

Ústav hospodářských a sociálních dějin FF UK

Oponentský posudek

na habilitační práci

pana PhDr. Tomáše Nigrina, Ph.D. „Od nepostradatelnosti ke stagnaci?

Železniční odvětví v Československu v 70. a 80. letech 20. století”,

FSV UK, Praha 2017, rkp. 262 stran.

Předložený habilitační spis pana PhDr. Tomáše Nigrina, Ph.D. „Od nepostradatelnosti ke stagnaci? Železniční odvětví v Československu v 70. a 80. letech 20. století” je již podle samotného názvu zaměřen na problematiku vývoje železniční dopravy v Československu za státního socialismu.

Práce je vyjma úvodu (s metodologií a rozborem pramenů a literatury) a obsáhlého závěru rozčleněna do čtyř strukturovaných kapitol. Kapitoly se zabývají vývojem železniční dopravy a dopravy od roku 1918 do 1970 (druhá kapitola), dále aktéry a institucemi železniční oblasti (třetí kapitola), vnitřními mechanismy železničního odvětví (čtvrtá kapitola) a stavem železniční oblasti s dvěma případovými studii (pátá kapitola).

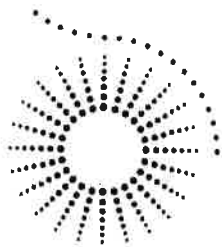
Cílem autora bylo “analyzovat postavení železničního odvětví v systému národního hospodářství, roli železnice v československé dopravní politice, vnitřní mechanismy a stav odvětví”, aby ukázal, “jakým způsobem se vývoj železnice v Československu v 70. a 80. letech vyrovnával s novými trendy v hospodářství a ve společnosti” (s. 8). Za základě prostudování práce se domnívám, že tohoto autorova cíle bylo dosaženo.

Práce je založena na využití fondů uložených v českých ústředních archivech, dobové odborné a současné literatury včetně periodik, stejně jako legislativních opatření. Samozřejmě, že by bylo možné hledat materiály i v dalších archivech (AMZV či v zahraničních archivech, zejm. německých a slovenských). Ocenit lze nasazení, šíři prostudovaného materiálu, zejména s ohledem na nezpracované a nedostupné či jen částečně dostupné materiály, úroveň zpracování a představení hlavních tezí. Za přínosné považuji zejména autorem uváděné případové studie.

Zpracované období je významné i pro pochopení současných nedostatků v dopravní infrastruktuře, včetně jeho dobové podfinancovanosti. Ostatně většinou rozhodující (politictí aj.) činitelé pohlízejí na dopravu jako na oblast, která vlastně „nevydělává“ a ještě potřebuje investice. Konečně ani téměř třicet let od roku 1989 není česká dopravní infrastruktura v dobré kondici a nelze očekávat její radikální zlepšení v následujících letech.

Velmi trefně ještě na konci státního socialismu charakterizoval vývoj v ČSSR doc. Ing. V. Tomica (Vysoká škola dopravní Žilina) v Rudém právu 14. října 1988: „Zatímco ve vyspělých průmyslových zemích šli cestou investic do železnice, budovali nové tratě, uzly, konstruovali moderní vozidla, my jsme se věnovali jen využívání, udržování a zlepšování toho, co tu už bylo. S tím však není možné vydržet donekonečna.“ A ve stejném článku doc. Ing. D. Habarda uvedl, že naše síť je přetížena a tranzit se snaží naše území obejít. Konec konců i v oblasti železniční dopravy probíhala studená válka a snaha vyhnout se území Československa (a NDR) přes Rakousko a pokračovat přes SRN našla své vyjádření v přednostní elektrifikaci. Pro ČSD toto znamenalo nejen ztrátu objemu, ale i deviz. Habilitační práce uvedená dobová vyjádření jen potvrzuje.

Z některých připomínek či doplnění lze uvést následující. K významným problémům první republiky patřil kromě v práci uvedených (s. 32) ještě slabý železniční svršek, který limitoval nasazení nejmodernějších lokomotiv. Formulace na s. 12 o nulovém, resp. marginálním ročním přírůstku národního důchodu, zejména v konfrontaci s údaji o vývoji v 70. letech, by potřebovala zpřesnění. Opakují se tabulky číslo 1.1. (s. 13) s tabulkou 5.10 (s. 111). Z dalších možných doplnění bych uvedl, že se ve výkladu neobjeví se pojem elektrifikace střídavou soustavou (což komplikuje situaci dodnes, když v rámci Československa existovaly dvě hlavní proudové soustavy a právě střídavá trakce představovala krok s dobovou technologií) či dieselizace zejm. nákladní dopravy. Ve výčtu zapojení ČSD není uvedena organizace o jízdách řádech nákladních vlaků LIM (Livret indicateur International des Marchandises), v jejímž čele stály ČSD od počátku (1923/1924) a která se v roce 1951 transformovala na Evropskou konferenci jízdách řádů nákladních vlaků (EGK). V případě investic do železniční infrastruktury lze doplnit, že se do této kategorie bohužel započítávaly i akce, které primárně nezvyšovaly úroveň dopravy, ale reagovaly na potřebu průmyslu (traťové přeložky v souvislosti s rozšiřováním povrchové těžby, zvyšování únosnosti tratí pro investiční výstavbu atd.). Železnice byly podmínkou výstavby při velkých investičních akcích, jako byla výstavba jaderných elektráren (zesilování stávajícího železničního svršku či výstavby vleček), stejně jako pro výstavbu přehrad. Dále je nutné také vzít v úvahu dopravní nasycenost základních přepravních proudů v Československu, takže se



Ústav hospodářských a sociálních dějin FF UK

dokonce přeprava severočeského hnědého uhlí přesouvala na labskou cestu do Chvaletic. Železnice hrála také významnou roli jakési pomyslné „pupeční šňůry“ při zbožové výměně se SSSR přes východoslovenské železniční přechody. Samozřejmě, že se postupně proměnila také struktura zboží převáženého po železnici, mj. v souvislosti s postupem výstavby ropovodů a plynovodů. Výklad o plánování v dopravě lze názorně dokumentovat na vysokoškolské učebnici VŠE Františka Tabery „Plánování a organizace dopravy“ (Praha 1959). Konečně bych doporučoval používání přesnějšího termínu „Československé státní dráhy“, nikoliv Československé dráhy (právě s ohledem na legislativu č. 148/1950 Sb., 625/1992 Sb.), přestože vládní nařízení 33/1952 Sb. dočasně ČSD zrušily.

V případě publikování práce by bylo vhodné odstranit některé překryvy ve výkladu, neboť vývoji do roku 1970 je věnována samostatná kapitola, pak se s retrospektivními údaji a výkladem setkáme v dalších kapitolách věnovaných 70. a 80. letům a zvážit obsáhlejší anglické resumé. Uvedené připomínky a doporučení nikterak nesnižují vysokou úroveň práce. Práci shledávám přínosem pro oblast dějin dopravy, dějin státního podniku a institucionálního řízení tohoto podniku.

Práce podle názoru oponenta jednoznačně splňuje požadavky standardně kladené na habilitační práce po stránce věcné i formální.

Práci doporučuji k dalšímu postupu v habilitačním řízení.

UNIVERZITA KARLOVA
Filozofická fakulta
Ústav hospodářských a sociálních dějin
② nám. J. Palacha 2, 116 38 Praha 1

Praha, 18. června 2017

Prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc.

Ústav hospodářských a sociálních dějin FF UK

