Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Katedra pomocných věd historických a archivního studia

Obor Veřejná správa a spisová služba

Bakalářská práce

Filip Kulej

Železniční správa mezi lety 1946–1953

Railway management between 1946-1953

Praha 2021

Vedoucí práce: Mgr. Jan Dobeš, Ph. D.

Poděkování

Na tomto místě děkuji vedoucímu mé bakalářské práce Mgr. Janu Dobešovi, Ph. D za podnětné rady, metodickou a odbornou pomoc při zpracování mé práce.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne

Abstrakt

Cílem práce bylo popsat vývoj správy na území Československa (ČS) v období od roku 1946 do roku 1953. Cíle bylo dosaženo prací s primárními archivními zdroji a úředními časopisy. pomocí práce s primárními archivními zdroji a úředními časopisy.

V první kapitole je stručně popsán vývoj železniční správy od roku 1839, jeho změny za období první republiky a následná transformace v pomnichovském období. Další kapitola popisuje stav a organizace ministerstva za 3. republiky. Je zde popsána část problémů, se kterými se ministerstvo potýkalo a také několik důležitých specifik období.

Třetí kapitola popisuje reorganizaci správy železnic v roce 1949, její následnou reformu a zřízení ministerstva železnic z roku 1952. Poslední část práce se věnuje zejména národnímu podniku československé dráhy (ČSD), jeho organizaci, organizaci státních ředitelství a jejich reformám do roku 1953.

Klíčová slova: správa**,** Československé státní dráhy, ministerstvo dopravy

Abstract

The aim of this paper was to describe the development administration in the territory of Czechoslovakia (CS) from the year 1946 to the year 1953.Goal was achieved by working with primary archival source documents and official newsletters.

In the introduction I will briefly describe the development of administration from the year 1839, its changes during the period of the First Republic and its subsequent changes after the Munich agreement.

After that I will outline the state of the organization of the Ministry of transportation during the period of the 3rd republic, I will report of the problems it faced and some period specific issues.

In the penultimate part I will outline the reorganization of 1949 and its subsequent reform. Establishment of the Ministry of Railways during the year 1952.

I will dedicate the last part of the paper to the national company Czechoslovak railways (CSD), its organization, organization of the national directorates and their changes until the year 1953.

Keywords: administration, Czechoslovak state railway, Ministry of transportation

Obsah

Úvod ... 7

Rozbor pramenů a literatury ... 8

1 Vývoj železniční správy ... 9

1.1 Vývoj v Čechách ... 9

1.1.1 Období monarchie ... 9

1.1.2 Správa za 1. republiky ... 10

1.1.3 Pomnichovské železnice ... 11

1.2 Vývoj na Slovensku ... 13

1.2.1 Období monarchie ... 13

1.2.2 Meziválečné období na Slovensku ... 13

1.2.3 *Slovenský štát* a jeho železnice ... 14

2 Ministerstvo dopravy a poválečná správa ... 17

2.1 Situace po osvobození ... 23

2.2 Očista dopravy ... 24

2.3 Doplňování vozového parku ... 27

2.4 Zaměstnanecké organizace ... 28

2.5 Národní soutěž v dopravě ... 32

2.6 Situace po převratu ... 34

3 Reforma ministerstva v roce 1949 ... 36

3.1 Členění skupin ... 37

3.2 Úpravy organizace ... 44

4 Národní podnik Československé dráhy ... 45

4.1 Ředitelství státních drah ... 47

4.2 Provozní ředitelství ČSD ... 52

4.3 1950 a zřízení oblastních ředitelství a expozitur ... 53

Závěr ... 57

Seznam pramenů a použité literatury 59

Úvod

Téma bakalářské práce, Železniční správa mezi lety 1946-1953, jsem se snažil pojmout jako seznámení se změnami v organizaci většiny složek železnic. „Zlatým obdobím“ procházely železnice v období první republiky, tehdy byly pravým hegemonem v oblasti dopravy a jejich postavení se zdálo neotřesitelné. Příchodem 2. světové války byla však jejich provozu schopnost značně omezena a do popředí se stále více dostávala automobilová a letecká doprava.

Pro sledované období byla významná zejména postupná ztráta dominantního postavení železnic. Ztrátu jejího postavení mapuje celá tato práce. Železnice však nebyly úplně vytlačeny. Podle zpráv ministerstva počty přepravených osob a nákladů ve sledovaném období stále rostly.

Téma jsem si vybral z několika důvodů. Prvním byl můj osobní vztah k železnicím, používám je téměř denně a přišlo mi zajímavé se seznámit s jejich stavem v jednom z nejkomplikovanějších období naší novodobé historie. Druhým důvodem byl doposud nedostatečný výzkum problematiky železnic v tomto období a má snaha vypomoci budoucím badatelům, spisovatelům a výzkumníkům se zpřístupněním mnoha důležitých informací pro jejich další výzkum a potřeby.

Rozbor pramenů a literatury

V práci jsem pracoval převážně s primárními zdroji, zejména presidiálními dokumenty ministerstva dopravy. Spisy byli různě organizovány. V mnoha dohledaných složkách bylo založeno pod jedním číslem jednacím větší množství dokumentů, vztahujících se k problematice, nehledě na samostatné číslo jednací jednotlivých dokumentů či rok založení dokumentu. Některé dokumenty byly také roztroušeny podle toho, jak se na nich v minulosti pracovalo.

Důležitým zdrojem byly také publikace ministerstva dopravy a podniku Československé dráhy. Jednalo se o železniční věstníky a výroční zprávy ministerstva dopravy. Zde se nacházelo mnoho důležitých informací ohledně změn v organizaci železniční služby. Nebyly zde však popsány všechny změny a reorganizace. Po roce 1949 se navíc výroční zprávy přestaly publikovat a znovu se objevují až v roce 1954, kdy však byly vydávány v režimu utajení. Poslední mnou nalezený věstník pocházel z poloviny roku 1950, poté bez vysvětlení skončil.

Mými zdroji byly také knihy a Diplomové práce. Knihy zabývající se železniční dopravou se však nedostatečně věnovaly organizaci a fungování železnic, zájem ležel především v oblasti výstavby a oprav tratí, přepravy nákladů, osob apod. pro účely mé práce tedy nebyly vždy dostačující. Diplomové práce jsem použil především k prohloubení znalosti jednotlivých témat.

1 Vývoj železniční správy

1.1 Vývoj v Čechách

1.1.1 Období monarchie

V roce 1839 byla postupně uváděna do provozu 1. železniční dráha na území Rakouského císařství. Nazývala se c. k. výsadně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda nebo také Severní dráha. Tato dráha byla soukromě financovaná a provozovaná vídeňským magnátem S. M. Rothschildem. Jejím úkolem bylo propojit 3 strategické lokace, a to solné doly v oblasti Haliče, ostravské uhelné doly a hlavní město císařství – Vídeň. Výstavba této tratě ale nevzbudila velký zájem ostatních magnátů. Budování železnic bylo poměrně pomalé, a navíc docházelo k častému burzovnímu spekulování s železničními akciemi.[1]

Kvůli již zmíněné nedostatečné rychlosti stavby tratí se v roce 1841, poprvé v naší historii, stát přímo zapojil do výstavby a správy tratí. Ústředním správním orgánem bylo až do roku 1896 ministerstvo obchodu. Správní agenda byla do roku 1853 rozdělena do 2 sekcí, na Stavební agendu a Provozní agendu, které byly následně sloučeny. Ministerstvu byly dále podřízeny Generální stavební ředitelství a Generální ředitelství komunikací.[2] Po několika letech bylo Generální stavební ředitelství zrušeno a Generální ředitelství komunikací bylo včleněno pod ministerstvo dopravy. V druhé polovině 50. let 19. století byla státní výstavba drah z důvodu špatné finanční situace monarchie ukončena a v rámci snah o získání peněžních prostředků došlo k postupnému prodeji všech drah ve správě a vlastnictví státu**.** Šlo asi o 1800 km drah, které byly převedeny do soukromého vlastnictví. Monarchie se po svém krátkém experimentu snažila distancovat od výstavby a správy železnic a v oblasti rozvoje železnic se spoléhala na soukromé subjekty.

Ke změně přístupu monarchie došlo až v roce 1882, kdy vzniklo Ředitelství pro státní provoz železnic, které navazovalo na Ředitelství pro státní stavby železnic.[3] V roce 1884 vzniklo Generální ředitelství rakouských státních drah. Tento úřad vznikl sloučením ministerské komise a Ředitelství pro stavby železniční.

[1] KOLÁŘOVÁ, Eva. *Severní dráha císaře Ferdinanda: historicko-geografická analýza a souvislosti.* Olomouc, 2016. s. 26.
[2] LEXA, Jaroslav. *Vývoj správy Československých státních drah v letech 1918–1938*. Praha, 2012. s. 13.
[3] Tamtéž, s. 14.

Nejdůležitější rakouská reforma v oblasti správy proběhla v roce 1896, jednalo se o oddělení správy na ministerské úrovni, a to zřízením ministerstva železnic[4]. Tímto krokem bylo také zrušeno Generální ředitelství rakouských státních drah a všechny kompetence pro správu a výstavbu drah byly dány přímo ministerstvu . Kompetence nově vzniklého ministerstva byly vyměřeny taxativně a ve věcech, které nespadaly do kompetencí ministerstva, rozhodovalo Ředitelství státních drah. Ministerstvo bylo rozděleno na odbory, které se dělily na departamenty, každý odbor měl na starosti určitou agendu. Na přelomu 19. a 20. století také vznikla snaha o postupné opětovné převedení železnic pod správu monarchie. Zpočátku se mělo jednat pouze o velké a strategicky důležité železnice. Tato snaha pokračovala i v období první republiky a byla dokončena až zestátněním všech železničních tratí a lokomotiv v roce 1948.

1.1.2 Správa za 1. republiky

Již před vznikem Československa se objevil problém se zákony a organizací správy, což mělo být provizorně vyřešeno recepční normou[5]. V oblasti železniční správy to ale nepomohlo, jelikož většina tratí na území nového státu měla svá ředitelství mimo nynější hranice, přičemž většina byla orientována na jih, k bývalým hlavním městům monarchie. Na území nově vzniklé republiky existovala pouze 4 ředitelství státních drah, z toho sídlila 2 v Praze další v Plzni a Olomouci. Z těchto důvodů bylo již 30. října 1918 dočasně zřízeno generální ředitelství. Jeho úkolem bylo dočasně spravovat železnice a vypomáhat se správou tratí bez ředitelství, to bylo zajištěno zřízením provozních inspektorátů v Praze a Brně. Generální ředitelství bylo zrušeno až 6. března 1919, jelikož splnilo veškeré zadané úkoly.

Ministerstvo železnic bylo zřízeno zákonem č. 2 z 2. listopadu roku 1918. Jeho úkolem byla správa železnic, výstavba železnic a železniční infrastruktury, tvorba nových zákonů a dohled nad jejich plněním. Prvním a nejdůležitějším úkolem bylo zřízení a sjednocení nové organizace správy železnic. V oblasti organizace navazoval na předešlou rakouskou správu. V čele stál ministr pod ministrem presidium a 6 odborů, označovanými římskými čísly I–VI, s podřízenými departamenty. Na krátkou dobu, mezi lety 1932 až 1935 zde existoval i VII. odbor.[6] Kromě odborů byla speciálně vyčleněna i ústřední stavební správa. Tato organizace fungovala téměř beze změny až do konce 1. republiky. V oblasti lokální správy byly

[4] Pouze v oblasti Předlitavska, jelikož v uherské části monarchie byla správa nejprve pod ministerstvem dopravy, které bylo zrušeno na přelomu 80.–90. let, poté jeho agenda připadla ministerstvu obchodu.
[5] Jednalo se o první zákon republiky, který říkal, že veškeré dosavadní zemské a říšské zákony a nařízení zůstávají prozatím v platnosti.
[6] LEXA, Jaroslav. *Vývoj správy Československých státních drah v letech 1918–1938*. Praha, 2012. s. 21.

ústředním orgánem Ředitelství státních drah a výnosem prezidenta republiky, zřízeny další 4 nová ředitelství v Hradci Králové, Brně, Košicích a Bratislavě.[7] Ředitelství v Hradci Králové nebylo nově zřízeno, ale bylo vytvořeno sloučením ředitelství pro českou Severní Dráhu a provozním inspektorátem Praha-Sever. V čele stál ředitel, ředitelství bylo spojovacím článkem mezi jednotlivými služebnami a ministerstvem.

Jednotlivá ředitelství měla ve správě určitou oblast, které se skládala z jednotlivých stanic a drah. Dráhy byly dvojího typu: 1. přidělené pod ředitelství a 2. na účet vlastníků[8], každé ředitelství spravovalo 1100–2300 km tratí. Ředitelství vykonávalo podobnou činnost jako ministerstvo, ale s tím rozdílem, že mělo předem určené teritorium a na kterém ji vykonávalo. Ředitelství navíc měla velká revizorská oddělení. Revizoři z těchto oddělení navštěvovali výkonné služebny a jednotlivé stanice, kde prováděli audity a podobné činnosti.

1.1.3 Pomnichovské železnice

Mnichovská dohoda z roku 1938 značně omezila provoz Československých drah[9]. Pro nové období byla potřebná i nová organizace centrální správy. Byl omezen počet ministerstev a ministerstvo železnic bylo zařazeno do nově vzniklého ministerstva dopravy.[10] Ministerstvo mělo po dobu trvání druhé republiky za úkol naplánovat nové tratě a spojení se Slovenskem a začlenit zaměstnance Československých drah (dále ČSD), kteří utekli z teritorií, která nově nebyla součástí Protektorátu, zpátky do služby.

Vyhlášením protektorátu Čechy a Morava a osamostatněním Slovenského státu se vyřešil úkol spojení Čech a Slovenska pomocí železnice. V průběhu roku 1939 se také vyřešilo začlenění zaměstnanců ČSD, kteří se nyní zapojili do nově vzniklého podniku Českomoravské dráhy.[11] Hlavním úkolem se nyní tedy stalo zanechání správy našich železnic a ostatních orgánů v českých rukou.

Dne 16. března 1939 však vešel v platnost výnos 75/1939 Sb., který kromě ospravedlnění německé okupace dával pravomoc dohledu nad telekomunikacemi, poštou a dopravou říšským orgánům. [12]

---

[7] Výnosy Ředitelství státních drah č. 188, č. 432 a č. 433 ze dne 1. a 5. 2. 1919.
[8] Soukromé tratě v provozu ČSD, to fungovalo do té doby, než se většina drah zestátnila.
[9] Čechy a Slovensko spojovala jediná dráha.
[10] BEK, Pavel. Historie státních drah: História štátnych drah. Bratislava, 2018, s. 62.
[11] tamtéž
[12]Výnos Vůdce a říšského kancléře 75/1939, o Protektorátu Čechy a Morava, ze dne 16. 3. 1939, [online], přistoupeno 10.05.2021, dostupné z: https://www.psp.cz/kps/pi/gi/historie/vynos_o_zrizeni_protektoratu.pdf.

Po celou dobu okupace zde existoval trend většího podřizování Říši a jejím potřebám, hlavně to bylo zjevné ve věci přebírání říšských směrnic, předpisů a praktického podřízení se tarifní politiky říše. V průběhu války byla osobní doprava omezována, a nakonec měla sloužit zejména pro přepravu zaměstnanců do důležitých továren. Doprava měla hlavně sloužit pro zásobování německých vojsk.

V roce 1944 docházelo k bombardování našeho území spojeneckými vojsky. Bombardovány byly především dopravní uzly a důležité továrny, to vedlo k ještě většímu omezení schopnosti železniční přepravy. Dopravě nepomáhaly ani nedostatky paliv, nejpostiženějším sektorem byla autobusová doprava. Ponecháno bylo pouze několik klíčových spojů pro válečnou výrobu, i tak se zde ale muselo přistoupit k alternativním palivům, jako je svítiplyn, metan nebo dřevoplyn.[13]

Vozový park našich železnic byl válkou také značně omezen, mnoho dopravních prostředků bylo zničeno nálety, zabráno/pronajato pro účely okupační správy nebo po válce spojeneckými vojsky. Část vozů byla také nuceně odstavena z důvodu nedostatku pohonných hmot a náhradních dílů.[14]

Ihned po vyhlášení okupace začala německá správa ovlivňovat zaměstnaneckou politiku Českomoravských drah. Zpočátku se jednalo o propuštění nežádoucích osob, jako byli bývalí legionáři, osoby, na které se vztahovaly norimberské zákony, nebo členové zednářských lóží. Se začátkem války se zvýšila potřeba přesunout některé pracovníky drah do Německa. V roce 1944 se jednalo o 13 257 pracovníků, ke konci roku se však jejich počty začaly postupně snižovat.[15] Mnoho železničářů bylo také členy různých odbojových hnutí, aktivně se zapojovali při odchodu našich vojáků do zahraničí a mnozí zaměstnanci železnice se zúčastnili bojů v rámci Pražského povstání.[16] Válečnými událostmi bylo na českém území těžce poškozeno nebo zničeno 400 km kolejí, 730 železničních mostů, 7 železničních tunelů a 1560 budov, sloužících pro účely železnice.[17]

[13] BEK 2018, s. 64
[14] BEK 2018, s.62
[15] BEK 2018, s.65
[16] BEK 2018, s.66
[17] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 2 č. pres. 1071. Sdělení výsledků žádaných národní bankou, s. 1.

1.2 Vývoj na Slovensku

1.2.1 Období monarchie

Podobně jako v Čechách, tak i na Slovensku byl první železniční projekt spjat s takzvanou Severní dráhou. Plán byl napojit se na ni v rakouském městě Marchegg a dráhu dovést až do Bratislavy. [18] Tento návrh ale nebyl příliš úspěšný, a to ze dvou důvodů. Prvním byl nedostatek kapitálu a nezájem zahraničních investorů, druhým byl fakt, že se upřednostňovaly potřeby jednoho z hlavních měst Rakouska-Uherska, Pešti před potřebami vzdáleného Slovenska.[19] První tratí v Uhrách byla pouze koňská železnice na trati Bratislava–Trnava–Sereď, stejně jako většina budoucích tratí v Uhrách spadala do soukromého vlastnictví. V roce 1870 byli koně vystřídáni lokomotivami.

První opravdová parní železniční trať v oblasti se objevuje ve 40. letech budováním tratě Vídeň–Pešť, tato trať byla napojena i na Slovensko úsekem Gasendorf–Bratislava, úsek byl dokončen v roce 1848. [20] Od roku 1850 rozvoj železnic stagnoval to až po rakousko-uherského vyrovnání roku 1867, kdy se uherská vláda a hlavně tehdejší ministr dopravy, I. Mikóa pustili plnou silou do plánování rozvoje nové železniční sítě. V roce 1868 bylo vydáno 35 povolení pro výstavbu nových železnic. To v období let 1869 až 1873 vyústilo ve výstavbu 888 km nových železnic. [21] V dalších letech se nadále budovaly železnice, ale již ne takovou rychlostí, stavěly se spíše regionální tratě. V roce 1915 byla rozloha tratí 3219 km, což i dnes představuje většinu rozlohy slovenských tratí. [22] V období 1. světové války trpěly železnice standardními nedostatky personálu a materiálu.

1.2.2 Meziválečné období na Slovensku

Po rozpadu Rakouska-Uherska a prohlášení nové republiky vyvstalo několik problémů v oblasti organizace železnic. Největším problémem byla oddělenost železnic v novém státě. Většina železnic byla orientována na jih, na dřívější hlavní města monarchie. Jedinou spojnicí mezi Českem a Slovenskem existovala mezi Bohumínem a Košicemi. Na Slovensku existovaly i další tratě, spojující Slovensko s okolními zeměmi, ty však byly přerušeny hranicemi

[18] SABOL, Miroslav. *Dějiny dopravy na Slovensku 1938-1948 (1950) a její limity*. Bratislava, 2015, s. 40.
[19] Tamtéž.
[20] SABOL 2015, s. 41
[21] SABOL 2015, s. 41
[22] SABOL 2015, s. 42

s Maďarskem. Dalším problémem bylo již zmíněné soukromé vlastnictví železnic a z toho plynoucí problémy s dopravními tarify, které měly soukromé dráhy vyšší než státní. [23]

Nové ministerstvo železnic ihned v roce 1919 začalo plánovat rozšíření spojení mezi českými zeměmi a Slovenskem. V roce 1920 byl ve formě zákona schválen velký projekt, jehož cílem bylo železnicemi více propojit obě části nové republiky[24], „zaplnit díry" v infrastruktuře, modernizovat a rekonstruovat stávající tratě. Výstavbou se zabývala nově vzniklá Ústřední stavební správa. Tento projekt měl trvat 5 let, ale protáhl se do konce 30. let. V tomto období se postavilo pouze 336 km nových tratí.[25] Hlavním problémem při výstavbě nových tratí byl terén a z toho vycházející finanční zátěž.

Dalším velkým problémem byly již zmíněné tarify a soukromé železnice, které vlastnily mnoho klíčových úseků na dráze Košice–Bohumín.[26] Stát se to snažil vyřešit postupným zestátněním důležitých tratí. Problém v již zmíněné oblasti tarifů však přetrvával, tyto tarify byly tak vysoké, že aktivně sabotovaly konkurenceschopnost slovenské ekonomiky.[27] Soukromí vlastníci přešli na stejnou hodnotu tarifu jako ČSD až v roce 1932, čímž byl problém odstraněn Mnichovská dohoda a První vídeňská arbitráž v roce 1938 značně ovlivnily provozuschopnost drah. Mnoho důležitých dopravních uzlů, jako například Košice, bylo nyní v rukou nepřátelských států a až 930 km klíčových železnic nyní leželo v zahraničí. Jediné spojení mezi Čechami a Slovenskem bylo na trati Praha – Trenčianska Teplá. Pro budoucí existenci Československa a obnovu železničního spojení obou částí státu bylo nutné vybudovat nové tratě. Výstavba nových tratí však nikdy neproběhla, protože 14. března 1939 vyhlásil nezávislost *Slovenský štát*.

1.2.3 *Slovenský štát* a jeho železnice

Po vyhlášení samostatnosti byly železnice dány do správy nově vzniklého podniku Slovenské železnice, který byl vytvořen z bratislavského ředitelství ČSD.[28] Tento podnik byl záhy přičleněn pod ministerstvo dopravy a veřejných prací, kde byl zastoupen na železničním resortu, který měl 8 členů, předsedal mu přednosta se zástupcem.[29]

[23] SABOL 2015, s. 44
[24] jednalo se o výstavbu až 556 km nových tratí.
[25] SABOL 2015, s. 47
[26] tamtéž
[27] tamtéž.
[28] SABOL 2015, s. 53
[29] SABOL 2015, s. 54

Provoz železnice zajišťovaly 4 inspektoráty v Bratislavě, Žilině, Zvolenu a Prešově, tato organizace existovala až do Slovenského národního povstání, kdy byla správa dána plně do německých rukou.

V období samostatnosti Slovenska se také pokračovalo v budování nových tratí a v již započatých projektech.[30] Budovalo se například v úseku Banská Bystrica – Dolná Štubňa, který se začal stavět již v roce 1936, ale stavbu zpomaloval velmi složitý terén výstavby, práce na tomto úseku trvaly 4 roky a byly dokončeny v roce 1940.

V roce 1944 bylo již jasné, že Velkoněmecká říše válku prohrává. Z tohoto důvodu se započalo se stavbou krytů a tunelů poblíž železničních tratí, ty měly zajistit bezpečnost civilního obyvatelstva a ochránit ho před přechodem fronty. Tyto kryty byly také velmi důležité pro Slovenské národní povstání,[31] které vypuklo koncem srpna 1944 a bylo Němci potlačeno koncem října téhož roku. V této chvíli můžeme říct, že bylo uzavřeno období slovenské vlády a nastoupila vláda okupační. Jedním z jejích hlavních cílů bylo znemožnit a co nejvíce znepříjemnit postup sovětských vojsk Slovenskem.[32] Z tohoto důvodu začali Němci před ústupem sabotovat slovenskou dopravní síť, hlavním cílem byly železnice, které byly páteří celého dopravního systému.

„Z celkové délky 3506 km tratí na Slovensku bylo přes 71 % zničeno výbušninami nebo rozoráním, ale ani zbývající nepoškozené úseky netvořily souvislé úseky a provozu schopné trati. Z 1111 mostů s rozpětím přes 5 metrů bylo zničeno nebo těžce poškozeno 72 %, a to tak důkladně, že železniční konstrukce byly odstřeleny v třetinách a pilíře až do základů. Aby rekonstrukční práce byly ztíženy, byly před zničením postaveny na most lokomotivy a vozy.

Ze 71 slovenských tunelů bylo poškozeno 31. Odstřelovány byly portály a opěrné zdi před nimi. Některé tunely byly zničeny i odstřelením vnitřní tunelové trouby a málo soudržných skalních náloží, které pak zavalila tunelová zářez. Do jiných byly před explozí zasunuty lokomotivy a vozy s výbušninami a hořlavinami, případně byly do tunelu vedeny z obou stran vlaky, aby se uvnitř srazily a tunel zatarasily.

[30] SABOL 2015, s. 54
[31] SABOL 2015, s. 62
[32] SABOL 2015, s. 67

Výbuchy nebo ohněm bylo zničeno či poškozeno asi 73 % pozemních staveb (počítáno v m^3 obestavěného prostoru), bylo vyřazeno z provozu 90 % dorozumívacích a 60 % zabezpečovacích zařízení. V takovémto stavu převzali železničáři slovenské trati a stanice."[33]

Kromě taktiky spálené země měli Němci také zájem o demontáž a transport vhodné průmyslové a infrastrukturní techniky a celých závodů ze Slovenska do Říše. Činnost měla na starost Deutsche Industriekomission Slowakei,[34] tato komise měla také na starosti postupné ničení hospodářství na okupovaném území, dodávky potřebných pracovních sil do Německa a zabavení všech možných a potřebných surovin pro válečné potřeby.

[33] HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava, 1975, s. 258.
[34] SABOL 2015, s. 65

2 Ministerstvo dopravy a poválečná správa

Sledované období (1946–1953) bylo pro správu železnic obdobím plným změn, a to jak organizačních, tak i personálních. Ve sledovaném období se na postu ministra vystřídaly 4 osoby. Neopominutelné je také znovuzřízení ministerstva železnic, to však existovalo pouhý rok a mělo také jednoho nového ministra. V oblasti organizace to bylo období mnoha větších či menších změn nejenom na poli správy železnic, ale i v ostatních podřízených správách. Bylo to období experimentace, které vyústilo v centralizaci veškeré dopravy do jednoho ministerstva.

Již před koncem války byl přijat ústavní dekret prezidenta republiky č. 11/1944, kterým byl obnoven právní pořádek. Dekret znamenal návrat ke všem normám z předmnichovského období. Veškeré zákony přijaté vládou v období od 30. 9. 1938 do 5. května 1945 měly být zrušeny. Provizorně však mohly dále platit, pokud nebyly v rozporu s československou ústavou.[35] V oblasti zrušené legislativy existovala komise, která měla za úkol projít veškeré normy vydané za období Protektorátu a rozhodnout, zda budou kompletně zrušeny, nebo budou vydány jako normy nové správy.[36] Působnost železničního zákona z roku 1937 pokračovala, chyběl však jeho ústřední orgán, tedy ministerstvo železnic, jehož pravomoci byly přeneseny na ministerstvo dopravy.

Dne 2. dubna 1945 vešel v platnost ústavní dekret 1/1945 Sb., o nové organizaci vlády a ministerstev. Ministerstvo dopravy vzniklo sloučením dvou prvorepublikových ministerstev – ministerstva železnic a ministerstva veřejných prací. Při zřízení ministerstva vyvstalo mnoho problémů, nejenom samostatné sloučení dvou rozličných agend, ale i dominantní postavení ČSD v oblasti dopravy[37]. Ministerstvo se tehdy dělilo na 2 části, a to veřejná správa technická a železniční správa. Pro mnoho veřejných činitelů a osob z technických kruhů bylo toto sloučení nepřijatelné a požadovali zřízení samostatného ministerstva techniky, které mělo částečně obnovit působnost ministerstva veřejných prací. [38]

5. května 1946 byly do ministerské správy přidány resorty letecké a plavební správy.[39] Z tohoto důvodu byla zrušena dosavadní železniční správa a nahrazena správou dopravní, která měla

[35] Ústavní dekret prezidenta republiky č. 11/1944 Sb., o obnovení právního pořádku, ze dne 3. 8. 1944, [online], přistoupeno 14.04.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1945-30.
[36] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 2, č. pres. 1430/46. Zákony a nařízení vydané v době nesvobody – přezkoumání.
[37] Do roku 1949 ČSD spravovaly jak dopravu železniční, tak i autobusovou, přičemž se jednalo o strategicky nejdůležitějšího dopravce na našem území.
[38] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 466, karton 136, č. pres. 3115/45. Návrh o ministerstvu dopravy.
[39] Výroční zpráva podniku československé dráhy za rok 1946. Praha, 1947, s. 12.

zastupovat všechny resorty. Samostatné odbory však získala pouze správa letecká, správa plavební a správa silniční dopravy. Pravomoci železniční správy byly nadále rozděleny mezi ostatní obory, což poukazovalo na její dominantní postavení.

V čele ministerstva dopravy stál ministr dopravy, kterému byl nápomocen kabinet ministra dopravy jako poradní a koordinační orgán. Tento kabinet byl zrušen 29. února 1948 a jeho kompetence byly přeneseny na prezidiální odbor.[40] Dále ministerstvu podléhalo Generální ředitelství drah. Ministru také podléhaly odbory s jednotlivými odděleními. Prvním byl odbor prezidiální, ten měl na starost účtárnu, likvidaturu a hlavní pokladnu. Prezidiální oddělení pod sebou mělo další tři oddělení:

- *Pres. 1* se zabývalo knihovnou, správou domu, dopravním archívem, prezidiální kanceláří a tiskovým referátem.
- *Pres. 2* bylo rozděleno na dvě části, první měla na starosti plánování a koordinaci dopravního výzkumnictví. Druhá část měla na starosti věci organizační racionalizace.
- Oddělení *Pres. 3* mělo na starosti věci vojenské.

Pod ministerstvo dále spadaly odbory letectví, silniční dopravy a plavby. Jednotlivé odbory měly na starosti veškeré stavby a plánování nové infrastruktury ve své kompetenci. Odbory dále také aplikovaly a navrhovaly nové zákony, normy a regulace v jim daném resortu.

Další odbory byly označeny římskými číslicemi I.-X:

I. *Odbor komerční* se zabýval všemi tarifními otázkami, přepravním právem a předpisy, řízením přepravy a dozorem nad přepravním plánování, cizineckým ruchem, propagací a akvisicemi.

II. *Odbor dopravní* se zabýval dopravou osob a nákladu, jízdní, staniční službou a vozovou službou, studií a plánováním dopravně-technických zařízení.

III. *Odbor Strojní a elektrotechnický*, se zabýval vozební službou parního a elektrického provozu, udržováním vozidel, službou dílenskou, službou elektrotechnickou, konstrukcí vozidel, hospodářskými, investičními a statistickými věcmi vozební služby a hospodařením s materiálem služby dílenské, věcmi kolejových a motorových vozidel.

[40] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 11. Praha, 1948. s. 75.

IV. Odbor IV. Byl rozdělen na 2 části. *Stavebně provozní část* měla v kompetenci všeobecné věci služby stavební a udržovací, stavbu a provoz drah neveřejných, udržování a obnovu železničního spodku, tunelů, inženýrských staveb, železničního svršku, pozemních staveb, věci zeměměřické a pozemkový majetek, hospodaření s materiálem a inventářem služby stavební a udržovací. *Konstrukčně stavební část* měla kompetence ve věcech technickoadministrativních, finančních a účetních, železniční spodek, stavby zemní, tunelové vodní apod., železniční mosty, inženýrské stavby a konstrukce železničního svršku, pozemní stavby, bytovou péči, studie stavebních a pracovních metod, kalkulace a rozpočty, trasování kolejové úpravy a projekty drah.

V. *Odbor zabezpečovací a dorozumívací* se kromě tohoto zabýval i věcmi hospodářskými a administrativními.

VI. *Odbor finanční* měl na starosti státní dluh, kapitálovou službu soukromých drah, věci daní a dávek, věci finanční, účetní a pokladní, rozpočet a dozor na finanční hospodářství, věci staniční služby pokladní a účetní, statistikou a vlastními náklady.

VII. *Odbor osobní* měl v kompetenci všeobecné, konkrétní, trestní a zvláštní věci osobní.

VIII. *Odbor sociální a kulturní měl* na starosti důchodové sociální pojištění, užší sociální péči a péči o tělesnou a kulturní výchovu zaměstnanců, ochrannou sociální péči, zásobování, bytovou a hospodářskou péči, školství a psychologický výběr zaměstnanců, ústřední zdravotní správu a ústřední správu pro věci nemocenské pojišťovny ČSD.

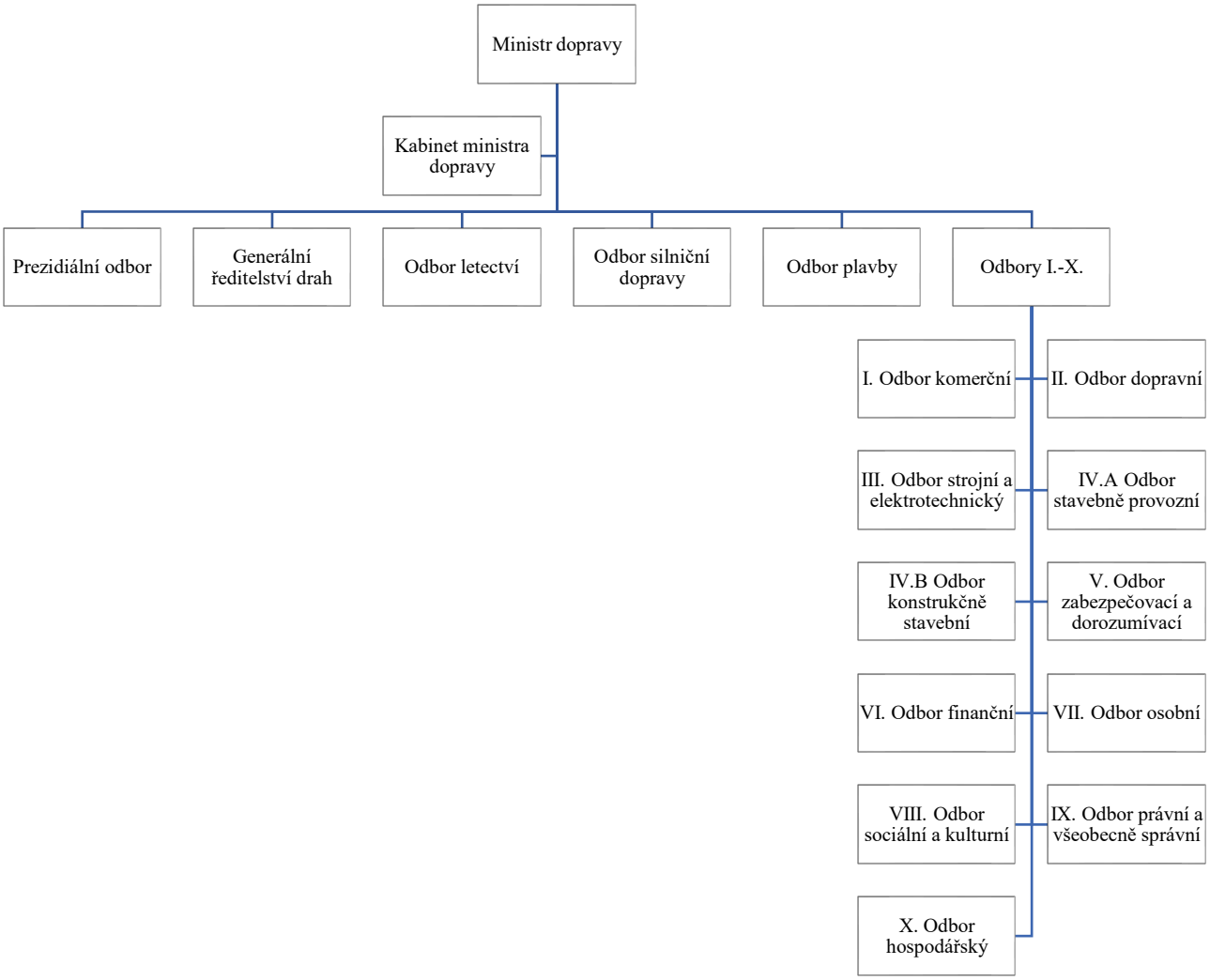
IX. *Odbor právní a všeobecně správní* měl kompetence pro všeobecné věci právní a legislativní, konkrétní věci právní, věci všeobecné správy, věci mezinárodní a válečné škody.

X. *Odbor hospodářský* měl v kompetenci dozor nad opatřováním vozidel, materiálu a inventáře pro službu vozební, dílenskou, elektrotechnickou, stavební a udržovací, prodej vlečkového a veškerého stavebního materiálu,

dozor na opatřování provozního materiálu, služba materiální a zásobárenská, řízení hospodaření materiálem a inventářem, kontingentace.[41]

Organizace ministerstva dopravy na konci roku 1946 je znázorněna na obrázku 1.

Obrázek 1 Organizace ministerstva dopravy na konci roku 1946 (vlastní zpracování).



Již v roce 1946 bylo evidentní, že momentální organizace nebyla dostatečně efektivní, proto byly už v tomto roce zřízeny organizační výbory u jednotlivých ředitelství státních drah. [42] Ta měla za úkol předložit a projednat návrhy racionalizace dosavadní správy. Za tímto účelem byly také podporovány snahy jednotlivých zaměstnanců díky, a hlavně skrz národní soutěže v dopravě. Snahy jednotlivých reorganizačních komisí nebyly dostačující anebo zde nebyla

[41] Výroční zpráva podniku československé dráhy za rok 1946. Praha, 1947, s. 10.
[42] Výroční zpráva podniku Československé dráhy za rok 1946. Praha, 1947, s. 12.

dostatečná koordinace mezi jednotlivými odbory, z tohoto důvodu byla v roce 1948 zřízena Komise pro reorganizaci a zhospodárnění ČSD.[43] V tomto roce ministerstvo prošlo menší reorganizací, která se především zabývala jednotlivými odbory a jejich reorganizací. Jednalo se především o přesuny, sloučení nebo zrušení jednotlivých referátů. Největší změnou bylo zrušení X. *Odboru hospodářského*, kdy jeho kompetence byly předány Prezidiálnímu odboru, zejména oddělením Pres. III. a Pres. IV.[44]

Pro budoucí reformy je velmi důležitá Komise pro zhospodárnění ČSD u prezidia ministerstva dopravy, která také zajišťovala styk se všemi ostatními správními složkami. Komise se skládala z 8 členů a čtyř náhradníků (polovinu členů navrhla státní správa, jednoho člena a náhradníka navrhl pověřenec dopravy) a jmenoval je ministr dopravy. Zbytek členů navrhlo Revoluční odborové hnutí ze kterého jmenovali jednoho člena a náhradníka oba svazy zaměstnanců v dopravě. Členové odpovídali orgánům, které je jmenovaly a měli svou funkci vykonávat nezávisle. Jak již název napovídá, komise měla za úkol připravit opatření v organizaci státní správy železnic, která měla směřovat ke zjednodušení a zhospodárnění stávající organizace podniku. Všechny obdobné komise a výbory, jako například Výbor pro modernizaci a zhospodárnění dopravy, byly zrušeny a de facto nahrazeny touto komisí.[45] Komise měla za úkol tvořit, projednávat a předkládat návrhy ministru dopravy. „*Bude-li to účelné, pověří presidium ministerstva dopravy na požádání komise jejich odborným zpracováním a přípravou návrhů jejich jednotlivých řešení jednotlivé správní složky státní železniční správy (odbory a oddělení ministerstva dopravy, ředitelství státních drah, služebny místní správy), nebo i jednotlivce, popř. pracovní skupiny, jež navrhne komise. Jejich návrhy komise přezkoumá, se svým posudkem předloží příslušným činitelům ke schválení a po jejich schválení bude sledovati jejich provádění.“*[46]

Komise se s úkolem reorganizace scházela několikrát do měsíce, v těchto komisích se projednávaly problémy, nové návrhy pro reorganizaci nebo zahraniční zákony a novely ke zpracování. Kromě vymýšlení vlastních návrhů bylo velmi důležitou součástí jejich činnosti získávání a projednávání zahraničních reforem železnic a jejich možné aplikace pro potřeby Československé republiky. Velkým vzorem pro naše železnice byla Francie. Kromě projednávání reforem měli být naši pracovníci železnice posíláni do ostatních států, např. do již

[43] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 12. Praha, 1948. s. 85.
[44] Tamtéž. s. 81.
[45] Tamtéž. s. 85.
[46] Tamtéž.

zmíněné Francie, USA, Švédska, Kanady atd. Plánem bylo navštívit co nejvíce možných států a maximálně se od nich poučit pro novou reorganizaci. Ovšem problémem v tomto plánu byl nedostatek finančních zdrojů, který omezoval jak velikost skupiny, tak i možnosti návštěv dopravních subjektů v cizině. V některých případech byly cesty zrušeny nebo se členové komise museli spokojit pouze s organizačními podklady či odbornými knihami zaslanými ze zahraničních podniků, například z Kanady. Z odborných návštěv byl tvořen zápis všech důležitých informací, tyto zápisy obsahovaly velké množství poznatků – od organizace místní dopravní sítě železnic po kvalitu železničního svršku a šířky kolejnic.[47] V polovině roku 1949 splnila komise své zadání a byla rozpuštěna, bylo tak činěno souběžně se zavedením nové organizace ministerstva dopravy.

Výsledkem snahy o zefektivnění správy celé dopravy bylo zřízení státních podniků, na které by mohla být přenesena část agendy.[48] V jeden den tedy vzniklo několik podniků, a to:

- Československé dráhy, národní podnik,
- Československá automobilová doprava, národní podnik,
- Československé aerolinie, národní podnik,
- Československá plavba labská, národní podnik,
- Československá plavba oderská, národní podnik,
- Československá plavba dunajská, národní podnik.

Národní podniky byly zřízeny dnem 1. ledna 1949. Organizace národních podniků byly vydávány v několika nařízeních vlády (nařízení č. 123–128/1949). V průběhu roku 1949 probíhalo zřizování a jejich následná organizace. V roce 1950 pomocí vyhlášky ministra dopravy číslo 149/1950 Sb. můžeme hlavní organizace dopravních podniků počítat za dokončenou. Touto vyhláškou jsou také změněny názvy dopravních podniků z Československé dráhy, národní podnik, a Československá automobilová doprava, národní podnik, na Československé státní dráhy a Československá státní automobilová doprava. Také bylo dokončeno zestátnění všech železničních tratí v Československu. Reorganizováno bylo též ministerstvo, které se nyní opíralo o nově zřízené podniky.

[47] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv č. 465, karton 67. Studijní komise ministerstva dopravy pro zhospodárnění a modernizaci ČSD.
[48] Vyhláška č. 122/1949 Sb., o dni zřízení národních dopravních podniků, ze dne 30. 5. 1949, [online], přistoupeno, 25.04.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1949-122.

2.1 Situace po osvobození

Jak již bylo řečeno dříve, situace u nás po válce nebyla dobrá, to platilo i pro oblast železnic. Nebyly to pouze válečné škody, které se musely opravit, byl to také nedostatek lokomotiv a vozů, které byly buď poničeny válkou anebo, za války odvezeny do Německa, aby suplovaly utržené škody. [49] Problémem byl také nedostatek personálu, prohloubený rychlým odsunem německého obyvatelstva a následnými očistnými akcemi na zbylých zaměstnancích. Dále zde byl nedostatek uhlí a výrobních kapacit pro doplnění chybějících elementů.

Již v roce 1945, na některých místech již v roce 1944, započaly v omezené míře první opravy tratí v teritoriu osvobozeného Československa. Hlavním úkolem bylo umožnit lepší zásobování spojeneckých vojsk na našem území, šlo tedy většinou o rychlé a provizorní opravy, které měly být dokončeny později. V roce 1946 většina prací na našem území směřovala k opravě poničené infrastruktury a hospodářství.[50] Dne 25. října 1946 byl vládou přijat dvouletý hospodářský plán, který měl probíhat v letech 1947 a 1948. V jeho středu byla obnova československého hospodářství do předválečné podoby a zvýšení průmyslové výroby o 10 %. Jedním z hlavních cílů dvouletého plánu bylo také dokončení opravy železniční sítě. V oblasti zaměstnanosti se zde objevovaly také problémy, hlavně v důsledku odsunu velkého počtu zaměstnanců, zejména z hraničních regionů. Byl také nedostatek fyzických pracovníků pro opravy poničených budov a infrastruktury. Nedostatky schopných pracovníků nepociťovalo pouze odvětví dopravy, z tohoto důvody bylo v dopravním plánu, který měl naplňovat potřeby dvouletého hospodářského plánu, vložena povinnost snížit počet administrativních pracovníků v celém odvětví dopravy.

V českých zemích nebyly škody až tak veliké jako na Slovensku, opravy se především týkaly nálety poničených nádražích v Čechách a na Moravě. Škody nebyly vnímány v mnoha případech negativně, ale jako možnosti řešení regulačních problémů a otázek železničně-dopravních.[51] Zde se počítalo s přestavbou a s vypracováním rámcových projektů železničních úprav, v dohodě s příslušnými městy. Postup stavebních prací u oprav brzdilo několik faktorů. Prvním byl nedostatek stavebních hmot, především železa, na mostní konstrukce a dřevěných pražců pro železniční svršek, druhým pak již zmíněný nedostatek pracovních sil, zde se jednalo především o námezdní pracovníky. Nedostatky byly tak velké, že bylo potřeba mechanizovat

[49] BEK 2018, s. 65
[50] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 2, č. pres. 1071. Sdělení výsledků žádaných národní bankou.
[51] Výroční zpráva podniku Československé dráhy za rok 1946. Praha, 1947, s. 20.

některé pracovní postupy a uplatnit zásady specializace. Jednalo se například o mostní stavební vlaky nebo vlaky pro kladení svršků. Zavedlo se zde zadávání obnovení železničních svršků soukromým podnikatelům.[52] Pro získání většího počtu pracovníků pro obnovu infrastruktury byla dočasně zrušena obsluha závor. Fungovala také dobrovolná výpomoc železničních zaměstnanců po služební době, za kterou byli placeni. Vytvořeny také byly pracovní brigády. I přes velkou snahu problémy přetrvávaly dalších několik let, z těchto důvodů reálné opravy trochu zaostávaly nad plánem. Další obnova tratí měla probíhat v souladu s dvouletým plánem, i přes přetrvávající problémy byl, podle dostupných informací plán naplňován. Pokračovala také obměna provizorních elementů za stálé, v celém Československu šlo zejména o válkou poničené mosty.[53]

2.2 Očista dopravy

V roce 1945 byl vydán dekret prezidenta č. 105/1945, o očistných komisích pro přezkoumání činnosti veřejných zaměstnanců. Jejich cílem bylo vypátrat a popřípadě potrestat kolaboranty. Na rozdíl od retribučních dekretů se toto nařízení vztahovalo pouze na zaměstnance v činné službě státu, samospráv, veřejnoprávních korporací, nadací, v ústavech, fondech a zařízeních spravovaných těmito subjekty.[54]Mimo tyto zaměstnance se nařízení vztahovalo na učitele a bývalé zaměstnance těchto institucí, nyní jako pro příjemce veřejných odpočivných (zaopatřovacích) platů a jejich čekatele.[55] U ministerstva dopravy bylo zřízeno oddělení revoluční očisty, které bylo přímo podřízeno ministru vnitra. Očista měla být provedena do konce března roku 1946. Z důvodu velkého množství podaných podnětů však byla působnost oddělení dvakrát prodloužena a jeho působení skončilo až 4. května 1947. Nedořešené případy přešly do kompetence disciplinárních komisí.[56] Do vrchní očistné komise byli jmenování i zaměstnanci železnic, a to jak administrativní pracovníci, tak například i topiči. [57]

Byly zřízeny dvě vrchní očistné komise, pro Čechy a Moravu v Praze a pro Slovensko v Bratislavě. Vrchní komise působily jako odvolací komise a rozhodovaly o sporech o příslušnosti mezi komisemi. Očistné komise byly zřízené při okresních národních výborech. Dle potřeby také mohl ministr vnitra vyhláškou zřídit komisi i v jiném místě a stanovit její

[52] Výroční zpráva podniku Československé dráhy za rok 1946. Praha, 1947, s. 21.
[53] Výroční zpráva podniku Československé dráhy za rok 1946. Praha, 1947, s. 22
[54] Jednalo se tedy o pracovníky ve veřejné službě
[55] Dnes bychom tyto platy nazvali důchody starobní, nebo invalidní, v této práci je tak budu nazývat zjednodušeně důchody.
[56] Dekret prezidenta republiky č. 105/1945 Sb., o očistných komisích pro přezkoumání činnosti veřejných zaměstnanců, ze dne 30. 10. 1945, [online], přistoupeno 01.05.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1945-105.
[57] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 19. Praha, 1946. s. 121.

úřední obvod. Komise se skládaly obvykle ze tříčlenných senátů, v jejichž čele stál předseda nebo jeden z jeho dvou náměstků. Předseda sestavoval jednotlivé senáty po dobu fungování komise a pořadí v němž členové komise nastupovali do senátu jako náhradníci. V případě nedostatku členů v komisi se případ delegoval do jiné komise. Předseda a jeden přísedící museli být znalí práva, pro osobu předsedy se doporučovalo, aby byl soudce a aspoň jedna z osob musela být z oboru a přinejlepším ze stejné zaměstnanecké kategorie jako souzený. [58] Předsedy a přísedící komisí jmenoval ministr vnitra, na návrh zemského národního výboru, ze zaměstnanců majících trvalé služební působiště v obvodu příslušné očistné komise. Na Slovensku to bylo obdobné, komise však jmenovaly slovenské orgány. Vrchní očistnou komisi jmenovala vláda. Přísedící jmenovala z řad zaměstnanců všech oborů veřejné správy a všech zaměstnaneckých kategorií, a to na návrh příslušného ústředního úřadu. Komise při okresních národních výborech stíhaly zaměstnance, kteří měli 5. května 1945 trvalé úřední působiště v obvodu krajského soudu, v sídle příslušného zemského národního výboru. To také platilo pro příjemce důchodů, kteří měli v těchto obvodech své trvalá bydliště.

Stíháni byli lidé, kteří za okupace porušil věrnost vůči ČSR, českému a slovenskému národu, nebo jednali proti národní cti.[59] Tyto široce popsané přestupky jsou dále definovány jako:

- Přihlášení se k německé nebo maďarské národnosti.
- Politická spolupráce s okupanty, zejména členství v jim nápomocných organizacích, jako Hlinkova ľudová strana a v jejich podřízených organizacích např. Hlinkova mládež/garda, nebo v podobných organizacích, které měly za úkol udržovat mocenské postavení Němců a Maďarů.
- Propagování, obhajování, vychvalování nebo podpora nacismu, fašismu nebo antisemitismu.
- Schvalování, podpora nebo obhajování projevů nacistů, fašistů a českých nebo slovenských zrádců.
- Odborná spolupráce s okupanty a se zrádci, přesahující meze průměrného nařízeného výkonu.
- Ucházení se o povýšení, vyznamenání, odměny a jiné výhody u německých nebo maďarských úřadů a funkcionářů.

[58] Dekret prezidenta republiky č. 105/1945 Sb., o očistných komisích pro přezkoumání činnosti veřejných zaměstnanců, ze dne 30. 10. 1945, [online], přistoupeno 30.04.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1945-105.
[59] tamtéž

- Zneužívání postavení na vedoucím místě k získání osobního prospěchu na úkor podřízených.
- Společenský mimoslužební styk s Němci, zejména takový styk, který rozsahem a intenzitou vybočoval z obvyklého setkávání lidí v každodenním životě.
- Poskytování úplat okupantům či poskytování nebo opatřování jiných výhod, naturálií apod. k dosažení osobního prospěchu v úřadě.
- Skládání zkoušek na německých a maďarských školách, zapsání a posílání dětí pod 18 let do německých a maďarských škol a veškerá jiná spolupráce s okupanty směřující k posílení nebo upevnění okupantského režimu.[60]

Tresty za tyto nové prohřešky se udělovaly podle stupně provinění. Tresty rozdělovaly potrestané na dvě skupiny, na pracovníky ve veřejné službě a na příjemce a čekatele na důchody. Pro zaměstnance ve veřejné službě existovalo 6 možných trestů:

- důtka,
- vyloučení z postupu do vyšších stupňů služného (zamrazení platu) na maximálně 3 roky,
- zmenšení služného o maximálně 50 % na nejdéle 3 roky,
- trvalé přeložení na jiné služební místo (možno bylo spojit s výše uvedenými tresty a odmítnutí úhrady nákladů spojených s přeložením),
- přeložení do dočasné nebo trvalé výslužby a možné trvalé nebo dočasné snížení důchodu o nejvýše 50 %,
- propuštění ze služebního poměru a trvalá ztráta všech výhod spojených se službou, pro zaměstnance a jeho rodinné příslušníky.

Pro příjemce a čekatele důchodů existovaly 4 tresty důtka, dočasné nebo trvalé snížení důchodů o 50 %. Dočasné nebo trvalé odnětí, nebo ztráta všech práv na důchody. Od ztráty byly osvobozeny vdovské a sirotčí penze, příspěvky na výchovu, dary a penze z milosti.[61]

V oblasti dopravy působily takzvané komise revoluční očisty u jednotlivých ředitelství státních drah. U ministerstva dopravy působilo oddělení revoluční očisty. Komise i oddělení byly zřízeny 4. června 1945, za účelem očisty železniční správy.[62] V čele stál vedoucí komise, jmenovaný ředitelem státních drah. Ředitel také jmenoval jednotlivé členy komise, členové byli

---

[60] Dekret prezidenta republiky č. 105/1945 Sb., o očistných komisích pro přezkoumání činnosti veřejných zaměstnanců, ze dne 30. 10. 1945, [online], , přistoupeno 30.04.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1945-105.
[60] tamtéž
[61] tamtéž
[62] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 7. Zápis o poradě vedoucích úředníků RO.

označování jako komisaři a museli vyšetřovat jednotlivé případy. Pro všechny členy komise, kromě pomocného personálu, platilo pravidlo, že musejí být znalí práva.[63] Komise rozhodovaly o tom, které případy mají být vyšetřeny a projednány.[64] U případů prováděly vyšetřování a sběr důkazů. U méně závažných přestupků mohly komise samostatně udělit tresty, jednalo se především o přeložení, vyloučení z postupu do vyšší platové úrovně apod. Závaznější případy komise předkládaly mimořádným lidovým soudům a očistným komisím.[65] Také měly za úkol sledovat a zasílat opisy nálezů, společně s administrativními následky, ministerstvu dopravy. Hlavně však komise vydávaly osvědčení o spolehlivosti jednotlivých zaměstnanců. Po celou dobu očisty bylo obviněno celkem 3 781 zaměstnanců železnic a ministerstva dopravy. Z celkového počtu obviněných bylo 2 195 zaměstnanců souzeno komisemi za méně závažné přestupky. Komise revoluční očisty u ředitelství státních drah skončily svou činnost podobně jako lidové soudy a očistné komise v květnu roku 1947.[66] Oddělení revoluční očisty u ministerstva dopravy dokončilo očistu už 27. září 1946.[67]

2.3 Doplňování vozového parku

Již před koncem války byl nedostatek funkčních lokomotiv a dalších nákladních a osobních vozů, a to z důvodu zabavení Němci za války, válečných škod nebo opotřebení. V nové republice nebyl dostatek peněz ani výrobních kapacit pro doplnění vozového parku ČSD.[68] Práce pro obnovu započala již v roce 1943 vstoupením do United Nations Relief and Rehabilitation Administration (dále UNRRA). Organizace byla zřízena za účelem pomoci státům postiženým válkou a Československo bylo jedním z jejích zakládajících členů.[69] Hlavními členy, zastoupenými v ústředním výboru byly Spojené státy americké, Velká Británie a Kanada, Sovětský svaz a Francie. Organizaci přesedal generální ředitel Herbert H. Lehman, který byl v roce 1946 nahrazen Lowellem W. Rokosem. UNRRA měla za úkol dodávat věci jako jídlo, dopravní prostředky, suroviny, zemědělské potřeby atd.[70] pro válkou zdevastované země. Organizace fungovala do konce roku 1947, kdy ji pro západní země nahradil Marshallův plán. Na našem území byla pomoc UNRRY přijata již v roce 1945 díky prezidentskému dekretu

[63] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 7. Zřízení komise revoluční očisty.
[64] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, katon 7, č. pres. 6559/1946. Zrušení oddělení revoluční očisty.
[65] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 7. Zřízení komise revoluční očisty.
[66] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 7. Zápis o poradě vedoucích úředníků RO.
[67] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 7, č. pres. 6559/1946. Zrušení oddělení revoluční očisty.
[68] BEK 2018, s. 62
[69] FRYDRYŠKOVÁ, Jana. *Hospodářská zahraniční pomoc, při poválečné obnově ČSR se zaměřením na pomoc ze spojených států.* Praha, 2006, s. 25.
[70] Tamtéž, s. 26.

č. 2/1945, o mimořádných opatřeních pro zajištění hospodářského života na osvobozeném území, který upravoval, mimo jiné, postavení UNRRA v Československu. V kontextu železniční dopravy v ČSR byly vysoce důležité dodávky lokomotiv a dopravních vozů.

Domácí produkci lokomotiv u nás zajišťovaly Škodovy závody Plzeň a Českomoravská továrna v Praze, vozy dodávaly také závody Tatra a Bohemia. Výroba domácích závodů však byla značně nedostatečná, od června 1945 do června 1946 bylo vyrobeno pouze 46 lokomotiv, jejichž výroba navíc začala až v lednu 1946. Nákladních vozů bylo v tomto období vyrobeno 3166 a služebních vozů 63. [71] Pro pochopení těchto čísel v kontextu je nutné znát celkový stav vozového parku ČSD. Podrobné počty lokomotiv, nákladních i osobních vozů v červnu roku 1945 jsou rozepsány v tabulce 1. Ačkoliv byl například počet lokomotiv na našem území v roce 1945 vyšší než na konci roku 1937, kdy jich bylo 4666, počet provozuschopných lokomotiv byl méně než poloviční. Do září 1946 se však počet provozuschopných lokomotiv zvýšil téměř o 1000 kusů.

Tabulka 1 Počet lokomotiv, nákladních a osobních vozů v roce 1945. [72]

Druh vozů	Celkový počet na území ČSR [ks[	Počet cizích vozů na území ČSR [ks]	Celkový počet provozuschopných vozů na území ČSR [ks]
Lokomotivy	6 256	2 170	2 580
Nákladní vozy	69 817	cca 32 000	55 952
Osobní vozy	9 505	1 626	6 807

2.4 Zaměstnanecké organizace

V poválečném Československu se změny dotkly i zaměstnaneckých organizací a postavení zaměstnanců v podnicích. Projevilo se to především zřízením dvou nových organizací, a to Revolučního odborového hnutí (dále ROH) a závodních/podnikových rad (dále podnikové rady). ROH bylo zřízeno jako nástupce a jednotný orgán všech odborových organizací. Zřízením ROH byla v roce 1945 pověřena Ústřední rada odborů, jejím předsedou byl zvolen budoucí prezident a člen komunistické strany Antonín Zápotocký. Ústřední rada odborů byla plna levicově smýšlejících osob, jednalo se například o členy bývalých rudých odborů, sociální demokraty atd. Politická orientace Ústřední rady a později i ROH byla očividná i z jejich podpory komunistické strany a její politiky budující socialismus.[73]

[71] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 463, karton 5, č. pres. 5120. Statistické dotazníky ECITA.
[72] tamtéž
[73] POKORNÝ, Jiří a kol. *Historie, odbory a společnost: cesta k lepší budoucnosti*. Praha, 2020, s. 110.

ROH bylo zřízeno až v roce 1946 zákonem o jednotné odborové organizaci. V čele stála Ústřední rada odborů, která prováděla všechna důležitá rozhodnutí. Radě stále předsedal Antonín Zápotocký. Úkolem ROH bylo sdružovat pracující lid a vést ho ke spolupráci na výstavbě státu, kromě toho mělo hájit zájmy lidu a zajistit mu práva plynoucí z jeho práce. ROH rozhodovalo o zřízení nebo rozpouštění jednotlivých odborových složek, orgánů a pobočných spolků. Mělo také za úkol řídit organizaci odborového hnutí, za tímto účelem mohlo vydávat organizační a pracovní řády.[74]

Jako další zaměstnanecká organizace byly prezidentským dekretem č. 104/1945 zřízeny závodní a podnikové rady, které byly povinné pro všechny závody a podniky s více než 20 pravidelnými zaměstnanci. Pro závody s méně zaměstnanci byl zřízen post takzvaného závodního důvěrníka. Podnikové rady měly dohlížet na organizaci státních drah a dopravy, popřípadě měly odčinit křivdy zaměstnanců z dob okupace. Pro celý podnik byla zřízena ústřední podniková rada, která se skládala ze zástupců všech podnikových rad, ministerstva dopravy a pověřenectva dopravy, sloužila jako poradní orgán ministra.[75] Funkci ústřední podnikové rady v roce 1948 převzal Svaz zaměstnanců.[76] Prezidentský dekret č. 104/1945 navazoval na zákon č. 330/1921 Sb., který se především zabýval ochranou práv zaměstnanců. Cílem bylo zajistit účast zaměstnanců na provozu podniku, zajistit, aby z něj měli větší požitek. Svaz zaměstnanců měl silnější pozici při prosazování potřeb zaměstnanců a zároveň byl jedním z nástrojů kontroly plnění hospodářských plánu. Zaměstnanci však neměli zasahovat do provozu podniku, to mělo být výlučně v rukou vedení závodu nebo podniku. Závodní zastupitelstva měla usilovat o to, aby jak správa závodu, tak zaměstnanci závodu uplatňovali požadavky a uskutečňovali opatření odpovídající obecnému hospodářskému prospěchu a aby upustili od takových, které tomuto cíli škodí.[77] Měli hluboce spolupracovat s odbory a kandidátní listinu skládali právě oni, 4/5 zaměstnanců musely vyslovit s kandidátní listinou souhlas, aby byla považována za platnou. Tyto organizace zpočátku odbory neměly nahrazovat ani omezovat se na svých činnostech, ale v pozdějších novelizací se staly prvotním orgánem jednotné odborové organizace.[78]

---

[74] Zákon č. 144/1964 Sb., zákon o jednotné odborové organizaci, ze dne 24. 6. 1946, [online], přistoupeno 25.06.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1946-144.
[75] BEK 2018, s. 107
[76] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 3. Praha, 1949, s. 11.
[77] Dekret prezidenta republiky č. 104/1945 Sb., o závodních a podnikových radách, ze dne 27. 10. 1945, [online], přistoupeno 22.04.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1945-104.
[78] ŠIMŮNEK, Radim. Rady pracujících – orgány podnikové samosprávy v roce 1968. Praha 2011. Diplomová práce, s. 10.

Počet členů závodní rady závisel na počtu zaměstnanců závodu v den volby rady. Počty členů závodní rady v roce 1947, dle počtu zaměstnanců závodu jsou patrné z tabulky 2. Pokud počet zaměstnanců překročil 4000, nový člen se přidal za každé 2000 zaměstnanců, popřípadě pokud zbytek přesahoval více než 1000 zaměstnanců, přidal se také 1 další člen. Za každého člena byl jmenován i náhradník, který mohl být podle potřeby povolán předsedou v pořadí kandidaturní listiny. Každý z náhradníků měl být také stejné kategorie jako odvolaný člen. Rada se volila na období 2 let, byla to funkce čestná a neměla nahrazovat výkon práce, ale pokud se jednání konalo v pracovní době, zaměstnancům náležel nárok na ušlou mzdu. Pokud to, bylo nutné mohli být až 3 členové zproštěni pracovní povinnosti. [79]

Tabulka 2 Počty členů závodní rady v roce 1947, dle počtu zaměstnanců závodu.[80]

Počet zaměstnanců	Počet členů závodní rady
20-60	3
61-150	4
151-250	5
251-350	6
351-700	7
701-900	8
901-1250	10
1251-1750	11
1751-2250	12
2251-2750	13
2751-3250	14
3251-3750	15
3751-4000	16

Jak již bylo uvedeno výše, tyto rady prováděly dohled nad hospodářskou činností a účastnily se správy závodu. V roce 1945 měly rady několik povinností:

[79] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 7. Praha, 1947, s. 51.
[80] tamtéž

1. Hájit a povzbuzovat hospodářské, sociální, zdravotní a kulturní zájmy zaměstnanců v závodě/podniku (dále pouze závodě),
2. dohlížet, zda hospodářská činnost závodu byla vykonávána v souladu s obecným hospodářským zájmem a podle ustanovení vydaném o hospodaření,
3. měly dohlížet, zda hospodářská činnost závodu je vykonávána tak, aby byly, při zachování obecného hospodářského prospěchu a platných předpisů o hospodaření, spravedlivě uspokojovány hospodářské, sociální, zdravotní a kulturní zájmy zaměstnanců závodu,
4. spoluúčastnit se na správě závodu návrhy a radami, zde byla správa podniku nucena se zabývat všemi návrhy a projednávat je s radou za účelem dosažení obecného hospodářského prospěchu se zachováním co největší hospodárnosti
5. a výkonu,
6. spolupůsobit podle předpisů při výkonu hospodářské a sociálně-politické veřejné správy.[81]

Jak již bylo zmíněno, rady neměly výrazně zasahovat do správy podniku a neměly nahrazovat odbory, ale jejich pravomoci se prakticky týkaly veškeré zaměstnanecké politiky závodu. Účastnily se hromadných úprav pracovních předpisů, v mezích platných předpisů. Účastnily se úpravy pracovních poměrů zaměstnanců a při zařazování zaměstnanců na pracovní místa. Spolurozhodovaly o přijímání zaměstnanců z hlediska mravní způsobilosti, státní spolehlivosti, a také o propuštění zaměstnanců. Zakládaly a spravovaly zařízení zřízená pro blaho zaměstnanců, dohlížely nad sociálněpolitickou a sociálně-zdravotní ochranu zaměstnanců v závodě. Omezeně také kontrolovaly hospodářskou činnost, účastnily se rozvržení a provedení obchodního, výrobního a investičního plánu, a to především svými připomínkami a návrhy. Dohlížely také na to, aby byly plány v souladu s celostátním plánem.[82]

Závodní rady měly být zpočátku také nástrojem k potlačení komunistického vlivu na ředitele podniků a závodů, 1/3 ředitelů byla členy nebo sympatizanty komunistické strany. V oblasti odborů byla situace jiná, v lokálních odborech i v ústřední radě měli komunisté převahu již od začátku. Změna politické tváře podnikových rad nastala v roce 1947, kdy došlo k posílení pozice komunistů v radách, došlo k tomu selháním opozice v oblasti poměrného zastoupení

[81] Dekret prezidenta republiky č. 104/1945 Sb., o závodních a podnikových radách ze dne 27. 10. 1945, [online], přistoupeno 22.04.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1945-104.
[82] tamtéž

stran na kandidátních listinách nebo alternativních kandidátních listinách pro volby.[83] V únoru roku 1948 přispěly obě organizace k vítezství komunistů ve volbách a k převzetí moci. Po změně režimu přišla i změna pro závodní rady a ROH, kdy začalo jejich slučování. Reálné transformace se uskutečňovaly na všeodborových sjezdech, například druhý sjezd schválil zásadu o slučování závodních odborů s radami. Tento precedent byl dán již dříve, kdy ústřední rada odborů reformovala volbu členů závodních rad z tajné volby na manifestační volbu na výročních členských schůzích.[84] Postupně začaly samostatné závodní rady zanikat a nahradily je závodní výbory odborových svazů.

2.5 Národní soutěž v dopravě

V souladu se snahou o zefektivnění organizace ministerstva dopravy a podniku ČSD a společně s dvouletým hospodářským plánem, byly zřízeny Národní soutěže v dopravě. Na rozdíl, od již zmíněné komise pro reorganizaci a zhospodárnění ČSD se soutěže zabývaly úpravami organizačními, racionálními a technickými.[85],Kterýkoliv pracovník v podniku ČSD mohl zařadit svůj nápad do této soutěže a tím získat peněžní odměnu a uznání svých kolegů. Nápady byly publikovány ve věstnících ministerstva dopravy. Posuzované návrhy byly různorodé, návrhy se mohly například zabývat úpravou stávajícího příslušenství, vynalezením nových specializovaných nástrojů, úpravou pracovních postupů, nebo návrhem na zřízení nového orgánu správy atd. První podnět, pro zřízení soutěže vzešel již v roce 1945 prezidentským dekretem č. 89/1945, o vyznamenáních za zásluhy o výstavbu státu a za vynikající pracovní výkon. Pro posouzení vhodnosti návrhu byly v roce 1948 počátkem 7. kola této soutěže zřízeny soutěžní orgány. Byly zřízeny 3 úrovně komisí, hlavní u ministerstva dopravy, oblastní u jednotlivých ředitelství státních drah a místní u jednotlivých služeben.[86]

Vrcholným orgánem národní soutěže v českých zemích byla hlavní soutěžní komise, jejím úkolem bylo vést a organizovat soutěž, vydávat směrnice a podmínky, dohlížet na jejich dodržování, porovnávat a hodnotit předložené návrhy a jejich následky a stanovit pořadí návrhů bez ohledu na služební odvětví.[87] Komise měla 6 členů se třemi náhradníky, náhradník se mohl zúčastnit komise s hlasovacím právem pouze tehdy, pokud zastupoval nepřítomného člena. Členství v komisi bylo pouze na období jednoho roku. Komise byla složena ze členů

[83] ŠIMŮNEK 2011, s. 9
[84] ŠIMŮNEK 2011, s. 10
[85] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 12. Praha, 1948, s. 85.
[86] tamtéž, s. 84.
[87] tamtéž

jmenovaných správou ČSD, ROH, svazem zaměstnanců v dopravě a ústřední podnikovou radou ČSD. Komise jako taková nemohla sama rozhodovat o efektivitách jednotlivých návrhů z mnoha odvětví, proto byly zřízeny pomocné orgány – subkomise zřízené pro jednotlivá služební odvětví. Subkomise byly 3členné a členy byli zástupci správy ČSD, ROH a svazu zaměstnanců. Zástupci ROH a svazu zaměstnanců měli být, pokud možno vybráni z oboru, jakým se komise zabývala. Za úkol měli odborně hodnotit návrhy přicházející od oblastních komisí a určovat jejich pořadí podle významu a zásluh. Již zpracované návrhy s odůvodněním předkládali ve stanoveném termínu hlavní soutěžní komisi.[88]

Pod hlavní soutěžní komisí byly zřízeny i oblastní soutěžní komise u jednotlivých ředitelství drah[89]. Jejich úkolem bylo řídit komise v oblasti působností daných ředitelství, a to podle směrnic vydaných ústřední komisí. Dále dohlížely na dodržování podmínek soutěže, podávaly hlavní komisi věcné a odůvodněné náměty na organizaci soutěže nebo změnu či doplnění soutěžních směrnic a podmínek. Ve stanoveném termínu předkládaly výsledky soutěže ze své oblasti. Komise měla opět 6 členů se 3 náhradníky, jeden ze jmenovaných členů se také staral o administrativu. Členové byli voleni správou ČSD, krajským výborem zaměstnanců v dopravě v sídle ředitelství a oblastní podnikovou radou.[90] Komise měly také odborné subkomise, pro které platila stejná pravidla jako pro subkomise u ústřední komise. Opět byly složeny ze tří členů jmenovaných ČSD, Krajským výborem zaměstnanců a oblastní podnikovou radou a platila pro ně stejná pravidla jako u výše zmíněných ústředních subkomisí. Z hlediska soutěže byly ústřední a oblastní komise také počítány jako místní komise, tedy plnily všechny jim dané činnosti, ale na rozdíl od ostatních posílaly své návrhy na ministerstvo dopravy k subkomisi pro ústřední službu. Tyto komise měly 6 členů a 3 náhradníky, jmenovala je správa ČSD, závodní rada a závodní skupina ROH.

Místní soutěžní komise byly soutěžními orgány u jednotlivých služeben. Jejich úkoly bylo sledovat průběh soutěže u služebny v souladu s platnými směrnicemi, provádět výběr zaměstnanců podle návrhů služebních představených, hodnotit dosažené výsledky a vyhlašovat veřejně svoje výsledky, popřípadě projednávat námitky. Podle výsledků měsíčně prováděly výběr nejlepších zaměstnanců pro jednotlivá kola soutěže a návrhy předkládaly ve stanoveném termínu prostřednictvím oblastní komise příslušné subkomisi. Komise měly 3, 6 nebo 9 členů a 3 nebo 6 náhradníků, byly jmenovány vedením příslušné služebny, kdy se opět jeden ze

[88] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 12. Praha, 1948, s. 85.
[89] Ředitelství v Praze, Bratislavě, Košicích, Brně atd.
[90] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 12, Praha, 1948, s. 85.

jmenovaných zabýval administrativou, závodní radou a výborem nebo dílčím výborem závodní odborové skupiny. Komise byly odpovědny oblastní komisi a odborným subkomisím.[91] Každá komise si volila ze svého středu předsedu a jednatele, jeden z funkcionářů musel být zástupce správy ČSD, pouze předseda měl pravomoc svolat komisi, a to pouze písemně. V subkomisích byl předsedou vždy zástupce ČSD. Pro správu administrativy byla v každé komisi opět vybrána osoba jmenovaná správou ČSD, pouze u hlavní komise byl určen tajemník jmenovaný správou ČSD. Pro usnesení komise bylo potřeba, aby byli přítomni zástupci všech jmenovatelů ve stejném počtu. Členství v této komisi bylo čestné, to znamenalo, že členové nedostávali plat, jedinou výhodou byla volná jízda v prostředcích ČSD za účelem dopravy na poradu.

Tyto tříúrovňové komise fungovaly v obou částech republiky. V Česku byla zřízena hlavní komise při ministerstvu dopravy a na Slovensku u pověřenectva dopravy. Pro celorepublikovou koordinaci byly zřízeny 2 komise, a to hlavní koordinační komise a ústřední komise. Hlavní koordinační komise česko-slovenské soutěže v dopravě, která se skládala z hlavní soutěžní komise u ministerstva dopravy a u pověřenectva dopravy, komise se scházela střídavě vždy v jednom z obvodů působnosti obou hlavních komisí. Za úkol měla celostátně zhodnotit výsledky soutěže před jejím podáním ústřední komisi pro organizaci národní soutěže. Komise si volila ze svého středu předsedu a jednatele, kdy každá komise musela být zastoupena na jednom z postů.[92]

2.6 Situace po převratu

20. února 1948 podalo 12 ministrů demisi s cílem ukončit činnost současné vlády a zavést vládu . Jedním z těchto ministrů byl i ministr dopravy Ivan Pietor, který byl členem Demokratické strany Slovenska. Demise ministrů však konec vlády nevyvolala a post byl předán předsedovi lidovců Aloisu Petrovi. Po převratu započaly čistky nepohodlných zaměstnanců. Dohromady bylo propuštěno 1025 zaměstnanců dráhy, z toho bylo 107 vysoce postavených činitelů a 381 úředníků.[93] Téměř každý obor u ministerstva dopravy ztratil minimálně jednoho zaměstnance, již 3. března 1948 byli tito propuštění zaměstnanci nahrazeni spolehlivějšími osobami.[94] Podobné změny se děly na všech ředitelstvích státních drah.

[91] tamtéž
[92] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 12, Praha, 1948, s. 85.
[93] BEK 2018, s. 105
[94] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 465, karton 67. Personální změny na vedoucích místech na ministerstvu dopravy a na ředitelství státních drah v Praze.

Kromě propuštění nepohodlných osob, jich bylo velké množství také posláno do předčasného důchodu, přeřazeno na nižší pozice a do níže postavených služeben. Některým pracovníkům byl na delší dobu také zamrazen postup na vyšší pozici. Ironicky tak například zněla porada konaná s přednosty ředitelství státních drah, několik měsíců po převratu. Zde si jednotliví přednostové stěžovali na snížení efektivity práce po provedených čistkách.[95]

Se jmenováním nového ministra byla změna režimu zřejmá všem zaměstnancům ČSD. Ve vydávaném věstníku se již v březnu na konci vydání začínala objevovat budovatelská hesla jako: „*Pracovníci dopravy patří mezi pionýry socialis*mu!“ nebo „*Jsme vděčni naší bratrské velmoci SSSR*.“ Začaly se zde objevovat i celostránkové agitační proslovy předsedy komunistické strany Klementa Gottwalda, ministra dopravy a dalších komunistických funkcionářů. Do převratu byly celostránkové články věnovány výhradně důležitým informacím jako například změně ministra nebo vyznamenáním, která železničáři získali. V polovině roku 1949 se již pravidelně v každém čísle úředního věstníku ministerstva dopravy objevovaly propagační fotografie a přísliby budoucích dobrých let. Podle mého pozorování se agitační činnost každým rokem stupňovala, což vedlo ke snížení informační hodnoty věstníků.

[95] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 465, karton 89, č. pres. 9322. Porada s přednosty ředitelství státních drah.

3 Reforma ministerstva v roce 1949

Dne 30. května 1949 byla provedena reorganizace ministerstva dopravy. Reforma byla provedena souběžně se zřízením národních podniků, přímo pod správou ministerstva. Na rozdíl od zřízení v roce 1946 mělo již ministerstvo ucelený obraz o tom, jakým způsobem by měly fungovat.

„*Ministerstvo dopravy musí být orgánem řídícím a kontrolním, operativním a pružným, o což bude usilovat tak, aby všechny výkonné služby byly decentralizovány a přeneseny do národních dopravních podnik. Ke splnění těchto úkolů je třeba podchytit masy pracujících, využít jejich schopnosti a pracovitosti pro zavádění nových pracovních metod, pro rozvinutí socialistické soutěže a údernického hnutí pro odkývání pracovních reserv, zlepšování pracovních norem a rychlé zavedení hospodaření na rozpočet.*“[96]

Prakticky se jednalo o gigantické zjednodušení organizace ministerstva a ucelení jednotlivých správ do celků. Zrušeny byly odbory a nahrazeny byly 3 skupinami A, B, C. Skupina A pro dopravní plán a všeobecnou správu, skupina B pro silniční dopravu, civilní letectví a plavbu, skupina C pro československé dráhy a sekretariát ministerstva dopravy, v čele každé skupiny stál náměstek ministra dopravy. Pro ministerstvo to znamenalo, že mu náleželo právo řídit dopravu ve státě, upravovat právní, hospodářské a provozní poměry dopravních podniků a dohlížet na jejich provoz. Prací ministerstva byla tedy činnost dozorčí a normotvorná. Činnost ministerstva měla být ovládána veřejným zájmem o začlenění dopravy do jednotného hospodářského plánu a o její koordinaci, tudíž mu bylo vyhrazeno schvalování návrhů ve věcech, o nichž rozhodnutí přísluší vládě nebo prezidentu republiky, nebo ve věcech, které jsou mu vyhrazeny ze zvláštních předpisů. Dále ministerstvo rozhoduje o zásadních politických věcech, zejména konečných návrzích jednotlivých dopravních plánů a jejich zásadních změn. Ministerstvu je vyhrazeno rozhodovat o úpravách tarifů, jejich zásadních změnách a podmínkách dopravních podniků. Rozhoduje o legislativním programu ministerstva, zásadním resortním stanoviskům k osnovám zákonů, vládních nařízení, usnesení o vyhláškách, předkládaných jinými resorty.[97] Ministerstvo také jmenuje náměstky ministra, přednosty odborů a oddělení, jmenuje vedoucí pracovníky ústavů a úřadů podřízených ministerstvu dopravy.

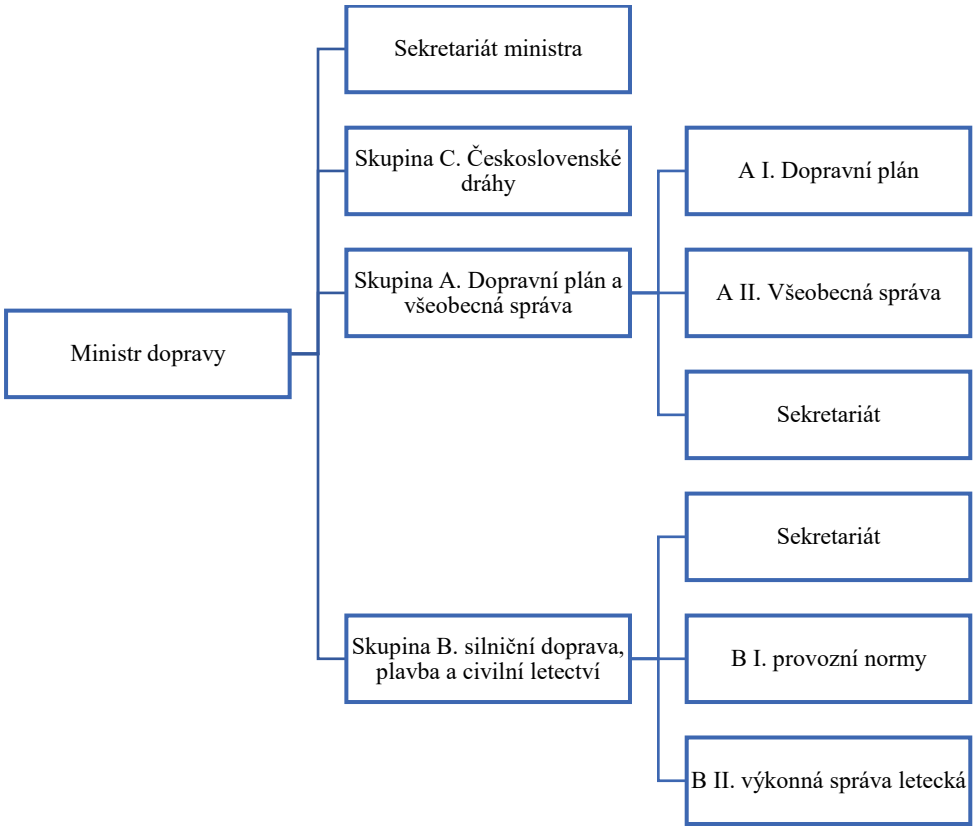
[96] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy.
[97] tamtéž

3.1 Členění skupin

V čele každé skupiny stál náměstek ministra. Měl zastupovat ministra dopravy v oboru působnosti své skupiny, pokud byl ministr zaneprázdněn, nebo ve věcech, které mu byly svěřeny. Náměstci měli právo určovat pracovní program své skupiny, práci své skupiny řídit, sledovat a usměrňovat. Schvalovali návrhy předkládané ministru dopravy k rozhodnutí. Rozhodovali ve sporech o příslušnosti mezi odbory svých skupin. Spory mezi skupinami urovnávali dohodou náměstků a rozhodnutím ministra dopravy. Pro skupiny A a B platilo, že se vnitřně rozdělují na odbory a oddělení, popřípadě referáty. V čele odborů a oddělení stál přednosta, v čele referátů stál vedoucí referent. Přednostové a vedoucí referenti podobně jako náměstci usměrňovali práci ve svých odděleních, na rozdíl od náměstků však měli samostatně pracovat na významnějších úkolech oddělení. V sekretariátu ministerstva pracovali pouze referenti a tajemníci. Pro skupinu C platily zvláštní předpisy vydané ústředním ředitelem Československých drah, který byl také náměstkem ministra. [98] Organizace ministerstva dopravy po roce 1948 je znázorněna na obrázku 2.

[98] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy, s. 5.

Obrázek 2 Organizace ministerstva dopravy po roce 1948.



Za samostatnou skupinu můžeme také považovat sekretariát ministerstva dopravy, ten spravoval všechny záležitosti, které nebyly v působnosti ostatních skupin. Sekretariát podléhal přímo ministru dopravy, skládal se z osobního tajemníka pro věci politické, osobního tajemníka pro věci resortní, referenta pro věci tiskové, propagační a parlamentní, kádrového tajemníka, referenta pro dopravní věci vojenské a bezpečnostního referenta. Osobní tajemníci vyřizovali veškeré osobní věci ministra, zejména jeho osobní, politickou a resortní korespondenci. Obstarávali jeho veškerý styk s vládními činiteli, Národním shromážděním a dalšími důležitými úředníky. Zde pracovali samostatně a byli za svou činnost osobně odpovědni. [99]

Referent pro věci tiskové, propagační a parlamentní měl sledovat tisk nebo rozhlas a upravovat zprávy pro něj určené. Ve spolupráci s vládou se měl starat o celostátní propagaci dopravy a o rozvoj cestovního ruchu, měl regulovat propagační činnost jednotlivých dopravních odvětví, obstarávat styk s Národním shromážděním, jeho výbory a poslanci, popřípadě zprostředkovávat jejich styk s ministrem dopravy a jeho složkami.[100]

[99] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy, s. 6.
[100] tamtéž

Kádrový tajemník měl pod sebou několik referátů, a to referát kádrový, pro školení, personální a zdravotní. Jeho činností bylo koordinovat personální politiku ministerstva dopravy. Kádrový referát prováděl výběr, výchovu a doplňování kádrů na ministerstvu a jemu podřízených ústavech a úřadech. Dohlížel také na kádrovou činnost v podnicích a orgánech podléhajících ministerstvu. Referát pro školení prováděl politické školení zaměstnanců ministerstva a podřízených ústavů a úřadů. Kontroloval výchovu zaměstnanců dopravních podniků a dohlížel na zřizování a provoz domovů mládeže. Byl styčným orgánem mezi dopravními podniky a Ministerstvem školství, věd a tělovýchovy. Vydával veškerou literaturu z dopravního oboru a všech dopravních složek. Podporoval kulturní a tělovýchovné snažení zaměstnanců. Personální referent projednával a připravoval rozhodnutí o všeobecných i jednotlivých věcech zaměstnanců, především týkajících se služebních a platových poměrů, kromě nich i v oboru penzijního a úrazového zaopatření. Vedl evidenci zaměstnanců a obstarával zaměstnavatelskou agendu národního pojištění nemocenského a důchodového pro zmíněné zaměstnance. Projednával ve funkci ústředního úřadu osobní věci odborných zaměstnanců národního výboru. Sestavoval disciplinární a kvalifikační komise pro zaměstnance ministerstva a jemu podřízených ústavů a úřadů. Projednával návrhy na jmenování zástupců ministerstva do meziministerských a odborných komisí za účasti dotčených oddělení. Zabýval se věcmi služebních cest do ciziny. Zdravotní referent vydával normy a směrnice pro zdravotnickou, veterinářskou a záchrannou službu a vykonával dozor nad jejich dodržováním. Obstarával funkci úředního lékaře ministerstva dopravy. [101]

Referent pro dopravní a vojenské věci se zabýval veškerými možnými přípravami dopravy na stav pohotovosti pro obranu státu. Zajišťoval budování cest, jejich údržbu, vybavení dopravními i jinými prostředky a personálem pro obranu státu, z této potřeby vydával směrnice pro výcvik vojenských osob u dopravních podniků a organizoval vojenskou službu u již zmíněných podniků. Zajišťoval styk a spolupracoval s ministerstvem národní dopravy. Především byl členem a zastupoval ministerstvo dopravy v meziministerském sboru pro obranu státu. Z důvodu potřeby zde byla zřízena separátní kancelář, která manipulovala se spisy oddělení.[102]

[101] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy, s. 7.
[102] tamtéž

Bezpečnostní referent zprostředkovával styk s Ministerstvem vnitra a orgány národní bezpečnosti a zařizoval provádění jejich opatření. Pod referátem byla umístěna manipulační kancelář ministerstva dopravy.[103]

Skupina A se zabývala dopravním plánem a všeobecnou správou. Skupina byla rozdělena na 2 odbory, odbor dopravního plánu a odbor pro všeobecnou správu. V čele odborů stál přednosta. Náměstek ministra dopravy měl pod sebou sekretariát, jeho úkoly nespadaly do působnosti ostatních složek skupiny a plnil úkoly nařízené náměstkem ministra dopravy.

Odbor A I/1 *Dopravní plán* měl sledovat vývoj národního hospodářství, dohlížet na plnění dopravního plánu a podle toho vytyčovat zásady resortní dopravní politiky. Z důvodu potřeby zvýšené efektivity práce měl také dohlížet na hospodárné využití dopravních prostředků a surovin. Vypracovával výhledové studie, sledoval činnosti dopravních odvětví a podobné podklady k dlouhodobému plánování v resortu Především se zabýval budoucí investiční činností. Odbor mohl také navrhnout úpravu, po vyjádření ředitelských rad, v jízdních řádech nebo dosavadních normativních předpisech. Resort usměrňoval a řídil plánovací službu dopravy a s tímto cílem vydával směrnice a pokyny pro jednotlivé plánovací složky. Pro efektivitu dopravy také vyrovnával někdy protichůdně zájmy dopravních odvětví a rozvrhoval kvóty a úkoly připadající v dopravním plánu na jednotlivé dopravní odvětví a podniky. Zabýval se i kvótami surovin a obhospodařených výrobků. Vydával pokyny a směrnice v oblasti hospodaření se surovinami, řízeného hospodaření, kontingence.[104] Zastupoval dopravní podniky v pracovních skupinách komise pro národní rozpočet a spotřebu a koordinoval jejich zdravotní a kulturní potřeby. [105]

Druhým oddělením je A I/2, to se zabývalo úpravou, kontrolou a prováděním dílčích plánů v dopravě. Tyto plány mělo, podle podnikových plánů a za použití oblastních plánů sestavovat a upravovat plány výkonů, surovin, hmot, energií atd. a podle nich sestavovat celkový plán dopravy. Dle potřeby mohlo také měnit a kontrolovat jejich plnění a předkládat hlášení o jejich plnění.[106] Skupina C si vytvářel svůj vlastní plán, ale ten musel být koordinován s celkovým

[103] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy, s. 8.
[104] tamtéž
[105] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy, s. 9.
[106] tamtéž

dopravním plánem. Pro tento účel mohla skupina A připravovat opatření nebo návrhy pro jeho úpravu.[107]

V čele odboru s označením A/2 – Všeobecná správa, stál přednosta a ten měl pod sebou několik dalších oddělení:

- Oddělení A II/1 *Rozpočet ministerstva dopravy a jemu podřízených ústavů a úřadů* provádělo dozor nad hospodařením dopravních podniků., S příslušnými činiteli sestavoval a projednával rozpočet ministerstva dopravy a jemu podřízených ústavů a úřadů (popřípadě odborných služeb a národních výborů) a dohlížel na jejich hospodaření a účetnictví. Oddělení také předkládalo vládě ke schválení závěrky dopravních podniků.[108]
- Oddělení A II/2 *Tarifní a přepravní politika, mezinárodní vztahy dopravně politické*, pomocí norem upravovalo podmínky v mezinárodní a domácí přepravě. S dalšími resorty mohlo projednávat normativní věci zahraničního obchodu, celní, pasové, poplatkové, daňové a policejní, v případě, že se týkaly dopravy. . Oddělení se také zabývalo jednotnou tarifní politikou a uveřejňováním tarifů, stanovovalo politiku v přepravě osob, zavazadel, spěšnin[109] a zboží v dopravě. Podle potřeby mohlo oddělení upravovat přepravní podmínky nebo tarify a popřípadě je i schvalovat. Ve spolupráci s ministerstvem národní obrany stanovovalo podmínky jednotlivých dopravních podniků, za nichž byli povinni přepravovat vojsko a vojenské zásilky a dozíralo na tuto přepravu.[110]
- Oddělení A II/3 *Všeobecné věci mezinárodní*, vypracovávalo zásady pro mezinárodní spolupráci dopravních podniků a schvalovalo jejich účast v mezinárodních nevládních organizacích, mohlo také zastupovat Československou republiku nebo vládu v mezinárodních organizacích. Vyjednávalo nebo připravovalo sjednání mezinárodních dopravních smluv a resortních dopravních dohod a zařizovalo jejich provádění. Důležitým úkolem byl také dohled nad zahraničním vývojem v oblasti dopravy,

[107] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy, s. 10.
[108] tamtéž
[109] Jednalo se o zásilky, které nesplňovaly podmínky pro spoluzavazadla, pro některé spěšniny se do roku 2004 vypravovaly samostatné nákladní vlaky.
[110] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy, s. 11.

oddělení vedlo také ústřední evidenci všech mezinárodních jednání, kterých se zúčastnili zástupci ministerstva dopravy. [111]

- Oddělení A II/4 *Zákonodárství, věci právní a správní* se především zabývalo zpracováváním resortní osnovy zákonů, vládních nařízení, vyhlášek a nařízení ministra dopravy. Pokud se záležitost týkala více odvětví nebo několika oddělení ministerstva, vydávalo resortní všeobecné předpisy k provedení zákonů a nařízení a k jejich vysvětlení. Mělo pod sebou veškeré věci právní, správní a trestní, jež nespadaly do působnosti ostatních oddělení. Účastnilo se také meziministerského projednávání osnov zákonů, vládních nařízení, usnesení a vyhlášek. Spolupracovalo s ostatními odděleními tím, že jim poskytovalo právní porady a posudky. Rozhodovalo o odvolání a stížnostech ohledně opatření podřízených úřadů, pokud nepříslušely jiným oddělením nebo referátům, případně rozhodovalo o odvolání nebo stížnostech v rámci rozhodnutí podřízených úřadů v koncesních věcech. Vydávalo povolení ke stavbě a provozování drah nebo jiných dopravních podniků. Projednávalo užití znaků, rozhodovalo o úpravě způsobu užívání služebního stejnokroje a odznaku. Přezkoumávalo návrhy dopravních podniků na změnu předmětu podnikání. Projednávalo organizaci ministerstva a jemu podřízených úřadů. [112] Další součástí skupiny A byly likvidatura, účtárna, úřední knihovna, dopravní archiv a kancelářská a hospodářská správa ministerstva dopravy.[113]

Skupina B *silniční doprava, civilní letectví a plavba* se skládala ze sekretariátu, který měl stejnou působnost jako ostatní, Referátů pro automobilovou dopravu, letectví a plavbu, které dohlížely na činnosti dopravy ve svém oboru a plnění dopravního plánu. Rozhodovaly o zásadních otázkách nepatřících do pravomoci podniků. Největší pravomoci měl referát pro plavbu, jelikož správa nebyla centralizována do jednoho podniku, ale rozdělena do několika, které spravovaly plavbu na velkých řekách Labe, Dunaj a Odra. Referát měl pod sebou řízení ústřední služby plavebně bezpečnostní a obstarával agendu přístavních pásem v cizině. Řídil práce týkající se zajišťování podkladů pro rozhodnutí o výstavbě a vystrojení vodních cest. Spolupracoval s ministerstvem průmyslu v oblasti výstavby loděnic. Spolupracoval na obsahu

[111] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy, s. 11.
[112] tamtéž
[113] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, ka 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy, s. 12.

mezinárodních obchodních a plavebních úmluv. Dohlížel také na vodní sporty a rekreační plavby.[114]

Kromě referentů byly součástí skupiny B 2 odbory – B I. Provozní normy a B II. Výkonná správa letecká. odbor B I. se členil na 3 části: provozní normy dopravy silniční, dopravy vodní a dopravy letecké, každá část měla několik referátů. Prvním oddělením bylo B I/1 *Provozní normy dopravy silniční*, to se skládalo ze 4 referátů, a to z referátu pro bezpečnost silničního provozu a výcvik řidičů, referátu pro strojně a stavebně technické normy a hospodárnost silničního provozu, referátu pro dopravu osob a věcí na veřejných silnicích a dozor nad jejich provozovateli a referátu pro ústřední evidenci motorových vozidel.

Druhým oddělením bylo oddělení B I/2 *provozní normy dopravy letecké*, které mělo 3 referáty: referát pro letecký provoz, který připravoval a vydával veškeré normy pro letecký provoz, referát pro letadla, motory a příslušenství. Posledním leteckým referátem byl referát pro stavby, ten připravoval a vydával normy a směrnice pro zřizování civilních letišť, pokud se jednalo o jejich všeobecné vlastnosti a o stavebně-technická zabezpečení ve vztahu k veřejným komunikacím, elektrovodům, stavbám, jiným překážkám apod.[115]

Posledním oddělením bylo oddělení B I/3 *provozní normy dopravy vodní*, které se opět skládalo ze tří referátů. Referátu pro bezpečnost plavebního provozu, referátu pro věci plavidel a strojně technických zařízení. Posledním referátem 1. oddělení a odboru plavební dopravy byl referát pro stavební a související provozně technické věci vodních cest, přístavů a překladišť. [116]

Druhou částí skupiny B byl odbor II. *Výkonná správa letecká*, v jehož čele stál přednosta a pod sebou měl 6 oddělení. Odbor se skládal z oddělení B II/1. *Letecká služba provozní*, oddělení B II/2. *Letecká služba technická*, oddělení B II/3. *Služba letištní*, oddělení B II/4 *Výstavba letišť a provozních zařízení*, oddělení B II/5. Věci právní a správní, letecký rejstřík, posledním oddělením bylo B II/6. *Sportovní letectví*. [117] Pod skupinu B byli také podřízeny skoro všechny dopravní podniky.

[114] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy, s. 16.
[115] tamtéž, s. 18.
[116] tamtéž, s. 19.
[117] tamtéž, s. 22.

3.2 Úpravy organizace

Problémem organizace ministerstva dopravy z roku 1949 byla centralizace mnoha agend do jedné skupiny, výsledkem bylo pomalé a neefektivní rozhodování a špatná spolupráce mezi jednotlivými dopravními odvětvími. Problematická byla také kontrola dopravních podniků. Ministerský výnos z 27. června 1950 měl všechny tyto problémy vyřešit, jeho cílem bylo v co největší možné míře soustředit úkoly a agendu jednotlivých odvětví do samostatných odborů, měly to být orgány schopné samostatně řídit celá dopravní odvětví a vzájemně si nezasahovat do svých kompetencí. Na ministerstvu byl zaveden princip co možná největší decentralizace, jednotlivé složky, však byly podporovány ve zvýšené kooperaci, ve spolupráci byl nyní kladen důraz na osobní schůzky. [118]

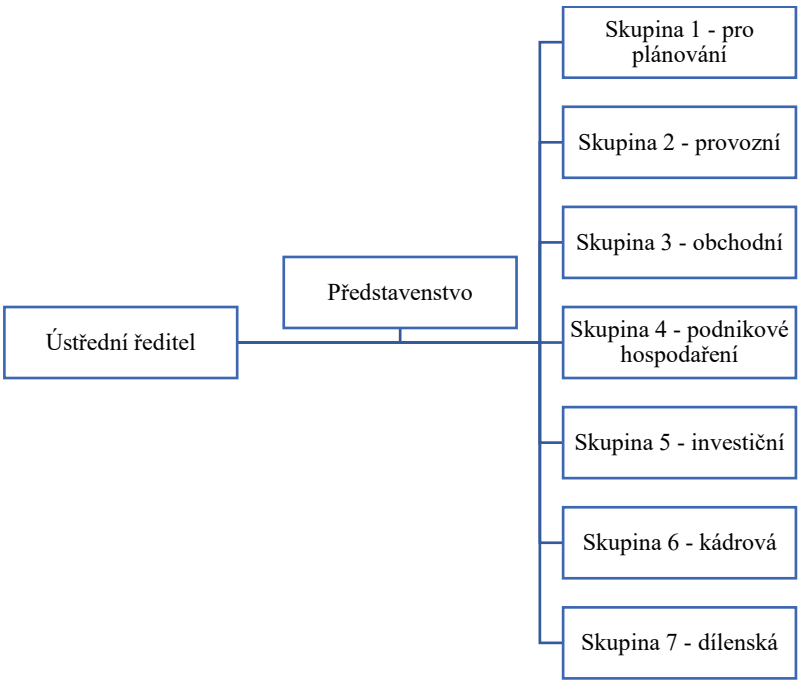
Nově figurovaly na ministerstvu 4 skupiny. Od sekretariátu ministerstva dopravy byl oddělen kádrový referent, který nyní působil samostatně a označoval se jako I. Odbor. Organizace skupiny A se nijak nezměnila, jenom část plánovacích pravomocí odboru II. Dopravní plán, byla přenesena do odborů jednotlivých dopravních odvětví. Odbor plánování se nyní měl více soustředit na koordinaci mezi odbory. Skupina B se nyní dělila na dva odbory, Odbor silniční dopravy a plavby. Nově zřízena byla samostatná skupina pro civilní letectví, která nyní nesla písmeno C, čele stál jeden z náměstků ministra a jemu podřízený sekretariát. Poslední skupinou byly opět Dráhy, tento odbor byl pořád organizován podle ústředního ředitelství národního podniku Československé dráhy.[119]

[118] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 484. Změny v organizaci ministerstva dopravy.
[119] tamtéž

4 Národní podnik Československé dráhy

Zvláštní bylo, že skupina C Československé dráhy neměla ministersky zřízenou žádnou organizaci kromě Ústředního ředitelství Československých drah n.p. jako jediného orgánu. Do čela skupiny byl jmenován náměstek ministra dopravy, který byl zároveň ředitelem dopravního podniku ČSD. Organizací skupiny byla tedy organizace Ústředního ředitelství, o níž rozhodovalo samo ředitelství. Na nové organizaci měla také velký podíl komise pro reorganizaci a zhospodárnění ČSD. Řízení dopravních podniků mělo příslušet pouze dopravním podnikům, a tedy byly za ně i výlučně odpovědny. [120] Organizační struktura Ústředního ředitelství ČSD je znázorněna na obrázku 3.

Obrázek 3 Organizační struktura Ústředního ředitelství ČSD v roce 1948.



Podnik byl oficiálně zřízen 30. 12. 1948 zákonem číslo 311/1948 Sb., o národních dopravních podnicích, delší dobu ale trvalo zřízení nové organizace podniků[121].To se povedlo až nařízením vlády z 30. 5. 1949, které zpětně platilo od 1. 1. 1949. V nařízení je popsána organizace správních orgánů a postavení nově vzniklého podniku. V čele stál ústřední ředitel (dále ředitel) a ve správě mu mělo být nápomocno představenstvo. Ředitele podniků jmenovala a odvolávala vláda po slyšení příslušného orgánu jednotné odborové organizace. Jelikož podnik ČSD byl

[120] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 136, č. pres 5 930/49. Organizace Ministerstva dopravy
[121] Tímto zákonem byli také znárodněny všechny zbylé nestátní dráhy po celé republice.

samostatnou skupinou, v Ministerstvu dopravy působil jeho ředitel také jako jeden z náměstků ministra. Zastupoval podnik a jednal jeho jménem, příslušelo mu činit opatření a rozhodnutí v jeho provozu, která nenáležela představenstvu. Odpovídal za hospodaření podniků.[122]

Představenstvo ředitelství působilo jako pomocný orgán. Mělo 15 členů a stejný počet náhradníků. Členy jmenovala vláda na návrh jednotné odborové organizace. 1/3 členů musela být vybrána ze stálých zaměstnanců a 2/3 z odborníků dopravních, finančních apod., platila zde také zásada přiměřeného zastoupení Slovenska v představenstvu. Funkční období trvalo 3 roky, předsedou byl vždy ředitel a jeho zástupce byl zvolen ze členů představenstvem. Představenstvo mělo za úkol usnášet se na vlastním jednacím řádu, projednávat a schvalovat zprávu o činnosti podniku, rozhodnutích a opatřeních, která přesahovala běžný provoz, např. o zřízení nebo zrušení pobočných závodů v cizině, o zásadách pro zadávací práce a dodávky, o nabytí nebo prodeji nemovitostí podniku, přesahující částku stanovenou Ministerstvem dopravy v dohodě s Ministerstvem financí apod. Usnášelo se i na opatřeních, k jejichž platnosti bylo potřeba schválení ústředních úřadů nebo vlády, například o návrzích úvěrových opatření, návrzích na přiznání investičního příspěvku a náhrady ztrát ze zvláštních služeb atd.[123]

Ústřední ředitelství národního podniku ČSD bylo podobně jako ministerstvo dopravy rozděleno na skupiny, těch bylo 7 z nichž každá měla svého ředitele, ten odpovídal za její práci a mohl si svou skupinu blíže usměrnit. Skupina 1 – pro plánování, se zabývala správou věcí hospodářského plánu ČSD a jeho statistických podkladů, provozními statistikami, organizací podniku a řízením práce v něm. 2. skupina – provozní, pracovala na správě věcí vlastní dopravy a provozních věcech služby vozební, správkárenské a elektrotechnické, sdělovací a zabezpečovací a stavebně udržovací. Skupina 3 – obchodní, spravovala věci přepravy osob, zavazadel, spěšnin zboží a věcí právních. Skupina 4 – podnikové hospodaření, spravovala věci hospodaření jako věci majetku a finančního plánu podniku ČSD, kontrolovala hospodárnost podniku, věci přepravních tržeb a ostatních výnosů. Skupina 5 – investiční, spravovala investice do věcí stavebních, sdělovacích, zabezpečovacích, strojních a elektrotechnických, také působila ve věcech stavby vozidel a mechanických zařízení drah. Skupina 6 – kádrová, spravovala věci kádrové politiky a personálního hospodářství, zabývala se věcmi sociálně politickými, jako

[122] Nařízení vlády č. 123/1949 Sb., vládní nařízení, jímž se vydává organizační statut národního dopravního podniku „Československé dráhy, národní podnik," ze dne 30. 5. 1949, [online], přistoupeno 05.05.2021. dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1949-123.
[123] Nařízení vlády č. 123/1949 Sb., vládní nařízení, jímž se vydává organizační statut národního dopravního podniku „Československé dráhy, národní podnik," ze dne 30. 5. 1949, [online], přistoupeno 05.05.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1949-123.

byly mzdy, školství, kultura apod. Skupina 7 – dílenská, spravovala provoz a plánování dílen, řídila a organizovala práci, zabývala se údržbou a provozem elektro-technických zařízení a dílen a vedla inventář. [124] Pro potřeby centralizace byly také zřízeny ústředny, jako například ústřední účtárna apod.

Svou činnost skončilo ústřední ředitelství ČSD 31. srpna 1952. Následně bylo vládním nařízením č. 33/1952 sb. zřízeno ministerstvo železnice, znamenalo to návrat k železničnímu systému přímo pod správou státu. [125] Důvodem bylo stále dominantním postavením železnic, spojené s jejich strategickým významem.[126] Působnost se vztahovala na všechny věci železnic a lanových drah.[127] Při zřízení nového ministerstva byla zrušena veškerá působnost pověřenectva dopravy ve věcech železničních.[128] Organizace ministerstva byla stejná jako organizace ústředního ředitelství, jedinou změnou bylo rozšíření o agendu, kterou mělo doposud ministerstvo[129]. V čele stál ministr, jemu mělo být nápomocno kolegium. V nové organizaci byly také rozšířeny orgány ústřední správy. Existovaly zde ústřední správy nákladových a komerčních prací, lokomotivního a vozové hospodářství, traťového hospodářství a budov atd.[130] Nové ministerstvo však působilo pouze jeden rok, vládním nařízením z 11. září 1953 byla železniční doprava opět podřízena pod ministerstvo dopravy.[131] Se znovuspojením veškeré dopravní agendy nazpátek pod jedno ministerstvo, opět nastal problém s tehdejší organizací ministerstva. Pro jakékoliv změny ve sledovaném období jsem však nenašel žádný důkaz.

4.1 Ředitelství státních drah

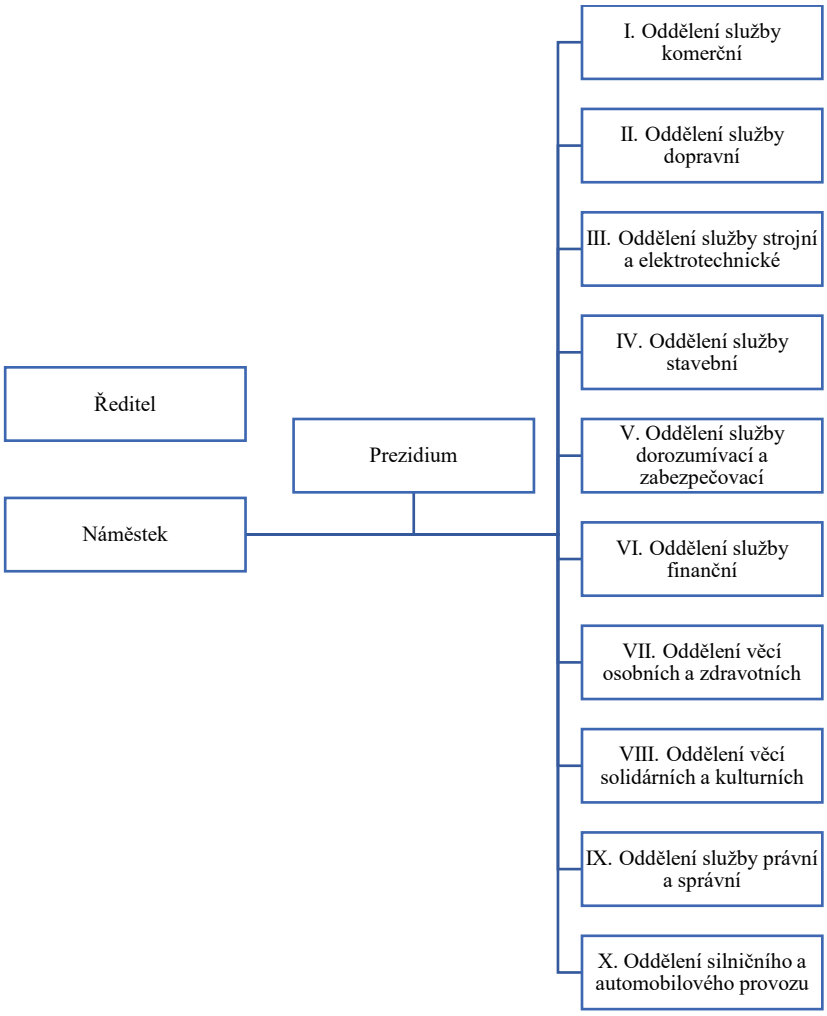
Ředitelství měla fungovat jako mezičlánek mezi správou ministerskou a místní. Po obnově republiky došlo také k návratu k původní organizaci a rozloze jednotlivých ředitelství. Ředitelství na slovenském území však nepodléhala přímo ministerstvu dopravy, ale pověřenectvu dopravy a veřejných prací. Existovala zde tedy určitá dvojkolejnost celého

[124] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 466, karton 128, č. pres. 4926. Opatření pro přechod do nové organizace ministerstva dopravy.
[125] BEK 2018, s. 107
[126] Národní archiv. Ministerstvo železnic 1952-1953. *Badatelna.eu,* [online], přistoupeno 25.05.2021. Dostupné z: http://www.badatelna.eu/fond/1268/reprodukce/?zaznamId=1321634&reproId=1146310
[127] Nařízení vlády č. 33/1952 Sb., vládní nařízení o zřízení ministerstva železnic a o reorganizaci železnic, ze dne 1. 8. 1952, [online], přistoupeno 24.05.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1952-33.
[128] BEK 2018, s. 107
[129] Jednalo se Převážně o agendu skupiny A.
[130] Národní archiv. Ministerstvo železnic 1952-1953. *Badatelna.eu* [online], přistoupeno 25.05.2021. Dostupné z: http://www.badatelna.eu/fond/1268/reprodukce/?zaznamId=1321634&reproId=1146310
[131] Nařízená vlády č. 77/ 1953 Sb., o nové organizaci ministerstev a ústředních orgánů správy, ze dne 14. 9. 1953, [online], přistoupeno 26.05.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1953-77.

systému, která přetrvala až do přijetí 3. pražské dohody, kde byly vyjasněny kompetence Slovenské národní rady a vyjasněna také její podřízenost centrální vládě v Praze. [132]

Na československém území se nacházelo celkem 7 ředitelství státních drah, 5 na území českých zemích, a to v Praze, Brně, Plzni, Hradci Králové a v Olomouci. Na Slovensku se ředitelství nacházela v Košicích a Bratislavě, kde se nacházelo také pověřenectvo dopravy. Ředitelství měla jednotnou základní organizační strukturu, ale počet oddělení mohl být upravován podle potřeb ředitelství. Organizační struktura ředitelství státních drah je na obrázku 4.

Obrázek 4 Organizační struktura ředitelství státních drah.



V čele instituce stál ředitel a jeho náměstek, jim bylo podřízeno prezidium, které se zabývalo věcmi prezidiálními a organizačními, plánováním a koordinací služeb, věcmi tiskovými a rozhlasovými. Podobně jako u ministerstva dopravy zde bylo 10 oddělení označených římskými číslicemi I.–X:

[132] BEK 2018, s. 107

I. *Oddělení služby komerční*, v jehož, čele stál přednosta s náměstkem a pod sebou měli přepravně tarifní kontrolory a 6 skupin:

1. skupina měla na starosti přepravní právo a všeobecné věci přepravní,
2. tarif nákladní,
3. přepravu cestujících, zavazadel, tarif cestujících zavazadel a spěšnin,
4. přepravu zboží a spěšnin, věci přepravně manipulační a staniční,
5. službu reklamační,
6. mimotarifní jízdy a přepravní výhody, kromě výhod poskytovaných ze sociálních důvodů.[133]

II. *Oddělení služby dopravní*, v jehož čele byl přednosta s náměstkem, pod nimi stáli dopravní kontroloři. Oddělení se dále dělilo na 7 skupin:

1. jízdní řád,
2. doprava nákladů a vlečková služba řízení dopravy,
3. Věci staniční a jízdní služby a všeobecné záležitosti dopravní,
4. přídělovna vozů,
5. věci hospodářské,
6. revize vlakopisů a vyšetřování nehod,
7. věci vojenské.[134]

III. *Oddělení služby strojní a elektrotechnické*, mělo v čele opět přednostu s náměstkem, pod nimi stáli vozební kontroloři a 6 skupin:

1. služba vozební.
2. služba správkárenská,
3. služba elektrotechnická,
4. Technická služba vozová,
5. věci osobní a hospodářské.
6. skupina se u jednotlivých ředitelství lišila, v Praze se jednalo o pokusnictví s vozidly a se strojním zařízením služby vozové. Pro ostatní česká ředitelství to byla služba nákupní.[135]

IV. *Oddělení služby stavební*, bylo vedeno přednostou a jeho náměstkem, mohl zde být také ustanoven náměstek pro stavby investiční a pod nimi stáli stavební kontroloři. Tvořilo ho 7 skupin:

---

[133] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 1. Praha, 1946, s. 1.
[134] tamtéž
[135] tamtéž

1. služba dohledací, věci provozně technické, osobní a hospodářské,
2. železniční spodek a tunely, mosty a konstrukce mostům podobné,
3. železniční svršek, materiál a inventář,
4. pozemní stavby,
5. věci zeměměřičské a pozemkový majetek,
6. kolejové úpravy a stavby investiční,
7. stavby pro automobilový provoz.

U ředitelství v Plzni, Praze a Brně navíc existovala ještě 8. skupina, která se zabývala mimořádnými stavebními úpravami.[136]

V. *Oddělení služby dorozumívací a zabezpečovací* bylo nejmenším oddělením, v jeho čele stál také přednosta a kontroloři pro dorozumívací a zabezpečovací službu. Dělilo se na 3 skupiny:
1. technická služba dorozumívací,
2. technická služba zabezpečovací a
3. věci osobní, hospodářské a věci služeben místní správy. [137]

VI. *Oddělení služby finanční*, mělo v čele opět přednosta a náměstci. Náměstek pro službu finanční a náměstek pro službu materiální, vedl 6. skupinu. Pod ním byli kontroloři služby materiální. Oddělení mělo 6 skupin:
1. likvidatura předem splatných platů zaměstnanců,
2. likvidatura pozadu splatných platů a mezd i vedlejších služebních příjmů zaměstnanců,
3. rozpočet, správa prostředků, kontrola ostatních nákladů,
4. odúčtování s jinými drahami, finanční věci zařízení sociální péče,
5. kontrola hospodaření staničních pokladen a pokladní služby u ředitelství,
6. služba materiální a zásobárenská..[138]

VII. *Oddělení věcí osobních a zdravotních,* v čele s přednostou a náměstkem, se skládalo ze 4 skupin:
1. všeobecné věci osobní a osobní evidence,
2. konkrétní věci osobní,
3. trestní věcí osobní a ochranně služby,

[136] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 1. Praha, 1946, s. 2.
[137] tamtéž
[138] tamtéž

4. věci zdravotní.[139]

VIII. *Oddělení věcí sociálních a kulturních*, v čele s přednostou a náměstkem, se skládalo z oblastní správy pro věci nemocenské pojišťovny ČSD a dalších 6 skupin:

1.věci důchodového sociálního pojištění,

2. užší sociální péčí, například tělesnou výchovou, mimotarifními přepravními výhodami,

3. ochranná sociální péče,

4. zásobovací, bytová a hospodářská péče,

5. péče o kulturní činnost a

6. školství.[140]

IX. *Oddělení služby právní a správní*, měl přednostu a náměstka, skládalo se z 5 skupin:

1. Všeobecné věci právní,

2. konkrétní věci právní,

3. zvláštní věci právní,

4. věci správní,

5. pomocné úřady.[141]

X. *Oddělení silničního a automobilového provozu,* měl také přednostu a náměstka, dále sem spadali dopravní kontroloři a technický kontrolor, který byl také státním zkušebním komisařem a také referentem pro plánování objektů automobilové dopravy. Skládalo se z 6 skupin:

1. věci osobní přepravy,

2. věci nákladní přepravy,

3. věci provozně technické,

4. hospodárnost provozu a personálem,

5. věci finanční a kontrola příjmů a

6. věci právní a správní.[142]

Neméně důležitou organizační jednotkou ředitelství byla účtárna, měla vlastního přednostu a byla dělena na 3 skupiny: strojové účtování, kontrola účtovací a zvláštní účetní úkony,

[139] tamtéž
[140] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 1. Praha, 1946, s. 2.
[141] tamtéž
[142] tamtéž

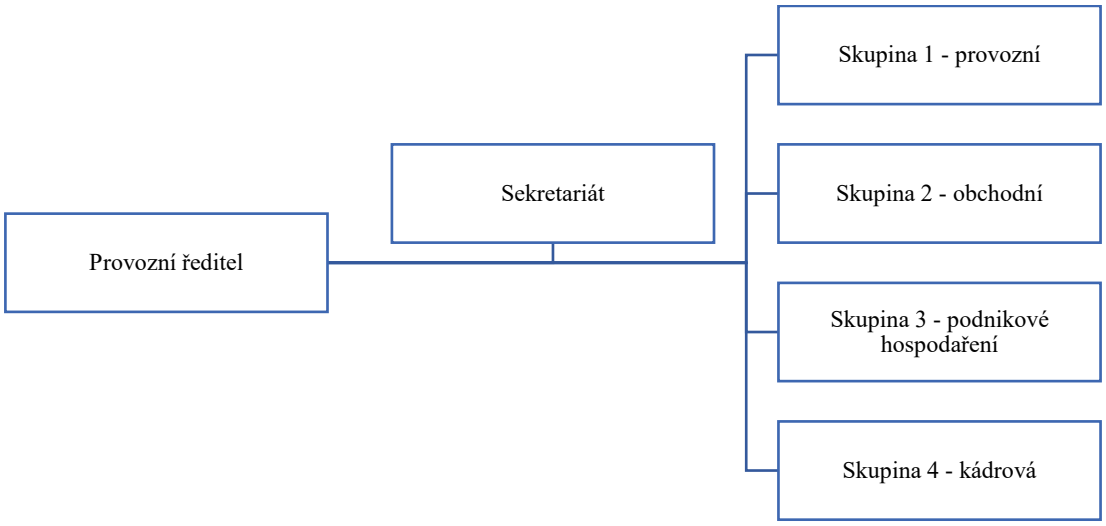
ředitelská pokladna. Pro společné agendy byly u ředitelství drah v Praze ústředny: penzijní, odúčtovací, dílenská, nákupní, přejímací zkušební a statistická.[143] Pro zefektivnění vlakové dopravy byly v roce 1947 zřízeny orgány vlakového a oblastního provozního dozoru.

V roce 1948 byla podobně jako u ministerstva provedena menší reforma ředitelství státních drah. Jednalo se opět o převádění a slučování jednotlivých skupin. [144] Největší změnami však prošlo ředitelství drah v Praze, pod které patřily nově zřízené ústředny.

4.2 Provozní ředitelství ČSD

Přechodem ze státní byrokratické správy na podnikovou v roce 1949 měla projít i celá železniční síť na našem území. Ředitelství státních drah bylo reorganizováno do provozních ředitelství ČSD, mělo se nově jednat o okrskové provozní jednotky. Působnosti jim zůstaly podobné jako v předešlých letech, plnily program stanovený ředitelstvím a řídily podnik v mezích svého okrsku. [145] Organizační struktura provozního ředitelství ČSD je na obrázku 5.

Obrázek 5 Organizační struktura provozního ředitelství ČSD.



V čele stál provozní ředitel, jemu byl přímo podřízený sekretariát. Ředitelství se dále členilo na skupiny, v jejichž čele stáli přednostové skupin. Oddělení v čele s přednosty oddělení a referáty v čele s referenty. Sekretariát vedl sekretář, ten měl pod sebou 4 referáty: plánovací, věci soutěží, zlepšovacích návrhů a úderek, věci vojensko-železniční, věci tisku, rozhlasu, knihoven, archiv a redakce. Provozní ředitelství se dělilo na čtyři skupiny:

[143] tamtéž
[144] Úřední věstník ministerstva dopravy č. 15. Praha, 1948, s. 97.
[145] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 625, karton 1204. Organizace provozních ředitelství.

Skupina 1 – provozní měla na starost telegrafní kancelář a telefonní ústřednu, kancelářskou správu a správu domu, dále se skládala ze čtyř oddělní:

10 dopravní,

11 strojní a elektrotechnická,

12 sdělovací a zabezpečovací,

13 stavebně udržovací.

Skupina 2 - obchodní měla následující oddělení

20 přeprava,

21 věci tarifní a mimotarifních slev,

22 právní a správní.

Skupina 3 - podnikové hospodaření mělo pod sebou tato oddělení:

30 organizace podnikového hospodaření,

31 finanční majetkové a účetní,

32 kontrolní.

Skupina 4 - kádrová měla tři oddělení:

40 kádrové a evidenční,

41 školení,

42 osobní.[146]

4.3 1950 a zřízení oblastních ředitelství a expozitur

V roce 1950 proběhla opět reorganizace, tentokrát provozních ředitelství a služeben na oblastním ředitelství, expozitury a základní podnikové jednotky. Oblastní ředitelství byla zřízena v Praze, Plzni, Olomouci a Bratislavě a expozitury byly zřízeny v Ústí nad Labem, Hradci Králové a v Brně. Expozitury byly zřízeny pouze v Čechách, pro potřeby Slovenska si mohlo bratislavské ředitelství zřídit vlastní expozituru.

V čele expozitury stál přednosta, který byl také náměstkem oblastního ředitele, pod kterého expozitura spadala. V českých zemích měly expozitury ve svých obvodech řídit a kontrolovat vlakovou dopravu, vozové, přepravní a vozební služby, kontrolovat stavební, sdělovací a zabezpečovací služby. Expozitura se skládala z kanceláře, jež měla obstarávat osobní věci zaměstnanců, spisovou manipulaci, věci kancelářské a hospodářské.

[146] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 625, karton 1204. Organizace provozních ředitelství.

Skládala se dále z několika referátů, které vedl obvykle referent. Referát řízení vlakové dopravy ji měl nepřetržitě řídit a kontrolovat a činit opatření při problémech v provozu. Zejména sledoval vytíženost dopravy. Referát přidělování vozů hospodařil s nákladními vozy a přepravními pomůckami. Sestavoval rozvrh vozů a vedl jejich evidenci. K referátu byl také přidělen kontrolor pro oběh vozů. Referát přepravy vykonával přepravní dozor a činil opatření při nepravidelnostech a poruchách v přepravě. Referát strojní řídil strojní kontrolor, který kontroloval službu vozební, správkárenskou a technicko-vozovou, a to především z hlediska bezpečnostního, hospodárnosti a pravidelnosti. V čele stavebního referátu stál stavební inspektor, jenž kontroloval službu stavební a udržovací a jejich pomocné závody. Referát sdělovací a zebezpečovací vedl kontrolor, který kontroloval údržbu sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, venkovních vedení vzdušných a kabelových. Poslední referát byl určen pro zvláštní úkoly a obstarával věci vojensko-železniční.[147]

V čele oblastního ředitelství stál ředitel, jemuž měl v jeho činnosti být nápomocný sekretariát složený ze sekretáře, referenta pro věci tiskové a referenta pro věci vojensko-železniční, zabýval se ale také správou domu, archivem a kancelářskou správou. Ředitelství se dále organizovalo do 6 skupin:

> *Skupina 1 – plánování a organizace* – sestavovala vlastní plán výkonu ředitelství v souladu s dopravním plánem a kontrolovala jeho plnění. Koordinovala výkon služeb v oblasti činností a zaváděla organizační opatření ústředního ředitelství a posílala zprávy o jejich efektivitě. Projednávala zlepšovací návrhy, propagovala soutěže a úderky. Spravovala ochranu zdraví, sociální péči a zavádění ochranných zařízení.[148]
>
> *Skupina 2 – obchodní* – sledovala a shromažďovala přepravní podklady ve věcech přepravního práva, vyřizovala žádosti o odškodnění, dohlížela na reklamační činnost stanic a projednávala závady, návrhy a stížnosti ve službě reklamační. Skupina dohlížela na dodržování tarifních ustanovení a projednávala návrhy, dotazy a stížnosti v těchto věcech. Povolovala a dohlížela na jízdní a přepravní výhody pro mimořádné osoby, železniční zaměstnance, jejich rodinné příslušníky. Řešila věci právní a správní z hlediska obchodní činnosti.[149]

[147] tamtéž
[148] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 625, karton 1204, Organizace a rozvrh prací oblastních ředitelství expozitur, základních podnikových jednotek-vyhlášení s. 2.
[149] tamtéž s. 7.

Skupina 3 – podnikové hospodářství – organizovala, řídila a kontrolovala postupy podnikového účetnictví. Vedla podniko-hospodářské agendy oblastního ředitelství. Dohlížela na hospodaření jednotlivých závodů, dodržování rozpočtů, podle potřeby přidělovalo a přesunovalo rozpočtové prostředky. Zabývala se všeobecnými věcmi finančními a majetkovými. Kontrolovala hospodaření podniku[150].

Skupina 4 se zabývala kádry, vedla plán kádrové práce a dohlížela na něj, zajišťovala školení, evidenci, rozhodovala ve všeobecných a konkrétních věcech osobních. Projednávala kárné záležitosti zaměstnanců a obstarávala věci ochranné a pátrací služby. Měla na starosti i úrazové a penzijní pojištění.[151]

Skupina 5 - provozní, společně se skupinou 6 jí podléhaly výkonné složky expozitur.[152] Agenda skupiny byla tak veliká, že byla rozdělena na dvě části – úsek 5A, tzn. doprava a přeprava, a 5b, tzn. vozba a vozidla. Skupina 5A zajišťovala potřeby a rozsah provozně technického zařízení, osobní dopravy tvorbou jízdních řádů, organizací vlakových revizorů. Stanovuje čekací doby osobních vlaků, řídí vlakovou dopravu, dohlíží na jízdní službu. Zabývá se hospodářskými věcmi služby staniční a jízdní. Projednává věci přepravy vlečkové a vozové služby. Zabývá se věcmi služebních předpisů, odborným školením zaměstnanců a provozní kontrolou. Úsek 5b se zabýval vozbou a vozidly, parní tak i elektrickou, zajišťoval veškeré její technické požadavky, potřebnou údržbu a postupnou modernizaci a rozšiřování kapacit.[153]

Skupina 6 - stavba a udržování železničních zařízení – řídila, kontrolovala a udržovala veškeré železniční stavby na spravovaném území, zabývala se také jejich údržbou. Opatřovala a projednávala technicko-administrativní podklady pro budování stavebních a provozních zařízení. Kontroluje provádění a plnění plánu investic, měřičské práce a spravuje železniční pozemkový majetek.[154]

Společně s transformací podniku ČSD na ministerstvo železnic byla zrušena i předešlá organizace oblastních ředitelství a jejich expozitur. Na jejich místo byly zřízeny

[150] tamtéž s. 11.
[151] tamtéž s. 14.
[152] tamtéž s. 16
[153] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 625, karton 1204. Organizace a rozvrh prací oblastních ředitelství expozitur, základních podnikových jednotek-vyhlášení, s. 25.
[154] tamtéž 31

Československé státní dráhy Košické, Bratislavské, Ostravské, Ústecké a Plzeňské. [155] Pro organizaci státních drah jsem ve sledovaném období nenašel žádný podklad.

[155] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. Č. 630, karton 1268. Reorganizace železnic.

Závěr

Cílem práce bylo popsat vývoj organizace a správy železnic na území ČSR. Ve své práci jsem popsal organizaci ministerstva dopravy v roce 1946, reformy v roce 1949 a úpravy v roce 1951. Čistě v oblasti železniční správy jsem uvedl organizaci ústředního ředitelství při zřízení ČSD v roce 1949, jeho transformaci do ministerstva železnic v roce 1952 a jeho následný návrat pod ministerstvo dopravy. Evoluci státních ředitelství drah, až ke státním oblastním dráhám. Jedinou chybějící složkou je organizace a vývoj místní správy ve sledovaném období. Popsání vývoje služeben jsem shledal velmi obtížné, a to ze dvou na sebe navazujících důvodů. Prvním byla nedostupnost úředních publikací z tohoto období, druhým byl problém celkového počtu archiválií potřebných k popsání místní organizace a jejich roztroušenost do mnoha samostatných kartónů.

Celé období bylo plné změn politických, organizačních a personálních. Také tehdy bylo dokončeno zestátnění celé železniční sítě, které započalo již na začátku první republiky. Změny se ve velkém promítly hlavně v organizaci odvětví dopravy, především jeho celou centralizací pod jedno ministerstvo. S koncentrací veškeré dopravy pod jeden úřad přišlo i mnoho problémů, které se reformy mezi roky 1949–1953 snažily napravit. Nejdůležitější reformou byla ta v roce 1948, kterou se zřídilo několik národních podniků, mezi nimi i podnik ČSD. Cílem bylo zefektivnit správu resortu přenesením částí pravomocí na státní podniky.

Během této doby lze zaznamenat začátek konce dominantního postavení drah na našem území. Především ve prospěch flexibilnější automobilové dopravy. Toto je možno také pozorovat na organizaci ministerstva, kde byl nyní daleko větší důraz kladen i na ostatní formy dopravy. To lze dobře vidět na úpravách organizace ministerstva, kdy byla jednotlivá odvětví postupně dávána na stejnou úroveň jako železniční doprava.

V průběhu bádání mě překvapil počet reorganizací a úprav působností v tak krátkém období. Nutností bylo pracovat s archivními zdroji, což se ukázalo být zajímavějším, než jsem předpokládal. Náhled do zákulisí činnosti jednoho z nejvýše postavených orgánů té doby, mi přinesl mnoho dobrých poznatků pro mou budoucí činnost ve správě. Největším problémem zde byla roztroušenost jednotlivých dokumentů mezi množství složek s různými čísly jednacími.

Téma práce nabízí množství námětů pro budoucí výzkumné práce. Podobně rozsáhlé dílo by bylo možné připravit pro jakékoliv dopravní odvětví. Nebo by bylo možné navázat prací

pojednávající o problematice až do federalizace státu, případně i celou administrativní historií železniční dopravy či organizace ministerstva železnic či ministerstva dopravy.

Seznam pramenů a použité literatury

Publikace a časopisy

BEK, Pavel. *Historie státních drah: História štátnych drah*. Bratislava: České dráhy, 2018. ISBN 978-80-85104-28-862.

FRYDRYŠKOVÁ, Jana. *Hospodářská zahraniční pomoc, při poválečné obnově ČSR se zaměřením na pomoc ze spojených států*. Praha, 2006. Univerzita Karlova v Praze. Filozofická fakulta. Katedra hospodářských a sociálních dějin. Vedoucí práce Vladimír NÁLEVKA.

HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava: Alfa, vydavateĺstvo technickej a ekonomickej literatúry , 1975.

KOLÁŘOVÁ, Eva. *Severní dráha císaře Ferdinanda: historicko-geografická analýza a souvislosti.* Olomouc, 2016. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Přírodovědecká fakulta. Katedra geografie. Vedoucí diplomové práce Pavel KLAPKA.

LEXA, Jaroslav. Vývoj správy Československých státních drah v letech 1918–1938. Praha, 2012. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze. Filozofická fakulta, ústav Českých dějin. Vedoucí práce prof. Milan HLAVIČKA.

POKORNÝ, Jiří, KRATINOVÁ, Alžběta, JONÁKOVÁ Anna, ŠULC Jaroslav, MARTINEK, Dušan. *Historie, odbory a společnost: cesta k lepší budoucnosti*. Praha: ČMKOS, 2020. ISBN 978-80-86809-24-3.

SABOL, Miroslav. *Dějiny dopravy na Slovensku 1938-1948 (1950) a její limity*. Bratislava: Slovenská akademie Věd, 2015. ISBN 978-80-224-1459-3.

ŠIMŮNEK, Radim. *Rady pracujících – orgány podnikové samosprávy v roce 1968*. Praha 2011. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze. Právnická fakulta. Vedoucí práce. Jan KUKLÍK.

Výroční zpráva podniku Československé dráhy za rok 1946. Praha: Československé dráhy, 1947.

Výroční zpráva podniku Československé dráhy za rok 1947. Praha: Československé dráhy, 1948.

Úřední věstník ministerstva dopravy. Praha: Ministerstvo dopravy, 1946.

Úřední věstník ministerstva dopravy. Praha: Ministerstvo dopravy, 1947.

Úřední věstník ministerstva dopravy. Praha: Ministerstvo dopravy, 1948.

Úřední věstník ministerstva dopravy. Praha: Ministerstvo dopravy, 1949.

Archivní materiály

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 2, č. pres. 1430/46. Zákony a nařízení vydané v době nesvobody – přezkoumání.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 2, č. pres. 1071. Sdělení výsledků žádaných národní bankou.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 463, karton 5, č. pres. 5120. Statistické dotazníky ECITA.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463 karton 7. Zápis o poradě vedoucích úředníků RO.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 7, č. pres. 6559/1946. Zrušení oddělení revoluční očisty.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 463, karton 7. Zřízení komise revoluční očisty.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 465, karton 67. Personální změny na vedoucích místech na ministerstvu dopravy a na ředitelství státních drah v Praze.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv č. 465 karton 67. Studijní komise ministerstva dopravy pro zhospodárnění a modernizaci ČSD.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č.465, karton 89, č. pres. 9322. Porada s přednosty ředitelství státních drah.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 466, karton 128, č. pres. 4926. Opatření pro přechod do nové organizace ministerstva dopravy.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 466, karton 136, č. pres. 3115/45. Návrh o ministerstvu dopravy.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č, 466, karton 136, č. pres. 5 930/49. Organisace ministerstva dopravy.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 484. Změny v organizaci ministerstva dopravy.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 625, karton 1204, Organizace provozních ředitelství.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. č. 625, karton 1204, Organizace a rozvrh prací oblastních ředitelství expozitur, základních podnikových jednotek-vyhlášení.

Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo dopravy 1, inv. Č. 630, karton 1268, Reorganizace železnic.

Právní předpisy

Dekret prezidenta republiky č. 104/1945 Sb., o závodních a podnikových radách, ze dne 27. 10. 1945, [online], přistoupeno 22.04.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1945-104

Dekret prezidenta republiky č. 105/1945 Sb., o očistných komisích pro přezkoumání činnosti veřejných zaměstnanců, ze dne 30. 10. 1945, [online], , přistoupeno 30.04.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1945-105.

Nařízená vlády č. 77/ 1953 Sb., o nové organizaci ministerstev a ústředních orgánů správy, ze dne 14. 9. 1953, [online], přistoupeno 26.05.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1953-77.

Nařízení vlády č. 123/1949 Sb., vládní nařízení, jímž se vydává organizační statut národního dopravního podniku „Československé dráhy, národní podnik," ze dne 30. 5. 1949, [online], přistoupeno 05.05.2021. dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1949-123.

Nařízení vlády č. 33/1952 Sb., vládní nařízení o zřízení ministerstva železnic a o reorganizaci železnic, ze dne 1. 8. 1952, [online], přistoupeno 24.05.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1952-33.

Ústavní dekret prezidenta republiky č. 11/1944 Sb., o obnovení právního pořádku, ze dne 3. 8. 1944, [online], přistoupeno 14.04.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1945-30.

Vyhláška č. 122/1949 Sb., o dni zřízení národních dopravních podniků, ze dne 30. 5. 1949, [online], přistoupeno, 25.04.2021, dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1949-122.

Výnos Vůdce a říšského kancléře 75/1939, o Protektorátu Čechy a Morava, ze dne 16. 3. 1939, [online], přistoupeno 10.05.2021, dostupné z: https://www.psp.cz/kps/pi/gi/historie/vynos_o_zrizeni_protektoratu.pdf.

Výnosy Ředitelství státních drah č. 188, č. 432 a č. 433, ze dne 1. a 5. 2. 1919.

Internetové zdroje

Národní archiv. Ministerstvo železnic 1952-1953. *Badatelna.eu* [online], přistoupeno 25.05.2021. Dostupné z: http://www.badatelna.eu/fond/1268/reprodukce/?zaznamId=1321634&reproId=1146310