

I. ÚVOD

Informovanost o technických novinkách patřila k významným aktivitám institucí a podniků bez ohledu, zda se jednalo o soukromého vlastníka či stát.¹ Kromě „standardních“ či obvyklých cest jako informace v odborném tisku, představení novinky na různých výstavách (veletrhy, všeobecně zaměřené světové výstavy), přednášky předních odborníků na evropských či světových kongresech a konferencích a diskuse k nim patřila také zahraniční studijní cesta, tedy studium (popis, pozorování) novinky či nového postupu přímo na místě. Mezi nejvýznamnější organizátory mezinárodních akcí v rámci Společnosti národů patřila všeobecná dopravní a tranzitní konference (Conférence Générale des Communications et du Transit – CGCT), stálá poradní a technická komise pro dopravu a tranzit (Commission consultative et technique des Communications et du Transit – CCT) a sekce pro dopravu a tranzit (Section des Communications et du Transit – CCT). Dopravní konference Společnosti národů se konaly v roce 1921 v Barceloně a v letech 1923, 1927 a 1931 v Ženevě.² Z činnosti organizací stojících mimo Společnost národů uvedme např. Mezinárodní unii železniční (Union Internationale des Chemins de Fer – UIC), Spolek stře doevropských železničních správ (Verein

.....
1 Tato studie vznikla na Univerzitě Karlově v rámci programu PROGRES Q09: Historie – Klíč k pochopení globalizovaného světa.

2 Jakubec, I., *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918–1937. Dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska*. Praha: Karolinum, 1997, s. 35, kde uvedena další literatura.

Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen – VMEV) a Železniční kongresový spolek (Eisenbahn-Kongress-Vereinigung).³ Na technické novinky upozorňovaly také další mezinárodní konference např. ohledně tvorby jízdních řádů osobních a nákladních vlaků.

Transfer inovací, tedy nových postupů, technologií, patentů a licencí byl v zorném poli také státní administrativy meziválečného Ministerstva železnic. Soustředíme se na dokumenty dokládající zájem o zahraniční zkušenosti, novinky a technická řešení. Ostatně Československé státní dráhy (ČSD) jako státní podnik patřily mezi největší zadavatele zakázek.

V Národním archivu v Praze se dochovalo několik zajímavých dokumentů, které dosud nebyly badatelsky využity. Současně ukazují, že státní administrativa, resp. státní podnik Československé státní dráhy přece jen nebyly tak těžkopádné, jak by se dalo s ohledem na jejich velikost a personální obsazení předpokládat. Naopak, úsilí o vysílání odborníků na zahraniční studijní cesty se jeví jako velmi promyšlené, jak dobou uskutečnění, tak i navštívenými destinacemi. Na počátku dvacátých let 20. století se zájem prokazatelně koncentroval na výrobu parních lokomotiv, zejména z hlediska úspor, a to do Francie. Ve druhé polovině dvacátých let se uskutečnila cesta do Rakouska, Švýcarska a Itálie ohledně studia elektrizace železnic. Do Německa, Francie a Velké Británie se současně soustřeďoval zájem o mechanizaci pracovních výkonů, předměstskou dopravu

3 Tamtéž, s. 50–51.

a elektrizaci. Ministerstvo železnic ještě ve stejné době podpořilo cestu do Německa pro studium železničního svršku. Nerealizovala se však služební cesta do Německa za účelem studia výstavby seřadovacích nádraží. Za hospodářské krize se aktuální stala údržba a dohled (dozor) s důrazem na zkušenosti ve Švýcarsku. Na konci třicátých let se pak destinací s cílem studia moderní vozové konstrukce stala Francie. Podívejme se na jednotlivé příklady podrobněji.

2. SLUŽEBNÍ CESTY VE DVACÁTÝCH LETECH

2.1 Rok 1920

V prosinci 1920 se na ministra železnic Václava Burgera obrátil generální ředitel Škodových závodů Ing. František B. Hanuš s písemnou zprávou o francouzských lokomotivkách. Ten v létě 1920 navštívil některé francouzské výrobce lokomotiv a diskutoval s tamními americkými odborníky.²⁰⁴ Studijní cesty organizované Ministerstvem železnic na základě doporučení

.....

4 „Mohl bych uvést ještě celou řadu takových věcí, kde se dle mého skrovného náhledu utrácení [z]bytečně peníze i čas a naše lokomotivky a vagonky mají smutné renomé, že pracují pomalu a draho. Myslím, že dnes, kdy každý „štrick“ pilníkem v důsledku lichých prací malého výkonu v dílnách měl by ušetřit, bylo by snad na místě zaříditi komisi (ale co nejmenší) pro zjednodušení fabrikace. Té by se měla dát příležitost podívat se na fabrikaci v cizině. Škodovy závody jsou ochotny opatřiti jí kdykoliv přístup do francouzských nebo i amerických lokomotivek a vagonek.“ Nár. arch., f. Ministerstvo železnic I (dále Min. žel.), kart. 165, čj. 25654/21, dopis Ing. F. B. Hanuše adresováno ministru železnic, Praha-Smíchov 4. prosince 1920.

Ing. Hanuše se zúčastnili Ing. Josef Nechleba (vrchní rada a přednosta XI. oddělení ředitelství státních drah v Brně), Ing. Ivan Viest (rada a náměstek přednosta IV. oddělení ředitelství státních drah v Bratislavě) a Ing. Emil Kejř (stavební rada ministerstva). Cesta se tedy uskutečnila z podnětu Škodových závodů, resp. jejich ředitele Ing. Fr. B. Hanuše. Cílem bylo studium úspor při výrobě lokomotiv a „seznaní fabričních method“.⁵ Celkem byla navštívena desítka závodů včetně několika ředitelství drah, např. v Paříži, Lyonu, Rouenu. V závěru účastníci vyslovili své stanovisko ke změnám, jež navrhoval Hanuš, a připojili ještě větší množství vlastních poznatků a doporučení. Čtyřicetistránkovou zprávu doprovázejí náčrtů některých zařízení přímo v textu a v příloze.

Po vzniku republiky se rozšiřovala výroba parních lokomotiv. K tradičním výrobcům, jako byla První českomoravská továrna na stroje v Praze-Libni a Akciové společnosti strojírny, dříve Breitfeld, Daněk a spol. v Praze-Karlíně, se připojily po roce 1920 také Škodovy závody.⁶ Uvedená služební cesta tedy byla přímo v souvislosti s výrobním programem Škodových závodů. Jen po první světové válce převzatý lokomotivní park se sestával z 200 různých řad.⁷

5 Nár. arch., f. Min. žel., kart. 165, čj. 25654/21, Zpráva o studijní cestě do Francie, konané v dubnu 1921, s. [1].

6 Foltá, J. (ed.), *Studie o technice v českých zemích 1918–1945*, sv. I. Praha: Národní technické muzeum, 1995, s. 397.

7 Jakubec, I., *Vývoj československých a německých drah 1929–1937*, Praha: Karolinum, 1991, s. 85.

2.2 Rok 1926

Z pověření ministra železnic v souvislosti s připravovaným zasedáním správní rady ČSD k elektrizaci byla snaha získat potřebné informace u zahraničních podniků, které měly zkušenosti s dlouhodobým provozem po stránce dopravní, vozební i finanční. Cesty do Rakouska, Švýcarska a Itálie se zúčastnili odboroví přednostové ministerstva Ing. Bohumír Černý (přednosta odboru V. – strojní), Ing. Emil Kabeš (přednosta odboru VI. – dopravní), Dr. Jindřich Kamenický (ministrský rada, přednosta odboru II.) a Ing. Antonín Balcar (přednosta odboru elektrisačního). Náklady na cestu byly odhadovány na 16 000 korun. Nejvyšší účetní kontrolní úřad (354/26) ze dne 24. února 1926 upozorňoval na již vykonané služební cesty Ing. Balcara jako např. 28. dubna až 22. května 1922 a apeloval na úspornost.⁸

Ve dnech 9. října až 20. listopadu 1926 pověřilo prezidium Ministerstva železnic Ing. Pavla Kollera z V. (strojního) odboru, aby služebně navštívil Německo, Francii a Velkou Británii.⁹ Následně byla prezidiu předložena obsáhlá zpráva.¹⁰ Podle zprávy prezidiu vytyčilo za hlavní úkoly cesty: „I.) Pomocná zařízení a opatření, která jsou s to snížití provozní výdaje železniční

8 Nár. arch., f. Min. žel., kart. 8, čj. 284/26 studijní cesta z důvodu elektrisace drah.

9 Nár. arch., f. Min. žel., kart. 8, čj. 2249/26, Služební cesta Ing. Pavla Kollera do ciziny.

10 Tamtéž, čj. 2249/26, Zpráva o studijní cestě m. r. Ing. Pavla Kollera v Německu, Francii a Anglii (9. října až 20. listopadu 1926).

(zejména mechanizací pracovních výkonů) po př. zvýšiti příjmy. 2.) Předměstská doprava. 3.) Udržování motorických vozidel elektrických drah (se zřetelem na elektrisaci Wilsonova nádraží a přilehlých traťových úseků).“¹¹ V Německu byla navštívena ředitelství říšských drah v Essenu, Mnichově, Kolíně, Berlíně a Halle, ve Francii hlavní železniční správy Cie de l'Est, Cie du Nord, P.L.M., Cie d'Orléans a Chemins de fer de l'Etat, ve Velké Británii ředitelství Southern Railway, Great Western Railway, London, Midland and Scottish Railway a London and North-Eastern Railway a v Rakousku Innsbruck. Vzhledem k úkolům a počtu navštívených železničních správ se jednalo o „zjednaní povšechné informace o dnešním stavu věcí v hlavních evropských zemích“.¹²

Zpráva si všímala mechanizace pracovních výkonů jako dovoz osob, zavazadel a zboží na nádraží a z nádraží, zařízení na nádražích, posunu na nádraží, vybavení seřadovacích nádraží včetně kolejové brzdy, vystrojení průběžnou brzdou pro nákladní vlaky (v Německu brzdou Kunze-Knorr), dále využití autobloku ve Francii, elektricky stavěných výhybek, amerických statistickými stroji (Powertovy a Hollerithovy), služby vozební, výkonů svěřovaných soukromým podnikatelům a družstvům (dnes bychom řekli outsourcing), péči o získání a zvýšení dopravy a organizací služby. Dále se Zpráva věnovala předměstské dopravě (elektrické motorové vozy) a udržování elektrických vozidel. „Železniční správy velkých

11 Tamtéž, s. 1.

12 Tamtéž, s. 2.

evropských států Německa, Francie a Anglie jsou, jak z uvedeného patrno v některých oborech mechanisace pracovních výkonů, před námi, náskok není však tak značný, aby nemohl být vyrovnán, tím spíše, že i my máme zařízení, která slouží cizině za vzor (např. ústřední řízení dopravy na místních drahách).“¹³ Zpráva se vyslovuje proti přílišnému omezování investičních prací s prokazatelným výsledkem a zvažuje úspory v počtu zaměstnanců s důrazem na zachování kmenových zapracovaných zaměstnanců. Obsáhlou přílohu Zprávy (69 čísel) tvořily nákresy, náčrty, výkresy a další pojednání.

Elektrizace (elektrifikace) se nestala během meziválečného období významným počinem ČSD. Nenavázala tak na slibné počiny na konci monarchie. Pražský železniční uzel byl elektrifikován na konci dvacátých let ve zcela nedostatečné délce 28 kilometrů (Wilsonovo nádraží a Masarykovo nádraží byly spojeny jen s Libní, Vršovicemi, Vysočany a Smíchovem). Problém v elektrifikaci spočíval v hospodářských (zájmy monopolních společností se značnými investicemi zahraničního kapitálu, hospodářská krize, výrobci parních lokomotiv a strojírenské koncerny s vazbou na hutní a těžební průmysl) i politických a vojensko-strategických (Ministerstvo obrany) důvodů.¹⁴ Přesto se stále uvažovalo o elektrifikaci pražských příměstských tratí a trati do Plzně.¹⁵

.....
13 Tamtéž, s. 84.

14 Tamtéž, s. 394.

15 Nár. arch., f. Min. žel., kart. 2039, čj. 56935/35, Zápis o XXX. řádném (podzimním) zasedání valného shromáždění Čs. ústřední rady železniční, s. 404.

2.3 Rok 1928

Původně na říjen 1928 byla plánována zahraniční studijní cesta do Německa, která se týkala konstrukce a vybavení seřadovacích nádraží. U Československých drah se s připravovanou výstavbou seřadovacího nádraží („nádraží seřadné“) v České Třebové se uplatnily zkušenosti tehdy známého německého odborníka Dr. Fröhliche.¹⁶ Departement IV/5 (stavební/konstrukce železničního svršku a kolejové úpravy) konstatoval, že „ježto jde o projekt velkého rozsahu[,] při kterém bude nutno použití veškerého technického pokroku, jest v zájmu technickém i hospodářském naléhavě nutno, aby departementu IV/5 byla poskytnuta možnost seznati dle skutečnosti řešení kolejového uspořádání velkého seřadného nádraží Hammu v Německu, kteréžto nádraží jest vybaveno nejnovějším kolejovým uspořádáním (: skupinové řešení zhlaví seřadné harfy apod.), jakož i opatřeno kolejovými brzdami system Thyssen a zřízením nejnovějším“.¹⁷ Departement IV/5 požadoval vyslat do Hammu administrativního ředitele Ing. Františka Pažouta a do Berlína, do ústředního úřadu Hauptverwaltung Německých říšských drah vrchního ministerského komisaře Ing. Evžena Kliku.

-
- 16 Správně Dr. Fröhliche, jehož hydraulická brzda se uplatnila na německých seřadovacích nádražích, jako např. v Hammu (Bauart Frölich, resp. August-Thyssen-Hütte). Derikartz, Die technische und wirtschaftliche Verbesserung des Güterzug-Umbildungsbetriebes. *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 46 (1926), č. 31, 4. 8. 1926, s. 369–373. Dostupné online na: https://digital.zlb.de/viewer/readingmode/14688302_1926/385/ [přístup 12. 12. 2018].
- 17 Nár. arch., f. Min. žel., kart. 773, čj. 8719/28, priora 16333/29, Informační cesta do ciziny (Německa).

Seřaďovací nádraží ve vestfálském Hammu u Münsteru patřilo ve své době mezi největší evropská nádraží svého typu vůbec.

Z října 1928 byla studijní cesta do Německa přeložena na 15. dubna 1929. Počítalo se s dvanácti dny. Jednalo se o prohlídky seřaďovacích nádraží a staničních zařízení. Za Ministerstvo železnic se měli účastnit ministerský rada Ing. R. Erben, administrativní ředitel Ing. F. Pažout, za ředitelství Praha-Jih vrchní radové Ing. E. Nosek a Ing. V. Bidlo. Dále se měl zúčastnit odborový rada Ing. J. Černý (departement V/I strojní/služba vozební). Jednalo se o prohlídku nádraží Halle, Altona, Osnabrück, Gelsenkirchen-Bismark a Würzburg. Zpráva ve spisu není a není ani zřejmé, zda se uskutečnila. Ze spisu však vyplývá, že se v původním termínu neuskutečnila pro nemoc dvou účastníků s poznámkou, že zamýšlená seřaďovací nádraží budou dokončena teprve v roce 1929.

Naopak se uskutečnila ve dnech 23. a 24. října 1928 studijní cesta do Německa Ing. Evžena Kliky z departementu IV/5 stavební/konstrukce železničního svršku a kolejové úpravy.¹⁸ Cesta se týkala nového svršku německých říšských drah. Jednání probíhala v Berlíně. Zpráva podaná v únoru 1929 obsahuje i jednoduché náčrty a schémata. Ve třicátých letech skutečně došlo k výstavbě či přestavbě odstavných a seřaďovacích kolejíšť a nádraží jako v případě nákladového nádraží Praha-Žižkov, dále v Olomouci, České Třebové a Bratislavě.¹⁹

.....
18 Tamtéž, čj. 13568/28, priora 16333/29, Zpráva o informační cestě do Německa, konaná Ing. E. Klikou ve dnech 23. a 24. října 1928.

19 Tamtéž, s. 391.