



**HISTORICKÝ ÚSTAV SLOVENSKEJ AKADEMIE VIED**

**P. O. Box 198, Klemensova 19, 814 99 Bratislava**

tel.: 004212/52925753 | fax: 004212/52961645/201 | e-mail: histinst@savba.sk | <http://history.sav.sk/husav/>

## **OPONENSKÝ POSUDOK HABILITÁČNEJ PRÁCE**

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

**PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.**

Predložená habilitačná práca PhDr. Tomaša Nigrina, Ph.D. je venovaná doposiaľ nespracovanej téme česko-slovenskej historiografie a to vývoji železničnej dopravy v 70. a 80. rokoch 20. storočia. Problematika železničnej dopravy v predmetnom období je zachytená len minime prác českých a slovenských historikov, ktoré len okrajovo mapujú niektoré jej segmenty. Z tohto dôvodu je potrebné autorovu prácu privítať a vyzdvihnúť jej jednoznačný prínos k otvoreniu témy a prístupiu k jej vedeckému spracovaniu.

Cieľom autorovej práce bolo zanalyzovať postavenie železničnej dopravy v systéme národného hospodárstva, úlohu železníc v československej dopravnej politike a ich vnútorné fungovanie v 70. a 80. rokoch.

Habilitačná práca o 262 stranách je rozdelená do šiestich častí. V úvode autor predkladá cieľ práce a metódy, prostredníctvom ktorých bude postupovať pri spracovaní témy. V druhej časti sa autor pozastavuje nad doterajším spracovaním témy. Práve heuristický výskum autora je „achillovou päťou“ celej habilitačnej práce. Ak napíšem, že ma značne medzery a vyznieva úsporné, tak to habilitantový lichotím. Predsa ani v seminárnej práci nemôžem ignorovať pramennú základňu „druhej strany“ obzvlášť ak mám v téme názov „v Československu“. O stave slovenskej historiografie o predmetnej problematike sa v habilitantovej práci nedozvieme nič. Pritom vývoj na Slovensku v 70 a 80. rokoch bol vzhľadom na české krajiny dosť špecifický. Všetky negatívy, ktoré v západnej časti republiky prebiehali a zrážali „železnicu na kolena“ na Slovensko sa dostávali zo značným fázovým posunom. Na Slovensku od r.1971 po schválení XIV. zjazdu KSC prebiehala výstavba tzv. „južného ťahu“ Košice-Pešivec-Zvolen-Kozárovce-Leopoldov-Kúty-Břeclav-Znojmo-Jihlava. Celé predmetné obdobie bolo zamerané na výstavbu a renováciu železničných budov a železničnej techniky. Až na prelome 80. a 90. rokov dochádza postupne k regresu železníc na celom území Slovenska. Keď už autor nenavštívil Slovenský národný archív v Bratislave

(kde sú fondy ohľadom železníc prístupné), mal mať tu snahu aby si preštudoval aspoň základne práce od autorov ako sú J. Kubaček, M. Klubal, J. Kinček, L. Szojka, M. Školník atď. Ak si autor chcel prácu uľahčiť, stačilo mu navštíviť *Muzejno dokumentačne centrum železníc* v Bratislave. Tu „pod jednou strechou“ by našiel od archívnych materiálov, cez periodika, výročné správy, pamätnice jednotlivých tratí až po podrobne hlásenia jednotlivých staníc nie len zo Slovenska, ale z celého Československa, práve z predmetného obdobia. Autor fakticky až na málo výnimiek nereflektuje ani najnovšie práce českých historikov napr. Pavla Beka, alebo Jana Štemberka. Habilitat sa vo svojom pramennom výskume opiera predovšetkým o archíve fondy Národného archívu. „Gro“ jeho práce tvoria fondy Predsedníctva UV KSČ a Federálneho ministerstva dopravy. Pýtam sa prečo nie sú v práci zahrnuté regionálne archívy ČR? Tak isto mi v práci chýbajú napr. nemecké archívy.

Práve značný pramenný deficit je najviac cítiť v druhej kapitole *Železniční doprava v Československu v letech 1918-1970*. K tejto časti mám aj niekoľko drobných poznámok:

Na s. 34 habilitat spomína tri významne a finančne stabilne súkromné železničné spoločnosti – Ustecko-teplicku dráhu, Bušehradsku dráhu a Košicko-bohumínsku dráhu. Na Slovensku bolo ešte v roku 1943 29 (poväčšine nie lokálnych úsekov, menej významných) železničných tratí, ktoré vlastnilo 16 súkromných spoločností, čiže nie len Košicko-bohumínsku dráhu.

Na s. 35 autor zmieňuje budovanie nových tratí v medzivojnovom období. V českých krajinách, kde železničná sieť bola hustejšia a preorientovanie trati na Viedeň nebolo až tak jednoznačné, ako smerovanie hlavných spojov Slovenska do Budapešti nebola potreba výstavby nových trati tak akútna ako na Slovensku. Preto sa v predmetnom období len zdvojkoľajovali trate Přerov-Česká Třebová, Břeclav-Brno a Plzeň-Bzice. Na Slovensku sa postavilo až 10 tratí medzi ktorými boli napr. Červená Skala-Margecany (nie Brezno-Margecany ako uvádza habilitant), Zvolen-Krupina, Handlova-Horná Štubňa, Zbehy-Zlate Moravce atď. ktoré utvárali novú transverzálnu líniu západ-východ. Nejednalo sa len o výstavbu s cieľom strategickej zálohy pre prípad ohrozenia štátu, ale išlo predovšetkým o zlepšenie prístupu slovenských produktov do českých krajín a na západné trhy a obrátene. Boli veľmi dôležitou podmienkou prenikania tovaru z českých krajín na Slovensko a zintenzívnenia hospodárskeho života vnútri samého Slovenska.

Na s. 38 autor v krátkom odstavci nie presne popisuje situáciu počas vojny na Slovensku. Na rozdiel od Protektorátu sa železničná doprava dostala do značných problémov. Viedenským arbitrážnym rozhodnutím bolo na juhu Slovenska prerušené množstvo železničných úsekov. Slovenské železnice sa urýchlene snažili prepojiť prerušené úseky tzv. peážnymi spojkami.

Nie všade sa to podarilo, preto sa do popredia dostáva autobusová doprava. Právě obdobie rokov 1940/1943 patri na Slovensku medzi obdobia s najväčší počtom nárastu cestujúcich autobusovými spojmi v dejinách.

Na s. 39 sa autor zmieňuje o vojnových škodach na železnici. Najprv na s. 7 tvrdí citujem: *Ani bezprostredne po konci druhej svetovej války nebyla pozice železniční dopravy špatná, protože sej í – alespoň ve srovnání s jinými sousedními zeměmi – vyhnula valečna destrukce*. Potom na s. 39 cituje *Honsa J. Dejiny dopravy v ČSR*, kde uvádza štatistiku deštrukcie železníc na Slovensku. Ak by autor mal dôsledne naštudovanú novšiu literatúru (napr. *Vojnové škody a rekonštrukcia Slovenska 1944-1948, Bratislava 2011*) tak by sa dozvedel, že mnohé oblasti Slovenska (predovšetkým východne, stredné a severné) čo do deštrukcie trati boli zrovnateľne z najhoršími zničenými železničnými úsekmi na území Poľska a Sovietskeho zväzu. Absolútne tu nespomína hlavný podiel nemeckej armády, ktorá na tento účel posielala osobite vojenské jednotky so špeciálnou technikou určenou na likvidáciu koľajových tratí. Spojenecké nálety mali na deštrukciu železníc na Slovensku marginálny podiel. Väčšinu škôd na železnici ide na vrub nemeckých vojsk.

Na s.41 autor tvrdí, že oprava železničných tratí trvala do jari 1946. Posledné trate na Slovensku boli sprevádzkované až v decembri 1947.

Po prečítaní obsahu a úvodu a druhej kapitoly som mal určité pochybnosti. Zdalo sa mi, že si habilitant naložil na plecيا veľké bremeno a heuristický prácu nezvládol. Moje obavy potvrdil aj fakt, že som nenašiel žiadnu relevantnú štúdiu od autora, ktorá by bola „odrazovým mostíkom“ k habilitačnej práci (Ak to nie je pravda tak sa ospravedlňujem). Obával som sa, že ma čaká konfrontácia s tematickou a kvantitatívnou nevyváženosťou jednotlivých podkapitol a celková línia práce sa postupne rozpadne na kúsky. Moja obavy sa postupne rozpadali po precítaní ďalších troch kapitol. V ktorých autor v niektorých úsekoch až „drobno kresbou“, detailne rozoberá fungovanie železničného „telesa“ v centrálnych plánoch aj smerom k zahraničiu. Veľmi zaujímavé sú tam podkapitoly napr. mobilizácie železníc v čase spartakiády, ale ja podkapitoly o stave železničného odvetvia. Kapitoly tri, štyri a päť považujem za fundovane.

Oceňujem v práci aj bohaté využitie elektronických zdrojov a hlavne zaujímavé zahranične monografie.

Práca je napísaná veľmi „čitavým“ jazykom a kultivovaným štýlom. Niekedy na mňa dosť neusporiadane pôsobia tabuľky a vysvetlivky pod nimi. Napriek mojim mnohým

výhradám si myslím, že habilitácia je vedecký prínosná. Ak by mal autor snahu text vydať v zovretej podobe, kedy ma najväčší význam, čaká ho ešte množstvo práce. Do syntézy ma text ešte ďaleko, na to je v ňom priveľa otvoreného priestoru pre ďalší výskum a hlavne mnoho „dier“, ktoré by podali plastickejší obraz o vývoji železníc predmetnom období. Chýbajú mi tam napr. podkapitoly o personálnom, sociálnom, technickom aspekte železníc.

K obsahu a formálnej strane habilitácie mám niektoré zásadne pripomienky, ktoré však neznižujú jej celkový vedecký prínos v oblasti hospodárskych dejín a dejín dopravy, ale majú autora povzbudiť k ďalšej práci. Habilitácia položila základy pre ďalší hlbší ponor do problematiky dejín železníc v druhej polovici 20. storočia. Autor preukázal na dobrej úrovni schopnosť vedeckej historickej práce. Preto predložená habilitačná práca spĺňa všetky požiadavky na takýto druh práce.

### **O d p o r u č a m**

habilitačnú prácu k obhajobe a na ďalšie pokračovanie habilitačného konania.

V Bratislave 28. 8. 2017

---

PhDr. Miroslav Sabol, Ph.D.  
Historický ústav  
Slovenská akadémia vied Bratislava