, ačkoliv každý disponoval odlišným počtem hlasů. Počet hlasů byl stanoven výpočtem vycházejícím z funkční délky provozních železnic s tím, že pokud zastupovala železnice také zájmy dalších železnic, mohla přičíst k hlasům délku tratí zastupované železniční správy, přičemž nejmenší počet hlasů byl stanoven na 3 a největší na 13.¹⁸³

Od roku 1980 se do UIC začlenily také svazy RIV a RIC. Mezinárodní svaz pro osobní a zavazadlové vozy (*Regolamento Internazionale delle Carrozze – RIC*) představoval mezinárodní dohodu o standardech a využívání osobních vagonů v mezinárodním provozu, uzavřenou v roce 1922. Až do sloučení s UIC vykonávaly dohled nad touto dohodou Švýcarské dráhy. Mezinárodní svaz nákladních vozů (*Regolamento Internazionale dei Veicoli – RIV*) představoval dohodu pro nákladní vagony, založenou na obdobném principu.

Československým koordinačním orgánem pro členství v organizaci UIC bylo po druhé světové válce ministerstvo dopravy a později federální ministerstvo dopravy, a to jeho mezinárodní odbor (O5). ČSD zastupoval ve Valném shromáždění a ve Správním výboru UIC náměstek určený ministrem dopravy.¹⁸⁴ Československá aktivita se s postupujícím časem omezovala především na jednání o otázkách, které se jej přímo dotýkaly. Důvodem tohoto přístupu, který přímo formulovaly Metodické pokyny federálního ministerstva dopravy,¹⁸⁵ byla zejména úspora nedostatkových devizových prostředků. Na tomto místě je nutné zdůraznit, že ačkoliv šlo v případě UIC o celosvětovou železničně-integrační organizaci a její agendu vedlo federální ministerstvo dopravy, nedocházelo zde k odklonu od

¹⁸³ B – Hlasování, zvláštní ustanovení, 18, Metodické pokyny pro účast a činnost ČSD v Mezinárodní železniční unii (UIC) a organizacích k ní přidružených, 21. 5. 1981, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M9 ČSD v UIC.

¹⁸⁴ Metodické pokyny pro účast a činnost ČSD v Mezinárodní železniční unii (UIC) a organizacích k ní přidružených, 21. 5. 1981, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M9 ČSD v UIC.

¹⁸⁵ Tamtéž.

jednotné zahraničně-politické linie. Československo se spolu s dalšími zeměmi východního bloku snažilo v UIC prosazovat potřeby a cíle integrovaného rozvoje stanoveného směrnicemi RVHP. Individuální zájmy se projevovaly pouze ve velmi konkrétních a dílčích otázkách, jako bylo třeba stanovování mezinárodního dovozného na základě principu Montreux (podrobněji viz níže).

Příkladem konkurenční mezinárodní organizace pro železniční dopravu, jejíž vznik byl iniciován ve východním bloku, se jednoznačně stala Organizace pro spolupráci železničních drah (*Organizacija dlja sotrudničestva železnych dorog* – OSŽD či OSJD, dříve OSZhD). Na založení OSŽD se dohodli ministři dopravy Československa, Polska, Maďarska, Německé demokratické republiky, Sovětského svazu, Albánie, Bulharska, Rumunska, Vietnamu, Číny, Korejské lidové demokratické republiky a Mongolska na jejím zasedání ve Varšavě 1. září 1957, kde také organizace od svého založení dodnes sídlí. Jejím základem se stalo několik dohod upravujících a standardizujících parametry osobní i nákladní mezinárodní dopravy. V dálkové dopravě se například OSŽD významně zasazovala o vytyčení mezinárodních tranzitních koridorů pro dopravu (nejen) mezi východní Evropou a východní Asií.¹⁸⁶

Hlavní rozdíl v členství v obou sdruženích představovala úprava ekonomických vztahů mezi členskými železničními společnostmi. Zatímco v rámci UIC se všechny vzájemné platby účtovaly ve švýcarských francích, které představovaly pro země východního bloku velmi těžko dostupnou měnu, v rámci OSŽD se platby prováděly v konvertibilních rublech.¹⁸⁷ Kromě nastavení vnitřních hospodářských mechanismů mezi členskými železničními správami se OSŽD zabývala významnými koordinačními otázkami na poli rozvoje klíčové železniční infrastruktury a technologií. Organizace se snažila v rámci tzv. vědecko-technické spolupráce dosáhnout sjednocení modernizačního standardu infrastruktury jak kolejí, tak i zabezpečovací a dispečerské techniky, které měly jednotlivé členské země aplikovat. OSŽD fungovalo až do konce 80. let mimo struktury RVHP, nicméně s nimi velmi úzce spolupracovalo.¹⁸⁸ V některých konkrétních otázkách dokázala OSŽD zastoupit v jednání UIC Československo a další východoevropské státy. Zástupci ČSSR se tak neúčastnili pracovních skupin UIC vzniklých *ad hoc*

¹⁸⁶ *Organisation for Co-operation between Railways* (OSJD), oficiální stránky organizace: http://en.osjd.org/statico/public/en?STRUCTURE_ID=5050, staženo dne 27. 2. 2017.

¹⁸⁷ Rozhovor s A. Peltrámem.

¹⁸⁸ Dvacet let komitétu OSŽD, 14. 10. 1977, *Železničář*, č. 19, roč. 27, 289–290.

pro automatické spřáhlo, které patřilo dlouhodobě k prioritám východoevropských železnic. Jejich hlas zastávala OSŽD, která tvořila s UIC společné pracovní skupiny zaměřené především na technické, tedy nepolitické otázky: například na zmíněné automatické spřáhlo,¹⁸⁹ elektropneumatickou brzdu¹⁹⁰ a jednotné numerické kódování vozidel.¹⁹¹

Rada vzájemné hospodářské pomoci představovala nejvýznamnější koordinační orgán hospodářské politiky ve východním bloku a jeho působnost zahrnovala všechna odvětví dopravy. V rámci RVHP byla zřízena Stálá komise pro spolupráci v dopravě, která se zaměřovala zejména na technické a rozvojové otázky, tedy na oblast tzv. vědecko-technické spolupráce. Jednalo se o širokou agendu, která zahrnovala plánování dlouhodobého technologického rozvoje. RVHP představovalo platformu, v jejímž rámci se setkávali zástupci dalších dopravních organizací – OSŽD, Společného parku nákladních vozů (OPW), Byra společného užívání kontejnerů, Byra pro koordinaci frachtování lodí či Sekretariátu Dunajské komise. Základním dokumentem RVHP, ke kterému se tato komise vyjadřovala a vztahovala, byl Komplexní program vědeckotechnického pokroku.¹⁹²

Stálá komise RVHP pro spolupráci v dopravě (SKD RVHP) se nezabývala jen projednáváním otázek týkajících se členských zemí. Jednou z jejích agend byla také komunikace a spolupráce s Evropskou komisí ministrů dopravy (*Conférence Européenne des Ministres des Transports* – CEMT). Kromě rozvoje společných agend a technologií se komise zaměřovala na další kroky, v nichž ale fungovala spíše jako koordinační a dohadovací platforma. To se týkalo například úprav a dalšího rozvoje sítě mezinárodních expresních vlaků *InterExpres*, jejichž zavedení reagovalo na vznik sítě rychlých expresních vlaků na Západě, či řešení finančních vztahů uvnitř systému OPW.¹⁹³ Dále zahrnovala některé dílčí agendy, pro něž byly vytvářeny tzv. dočasné pracovní skupiny.

¹⁸⁹ Tzv. spřáhlo je zařízení sloužící ke spojení dvou kolejových vozidel k sobě a k přenosu tažných, případně i tlačných sil mezi vozidly. Automatické spřáhlo umožňuje automatické spojení a rozpojení vozidel, případně včetně průběžných brzdových, elektrických a elektronických okruhů.

¹⁹⁰ Tzv. elektropneumatická brzda je označení samočinné tlakové brzdy s doplněním ovládní pomocí elektropneumatických ventilů.

¹⁹¹ Metodické pokyny pro účast a činnost ČSD v Mezinárodní železniční unii (UIC) a organizacích k ní přidružených, 21. 5. 1981, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M9 ČSD v UIC.

¹⁹² Seznam úloh VTS RVHP v oblasti dopravy na období 1991–1995, 1989, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 14 VTS RVHP.

¹⁹³ Tamtéž.

Jednu ze základních forem spolupráce železničních správ v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci tvořil již zmíněný Společný park nákladních vozů (*Obščij park vagonov – OPW*),¹⁹⁴ tedy dohoda o společném využívání nákladních vozů v mezinárodní dopravě, což umožnilo zvýšit efektivitu provozu především díky snížení proběhu prázdných vozů při cestě zpět do domovské země. Zajímavostí je, že mezi největší proponenty OPW patřil maďarský ministr dopravy György Csanádi,¹⁹⁵ neboť právě Maďarsko – přes jehož území tranzitovala významná část exportu z východního bloku – patřilo mezi země, které ze systému profitovaly nejvíce. Dohoda o vytvoření a provozu společného parku nákladních vozů byla podepsána v prosinci 1963. OPW fungoval od roku 1964 do poloviny roku 1990 a jeho členy se staly Československo, Bulharsko, Polsko, Rumunsko a Sovětský svaz. Centrální kancelář OPW sídlila v Praze.

Nejvyšší orgán OPW představovala Rada společného parku nákladních vozů, v němž zasedal vždy jeden zástupce za každou členskou zemi. Rada se scházela minimálně jednou ročně a byla zmocněna projednávat všechny otázky vedoucí k naplňování Dohody. Usnesení bylo možné přijmout jen se souhlasem zástupců všech smluvních stran. Samotný chod OPW mělo zajišťovat Byro společného parku nákladních vozů. Jeho ředitele a náměstka, kteří požívali stejného mezinárodního statutu jako pracovníci RVHP, jmenovala Rada. Byro dohlíželo na oběh nákladních vozů, a pokud železniční společnost používala více vozů, než do OPW vložila, platila stanovený poplatek, jehož zúčtování zajišťovalo Byro OPW.¹⁹⁶

Bilaterální železniční dopravní vztahy není možné oddělit od mezistátních politických bilaterálních vztahů Československa. Hierarchie a intenzita těchto vztahů ovšem byly určovány politickými měřítky jen částečně, rozhodující zde byly především provozní, tedy těžko změnitelné aspekty. Vztahy odpovídaly významu jednotlivých sousedních železničních správ z hlediska přeshraniční nebo tranzitní dopravy a roli také hrálo, k jakému mocensko-politickému bloku příslušné správy náležely, a jak tudíž zapadaly do československé zahraničně-politické doktríny. Se „spřátelenými“ zeměmi celkové dopravní vztahy, tedy nejen železniční dopravu,

¹⁹⁴ Kábrt, Antonín. *Společný park nákladních vozů (OPW)* (Praha: NADAS, 1965).

¹⁹⁵ Frisnyák, Zsuzsa. The Centrally Planned Economy and Railways in Hungary, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al. *Eastern European Railways in Transition. Nineteenth to Twenty-first Centuries* (Farnham: Ashgate, 2013), 178.

¹⁹⁶ Předpis č. 187/1964 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Dohodě o vytvoření a provozu společného parku nákladních vozidel ze dne 8. 9. 1964, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1964-187>, staženo dne 27. 2. 2017.

řešily zpravidla stálé dopravní komise na úrovni ministerstev dopravy či komise na úrovni vlády. Se zeměmi ze západního bloku, například se Spolkovou republikou Německo, i přes velmi dobré dopravně-politické vztahy nebyla do roku 1989 uzavřena jediná dohoda na úrovni ministrů dopravy či vlád. I přes výše zmíněné odlišné politické přístupy k jednotlivým zemím lze říci, že dopravní vztahy Československa se všemi okolními zeměmi byly na velmi dobré úrovni a až na drobné výjimky se dá ve všech případech zaznamenat konstruktivní přístup k řešení všech otázek.

Vztahy představujeme na několika příkladech z obou stran železné opony. Nejprve věnujeme pozornost Spolkové republice Německo, jež představuje stát ze západního bloku, ale současně i klíčového dopravního partnera, takže vzájemné vztahy musely v této oblasti z ekonomických důvodů fungovat. Dále budou představeny bilaterální vztahy s vybranými sousedními zeměmi z východního bloku, konkrétně s Německou demokratickou republikou, Polskem a Maďarskem.

Jistou formu železničních velvyslanectví představovala generální zastoupení, která Československé dráhy zřizovaly od 60. až 70. let v nejvýznamnějších zemích. Byla otevřena ve Frankfurtu nad Mohanem (pro SRN), v Berlíně (pro NDR), ve Varšavě, ve Vídni a ve Stockholmu. Jejich hlavním úkolem bylo zastupování zájmů ČSD a dojednávání nejvýznamnějších obchodních a tarifních otázek. Dopravně-hospodářská agenda se tedy řešila přímo po linii zastoupení ČSD, nikoliv na úrovni příslušných oddělení československých zastupitelských úřadů, jak bylo zvykem u ostatních průmyslových podniků.¹⁹⁷

Čtenáře jistě napadá otázka, proč se nevěnuje pohled také Rakouským spolkovým drahám (*Österreichische Bundesbahn – ÖBB*) a k Sovětským železnicím (*Sovětskyje železnye dorogy – SŽD*). Bohužel materiály k těmto vztahům nejsou zatím v archivu uspořádané v dílčím fondu k mezinárodní spolupráci a není je tedy možné v současné době dohledat.

Vztahy mezi Československými drahami a *Deutsche Bundesbahn* kopírovaly s jistým zpožděním politické vztahy obou států. Po druhé světové válce nedošlo k navázání standardních diplomatických vztahů mezi Československem a Spolkovou republikou Německa. Ta od roku 1955, kdy nabyla v zahraniční politice plné suverenity, uplatňovala tzv. Hallsteinovu doktrínu. Neuznávala, nebo dokonce

¹⁹⁷ ČSD – Generální zastoupení ve Frankfurtu nad Mohanem, SRN, vyslání Dr. Antonína Kábrta k dlouhodobému pobytu, Federální ministerstvo dopravy, 1968, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1.

rušila diplomatické styky s těmi zeměmi, které plně uznaly Německou demokratickou republiku, což byl případ Československa. I přes dlouhou tradici a relativně vysokou míru vzájemné zahraniční výměny nenavázaly obě země oficiálně vzájemné diplomatické styky. Část kontaktů tak probíhala přes prostředníky či skrze zastoupení obchodních podniků.¹⁹⁸ S *Deutsche Bundesbahn* (DB) a potažmo se Spolkovou republikou Německo nebyly vztahy v železniční oblasti na ministerské či vládní úrovni nikdy navázány. Všechny otázky se řešily formou bilaterálních jednání, ale většinou na nižší úrovni než v případě členských zemí RVHP. Velkou část mezinárodní provozní agendy řešila napřímo Správa Severozápadní dráhy s oblastním ředitelstvím DB v Norimberku.

Od konce druhé světové války do roku 1949 upravovala vzájemné dopravní vztahy řada dílčích ujednání mezi československou vládou a správou americké okupační zóny. Pro Československo to představovalo výrazné náklady, kterým se nedokázalo vyhnout až do běžného navázání vzájemných smluvních styků mezi oběma železničními správami. Tento stav vedl zároveň k provozním těžkostem. Hraniční přechody byly totiž zaplněny prázdnými vozy vracujícími se z přepravy, neboť jejich využití při návratu nebylo kvůli chybějícím smlouvám možné.¹⁹⁹ V roce 1949 se přidaly DB i ČSD k výsledkům mezinárodní konference v Montreux, jež ošetřovala tranzitní obchod a zaváděla tzv. dolarový tarif vzájemných plateb za dovozní; pozornost jí bude věnována v kapitole věnované stavu železničního odvětví.

Změna smluvního nastavení spolupráce mezi Československem a Spolkovou republikou v železniční dopravě nastala až v 60. letech, tedy v době postupné změny kurzu a uvolňování napětí ve vzájemných vztazích obou zemí a postupného ústupu z dřívějšího rigorózního západoněmeckého přístupu v zahraniční politice, tzv. Hallsteinovy doktríny. První „vlastovkou“ zlepšování smluvních vztahů v oblasti železniční dopravy mezi oběma zeměmi bylo uzavření „Ujednání mezi ČSD a DB (*Deutsche Bundesbahn*) o pohraničním přechodu hranic“ z 25. dubna 1964. Dokument uzavřely mezi sebou přímo oba železniční

¹⁹⁸ Více o vývoji vzájemných dopravně-politických vztahů Československa a Německé demokratické republiky viz: Jakubec, Ivan. *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války: se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu: (1945/1949–1989)* (Praha: Karolinum, 2006), 66–97.

¹⁹⁹ Tamtéž, 88–92.

podniky a s ohledem na absenci diplomatických vztahů obou zemí nahrazovala tato dohoda smlouvu uzavíranou mezi vládami.²⁰⁰

Po navázání vzájemných hospodářských vztahů Československa a Spolkové republiky Německo a zřízení hospodářských zastoupení v letech 1967 a 1968, což lze pokládat za předstupeň normalizace vzájemných vztahů, se počátkem 70. let otevřel prostor pro další intenzifikaci vztahů. Nová politika Willyho Brandta vůči zemím východního bloku vedla k odblokování dosavadního vývoje. Rokem 1970 tak začala bilaterální jednání Spolkové republiky Německo s východoevropskými státy o navázání diplomatických styků. S Československem trvala tato jednání nejdéle ze všech zemí východního bloku, a to až do roku 1973. Nejzávažnější problém představovala dosud neuzavřená otázka mnichovské dohody ze září 1938. Nicméně ve stejné době, kdy začínaly rozhovory na nejvyšší politické úrovni, vyzvala vláda federální ministerstvo dopravy k zahájení jednání o smluvní úpravě dopravních vztahů se Spolkovou republikou Německo. Jejím cílem mělo být především spolehlivé zajištění zájmů při přepravách československého zboží do SRN či při jeho tranzitu dále na Západ. Českoslovenští dopravci v tehdejšímu stavu neměli zajištěny výhody technické ani finanční povahy, které by jim výrazně zlepšily podmínky pro jejich působení.²⁰¹ K uzavření výsledné dohody nakonec nedošlo.

Od roku 1968 tak faktickou bilaterální komunikaci s *Deutsche Bundesbahn* převzalo generální zastoupení ČSD ve Frankfurtu nad Mohanem. Generální zastoupení ČSD řešilo hlavně provozní a obchodní záležitosti jak v nákladní, tak i osobní oblasti.²⁰² Naopak *Deutsche Bundesbahn* neměly v Praze otevřeno přímé zastoupení a ani to nezamýšlely. Ve vzájemných jednáních se nabízela myšlenka, že by DB vysílaly do Prahy svého zástupce alespoň v době finálních jednání o pětiletých plánech v Československu. Nakonec nedošlo ani k realizaci tohoto plánu s tím, že jednodušší otázky vzájemných vztahů se budou řešit mezi Ředitelstvím

²⁰⁰ Zahájení jednání o smluvní úpravě dopravních vztahů mezi ČSSR a NSR, 25. 11. 1971, sv. 24, aj. 25/10, Předsednictvo ÚV KSČ 1971–1976.

²⁰¹ Tamtéž.

²⁰² Spolupráce mezi ČSSR a NSR v oblasti dopravy a spojů, 17. 2. 1989, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 19 SRN 1989.

dráhy Norimberk a Správou Jihozápadní dráhy v Plzni, složitější přes generální zastoupení ve Frankfurtu nad Mohanem.²⁰³

Vztahy Československa s Německou demokratickou republikou byly výrazně méně komplikované než se západním Německem. První dohoda o železniční dopravě mezi československou a východoněmeckou vládou byla uzavřena v říjnu 1955 a týkala se úpravy provozu na železničních hraničních přechodech. Nahradila ji Dohoda mezi vládou ČSSR a NDR o spolupráci v oblasti železniční dopravy, podepsaná v roce 1972.²⁰⁴ Na jejím základě se začala pravidelně scházet Stálá pracovní skupina pro dopravu ČSSR/NDR, která se zabývala otázkami zahrnujícími všechny módy dopravy. Na neustále se intenzifikující vztahy s *Deutsche Reichsbahn* (DR) reagovaly ČSD v roce 1969 otevřením svého generálního zastoupení ČSD ve (východním) Berlíně.²⁰⁵

ČSD udržovaly s DR velmi intenzivní spolupráci kromě provozní také v technologické oblasti. Dokládá to dohoda z roku 1984 o spolupráci při vývoji specializované drážní techniky pro traťové hospodářství (Dohoda mezi vládou ČSSR a vládou NDR o spolupráci při výzkumu, vývoji a výrobě strojů a zařízení pro stavbu a údržbu tratí, stejně jako racionalizačních prostředků).²⁰⁶ Jednalo se o podobný princip technologické a vývojové spolupráce, který běžně probíhal v rámci struktur RVHP. Důvodová zpráva federálního ministerstva dopravy však konstatovala, že se snahy o koordinaci spolupráce v této oblasti na půdě RVHP nepodařilo prosadit, a proto obě země přistoupily k bilaterální dohodě.²⁰⁷ Šlo o vymezení specializací ve vývoji a konstrukci speciální techniky pro kontrolu a údržbu tratí a byly také stanoveny objemy jejich dodávek v letech 1986 až 1990.²⁰⁸

²⁰³ Zpráva z jednání náměstka federálního ministra dopravy Ing. Miloslava Škárka s členem představenstva Deutsche Bahn Ing. Hansem Wiedemannem, srpen 1986, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 19 NSR 1978–1987.

²⁰⁴ Vládní dohody mezi ČSSR a NDR v oblasti dopravy – návrh ministra dopravy NDR, 1971, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1.

²⁰⁵ ČSD – Generální zastoupení v NDR se sídlem v Berlíně, vyslání s. Ing. Ladislava Šimoviče, Federální ministerstvo dopravy, 1969, in: tamtéž.

²⁰⁶ Dohoda mezi vládou ČSSR a vládou NDR o spolupráci při výzkumu, vývoji a výrobě strojů a zařízení pro stavbu a údržbu tratí, stejně jako racionalizačních prostředků, 1984, in: tamtéž.

²⁰⁷ Důvodová zpráva Federálního ministerstva dopravy k Dohodě mezi vládou ČSSR a vládou NDR o spolupráci při výzkumu, vývoji a výrobě strojů a zařízení pro stavbu a údržbu tratí, stejně jako racionalizačních prostředků, 1984, in: tamtéž.

²⁰⁸ Československo se mělo specializovat na vývoj a konstrukci čističek šterkového lože různých specifikací, včetně možnosti jeho čištění ve výhybkách, strojů na zemní práce a vyměňovače pražců, včetně přídatných zařízení. Německá demokratická republika se měla specializovat na vícevěténové zatáčečky šroubů a zhutňovače, střední a malé podbíječky pražců a střední techniku na měření kolejí. In: Dohoda mezi vládou ČSSR a vládou NDR o spolupráci při výzkumu, vývoji a

Československo-polské železničně dopravní vztahy musely být po roce 1945 nově definovány obzvlášť kvůli změnám polského teritoria. Polsko se nově stalo významným severním sousedem Československa, se kterým jej spojovalo mnoho (často původně německých) železničních tratí. Stejně tak vzrostl objem vzájemné nákladní dopravy. Vztahy obou zemí ale byly zatíženy stínem dvou událostí – krátké války o Těšínsko z roku 1919, ve které kromě zásob uhlí hrála významnou roli železniční spojnice mezi českými zeměmi a Slovenskem, a polskými kroky vůči ohroženému Československu na podzim 1938.

Po roce 1945 se v nových geopolitických podmínkách pomalu rodila politická spolupráce obou zemí, které stály před obrovským úkolem poválečné obnovy, a proto se vztahy nejprve „normalizovaly“ v hospodářské oblasti. Průmyslový komplex hornoslezský významně kooperoval s československým moravsko-slezským ještě v době, než byly uzavřeny vzájemné smluvní dohody. První dva roky po válce byly komplikovány četnými politickými nejasnostmi a také několika drobnými pohraničními spory, které byly vyřešeny uzavřením Smlouvy o přátelství a vzájemné pomoci mezi Československou republikou a republikou Polsko.²⁰⁹ Paralelně s řešením politických otázek byla odblokována také hospodářská spolupráce na nejvyšší bilaterální úrovni. „Normalizace“ vzájemných obchodních vztahů vyvrcholila v roce 1947, kdy byla podepsána za účasti československého ministra zahraničního obchodu Huberta Ripky a polského ministra průmyslu Hilary Mince Úmluva o zajištění hospodářské spolupráce.²¹⁰ Rozvoj dopravních vztahů patřil mezi priority této úmluvy, konkrétně „nejvyšší rozvoj vzájemné výměny statků a služeb“ a „nejvyšší využití oboustranných možností dopravních v oboru dovozu, vývozu a průvozu, a to na zemi, moři, řekách a ve vzduchu“.²¹¹

Výkonným orgánem československo-polské hospodářské spolupráce se na základě úmluvy stala Rada československo-polské hospodářské spolupráce, jejímiž

výrobě strojů a zařízení pro stavbu a údržbu tratí, stejně jako racionalizačních prostředků, 1984, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1.

²⁰⁹ Smlouva o přátelství a vzájemné pomoci mezi Československou republikou a republikou Polsko, č. 154/1947 Sb., <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1947/154/19470901.html>, staženo dne 27. 2. 2017.

²¹⁰ Květa, Kořalková. O zrodu československo-polského spojeneckého svazku, <https://mv.iir.cz/article/view/487/520>, staženo dne 27. 2. 2017, 11.

²¹¹ Vládní vyhláška, kterou se uvádí v prozatímní platnost Úmluva mezi republikou Československou a republikou Polskou o zajištění hospodářské spolupráce, podepsaná v Praze dne 4. července 1947, č. 10/1948 Sb.

pomocnými orgány byly smíšené pracovní komise, dopravní komise byla jednou z nich. Po následující dekádu pak představovaly dopravní vztahy dílčí agendu vzájemné hospodářské spolupráce. Do dopravně-politických vztahů se promítaly dvě konkrétní otázky a to provozní situace na dvou pro Československo významných peážních tratích: Hrádek nad Nisou – Žitava, kde československá peáž pokračovala dále do Varnsdorfu přes území Německé demokratické republiky, a Javorník ve Slezsku – Mikulovice. V prvním případě došlo k vyřešení otázky v roce 1949²¹², v druhém po krátké eskalaci politického napětí bezprostředně po konci druhé světové války²¹³ vzájemnou dohodou v roce 1948.²¹⁴

Komplexní úprava bilaterálních dopravně-politických vztahů byla zahrnuta v mezistátní dohodě v srpnu 1958²¹⁵ a odkazovala na úpravu provozních záležitostí na hraničních přechodech v návazné smlouvě československé a polské železniční správy, která doprovázela smlouvu o vyjasnění vzájemné státní hranice. Bilaterální vztahy československé a polské železniční správy, respektive obou ministerstev dopravy, byly velmi intenzivní. Vzájemná dopravní závislost obou zemí stála především na mimořádně intenzivní tranzitní dopravě. Přes polské území směřovalo československé zboží mířící do námořních přístavů na Baltu a zpět. Naopak přes Československo směřovala na export velká část polského uhlí, a to jak do západních zemí, tak – a především – do jižních zemí RVHP.²¹⁶

Spolupráce Československých drah s Maďarskými železnicemi byla velmi intenzivní, i přes některé ožehavé historické problémy, spojené zejména s otázkou maďarské menšiny na Slovensku. Obě země spojoval vysoký počet hraničních přechodů, přes které procházela intenzivní osobní doprava, zřejmě nejsilnější ve srovnání se všemi ostatními sousedními zeměmi Československa. Důvodem byly

²¹² Ujednání mezi republikou Československou a republikou Polskou o privilegovaném železničním průvozu z Československa do Československa na úseku Liberec – Varnsdorf přes Polsko, 1949, <http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU19510480351&type=2>, staženo dne 27. 2. 2017.

²¹³ Zakázaná války, in: Koktejl 2005/05, http://www.czech-press.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=792:zakazana-valka, staženo dne 27. 2. 2017.

²¹⁴ Dohoda mezi republikou Československou a republikou Polskou o privilegované průvozní dopravě železniční z Československa do Československa přes Glucholazy ze dne 27. 2. 2017, in: Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 45/2005 Sb., <http://www.esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=2005m045>, staženo dne 27. 2. 2017.

²¹⁵ Předpis č. 59/1958 Sb. Vyhláška ministra zahraničních věcí o Dohodě mezi Československou republikou a Polskou lidovou republikou o vzájemné železniční dopravě, 28. 8. 1958, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-56>, staženo dne 27. 2. 2017.

²¹⁶ Protokol z XXII. zasedání Stálé československo-polské dopravní komise, které se konalo ve dnech 25. až 28. března 1975 v Olomouci, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–43 Jednání ministerstev dopravy Československa a Polska.

mimo jiné silné vazby maďarské menšiny v Československu na Maďarsko a z nich plynoucí vysoká přeshraniční mobilita.

Bilaterální otázky řešila podobně, jako tomu bylo u ostatních východoevropských zemí, Stálá československo-maďarská dopravní komise, která se zabývala širokospektrální problematikou dopravního sektoru. V železniční dopravě představovalo hlavní téma zvyšování kapacity a modernizace hraničních přechodů mezi Československem a Maďarskem, které byly úzkým hrdlem vzájemné mezinárodní přepravy i tranzitu ze severu na jih, a především v době zvýšených přeprav již nezvládaly sílící nápor.²¹⁷ Posílení zmíněné severojižní spojnice bylo také v zájmu Polska a jeho exportní politiky. Nadstandardní byla spolupráce obou zemí rovněž v neprovozních dopravních oblastech. Například stavební organizace ČSD významně napomohly rozvoji maďarských železnic od konce 60. let.²¹⁸

²¹⁷ Informace k návrhu usnesení vlády ČSSR. Sjednání Protokolu o aktivaci železničního hraničního přechodu Lupkow – Medzilaborce. Úřad předsednictva vlády ČSSR, 1974, in: NA ČR, FMD, Mezináro, Z15 Hraniční přechody.

²¹⁸ Společná zpráva Stále československo-maďarské dopravní komise pro Československo-maďarský smíšený výbor pro hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–43,44 Československo-maďarská dopravní komise.

3.5. Dílčí shrnutí

Železniční odvětví vykazovalo podobnou strukturu institucí a rozhodujících aktérů jako ostatní odvětví československé ekonomiky, nicméně z hlediska intenzity zájmu se stranické orgány KSČ železniční dopravou zabývaly stále méně. Důvodem bylo postupné přeskupování agendy mezi politickými a vládními orgány v Československu, v případě železniční dopravy to způsobil obrovský nárůst odborné agendy a ustavení federálního ministerstva dopravy po federalizaci republiky. Organizačním specifíkem Československých drah bylo jejich propojení s resortem federálního ministerstva dopravy, takže fakticky nedisponovaly plnohodnotnou podnikovou strukturou. Po státních a institucionálních reformách v Československu, vyvolaných důsledky federalizace na počátku 70. let, setrvaly dráhy i přes četné snahy především slovenských politiků u federálního modelu řízení.

Z hlediska hospodářské politiky byly Československé dráhy celosektorovým podnikem, který plnil úkoly definované ve státním plánu zejména objemově pojatými ukazateli. Železnice sice patřila mezi efektivní druhy dopravy, přesto jí rychle rostla konkurence v podobě silniční dopravy jak nákladní, tak osobní, kde se stával stále významnější individuální motorismus.

Specifíkem železničního odvětví ve srovnání s ostatními oblastmi tehdejšího československého národního hospodářství byly samostatné zahraniční aktivity. Vyvolávala je historická nutnost koordinovat technicko-provozní otázky. Resort dopravy a ČSD tak velmi aktivně a samostatně působily v řadě mezinárodních multilaterálních dopravních a železničních organizací i v bilaterálních vztazích se sousedními zeměmi a jejich železničními správami. Tato agenda sice korelovala s československými zahraničně-politickými postoji, avšak nebyla oproti zvyklostem v jiných odvětvích plně v gesci ministerstva zahraničních věcí či ministerstva zahraničního obchodu. Železnice tak v případě Spolkové republiky Německo vedla svoji svého druhu autonomní diplomacii, která musela řešit především rovinu provozních a částečně i obchodních vztahů, a to všem politickým doktrínám a krizím navzdory. V případě kontaktů se zeměmi východního bloku již nebyla situace tak specifická, ale vždy si udržovala vlastní akcenty a témata, která byla definována potřebami a zájmy samotné železnice.

4. Vnitřní mechanismy železničního odvětví

Železnice se svými vnitřními mechanismy se v mnohém podobala dalším odvětvím státní ekonomiky, odlišovala se však jak svou komplexností, tak úkoly, které musela plnit. Netýkaly se pouze předepsaného plánu, ale celé řady dalších politických a strategických úkolů. Řídící vertikála železničního odvětví byla popsána v předcházejících kapitolách.²¹⁹ Na vyšších úrovních se do ní zapojovali aktéři s rozhodovací pravomocí, kteří stanovovali úkoly pro železniční dopravu jako celek. Na jejím dolním konci se nacházely Československé dráhy, dále rozdělené na organizační jednotky.

Na definování úkolů pro Československé dráhy se podílely nejintenzivněji politické, hospodářské a strategicko-bezpečnostní orgány. Politická sféra vymezovala základní parametry fungování, včetně plnění úkolů při realizaci akcí klíčových pro režim, mezi něž je možné zařadit například spartakiády. Hospodářská sféra definovala úkoly železnic v rámci centrálních hospodářských plánů, z nichž se odvozovaly všechny další výkonnostní a ekonomické vztahy uvnitř odvětví, včetně stanovení tarifů či rozsahu investic. Strategicko-bezpečnostní sféra zahrnovala otázky vnitřní bezpečnosti i obrany území, kde železnice plnila roli klíčového dopravního odvětví a musela být tedy v případě potřeby připravena na plnění předepsaných úkolů. Pro fungování železnice a rozsah železniční sítě měly mimořádný význam úkoly jmenované na druhém místě a jejich prostřednictvím lze ukázat na vybraných příkladech fungování vnitřních mechanismů odvětví.

Následující kapitola se tak nejprve zaměří na definici státních hospodářských plánů a z nich vycházející definici úkolů pro železniční odvětví s důrazem na 70. a 80. léta, poté se soustředí na základní ekonomické parametry v odvětví, především na nastavení tarifu. Jednalo se o podstatnou oblast, jež však z ekonomického pohledu v centrálním hospodářství nehrála klíčovou roli, jakkoliv ztráta či zisk, jež byly také předmětem plánu, vedly k dlouhodobé ekonomické nesoběstačnosti odvětví, což se naplno projevilo v průběhu transformačního procesu do tržní ekonomiky po roce 1990. Představeny budou také některé politické a strategické úkoly železnice. Mezi jednu z nejrozsáhlejších logistických akcí na

²¹⁹ Viz například systémově ekonomická definice „řídící vertikály“, in: Mlčoch, Lubomír. Československý ekonomický systém v 70. a 80. letech, 7, http://just.wz.cz/texty/baxa_clanek.pdf, staženo dne 27. 2. 2017.

ČSD, které se odehrávaly po jasném politickém zadání bez ohledu na náklady, byla doprava cvičenců a diváků na československé spartakiády. V oblasti strategické hrála železniční doprava mimořádný význam ve vojenských plánech jak obrany československého území, tak případného „protiútoků“ v rámci postupu vojsk Varšavské smlouvy směrem na západ.

4.1. Dopravní odvětví v centrálním plánu

Definice nejvýznamnějších úkolů dopravy uvedených v zákonných normách stanovujících centrální národohospodářské plány se mezi lety 1949 a 1989 postupně proměňovala. Kvantitativní obsahová analýza ukáže, jakým způsobem se formovala definice dopravy a dopravní politiky v zákonných normách a jakým způsobem byly zákonnými normami doprovázejícími centrální národohospodářský plán definovány ukazatele v dopravním sektoru. V některých případech se stávalo, že plánované, především investiční cíle, jejichž naplnění záviselo na výkonu společností (dodavatelů) mimo dopravní sektor, selhávaly a zpožďovaly se. Většina zkoumaných zákonů prošla v průběhu své platnosti novelizacemi, které se ale dopravy týkaly jen v naprosto marginálních záležitostech a které tedy nebylo nutné při analýze zohledňovat.²²⁰

Všechny centrální národohospodářské plány – jednoroční plány, dvouletky i pětiletky – byly stanoveny zákonnými normami a doprovázeny velmi podrobnými prováděcími předpisy určujícími přesné resortní či podnikové úkoly a plány. Pohled na nejvyšší legislativní normy neumožní kvůli nedostatku konkrétních formulací získat hlubší přehled, jak normy fungovaly, či odhalit komplexní stav státního národohospodářského plánu, nicméně ukáže, jakým způsobem byla jednotlivá témata v těchto normách představena a probírána na příslušných místech. Charakteristickým vyjádřením celkově zhoršující se ekonomické situace a těžkého zrodu hospodářských plánů často překonaných (či naopak nerealistických) již v okamžiku jejich sestavení se staly termíny, v nichž byly zákony určující dané pětiletky schvalovány. U pětiletek z konce 70. a počátku 80. let byly často schvalovány již v době, kdy daná pětiletka probíhala.

První československá pětiletka byla schválena v roce 1948 a měla trvat od roku 1949 do roku 1953. Dopravnímu sektoru se věnuje v příslušné zákonné normě celý oddíl IV nazvaný „rozvoj dopravy“. Do něj je zahrnuta také „doprava poštovní“ zmiňující jak rozvoj telefonní a dálkopisné sítě, tak i „mechanizaci a motorizaci v provozu“ pošt. Celkově je zmínka o dopravě relativně rozsáhlá a obsahuje jasně definované hodnoty plánovaného růstu. Rozvoji dopravy je věnováno pouze několik paragrafů, které si kladou za cíl výrazné zvýšení objemu

²²⁰ Půlpán, Karel. *Nástin českých a československých hospodářských dějin do roku 1990. Díl 1* (Praha: Karolinum, 1993), 198.

přepraveného zboží a osob. V rámci tohoto plánu se předpokládal výrazný nárůst výkonových objemů v motorové trakci a pomalejší růst v trakci parní.²²¹ Pětiletka ale nepřinesla očekávané výsledky a celkově špatný stav československého hospodářství podtrhla měnová reforma provedená v roce 1953.²²² Proto se následně v letech 1954 a 1955 přistoupilo ke stanovování hospodářského plánu na jednoroční bázi. Oba samostatné zákony zmiňovaly dopravu výrazně stručněji, než tomu bylo v předešlém období. Oba jí věnovaly pouze jeden několikařádkový paragraf nazvaný „doprava a spoje“, jenž zahrnoval všechny druhy dopravy, včetně pošt a telekomunikací. V roce 1954 mělo dojít kromě nárůstu objemů přeprav také k technologickým změnám, které měly odstranit problémy stojící v cestě dalšímu zvýšení efektivity²²³ – jednalo se o zrychlení oběhu vozů, zvýšení průměrné váhy vlaků tvorbou tzv. ucelených vlaků. Plán na rok 1955 víceméně opakuje zásady předešlého roku. Poprvé se věnuje rovněž autobusové dopravě, ve které má být zkvalitněn a rozšířen vozidlový park a snížen správkový stav autobusů (počet autobusů čekajících na opravu).²²⁴

Zákon o druhém pětiletém plánu, který začínal rokem 1955 a byl přijat až v říjnu roku 1958, předznamenal naprostou marginalizaci dopravního sektoru ve vlastní normativní struktuře. Zcela vymizel samostatný oddíl či paragraf s nadpisem „doprava a spoje“ a nalezneme zde pouze jednu krátkou, i když konkrétní zmínku o plánovaném vývoji v dopravním sektoru. Do roku 1960 předpokládal plán navýšení přepravy v tunokilometrech na železnici o 61 procent a na silnici o 57 procent. Do konce pětiletky měla být dokončena elektrifikace tratí Ústí nad Labem – Nymburk a Praha – Česká Třebová – Valašské Meziříčí – Žilina.²²⁵

Třetí pětiletý plán na roky 1960 až 1965, schválený v listopadu 1960, znamenal návrat k rozsáhlé zmínce o dopravním sektoru. Byla mu věnována celá část IV, pojmenovaná „rozvoj dopravy a spojů“; danou problematiku dělila na

²²¹ Rozvoj dopravy, Par. 11–13, část II, oddíl IV, in: Zákon č. 241/1948 Sb., o prvním pětiletém plánu rozvoje Československé republiky, in: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-241>, staženo 27. 2. 2017.

²²² Průcha, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 2. díl, Období 1918–1945* (Brno: Doplněk, 2004), 284.

²²³ Doprava a spoje, Par. 4, část II, in: Zákon č. 2/1954 o státním plánu rozvoje národního hospodářství republiky Československé na rok 1954, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1954-2>, staženo dne 27. 2. 2017.

²²⁴ Doprava a spoje, par. 5, část II, Zákon č. 12/1955 o státním plánu rozvoje hospodářství republiky Československé na rok 1955, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1955-12>, staženo dne 27. 2. 2017.

²²⁵ Par. 3, Zákon č. 63/1958 o druhém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Republiky československé, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-63>, staženo dne 27. 2. 2017.

paragrafy „dopravy“ (§13) a „spojů“ (§14). Národohospodářský plán počítal opět s výraznými nárůsty přeprav jak v železniční, tak i silniční, letecké a vodní dopravě. Kromě toho bylo zmíněno zavádění nových technologií, jako je vybavení 790 km tratí automatickým blokem,²²⁶ 3100 km tratí automatickým zastavovačem²²⁷ a 101 stanic reléovým zabezpečovacím zařízením.²²⁸ U silniční infrastruktury předpokládal plán zahájení výstavby dálnice z Prahy do Brna.²²⁹

Čtvrtá pětiletka plánovaná na roky 1965 až 1970 dopravnímu sektoru nevěnovala žádný samostatný oddíl či paragraf, což bylo zřejmě dáno celkovou stručností zákonné normy. Úkoly dopravního sektoru byly zmíněny jen na dvou místech a předpokládaly mimo jiné urychlení modernizace železniční dopravy tak, aby mohla být v roce 1970 „v podstatě“ odstraněna parní trakce. Dále byla zmiňována rekonstrukce silniční sítě a opět byla deklarována snaha o zahájení výstavby dálnice, jejíž trasování však nebylo v zákoně specifikováno. Stanovení konkrétního nárůstu přeprav nebylo součástí zákona, uváděn je pouze plánovaný nárůst investičních prostředků v sektoru dopravy.²³⁰ V trendu zestručňování podrobností uvedených v zákoně (to se netýká prováděcích plánů, které zůstávaly i nadále velice detailní), pokračoval rovněž zákon upravující pátou pětiletku na roky 1971 až 1975. Ten totiž dopravu nezmiňoval vůbec.²³¹

Obrat nastal v dalším zákoně o šesté pětiletce pro roky 1976 až 1980. Úkoly a cíle pro dopravní sektor byly koncentrovány v jednom paragrafu (§6), který zahrnoval zmínky také o telekomunikacích. Plán tradičně zmiňoval nárůst přeprav, ale jmenoval též další technologickou novinku – rozvoj kontejnerového dopravního systému (viz zmínka v další kapitole). Ze zmínky „v osobní dopravě zvyšovat bezpečnost a kulturu cestování“ je možné vyčíst širokou paletu problémů – počínaje individuální automobilovou dopravou a vysokou úmrtností na silnicích a

²²⁶ Tzv. autoblok je signalizační zařízení, které rozděluje trať na prostorové oddíly a zaručuje, že v každém z těchto oddílů se nachází pouze jeden vlak.

²²⁷ Tzv. automatický zastavovač je zařízení, jež umožní v případě mimořádné události zastavit všechny vlaky na určité trati pomocí speciálního rádiového signálu.

²²⁸ Tzv. reléové zabezpečovací zařízení patří do skupiny elektronických zařízení sloužících k zabezpečení železničního provozu.

²²⁹ Doprava, par. 13, část IV – Rozvoj dopravy a spojů, in: Zákon č. 165/1960 Sb., o třetím pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb71-60.pdf, staženo dne 27. 2. 2017.

²³⁰ Body 2c a 6, par. 2, Zákon č. 83/1966 Sb., o čtvrtém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1966-83>, staženo dne 27. 2. 2017.

²³¹ Zákon č. 101/1971 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1971 až 1975, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1971-101>, staženo dne 27. 2. 2017.

neutěšenou situací vozového parku a celkového stavu v osobní dopravě na železnici konče (podrobnosti o tomto stavu viz níže).²³²

Zákon o plánu v průběhu sedmé pětiletky (1981–1985) se podařilo přijmout až v prosinci 1981 a „rozvoji dopravy a spojů“ se věnoval samostatný paragraf, opět zahrnující také telefonní provoz. U přepravního výkonu na železnici se předpokládaly již výrazně nižší hodnoty růstu, než tomu bylo v předcházejících hospodářských plánech – o 5 procent v průběhu celého plánovacího období. Dokument však zmiňuje nutnost „snížit přepravní náročnost společenské produkce především racionalizačními opatřeními u přepravečů a odstraněním neefektivních kooperací a nevhodných přeprav zboží“ a „rozvíjet progresivní přepravní systémy a podstatně snížit energetickou náročnost všech druhů dopravy“. Vyjadřuje to výrazný problém tehdejšího hospodářského růstu – každé procento růstu ekonomiky vyvolávalo další navýšenou poptávku po přepravách zboží a osob. Cílem státního plánu tak bylo omezovat tzv. energetickou náročnost dopravy a celkově snížit dopravní náročnost průmyslové výroby.²³³

Zásady poslední, osmé realizované pětiletky (1986–1990), opět přijaté zákonem až koncem prvního roku platnosti (prosinec 1986), obsahovaly ve srovnání s předcházejícími zákony o něco rozsáhlejší zmínku v uceleném paragrafu věnovaném „rozvoji dopravy a spojů“. Na rozdíl od předchozích norem nedošlo na úrovni zákonné normy ke stanovení jakýchkoliv konkrétních indikátorů plánu – objemové cíle, rozsah investic či celkový procentní nárůst apod. Zaměřil se na obecné principy rozvoje, které je možné obecně shrnout jako snahu o hospodárnou, flexibilní a energeticky úspornou nákladní dopravu a snahu preferovat veřejnou osobní dopravu. Železnice a městská doprava měly být dále elektrizovány a mělo tak docházet ke snižování měrné spotřeby pohonných hmot, u městské dopravy to znamenalo rozvoj tramvají, trolejbusů a metra. V oblasti infrastruktury mělo docházet k inovacím, rekonstrukcím železničních tratí a stanic, měla se rozvíjet

²³² Bod a, par. 6, část I, Zákon č. 69/1976 Sb., o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1976 až 1980, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-69>, staženo dne 27. 2. 2017.

²³³ Par. 11, část I, Zákon č. 122/1981 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1981–1985, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1981-122>, staženo dne 27. 2. 2017.

elektrizace a automatické zabezpečení stanic. V oblasti silniční dopravy měly být nadále stavěny dálnice a rozhodující pozemní komunikace.²³⁴

Při shrnujícím pohledu na zmínky a úkoly pro dopravní sektor v zákonech upravujících centrální národohospodářské plány v letech 1949 až 1990 je možné konstatovat následující: Pravidelné zmínky dopravy v nejvyšších normách stanovující pravidla a cíle národohospodářských plánů podtrhovaly význam dopravy pro jeho naplnění. Jistou výjimku představovalo období čtvrté až šesté pětiletky (1966 až 1985), kdy byla doprava zmiňována marginálně či vůbec (1971–1975). To je možné přisoudit významným politickým a ekonomickým změnám, jež v této době probíhaly – nejprve snahám o ekonomické a politické reformy systému ukončené následnou normalizací –, a zřejmě také poklesu zájmu o další rozvoj a modernizaci tohoto dopravního odvětví, jehož dopravní výkony tehdy dosahovaly historicky nejvyšších hodnot.²³⁵ Při pohledu na rozsah a konkrétnost zmínek o dopravě ve státním plánu se ukazuje, že kvantitativně hodnocený rozsah neustále kolísal, zatímco se neustále snižovala konkrétnost uvedených úkolů pro celé dopravní odvětví.

²³⁴ Rozvoj dopravy a spojů, par. 9, část II, Zákon č. 87/1986 o státním plánu rozvoje národního hospodářství České socialistické republiky na léta 1986–1990, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1986-87>, staženo dne 27. 2. 2017.

²³⁵ Přiřazení hodnoty rozsahu zmínky v zákoně provedl autor na základě vlastních hodnotících kritérií.

Tabulka 5.1: Komparace výsledků kvantitativní obsahové analýzy provedené v zákonných normách upravujících centrální národohospodářské plány v letech 1949 až 1990 týkající se dopravního odvětví s ohledem na definici sektoru, rozsah a konkrétnost zmínky.

Zákon vztahující se k národohospodářskému plánu	Tematické začlenění dopravního odvětví	Rozsah	Konkrétnost
<i>První pětiletka (1949–1953)</i>	Rozvoj dopravy (nadpis oddílu)	Velký	Vysoká
<i>Státní plán 1954</i>	Doprava a spoje (nadpis paragrafu)	Střední	Vysoká
<i>Státní plán 1955</i>	Doprava a spoje (nadpis paragrafu)	Střední	Střední
<i>Druhá pětiletka (1955–1960)</i>	Paragraf bez nadpisu	Malý	Střední
<i>Třetí pětiletka (1961–1965)</i>	Rozvoj dopravy a spojů (nadpis oddílu)	Velký	Vysoká
<i>Čtvrtá pětiletka (1966–1970)</i>	Paragraf bez nadpisu	Malý	Nízká
<i>Pátá pětiletka (1971–1975)</i>	Bez zmínky	--	--
<i>Šestá pětiletka (1976–1980)</i>	Paragraf bez nadpisu	Malý	Nízká
<i>Sedmá pětiletka (1981–1985)</i>	„V rozvoji dopravy a spojů se stanoví:“ (úvod paragrafu)	Střední	Nízká
<i>Osmá pětiletka (1986–1990)</i>	Rozvoj dopravy a spojů (nadpis paragrafu)	Střední	Nízká

Poznámka: Hodnoty pro sloupec „rozsah“: velký, střední, malý. Hodnoty pro sloupec „konkrétnost“: vysoká, střední, nízká.

Zdroj: Zákon č. 241/1948 Sb., o prvním pětiletém plánu rozvoje Československé republiky, in: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-241>, staženo 27. 2. 2017; Zákon č. 2/1954 o státním plánu rozvoje národního hospodářství republiky Československé na rok 1954, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1954-2>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 12/1955 o státním plánu rozvoje hospodářství republiky Československé na rok 1955, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1955-12>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 63/1958 o druhém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Republiky československé, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-63>, staženo dne 27. 2.

2017; Zákon č. 165/1960 Sb., o třetím pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb71-60.pdf, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 83/1966 Sb., o čtvrtém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1966-83>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 101/1971 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1971 až 1975, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1971-101>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 69/1976 Sb., o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1976 až 1980, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-69>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 122/1981 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1981–1985, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1981-122>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 87/1986 o státním plánu rozvoje národního hospodářství České socialistické republiky na léta 1986–1990, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1986-87>, staženo dne 27. 2. 2017.

Definování cílů se mění od jasně a exaktně definovaných očekávaných výsledků, jak tomu bylo především u prvních národohospodářských plánů, ke spíše deklaratornímu stanovování rámce rozvoje od přelomu 70. a 80. let. Nově tak byla zmiňována obecná snaha o „úspornost“ či zvýšení „hospodárnosti provozu“. Některé zmínky pak ukazují zejména na provozní deficity – příliš dlouhý oběh nákladních vozů, slabá vytiženost nákladních vlaků či špatná kultura cestování. O to více je z dnešního pohledu zarážející, že se nedařilo splnit ani ty plány, v nichž bylo uváděno minimum kvantifikovatelných, a tedy také ověřitelných indikátorů. Níže uvedené tabulky (5.2–5.8) přinášejí výčet konkrétních úkolů pro dopravní odvětví v centrálních hospodářských plánech a snaží se ukázat, zda byl plán splněn či nikoliv.

Tabulka 5.2: Porovnání plánu a skutečného stavu v hospodářském plánu první pětiletky (1948–1953) ve vybraných zákonem konkretizovaných kategoriích.

Oblast plnění cíle do roku 1953	Cíl	Skutečnost	Splněno (ano/ne)
<i>Železniční nákladní doprava</i>	17 mld. tkm	26 mld. tkm	Ano
<i>Železniční nákladní doprava</i>	100 mil. tun	123 mil. tun	Ano
<i>Silniční nákladní doprava (jen ČSAD)</i>	441 mil. tkm	774 mil. tkm	Ano
<i>Silniční nákladní doprava (jen ČSAD)</i>	26,3 mil. tun	58 mil. tkm	Ano
<i>Silniční osobní doprava</i>	307 mil. osob	665 mil. osob	Ano
<i>Nákladní říční doprava</i>	+ 70 % tkm	+78 %	Ano

Zdroj: Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR. Praha: SNTL, 1985, 310–315; Rozvoj dopravy, par. 11–13, část II, oddíl IV, in: Zákon č. 241/1948 Sb., o prvním pětiletém plánu rozvoje Československé republiky, in: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-241>, staženo 27. 2. 2017.

Tabulka 5.2 ukazuje výsledky hospodářského plánu z let 1948 až 1953. Jedná se o jednoznačně nejúspěšnější období rozvoje železničního sektoru s mimořádně vysokým objemem investic do jeho poválečné obnovy a rozvoje. Vzhledem k podobným investičním aktivitám v celé ekonomice rostl dopravní výkon nákladní i osobní železniční dopravy.

Tabulka 5.3: Porovnání plánu a skutečného stavu v hospodářském plánu pro rok 1954 ve vybraných zákonem konkretizovaných kategoriích.

Oblast plnění cíle do roku 1954	Cíl	Skutečnost	Splněno (ano/ne)
<i>Železniční nákladní doprava – objem přepraveného zboží</i>	+ 6,5 %	+ 3,8 %	ne
<i>Železniční nákladní doprava – zrychlení oběhu nákladních vozů²³⁶</i>	3,9 dne	4,6 dne	ne
<i>Železniční doprava – uvedení do provozu dalších tratí</i>	Otevření tratí (blíže nekonkretizováno)	Otevřena trať Turňa nad Bodvou – Rožňava; zprovoznění zkapacitněného úseku Košice – Margecany – Kolínovce	ano
<i>Silniční nákladní doprava (jen ČSAD) – objem přepraveného zboží</i>	+ 4,3 %	+ 16,2 %	ano

Zdroj: Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR. Praha: SNTL, 1985, 310–315; Doprava a spoje, par. 4, část II, in: Zákon č. 2/1954 o státním plánu rozvoje národního hospodářství republiky Československé na rok 1954, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1954-2>, staženo dne 27. 2. 2017.

Jednoletý hospodářský plán pro rok 1954 již ukazoval některá zaváhání. Zatímco nenaplnění výkonových parametrů v nákladní dopravě souviselo především s nastalou hospodářskou krizí, parametr rychlosti oběhu nákladního vozu již mohl být naplněn organizačními opatřeními uskutečněnými uvnitř ČSD. V roce 1954 se dále podařilo uskutečnit rozsáhlé investiční projekty související s rozvojem tzv. jižního tahu na Slovensku. Všechny tyto akce ale byly zahájeny a značně rozpracovány již v předcházejícím období.

²³⁶ Doba oběhu nákladního vozu představuje interval od odeslání plného vozu k místu vykládky přes vyložení až po přistavení na (stejně nebo jiné) místo další nakládky.

Tabulka 5.4: Porovnání plánu a skutečného stavu v hospodářském plánu pro rok 1955 ve vybraných zákonem konkretizovaných kategoriích.

Oblast plnění cíle do roku 1955	Cíl	Skutečnost	Splněno (ano/ne)
<i>Železniční nákladní doprava – objem přepraveného zboží</i>	+ 5,4 %	+ 9,4 %	ano
<i>Železniční nákladní doprava – zrychlení oběhu nákladních vozů</i>	3,8 dne	4,3 dne	ne

Zdroj: Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR. Praha: SNTL, 1985, 310–315; Doprava a spoje, par. 5, část II, Zákon č. 12/1955 o státním plánu rozvoje hospodářství republiky Československé na rok 1955, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1955-12>, staženo dne 27. 2. 2017.

Ani v rámci jednoročního plánu na rok 1956 se nepodařilo zajistit zlepšení kvalitativního ukazatele v nákladní dopravě, tj. zrychlení oběhu vozů. Vedlo to ke snižování efektivity dopravy, protože pomalu se pohybující nákladní vozy na sebe vázaly příliš mnoho prostředků a zároveň zvyšovaly náklady zákazníkům, převážně státním podnikům, neboť jejich zboží přepravovaly neúměrně dlouho.

Tabulka 5.5: Porovnání plánu a skutečného stavu v hospodářském plánu druhé pětiletky (1956–1960) ve vybraných zákonem konkretizovaných kategoriích.

Oblast plnění cíle do roku 1955	Cíl	Skutečnost	Splněno (ano/ne)
<i>Železniční nákladní doprava – objem přepraveného zboží (v tkm)</i>	+ 61 %	+ 38 %	ne
<i>Silniční nákladní doprava (veškerá) – objem přepraveného zboží (v tkm)</i>	+ 55 %	+ 66 %	ano
<i>Železniční doprava – elektrizace tratě Ústí nad Labem – Nymburk</i>	Dokončení do roku 1960	Dokončeno v roce 1958	ano
<i>Železniční doprava – elektrizace tratě Praha – ČT – ValMez – Žilina²³⁷</i>	Dokončení do 1960	Dokončeno v roce 1961	ne

Zdroj: Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR. Praha: SNTL, 1985, 310–315; Par. 3, Zákon č. 63/1958 o druhém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Republiky československé, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-63>, staženo dne 27. 2. 2017.

Řádný pětiletý plán na roky 1956 až 1960 odrážel snahu o zvýšení provozní efektivity železničního provozu a také snahu zredukovat energeticky (a samozřejmě ekonomicky) náročný parní provoz. Především se jednalo o investiční akce zaměřené na téměř úplnou elektrizaci tzv. I. tahu. Cíle se podařilo částečně naplnit, ačkoliv elektrizace zejména východních úseků nabrala zhruba roční zpoždění, což ve srovnání s následným obdobím byl ještě relativně dobrý výsledek.

²³⁷ Železniční trať Praha – Česká Třebová – Valašské Meziříčí – Žilina.

Tabulka 5.6: Porovnání plánu a skutečného stavu v hospodářském plánu třetí pětiletky (1961–1965) ve vybraných zákonem konkretizovaných kategoriích.

Oblast plnění cíle do roku 1965	Cíl	Skutečnost	Splněno (ano/ne)
<i>Železniční nákladní doprava – nárůst v mil. tun</i>	+ 35 %	+ 6 %	ne
<i>Železniční nákladní doprava – nárůst v tkm</i>	+ 25,2 %	+ 12 %	ne
<i>Silniční nákladní doprava (veškerá) – nárůst v tkm</i>	+ 63,3 %	+ 22,5 %	ne
<i>Nákladní říční doprava – nárůst v tkm</i>	+ 43,2 %	+ 14 %	ne
<i>Silniční doprava – dálnice z Prahy do Brna</i>	Zahájení výstavby	Zahájení až v roce 1967	ne

Zdroj: Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR. Praha: SNTL, 1985, 310–315; Doprava, par. 13, část IV – Rozvoj dopravy a spojů, in: Zákon č. 165/1960 Sb., o třetím pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb71-60.pdf, staženo dne 27. 2. 2017.

Pětiletý plán na období let 1961 až 1965 představoval z hlediska dopravního sektoru mezník, protože došlo k absolutnímu nesplnění předeslaných kvantifikovatelných cílů. Nesplnění nárůstu přepraveného zboží a osob souviselo s opětovnou ekonomickou stagnací a rozvojem individuálních forem přepravy. Zároveň se nepodařilo zahájit ani nejvýznamnější stavbu pro silniční dopravy – stavbu dálnice z Prahy do Brna. Start této investiční akce se zpozdil o několik let a stavba byla zahájena až v roce 1967.

Tabulka 5.7: Porovnání plánu a skutečného stavu v hospodářském plánu čtvrté pětiletky (1966–1970) ve vybraných zákonem konkretizovaných kategoriích.

Oblast plnění cíle do roku 1970	Cíl	Skutečnost	Splněno (ano/ne)
<i>Železniční doprava – parní trakce</i>	Ukončení provozu parní trakce do roku 1970	Provoz parní trakce ukončen k roku 1980, resp. v některých lokalitách výjimečně i později.	ne
<i>Silniční doprava – dálnice z Prahy do Brna</i>	Zahájení výstavby	Zahájení v roce 1967	ano

Zdroj: Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR. Praha: SNTL, 1985, 310–315; Body 2c a 6, par. 2, Zákon č. 83/1966 Sb., o čtvrtém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1966-83>, staženo dne 27. 2. 2017.

Pětiletý plán na období 1966 až 1970 převzal z předcházejícího hospodářského plánu úkol zahájení výstavby dálnice z Prahy do Brna, což se podařilo naplnit. Z hlediska modernizace železničního období mělo dojít k ukončení pravidelného provozu parní trakce do roku 1970, ale na tento cíl se téměř zcela rezignovalo. Nedařila se elektrizace železniční sítě a zpožďovaly se dodávky nových lokomotiv. Pravidelný provoz parních lokomotiv se tak protáhl až do roku 1980 (!).

Tabulka 5.8: Porovnání plánu a skutečného stavu v hospodářském plánu šesté pětiletky (1976–1980) ve vybraných zákonem konkretizovaných kategoriích.

Oblast plnění cíle do roku 1980	Cíl	Skutečnost	Splněno (ano/ne)
<i>Železniční nákladní doprava – navýšení přepravy zboží</i>	+ 23 %	+ 4 %	ne
<i>Železniční osobní doprava – navýšení přepravy osob</i>	+ 11 %	10 %	ne

Zdroj: Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR. Praha: SNTL, 1985, 310–315; Bod a, par. 6, část I, Zákon č. 69/1976 Sb., o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1976 až 1980, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-69>, staženo dne 27. 2. 2017.

Pětiletý plán na období let 1976 až 1980 vykazoval neustále se snižující konkrétnost úkolů pro dopravní sektor, z něhož šly velmi těžko odvodit konkrétní kroky. Omezoval se pouze na kvantifikaci očekávaného nárůstu v nákladní a osobní dopravě, nicméně ani jeden z parametrů nebyl naplněn. První z nich především kvůli neustále se zpomalující ekonomice, na druhý působily podobné ekonomické výkyvy spolu s rychle se rozvíjející individuální automobilovou dopravou, která se stala v této oblasti železnici významným konkurentem.

Tabulky 5.2 až 5.8 obsahují vyhodnocení kvantitativních indikátorů uvedených v zákonech upravujících centrální národohospodářské plány s tím, že je u všech uveden reálný výsledný stav, z čehož je možné vyvodit, zda byly splněny či nikoliv. Lze tedy sledovat výrazné disproporce u výkonových kritérií a od počátku 60. let také silné zpoždění nejvýznamnějších investičních projektů zmíněných v zákonech. Tabulka 5.9 procentuálně kvantifikuje množství splněných cílů a ukazuje na závažné nedostatky již od poloviny 50. let, od kdy je v termínu a stanoveném rozsahu splněno zhruba 50 procent vytyčených cílů. Od 60. let 20. se míra tohoto plnění pohybuje někdy až u nulové hranice.

Tabulka 5.9: Počet konkrétních a ověřitelných indikátorů vztahujících se k sektoru dopravy (vyjma spojů) v zákonech s národohospodářskými plány v letech 1949 až 1990; procentuálně vyjádřena míra včasného a plného splnění.

Hospodářský plán	Počet konkrétních ověřitelných indikátorů pro oblast dopravy (bez spojů)	Procento splnění vytyčených cílů ve stanoveném termínu
<i>První pětiletka (1949–1953)</i>	6	100 %
<i>Státní plán 1954</i>	4	50 %
<i>Státní plán 1955</i>	2	50 %
<i>Druhá pětiletka (1955–1960)</i>	4	50 %
<i>Třetí pětiletka (1961–1965)</i>	5	0 %
<i>Čtvrtá pětiletka (1966–1970)</i>	2	50 %
<i>Pátá pětiletka (1971–1975)</i>	0	--
<i>Šestá pětiletka (1976–1980)</i>	2	0 %
<i>Sedmá pětiletka (1981–1985)</i>	0	--
<i>Osmá pětiletka (1986–1990)</i>	0	--

Zdroj: Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR. Praha: SNTL, 1985, 310–315; Bod a, par. 6, část I, Zákon č. 69/1976 Sb., o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1976 až 1980, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-69>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 241/1948 Sb., o prvním pětiletém plánu rozvoje Československé republiky, in: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-241>, staženo 27. 2. 2017; Zákon č. 2/1954 o státním plánu rozvoje národního hospodářství republiky Československé na rok 1954, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1954-2>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 12/1955 o státním plánu rozvoje hospodářství republiky Československé na rok 1955, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1955-12>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 63/1958 o druhém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Republiky československé, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-63>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 165/1960 Sb., o třetím pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, <http://www.epravo.cz/dataPublic/sbirky/archiv/sb71-60.pdf>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 83/1966 Sb., o čtvrtém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1966-83>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 101/1971 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1971 až 1975, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1971-101>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 69/1976 Sb., o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1976 až 1980, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-69>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 122/1981 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1981–1985, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1981-122>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 87/1986 o státním plánu rozvoje národního hospodářství České socialistické republiky na léta 1986–1990, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1986-87>, staženo dne 27. 2. 2017.

V celkovém pohledu jsou tedy naznačeny jednotlivé trendy a je pozoruhodné, že i přes stále se snižující konkretizaci plánovaných kroků dochází od 60. let k převážnému neplnění nebo výraznému zpoždění vytyčených cílů, a to především

u železniční dopravy a v rozvoji silniční infrastruktury. Velmi ambiciózně stavěné cíle z konce 40. let a počátku 50. let se však dařilo většinou naplňovat, a to samozřejmě i díky tehdejšímu rychlému rozvoji hospodářství. Roli samozřejmě hrál důraz na těžký průmysl, který byl pro naplňování objemových kritérií nákladní dopravy mimořádně vhodný. Dařilo se ale plnit i dílčí cíle rozvoje a doplňování infrastruktury, a to i přes silné zpomalení hospodářského tempa v letech 1953 až 1955.

Pozdější vývoj, včetně neschopnosti plnit stanovená kritéria, není způsoben pouze sektorem dopravy. Svědčí to rovněž o stále menší schopnosti centrálních orgánů realisticky sestavit racionální a splnitelný plán národního hospodářství, o narůstajících problémech a stagnaci hospodářství i o neschopnosti včasné realizovat komplexnější investiční akce, a to nejen ty plánované v sektoru dopravy (podrobněji viz níže). Příkladem může být vytyčení již zmíněného cíle v rámci čtvrté pětiletky (1966–1970), podle něhož měl být ukončen provoz parní trakce na železnici (až na výjimky) do roku 1970. Ve skutečnosti se toho podařilo dosáhnout až o deset let později a výjimečně byly parní lokomotivy nasazovány do provozu až do roku 1982. Výsledkem tohoto vývoje se stal hluboký investiční a strukturální deficit dopravního sektoru, který se projevoval neefektivitou investic a železnicemi přetíženými nehospodárným provozem.

Výše uvedené číselné statistiky vztahující se k úkolům dopravního odvětví a jejich splnění může doplnit pohled na vývoj národního důchodu v období centrálně plánované ekonomiky. Navzdory všem reformním snahám se výkon československé ekonomiky s malými výkyvy neustále snižoval. Od konce 70. let již byly přepočtené roční přírůstky minimální. Koreluje to s výše zmíněnou statisticky vyjádřenou (ne)schopností ekonomiky plnit plán a dokončovat významné investiční úkoly.²³⁸

²³⁸ Jakubec, Ivan et al. *Hospodářský vývoj Českých zemí v období 1948–1992* (Praha: VŠE, 2008).

Tabulka 5.10: Vývoj národního důchodu v letech 1949–1989.

	Období	Průměrný růst národního důchodu
1. pětiletý plán	1949–1953	9,3 %
Roční plány	1954–1955	7,1 %
2. pětiletý plán	1956–1960	7,0 %
3. pětiletý plán	1961–1965	2,0 %
4. pětiletý plán	1966–1970	6,9 %
5. pětiletý plán	1971–1975	5,4 %
6. pětiletý plán	1976–1980	3,4 %
7. pětiletý plán	1981–1985	2,2 %
8. pětiletý plán	1986–1989	1,8 %

Zdroj: Průcha, Václav a kol. Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992. 2. díl, Období 1918–1945. Brno: Doplněk, 2004, ISBN 80-7239-147-X, 391.

Srovnáme-li provedenou obsahovou analýzu v zákonných normách s dalšími významnými oblastmi, například s průmyslovou výrobou, dojdeme k zajímavému zjištění. Forma tohoto tématu a rozsah zmínek o průmyslové výrobě byly různorodé, nicméně nikdy nedošlo k absolutní marginalizaci a ve všech zákonných normách k pětiletým plánům jsou uvedeny kvantifikovatelné cíle. Většinou jsou vztaženy k předpokládanému růstu konkrétních průmyslových odvětví či v případě prvních hospodářských plánů uvádí konkrétní počet vyrobených strategických výrobků. V případě průmyslu tak nedošlo k rozvolnění cílů do pouhých hesel a ujištění, jak to bylo možné pozorovat u dopravních odvětví. Odráželo to zřejmě vnímání role dopravy jednak jako obslužné části ekonomiky a jednak jako oblasti, kde se plnění vytčených konkrétních cílů dlouhodobě nedařilo.²³⁹

²³⁹ Zákon č. 241/1948 Sb., o prvním pětiletém plánu rozvoje Československé republiky, in: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-241>, staženo 27. 2. 2017; Zákon č. 2/1954 o státním plánu rozvoje národního hospodářství republiky Československé na rok 1954, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1954-2>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 12/1955 o státním plánu rozvoje hospodářství republiky Československé na rok 1955, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1955-12>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 63/1958 o druhém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Republiky československé, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-63>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 165/1960 Sb., o třetím pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb71-60.pdf, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 83/1966 Sb., o čtvrtém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1966-83>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 101/1971 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1971 až 1975, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1971->

4.2. „Reálné“ mechanismy v ekonomice

Každý ekonomický systém vede k vytvoření vnitřních nepsaných a jinde neopakovatelných „reálných“ mechanismů, které jsou dány politickými, společenskými a ekonomickými parametry doby, fungují mimo standardně nastavené normy a postupy a zpětně je lze jen velmi těžko rekonstruovat. Z hlediska historického zkoumání se jedná o nepříliš dobře zmapovanou oblast, při jejímž studiu je možné vycházet z nemnoha studií dobových autorů²⁴⁰ či z rozhovorů s dřívějšími aktéry. Proto i tato kapitola bude spíše skicou, pokusí se nicméně odhalit další roviny fungování ekonomických mechanismů uvnitř železničního odvětví.

Centrální plán, který představoval klíčovou řídicí ekonomickou normu, byl zároveň limitem fungování ekonomiky. Ne všechny plány se podařilo realizovat, ne všechny vstupy i výstupy přesně naplánovat a ve chvíli, kdy začaly selhávat jeho jednotlivé součásti, se začalo vyvíjet specifické ekonomické prostředí. Příznačná pro něj byla hypertrofie základních ekonomických vztahů a vytvoření neparаметrických (nestandardních) podmínek, v nichž hrály stále větší roli vztahy a mocenská spojení řídicích vrstev či podniků zapojujících se do „hry o plán“.²⁴¹ Dle Mlčocha tak postupně došlo k vytvoření obrácené řídicí pyramidy v ekonomice, v níž svoji nejsilnější roli ztratilo centrum, tvořící plán. Kvůli tomuto stavu docházelo k výpadkům plánu a k nedostatečnému zásobování zbožím na všech úrovních. Poptávka byla pomalu či jen stěží uspokojována a vytvářela převis nad nabídkou.²⁴²

Při zkoumání, jak se tento stav promítal do železničního odvětví, lze rozlišit dvě úrovně specifičnosti „reálných“ mechanismů. Jednak to byla nedostatečnost

101, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 69/1976 Sb., o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1976 až 1980, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-69>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 122/1981 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1981–1985, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1981-122>, staženo dne 27. 2. 2017; Zákon č. 87/1986 o státním plánu rozvoje národního hospodářství České socialistické republiky na léta 1986–1990, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1986-87>, staženo dne 27. 2. 2017.

²⁴⁰ Viz například: Mlčoch, Lubomír. *Chování československé podnikové sféry* (Praha: Ekonomický ústav Československé akademie věd, 1990); Šulc, Zdislav. *Stát a ekonomika: příspěvek k teorii hospodářské politiky* (Praha: [s. n.], 1987).

²⁴¹ Mlčoch, Lubomír. *Chování československé podnikové sféry*. (Praha: Ekonomický ústav Československé akademie věd, 1990), 152–154.

²⁴² Tamtéž, 139.

zboží a služeb, která negativně ovlivňovala všechny činnosti v železničním odvětví, a jednak osobní aktivity vedení podniků v dodavatelsko-odběratelských vztazích. První úroveň demonstruje například trvalý nedostatek náhradních dílů pro lokomotivy či jejich zpoždující se dodávky. Zpožděné dodávky motorových i elektrických lokomotiv v 70. letech způsobily, že Československé dráhy byly nuceny prodloužit provoz neefektivních parních lokomotiv. Ve výsledku to poškodilo celé národní hospodářství, protože nebylo dosaženo možných úspor a zlepšení jejího fungování.

Druhá rovina zahrnovala nutnost nestandardního jednání odběratelů s (mnohdy) monopolními dodavateli. V železničním odvětví bylo toto možné pozorovat na úrovni správ jednotlivých drah či výrobně hospodářských jednotek (VHJ) a nižší. V době trvale nedostatečných dodávek zboží od monopolního dodavatele musely podniky (odběratelé) zachovat svoji činnost a snažily se vyřešit nedostatečné dodávky ohrožující jejich produkci či činnost. Železniční odvětví pak bylo kvůli komplexnosti technologických procesů mimořádně náchylné k výpadkům součástí potřebných pro zajištění plynulosti provozu a jeho bezpečnosti. V tuto chvíli přicházela na řadu osobní iniciativa vedoucích pracovníků jednotlivých podniků či provozních jednotek. Pořízení výrobků od alternativního dodavatele nebylo zpravidla možné, podobně jako nákup v zahraničí (či mimo blok RVHP).

Vedoucí pracovníci z podniků-odběratelů se proto snažili požadované dodávky zajistit v zásadě dvěma cestami. První z nich vedla přes stranické sekretariáty Komunistické strany Československa tzv. po partajní linii, tedy příznáním politické priority určité dodávce. V takovém případě v dodavatelském podniku zajišťovaly prioritní vyřízení stranické kádry. I v tomto případě ale záleželo na vnitrostranických osobních vazbách a postavení osoby zastupující odběratele. Rozhovory s respondenty potvrdily, že pokud daný úkol „politicky“ zaštitila dostatečně silná stranická organizace KSČ, pak bývala velké šance na úspěch a skutečně docházelo k urychlení realizace dodávek.²⁴³ Na specifčnosti vztahů s odběrateli a nejvyšší politické prioritě byla dokonce založena výstavba

²⁴³ Viz například rozhovor s I. Laníčkem.

pražského metra, kterou přímo řídil vládní zmocněnec Otakar Ferfecký, jenž tyto vztahy popsal ve svých vzpomínkách.²⁴⁴

Druhou cestou, podle provedených rozhovorů zřejmě častější, bylo osobní angažmá odběratelů v dodavatelském podniku. Na tyto „mise“ vyrazili nejvyšší představitelé z odběratelských podniků, často vybavení „pozornostmi“ pro vedení dodavatelských podniků (nedostatkové zboží, potraviny, alkohol apod.).²⁴⁵ Rozhovory s dobovými aktéry ukázaly několik příkladů: Jeden z respondentů v rozhovoru popisoval dodávky elektrotechnických součástí využívaných v zabezpečovacích zařízeních na železnici. VHJ Automatizace železniční dopravy (AŽD) hrozilo, že nebude moci realizovat dodávky nových a úpravy starších zabezpečovacích zařízení, protože nepřicházely nezbytné součástky. Až osobní návštěva v podniku TESLA Lanškroun vedla k zajištění potřebných dodávek a následně i AŽD své úkoly splnila.²⁴⁶

Zmíněné „reálné“ mechanismy je velmi těžké popsat, systematizovat a určit míru jejich vlivu na chod celé ekonomiky. Rozhodně ale nehrály zcela zanedbatelnou roli, a je tedy s nimi nutné počítat. Nestandardní a neparametrické vztahy vznikaly tam, kde selhávala centrálně plánovaná ekonomika, přičemž nejčastěji se objevovaly v oblasti operativního řízení, kde reagovaly na aktuální problémy a nedostatky. Platilo to pro všechna odvětví ekonomiky, železniční nevyjímaje.

²⁴⁴ Ferfecký, Otakar. *Na trasách metra i života: Vyprávění Otakara Ferfeckého a Mikuláše Litváka*. (Praha: Práce, 1987).

²⁴⁵ Viz například rozhovor s F. Polákem.

²⁴⁶ Viz například rozhovor s I. Laníčkem.

4.3. Ekonomika železničního odvětví

Nastavení ekonomických mechanismů uvnitř železničního odvětví v 70. a 80. letech odpovídalo hospodářským parametrům centrálně plánované ekonomiky. Ne všechny její součásti se musely chovat tak, aby byly z tržněekonomického pohledu v kladné bilanci, protože i ztráta a její následný transfer a rozpuštění v rámci celého odvětví mohly odpovídat plánu. Právě železniční odvětví patřilo mezi ty části československé ekonomiky, kde dlouhodobě docházelo k vnitřním transferům a k cenové regulaci, které měly sloužit naplňování cílů státní dopravní politiky; těmito kroky se jinak řečeno kamuflovaly reálné problémy nastavení ekonomických vztahů v ekonomice a ve výsledku se stav dotčených odvětví zhoršoval. Příčinou těchto kroků byla například snaha o podíl na zachování sociálního smíru ve společnosti díky nízkému tarifu v osobní dopravě a udržování tarifů v nákladní dopravě na nízké úrovni, aby se zamezilo tlaku na zvyšování cen výrobků v ekonomice, protože zvýšení cen přepravy surovin a hotových výrobků by se promítalo do ceny zboží.

Z hlediska nastavení ekonomických vztahů v železničním odvětví byla přelomová 60. léta, kdy docházelo k prvním větším změnám v ekonomickém a organizačním systému centrálního plánování od doby jeho vzniku. Důvodem pro tyto reformní kroky se stala obzvlášť krize, která na počátku 60. let zasáhla československou ekonomiku. Dále též byla podstatná postupně se měnící struktura ekonomiky. Především došlo k dokončení celé řady poválečných investičních akcí a také skončila vlna poválečné industrializace.

Hospodářské reformy přijaté v průběhu 60. let přinesly větší důraz na ekonomickou bilanci jednotlivých odvětví. Ta byla do té doby plošně spíše indikativní a neplnila jinou než statistickou roli. V rámci nových reforem podniky získávaly větší ekonomickou samostatnost, včetně vlastního rozpočtu, jehož menší dílčí kapitoly mohly za určitých podmínek vydat mimo vlastní plán. Nejen řídicí zaměstnanci v podnicích pak byli nově motivováni finanční zainteresovaností na hospodářském výsledku. Někdy je komplex těchto reformních opatření nazýván pojmem „chozrasčot“.²⁴⁷

²⁴⁷ Půlpán, Karel. *Nástin českých a československých hospodářských dějin do roku 1990. Díl 1* (Praha: Karolinum, 1993), 244 a 245.

V Sovětském svazu, odkud tyto reformní trendy přicházely, došlo k odzkoušení mechanismu tzv. chozrasčotu na Běloruské dráze, jedné z drah Sovětských železnic, která vykázala neočekávaně dobré výsledky a dokázala zefektivnit svoji činnost a aktivizovat skryté rezervy. Systém totiž provázelo zavedení tzv. hmotné zainteresovanosti pro zaměstnance. Každý pracovník měl být hmotně, tedy skrze pohyblivou složku své mzdy, zainteresován na ekonomickém výsledku podniku, v němž pracuje. Teoretickým východiskem tohoto principu je snaha o sladění ekonomických zájmů společnosti, pracovních kolektivů a jednotlivců. Pokud tedy jedinec odvádí svoji práci dobře, je to výhodné nejen pro něj, nýbrž i pro celou společnost. Ve výsledku těchto reforem tedy měl podnik sám sestavit plán, který následně potvrdily nebo upravily centrální úřady, a měl změnit řízení tak, aby byly jasně definovány úkoly vyjádřené ekonomickými parametry, jejichž dodržení by vedlo k vyšší odměně zúčastněných pracovníků.²⁴⁸

Československé železniční odvětví jako celek ale představovalo zcela výjimečný a těžko reformovatelný případ především kvůli své ekonomické rozsáhlosti. Reforma, která by chtěla obsáhnout i jen meritum činnosti ČSD, by musela zahrnout všechny zúčastněné mimořádně rozsáhlé organizační složky. To byl také jeden z důvodů, proč se v tomto dopravním odvětví zaváděly reformy se zpožděním zhruba dvou desítek let než v ostatních odvětvích československé ekonomiky. Ale i když nedošlo v 60. letech k plnému zavedení chozrasčotního řízení u Československých drah, hledala se dílčí řešení, která by umožnila alespoň menší zlepšení v efektivitě a fungování podniku.

Pohled na finanční náklady Československých drah, do čehož zahrnujeme všechny jejich složky, včetně stavební údržby a rozvoje infrastruktury, poodhalí ekonomickou realitu podniku v polovině 60. let. Do sektoru dopravy plynulo například v roce 1966 celkem 25,23 mld. Kčs. Z toho 2,63 mld. Kčs na výrobní a výzkumnou činnost a 20,3 mld. Kčs na investiční výstavbu. K tomu činila dotace pro Československé dráhy dalších 2,3 mld. Kčs ročně, která dorovnávala provozní náklady nekryté tržbami. Dobové zdroje tuto situaci, která vytvářela neustále se zvyšující tlak na státní rozpočet, charakterizovaly následovně:

²⁴⁸ Stejskal, Petr. Mnoho tváří přestavby, *Doprava*, č. 3/1988, 199.

„[V] odvětví dopravy se tedy aplikací zdokonaleného způsobu řízení za současných podmínek nevytváří plně uzavřený, ekonomicky soběstačný celek a i při získávání dalších zdrojů z modernizace, z racionalizace a ze zlepšené organizace práce, vytvářené zdroje nestačí pokrýt nutné (další investiční) náklady.“²⁴⁹

Znamená to, že nastavené ekonomické parametry v železničním odvětví neumožňovaly ani krytí provozních nákladů a rozhodně ne krytí dalších nákladů spojených s obnovou, investiční výstavbou a dalším rozvojem. Ačkoliv by teoreticky z hlediska centrálního plánu neměla být souvislost s reálně generovanými prostředky a zdroji na krytí provozu a investic, prakticky docházelo v oficiálních dokumentech ke spojování obojího. Nedostávalo se tak podle nich prostředků na „zavádění nové efektivní techniky“, „krytí ztrát z osobní přepravy“, „zvyšování kultury cestování“, „zajištění růstu průměrných mezd dopravních zaměstnanců v relaci s růstem mezd v ostatních stejně společensky významných odvětvích národního hospodářství“ a „zajištění sociálních opatření (bytová výstavba, zlepšení důchodového zabezpečení apod.) k zvýšení stabilizace pracovníků v dopravě“. Nejtěživěji se nedostatek zdrojů v rámci celého dopravního sektoru projevoval právě u Československých drah.²⁵⁰

Příkladem řešení některých významných problémů může být rozsáhlá snaha o změnu výše tarifu v osobní a v nákladní dopravě (1) či o zefektivnění a racionalizaci provozu (2). (1) Na základě hospodářského plánu bylo možné získat velmi přesnou představu o výši tržeb v nákladní dopravě a odhadnout strukturu příjmů v osobní dopravě vždy pro nadcházející několikaleté období. Z tržněhospodářského pohledu by došlo k porovnání s náklady a následně ke stanovení výše ekonomicky únosné (či výhodné) výše tarifu. V centrálně plánované ekonomice tomu ale tak nebylo. Výše tarifu v nákladní dopravě ovlivňovala náklady výrobních podniků a stejně tak i sociální mobilitu v případě tarifu v osobní dopravě. Tarif a stanovení jeho výše se tudíž staly politicky často jmenovaným tématem a diskuse odhalovala jednak záměry a jednak slabiny ekonomického systému centrálního plánování. Stejně tak do tvorby nákladů promlouvala efektivita

²⁴⁹ Ministerstvo dopravy: Návrh materiálu pro plenární zasedání Ústředního výboru KSČ k hlavním problémům dopravy, Praha, duben 1967, sv. 35, aj. 36/8, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

²⁵⁰ Tamtéž.

provozu a rentabilita železničních tratí. Ani jednu zmíněnou klíčovou oblast ale nemohly Československé dráhy rozhodnout samostatně a musely je postoupit vyšším orgánům na mocenské řídicí vertikále. Některé se pak dostaly až k těm nejvyšším.²⁵¹

Ekonomická a výnosová stránka na železnici potřebovala již v průběhu druhé poloviny 60. let urychlené řešení. Došlo tak k otevření otázky razantního zvýšení tarifů v osobní dopravě, což mohlo přinést zjevně chybějící tržby z osobní dopravy. Nejvyšší orgány mocenské vertikály tak byly postaveny před rozhodnutí, zda v osobní železniční dopravě upřednostnit zachování tarifu dostupného všem vrstvám společnosti, čímž by zůstala vysoká mobilita, či zasáhnout proti hluboké ekonomické krizi ČSD a vylepšit dlouhodobě neudržitelnou ekonomiku provozu železniční dopravy. O potřebě změny tarifů v osobní (nejen železniční) dopravě jednala československá vláda poprvé v květnu 1969.²⁵²

Stav ve výnosnosti tarifu v osobní dopravě na konci 60. let demonstruje následující tabulka 5.11. Jsou v ní uvedeny druhy jízdného a jejich korunový výnos na 1000 osbk m a zároveň výkon rozpočítaný na jednotlivé kategorie. Obyčejné jízdné představovalo kategorii pro cestující nevyužívající žádné slevy. Další kategorii tvořilo dělnické jízdné, což byl speciální tarif určený pro dělníky dojíždějící do výrobních závodů. Žákovské jízdné se vztahovalo na žáky základních a studenty středních škol, zaměstnanecké jízdné na zaměstnance a rodinné příslušníky ČSD, respektive státních úřadů z oblasti dopravy. Zlevněné jízdné zahrnovalo několik dílčích kategorií – jednalo se například o jízdné pro vojáky, důchodce, invalidy apod.²⁵³

²⁵¹ Tamtéž.

²⁵² Informace o úpravě osobních dopravních tarifů, sv. 99, aj. 164/7, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

²⁵³ Tamtéž.

Tabulka 5.11: Rozpočet výnosů, podílu na skutečně hrazených nákladech a na dopravním výkonu osobní dopravy ČSD za rok 1968.

Jízdné	Výnos Kčs (na 1000 km)	Tj. % uhrazených nákladů	Dopravní výkon pro danou kategorii (v procentech)
Obyčejné	158,45	69,2	39,6
Dělnické ²⁵⁴	29,76	13,1	25,2
Žákovské	21,95	9,6	3,8
Zaměstnanecké ²⁵⁵	18,39	8,1	9,1
Volné	-	-	8,1
Zlevněné	79,55	34,9	13,6
Ostatní	-	-	0,6

Zdroj: Informace o úpravě osobních dopravních tarifů, sv. 99, aj. 164/7, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

Tabulka 5.11 ukazuje výnosy z jízdného na 1000 kilometrů jízdy v dané kategorii. Standardní cestou spočtené náklady na 1000 osbkm dosahovaly v roce 1968 celých 228 Kč. Této úrovni výnosu nedosahovala žádná tarifní kategorie.²⁵⁶ Československé politické špičky se dostaly do svízelné situace, protože ani při zvýšení cen jízdného na dvojnásobek by se nedostala osobní doprava u ČSD do ekonomické rovnováhy. Železniční tarif byl ve srovnání s tarifem v autobusové dopravě velmi nízký. Tarif v autobusových spojích ČSAD dosahoval v přepočtu na jeden osobokilometr zhruba dvojnásobného výnosu.²⁵⁷

Československá vláda projednávala v červenci 1969 materiál, který navrhoval zvýšení tarifu v osobní železniční dopravě minimálně o 100 procent. Mělo tak dojít k úspoře státních prostředků vkládaných do úhrady provozní ztráty ČSD. V této otázce ale došlo k rozkolu názoru resortu dopravy a ekonomického oddělení ÚV KSČ, které se k předloženému materiálu vyjadřovalo. Uznalo sice, že současná situace neumožňuje dosáhnout ČSD vyrovnaného hospodářského výsledku, na druhou stranu nepovažovalo předložený materiál za dostatečně

²⁵⁴ Jízdné určené zaměstnancům (většinou velkých podniků) pro denní dojížděku do zaměstnání.

²⁵⁵ Jízdné určené pro rodinné příslušníky a zaměstnance Československých drah a (federálního) ministerstva dopravy.

²⁵⁶ Informace o úpravě osobních dopravních tarifů, sv. 99, aj. 164/7, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

²⁵⁷ Tamtéž.

propracovaný. Diskuse kolem zvýšení tarifu zahrnovala otázky dopadů na nejrůznější sociální kategorie. Otázky vyvolávalo také zachování dělnického jízdného, neboť Československé dráhy nedostávaly žádnou kompenzaci za vzniklou tarifní ztrátu a snažily se neúspěšně prosadit dofinancování z prostředků zaměstnaneckých organizací. Zde se ale politická reprezentace obávala promítnutí těchto nákladů do cen produktů dotčených výrobních odvětví, což by opět vedlo k dalším tlakům na růst cen v celé ekonomice. Podobné to bylo u negativního dopadu zvýšení cen na nízkopříjmové skupiny obyvatelstva. Ekonomické oddělení ÚV KSČ nazvalo otázku tarifu a jeho výše „záležitostí širokého sociálně ekonomického významu“. Navíc požadovalo spojit diskusi o zvýšení tarifu s reálným zlepšením nabízených služeb, které dlouhodobě stagnovaly, podobně jako nastavení tarifu.²⁵⁸

Zvýšení tarifu na železnici by zasáhlo prakticky celou společnost a takový cenový otřes nebyl v tehdejší době v zájmu vládnoucí garnitury. Sovětská invaze do Československa v srpnu 1968 odstartovala zásadní změny uvnitř Komunistické strany Československa, následně ve vládě a v celé společnosti. Začalo období politické normalizace. Jakékoliv zhoršování sociální situace obyvatelstva tak bylo v podstatě zapovězené, a to i za cenu vysokých a zvyšujících se nákladů pro státní rozpočet.

Železniční odvětví se tak ve srovnání s autobusovou a nákladní silniční dopravou dostalo do specifické situace. Zatímco tarify v silniční osobní i nákladní dopravě zajišťovaly základní obměnu výrobních prostředků,²⁵⁹ tržby z jízdného v osobní železniční dopravě nepokrývaly ani základní náklady a jakékoliv zvýšení (především osobního) tarifu nebylo možné kvůli stanovisku nejvyšších československých politických orgánů. Následující statistika nejlépe přiblíží stav, v jakém se nacházely Československé dráhy v 70. a 80. letech. Do roku 1953 byl na železnici udržován předválečný tarif z roku 1937, kdy obyčejná jízdenka na vzdálenost 100 kilometrů stála 24,50 Kčs. Po měnové reformě v roce 1953 stála jízdenka na stejnou vzdálenost 14 Kčs a na této hodnotě setrvala až do roku 1989, bez ohledu na kontinuální růst cen v ekonomice a samozřejmě také kupní síly. Reálně se tak díky postupnému zvyšování mezd jízda vlakem pro obyvatelstvo

²⁵⁸ Tamtéž.

²⁵⁹ Informace o záměrech v tarifní oblasti v souvislosti s řešením naléhavých úkolů čs. národního hospodářství, Odbor tarifů a cen FMD, 8. 10. 1979, in: Porada ministra dopravy, 5. 11. 1979, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

neustále zlevňovala.²⁶⁰ Při konkrétním pohledu na vývoj kupní síly obyvatelstva 70. a 80. let je možné konstatovat, že v 70. letech o 4,3 procenta ročně, o dekádu později v průměru o 1,3 procenta ročně.²⁶¹

Tabulky 5.12 ukazuje vývoj dostupnosti jízdného ve vztahu k průměrnému měsíčnímu příjmu obyvatelstva, jak se stávala jízda vlakem stále levnější. Dá se tedy předpokládat, že obavy politických orgánů z možné sociální destabilizace společnosti případným zvýšením jízdného v osobní dopravě se nezakládaly na dlouhodobě relevantním pohledu. Nominálně mobilita obyvatelstva neustále stoupala, a tak se zvětšoval rozdíl mezi tržbami v osobní dopravě a náklady. Tržby ČSD odrážely mezi lety 1970 a 1980 změny ve výkonech osobní i nákladní železniční dopravy. Neustále klesal počet přepravených osob, ale zvyšovala se jejich cestovní vzdálenost. Celkově se v průběhu tohoto období tržby snížily jen o zhruba 1 procento.²⁶² Ekonomiku provozu ČSD se tak nepodařilo jakkoliv vylepšovat, ba právě naopak. Ekonomický výsledek ČSD dále kontinuálně zhoršovala skutečnost, že většina cestujících byla přepravována za zlevněné jízdné.²⁶³

Tabulka 5.12: Počet ujetých kilometrů v osobním vlaku a v rychlíku za průměrnou mzdu v letech 1968, 1978 a 1987.

Rok	Průměrná mzda	Počet ujetých km v osobním vlaku	Počet ujetých km v rychlíku
1968	1 750 Kčs	12 500	8925
1978	2 517 Kčs	17 900	13 484
1987	3 168 Kčs	22 628	16 971

Zdroj: Statistická ročenka Československé socialistické republiky (Praha: SNTL, 1969), 124 a 460; Československo. Federální statistický úřad. Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1980 (Praha: SNTL, 1980), 195, 258, 259 a 264; Statistická ročenka České a Slovenské republiky 1990 (Praha: Federální statistický úřad, 1990), 272.

²⁶⁰ Informace o úpravě osobních dopravních tarifů, sv. 99, aj. 164/7, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

²⁶¹ Bálek, Alexej. Československá ekonomika v 80. letech 20. století, in: *Acta Oeconomica Pragensia*, roč. 15, č. 7, 2007, 45, <https://www.vse.cz/polek/download.php?jnl=aop&pdf=176.pdf>, staženo dne 27. 2. 2017.

²⁶² Výroční zpráva dopravy za rok 1971, FMD, NADAS 1972, 60; Výroční zpráva dopravy za rok 1979–1980, FMD, NADAS, nedatováno, 70.

²⁶³ Statistická ročenka České a Slovenské republiky 1990 (Praha: Federální statistický úřad, 1990), 442.

Oblast ekonomiky a tarifu jasně ukazuje složité ekonomické parametry železničního odvětví. ČSD se kvůli popsanému problému se zakonzervovaným tarifem staly závislé na každoročním finančním dorovnání ze státního rozpočtu, které se za dvě desetiletí zvýšilo na trojnásobek – z 2,3 mld. Kčs v roce 1970 na 6,05 mld. Kčs v roce 1987.²⁶⁴ Níže (v tabulce 5.13 a v textu) je popsán rozdíl v nominálním nárůstu tržeb a nákladů v komoditách významných pro provoz. Docházelo tak k neustálému „rozevírání nůžek“. V osobní dopravě nenastala ve sledovaném období žádná změna tarifu, tarify nákladní dopravy byly v menší míře upraveny. Dále docházelo k nárůstu výkonu železnice, což umožňovalo zaznamenávat nárůsty tržeb, jež však byly spojeny také s většími náklady.

Tabulka 5.13: Srovnání vývoje tržeb v osobní a v nákladní železniční dopravě v Československu v letech 1970, 1980 a 1987.

	1970	1980	1987	změna 1987/1970
Tržby z osobní dopravy (v mld. Kčs)	1,902	1,89	2,07	8 %
Tržby z nákladní dopravy (v mld. Kčs)	13,146	16,175	22,03	67 %
<u>Tržby celkem</u>	<u>15,048</u>	<u>18,065</u>	<u>24,1</u>	<u>60 %</u>

Zdroj: Československo. Federální statistický úřad. Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1980 (Praha: SNTL, 1980), 444; Statistická ročenka České a Slovenské federativní republiky, 1990 (Praha: SNTL, 1990), 442; Výroční zpráva dopravy za rok 1971, FMD, NADAS 1972, 13 a 60; Výroční zpráva dopravy za rok 1979-1980, FMD, NADAS, nedatováno, 25 a 70; Výroční zpráva dopravy za rok 1987, FMD, NADAS, nedatováno, 27 a 66.

Zpřístupněné archivní dokumenty zatím neposkytují zcela jasný pohled na nákladovou stránku hospodaření ČSD, i když pohled na celkový trend je možné zprostředkovat využitím statistických dat za celé Československo. Ukazují rychlost změn ve vybraných nákladových položkách, především u energetických zdrojů využívaných v provozu: hnědého a černého uhlí, pohonných hmot a elektrické energie.

Od konce 60. let docházelo ke zvyšování průmyslových cen a také cen energií, k čemuž docházelo jednak kvůli stoupající náročnosti získávání především uhelných zdrojů a jednak kvůli dvěma světovým ropným krizím. Ty postihly, byť se

²⁶⁴ Výsledky kontroly, jako komunisté – vedoucí pracovníci a stranické organizace na [m]inisterstvu dopravy ČSSR a ve vybraných podřízených organizacích plní závěry XVII. sjezdu KSČ z hlediska plynulosti a hospodárnosti železniční dopravy, upevňování disciplíny a pořádku při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, 7. 7. 1988, P 79/88, bod 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

zpožděním oproti západním zemím, i celý východní blok a vedly ve výsledku také k nárůstu cen. První cenový skok na počátku sledovaného období přinesl mezi lety 1966 a 1967 nárůst cen v průmyslu o necelých 30 procent.²⁶⁵ Ceny černého a hnědého uhlí a elektrické energie ve stejném období stouply o 66,4, 44,5 a 37,6 procenta.

Porovnání cen energetických zdrojů na konci 60. a 70. let v sobě kromě obecného zvyšování cen v ekonomice zahrnuje také dopady první ropné krize z roku 1973. Mezi lety 1967 a 1978 se cena pohonných hmot a mazadel zvýšila o 97 procent, cena elektrické energie o 45 procent a cena černého uhlí o 5 procent. Pouze cena hnědého uhlí se držela na setrvalé úrovni. Celkově vzrostly ceny v průmyslové výrobě ve sledovaném období o 12,1 procenta.²⁶⁶

Srovnání cen ve druhém sledovaném desetiletí, tedy mezi koncem 70. let a koncem 80. let, zahrnuje mimo jiné dopady druhé ropné krize z roku 1979. Statistika ukazuje mimořádně rychlý růst cen zejména do poloviny 80. let, což dále umocňovalo ekonomický tlak na nákladovou stránku Československých drah. Ceny pohonných hmot a maziv vzrostly mezi lety 1977 a 1984 o 131,4 procenta, v následujících letech až do roku 1988 již jejich cena stagnovala. Podobně rychlý nárůst zaznamenala také velkoobchodní cena černého, respektive hnědého uhlí, mezi lety 1977 a 1984 vzrostla o 71,7, respektive 70,6 procenta. Dále do roku 1988 vzrostla jeho cena již jen o další 3 procenta, respektive 10 procent. Pozvolnější nárůst ceny ve srovnání s uhlím zaznamenala elektrická energie, jejíž cena mezi lety 1977 a 1988 vzrostla o 46 procent.²⁶⁷

Výslednou bilanci ekonomiky provozu Československých drah tak nedokázala nakonec udržet ani nákladní doprava, kde se podařilo prosadit dílčí úpravy tarifu. Ve sledovaném období 70. a 80. let tedy sice došlo k nárůstu tržeb v nákladní dopravě o 23 procent,²⁶⁸ nicméně ani to se nijak nepromítlo do potřeby finančního dorovnání provozní ztráty Československých drah, jak bylo uvedeno výše.

²⁶⁵ *Statistická ročenka Československé socialistické republiky* (Praha: SNTL, 1969), 464.

²⁶⁶ *Československo. Federální statistický úřad. Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1980* (Praha: SNTL, 1980), 195, 258, 259 a 264.

²⁶⁷ *Statistická ročenka České a Slovenské republiky 1990* (Praha: Federální statistický úřad, 1990), 207, 267 a 272.

²⁶⁸ Výroční zpráva dopravy za rok 1971, FMD, NADAS 1972, 60; Výroční zpráva dopravy za rok 1979–1980, FMD, NADAS, nedatováno, 70.

(2) Paralelně s jednáními o zvýšení tarifu se snažily ČSD dosáhnout zlepšení bilance své nákladové stránky snahou o zefektivnění provozu. Napomoci tomu mělo kromě mnoha jiných opatření např. vytipování málo využívaných a nerentabilních železničních tratí, které by se navrhly zrušit. Mnohé z nich pozbyly svého původního významu a provoz na nich byl udržován spíše ze setrvačnosti a – jak bude popsáno níže – z neschopnosti provoz zastavit. První významnější pokus o zrušení zhruba 485 kilometrů železničních tratí proběhl v roce 1965. Seznam 26 tratí navržených ke zrušení představoval 3 procenta železniční sítě. Tyto tratě byly vybrány na základě studie provozní efektivity a srovnání očekávaných výnosů s nutnými investicemi. Parametrem byla návratnost investice do jejich údržby či zlepšení stavu během 5 let. Část tratí však byla ze seznamu rušených stažena pro svůj strategický význam. Jednalo se o 17 tratí nutných pro zachování obranyschopnosti státu, jež většinou vedly k větším vojenským posádkám či k vojenským prostorům (například železniční tratě v oblasti Doupovska) a 12 strategických tratí v pohraničí například v oblasti Šumavy a Krušných hor, případně o další tratě významné pro nákladní dopravu.²⁶⁹

Jednání trvala mnoho let a pokus o zrušení tratí nebyl příliš úspěšný. Potřebu zvýšit efektivitu provozu rušením tratí sice potvrdil 14. sjezd ÚV KSČ v roce 1971, avšak samotná realizace tohoto kroku představovala těžko prosaditelný úkol. Zdržoval jej především nekomplexní pohled na rušení tratí a nezahrnutí nutných investic do pětiletých plánů, odpor přepravců, cestující veřejnosti a národních výborů kvůli rozdílné výši železničního a silničního tarifu, neúměrné požadavky podniků ČSAD na vozy a pracovníky související s převzetím provozu, neúměrné nároky silničního hospodářství na údržbu, nutnost generálních oprav silnic vedoucích podél rušených železničních tratí a v neposlední řadě problém představoval zákon 51/1956 Sb., o drahách, který znal pojem zrušení železniční tratě, ale ve skutečnosti k němu ponechával jen velmi úzký prostor.²⁷⁰

Důležitým faktorem, již v krátkosti zmíněným, byl politický tlak národních výborů a obyvatel. Dokument předložený předsednictvu ÚV KSČ zmiňuje pozoruhodný případ související s rušením tratě Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice. Úsek měl být zrušen kvůli budování vodní nádrže Švihov, neboť koncový úsek tratě

²⁶⁹ Postup při rušení málo využitých železničních tratí, listopad 1972, in: KSČ ÚV 02/1, sv. 63, aj. 61/7, NAČR.

²⁷⁰ Informace o úpravě osobních dopravních tarifů, sv. 99, aj. 164/7, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

připadal na území pod budoucí vodní hladinou. Dokument popisuje absurditu tehdejší situace:

„Projednávání s místními orgány probíhalo ve volebním období bez dostatečně skloubené a koordinované přípravy a výsledkem byla snaha o zvrácení rozhodnutí vedená cestující veřejností, přepravci a dotčenými železničáři za aktivní účasti místních činitelů, včetně územních stranických orgánů, a to přesto, že nutnost zrušení traťového úseku byla jednoznačně prokázána.“²⁷¹

Rozhodnutí o zrušení trati vyžadovalo značnou dávku politické odvahy, protože pravidelně vyvolávalo lokální výbuchy nevole.²⁷² Proto se této otázce věnovaly nejvyšší politické a vládní orgány, předsednictvo ÚV KSČ a československá vláda, které si nechaly zpracovat detailní analýzu zahraničních zkušeností při rušení železničních tratí a společenských reakcí. Kromě okolních zemích RVHP se posuzoval stav též v zemích západní Evropy – konkrétně ve Spolkové republice a Švédsku. Tento přístup je ojedinělý, protože představoval propracovanou SWOT analýzu přístupů, dosažených výsledků a ekonomických nákladů. Předkladatel materiálu zpracoval statistiku, kde porovnal rozsah sítě, na níž je provozováno méně než 1 mil hrtkm²⁷³ na jeden kilometr délky. V Československu představoval tento rozsah 25,7 procenta tratí, nejvyšší byl ve Francii (44,88 procenta) a ve Švédsku (51,04 procenta) a nejnižší ve Švýcarsku (6,31 procenta). Podkladová studie dále konstatovala, že proces rušení málo využívaných tratí probíhá ve všech státech Evropy, tedy jak na Západě, tak na Východě. Na základě výsledků analýzy se snažily československé orgány výslovně vyvarovat maďarské varianty právě kvůli jejím následkům. V Maďarsku totiž rušení provozu na lokálních tratích provázela kompenzace vyššího tarifu v nahrazující autobusové dopravě pro stávající cestující. Ve výsledku to vedlo k nesystémovosti, která se následně velmi těžko

²⁷¹ Tamtéž.

²⁷² Viz například: Pullmann, Michal. Sociální dějiny a totalitněhistorické vyprávění, in: *Soudobé dějiny*, 3–4/2008, 715.

²⁷³ Jednotka 1 hrubý tunokilometr (hrtkm) je ukazatelem hrubého výkonu hracích vozidel a charakterizuje celkový objem dopravní činnosti. Do propočtu vstupuje nejen hmotnost přepraveného zboží, ale i hmotnost vlastního železničního vozu bez hnacího vozidla. In: Český statistický úřad, Doprava a spoje, <https://www.czso.cz/documents/10180/23669467/000106c19.pdf/6c086666-cfa8-4bfc-a535-60aa40ae1b0e?version=1.0>, staženo dne 27. 2. 2017.

odbourávala, ke zvýšeným nákladům a k politickým problémům ve chvíli, kdy se měla kompenzace zrušit.²⁷⁴

I přes obtížnost úkolu došlo v Československu v 70. letech nakonec k menší vlně rušení železničních tratí, s ohledem na výše popsané problémy jich bylo nicméně výrazně méně, než předpokládaly původní plány. Výraznější vliv na ekonomiku provozu ČSD to tedy nemělo. Oproti roku 1967, kdy dosáhla délka železniční sítě v Československu svého maxima a měřila 13 332 km, se rozsah sítě do roku 1979 snížil o pouhých 190 kilometrů.²⁷⁵ Československé dráhy se v 70. a 80. letech dostaly do paradoxní situace, v níž výše tarifů představovala politicky neprojednatelnou a neprosaditelnou položku vedoucí k neustále se zvyšující závislosti na státních provozních subvencích. Stejně tak se nedařily provozně racionalizační akce, především zmíněné rušení nevytížených lokálních tratí. Ve výsledku tak celé odvětví vyžadovalo stále větší subvence a na rozdíl například od silniční dopravy nebylo schopné z tržeb kromě provozní stránky pokrýt obměnu svých výrobních prostředků. Spolu se stagnací investic v oblasti železniční dopravy a jejich zpoždování to vedlo k neustálému rozevírání nůžek mezi skutečností a dobovými potřebami. Stát byl sice zodpovědný za nastavení konkrétních podmínek v sektoru dopravy, ale připravoval se tak systematicky o možné finanční zdroje využitelné k případné modernizaci odvětví a jeho rozvoji. Výsledkem bylo s obtížemi fungující a kvalitou zaostávající železniční odvětví.

²⁷⁴ Informace o úpravě osobních dopravních tarifů, sv. 99, aj. 164/7, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

²⁷⁵ Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750-2005*. (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 742.

4.4. Politické úkoly: případová studie československé spartakiády

Vnitřní mechanismy železničního odvětví byly kromě hospodářských plánů ovlivňovány také nejrůznějšími politickými úkoly. Přicházely z vyšších pater mocenské vertikály a měly naplňovat politickou doktrínu komunistického Československa. Pro Československé dráhy vyvstávala u takovýchto úkolů povinnost je „hrdě“ splnit bez ohledu na ekonomické náklady a ostatní aktivity. K objemově nejvýznamnějším úkolům se řadily pravidelné československé spartakiády. Zatímco se cvičenci připravovali na vystoupení, ČSD se připravovaly na monstrózní logistickou akci, kterou musely na základě politického zadání zajistit.

První československá spartakiáda se konala v roce 1955 a opakovala se každých pět let, vyjma roku 1970, až do roku 1985. Spartakiáda navazovala na tradici všesokolských sletů a silného sportovního hnutí v českých zemích a patřila mezi nejvýznamnější sportovně-propagandistické akce komunistického režimu. Spartakiáda nepředstavovala jen jedno centrální vystoupení na pražském Strahově, ale celou řadu akcí krajského, okresního a místního významu. Počet cvičenců a diváků neustále stoupal; v roce 1985 se jí zúčastnilo přes dva miliony cvičenců a sledovaly ji zhruba čtyři miliony diváků. Odhlédneme-li od sportovní přípravy, představovala spartakiáda a především její vyvrcholení v Praze na strahovském stadionu obrovskou výzvu pro celou dopravní soustavu, zejména pro železnici, která zajišťovala většinu přeprav cvičenců.

Kromě toho, že bylo třeba obrovské množství cvičenců přepravovat při hlavní akci po Praze, což představovalo samostatnou kapitolu pro pražský Dopravní podnik, byl technologicky náročný také návoz vysokého počtu cvičenců a diváků ze všech částí Československa do hlavního města. Veškeré zajištění příprav a průběhu spartakiád probíhalo pod přísným dohledem stranických orgánů a federálního ministerstva dopravy. Díky postupně narůstajícímu počtu cvičenců a diváků se dařilo postupně „nacvičit“ přepravní procesy na železnici, vylepšovat potřebnou infrastrukturu a zlepšovala se rovněž technologie vozby, aby byl zajištěn plynulý návoz velkého množství diváků během velmi krátké doby.²⁷⁶

²⁷⁶ Podrobněji viz: Autor neuveden. Když jezdily autobusy na Strahov, in: *DP Kontakt*, Příloha – 75 let městské autobusové dopravy v Praze, červen 2000, č. 6/2000, 7, <http://www.dpp.cz/download-file/181/06-cerven-2000-priloha.pdf>, staženo dne 27. 2. 2017.

Poslední a největší spartakiáda v roce 1985 znamenala pro ČSD úspěšné splnění politicky významného úkolu. Rozsah akce, při níž se většina přesunů cvičenců a diváků odehrávala během necelých dvou červnových týdnů, je možné přiblížit na základě statistických dat. Celkově bylo přepraveno na všechny úrovně spartakiádních akcí, které se konaly od května do počátku července, téměř 1,2 milionu cvičenců. Pro půl milionu cvičenců bylo vypraveno 530 zvláštních spartakiádních vlaků, dalších 200 tisíc cvičenců přepravily pravidelné spoje. Na zajištění těchto mimořádných přeprav bylo vyčleněno 900 osobních vozů, nasazeno bylo kolem 500 hnacích vozidel a několik tisíc pracovníků.²⁷⁷

Ačkoliv železniční logistika provázející spartakiádu v roce 1985 zaznamenala pouze drobnější problémy, rozhodně z tohoto výkonu není možné odvozovat naprosto bezvadný stav železnice jako celku, protože se jednalo o akci, kterou provázela naprosto mimořádná opatření. Příkladem může být celostátní finále Československé spartakiády a opatření přijímaná na úrovni železniční správy zodpovědné za Prahu, tedy Severozápadní dráhy, které ukazuje dobový dokument.²⁷⁸ Opatření se týkala všech oblastí a neopomíjela ani rovinu propagandisticko-politickou. Kromě provozních úkolů obsahovalo opatření náčelníka Správy Severozápadní dráhy také hesla, která posloužila jako náměty na politickou výzdobu stanic²⁷⁹ a celá akce tak v dopravě připomínala „výkladní skříň ČSD“.

Přípravy na provozní zajištění akce trvaly na železnici celé měsíce, během nichž mělo být vyspraveno maximální množství hnacích vozidel, vagonů, provedena jejich komplexní očista a taktéž vylepšen interiér i exteriér železničních stanic a zastávek. Mimořádná pozornost měla být věnována tratím, po nichž měly jezdit speciální spartakiádní vlaky, a také vybraným železničním stanicím železničního uzlu Praha. Jednalo se o technologickou kontrolu a *de facto* speciální údržbu nad rámec běžného přístupu. Na tratích měl být přezkoumán stav železničního svršku a trakčního vedení, ve stanicích stav zabezpečovacího zařízení,

²⁷⁷ Informace o zajištění přepravy účastníků Československé spartakiády 1985, FMD, Odbor železniční dopravy a přepravy, 4. 7. 1985, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, Z11 Spartakiády.

²⁷⁸ Politicko-organizační opatření pro zabezpečení přepravy cvičenců a návštěvníků Československé spartakiády 1985, ČSD – Správa Severozápadní dráhy Praha, 12. 3. 1985, in: tamtéž.

²⁷⁹ ČSS 1985 – mírový pozdrav československého lidu všem národům; ČSS 1985 – přehlídka úspěchů naší sjednocené tělovýchovy; ČSS 1985 – projev jednoty a síly našeho lidu; ČSS 1985 – oslava 40. výročí osvobození naší vlasti Sovětskou armádou, vše in: Politicko-organizační opatření pro zabezpečení přepravy cvičenců a návštěvníků Československé spartakiády 1985 (viz předchozí poznámka), 11 a 12.

staničního rozhlasu, nástupišť a také výzdoby. Pro Prahu a okolí znamenala spartakiáda dvoutýdenní zákaz nakládky (tedy absolutní zastavení nákladní dopravy z a do Prahy, včetně okolí) a do pražského železničního uzlu byl umožněn vjezd pouze vybraným nákladním vlakům, což způsobilo komplikace v nákladní dopravě v širokém regionu středních Čech. Uvolněnou kapacitu tras a staničních kolejí měly využít zvláštní spartakiádní vlaky. Na hlavních tazích byly pro vedení nákladních vlaků využívány ve zvýšené míře odklonové trasy, aby nekomplikovaly provozní situaci v hlavním městě a jeho okolí.²⁸⁰

Personál, který doprovázel mimořádné spartakiádní vlaky, procházel zvláštním výběrem a pro jejich doprovod měli být určeni obzvláště schopní pracovníci. Všichni museli věnovat výkonu svých úkolů zvýšenou pozornost a provoz zvláštních spartakiádních vlaků řídil samostatný dispečink, tzv. spardis.²⁸¹ Snahou vedení drah bylo minimalizovat množství mimořádných či nehodových událostí na železnici v době konání spartakiády. Pod heslem „v období ČSS 1985 žádná nehodová událost, která by ohrozila bezpečnou jízdu spartakiádních vlaků a ohrozila zdraví přepravovaných cvičenců nebo návštěvníků ČSS 1985“²⁸² byly dokonce upraveny některé provozní předpisy, které zaváděly pro jízdy zvláštních spartakiádních vlaků v mezistaničních úsecích mimořádná pravidla zvyšující bezpečnost provozu. Celý mezistaniční úsek²⁸³ musel být před spartakiádním vlakem vždy celý volný, nemohlo tedy být využíváno jeho rozdělení do více oddílů úsekovými návěstidly či následná jízda podle rozhledových poměrů.²⁸⁴ Vedlo to k významnému snížení kapacity železničních tratí především na silně vytížených úsecích.

I přes naprosto mimořádná opatření v železniční dopravě, která představovala pro železnici a její zaměstnance mimořádné vypětí, dokázaly ČSD zadaný úkol splnit. Zajištění logistiky československé spartakiády roku 1985 dokazuje, že železnice jako systém se i přes své provozní těžkosti a jasnou

²⁸⁰ Tamtéž.

²⁸¹ Tamtéž.

²⁸² ČSS – československá spartakiáda.

²⁸³ „Mezistaniční úsek“ označuje část trati ohraničenou dvěma stanicemi (nebo dopravami obsazenými výpravčím). V běžném provozu umožňuje obvykle zabezpečovací systém provoz více vlaků v tomto úseku.

²⁸⁴ „Jízda podle rozhledových poměrů“ je zjednodušeně řečeno způsob vedení vlaku umožňující za určitých podmínek jeho vjezd na kolej již obsazenou vlakem jedoucím stejným směrem. V takovém případě je strojvedoucí povinen jet takovou rychlostí, aby dokázal vlak zastavit před případnou překážkou či před jiným vlakem.

podfinancovanost dokázala vyrovnat s rozsáhlými úkoly na slušné úrovni. Ponecháváme však stranou, za jakou cenu se tak stalo a jaké dopady tato „koncentrace“ na spartakiádu zanechala na zbývajících službách, zejména v nákladní dopravě.

4.5. Bezpečnostně-strategické úkoly v době mírového a válečného stavu

Zajištění strategických potřeb a obranyschopnosti státu patří k základním úkolům dopravní soustavy v době jeho ohrožení. Způsob jejího využití se samozřejmě proměňoval v čase a nejvýznamnější roli hrála v zajišťování strategických potřeb od první poloviny 19. století až do druhé poloviny 20. století železnice. Jednalo se o první dopravní prostředek, který dokázal přepravit po souši velké množství vojáků a vojenského materiálu při vysoké rychlosti přepravy a bez vyčerpání sil bojových jednotek pozemním přesunem. Využití železnice, včetně výstavby strategicky motivovaných tratí, se postupně stalo běžným a vyžadovaným zájmem každého státu. Postupnou ztrátu úplné dominance ve strategických vojenských plánech znamenala pro železnici druhá světová válka. Nejpokročilejší využití silniční techniky předvedla v jejím průběhu americká armáda, jejíž pěchotní jednotky byly beze zbytku motorizovány. Díky tomu byly schopné flexibilních přesunů bez ohledu na stav a dostupnost železniční infrastruktury.

Zajištění bezpečnosti a provozuschopnosti bylo na železnici specifické jak v době míru (1), tak v době válečného stavu (2). Kromě povinností to však přinášelo železničnímu odvětví celou řadu výhod – především se jednalo o technologické schopnosti specializovaných vojenských útvarů tzv. železničního vojska, které v rámci svého výcviku vykonávalo nezanedbatelné množství oprav na československé železniční síti (3).

(1) Pro železnice bylo typické, že jako velmi rozsáhlé a specializované odvětví disponovaly vlastními bezpečnostními orgány. Zajištění bezpečnosti, ochrany osob a majetku na železnici zajišťovaly v Československu od poloviny 30. let specializované policejní jednotky. Jejich struktura se mnohokrát proměnila a na delší dobu stabilizovala až od poloviny 60. let. Prvními jednotkami byly Ozbrojené strážní oddíly železnic (OSOŽ), jejichž existenci přerušila druhá světová válka. Na odhalování kriminality na železnici se ještě podílela Ochranná stráž a Pátrací služba, které byly jako organizační složky začleněny do ČSD.

Od konce 40. let převládala snaha o převzetí služby na železnici Sborem národní bezpečnosti. V roce 1953 tak došlo ke sloučení všech bezpečnostních a pátracích sborů pod SNB, konkrétně pod VII. železniční odbor Hlavní správy Veřejné bezpečnosti. Sdružoval kriminální službu, vnější službu i vyšetřování železničních nehod. V roce 1964 byly bezpečnostní složky na železnici podřízeny

ministerstvu dopravy a vznikly tak útvary Ozbroyené ochrany železnic (OOŽ), ale jejich pravomoci nebyly srovnatelné s policejními orgány a například vyšetřování kriminálních deliktů zůstalo v kompetenci orgánů Veřejné bezpečnosti. K narovnání této situace došlo v roce 1974, kdy vznikl Sbor ozbrojené ochrany železnic (SOOŽ), který již disponoval výrazně většími pravomocemi.²⁸⁵ Tato struktura zůstala zachována až do roku 1992, kdy SOOŽ přešla jako Služba železniční policie do organizační struktury Policie České republiky a po několika reorganizacích se začlenila do služby pořádkové policie.

(2) V době hrozby válečného stavu přecházely pravomoci na železnici dle potřeby pod armádní velení a úkoly železnice poté vycházely z mobilizačních plánů armád Varšavské smlouvy. Ačkoliv tyto plány počítaly nejprve s obranou, ČSLA měla podle plánu záhy po napadení přejít do protiútoků a postupovat směrem na západ. Akční rádius plánovaného operačního postupu ČSLA se v průběhu doby měnil od jednotek po stovky kilometrů. V druhém sledu za ČSLA měla postupovat sovětská armáda, což předpokládalo její rychlý přesun na výchozí pozice v Československu a kladlo na československá dopravní odvětví mimořádně vysoké logistické nároky.²⁸⁶

Operační plán československé armády z roku 1957 byl z hlediska logistiky postaven především na železniční dopravě, která měla plnit úkol hlavního přepravního prostředku pro pásovou techniku nad 100 kilometrů a dělostřeleckou techniku nad 300 kilometrů. Obzvláště pro potřeby mobilizace mělo být využíváno v prvních třech dnech po mobilizaci (M1 až M3) 70 až 80 procent kapacity železniční sítě, v dalších dnech (M4 až M15) „jen“ 30 až 40 procent. Hlavním úkolem železnice mělo být v tomto období především zajištění přesunů sovětské armády, která měla v druhém sledu následovat československé jednotky. Požadavky jejího generálního štábu na kapacitu transportu byly přesně definovány „jako neoddelitelná součást operačních i mobilizačních převozů Československé lidové armády“.²⁸⁷

²⁸⁵ Viz doplnění § 9a, 9b a 9c do zákona č. 51/1964, o drahách, in: Zákon č. 104/1974 ze dne 23. 10. 1974, kterým se mění a doplňuje zákon č. 51/1964 Sb., o drahách, <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=104&r=1974>, staženo dne 27. 2. 2017.

²⁸⁶ Luňák, Petr (ed.). *Plánování nemyslitelného: československé válečné plány 1950–1990* (Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2008), 138.

²⁸⁷ Tamtéž.

Pro představu lze uvést počty železničních vozů, které měly být soustředěny v průběhu prvních čtyř dnů od bojového poplachu do následujících oblastí, odkud měly být přepravovány jednotky nebo materiál pro týlové zabezpečení – 816 plošinových dvouosých vozů do oblasti Chyrów a Nowy Zagórz, 1 730 dvouosých plošinových vozů do oblasti Slovenského Nového Mesta a Čierné. Dále pak asi 420 těžkých plošinových vozů do oblasti Bohumína. Ve stejné době měly být reaktivovány běžně nevyužívané železniční hraniční přechody mezi Československem a NDR (Hraničná a Vejprty).²⁸⁸

Spolu s modernizací vybavení Československé lidové armády došlo v průběhu dvou desetiletí ve vztahu k železnici k posunutí těžiště vojenských plánů. Stále více bojových jednotek bylo schopno přesunu po vlastní ose, čehož mělo být v případě mobilizace využito. Tomu odpovídal také trend plánování, které si kladlo za cíl posílit silniční tahy a železnice měla sloužit pro návoz posilových, respektive druhosledových jednotek sovětské armády. Podrobnosti ukazuje Československý válečný plán z roku 1977. Ten počítal s kapacitou tzv. určených automobilních silnic v rozsahu 4000 až 6000 vozidel za 24 hodin, s nosností 60 tun. Oproti plánům z roku 1956 se jedná o čtyř- až šestinásobný nárůst. Plán počítal také s možnou potřebou obnovit mosty a další infrastrukturu na vojenských silnicích; za tímto účelem byly zřízeny specializované jednotky ČSLA, někdy nazývané silniční brigády, které měly spolupracovat s civilními složkami ministerstva dopravy.²⁸⁹

Rozsah dopravní sítě ovlivňovaly armádní operační plány rovněž v dobách míru. Kromě výše uvedených tzv. určených automobilních silnic, na nichž určovalo klíčové parametry (průjezdnost, nosnost, výškový profil, vybavenost čerpacími stanicemi apod.) ministerstvo národní obrany,²⁹⁰ měly dopad i na železnici. Jednak bylo podobně jako u silnic nutné rozvíjet některé „válečné“ parametry železniční infrastruktury, jednak byly provozovány či udržovány některé železniční tratě výhradně určené pro potřeby armády. Jako příklad je možné uvést již výše zmíněnou snahu o zrušení málo využívaných železničních tratí z první poloviny 70. let. Ve výsledku bylo identifikováno 69 tratí jako provozně ztrátových a bez možnosti uskutečnění návratné investice. Z tohoto počtu bylo vyňato 17 tratí,

²⁸⁸ Tamtéž, 157.

²⁸⁹ Tamtéž, 278 a 279.

²⁹⁰ Mahdanová, Ivana a Petru, Jan. Nadrozměrná přeprava v podmínkách České republiky, in: *Silniční obzor*, 12/2011, roč. 72, ISSN 0322-7154, 356.

protože byly významné pro obranu státu, a dalších 12 tratí, které se nacházely v pohraničních oblastech a představovaly strategické spojnice pro případ postupu na západ či zajišťování spojení s jednotkami Pohraniční stráže ministerstva vnitra. Ve výsledku tak obranně-strategické zájmy ovlivnily strukturu československé železniční sítě a vedly k zachování tratí, na nichž představoval provoz pro Československé dráhy dlouhodobou ekonomickou zátěž.²⁹¹

Na počátku 70. let vypracovala Státní plánovací komise konkrétní plán pro železniční dopravu pro případ konfliktu, tzv. válečnou prognózu. Rámcové parametry válečného stavu, tak jak s nimi počítala Státní plánovací komise, zahrnovaly představu o všeobecné jaderné válce, která měla zasáhnout všechny části území ČSSR. Zničeny měly být všechny podstatnější infrastrukturní stavby, tedy především mosty přes významnější vodní toky a údolí, dále pak tunely a železniční uzly.²⁹² Státní plánovací komise válečnou prognózu sestavovala na základě mírových možností železnice. Určila tedy, že základními směry, kterými se má železnice ubírat, jsou: zkvalitňování přepravy, obměna vozového parku a elektrizace hlavních tratí. Tedy ve zpětném hodnocení *de facto* směr, kterým se sektor měl ubírat v zájmu svého rozvoje a modernizace. Kromě vnitrostátní modernizace měla vyšší míru efektivity v případě válečného stavu zajistit lepší koordinace uvnitř zemí RVHP. Týkalo se to zejména zavedení výpočetní techniky a technické unifikace vozidel i technologií. Jako jeden z příkladů je možné jmenovat rozvoj kontejnerového dopravního systému, jehož rozvoj byl zmíněn v předchozí kapitole.²⁹³

Z dnešního pohledu se zdá zajímavé vytyčení hlavních mezníků pro železnice ve vojenských strategických dokumentech: v letech 1975 až 1980 zrušit parní provoz, do roku 1980 zavést automatické spřáhlo, v letech 1978 až 1979 dobudovat dílenskou základnu ČSD, rozvíjet společné podniky se zeměmi RVHP se společným parkem určitých dopravních prostředků a technickou základnou a zavedení kontejnerového dopravního systému.²⁹⁴ Z významných vytyčených cílů se kromě ukončení parního provozu nepodařilo Československým drahám žádný ze

²⁹¹ Postup při rušení málo využitých železničních tratí, listopad 1972, in: KSČ ÚV 02/1, sv. 63, aj. 61/7, NAČR.

²⁹² Ministerstvo vnitra SSR: Správa o plnení úloh operačnej prípravy štátneho územia (OPŠÚ) a osobitej časti vykonávacieho štátneho plánu rozvoja národného hospodárstva SSR za rok 1980 a súhrn za roky 1976–1980, bez data, z roku 1981, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4.

²⁹³ Státní plánovací komise, Válečná prognóza FMD, 1973, in: NAČR, FMD, Seznam 3 a 4.

²⁹⁴ Tamtéž.

zmíněných strategických cílů splnit. Z výčtu mnoha dalších technických a logistických opatření lze ve vztahu k infrastruktuře vyjmenovat ty nejdůležitější: železniční tahy měly být i nadále urychleně elektrizovány, obecně měl být zvyšován nápravový tlak až na 20 tun, respektive na 8t/bm,²⁹⁵ měly být budovány bezúvrat'ové²⁹⁶ spojky mezi významnými železničními tratěmi a zajištěny objezdy nejvýznamnějších železničních uzlů (Brno, Jihlava, Bratislava, Košice, Přerov, Olomouc, Česká Třebová, Kolín a Praha).²⁹⁷ Ve skutečnosti došlo k realizaci pouze minima opatření.

(3) Vysoce specializovanou armádní složku, která měla zabezpečovat po technické stránce naplnění dopravních potřeb mobilizačních a operačních plánů, představovalo železniční vojsko. Tento útvar měl zajišťovat jak stavební obnovu, tak provozní řízení dopravy a disponoval širokým spektrem železničních profesí. Úkoly železničního vojska v operačních plánech počítaly s různorodou činností. Především mělo zabezpečit, případně obnovit týlovou infrastrukturu za postupujícími vojsky a následně na ní řídit provoz. V případě operačního postupu Československé lidové armády na území Spolkové republiky Německo mělo být železniční vojsko připraveno urychleně zprovoznit železniční tratě z Chebu do Norimberku a z Domažlic přes Schwandorf a Řezno do Donauwörthu. Ty měly spolu s jednou tzv. frontovou silnicí tvořit základ týlového zásobování postupujících jednotek.²⁹⁸ Zodpovědnost za silnice přešla postupně na tzv. silniční prapory, které se vydělily ze železničního vojska v polovině 60. let.

Vojenské oddíly zaměřené na dopravní stavby a železniční techniku vznikaly postupně spolu s posilující rolí železnic ve vojenských strategiích. Vytvořily se nejprve jako specializované útvary ženijních vojsk a až později se osamostatnily v podobě zvláštních vojskových útvarů. V Rakousku-Uhersku došlo k vytvoření prvních železničních a telegrafních pluků již na přelomu 19. a 20. století, ale až rozsáhlý vojenský konflikt první světové války prokázal význam

²⁹⁵ Jednotka „bm“ označuje tzv. běžný metr, tedy 1 metr délky. Jednotka „t/bm“ označuje zatížení v tunách na běžný (délkový) metr.

²⁹⁶ Pojem „úvrat'“ označuje v drážní dopravě místo na trati, kde musí vlak změnit směr jízdy, aby mohl pokračovat po trati dále v jízdě.

²⁹⁷ Státní plánovací komise, Válečná prognóza FMD, 1973, in: NAČR, FMD, Seznam 3 a 4.

²⁹⁸ Luňák, Petr (ed.). *Plánování nemyslitelného: československé válečné plány 1950–1990* (Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2008), 199.

tohoto typu jednotek.²⁹⁹ Význam železniční specializace pro armádu vyzdvihlo ještě „sibiřské dobrodružství“ československých legií po skončení první světové války, které svého času kontrolovaly rozsáhlé úseky transsibiřské magistrály. V období první Československé republiky proto došlo k rychlému vytvoření specializovaných železničních pluků, tedy tzv. železničního vojska. Zaniklo spolu s rozpuštěním Československé armády po německé okupaci v roce 1939, železniční jednotky se nestaly součástí silně redukovaného protektorátního, tzv. vládního vojska.³⁰⁰

Po roce 1945 se železniční specializace jednotek obnovila v rámci ženijního vojska, v jehož struktuře setrvala do roku 1950, kdy železniční vojsko vytvořilo samostatný druh vojska. Jejich výcvik spočíval jednak ve standardní bojové přípravě, jednak ve velkém důrazu na odbornou přípravu. Jednotky železničního vojska měly být schopny obnovit železniční infrastrukturu, mostní konstrukce, provést zabezpečovací stavební práce a následně zajistit provoz, včetně jeho řízení. Členové důstojnického sboru proto měli především vzdělání technického směru, respektive se silným technicko-dopravním zaměřením, a to získané jak na dopravně zaměřených vysokých školách, tak na vojenských školách. Mužstvo se vzdělávalo jak v teoretické technické přípravě, tak praktickým výcvikem.³⁰¹ Za tímto účelem vzniklo několik výcvikových polygonů, z nichž za zmínku stojí výcvikový polygon železničního vojska v Sázavě u Žďáru nad Sázavou, jímž se stala opuštěná lokální trať z Havlíčkova Brodu do Žďáru nad Sázavou, která byla v 50. letech nahrazena kapacitní dvoukolejnou tratí. Stále větší část odborného výcviku se však prováděla při obnově běžných železničních tratí, což přinášelo Československým dráhám významně pozitivní efekt.

Jednotky železničního vojska se tak díky výcviku a především velmi dobrému technickému vybavení staly produktivními a poptávanými staviteli mnoha významných či těžko proveditelných akcí. Jednalo se zejména o složité manipulace s mostními konstrukcemi či obnovu tratí poškozených živelní pohromou. Mírový stav těchto jednotek se pohyboval od 50. let do poloviny 60. let na reálné úrovni kolem 5 600 až 6 000 mužů. Po roce 1965 se množily úvahy o možné redukci jejich

²⁹⁹ Jiránek, Tomáš a Soušek, Radovan. *Dějiny československého železničního vojska* (Praha: NADATUR, 2014), 16–17.

³⁰⁰ Tamtéž, 32–34 a 157.

³⁰¹ Tamtéž, 187 a 188.

počtu. Lze se domnívat, že souvisely s napjatou hospodářskou situací země, protože ačkoliv jednotky vykonaly obrovské objemy práce, náklady na jejich činnost vyvolané sdílenou vojenskou odborností u vojáků-pracovníků byly vyšší než u civilních stavebních společností. Ze snahy snížit vysoké náklady vydávané na činnost jednotek se zrodil plán zredukovat mírový stav železničního vojska zhruba na 3 500 mužů. Vzhledem k tomu, že železniční vojsko vykonávalo část svého výcviku údržbou a přestavbou běžně používaných železničních tratí a vytvářelo pro Československé dráhy významné hodnoty, nesetkal se plán u ministra dopravy s významným pochopením:

„Z provedených propočtů vyplývá jednoznačně efektivněji návrh předpokládající udržovat stavy železničního vojska na počtech stanovených ministerstvem národní obrany. Z výpočtu časového fondu použitelného pro výpomoc ministerstvu dopravy vyplývá, že vojenská organizace je pro dlouhodobé, popřípadě trvalé zajišťování výrobních úkolů nevhodná.“³⁰²

Pro Československé dráhy přišla tato debata ve velice nevhodnou dobu. Počátek 60. let se vyznačoval mnoha provozními výpadky, především v době tuhé zimy 1962/1963, a železnice těžko stíhala plnit stanovené plány.³⁰³ Stavební činnost, obnova železničních tratí, ale i opravy železničních vozů, které vykonávaly jednotky Železničního vojska, tak byly v této době nezastupitelné. Podíl železničního vojska na obnově železniční infrastruktury se zvýšil ze 2 procent v roce 1960 na 18 procent v roce 1969 z celkového objemu obnovy.³⁰⁴

Ministerstvo národní obrany navrhovalo vykrýt výpadky v počtu mužstva převedením 1750 branců do režimu tzv. 19 měsíční náhradní služby. Voják základní služby mohl v tomto případě přejít po základním pětiměsíčním výcviku do působnosti ministerstva dopravy. Po podpisu tzv. pracovního závazku pak musel působit na přiděleném pracovišti až do jeho skončení. Umožňovalo to snížit deficit pracovních sil na železnici, přesto resort dopravy silně protestoval – potřeboval totiž

³⁰² Návrh na řešení další výstavby železničního vojska, 3. ledna 1967, sv. 22, a. j. 24/2, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

³⁰³ Zpráva pro předsednictvo ÚV KSČ o průběhu příprav k zabezpečení dopravy v zimních podmínkách, č. j. 4870/1963, in: FMD, NA ČR.

³⁰⁴ Jiránek, Tomáš a Soušek, Radovan. *Dějiny československého železničního vojska* (Praha: NADATUR, 2014), 207.

zejména technologické dovednosti a zkušené vedoucí (tedy důstojnické) struktury pro řízení staveb. Argumenty ministerstva národní obrany byly nakonec rozhodující a došlo k redukci mírového stavu železničního vojska k 1. září 1969.³⁰⁵ O opětovném navýšení stavů rozhodla Rada obrany státu až v roce 1988.

Rozhodnutí o snížení počtu vojáků přidělených k Železničnímu vojsku doplnila na počátku 70. let změna koncepce týkající se obnovy a správy potenciální frontové železniční sítě. Nově totiž měly zajišťovat vojenské jednotky železničního vojska síť pouze v bezprostředním armádním zázemí. Zbytek sítě i na území, které se by se ještě nacházelo pod armádní správou, měly převzít tzv. zvláštní obnovovací útvary federálního ministerstva dopravy. S ohledem na specializaci a očekávané poškození sítě je měly doplnit tzv. tunelové obnovovací jednotky, jež ale měly vzniknout pod gescí federálního ministerstva paliv a energetiky. Jednotky železničního vojska měly v případě válečného stavu zajišťovat obnovu a provoz na 350 kilometrech tratí, jen zcela výjimečně a krátkodobě až na 500 kilometrech, na nichž měly být schopny zabezpečit vozbu až 18 párů vlaků za 24 hodin. K tomu měly vyčleněno 60 motorových lokomotiv a jeden kolejový jeřáb. V případě mobilizace měl železniční provozní pluk bezodkladně převzít provoz na železničních tratích západně od linie stanic České Budějovice, Písek, Strakonice, Plzeň, Blatno u Jesenice a Karlovy Vary. Při postupu armád měl následovat frontu a obnovovat za ní železniční infrastrukturu. Následně měly jejich úkoly přejít na výše zmíněné civilní zvláštní obnovovací útvary, které měly zajišťovat dopravu rovněž po provozní stránce. V případě, že by působily na území spadajícím pod polní armádní velení, měly mu být také bezprostředně podřízeny. Řízení výstavby zvláštních provozních oddílů měla převzít Severozápadní dráha sídlící v Praze.³⁰⁶

Navzdory redukci mužstva si železniční vojsko udrželo v 70. a 80. letech svůj mírový význam pro ČSD obzvlášť díky stále rozsáhlým opravám železničních tratí. Ročně obnovilo v průměru 250 kilometrů tratí. Taktéž se podílelo na významných dopravních stavbách (např. výstavba Žďákovského mostu přes Orlickou přehradu) či na stavbách mimořádného významu (např. výstavba pražského metra či přestavba železničního uzlu Praha). Snahu o strategické nasazení železničního vojska v místech, jež byla pro dopravní soustavu, ale i

³⁰⁵ Tamtéž, 218.

³⁰⁶ Velitelé železničního vojska: Usnesení 15. schůze ROS ze dne 7. června 1972 – rozpis, 19. 10. 1972, in: NAČR, FMD, Seznam 3 a 4.

národní hospodářství klíčová, dokazuje zřízení Vojenských železničních stavebních středisek (VŽSS) v Sokolově a v Mostě v roce 1971, které měly za úkol zapojení do „výstavby, překládky a údržby železničních tratí povrchových dolů v oblastí“ Severočeského hnědohelného revíru. Nově vzniklé VŽSS v Žišově od roku 1986 zkapacitňovalo a modernizovalo železniční tratě v jižních Čechách v souvislosti s výstavbou jaderné elektrárny Temelín.³⁰⁷ Politické a hospodářské změny režimu po roce 1989 vedly k postupnému útlumu železničního vojska a následnému zániku v roce 1994, jeho úkoly ve značně zredukované podobě převzala Stavební obnova železnic.³⁰⁸

³⁰⁷ Jiránek, Tomáš a Soušek, Radovan. *Dějiny československého železničního vojska* (Praha: NADATUR, 2014), 218.

³⁰⁸ Tamtéž, 231–233.

4.6. Dílčí shrnutí

Železniční odvětví vykazovalo oproti ostatním sektorům československé ekonomiky celou řadu specifických prvků. Mezi nejvýznamnější jmenovatele všech úkolů a činností je možné zařadit naprosto nepostradatelnou roli pro zajištění chodu národního hospodářství, dále strategický význam v plnění politických a strategických potřeb republiky. Vnitřní nastavení mechanismů, které vycházelo z rozhodnutí nejvyšších politických orgánů, nicméně v daném odvětví nevedlo k vytvoření standardních ekonomických podmínek respektujících vztah ceny a nákladů, který hrál i v centrálně plánované československé ekonomice stále významnější roli. Hlavní příčinou bylo zmrazení tarifu v osobní dopravě, který se od měnové reformy v roce 1953 nominálně nezměnil, a pouze pomalý nárůst tarifů v nákladní dopravě. V ostatních dopravních odvětvích, především v silniční dopravě, byly mechanismy nastaveny standardně a výnosy kryly také obnovu základních výrobních prostředků.

Zefektivňování a racionalizace provozu na železnici dále svazovala nutnost zajišťovat strategické a politické úkoly. Kvůli odporu ministerstva obrany se nepodařilo zrušit (nejen) v 70. letech celou řadu velmi málo využívaných tratí. Železnice rovněž musely udržovat rezervní infrastrukturu a předepsané počty vagonů a lokomotiv pro případ plnění politických a strategických úkolů. Mezi ty bylo možné zařadit například logistické zajištění spartakiády či udržování kapacit pro případnou mobilizaci Československé lidové armády.

Význam železniční dopravy v ekonomické, politické či strategické oblasti nebyl zpochybňován, avšak nedošlo k vytvoření podmínek, jež by zamezily jeho postupnému zaostávání. Kromě stagnování tarifu stoupala potřeba každoroční finanční kompenzace provozních nákladů ČSD z prostředků státního rozpočtu, dotace se od počátku 70. let do konce 80. let zvýšila ze 2 mld. na 6 mld. Kčs ročně. Tyto obrovské prostředky, které mizely v neefektivním a nedostatečně tarifně ohodnoceném provozu ČSD, zvyšovaly zátěž pro státní rozpočet, jenž pak nebyl schopen vygenerovat dostatečné množství investičních prostředků vkládaných do případné modernizace železničního odvětví.

5. Stav železničního odvětví

Československé dráhy představovaly od konce druhé světové války jeden z největších a nejvýznamnějších státních podniků, který navíc fungoval se specifickým institucionálním nastavením a se specificky fungujícími vnitřními mechanismy, neboť zahrnoval celé železniční odvětví. Prakticky všichni aktéři, instituce i koncepční dokumenty deklarovali zásadní význam železničního odvětví pro ekonomické, politické a strategické zájmy země. I přes toto obecné vnímání role železniční dopravy, jak jsme ukázali výše, docházelo v jejím rámci k vytváření neracionálního mechanismu, který byl nucen fungovat v ekonomicky nevýhodných podmínkách a podřizovat se politickým a strategickým úkolům, jež mnohdy stály v cestě zefektivnění a racionalizaci provozu.

Jak se toto nastavení mechanismu fungování železničního odvětví promítalo do jeho stavu? Ukáže to následující kapitola analyzující situaci na československé železnici a v Československých drahách v 70. a 80. letech. Pohled na situaci v ČSD je třeba strukturovat zejména s ohledem na velikost tohoto státního podniku a rozsah jeho provozu – a to jak po časové, tak obsahové stránce – do tří částí. Prvními dvěma jsou případové studie věnované provozu a personální situaci, tedy oblastem, definovaným jako klíčové pro chod ČSD. Třetí část zpracovává stav a hlavní témata a formy mezinárodní spolupráce na multilaterální i bilaterální úrovni, což poslouží jako doplnění pohledu na tuzemskou situaci a ukáže, zda se díky nesporným ekonomickým přínosům „privilegovaný“ mezinárodní provoz musel potýkat s obdobnými problémy jako vnitrostátní či pro něj byly nastaveny jiné provozně-parametrické podmínky.

U obou případových studií byla zvolena metoda tří časových sond (konec 60. let, konec 70. let a konec 80. let), což umožní definovat změnu mezi výchozím stavem, průběhem a závěrem sledovaného časového období. Konkrétní roky časových sond byly zvoleny na základě dostupných hodnotících materiálů připravovaných pro předsednictvo ÚV KSČ, které tak představují klíčový referenční materiál doplněný celou řadou dalších zdrojů, včetně mediálních, jak rozvedeme později. Počátek zkoumaného období tedy zůstane v celkovém pohledu na problematiku této studie blíže nespécifikován a zahrnuje celou druhou polovinu 60. let. Ve výsledku se ukázalo, že události spojené se sovětskou okupací

Československa v roce 1968 neměly kromě personální oblasti řídicích struktur na železnici významnější dopady. Konec 70. let představoval dobu, kdy výkony železnice začaly definitivně stagnovat a kdy začala v mnoha oblastech železnice podléhat konkurující silniční dopravě. Zásadní pro představenou studii je volba konce 80. let jako konečného období, a to nejen z pohledu této práce. V těchto letech vyvrcholila dlouhodobá krize socialistického hospodářství předznamenávající pád celého východního bloku. V železničním odvětví se tento stav projevoval neustále se zvětšujícím rozdílem mezi možnými a v západním zahraničí běžnými modernizačními trendy a skutečným stavem. Stejně tak se začínaly naplno projevovat nedostatky plynoucí z dlouhodobé podfinancovanosti železničního sektoru a dlouhodobě nedostatečně prováděné údržby.

Kombinace těchto dvou témat umožní plastický pohled na situaci v ČSD – první nabídne vhled do fungování provozu a jeho problémů, druhá se zaměří na personální situaci, jejíž problematický stav ČSD dlouhodobě sužoval. Jednak se stále částečně i vinou nedostatečného platového ohodnocení nedostávalo personálu v mnoha klíčových profesích, jednak se vyskytovaly problémy s pracovní kázní, což vyvolávalo celou řadu mimořádných provozních událostí.

Případové studie budou doplněny o zahraniční kontext, kontakty a řešené mezinárodní otázky jak v multilaterálních organizacích, tak v rámci bilaterálních vztahů. Ačkoliv se tato část obsahově nevztahuje k níže představeným případovým studiím, umožní přiblížit nejvýznamnější řešené otázky a problémy mezinárodního provozu. Stejně tak ukáže na specifika zahraničních vztahů, které odrážely stav domácího železničního odvětví a částečně také kompenzovaly jeho nedostatky. Jednalo se o nejrůznější vyrovnávky výkonů, zápůjčky stavebních a jiných kapacit. Neméně významnou roli zahraničních vztahů podtrhuje jejich ekonomický přínos – ČSD totiž generovaly v mezinárodním tranzitu na Západ na tržbách velké objemy západních měn. V rámci zahraničních aktivit tak například Československé dráhy musely aktivně hájit nastavení tarifu dle dohody Montreux, která připisovala platbu za dovozní v měně státu, kam zboží mířilo. Vedlo to k dlouhodobé dopravně-diplomatické roztržce především s Polskem.

5.1. Případová studie: Provoz

Pro Československé dráhy představují 70. a 80. léta období, kdy dosáhly maxima přepravních výkonů v osobní a nákladní dopravě, musely se potýkat se značnou přeplněností sítě především vlaky nákladní dopravy, s neustále rostoucím tlakem na zvyšování kvality provozu a s tlakem na racionalizaci provozu, které vedla ke zvýšení jeho ekonomické efektivity. Železnice získaly v průběhu zmíněného období silnou konkurenci v podobě rozvíjející se silniční dopravy, v některých segmentech i letecké dopravy. Tři níže představené časové sondy nabídnou vzhled do proměn provozní stránky ČSD v 70. a 80. letech.

Základní zobecňující statistiky a základní přehledová data československého železničního odvětví představuje tabulka 5.1 – uvádí délku sítě a výkony osobní a nákladní dopravy. Výsledky je možné porovnat se statistikami sousedních železničních správ (viz níže v kapitole), a odhalit tak trendy společné pro železnice východního bloku či naopak trendy, jež by se podobaly stavu západních železničních správ a jejich modernizujících se železničních sítí. Obecně lze tedy říci, že délka sítě ČSD zůstávala po druhé světové válce téměř neměnná, ke zrušení několika lokálních tratí došlo po roce 1970. Výkonové a kvantitativní ukazatele dokládají, že strmý růst výkonů po druhé světové válce se tu zpomalil a pak téměř zastavil. Pro osobní dopravu můžeme tento zlom sledovat v letech 1965 až 1970. Nákladní doprava sice zaznamenávala růst ještě o dekádu déle, nicméně nárůsty výkonů již byly velmi nízké. Důvodem byl postupný pokles objemu přepravovaného zboží po železnici a stoupající přepravní vzdálenost. Nejprve je možné u nákladní dopravy identifikovat zpomalení dosavadního trendu v letech 1970 až 1975 a následně po roce 1985 je zaznamenán pokles objemu přepraveného zboží i výkonu.³⁰⁹

³⁰⁹ Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750–2005* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 737–781; *Statistická ročenka ČSSR. 1980* (Praha: SNTL, 1980), 428–432; *Statistická ročenka České a Slovenské Federativní Republiky. 1990* (Praha: SNTL, 1990), 428–432.

Tabulka 5.1: Základní statistika vývoje československých železnic v letech 1950 až 1990.

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1989
<i>Délka sítě (v km)</i>	1312 4	1316 8	1313 9	1330 1	1330 8	1321 5	1313 1	1313 0	13106
<i>Nákladní doprava (mil. tun)</i>	96	140	196	219	236,8	271,4	287,0	293,2	283,6
<i>Nákladní doprava (mil. tkm)</i>	1863 4	3170 2	4740 7	5690 4	6099 5	6927 1	7264 0	7359 8	71985
<i>Osobní doprava (mil. osob)</i>	441,5	524,0	580,6	569,1	548,9	486,4	415,6	419,5	410,9
<i>Osobní doprava (mil. oskm)</i>	15,6	18,7	19,3	19,7	18,8	18,4	18,0	19,8	19,7

Zdroj: Mitchell, B. R. International historical statistics. Europe 1750–2005 (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 737–781; Statistická ročenka ČSSR. 1980 (Praha: SNTL, 1980), 428–432; Statistická ročenka České a Slovenské Federativní Republiky 1990 (Praha: SNTL, 1990), 428–432.

Pohled následujících časových sond se zaměří na nejvýznamnější oblasti provozu, na jeho problémy a také na plány zamýšlené a realizované modernizace. Realitu provozní stránky doplní studium problémů a nedostatků, s nimiž se musely potýkat ČSD. Na tomto místě se dostáváme do oblasti, která je velmi těžko analyzovatelná. Při využívání dobových statistik je třeba dbát pozornosti, protože na výkazu pozitivních výsledků byla především v druhé polovině 80. let hmotně zainteresována většina vedoucích pracovníků. Je tudíž možné předpokládat, že některé statistiky mohly být drobně upravovány tak, aby vyzněly pozitivněji. Zdroje, včetně některých statistických údajů, budou doplněny záznamy Výboru lidové kontroly KSČ, záznamy z kontrol federálního ministerstva dopravy a dalšími informacemi, v některých případech také z dobových médií. Ve výsledku je možné předpokládat, že ač nebude nabídnut zcela vyčerpávající obraz provozní situace, bude možné ukázat jeho nejzávažnější kontury.

5.1.1. Časová sonda: konec 60. let

Konec 60. let znamenal pro železnici zlomové období. Od roku 1965 měl projít celý sektor dopravy výraznými změnami. U železnic se to týkalo především konsolidace provozu a narovnání ekonomické stránky hospodaření (více viz níže). Při

konkrétním pohledu na železnice bylo možné konstatovat, že „(z)a kvantitativním růstem přepravy stále zaostává kvalita přepravního procesu, zejména jeho bezpečnost, hospodárnost, plynulost, rychlost, komplexnost služeb a kultura cestování především ve špičkové dopravě do zaměstnání, škol a za rekreací“.³¹⁰ Uvedený citát přibližuje hlavní provozní problém tohoto období, tedy nízkou kvalitu osobní i nákladní dopravy u ČSD. Zvyšování kvality se stalo neustálým tématem vedoucích složek a jejich snažení, ale závazky ne vždy dostatečně refletovaly či dokázaly realizovat nižší provozní složky.

Nelichotivý stav zmíněný v citátu nastal i přes to, že od konce druhé světové války představovaly železnice oblast, kam směřovalo z hlediska československého národního hospodářství významné množství investičních prostředků. Nejprve na odstranění válečných škod, později na posílení vazeb a strategických spojení v Československu, částečně se jednalo o dokončení projektů započatých za první Československé republiky. Samotný rozvoj nových částí infrastruktury byl završen v druhé polovině 50. let. Od té doby již nepřibývaly žádné nové traťové úseky, vyjma širokorozchodné trati ze Sovětského svazu do Hanisky nedaleko Východoslovenských železáren.

Paralelní modernizační snahy směřovaly převážně do změny trakce na železnici – mělo docházet k postupnému útlumu parní trakce ve prospěch motorové a elektrické trakce. V 60. letech probíhala elektrizace hlavních železničních tahů, aby mohla být pokryta vozba na tzv. I. i II. tahu elektrickými lokomotivami.³¹¹ V následném období se však míra investic výrazně zpomalila, což kopírovalo trend zpomalování výkonu celého československého hospodářství. Na vině byla neschopnost dokončovat rozpracované projekty, jichž bylo dlouhodobě mnoho rozpracováno. Vedlo to ke zvyšování nákladů a k velkým ekonomickým ztrátám, aniž by se dařilo dostatečně profitovat z dokončených investičních projektů.³¹²

Nejprve popíšeme stav osobní a následně nákladní dopravy. Postavení výkonů osobní dopravy ČSD v rámci dopravního sektoru na konci 60. let bylo velmi silné, železnice zde jednoznačně dominovala. Přiblížení vývoje je možné

³¹⁰ Ministerstvo dopravy: Návrh materiálu pro plenární zasedání Ústředního výboru KSČ k hlavním problémům dopravy, Praha, duben 1967, sv. 35, aj. 36/8, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

³¹¹ Tamtéž, 13.

³¹² Půlpán, Karel. *Nástin českých a československých hospodářských dějin do roku 1990. Díl 1* (Praha: Karolinum, 1993), 217.

provést na základě zhodnocení základních statistik. Každý obyvatel Československa vykonal v průměru 45,7 jízdy osobním vlakem, čímž byla dosažena úroveň západoevropských států. Četnost jízd vlaků byla naopak výrazně nižší – zhruba 25,9 jízdy osobních vlaků na kilometr tratě. Ačkoliv docházelo k nárůstu objemu přepravy, snižovala se obsazenost vlaků – z 57 procent v roce 1955 na 48,6 procenta na konci 60. let.

I přes velmi dobré kvantitativní výsledky můžeme u osobní dopravy identifikovat tři hlavní problémové oblasti kvalitativního charakteru: nízkou rychlost spojů, vysokou míru nepravidelností v dopravě, včetně zpoždění, a zastaralý, nedostatečně udržovaný vozový park neumožňující dostatečnou kulturu cestování. Dobovou rychlost vlaků nejlépe přiblíží statistika. Od počátku 60. let do roku 1967 se sice zvedla průměrná cestovní rychlost u rychlíků ze 48,8 km/h na 52,9 km/h a u osobních vlaků z 28,5 km/h na 30,7 km/h, ale šlo i tak o velmi nízké hodnoty neodpovídající potřebám doby. Naplnění grafikonu³¹³ v osobní dopravě se do roku 1967 oproti roku 1956 zlepšilo, a to z 87,54 procenta na 92,1 procenta, vyjma let 1961 až 1963. Zlepšení přineslo částečně zapracování tzv. vaty do jízdnicích dob vlaků, kdy nově každá jízdnicí doba v sobě zahrnovala 5 až 7 procent času navíc, který sloužil jako rezerva pro případ provozních mimořádností.

Vozový park ČSD byl koncem 60. let výrazně zastaralý, neboť v poválečné době prošel jen dílčí obnovou – k nejvýznamnější došlo u rozvíjejících se trakcí, především u motorových vozů a elektrických jednotek. Celkově bylo 47 procent vozů osobní dopravy starších než 30 let a dalších 12 procent vozů starších než 45 let. V úhrnu tak zastarávalo 59 procent vozového parku ČSD nabízející cestovní standard z dob první republiky, což jen ilustruje zpomalené tempo investiční obnovy vozového parku.³¹⁴

Nákladní doprava se stala ještě výrazněji než doprava osobní obětí kvantity. Její stav byl z hlediska rychlosti a spolehlivosti v podobně kritickém stavu s tím rozdílem, že jízdnicí řád nákladních vlaků byl vykládán ještě volněji než u osobní dopravy. I přes dílčí pokusy o zrychlení toku tohoto druhu dopravy zůstávala

³¹³ Pojem „grafikon vlakové dopravy“ představuje základní nástroj organizace vlakové dopravy. Zpracovává se na období jednoho roku a určuje jízdy vlaků, plánuje oběhy lokomotiv, vozů, turnusy vlakových a lokomotivních čet (tedy strojvedoucích, vlakvedoucích, průvodčích a dalších profesí). Laicky je nazýván jako „jízdnicí řád“.

³¹⁴ Ministerstvo dopravy: Návrh materiálu pro plenární zasedání Ústředního výboru KSČ k hlavním problémům dopravy, Praha, duben 1967, sv. 35, aj. 36/8, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

průměrná rychlost všech vlaků velmi nízká: například v roce 1970 se pohybovala průměrná úseková rychlost nákladního vlaku na hodnotě 18,14 km/h.³¹⁵ Za tento stav mohly tři základní kvalitativní faktory, částečně podobné jako u osobní dopravy – špatný stav železniční infrastruktury, zastaralá vozidla a přetížená síť vynucující „postávání“ nákladních vlaků v mezistanicích či na širé trati. Většina nákladní dopravy se koncentrovala, jak již bylo řečeno výše, na tzv. I a II. tah, které představovaly 14,1 procenta celkové sítě a byly tedy silně zahlcené. Od roku 1955 neustále stoupala koncentrace nákladní dopravy na této části sítě a v roce 1970 dosáhla celkem 58,2 mld. hrtkm, tedy 60 procent z celkového objemu nákladní dopravy na síti ČSD. Některé úseky obou tahů byly tak přetížené, že nebyl čas ani pro běžnou údržbu traťovou službou.³¹⁶

V nákladní dopravě se postupně dařilo prosazovat některé nové globální trendy, především paletizaci³¹⁷ a kontejnerizaci³¹⁸ zboží. Druhá jmenovaná umožňovala standardizaci manipulace s přepravovanými komoditami a zvyšovala univerzalitu vozového parku. Zároveň se rozvíjel systém rychlých nákladních vlaků, který spojoval hlavní vlakové stanice.³¹⁹ Na tratích, kde tyto vlaky nejezdily, se zkoušel systém lehkých sběrných vlaků. To vše s cílem zrychlit a zefektivnit nákladní dopravu. ČSD zaostávaly především v době oběhu vozu, což vedlo ke zvýšení nákladů na přepravu, a vzhledem k tomu, že nákladní vozy byly při přepravě blokovány déle, než by bylo nezbytně nutné, zvyšovaly se nároky na počet vozů a zpožďovalo se jejich přistavování k nakládce.³²⁰

Železnice se nadále potýkala s celou řadou mimořádných událostí, mezi něž pravidelně patřily například kolapsy kolejové dopravy zaviněné extrémním zimním počasím. Jejich následkem se železnice dostávala do nouzového stavu a dokázala zajistit své úkoly pouze v omezené míře. Na tomto místě stojí za zmínku rekordně

³¹⁵ FMD: Výroční zpráva dopravy za rok 1971, FMD (Praha: NADAS, 1972), 40.

³¹⁶ Zpráva o koncepčním řešení rozvoje železničních dopravních cest, Odbor výhledu FMD, listopad 1972, in: Porada ministra dopravy, listopad 1972, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³¹⁷ Pojem tzv. paletizace představuje přepravu zboží na rozměrově standardizovaných paletách, což ulehčuje jejich přepravu, skladování a především manipulaci.

³¹⁸ Pojem tzv. kontejnerizace představuje přepravu zboží ve standardizovaných obalech – kontejnerech, což ulehčuje jejich přepravu, skladování a především manipulaci.

³¹⁹ Pojem „vlakotvorná stanice“ označuje železniční stanice, kde se tvoří (sestavují) vlaky. Jsou provozně technickými prvky vlakotvorby a obsahují technická zařízení pro posunovací procesy a pro pracovníky vlakotvorby.

³²⁰ Ministerstvo dopravy: Návrh materiálu pro plenární zasedání Ústředního výboru KSČ k hlavním problémům dopravy, Praha, duben 1967, sv. 35, aj. 36/8, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

mrazivá zima 1962/1963, v jejímž průběhu došlo na železnici k mimořádně závažným provozním problémům, jež následně negativně ovlivnily celé národní hospodářství.

Celkově provozní a především opravárenské složky ČSD sužovaly chronicky nefunkční dodavatelsko-odběratelské vztahy v národním hospodářství. Významné procento lokomotiv a vagonů se potýkalo s nízkou kvalitou zpracování, včetně neschopnosti výrobce řešit reklamace v záruční době. Jejich odstavení v opravárnách prodlužoval významný nedostatek náhradních dílů a neschopnost výrobců dodat je v požadovaném počtu a kvalitě.³²¹ Počet vozů ve správce se zvýšil od roku 1961 do roku 1971 z 8,38 procenta na 12,16 % jejich celkového stavu.³²²

Hlavní úkoly pro ČSD ve vztahu k zákazníkům železnice v osobní i v nákladní dopravě v druhé polovině 60. let můžeme tedy definovat takto: Především mělo dojít ke zlepšení naprosto nedostatečné kultury cestování a zvýšení kvality nákladní dopravy. Obecně platilo, že kvalita přepravy dosud výrazně zaostávala za jejím kvantitativním přírůstkem.³²³ Zpráva Výboru lidové kontroly ČSSR sepsaná v roce 1972 shrnula hlavní problémy obecně následující charakteristikou:

„Úloha a význam osobní přepravy na železnici byly vedením ministerstva dopravy podceněny. Nebylo zabezpečeno zejména plnění kvalitativních ukazatelů osobní přepravy. Hlavní příčiny spočívají v závadách v řízení a organizaci práce železniční dopravy, zvláště v jednostranném zaměření na plnění objemů přepravních úkolů nákladní dopravy, v poklesu pracovní a státní disciplíny a kázně, v porušování služebních předpisů, v nedůsledné a málo účinné kontrole jak ze strany vedoucích hospodářských pracovníků, tak odborných kontrolních orgánů. Vývoj situace dále nepříznivě ovlivnily časté personální změny ve všech uváděných funkcích v období let 1962 až 1971.“³²⁴

³²¹ Informace o situaci v zásobování náhradními díly pro železniční vozidla, Odbor zásobování odbytu FMD, Informace pro Poradu ministra dopravy, in: Porada ministra dopravy, 21. 8. 1972, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³²² Zpráva z prověrky úrovně kultury cestování v osobní dopravě na železnici, Výbor lidové kontroly ČSSR, in: tamtéž.

³²³ Ministerstvo dopravy: Návrh materiálu pro plenární zasedání Ústředního výboru KSČ k hlavním problémům dopravy, Praha, duben 1967, sv. 35, aj. 36/8, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

³²⁴ Zpráva z prověrky úrovně kultury cestování v osobní dopravě na železnici, Výbor lidové kontroly ČSSR, in: Porada ministra dopravy, 21. 8. 1972, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

Kvůli absolutnímu přetížení některých úseků hlavních tahů vznikaly rozvojové plány, zaměřené na aktivaci a výstavbu paralelních tratí, na které by byla přetrasována část nákladní dopravy.³²⁵ Dosažený stav v železničním odvětví stručně vystihuje komentář z *Rudého práva* z roku 1967:

„[...], [K]aždoroční zvyšování plánu vedlo k přetížení železniční dopravy a k postupnému zhoršování jejích služeb. To se ukázalo nejen v nákladní dopravě, kde se musela výroba do určité míry přizpůsobovat možnostem železnice, ale i v kultuře cestování.“³²⁶

5.1.2. Časová sonda: konec 70. let

Výsledky časové sondy provedené na konci 70. let neukázaly výraznější pokroky a zlepšení situace v provozní oblasti. Stále nebyl na československé železnici dokončen přechod z parní trakce, přetrvávala přetíženost sítě nákladní dopravou, zaostávala údržba tratí a dráhy nedokázaly zlepšit své služby v osobní dopravě, zejména zvýšit kulturu cestování a cestovní rychlost.

Plány na ukončení provozu zastaralé, málo efektivní a ekonomicky náročné parní trakce se objevovaly od počátku 60. let. Samotná realizace plánu se ale výrazně zpomalila a ve srovnání se západní Evropou výrazně zaostala, naopak ve srovnání se stavem ve východním bloku nebylo zpoždění nijak závažné. Svědčilo však o trendu, že v obnově lokomotivního (a vozového) parku nedokázalo hospodářství udržet plánované tempo, a pro ČSD to znamenalo, že musely udržovat v provozu neefektivní a ekonomicky nevýhodný lokomotivní park.

V 70. letech dále narostly, jak ukázala statistika výše (tabulka 5.1), výkony nákladní dopravy a zvýšil se stupeň přetížení částí železniční sítě, kterému se nedokázalo předejít pomalu realizovaným rozvojem odklonových a alternativních tras. Jednalo se především o oblasti severočeského hnědouhelného revíru a Ostravska. Provozní a technologické obtíže se proto začínaly „řešit“ stále častěji převedením na propagandisticko-politickou úroveň. Snaha zajistit přepravu

³²⁵ Viz například: Zpráva o koncepčním řešení rozvoje železničních dopravních cest, Odbor výhledu FMD, listopad 1972, in: Porada ministra dopravy, listopad 1972, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³²⁶ Kouřil, František. Komentujeme – koleje a silnice, in: *Rudé právo*, 11. 8. 1967, 2.

potřebných objemů uhlí se na železnici nazývala „bojem o uhlí“ a k tomuto „boji“ byli vyzváni všichni železničáři. Nejvíce přetížených zůstávalo stále 59 úseků, kde již kvůli mimořádně hustému provozu nebylo možné udržet plynulý a pravidelný provoz.³²⁷ Nákladní vlaky se nezdídko řadily na vjezdových kolejích před stanicemi a čekaly dlouhé hodiny (a někdy i dny) na přijetí a rozřazení ve větších stanicích. V některých případech, obzvláště v severních Čechách, byla osobní doprava převedena do režimu náhradní autobusové dopravy, protože její plynulý průjezd již nebylo na některých tratích možné zaručit.³²⁸

Dlouhodobě se zhoršující stav železniční infrastruktury byl řídicími orgány opakovaně omlouván nárůstem výkonů a nutností plnit plán. Nešlo o skutečnost, která by nebyla zveřejňována či veřejně deklarována – „boj o uhlí“ tak představoval v této době naprosto dominující a veřejně deklarovaný přepravní úkol pro ČSD. Jako příklad explicitní zmínky tohoto argumentu i v komunikaci s veřejností při vysvětlování neuspokojivého stavu uvedme reakci na kritiku neustálého opoždování osobních vlaků mezi Všetaty a Lysou nad Labem, tedy na úseku tzv. I. tahu:

„Přednostní přeprava uhelných vlaků z pánve pro zásobení našeho národního hospodářství je naším prioritním úkolem. Poněvadž jsme si vědomi důležitosti tohoto politického úkolu, dochází někdy také ve snaze o jeho nejlepší splnění k situacím, kdy se tato skutečnost projeví na kvalitě jízdy osobních vlaků.“³²⁹

Jako další příklad komunikačního přístupu železničních útvarů ke stížnostem cestujících může posloužit stížnost tematizující nízkou rychlost dopravy mezi Prahou a Stochovem (na trati do Chomutova), kde byla místy snížena traťová rychlost na pouhých 20 km/h místo původních 80 km/h. V daném úseku proto vznikala velká zpoždění. Pisatel se sice z odpovědi dozvěděl soubornou informaci o problémech dráhy a jejích úkolech, ale zlepšení stavu či alespoň informace o očekávaném horizontu oprav se nedočkal:

³²⁷ Rozvoj, koordinace a racionalizace osobní dopravy v období sedmého pětiletého plánu a v dalším výhledu, 2. 6. 1982, P 42/82, bod 4, Předsednictvo ÚV KSČ 1981–1985, 1261/0/8, NA ČR.

³²⁸ Jednalo se například o dvojkolejnou elektrifikovanou trať Bílina – Úpořiny – Ústí nad Labem.

³²⁹ Práce: Dlouhé jízdy vlaků a zpoždování na trati Lysá – Všetaty, 1981, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, Z11 Stížnosti.

„Traťová distance Kladno, do jejíhož obvodu zmíněný úsek patří, zajišťuje údržbu přidělených traťových úseků se stavem traťových dělníků, který se za posledních 15 let sedminásobně snížil a že krom přepravy osobních vlaků se po uvedeném úseku přepraví asi 17 milionů tun zátěže za rok.“³³⁰

Celkově vzato došlo vinou přetížené a zastarávající infrastruktury v 70. letech ke zhoršení parametrů jízdy osobních vlaků, poklesu průměrné rychlosti a snížení spolehlivosti. Průměrné zpoždění se mezi roky 1971 a 1980 zvýšilo z 1,91 min. na 3,07 min. na 100 kilometrů jízdy osobního vlaku.³³¹

Ve výsledku tak bylo nutné konstatovat, že „nelze udržovat železniční tratě a stavby na úrovni odpovídající rostoucím nárokům dopravy“.³³² Situace se samozřejmě zpětně negativně projevovala v provozu, vzrůstala zpoždění a nestabilita jízdního řádu. Špatný stav železničního svršku vedl také k mnoha nehodovým událostem, především k vykolejení na špatně udržovaných výhybkách. „Uzavřenost kruhu“ umocňoval nedostatek traťových dělníků (viz níže), takže došlo „k praktické likvidaci akceschopnosti některých výrobních jednotek trvalým úbytkem traťových dělníků ved[oucí] ke zvýšenému výskytu vadných míst, která nestačí být souvislými opravami likvidována“.³³³ Mnoho příkladů z provozní praxe ukazovalo, že mechanismy centrálního plánování nedokázaly pružně reagovat zejména na potřeby spojené s údržbou železniční infrastruktury.³³⁴

Statistiky ukázaly, že ačkoliv v průběhu 70. let začal na železnici klesat počet cestujících, stoupala vzdálenost, kterou ve vlaku ujeli. Tím se zvyšoval tlak a požadované nároky na oblast dálkové dopravy a na související servis. Ve sledovaném desetiletí proběhla rozsáhlá modernizace parku osobních vozů především pro dálkovou dopravu, při níž byly dodány mnohokusové výrobní série z východoněmecké vagonky v Budyšině. V průběhu dodávek nových elektrických

³³⁰ Bureš, M. Autobusová doprava a dále kritika stavu svršku u ČSD, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, Z11 Stížnosti.

³³¹ Rozvoj, koordinace a racionalizace osobní dopravy v období sedmého pětiletého plánu a v dalším výhledu, 2. 6. 1982, P 42/82, bod 4, Předsednictvo ÚV KSČ 1981–1985, 1261/0/8, NA ČR.

³³² Zpráva o současné situaci v technickém stavu elektrických lokomotiv a železničního svršku s provedením vyhodnocení stavu a podmínek výlukových činností na ČSD, odbor lokomotivního hospodářství, odbor traťového hospodářství, FMD, 24. 5. 1979, in: Porada ministra dopravy, 28. 5. 1979, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³³³ Informace o stavu a údržbě tratí ČSD pro poradu odboru dopravy a spojů VIII. Oddělení ÚV KSČ 26. 1. 1981, in: tamtéž.

³³⁴ František Hájek – zpoždování vlaků, 1981, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, Z11 Stížnosti.

lokomotiv a vozů dálkové dopravy došlo k zestárnutí motorových vozů M262, jejichž stáří dosahovalo v roce 1982 21 až 33 let (podle data jejich výroby). Navíc se dodávka náhrady za ně stále zpožďovala.³³⁵

Problémem nových vozů dálkové dopravy se záhy stala nedostatečná kvalita údržby ze strany ČSD, což vedlo k rychlému chátrání jejich interiéru. Podobný problém představovalo venkovní mytí vagonů, protože se na ČSD nedostávalo funkčních myček. V zimním období navíc bylo možné vozy umýt pouze v Praze a v Bratislavě.³³⁶ Tristní realitu stavu podtrhuje obrovské množství stížností, jež se zaměřovaly na stav železničních vozů, jejich nedostatečnou údržbu a úklid.³³⁷ Na neuspokojivé úrovni zůstával rovněž servis poskytovaný ze strany Jídelních a lůžkových vozů. Všechny kontroly v lůžkových, lehátkových a jídelních vozech poukázaly na výrazné nedostatky v čistotě, kvalitě servisu a pracovní kázní personálu. Dále se ukázalo, že rozhodnutí vedení FMD a JLV se k provozním zaměstnancům nedostávají, a proto zůstala některá opatření na zlepšení stavu pouze „na papíře“.³³⁸

Na počátku 70. let patřilo k hlavním výzvám pro železniční odvětví také zlepšení stavu železniční infrastruktury. ČSD se snažily všemožně posilovat traťové hospodářství dalšími pracovníky – zapojovaly vězně, zahraniční pracovníky, převážně z Vietnamu, a samozřejmě Železniční vojsko. I tak je ale z dobových dokumentů patrné, že se celá tato oblast nacházela v bludném kruhu, ze kterého se nedařilo vystoupit.³³⁹ Paralelně se plánovalo masivní rozšiřování odklonových a objízdných tras mimo nejvíce zatížená místa tzv. I. a II. tahu.³⁴⁰ V neposlední řadě pak byla na všech úrovních probírána, podobně jako tomu bylo v předchozím období, nedostatečná kvalita osobní přepravy, kultury cestování a souvisejících služeb.

³³⁵ Rozvoj, koordinace a racionalizace osobní dopravy v období sedmého pětiletého plánu a v dalším výhledu, 2. 6. 1982, P 42/82, bod 4, Předsednictvo ÚV KSČ 1981–1985, 1261/0/8, NA ČR.

³³⁶ Tamtéž.

³³⁷ Srovnej: Z11 Stížnosti, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4.

³³⁸ Zpráva z provedené kontroly naplňování závěrů porady ministra dopravy ze dne 16. března 1981 ke zlepšení kvality služeb podniku JLV poskytovaných cestující veřejnosti, odbor železniční dopravy a přepravy FMD, odbor vozového hospodářství FMD, 8. 2. 1982, in: Porada ministra dopravy, 15. 3. 1982, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³³⁹ Plnění opatření ke zprávě o stavu tratí ČSD, odbor traťového hospodářství FMD, 14. 12. 1981, in: Porada ministra dopravy, 21. 12. 1981, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³⁴⁰ Konkrétněji viz například: Postup zvyšování propustnosti jižního tahu z Košic do Jihlavy a tratí z České Třebové do Lysé nad Labem a Poříčan, odbor výhledu FMD, 24. 5. 1976, in: Porada ministra dopravy, 15. 6. 1976, FMD, Kolegia a porady ministra, NA ČR.

Provozní stav na ČSD začal v průběhu 70. let vykazovat tak zásadní nedostatky, že se stal tématem jednání 15. sjezdu ÚV KSČ:

„Zpráva ze zasedání ÚV KSČ konstatuje, že doprava je omezujícím článkem národního hospodářství – přitom musí zabezpečit růst přepravy v roce 1978 o 4,2 procenta. To je celostátní průměr. V severočeské oblasti činí přírůstek nakládky uhlí deset procent. Železniční síť tratí a vleček je zde velmi hustá, avšak jen několik hlavních tratí má technické parametry takové, aby na nich mohla být prováděna intenzivní moderní doprava. [...] V podstatě má však materiálně-technická základna železnic stáří 100 let.“³⁴¹

Podobně o nelichotivé situaci informovala také oborová železniční periodika, konkrétní příklad uvádí novoroční „zdravice“ federálního ministra dopavy Vladimíra Blažka zaměstnancům ČSD na stránkách časopisu *Železničář*, v němž zmiňoval překvapivě otevřeně soudobé problémy železnice a obrovský deficit v investiční výstavbě, která mohla zlepšit stav železniční dopavy v Československu:

„Tím, že se neplnily úkoly na rozhodujících stavbách, nevytváříme si ani potřebné podmínky pro rozvoj technické základny, pro zvýšení výkonnosti tratí a rozšíření kapacity opravárenské kapacity. Musíme se celkem otevřeně přiznat, že proti stavu v páté pětiletce se zatím nepodařilo zrychlit a zkvalitnit investiční výstavbu. Mám na mysli zejména její připravenost, uvádění kapacit do provozu a zamezení růstu rozpočtových nákladů.“³⁴²

5.1.3. Časová sonda: konec 80. let

Celá 80. léta představovala po provozní stránce období stabilizace výkonů železniční dopavy a nedocházelo již k žádným významnějším nárůstům objemu přeprav, jako tomu bylo v předcházejících desetiletích po skončení druhé světové války. Jedním z důvodů byl masivní nástup automobilové dopavy, která přebírala stále více výkonů v nákladní i hromadné osobní dopravě. Druhou jmenovanou

³⁴¹ Vašátko, Josef. Železniční stavby v severních Čechách, in: *Rudé právo*, 17. 1. 1978, 3.

³⁴² Blažek, Vladimír. Hned po startu plným tempem, in: *Železničář*, č. 1/1977, 1.

oblast ještě významně zasáhl rychle se rozvíjející individuální automobilismus. ČSD se koncem 80. let dostaly do stavu, kdy sice i nadále zajišťovaly v evropském srovnání obrovské objemy přeprav, ale kapacita dopravy již byla „téměř vyčerpána plánem určeným společenskou poptávkou“.³⁴³

V nákladní dopravě došlo mezi lety 1980 a 1989 ke stagnaci hmotnosti přepraveného zboží na úrovni kolem 280 mil. tun. Výkony nákladní dopravy se pohybovaly kolem 72 miliard tkm a výkony osobní dopravy se pohybovaly kolem 19 milionů osbkm.³⁴⁴ Pozitivní bilanci vykazovaly výkony rozdělené podle trakcí, kde se podařilo přesměrovat většinu výkonů v nákladní dopravě (v hrtkm) do energeticky výhodnější elektrické trakce. V roce 1980 činil tento poměr ve prospěch elektrické trakce zhruba 6 : 4 a v roce 1989 dosahoval již poměru 7,5 : 2,5. Podobně se vyvíjela také statistika vlakokilometrů podle jednotlivých trakcí, což ještě doplnilo ukončení parního provozu na počátku 80. let.³⁴⁵

V osobní dopravě docházelo k drobnému úbytku celkového počtu přepravených osob – část cestujících přecházela do (především silniční) veřejné či individuální osobní dopravy. Ve stejné době docházelo k drobnému nárůstu jízdního výkonu v osobní dopravě, mezi lety 1980 a 1989 se zvýšil počet vlakokilometrů osobní dopravy ze 132 mil. vlkm na 138 mil. vlkm. Silniční dopravu začalo využívat více cestujících na krátké trasy a železnice byla využívána ve zvýšené míře na trasy delší. Mezi lety 1980 a 1989 se zvýšila průměrná přepravní vzdálenost ze 43,4 km v roce 1980 na 47,9 km v roce 1989. Díky tomu se podařilo vyrovnat pokles počtu přepravených cestujících a výkon osobní železniční dopravy se tak neustále držel kolem hranice 19 milionů osbkm ročně.³⁴⁶

Dlouhodobě problematickou zůstávala obzvlášť situace v osobní dopravě. Častým terčem kritiky zůstávala, podobně jako v předcházejících dekadách spolehlivost a rychlost přepravy, čistota a úroveň poskytovaných služeb. Ve srovnání s rozvinutým zahraničím nebyl stav na síti ČSD konkurenceschopný. Ačkoliv došlo ke zvýšení průměrné rychlosti vlaků dálkové dopravy na 62 km/h v roce 1987, ve stejné době jezdily vlaky dálkové dopravy v NDR takřka

³⁴³ Informace o situaci v železniční dopravě v roce 1987, 10. 2. 1988, P 59/88, bod k inf. 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

³⁴⁴ Statistická ročenka ČSSR. 1980 (Praha: SNTL, 1980), 428–432; Statistická ročenka České a Slovenské Federativní Republiky 1990 (Praha: SNTL, 1990), 428–432.

³⁴⁵ Statistická ročenka České a Slovenské republiky 1990 (viz předchozí poznámka), 438 a 439.

³⁴⁶ Tamtéž, 442.

dvojnásobnou průměrnou rychlostí – 108 km/h. Zvýšení průměrné rychlosti podle jízdního řádu, které bylo možné zaznamenat v posledních dvou desetiletích, umožnilo převážně nasazení výkonnějších lokomotiv v elektrické trakci. Ty vykazovaly lepší jízdní parametry než motorové (a samozřejmě parní), umožňující především rychlejší rozjezd souprav, což vedlo ke krácení jízdních dob. Souvisejícím problematickým bodem bylo dodržování jízdního řádu v osobní dopravě. Standardním a téměř běžným zpožděním vlaků bylo 10 až 30 minut. Jen za první čtvrtletí roku 1987 nedodržel jízdní řád 40,1 procenta mezinárodních expresů a rychlíků, 15,9 procenta vnitrostátních expresů a rychlíků, 3,4 procenta osobních vlaků. Oproti roku 1984 se zvýšilo zpoždění v kategorii expresních vlaků a rychlíků na dvojnásobek.³⁴⁷

Osobní doprava a její spolehlivost odpovídala celkovému stavu železniční infrastruktury. Jízdní doby tak v mnoha případech zůstávaly spíše „na papíře“ a vlaky osobní dopravy měly stanovené v době zhoršeného stavu železničního svršku tzv. přírážky k (běžným) jízdním dobám. Oprava tratí však představovala i nadále významný problém. Kromě dříve zmíněných potíží s dodavateli a nedostatkem pracovních sil v dělnických profesích na železnici navíc nebylo ani možné některá místa pro obrovské provozní zatížení dlouhodobě vyloučit z provozu a provést důkladnou opravu. Z těchto důvodů nedocházelo k žádným výraznějším zlepšením. Například v roce 1986 tak činily tyto „přírážky“ jízdní doby mezi Prahou a Ústím nad Labem 32 minut³⁴⁸ a mezi Prahou a Zábřehem na Moravě 42,7 minuty, ale i tak docházelo neustále k dalším zpožděním.³⁴⁹ Ukazuje to, že „každodenní realita“ naplňování grafikonu v celém Československu nedosahovala valných výsledků. Druhý jmenovaný úsek se totiž dotýkal fakticky všech vlaků jednak mezi Čechami a Ostravskem a severní částí Slovenska a jednak mezi Čechami a Bratislavou a celou jižní částí Slovenska.³⁵⁰

³⁴⁷ Výsledky kontroly, jako komunisté – vedoucí pracovníci a stranické organizace na [m]inisterstvu dopravy ČSSR a ve vybraných podřízených organizacích plní závěry XVII. sjezdu KSČ z hlediska plynulosti a hospodárnosti železniční dopravy, upevňování disciplíny a pořádku při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, 7. 7. 1988, P 79/88, bod 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

³⁴⁸ Vzdálenost mezi stanicí Praha-Holešovice a Ústím nad Labem činí 103 km a jízdní doba v GVD 2016/2017 u nejrychlejších vlaků osobní dopravy 70 minut.

³⁴⁹ Vzdálenost mezi Prahou hl. n. a Zábřehem na Moravě činí 204 km a jízdní doba v GVD 2016/2017 u nejrychlejších vlaků osobní dopravy zastavujících v obou stanicích 115 minut.

³⁵⁰ ČST – Aktuality: Stížnost cestujících na kvalitu vlaku R529, 7. 8. 1986, související korespondence FMD, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, Z11 Stížnosti.

Provozní stabilizace osobní dopravy se pravidelně projednávala také v příslušných orgánech na odboru dopravy a spojů, tedy V. oddělení ÚV KSČ. Federální ministerstvo dopravy předložilo materiál Opatření ke zlepšení přepravy osob v letech 1986 až 1990, jehož naplňování bylo průběžně sledováno. Výsledky tohoto monitoringu ale nebyly nijak uspokojující a byla zaznamenána jen dílčí zlepšení ve vybraných segmentech. Pozitivní vývoj tak představoval především nový systém rezervace jízdenek (automatizovaný rezervační systém – ARES), který zvýšil flexibilitu a díky tomu i vytížení rezervačního systému. V dalších aspektech zlepšení nenastalo:

„Nedostatky jsou problémem spočívajícím zejména v nízké úrovni plnění GVD, informovanosti cestující veřejnosti, čistotě a vybavení vlakových souprav, čistotě prostor pro cestující, kvalitě poskytovaných pokladních služeb a nakonec i v jednání pracovníků železnice s cestující veřejností, které jsou v řadě případů umožněny nedůslednou řídicí a kontrolní činností některých pracovníků.“³⁵¹

Výše zmíněné podkladové materiály neobsahovaly návrhy konkrétních postupů a zlepšení s jasně uvedenými zodpovědnostmi a termíny. Omezily se na pouhé konstatování, že sledování vývoje a snaze o zlepšení bude i nadále „věnována zvýšená pozornost“.³⁵²

I přes výše popsanou tíživou situaci v osobní dopravě probíhaly snahy o zlepšení situace a nabídky rychlých spojů dálkové dopravy. Zvýšení průměrné rychlosti u nich nebylo docíleno modernizací infrastruktury, ale snížením počtu zastávek a úpravou technologie vozby (pobyty ve stanicích, přepraha trakčních vozidel či manipulace s přímými vozy apod.). Od jízdního řádu 1986/1987 došlo na československé síti k zavedení nové kategorie dálkových osobních vlaků, tzv. kategorie *InterExpres*, u nichž byla tato provozní opatření aplikována. Jednalo se o výsledek spolupráce československé, východoněmecké, polské a maďarské železniční správy, které tak reagovaly na zavedení vlaků vyšší kvality spojující nejvýznamnější města *InterCity* (a později *EuroCity*) v západní Evropě. Vlaky

³⁵¹ Kvalita železniční osobní dopravy v roce 1987, postup v roce 1988 a dalších letech 8.5LP, FMD, Odbor železniční dopravy a přepravy, Podklady pro poradu odboru dopravy a spojů XV. oddělení ÚV KSČ, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, Z11 Stížnosti.

³⁵² Tamtéž.

InterExpres jedoucí na síti ČSD spojovaly Prahu s Berlínem, Budapeští a Varšavou.³⁵³

S výraznými výkyvy a zpoždováním se potýkala také nákladní doprava. Opakovaně se dostavovaly problémy s přistavováním volných vagonů k nakládce a jejich včasnou přepravou na místo určení. Průměrná rychlost nákladního vozu dosahovala jen zhruba 100 km za 24 hodin, tedy cca 4,2 km/h. Stále významněji ovlivňoval provoz na síti neustále se zvyšující počet úzkých hrdel na infrastruktuře. Některé železniční uzly (např. Ústí nad Labem, Olomouc, Ostravsko, Žilina) byly trvale přetíženy a nedokázaly přijímat všechny nabízené vlaky ani neumožňovaly jejich bezproblémový průjezd. Po celé síti ČSD se tak denně odstavovalo až 120 nákladních vlaků (stav roku 1987) a z toho mnoho i na 5 nebo více dnů. Jednalo se o odstavení vagonů sestavený do vlaku bez lokomotivy. To vše vedlo k obrovskému nárůstu nákladů vyvolaných prostojem vlakových čet, vozů a lokomotiv, samozřejmě včetně ekonomických škod vyvolaných zpožděním přepravovaného zboží.³⁵⁴

Vinu na neustále se zpomalujícím toku dopravy neslo již výše zmíněné přetížení tzv. I. a II. tahu, kde kromě přetížených stanic a uzlů, zpomalovala provoz již zmíněná nedostatečná údržba infrastruktury. Až 70 procent všech výkonů se projevilo jen na 18 procentech délky sítě. Průměrný roční dopravní výkon na jeden kilometr tratě představoval 13,21 mil. hrtnm, v SRN či Francii se dosahovalo v průměru poloviční hodnoty. Na hlavních tazích ČSD pak v některých místech dosahoval výkon na jeden kilometr tratě 90 mil. hrtnm.³⁵⁵ V roce 1987 dosahovaly úseky ve špatném technickém stavu již 757 km na 376 místech v síti. Výkonné jednotky správy drah nereagovaly dostatečně pružně na nutnost odstraňovat problémy a jejich stavební činnost byla velmi pomalá. Traťové hospodářství pokračovalo v dřívějším přístupu, při němž v zájmu zachování provozu a splnění plánu objemu přeprav přistoupilo k „významnému omezení udržovacích prací při

³⁵³ Die „InterExpres“-Züge der DR. Das EuroCity/EuroNight-System in Osteuropa, <http://www.gerdboehmer-berlinereisenbahnarchiv.de/Statistiken/IMG-IEX-1986.html>, staženo dne 27. 2. 2017.

³⁵⁴ Výsledky kontroly, jako komunisté – vedoucí pracovníci a stranické organizace na [m]inisterstvu dopravy ČSSR a ve vybraných podřízených organizacích plní závěry XVII. sjezdu KSČ z hlediska plynulosti a hospodárnosti železniční dopravy, upevňování disciplíny a pořádku při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, 7. 7. 1988, P 79/88, bod 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

³⁵⁵ Informace o situaci v železniční dopravě v roce 1987, 10. 2. 1988, P 59/88, bod k inf 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

výlukách provozu na tratích s nejvyšší dopravou s následkem vědomého zhoršení kvality a údržby stavu tratí“.³⁵⁶

Problém činil také vozový park. U lokomotiv se předpokládalo, že v roce 1990 jich bude 52 procent starší 20 let a 33 procent bude za dobou své ekonomické i technické životnosti. U vozů osobní dopravy představovala zhruba třetina vozů z celkového počtu 9 623 zastaralé typy. Celkově osobní vozy vykazovaly trvalé vady, protože kolabovala opravárenská základna, prodlužovala se doba mezi revizemi a trvale se nedostávalo náhradních dílů – což byl problém nejen vozů, ale i lokomotiv. Některé funkce především rychlíkových vozů se přestaly udržovat. Jednalo se například o centrální zavírání dveří soupravy u vozů východoněmecké provenience, které nebyly ČSD schopny udržet v provozu, případně nebyly schopny sestavit soupravy výhradně z těch vozů, u nichž šla tato funkce aktivovat.

U nákladních vozů představoval závažný problém jejich neustálý nedostatek – řešilo se to tedy využíváním vozů z OPW, společného parku nákladních vozů, či využitím zahraničních vozů (viz například níže o zápůjčce nákladních vozů ze Spolkové republiky Německo). Znamenalo to sice zvýšení provozních nákladů, neboť použití těchto vozů se muselo hradit, ale jinak by nedošlo k uspokojení požadavků národního hospodářství. A to byl zcela klíčový úkol železniční dopravy v národním hospodářství.³⁵⁷

Neúnosný stav sítě ČSD vedl k přípravě plánů na modernizaci hlavních tahů, jež měla začít koncem. Předpokládala se odstranění úzkých míst především na tzv. I. a II. železničním tahu, jejich modernizace na rychlost 120 až 140 km/h a celkově navýšení investičních prostředků na další úpravy infrastruktury.³⁵⁸ K dokončení úprav prvních úseků došlo v roce 1988, šlo o úsek mezi Šakvicemi a Zaječím na Břeclavsku a na jedné traťové koleji bylo možné dosáhnout rychlosti až 140 km/h. Další modernizace infrastruktury pokračovala až po roce 1993, kdy začala komplexní modernizace čtyř hlavních staronově vytyčených tranzitních železničních koridorů.³⁵⁹

³⁵⁶ Tamtéž.

³⁵⁷ Tamtéž.

³⁵⁸ Tamtéž.

³⁵⁹ Ministerstvo dopravy ČR, Tranzitní železniční koridory, <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>, staženo dne 27. 2. 2017.

5.2. Případová studie: Personální situace

Československé dráhy patřily v 70. a 80. letech k největším zaměstnavatelům v Československu. V roce 1966 zaměstnávaly 207 tisíc lidí – a zvládnutí neustále rostoucích požadavků na přepravní výkon přinášelo potřebu mimořádného nasazení všech zúčastněných zaměstnanců a zvyšování tlaku na produktivitu práce. Podobně jako ostatní zaměstnavatelé v zemi se ČSD potýkaly s chronickým nedostatkem pracovních sil. ČSD navíc nemohly od 60. let spoléhat ani na dřívější „kádrový pilíř“ železnice, stabilní a zkušené zaměstnance pamatující předválečnou dobu, kdy měla železničářská profese svoji „stavovskou“ váhu a důstojnost. Po roce 1950 totiž došlo k rychlé a téměř kompletní výměně zaměstnanců u ČSD. Jen mezi lety 1950 až 1956 přišlo na železnici 135 tisíc nových pracovníků. K završení obměny zaměstnanců pamatujících první Československou republiku došlo fakticky kolem roku 1970.³⁶⁰

Po roce 1945 si železničářská profese rychle vydobyla vážnost, neboť míra válečného poškození na železnici vyžadovala obrovské pracovní nasazení. Zajištění chodu dopravy bylo klíčové pro obnovu zásobování a pro udržení hospodářství v běhu. V době poválečné obnovy republiky se železnice začala terminologicky a organizačně militarizovat – doprava se stala novým bojištěm, kde se bojovalo, jak již bylo zmíněno výše, o uhlí a o fungující zásobování. ČSD byly, podobně jako v ostatních východoevropských zemích, velmi přísně hierarchicky organizovány a příslušnost k nim byla navíc posílena uniformou. V 50. letech dokonce odpovídaly železničářské uniformy sovětskému vojenskému střihu, včetně výložek s příslušnou hodnotí. Zaměstnanci železnic se stali v lidovém žargonu příslušníky „modré armády“.

Vnímání zaměstnání na železnici se ale po dvou mírových desetiletích proměnilo a železničářská profese ztratila svoji společenskou vážnost. Přispělo k tomu především zhoršení zaměstnaneckých podmínek v relativním srovnání s ostatními zaměstnavateli. ČSD se tak začaly postupně potýkat s výraznými problémy, zejména s nedostatkem pracovníků a jejich nedostatečnou pracovní morálkou. Na železnici se ve stále vyšší míře dostávala celá řada zaměstnanců, kteří vykonávali svoji práci nedbale a nedodržovali pracovní kázeň. Ve výsledku to

³⁶⁰ Ministerstvo dopravy: Návrh materiálu pro plenární zasedání Ústředního výboru KSČ k hlavním problémům dopravy, Praha, duben 1967, sv. 35, aj. 36/8, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR, 57.

poškozovalo stav a chod železničního odvětví jako celku.³⁶¹ Následující tři časové sondy ukáží, jakým způsobem se vyvíjela personální situace u ČSD, včetně souvisejících problémů.

5.2.1. Časová sonda: Konec 60. let

Československé dráhy se začaly již v průběhu 60. let potýkat s problémy v personální oblasti. Náročnost práce na železnici, směnný provoz či odloučení od domova při výkonu profese nebyly zaměstnancům kompenzovány dostatečnými platovými podmínkami, odpovídajícím důchodovým zabezpečením, uspokojením bytových potřeb ani dalšími měkkými faktory, jako je například pocit příslušnosti ke společensky významnému „stavu železničářů“, jak tomu bylo v období první republiky.

ČSD v reakci na tento neuspokojivý stav zavedly stabilizační odměny a preferenční příplatky pro nedostatkové profese, zvýšily počet pracovních míst, která umožňovala zaměstnancům následně pobírat důchod ve II. pracovní kategorii, a umožnily činnost pracujícím důchodcům i po dobu delší než běžných 180 dnů v roce. V neposlední řadě mělo dojít ke zlepšení úrovně poskytované zdravotní a lázeňské péče. Ani poté se ovšem železničnímu odvětví nedostávalo dostatečného počtu pracovních sil, přičemž podle některých hodnocení stupeň „feminizace (na železnici) překročil (ve vztahu k fyzicky náročným profesím) únosnou míru“.³⁶²

Materiály předsednictva ÚV KSČ, které byly projednávány v červnu 1968, tedy v době vrcholícího pražského jara, dávaly situaci na železnici do souvislosti s vývojem v celé společnosti. V materiálech je naplno zmíněna nespokojenost zaměstnanců ČSD:

„Situace v dopravě je v posledních týdnech v podstatě shodná s vývojem politické situace v celé společnosti. [...] Do popředí vystupuje snaha po rehabilitaci společenského postavení celé dopravy a zejména pak železničářů. Charakteristické přitom je, že není kritika vedena proti

³⁶¹ Tamtéž.

³⁶² Tamtéž, 13.

[komunistické, pozn. aut.] straně, ale především proti vyšším hospodářským a odborovým orgánům.³⁶³

Nespokojenost s panující situací odkazovala na „zásluhy“ pracovníků dopravních odvětví v poválečné obnově republiky: „Dopraváci byli první, kteří po válce roztočili kola, odměnění byli poslední.“³⁶⁴ Jak již bylo zmíněno výše, podprůměrné platové ohodnocení pracovníků v železničním odvětví se snoubilo s jejich trvalým nedostatkem, což bylo příčinou vysokého počtu přesčasových hodin. Jen na železnici se každoročně odsloužilo 35 milionů přesčasových hodin, jež nahrazovaly práci desítek tisíc zaměstnanců.

Československá vláda se snažila nastalou situaci řešit a skutečně se podařilo na konci 60. let naplnit stavy pracovníků u ČSD na uspokojivý stav. Nejednalo se ale o setrvalý stav a po zlepšení podmínek v ostatních odvětvích ekonomiky začali pracovníci zase rychle odcházet od ČSD, protože na situaci zareagovali také ostatní zaměstnavatelé úpravou svých nabídek. Záhy se tak opět dostavil nedostatek zaměstnanců.³⁶⁵ Níže uvedená tabulka ukazuje naplněnost vybraných profesí na Československých drahách vůči tabulkovému stavu. Všechny klíčové oblasti železničního odvětví vykazovaly nedostatek pracovních sil. Nejvíce problematické oblasti je možné definovat ve skupině posunovačů, železničního stavitelství a traťového hospodářství. Tyto oblasti, jak bude ukázáno později, představovaly klíčová problematická místa především pro bezproblémový provoz a dostatečnou údržbu železniční infrastruktury. K nedostatku zaměstnanců se ještě přidávala otázka stárnutí těch stávajících. Ze všech zaměstnanců ČSD jich bylo v roce 1971 25,8 procenta ve věku 40 až 49 let a 28,65 procenta ve věku 50 až 59.³⁶⁶ Ukazovalo se, že zaostával nábor mladých pracovníků, po velké vlně nástupů na železnici na konci 40. a 50. let totiž situace spíše stagnovala.

³⁶³ Informace o současné situaci v dopravě, 13. 6. 1968, sv. 73, aj. 97/inf 1, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

³⁶⁴ Tamtéž.

³⁶⁵ Rozbor příčin výrazného úbytku pracovních sil dělnických a provozních profesí na železnici v roce 1971, Podkladový materiál pro schůzi vlády ČSSR, únor 1972, in: Porada ministra dopravy, 21. 8. 1972, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³⁶⁶ Tamtéž.

Tabulka 5.2: Naplněnost vybraných profesí na ČSD ve vztahu k tabulkovému stavu v roce 1971 (v procentech).

<u>Profese</u>	<u>Naplněnost vůči tabulkovému stavu (v procentech)</u>
Vlakové čety	94,76
Posunovači	92,13
Lokomotivní čety	97,97
Traťové hospodářství	93,79
Železniční stavebnictví	92,52
Dílny	98,87

Zdroj: Rozbor příčin výrazného úbytku pracovních sil dělnických a provozních profesí na železnici v roce 1971, Podkladový materiál pro schůzi vlády ČSSR, únor 1972, in: Porada ministra dopravy, 21.8.1972, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

Statistický pohled na platovou situaci pracovníků ČSD v roce 1970 nevyvolává dojem výraznější sociální nerovnováhy. Průměrná mzda u ČSD dosahovala v roce 1970 celkem 2 272 Kčs, průměrná mzda ve výrobní i nevýrobní sféře v ČSSR dosahovala 1 937 Kčs. Tento statistický údaj však nezohledňuje odbornost profesí, která na železnici musela být s ohledem na komplexní problematiku provozu vyšší než v jiných sektorech. Na jednoho pracovníka ČSD připadal v roce 1970 výkon 338 tisíc tunokilometrů za rok.³⁶⁷

K vyostřenému vývoji přispěla kromě nedostatečného odměňování odborných profesí také dlouhodobě podceňovaná a neřešená sociální a bytová problematika. Plán z roku 1964 počítal s vybudováním 12 tisíc bytových jednotek pro potřeby železničářů, avšak do roku 1968 jich bylo předáno zaměstnancům pouze 3 886. Snahy o alespoň dílčí zvyšování úrovně mezd u nedostatkových profesí vedly k růstu nevraživosti mezi zaměstnanci. Železničáři tak přestávali důvěřovat centrálnímu Odborovému svazu dopravy a spojů. Některé profese dokonce začaly uvažovat o vzniku samostatných odborových svazů – nejostřeji v tomto směru tradičně vystupovali strojvedoucí, kteří založili v roce 1967 vlastní a

³⁶⁷ Československo. Federální statistický úřad. Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1980 (Praha: SNTL, 1980), 265 a 444.

dodnes existující Federaci strojvůdců. Následovali je výpravčí, vozmistři, opraváři atp.³⁶⁸

Nedostatečné platové ohodnocení a přetěžování pracovníků přesčasovou prací snižovalo jejich motivovanost. Pracovní liknavost a selhání zaměstnanců vedly k celé řadě nehod. Na železnici zavinili zaměstnanci v roce 1966 většinu nehod, celkem 59 procent, zbylých 41 procent bylo způsobeno technickými závadami na vozidlech, tratích a zabezpečovací technice, což lze částečně přičíst na vrub ledabylé či zanedbané údržby.³⁶⁹

Druhým směrem, kterým se ventilovala nespokojenost, byla politická aktivizace. Materiály se zmiňují o několika hrozbách stávkou, které měly proběhnout mezi posunovači v Hradci Králové či mezi zaměstnanci železničního uzlu Žilina, což byla v období komunismu věc v jiných odvětvích nevídaná. Zmiňována je také celostátní konference 600 výpravčích, jež byla fakticky zorganizována během jediné noční směny na jaře roku 1968. Jednalo se o naprosto mimořádnou politickou aktivizaci této skupiny, kterou nedokázal státní aparát podchytit ani kontrolovat. Dopravní zaměstnanci na železnici měli volně k dispozici služební telefony, telegrafy a dálnopisy. Jejich mobilita byla velmi vysoká díky volným režijním jízdenkám a byli tak schopni (i ochotni) cestovat na dlouhé vzdálenosti. To vše ulehčovalo případný politicko mobilizační či protestní potenciál této skupiny osob.³⁷⁰

5.2.2. Časová sonda: konec 70. let

V personální oblasti u ČSD nenastal ani v průběhu 70. let výraznější posun k lepšímu, spíše naopak. Stále se nedařilo naplnit plánované počty zaměstnanců a nedostatek pracovníků byl nahrazován přesčasovou prací. Mnoho stávajících zaměstnanců nesplňovalo požadavky na odbornou kvalitu a vzdělání a kvalita

³⁶⁸ Informace o současné situaci v dopravě, 13. 6. 1968, sv. 73, aj. 97/inf 1, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

³⁶⁹ Ministerstvo dopravy: Návrh materiálu pro plenární zasedání Ústředního výboru KSČ k hlavním problémům dopravy, Praha, duben 1967, sv. 35, aj. 36/8, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR, 13.

³⁷⁰ Informace o současné situaci v dopravě, 13. 6. 1968, sv. 73, aj. 97/inf 1, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

odváděné práce byla nedostatečná na všech stupních.³⁷¹ Řídící práce a kontrola vykazovaly velké nedostatky, nadřízení kladli velmi nízké požadavky na podřízené a celkově vykazovalo chování zaměstnanců velmi nízkou míru disciplíny.³⁷²

Federální ministerstvo dopravy se snažilo zavádět spolu s hospodářskou reformou fungování sektoru dopravy hmotnou zainteresovanost vedoucích pracovníků. Roční odměny nepředstavovaly zanedbatelnou částku, šlo o 25 až 35 procent ročního platu, v závislosti na plnění předepsaného plánu.³⁷³ Ačkoliv se jednalo o přelomový krok v řízení a motivaci k zodpovědnosti, nepřinesl očekávané změny. Realita na ČSD podle dobových zpráv vypadala tak, že samotné hodnotící parametry byly stanoveny velmi nízkou, ani jejich naplnění tedy nevedlo k výraznému zlepšení stavu na železnici.

Nejen v profesích, kde se nedostávalo pracovníků, se začaly objevovat problémy navazující na vývoj v minulých desetiletích. Slabý nábor mohl za neustále se zvyšující průměrný věk zaměstnanců, který začínal především u některých fyzicky náročných profesí představovat problém.³⁷⁴ Ostatní zaměstnavatelé ve stavebnictví či průmyslu nabízeli mnohdy za podobně náročnou práci lepší podmínky a ani v platové oblasti nemohly ČSD výrazně konkurovat.³⁷⁵

Federální ministerstvo dopravy se proto snažilo zajistit výstavbu bytů, která se i tak neustále opožďovala, ale účinnější a rychleji realizovatelná byla finanční motivace pracovníků – nejrůznější příplatky ke mzdě, zařazení do zvýhodněné tarifní třídy či příspěvek k důchodu u celé řady provozních profesí. Od konce 70. let bylo běžné, že celé řadě zaměstnanců železnic byl po odchodu do důchodu přiznán zvláštní příspěvek ke starobnímu důchodu.³⁷⁶ Ne vždy se však záměry především

³⁷¹ Viz například výsledky kontroly: Zpráva z provedené kontroly naplňování závěrů porady ministra dopravy ze dne 16. března 1981 ke zlepšení kvality služeb podniku JLV poskytovaných cestující veřejnosti, odbor železniční dopravy a přepravy FMD, odbor vozového hospodářství FMD, 15. 3. 1982, in: Porada ministra dopravy, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³⁷² Rozvoj, koordinace a racionalizace osobní dopravy v období sedmého pětiletého plánu a v dalším výhledu, 2. 6. 1982, P 42/82, bod 4, Předsednictvo ÚV KSČ 1981–1985, 1261/0/8, NA ČR.

³⁷³ Hmotná zainteresovanost vedoucích organizací řízených FMD pro rok 1982, 5. 3. 1982, in: Porada ministra dopravy, 15. 3. 1982, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³⁷⁴ Výsledky následné kontroly plnění opatření přijatých k prověrce na Federálním ministerstvu dopravy, správě severozápadní dráhy a železniční stanice Praha-Vršovice provedené v roce 1975, 21. 12. 1976, sv. 27, aj. 29/inf 2, Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR.

³⁷⁵ Zpráva o stavu tratí ČSD, 3. 12. 1980, in: Porada ministra dopravy, 26. 1. 1981, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³⁷⁶ Informace o přehledu povolání pro účely poskytování zvláštního příspěvku 200,- Kč měsíčně k důchodu pracovníkům úzkoprofilových profesí železniční dopravy, in: Porada ministra dopravy, 2. 5. 1979, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

ve mzdové oblasti podařilo zrealizovat. Zásadním problémem byly vysoké náklady dané počtem zaměstnanců. ČSD zde jednoznačně doplácely na svoji velikost. Postupně byly na železnici zavedeny tzv. stabilizační příplatky, které dostávali pracovníci vybraných, většinou náročných nebo nedostatkových profesí, po určité době zaměstnání. Mělo se tak zamezit fluktuaci zaměstnanců, která sužovala ČSD, podobně jako nedostatek pracovníků.³⁷⁷ Pro mladé pracovníky mohlo být lákavé zkrácení povinné vojenské služby při podpisu pracovního závazku.³⁷⁸

Žalostný stav, v němž se Československé dráhy nacházely, podtrhuje situace, kdy nedokázaly vybavit zaměstnance ani základními materiálními pomůckami. V říjnu 1980 se tímto problémem zabývalo dokonce předsednictvo ÚV KSČ. Distribuce zimního vybavení pro provozní zaměstnance vykazovala velmi špatné výsledky: ze 140 tisíc potřebných párů bot Wibram se jich nedostávalo 34 tisíc, z 29 tisíc prošívaných obleků 9,5 tisíce, z 16 tisíc prošívaných kalhot 7,5 tisíce a z 19 tisíc nepromokavých pláště celých 15 tisíc.³⁷⁹ Podobně neuspokojivá situace panovala v distribuci služebních stejnokrojů. Kvůli nedostatku některých velikostí byla proto část průvodčích nucena vykonávat svoji službu v civilu.³⁸⁰

Samotná analýza stavu pracovišť a nálady na nich je velmi obtížná i s ohledem na minimum dostupných archivních zdrojů, ale specifický vhléd nám umožní stížnosti, které prošetřovala kancelář stížností na federálním ministerstvu dopravy, často ve spolupráci s Výborem lidové kontroly. Stížnost zasláná *Rudému právu*, publikovaná pod titulem „Kdo sabotuje provoz na železnici – Situace v provozu ČSD není růžová“, byla anonymizována a předána dne 6. září 1979 Výboru lidové kontroly KSČ. Jejím obsahem byla kritika interních poměrů u ČSD, včetně pohledu na stav z pozice zaměstnance:

³⁷⁷ Soubor opatření k omezení fluktuace a ke zvýšení nábory a stabilizace pracovních sil v železniční dopravě, in: Porada ministra dopravy, 14. 3. 1978, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³⁷⁸ Rozbor situace v pracovních silách v obvodu Severozápadní dráhy, jaké důsledky má nedostatek pracovníků v provozu a v kterých lokalitách, jaká opatření k jejich řešení již byla provedena a co se dále navrhuje, 20. 5. 1974, in: Porada ministra dopravy, 1. 7. 1974, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³⁷⁹ Zpráva o připravenosti dopravy ke zvládnutí podzimní přepravní kampaně a zabezpečení železniční dopravy v zimním období 1980/1981, 9. 10. 1980, P151/80, bod 3, Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR.

³⁸⁰ Zpráva z provedené kontroly naplňování závěrů porady ministra dopravy ze dne 16. března 1981 ke zlepšení kvality služeb podniku JLV poskytovaných cestující veřejnosti, in: Porada ministra dopravy, 15. 3. 1982, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

„Příčin je mnoho: 1) rozbujelý správní aparát, přitom řídicí práce je přímo katastrofální; 2) soustavné přikládání povinnosti jiných kategorií dělnických profesí profesem [citace dle originálu, pozn. aut.], které se s potížemi ještě drží nad vodou. Většinou za cenu vysokého množství přesčasové práce [...]; 3) péče o pracující je minimální. Mnoho stanic nemá vůbec pitnou vodu. K dispozici není většinou teplé jídlo [...]; 4) pracovní prostředí je též ubohé – nevyhovující šatny, v některých vratných stanicích a nocležnách je špinavé oblečení. V žst. Dobříš je nutno se mýt u pumpy, umyvadla nejsou ani na pokojích.“³⁸¹

FMD na stížnost vypracovalo rozsáhlou odpověď, která však spíše vysvětlovala, proč není možné zjednat nápravu. Plány centrálních složek přitom byly velkolepé: spočívaly ve snaze vyřešit bytovou situaci, umožnit soz zaměstnanců do zaměstnání i ze vzdálenějších míst, upravit pracovní dobu při celotýdenním odloučení pracovníka od rodiny, zlepšit stav útulen,³⁸² dodávat teplá jídla bezplatně všem zaměstnancům a poskytovat pracovníkům stabilizační odměny a náborové příspěvky.³⁸³ Materiál ovšem nerozebírá ekonomické implikace těchto kroků, jednalo se tedy spíše o deklaratorní výčet možných řešení bez reálného dopadu.

Koncem 70. let tak ČSD nebyly schopny celou řadu svých činností zajistit kmenovými zaměstnanci, a hledaly proto nejrůznější alternativní formy posílení pracovních kolektivů. V kalamitních situacích, ale i v některých vypjatějších obdobích roku, kdy docházelo k větší přepravní poptávce, byli využíváni příslušníci železničního vojska, jak bylo uvedeno výše, nebo dobrovolné občanské brigády. Na konci 70. let začalo FMD vyjednávat o výpomoci pracovníků z Kuby a

³⁸¹ Dopis redakce Rudého práva Výboru lidové kontroly, 6. září 1979, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, Z11 Stížnosti.

³⁸² Útulny jsou železniční ubytovací zařízení pro provozní pracovníky při přerušení směny nebo mezi směnami, určeny byly zejména pro strojvedoucí, vlakvedoucí a průvodčí.

³⁸³ Situace v traťovém hospodářství, in: Porada ministra dopravy, 28. 5. 1979, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

z Vietnamu.³⁸⁴ V době kalamitního stavu na železnici pravidelně vypomáhali vojáci základní služby také z běžných bojových útvarů.³⁸⁵

Nedostatek zaměstnanců především v dělnických profesích začaly ČSD stále častěji vykrývat vězni, a to zejména na úseku traťového hospodářství. Nejednalo se o řešení ideální a vyvolávalo další náklady, protože vězni museli být dopravováni na svá pracoviště na delší vzdálenosti a musela být zajištěna jejich ostraha, ale odpovídalo to neudržitelné situaci v oblasti traťového hospodářství. Stručně ji charakterizuje úvod podkladů pro jednání prvního náměstka ministra dopravy s náčelníkem Sboru nápravné výchovy (SNV):

„Situace v personálních stavech jednotek traťového hospodářství, zejména nedostatečné stavy pracovníků profese traťový dělník v průmyslových oblastech ČSR si vyžaduje řešit tuto situaci netradičními způsoby. K jednomu z nich patří zajišťování údržby tratí odsouzenými. V oblasti Správy severozápadní dráhy je v současné době pro údržbu tratí nasazeno celkem 470 odsouzených.“³⁸⁶

Správa nápravné výchovy zamýšlela omezit dojížděku vězňů na pracoviště jen na maximálně 30 kilometrů od věznice s tím, že je budou převážet tomu uzpůsobené, tedy zajištěné, dopravní prostředky. To však narazilo na výrazné znepokojení u ČSD, což ukazuje nepostradatelnost vězňů pro zajištění určitých činností: rozhodnutí by znamenalo omezení údržby tratí a s tím spojené další provozní komplikace.³⁸⁷

Vězně využívaly běžně také ostatní správy drah ČSD, tedy nikoliv jen Severozápadní. Například na Jihozápadní dráze během roku 1978 vězni zabezpečili nemalou část oprav – mj. provedli regeneraci 36,7 km kolejnic, demontovali 47 km

³⁸⁴ Zaměstnávání a odborná příprava vietnamských občanů v organizacích resortu FMD a posouzení návrhu kubánské strany ke zvyšování kvalifikace občanů Kuby v železniční dopravě, odbor pracovních sil FMD, 19. 10. 1981, in: Porada ministra dopravy, 19. 10. 1981, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³⁸⁵ Zpráva o připravenosti dopravy ke zvládnutí podzimní přepravní kampaně a zabezpečení železniční dopravy v zimním období 1980/1981, 9. 10. 1980, P151/80, bod 3, Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR.

³⁸⁶ Podklady pro jednání I. náměstka ministra s náčelníkem Správy nápravné výchovy, 1979, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, K1 Využití odsouzených.

³⁸⁷ Informace pro I. náměstka ministra dopravy, Věc: Výpomoc SNV České socialistické republiky, 10. 9. 1971, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, K1 Využití odsouzených.

kolejových polí a 5,6 km jich smontovali. Přesto se správě Jihozápadní dráhy nedostávalo požadovaného počtu vězňů: „Vzhledem ke stálému úbytku traťových dělníků a zvyšujícím se nároku na údržbu železničního svršku a spodku vlivem zatížení tratí je stávající počet pracovníků ÚNV³⁸⁸ naprosto nedostatečný.“³⁸⁹ Fragmenty archivních fondů tak dokazují, že využití vězňů se stalo u jednotlivých drah ČSD vítanou příležitostí k vykrytí výpadku počtu zaměstnanců obzvláště v dělnických profesích. Část z nich se navíc podílela v rámci nejrůznějších VHJ například na výrobě nedostatkových náhradních dílů pro železniční opravy.³⁹⁰

Na konci 70. let se snažil odbor pracovních sil FMD posílit stavy pracovníků na ČSD především v oblasti traťového hospodářství a opraven o cizince. Podobná pracovní výpomoc byla v rámci východního bloku běžná a většinou šlo o pracovníky z Kuby a z Vietnamu. Jednání o kubánské výpomoci probíhala od roku 1978 bez zjevného výsledku. FMD se tak rozhodlo oslovit rovněž vietnamskou stranu a od roku 1981 začaly postupně přijíždět kontingenty vietnamských pracovníků, kteří posílili především železniční opravárenské závody. Během několika měsíců jich na ČSD pracovala zhruba stovka.³⁹¹

V rámci této časové sondy se v personální oblasti projevil politický proces tzv. normalizace po sovětské invazi do Československa v roce 1968 a související politické změny v KSČ. Komunisté, kteří se názorově nepřizpůsobili situaci po roce 1968, byli ve většině případů nuceni opustit svá pracoviště. Týkalo se to plošně všech zaměstnavatelů v Československu. V odvětví dopravy vyvrcholil tento proces v roce 1971, kdy měla být „dokončena očista státního a hospodářského aparátu od představitelů a nositelů pravicového oportunistu“. Dále bylo třeba „zajistit, aby ve státní a hospodářské sféře působili schopní, třídně uvědomělí, politicky vyspělí a odborně připravení pracovníci, kteří svou politickou angažovaností za současnou

³⁸⁸ Ústav nápravné výchovy.

³⁸⁹ ČSD – Jihozápadní dráha: Zpráva o činnosti pracovníků ÚNV na pracovišti traťového hospodářství v Jihozápadní dráze, Zajíc, Vladimír, 22. 2. 1979, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, K1 Využití odsouzených.

³⁹⁰ Viz například: Informace pro ministra dopravy: Program rozvoje výroby náhradních dílů v letech 1979–1980 a v 7. 5LP, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, K1 Využití odsouzených.

³⁹¹ Zaměstnávání a odborná příprava vietnamských občanů v organizacích resortu FMD a posouzení návrhu kubánské strany ke zvyšování kvalifikace občanů Kuby v železniční dopravě, odbor pracovních sil FMD, 19. 10. 1981, in: Porada ministra dopravy, 19. 10. 1981, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

politiku Komunistické strany Československa, svou prací, osobním životem a charakterovými vlastnostmi mohou být příkladem všem pracujícím.³⁹²

Výše uvedený citát ukazuje, jak široce definovaný byl záběr právě probíhajících prověrek. Bohužel z dnes dostupných materiálů není zcela jasné, jaké konkrétní dopady měla na resort dopravy normalizace. Obecně lze předpokládat, že s ohledem na strategickou roli dopravy byla intenzita personální výměny za „spolehlivé a uvědomělé kádry“ velmi silná. Například na Vysoké škole dopravy v Žilině, jediné technicky zaměřené univerzitě specializující se výhradně na dopravní obory, byla kvůli změnám dokonce ohrožena výuka některých studijních oborů. Podrobné materiály pro kolegium ministra dopravy ukazují důkladnost očisty na této škole. Kromě propuštění řady akademických pracovníků byl odvolán také děkan doc. Ing. Podstranický a pět studentů bylo vyloučeno ze studia za protisovětské postoje. Došlo rovněž k rozpuštění reformního Svazu vysokoškoláků Slovenska, který byl na škole nahrazen nově zřízeným Socialistickým svazem mládeže.³⁹³

5.2.3. Časová sonda: konec 80. let

Personální situace na provozních pozicích ČSD zůstávala na konci 80. let stále napjatá. I přes veškeré snahy příslušných odborů FMD se nepodařilo dostatečně navýšit mzdovou základnu a sociální zabezpečení.³⁹⁴ Došlo k významnému navýšení intenzity a objemu provozu, ale od roku 1971 do roku 1987 rapidně klesl počet provozních zaměstnanců ve vybraných profesích: u členů vlakových čet o 5450,³⁹⁵ u posunovačů o 925, u výhybkářů a signalistů o 1220 a u traťových dělníků o 2728.³⁹⁶ To se projevovalo negativně v provozu na síti ČSD, a proto se dále zhoršovala úroveň přepravních služeb v osobní i nákladní dopravě.³⁹⁷

³⁹² Rozpracování usnesení ÚV KSČ a vlády ČSSR o kádrové a personální práci, 15. 4. 1971, in: Kolegium ministra dopravy, 7. 4. 1971, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³⁹³ Správa o současných problémech Vysoké školy dopravní v Žilině, červen 1971, in: Kolegium ministra dopravy, 30. 7. 1971, FMD Kolegia a porady ministra, NA ČR.

³⁹⁴ Informace o situaci v železniční dopravě v roce 1987, 10. 2. 1988, P 59/88, bod k inf 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

³⁹⁵ Průvodčí, vlakvedoucí atp.

³⁹⁶ Výsledky kontroly, jako komunisté – vedoucí pracovníci a stranické organizace na Ministerstvu dopravy ČSSR a ve vybraných podřízených organizacích plní závěry XVII. sjezdu KSČ z hlediska plynulosti a hospodárnosti železniční dopravy, upevňování disciplíny a pořádku při uspokojování

Průvodním jevem snižování počtu zaměstnanců a udržování vysokého objemu výkonů zůstávala snaha navyšovat fond pracovní doby. Na konci 80. let se dostaly ČSD pod významný tlak a v podstatě ztratily schopnost vykrýt se stávajícím personálem, včetně jeho výpadků (nemoc apod.), úkoly v rámci zákonem stanovené základní pracovní doby. Proto docházelo na železnici k pravidelnému navyšování fondu přesčasové pracovní doby. Konkrétním příkladem bylo usnesení vlády č. 49 ze dne 19. února 1986, které umožňovalo v odvětví železniční dopravy stanovit limit práce přesčas na pracovníka až do výše 500 hodin ročně. Další navýšení tohoto fondu mohl povolit federální ministr dopravy po dohodě s Ústředním výborem Odborových svazů.³⁹⁸ Dopisy a příklady z jednotlivých drah poukazyvaly na skutečnost, že v některých případech docházelo u provozních profesí (výpravčí, signalisté, vozmistři či posunovači) k navyšování povoleného objemu přesčasové práce až na 700 hodin ročně. Rozhodně se nejednalo o výjimečné případy, nicméně výše přesčasů byla stanovována na základě žádostí jednotlivých drah, a tak se konkrétní objem povolených přesčasů lišil dle příslušnosti zaměstnanců.³⁹⁹

Ani tato zmíněná opatření nezajistila pokrytí všech provozních potřeb ČSD. Projevovalo se to tak plánovaným omezováním služeb vnímaných jako nadstandard. JLV tak například kvůli nedostatečnému stavu zaměstnanců nevypravovaly všechny jídelní vozy. V roce 1986 jim chybělo v průměru 90 kmenových zaměstnanců denně a v době, kdy měly být vypravovány také některé nepravidelně zařazované jídelní vozy, k jejich nasazení pro nedostatek pracovníků nedošlo. Případně byly vypraveny vozy na vlaky, kde by nebylo „politicky únosné“, aby tato služba chyběla. Týkalo se to především vlaků provozovaných v době tzv. letní turistické sezony, tedy spojů plných pracujících, kteří mířili na rekreaci do zahraničí. V takovém případě byly o jídelní vozy ochuzeny vnitrozemské „každodenní“ spoje.⁴⁰⁰

potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, 7. 7. 1988, P 79/88, bod 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

³⁹⁷ Informace o situaci v železniční dopravě v roce 1987, 10. 2. 1988, P 59/88, bod k inf 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

³⁹⁸ FMD: Zvýšený limit práce přesčas v organizacích oboru železniční dopravy v roce 1987, in: NAČR, FMD, Seznam 3 a 4.

³⁹⁹ Srovnej tamtéž s ČSD – Jihozápadní dráha: Žádost o zvýšení ročního limitu práce přesčas na jednotlivé pracovníky pro rok 1987, 31. 7. 1987, in: tamtéž.

⁴⁰⁰ Viz například: ČST – Aktuality: Stížnost cestujících na kvalitu R529, 7. 8. 1986, in: NAČR, FMD, Seznam 3 a 4, Z11 Stížnosti.

Problémy v personální oblasti se na ČSD periodicky opakovaly v průběhu minimálně dvou desetiletí. V létě 1988 se toto téma dostalo opět až na předsednictva ÚV KSČ. Základem diskuse se stala mimořádně kritická a otevřená zpráva tajemníka ÚV KSČ M. Beňa⁴⁰¹ a člena Ústřední kontrolní a revizní komise J. Hajna,⁴⁰² která skrze kontrolu „závěrů 17. Sjezdu ÚV KSČ“ tvrdě kritizovala poměry na železnici na konci 80. let. Zpráva se nejprve zaměřila na rovinu vedoucích pracovníků a především komunistů, tedy členů Komunistické strany Československa nebo tzv. kandidátů na členství ve straně. Autoři ve svém textu vycházeli z vnitřního přesvědčení, že by právě na této skupině osob mělo záležet zlepšení stavu a pokrok odvětví. Po zkoumání práce vedoucích orgánů se autoři pustili do jejich velmi tvrdé kritiky.⁴⁰³

„Na včasné řešení nedostatků v železniční osobní a nákladní dopravě účinně nepůsobí ani stranické orgány a organizace. Jejich malá náročnost, nedůsledné uplatňování práva kontroly, častě neplnění přijatých usnesení zapřičiňují, že stranické výbory při PO⁴⁰⁴ ČSD, CZV⁴⁰⁵ i členské schůze ZO⁴⁰⁶ KSČ jednají o těchto otázkách, převážně v obecné poloze. Jen ojediněle jsou předkládány zprávy, které hodnotí přístupy odpovědných vedoucích pracovníků k plnění úkolů. Většinou se nedostatky jen konstatují, omlouvají, efekt jednání je minimální. Nízká míra kritičnosti a sebekritičnosti se pak promítá do přijímaných usnesení, která nejsou vždy konkrétní a kontrolovatelná.“⁴⁰⁷

⁴⁰¹ Ústav pro studium totalitních režimů: Složení nejvyšších orgánů Komunistické strany Československa: <http://www.ustrcr.cz/data/pdf/projekty/funkcionari-ksc/nejvyssi-organy.pdf>, staženo dne 27. 2. 2017.

⁴⁰² Tamtéž.

⁴⁰³ Výsledky kontroly, jako komunisté – vedoucí pracovníci a stranické organizace na [m]inisterstvu dopravy ČSSR a ve vybraných podřízených organizacích plní závěry XVII. sjezdu KSČ z hlediska plynulosti a hospodárnosti železniční dopravy, upevňování disciplíny a pořádku při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, 7. 7. 1988, P 79/88, bod 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

⁴⁰⁴ Provozní oddíl.

⁴⁰⁵ Celozávodní výbor.

⁴⁰⁶ Závodní výbor/organizace.

⁴⁰⁷ Výsledky kontroly, jako komunisté – vedoucí pracovníci a stranické organizace na [m]inisterstvu dopravy ČSSR a ve vybraných podřízených organizacích plní závěry XVII. sjezdu KSČ z hlediska plynulosti a hospodárnosti železniční dopravy, upevňování disciplíny a pořádku při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, 7. 7. 1988, P 79/88, bod 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

Kromě nízké schopnosti a náročnosti řídicího aparátu byla kritizována nízká aktivita stranických orgánů a tzv. aktivistů. Část z nich nevykazovala vůbec žádnou činnost či byli ve své činnosti pouze formální a bez konkrétních výsledků. Problém představovalo také nedostatečné vzdělání řídicích pracovníků ve všech řídicích strukturách. Na federálním ministerstvu dopravy působilo v roce 1987 pouze 65 procent vysokoškolsky vzdělaných pracovníků, podíl v některých provozních oddílech (zpráva zmiňuje PO Ústí nad Labem) byl ještě horší. Obdobně nevyhovující situace panovala také na pozicích, které vyžadovaly středoškolskou odbornost.⁴⁰⁸

Konkrétní případ příliš měkkých norem a limitů nastavených u hmotné zainteresovanosti byl identifikován například u dispečerů sítě ČSD. Jim byly přiznány odměny při plnění GVD ve výši minimálně 85 procent. Samotný GVD ale byl dlouhodobě stanovován tak, že byl přizpůsobován zhoršujícímu se technickému stavu železničních tratí a předjímal provozní komplikace, jak již bylo zmíněno výše u tzv. přírážek k jízdni době. Dodržování GVD ve stanovených, nenáročných, parametrech tudíž nepředstavovalo výrazné nároky na řídicí dispečerskou práci. O to méně omluvitelná byla podle zprávy M. Beňa a J. Hajna i přes tento fakt přetrvávající vysoká míra nepravidelností v provozu. Požadovali proto s ohledem na konstrukci GVD výrazné navýšení ukazatele přesnosti, jehož dodržení by podmiňovalo výplatu mimořádných odměn pro dispečerský aparát, a to až k hranici 100 procent.⁴⁰⁹ K tomu ale nikdy nedošlo.

Předložená zpráva M. Beňa a J. Hajna popsala též tíživou situaci spojenou s kázní a docházkou zaměstnanců na pracoviště, k čemuž docházelo v klíčové překládkové stanici v Čierné nad Tisou:

„Např. v působnosti CZV KSS⁴¹⁰ železniční překládací stanice Čierná nad Tisou (počet pracovníků 2768, komunistů 570) v roce 1986 činila neomluvená absence v práci 18 111 hodin. V roce 1987 došlo k nárůstu na 20 835 hodin, i když došlo k poklesu [počtu] pracovníků o 156. Každoročně

⁴⁰⁸ Tamtéž.

⁴⁰⁹ Výsledky kontroly, jako komunisté – vedoucí pracovníci a stranické organizace na [m]inisterstvu dopravy ČSSR a ve vybraných podřízených organizacích plní závěry XVII. sjezdu KSČ z hlediska plynulosti a hospodárnosti železniční dopravy, upevňování disciplíny a pořádku při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, 7. 7. 1988, P 79/88, bod 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

⁴¹⁰ Komunistická strana Slovenska.

se zvyšuje počet ukládaných kárných opatření, až 50 procent jich je za po(u)žívání alkoholu. Jednou čtvrtinou se podílí členové strany a bylo za to uděleno 48 stranických trestů.“⁴¹¹

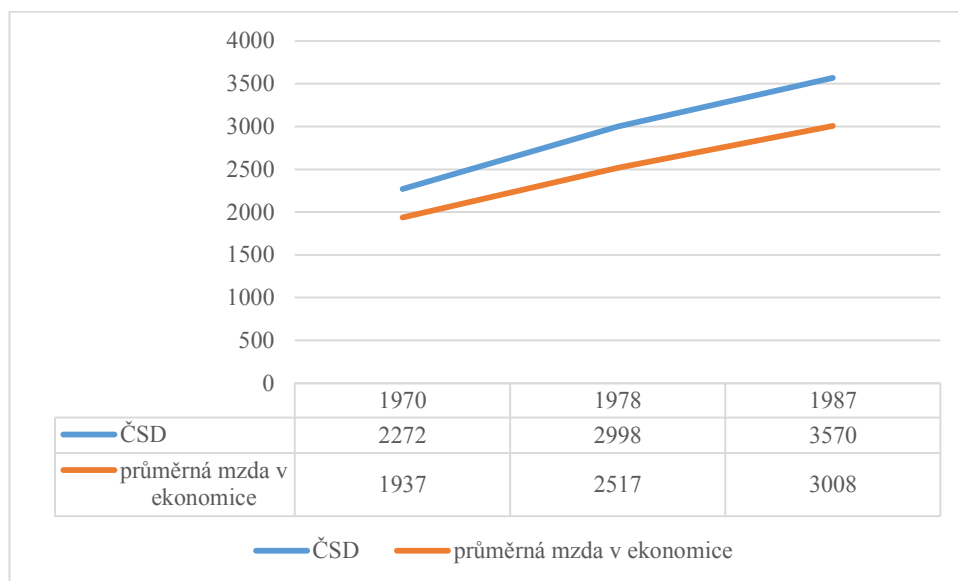
Nové pracovníky měly podle standardní rétoriky do budoucna opět lákat náborové příspěvky a mzdy, které se měly opětovně zvýšit. Samotná realizace plánů ale jako ve většině předchozích případů selhala. Novinku představovala snaha zlepšit situaci především v opravárenské základně a část oprav lokomotiv, zejména ze severní Moravy a Slezska, převést do Polska. V opravárenství byli již od počátku desetiletí nasazeni pracovníci z Vietnamu.

Závěrem je tedy možné říci, že personální oblast představovala po celé sledované období slabou stránku Československých drah. Nedostávalo se zaměstnanců v náročných profesích a federální ministerstvo železnic nedokázalo zajistit výrazné zlepšení finančního ohodnocení, aby byly tyto profese platově atraktivní oproti práci u ostatních zaměstnavatelů. Negativně působily také další podmínky související se zaměstnáním u železnic – velmi nízká úroveň pracovišť, nedostatečné vybavení pracovními pomůckami a výstrojí a zejména nedostatečná výstavba služebních bytů. Ve výsledku vedla skladba personálu k výrazným problémům v pracovní kázni a plnění předepsaných pracovních úkolů. Nedostatečná pracovní disciplína byla příčinou většiny mimořádných událostí a negativně ovlivňovala nabízené služby v osobní i nákladní dopravě.

Jak vypadala mzdová situace na železnici ve srovnání s průměrnou mzdou a jakým způsobem se vyvíjela produktivita práce na železnici? Statistiky ukazují, že v letech 1970 až 1987 úroveň mezd na železnici neustále rostla. Během necelých dvou desetiletí se zvýšila o 57 procent a udržovala se neustále lehce nad úrovní průměrné mzdy v Československu. Ta se zvýšila obdobně, zhruba o 55 procent a byla udržována v téměř neměnném poměru k průměrné mzdě na ČSD. I přes relativně vysoký nárůst mezd v době s velmi stálou cenotvorbou, v dnešním pojetí tedy s takřka nulovou inflací, se nezvyšovala relativní platová preference železniční dopravy nad ostatními odvětvími československé ekonomiky.

⁴¹¹ Výsledky kontroly, jako komunisté – vedoucí pracovníci a stranické organizace na [m]inisterstvu dopravy ČSSR a ve vybraných podřízených organizacích plní závěry XVII. sjezdu KSČ z hlediska plynulosti a hospodárnosti železniční dopravy, upevňování disciplíny a pořádku při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, 7. 7. 1988, P 79/88, bod 5, Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989, 1261/0/9, NA ČR.

Graf 5.1: Vývoj průměrné mzdy u ČSD a v ekonomice (včetně Jednotných zemědělských družstev).



Zdroj: Československo. Federální statistický úřad. Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1980. Praha: SNTL, 1980, 195 a 444; Československo. Federální statistický úřad. Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1980. Praha: SNTL, 1980, 195 a 444.

Zvýšení mezd, ke kterému v průběhu sledovaných desetiletí došlo, nemělo souvislost s produktivitou práce či dalšími ekonomickými ukazateli železničního odvětví, ale šlo o rozhodnutí státu učiněné v kontextu mzdové politiky v rámci celého hospodářství. Ačkoliv je velmi těžké použít statistiku, která by dokázala vyjádřit produktivitu práce celého železničního odvětví, nabízí se kvantitativní srovnání výkonů v osobní a v nákladní dopravě. Níže uvedená statistická srovnání výkonů sektoru ukazují, že nárůst mezd zhruba odpovídal nárůstu tržeb v železniční dopravě (v součtu tržeb osobní a nákladní dopravy), které vzrostly mezi lety 1970 až 1987 o 60 procent. Nárůst ale zaostával za produktivitou práce měřenou přepravním výkonem na jednoho zaměstnance.

V nákladní dopravě vzrostl výkon v tisících tkm ve sledovaném období o 30 procent, v osobní dopravě pouze o 12 procent. Jedná se pouze o hrubý přehled výkonů v železniční dopravě, ale ukazuje jasně na trend těchto dvou sledovaných desetiletí, kdy výkony i tržby v osobní dopravě nerostly stejným tempem jako v nákladní dopravě, což zapříčiňovalo zvětšující se rozdíl mezi tržbami a náklady u Československých drah.⁴¹²

⁴¹² Československo. Federální statistický úřad. Statistická ročenka Československé socialistické republiky, 1980 (Praha: SNTL, 1980), 444; Statistická ročenka České a Slovenské federativní

Tab. 5.3: Srovnání vývoje produktivity práce v osobní a v nákladní železniční dopravě v Československu v letech 1970, 1980 a 1987.

	1970	1980	1987	Změna 1987/1970
Tisíce tkm na 1 zaměstnance	330	406	428	30 %
Tisíce oskm na 1 zaměstnance	85,8	87,5	96,7	12 %

Zdroj: Československo. Federální statistický úřad. Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1980 (Praha: SNTL, 1980), 444; Statistická ročenka České a Slovenské federativní republiky, 1980 (Praha: SNTL, 1990), 442; Výroční zpráva dopravy za rok 1971, FMD (Praha: NADAS, 1972), 13 a 60; Výroční zpráva dopravy za rok 1979–1980, FMD (Praha: NADAS, 1981), 25 a 70; Výroční zpráva dopravy za rok 1987, FMD (Praha: NADAS, 1988), 27 a 66.

republiky, 1980 (Praha: SNTL, 1990), 442; Výroční zpráva dopravy za rok 1971, FMD (Praha: NADAS, 1972), 13 a 60; Výroční zpráva dopravy za rok 1979–1980, FMD (Praha: NADAS, nedatováno), 25 a 70; Výroční zpráva dopravy za rok 1987, FMD (Praha: NADAS, nedatováno), 27 a 66.

5.3. Mezinárodní spolupráce

Mezinárodní vztahy a kontakty představovaly pro Československé dráhy oblast mimořádného významu. Potvrzuje to napojení československé železniční sítě na šest sousedících železničních správ a objemově významný tranzit zboží procházející přes síť ČSD. Federální ministerstvo dopravy spolu s ČSD tak (nejen) po roce 1970 provozovalo velmi aktivní a svým způsobem autonomní dopravní diplomacii v multi- i bilaterálních vztazích, v rámci níž hájilo československé ekonomické i politické zájmy. Výsledky těchto jednání se promítaly do hospodářské bilance odvětví i do samotné provozní stránky u přeshraničního provozu.

Mezinárodní provoz, jednoznačně významný z hospodářského hlediska jak pro exportní část ekonomiky, tak i z hlediska nezanedbatelných ekonomických příjmů z tranzitu, se odehrával ve stejných rámcových podmínkách jako provoz tuzemský. Právě stav zahraničních dopravně-železničních vztahů Československa (respektive ČSD) s multilaterálními organizacemi a se sousedními zeměmi ukáže, jakým způsobem se řešily významné provozní i koncepční otázky mezinárodního provozu a jaké jim byly přisouzeny skutečné priority. Všechny mezinárodní dopravně-železniční vztahy je tak třeba vnímat jako vzájemně propojené a coby „vztahové hry“, jež sledovaly několik úrovní vlastních zájmů Československa, respektive ČSD. Mezinárodní spolupráce měla za cíl hájit ekonomické zájmy země, konkrétně umožnit export a import zboží a udržet „dolarové“ příjmy z tranzitu zboží. Dále umožňovala překlenout některé výpadky při koordinaci technologické spolupráce v rámci RVHP a udržet stavební kapacity spolu s potřebným množstvím kvalifikovaných pracovníků v dopravě jejich nasazením v zahraničí, pokud s nimi po určitou dobu tuzemský centrální plán nepočítal, a zároveň tak získat ze zahraničí odpovídající protihodnoty ve zboží či službách. Na druhou stranu se však mezinárodní spolupráce na železnici pohybovala v intervalu daném *path dependency* a reálným stavem tuzemského železničního odvětví.

Nejprve popíšeme aktivity v rámci mezinárodních železničních organizací, pak bilaterální vztahy s vybranými železničními správami sousedních zemí z obou mocensko-politických bloků (2). Jednotlivé příklady z obou výše zmíněných oblastí nenabídnou sice plně plastický pohled na zahraniční spolupráci v železničním sektoru, ale doplní případové studie věnované provozním a personálním náležitostem. V oblastech multilaterální i bilaterální spolupráce budou zmíněny

nejvýznamnější aktivity. Ve vztahu k hlavní výzkumné otázce bude možné ukázat, zda se segment mezinárodní spolupráce, který představoval nezpochybnitelnou strategickou a v některých oblastech také prestižní činnost, musel vyrovnávat s omezeními či výpadky plynoucími ze slabin systému a zda se do něj promítaly podobné systémové problémy jako do ostatních oblastí činnosti ČSD. U jednotlivých sousedních železničních správ budou uvedeny též základní historické mezníky, nejvýznamnější kroky v organizaci a provozu železnic a rovněž přehled kvantitativních ukazatelů. Bude je tak možné porovnat se stavem ČSD a ukázat, zda se československé trendy kryjí s těmi zahraničními. Napomůže to kontextualizaci pohledu na stav ČSD a zjištění, jestli se podobá situaci v ostatních sousedních železničních správách.

5.3.1. Aktivity v mezinárodních železničních organizacích

Československé dráhy patřily historicky k železničním správám velmi aktivním v dopravní diplomacii. Účastnily se jednání železničních organizací vnímaných jako „západní“ i těch „východních“. Mezi nejvýznamnější „západní“ organizace patřila Mezinárodní železniční unie (UIC), mezi „východní“ OSŽD a dílčí aktivity v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci.

Jednoznačně první a z hlediska prestiže a data založení nejvýznamnější multilaterální organizací byla Mezinárodní unie železnic (UIC). ČSD zde patřily k těm železničním správám, které se aktivně účastnily činnosti organizace od jejího založení. Zástupci ČSD zde tradičně vedly některé odborné výbory nebo (pracovní) skupiny. Na počátku 80. let tak například zástupce ČSD předsedal technickému komitétu pro dokumentaci (CTD). Vrchol železničního zahraničně-politického působení ČSD v UIC představovala jednoznačně volba zástupce ČSD jejím předsedou. Ve dvouletém funkčním období v letech 1983 až 1984 předsedal UIC náměstek federálního ministra dopravy Stanislav Houska. Volba předsedů UIC z jednotlivých členských železničních správ nebyla zprvu běžná. Od jejího vzniku v roce 1922 až do roku 1959 předsedal UIC vždy zástupce Národní společnosti francouzských železnic (SNCF). Později se začaly střídat v předsednictví železnice ze socialistických a z nesocialistických zemí. První z nich zastávaly svůj úřad vždy

pouze po jedno funkční období, druhé po dvě funkční období za sebou. Příslušnost k „socialistické zemi“ se určovala členstvím v OSŽD.⁴¹³

Za členské země OSŽD zastávaly předsednictví v letech 1965 až 1966 polské železnice (zástupce Donald Tarantowitz, náměstek ministra dopravy), v letech 1971 až 1972 maďarské železnice (zástupce Károly Rödönyi, generální ředitel maďarských drah, později první náměstek ministra dopravy) a v letech 1977 až 1978 východoněmecké železnice (zástupce Volkmar Winkler,⁴¹⁴ ministr dopravy). Pro funkční období 1983 až 1984 přicházeli v potaz jako kandidáti na funkci předsedy ještě zástupci rumunských nebo bulharských železnic. Nicméně Stanislav Houska se vyprofiloval jako nejvhodnější kandidát. V té době měl za sebou již více než čtyřleté působení ve Správním výboru UIC a ve Stálé skupině Správního výboru UIC. Znal tak velmi dobře prostředí a principy rozhodování UIC a také všechny generální ředitele evropských železnic, což se dalo vnímat jako jeden z předpokladů pro zvolení prezidentem UIC. Federální ministerstvo dopravy vnímalo možnost ucházet se o předsednictví jako jedinečnou příležitost, protože se nedala předpokládat opětovná možnost kandidatury v následujících 30 letech.⁴¹⁵

Prezidentství československého delegáta v UIC mělo kromě reprezentativní a prestižní roviny také pragmatický aspekt. Od konce 70. let se na mnoha železničních diplomatických fórech projednávaly otázky, které mohly skončit ekonomicky nevýhodně pro ČSD. Hlavní téma představovala především otázka mezinárodního tarifního ustanovení tzv. Montreux, které stanovovalo úhradu dovozného tranzitním železničním správám v měně země, kam byl náklad určen. Pro Československo jako významnou tranzitní zemi části východního bloku představovala tato úprava nezanedbatelný zdroj finančních prostředků v západních měnách. Východoevropské železniční správy totiž musely Československým drahám u tranzitu na Západ na základě ustanovení Montreux hradit dovozné v západních měnách. Nejvíce proti tomuto protestovalo Polsko, avšak Československo na zachování principu Montreux trvalo i přes eskalaci bilaterálního

⁴¹³ Zpráva o zvolení Československých státních drah předsednickou železnicí v Mezinárodní železniční unii (UIC) na období let 1983–1984, Federální ministerstvo dopravy, 1982, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M9 ČSD v UIC.

⁴¹⁴ Volkmar Winkler (15. 6. 1929 – 17. 1. 1980), další informace k životopisu in: Biographische Datenbank, Bundesunmittelbare Stiftung des öffentlichen Rechts, <http://www.bundesstiftung-aufarbeitung.de/wer-war-wer-in-der-ddr-%2363%3B-1424.html?ID=3827>, staženo dne 27. 2. 2017.

⁴¹⁵ Zpráva o zvolení Československých státních drah předsednickou železnicí v Mezinárodní železniční unii (UIC) na období let 1983–1984, Federální ministerstvo dopravy, 1982, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M9 ČSD v UIC.

konfliktu s Polskem na konci 70. let (konkrétně viz níže). Převzetí prezidentství v UIC československým zástupcem znamenalo, že bylo možné diskusi o tomto tarifním ustanovení moderovat směrem výhodným pro Československo.⁴¹⁶

Československo si od prezidentství dále slibovalo zlepšení postupu při vymáhání dluhu od členských železnic, které zatěžovaly ekonomickou bilanci ČSD. V roce 1981 dosahovala výše dluhů a pohledávek vedených ČSD celkové výše 7,811 mld. Kčs u „nesocialistických zemí a Jugoslávie“. Největším individuálním dlužníkem ČSD byly turecké železnice, jež dlužily téměř 4 miliony USD.⁴¹⁷ Jugoslávské železnice (JŽ) měly na počátku 80. let významné problémy s platební morálkou a dlužily celé řadě železničních správ sdružených v UIC. Za účelem zjištění finanční stability JŽ se v roce 1984 vypravila do Bělehradu delegace řady železničních správ z celé Evropy a domlouvaly možnosti uhrazení jugoslávského dluhu.⁴¹⁸

ČSD se také velmi intenzivně zapojovaly do činnosti Výzkumného a zkušebního úřadu (ORE) zřízeného při UIC, v jehož řídicím výboru zasedal zástupce ČSD od roku 1974. ORE ve své činnosti velmi často využíval infrastrukturu zkušebního okruhu ve Velimi, který byl díky vidině nezanedbatelných devizových příjmů ze zkoušek konaných ORE modernizován a v mezinárodním srovnání představoval na svoji dobu špičkové výzkumné pracoviště (a pokračuje ve velmi intenzivní zkušební činnosti dodnes).

Základní organizací integrující železniční správy uvnitř východního bloku se stala Organizace pro spolupráci železnic (*Organizacija dlja sotrudničestva železnych dorog* – OSŽD), která byla projektem jednoznačně konkurujícím UIC. Obě organizace spolu nicméně intenzivně spolupracovaly především v otázkách technologické standardizace vozidel, protože jinak mohlo dojít k ohrožení jejich interoperability, tj. schopnosti nasazení na síti různých železničních správ. V opačném případě by mohly nastat komplikaci při zahraničním obchodu. Hlavní rozdíl v členství v obou sdruženích představovala úprava ekonomických vztahů mezi členskými železničními správami. Členské země OSŽD řešily vzájemné

⁴¹⁶ Tamtéž.

⁴¹⁷ Tamtéž.

⁴¹⁸ Zpráva Miroslava Chocho louše a Jána Miškoce, odbor finanční a informační soustavy, ze zasedání podvýboru UIC „finanční problémy, 6. a 7. února 1985, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M9 ČSD v UIC.

platby (vyjma ustanovení tarifu Montreux) v konvertibilních rublech a nikoliv, jak tomu bylo běžné mezi členy UIC, ve švýcarských francích.⁴¹⁹

Kromě nastavení vnitřních hospodářských, respektive zúčtovacích mechanismů mezi členskými železničními správami se OSŽD zabývala významnými koordinačními otázkami na poli rozvoje klíčové infrastruktury a technologií. Organizace se snažila v rámci tzv. vědecko-technické spolupráce dosáhnout sjednocení modernizačního standardu infrastruktury jak kolejí, tak zabezpečovací a dispečerské techniky, které měly jednotlivé členské země aplikovat. Ačkoliv OSŽD fungovala až do konce 80. let mimo struktury RVHP, velmi úzce s nimi spolupracovala. Zároveň kooperovala s Výborem pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů, s Mezinárodním svazem železnic a Ústředním byrem mezinárodních železničních přeprav.⁴²⁰ V dálkové dopravě se například OSŽD významně zasazovala o vytyčení mezinárodních tranzitních koridorů pro dopravu (nejen) mezi východní Evropou a východní Asií. Zajímavostí, kterou můžeme na tomto místě zmínit, je reflexe politického napětí uvnitř východního bloku i v této organizaci. Její fungování významně poznamenala sovětsko-čínská roztržka spojená s krátkým ozbrojeným konfliktem na řece Ussuri v roce 1969, po němž byla činnost OSŽD téměř paralyzována neustálými blokačními akcemi ze strany čínského zástupce. Situace se uklidnila v průběhu roku 1970.⁴²¹

Významný projekt, který zaměstnával evropské železniční správy již od 20. let, představoval vývoj a zavedení automatického spřáhla. Jedná se o technické zařízení, jež umožňuje automatické a rychlé spojení a rozpojení dvou kolejových vozidel. Zejména nákladní dopravu zpomalovala zdlouhavá a nebezpečná manipulace s vagony vybavenými šroubovkou. UIC se tedy snažila dospět od roku 1928 k jednotnému standardu automatického spřáhla, které by odstranilo tuto nebezpečnou a provozně zdlouhavou manipulaci. Nepodařilo se ale dojít k technicky bezproblémovému a ekonomicky únosnému řešení, které by bylo přijatelné pro všechny členské státy. K jeho výraznějšímu prosazení došlo na evropském kontinentu až samostatnou akcí Sovětského svazu v rámci obnovy jeho

⁴¹⁹ Rozhovor A. Peltrám.

⁴²⁰ Dvacet let komitétu OSŽD, *Železničář*, č. 19, roč. 27, 289–290.

⁴²¹ Informace o vyhodnocení mezinárodních vztahů v dopravě za rok 1970, 15. 4. 1971, in: FMD, Kolegia a porady ministra dopravy, Kolegium ministra dopravy, 7. 4. 1971.

železniční síť po druhé světové válce. Sovětské spřáhlo vycházelo technologicky z původně amerického spřáhla Willison. Sovětský svaz si mohl tento samostatný krok dovolit, protože provozoval svým nestandardním rozchodem železniční síť v podstatě oddělenou od okolních států, vyjma Mongolska.⁴²²

OSŽD se zabývalo otázkou automatického spřáhla od roku 1957 a od roku 1967 v této záležitosti začalo spolupracovat také s UIC. V roce 1969 byla mezi oběma sdruženími uzavřena dohoda o vývoji, zkouškách, financování a využití automatického spřáhla v železničním provozu, která se týkala především jeho vývoje. Technickým východiskem měla být kompatibilita se sovětským automatickým spřáhlem, navíc doplněným o vzduchové a elektrické propojení. Dohoda platila 20 let a její platnost skončila v listopadu 1989. Za tu dobu se nepodařilo dosáhnout žádoucího výsledku a vývoj nepřekročil stadium technických zkoušek. Příčinou velmi pomalého postupu byla výrazná materiálová náročnost vyvinutých modelů a také vysoké náklady na celou akci. Zároveň se zde odrážely dva odlišné přístupy. Zatímco země východního bloku se přikláněly k zavedení spřáhla užívaného v Sovětském svazu, jež neumožňovalo automatické propojení brzdových a elektronických systémů, západní země se snažily prosadit automatické spřáhlo pevně propojující více komponentů.⁴²³ Reálně hrozilo, že by se pomalou implementací železniční provoz místo zrychlení naopak zpomalil a zkomplikoval. S ohledem na velmi pravděpodobnou obtížnou koordinaci postupu v jednotlivých zemích by mohlo dojít k výraznému omezení interoperability železničních vozidel, a tedy zkomplikování výměny zboží. Ve výsledku se československá strana v roce 1989, kdy bylo projednáváno prodloužení smlouvy, stavěla k celému projektu spíše zdrženlivě. Několikrát zmínila otázku, zda je tato rozsáhlá investice skutečně ekonomicky opodstatněná a upozornila na riziko, že by se mohly československé vozy stát nekompatibilní pro provoz v některých evropských zemích, které by na systém automatického spřáhla nepřešly.⁴²⁴

Oblast dopravy výrazně ovlivňovala rovněž koordinační činnost Rady vzájemné hospodářské pomoci, a to zejména koordinací výroby dopravních

⁴²² Zpráva o zajištění výroby automatických spřáhel a přípravy přechodu Československých státních drah na provoz s automatickými spřáhly, in: FMD, Kolegia a porady ministra dopravy, Kolegium ministra dopravy, 29. 11. 1979.

⁴²³ Rozhovor s Jiřím Pohlem.

⁴²⁴ Směrnice pro jednání čs. delegace o textu Dohody mezi zainteresovanými členy OSŽD o dalším vývoji, zkouškách, financování a využití automatického spřáhla v železničním provozu a související dokumentace, 1989, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 17 Automatické spřáhlo.

prostředků v členských zemích. RVHP tedy stanovila specializace členských zemí na určitý typ produkce a výrobní směry, které měly být v jednotlivých zemích utlumeny. Přes neoddiskutovatelné ekonomické úspory se záměry ne vždy zdařily a pak se staly spíše symbolem neúspěšné regulace. V NDR sklidilo velkou (i odbornou) kritiku zastavení výroby tramvají lehké stavby Gotha či dodávky nekvalitních rumunských motorových lokomotiv. V Československu byly kritizovány dodávky „dýchavičných“ kloubových autobusů maďarské výroby Ikarus nezvládajících tuzemský členitý terén. Na přelomu 60. a 70. let v RVHP odstartovala výrazná vlna technické a produkční koordinace v železniční dopravě, což reagovalo na potřebu obměny a modernizace vozového parku jednotlivých železničních správ.

Podkladové materiály z roku 1970 shrnují dobový stav následovně: „Rozbor zevšeobecněných údajů ukazuje nedostatečný progres v členských zemích RVHP v oblasti koncentrace výroby nákladních vagonů v důsledku nevyužití stávajících možností specializace a kooperace výroby nákladních vagonů a jejich uzlů a součástí.“⁴²⁵ Podobná situace, tedy nedostatečná koordinace výroby, panovala také u lokomotiv.⁴²⁶

Usnesení 48. zasedání Výkonného výboru RVHP z prosince 1970 záukolovalo Stálou strojírenskou komisi RVHP a SDK RVHP, aby „vypracovaly návrhy na specializaci a kooperaci výroby nákladních vozů, motorových lokomotiv a nákladních automobilů o velké nosnosti“.⁴²⁷ Úkol, který byl zapracován také do komplexního programu socialistické hospodářské integrace, předpokládal zřízení dvou komisí, jedné pro železniční a druhé pro automobilový provoz. Resort dopravy se měl účastnit obou komisí především s ohledem na komplexní dodavatelsko-odběratelské vztahy a jejich problematiku. Zaměříme-li se na komisi věnující se železniční dopravě, můžeme v ní identifikovat hlavní směry, kterými se zabývala. Jednalo se o otázky vedoucí k automatizaci ložných prací (tedy nakládky a vykládky), zvýšení rychlosti jízdy vlaků, dalšího zvýšení bezpečnosti provozu a urychlení sestavování vlaků (tedy mimo jiné za použití již zmíněného

⁴²⁵ Vysvětlující zápis o uskutečněných pracích a zjištěných problémech, které je třeba dále rozpracovat. Příloha 7.1 Protokolu 3. zasedání zvláštní pracovní skupiny pro vagony a motorové lokomotivy, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M6/165 Komise pro standardizaci vagonů a lokomotiv.

⁴²⁶ Tamtéž.

⁴²⁷ Komentář k úvahám o prognózách technického rozvoje nákladních vozů a motorových lokomotiv, 1970, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M6/165 Komise pro standardizaci vagonů a lokomotiv.

automatického spřáhla) a širokého rozvoje železničních kontejnerových přeprav.⁴²⁸ Kromě toho se komise zabývala převážně sjednocením technologií, technických podmínek a norem ve všech členských zemích, aby mohl být vozový a lokomotivní park maximálně kompatibilní se sítí i vozidly. U motorových lokomotiv šlo o snahu dosáhnout především úspornějšího provozu vozidel a případně zlepšení jejich užitných vlastností (spolehlivost, spotřeba, výkon či rychlost).⁴²⁹

Do fungování a organizace činnosti RVHP se v 80. letech promítla perestrojka, tedy snaha o reformu ekonomiky vycházející ze Sovětského svazu. Skrze změny v ekonomické oblasti došlo k řadě změn i ve fungování politiky a společnosti. V roce 1986 se dostal na program 118. a 119. zasedání Výkonného výboru RVHP bod nazvaný „přestavba činnosti orgánů RVHP“. Z hlediska pohledu na spolupráci v oblasti dopravy uvnitř RVHP umožňuje právě debata o možné proměně orgánů zhodnotit jejich dosavadní činnost. SKD RVHP byla při tomto podrobném pohledu shledána jako funkční a nebyly nalezeny důvody pro uskutečnění významnějších změn. Členění SKD RVHP pocházející z počátku 70. let na čtyři sekce mělo zůstat také zachováno.⁴³⁰ Kritizován byl samotný způsob zapojení členských států a míra, s níž byly ochotny plnit dohodnuté úkoly.⁴³¹

Úkoly pracovní skupiny pro dopravu při RVHP se neomezovaly jen na naplňování společných cílů vymezených RVHP, ale představovaly také platformu pro bilaterální spolupráci mezi členskými zeměmi RVHP, která se většinou týkala tzv. vědecko-technické spolupráce, dnešními slovy tedy vývoje a aplikací nových technologií, jež měly vést k zefektivnění a racionalizaci dopravy. Na tomto místě je možné zmínit několik příkladů bilaterální spolupráce zaměřující se na železniční dopravu. Míra bilaterální spolupráce Československa se zeměmi RVHP nebyla jednotná – kromě intenzivní spolupráce se SSSR vykazovala vysokou intenzitu ještě spolupráce s NDR a Polskem. Spolupráce Československa se Sovětským svazem se

⁴²⁸ Úvahy o prognózách technického rozvoje nákladních vozů a motorových lokomotiv, 1970, in: tamtéž.

⁴²⁹ Úvahy o prognózách technického rozvoje a organizace různých druhů spolupráce v oblasti motorových lokomotiv. Překlad, Příloha č. 5.2 k protokolu z porady pracovní skupiny pro nákladní vozy a motorové lokomotivy, in: tamtéž.

⁴³⁰ Členění SDK RVHP: Sekce č. 1: Komplexní dopravní problémy, sekce č. 2: Železniční doprava, sekce č. 3: Silniční doprava, Sekce č. 4: Vodní doprava, in: Náměty a doporučení čs. delegace na zlepšení činnosti v působnosti SKD RVHP Rad zmocněnců a mezinárodních organizací čl. států RVHP v dopravě, 1986, in: NA ČR, Mezináro, M5/274 – Hospodářská a vědecko-technická spolupráce.

⁴³¹ Náměty a doporučení čs. delegace na zlepšení činnosti v působnosti SKD RVHP Rad zmocněnců a mezinárodních organizací čl. států RVHP v dopravě, 1986 (viz předchozí poznámka).

zaměřovala obzvláště na modernizaci elektrické trakce a jejího přenosu. S Německou demokratickou republikou se spolupracovalo v oblasti údržby kolejových vozidel, specializované techniky pro údržby kolejového svršku a dále se zkoušelo nasazení specializovaných počítačových systémů při řízení provozu. Polsko spolupracovalo na specializované diagnostice traťového svršku, údržbě vozového parku, řešení napěťových úbytků v trakční soustavě a na počítačové automatizaci činnosti pohraničních přechodových stanic.⁴³²

Rada vzájemné hospodářské pomoci přinesla Československým drahám dvě novinky – Společný park nákladních vozů (OPW) a kontejnerizaci. Cílem OPW bylo vytvoření společného parku nákladních vozů vhodných pro mezinárodní provoz. Byly do něj zahrnuty dvou- a čtyřosé vozy s provozní rychlostí minimálně 100 km/h. Každá železnice poskytla do OPW určitý počet svých vozů, nikoliv však všechny své nákladní vozy. Společná dispozice vozů umožnila zlepšit technologii provozu, zvýšit rychlost a koordinaci mezinárodní nákladní dopravy. Zatímco dříve se nákladní vůz po vyložení vracel (většinou prázdný) do země svého původu, v rámci OPW byl k dispozici železniční správě země, kde se právě nacházel. Díky tomu mohl být přistaven k dalšímu odpovídajícímu výkonu (většinou v mezinárodní dopravě) bez zbytečného proběhu. Dosáhlo se tak vyšší efektivity využití vozů a snížení nákladů v mezinárodní dopravě. Každá železniční správa ale měla stanovený maximální počet vozů OPW, který se mohl na jejím území nacházet. Za překročení tohoto počtu bylo nutné hradit tzv. zádržné.⁴³³

V Československu vytvoření kontingentu vozů a fungování OPW upravovala vyhláška ministra zahraničních věcí o dohodě o vytvoření a provozu společného parku nákladních vozů ze dne 8. září 1964.⁴³⁴ Iniciativa vycházela z orgánů RVHP a dohoda se uzavírala jako multilaterální mezinárodní smlouvy, což vysvětluje gesci ministra zahraničních věcí. Na počátku disponoval OPW pouze 10 tisíci vagony. Díky úspěšnému provozu se podařilo jejich počet zvýšit v roce 1972 na 240 tisíc, což dokázalo pokrýt 86 procent železničního mezinárodního obchodu

⁴³² Zhodnocení výsledků mnohostranné vědecko-technické spolupráce s členskými státy RVHP v roce 1987, in: FMD, Mezináro, M5/274 Hospodářská a VT spolupráce, NA ČR.

⁴³³ Klatt, Sigurd, Willms, Manfred a kol. *Strukturwandel und makroökonomische Steuerung*, (Berlin, 1975) 493.

⁴³⁴ Předpis č. 187/1964 Sb., Dohoda o vytvoření a provozu společného parku nákladních vozů ze dne 8.9.1964, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1964-187>, staženo dne 27. 2. 2017.

mezi státy RVHP.⁴³⁵ Postupně se však začala u vozů OPW negativně projevovat rozdílná míra údržby a jejich technický stav, v čemž se odrážely provozní systémové nedostatky „mateřských“ železničních správ. To byl také jeden z hlavních faktorů, který vedl bez ohledu na mezinárodněpolitický vývoj k rozpuštění OPW v roce 1990.

V rámci účasti ČSD v OPW se projevovaly několikeré provozní slabiny. Mezi nejvýznamnější patřilo zdržení vozů na síti ČSD, čímž vznikaly dodatečné vícenáklady. Například v roce 1964 byl stanoven povolený kontingent vozů OPW, který se mohl nacházet na síti ČSD, na 20 tisíc vozů z celkového tehdejšího kontingentu 90 tisíc vozů zařazených do systému OPW. Za vozy nad rámec povolených 20 tisíc – běžně byl tento počet u ČSD navýšen vinou zpoždění přepravy až o 10 procent – se platilo dle vyhlášky ministerstva dopravy vyšší zádržné s tím, že sazba narůstala podle délky pobytu od 1,50 rublu až na 7,50 rublu za tzv. vozoden⁴³⁶ (stav 1964),⁴³⁷ což odpovídalo rozpětí 1,35 USD až 6,75 USD v cenách roku 1964.⁴³⁸ ČSD pak v počátcích OPW intenzivně řešily započítávání tranzitujících vozů do kvóty vozů OPW, ačkoliv na našem území neprobíhala žádná manipulace s jejich nákladem. Tento problém se vyřešil úpravou systému zápočtu tranzitujících vozů uvnitř OPW.⁴³⁹

Účast na systému OPW přinášela jasně viditelné finanční úspory na platbách za pobyt vozů a stala se tak oblastí, kde se nejrychleji nasazovaly nové technologie ve sledování pohybu vozů a v organizaci provozu ve snaze zlepšit jejich vytěžování. Od počátku 80. let, kdy stále docházelo k častému překročení maximální doby pobytu nebo maximálního počtu vozů OPW na československé síti, pronikla do této oblasti jako první automatizace a sledování polohy vozů, jejich proběhu a délky pobytu na jednotlivých dráhách ČSD bylo sledováno počítači.⁴⁴⁰ Jasně se prokázalo, že příliš dlouhý pobyt nákladních vozů OPW na síti ČSD způsobuje

⁴³⁵ Tamtéž.

⁴³⁶ Jednotka „vozoden“ označuje pobyt jednoho vozu v časovém úseku jednoho dne.

⁴³⁷ Zelenou pro OPW, in: *Pravda*, 22. 8. 1964, 3.

⁴³⁸ V cenách roku 2017 to představuje rozpětí 10,55 USD až 52,75 USD. Přepočten proveden pomocí: <http://www.dollartimes.com/>, staženo dne 27. 2. 2017.

⁴³⁹ Komplexní zpráva o problematice čs. účasti ve Společném parku nákladních vozů (OPW) a zásadních stanoviscích čs. strany k nevyřešeným otázkám a problémům, Odbor železniční dopravy a přepravy FMD, 5. 5. 1971, in: FMD, Kolegia a porady ministra dopravy, Porada ministra dopravy, 4. 10. 1971.

⁴⁴⁰ Huspek, Zdeněk, Ostře sledované vagony, in: *Pravda*, 20. 8. 1980, 3.

systémový problém nízké rychlosti nákladní dopravy zaviněné částečně přeplněností a provozními slablinami celé železniční sítě.

Kontejnizace představovala druhý velmi významný a úspěšný projekt koordinovaný orgány RVHP realizovaný jak v mezinárodní, tak ve vnitrostátní dopravě. Logistika nákladní dopravy se dlouhodobě snažila zrychlit manipulaci s nákladem – v případě nákladních vagonů i v případě překládky například do zaoceánských lodí. Cesta ke zrychlení manipulace vedla pomocí standardizace balení zboží. Za první krok vedoucí ke standardizaci přepravy zboží můžeme považovat již výše zmíněnou paletizaci.⁴⁴¹ Další krok zjednodušující logistické procesy představovaly kontejnery. Mezi jejich výhody se řadila univerzálnost, možnost standardizované manipulace s nimi a možnost postupně omezovat různorodost a specifičnost vozového parku, byť se v této době ještě nevyráběly kontejnery vhodné pro převoz sypkých hmot.⁴⁴²

Hlavní rozvoj tohoto přepravního módu nastal po druhé světové válce a hlavní motivací pro jeho zavedení bylo zjednodušení a zefektivnění logistických procesů. Cesta ke standardizovanému kontejneru byla ale dlouhá a vývoj vycházel z modelu využívaného ve válečné logistice. Nezávisle na sobě probíhal vývoj v mnoha částech světa s přihlédnutím ke specifikům místních dopravních systémů. V Sovětském svazu se tak například v 70. a 80. letech postupně prosadil kontejner odlišných rozměrů, než tomu bylo běžné ve zbytku severní polokoule. Kontejnery byly kratší a širší, což umožňoval široký rozchod kolejí. Díky menším rozměrům se s nimi snadněji manipulovalo a nebylo třeba překladiště vybavovat technikou s velkou nosností.⁴⁴³ Dnes běžné kontejnery ve velké části světa vycházejí z kontejnerů, které do svých logistických řetězců zavedla americká armáda. Na přelomu 60. a 70. let byl rozměr standardizován Mezinárodní námořní organizací (*International Maritime Organization*) a v roce 1972 byl tento rozměr zakotven v mezivládních smlouvách.⁴⁴⁴

⁴⁴¹ Rozhovor K. Kořínková.

⁴⁴² Klatt, Sigurd, Willms, Manfred a kol. *Strukturwandel und makroökonomische Steuerung*, (Berlin, 1975), 493.

⁴⁴³ Rozhovor K. Kořínková.

⁴⁴⁴ Dohoda o zavedení jednotného kontejnerového systému (1971); Dohoda o vědeckotechnické spolupráci na problému „Technické, ekonomické a technologické základny kontejnerového dopravního systému členských států RVHP pro vnitrostátní a mezinárodní přepravy“ (1971); Smlouva o společném plánování materiálně-technické základny kontejnerového dopravního systému členských států RVHP (1972); Dohoda o společném užívání kontejnerů v mezinárodních přepravách (1974), in: Zpráva pro vládu ČSSR o sjednání „Programu dalšího rozvoje kontejnerového

Od té doby se začala kontejnerizace prosazovat a rozvíjet ve dvou oblastech. První z nich byla mezinárodní kombinovaná doprava a druhá vnitrostátní a závodová doprava. Ačkoliv oba druhy vycházely ze stejných standardů a motivací zefektivnit přepravu, odlišně se rozvíjely technologické modifikace a právní úprava. V mezinárodní dopravě se začala kontejnerizace velice rychle prosazovat a již koncem 70. let odcházelo prakticky veškeré zboží z Československa směřující do zámoří ve standardizovaných kovových kontejnerech. V roce 1979 byla podepsána Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, vycházejících z tzv. hamburských pravidel. Uvedená úmluva měla přispět k „odstranění problémů vyplývajících z různých právních režimů, platných pro jednotlivé druhy přeprav a různorodosti technických, ekonomických i odpovědnostních podmínek při překládce zboží mezi dvěma druhy dopravních prostředků“.⁴⁴⁵

Ačkoliv se kontejnerizace a kombinovaná přeprava týkaly zprvu především námořní dopravy a spojení s přístavy, záhy se začala prosazovat také ve standardní mezinárodní přepravě. Rozvoj kontejnerizace se stal jednou z platform spolupráce zemí Rady vzájemné hospodářské pomoci a Československo patřilo na konci 70. let mezi ty země, které systém dokázaly nejúspěšněji rozvíjet. Smluvní základ společného kontejnerového systému uvnitř RVHP se začal formovat na počátku 70. let. Na základě „Komplexního programu dalšího prohlubování a zdokonalování spolupráce a rozvoje socialistické ekonomické integrace členských států RVHP“, přijatého v roce 1969, došlo o dva roky později k uzavření dohody o zavedení jednotného kontejnerového dopravního systému. Následně došlo v roce 1974 k podpisu Dohody o společném užívání kontejnerů (Dohoda SUK) v rámci RVHP. V ní se stanovily standardy užívaných kontejnerů a etabloval se zde systém podobný OPW u nákladních železničních vozů – signatářské státy mohly využívat společného kontingentu kontejnerů v rámci nákladní dopravy, a tudíž nemusely

dopravního systému na léta 1981–1990“, sv. 111, aj. 111/10, 19. 6. 1979, Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR.

⁴⁴⁵ Obeslání Konference OSN o kombinované přepravě zboží, Podklady pro schůzi vlády, Zpráva pro vládu, 3, in: NA ČR, FMD, Mezináro, N Progresivní dopravní systémy.

zboží nakládat pouze do „svých“ kontejnerů.⁴⁴⁶ Podobně jako u OPW vzniklo také Byro SUK se sídlem v Bukurešti, jehož činnost řídila Rada zmocněnců SUK.⁴⁴⁷

Dalším krokem se stal rozvoj tras kontejnerových vlaků uvnitř RVHP. V letech 1972 až 1974 se začaly realizovat první trasy specializovaných rychlých nákladních vlaků pro kontejnery⁴⁴⁸ a ve stejné době vznikaly první kontejnerové terminály.⁴⁴⁹ V roce 1979 jich v Československu fungovalo 15, z toho 13 pro železniční dopravu a zbytek pro dopravu říční. Jejich počet se měl podle strategického rozvojového dokumentu v průběhu 80. let v železniční dopravě zdvojnásobit, u říční dopravy se měla otevřít jedna specializovaná překládková stanice.⁴⁵⁰ Plán se podařilo z větší části dodržet.

V průběhu 70. let se ucelený systém tras pravidelných a rychlých kontejnerových vlaků mezi státy RVHP rozvinul. Kontejnery tak mohly být přepravovány výrazně vyšší rychlostí než zboží přepravované ve vozech klasické stavby putující běžnou vlakotvorbou. Došlo také k jejich navázání na námořní linky a byly propojeny s obdobnými spoji v zemích mimo RVHP. Rozsah kontejnerového systému, jeho rychlost a přepravní schopnosti nejlépe přiblíží rychlost přepravy mezi Čínou a Velkou Británií. Tzv. transsibiřská kontejnerová trasa, někdy označovaná jako TSKP, umožňovala na konci 70. let realizovat přepravu kontejneru vlakem z Hongkongu přes (dnešní) Petrohrad a dále lodí do Londýna za 35 dnů. Očekávalo se, že po modernizaci infrastruktury by se tato doba mohla zkrátit až na 25 dnů.⁴⁵¹

Politické změny let 1989 až 1991 vedly postupně ke změnám hospodářského a společenského systému a jejich průvodním jevem se stala dlouhodobá ekonomická stagnace v době tzv. restrukturalizace. To se odrazilo také ve výkonech

⁴⁴⁶ Dohoda o společném užívání kontejnerů v mezinárodních přepravách (1974), in: Zpráva pro vládu ČSSR o sjednání „Programu o přijetí „Programu dalšího rozvoje kontejnerového dopravního systému na léta 1981–1990“, 19. 6. 1979, sv. 111, aj. 111/10, Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR.

⁴⁴⁷ Petergáč, Štefan. Kontejnerizace v zemích RVHP, in: *Doprava* 19/1977, č. 2, 156–158.

⁴⁴⁸ 1972: Sofie – Bukurešť – Konstanca – Budapešť – Komárno / Štúrovo, Bratislava – Praha – Děčín – Drážďany – Berlín – Rostock, Budapešť – Bratislava – Petrovice – Katovice – Varšava – Gdyně – Poznaň; 1973 Plzeň – Praha – Žilina – Čop – Kyjev – Moskva, Štětín – Poznaň – Vratislav – Meziměstí – Lichkov – Praha, in: Kořínková, Květa: K zavádění kontejnerového dopravního systému v ČSSR, *Doprava*, 1978, 141 a 142.

⁴⁴⁹ První terminály vznikaly v Československu: 1971 – Děčín, Praha, Čierna nad Tisou; 1972 – Ostrava, Bratislava; 1973 – Přerov, Plzeň, Košice; 1975 – Brno, in: tamtéž, 142.

⁴⁵⁰ Program dalšího rozvoje jednotného kontejnerového dopravního systému na léta 1981–1990, návrh, 19. 6. 1979, sv. 111, aj. 111/10, Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR.

⁴⁵¹ Transsibiřská kontejnerová trasa, in: *Doprava* 20/1978, č. 4, 376 a 377.

nákladní dopravy a systém kontejnerových vlaků se začal postupně rozpadat. Změnila se odbytiště a privatizace často vedla k útlumu výroby nebo změně technologie logistiky, způsobené často nepružností železnice. V 90. letech se tak systém kontejnerových vlaků uvnitř (bývalých) zemí RVHP postupně rozpadl.⁴⁵²

5.3.2. Bilaterální spolupráce

Mezinárodní doprava představovala významnou a ekonomicky výhodnou činnost pro ČSD a vyžadovala přímou komunikaci (nejen) se sousedními železničními správami. Československo se nacházelo ve specifickém postavení: sousedilo se zeměmi obou mocensko-politických bloků a se zeměmi dvou hlavních rozchodů. Ze zemí západního bloku bude představena Spolková republika Německo, která poslouží jako referenční země. Ze zemí východního bloku budou představeny železniční správy z Německé demokratické republiky, Polska a Maďarska. Kvůli nedostatku archivních zdrojů nebude zmíněno Rakousko a kvůli technologické odlišnosti a z toho vyplývající specifičnosti provozu také Sovětský svaz. Vždy bude také zmíněn krátký historický exkurz věnovaný vývoji příslušné železniční správy a výsledky nejvýznamnějších statistických údajů ukazující výkony železničního odvětví. Díky tomu bude možné pozorovat základní trendy a určit jejich případnou korelaci s vývojem v Československu.

Nejprve popíšeme stav ve Spolkové republice Německo. Původně celoněmecká železniční společnost *Deutsche Reichsbahn* se na konci války rozpadla na jednotlivá oblastní provozní ředitelství podléhající velitelům okupačních zón. Od roku 1949 byla tato ředitelství nacházející se na území SRN sdružena pod názvem *Deutsche Bundesbahn* (Německé spolkové dráhy – DB). Unitární železniční společnost vznikla definitivně až přijetím spolkového zákona o železnicích (*Allgemeines Eisenbahngesetz*) v roce 1951.⁴⁵³

Železniční infrastruktura ve Spolkové republice Německo zaznamenala obrovskou míru poničení v průběhu druhé světové války. Po roce 1945 musely nástupnické organizace *Deutsche Reichsbahn* odevzdat v rámci reparačních plnění tisíce

⁴⁵² Rozhovor K. Kořínková.

⁴⁵³ Spolkový zákon o železnicích (*Allgemeines Eisenbahngesetz*), <http://www.gesetze-im-internet.de/aeg/BJNR002250951.html>, staženo dne 27. 2. 2017.

lokomotiv a železničních vagonů železničním správám vítězných zemí. Samotné vybavení železničních tratí se stalo cílem tzv. demontáží, nejčastěji se jednalo o snesení jedné z traťových kolejí u dvoukolejných tratí či trakčního vedení.⁴⁵⁴ Obnova základního provozu na síti DB pak trvala až do konce 40. let. Následný vývoj vykazoval jiné cykly než u východoevropských zemí, včetně Československa. Důvodem byl odlišný hospodářský systém ve Spolkové republice a také rychlejší a silnější nárůst automobilové nákladní i osobní dopravy, což bylo umožněno rychlejším rozvojem technologií, silniční sítě a také kupní síly obyvatelstva, jež si motorová vozidla mohlo pořídit.

DB tak byly dříve než železniční správy ve východní Evropě nuceny racionalizovat a zefektivňovat svůj provoz. Tomu napomáhala rostoucí ekonomická síla Spolkové republiky, která umožnila investovat do rozvoje železnic a zavádět na ní nové technologie. A to i přesto, že DB kontinuálně vykazovaly negativní hospodářský výsledek – v cenách roku 1989 dosáhla kumulovaná ztráta DB téměř 44 miliard západoněmeckých marek (v přepočtu později stanoveným kurzem cca 22,5 miliardy eur). Racionalizace se projevila v rozsahu sítě i v trakci provozu. Od 60. let a především v 70. letech docházelo k silné redukci rozsahu nerentabilních železničních tratí. V provozu probíhala rychlá elektrizace železničních tratí a rozvoj motorové trakce. Parní trakce byla ve Spolkové republice definitivně vyřazena z provozu v roce 1976.⁴⁵⁵ V nákladní dopravě dosáhl objem a výkon svého vrcholu na počátku 60., resp. 70. let. Počty přepravených osob dosáhly vrcholu již v polovině 50. let a dopravní výkon v osobní dopravě mezi lety 1960 a 1980 víceméně stagnoval. Zvrat nastal až po rozvoji vysokorychlostních železnic v průběhu 80. let.⁴⁵⁶

⁴⁵⁴ Jelen, Jiří. *Světové železnice 1. Evropa* (Praha: NADAS, 1988), 252.

⁴⁵⁵ Tamtéž, 258.

⁴⁵⁶ Zdroj: Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750–2005* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 737–781.

Tabulka 5.4: Základní statistika vývoje západoněmeckých železnic v letech 1950 až 1990.

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
<i>Délka sítě (v km)</i>	36924	37009	36019	35229	33010	31892	31497	30578	30129
<i>Nákladní doprava (mil. tun)</i>	291	367	429	422	392	329	364	335	310
<i>Nákladní doprava (mil. tkm)</i>	43,1	52,9	57,1	61	73,6	57,3	60,8	65,5	61,2
<i>Osobní doprava (mil. osob)</i>	1472	1555	1399	1165	1054	1079	1165	1134	1134
<i>Osobní doprava (mil. oskm)</i>	30264	35919	38402	38567	38129	37727	38862	43451	42023

Zdroj: Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750–2005* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 737–781.

Na začátku 70. let docházelo k poklesu výkonů v nákladní i osobní dopravě. Vozový park v nákladní, ale především v osobní dopravě se přesto průběžně modernizoval, od 80. let byly provozovány rychlé a kvalitní linky osobní dopravy *InterCity spojující nejvýznamnější západoevropská města*, disponující klimatizací ve všech vozech a dosahující průměrné cestovní rychlostí 108 km/h. Ve stejné době byla průměrná rychlost expresních vlaků v Československu 70 až 80 km/h. V nákladní dopravě došlo k systémovému navýšení maximální povolené rychlosti na 90 km/h od roku 1986.⁴⁵⁷ Provoz na síti DB se tak neustále zrychloval. Mezníkem rozvoje železniční dopravy ve Spolkové republice Německo se stala výstavba prvních vysokorychlostních železničních tratí a vývoj vysokorychlostní jednotky ICE (*InterCity-Express*). Realizace většiny rozestavěných projektů, včetně nasazení nové jednotky ICE, sice proběhla až v 90. letech, první úsek vysokorychlostní tratě spojující Hannover s Würzburgem byl otevřen již v roce 1988.

Československou a západoněmeckou železniční síť v 50. a 60. letech spojovaly pouze tři hraniční přechody – Pomezí/Schirnding pro osobní i nákladní dopravu, Domažlice/Furth im Wald a Aš/Selb pro nákladní dopravu. Později bylo přes Domažlice do Furth im Wald obnoveno rovněž osobní spojení. Ostatní

⁴⁵⁷ Jelen, Jiří. *Světové železnice I. Evropa* (Praha: NADAS, 1988), 256–257.

železniční tratě, především přes Železnou Rudu a Nové Údolí, zůstaly neprovozovány. Druhé jmenované spojení bylo na přelomu 70. a 80. let na německé straně bez náhrady zlikvidováno a k jeho obnově již nikdy nedošlo.⁴⁵⁸

Dostupné archivní materiály ukazují, že intenzifikace vzájemných dopravních vztahů mezi ČSSR a SRN nastala v průběhu 80. let. Mezi oběma státy došlo k nárůstu jak obchodní výměny, tak výměny osob zejména díky zvýšenému cestovnímu ruchu. Železniční doprava sice zůstávala velmi významná především pro obchodní výměnu, ale z agendy celého spektra dopravních módů vedené FMD je patrné, že se dostávala postupně do stínu silniční dopravy.⁴⁵⁹

Specificky fungovaly vztahy s Hamburkem, týkající se zejména vodní a železniční dopravy. Tento přístav pro Československo představoval historicky i geograficky jednu z hlavních bran ke světovému námořnímu obchodu. Československý zahraniční obchod proudil přes tzv. Vltavský přístav v Hamburku (*Moldauhafen*), který byl Československu propůjčen na základě Versailleské mírové smlouvy v roce 1929 na dobu 99 let a který představoval (a stále představuje) svrchované československé území.⁴⁶⁰ Do Hamburku se přepravovala většina zboží po Labi, nicméně po železnici tam byly z Československa dopravovány ročně zhruba 2 miliony tun zboží. Dovozné se určovalo na základě tarifu „ČSD-DB tarif pro zámoří“, na jehož realizaci se podílely železniční správy ČSD, DB a DR.⁴⁶¹

Agenda, kterou řešilo FMD v dopravních vztazích západního Německa a Československa, se týkala především koncepčních a rozvojových záležitostí. Železniční spojení nemělo s ohledem na členitý terén hraničních hor nejlepší podmínky pro významnější rozvoj a modernizaci bez větších finančních nákladů. Vzhledem k rozsahu provozu navíc nebyla tato otázka zásadní. Po provozní stránce hrály nejvýznamnější roli dvě pohraniční přechodové stanice Domažlice/Furth im Wald a Cheb/Schirnding. Kapacita obou těchto nejvýznamnějších pohraničních

⁴⁵⁸ Jakubec, Ivan. *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války: se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu: (1945/1949–1989)* (Praha: Karolinum, 2006), 92–97.

⁴⁵⁹ Především fondy: 19 SRN 1988; 19 SRN 1989; Z16 Generální zastoupení ČSD, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4.

⁴⁶⁰ Více o vztazích ČSSR s Hamburkem viz např.: 19 Hamburg 1986–1992, NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4.

⁴⁶¹ Vybrané otázky pro jednání ministra dopravy ČSSR Ing. V. Blažka s prvním starostou Svobodného a Hansovního města Hamburk a předsedou hamburského senátu Hansem Ulrichem Klosem, Federální ministerstvo dopravy, 1979, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, M1.

přechodových stanic postačovala rozsahu vzájemného obchodu, v oblasti modernizace infrastruktury se nepočítalo s realizací významnějších projektů, nýbrž pouze s dílčími úpravami zabezpečovacího zařízení či sdělovací techniky.⁴⁶²

Pouze doplňující roli sehrával pohraniční přechod Aš/Selb, o jehož uzavření usilovala německá strana. Tento hraniční přechod byl z hlediska nákladní dopravy bez zásadnějšího významu, protože se nacházel v blízkosti frekventovaného přechodu Cheb/Schirnding a na německé straně bylo třeba provést nákladnou opravu železničního svršku. Československá strana na zachování provozu na tomto přechodu trvala a argumentovala nutností udržet v provozu záložní trasu pro případ výpadku jednoho ze dvou hlavní železničních přechodů do západního Německa. Ve skutečnosti se ale proti zrušení ašského hraničního přechodu postavilo federální ministerstvo národní obrany, pro něhož hrál tento přechod významnou roli v plánované válečné logistice.⁴⁶³ Nakonec zůstal přechod v provozu až do poloviny 90. let, kdy byl uzavřen. Na jeho znovuootevření pro regionální osobní dopravu se začalo pracovat v roce 2013 a otevřen byl na konci roku 2015.

Německá strana naopak opakovaně vyvolávala jednání o znovuootevření hraničních přechodů Cheb/Waldsassen a Železná Ruda/Bayerischer Eisenstein. U prvního z nich se jednalo o možnost zkrácení přepravy uhlí z Mostecká do uhelné elektrárny ve Schwandorfu, a ačkoliv se plán ukázal ekonomicky nerentabilní již na konci 70. let,⁴⁶⁴ objevoval se i nadále mezi prioritami rozvoje vzájemných dopravních vztahů. V tomto případě hrály roli vnitrobavorské politické zájmy, protože otevření hraničního přechodu Cheb/Waldsassen by umožnilo zachovat v provozu návaznou železniční trať, jejíhož uzavření se obávali místních politici. Rovněž druhý z projektů by docílil pouze regionálních přínosů a nedošlo by k významnějšímu odlehčení hlavních přechodových stanic.⁴⁶⁵

Otázkou týkající se všech druhů dopravy, železnici nevyjímaje, bylo celní a pasové odbavení na hranicích. Jednání obou stran se týkala jeho možného urychlení, včetně výdeje jednorázových vjezdových víz občanům SRN přímo na

⁴⁶² Opatření pro aktivizaci vztahů ČSSR – NSR v oblasti dopravy, Federální ministerstvo dopravy, 1978, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 19 NSR 1978–1987.

⁴⁶³ Zpráva z jednání náměstka federálního ministra dopravy ing. Miloslava Škárka s členem představenstva Deutsche Bahn ing. Hansem Wiedemannem, srpen 1986, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 19 NSR 1978–1987.

⁴⁶⁴ Opatření pro aktivizaci vztahů ČSSR – NSR v oblasti dopravy, Federální ministerstvo dopravy, 1978, in: tamtéž.

⁴⁶⁵ Podrobněji viz: Záznam z přijetí západoněmeckého velvyslance, Federální ministerstvo dopravy, in: tamtéž.

hraničních (silničních i železničních) přechodech. Snahy vedoucí tímto směrem měly na železnici za cíl především zkrátit dosud dlouhé pobyty mezistátních vlaků v pohraničních stanicích, což by vedlo mimo jiné ke zvýšení atraktivity železničního spojení.⁴⁶⁶ Na konci 80. let probíhala jednání o zkrácení pobytů vlaků v pohraničních stanicích ze 45 na 25 minut a na přechodu Cheb/Schirnding se uvažovalo dokonce o zavedení na svoji dobu velmi pokrokového společného celního a pasového odbavení.⁴⁶⁷

Vztahy obou železničních správ lze hodnotit jako nadstandardní a korektní, přestože obě země příslušely k odlišným mocensko-politickým blokům. Zmínku o takovémto hodnocení vztahů obsahovalo několik interních dokumentů federálního ministra dopravy a dokládá to také úspěšná vzájemná spolupráce obou železničních správ. Možné je jmenovat například výpomoc *Deutsche Bundesbahn* při nedostatku specializovaných nákladních vozů na síti ČSD, kdy v druhé polovině 70. let DB zapůjčily (samozřejmě za úhradu) do Československa 1 320 nákladních vozů.⁴⁶⁸ Československá strana hodnotila pozitivně rovněž tarifní spolupráci, případně poskytování slev či obchodních nabídek ze strany *Deutsche Bundesbahn*.⁴⁶⁹

V druhé polovině 80. let potvrzoval dobré vztahy panující mezi ČSD a *Deutsche Bundesbahn* velmi častý a korektní dialog. Zároveň se DB snažily spolupráci napříč železnou oponou ještě více zintenzifikovat. Hledaly také cestu, jak kromě nákladní dopravy urychlit rovněž osobní dopravu. V dálkové osobní dopravě prosazovaly ČSD zavádění rychlejších vlaků na kvalitativně vyšší úrovni. Již v druhé polovině 80. let se vyjednávalo o možnosti zavedení některých vlaků systému *EuroCity* do Prahy, které dosud na území východního bloku nezajížděly. S ohledem na traťové poměry se probírala možnost nasadit na tyto vlaky jednotky s výkyvnou skříní typu *Talgo* či *Pendolino*, které umožňovaly díky naklápění

⁴⁶⁶ Spolupráce mezi ČSSR a SRN v oblasti dopravy a spojů, 17. 2. 1989, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 19 SRN 1989.

⁴⁶⁷ Záznam z jednání náměstka ministra dopravy ČSSR pro ekonomiku a stálého představitele ČSD v UIC ing. Ladislava Blažka, CSc., a náměstka ministra dopravy ČSSR pro železniční provoz ing. Miloslava Škárky, CSc., s prezidentem Mezinárodní železniční unie a předsedou představenstva *Deutsche Bundesbahn* Dr. Ing. Reinerem Gohlke, prosinec 1987, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, M1.

⁴⁶⁸ Opatření pro aktivizaci vztahů ČSSR – NSR v oblasti dopravy, Federální ministerstvo dopravy, 1978, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 19 NSR 1978–1987.

⁴⁶⁹ Tamtéž.

dosažení vyšší rychlosti na železničních tratích s mnoha oblouky.⁴⁷⁰ Příkladem spolupráce bylo vedení přímých vozů z Prahy do Curychu přes Mnichov od zavedení jízdního řádu 1989/1990.⁴⁷¹

V době vzniku Německé demokratické republiky panovaly na železnici obdobné výchozí podmínky, způsobené poničením v průběhu druhé světové války a následnými demontážemi, jako ve Spolkové republice Německo. Z institucionálního hlediska si zde železnice uchovala svůj původní název – *Deutsche Reichsbahn*. Důvodem byly čtyřmocenské smlouvy z Postupimi uzavřené v roce 1945, podle kterých zajišťovaly *Deutsche Reichsbahn* vozbu vlaků na území celého Berlína, spojeneckými dohodami rozděleného do čtyř okupačních sektorů. Po rozdělení Německa ve dva státy se staly západní okupační zóny v tomto městě *de facto* exklávou SRN uvnitř území NDR. *Deutsche Reichsbahn* na jejich území provozovaly veškerou osobní i nákladní železniční dopravu a také systém rychlé městské železnice *S-Bahn*. Přinášelo jim to ekonomické výhody, protože za své služby vybíraly úhradu v západoněmeckých markách, režimu Německé demokratické republiky pak zajišťování provozu vytvářelo prostor pro vlastní propagaci. Hrozilo přitom, že změna názvu východoněmecké železniční společnosti *Deutsche Reichsbahn* by mohla způsobit zpochybnění právního nástupnictví případné nové společnosti, a tedy i organizace dopravy v Berlíně.⁴⁷²

Mezi hlavní úkoly *Deutsche Reichsbahn* v sovětské okupační zóně patřila po druhé světové válce také obnova infrastruktury, která byla navíc bezprostředně po válce předmětem zmíněných spojeneckých demontáží. Obnova zde trvala déle než v SRN a některé původně dvojkolejné tratě již nebyly nikdy obnoveny v původním rozsahu, některé méně významné spojovací tratě byly zprovozněny až do počátku 60. let. Souviselo to mimo jiné s rozpadem dopravních vazeb směrem do západního Německa, ale také směrem na východ na území za Odrou a Nisou, která po roce 1945 připadla Polsku.

⁴⁷⁰ Překlad pro FMD: Interní zápis DB o výsledcích setkání předsedy představenstva s náměstkou ministryně dopravy ČSSR Ladislavem Blažkem a Miloslavem Škárkou ve dnech 10. a 11. 12. 1987, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, M1.

⁴⁷¹ Spolupráce mezi ČSSR a SRN v oblasti dopravy a spojů, 17. 2. 1989, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 19 SRN 1989.

⁴⁷² Nigrin, Tomáš. Cold War Crisis on the Railway: Construction of the Berlin Wall. In: *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-first Centuries* (Farnham: Ashgate, 2013), 233–234.

Železniční síť Německé demokratické republiky byla historicky (podobně jako tomu bylo v SRN) velice kvalitní – tratě byly stavěny velmi efektivně s ohledem na trasování a na plánovaný provoz. Vznikla tak řada významných infrastrukturních (především mostních) staveb, které by v ekonomicky slabších státech, především ve východní Evropě, nemohly být z ekonomických důvodů ve srovnatelném rozsahu realizovány. Stejně tak došlo již před druhou světovou válkou i v jejím průběhu k podstatné modernizaci sítě.

Pro východní blok představovala Německá demokratická republika významnou tranzitní zemi, a to jak ve směru do západní, tak do severní Evropy. Přepravní objem i výkon v nákladní dopravě v NDR neustále rostly až do konce 80. let, kromě tranzitu především díky nastavení centrálně-plánovaného hospodářského systému země. Osobní doprava prodělala významný pád v počtu přepravených osob, ale přepravní výkon se po propadu v 70. letech začal v 80. letech opět zvedat.⁴⁷³

Tabulka 5.5: Základní statistika vývoje východoněmeckých železnic v letech 1950 až 1990.

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Délka sítě (v km)	12895	13134	16174	15930	14658	14298	14248	14054	14024
Nákladní doprava (mil. tun)	129	208	238	260	263	289	312	348	349
Nákladní doprava (mil. tkm)	15,1	25,2	32,9	38,9	41,5	49,7	56,4	58,7	60,4
Osobní doprava (mil. osob)	954	1016	943	684	626	634	607	623	592
Osobní doprava (mil. oskm)	18576	22905	21288	17446	17666	21305	22027	22451	23588

Zdroj: Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750–2005* (Basingstoke: Palgrave Macmillan), 737–781.

V 70. a 80. letech se hlavním modernizačním úkolem *Deutsche Reichsbahn* stal rozvoj elektrizace železničních tratí. Její pokroky byly pozoruhodné a cílem bylo zcela převést do elektrické trakce provoz na všech významných tratích.⁴⁷⁴ Od

⁴⁷³ Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750–2005* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 737–781.

⁴⁷⁴ Jelen, Jiří. *Světové železnice I. Evropa* (Praha: NADAS, 1988), 158–160.

počátku 80. let se podařilo elektrizaci hlavních tahů ještě urychlit a mezi roky 1981 a 1985 zelektrizovat celkem 730 kilometrů železničních tratí.⁴⁷⁵ V nákladní dopravě se snažila Německá demokratická republika získat, podobně jako Československo nebo Polsko přímé spojení s železniční sítí Sovětského svazu. V roce 1986 byl zprovozněn železniční přístavní terminál se širokorozchodným nádražím v pobaltském Mukranu, z něhož vyrážel námořní železniční trajekt do Klajpedy. *Deutsche Reichsbahn* tak měly možnost překládat zboží mezi širokým a normální rozchodem na svém území, což mělo významně pozitivní vliv na kvalitu a dobu překládky.⁴⁷⁶

Většina provozních kontaktů mezi Československými drahami a východoněmeckými Říšskými drahami se koncentrovala na železniční trať Děčín/Bad Schandau. Dále zůstávaly v trvalém provozu pouze dva železniční přechody do NDR – Vojtanov/Bad Brambach a Jiříkov/Ebersbach. Od roku 1959 byla otevřena peážní železniční trať z Varnsdorfu přes východoněmeckou Žitavu do Hrádku nad Nisou, která vedla také přes polské území. Problémem mnoha dalších hraničních přechodů především v Krušných horách byly jejich náročné sklonové poměry a z toho vyplývající přílišná energetická náročnost nevhodná pro nákladní dopravu.

Spolupráce s DR představovala pro ČSD, respektive Československo, strategickou prioritu, protože přes ně vedla nejkratší spojnice do Hamburku, přes nějž zase putovala velká část československé zámořské obchodní výměny (viz výše).⁴⁷⁷ Dopravní vztahy obou zemí lze označit za velmi intenzivní, což dokládají jak provozní, tak technologické kontakty. V rámci snahy o technickou výpomoc Německé demokratické republiky a o zachování technologické základny v době, kdy v Československu poklesla míra investic, došlo k zajímavému jednání FMD, na které se v roce 1967 obrátilo Ministerstvo dopravy NDR se žádostí o výpomoc při modernizaci a elektrizaci železniční trati z Drážďan do Schöny. ČSSR v této době kapacity sice již přislíbila Maďarsku, nicméně budoucí výpomoc nevyloučila. Na počátku 70. let pokračovala v přerušovaných jednáních o využití československých

⁴⁷⁵ Novák, Ivan. Elektrizace tratí DR pokračuje, in: *Železničář* č. 19/1987, 298.

⁴⁷⁶ Jelen, Jiří. *Světové železnice 1. Evropa* (Praha: NADAS, 1988), 156–157.

⁴⁷⁷ Více o vývoji vzájemných dopravně-politických vztahů Československa a Německé demokratické republiky viz: Jakubec, Ivan. *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války: se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu: (1945/1949–1989)* (Praha: Karolinum, 2006), 97–103.

elektrizačních kapacit v Německé demokratické republice, a to navzdory přijatému usnesení vlády ČSSR č. 31/1971. Federální ministr S. Šutka učinil schválil spolupráci kvůli situaci v Československu. Plánovaná úroveň investic do elektrizace železnic totiž měla v páté československé pětiletce dosáhnout tak nízké úrovně, že bylo třeba zachovat dostatečné stavební kapacity v tuzemských podnicích pro další období, kdy měly být podle plánu opět zapotřebí. Část jich proto byla nasazena také v Maďarsku. V případě spolupráce s Německými říšskými drahami mělo investici vyrovnávat reciproční plnění především generálními opravami lůžkových vozů v rozsahu 12 kusů ročně a dodáním 1000 kusů třídvéřových transkontejnerů ISO-IC, jež měly být nasazeny v rámci rozvíjejícího se systému kontejnerové dopravy.⁴⁷⁸ Podobně úspěšně spolupracovalo Československo s Německou demokratickou republikou na elektrizaci železničního okruhu kolem Berlína a na elektrizaci železniční trati z Berlína do Rostocku.⁴⁷⁹

Německá demokratická republika představovala pro ČSD významného dodavatele osobních vozů, pro jejichž výrobu nebyl v Československu dostatek kapacit, navíc se v NDR měly produkovat právě dle určení tzv. mezinárodní dělby práce v rámci RVHP. Od roku 1965 bylo v NDR nakoupeno či směněno za jiné zboží zhruba 4 000 osobních vozů, které v roce 1989 tvořily zhruba 40 procent vozového parku ČSD, a které tvoří základ vozového parku Českých drah i *Železničné spoločnosti Slovensko* dodnes. Ačkoliv se jednalo o vozy technologicky relativně vyspělé, určené pro konstrukční rychlost až 140 km/h a výjimečně až na 160 km/h, vyznačovaly se značnou poruchovostí a nespolehlivostí některých svých částí. V druhé polovině 80. let se začaly dodávky z NDR zpoždovat, stejně jako dodávky náhradních dílů, což se negativně projevovalo v celkové kapacitě provozuschopných osobních vozů u ČSD.⁴⁸⁰

Koncentrace většiny provozu směřujícího do Německé demokratické republiky na trať kolem Labe vedla v 70. letech k výrazným provozním komplikacím v severních Čechách, které byly zatíženy také intenzivní vnitrostátní nákladní dopravou do severočeského hnědouhelného revíru. Hraniční přechod již

⁴⁷⁸ Zpráva k žádosti o povolení vývozu specializovaných kapacit elektrizace a zabezpečovací techniky do NDR, 21. 1. 1970, Předsednictvo ÚV KSČ 1971–1976, 1261/0/6, NA ČR.

⁴⁷⁹ Kopecký, Dobroslav et al. *Železnice v československé dopravní soustavě* (Praha: NADAS, 1989), 103.

⁴⁸⁰ Pracovní náplň – směrnice pro jednání ministrů ČSSR a NDR – dopravní problematika, 4. července 1989, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 19 NDR 1987 až 1989.

kapacitně nepostačoval a některé vlaky musely být rozřazovány mimo Děčín, někdy v Ústí nad Labem či až v Lovosicích.⁴⁸¹ Přinášelo to negativní dopady na vnitrostátní nákladní dopravu a snahou ministerstev dopravy obou zemí bylo navýšení kapacity nejvýznamnějšího hraničního přechodu. Jedno z hlavních témat vzájemných jednání mezi Československem a Německou demokratickou republikou se týkalo právě zkapacitnění úseku mezi Děčínem a Bad Schandau, resp. Drážďany. Československo se podílelo na modernizaci a elektrizaci tratě z Drážďan do Pirny, jak bylo zmíněno výše, a stejně tak měl být elektrizován přeshraniční úsek tratě Pirna – Bad Schandau – Děčín. Práce byly hotovy v roce 1987, předcházet jim ovšem musel vývoj odpovídající dvousystémové elektrické lokomotivy. Na obou stranách hranice bylo totiž trakční vedení napájeno rozdílným napětím (3kV SS v ČSSR a 15 kV, 16 2/3 Hz v NDR) a nikde jinde v Československu k jejich styku nedocházelo. Znamenalo to tedy v předstihu vyvinout odpovídající stroje, čímž byla pověřena Škoda Plzeň.⁴⁸² Zmiňovaný prototyp byl ale dodán až v roce 1988, tedy rok po dokončení elektrizačních prací.⁴⁸³ Jiné lokomotivy schopné zvládnout tuto kombinaci napětí se na síti ČSD ani DR do té doby nenacházely.⁴⁸⁴ O tyto stroje se orientačně zajímaly také Deutsche Bundesbahn v souvislosti se zamýšlenými projekty elektrizace tratí na československo-západoněmecké hranici, neboť napětí trakčních soustav bylo z historických důvodů stejné jako u DR.⁴⁸⁵

Modernizace samotné tratě však nemohla vyřešit všechny provozní problémy neustále přetíženého přeshraničního úseku. Trvale zde docházelo k přeplňování pohraničních a okolních stanic, což navíc komplikovalo již tak zatíženou dopravu v severočeském, resp. ústeckém, regionu. Vznikl proto plán na výstavbu nové předávací stanice v Děčíně-Boleticích, která měla napomoci chystanému zvýšení přeprav z 31 párů vlaků denně až na 50 párů vlaků. Zároveň se

⁴⁸¹ Stanovisko VIII., VII. a XI. oddělení ÚV KSČ k předloženému materiálu o problematice výstavby železniční výměnné stanice se společnými službami ČSR – NDR v Děčíně-Boleticích, 14. 4. 1977, sv. 36, aj. 40/4, Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR.

⁴⁸² Protokol z XXIV. zasedání Stálé pracovní skupiny pro dopravu Společného výboru pro hospodářskou a vědecko-technickou spolupráci mezi ČSSR a NDR, které se konalo 26. až 28. dubna 1988 ve Valticích, ČSSR, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1.

⁴⁸³ Společná zpráva o stavu spolupráce v oblasti dopravy, Stálá pracovní skupina, 1988, in: tamtéž.

⁴⁸⁴ Pracovní náplň – směrnice pro jednání ministrů ČSSR a NDR – dopravní problematika, 4. července 1989, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 19 NDR 1987 až 1989.

⁴⁸⁵ Viz například: Zápis z jednání náměstka ministra dopravy ČSSR pro ekonomiku ing. Ladislava Blažka, CSc., a náměstka ministra dopravy pro železniční provoz ing. Miloslava Škárky, CSc., s generálním ředitelem *Deutsche Bundesbahn* a prezidentem Mezinárodní železniční unie Dr. Ing. Reinerem Gohlke, které se uskutečnilo ve dnech 10. až 11. prosince 1987 v Praze, Federální ministerstvo dopravy, in: NA ČR, FMD, Mezináro, Z15 Hraniční přechody.

jednalo o příklad vzájemné spolupráce dvou zemí s centrálně plánovaným hospodářstvím na investiční akci. Bilaterální smlouva mezi oběma zeměmi stanovovala přesně podíly investiční prostředků, respektive investičních prací, jež si bude sama hradit jedna i druhá strana, a dále vzájemné clearingové vyrovnání.⁴⁸⁶ Slibně vypadající projekt nakonec realizován nebyl, částečně kvůli velké investiční náročnosti a částečně také pro silný odpor místních obyvatel v Děčíně-Boleticích. Zamýšlené nádraží se mělo nacházet v místě s velmi kvalitní zemědělskou půdou v údolí Labe. Nakonec došlo pouze k rozšíření kolejiště v Děčíně-Prostředním Žlebu v prostoru vjezdu do hlavního nádraží.

Samostatnou kapitolu představovala dálková osobní doprava, která spojovala obě metropole řadou každodenních přímých spojů. Tradičně šlo o dálkové expresy, které se neomezovaly pouze na relaci mezi Prahou a Berlínem. Tři z nich patřily od poloviny 80. let do skupiny *InterExpres* a jejich kvalita a rychlost se tak velmi pečlivě sledovaly. Ovšem i zde se objevuje podobně jako na mnoha jiných místech kritika rychlosti, častého zpoždění i dochvilnosti:

„Bylo kriticky konstatováno, že docílený stav dochvilnosti a vnitřního čištění mezinárodních osobních vlaků nemůže v současné době uspokojit.“⁴⁸⁷

Specifický byl zřejmě také přístup části východoněmeckých občanů k cestování ve vlaku a úroveň vozů dalších podílejících se železničních správ:

„Kultura přepravy u vlaků mezistátní osobní přepravy je neuspokojivá zejména na úseku Drážďany – Děčín a je daná jednak přívalem cestujících z NDR, kteří již z Berlína po konzumaci piva zanechají po sobě značné množství prázdných lahví od piva, což způsobuje kromě nepořádku značný

⁴⁸⁶ Zpráva o dosavadních výsledcích jednání o současném stavu přípravy dohody mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Německé demokratické republiky o výstavbě výměnné stanice se společnými službami pro nákladní dopravu v prostoru Děčín-Boletice a o základních otázkách jejího užívání, 14. 4. 1977, sv. 36, aj. 40/4, Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980, 1261/0/7, NA ČR.

⁴⁸⁷ Zpráva o činnosti a plnění plánu Stálé pracovní skupiny pro dopravu Hospodářského výboru ČSSR/NDR v období mezi XXIII. a XXIV. zasedáním, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1.

zápach a znečištění vozů, dále celkovou nízkou úrovní čistoty vozů CFR⁴⁸⁸ a JŽ⁴⁸⁹ a též celkovou neukázněností cestujících.“⁴⁹⁰

Tabulka 5.6 ukazuje změnu jízdní doby jednotlivých expresních vlaků mezi Prahou a Berlínem v letech 1984 až 1989. K zásadnějšímu zkrácení jízdní doby došlo zejména díky lepší organizaci provozu vzhledem k převedení většiny dálkových vlaků mezi Prahou, Berlínem a Budapeští do kategorie *InterExpres*.⁴⁹¹ Další změny trakcí či dílčí modernizace se do rychlosti zmíněných vlaků již nepromítaly. Zajímavostí je významný rozdíl v době jízdy mezi oběma směry. Důvodem byla tzv. vata, tedy zhruba 30minutová rezerva, kterou připočítávaly DR ke standardní jízdní době, což mělo lépe stabilizovat síť a naplánovaný jízdní řád. Svědčí to však o mimořádné míře nepravidelností v dopravě především na východoněmeckém území, což se velmi často projevovalo zpožděním těchto vlaků.⁴⁹² V roce 1988 dosahovala přesnost uvedených spojů v průměru pouze 67,9 procenta.⁴⁹³

⁴⁸⁸ Rumunské železnice.

⁴⁸⁹ Jugoslávské železnice.

⁴⁹⁰ Pracovní náplň – směrnice pro jednání ministrů ČSSR a NDR – dopravní problematika, 4. července 1989, in: NA ČR, FMD, Seznam 3 a 4, 19 NDR 1987 až 1989.

⁴⁹¹ Zpráva z jednání ministrů dopravy ČSSR a NDR dne 13. 10. 1987, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–47 Jednání MD ČSSR a MD NDR.

⁴⁹² Zpráva o činnosti a plnění plánu Stálé pracovní skupiny pro dopravu Hospodářského výboru ČSSR/NDR v období mezi XXIII. a XXIV. zasedáním, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1.

⁴⁹³ Zpráva o činnosti a plnění plánu Stálé pracovní skupiny pro dopravu Hospodářského výboru ČSSR/NDR v období mezi XXIV. a XXV. zasedáním, in: tamtéž.

Tabulka 5.6: Přehled jízdních dob expresních vlaků spojující Prahu s Berlínem v letech 1984 až 1989 (v hodinách a minutách).

Jízdní řád	<i>Progres / Hungaria</i>		<i>Vindobona</i>		<i>Meridian</i>		<i>Panonia</i>		<i>Balt-Orient</i>	
	B–P	P–B	B–P	P–B	B–P	P–B	B–P	P–B	B–P	P–B
1984/85	6:56	6:57	6:35	6:32	7:56	7:26	7:32	7:53	7:39	7:50
1985/86	6:21	6:12	6:06	6:11	7:33	7:12	7:16	7:08	7:18	6:49
1986/87	5:45	5:52	6:00	6:09	6:50	6:32	6:44	6:32	6:56	6:29
1987/88	5:45	5:52	6:12	6:15	6:44	6:00	6:42	6:48	6:48	6:35
1988/89	6:38	5:52	6:28	6:06	6:50	6:17	7:08	6:50	7:10	6:39

Poznámka: B–P odpovídá směru Berlín – Praha; P–B odpovídá směru Praha – Berlín.

Zdroj: Zpráva o činnosti a plnění plánu Stálé pracovní skupiny pro dopravu Hospodářského výboru ČSSR/NDR v období mezi XXIII. a XXIV. zasedáním, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1.

Osobní, ale i nákladní přeshraniční dopravu mezi Československem a Německou demokratickou republikou výrazně urychlila dohoda o společných kontrolách na státních hranicích podepsaná v roce 1971, jež umožnila provádět společnou celní a pasovou kontrolu. Nejprve společně na jednom místě ve stojícím vlaku, později ve vlaku za jízdy mezi dvěma pohraničními přechodovými stanicemi. V nákladní dopravě se provádělo společné odbavení v jedné z pohraničních přechodových stanic.⁴⁹⁴

Polsko se muselo po druhé světové válce vyrovnat se situací, která se vymykala srovnání s jakoukoliv jinou zemí východního bloku. Boje druhé světové války poškodily infrastrukturu na jeho původním území na východě, stejně jako na území na západě, které Polsku připadlo v roce 1945. Posun polského území na západ až na hranici Odry a Nisy a následné vyhnání a vysídlení německého obyvatelstva ve spojení s obrovskou válečnou destrukcí infrastruktury vedly k dlouhému období obnovy, v němž docházelo z pohledu železnic ke konsolidaci provozní situace. Kromě špatného stavu infrastruktury a nedostatku vozidel stav zhoršoval také nedostatek zkušených pracovníků. Obnova některých částí polské železniční

⁴⁹⁴ Sjednání Dohody mezi vládou Československé socialistické republiky a Německé demokratické republiky o společných kontrolách na státních hranicích, Federální ministerstvo dopravy, 1971, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–47 Společné odbavení na hranicích.

infrastruktury, především všech poničených mostů přes Vislu, trvala až do roku 1957.⁴⁹⁵ Řada dílčích prvků a spojení regionálního významu nebyly již nikdy zcela obnoveny, což se dotklo rovněž několika přeshraničních tratí do Československa.

Další znehodnocení budoucí polské železniční infrastruktury způsobil přístup Sovětského svazu, který začal s demontážemi infrastruktury železničních tratí – nejčastěji se jednalo o snesení jedné z kolejí na dvojkolejkách či o demontáž prakticky veškerého trakčního vedení, také na územích předaných Polsku později. Demontáž patřila mezi dohodnuté formy reparačních plnění, jež spojenci odsouhlasili a prováděli je zprvu všichni. Tím, že přešla část sovětské okupační zóny v Německu pod správu Polska a stala se jeho integrálním územím, se muselo Polsko vyrovnat s dosavadními kroky sovětské okupační správy, při nichž došlo k dalšímu zhoršení stavu a propustnosti válkou poničené infrastruktury. Paradoxně to doplňovala skutečnost, že Polsko samostatně neuplatňovalo reparační nároky, ale mělo své odškodnění získat ze sovětské reparační kvóty.

Polská železniční síť vykazovala kvůli politickému vývoji Polska mezi 18. a 20. stoletím významné nerovnoměrnosti. V době, kdy vznikaly první železnice, bylo Polsko rozděleno mezi Prusko, Rakousko a Rusko. Železniční tratě tak plnily hospodářské a strategické cíle těchto tří hegemonů polského území. Po obnově Polska v roce 1918 proto jeho železniční síť neodpovídala novým potřebám země na efektivní spojení všech jeho částí se staronově etablovaným centrem – Varšavou. Podobná situace se opakovala po posunu Polska v roce 1945, kdy získalo dřívější východní německá území. Jednalo se z velké části o průmyslové oblasti s velmi rozvinutou železniční sítí, v hustotě i vyspělosti výrazně převyšující stav ve zbytku země. Síť na nově získaných územích doplňovala celá řada úzkorozchodných tratí vedených v (dříve) hustě obydlených průmyslových oblastech.

Statistické údaje v tabulce 5.7 ukazují stav a výkon polských železnic mezi lety 1950 až 1990, na čemž můžeme pozorovat tendence v mnoha ohledech odlišné od ostatních východoevropských zemí. Důvodem byla výše popsaná specifická situace polské železniční infrastruktury, dlouhodobá ekonomická krize, jež zasáhla Polsko v 70. a 80. letech, a neúspěšné pokusy o ekonomickou reformu systému. Stagnující investice do infrastruktury – nejen železniční, ale i silniční – a snižující

⁴⁹⁵ Przegietka, Marcin: 1918, 1945 and 1989: Three Turning Points in the History of Polish Railways in the Twentieth Century, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al.: *Eastern European Railways in Transition*. (Farnham: Ashgate, 2013), 138.

se životní úroveň obyvatel zpomalily některé trendy, které provázely hospodářskou a sociální modernizaci v ostatních zemích nejen západního, ale také východního bloku. V Polsku tak například bylo možné pozorovat pomalejší nástup motorizace ve srovnání s Německou demokratickou republikou či Československem a samozřejmě též ve srovnání se státy západní Evropy.⁴⁹⁶

Rozsah železniční sítě se za uvedené období v celkových číslech nesnížil, naopak došlo k jeho navýšení, byť se některé tratě rušily. Polská železniční síť se skládala zhruba z 27 procent tratí s nižší intenzitou dopravy než 1 milion hrtkm za rok.⁴⁹⁷ Tyto tratě byly ve světě považovány za méně perspektivní a v celé řadě zemí došlo k jejich zrušení. V Polsku bylo zrušeno zhruba 600 kilometrů tratí v 60. letech, což představovalo výjimečný přístup v rámci celého východního bloku. Ke zrušení dalších tratí mělo dojít v 70. a 80. letech, kdy se plánovalo uzavření úseků v celkové délce více než 2000 kilometrů, ale k realizaci tohoto plánu před rokem 1990 nedošlo.⁴⁹⁸ Za nárůstem celkové délky železniční sítě na počátku 80. let stojí výstavba nové centrální železniční magistraly (*Centralna Magistrala Kolejowa*) spojující Krakov a Katowice s Varšavou a hutnické širokorozchodné magistraly.⁴⁹⁹

Nákladní doprava zaznamenala významné růsty výkonu a pouze koncem 80. let došlo k propadu objemu přepraveného zboží. Osobní doprava dosáhla v počtu přepravených cestujících, podobně jako v ostatních zemích svého vrcholu mezi lety 1975 až 1980, kdy její přepravní výkon neustále rostl. Dokazuje to nezastupitelnou roli železnice v dálkové osobní dopravě, kterou v Polsku neomezil ani relativně slabší nástup individuálního motorismu. Nutno poznamenat, že s ohledem na stav silniční infrastruktury v Polsku neměl automobilismus příliš snadné výchozí podmínky.⁵⁰⁰

⁴⁹⁶ Vykoukal, Jiří, Tejchman, Miroslav a Lítora, Bohuslav. *Východ: vznik, vývoj a rozpad sovětského bloku 1944–1989* (Praha: Libri, 2000), 551–558.

⁴⁹⁷ Zahraniční zkušenosti z řešení problematiky neefektivních železničních tratí, listopad 1972, in: *Předsednictvo KSČ ÚV 02/1*, sv. 63, aj. 61/7, NAČR.

⁴⁹⁸ Tamtéž.

⁴⁹⁹ Jelen, Jiří. *Světové železnice 1. Evropa* (Praha: NADAS, 1988), 187.

⁵⁰⁰ Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750–2005* (Basingstoke: Palgrave Macmillan), 737–781.

Tabulka 5.7: Základní statistika vývoje polských železnic v letech 1950 až 1990.

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Délka sítě (v km)	26312	26985	26904	26862	26678	26702	27185	27095	26228
Nákladní doprava (mil. tun)	160	236	287	341	382	464	482	419	388
Nákladní doprava (mil. tkm)	15,1	25,2	32,9	38,9	41,5	49,7	56,4	58,7	60,4
Osobní doprava (mil. osob)	613	940	817	972	1056	1118	1101	1005	951
Osobní doprava (mil. osbkm)	27124	36981	30942	34318	36891	42819	46324	51978	55888

Zdroj: Mitchell, B. R. International historical statistics. Europe 1750–2005 (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 737–781.

Zaměříme-li se na vývoj polských železnic v 70. a 80. letech, musíme konstatovat silnou reflexi hospodářského vývoje v Polsku, který se dostal do stagnace. Stále patrnější na stavu infrastruktury, její obnovy a modernizace byl také nedostatek investičních prostředků v ekonomice, a to především v 80. letech. Posledními významnějšími investičními projekty na železnici v Polsku se stala výstavba Centrální železniční magistrály, hutnické širokorozchodné trati a hlavních nádraží ve Varšavě a Katovicích.⁵⁰¹ Centrální železniční magistrála měla spojit hlavní hospodářská centra země, zejména hornoslezské průmyslové komplexy s Varšavou a dále s baltským přístavem v Gdaňsku. Nakonec se realizovala pouze část celého projektu, trať spojující Katowice s Krakovem, jež byla zprovozněna v roce 1977.⁵⁰² Podobně jako v Československu došlo k napojení polských ocelářských komplexů využívajících železnou rudu ze Sovětského svazu na jeho širokorozchodnou železniční síť. Polské železnice vybudovaly téměř 400 kilometrů dlouhou tzv. hutnickou širokorozchodnou magistrálu vedoucí od hranic se Sovětským svazem (dnes Ukrajinou) do Nowe Huty u Krakova.⁵⁰³

⁵⁰¹ Przegietka, Marcin: 1918, 1945 and 1989: Three Turning Points in the History of Polish Railways in the Twentieth Century, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al.: *Eastern European Railways in Transition* (Farnham: Ashgate, 2013), 141.

⁵⁰² Tamtéž.

⁵⁰³ Jelen, Jiří. *Světové železnice I. Evropa* (Praha: NADAS, 1988), 187.

Ačkoliv v 70. letech dokázalo Polsko zrealizovat objemově významné investice, celkový stav polských železnic se příliš zlepšit nepodařilo. Významné zpoždění oproti jiným východoevropským zemím, především sousední Německé demokratické republice a Československu, měla modernizace trakce hnacích vozidel. Parní trakce zastávala významné místo v pravidelné vlakové vozbě ještě v 80. letech a v některých místech přetrvala v provozu až do 90. let. Pro zachování parního provozu v Polsku hovořila nízká cena spalovaného (místního) uhlí a investiční náročnost při pořizování nových lokomotiv nebo motorových vozů nezávislé trakce. Elektrizace hlavních nákladních tahů sice začala již po druhé světové válce, ale její tempo se prudce zpomalilo v průběhu 70. let. Obrat nastal po roce 1978, odkdy se elektrizovalo do konce 80. let mimořádným tempem mezi 300 a 500 kilometry železnic ročně.⁵⁰⁴

Od konce 50. let zasedala Stálá československo-polská dopravní komise řešící bilaterální dopravní vztahy, nicméně ne vždy probíhala jednání bez komplikací. Vzájemné vztahy poprvé významně narušila roztržka v polovině 60. let týkající se účtování dovozného za tranzitující zboží. Polský protest proti tarifnímu ustanovení Montreux (konkrétně zmíněno výše) se neobracel přímo proti Československu, ale snahou bylo tuto otázku revidovat v rámci struktur RVHP a ve všech možných výborech UIC i OSŽD. Železniční tarif Montreux totiž stanovoval, že dovozný za tranzitující zboží na železnici je hrazeno podílejícím se (tedy tranzitním) železničním správám v měně odběratele, protože přeprava se chápala jako služba právě odběrateli. Toto ustanovení bylo extrémně výhodné pro země, které byly převážně tranzitními. Podobně jako Československu toto ustanovení přinášelo devizové příjmy ve větší míře také Maďarsku. Polsko požadovalo, aby se u tranzitu na Západ zavedl stejný systém, jaký funguje při mezinárodních přepravách mezi zeměmi OSŽD, tedy zavedení clearingů, vzájemného započítání dodávek, poskytnutím úhrady v konvertibilním rublu. Polsko by si díky tomuto kroku výrazně polepšilo a ušetřilo by výdaje v západních měnách na úkor tranzitních zemí.

Polsko ve snaze dosáhnout alespoň bilaterální úpravy tarifních dohod s Československem, a tedy odklonu od tarifu Montreux, argumentovalo úhradami dovozného do polských přístavů, jež platilo Československo. Ačkoliv toto zboží

⁵⁰⁴ Tamtéž, 188–189.

mířilo námořní cestou do kapitalistických zemí, dovozní do přístavu bylo považováno dle platných dohod za službu Československu a u samotné námořní přepravy hradil objednatel jen skutečné devizové náklady, což bylo pro československou stranu velmi výhodné. Československo na nótu reagovalo odmítavě, argumentovalo plným právem na aplikaci zásady Montreux a zmiňovalo, že stejná zásada je aplikována například při železničním tranzitu přes Polsko, především ve směru sever – jih.⁵⁰⁵ Problém se nepodařilo vyřešit v rámci Stálé komise pro dopravu, a proto se dostal až úroveň výměny dopisů mezi předsedy vlád, Józefem Cyrankiewiczem a Jozefem Lenártem.⁵⁰⁶

Následovalo dlouhé období bezsmluvního vztahu mezi oběma zeměmi, protože Polsko odmítlo uzavřít pravidelnou pětiletou dohodu o spolupráci při tranzitních přepravách. Československo se snažilo všemožně udržet v platnosti zásadu Montreux, která pro něj představovala finančně nejvýhodnější řešení celé situace. Pokud by navíc v případě Polska došlo k jiné úpravě, požadovaly by ji také ostatní státy, což by vedlo k dalším významným ztrátám. Na počátku 70. let inkasovalo Československo od Polska ročně cca 150 mil. Kčs tzv. ve volných měnách, celkově činil výnos tranzitu 440 mil. Kčs ve volných měnách za tranzit převážně do Rakouska, Spolkové republiky Německo a do Švýcarska.⁵⁰⁷

Intenzivní jednání s Polskem trvala až do roku 1973, kdy se ukázalo, že obecným zájmem je ukončit v dopravě bezsmluvní stav. Podařilo se tak oddělit jednání týkající se Dohody mezi ČSR a PLR o spolupráci při tranzitních přepravách obou zemí do roku 1990 od jednání o tarifu Montreux. K uzavření první zmíněné dohody nakonec došlo 21. února 1974.⁵⁰⁸ Československo pomohlo koncem 60. let Polsku revidovat železniční tranzitní tarify u zemí RVHP. Výsledkem jednání Výkonného výboru RVHP mělo být uplatňování tarifního zvýhodnění nájemného

⁵⁰⁵ Memorandum o plnění IV. zasedání Výkonného výboru o změně způsobu vyúčtování plateb za přepravu zásilek zahraničního obchodu přes území států Rady do kapitalistických států, Dokument s připomínkami československé strany, Překlad dopisu předsedy rady ministrů PLR, 18. února 1966, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–43 Jednání ministerstev dopravy Československa a Polska.

⁵⁰⁶ Viz dopis J. Cyrankiewicze J. Lenártovi ze dne 19.2. 1966 a následná odpověď, in: Odpověď na memorandum vlády PLR k plnění usnesení 4. zasedání výkonného výboru RVHP o změně způsobu vyúčtování plateb za železniční tranzitní přepravu zboží přes území členských států Rady do kapitalistických států, 12. 1. 1967, sv. 20, aj. 21/5, Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, NA ČR.

⁵⁰⁷ Uzavření dohody mezi ČSSR a PLR o spolupráci při tranzitních přepravách zboží obou zemí do roku 1990, 15. 10. 1973, sv. 95, aj. 94/3, Předsednictvo ÚV KSČ 1971–1976, 1261/0/6, NA ČR.

⁵⁰⁸ Dohoda mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Polské lidové republiky o spolupráci při tranzitních přepravách zboží obou zemí do roku 1990, in: Sbíрка zákonů, <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1974/017-1974.pdf>, staženo dne 27. 2. 2017.

z vozů u tranzitujících přeprav ve výši 7 procent. Maďarsko se naproti tomu rovnou vzdalo účasti na těchto jednáních a zároveň požádalo, aby se jej tato ustanovení netýkala. Maďarský zástupce ve Výkonném výboru RVHP tehdy řekl:

„Prosím, aby byla pozastavena účinnost usnesení k této otázce vůči Maďarské lidové republice, neboť způsob jejich realizace, navrhovaný jednotlivými zeměmi, nezajišťuje vzájemnou výhodnost. Přitom Maďarsko nehodlá bránit tomu, aby země, které to považují za účelné, přistoupily ke vzájemné realizaci usnesení.“⁵⁰⁹

Polsku dokázalo udržet československé zástupce na jednání jen uzavřením tajné (!) smlouvy, díky níž se zvyšovalo zvýhodnění u tranzitních přeprav polského zboží do Jugoslávie a kapitalistických zemí na 17,5 procenta. Stanovisko pro československou vládu jasně říkalo, že „bez tohoto zvýhodnění by se ČSSR nebyla zúčastnila na koeficientní dohodě vzhledem k tomu, že by přinášela ztráty a tím by k podpisu dohody o zvyšujících koeficientech mezi ostatními státy RVHP pravděpodobně nedošlo“.⁵¹⁰ Na tomto místě je nutné poznamenat, že Československo jakékoliv jednání o případných změnách tarifu Montreux velmi systematicky blokovalo jak uvnitř RVHP, tak i v dalších dopravních multilaterálních institucích, jako bylo OSŽD nebo UIC. V případě druhé jmenované instituce bylo toto dokonce zmiňováno ještě v první polovině 80. let jako jeden z důvodů, proč by mělo Československu usilovat o post předsedy UIC (více bylo zmíněno v kapitole věnovaná UIC).⁵¹¹

V průběhu 70. let se vzájemné bilaterální dopravní vztahy odklonily od otázky tarifu a věnovaly se především provozní oblasti. Na počátku zmíněného desetiletí totiž dosahovaly vrcholu objemy přepravovaného uhlí, které směřovalo z Polska na jih přes československé území ať již dále do kapitalistických zemí nebo i do členských zemí RVHP na Balkáně. Československo ale na trase těchto přeprav

⁵⁰⁹ Prohlášení MLR učiněné na 22. zasedání Výkonného výboru RVHP, 1971, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–43 Jednání ministerstev dopravy Československa a Polska.

⁵¹⁰ Návrh stanoviska k požadavku polské strany na změnu způsobu úhrady nákladů za tranzit zboží po železnici z PLR přes území ČSSR do kapitalistických zemí. Materiál pro schůzi vlády ČSSR, 12. 2. 1971, in: tamtéž.

⁵¹¹ Zpráva o zvolení Československých státních drah předsednickou železnicí v Mezinárodní železniční unii (UIC) na období let 1983–1984, Federální ministerstvo dopravy, 1982, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M9 ČSD v UIC.

vytvářelo hned dvě úzká hrdla, která představovaly hraniční přechody mezi Polskem a Československem a v případě přeprav dále do zemí RVHP hraniční přechody mezi Československem a Maďarskem.

Polsko ve snaze odstranit provozní obtíže našlo jednu ještě relativně volnou mezinárodní trasu přes Mařovce a dále Sovětským svazem po normálněrozchodné spojnici kolem Čopu do Halmeu a dále do Rumunska, což byl relikv dřívejší československé železniční sítě na Podkarpatské Rusi. Tato trasa ovšem vyžadovala reaktivaci nejvýchodnějšího železničního hraničního přechodu mezi Polskem a Československem, tedy trať spojující Łupków a Medzilaborce. Zmíněný přechod byl uzavřen od roku 1946, nicméně byl veden na seznamu „trať zvláštního zájmu“, které byly připraveny na případnou reaktivaci.⁵¹² Zájem Polska o umožnění přeprav v této relaci, a tedy i o reaktivaci zmíněného hraničního přechodu, byl eminentní. Žádosti o uskutečnění této akce byly doplněny nabídkami na realizaci nutných investičních prací na československém území v oblasti Medzilaborců polskými kapacitami, včetně podílu na celkových nákladech. Polské železnice dále nabízely, že v celém československém úseku budou akceptovat navýšení tarifu s ohledem na nákladnější zajištění provozu, případně byly ochotny na svoji dobu nezvykle zajistit provoz v režii vlastní trakce (lokomotiv) po celém československém území (!).⁵¹³

Zájem Polska na aktivaci přechodu Łupków/Medzilaborce byl tedy enormní, a dokonce se kvůli němu dostaly obě delegace do sporu, jež zachycuje stručný protokol z jednání:

„Polská strana předposlední odstavec svého stanoviska formuluje způsobem, který zpochybňuje aktivní přístup československé strany ke spolupráci v železniční dopravě, zejména při zajišťování tranzitních přeprav zboží polského zahraničního obchodu.“⁵¹⁴

I přes neshody pracovní skupiny a názor expertů, podle nichž bylo otevření přechodu pro československé hospodářství neefektivní kvůli vysokým nákladům

⁵¹² Průvodní zpráva k Protokolu o aktivování železničního hraničního přechodu Łupków – Medzilaborce, in: NA ČR, FMD, Mezináro, Z 15 Hraniční přechody.

⁵¹³ Protokol z XXI. zasedání Stále československo-polské dopravní komise, které se konalo ve dnech 8. až 11. dubna 1974 v Gdaňsku, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–43 Jednání ministerstev dopravy Československa a Polska.

⁵¹⁴ Tamtéž.

vyvolaných investic,⁵¹⁵ vyhověla československá strana a v roce 1974 byl otevřen železniční přechod mezi Łupkówem a Medzilaborci, primárně sloužící pro přepravu postupně narůstajících objemů polského uhlí a koksu do Rumunska.⁵¹⁶

Přepravní proudy mezi oběma zeměmi, včetně tranzitu, můžeme nejlépe charakterizovat pomocí statistického přehledu vzájemných dopravních výkonů. Přehled ukazuje setrvalou výměnu zboží mezi ČSSR a PLR a zároveň významně rostoucí tranzitní výkon exportu z obou zemí, přičemž objemově dominovaly přepravy z Polska, u nichž se jednalo ve značné míře o přepravy uhlí a koksu. V tabulce je zároveň možné pozorovat kvantitativní dopad otevření hraničního přechodu Łupków/Medzilaborce na přepravy zboží. Nárůst mezi lety 1973 a 1975 dosahoval zhruba 20 procent.⁵¹⁷

⁵¹⁵ Průvodní zpráva k Protokolu o aktivování železničního hraničního přechodu Łupków – Medzilaborce, in: NA ČR, FMD, Mezináro, Z 15 Hraniční přechody.

⁵¹⁶ Protokol z XXII. zasedání Stále československo-polské dopravní komise, které se konalo ve dnech 25. až 28. března 1975 v Olomouci, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–43 Jednání ministerstev dopravy Československa a Polska.

⁵¹⁷ Tamtéž.

Tabulka 5.8: Přehled výkonů železniční dopravy mezi ČSSR a PLR v letech 1973 až 1975 (v tunách).

	<i>1973</i>	<i>1974</i>	<i>1975</i>
<i>Celkem přes přechody ČSD – PKP</i>	17.962.906	20.336.580	22.897.000
<i>Sever-jih</i>	12.395.737	14.468.639	16.011.000
<i>Jih-sever</i>	5.567.169	5.867.941	6.886.000
<u>Z toho:</u>			
<i>Vzájemná výměna zboží</i>	5.342.000	5.332.000	5.239.000
<i>PLR – ČSSR</i>	4.211.000	4.178.000	4.011.000
<i>ČSSR – PLR</i>	1.131.000	1.154.000	1.028.000
<i>Tranzit polského zboží přes ČSSR</i>	8.104.700	10.290.600	11.800.000
<i>Tranzit československého zboží přes PLR</i>	4.436.200	4.713.900	5.858.000

Poznámka: Zdroj převzal údaje z Protokolu zasedání představitelů ministerstev řídicích železniční dopravu, Szczyrk, 20. až 28. února 1975.

Zdroj: Protokol z XXII. zasedání Stále československo-polské dopravní komise, které se konalo ve dnech 25. až 28. března 1975 v Olomouci, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–43 Jednání ministerstev dopravy Československa a Polska.

Na jednáních společné dopravní komise se v dalším období probíraly jen dílčí záležitosti. Zástupci obou zemí se snažili řešit především provozní problémy, z nichž nejvýznamnější představoval trvalý problém nedostatku nákladních vozů pro uhlí a síru určených pro odběratele v Československu. Polsko to zdůvodňovalo prodlužovaným pobytem svých nákladních vozů OPW v zahraničí, nicméně řešení nebylo docíleno ani po linii Rady OPW. K částečnému zlepšení došlo po dohodě o tzv. vozové výpomoci, což v praxi znamenalo, že do Polska byly zapůjčovány vozy pro přepravu surovin určených odběratelům v Československu. Primárně se jednalo o vysokostěnné vozy určené zejména pro přepravu uhlí či síry.⁵¹⁸

Ve srovnání s ostatními bilaterálními jednáními v dopravně-železničních grémiích se téměř neprojednávala témata spojená s osobní dopravou, která zůstávala ve srovnání s okolními zeměmi na relativně nízké úrovni. Z popudu Polska se v 70. letech probírala jen dílčí témata, věnovaná především zpřístupnění některých železničních přechodů občanům ze zemí mimo RVHP a posílení regionální přeshraniční dopravy. Až koncem 80. let došlo k tematizaci rozsahu,

⁵¹⁸ Pracovní skupina pro železniční dopravu, Zpráva o činnosti pracovních skupin stále československo-polské dopravní komise za období mezi XXV. a XXVI. zasedáním Komise, 1978, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–43 Jednání ministerstev dopravy Československa a Polska.

rychlosti a kvality mezinárodních dálkových vlaků mezi oběma státy a stav byl shledán značně neuspokojivým, podobně jako tomu bylo u většiny ostatních spojení do sousedních zemí. Na vině byla mimořádně častá zpoždění, přeplňování vlaků navzdory zavedení povinně místenkového systému a také jejich nedostatečná čistota. Zajímavostí je bod, který se poprvé projednával v roce 1989 a k jehož realizaci došlo až po změnách politického režimu v Československu a v Polsku v letech 1989 a 1990. Diskutovalo se o možném začlenění dálkového vlaku spojujícího Varšavu s Vídní přes Přerov a Břeclav do systému vlaků *EuroCity* provozovaných dosud výhradně na druhé straně železné opony.⁵¹⁹

Maďarský dopravní systém podobně jako v ostatních zemích střední a východní Evropy významně poškodily závěrečné boje druhé světové války. Destrukce železniční infrastruktury představovala zhruba pětinu všech maďarských válečných škod. Obnova dopravní soustavy zabrala druhou polovinu 40. let a v některých případech se protáhla až do poloviny 50. let. Napjatá situace bez výraznější modernizace trvala po celá 50. léta,⁵²⁰ kdy bylo například elektrifikováno pouze 135 kilometrů tratí.⁵²¹

Celý systém byl v této době navíc postihován mimořádně rozsáhlými kolapsy. Na vině bylo nešťastné nastavení kritérií v centrálním plánu, který nařizoval striktní naplňování přepravního plánu, což vedlo k zahlcení a téměř ke zhroucení železničního systému na počátku 50. let. Podniky tak byly nuceny expedovat předem přesně plánované objemy zboží – ve výsledku se dopravovaly doslova bezcílně nehotové výrobky či zcela zbytečná zátěž pouze kvůli tomu, aby mohl podnik vykázat, že vyexpedoval plánované objemy nákladu na železnici. Maďarský dopravní systém se zahltil a výrazně se mu snížila produktivita – lokomotivy a vagony měly minimální denní proběhy.⁵²²

Významný zlom pro maďarské železnice znamenal nástup Györgyho Csanádiho do funkce ministra dopravy. Jeho cílem se stala modernizace maďarských železnic a jejich přizpůsobení se dobovému vývoji. Železnice měla

⁵¹⁹ Jednání ministrů ČSSR a PLR, 11 až 12. dubna 1989, Federální ministerstvo dopravy, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–43 Jednání ministerstev dopravy Československa a Polska.

⁵²⁰ Frisnyák, Zsuzsa. The Centrally Planned Economy and Railways in Hungary, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al. *Eastern European Railways in Transition*. (Farnham: Ashgate, 2013), 176.

⁵²¹ Jelen, Jiří. *Světové železnice 1. Evropa* (Praha: NADAS, 1988), 145.

⁵²² Frisnyák, Zsuzsa: The Centrally Planned Economy and Railways in Hungary, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al. *Eastern European Railways in Transition*. (Farnham: Ashgate, 2013), 171–177.

podle Csanádiho zohlednit jednak konkurenci v podobě silniční dopravy a jednak změny v chování společnosti. Novou cestou tak měla být racionalizace a modernizace. Maďarské železnice tudíž v průběhu desetiletí uzavřely velké části neproduktivní sítě – jednalo se o největší procentní podíl na celkové délce sítě ze všech východoevropských zemí, jak ukazuje statistika níže. Provedena byla modernizace významných dopravních tahů, například železniční trati spojující Budapešť s Vídní.⁵²³ Naplno se také rozběhla dříve stagnující elektrizace – mezi lety 1960 a 1970 bylo elektrizováno 500 kilometrů tratí, mezi lety 1970 a 1980 již 650 kilometrů.⁵²⁴

Csanádi si uvědomoval výjimečné postavení Maďarska, které představovalo významnou tranzitní zemi pro jižní státy východního bloku. Intenzivní spolupráce železničních společností tak měla pro Maďarsko a jeho železniční správu naprosto klíčový význam. Z toho důvodu vyšla z Maďarska v době, kdy zastával Csanádi funkci ministra dopravy, celá řada impulsů vedoucí k zefektivnění fungování mezinárodních a tranzitních přeprav. Csanádi tak stál u zrodu Společného parku nákladních vozů OPW, který umožnil mimo jiné Maďarsku kompenzovat trvalý nedostatek nákladních vozů.⁵²⁵

Statistika ukazuje vývoj maďarských železnic v několika základních kategoriích. Objem přeprav v nákladní dopravě vrcholil v roce 1975 a výkon o pětiletí později. Počet cestujících v osobní dopravě dosáhl vrcholu mezi lety 1965 a 1970, výkon kolem roku 1975. Výpadek v objemu přeprav, které z většiny převzala silniční doprava, a to osobní i nákladní, se podařilo vykompenzovat delší přepravní vzdáleností. Díky tomu nastal významnější pokles výkonů, který je na železnici pozorovatelný v celé Evropě bez ohledu na příslušnost k mocensko-politickému bloku, až v druhé polovině 80. let.⁵²⁶

⁵²³ Tamtéž, 178.

⁵²⁴ Jelen, Jiří. *Světové železnice 1. Evropa* (Praha: NADAS, 1988), 145.

⁵²⁵ Frisnyák, Zsuzsa. The Centrally Planned Economy and Railways in Hungary, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al.: *Eastern European Railways in Transition*. (Farnham: Ashgate, 2013), 179–180.

⁵²⁶ Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750–2005* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 737–781.

Tabulka 5.9: Základní statistika vývoje maďarských železnic v letech 1950 až 1990.

	<i>1950</i>	<i>1955</i>	<i>1960</i>	<i>1965</i>	<i>1970</i>	<i>1975</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>
<i>Délka sítě (v km)</i>	8756	10298	10307	10069	9514	8740	8142	8024	8038
<i>Nákladní doprava (mil. tun)</i>	41,8	70,8	97,1	115	118	132	130	118	112
<i>Nákladní doprava (mil. tkm)</i>	5,4	8,8	13,3	17,2	19,8	23,5	24,3	22,3	21
<i>Osobní doprava (mil. osob)</i>	257	367	485	536	526	463	389	233	228
<i>Osobní doprava (mil. oskm)</i>	7142	10277	14324	16347	16339	15823	14475	11209	11871

Zdroj: Mitchell, B. R. International historical statistics. Europe 1750–2005 (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007), 737–781.

Spolupráce Československých drah s maďarskými železnicemi byla velmi intenzivní. Obě země spojoval vysoký počet hraničních přechodů, na nichž panovala také silná osobní doprava především díky vazbám maďarské menšiny v Československu na Maďarsko. Z hlediska československého mezinárodního provozu to představovalo zcela nevídaný stav, který nedosahoval provoz s žádnou jinou sousední zemí Československa.

Kromě samotného železničního provozu probíhala spolupráce formou nasazení československé železniční stavební techniky (provozované v rámci struktury ČSD) na území Maďarska, k čemuž docházelo od roku 1967. Její pomocí byla zmodernizována významná část maďarské železniční sítě. Konkrétně se jednalo o elektrizaci úseků Debrecín – Karcag – Miškolc, Nagymárosz – Szob či Budapešť – Gyengenyés a přeshraničních tras Štúrovo – Szob a Komárno – Komárov. Maďarsko výměnou za tuto činnost realizovalo několik pozemních staveb především na území Slovenska.⁵²⁷

Bilaterálními otázkám se věnovala Stálá československo-maďarská dopravní komise, která řešila, podobně jako tomu bylo v případě bilaterálních komisí u ostatních sousedů také zbývající širokospektrální problematiku dopravního sektoru. V železniční dopravě představovalo hlavní téma navyšování kapacity a modernizace hraničních přechodů mezi Československem a Maďarskem, které

⁵²⁷ Zpráva k žádosti o povolení vývozu specializovaných kapacit elektrizace a zabezpečovací techniky do NDR, 21. 1. 1970, Předsednictvo ÚV KSČ 1971–1976, 1261/0/6, NA ČR.

představovaly úzké hrdlo jak vzájemné mezinárodní přepravy, tak tranzitu ze severu na jih; především v době zvýšených přeprav železniční přechody již nezvládaly silící nápor.⁵²⁸ V této souvislosti se silně projevoval tlak Polska na zlepšování situace, neboť pro něj šlo o prioritní směr.⁵²⁹ V nákladní dopravě se tak řešila obzvláště propustnost a kapacita přepravy. Přistupovalo se k řešení, jež měla například ulevit významným maďarským uzlům nákladní dopravy. Díky změně technologie mohly být nově sestavovány ucelené vlaky ve směru z Československa na Balkán, čímž odpadlo rozřazování v Budapešti a vlaky mohly tento uzel objet po alternativních trasách.

V oblasti osobní dopravy se již od počátku 80. let věnovala pozornost intenzifikaci spojení osobní dopravy a zlepšování její kvality. Postupně se zaváděla nová rychlá expresní spojení především do hlavních měst dalších států středoevropského regionu. V souvislosti s napjatým historickým vztahem Československa a Maďarska v otázce národnostních menšin působí zajímavě návrh maďarské strany, aby byly na hlavních nádražích v Praze a v Bratislavě podávány staničním rozhlasem informace o mezinárodních vlacích do Maďarska také v maďarštině s tím, že hlášení bude realizováno recipročně na nádraží v Budapešti.⁵³⁰ Z pochopitelných důvodů k realizaci návrhu nakonec nedošlo.

⁵²⁸ Informace k návrhu usnesení vlády ČSSR. Sjednání Protokolu o aktivaci železničního hraničního přechodu Łupków – Medzilaborce. Úřad předsednictva vlády ČSSR, 1974, in: NA ČR, FMD, Mezináro, Z15 Hraniční přechody.

⁵²⁹ Společná zpráva Stálé československo-maďarské dopravní komise pro Československo-maďarský smíšený výbor pro hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci, in: NA ČR, FMD, Mezináro, M1–43,44 Československo-maďarská dopravní komise.

⁵³⁰ Zasedání stále československo-maďarské dopravní komise – ekonomická informace č. 34. Velvyslanectví ČSSR Budapešť pro Federální ministerstvo zahraničních věcí, 11. 10. 1985, in: tamtéž.

5.4. Dílčí shrnutí

Stav železničního odvětví v Československu v celkovém pohledu odpovídal stavu ekonomiky a vykazoval její systémové (pozitivní i negativní) charakteristiky, podobně jako ostatní odvětví. Dvě případové studie věnované provozu a personální situaci na ČSD zanalyzovaly významné oblasti, které vykazovaly dlouhodobě negativní trendy. Především stránka provozu trpěla systémovou neschopností zlepšit svoji kvalitativní úroveň. Po vlně poválečné obnovy a modernizace došlo ke stagnaci modernizačního a inovačního procesu v železničním odvětví, což dokazuje celá řada kvalitativních kritérií: zejména se nedařila modernizace trakce a včasné opuštění parního provozu. Rychlost a přesnost vlaků v osobní a nákladní dopravě se nedařilo zvyšovat či to šlo jen velmi pomalu, spolu s tím stále nebyla zcela optimální kvalita vozového parku a kultury cestování. Československé dráhy nebyly schopny dosáhnout systémového a plošného zlepšení svých poskytovaných služeb. Namísto toho docházelo pouze k dílčím inovacím menšího rozsahu, které ale nedokázaly zvrátit celkový výsledek. V osobní dopravě je možné mezi tyto změny zařadit zavedení kategorie mezinárodních expresů *InterExpres* se sledovanou kvalitou a přesností. Jednalo se však na celé síti pouze o jednotky spojů. Celkově tak docházelo spíše ke snižování provozní kvality sítě, která sice dovedla zajistit vysoký přepravní výkon v osobní a v nákladní dopravě, ale jen za cenu stále se snižující rychlosti a kvality služby.

Nedostatky v personální a provozní oblasti mohou být vnímány jako spojené nádoby, protože se nepřímou navzájem ovlivňovaly. Obecně lze říci, že po celé sledované období trpěly Československé dráhy nedostatkem personálu všeho druhu a ani přes četné snahy vlády i ministerstva dopravy nedokázaly docílit účinné a dlouhodobé změny tohoto stavu. Dlouhodobě nekonkurenceschopné s ostatními zaměstnavateli bylo finanční ohodnocení, pracovní podmínky a prostředí na železnici. Tento dlouhodobý personální podstav vedl k omezování služeb či jejich kvality, k vyššímu nároku na stávající zaměstnance, včetně nutnosti vykonávat přesčasové práce, a také k nemožnosti „vybírat“ si z uchazečů o práci. Ve výsledku to mělo dopad na skladbu zaměstnanců na železnici především v nižších (dělnických) provozních profesích, kde docházelo k častým případům pracovní nekázně a liknavému plnění pracovních úkolů. Pro železniční odvětví, jež bylo

možné vnímat jako strategické pro celou československou ekonomiku, to nebyl příliš lichotivý výsledek.

Porovnání základních kvantitativních parametrů železničního odvětví v Československu s vybranými sousedními železnicemi ukázalo, že se tuzemský vývoj příliš nevymykal od obecnějších trendů východního bloku. Přijmeme-li za normu „standardního“ vývoje porovnání s referenčním pohledem na stav ve Spolkové republice Německo, kde došlo k významné strukturální modernizaci železnice a zefektivnění jejího fungování, pak je možné definovat vnější znaky těchto změn jako snižování rozsahu sítě, objemu a výkonu nákladní i osobní dopravy (ve prospěch silniční dopravy). U jednotlivých parametrů tedy lze porovnat body obratu, tj. dobu, kdy se v daném parametru zastavil růst a začala stagnace či pokles.

Tabulka 5.10: Znázornění bodu obratu, kdy skončilo období setrvalého nárůstu, v kvantitativních parametrech vývoje železnic v ČSSR, SRN, NDR, Polsku a Maďarsku v letech 1950 až 1990.

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
<i>Délka sítě (v km)</i>		PLR; SRN	MLR; NDR		<u>ČSSR</u>				
<i>Nákladní doprava (mil. tun)</i>			SRN			MLR	PLR	<u>ČSSR</u> ; NDR	NDR
<i>Nákladní doprava (mil. tkm)</i>					SRN		MLR	<u>ČSSR</u> ; NDR	NDR; PLR
<i>Osobní doprava (mil. osob)</i>	SRN	NDR	<u>ČSSR</u>	MLR		PLR			
<i>Osobní doprava (mil. oskm)</i>				<u>ČSSR</u> ; SRN		MLR			NDR; PLR

Zdroj: autor.

V tomto srovnání zcela jasně systémově zaostávaly všechny zkoumané východoevropské železniční správy. Mezi nimi se objevují body obratu až na drobné výjimky téměř ve stejném období. Pouze v případě Československa můžeme pozorovat dřívější úbytek v osobní dopravě, neboť na našem území probíhal ve

srovnání se zkoumanými východoevropskými státy rychlejší rozvoj automobilové dopravy a modernizace silniční sítě. Ostatní trendy tak potvrzují vysokou míru *path dependency* u železničních správ v centrálně plánovaných ekonomikách, která se ale na druhou stranu stala limitem jejich rozvoje.

Pohled na mezinárodní spolupráci ukázal, že v oblasti železničně-dopravních vztahů byly Československé dráhy velmi aktivní. Zájmy své i československé prosazovaly aktivně v multilaterálních organizacích UIC, OSŽD apod., dále se účastnily aktivit vedoucích k vyšší efektivitě nákladní dopravy. Zde je možné jmenovat účast na OPW či rozvoji kontejnerizace v rámci RVHP. Stejně tak udržovaly ČSD velice aktivní vztahy se sousedními železničními správami bez ohledu na jejich příslušnost k východnímu či západnímu mocensko-politickému bloku. Ve všech uvedených příkladech vztahů se Spolkovou republikou Německo, Německou demokratickou republikou, Polskem a Maďarskem docházelo k aktivní spolupráci v provozních a technologických otázkách, které však vždy narážely na limity stavu v odvětví, a to jak v Československu, tak v sousední zemi. Realita bilaterálních vztahů z pohledu Československých drah pak ukázala, že systémové nedostatky se mezinárodnímu provozu nevyhýbaly a ovlivňovaly jej stejně negativně jako „běžný“ vnitrostátní provoz.

6. Závěr

Přeplněné, pomalé, často zpožděné, špinavé a zastaralé vlaky, ošuntělá nádraží a absence ohledů a ochoty vůči cestujícím ze strany železničářů. Takové mohly být typické dojmy cestujícího na konci 80. let 20. století při cestování vlakem na území Československa. Stav nákladní dopravy byl obdobný. Dokázala sice zajistit ohromné přepravní výkony, ale její rychlost a flexibilita byly na velmi nízké úrovni. Jak je tedy možné, že se železniční odvětví dostalo do tohoto neuspokojivého stavu, ačkoliv i nadále ve všech oficiálních materiálech vystupovalo jako klíčová součást národního hospodářství? Odpovědi je třeba hledat v obecném vývoji všech dopravních módů a jejich vzájemné konkurenci, dále v jednání institucí a aktérů, naplňujících program státní dopravní politiky, a v neposlední řadě v reálném stavu železničního odvětví.

Zlatý železniční věk vyvrcholil v Československu po druhé světové válce. V letech poválečné obnovy představovala železnice jednoznačně dominantní a preferované odvětví, do kterého plynula v rámci celé dopravy většina investic. Svůj význam si podržela až do konce 50. let, kdy se již ve vyspělých státech západní Evropy prosazovala stále silněji silniční doprava. Státy východního bloku trendy z „kapitalistických zemí“ většinou zaznamenaly s jistým fázovým zpožděním, jak tomu bylo i v Československu. Zde se začal automobilismus jakožto nejvýznamnější konkurenční mód železniční dopravy postupně prosazovat v 60. letech. Rozvoj silniční sítě v Československu, včetně rozvoje automobilové techniky, umožnil, aby se vytvořily podmínky pro prosazení přeprav po silnici. Postupně se rozvíjela přeprava osob autobusy v městských dopravních systémech a posléze i na prvních dálkových spojích především tam, kde byla jízdní doba vůči železnici konkurenceschopná. U nákladní dopravy se dávala přednost cestě po silnici zejména na kratší vzdálenosti a tam, kde byla vyžadována flexibilita či opatrná manipulace s nákladem.

Individuální automobilismus představoval kapitolu samu pro sebe – jeho rozvoj umožnila kvalitní silniční síť, ale také (především cenově) stále dostupnější technologie. Díky rozvoji tuzemské ekonomiky a stoupajícím příjmům ve společnosti, která dosáhla pomyslné hranice konzumu, se stala motorová vozidla dostupná rovněž domácnostem. Nejprve se ve větší míře začaly na přelomu 50. a

60. let pořizovat motocykly a v průběhu 60. let i automobily. Výrazně to ovlivnilo trendy v dopravním sektoru, protože ve srovnání s individuální automobilovou dopravou byla železnice ve většině oblastí silně nekonkurenceschopná.

Přes výše uvedené „tlaky“ však železnice i na počátku 70. let stále zůstávala nejvýznamnějším a nepostradatelným dopravním odvětvím. Jak došlo k tomu, že se dostala na konci 80. let na hranici ekonomického úpadku a celkové stagnace? Použitý výzkumný koncept umožnil nasazení několikvrstevného filtru na objemnou materii, jež zahrnuje vývoj železničního odvětví v Československu, a narýsoval strukturu práce vedoucí k zodpovězení výzkumné otázky. Analýza vývoje a problematiky širěji pojatého železničního odvětví vycházející z členění na tři základní dimenze – *polity*, *policy* a *politics* – nabídla jasně strukturovaný pohled: (1) Definoval a ukázal aktéry železničního odvětví, včetně jejich zájmů a záměrů, (2) přiblížil zakotvení železničního odvětví v programových dokumentech a v rámci centrálního plánů, včetně vztahu vůči možnostem hospodářství, a (3) nakonec přiblížil stav, ve kterém se nacházely významné oblasti ovlivňující (a odrážející) vnitřní fungování Československých drah, oblast personální a provozní. Většina těchto dimenzí byla doplněna pohledem na vývoj v zahraničí a v oblasti zahraniční spolupráce, a bylo tak možné zasadit vývoj (a stav) ČSD do zahraničního kontextu jak ve východní, tak západní Evropě.

Československé dráhy představovaly podnik, který zahrnoval celé – jak bylo opakovaně deklarováno ve všech oficiálních dokumentech – strategické odvětví československé ekonomiky. Tomu odpovídala i jeho specifická řídicí struktura a také úkoly. Otázky železniční dopravy řešily běžně ve vysoké míře podrobností nejvyšší politické orgány v zemi, Sjezd Ústředního výboru KSČ a předsednictvo KSČ. Nejvyšší řídicí struktura Československých drah tvořila součást organizační struktury federálního ministerstva dopravy. Kromě toho, že to ukazovalo na význam, jaký byl úkolům železnice přisouzen, to umožňovalo naplňování jiných (především politických) zájmů vedení země, jež ne vždy korelovaly se zájmy železnice snažící se o své efektivní fungování.

Československé dráhy kromě přepravní funkce plnily ještě úkoly související s obranou státu, kdy měly zajišťovat přepravy vojsk v případě mobilizace, což je nutilo udržovat v provozu řadu neefektivních tratí a držet neúměrně vysoké počty vozů a lokomotiv. Pro fungování železnice však byla závažnější nutnost udržovat sociální smír a nabízet ekonomicky dostupnou možnost přepravy „pro každého“.

V této otázce byl zásadní rok 1968 a následná politická „normalizace“, kterou doprovázela snaha nevystavovat společnost významným otřesům. Jedním z nich mohlo být podle předpokladů předsednictva ÚV KSČ navýšení tarifu v osobní dopravě, který zůstal nominálně neměnný od měnové reformy v roce 1953 (!) a který byl výrazně nižší než tarify v autobusové dopravě. Opakované odmítnutí navýšení tohoto tarifu vedlo k výrazným provozním ztrátám osobní dopravy a nutnosti dorovnávat provozní stránku Československých drah ze státního rozpočtu. Byť tento stav neznamenal v centrálně plánované ekonomice a v jejích parametrech významnější problém, ČSD svojí (částečně nezaviněnou) ekonomickou neefektivností zvyšovaly tlak na státní pokladnu. Obdobná disproporce v nákladní dopravě, které v očích předsednictva ÚV KSČ mohla vést ke zvýšení tlaku na ceny v ekonomice a tedy potenciálně znejistit obyvatelstvo, byla postupně v několika krocích (téměř) napravena. Vládnoucí režim se snažil v maximální možné míře předcházet zdražování výrobků a zachovávat tak zdání sociální stability a jistoty pro společnost.

Československé dráhy reagovaly snahou (alespoň částečně) zefektivnit a zracionalizovat svůj provoz. Nejvýznamnějším krokem mělo být ukončení náročného provozu parních lokomotiv, původně plánované na konec 60. let, a rozvoj provozu motorové a závislé (elektrické) trakce. Dodávky nových lokomotiv se ale zpožďovaly a elektrizace nejvýznamnějších železničních tahů se nedařila zrealizovat v plánovaných termínech. Parní lokomotivy tak byly oproti původnímu plánu udržovány v pravidelném provozu až do počátku 80. let. Doprovodné kroky, jako byla redukce rozsahu železniční sítě, se nezdařily – právě kvůli nepostradatelnosti řady (provozně neefektivních) tratí pro obranyschopnost země a pro nepřekonatelný politický odpor v dotčených regionech, posilovaný obavou z možných místních (sociálních) nepokojů. Tento krok se nakonec uskutečnil jen částečně a bez výraznějších dopadů na provozní efektivitu ČSD.

Paralelně s nevýhodným vývojem ekonomické dimenze provozu Československých drah začalo v 70. letech docházet ke změně přístupu k dopravnímu odvětví. Ačkoliv z hlediska programových dokumentů týkajících se československé dopravní politiky měla železnice zůstat i nadále strategickým dopravním módem, který měl být posilován a rozvíjen, vyžadovala realita doby stále více prostoru pro silniční dopravu. Nástup automobilismu vyvolal celou řadu problémů a souvisejících potřeb, které bylo nezbytné bezodkladně řešit. Stoupající

počet automobilů vedl k dopravní přetíženosti a k zvýšeným exhalacím, problémy vyvolávala rovněž doprava v klidu (parkující vozidla), ale na druhé straně dokázala kamionová doprava překlenout (a tedy i vyřešit) některé slabiny železniční dopravy v místní a od 70. let postupně také v mezinárodní dopravě. Vznikl tak tlak na urychlený rozvoj systému kvalitních a rychlých silnic a dálnic, což mělo ve srovnání s železnicí dvě zásadní výhody. Ekonomicky se jednalo řádově o nižší investice než ty, který by bylo nutné vynaložit do modernizace železnice, aby bylo dosaženo podobných parametrů (tedy výkonu, rychlosti, kapacitnosti apod.), a šlo o infrastrukturu využívanou jak nákladní, tak osobní, a hlavně individuální automobilovou dopravou. Z hlediska politického vnímání bylo možné interpretovat rozvoj silnic (a dálnic) neustále se zaplňujících novými osobními vozidly jako důkaz růstu životní úrovně obyvatelstva, a tedy jako potvrzení správného „kurzu“ československého politického vedení.

Železnice se tudíž s nástupem automobilismu *de facto* dostala na druhou kolej z hlediska zájmu nejvyšších orgánů a uskutečňovaných priorit státní dopravní politiky. Ačkoli jí neustále a dokola byla připisována vedoucí pozice a nezastupitelná role ve státní dopravní politice, stala se obětí svých vlastních úkolů a mimořádné investiční náročnosti veškerých modernizačních snah. Nedostatky v realizaci investic se začaly projevovat v Československu již od 70. let a souvisely s ekonomickým cyklem dlouhodobé stagnace, v němž se tuzemská ekonomika nacházela následně téměř po dvě dekády. Veškeré modernizační a racionalizační projekty na československé železnici vyžadovaly významné investiční prostředky. Projekty dodávek nových vozidel (lokomotiv a vagonů), stejně jako modernizace infrastruktury se dostaly do stavu, kdy chronicky chybějící prostředky vedly k enormnímu prodloužení dokončení většiny investic. Kvůli tomu nemohlo být včas dosaženo přínosů, které byly od těchto investic očekávány, ať už to bylo vnímáno z hlediska zlepšení služeb či efektivnějšího fungování železnice.

Paradoxem situace Československých drah ale byla skutečnost, že z hlediska nastavených úkolů dokázala železnice až do konce 80. let „plnit plán“. V důsledku ztráty zájmu nejvyšších orgánů a reálného nedostatku investičních prostředků došlo k vytvoření „degenerovaného řídicího systému“, který fungoval obdobně také v některých dalších odvětvích československé ekonomiky. Nastavení převážně kvantitativních parametrů jako základu systému úkolování železnice vedlo k úpadku stránky kvalitativní. Vnitřní hodnotící mechanismy přitom vycházely

z velmi vágně nastavených kvalitativních parametrů například při hodnocení činnosti vedoucích pracovníků, čímž docházelo k paradoxní situaci, kdy se stav na železnici zhoršoval a současně bylo dosahováno (při „objektivně pojatých“ kritériích) celkově „dobrých“ výsledků jednotlivých pracovníků i podniku jako celku. Tento vývoj kvůli „degeneraci“ řízení pak nedokázaly změnit ani obecné ekonomické reformy, včetně zavedení osobní finanční zainteresovanosti vedoucích pracovníků na plnění stanovených úkolů. Požadavky, které měly být splněny, totiž nebyly dostatečně tvrdě nastavené, takže k jejich splnění stačil dosavadní výkon.

Československé dráhy se tudíž dostaly do neřízeného úpadkového pohybu, který bylo velmi těžké zmírnit, natož změnit. Změna tohoto vývoje vycházejícího ze široce založené *path dependency* přesahovala vůli i schopnosti a možnosti řídicího aparátu odvětví (na úrovni ČSD a federálního ministerstva dopravy) a v 80. letech definitivně ztratila na významu. Ve fungování železnice proto v 70. a 80. letech došlo k relativně malému počtu změn a ani úspěšných výsledků modernizace provozu nebylo v tomto období mnoho. Tento stav se naplno projevil spolu s ekonomickými změnami po roce 1989, kdy byla železnice vystavena konkurenci především silniční dopravy a kdy se její výkony kvůli historické zátěži během desetiletí snížily v osobní i v nákladní dopravě na méně než polovinu.

Z hlediska dobového srovnání s vývojem v západní Evropě bylo sice možné zaznamenat zachycení náznaků nejvýznamnějších modernizačních trendů – především ukončení parního provozu, elektrizace, rozvoj kontejnerizace –, ale jejich realizace byla zpožděná o jednu až více dekad například oproti Spolkové republice Německo. Stejně tak se v československé ekonomice projevovaly, byť slaběji a později, také „neželezniční“ trendy, a to rozvoj silniční dopravy a především individuálního automobilismu. Zajímavé je, že tento tlak „z vnějšku“ však nevyvolal podobné trendy změn v železniční dopravě, jako tomu bylo na západ od našich hranic. Ve Spolkové republice Německo došlo k propadu železničních výkonů již na počátku 60. let a v reakci na to se změnila koncepce železniční osobní i nákladní dopravy. V osobní dopravě šlo o rozvoj vysokorychlostních železničních spojení a soustředění se na osobní spojení (mezi největšími městy a v příměstských oblastech) a v nákladní dopravě o podporu kontejnerizace a kapacitních přeprav ucelenými vlaky, tedy trendy běžné i jinde ve světě. V Československu se však tyto tendence až na drobné výjimky neprojevovaly a železnice neopustila až do konce trvání komunistického režimu svoji dosavadní tradiční roli.

Centrální plán, středobod československé ekonomiky, udržoval existenci železničního odvětví navzdory koncepčním a strategickým dokumentům státní dopravní politiky v tradičním, setrvalém stavu a nepříliš inovativním prostředí. Klíčovým přínosem železnice při naplňování centrálního plánu totiž byla schopnost uskutečňovat kapacitní přepravy pro potřeby (především těžkého) průmyslu soustředěného do velkých center včetně následného exportu zboží, vyrovnat se, samozřejmě v intencích plánu, s dílčími výpadky v rychlosti přeprav a dalšími kvalitativními nedostatky, o strategicko-vojenských aspektech nemluvě. Nicméně ani centrální plán v oblasti modernizace železnic nebyl často naplňován (například v dodávkách lokomotiv a vozů), a tudíž nemohl být zvyšován tlak na změnu stavu na železnici. Bez silného podnětu nepřicházela ani silná reakce, která by přinášela změnu.

Československé dráhy tak kvůli vnějším trendům (obzvláště nástupu automobilismu), charakteru politických rozhodnutí nejvyšších československých orgánů, chronickému nedostatku investičních prostředků a strukturálnímu selhávání dodavatelsko-odběratelských vztahů v ekonomice po konci 60. let nedokázaly nastoupit cestu k moderní a efektivně fungující železnici. Soustředily se naopak pouze na udržení takového stavu, jaký po nich vyžadoval centrální plán: plnění kvantitativně nastavených parametrů i při neustále se snižující kvalitě, a to cestou totálního vyčerpání vnitřních rezerv vedoucího ke stagnaci odvětví. Provoz zajišťovaly Československé dráhy stárnoucím a provozně neefektivním vozovým parkem na neustále se zhoršující železniční infrastruktuře. Z této nesnadné situace tak nedokázal vystoupit ani vysoký management, ani běžní pracovníci. Železnice se uzavírala stále více do sebe, vytvořila systém *per se*, a stala se rezistentní vůči všem plánům ekonomických změn a stále častěji slyšitelné společenské kritice. V této letargické sebeizolaci, kdy ji přestaly zajímat zájmy klientů (cestujících i přepravců), kdy pouze předstírala zájem o modernizaci v intencích limitujících ekonomických podmínek a kdy se soustředila výhradně na kvantitativně definované úkoly, přežívala až do konce 80. let. Setrvačnost tohoto přístupu po roce 1990 vedla ke strmému propadu výkonů, k pádu československé železnice takřka na pomyslné dno a k potřebě vysokých státních subvencí vyrovnávajících ztrátový provoz. Stabilizace železnice v České republice a změna tohoto přístupu trvala více než 20 let a napomohla ji urychlit až železniční reforma provedená po roce 2000 pod taktovkou Evropské unie.

7. Summary

The „golden“ era of railways in economy and its dominance in the modal-split ended in Czechoslovakia at the beginning of 70's. The railway industry used to be highly supported after World War II and became a pillar of the heavy industry-based Czechoslovak economy. Czechoslovak railways (*Československé dráhy* – ČSD) were able to recover after World War II damages, stabilize its traffic very soon after the war and also handle the fast growing increase in transportation demands mainly in freight traffic.

The beginning of 70's was the turning for the railway transportation dominance in Czechoslovakia. The economy turned into constant stagnation (or low growth) period which lasted until the end of 80's, just like in the whole Eastern block. Despite this process, there was a slow increase in freight and passenger transportation performance in this time due to long-distance transportation. Railway industry was set into competition with road transportation which took over more and more volumes in modal split in freight and passenger traffic. Road traffic became more flexible and useful for shorter distances and there was also a fast increase in number of individual transportation means – cars and motorcycles after 60's.

Czechoslovak railways lost its initiative for modernisation of service in the same time because there was an increasing lack of resources. The economy was not able to secure investments in modernisation of the rolling stock and also in infrastructure, but the central economic plan increased quantitative transportation demands on the same time. The result was stagnation and slow decline of railway industry in Czechoslovakia despite the principles of national transportation policy and plans of political actors. The reality of the railway industry developed itself in a different way. Very few qualitative criteria of the central economic plan and lack of investment resources in the economy let the railway industry into a situation where only limited improvement was possible. It also led to reduction of inner resources in the industry and also to stagnation of the whole industry.

The development in Czechoslovakia was very similar to the railway companies in other Eastern block countries, but very different from the Western neighbours. The traffic was slow on low maintained infrastructure, the network was

overloaded by freight trains and the quality of passenger services were poor. The task for the railways were set by the economic plan and by politicians. The same was set by tariff which had not been changed in passenger traffic in Czechoslovakia since 1953! The result was tariff income not covering the operation costs and thus increasing demands of state subsidising which was becoming more complicated during worsening of the condition of Czechoslovak economy in the 70's and 80's.

Political decisions, the central economic plan and delay of modernisation investments brought the Czechoslovak railway to the situation with no real exit strategy and with very ineffective operation. Due to path dependency, the possible change was too expensive and beyond the capacities of the Czechoslovak economy. The railway was still running and filling the quantitative parameters but the quality was decreasing and de facto reflecting the then shape of the Czechoslovak economy.

8. Seznam pramenů a literatury

8.1. Literatura

Bálek, Alexej. Československá ekonomika v 80. letech 20. století, in: *Acta Oeconomica Pragensia*, roč. 15, č. 7, 2007, 45, <https://www.vse.cz/polek/download.php?jnl=aop&pdf=176.pdf>, staženo dne 27. 2. 2017.

Blažek, Ladislav. Zásady státní dopravní politiky, *Doprava* č. 2, 20/1978, s. 99 a 100.

Brian, W. Arthur. *Increasing Returns and Path Dependence in Economy* (Ann Arbor: University of Michigan Press, 1994).

Canzler, Weert; Knie, Andreas a Schöller-Schwedes, Oliver (eds). *Handbuch Verkehrspolitik* (Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007).

Cornelissen, Christoph (ed.). *Geschichtswissenschaften: eine Einführung* (Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag, 2000).

Drahotský, Ivo a Šaradín, Pavel. *Dopravní politika*. (Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003).

Dyrhaug, Helene. *EU railway policy-making: on track?* (Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Palgrave Macmillan, 2013).

Ferfecký, Otakar. *Na trasách metra i života: Vyprávění Otakara Ferfeckého a Mikuláše Litváka*. (Praha: Práce, 1987).

Frisnyák, Zsuzsa. The Centrally Planned Economy and Railways in Hungary, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al.: *Eastern European Railways in Transition. Nineteenth to Twenty-first Centuries* (Farnham: Ashgate, 2013).

Grandjot, Hans-Helmut a Bernecker, Tobias. *Verkehrspolitik. Grundlagen, Herausforderungen, Perspektiven* (Hamburg: Deutscher Verkehrsverlag, 2014).

Grandjot, Hans-Helmut a Bernecker, Tobias: *Verkehrspolitik. Grundlagen, Herausforderungen, Perspektiven* (Hamburg, Deutscher Verkehrsverlag, 2014).

Gruber, Josef. *Dopravní politika* (Praha: J. Gruber, 1920).

Holubová, Michaela: *Ekonomický vývoj Protektorátu Čechy a Morava 1939–1945 (rukopis bakalářské práce, Brno, 2011)*.

Hons, Josef (ed.). *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera* (Praha: Dopravní nakladatelství, 1957).

Hons, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR* (Bratislava: Alfa, 1975).

Jakubec, Ivan. *Vývoj československých a německých drah 1929–1937*, (Praha: Karolinum, 1991).

Jakubec, Ivan. *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války: se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu: (1945/1949–1989)* (Praha: Karolinum, 2006).

Jakubec, Ivan. *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě: 1918–1938: dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období*. (Praha: Karolinum, 1997).

Jakubec, Ivan et al. *Hospodářský vývoj Českých zemí v období 1948–1992* (Praha: VŠE, 2008).

Jelen, Jiří. *Světové železnice 1. Evropa* (Praha: NADAS, 1988).

Kábrt, Antonín. *Společný park nákladních vozů (OPW)* (Praha: NADAS, 1965).

Kaplan, Karel. *Československo v RVHP* (Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 1995).

Klatt, Sigurd – Willms, Manfred a kol.: *Strukturwandel und makroökonomische Steuerung*, (Berlin, 1975).

Klupal, Milan. The Modernisation of Railways in Slovakia after 1945, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al. *Eastern European Railways in Transition. Nineteenth to Twenty-first Centuries* (Farnham: Ashgate, 2013).

Kopecký, Dobroslav a kol. *Železnice v československé dopravní soustavě* (Praha: NADAS, 1989).

Křen, Jan. *Dvě století střední Evropy* (Praha: Argo, 2005).

Květa, Kořalková: O zrodu československo-polského spojeneckého svazku, <https://mv.iir.cz/article/view/487/520>, staženo dne 27. 2. 2017.

Kyncl Jan a kol.: *Historie dopravy na území České republiky* (Praha: Vladimír Kořínek, 2006).

Luňák, Petr (ed.). *Plánování nemyslitelného: československé válečné plány 1950–1990* (Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2008).

Mlčoch, Lubomír. Československý ekonomický systém v 70. a 80. letech, http://just.wz.cz/texty/baxa_clanek.pdf, staženo dne 27. 2. 2017.

Mlčoch, Lubomír. *Chování československé podnikové sféry* (Praha: Ekonomický ústav Československé akademie věd, 1990).

Nigrin, Tomáš. Cold War Crisis on the Railway: Construction of the Berlin Wall. In: *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-first Centuries* (Farnham: Ashgate, 2013), 233–234.

Palonen, Kari. "Four Times of Politics: Policy, Polity, Politicking, and Politicization." *Alternatives: Global, Local, Political* 28, no. 2 (2003): 171–186. <http://www.jstor.org/stable/40645073>.

Peltrám, Antonín a kol. *Dopravní politika*. (Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003).

Průcha, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992. 2. díl, Období 1918–1945* (Brno: Doplněk, 2004).

Przegietka, Marcin: 1918, 1945 and 1989: Three Turning Points in the History of Polish Railways in the Twentieth Century, in: Roth, Ralf a Jacolin, Henry et. al.: *Eastern European Railways in Transition*. (Farnham: Ashgate, 2013).

Pullmann, Michal. Sociální dějiny a totalitněhistorické vyprávění, in: *Soudobé dějiny*, 3–4/2008, 715.

Roth, Ralf a Henry Jacolin. *Eastern European railways in transition: nineteenth to twenty-first centuries* (Surrey: Ashgate, 2013).

Ryba, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky; Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky* (Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010).

Rychlík, Jan. *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu: pasová, vízová a vystěhovalecká politika 1848-1989* (Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2007),

Schipper, Frank. *Driving Europe: building Europe on roads in the twentieth century* (Amsterdam: Aksant, 2008).

Schot, Johan. Building Europe on transnational infrastructures. *The Journal of Transport History*, 2007, roč. 28, č. 2, 167–171.

Schwedes, Oliver. *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung* (Wiesbaden: Springer VS, 2011).

Siegelbaum, Lewis H. *The socialist car: automobility in the Eastern Bloc*. (Ithaca: Cornell University Press, 2011).

Soběhart, Radek a kol. *Hospodářské dějiny Československa 1918–1992*. (Praha: Setoutbooks.cz, 2013).

Šulc, Zdislav. *Z jeviště i zákulisí české politiky a ekonomiky: vzpomínky novináře a ekonoma 1945–1995* (Brno: Doplněk, 2011).

Voráček, Čeněk a kol. *30 let socialistické dopravy ČSSR* (Praha: NADAS, 1975).

Vykoukal, Jiří; Tejchman, Miroslav a Litera, Bohuslav. *Východ: vznik, vývoj a rozpad sovětského bloku 1944–1989* (Praha: Libri, 2000).

Wandycz, Piotr S. *Střední Evropa v dějinách od středověku do současnosti* (Praha: Academia, 2004).

8.2. Internetové prameny a elektronické zdroje

Arbeitskreis Verkehrsgeschichte, oficiální stránky: <http://www.unternehmensgeschichte.de/?seite=verkehrsgeschichte>, staženo dne 27. 2. 2017.

Archiv Českých drah, oficiální stránky: <http://odis.cd.cz/Archivy/liben.htm>, staženo dne 27. 2. 2017.

Český statistický úřad, Doprava a spoje, <https://www.czso.cz/documents/10180/23669467/000106c19.pdf/6c086666-cfa8-4bfc-a535-60aa40ae1b0e?version=1.0>, staženo dne 27. 2. 2017.

Die „InterExpres“-Züge der DR. Das EuroCity/EuroNight-System in Osteuropa, <http://www.gerdboehmer-berlinereisenbahnarchiv.de/Statistiken/IMG-IEX-1986.html>, staženo dne 27. 2. 2017.

Federální vlády ČSSR 1969–1989, <http://www.edejiny.cz/federalni-vlady-cssr-1969-1989-prehled/>, staženo dne 27. 2. 2017.

Historie našich dálnic v první polovině 20. století, in: www.ceskedalnice.cz, staženo dne 27. 2. 2017.

Institut železničních studií a dopravní historie (*Institute of Railway Studies nad Trasport History*), oficiální stránky: <https://www.york.ac.uk/railway-studies/>, staženo dne 27. 2. 2017.

Mezinárodní asociace pro dějiny železnic (*International Railway History Association*), oficiální stránky: <http://www.aihc-irha-aihf.com/frances.htm>, staženo dne 27. 2. 2017.

Ministerstvo dopravy ČR, Tranzitní železniční koridory, <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>, staženo dne 27. 2. 2017.

Německá společnost pro železniční historii (*Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte*), <http://dlok.dgeg.de/98.htm>, staženo dne 27. 2. 2017.

Organizace pro spolupráci železnic (*Organisation for Co-operation between Railways*), oficiální stránky organizace: http://en.osjd.org/statico/public/en?STRUCTURE_ID=5050, staženo dne 27. 2. 2017.

Reprodukce Pamětní knihy ze stanice Lužná – Lišany. Elektronicky dostupné: <http://www.badatelna.eu/fond/2284/zaznam/1042365>, staženo dne 27. 2. 2017.

Společnost pro dějiny technologie (*Society for History of Technology*), oficiální stránky: <http://www.historyoftechnology.org/>, staženo dne 27. 2. 2017.

T2M, oficiální stránky: <http://t2m.org/>, staženo dne 27. 2. 2017.

The Journal of Transport History, oficiální stránky časopisu: <http://journals.sagepub.com/home/jth>, staženo dne 27. 2. 2017.

Ústav pro studium totalitních režimů: Složení nejvyšších orgánů Komunistické strany Československa: <http://www.ustrcr.cz/data/pdf/projekty/funkcionari-ksc/nejvyssi-organy.pdf>, staženo dne 27. 2. 2017.

Ústřední technická knihovna dopravy, oficiální stránky: <http://odis.cd.cz/knihovna.asp>, staženo dne 27. 2. 2017.

Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním, in: <http://archiv.kvalitne.cz/studie/archiv/arch11.htm>, staženo dne 27. 2. 2017.

Železniční mapa Republiky československé, in: <http://www.oldmapsonline.org/map/cuni/1126942>, staženo dne 27. 2. 2017

8.3. Publikované prameny

Československo. Federální statistický úřad. *Historická statistická ročenka ČSSR* (Praha: SNTL, 1985).

Československo. Federální statistický úřad. *Statistická ročenka Československé socialistické republiky 1970–1990* (Praha: SNTL, 1970–1990) – publikováno každoročně.

Československo. Federální statistický úřad. *Statistická ročenka České a slovenské federativní republiky, 1992* (Praha: SEVT, 1992).

Mitchell, B. R. *International historical statistics. Europe 1750-2005*. 6th ed. (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007).

Plíva, Stanislav (ed). *Soubor znárodnovacích předpisů vydaných v letech 1945–1951* (Ostrava: Montanex, 1990).

8.4. Archivní prameny

8.4.1. Národní archiv České republiky

8.4.1.1. *Fondy Předsednictva ÚV KSČ*

Předsednictvo ÚV KSČ 1966–1971:

24/2 železniční vojsko; 164/7 tarify osobní doprava; 21/5 RVHP – žel. tranzit – úhrada; 164/7 tarify dopravní.

Předsednictvo ÚV KSČ 1971–1976:

24/25/10 smluvní úprava dopravy mezi ČSSR a NSR; 28/30/11 povolení vývozu specializovaných kapacit elektrizace železnic do NDR; 32/34/6 současný stav a možnost urychlení výstavby dálnic; 64/62/9 rušení málo využitých tranzit; 74/72/45 tranzitní plynovod; 78/75/4 dohoda mezi MD ČSSR a spolkovým ministerstvem dopravy NSR o vnitrozemské vodní dopravě mezi ČSSR a NSR; 95/94/3 tranzitní přeprava PLR a ČSR; 121/120/inf 1 sjednání dohody o všeobecných podmínkách mezinárodní přepravy nákladů silniční dopravou; 132/133/inf 5 zásoby osobních automobilů výroby 1973; 160/163/2 základní záměry rozvoje ekonomiky ČSSR do r. 1990; 171/173/24 svolání komise pro VTR; 185/186/2 výsledky koordinace národohospodářských plánů se státy RVHP 1976–80; 188/189/2 hlavní záměry hosp. a soc. vývoje v ČSSR 1976–1980.

Předsednictvo ÚV KSČ 1976–1980:

27/29/k inf 2 Plnění opatření přijatých k prověrce federálního ministerstva dopravy, správy Severozápadní dráhy a želez. Stanici Praha Vršovice; 36 40 4 Příprava dohody mezi vládami ČSSR a NDR o výstavbě výměnné stanice se společnými službami pro nákladní dopravu v prostorách nádraží Děčín – Boletice; 36 40 17 Sjednání dohod o zajištění tranzitu elektrické energie z Polska do Rakouska přes území ČSSR; 111/111/9 Sjednání mnohostranné dohody o rekonstrukci a technické přestavbě železničních tratí mezinárodního významu; 111/111/10 Sjednání protokolu o přijetí "Programu dalšího rozvoje kontejnerového dopravního systému na r. 1981–1990"; 111/111/11 Sjednání rámcové dohody o vytvoření a zavedení do provozu propojeného komplexu automatizovaných systémů rezervace míst a

prodeje letenek na mezinárodních leteckých linkách; 113/112/26 Omezení rychlosti jízdy silničních motorových vozidel s cílem snížení spotřeby pohonných hmot; 116/119/1 Dlouhodobý program racionalizace spotřeby, úspor a využití všech druhů paliv a energie.

Předsednictvo ÚV KSČ 1980–1985:

P151/80/3 Zpráva o připravenosti dopravy ke zvládnutí podzimní přepravní kampaně a zabezpečení železniční dopravy v zimním období 1980/1981; P151/80/4a Zpráva o racionalizačních opatřeních v silniční nákladní dopravě z hlediska úspor pohonných hmot; P161/81/4 Hlavní směry hospodářského a sociálního rozvoje ČSSR na léta 1981–1985; P131/82/3 Zpráva o postavení a dalším rozvoji čs. civilní letecké dopravy v období do roku 1985; P35/82/1 Rozvoj vodních cest v ČSSR a jejich propojení do soustavy vodních cest v Evropě; P42/82/4 Rozvoj, koordinace a racionalizace osobní dopravy v období sedmého 5LP a v dalším výhledu; P49/82/k inf: 2 Protokol o dohodě o mezinárodním železničním tranzitním tarifu a sazbách za používání nákladních vozů v systému PPV; 121/84/2a Návrh prováděcího plánu rozvoje národního hospodářství na rok 1995.

Předsednictvo ÚV KSČ 1986–1989:

P3/86/3 Přístup ČSSR k Evropské dohodě o hlavních silnicích s mezinárodních provozem AGR (Ženeva 1975); P11/86/3 Uzavření dohody mezi vládou ČSSR a vládou MLR o železniční dopravě; P12/86/1a Návrh 8 5LP – 1986–1990; P40/87/k inf 8 Sjednání dohody mezi vládou ČSSR a vládou USA o letecké dopravě; P59/88/k inf 5 Informace o situaci v železniční dopravě v roce 1987; P79/88/5 Výsledky kontroly, jak komunisté-vedoucí pracovníci a stranické organizace na MD ČSSR a ve vybraných podřízených organizacích plní závěry XVII. Sjezdu KSČ z hlediska plynulosti a hospodárnosti žel. Dopravy, upevňování disciplíny a pořádku při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva; P115/89/3 Vládní návrh zákona o organizaci Československé státní dráhy; P137/89/2 Východiska a cíle soc.-ekon. rozvoje ČSSR pro 9 5LP a další období.

Mezináro (dokumenty Mezinárodního odboru FMD)

MI

Československo-polská dopravní komise: XX. zasedání – Bratislava, 26. – 30. 3. 1973, XXI. zasedání – Gdaňsk, 8. – 11. 4. 1974, XXII. zasedání – Olomouc, 25. – 28. 3. 1975, XXIII. zasedání – Štětín, 11. – 14. 5. 1976, XXIV. zasedání – Luhačovice, 31. 5. – 3. 6. 1977, XXV. zasedání – Varšava, 19. – 22. 6. 1978, XXVI. zasedání – Soběšovice u Ostravy, 26. – 29. 6. 1979, XXVII. zasedání – Ryn, 24. – 27. 6. 1980, XXVIII. zasedání – Vyškov na Moravě, 22. – 24. 9. 1981, XXIX. zasedání – Bierutowice, 22. – 24. 6. 1982, XXX. zasedání – Bedřichov, 22. – 24. 6. 1983, XXXI. zasedání – Jurata, 4. – 7. 6. 1984, XXXVI. zasedání – Zruč nad Sázavou, 27. – 28. 6. 1989, XXXII. zasedání Varšava, 25. – 26. 9. 1990; Zápis z jednání ministra dopravy ČSSR s ministrem dopravy PLR, 1. 12. 1982; Zápis z jednání ministra dopravy ČSSR s ministrem dopravy PLR, 14. – 15. 2. 1984; 11516/1988-5 Jednání ministrů dopravy a spojů ČSSR a PLR – Piešťany, 13. – 14. 5. 1988; 14165/1989 Úkoly pro XXV. zasedání čs.-polského Výboru pro HVTS; 10910/1989 Čs. stanovisko k návrhu organizačních forem práce čs.-polské SKDS; 17945/1989 Společná informace pro čs.-polský Výbor pro HVTS o vzájemné spolupráci v oblasti dopravy a spojů za rok 1989; 59/1990-N3 Protokol ze setkání předsedů obou částí čs.-polského výboru pro HVTS – 11. – 12. 9. 1990; Zápis z rozhovorů mezi ministrem dopravy a námořního hospodářství PR a ministrem dopravy ČSSR – 27. – 28. 3. 1990; Memorandum o plnění usnesení IV. zasedání VV 1966; Dohoda o zavedení koeficientu pro odpočtech za tranzitní přepravy zboží zahr. obchodu 1964; Návrh stanoviska k požadavku polské strany na změnu způsobu úhrady nákladů za tranzit zboží pro železnici z PLR přes ČSSR 1971; Statistické údaje o tranzitní přepravě mezi ČSSR a PLR za 1967–1970; Dopravní protokol mezi ČSSR a PLR na 1970. Návrh smlouvy PLR mezi ČSSR a PLR; 9774/1989 Zápis z 1. zasedání čs. části čs.-polské SKDS, 19. 4. 1989; 12502/1989 Zápis z 2. zasedání čs. části čs.-polské SKDS, 14. 6. 1989; 13761/1989 Zápis z 3. zasedání čs. části čs.-polské SKDS, 20. 7. 1989; Zápis z 4. zasedání čs. části čs.-polské SDK, 19. 9. 1990; 0904/1990 Zápis z 5. zasedání čs. části čs.-polské SDK, 5. 10. 1990; Statut čs.-polské dopravní komise; Pracovní skupiny pro tranzitní,

námořní a říční přepravy čs.-polské dopravní komise; Smlouva mezi ČSSR a MLR o společné kontrole na státních hranicích 1973–1975; 1. – 16. zasedání Stálé čs.-maďarské dopravní komise 1965–1974; 17. – 28. zasedání Stálé čs.-maďarské dopravní komise 1975–1985; Československo-německá (NDR) dopravní komise; Dohoda mezi ČSSR a NDR o společné kontrole na státních hranicích 1967–1973; Zápisy a protokoly Stálé pracovní skupiny pro dopravu v HV ČSSR – NDR 1969–1985; 12694/1984 Jednání ministrů dopravy ČSSR a NDR v Berlíně, 21. – 22. 5. 1984; 14464/1986 Jednání ministrů dopravy ČSSR a NDR v Berlíně, 13. – 14. 7. 1986; 11528/1987 Jednání ministrů dopravy ČSSR a NDR v Berlíně, 4. – 5. 5. 1987; 26126/1977 Podklady pro konzultace s NSR; SM 219/1978 Příprava ekonomických podkladů pro jednání s. G. Husáka v NSR; 19850/1978 Opatření pro aktivizaci vztahů ČSSR a NSR v oblasti dopravy; SM 2010/1981 Spolupráce na státních hranicích mezi ČSSR a NSR; Jednání ministerstva dopravy ČSSR a NSR 1987; 230/1979-5/192 Návštěva starosty města Hamburk v ČSSR; 13319/1979 Návštěva senátora Steinera v ČSSR; 18667/1979 Návštěva starosty města Hamburk v ČSSR; 19595/1979 Vybrané otázky pro jednání se starostou města Hamburk v ČSSR; 20707/1979 Záznam z jednání s prvním starostou města Hamburk H. U. Klosem; 21953/1979 Záznam z jednání náměstka ministra dopravy J. Dykasta s hamburským senátorem J. Steinertem; 201/1972 Sjednání mezivládních dohod v dopravě s NDR; 17128/1972 Podepsání mezivládních dohod o spolupráci v železniční dopravě a vnitrozemské vodní dopravě mezi ČSSR a NDR – vyslání delegace; SM 580/1975 Sjednání smlouvy mezi ČSSR a NDR o společných státních hranicích; SM 168/1976 Sjednání smlouvy ČSSR/NDR o spolupráci na státních hranicích; SM 1763/1976 Zpráva pro vládu ČSSR o Smlouvě mezi ČSSR a NDR o spolupráci na státních hranicích; 7436/1984 Dohoda mezi vládou ČSSR a vládou NDR o spolupráci při výzkumu, vývoji a výrobě strojů a zařízení pro stavbu a údržbu tratí; 10545/1988 XXIV. zasedání SPS ČSSR/NDR; XXV. zasedání Stálé pracovní skupiny dopravy; 8498/1989 Jednání sekretářů Stálé pracovní skupiny; 20061/1985-19/192 20. zasedání Podskupiny pro vodní dopravu ČSSR/NDR; Protokol z XXIV. zasedání Stálé pracovní skupiny ve Valticích; Cestovní zprávy 1985–1987; GZ ČSD – NSR/Frankfurt n. M. – září 1968; GZ ČSD – NDR/Berlín – 1. 7. 1969.

M5 Hospodářská a vědeckotechnická spolupráce (HVTS)

X. – XVII. zasedání pracovní skupiny pro standardizaci vagónů 1975–1979; II. – IV. zasedání skupiny pro kooperativu ve výrobě dopravních prostředků 1970–1971; 13808/1986 Návrh programu vědeckotechnického pokroku do r. 2000 (RVHP); Zhodnocení výsledků mnohostranné vědeckotechnické spolupráce s členskými státy RVHP v roce 1987; Zhodnocení výsledků mnohostranné vědeckotechnické spolupráce s členskými státy RVHP a SFRJ; 49/1988-05 Služební dopis – Zemní plyn – konzultace v ZSSR; 8850/1986 Služební dopis – Zabezpečení usnesení SKD RVHP; Dohoda “Perspektivní železniční vozidla“, 1972; Dohoda “Stavby a zařízení na mezinárodních silnicích“, 1978; Dohoda “SZT“; Dohoda “Specializace & kooperace AŽD Technopol“; Čs. delegace v SKD RVHP – 310. zasedání; 78. zasedání SKD RVHP, 1987; Zápis ze 108. zasedání poradního sboru čs. zmocněnce pro SZT RVHP – 1. 11. 1989 na ÚŘ ČSD.

M9

8973/1981-05 Metodické pokyny pro účast a činnost ČSD v UIC a organizacích k ní přidružených, 1981.

M11

Celní dohoda o náhradních součástkách pro opravu vozů EUROP (Ženeva, 1958); Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách (Ženeva, 1985); Dohovor o mezinárodní železniční přepravě COTIF a CIV; Dohoda mezi vládou ČSSR a vládou SSSR o pohraniční železniční přepravě, 1968; Dohoda mezi vládou ČSSR a vládou MLR o železniční dopravě, 1986; 8188/1977 Zpráva o dosažených výsledcích jednání o stavu přípravy Dohody mezi vládou ČSSR a vládou NDR o výstavbě výměnné stanice se společnými službami pro nákladní dopravu v prostoru Děčín – Boletice, 1977; 15019/1972 Sjednání nové Dohody mezi vládou ČSSR a vládou NDR o spolupráci v oblasti žel. dopravy, 1972; N A 10-11S-SO1 Rozvoj progresivních přepravních systémů, 1989; 11127/1987 Návrh trojstranné dohody mezi podniky Morcontainer, Čechofracht a ČSKD Intrans, 1987; 6244/1979 Sjednání Protokolu o přijetí “Programu dalšího rozvoje kontejnerového dopravního systému na léta 1981–1990“; 70/1985-O 5/192 Služební dopis – Zpráva pro PMD ČSSR – atestace VK; Evropská dohoda o celním odbavování palet používaných v mezinárodní dopravě – Ženeva, 1960; Úmluva OSN o kombinovaných přepravách 1979–1984; Konvence OSN o mezinárodních kombinovaných

přepřavách – Ženeva, 1980; Celní dohoda o kontejnerech a Protokol o podpisu – Ženeva, 1956.

Z15

9674/1979 Dohoda ČSSR/SSSR o výstavbě nového hraničního přechodu; 22966/1983 NDR – otázka vstupu do platnosti Dohovoru mezi FMD ČSSR a MD NDR; 22183/1984 DR – Využívání vlaků privilegované dopravy v úseku Varnsdorf – Zittau; Jednání náměstka ministrů dopravy ČSSR s prezidentem Mezinárodní železniční unie – Praha, 10. – 11. 12. 1987; Otevření železničního hraničního přechodu Medzilaborce – Lupków; Zprávy ze ZSC 1985–1986.

Z 11

Osobní přeprava v ČSSR – rušení výpravních oprávnění pro spěšniny, stížnosti na kulturu cestování, zpoždování vlaků polohy a rušení vlaků (ukázky), mimotarifní slevy jízdného, problémy vlakových čet (jednotlivé případy, ukázky), tisk jízdenek; u některých stížností přiloženy jízdenky.

Z 16

Generální zastoupení ČSD v zahraničí – jmenování zástupců, platy, prostory.

8.4.1.3. FMD – seznam 3

3116/1972 Usnesení 15. schůze Rady obrany; 00409/1972 Usnesení 15. schůze Rady obrany státu; 0051/1981 Vyhodnocení operační přípravy za 6. 5LP; Zpráva o plnění úkolů operační přípravy státního území; 00308/1981 Protokol z prověrky připravenosti FMD k zabezpečení provozu železnice a plnění vybraných přepravních úkolů v době branné pohotovosti státu; 00317/1976 Protokol z jednání FMD ČSSR a MDS MLR – obnova dopravy přes Dunaj; 0084/1977 Závěry k obnově-náhradě dopravních objektů za branné pohotovosti státu; 0090299/1977 Zpráva o ujednání jednání MD ČSSR a MDS MLR; 0071/1976 Údaje o operační přípravě železnic pro 6. pětiletku; 015/1981 Zpráva k zabezpečení dopravních objektů za branné pohotovosti státu; 0020004/1973 Státní plánovací – sestavení válečné prognózy; 9814/1979 Využití odsouzených, ÚNV Horní Slavkov (torzo spisu), 1979.

8.4.1.4. FMD – seznam 4

SM 1156/88 NSR-zaslanie listov medzi ministrom Blažkom a spolkovým ministrom Warnkem o predbežnom vykonávaní medzivládnej dohody o vnútrozemskej vodnej doprave medzi NSR a ČSSR k uloženiu do ADO FMZV; 11534/89 Vytvorenie čs. časti Čs. rakúskej skupiny expertov pre zlepšenie obojstrannej medzištátnej železničnej dopravy; 11871/89 Zoznam úloh VTS RVHP v oblasti dopravy na obdobie po 1991; 17866/89 Operatívna informacia o priebehu zasadanie Stálej komisie RVHP pre spoluprácu v doprave; 16245/89 Dohoda o automatickém spřáhlu – předložené poradě ministra; 16682/89 Dohoda o automatickém spřáhlu – připomínkové řízení; 19850/78 opatření pro aktivizaci vztahů ČSSR – NSR v oblasti dopravy; 20003/84 záznam z přijetí západoněmeckého poslance; 97975/85 železniční trať Furth im W. – Domažlice; bez čj. záznam z přijetí velvyslance NSR v ČSSR ministrem dopravy ČSSR, 28. 8. 1985; 6934/86 záznam z přijetí velvyslance NSR, 16. 1. 1986; bez čj. návštěva člena předsednictva DB ing. Hanse Wiedmana v ČSSR 1 – 4. 8. 1986; 1764/87 záznam o rozhovoru velvyslance ČSSR v NSR s ministrem dopravy NSR p. Warnkem, 21. 4. 1987; bez čj. informácia pre riaditeľa odboru medzinárodného, 25. 5. 1987; bez čj. Štrougal – Kohl, ČSSR, Praha, 26. 1. 1988; 156/88 vystoupení spolkového ministra dopravy NSR ve Spolkovém sněmu, 5. 5. 1988; 21/88 informace pro MD ČSSR: silniční hraniční přechod Svatý Kříž – Waldsassen, 22. 7. 1988; 249/88 podklady pro jednání s velvyslancem NSR u ministra dopravy a spojů, 5. 9. 1988; 15017/88 záznam z prijatia senátora města Hamburgu Wilhelma Rahlfsa námestníkom ministra dopravy a spojov ing. R. Chovana, 22. 9. 1988; 15420/88 mezinárodní jednání v ČSSR: schvalovací řízení projektu rekonstrukce silnice a hraničního mostu ve strážném, 27. 9. 1988; 15927/88 ZSC NSR, Řezno: rekonstrukce hran. mostů ve Folmavě a ve Strážném, 8. 11. 1988; bez čj. záznam z expert. jednání mezi ČSSR a NSR o ulehčení vízové praxe, 28. 11. 1988; bez čj. jednání smíšeného výboru k dohodě o vnitřní plavbě ČSSR – NSR, 5. 12. 1988; 18051/88 ZSC NSR, ŘEZNO: rekonstrukce hran. mostů – stavební činnost v 1989, 13. 12. 1988; 80317/89 FMZV záznam o rozhovoru s předsedou výboru pro dopravu spolkového sněmu, 18. 1. 1989; bez čj. záznam z jednání se zástupci firmy Siemens, 14. 2. 1989; 54/4989

záznam z prijatia veľvyslanca NSR MDS p. F. Podlenou, 17. 2. 1989; 65/1989 návšteva ministra dopravy ČSSR v NSR, 28. 2. 1989; 81892/89 NSR – zřízení dálničního hraničního přechodu Rozvadov a silničního hraničního přechodu Svatý Kříž, 1. 3. 1989; 8156/89 ZSC pracovníků FMDS do NSR, Pasov: výstavba hraničního mostu ve Strážném. Závěrečné schvalování projektu a příprava stavby, 29. 3. 1989; bez čj. záznam z jednání ministra dopravy a spojů ČSSR se spolkovým ministrem dopravy NSR v Hradci Králové, 4. 8. 1989; NSR, 1986–1992.

8.4.1.5. Kolegia ministra dopravy (KM) a porady ministra dopravy (PMD) a další porady

KM 27. 4. 71: 41203/1971 Rozpracování usnesení Ústředního výboru Komunistické strany Československa a vlády ČSSR o kádrové a personální práci.

KM 18. 5. 71: 42435/1971, 42436/1971 1. Komplexní zpráva o zajištění vývoje, výroby automatických spřáhel, rekonstrukcí vozidel a o způsobu zajištění přechodu Československých drah na automatické spřáhlo; Návrh informace o zajištění vývoje a výroby automatických spřáhel, rekonstrukcí vozidel a o způsobu přípravy přechodu vozidel Československých drah na automatické spřáhlo.

KM 30. 7. 1971: 47663/1971 Zpráva o současných problémech Vysoké školy dopravní v Žilině.

KM 29. 11. 71: 55082/1971 Zpráva o komplexní připravenosti železnic, vodní dopravy, civilního letectví a pozemních komunikací na práci v zimních podmínkách v období; bez čj. Zpráva o zajištění výroby automatických spřáhel a přípravy přechodu Československých drah na provoz s automatickými spřáhly.

PMD 10. 5. 71: bez čj. Návrh postupu při odstraňování mzdových nedostatků v železniční dopravě; bez čj. „Komplexní zpráva o problematice čs. účasti v OPW“.

PMD 18. 10. 71: bez čj. Zpráva k návrhu na změnu sazeb za používání nákladních železničních vozů v mezinárodní přepravě v režimu PPV; 52171/1971 Zpráva o vstupu ČSD do společnosti „INTERCONTAINER“.

PMD 2. 11. 71: bez čj. Zpráva o rozvoji komplexní socialistické racionalizace v resortu dopravy.

KM 15. 8. 72: bez čj. Zpráva o koncepci rozvoje bytové výstavby v rámci Federálního ministerstva dopravy; 01379/1972 Předběžná zpráva o přehodnocení uvažovaného rozsahu elektrické a motorové trakce do roku 1980 – tajné, vč. mapy.

KM 24. 10. 72: 21930/1972 Kontrolní zpráva o přestavbě železničního uzlu Praha; 23914/1972 Návrh zásad čs. tarifní politiky v mezinárodních přepravách.

KM 21. 11. 72: 9049/1972 Zpráva o plnění plánu rozvoje dopravy za 3. čtvrtletí 1972; Operativní zpráva o plnění plánu rozvoje dopravy za říjen 1972; 01791/1972 Koncepce rozvoje dopravy do roku 1990, část A, B, C – tajné.

PMD 1. 2. 72: bez čj. Návrh usnesení vlády ČSSR o příčinách výrazného úbytku pracovníků dělnických a provozních profesí na železnici v roce 1971; 23/1972 Informativní zpráva o postupu prací na sestavě hospodářských plánů podniků s návrhy na řešení případně neuzavřených problémů (staré + nové znění); 6867/1972 Zpráva o výsledku plnění opatření ke snížení počtu správkových nákladních vozů a situaci v zajištění valivých ložisek pro provedení rekonstrukcí vozů v roce 1972.

PMD 29. 5. 72: 192/1972 Informace o postupu řešení málo využitých železničních tratí.

PMD 3. 7. 72: 17127/1972 Zhodnocení výsledků čs. účasti ve Společném parku OPW za rok 1971, výsledků konzultací k návrhu na novelizaci Dohody o vytvoření a vzájemném využívání parku OPW a návrhy na další postup; bez čj. Návrh výnosu o poskytování stabilizačních odměn pracovníkům železniční dopravy.

PMD 17. 7. 72: 1804/1972 Zpráva o výsledku prověrky úrovně kultury cestování v osobní přepravě na železnici; bez čj. Informace o situaci v zásobování náhradními díly pro železniční vozidla.

PMD 8. 8. 72: 18370/1972 Zpráva o dopravním zabezpečení rozvoje palivo-energetické základny ČSSR.

PMD 21. 8. 72: bez čj. Zpráva o opatřeních ke zlepšení stavu tratí hlavního tahu I a II – další etapa se zvláštním zaměřením na železniční spodek; 18666/1972 Návrh „Zásad čs. tarifní politiky v mezinárodních přepravách“; 19517/1972 Zpráva o stavu zpracování transkontejnerového tarifu v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci.

KM 18. 9. 73: 22394/1973 Koncepce rozvoje důležitých přechodových stanic a postup jejich zabezpečení.

PMD 19. 3. 73: bez čj. Zpráva o zavádění komplexních vlakových mužstev; bez čj. Zpráva o zabezpečení úkolů a ukazatelů státního plánu v hospodářských plánech organizací resortu dopravy.

PMD 18. 7. 73: 18490/1973 Koncepční rozvoj jižního odklonového tahu na síti Československých drah; bez čj. Kontrolní zpráva o plnění harmonogramu postupu rušení málo využitých železničních tratí za I. pololetí 1973.

PMD 12. 11. 73: bez čj. Informace o struktuře a organizaci mezinárodní nákladní dopravy na jednotlivých pohraničních přechodech mezi ČSSR, Německou demokratickou republikou, Polskou lidovou republikou, Maďarskou lidovou republikou + doplněk.

KM 21. 10. 74: 436/1974 Dílčí informativní zpráva o možnostech zvýšení propustné výkonnosti I. hlavního tahu v úseku Žilina – Česká Třebová a II. hlavního tahu v železničních uzlech Břeclav a Brno.

PMD 21. 1. 74: bez čj. Zásady postupu pro řešení rekreační dopravy na železnici v létě 1974.

PMD 18. 3. 74: 11234/1974 Návrh opatření a politicko-organizačního zabezpečení k řešení hlavních problémů plánu roku 1974 podle usnesení předsednictva vlády č. 70/74.

PMD 1. 7. 74: S-1020 Rozbor situace v pracovních silách v obvodu Severozápadní dráhy, jaké důsledky má nedostatek pracovníků v provozu a u kterých lokalit.

PMD 11. 11. 74: 265/1974 Zpráva o současné situaci v železniční dopravě.

PMD 13. 1. 75: 15/1974 Zpráva o plánu a realizaci obnov kolejí za čtyři roky 5. pětiletky a plánu na rok 1975.

PMD 10. 3. 75: 171/1975 Zpráva o stavu zamourování trati Most – Ústí nad Labem – Kolín a návrh řešení problematiky odstranění uhelného prachu z tratí.

PMD 28. 4. 75: 13557/1975 Informace pro poradu odboru dopravy a spojů XVII. oddělení Ústředního výboru Komunistické strany Československa o situaci v železniční tranzitní přepravě.

PMD 5. 5. 75: 14250/1975 Zpráva o stavu zabezpečení odvozu uhlí ze Severočeského uhelného revíru a problematika traťových přeložek v severočeské a sokolovské oblasti.

PMD 13. 10. 75: 294/1975 Návrh ekonomických pravidel pro dráhy a výrobně hospodářské jednotky (VHJ) resortu dopravy.

KM 16. 3. 75: 10006/1976 Zpráva o stavu a úrovni vyřizování stížností, oznámení a podnětů občanů za rok 1975.

KM 20. 4. 76: 11999/1976 Zpráva o stavu kvality železniční přepravy osob.

KM 15. 6. 75: 145/1976 Postup zvyšování propustnosti jižního tahu z Košic do Jihlavy a tratí z České Třebové do Lysé nad Labem a Poříčan; 174/1976 Ověření účinnosti Ekonomických pravidel pro uplatnění zásad plánovitého řízení v železniční dopravě na 6. pětiletku.

KR 24. 1. 77: 462/1977 Návrh zásad státní dopravní politiky (náměstek ministra s. ing. Blažek); 6724/1977 Zpráva o současném stavu vývoje a možnostech využití v podmínkách Československých drah dálkové luxusní rychlé elektrické jednotky.

PMD 7. 9. 77: bez čj. Zabezpečení úkolů XV. sjezdu Komunistické strany Československa v železniční dopravě.

PMD 19. 9. 77: 20025/1977 Zhodnocení dosavadní úrovně přepravy a předpoklady dalšího vývoje přepravní spolupráce po železnici mezi ČSSR a SSSR; 2116/1977 Zpráva o zabezpečení náhradních dílů a úzkoprofilových materiálů pro železniční dopravu; 17717/1977 Zpráva o převodu přepravy kusových zásilek od Československých drah k národnímu podniku Československé automobilové závody.

PMD 31. 10. 77: 18096/1977 Návrh usnesení vlády ČSSR ke zprávě o postupu přestavby a výstavby železničního uzlu Praha; 345/1977 Postup další elektrizace pro zvýšení ekonomiky železničního provozu; 340/1977 Zpřesnění koncepce rozvoje seřaďovacích stanic a postup jejich výstavby.

KM 26. 4. 78: 13126/1978 Zpráva o stavu a úrovni vyřizování stížností, oznámení a podnětů občanů za rok 1977 (ředitel O 17 s. dr. Boleslav).

Společná porada vedení Národního výboru hlavního města Prahy s vedením federálního ministerstva dopravy 7. 2. 78: bez čj. Zpráva o činnosti Ústřední řídicí komise pro řešení výstavby dopravního systému v hlavním městě Praze; 23365/1978 Zpráva o postupu přestavby a výstavby železničního uzlu Praha a o opatřeních k urychlení její další realizace; bez čj. Zpráva o zpracování Generelu dopravy hlavního města Prahy; 537/1978 Problematika pracovních sil federálně řízených oborů dopravy, bytová a sociální problematika těchto oborů na území

hlavního města Prahy; 357/1978 Dislokační problematika v nebytových prostorech organizací federálního ministerstva dopravy na území hlavního města Prahy; bez čj. Zpráva o zabezpečení stavební dopravy na území hlavního města Prahy v letech 1978-1980 a v 7. pětiletce; 31/1978 Základní komunikační systém hlavního města Prahy a zabezpečování jeho návaznosti na výpadové úseky dálnic a vybrané silniční síť.

PMD 14. 3. 78: 8248/1978 Soubor opatření k omezení fluktuace a ke zvýšení náboru a stabilizace pracovních sil v železniční dopravě (náměstek ministra s. ing. Blažek – O 9).

PMD 17. 4. 78: 121/1978 Souhrnný dokument návrhu řešení úkolů v oblasti nástrojů přímého a nepřímého řízení podle usnesení vlády ČSSR č. 215/1977 (náměstek ministra s. ing. Blažek – O 25).

PMD 21. 8. 78: 19850/1978 Opatření pro aktivizaci vztahů ČSSR a Německá spolková republika v oblasti dopravy (ředitel O 5 s. ing. Šír).

PMD 2. 5. 79: bez čj. Informace o přehledu povolání pro účely poskytování zvláštního příspěvku 200,- Kčs měsíčně k důchodu pracovníkům úzkoprofilových profesí železniční dopravy (ředitel úseku pro kádrovou a personální práci s. ing. Mácha – O 32).

PMD 28. 5. 79: S/D 92/1979 Zpráva o současné situaci v technickém stavu elektrických lokomotiv a železničního svršku (náměstek ministra s. ing. Houška – O 12, O13).

PMD 5. 11. 79: 21047/1979 Různé – Informace o záměrech v tarifní oblasti dopravy v souvislosti s řešením naléhavých úkolů čs. národního hospodářství.

KM 27. 1. 81: 1145/1980 Stav a údržba železničních tratí (náměstek ministra s. ing. Houška – O 13).

PMD 26. 1. 81: 1145/1980 Zpráva o stavu tratí Československých drah (náměstek ministra s. ing. Houška – O 13) – v kolegiu 27. 1. 1981.

PMD 16. 2. 81: 0015/1981 Návrh zásad komplexní přestavby tarifů osobní dopravy (náměstek ministra s. ing. Blažek – O 21) – tajné.

PMD 16. 3. 81: 183/1981 Různé – Snížení rozsahu zahajovaných staveb.

PMD 20. 7. 81: 16445/1981 Koncepce železniční, silniční a letecké dopravy z hlediska zabezpečení potřeb zahraničního cestovního ruchu včetně opatření k vytváření předpokladů pro zkvalitnění přepravy turistů v období 1981-1985 se zvláštním zřetelem na kulturu cestování (náměstek ministra s. Dykast).

PMD 19. 10. 81: 47/1981 Zaměstnávání a odborná příprava vietnamských občanů v organizacích resortu dopravy a posouzení návrhu kubánské strany ke zvýšení kvalifikace občanů Kuby v železniční dopravě (ředitel úseku pro kádrovou a personální práci s. ing. Mácha – O 32).

PMD 21. 12. 81: 1265/1981 Plnění hlavních opatření ke zprávě o stavu tratí Československých drah (náměstek ministra s. ing. Houška – O 13).

PMD 15. 3. 82: 9705/1981 Stanovení výše podílů na hospodářských výsledcích za rok 1981 (náměstek ministra s. ing. Blažek – O 2); 60/1982 Hmotná zainteresovanost vedoucích organizací na rok 1982 (náměstek ministra s. ing. Blažek – O 3); 29/1982 Přehled ukazatelů pro běžné hodnocení plánu, hodnocení organizací, pro tvorbu fondu hmotné stimulace a přepočítání mzdových prostředků v organizacích resortu dopravy za rok 1982 (náměstek ministra s. ing. Blažek – O 1, O 2, O 3).

MPMD 10. 5. 82: 121/1982 Komplexní soubor opatření k zabezpečení přepravních potřeb v 7. pětiletce a realizace státní dopravní politiky stanovené XVI. sjezdem Komunistické strany Československa (náměstek ministra s. ing. Blažek).

PMD 9. 8. 82: 17258/1982 Zpráva o stavu vyřizování stížností, oznámení a podnětů pracujících, došlých aparátu federálního ministerstva dopravy za I. pololetí 1982 (ředitel O 17 s. ing. Fortuna).

PMD 23. 8. 82: Návrh tarifně-politické koncepce v dopravě a zásad komplexní přestavby tarifů (náměstek ministra s. ing. Blažek – O 21) – vrácen; 17030/1982 Zpráva o výsledcích jednání o zdokonalování základní sazby OPW a metodiky regulování parku OPW (náměstek ministra s. ing. Houška – O 11).

PMD 30. 8. 82: 18218/1982 Zpráva o plnění a účinnosti přijatých opatření k prověrce hospodaření s cizími vozy a vozy OPW, včetně dopadů z usnesení předsednictva vlády ČSSR; č. 159/82 (náměstek ministra s. ing. Houška); bez čj. Zpráva o zvolení Československých drah předsednickou železnicí v UIC na období 1983–1984 (náměstek ministra s. ing. Houška).

PMD 20. 9. 82: 6015/1982 Novelizace protokolu o vzájemných přepravách po železnici, vodních cestách, leteckých linkách a silnicích ČSSR pro sovětská vojska, včetně způsobu přeprav přes hranice ČSSR (ředitel O 5 s. ing. Šír).

KM 24. 5. 83: 13176/1983 Zpráva o plnění opatření přijatých ke zkvalitnění osobní železniční dopravy a kvality cestování (náměstek ministra s. ing. Houška – O 11).

PMD 14. 5. 84: bez čj. Problematika vstupu Československých drah do Interfrigo (náměstek ministra s. ing. Blažek – O 2).

PMD 25. 6. 84: 128/1984 Zpráva o použitelnosti nákladních vozů Československých drah v režimu RIV (náměstek ministra s. ing. Škárka, CSc. – O 15).

PMD 3. 12. 84: 21657/1984 Informace o stavu a vývoji četnosti a věcné problematiky došlých stížností, oznámení a podnětů v resortu dopravy za období I. – III. čtvrtletí 1984 (hlavní kontrolor federálního ministerstva dopravy s. ing. Fortuna).

PMD 12. 12. 84: 519/1984 Komplexní vyhodnocení mezinárodních tarifních otázek v železniční dopravě, včetně problematiky OPW a SUK (náměstek ministra s. ing. Blažek – O 21).

PMD 15. 7. 85: 14623/1985 Zpráva o zajištění provozu úzkorozchodných tratí Československých státních drah (O 12).

Mimořádná porada ministra dopravy s náčelníky drah a generálními řediteli 9. 10. 1985: 18860/1985 Návrh na sjednání Protokolu o změnách v Protokolu o vojenských přepravách po železnicích, vodních tocích, leteckých linkách a silnicích ČSSR pro sovětská vojska dočasně se nacházející na území ČSSR, včetně způsobu přeprav přes hranice ČSSR (O 5, O 21).

PMD 19. 10. 85: 146/1985 Vyhodnocení části Československých státních drah na činnosti Mezinárodní unie železniční v letech 1983–1984 a návrh na další postup při zajišťování účasti ČSD na této činnosti (O 5).

KM 28. 8. 86: 15921/1986 Stanovení kriteriálních ukazatelů charakterizujících úroveň hospodaření organizací resortu dopravy za rok 1986 (S/B – O 2); 10660/1986 Koncepce čs. mezinárodní dopravní politiky po XVII. sjezdu Komunistické strany Československa (S/A – O 5).

PMD 26. 5. 86: Rozbor hlavních poznatků ze stížností, oznámení a podnětů pracujících za resort dopravy za rok 1985 a období 7. pětiletky (hlavní kontrolor FMD s. ing. Fortuna).

PMD 8. 9. 86: bez čj. Informace o uplatňování zásad státní dopravní politiky v 8. pětiletce (S/C – O 22); 17418/1986 Informace o zabezpečení jmenovitých úkolů XVII. sjezdu Komunistické strany Československa v elektrizaci tratí a ve výstavbě autobloků (S/C – O 7).

PMD 11. 5. 87: 10630/1987 Komplexní dokument pro přestavbu hospodářského mechanismu ČSSR v podmínkách dopravy – 1. pracovní verze (náměstek ministra s. ing. Blažek, CSc.); 151/1987 Zpráva o postupném zvyšování rychlosti osobní

dopravy na železnici (náměstek ministra s. ing. Fukan – O 22); S/D-855/1987 Zpráva o programu zvyšování rychlosti vlaků pro grafikon vlakové dopravy 1988/1989 a další roky (náměstek ministra s. ing. Škárka, CSc.); bez čj. Zpráva o postupu zvyšování traťových rychlostí na provozovaných tratích (náměstek ministra s. ing. Škárka, CSc. – O 13).

PMD 17. 8. 87: bez čj. Zpráva o řešení současné tíživé situace v železniční dopravě (pracovní skupina FMD).

8.4.2. *Archiv autora:*

Federální ministerstvo dopravy. Výroční zpráva dopravy 1970–1989 (Praha: 1970–1989) – publikováno ročně.

8.5. Legislativa

Dekret prezidenta republiky č. 76/1945,
<http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=76&r=1945>, staženo dne 27. 2. 2017.

Dekret prezidenta republiky č. 77/1945,
<http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=76&r=1945>, staženo dne 27. 2. 2017.

Dohoda mezi republikou Československou a republikou Polskou o privilegované průvozní dopravě železniční z Československa do Československa přes Glucholazy ze dne 12. 11. 1948, in: Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 45/2005 Sb., <http://www.esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=2005m045>, staženo dne 27. 2. 2017.

Předpis č. 131/1947 Sb. Vládní nařízení, kterým se nově upravují některá opatření k provedení dvouletého hospodářského plánu,
<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1947-131>, staženo dne 27. 2. 2017.

Předpis č. 187/1964 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Dohodě o vytvoření a provozu společného parku nákladních vozidel ze dne 8. 9. 1964, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1964-187>, staženo dne 27. 2. 2017.

Předpis č. 192/1946 Sbírky jako zákon o dvouletém hospodářském plánu, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1946-192>, staženo 27. 2. 2017.

Předpis č. 34/1950 ze dne 27. března 1950, Nařízení ministra dopravy o zcizování silničních motorových vozidel používaných pro živnostenskou dopravu, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1950-34/zneni-19500408>, staženo dne 27. 2. 2017.

Předpis č. 52/1950 Sb. Vládní nařízení o sloučení národních dopravních podniků „Československá plavba labská, národní podnik“ a „Československá plavba oderská, národní podnik“, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1952-25>, staženo 27. 2. 2017.

Předpis č. 55/1965 Sb. Metodické pokyny Státní plánovací komise pro vypracování státního plánu rozvoje národního hospodářství, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1965-55>, staženo dne 27. 2. 2017.

Předpis č. 59/1958 Sb. Vyhláška ministra zahraničních věcí o Dohodě mezi Československou republikou a Polskou lidovou republikou o vzájemné železniční dopravě, 28. 8. 1958, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-56>, staženo dne 27. 2. 2017.

Smlouva o přátelství a vzájemné pomoci mezi Československou republikou a republikou Polsko, č. 154/1947 Sb., <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1947/154/19470901.html>, staženo dne 27. 2. 2017.

Spolkový zákon o železnicích (*Allgemeines Eisenbahngesetz*), <http://www.gesetze-im-internet.de/aeg/BJNR002250951.html>, staženo dne 27. 2. 2017.

Text důvodové zprávy pro Národní shromáždění republiky Československé ze dne 12. října 1948 a text Úmluvy o režimu plavby na Dunaji ze dne 18. srpna 1948 na

oficiálních stránkách Digitální knihovny Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0111_00.htm, staženo dne 27. 2. 2017.

Ujednání mezi republikou Československou a republikou Polskou o privilegovaném železničním průvozu z Československa do Československa na úseku Liberec – Varnsdorf přes Polsko, 1949, <http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU19510480351&type=2>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 101/1960 Sb. o sloučení některých ministerstev, o převedení řízení vodního hospodářství do působnosti ministerstva zemědělství a o změně názvu ministerstva stavebnictví, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1960-101>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 101/1971 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1971 až 1975, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1971-101>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 101/1971 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1971 až 1975, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1971-101>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 104/1974 ze dne 23. 10. 1974, kterým se mění a doplňuje zákon č. 51/1964 Sb., o drahách, <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=104&r=1974>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 12/1955 o státním plánu rozvoje hospodářství republiky Československé na rok 1955, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1955-12>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 12/1955 o státním plánu rozvoje hospodářství republiky Československé na rok 1955, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1955-12>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 122/1981 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1981–1985, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1981-122>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 122/1981 o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1981–1985, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1981-122>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 165/1960 Sb., o třetím pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb71-60.pdf, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 165/1960 Sb., o třetím pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb71-60.pdf, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 165/1960 Sb., o třetím pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb71-60.pdf, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 165/1960 Sb., o třetím pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb71-60.pdf, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 2/1954 o státním plánu rozvoje národního hospodářství republiky Československé na rok 1954, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1954-2>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 2/1954 o státním plánu rozvoje národního hospodářství republiky Československé na rok 1954, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1954-2>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 241/1948 Sb., o prvním pětiletém plánu rozvoje Československé republiky, in: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-241>, staženo 27. 2. 2017.

Zákon č. 241/1948 Sb., o prvním pětiletém plánu rozvoje Československé republiky, in: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-241>, staženo 27. 2. 2017.

Zákon č. 311/1948 Sb. ze dne 22. prosince 1948, zákon o národních dopravních podnicích, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-311>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 311/1948 Sb. ze dne 22. prosince 1948, zákon o národních dopravních podnicích, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-311>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 311/1948 Sb. ze dne 22. prosince 1948, zákon o národních dopravních podnicích, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-311>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 63/1958 o druhém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Republiky československé, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-63>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 63/1958 o druhém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Republiky československé, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-63>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 68/1989 Sb., Zákon o organizaci Československé státní dráhy, in: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1989-68>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 69/1976 Sb., o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1976 až 1980, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-69>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 69/1976 Sb., o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1976 až 1980, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-69>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 69/1976 Sb., o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1976 až 1980, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-69>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 69/1976 Sb., o státním plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky na léta 1976 až 1980, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-69>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 83/1966 Sb., o čtvrtém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1966-83>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 83/1966 Sb., o čtvrtém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1966-83>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 83/1966 Sb., o čtvrtém pětiletém plánu rozvoje národního hospodářství Československé socialistické republiky, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1966-83>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 87/1986 o státním plánu rozvoje národního hospodářství České socialistické republiky na léta 1986–1990, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1986-87>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon č. 87/1986 o státním plánu rozvoje národního hospodářství České socialistické republiky na léta 1986–1990, <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1986-87>, staženo dne 27. 2. 2017.

Zákon o archivnictví a spisové službě a změně některých zákonů (zákon č. 499/2004 Sb.), <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-499>, staženo dne 27. 2. 2017.

8.6. Periodika

Doprava: odborný provozně ekonomický měsíčník pro všechna dopravní odvětví (Praha: Dopravní nakladatelství, 1959–2010), vydání v letech 1965–1989.

Rudé právo: orgán Československé sociálně demokratické strany dělnické (Praha, vydání v letech 1967, 1976 a 1987).

Severočeský železničář: týdeník pracujících provozního oddělení v Ústí nad Labem. (Ústí nad Labem: KSČ – ROH, vydání v letech 1967, 1976 a 1987).

Železničář: celostátní týdeník čs. železničářů, cestující veřejnosti a přepravců (Praha: Nadas, 1967–1991), vydání v letech 1967, 1976 a 1987.

Autor neuveden. Dvacet let komitétu OSŽD, 14. 10. 1977, *Železničář*, č. 19, roč. 27, 289–290.

Autor neuveden. Když jezdily autobusy na Strahov, in: *DP Kontakt*, Příloha – 75 let městské autobusové dopravy v Praze, červen 2000, č. 6/2000, 7, <http://www.dpp.cz/download-file/181/06-cerven-2000-priloha.pdf>, staženo dne 27. 2. 2017.

Autor neuveden. Transsibiřská kontejnerová trasa, *Doprava* 20/1978, 4, 376 a 377.

Autor neuveden. Zakázaná války, in: *Koktejl* 2005/05, http://www.czech-press.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=792:zakazana-valka, staženo dne 27. 2. 2017.

Autor neuveden. Zelenou pro OPW, in: *Pravda*, 22. 8. 1964, 3.

Blažek, Vladimír. Hned po startu plným tempem, in: *Železničář*, 1/1977.

Huspek, Zdeněk. Ostře sledované vagony, *Pravda*, 20. 8. 1980, 3.

Chovan, Rastislav. Význam a úlohy dopravy při uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva, *Doprava* č. 4, 27/1985, 293.

Kouřil, František. Komentujeme – koleje a silnice, *Rudé právo*, 11. 8. 1967.

Novák, Ivan. Elektrizace tratí DR pokračuje, *Železničář*, 19/1987, 298.

Petergáč, Štefan. Kontejnerizace v zemích RVHP, *Doprava*. 19/1977, č. 2, 156–158.

Stejskal, Petr. Mnoho tváří přestavby, *Doprava*, 3/1988, s. 199.

8.7. Řízené rozhovory

Fontana, Josef

Kořínková, Květoslava

Laníček, Ivo

Peltrám, Antonín

Pohl, Jiří

Staněk, Karel

9. Seznam zkratek

AŽD	Automatizace železniční dopravy.
Bm	Běžný metr.
CEMT	Evropská komise ministrů dopravy (<i>Conférence Européenne des Ministres des Transports</i>).
ČMD-BMB	Českomoravské protektorátní dráhy (<i>Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren</i>).
ČSA	Československé aerolinie.
ČSAD	Československá automobilová doprava.
ČSD	Československé dráhy.
ČSLA	Československá lidová armáda.
ČSR	Česká socialistická republika.
ČSS	Československá spartakiáda.
ČSSR	Československá socialistická republika.
DBB	Německé dráhy (<i>Deutsche Bundesbahn</i>).
DR	Německé říšské dráhy (<i>Deutsche Reichsbahn</i>).
FMD	Federální ministerstvo dopravy.
GZ	Generální zastoupení.
HVTS	Hospodářská a vědecko-technická spolupráce.
IRHA	Mezinárodní asociace pro dějiny železnice (<i>International Association for Railway History</i>).
KSČ	Komunistická strana Československa.
MD	Ministerstvo dopravy.
MDS	Ministerstvo dopravy a spojů.
MLR	Maďarská lidová republika.
NA ČR	Národní archiv České republiky.
NADAS	Nakladatelství dopravy a spojů.
NDR	Německá demokratická republika.
NSR	Německá spolková republika.
OOŽ	Ozbrojená ochrana železnic.
OPW	Společný park nákladních vozů (<i>Obščij park vagonov</i>).

Osbk	Osobokilometr.
OSOŽ	Ozbrojené strážní oddíly železnic.
OSŽD	Organizace pro spolupráci železničních drah (<i>Organizacija dlja sotrudničestva železnych dorog</i>).
O5	Mezinárodní odbor Federálního ministerstva dopravy.
ÖBB	Rakouské spolkové dráhy (<i>Österreichische Bundesbahn</i>).
PLR	Polská lidová republika.
RIC	Mezinárodní svaz pro osobní a zavazadlové vozy (<i>Regolamento Internazionale delle Carrozze</i>).
RIV	Mezinárodní svaz nákladních vozů (<i>Regolamento Internazionale dei Veicoli</i>).
ROH	Revoluční odborové hnutí.
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci.
SHOT	Společnost pro dějiny technologie (<i>Society for History of Technology</i>).
SOOŽ	Sbor ozbrojené ochrany železnic.
SPK	Státní plánovací komise.
SSR	Slovenská socialistická republika.
SSSR	Svaz sovětských socialistických republik.
SŽD	Sovětské železnice (<i>Sovětskyje železnye dorogy</i>).
Tkm	Tunokilometr.
T2M	Mezinárodní asociace pro dějiny dopravy, provozu a mobility (<i>International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility</i>).
UIC	Mezinárodní železniční unie (<i>Union Internationale des Chemins</i>).
USA	Spojené státy americké.
ÚNV	Ústav nápravné výchovy.
ÚV KSČ	Ústřední výbor Komunistické strany.
VHJ	Výrobně-hospodářská jednotka.
VTR	Vědecko-technická revoluce.
SLP	Pětiletý hospodářský plán, tzv. pětiletka.