

Vědeckotechnický sborník

Správy železnic, státní organizace

č. 9/2023

ISSN 2694-9172

Vydavatel: Správa železnic, státní organizace

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234

Obsah:

Název a autoři	strana
1. Proměna role UIC během jednoho století a jeho vliv na rozvoj železniční dopravy v Evropě i ve světě Autoři: Martin Král, Pavel Řezáč	3
2 Provoz a výroba lokomotiv E 499.0 v letech 1954 až 1958 Autor: Martin Boháč	23
3. Aktuálně k Rozhodčímu soudu při HK ČR a AK ČR a rozhodčímu řízení po poslední novele rozhodčího řádu Autor: Karel Marek	58
4. 150 let Rakouské severozápadní dráhy v Praze Autor: Václav Haas	72
5 Přínosy Automatického stavění vlakových cest v základních dopravních situacích Autor: Petr Kučera	111
6. Rušení železničních přejezdů Autoři: Radim Brejcha, Jan Ziman	125
7. Malé detaily – velké překážky v bezbariérové přístupnosti Autoři: Adam Podolník, David Svrček, Ivan Vukušič, Eva Krautová, Oldřich Jirků	137

1. Proměna role UIC během jednoho století a jeho vliv na rozvoj železniční dopravy v Evropě i ve světě

Martin Král¹

Pavel Řezáč²

Klíčová slova

UIC, Union Internationale des Chemins de fer, Mezinárodní železniční unie, železniční interoperabilita, historie železniční dopravy

Key words

UIC, Union Internationale des Chemins de fer, International Union of Railways, interoperability of railway system, history of railway transport



Anotace

U příležitosti uplynulého stoletého výročí založení UIC přinášíme ohlédnutí za vývojem evropské a posléze i celosvětové spolupráce v otázkách technické jednotnosti a provozování železniční dopravy od konce 19. století až po současnost, kdy již zahrnuje nejen evropskou, ale i celosvětovou a zároveň inovovanou oblast působnosti železniční dopravy. S ohledem na rozsah problematiky se v článku zaměříme jen na klíčové milníky doplněné vzpomínkami pamětníka, který byl „v centru dění“ během dvou zásadních období historie UIC. Článek zmiňuje také priority Správy železnic v rámci činností UIC.

Summary

The article “UIC changing role during one century and its influence on the railway transport development in Europe and in the world” was published at the occasion of the past centenary of the UIC foundation. The article presents retrospect of the European and finally the worldwide cooperation in the field of technical uniformity and railway operation since the end of the 19th century until today, when it covers not only the European but also the worldwide and innovated railway transport sphere of activity. Due to extent of the issues the paper focuses only at the key milestones supplemented by the memories of the living contemporary who has been “in the middle of the events” during two important periods of the UIC history. The article also mentions the priorities of Správa železnic in the framework of UIC activities.

¹ Bc. Martin Král – vedoucí oddělení podpory mezinárodní komunikace, odbor mezinárodních vztahů, Správa železnic, státní organizace.

² Ing. Pavel Řezáč – bývalý sekretář skupiny pro kybernetiku a komise pro perspektivu UIC, bývalý poradce generálního ředitele Českých drah, a.s.

Úvod

Krátce po vynálezu parní lokomotivy se po celém světě začaly stavět první železnice, nejdříve pro konkrétní lokální potřeby (přeprava uhlí z dolů do přístavů či měst, zemědělských produktů do měst, lidí mezi městy atd.). Soukromě podnikající železniční společnosti brzy začínaly spolupracovat při rozšiřování své nabídky na větší vzdálenosti. Výstavbu železnic začaly podporovat i vlády, iniciovaly zakládání, resp. samy zakládaly další železniční společnosti. Prvním sdružením železnic byl v roce 1846 založený Pruský železniční spolek, k němuž se postupně připojovaly další železnice, ale nové spolky také zakládaly železnice dalších evropských zemí.

Prvořadým úkolem těchto sdružení bylo vytváření a sjednocování technických a provozních norem potřebných pro provozování společné národní i mezinárodní železniční dopravy, tj. dnešní terminologií utváření železniční interoperability. Stejný úkol si uložily i vlády. Po řadě porad a dílčích dohod pak byla v roce 1887 založena Unité technique (UT – Technická jednotnost), jež sice neměla žádný stálý orgán ani organizační strukturu, ale s logistickým zázemím v Bernu různými formami organizovala řešení otázek interoperability a vytváření potřebných norem. Vytvářené normy se projednávaly a schvalovaly na mezinárodních konferencích i příslušnými státními orgány.

Interoperabilita je základním, ne však jediným předpokladem pro fungování mezinárodní železniční dopravy. Proto od 70. let 19. století vznikaly další mezinárodní organizace a úmluvy: Evropská konference o jízdách rádech osobních (CEH) a později i nákladních (CEM) vlaků, Mezinárodní asociace železničních kongresů (IRCA či AICCF), Ústřední úřad pro mezinárodní železniční přepravu (OCTI), Mezinárodní unie pro výměnu (oběh) kolejových vozidel (později RIV pro nákladní a RIC pro osobní vozy), Úmluva o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM) aj. Tyto a podobné úmluvy a organizace fungují samostatně i po vzniku UIC, často ve vzájemné spolupráci.

1. Založení UIC v roce 1922

Po první světové válce již k UT přistoupily prakticky všechny evropské státy. V těchto státech už také byla většina železničních společností zestátněna a spojena do národních železničních správ, řízených převážně přímo ministerstvy dopravy. Existence těchto národních železničních správ a neexistence organizační struktury UT byly základním podnětem pro diskuze o vzniku nového železničního sdružení pro řešení železniční interoperability a vytváření příslušných norem a předpisů.

Samotnému založení předcházela mezinárodní konference v italské (dnes slovinské) Portoroži, která se koncem roku 1921 vyslovila pro vytvoření sdružení. Na mezinárodní konferenci v Janově na jaře 1922 bylo navrženo urychlit standardizaci evropských železnic tím, že se řízení tohoto procesu přenesou z úrovně vládní na nové sdružení železničních správ. Ve dnech 17. až 20. října 1922 se konala další konference v Paříži, která za účasti delegátů z 27 zemí, 46 železničních organizací a dvou zástupců Společnosti národů schválila stanovy UIC.

V červenci 1923 pak byla Mezinárodní železniční unie (UIC – Union Internationale des Chemins de fer) oficiálně prohlášena za sdružení založené podle francouzského zákona z roku 1901. Mezi zakládajícími členy (51 organizacemi z 29 zemí) byly i Československé státní dráhy (ČSD). UIC mělo tři řídicí orgány – valné shromáždění, dvanáctičlennou výkonnou radu, prezidenta – a generální sekretariát se sídlem v Paříži. Provozní náklady byly hrazeny z členských příspěvků stanovených podle počtu hlasů odvozených z délky tratí.

Préfecture de Police

3^e DIVISION

2^e BUREAU

Prévoyance Sociale

162113

(Ce numéro devra être rappelé dans toutes les communications adressées à la Préfecture de Police.)



La déclaration doit, dans le délai d'un mois, être rendue publique par les soins de l'association, au moyen de l'insertion au Journal Officiel d'un extrait contenant la date de la déclaration, le titre et l'objet de l'association, ainsi que l'indication du siège social. (Décret du 16 août 1901, art. 1^{er}.)

Les associations sont tenues de faire connaître dans les trois mois tous les changements survenus dans leur administration ou leur direction ainsi que toutes les modifications apportées à leurs statuts. (Loi du 1^{er} juillet 1901, art. 5)

Les modifications apportées aux statuts et les changements survenus dans l'administration ou la direction de l'association, sont transcrits sur un registre tenu au siège de toute association déclarée; les dates des récépissés relatifs aux modifications et changements sont mentionnées au registre.

Ce registre doit être coté par première et par dernière page et paraphé sur chaque feuille par le Préfet de Police ou son délégué. (Décret du 16 août 1901, art. 6 et 31.)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (Mod. 313-d.)

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Récépissé de Déclaration d'Association

(Loi du 1^{er} Juillet 1901. — Art. 5)

A la date du *7 Juillet* 192*3*

M^r *Mamy Président*

demeurant à *Paris*

rue de *Lombes N° 8*

a effectué la déclaration d'une association portant la dénomination de : *Union Internationale des Chemins de Fer*

et dont le siège social est fixé à *Paris*

rue *Georges Bizet, N° 24*

M a déposé à l'appui de cette déclaration :

- 1^o Deux exemplaires des statuts de l'association ;
- 2^o La liste des personnes chargées de l'administration ou de la direction de l'association ;
- 3^o *Un registre*

Le présent récépissé a pour unique objet de constater le dépôt de la déclaration et des pièces annexées, sans préjuger en quoi que ce soit la légalité de l'association.

Pour le Préfet de Police :

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ,

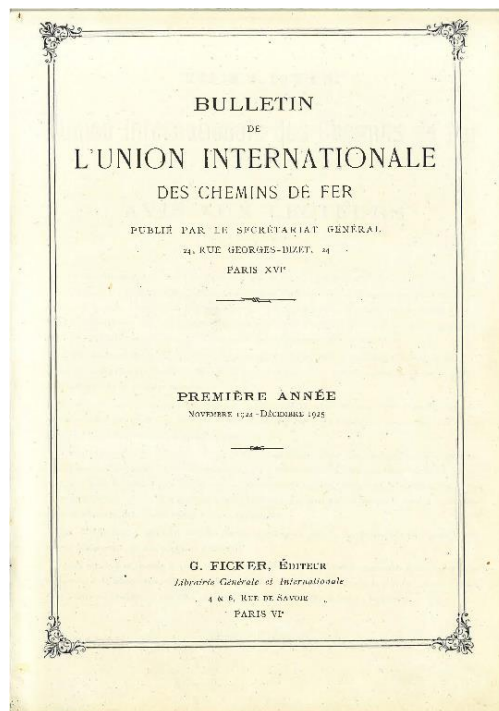
[Signature]

IMP. CHAIX (SUCC. B.) — 4043-22.

Obr. 1: Faksimile oficiálního dokumentu registrace UIC. V červenci 1923 byla Mezinárodní železniční unie oficiálně prohlášena za sdružení založené podle francouzského zákona z roku 1901 (© UIC)

2. První čtyři desetiletí činnosti UIC

Těžiště činnosti UIC spočívalo v tvorbě pravidel a norem pro fungování evropských železnic a v jejich průběžné aktualizaci v souladu s vývojem techniky a železničního provozu. Tuto činnost zajišťovala rozsáhlá struktura studijních orgánů UIC: komise (v zásadě odpovídající železničním služebním odvětvím), podkomise, pracovní skupiny a podskupiny. V komisích zasedali ředitelé příslušných služebních odvětví členských železnic, ti projednávali program i výsledky činnosti podřízených studijních orgánů. Činnost komise řídil předsedající ředitel, organizaci i dokumentaci zajišťoval sekretář komise z téže železnice. Podobně byla jednotlivými železnicemi zajišťována činnost studijních orgánů složených z vybraných odborníků členských železnic. Na práci komisí, podkomisí a pracovních skupin se podíleli i mnozí odborní vedoucí zaměstnanci ČSD.



Obr. 2: První Bulletin UIC 1924/25
(© UIC – Philippe Fraysseix)

Výsledné dokumenty byly po schválení v komisích publikovány ve formě závazných či informativních vyhlášek (tzv. fiší). Ač UIC nebylo organizací vládní, byly tyto vyhlášky uznávány státy, soudy apod. na stejné úrovni jako normy schvalované mezinárodními normalizačními institucemi.

Generální sekretariát (GS) UIC (dnes „Generální ředitelství“) zajišťoval potřebnou administrativu, tj. svolávání jednání, rozesílání a překlady podkladů, zápisů z jednání i zpracovaných dokumentů, publikace vyhlášek. V rámci GS UIC pracovala stovka lidí včetně patnáctky „vyšších kádrů“ vysílaných a placených členskými železnicemi, většina z nich byli Francouzi. Ti však nezasahovali do vlastní odborné činnosti. Generální sekretář Jean Tuja (ve funkci 1949–1960) jejich poslání definoval takto: „pozorovat činnost shůry a zajišťovat vše potřebné pro její fungování, ale do vlastního jednání nevstupovat, to si řídí samy železnice.“

Ve 20. a 30. letech 20. století se k UIC dále připojovaly zbylé evropské železnice i železnice v blízkosti Evropy (například turecké, syrské, libanonské, alžírské, marocké). Po útlumu během druhé světové války obnovilo UIC svoji činnost koncem roku 1945 v plném rozsahu. Brzy však bylo UIC nuceno čelit rozporům v Evropě i ve světě, počínaje politickými důsledky studené války. Prvním náznakem bylo vystoupení železnic Sovětského svazu z UIC v roce 1947, v následujícím roce učinila stejný krok Čína. V roce 1949 se k UIC znovu připojilo Německo.

V roce 1949 udělila Organizace spojených národů (Hospodářská a sociální rada) UIC poradní status při OSN, aby zastupovala železniční sektor na celém světě. Tento administrativní akt měl symbolickou hodnotu. Byl to první mandát, který mezinárodní společenství udělilo UIC. Uznání celosvětové role UIC jako mluvčího železnic, který tento status přinesl, jí umožnilo sloužit

jako místo mezinárodní spolupráce, která nedbá na rozpory a rozdělení poválečné společnosti.

UIC po čtyři desetiletí spolehlivě plnilo své rutinní úkoly, ale necítilo potřebu mít vizi do budoucna a rozvíjet další aktivity podporující rozvoj železnic v měnícím se prostředí dopravního trhu.

3. Léta šedesátá, nové impulzy

V roce 1961 do funkce generálního sekretáře UIC nastoupil Louis Armand, bývalý generální ředitel i prezident SNCF, prezident UIC, významná francouzská osobnost angažovaná v mnoha oblastech vědy, techniky, hospodářství, školství aj. Na podzimním zasedání řídicího výboru UIC představil svou vizi další činnosti UIC: aktivně čelit novým výzvám vyplývajícím z technického rozvoje (zejména elektroniky a výpočetní techniky) a rozvoje konkurence na dopravním trhu; generální sekretariát UIC se musí postavit do čela, aktivně iniciovat a organizovat potřebné činnosti. Vytyčil tři velké prioritní projekty: automatické spřáhlo, jednotné číslování a automatická identifikace vozů, využití kybernetiky a elektroniky na železnicích.

Přípravy zavedení automatického spřáhla probíhaly již od roku 1957. Byly mj. stanoveny nové parametry pro nové vozy (střední rám, větší rozvor u dvounápravových vozů aj.) i datum zahájení jeho užívání (o velikonočním týdnu v roce 1976 nebo 1977 při zastavení mezinárodní nákladní dopravy a montáží spřáhla na vozy v mezinárodní dopravě). Evropské spřáhlo mělo být kompatibilní se spřáhlem sovětským, ale na rozdíl od něj (i od spřáhla železnic Severní Ameriky či Japonska) mělo spojovat i elektrické vedení a brzdové tlakové potrubí. Proto muselo být spojení pevné bez umožnění vzájemných vertikálních pohybů vozů. Těžké ložené vozy v důsledku toho však nadlehčovaly lehčí a prázdné vozy a mohly způsobit jejich vykolejení, zejména v obloucích. Proto probíhalo mnoho zkoušek a upřesňování technických parametrů i řešení zařízení umožňujícího po přechodnou dobu spřahování vozů s a bez automatického spřáhla. Pro řízení všech dotčených činností byla v UIC ustavena tzv. Pushing group pro automatické spřáhlo.

Ropná krize z počátku sedmdesátých let způsobila zejména v západních zemích ekonomické problémy, které mj. výrazně zpomalily přípravy na zavedení automatického spřáhla. Později zase zpoždění příprav způsobovaly ekonomické problémy v zemích socialistického tábora. Mezitím prudký nárůst konkurence silniční dopravy i kontejnerizace způsobovaly pokles přeprav dříve převažujících vozových zásilek. Méně přivěšování, odvěšování, třídění v seřadovacích stanicích, pak i rušení seřadovacích stanic. Případná realizace evropského automatického spřáhla přestala být rentabilní a v roce 1973 byla odložena a skončila na dlouhý čas v propadlišti dějin.

Velkolepý projekt jednotného číslování železničních vozů, zahrnující oblast od Portugalska až po Čínu a Vietnam, byl připravován od roku 1960 ve spolupráci s Organizací pro spolupráci železnic (OSŽD) a s plánovanou realizací pro nákladní vozy v říjnu 1968 a osobní vozy na jaře 1969. Jedenáct číslic z dvanáctimístného kódu mělo vyjadřovat vlastnictví vozu, režim jeho použití v mezinárodní dopravě, technické parametry a inventární číslo, dvanáctá číslice byla kontrolní. Pro řešení byly zřízeny pracovní skupiny v rámci komise finanční, účetní a statistické a také společná skupina UIC-OSŽD. Realizace jednotného číslování vozů byla považována za jeden z prvních předpokladů pro uplatnění kybernetiky v železniční dopravě.

Uvažovalo se i o využití jednotného číslování při automatické identifikaci vozidel v železničním provozu. Rada firem z celého světa začala k tomu potřebné

systémy vyvíjet. Byly založeny na mnoha různých principech: magnetickém, optickém, mikrovlnném, elektronickém aj. Na konci 60. let byly dva systémy vybrány pro zkoušky v rámci UIC, mj. i na československém železničním okruhu v Cerhenicích nebo v zimních podmínkách na evropském severu. Při rychlém vývoji elektroniky a výpočetní techniky to však bylo předčasné a UIC program zastavilo. Zkoušky probíhaly i v USA (pod patronací Asociace amerických železnic – AAR), kde nakonec byl jeden systém uveden do provozu. Vynikal snadností umístění označení na železniční vozy i relativně nízkou cenou čtecího zařízení. Přes veškerou snahu však dosahoval v provozu spolehlivost jen 95 %, což bylo naprosto nedostačující, a proto byl provoz ukončen.

Louis Armand označil vývoj teorie i nástrojů kybernetiky (výpočetní a přenosová technika, elektronika) za zcela nové příležitosti pro rozvoj železniční dopravy. Prohlásil, že je to velká výzva pro UIC a generální sekretariát musí připravit program řešení uplatnění kybernetiky a zahájit jeho naplňování. Požádal proto šéfy železnic o nabídku vhodného kandidáta pro tuto činnost v GS UIC. Náměstek československého ministra dopravy sdělil, že takového pracovníka má (kupodivu věděl o Pavlu Řezáčovi, který se na ministerstvu těmito otázkami zabýval, a navíc aktivně pracoval v jedné pracovní skupině pro číslování vozů, kde navrhl změnu struktury kódu umožňující snížit počet jeho číslic z původně uvažovaných 14 na 12).

Pavel Řezáč byl do GS UIC vyslán k 1. červenci 1962. Louis Armand jej seznámil se svou představou na uspořádání symposia o využití kybernetiky a elektroniky na železnicích, kterého by se kromě členských železnic UIC měly aktivně zúčastnit i železnice americké, sovětské a japonské. Požádal jej o návrh programu a organizace symposia s tím, že on sám zajistí účast významných světových osobností.

Analýza dosavadních zkušeností ukázala, že prvotní výběr aplikací nové výpočetní techniky a elektroniky je v uvažovaných oblastech světa různý: v Evropě se týkal agendy hospodářské, v Japonsku automatizace procesů, v SSSR systémového pojetí, v USA izolovaně řešených problémů (předávání vozů mezi stovkou železničních společností, nebo boj se ztrátami a krádežemi zásilek apod.). To usnadnilo vytyčit pro symposium program zajímavý pro všechny a charakterizovat jej ve výzvě pro návrhy přednášek. Do konečného programu bylo vybráno 76 přednášek rozdělených do pěti plenárních tematických sekcí. Jejich texty byly vyžadovány předem, byly překládány a přihlášeným účastníkům rozesílány před symposiem ve vyžádaném jazyce (angličtina, francouzština, němčina). Texty si předem přáli i simultánní tlumočníci, aby se důkladně připravili na odbornou terminologii. V té době ještě nebylo simultánní tlumočení běžné a tlumočnicků nebylo mnoho. Vytvořili si celosvětové sdružení se sekretariátem v Paříži, spolu s ním bylo pro symposium vybráno 20 tlumočnicků z různých koutů světa (dva další tlumočníci pro ruštinu byli vysláni ze SSSR).

Symposium proběhlo ve dnech 4. až 13. listopadu 1963 v nové budově UIC v Paříži. Přednesené referáty a bohatá diskuze čtyř stovek účastníků (pětina z nich s referátem) vytvořily podrobný obraz o prvních aplikacích kybernetiky, o představách dalšího vývoje, o užitečnosti výměny zkušeností i návazné spolupráce, a to ve světovém měřítku. Symposium bylo hodnoceno jako velice úspěšné a inspirativní. V rámci UIC byla následně zřízena Skupina pro kybernetiku s úkolem koncipovat principy uplatňování kybernetiky na železnicích, utvářet plán řešení a realizací, koordinovat příslušnou činnost komisí UIC a v určité míře i členských železnic.

V rámci světové spolupráce proběhla další dvě úspěšná sympozia o železniční kybernetice: v roce 1967 v Montrealu a v roce 1970 v Tokiu. Sympozium v Montrealu se zabývalo hodnocením zkušeností a programem dalšího rozvoje v nejvýznamnějších oblastech pro využití kybernetiky: systémové přístupy, automatické řízení jízdy vlaků, integrované řízení nákladní dopravy, matematické a simulační metody v železniční dopravě, automatizace práce seřadovacích stanic a rezervace míst v osobních vlacích. Sympozium v Tokiu navázalo na předchozí a nově se zaměřilo na otázky vrcholového řízení, hojně se ho zúčastnili generální ředitelé a manažeři železnic. Témata sekcí byla: vrcholové řízení a kybernetika, kybernetika v dlouhodobém plánování, studie a analýzy dopravy v národním hospodářství včetně konkurence a koordinace v dopravě, ekonomické problémy železnic, organizace železniční dopravy, využívání seřadovacích stanic a kolejových vozidel, využívání tratí.



Obr. 3: Výstavba nového sídla UIC na pozemku poskytnutém společností SNCF (na okraji tehdejšího odstavného nádraží příměstských vlaků) byla zahájena 25. září 1960 a dokončena v roce 1963 (© SNCF Médiathèque – Edgar Danis)

4. Nová budova UIC

O stavbě nové moderní budovy UIC bylo rozhodnuto v roce 1959, GS UIC do té doby sídlil v budovách pronajatých. Nová budova měla mít dostatek různě velkých sálů pro zasedání řídicích i pracovních orgánů UIC, včetně velkého sálu vybaveného kabinami pro simultánní tlumočení z a do více jazyků, dále vybavení pro tisk a kompletaci dokumentů aj. Stavba byla financována z půjček od členských států (československá půjčka měla hodnotu 522 tisíc Kčs) a dále zhodnocena dary od členských států. Například ve vysoké vstupní hale obložené italským mramorem vyniká 12 podsvícených uměleckých děl ve tvaru obdélníku z litého barevného skla,

dílo světoznámé dvojice sklářských výtvarníků Libenský-Brychtová ze Železného Brodu (tehdejší hodnota 80 tisíc Kčs).

Obr. 4: Nová budova UIC na adrese rue Jean Rey 16 byla slavnostně otevřena 29. května 1963 (© UIC – Philippe Fraysseix)



Obr. 5: Vstupní halu zdobí dar z Československa – 12 výrazných obdélníkových panelů z litého barevného skla od železnobrodských sklářů Jaroslavy Brychtové a Stanislava Libenského (© UIC – Coralie Filippini)



5. Louis Armand (1904–1971)

Louis Armand (nar. 1904) brilantně absolvoval VŠ polytechnickou a báňskou, od roku 1928 byl inženýrem Báňského štábu v Clermont-Ferrand, kde pracoval v oboru termálních a radioaktivních vod, a v roce 1934 nastoupil na železnici, které věrně sloužil až do konce života. Začínal v odvětví lokomotivního hospodářství, kde se mj. proslavil návrhem a realizací systému úpravy vody pro parní lokomotivy „Traitement intégral Armand“, které zajistilo snížení spotřeby uhlí, významné omezení údržby a zkrácení doby oprav.

Od počátku války se aktivně zapojil do odboje, v lednu 1944 nahradil zatčeného šéfa v čele Résistance Fer, slavného francouzského odboje na železnici. V červnu 1944 byl i on zatčen gestapem a odsouzen k smrti. Měsíc čekal v cele smrti na popravu. Po diplomatickém tlaku z neutrálních zemí, za pomoci britských tajných služeb při podplácení velitele gestapa apod. byl den před pařížským povstáním propuštěn. Brzy po osvobození Paříže se setkal s generálem Charlesem de Gaullem, i když se vzájemně lišili v názorech na hospodářství a politiku i v představách o budoucnosti Evropy. Po válce dál stoupal po žebříčku vedoucích funkcí SNCF: v roce 1949 generální ředitel (a prezident UIC), v roce 1955 prezident SNCF.

Nešťastnou epizodou v jeho kariéře bylo působení v Evropském společenství pro atomovou energii (Euratom). V roce 1955 byl pověřen vedením přípravy jeho zřízení. Vedl složitá jednání v rámci CECA (Evropské společenství pro uhlí a ocel, předchůdce ES) i s prezidentem USA Dwightem Eisenhowerem. Euratom pak vznikl k 1. 1. 1958 na základě „římských dohod“ 6 států (Francie, SRN, Itálie a Benelux) současně s Evropským hospodářským společenstvím (EHS). Louis Armand se stal jeho prvním prezidentem, nerad opouštěl své funkce v SNCF. Odstěhoval se do Bruselu, vzdálen od dosavadních kontaktů a aktivit. Za hlavní poslání Euratomu považoval spolupráci při výzkumu a realizaci mírového využití nukleární energie. Brzy to však začaly narušovat rozporuplné národní postoje členských států a zejména generála Charlese de Gaulla, od ledna 1959 prezidenta Francie, jenž odmítal evropskou koordinaci jaderného výzkumu. Směřování Euratomu se odklonilo od představ Armanda. Proto, zklamán i nízkou efektivností a nedostatečnou pravomocí Euratomu, ke konci 1959 místo jeho prezidenta opouští.

Funkce generálního ředitele SNCF byla obsazena, a proto dočasně přijal funkci prezidenta lotrinských uhelných dolů. Definitivně však profesionálně zakotvuje ve funkci generálního sekretáře UIC v roce 1961.

Současně s „hlavním zaměstnáním“ se Louis Armand vždy věnoval širokému spektru problémů vědy, techniky, hospodářství, školství i politiky. Smysl svého myšlení a konání viděl v úsilí o osud člověka, lidstva, v planetárním měřítku. Cítil se profesně technikem a politicky Evropanem. Věřil v sílu vědy a techniky s tím, že technik nesmí řešit jen otázku „jak?“, ale i „proč?“, tj. jak to prospěje lidstvu. Podporoval konvergenci technických a humanitárních věd. Své postoje osvětlil v několika knihách s charakteristickými názvy, jako Obhajoba budoucnosti, Prosté úvahy, Poučení z věcí, Sázka na Evropu. Sám de Gaulle jej uznale označil za gejzír idejí.

Byl profesorem a členem vědeckých rad vysokých škol (stavební, polytechnické, správní), členem akademie etických a politických věd, předsedou výboru aplikovaného výzkumu v národním ústředí vědeckého výzkumu, předsedou

francouzské asociace pro normalizaci (AFNOR), předsedou komise pro boj proti znečištění atmosféry, pak předsedou výboru pro zlepšení životního prostředí atd.

Byl nositelem celkem 35 francouzských a zahraničních státních i akademických vyznamenání, nejvyšší poctou však pro něj bylo přijetí do Francouzské akademie (mezi tzv. 40 nesmrtelných) v březnu 1964. Recepce k tomu uspořádal v budově UIC, oděn v tradiční zelené uniformě zdobené vyšíváním, s akademickým mečem u boku a s nejvyššími vyznamenáními na hrudi.

Louis Armand nechtěl nikdy vstoupit aktivně do politiky (soukromě říkal, že by nemohl myslet a konat svobodně), ale neváhal vyjadřovat se, spolu s významnými demokratickými osobnostmi, k závažným politickým situacím. Občas odmítal nabízené posty ministrů, v roce 1965 odmítl i návrhy mnoha osobností, aby kandidoval proti de Gaullovi na funkci prezidenta republiky.



Obr. 6: Současné sídlo UIC bylo slavnostně otevřeno 29. května 1963 za přítomnosti prezidenta UIC Hugo Gschwinda ze Švýcarských spolkových drah a Louise Armanda (na snímku), s přehlídkou národních krojů (© SNCF Médiathèque – Roger)

6. Armandova strategie pro rozvoj železnice

Počátkem roku 1967 Louis Armand vyslovil názor, že je třeba mít společnou strategii pro další rozvoj evropského železničního systému v podmínkách rostoucí konkurence na dopravním trhu a technického i hospodářského vývoje. Inicioval vytvoření nové komise UIC pro perspektivu složenou z ředitelů plánování/strategie členských železnic. Pro vyjádření nové role členů UIC byl na jeho popud ve statutu UIC změněn termín „železniční správy“ na „sítě“ (česky výstižněji „dráhy“). Nová komise začala pilně pracovat. Začala zformulováním celkové představy ve zprávě „Obraz železnice budoucnosti“ a pokračovala třemi studii: evropské železniční koridory, gabarit (průjezdny profil) a překonávání horských a mořských překážek.

První studie navrhla trasy a základní parametry panevropských železničních koridorů. Byla využita při přípravě pozdější příslušné dohody evropských ministrů dopravy a tím následně i pro vytyčení panevropských dopravních koridorů (zahrnujících i neželezniční druhy dopravy) Evropských společenství (ES), dnes EU.

Studie gabaritu navrhla jednotný průjezdny průřez evropských tratí (prioritně tratí s mezinárodní dopravou), který mj. po výměně podvozků umožní jízdy sovětských a španělských železničních vozidel. S ohledem na vysoké náklady úprav zejména tunelů a mostů bylo poznamenáno, že pro kompletní realizaci se jedná o program na 40 let.

Třetí studie navrhovala výstavbu tunelů a mostů překonávajících horská pásma a mořské úžiny. Šlo zejména o základové tunely v Alpách a mosty a tunely mezi střední Evropou a Skandinávií a v Bosporu (projektové práce na tunel pod Lamanšským průlivem již probíhaly). Dodnes bylo realizováno spojení (mosty a tunel) Německo – Dánsko – Švédsko, Lötschberský a Gotthardský základový (úpatní) tunel ve Švýcarsku a tunel pod Bosporskou úžinou v Istanbulu.

Sekretářem skupiny pro kybernetiku i komise pro perspektivu a odpovědným za tvorbu a realizaci programů všech tří symposií o železniční kybernetice byl Pavel Řezáč. V létě 1970 byl v souvislosti s normalizačními čistkami v ČSSR z GS UIC náhle odvolán. Předtím, v průběhu symposia v Tokiu, odmítl nabídky na zaměstnání od několika generálních ředitelů, emigrovat však nechtěl.

Dne 30. 8. 1971 Louis Armand náhle zemřel (zástava srdce). Generálním sekretářem UIC se stal Bernard de Fontgalland, ředitel výzkumu SNCF, který v rámci UIC již působil jako člen skupiny pro kybernetiku a pak jako předseda komise pro perspektivu.

7. Léta sedmdesátá a osmdesátá

Pracovní orgány UIC, v jejichž rámci se odehrávala veškerá práce v oblasti mezinárodní spolupráce, se shodovaly s hlavními aktivitami v železničních společnostech: výzkum a strategie, osobní doprava, nákladní doprava, finance, oběh vozidel, trakce, kolejová vozidla, zaměstnanci, pracovní postupy, technické specifikace a informační technologie. Spolupráce UIC a OSŽD vyústila ve vytvoření společných vyhlášek UIC a OSŽD. Za zmínku také stojí společné skupiny UIC–OSŽD: automatické spřáhlo, standardizované digitální kódování, dokumentace (výměna vědeckých a statistických informací) či pohraniční přechody. Nově byli prezidenti UIC voleni střídavě z východu a západu. Funkci prezidenta UIC tak vykonávali mj. také

náměstci ministra tehdejšího Federálního ministerstva dopravy ČSSR Ing. Stanislav Houška (1983) a Ing. Ladislav Blažek, CSc. (1984).

8. Konec studené války

Počátek 90. let přinesl pro UIC nové výzvy spojené s koncem studené války a návratem zemí střední a východní Evropy k liberalismu a tržní ekonomice na straně jedné a s aktivizací činnosti komise ES/EU v dopravní politice, zejména v úpravě pravidel a podmínek pro fungování železniční dopravy na straně druhé. EU nahlíží na železnici jako na jiné síťové systémy (telekomunikace, elektřina, nafta, plyn, voda atd.), v nichž samostatní podnikatelé (výrobci, poskytovatelé služeb aj.) využívají stejnou síťovou infrastrukturu vlastněnou a spravovanou jiným subjektem, často státním. To vyžaduje přeměnu státních železnic na samostatně podnikající železniční dopravce bez vlastní infrastruktury a zřízení manažerů státní železniční infrastruktury využívané všemi železničními dopravci (národními i zahraničními). Na základě těchto principů již nemohly schvalovat a udržovat mezinárodní technické aj. normy profesní organizace (tedy ani UIC), tuto činnost musely postupně převzít struktury EU, v daném případě zejména později vytvořená ERA (Agentura Evropské unie pro železnice). Proces realizace těchto změn trval celá devadesátá léta s přesahem do nového milénia a zásadně poznamenal činnost UIC a její další osud.

9. CER a Mise Východ–Západ

Z iniciativy západoevropských železnic byla v roce 1988 v rámci UIC ustavena nezávislá skupina se sídlem v Bruselu pod názvem Společenství evropských železnic (CER/CCFE/GEB)³, a to pro řešení politických a legislativních otázek ve vztahu k ES. Jeho členy byly pouze členské železnice UIC z členských států ES, v čele s generálními řediteli. Vztahy CER vůči železnicím střední a východní Evropy nebyly zpočátku příliš vstřícné. Proti tomu uspěl návrh ČD na zřízení Mise Východ–Západ (VZ) a oddělení VZ na GR UIC s úkolem urychlit integraci evropských železnic se vzájemným využitím úspěšných řešení a zkušeností (železnice střední a východní Evropy měly např. vyšší podíl na národním i mezinárodním dopravním trhu než železnice západní).



Obr. 7: Foyer sídla UIC
(© UIC – Coralie Filippini)

10. Železniční interoperabilita

Rozhodující pro další osud UIC však byla problematika železniční interoperability. Ta byla vlastně hlavní náplní činnosti UIC od jejího vzniku. Vůdčí roli v ní mělo nyní převzít ES, resp. EU, a její orgány. Na GR UIC ji zastřešoval odbor technický, jehož ředitelem byl Ing. Ivo Malina, CSc. (1992 až do svého návratu do vedení ČD v roce 1998). Ten navázal kontakt s ředitelstvím průmyslu a ředitelstvím dopravy Komise ES a dohodl úzkou spolupráci UIC na přípravě směrnic o železniční interoperabilitě. Nejdříve měla být vydána směrnice ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému. Současně se sice již připravovala směrnice o interoperabilitě „konvenčního“ evropského železničního

³ CER se stal nezávislou asociací v roce 1996.

systemu, ale ta vysokorychlostní byla zpracovávána prioritně, aby se předešlo problémům při vytváření celoevropské vysokorychlostní sítě. První vysokorychlostní tratě se totiž stavěly nebo připravovaly ve Francii, Německu, Itálii či Španělsku izolovaně a jejich technické parametry nebyly ještě sjednoceny (např. různá výška nástupišť u TGV a ICE apod.). Směrnice o interoperabilitě také přinesly změny v postupech zpracování a schvalování příslušných norem. Zavedly např. novou kategorii technických specifikací interoperability (TSI), které předcházely vypracování norem a jejich schvalování normalizačními institucemi.

Ivo Malina navázal také úzký kontakt s Unií evropského železničního průmyslu (UNIFE) se sídlem v Bruselu. Dohodli se, že problematika železniční interoperability a změny působností při tvorbě a schvalování norem se týká jak železničních podniků, tak i železničního průmyslu, a proto UIC a UNIFE budou při hájení zájmů svých členů spolupracovat. Ivo Malina navíc inicioval kontakt ČD s UNIFE. Z podnětu ČD pak byla založena Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI) a stala se prvním členem UNIFE ze států mimo EU.

V roce 1996 odešel Michel Walrave do důchodu a generálním ředitelem GŘ UIC se stal Philippe Roumeguère, bývalý vedoucí pracovník z SNCF, který přihlížel dynamickým změnám při vytváření nové struktury procesů řešení železniční interoperability, včetně tvorby a schvalování příslušných předpisů a norem, a probíhajícím přístupovým jednáním EU s kandidátskými zeměmi, avšak zvláštní podporu očekávanou těmito zeměmi neposkytoval.

11. Světový akční plán

Implementace světového akčního plánu v druhé polovině 90. let představovala významný krok v přeměně UIC na mezinárodní odbornou organizaci se skutečně celosvětovým dosahem. Balíček kombinující politiku a mezinárodní propagaci železnic umožnil posílit spolupráci s řadou mezinárodních organizací. Činnosti vyvíjené pod záštitou světové výkonné rady UIC vytvořené v roce 1995 byly věnovány diskuzím o organizaci a řízení železničních společností, aspektům politiky intermodální dopravy, zefektivnění provozu a snížení nákladů díky zavádění nových technologií a nových systémů řízení, iniciativám v oblasti vzdělávání a prvním plánům na zřízení železničních koridorů. Byly pořádány tzv. interaktivní semináře, jejichž cílem bylo propojit mezinárodní železniční průmysl a mezinárodní železniční komunitu s konkrétními tématy (elektrická trakce, řízení a zabezpečení, nákladní doprava atd.). V roce 1997 UIC poprvé uspořádalo (57.) valné shromáždění mimo Evropu, a to v Marrákeši, u příležitosti světového kongresu, další pak následovala v Montrealu (2006), Soulu (2008), Tokiu (červen 2010) a Pekingu (prosinec 2010).

12. Nové stanovy UIC z let 2006 a 2009

Valné shromáždění UIC konané v červnu 2006 v Montrealu přijalo nové stanovy, podle nichž nahradil světovou výkonnou radu vytvořenou v roce 1995 řídicí orgán na vysoké úrovni: výkonná rada složená z 21 členů jmenovaných podle systému geografického zastoupení. Další novinkou bylo zřízení šesti regionálních shromáždění UIC: Afrika, Severní Amerika, Jižní Amerika, Asie, Evropa a Blízký východ. Období 2007–2008 však bylo poznamenáno značnými potížemi v činnosti UIC, které vedly až k ohrožení samotné existence sdružení, neboť nová pravidla řízení se velmi rychle ukázala být příčinou vážné nefunkčnosti řízení sdružení a hlubokého napětí mezi členy. Patová situace v rámci mechanismů fungování sdružení, zejména na jeho dvou nejvyšších rozhodovacích úrovních – valném shromáždění a výkonné

radě – tak vedla k další revizi stanov. UIC nakonec vyšlo z této vnitřní debaty silněji. Nové stanovy, na jejichž přípravě se významně podíleli členové ze všech světových regionů, byly předloženy na valných shromážděních, která se konala v prosinci 2008 a v březnu 2009, na nichž byla přijata jednomyslná rozhodnutí.

Nové stanovy odstranily všechny nejasnosti, které vedly k předchozímu nefunkčnímu stavu. Podporují jedinečné globální poslání UIC, čímž ukončují dichotomii Evropa/svět, a definují jasná pravidla řízení. Valné shromáždění, které sdružuje všech cca 200 členů, je jediným řídicím orgánem UIC a uplatňuje systém váženého rozhodování odrážející účast členů na činnostech UIC. Výkonná rada, která se nadále skládá z 21 členů s geografickým zastoupením, je poradním orgánem pověřeným řízením těch činností UIC, které mají celosvětový dosah. Nové stanovy rovněž posilují roli generálního ředitele UIC, který je jako jediný pověřen řízením sdružení a kterým byl zvolen Jean-Pierre Loubinoux (SNCF). Obnovené ambice UIC pro 21. století jsou obsaženy ve třech hodnotách: jednota, solidarita, univerzálnost.

13. Úkoly UIC pro výzvy 21. století

Nové stanovy přijaté v březnu 2009 přesahují původní činnosti v oblasti technické harmonizace a provozních pravidel. Do popředí se dostává odpovědnost za podporu železniční dopravy na světové úrovni a pomoc členům při překonávání současných i budoucích výzev v oblasti mobility a udržitelného rozvoje. Z prvního úkolu vyplývá několik dalších: podpora interoperability železničních systémů a vytváření světových železničních norem, podpora všech forem mezinárodní spolupráce mezi členy, podpora členů v jejich úsilí o rozvoj nových trhů (zejména mezinárodních), navrhování oblastí pro zlepšení technické a environmentální výkonnosti železnic s cílem zvýšit konkurenceschopnost a snížit náklady. UIC podepsalo řadu memorand o porozumění s mnoha vlivnými institucemi: Světovou bankou, Americkou asociací veřejné dopravy (APTA), Evropskou hospodářskou komisí OSN, Komisí Africké unie atp.



Obr. 8: Při významných událostech se konají společenská setkání na terase budovy UIC s ikonickým výhledem na Paříž (© UIC – Philippe Fraysseix)

14. Klíčové oblasti spolupráce

V roce 2009 UIC určilo pět oblastí spolupráce, které jsou považovány za velmi důležité pro celou železniční komunitu: životní prostředí a udržitelný rozvoj, bezpečnost, rozvoj mezinárodních koridorů pro nákladní dopravu, zabezpečovací technologie a standardizace. Základem nového mandátu UIC je co nejlépe využít environmentální kvality železnice pro dosažení cílů udržitelného rozvoje. Ačkoli současný kontext, který je charakterizován celou řadou krizí, stále omezenějšími zdroji a větším povědomím environmentálních výzev, se nepochybně promítá do mnoha omezení pro železniční sektor, je také mimořádně výhodný pro tento druh dopravy, který předčí jiné druhy dopravy svou vynikající výkonností v řadě ukazatelů: vysoká úroveň bezpečnosti, energetická účinnost a nízká úroveň znečištění, velká přepravní kapacita a nízká zástavba i zábor půdy. Železniční doprava se navíc jeví jako jedno z nejefektivnějších řešení pro uspokojení potřeb mobility cestujících a nákladů s nejnižšími emisemi CO₂. Proto UIC nyní posiluje svou roli mluvčího železniční komunity ve světové diskuzi o boji proti globálnímu oteplování a snižování emisí CO₂. Členové UIC navíc 5. listopadu 2009 podepsali společné prohlášení, v němž uvedli, že železnice je součástí řešení boje proti emisím CO₂ v odvětví dopravy a že UIC a jeho členové jsou odhodláni dále posilovat své úsilí v této oblasti.



Obr. 9: Zástupci UIC se účastnili klimatického summitu OSN v New Yorku v září 2014 poté, co UIC zařadilo v roce 2009 téma životního prostředí a udržitelného rozvoje mezi svých pět klíčových oblastí spolupráce (© UIC – Marie Plaud)

15. Vysokorychlostní železnice

UIC se velmi brzy zapojilo do podpory rozvoje vysokorychlostní železnice. Louis Armand od 50. let 20. století považoval elektrizaci železniční sítě a zvyšování rychlosti

za prioritu v rozvoji železnic (právě za jeho éry v SNCF byly v roce 1955 překonány světové rekordy dosažené elektrickými lokomotivami řady BB 9004 a CC 7107, které zaznamenaly rychlost 331 km/h)⁴. Rychlost konvenčních osobních vlaků se tehdy výrazně zvýšila zavedením spojů o rychlosti 200 km/h. Vysokorychlostní železniční doprava dosáhla od té doby významného komerčního úspěchu v Evropě i ve světě a počet zemí využívajících vysokorychlostní železnici se neustále zvyšuje. Celosvětová délka vysokorychlostních tratí dnes činí přibližně 60 tisíc km a dalších 20 tisíc km nových vysokorychlostních tratí je ve výstavbě. Vývoj a příprava nových projektů nyní probíhají takřka na všech kontinentech. Kromě rychlosti se vyznačuje vysokou úrovní bezpečnosti a spolehlivosti, komfortem, šetrností k životnímu prostředí a hospodárností. UIC propaguje tento systém dopravy po celém světě již od počátku 90. let, především pak formou mezinárodních konferencí a kongresů. UIC vede různé projekty ve spolupráci s dodavatelským průmyslem týkající se společných technických specifikací pro vysoké rychlosti. UIC také každoročně vydává publikaci High-Speed Rail Atlas s přehledem projektů vysokorychlostních tratí ve světě.

16. Výzkum a technologický rozvoj

Po roce 2000 se UIC více zapojovalo do aktivit EU, konkrétně do jednotlivých rámcových programů pro výzkum a technologický rozvoj. V rámci VII. rámcového programu se zapojila do projektu Foster Rail, jehož cílem bylo posílení výzkumných a inovačních strategií odvětví dopravy v Evropě. V neposlední řadě byl tento projekt základním podpůrným nástrojem pro poskytnutí příslušného strategického programu výzkumu a inovací v železniční dopravě, jenž obsahoval scénáře železničního rozvoje do roku 2050. Projekt současně podpořil součinnost více druhů dopravy a řešil další multimodální otázky. Hlavním koordinátorem celého projektu bylo právě UIC. Do projektu byla aktivně zapojena mj. i česká Národní technologická platforma – Interoperabilita železniční infrastruktury.

Současně se UIC zapojilo do spolupráce s Evropskou železniční technologickou platformou a Poradním výborem Evropské komise pro železniční výzkum ERRAC (European Rail Research Advisory Council). Po vzniku společného podniku Evropské unie a podniků evropského železničního průmyslu pod názvem Shift2Rail se UIC zapojilo do řešení jednotlivých projektů, založilo konsorcium EUROCC (European Railway Operating Community) složené z evropských železničních organizací, které se stalo přidruženým členem Shift2Rail. V současné době UIC usiluje o zapojení do projektů nástupce Shift2Rail – Společného podniku pro evropské železnice (Europe's Rail Joint Undertaking – ERJU).

V roce 2005 byl založen Mezinárodní výbor pro železniční výzkum IRRB (International Railway Research Board), jehož cílem je definovat potřeby železnic v oblasti výzkumu a inovací, stanovovat prioritní výzkumná témata a propojovat a koordinovat světové výzkumné kapacity pro jejich řešení. Od svého vzniku se IRRB stal platformou pro sdílení výstupů o společných tématech výzkumu a inovací souvisejících s železniční dopravou. IRRB zkoumá, jak nejlépe využít potenciál výzkumu a inovací ve prospěch členů UIC po celém světě prostřednictvím užší spolupráce, budování mostů mezi kontinenty a zkoumání příležitostí pro globální financování výzkumu. V letech 2012–2016 pracoval ve funkci viceprezidenta IRRB

⁴ Tento nový rekord pro elektrické lokomotivy dokonce držely po dobu 51 let až do roku 2006, kdy byly překonány německou lokomotivou Taurus společnosti Siemens s rychlostí 357 km/h. Francouzi však také postupně překonávali světové rekordy dosahované vysokorychlostními vlaky, jednotka TGV Duplex dodnes drží světový rekord v kategorii „kolo-kolejnice“ dosažený v roce 2007 s hodnotou 574,8 km/h.

Ing. Jaroslav Grim, Ph.D. z Výzkumného Ústavu Železničního, který měl na starosti identifikaci světových výzkumných kapacit a podporovat jejich spolupráci při řešení prioritních výzkumných témat IRRB. Na jeho působení poté v letech 2017–2019 ve funkci viceprezidenta IRRB navázal doc. Dr. Ing. Roman Štěrba, MBA z Českých drah, resp. Správy železniční dopravní cesty.

17. Současné aktivity UIC a priority Správy železnic

Ačkoli roli lídra v oblasti harmonizace technických standardů postupně přebírá EU, UIC nadále zůstává významným koordinátorem v mnoha oblastech. Správa železnic společně s dalšími aktivními členy spolupracuje na převádění vyhlášek „Kodexu UIC“⁵ do tzv. mezinárodních železničních řešení – IRS (International Railway Solutions), působí v nejrůznějších pracovních skupinách a projektech podle svých aktuálních potřeb a priorit. Významným a zároveň vysoce aktuálním projektem řešeným v rámci UIC je v současnosti tzv. Budoucí mobilní radiokomunikační systém pro železniční dopravu (Future Railway Mobile Communication System – FRMCS).



Obr. 10: První celosvětová konference UIC na téma Budoucí mobilní radiokomunikační systém pro železniční dopravu (Future Railway Mobile Communication System – FRMCS) v květnu 2019 v Paříži (© UIC – Juliette Jem)

Významnou roli sehrává UIC v koordinaci činností v oblasti vysokorychlostní železnice. Správa železnic je od roku 2023 členem Výboru pro dálkovou

⁵ „Kodex UIC“ představuje z globálního hlediska bezkonkurenční sbírku. V současné době obsahuje cca 700 vyhlášek pokrývajících všechny hlavní oblasti činnosti železnic. Od roku 1999 je k dispozici i na internetových stránkách UIC ve francouzském, německém a anglickém znění (dostupné na adrese <https://shop.uic.org/en/>, zpravodajství z aktuálních aktivit UIC je dostupné na adrese: <https://uic.org/com/enews/>).

a vysokorychlostní železniční dopravu (Intercity and High-Speed Committee – ICHSC), jenž poskytuje cenné příležitosti k výměně osvědčených postupů a k diskusi o společných problémech prostřednictvím kongresů, konferencí, workshopů, studií a projektů.

Obdobně exkluzivní možnosti nabízí Globální skupina správců stanic (Station Managers Global Group – SMGG), která se zabývá aktivitami v oblasti správy železničních stanic a zastávek. Skupina, ve které je Správa železnic aktuálně zapojena jako pozorovatel, pořádá přednášky a workshopy k nejnovějším trendům v rámci svého zaměření (např. chytré digitální stanice, multimodální přestupní uzly, využití nádražních budov pro celospolečenské aktivity, koncepty provozu parkovišť, modely krátkodobých pronájmů), ale také komentované exkurze k úspěšně implementovaným projektům na železničních stanicích.

Odborníci Správy železnic jsou zapojeni do trvalých činností UIC – zejména Skupiny traťových expertů (Track Experts Group – TEG), Panelu odborníků na konstrukce (Panel Of Structural Experts – POSE), pracovní skupiny Správa sítě GSM-R či pracovní skupiny k rámcovému programu EU pro výzkum a vývoj – Horizon Europe.

Kromě zapojení do trvalých aktivit si Správa železnic průběžně pečlivě vybírá z pestré nabídky nových volitelných projektů. Pro další období zvažuje zapojení do projektů týkajících se prediktivní údržby trakčního vedení, rozúčtování trakční energie či technických řešení v oblasti hluku a vibrací. Správa železnic je dlouhodobě aktivní také v pracovní skupině Nové technologie, sleduje vývoj v oblasti kybernetické bezpečnosti, účastní se také celosvětové iniciativy v rámci mezinárodního dne informovanosti o železničních přejezdech (International Level Crossing Awareness Day – ILCAD), jejímž cílem je zvyšovat povědomí o bezpečnosti na železničních přejezdech.

V současné době zastává pozici předsedy Statistické platformy UIC doc. Dr. Ing. Roman Štěrba, MBA ze Správy železnic. Platforma stanovuje soustavu sledovaných statistických veličin železničního systému. Sledují se statistické údaje z celé šíře činnosti železničního systému, tj. z provozu, přepravy, infrastruktury, životního prostředí, údaje o nehodách, finanční údaje a další.

UIC je se svou celosvětovou působností pochopitelně významným partnerem mnoha dalších organizací, spolupracuje také se všemi klíčovými aktéry evropského železničního sektoru:

- CER: Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností
- EIM: Sdružení evropských manažerů železniční infrastruktury
- ERA: Agentura Evropské unie pro železnice
- ERFA: Evropské sdružení pro železniční nákladní dopravu
- UIP: Mezinárodní unie vlastníků soukromých nákladních vozů
- UIRR: Mezinárodní unie společností kombinované silniční a železniční dopravy
- UITP: Mezinárodní sdružení veřejné dopravy
- UNIFE: Sdružení evropského železničního průmyslu

Závěr

Existence UIC byla a nadále je pro železniční sektor velice důležitá a jeho úloha, v současnosti s celosvětovou působností, je nezastupitelná. UIC je sdružením pro technickou spolupráci mezi železnicemi, koordinuje pozici celého odvětví a zastupuje ho při vyjednávání s výzkumem i dodavatelským průmyslem, rozvíjí potřeby železnice s cílem plně využít potenciálního zájmu železničních organizací. UIC zůstává platformou pro výměnu zkušeností a rozvíjení společných projektů i v současném turbulentním období, kdy svět i železniční odvětví čelí novým náročným výzvám. Současným prezidentem UIC je předseda představenstva PKP (Polskie Koleje Państwowe) Krzysztof Mamiński a funkci generálního ředitele zastává François Davenne.

Výročí 100 let trvání UIC je vítanou příležitostí uvědomit si význam této organizace, popřát jí mnoho úspěchů v její další práci a poděkovat všem, kteří přispěli k jejímu rozvoji. Autoři článku tímto děkují UIC za poskytnutí souhlasu s použitím cenných informací z publikace UIC the Worldwide Association of Railways: Challenges Past, Present and Future, stejně jako autorům ilustračních fotografií za poskytnutí souhlasu s jejich publikací. Za iniciování a podporu vzniku tohoto článku patří poděkování kolegyni Ing. Danuši Marusičové a kolegům Ing. Jaroslavu Grimovi, Ph.D., Ing. Liboru Lochmanovi, Ph.D. a Ing. Jaroslavu Vašátkovi, kterým se UIC prolínalo jejich profesními kariérami.

Text příspěvku byl uveřejněn v časopise Nová železniční technika, a to v číslech 1 a 2, v únoru a dubnu 2023, ročník 31.

Logo UIC
1922 - 2010



Obr. 11: Proměny logotypu UIC během století (© UIC)

Literatura a použité zdroje:

- [1] André Lewin, Paul Véron, „UIC the Worldwide Association of Railways: Challenges Past, Present and Future“. UIC, Paříž, 2010.
- [2] Webová prezentace UIC, dostupná na adrese <https://uic.org/>.
- [3] Osobní vzpomínky Ing. Pavla Řezáče.



Obr. 12: Dobová pohlednice z období vzniku UIC v roce 1922 v Paříži (© Cartes postales „Collection A.N.“)

Lektorovali:

Ing. Jaroslav Grim, Ph.D.

Interoperabilita železniční infrastruktury
viceprezident IRRB (2012–2016)

Ing. Libor Lochman, Ph.D.

České dráhy, a.s.
výkonný ředitel CER (2012–2020)

2. Provoz a výroba lokomotiv E 499.0 v letech 1954 až 1958

Martin Boháč⁶

Klíčová slova

Lokomotiva E 499.0, Škoda Plzeň, ČSD, licence, Sécheron, SLM, Indie, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo financí, zkušební a pravidelný provoz

Keywords

Locomotive E 499.0, Škoda Plzeň, ČSD, licenses, Sécheron, SLM, India, Ministry of Transport, Ministry of Finance, testing and regular operation

Anotace

Uvádění lokomotiv E 499.0 do pravidelného provozu na slovenských a později českých tratích ČSD nebylo snadné a provázela ho řada obtíží jak technických, plynoucích především z neustále se zpožďující elektrizace tratí, tak politicko-ekonomických, plynoucích z velmi finančně tíživých licenčních smluv se švýcarským průmyslem. Řešení těchto problémů vedlo jednak ke snahám se závislosti na licencích zbavit, a také k (neúspěšným) pokusům prodávat lokomotivy zkonstruované na bázi E 499.0 do devizového zahraničí. Přes všechny tyto mnohdy velmi dramatické peripetie se od konce padesátých let staly lokomotivy E 499.0 základem parku elektrických lokomotiv ČSD a postupně ovládly téměř všechny tratě, v dalších desetiletích elektrizované systémem 3000 V ss.

Úvod:

V první části našeho textu o zrodu a prvních letech provozu lokomotiv E 499.0 jsme „bobiny“ opustili v roce 1954, během zkušebního provozu v Polsku. Tím ale úvodní fáze jejich dlouhého života určitě nekončí a na cestě k jejich skutečně pravidelnému provozu na tratích ČSD se událo ještě mnoho zajímavého.

⁶ Martin Boháč. Absolvent Střední průmyslové školy dopravní v Praze, obor elektrická trakce. Po praxi v různých dopravních a logistických firmách (HOPI, DHL a další) pracuje od roku 2005 v Odboru podpory prodeje ČD Cargo. Ve volném čase se věnuje historii elektrické trakce na železnici v Československu

1. Další (zkušební) provoz v Československu

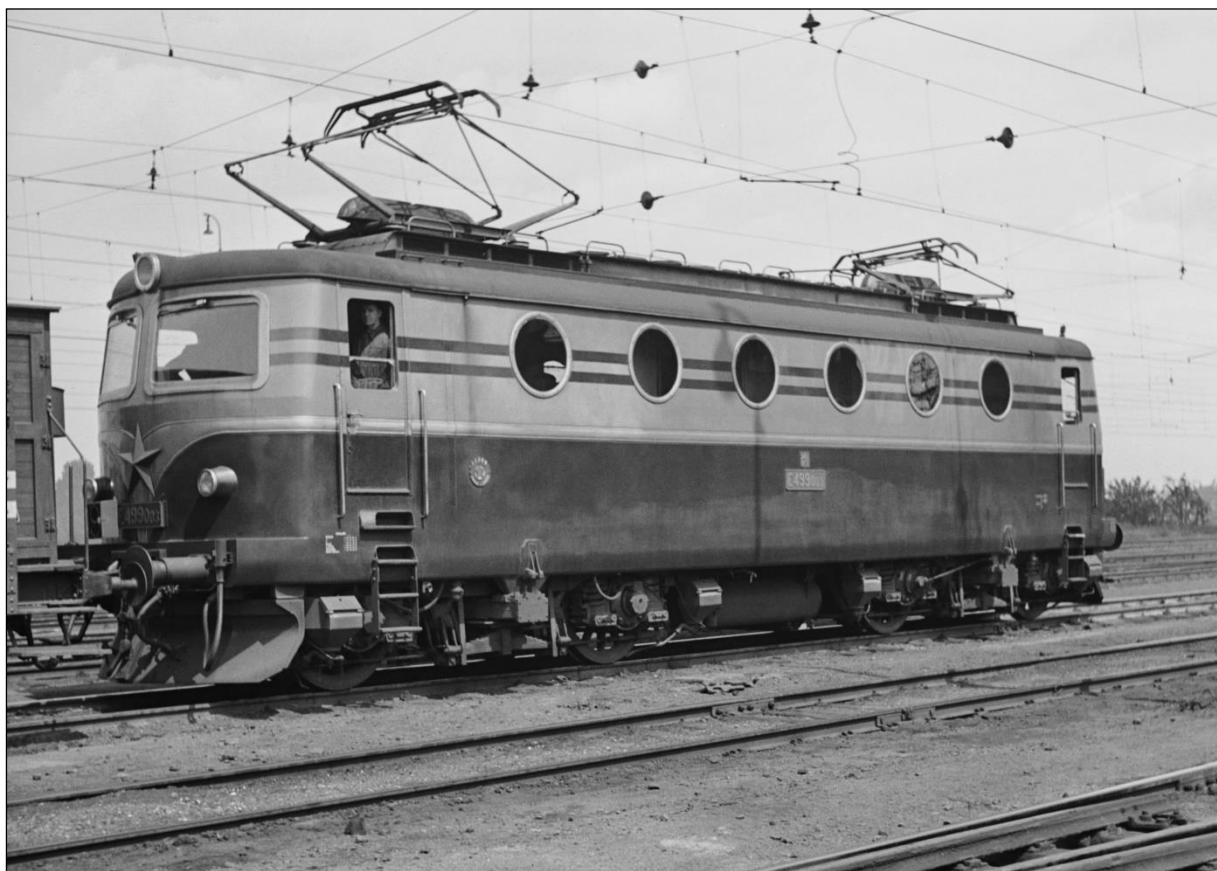
Během roku 1954 postupně dodávané první lokomotivy E 499.0 nebylo možno provozovat nikde jinde než v pražském uzlu na napětí 1500 V ss, a to v ještě dost omezeném rozsahu. Ten vyplýval z toho, že na trati Praha hl.n. – Praha-Libeň hn a Praha hl.n. – Praha-Vysočany v té době nebyla v elektrické trakci provozována osobní doprava a elektrická nákladní doprava se zde omezovala jen na několik málo párů Pv vlaků Praha hl.n. – Praha střed-Hrabovka, Praha-Vršovice – Praha-Vysočany s příležitostnou obsluhou Prahy-Libně hn z Vysočan přes výhybnu Vítkov. Na rameni Praha hl.n. – Praha-Smíchov os. nebyla v elektrické trakci osobní doprava taktéž provozována, a to z důvodu přestavby osobní části smíchovského nádraží, která skončila až v roce 1956. Pravidelná elektrická vozba se tak v té době v Praze odehrávala **jen na dvou** ramenech: v osobní dopravě mezi Prahou hl.n. a Prahou-Vršovicemi os. a v nákladní dopravě mezi Prahou-Smíchovem spol.n. (v roce 2023 právě definitivně mizejícím) a Prahou-Vršovicemi sn. Pro tuto velmi omezenou dopravu v elektrické trakci ale bylo v té době v Praze k dispozici dostatek lokomotiv na 1500 V ss, čtyři E 436.0, dvě E 465.0, jedna E 466.1, pět E 467.0, tři E 666.0 a několik pantografových a akumulátorových posunovacích lokomotiv. Tento jistě dostačující park byl tedy během roku 1954 doplněn osmi lokomotivami E 499.0 čísel 02 – 05 a 08, 09, 11 a 13. Lokomotivy 01, 04 a 14 byly používány ke zkouškám v Polsku (viz první část), 06 a 07 k pantografovým zkouškám na Slovensku a 10 cestovala po veletrzích v Čínské lidové republice⁷. O lokomotivě 12 nemáme z té doby zprávy a zdá se, že po převzetí v roce 1954 byla následujícího roku dodána do depa Spišská Nová Ves, a to jako první své řady.⁸ Lokomotivy čísel 15 a výše pak již byly od počátku dodávány do slovenských dep Žilina a Spišská Nová Ves.

Je otázkou, jak elektrický provoz tolika lokomotiv na tak malé síti probíhal, ale podle dostupných pramenů – zejména dobových fotografií a dalších záznamů⁹ – se zdá, že lokomotivy E 499.0 v té době prioritně obsadily všechny dostupné traťové výkony, a to jak v osobní dopravě mezi Hlavním nádražím a Vršovicemi, tak v nákladní mezi Smíchovem spol. a Vršovicemi sn.

⁷ Ivo Raab, *Elektrické lokomotivy E 499.0 (1)*, strana 46, Nakladatelství Corona s.r.o., 2004

⁸ Ivo Raab, *Elektrické lokomotivy E 499.0 (1)*, strany 53, Nakladatelství Corona s.r.o., 2004

⁹ Viz např. článek Pavla Korbela *Nulkové bobiny v depu Praha – Hlavní nádraží*, uveřejněný v čísle 18 časopisu Svět železnice na stranách 2 až 6



Obr.1: Lokomotiva E 499.003 jako pražská „E 8“ zachycená dne 3. srpna 1954 na postrku nákladního vlaku po dojezdu do Vršovic vjezdového nádraží Zdroj: fotobanka ČTK/Profimedia

2. Problémy se švýcarskými licencemi

Přišel podzim roku 1954, a s ním asi nejzajímavější – a dosud zřejmě nikde nepublikovaná – část příběhu o zrodu lokomotivy řady E 499.0 ČSD. Šlo o narůstající problémy se švýcarskými licencemi a snahou o jejich řešení.

Dne 19. října 1954 byl s. Machkem, vedoucím KRS¹⁰ na ministerstvu financí, vydán pod č. 70/54 příkaz¹¹ k provedení finanční kontroly podle zákona z 11.12.1952 č. 86 Sb. u n.p. Závody V.I.Lenina Plzeň (dř. Škodovy závody) ve věci licenčních smluv tohoto podniku se zahraničními firmami:

- 1) Sté Ame. des Ateliers de Sécheron, Ženeva, Švýcarsko
- 2) Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur, Švýcarsko.

Kontrola byla prováděna s. Daneschem z ministerstva financí ve dnech 22.10. – 25.10.1954, a 29.10. – 10.11.1954, celkem tedy během dvanácti pracovních dnů, a kontrolováno bylo časové období 1948 – 1954. Závěrečná rozprava se uskutečnila

¹⁰ Bohužel neznámá zkratka. *Kontrolní a revisní správa* nebo *Kontrolní a revisní skupina*??

¹¹ Státní oblastní archiv Plzeň, fond ZVIL/Lokomotivka, karton 1200, signatura 1317

za účasti řady odpovědných soudruhů ze ZVIL a nadřízených orgánů¹² dne 10. listopadu 1954 a přinesla tato zjištění:¹³

Plán elektrisace ČSD, zejména generální projekt elektrisace trati Žilina – Spišská Nová Ves, způsobil, že pětiletý plán předpokládal a uložil čs. průmyslu, konkrétně Závodům V.I.Lenina v Plzni, dodávku 97 elektrických lokomotiv a to v roce 1951: 7 kusů, v roce 1952: 25 kusů a v roce 1953: 65 kusů. K vyřešení tohoto úkolu mohlo dojít buď

- 1) vlastním vývojem,
- 2) technickou spoluprací se SSSR
- 3) technickou spoluprací se švýcarskými firmami

Se Švýcarsy proto, že již měli vhodnou a vyzkoušenou konstrukci podvozku a spojky mezi trakčním motorem a nápravou, a to v lokomotivě, kterou již postavili.

Důvody, proč bylo použito této spolupráce ve formě sjednaných licenčních smluv jsou uvedeny podrobně ve zprávě č. 2, hlavním důvodem však bylo, že nemusela být vyvíjena vlastní konstrukce a prototypová lokomotiva byla by mohla být dána do výroby až roku 1951 a zkoušena v provozu až v roce 1953. Teprve pak by se bylo mohlo započítati se seriovou výrobou, takže první lokomotivy byly by dodány v roce 1954/1955.

Naopak při sjednání licencí mohly být konstrukční práce dokončeny počátkem roku 1950, a dodávky v letech 1951 – 1953 mohly být plynulé, takže pětiletý plán v elektrických lokomotivách mohl být splněn. Tak se argumentovalo pro uzavření licenčních smluv.

Tehdejší vedoucí konstrukce drah elektrotechnické továrny (ET) Doudlevice s. Ing. Hanyk, odhadl časovou úsporu respekt. zkrácení dodávky celé serie potřebné pro elektrisaci ČSD, plánovanou ve srovnání s cestou vlastního vývoje nebo spolupráce se Sovětským svazem asi na 3 roky.

Pod dojmem potřeb a uvedených úvah sjednalo generální ředitelství ČS závodů kovodělných a strojírenských (ČZKS) 2 licenční smlouvy a to s firmou:

- 1) Societé anonyme des Ateliers de Sécheron v Ženevě, Švýcarsko, na výrobu a prodej elektrických částí (výzbroje) elektrických lokomotiv
- 2) Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur, Švýcarsko (dále SLM) na mechanickou část elektrické lokomotivy řady Os BoBo, typy E 499

V obou smlouvách jsou ustanovení jednak finančně tíživá, neboť vyžadují úhradu odškodného, resp. stanoví povinný minimální licenční plat, jednak

¹² Např. Ing. Miloslav Svoboda, ředitel Hlavní správy 10 ministerstva strojírenství (což byla správa, řídicí právě ZVIL) a zároveň podnikový ředitel závodů, Ing. Jindřich Kalčík, laureát Státní ceny a hlavní inženýr závodu, Jaroslav Čechura, závodní ředitel Elektrotechnické továrny Doudlevice, František Florián, vedoucí plzeňské lokomotivky, Josef Pospíšil, hlavní účetní závodů v Plzni a několik dalších odpovědných činitelů

¹³ Částečně jsme z této zprávy citovali již v minulé části

ustanovení, jež učiní smlouvy nevypověditelnými a zejména ustanovení konstrukčně-technická, kdy i případné zlepšení resp. nové konstrukce čs. výroby jsou podrobeny licenčním poplatkům a musejí býti předány propůjčovatelům licence.

Ve smlouvě s firmou Sécheron vyhraňuje si tato dáti případ od případu oprávnění k převzetí objednávek el. výzbroje do Indie, Egypta a Turecka, kde má přednostní právo dodávek Sécheron. Toto ustanovení je aktuální právě nyní, kdy o naše lokomotivy je značný zájem v Indii.¹⁴

Jestliže čs. strana vyrobí el. zařízení celé nebo částečně rozdílná od zařízení Sécheron, bude takto vyrobený materiál spadat do rámce smlouvy, zvláště pokud se týče placení licenčních poplatků.

Jestliže Sécheron postoupí výhradní licenční prodej a výrobu výzbroje v zemi, kam je oprávněno vyvážeti Československo, zanikne jeho právo¹⁵ vývozu do této země. To se může státi u Polska, Rumunska, Bulharska, Maďarska, Jugoslávie, SSSR, Řecka a Iranu.

Obě strany se zavazují, že si budou vzájemně oznamovat všechna zdokonalení el.výzbroje, jakož i zkušenosti.

Smlouva z 3.2.1949 platí do 31.12.1958 a lze jí vypovědět rok předtím. Jinak se obnovuje automaticky vždy na dalších 5 let.

Poplatky jsou: odstupné 250.000 šv.fr. a 1 1/2 % z celkové prodejní ceny el. výzbroje. Odstupné 250.000 frs. je splátkou na poplatky jednotlivé, avšak pouze za prvních 6 let platnosti smlouvy, t.j. do 3. února 1955.

Výzbroje, objednané u závodů za platnosti smlouvy, avšak provedené v celku nebo z části po uplynutí platnosti smlouvy, spadají pod ujednání. Další závažné podrobnosti jsou uvedeny v překladu smlouvy.¹⁶

Podobné závazky byly převzaty ve smlouvě s firmou SLM-Winterthur s tím, že odškodné je 150.000 šv.frs a kusový licenční poplatek činí 2/3 a 1/3 procenta. Navíc však musí propůjčovatel licence dostati do konce platnosti smlouvy minimální částku 500.000,- frs.

Ve svém vyjádření z 1.11.1954¹⁷ uvádí hlavní inženýr Závodů VIL s. Ing. Kalčík, že nevýhodou smluv je okolnost, že po dobu platnosti jsme se zavázali platit poplatky i za lokomotivy daného uspořádání vlastní konstrukce.

Ačkoli do února 1955 mělo býti firmě Sécheron kryto výrobou 97 lokomotiv, aby licenční poplatky z nich mohly býti započteny k uhrazeným šv.frs. 250.000, nebyl vytvořen takový výrobní předstih, aby tento předpoklad byl splněn, ač již podle zápisu ze 16.10.1952 o poradě na úřadě pro vynálezy bylo vypočteno, že při tehdy platných

¹⁴ K tomuto „značnému zájmu v Indii“ viz dále

¹⁵ Z formulace není úplně zřejmé, či *právo* je myšleno

¹⁶ Ten bohužel nemáme k dispozici

¹⁷ Ani toto bohužel nemáme

cenách by do února 1955 muselo býti dodáno asi 22 lokomotiv, aby částka 250.000 frs byla vyčerpána. Do uvedené doby však bude vyrobeno pouze 17 lokomotiv¹⁸.

Jedině díky tomu, že v roce 1953 došlo k měnové reformě, která zhodnotila korunu a stanovila nový přepočítací poměr pro zahraničí¹⁹, zaplatíme nyní za 1 lokomotivu více šv. frs., takže právě vyrobených 17 lokomotiv stačí těsně krýti akontaci a neztratíme dvojnásobně z rozdílu pěti lokomotiv, jak bylo předpokládáno.

Podobně je tomu s minimální částkou 500.000 frs pro fi SLM, zde neztratíme jen tehdy, vyrobíme-li do konce roku 1958 nejméně 87 lokomotiv²⁰.

Přes soustavnou péči finanční úctárny, s kterou tato upozorňovala všechna odpovědná místa od počátku roku 1952 na nebezpečí propadnutí akontace, zejména ET v Doudlevcích, nevěnovalo ani vedení ET, ani vedení podniku věci tolik zřetele, jakou by si zasloužilo.

Odpovědnost za sjednání smluv

Podle záznamu vedoucího konstrukce drah ET Ing. Hanyka ze 4.12.1948, svolal již v prosinci 1948 generální ředitel ČZKS Ing. Fabinger do Prahy poradu o elektrisaci ČSD a o spolupráci s firmou Sécheron, které se kromě Ing. Hanyka účastnil i Dr. Ridinger, Květ, tehdejší podnikový ředitel LZ Dr Ing. Brabec a jiní, v dokladu uvedení.²¹

O licenci na podvozky a ostatní mechanické části lokomotivy, s firmou SLM svolal poradu na gen. Ředitelství ČZKS Dr. Z. Rudinger na 5.1.1949. Smlouvu Sécheron podepsal při návštěvě našich odborníků v Ženevě na základě plné moci z 29.1.1949 Dr Rudinger, dodatky podepsal Ing. Dr Fabinger. Smlouvu s SLM Winterthur podepsal ve znění doplnku Ing. Dr Fabinger.

Podle spisové poznámky Ing. Hanyka pro Ing. Dr Fabingera z 1.9.1949 bylo podnikovým ředitelem Dr. Ing Brabcem doporučeno, aby do Švýcarska odjeli 4 zaměstnanci LZ, aby se seznámili podrobně s technickými problémy výroby. Cesta těchto soudruhů byla motivována tak, že přímý styk techniků je nutný k řádnému využití licenční smlouvy (Sécheron) a pro úspěšné splnění pětiletého plánu v lokomotivách. Jak již bylo uvedeno, předpokládal plán dodávku 97 el. lokomotiv řady Bo-Bo v letech 1951 – 1953 (7 + 25 + 65 kusů) .“

Dále je ve zprávě znovu opakováno několik známých a ne tolik podstatných informací, ale důležitý je její závěr:

„Obě licenční smlouvy na výrobu elektrických lokomotiv jsou v zásadě cenným přínosem pro čl. konstruktéry el. lokomotiv a pro elektrisaci ČSD. Byly však převzaty jak značné finanční závazky, tak zejména tíživé podmínky licenční a patentní ochrany. Závazek placení značných částek akontací licenčních poplatků a přijetí závazku minimálního poplatku řě SLM jsou devisově značně tíživé.

¹⁸ Jde o v první části zmíněné lokomotivy E 499.001 – 017

¹⁹ Vskutku pozoruhodná argumentace

²⁰ To se nakonec podařilo, ke konci roku 1958 bylo vyrobeno sto lokomotiv E 499.0

²¹ Doklad nemáme k dispozici

Čs. partner nevyužíval od roku 1951, kdy byla čs. lokomotiva v konstrukčním vývoji, závazků propůjčovateli licencí a neuplatňoval svá smluvní práva na poskytování další technické pomoci, ač za tuto pomoc platil.

Pětiletý plán výroby elektrických lokomotiv, který předpokládal v letech 1951 – 1953 výrobu 97 lokomotiv, **nebyl splněn**. Do konce roku 1954 bylo vyrobeno pouze 17 el. lokomotiv. Ač hlavním argumentem pro sjednání smluv bylo zkrácení výroby prototypu lokomotiv a zajištění elektrisace drah, je situace taková jako kdyby licenčních smluv nebylo a byl budován vývoj vlastní cestou, neboť k předpokládanému časovému zrychlení nedošlo.

Hlavní příčinu závad třeba spatřovati ve vadné organizaci výroby, která je složitá a nepružná.

V důsledku uvedených závad došlo k podstatnému zpoždění výroby el. lokomotiv a elektrisace drah. Je tím také zabráněno provést kroky ke skončení platnosti smluv před smluvní lhůtou (1958), neboť čs. bezlicenční konstrukce nejsou dosud ani patentovány, ani vyzkoušeny. Vedení závodů čeká značný úkol, má-li splnit nový výhledový plán výroby elektrických lokomotiv.

Tím, že Závody V.I.Lenina nedovedly zajistiti včas plánovanou výrobu lokomotiv, způsobil, že i na straně výstavby tratí k provedení elektrisace drah byla záležitost elektrisace drah, zejména drah na Slovensku, opomíjena a podceňována ač má prvořadý civilně-politický význam, neboť má přispěti k růstu industrializace na Slovensku a podstatně prohloubiti družbu československých národů²².

A za těmito slovy následuje ihned odstavec odpovědnost:

„Za uzavření smluv jsou odpovědni vedoucí činitelé ČZKS a to: Dr Ing. Fabinger a Dr. Z. Rudinger, kteří smlouvy připravili a podepsali.

Za závody v Závodech V.I.Lenina v Plzni, spočívající v neplnění plánu výroby lokomotiv a tím ke zpoždění elektrisace v ČSD jsou odpovědni:

- 1) býv. podnik. ředitel s. Ing. Dr. Brabec
- 2) zástupci pod.řed.ss. Ing. Říha a Klail
- 3) vedoucí ET Doudlevice: s. Ing. Svoboda, s.Poděbradský a s.Čechura
- 4) zástupce ved. ETD ss.Čechura a Kirpal
- 5) vedoucí provozu ETD ss.Mašek a Vlach
- 6) vedoucí výroby ETD ss.Piskáček
- 7) vedoucí lokomotivky s.Florián František²³

Na tato závažná slova bylo některými zástupci LZ²⁴ vypracováno písemné prohlášení odpovědných vedoucích k výsledkům kontroly, které zde ocitujeme celé:

²² Toto se zdá být velmi vážnou „obžalobou“

²³ Škoda že nevíme, co toto pro konkrétní soudruhy znamenalo... Zajímavé též je, že zde není vůbec zmiňován Ing. Jaroslav Hanyk

²⁴ Podepsáni jsou Ing. J. Kalčík, J. Pospíšil, Ing. Miloš Opial a Burián

„Ve státním plánu byly LZP rozepsány lokomotivy Bo-Bo na r. 1952 1 kus (prototyp). Plán nebyl splněn – sklouzl do roku 1953 do konce května vzhledem k výrobním obtížím při výrobě prototypu. Na rok 1953 rozepsáno 10 kusů. Na žádost ČSD plán snížen na 5 kusů, které byly v roce 1953 vyrobeny a dodány. Na rok 1954 rozepsáno 11 kusů. Dosáhnuo do konce 10 měsíce 9 kusů a další dva kusy budou vyrobeny do konce roku. Plán v roce 1955 předvídá výrobu dalších 10ti kusů lokomotiv Bo-Bo (na základě požadavku MD²⁵). Při tom konstatujeme, že poslední varianta státního plánu, jak je uvedena, byla splněna zcela odpovědně. Výrobní úkoly v jednotlivých letech byly splněny až na prototyp u něhož byly vývojové obtíže.

Aby byla skutečně zajištěna a ověřena výroba budoucí série bylo účelné už prototyp vyrábět v těch výrobních přípravcích, ve kterých měla být vyrobená série.

Při plánování výroby přístrojů – rovněž vývojového charakteru – došlo k chybě v odhadu pracnosti a ke změnám, které způsobily skluz výroby prototypu až do roku 1953. Další okolnost, která vedla ke skluzu prototypu do roku 1953 bylo nutné zapracování osazenstva do výroby a navíjení kotev a při vypékání magnetových cívek hlavních a pomocných s použitím švýcarského laku, který měl pětinasobnou délku vypékání než lak bakelitový. Použití laku bylo předepsáno ve švýcarské dokumentaci, která se v LZP ověřovala.

Zástupci vedení LZP si vyhrazují dodatečné vyjádření, v opatřeních, která uložil s. Ing. Svoboda v době kdy byl vedoucím ETD na upozornění s. Ing. Hanyka 3.3.1951²⁶.

Po vyrobení prototypu byla vyžádána u firmy Sécheron technická pomoc v případech licenční spojky, přepětových zjevů při zkouškách v Polsku a v některých dalších konkrétních bodech, které již byly částečně zodpovězeny. U mechanické části byla vyžádána u SLM technická pomoc způsobu kontroly náprav a demontáže hvězdic dvojkolí.²⁷

Výrobní úkoly uložené podniku vyžadovaly a dosud vyžadují, aby ve výrobě lokomotiv byly umístěny též jiné pracovní programy, a to zvláště válcovny a montáž turbovozů pro energovlaky. Pro tyto úkoly nemáme jiné výrobní plochy a rovněž je v rámci ministerstva nebylo možno jinde umístit. V případě, že by měl být program výroby lokomotiv rozšířen, bylo by nutno, aby MSt²⁸ zajistilo výrobní plochy pro výrobu válcoven a montáž turbovozů mimo rámec LZP. Lepší využití těžkých ploch v závodě ET je celopodnikově řešeno při zpracování generálního plánu výstavby podniku.

LZP odmítají tvrzení uvedené v protokolu, že hlavní příčinou závad je třeba spatřovat ve vadné organizaci výroby, která je složitá a nepružná, neboť nelze usuzovat ze skluzu prototypu a potíží při jeho výrobě na nepružnost a špatnou

²⁵ Zde je vhodné zmínit souvislost, že ve stejné době bylo v LZP pro ČSD postaveno patnáct parních rychlíkových lokomotiv řady 498.1, které následně jen několik let vozily rychlíky na ramenech, určených k první etapě elektrizace (především Praha – Česká Třebová)

²⁶ Viz minulá část

²⁷ Tento výčet velmi dobře ilustruje rozsah použití švýcarských konstrukčních prvků na lokomotivě E 499.0

²⁸ *Ministerstvo strojírenství*

organizaci výroby, obzvláště jestliže vlastní plán předepsaný MSt byl splněn.²⁹ Rovněž odmítají tvrzení, že závady v LZP, spočívající v neplnění plánu výroby lokomotiv a tím za zpoždění elektrisace ČSD jsou odpovědni uvedení vedoucí podniku LZ, neboť plán předepsaný jim nadřizenými místy až na skluz již zmíněného prototypu byl splněn.

V třetí etapě perspektivního plánu rozvoje oboru lokomotiv bude předpoklad výroby elektrických lokomotiv řady E 499.0 až do roku 1960 162 kusů, z toho do konce platnosti smlouvy 122 kusů. Je proto možné, že minimální částka 300 tis.šv.franků kterou musí dostat firma SLM do konce platnosti smlouvy, tj. do konce roku 1958, bude překročena dalšími licenčními úhradami.

Zodpovědní vedoucí podniku se zavazují provést tato opatření:

1/ Podati patentní přihlášky vlastních bezlicenčních konstrukcí u elektrické i mechanické části el.lokomotivy E 499.0 do 30.6.1955

Zodpovídají: za elektr. část s. Čechura, vedoucí ETD,

za mechan. část s. Florián, vedoucí stroj. III.

2/ Aby bylo umožněno včasné zrušení licenčních smluv a zajištěna plynulost dodávek elektr. lokomotiv, bude prototyp lokomotivy vlastní patentované konstrukce (bezlicenční) vyroben do 30.6.1957.³⁰

Zodpovídají: za elektr. část s.Čechura-vedoucí ETD,

za mechan. část s. Florián, vedoucí Strojírna III.

3/ Vedení závodu ve spolupráci s Technickou správou MSt u Čsl. obchodní komory za souhlasu ministerstva zahraničního obchodu k zahájení jednání o snížení licenčních poplatků.

Termín je v co nejkratší době po podání patentních přihlášek, nejpozději do 30.9.1955

Zodpovídá hlavní inženýr s.Ing. Kalčík.

Zástupci LZP si vyhrazují dodatečné doplnění prohlášení příp.skutečnostmi, které by mohly mít vliv na průběh záležitosti.

Zavádění nových bezlicenčních konstrukcí el.lokomotiv řady E 499 předpokládá předchozí souhlas MD a MSt.

V Plzni 10. listopadu 1954"

²⁹ To je velmi zajímavé tvrzení, pokud se ve zprávě operuje plánem do konce roku 1953 vyrobit 97 lokomotiv E 499.0

³⁰ Toto se nepodařilo splnit, lokomotiva E 499.101 byla dokončena až ve druhé polovině roku 1958. Viz např. Státní oblastní archiv Plzeň, fond ZVIL/Lokomotivka, karton 1269, signatura 348

3. Bobiny do Indie

Plán výroby verze lokomotiv E 499.0 pro indický široký rozchod 1676 mm je patrně nejpozoruhodnější a zároveň zatím úplně neznámou kapitolou celé jejich více než sedmdesátileté historie. O celé akci víme jen velice málo a dle všeho přímo souvisí s výše popsanou kauzou švýcarských licencí a úhrad licenčních poplatků, kdy se ZVIL a příslušná nadřízená ministerstva, především zřejmě MSt, snažily pro Bobiny najít zahraniční odbytiště s vidinou příjmů ceněných deviz.

Bohužel informací je velice málo a k dispozici máme zatím jen dva dokumenty z konce prosince 1954. První je datován 21.12.1954³¹ a jde o Noticku pro s. ministra Poláčka³², kterou zde opět ocitujeme celou, a ve které se píše: „V těchto dnech byla předána Strojexportu Praha závazná nabídka na 15 elektrických lokomotiv 3000 V, typu BóBó. V mezinárodní soutěži bude vybrán závod, jehož dodávka bude zkušební serií pro dodávku dalších 100 až 200 lokomotiv. Poněvadž jde o velmi vážný obchodní případ, vysílá Strojexport k přímému jednání zástupce LZP, který odjede asi koncem roku. Rozhodnutí o objednávce bude známo asi v březnu až červnu 1955. Lokomotivy mají být vydodány v dubnu 1957 na místě v Indii, t.zn. že výroba by měla být ukončena asi v lednu 1957. Tato dodací lhůta by mohla být splněna za těchto podmínek:

- 1) Podmínky objednávky by musely býti známy nejpozději do konce června 1955
- 2) Asi 4 soudruzi by museli prostudovat v I/1955 tropikalizační možnosti u fy Sécheron v Ženevě. Tato technická pomoc je zahrnuta v platné licenční smlouvě. Konstrukční kanceláře 18-82 a 18-64 by mohly do konce roku 1955 vydat konstrukční podklady upraveného typu lokomotivy jestliže jim bude dán k dispozici přiměřený počet konstruktérů, příslušně upraven plán konstrukčních prací a jiná mimořádná opatření.
- 3) Předpokladem pro plynulou výrobu bude, že MSt zařídí u MHRD³³, aby dodávka materiálů z hutí, t.j. plechy, trubky, obruče, materiály pro nýty a strojní šrouby byla uskutečněna do 5ti měsíců od vydání našich objednávek bez ohledu kvartální bilanci.

Hutě musí dodat plechy dle příslušných materiálových podmínek indických drah v tloušťkách /v anglických palcích/ a v tolerancích rovněž dle podmínek indických drah, rovněž tak u trubek budou rozměry udány v anglických palcích, síly trubek v jednotkách BSS /British Standards Specification/ a materiál dle příslušných podmínek IBSS.

³¹ Státní oblastní archiv Plzeň, fond ZVIL/Lokomotivka, karta 1200, signatura 1317

³² Karel Poláček byl v té době ministrem strojírenství, viz např.

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Karel_Poláček_\(politik\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Karel_Poláček_(politik)), vyhledáno 16.2.2021

³³ Ministerstvo hutnictví a rudných dolů, dobový název

MSt dohodne s MZO urychlení objednáčích řízení u zahraničních dodávek (schválení a odeslání objednávek do zahraničí) tak, abychom mohli obdržeti subdodávky v požadovaných lhůtách.

4) Vzhledem k tomu, že se jedná charakterově o výrobu prototypu je třeba, aby MSt posuzovalo výrobu lokomotiv (15ti kusů) jako prototypovou ve smyslu usnesení strany a vlády.

Užití neželezných kovů musí býti schváleno technickou komisí pro barevné kovy při MSt podle požadavku indických drah.

5) Strojárna III by mohla dodržeti dodací lhůtu prvních tří mechanických částí v červenci 1956. Současně při tom musí být uvažována výroba transportních podvozků na 1435 mm.

6) Výroba lokomotiv pro ČSD bude odsunuta o dva kvartály. Aby bylo možno zajistit urychlenou výrobu dalších lokomotiv pro ČSD je zapotřebí provádět montáž elektrických lokomotiv v nově vybudované hale, která byla uvedena ve III. etapě RS-plánu „lokomotivy“. Investiční náklad na tuto halu byl odhadnut na 37 milionů. Montáž lokomotivy by měla být zahájena v této hale nejpozději ve II. čtvrtletí 1957.

Montáž lokomotiv v ET předpokládá dále kolej s rozchodem 1676 mm a zajištění příslušných prostorů montážních i odstavných pro zajištění příslušné rozpracovanosti. /dvojnásobný počet lokomotiv musí být rozpracován/.

7) Zkušebna elektrických lokomotiv by potřebovala zajistit do srpna 1956 zkušební kolej o délce alespoň 500 m s rozchodem 1676 mm, aby mohly být provedeny přejímací jízdy pro indického přejímacího inspektora.

8) Velmi urychlené projednání způsobu dopravy lokomotiv do Indie /přes Hamburk, Gdyni nebo Černomoří/. Způsob dopravy ovlivní podstatně konstrukci lokomotiv.

9) Při provádění tropikalizačních úprav lokomotivy je žádaná velmi účinná pomoc výzkumných ústavů MSt.

Na tuto zprávu navazuje interní dokument ZVIL, datovaný 28.12.1954 a nazvaný Elektrické lokomotivy pro Indii³⁴, ve kterém se píše, že: „Firma Sécheron telegrafovala dne 22.12.1954, že se nemůže vzdát svého požadavku participovat 25 % na dodávce elektrické výzbroje.

Nechce dodat kompletní lokomotivy, ale mohla by vyrábět elektrické přístroje pro úplnou serii lokomotiv. Poněvadž je sporné, co by mohla dodávat /v licenční smlouvě není vyjasněno jaké přístroje si bude volit/, bylo rozhodnuto na poradě dne 28.12.1954 se s. Čechurou, Ing Kuldou, Soukeníkem a Prunerem dotázati se znovu firmy Sécheron, aby vyspecifikovala tu část elektrické výzbroje /appariage/, kterou uvažuje dodat, s jakými nejkratšími lhůtami a za jaké ceny. Chceme dosáhnout, aby Sécheron odpověděla, že jim k tomu musíme předat výkresy, čímž bychom prokázali, že vlastní elektrická výzbroj je celá naše.

³⁴ Státní oblastní archiv Plzeň, fond ZVIL/Lokomotivka, karton 1200, signatura 1317

Mezitím doufáme, že dostaneme cestovní povolení pro s. Opiala do Ženevy, aby tuto záležitost mohl osobně projednat a zamýšlíme firmě Sécheron nabídnouti v případě, že by trvala na svém požadavku buď vyšší % licence nebo určitou protihodnotu ve formě některých našich patentů na lokomotivě, zejména elektropneumatický ventil pro vyrovnávání osových tlaků, o který bude mít Sécheron jistě zájem.

Podle licenční smlouvy má Sécheron výhradní právo dodávat do Indie. Do ostatních zemí můžeme dodat lokomotivy při její účasti 15%, za výjimečných okolností souhlasí místo toho zvýšit % licenci o 1/2 % na 2%.

U této nabídky povoluje nám však dodávku do Indie a žádá účast 25%. Domníváme se, že osobním jednáním buď dosáhneme dohody v tom smyslu, že bychom při zachování 1/2 % navíc dali jí některé patenty nebo zvýšili licenční procento, s čímž souhlasí ministerstvo zahraničního obchodu, anebo konečně kdyby dále trvala na 25%-projednalo by se s firmou Sécheron rozdělení elektrické výzbroje a k tomu náležitější smluvní závazky, t.j. záruka, cena, dodací lhůty a.j.

Tuto záležitost musíme urychleně vyjasnit, neboť indický zákazník musí být o tom otevřeně informován. Při osobním styku s Indií chceme od zákazníka dosáhnouti požadavku, že všech 15 lokomotiv musí být naprosto shodných a že musí odpovídat lokomotivám BoBo, které jsou dnes již vyzkoušeny. Tím bychom dosáhli uvedených výjimečných okolností pro požadavek, aby se Sécheron spokojila jen vyšším % licence."

Oba dokumenty dokládají jednak velmi vysokou sebedůvěru československé strany v jednáních jak s indickou, tak švýcarskou stranou, tak především velmi eminentní zájem o dodávky do Indie, s vysokou prioritou pro domácí subdodavatele a s přijatým a zjevně přijatelným rizikem **dalšího odkladu** výroby a dodávek lokomotiv E 499.0 pro ČSD. Zajímavé také je, že v těchto dokumentech není řešen licenční vztah s druhou švýcarskou firmou, SLM Winterthur.³⁵

Na tomto místě se musíme pro pochopení souvislostí celé „indické akce“ podívat na historii elektrizace indických železnic systémem 3000 V ss.³⁶ Ta je totiž velice epizodní a dnes již téměř zapomenutá. Elektrizace železnice na indickém subkontinentu má počátky v meziválečné době, kdy bylo nejprve od roku 1925 elektrizováno několik úseků příměstských a později i dálkových tratí v okolí Bombaje (dnes Mumbai) systémem 1500 V ss³⁷ a od roku 1931 i v okolí Madrásu (dnes Chennai) stejným systémem³⁸. Ve druhé polovině padesátých let bylo rozhodnuto elektrizovat opět stejnosměrným systémem, tentokrát 3000 V, i příměstskou dopravu v okolí Kalkaty (dnes Kolkata). Jako první byla provedena elektrizace úseku Howrah (předměstí Kalkaty) – Burdwan o délce 108 km na síti státní Eastern Railway (nástupce privátní společnosti East Indian Railway, EIR) v Západním Bengálsku, v té

³⁵ Je samozřejmě možné, že se příslušné dokumenty prostě jen nedochovaly nebo zatím nebyly nalezeny

³⁶ Viz např. <https://www.irfca.org/articles/electric-1.html> nebo https://en.wikipedia.org/wiki/Locomotives_of_India, vyhledáno 9.9.2019

³⁷ Viz např. https://en.wikipedia.org/wiki/Mumbai_Suburban_Railway, vyhledáno 13.9.2019

³⁸ Viz např. https://en.wikipedia.org/wiki/Chennai_Suburban_Railway, vyhledáno 13.9.2019

době i dnes součástí Indických železnic (Indian Railways, IR). Systém 3000 V ss byl v polovině 50. let 20. století vybrán jakožto moderní a technologicky zvládnutý³⁹ a byla pro něj v Evropě objednána vozidla. Jednak šlo o příměstské jednotky, objednané ve Švýcarsku ve vagonce Schlieren⁴⁰, a též o několik kusů šestinápravových lokomotiv řad EM2 (později WCM 2) a EM3 (později WCM 3). První typ byl vyroben britskými firmami English Electric/Vulcan Foundry v počtu dvanácti kusů v letech 1956 – 1957, a druhý firmami Hitachi, Westinghouse a North Boyce v letech 1957 – 1958 v počtu pouhých tří kusů.⁴¹ Po tomto začátku ale nebyl 3000 V ss systém v Indii dále rozvíjen a pod dojmem z rychlého pokroku se systémem 25 kV 50 Hz v Evropě, zejména Francii, byl tento systém zaveden i v Indii (a později epizodně i Pákistánu⁴²), a dnes je Indie doslova světovou velmocí, co se rozsahu i dopravních výkonů střídavé sítě systému 25 kV 50 Hz týče. Tímto systémem jsou dokonce elektrizovány i tratě metra v indickém hlavním městě Dillí, a to kompletně včetně podzemních úseků.⁴³ Systém 3000 V ss v Západním Bengálsku nepřežil počátek šedesátých let (údajně zanikl již v roce 1961) a tehdy nová vozidla byla konvertována na napětí 1500 V ss a přesunuta do oblasti Bombaje, kde byly poslední stejnosměrné tratě přepnuty na systém 25 kV 50 Hz až v roce 2016.

Otázka reálnosti exportu do Indie a devizového výnosu z něj v té době je ale vůbec sporná, neboť nehrúovská Indie té doby se potýkala s vážnými hospodářskými problémy, které mimo jiné plynuly z překotné a intenzivní industrializace v první polovině padesátých let.⁴⁴ Ta způsobila nedostatek deviz (samotná indická rupie pochopitelně nijak ceněnou měnou nikdy nebyla) a tím výrazně omezila indické importní možnosti popisované doby.

Další otázkou týkající se reálnosti uskutečnění tohoto obchodního případu je celková subtilnost bobin; čtyřnápravové traťové lokomotivy závislé ani nezávislé trakce v Indii neexistují a nikdy zřejmě ani neexistovaly. Je určitě zajímavé si s bobinami porovnat výše uvedené skutečně dodané lokomotivy britských, amerických a japonských výrobců – shodou okolností (?) v celkovém počtu patnácti kusů – které byly šestinápravové a především byly provedeny skutečně robustně v duchu celkové filozofie indických železnic.

Bohužel více zatím o osudu indické zakázky nevíme, nicméně se zde nabízí určitá podobnost s dodávkou deseti lokomotiv 22 E1 do severní Koreje (KLDK).⁴⁵ **Hypoteticky** je možné, že zakázka pro indické železnice byla ve ZVIL rozpracována, ale během doby se ukázalo, že škodovácká dodávka není reálná a že zkušební (šestinápravové) lokomotivy budou pořízeny od výše uvedených zámořských

³⁹ Stejně jako v tehdejší Československu

⁴⁰ Bohužel ale není známo o jaká přesně vozidla šlo a zda vůbec byla do Indie dodána

⁴¹ Viz např. https://en.wikipedia.org/wiki/Locomotives_of_India#DC_electric, vyhledáno 13.9.2019

⁴² Viz např. <https://abn397.wordpress.com/2015/07/23/the-forgotten-electric-locomotives-of-pakistan/>, vyhledáno 13.9.2019

⁴³ Viz např. https://wiki2.org/en/Delhi_Metro, vyhledáno 13.9.2019

⁴⁴ Národní archiv Praha-Chodovec, Fond Strojexport, *Zpráva o výsledcích komplexního rozboru za rok 1958*, strany 18 a 19

⁴⁵ Ivo Raab, *Elektrické lokomotivy E 499.0 (1)*, strany 74 – 80, Nakladatelství Corona s.r.o., 2004

výrobců. **Této pochopitelně těžko prokazatelné hypotéze** nasvědčuje několik okolností:

- datace výroby lokomotiv 22 E1, jejich dodávka je udávána mezi srpnem až říjnem 1958, tedy něco málo rok po plánovaných dodávkách lokomotiv do Indie
- celková přeci jen vyšší robustnost oproti typu 12 E, daná především prodloužením skříně a použitím masivního čelníku pro nesení automatického spřáhla níže než je běžné v Evropě nebo někdejší SSSR. Tato robustnost dost kontrastuje s prototypy lokomotiv 24 E/ČS 1 pro Sovětský svaz pro rozchod 1524 mm (na korejském poloostrově je používán normální rozchod 1435 mm, stejně jako např. v Číně), taktéž vystrojenými automatickým spřáhlem.

Každopádně toto jsou jen spekulace a hypotézy, vyžadující další bádání a zkoumání.

Jako určitá zajímavost se dochoval pramen dosvědčující, že o dodávkách do Koreje bylo uvažováno již v roce 1954. Jde o dokument, pocházející z 25. října 1954 a týkající se výše zmíněné kauzy licenčních poplatků a vedoucí konstrukce el. drah v ETD s. Ing. Miloš Opial se v něm vyjadřuje k licenční smlouvě s firmou Sécheron a mimo jiné „soudí, že o čsl. el. lokomotivu Bo Bo bude velký zájem při elektrisaci drah v Polsku, Bulharsku, Rumunsku, Číně, Korei, Indii apod. Poptávku po této lokomotivě nebude možno krýti, poněvadž požadavky ČSD do roku 1960 jsou na 140 /nyní zvýšeno na 196/ lokomotiv.

Upozorňujeme, že úzkým profilem výroby všech el. lokomotiv je jejich montáž, která se od roku 1945 dosud provádí v provisorně upravených různých dílnách v ET. Jediným vhodným řešením je výstavba montážní haly. Tato však nebyla uskutečněna, přestože na její celostátní význam bylo několikrát upozorňováno, dokonce i dopisy soudruhů z pracovišť na ÚV KSČ. Nebude-li naše strojírenství zajistit dodávku lokomotiv zmíněným státům, bude výroba rozšířena v NDR, případně zavedena v Polsku, podle našich výrobních podkladů.“⁴⁶

Dále se „s. Opial domnívá, že by našim technikům prospěla návštěva švýcarského závodu Sécheron v rámci technické pomoci, k níž je tato firma smlouvou zavázána.“⁴⁷

Zajímavou otázkou ale je, jak u lokomotiv do KLDK vyřešily ZVIL otázku licencí a licenčních poplatků. Protože například diplomatické vztahy mezi Švýcarskem a KLDK byly navázány až v roce 1974.⁴⁸

⁴⁶ Zde je opět vidět hlavní problém stále se opožďující výroby elektrických lokomotiv v Plzni – evidentně měla jen nízkou prioritu, a to i na nejvyšších stranických místech (viz zmiňovaný ÚV KSČ). A opět je nutno připomenout, že v těžké době běžela v Plzni naplno výroba parních lokomotiv 556.0 a například také 498.1

Navíc je zde patrné stále velké sebevědomí co se týče dalšího celosvětového rozvoje systému 3000 V ss, který rozhodně nebyl naplněn.

⁴⁷ Další zajímavá informace. Je otázkou, zda možnost této *technické pomoci* švýcarských firem byla Škodovkou vůbec někdy využita

⁴⁸ Viz např. <https://www.eda.admin.ch/eda/en/home/representations-and-travel-advice/dpr-korea/switzerland-dpr-korea.html>, vyhledáno 2. července 2022

4. Zahájení zkušebního provozu na Slovensku v roce 1955 a pravidelného 1956

V březnu 1955 byl po ukončení zkoušek v Polsku konečně zahájen zkušební provoz na tratích ČSD na systému 3000 V ss, a to nejdříve v úseku Liptovský Mikuláš⁴⁹ – Štrba. Ten byl v té době uveden do elektrického provozu a lokomotivy E 499.0 proto začaly postupně opouštět Prahu a přesouvat se na východ republiky.



Obr. 2: Že ještě v roce 1955 bylo těžištěm provozu lokomotiv E 499.0 jejich nasazování na krátké přetahy v pražském uzlu dokládá tento trochu bizarně kolorovaný snímek, uveřejněný na titulní straně časopisu Železničář v říjnu 1955. Je na něm zachycena lokomotiva E 499.008 na výkonu „E 7“ v čele nákladního vlaku ve Vršovicích sn odjezdovém nádraží. Další trasa elektrické lokomotivy nebude dlouhá a skončí o pár kilometrů dále ve vjezdovém nádraží (viz obrázek č. 1). Dobře poplatná výzdoba čela lokomotivy by mohla naznačovat, že snímek vznikl někdy počátkem května 1955, případně v červnu během konání 1. Spartakiády

Zdroj: repro časopis Železničář 10/1955

Další rozšíření elektrického provozu směrem Spišská Nová Ves nastalo 9. prosince 1955, když byly uvedeny do provozu měnirny Poprad a Spišská Nová Ves⁵⁰, a konečně úsek Liptovský Mikuláš – Martin-Vrútky – Žilina byl uveden do provozu 25. února 1956.

⁴⁹ Již ne „Svätý“

⁵⁰ Státní oblastní archiv Plzeň, fond ZVIL/Lokomotivka, karton 1200, signatura 1682



Obr. 3: O zahájení provozu „Bobovek“ na Slovensku přinesl krátkou zmínku i časopis Železničář v prosin-covém čísle roku 1955. Poněkud hloupé ale je, že jako ilustrační fotografii redaktor použil snímek stejného vlaku s lokomotivou E 499.008 „E 7“ a na téměř stejném místě, tedy v Praze-Vršovicích sn jako na titulní straně říjnového čísla, viz obrázek č. 2.

Zdroj: repro časopis Železničář 12/1955

Až do 13. prosince 1955 – tedy do doby rozběhu elektrického provozu na delším rameni Liptovský Mikuláš – Spišská Nová Ves – nedocházelo na lokomotivách k větším problémům. Toho dne se však situace změnila a začalo docházet k prvním závažným závadám, a to konkrétně takto:

„13.12.1955 E 499.017 – přeskok z hlavního automatu na kostru lokomotivy, silně poškozena vysokonapěťová kabina

17.12.1955 E 499.017 – přeskok z hlavního automatu na kostru lokomotivy, Vysokonapěťová kabina demolována

25.12.1955 E 499.022 – přeskok z hlavního automatu na kostru lokomotivy

30.12.1955 E 499.004 – přeskok z hlavního automatu na kostru lokomotivy. Lokomotiva úplně vyhořela

8.1.1956 E 499.020 – přeskok z hlavního automatu na kostru lokomotivy. Lokomotiva úplně vyhořela

V důsledku této serie vážných závad sešla se 10. 1. 1956 komise složená ze zástupců ministerstva dopravy, VVÚD a LZ. Tato komise probírala podrobnosti jednotlivých případů a dohodla se jednak na okamžitých opatřeních a jednak na výzkumných měřeních, kterými byl pověřen Výzkumný ústav energetický v Brně. Bylo konstatováno, že příčina přeskoků, případně zdroj rázů přepětí v troleji jsou dosud neznámé, ale velký rozsah způsobených škod je zaviněn špatnou funkcí ochran a vypínačů v měničích.

Byla ustavena komise, složená ze zástupců ČSAV, EGÚ, ČKD, VVÚD, SUDOP, MD, LZ a zástupců košické dráhy. Tato komise konala porady od 11.1.1956 v Praze

a od 15.1.1956 ve Spišské Nové Vsi. Z těchto porad vyplynuly další závěry a závazky pro jednotlivě zúčastněné výrobce zařízení pro elektrifikovanou trať Žilina – Sp. N. Ves. Dne 20.1.1956 podařilo se při pokusech na růžkových bleskojistkách ve Sp. N. Vsi Ing. Elsnerovi přerušением pojistky vn uměle vyvolat přepětový ráz. Tím byl dán základ dalšího směru šetření. Během měsíce února 1956 provedl EGÚ Brno požadovaná měření a předložil jejich zhodnocení. Výsledky těchto měření byly přehledně podány na pracovní schůzi dílčí vědecké rady odboru 5 VVÚD dne 10. března 1956.⁵¹

Celému výzkumu a pracem v této záležitosti dala směr konference na Štrbě dne 26.5.1956⁵², které se zúčastnili kromě mnoha jiných i náměstkové obou resortních ministerstev, tj. MD a MTS.

Tato konference určila pro LZ tyto povinné úpravy na elektr. lokomotivách:

Vazbu automatů se sběrači, izolaci vzduchových jímek ve vysokonapěťové kabině, změnu zapojení automatů, rozdělení obvodů pro přibuzení ochranných relé a přídržného proudu automatu, zapojení vinutí magnetů všech pomocných motorů do troleje (před tím byla zapojena kotva), přepojení kondenzátorů za hlavní vypínač a zajištění pružné lamelové spojky proti příčnému kmitání.

Posledně vzpomenutý úkol vyplynul z epidemicky se objevivší závady odírání hlav šroubů centrovacího kroužku lamelové spojky.

Zároveň byla stanovena řada úkolů pro ČKD Stalingrad a Elektrifikaci železnic.

Splnění těchto úkolů bylo prověřováno komisí MD a VVÚD ve dnech 15. až 19.8.⁵³ za účasti zástupce LZ. Celý „Štrbský protokol“ byl prověřován bod za bodem. Ze závazků LZ byly splněny veškeré úpravy zapojení lokomotivy. Tato okolnost byla pochvalně kvitována. Naproti tomu úkoly pro ostatní účastníky nebyly splněny téměř vůbec. Ku př. vazba feederových automatů mezi měnírnami byla provedena jen zkusmo na úseku Králova Lehota – Štrba – Poprad a byla v provozu jen tři dny.

Mezitím události pokračovaly takto:

18.2.1956 E 499.002 – přeskok z hlavního automatu na kostru lokomotivy.

10.4.1956 E 499.016 – přeskok z hlavního automatu na kostru lokomotivy. Lokomotiva úplně vyhořela.

29.6.1956 E 499.020 – přeskok z hlavního automatu na kostru lokomotivy. U této lokomotivy po první došlo k přeskoku po zapojení vazby sběračů s hlavním automatem. Vazba se osvědčila, přestože nevyply obě napájecí měnírny, padající sběrače přerušily bez závad proud a tím nebyl dán podnět k požáru v lokomotivě.

⁵¹ Tedy dva týdny po slavnostním zahájení elektrického provozu v celé trati Žilina – Spišská Nová Ves

⁵² Tedy tři měsíce po slavnostním zahájení elektrického provozu v celé trati Žilina – Spišská Nová Ves

⁵³ Tedy půl roku po slavnostním zahájení elektrického provozu v celé trati Žilina – Spišská Nová Ves

16.8.1956 E 499.021 – přeskok z hlavního automatu na kostru lokomotivy, závada nepatrná, sběrače vázány s automatem.

26.6.1956 E 499.029 – přeskok na kontroléru mezi spinači 09, 06 a 020.

Podobné závady jako na lokomotivách 021 a 029 nastaly i na lokomotivách 033 a 036. Dík vazbě sběračů s automatem vzniklá škoda byla nepatrná. Poslední případ vážné poruchy přeskokem z hlavního vypínače na kostru lokomotivy se udál dne 29.12.1956 na lokomotivě E 499.032. Jelikož ani do této doby nebyly provedeny úpravy v měnících⁵⁴ a na trolejovém vedení dle usnesení štrbského protokolu, odmítly LZ garanční opravu této lokomotivy a SD Košice se rozhodla opravit lokomotivu v depu Žilina vlastními silami.⁵⁵

Dalším problémem té doby nedostatek náhradních dílů, což potvrzuje další část této zprávy:

„V provozu ČSD je tragický nedostatek náhradních dílů, který zaviňuje odstavení jednotlivých lokomotiv jako zásobáren náhradních dílů pro ostatní stroje.“ Dále je ve zprávě uveden zápis ze dne 22. března 1957, sepsaný v depu Spišská Nová Ves a dokumentující stav lokomotivy E 499.020. Na této lokomotivě, tehdy „staré“ rok a půl, chybělo v den sepsání zápisu celkem 43 položek, mnohé dále s rozpadem na další drobnější součástky. Hned na prvním místě dlouhého seznamu jsou jako jedna položka uvedeny oba podvozky včetně všech čtyř trakčních motorů, dalšími položkami pak byly kompletní baterie, jeden pluh, hlavní automat a mnoho další větších či menších komponent lokomotivy. V obdobném stavu pak byly i lokomotivy 06, 29, 32 a drobné součástky pak chyběly ještě na lokomotivách 22 a 10, tedy na lokomotivě, která se někdy v té době musela vrátit z čínského veletržního turné. Na této lokomotivě chyběly konkrétně dva kusy náhonu rychloměru a tachometrického dynama, jeden kus vařiče 48 V, dva kusy sedaček řidiče⁵⁶, dva kusy sedaček vlakvedoucího, dva kusy skříněk jízdního řádu a dva kusy kompresorových pojistek 10 A; u vařiče a sedaček řidiče a vlakvedoucího je uvedeno, že nebyly dodány z LZP.

Do období řešení těchto potíží spadá i změna polarity napájecího napětí, ke které došlo na jaře roku 1956. V červenci 1955 provedl Vědecko výzkumný ústav dopravní (VVÚD) v úseku Liptovský Mikuláš – Východná měření bludných proudů v okolí tratě.⁵⁷ Při těchto měřeních, prováděných při ještě stále velmi omezeném elektrickém provozu, bylo při jízdě elektrické lokomotivy naměřeno na plášti podél trati položeného sdělovacího a zabezpečovacího kabelu proud 5 A, který během 42 minut klesl na 85 mA. Na základě tohoto měření a také tehdy dostupných zahraničních zkušeností, podle kterých docházelo ke zničení těchto kabelů za pouhý jeden až dva měsíce, bylo rozhodnuto změnit na tratích ČSD, elektrizovaných systémem 3000 V ss polaritu napájecího napětí z “-” na “+” v troleji. Následně byly

⁵⁴ Tedy deset měsíců po slavnostním zahájení elektrického provozu v celé trati Žilina – Spišská Nová Ves

⁵⁵ Státní oblastní archiv Plzeň, fond ZVIL/Lokomotivka, karton 1200, signatura 1682

⁵⁶ Tak je to zde skutečně uvedeno, ne strojvedoucího

⁵⁷ Strany 5 a 6 *Zprávy o elektrifikaci železničních tratí ministerstvem dopravy*, zpracované v roce 1956 ministerstvem státní kontroly a která je přílohou vládního usnesení č. 723/1956 z 21.3.1956

někdy počátkem roku 1956 vydány rozkaz I. náměstka ministra a doporučení VVUD (jejichž přesné znění bohužel neznáme), které znamenaly přivést kladný pól napájení na trolejový drát a vyžadovalo nemalé elektrotechnické i stavební úpravy jak na zařízení měníren, tak i lokomotiv E 499.0.⁵⁸ Práce měly trvat zhruba čtyři týdny mezi polovinou dubna a polovinou května 1956 a měly být v případě měníren provedeny takto:

1. týden měnírna Žilina a Dubná Skala
2. týden měnírna Ružomberok a Liptovský Sv. Mikuláš
3. týden měnírna Kráľova Lehota a Poprad
4. týden měnírna Štrba a Spišská Nová Ves

Během prvních tří týdnů měly jako vlakové jezdit pouze parní lokomotivy a elektrické lokomotivy měly zajišťovat pouze postrky. Během této doby měla být zároveň přepólována polovina elektrických lokomotiv. V posledním týdnu měla být přepólována zbývající polovina a provoz se měl postupně vrátit k plně elektrické trakci. Na lokomotivách obnášela změna polarity dle zatím nalezených dokumentů pouze přepólování teploměrů odporů, teploměrů ohřevu trakčních motorů, což znamenalo jejich demontáž, přepólování, přecejchování a montáž, což měly zajistit Leninovy závody ve spolupráci se závodem Metra Blansko, a to vysláním dvou techniků na Slovensko, pravděpodobně do dílen ve Vrútkách.⁵⁹ Rozsah prací na měnírnách byl podstatně větší a mimo jiné vyžadoval i jednoho zedníka a jednoho zednického pomocníka. K akci máme ještě k dispozici dopis, odeslaný podnikem ČKD Stalingrad a adresovaný Ministerstvu dopravy, odboru energetiky, datovaný 21. dubna 1956, tedy týden po tom, co měla celá akce již začít. V něm se mimo jiné píše: „Děkujeme za pozvánku na poradě o provedení změny polarity, jíž jsme se však nemohli zúčastnit, poněvadž dopis nám došel pozdě.“

Poněvadž jsme nemohli být poradě přítomni, považujeme za svou povinnost Vám sdělit, že nynějším uzemněním druhého pólu se zdvojnásobí počet míst, která budou namáhána napětím proti zemi, čímž se zvýší risiko poruch z tohoto titulu proti dosavadnímu stavu dvojnásobně.

Není nám známo, jakým způsobem bude rekonstrukce prováděna, pozastavujeme se však nad tím, že počátek prací byl stanoven na 15.4.1956, ačkoli nejsou po ruce podklady, zejména schemata pro tyto práce. Upozorňujeme na to, že jestliže EZ nebude si moci vlastními silami tyto podklady obstarat, že je nemůžeme v uvedeném termínu předat, poněvadž jsme na této rekonstrukci, která ostatně nebyla u nás objednána, nepracovali.“

V létě 1956 pak proběhla změna polarity i u měníren na trati Praha – Česká Třebová a v měnírně Nymburk, v té době v různé fázi výstavby.⁶⁰

⁵⁸ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ministerstvo dopravy II, karton 376, spis č.j. 21780/56

⁵⁹ To, že žádné jiné práce, které by se týkaly úprav v silovém obvodu nebo pomocných pohonech, nejsou v dochovaných a zatím nalezených dokumentech uváděny, je velmi zajímavé až poněkud záhadné. Přitom by se dalo očekávat, že rozsah prací musel být mnohem větší, a to především u pomocných pohonů a měřících přístrojů

⁶⁰ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ministerstvo dopravy II, karton 373, spis č.j. 14631/56

5. Přípravy k zahájení provozu v českých zemích 1956 – 1957

Tímto se dostáváme zpět do Čech, kde se po letech zpoždování konečně začalo přibližovat zahájení elektrického provozu na trati Praha – Česká Třebová, včetně tehdy ještě plánovaného úseku přes Negrelliho viadukt do Prahy-Buben (zde o napětí 1500 V ss). Zajímavé a důležité je, že pro provoz lokomotiv E 499.0 bylo potřeba provést řadu úprav na svršku i spodku tratí, přičemž mezi nejzajímavější nepochybně patří úpravy v Praze, na mostě přes Husitskou třídu v úseku Praha hn – Hrabovka⁶¹ a Negrelliho viaduktu.

V případě mostu přes Husitskou třídu šlo o generální opravu obou krajních podpěr, konkrétně přestavbu úložných lavic a závěrných zídek, vyinjektování ostatního zdiva a případnou výměnu vadných kamenů.⁶² Tato oprava měla proběhnout na jaře roku 1957 a byla poměrně náročná a to z toho důvodu, že kromě minimálního narušení silniční i tramvajové dopravy muselo dojít i minimálnímu omezení pohybu chodců na tehdy zřejmě velmi frekventovaných chodnicích podél obou opravovaných opěr.

Na Negrelliho, tehdy karlínském, viaduktu šlo o odstranění pomalé jízdy 10 km/h na obloucích 42 – 44 dle tehdejšího číslování, podle všeho se jedná o oblouky těsně severně od Sokolovské třídy. Tyto oblouky byly kamenné a z důvodu oprav bez vyloučení provozu v nich byla vložena mostní provizoria, usazená na pilířích na skládaných dřevěných pražcích. V zásadě šlo o to, že starší provizoria měla být nahrazena novějšími, umožňujícími zvýšit rychlost na alespoň 30 km/h a také umožnit provoz těžších lokomotiv obou trakcí.⁶³ Zda v té době k rekonstrukci došlo ale bohužel nevíme, každopádně víme, že elektrizace karlínského viaduktu se tehdy nakonec neuskutečnila a byla realizována až v letech 1962 – 1963.

6. Zahájení elektrického provozu z Prahy do České Třebové

Takzvané zahájení elektrického provozu na trati Praha – Česká Třebová se odehrálo 7. listopadu 1957, v den 40. výročí VŘSR, známou jízdou jedné dvojice vlaků (resp. ve směru z Prahy do České Třebové jela před slavnostním vlakem jedna lokomotiva E 499.0 jako Lv) v celém úseku Praha hn – Česká Třebová a zpět, na které se podílely lokomotivy E 499.010, 40 a 41, které tehdy tvořily 100 % parku lokomotiv na 3000 V ss v obvodu celé Pražské dráhy. Tato jízda je celkem dobře zdokumentována v literatuře i internetových zdrojích, takže se jí zde nebudeme dále

⁶¹ Zde je vhodná krátká poznámka: při dnešním pohledu na frekventované pražské Nové spojení je asi trochu obtížné si představit tehdejší podobu provozu tratě z Hlavního nádraží na Hrabovku. Například podle *Rozpisu grafikonu vlakové dopravy 429*, platného od 3. června 1956, projelo po této trati za 24 hodin pouze sedm dvojic dálkových rychlíků (několik z nich bylo vedeno motorovými vozy), doplněných větším množstvím nákladních vlaků v kategorii Rn a Pv; vlaky kategorie Pv byly ale zpravidla trasovány jen podle potřeby a navíc se mnohdy jednalo jen o trasy pro Lv jízdy. Jinou zajímavostí je, že most ležel v km 186,665, tedy trať Praha Hl.n. – Hrabovka měla počátek v Českých Velenicích

⁶² Státní oblastní archiv Praha-Chodovec, fond Správa Pražské dráhy, karton 189, *projekt Drahtav Praha Hlav. nádraží – Hrabovka km 186,665 most přes Husitskou třídu, přestavba opěr*

⁶³ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ministerstvo dopravy II/1958, karton 7, spis č.j. 13780/58

zabývat. Zajímavější je ale další vývoj. Dostupné prameny uvádějí, že osobní doprava v úseku Praha – Kolín byla v elektrické trakci zahájena 19. března 1958, po dodání lokomotiv E 499.058, 60, 61 a 64 k Pražské dráze v únoru a březnu 1958.⁶⁴ Podle všeho ale neměla dlouhého trvání, možná jen několik dní. Zde je nutné si uvědomit, že v té době ještě zdaleka nebyla v provozu měnična Běchovice, a celý dlouhý z Prahy až za zastávku Kyje, navíc o napětí 1500 V ss, byl napájen ze vzdálené měničny Křenovka, a dále pak napájení zajišťovala 19 km vzdálená měnična Rostoklaty, možná podporovaná i měničnou Třešňovka v Praze. Proto muselo být zajišťování provozu těžkých vlaků, složených ze čtyřnápravových vozů Bai a Da velmi náročné a to zejména při průjezdu úsekem Kyje – Dolní Počernice přes dlouhé neutrální pole mezi systémy 1500 V ss a 3000 V ss. Kdy přesně byla elektrická vozba v osobní dopravě Praha – Kolín zastavena nevíme, některé zdroje uvádějí už 21. března 1958 po velké sněhové nadílce a následných haváriích trolejového vedení. Každopádně víme (viz dále), že na žádném úseku trati Praha – Česká Třebová nebyla osobní doprava v elektrické trakci provozována ještě v prvních měsících roku 1959.

Nákladní doprava v elektrické trakci v úseku Praha-Vršovice sn – Dlouhá Třebová byla zahájena 2. dubna 1958 jízdou prvního vlaku v této relaci, jak nás informuje Rudé Právo z dalšího dne, 3. dubna 1958. Podle téhož listu byl 2. dubna 1958 taktéž zahájen provoz na třetí (správně nulté) koleji mezi Úvaly a Českým Brodem. Provoz nákladní dopravy z Vršovic byl energeticky o něco snazší, neboť přílehlý úsek 1500 V ss až k neutrálnímu úseku mezi Malešicemi a hradlem Jahodnice byl napájen z vršovické Třešňovky a návazný úsek 3000 V ss již nebyl tak sklonově náročný.



Obr. 4:

Lokomotiva E 499.060 dne 19. března 1958 právě vyjela s osobním vlakem Kolín – Praha ze zastávky Dolní Počernice. Podle datace by se mělo jednat o první den pravidelného elektrického provozu v této trati.

Protijedoucí osobní vlak je jak vidno tažen parní lokomotivou a za povšimnutí též stojí již snesená prostřední kolej úseku Běchovice – Libeň hn, stále ještě ale vystrojená trolejí i návěstidly autobloku.

Zdroj: fotobanka ČTK/Profimedia

⁶⁴ Ivo Raab, *Elektrické lokomotivy E 499.0 (1)*, strana 36, Nakladatelství Corona s.r.o., 2004

7. Postupné zahajování pravidelného provozu v obou částech země

Další provoz lokomotiv E 499.0, zejména na Slovensku po roce 1956, je celkem znám, co ale není příliš známo jsou provozní peripetie bobin a vůbec zahajování elektrického provozu v českých zemích ve druhé polovině padesátých let. Během padesátých let nabírala jak stavba elektrizovaných tratí a jejich uvádění do provozu, tak dodávky lokomotiv E 499.0 stále velká zpoždění a ambiciózní cíle z poválečné doby se nedařilo ani zdaleka plnit. To je ostatně vidět již v úvodu první části tohoto textu, kdy dle původních představ z přelomu čtyřicátých a padesátých let mělo již v roce 1953 mělo být v provozu 97 lokomotiv E 499.0, místo toho byly v provozu jen dvě, a to ještě pouze na napětí 1500 V; ve skutečnosti byla lokomotiva E 499.097 dodána až v prosinci roku 1958, tedy s více než pětiletým zpožděním.

Na neustálá zpoždění elektrizace tratí ČSD tehdy pochopitelně reagovala i strana a vláda, a to zpravidla formou vládních usnesení, jimiž se mělo Ministerstvo dopravy a jím řízené další složky státní správy a národní podniky závazně řídit a plnit ho. Ovšem toto se – mírně řečeno – nedařilo vždy plnit, což vyvolávalo další a další změny termínů a neustále odsouvalo spouštění elektrického provozu na dalších úsecích tratí ČSD. V roce 1959 již byla situace skutečně neúnosná, o čemž nás informuje Zpráva o prověrce využívání elektrifikovaných tratí plným elektrickým provozem a o oddalování elektrifikace střídavým proudem průmyslového kmitočtu, sepsaná s největší pravděpodobností někdy v dubnu 1959 Ministerstvem státní kontroly a podepsaná osobně ministrem Josefem Krosnářem⁶⁵. Její částí o oddalování elektrifikace střídavým proudem průmyslového kmitočtu se zde zabývat nebudeme, a ocitujeme si jen pasáže, týkající se reality provozu systémem 3000 V ss na tratích ČSD: "Podle usnesení vlády č. 723 z 21. března 1956 mělo ministerstvo dopravy dokončit výstavbu elektrifikace traťových úseků Praha – Česká Třebová a Kolín – Nymburk do 1.9.1958, úsek Nymburk – Ústí nad Labem uvést do elektrického provozu 1.1.1959, v úseku Česká Třebová – Valašské Meziříčí celou výstavbu dokončit do 31.12.1959.

Poněvadž ministerstvo dopravy termíny neplnilo, prodloužila na návrh ministra dopravy vláda 4. února 1959 usnesením č. 99 termín zahájení zkušebního elektrického provozu v úseku Česká Třebová – Valašské Meziříčí do 31.12.1959, kdy měla původně být dokončena celá výstavba. Současně vláda potvrdila termín 1.1.1959 pro zahájení zkušebního elektrického provozu z Nymburka do Ústí nad Labem a uložila ministru dopravy zavádět na elektrifikovaných úsecích do 6 měsíců od zahájení zkušebního provozu plný elektrický provoz.

Tyto termíny nejsou dále plněny, trakční zařízení předané do provozu je nedokončené a nezaručuje bezporuchový provoz a ani po úplném jeho dokončení podle schválené projektové dokumentace nevyhoví bez dalších investičních počínů hustému provozu těžkotonážních vlaků.

⁶⁵ Josef Krosnář viz např. https://cs.wikipedia.org/wiki/Josef_Krosnář, vyhledáno 22.10.2022

1.a/ Ve smyslu shora uvedených usnesení vlády měla být zcela dokončena výstavba elektrifikace úseku Praha – Česká Třebová a Kolín – Nymburk již v roce 1958 a tyto úseky měly být v plném elektrickém provozu.

Napájecí trakční zařízení však není dokončeno a nezaručuje plynulý provoz. K 1. březnu 1959 nebyly ještě uvedeny do provozu měnírny v Běchovicích, Trnávce a Moravanech, ve všech měnírnách chybí zemní ochrany a vazby napaječů. Proto náčelník služby vozby Správy Pražské dráhy s. Šíma z obavy před možnou havárií měnírenského zařízení nedává příkaz k zapojení měníren paralelně, ale ponechává celou trať rozdělenou na úseky vzájemně od sebe oddělené a napájené z jedné strany. Za tohoto stavu musí strojvedoucí při přejezdu z jednoho úseku do druhého stáhnout pantograf, aby při rozdílu potenciálů v sousedních úsecích nezpůsobil zkraty. Opomenou-li tak učinit, dochází k vypadnutí napaječů, nebo i shoření zhášecí komory rychlo vypínače, případně vyřazení celé měnírny z provozu. Např. dne 6.2.1959 vypadly podle záznamníku poruch elektrodispečera v Pardubicích v obvodu elektroúseku Pardubice napaječe celkem 11krát, z toho v měnírně Opočíněk čtyřikrát, Choceň třikrát atd. Dne 7.2.1959 vypadly napaječe v uvedeném obvodu dokonce dvacetkrát. Podle hlášení provozního ústředí o dopravní situaci došlo ve dnech 7. a 8.3.1959 v patnácti případech k přerušení elektrického provozu v důsledku poruch na uvedených elektrifikovaných úsecích, přičemž výluky obou traťových kolejí na různých místech a přerušení provozu v důležitých uzlech, jako Česká Třebová, Kolín, Vršovice trvalo i několik hodin.

Poruchy nejsou však způsobovány jen chybnou obsluhou, ale i proudovým přetížením při jízdě těžkých nákladních vlaků, materiálovými a konstrukčními nedostatky zařízení, zejména růžkových odpojovačů, nebo kombinací těchto nedostatků. Tak dne 15.2.1959 v 6,36 hod. vypadly napaječe a shořela komora rychlo vypínače měnírny Choceň v důsledku zkratu a přepálení nosného lana v koleji č. 2 traťového úseku Ústí n.O. – Dlouhá Třebová. Ke zkratu došlo tím, že 2 spřažené lokomotivy se zvednutými pantografy zdvihly nosné lano, a to se dotklo železné mostní konstrukce nadjezdu. Stroj dalšího vlaku strhl pantografy celé trolejové vedení v délce asi 500 m a v 17,20 hod. další elektrická lokomotiva strhla pantografem celé kotevní pole. Vznikly velké poruchy v dopravě a oprava zničeného vedení trvala 3 dny. Byla to již třetí nehoda toho druhu. K první došlo 3.11.1958 v úseku Vrútky-Kraľovany, kde po dotyku nosného lana bylo obdobným způsobem toto přepáleno a vedení strženo od stožáru č.80 ke stožáru č.110. Trolejové vedení bylo uvolněno z Turan až po Vrútky. Po druhé dne 9.2.1959 pod železničním nadjezdem v Nymburce a ke stejné nehodě došlo ještě po čtvrté dne 19.2.1959, kdy nastal zkrat u železničního nadjezdu mezi Velkými Žernoseky a Litoměřicemi.

.....

Za takového stavu zařízení jsou kladeny zvlášť velké požadavky na dobrou funkci rychlo vypínačů v měnírnách, na vzájemnou vazbu napaječů a zemní ochrany měníren. Na nejzatíženější trati Praha – Česká Třebová a Kolín – Nymburk jsou, jak již bylo uvedeno, měnírny bez zemních ochrany i bez vazby napaječů, přičemž rychlo vypínače jsou starého nespolehlivého typu RV 15/30, které zavinily již několik

těžkých havarií trakčního vedení na úseku Žilina – Spišská Nová Ves. Jejich nahrazení novými spolehlivějšími rychlovypínači VRN velkých rozměrů není v měnirných trati Praha – Česká Třebová možné, neboť se nevejdou do kobek stejnosměrného rozvaděče bez úplné rekonstrukce rozvaděče a vyřazení celé měnirny na delší dobu z provozu. Nahrazení rychlovypínače RV 15/30 dovezenými francouzskými vypínači Alsthom selhalo, neboť při zkouškách v provozu za našich podmínek nevyhovují⁶⁶. Zemní ochrany měníren, pro něž má Pražská dráha materiál již od roku 1957, jsou teprve nyní montovány a jejich montáž ve všech měnirných lze předpokládat do konce II. pololetí 1959, pro vazbu napaječů nebyl dosud dodán projekt.

V bouřkovém období 1958 došlo k poškozování měníren na trati Praha – Česká Třebová indukovaným přepětím v trakční síti, kterým bylo jen do 13. července 1958 podle hlášení Pražské dráhy zničeno zařízení za 227.000 Kčs. Vzhledem k vysoké izolační hladině (až 700 kV⁶⁷) je nutno zařízení měníren chránit přepětovou ochranou, která není dosud na měnirny namontována. Z uvedeného je zřejmé, jakým způsobem musí ČSD zajišťovat provoz.

.....

b/ Plný elektrický provoz není podle grafikonu vlakové dopravy platného od 1.3.1959 na trati Praha – Česká Třebová a Kolín – Nymburk zaveden, neboť mezi Prahou a Kolínem zůstává v parní trakci 24 rychlíků, 43 osobních a 10 nákladních vlaků, vedle 8 nákladních vlaků poříčanských, mezi Č. Třebovou a Kolínem, příp. Nymburkem má jezdit parou 24 rychlíků, 28 osobních a 24 nákladních vlaků vedle vlaků dalších, jezdících jen v dílčích úsecích této trati.

.....

c/ Poněvadž zařízení elektrifikovaných úseků, které jsou již v provozu, neodpovídá svou kapacitou dnešním potřebám vlakové dopravy, zejména vedení těžkotonážních vlaků, nemůže být plně využito všech výhod elektrické trakce, zejména pokud se týče zvýšení propustné kapacity tratí. Automatické traťové zabezpečovací zařízení, vybudované při elektrifikaci, umožňuje na trati Praha – Česká Třebová při jízdě vlaků o rychlosti 65 km/hod. se zátěží 2.500 t následná mezidobí podstatně kratší než dovolují zařízení elektrizace.

.....

Na nejzatíženějším úseku Praha – Česká Třebová bylo totiž zařízení podle projektové dokumentace dimensováno na zátěže 1.440 t u nákladních vlaků, 720 t u rychlíků a 380 t u osobních vlaků. Jmenovitý proud usměrňovacích agregátů UI 152 je dnes pouze 720 A, ačkoliv při jízdě nákladního vlaku o zátěži pouhých 1.700 t je odebráno 800 A a při rozjezdu až 1.100 A. Při zvyšování váhy vlaků pak proudové zatížení agregátů i sítě stoupá podle traťových poměrů až na 2.400 A, ačkoliv průřez trolejového vedení podle norem ESČ připouští dnešním provedením (přepočtený průřez včetně zesilovacího vedení 416 mm²) pouze 1680 A. Ještě nepříznivější situace

⁶⁶ Škoda, že zde není uveden důvod tohoto selhání

⁶⁷ Zde má nepochybně být 70 kV

je u napájecího vedení měníren (2 AlFe lana profil 240 mm², což odpovídá asi 300 mm² mědi a proudu 1.200 A) a sekční růžkové odpojovače dimenzované na 1.500 A.

Tyto disproporce mezi kapacitou zařízení a potřebami provozu jsou zdrojem poruch při jízdách těžkých vlaků. Např. při jízdě velkotonážního vlaku dne 4. října 1958, kdy nebyla ještě v provozu měnírna v Ústí nad Orlicí, došlo proudovým přetížením k vyhřátí trolejového vedení, které se prodloužilo v kotevním poli o 40 – 60 cm, na zhlaví stanice Česká Třebová dosedlo napínací závaží na uzávěrky a pokleslý trolejový drát byl stržen pantografem lokomotivy, čímž došlo k havarii.

2. Termín zahájení zkušební provozu na trati Nymburk – Ústí nad Labem nebyl splněn, neboť omezený zkušební provoz byl na této trati zahájen až 19. února 1959. Jednu slavnostní jízdu zvláštního vlaku se čtyřmi vozy provedenou 30. prosince 1958 za mimořádných opatření při nouzovém napájení z pojízdné měnírny nelze považovat za zahájení zkušební provozu.

Ke dni 1. března 1959 byl na této trati zaveden zkušební provoz 16 páry vlaků v elektrické trakci, veškerou ostatní dopravu, zejména 30 nákladních vlaků z Ústí nad Labem do České Třebové a 31 vlaků opačným směrem, jakož i osobní dopravu obstarávají lokomotivy parní.

.....

3. Podle zprávy náměstka ministra dopravy inž. Vošahlíka z 13. února 1959 pro kolegium ministra jsou vytvořeny předpoklady, aby mohl být od 1. května 1959 zahájen zkušební elektrický provoz čtyřmi páry vlaků v úseku Česká Třebová – Olomouc. Vyžaduje to umístění pojízdné měnírny o výkonu 4,8 MW (2 usměrňovací vozy a jeden napaječový) v Zábřehu na Moravě a pojízdné měnírny 2,4 MW (1 usměrňovací vůz a 1 napaječový) v Olomouci s provisorním připojením na rozvodnou síť 22 kV, neboť stabilní měnírny v Hoštejně a Července budou schopny provozu až koncem roku 1959 a uvedení rozvoden 100 kV pro tyto měnírny do provozu koncem roku 1959 je dosud problematické.

To znamená, že v květnu budou všechny pojízdné měnírny nasazeny a nebude žádná rezerva pro provoz, neboť stabilní měnírna v Hoštce, kde je umístěna další pojízdná měnírna o výkonu 4,8 MW má být uvedena do provozu až 1. června 1959. Celý elektrický provoz na trati Česká Třebová – Olomouc bude tudíž zásobován jen z pojízdných měníren, takže bude zkoušeno vlastně jen trolejové vedení. Jak dlouho tento stav potrvá nelze zatím přesně stanovit, neboť i po dokončení obou stabilních měníren (snad v říjnu 1959) není zajištěn termín dokončení rozvoden, jejichž investorem je ministerstvo energetiky a vodního hospodářství.⁶⁸

Pro dokreslení vážnosti situace doplníme dobové údaje z roku 1958, zachycující tehdejší realitu elektrického provozu u ČSD.⁶⁹ V příslušném textu se mimo jiné píše toto: „Na elektrifikovaném úseku Žilina – Spišská Nová Ves bylo 1. ledna 1958 zařazeno celkem 45 lokomotiv elektrických⁷⁰, které docílily celkem výkon během 1. pololetí 1958 1,963.640,10³ hrtkm, ujetých pak 3,072.520, kde v denních výkonu

⁶⁸ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ministerstvo dopravy II/1959, spis č.j. 584/59

⁶⁹ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ministerstvo dopravy II/1959, spis č.j. 4248/59

⁷⁰ Z celkem pětadesáti lokomotiv E 499.0, vyrobených ke konci roku 1957

jedné pracovní lokomotivy bylo dosahováno až 520 lok.km na jednu pracovní lokomotivu v nákladní dopravě.

Se změnou grafikonu vlakové dopravy 1958 ke dni 1.6.1958 byl již na tomto úseku zahájen veškerý elektrický provoz⁷¹ s výjimkou vlaků manipulačních. Do tohoto provozu bylo již zařazeno 53 elektr. lokomotiv E 499.0, kterými bylo do konce měsíce listopadu 1958 již docíleno výkonu 2,000.100.10³ hrtkm od změny tohoto grafikonu.

Na elektrifikovaném úseku Praha – Česká Třebová ke konci listopadu 1958 bylo v provozu 33 elektrických lokomotiv, které docílily již výkon 293.000 10³ hrtkm za měsíc listopad v parních jízdních dobách o maximální zátěži až 2.100 t, s denním výkonem 400 lokkm na jednu pracovní lokomotivu.

Současně byl od 12.9.1958 zahájen provoz na elektrifikovaných tratích Nymburk – Kolín – Česká Třebová se dvěma lokomotivami, které již v měsíci listopadu 1958 docílily výkon 22,790.10³ hrtkm s denním výkonem 480 km na 1 pracovní lokomotivu. Tento výsledek již jasně ukazuje na výhody elektrizovaných tratí elektrické trakce, neboť dosahovaný výkon v lokkm na 1 pracovní lokomotivu před tím v parní trakci na těchto tratích dosahoval v průměru 265 lokkm.

Stoupnutí denního výkonu v elektrické trakci na 1 provozní lokomotivu oproti trakci parní je v dráze Košické o 98 %, v dráze Pražské o 50 %, v dráze Ústecké o 84 %."

Dále dokument obsahuje tabulku, nazvanou Stav provozu na elektrifikovaných tratích ke dni 13.12.1958:

Tratě	Počet dvojic vlaků pravidelné dopr.					využití v %		
	E osob.	Osob. nář.	Nář. nář.	Osob. nář.	Osob. nář.	Osob. nář.	Osob. nář.	Osob. nář.
Sp.N.Ves-Vrútky	17	7	27	5	44	12	84%	73%
Vrútky-Žilina	16	7	16	26	32	33		49
Olomouc-Č.Třebová	jen 3 postrk. z Krasíkova do Třebovic v Čechách							
Č.Třebová-Kolín	-	25	24	30	24	55	44	30
Kolín-Praha	-	41	22	15	22	66	60	25
Kolín-Nymburk	-	22	2	43	2	70	4	3
Výhled do konce I. čtvrtletí 1959								
Sp.N.Ves-Vrútky	17	7	29	5	46	12	86	79
Vrútky-Žilina	16	7	18	26	34	33	41	51
Olomouc-Č.Třebová	3 postrk. z Krasíkova do Třebovic v Čechách							
Č.Třebová-Kolín	-	25	45	9	45	34	83	57
Kolín-Praha	-	41	29	8	29	49	78	37
Kolín-Nymburk	-	22	16	34	16	56	32	22

Obr 5:

Zdroj: Národní archiv Praha

⁷¹ To znamená, že teprve v červnu 1958 byl na trati Žilina – Spišská Nová Ves zahájen plný elektrický provoz

Z této tabulky je patrné, že zatímco na Slovensku se elektrický provoz – zvláště v nákladní dopravě – již blížil požadovaným parametrům, v českých zemích byla situace o poznání nepříznivější. Především je vidět, že na českých tratích dosud nebyly v elektrické trakci vedeny vůbec žádné osobní vlaky. Elektrická osobní doprava byla na trati Praha – Česká Třebová (znovu-)zahajována až po březnu 1959.⁷²

Tento nesoulad byl vyvolán mimo jiné tím, že elektrizace tratí, ačkoli oproti původním plánům zpožděná a zprovozněvaná se značnými obtížemi, viz výše, pořád značně předbíhala počty provozovaných elektrických lokomotiv. Dnes je již neznámo, že v roce 1959, kdy byly s mnohaletým zpožděním konečně završeny dodávky stovky licenčních lokomotiv E 499.0, mělo být v provozu elektrických lokomotiv mnohem více. Nechme opět promluvit dobový dokument⁷³: „K plnému využití vybudovaných investic pro elektrisaci železnice, brání opožděné dodávky elektrických lokomotiv, i přes tu skutečnost, že v r 1958 jich bylo dodáno celkem 46 místo plánovaných 42 kusy. Od r. 1953 až do konce roku 1958 byl požadavek celkem 458 kusů, vybilancováno 109 kusů a dodáno 101 kusů elektrických lokomotiv. Tato okolnost se projevuje v další závažné nevýhodě setrvávání smíšeného provozu.“

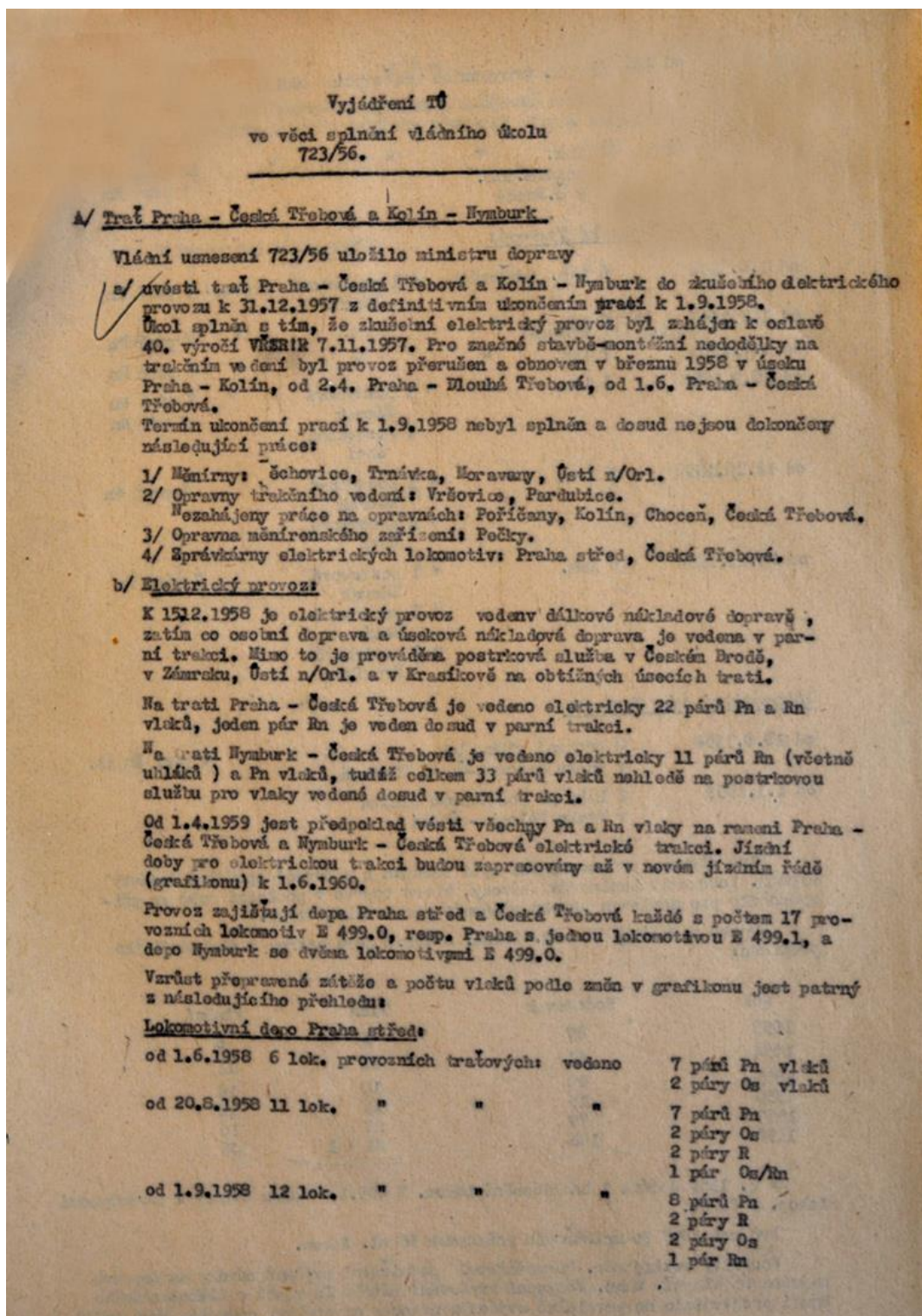
Tedy na konci roku 1958 **mělo být** u ČSD v provozu **4,5x** více elektrických lokomotiv na 3000 V ss, než ve skutečnosti bylo (sto E 499.0 a jedna E 499.1). Tyto počty pak následně potvrzuje a v detailu rozvádí další dokument, nazvaný Vyjádření TÚ ve věci splnění vládního úkolu 723/56 z 10. prosince 1958:⁷⁴

⁷² Viz např. článek *Upravujeme grafikon na elektrizovaných tratích*, časopis *Železničář* 4/1959, strana 90

⁷³ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ministerstvo dopravy II, karton 1, spis č.j. 4248/59

⁷⁴ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ministerstvo dopravy II, karton 1, spis č.j. 4248/59

Obrázky
č. 6, 7 a 8:

 Zdroj:
Národní
archiv
Praha


od 18.9.1958 12 lok. provozních traťových vedeno : 13 párů Pn
od zahájení el. trakce 1 pár Rn
Kolín-Nymburk

od 12.10.1958 11 lok. " " " 12 párů Pn
3 postrk.lok. 1 pár Rn
v č.Brodě

Lokomotivní depo Česká Třebová:

od 1.6.1958 6 lok. traťových + 1 postrková vedeno: 5 párů Pn
Zámraek

od 1.7.1958 6 lok. " " " 7 párů Pn

od 1.9.1958 7 lok. " " " 8 párů Pn

od 18.9.1958 6 lok. " + 1 postrková vedeno: 7 párů Pn
Zámraek 1 pár Rn
1 postrková
Ústí

od 12.10.1958 6 lok. " + 1 postrková 7 párů Pn
Zámraek
+ 2 postrkové
Ústí

od 26.11.1958 6 lok. + 1 postrková 7 párů Pn
Zámraek
+ 2 postrkové
Ústí
+ 2 postrkové
Krasíkov

Lokomotivní depo Nymburk:

od 18.9.1958 2 provzní vlak. lok. 4 páry Pn vl.
v úseku Nymburk-Česká Třebová

od 1.1.1959 2 lok. na postrkovou službu
v úseku Polepy - Štětí

Plný elektr. provoz nemohl být zahájen i z důvodů opoždění dodávky elektr. lokomotiv Leninovými závody, které teprve v poslední době se přispůsobily pro seriovou výrobu zřešením parní lokomotivky.

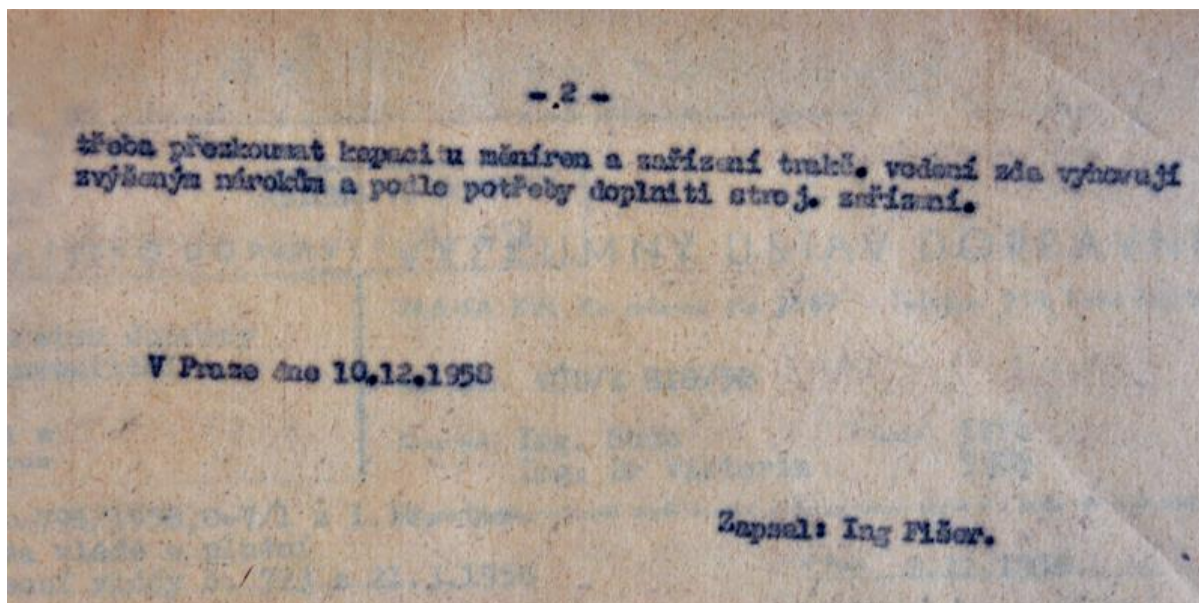
Nároky a dodávky elektr. lokom. E 499.0 jsou patrný z následujícího přehledu:

Rok	Požadavek	Plán	Plnění
1953	87	6	6
1954	91	11	11
1955	80	10	10
1956	15	13	12
1957	79	27	16
1958	106	41 + 1	46

V r. 1958 dodána 1 bezlicenční lokom. E 499.1 a budou dodány 2 prototypové lokom. E Co Co.

Pro rok 1959 je uplatňován požadavek 58 el. lokom.

Bouřlivý rozvoj nár. hospodářství podmiňoval zvýšené nároky na dopravu zejména na hlavníá tahu. Poskupné zvyšování hmotě Pn vlaků a těžkotonnáního hnutí projevovalo se paralelně zvýšeným nárokem na elektr. energii. Bude tudíž



V tomto výčtu jsou mimochodem zajímavé **tři** postrkové elektrické lokomotivy, nasazené v České Brodě. V Českém Brodě byla a příležitostně je dodnes postrková služba provozována již historicky, a to ve směru Rostoklaty případně až Úvaly, a to k překonání stoupání přes rozvodí říček Šembery a Rokytky v jinak celkem rovinatém kraji východně od Prahy. Tato služba byla ale vždy zajišťována jen jednou lokomotivou, která zároveň plnila funkci českobrodské zálohy. Například ještě v roce 1956 to byla parní lokomotiva řady 344.0⁷⁵ z lokomotivního depa Praha střed, v šedesátých až devadesátých letech to pak bývaly dieselelektrické lokomotivy řad T 458.1 a později též T 669.0 a 1 (resp. 721, 770 a 771). Postrk probíhal jako nezavěšený, postrková lokomotiva pomohla vlaku na vrchol stoupání a pak se vrátila zpět do stanice Český Brod. V současné době, kdy jsou pro vedení vlaků používány výkonné elektrické lokomotivy (a kdy ani v Českém Brodě žádná záloha již není provozována) je postrk potřeba málokdy, a v takovém případě přijede do Českého Brodu jiná volná elektrická lokomotiva, která jako zavěšená pokračuje s vlakem dále, zpravidla do Prahy-Libně. Každopádně ale není známo, že by někdy jindy bylo pro tento účel nasazeno v Českém Brodě lokomotiv více, a to dokonce lokomotiv traťových, a navíc ve své době tak moderních a extrémně nedostatkových jako byly v druhé polovině padesátých let právě elektrické lokomotivy řady E 499.0. Toto velkorysé obsazení českobrodských postrků je proto zatím záhadou; navíc se zdá, že ani nemělo dlouhého trvání.

8. Opravy v Šumperku

K provozu lokomotiv patří samozřejmě také jejich údržba a případné opravy po haváriích a nehodách. Na rozdíl od dnešní doby, kdy jsou údržba a opravy vozidel zpravidla zajišťovány jejich výrobcí a tyto činnosti jsou součástí kontraktů uzavíraných již při jejich pořizování, nesli tehdy tíhu opravárenské činnosti sami provozovatelé lokomotiv. Za tímto účelem udržovali rozsáhlou síť dílen,

⁷⁵ Původní řada StEG 39, později 228 kkStB, viz např. <http://www.ld-trutnov.cz/vozidla/prehledy-vozidel/parni-lokomotivy/344-0/>, vyhledáno 22.12.2022

specializovaných na všechny druhy a stupně oprav. Od počátku padesátých let byly pro opravy vozidel nových trakcí, tedy motorové a elektrické, vybrány nově budované dílny Šumperk. Pamětní publikace, vydaná v roce 1967 k dvacátému výročí těchto dílen, uvádí, že v roce 1955 zde bylo opraveno devět elektrických lokomotiv a v roce 1956 dokonce třináct.⁷⁶ Tyto lokomotivy nejsou v knize blíže specifikovány, ale vzhledem k tomu, že víme že dílny Šumperk se specializovaly na opravy pouze vyšších stupňů, a hlavní opravy lokomotiv na 1500 V ss byly v té době prováděny v lokomotivním depu Praha-Vršovice⁷⁷ muselo se jednat o lokomotivy řady E 499.0. Tyto opravy musely tedy začít již v roce 1955, což je opět velmi pozoruhodné, neboť v roce 1955 bylo lokomotiv řady E 499.0 dodáno k ČSD jen málo, byly staré maximálně dva roky (ale spíše méně⁷⁸) a navíc byly tak málo využívané, že je otázka z jakého důvodu opravy vyšších stupňů vlastně vyžadovaly.

Navíc se zdá, že opravy v Šumperku nebyly prováděny příliš kvalitně, což dokládá například dopis, zasláný 13. října 1956 Správou Košické dráhy pražskému Ministerstvu dopravy.⁷⁹ Dopis nese název Závady na kolaudovaných elektrických rušňov v dílnách Šumperk, a mimo jiné v něm stojí: „Kolaudácie elektrických rušňov E 499,0 sa prevádzajú v dílnach ČSD Šumperk. Podľa doterajších skúseností sa nám kvalita prevedených opravných prác na kolaudovaných elektrických rušňov nepáči, čo sme už niekoľko ráz dali na vedomie zástupcom dielen Šumperk a tiež i zástupcom Ministerstva dopravy, ÚS 19 a HS 06. Nápravy sa nedostavili skoro žiadne.

Ako príklad uvediem elektrický rušeň E 499,011, ktorý prišiel z kolaudácie dňa 6.X.1956. V pondelok dňa 8.X.1956 previedli zástupcovia lokdepa Žilina skúšobnú jazdu na úseku Žilina – Lipt. Mikuláš a späť, kde sa nezistili žiadne závady. Na základe tejto jazdy bol rušeň prevzatý a daný do prevádzky. Na druhý deň tj. v utorok bol rušeň už neschopný a to na rozštelovanie mechanickej časti hlavného automatu / vypínača /, a nezapínanie vlastných dotykov pomocných prídržných okruhov. Zamestnanci lokdepa Žilina prehlasujú, že musia týždeň odstranovať rôzne drobné závady na rušňoch, ktoré prídu z kolaudácie.

Na uvedenom rušni bol opravený a nastriekaný náter lokomotívnej skrine avšak tiež veľmi neodborne. Popraskané miesta starého náteru neboli zagyťované a vybrúsené, ale len nastriekané nitrolakom. Tento nový nastriekaný povrch lokomotívnej skrine nie je vôbec lesklý, špatne sa čistí a tiež je obava, že sa stará ponechaná vrstva laku odpraská. Použitá farba nitrolaku nezodpovedá farbe ostatných elektrických rušňov, ktoré pôvodnou farbou nastriekali Leninové závody. Takto sa nám stane to, že až budú všetky elektrické rušne skolaudované⁸⁰, budeme mať všetky druhy farieb. Ešte k odpraskaniu starej farby dodávame to, že obava je

⁷⁶ 1947 – 1967, 20 let výstavby a 15 let provozu DPOV Šumperk, strana 28, vydaly DPOV vlastním nákladem v roce 1967

⁷⁷ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ministerstvo dopravy II, karton 479, spis č.j. D1504/56

⁷⁸ Kromě lokomotivy E 499.001 byly všechny ostatní lokomotivy řady E 499.002 definitivně přebírány k ČSD až počínaje **květnem 1955**, a je těžko uvěřitelné, že hned po tomto převzetí by je čekala oprava vyššího stupně v DPOV Šumperk. Viz např. Ivo Raab, *Elektrické lokomotivy E 499.0 (1)*, strana 36, Nakladatelství Corona s.r.o., 2004

⁷⁹ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ministerstvo dopravy II, karton 386, spis č.j. 59747/56

⁸⁰ Bohužel není příliš jasné, co pojem *kolaudace* v daném kontextu přesně znamená. Zda je to prostě převzetí po opravě? Dále ani nevíme, zda u nových lokomotiv tehdy vůbec běžela nějaká záruční doba a bylo možno u nich uplatňovat reklamace

správná, nakoľko u E 499,003 je úplne odpraskaný lak na prednej strane rušňa. Rušeň prišiel z kolaudácie 3.I.1956. Naproti tomu u rušňa E 499,022 je náter jako nový a rušeň bol dodaný 30.XI.1955.“

K tomuto dopisu se pražské Ministerstvo dopravy vyjádřilo „již“ přesně za dva měsíce, 13. prosince 1956. Ve vyjádření se mimo jiné píše, že dne 2. listopadu 1956 byla na podnět výše uvedeného dopisu svolána do Šumperku porada, na které měly být všechny sporné body projednány a vyřešeny. K popsanému případu lokomotivy E 499.011 je zde uvedeno, že „neschopnost lokomotivy E 499.011 byla zaviněna nedostatečnou kapacitou baterie a nikoliv závadou na mechanické části hlavního vypínače. Tento nedostatek byl na místě dílnám Šumperk vytknut a učiněno opatření, aby se napříště podobný případ nemohl opakovat.“

K opravě nátěrů skříní elektr. lok. ř. E 499.0 objednáva dílna Šumperk barvy předepsaných odstínů. Výrobce barev však nedodrží jejich složení, čímž dochází k vytýkaným rozdílům mezi barvou novou použitou k opravě, a barvou starou. Tuto závadu projednává hlav. správa MTZ ministerstva dopravy a ministerstva chemie.“

Tento text nám krásně popisuje dobou realitu prvních let budování socialismu: každá ze zúčastněných stran záležitosti postupuje nejlépe jak může, a problém je vždy u někoho jiného, v tomto případě u dodavatele barev. A za pozornost též stojí, že i takto celkem triviální záležitost musela být řešena jednáním mezi ministerstvy, v tomto případě dopravy a chemie.

9. Nátěry lokomotiv E 499.0

Tímto se plynule dostáváme k dalšímu důležitému – a v našem textu poslednímu – bodu historie vzniku lokomotiv řady E 499.0, totiž jejich nátěru. Dnes je všeobecně známo, že první bobiny bývaly modré, a od nějaké doby pak zelené, ale důvody této změny příliš známy nejsou.

Ve věci psala již 20. října 1955 ÚS 19⁸¹, podepsaná Ing. Zeithammerem: „Dosavadní nátěr elektrických lokomotiv ř. E 499.0, provedený mastným lakem v základní barvě modré se v provozu neosvědčil, neboť jednak sama podstata mastného nátěru barvami, které tehdy bylo možno na trhu dostat, jednak i smíšený provoz, ve kterém elektric. lokomotivy jezdily, působily zanikání živosti barev a nátěru samotného.⁸² Se zřetelem k tomu upustili jsme u další elektric. lokomotiv od mastného laku a rozhodli aby počínaje lokomotivou E 499.012 byly lokomotivy této řady natírány nitrobarvami, které jsou stálejší a lépe vzdorují vlivům povětrnosti, také údržba a čištění takového nátěru je snazší. Při tom jsme nepustili ze zřetele pro další ve stavbě jsoucí elektrické lokomotivy použití barvy tmavě zelené, která podle zkušeností je vhodnější pro železniční vozidla. O této věci hovořili jsme se zástupci Leninových závodů s požadavkem, aby nám na podkladě daných směrnic předložili

⁸¹ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ministerstvo dopravy II, karton 376, spis č.j. 14355/56

⁸² Znovu – řeč je o lokomotivách, které byly v provozu jen několik měsíců, maximálně několik málo let

při použití základní barvy tmavě zelené návrhy nového barevného odstínu nátěru elektric. lokomotiv ř. E 499.0.

Předmětným podáním předkládají nám závody V. I. Lenina v Plzni 6 vzorů těchto návrhů k rozhodnutí. Poznávají k tomu, že oválná tabulka s vlastnickou značkou bude nahrazena dosavadní tabulkou a tabulkou lokomotivní řady a invent. čísla a okraje čelních tabulí na obou čelech lokomotivy budou natřeny stříbřenkou.

Předložené návrhy jsme očíslovali a s našeho hlediska přiklonili bychom se k návrhu č. 6 s podotknutím, aby všechny živé části t.j. pantografy a vodiče 3000 V na střeše lokomotivy byly natřeny červenou barvou. K tomu dáváme ještě na uvážení, neměly-li býti i čelníky s nárazníky po vzoru parních lokomotiv natřeny červeně."

Tento návrh byl následně ministerstvem dopravy přijat (zřejmě bez červených čelníků a nárazníků), jedinou podmínkou bylo, aby navržená šedá barva spodku byla poněkud ztmavěna vzhledem k příliš znatelnému znečištění. Takto měla být zkušebně natřena jedna lokomotiva z dodávky roku 1955.

Na tento požadavek pak ZVIL reagovaly dne 16. listopadu 1956: „Podle Vašeho souhlasu, vyjádřeného ve výše uvedeném dopisu, bude proveden změněný nátěr na zkoušku u elektr. lokomotivy inv. číslo E 499.025 z letošní dodávky a u všech dalších lokomotiv z dodávky v roce 1956, t.j. počínaje el. lok. inv. č. E 499.028. Níže uvádíme čísla barevných odstínů změněného nátěru:

Horní část nitroemail světle zelený č. C 2001/5080

Spodní část a okraje střechy nitroemail tmavě zelený č. C 2001/5700

Pantografy a veškeré „živé části“ nitroemail červený č. C2001/8190

Spodek podvozku olejový nátěr šedý č. C2117/1206

Ostatní úprava zůstává nezměněna."

Takto tedy došlo k první změně používaných nátěrových hmot a později i barevných odstínů lokomotiv E 499.0. Od lokomotivy E 499.012 byly místo olejových (mastných) laků používány nitrobarvy a počínaje lokomotivami E 499.025, resp. 028 byl zaveden nátěr „zeleno-zelený“.

Ve stejném duchu paky byly Leninovými závody informovány i dílny ČSD Šumperk; v tomto případě jak o přesných odstínech nového nátěru, tak i původní modré verze, a to včetně výrobců barev. Máme tak k dispozici přesnou dobovou barevnou škálu obou variant nátěru lokomotiv E 499.0:

„Na Vaši žádost Vám zasíláme soupis druhů laků, jejich označení a adresu výrobců.

Veškeré nitrolaky vyrábí firma Pragolak n.p. Praha-Vysočany

Veškeré olejové laky vyrábí firma Barvy n.p. Kralupy n/Vlt.

Nátěr el. lok. v provedení A – v barvě modré.

- 1) Skříň el.lok.-
Vnější část: Barva modrá č. C 2001, č. odstínu 4500, nitroemail vrchní na auta.

Barva šedá č. C 2001, č. odstínu 1110, nitroemail vrchní na auta.

Nitrohliník č. C 2001 – vrchní na auta, hliník
- 2) Skříň el.lok.-
Vnitřní část: Barva zelená hrášková č. O 2013, č. odstínu 5014, fermežová vrchní venkovní.

Barva zelená hrášková č. O 2117, č. odstínu 5014, email olejový vrchní venkovní.

Barva krémová č. O 2117, č. odstínu 6050, olejová vrchní venkovní.
- 3) Podvozky el.lok.: Barva šedá č. O 2117, č. odstínu 1206, email olejový vrchní venkovní mastný.

Nátěr el. lok. v provedení B – v barvě zelené.

- 1) Skříň el.lok.-
Vnější část: Barva světle zelená č. C 2001, č. odstínu 5080, nitroemail vrchní na auta.

Barva světle zelená č. C 2001, č. odstínu 5700, nitroemail vrchní na auta."

Další část tohoto soupisu již k dispozici nemáme, nicméně nové odstíny a použité nátěrové hmoty jsou známy již z předchozí korespondence mezi Ministerstvem dopravy a ZVIL.

Závěr

Někdy v roce 1959 tedy zhruba končí první fáze nakonec velmi dlouhého života úspěšných lokomotiv řady E 499.0, později 140, který trvá vlastně dodnes. Během něj se tyto stroje nakonec dokonce i vrátily na polské koleje, kde jejich úspěšná a pestrá provozní „kariéra“ začala. A u některých českých soukromých i státních dopravců dopravují nákladní a občas i osobní vlaky i dnes, v roce 2023. Což je výkon, který jejich českoslovenští tvůrci i švýcarští inspirátoři, někteří známí a v našem textu zmínění, a mnozí další dnes již zapomenutí, určitě nepředpokládali. Náš dvoudílný text, který se sice pokusil zrod a první léta provozu lokomotiv E 499.0 sledovat bez „růžových brýlí“ idealizace minulosti, je ale zároveň myšlen jako určitá forma pocty všem těm, kteří tuto lokomotivu i elektrickou trakci nakonec uvedli v mimořádně nelehké době padesátých let 20. století v každodenní život.

Epilog

Obr. 9: Foto autor



Dne 6. února 2021, za počínajícího hustého sněžení, projela (dnes již bohužel neprovozní) lokomotiva 140.094 z roku 1958 dopravce IDS Cargo jako vlak Lv 55889 Liběchov – Beroun os. kolem továrny Mitas a vjela do v té době právě dokončovaného uzlu Praha-Zahradní Město. Po téměř 67 letech se tak „Bobovka“ podívala do míst někdejšího vršovického vjezdového nádraží, kde tehdy, v roce 1954, začaly její starší sestry najíždět své první provozní kilometry v čele a na postrcích nákladních vlaků.

Lektorovali:

Ing. Milan Šrámek,

Škoda

Jiří Pohl,

Siemens Mobility

3. Aktuálně k Rozhodčímu soudu při HK ČR a AK ČR a rozhodčímu řízení po poslední novele rozhodčího řádu

Karel Marek⁸³

Abstrakt

Článek pojednává o rozhodčím soudu a rozhodčím řízení. Závěrem upozorňuje, že ustanovení o vztazích, jež se týkají uplatnění práva u soudu, soudního řízení nebo soudního rozhodnutí, se použije přiměřeně i pro uplatnění práva před rozhodčím soudem (rozhodcem), pro rozhodčí řízení nebo rozhodčí nález, jestliže se opírají o platnou rozhodčí smlouvu (rozhodčí doložku).

Zásadní kategorií důkazních prostředků jsou důkazy listinné, které s ohledem na povahu sporů ze smluv, které jsou v rozhodčím řízení projednávány, jsou většinou dostačující k prokázání skutkových tvrzení stran. Jiné důkazy mohou provádět v rozhodčím řízení jen tehdy, jsou-li poskytnuty. Příčinou této specifické úpravy průběhu dokazování je okolnost, že k provedení svých úkonů nedisponuje rozhodce ani rozhodčí soud státní donucovací mocí k jejich nařízení.

Abstract

Article discusses of Arbitration Court and the Arbitration Proceeding. Notes that the provisions on obligational relations which concern the application of rights before court, court proceeding or court decisions, shall apply as appropriate to the application of rights before an Arbitration Court (arbitrator), to arbitration proceedings or to the award if they based on a valid arbitration agreement.

The fundamental categories of evidence is documentary evidence that due to the nature of the settlement agreements, which are negotiated in arbitration, are usually sufficient to prove the facts alleged by the parties. Other evidence may only be used if they are provided to them. The cause of this specific adjustment during the proof is the fact that to carry out its tasks does not have an arbitrator or arbitral tribunal coercive state power for their regulation.

Klíčová slova

rozhodčí soud, řád rozhodčího soudu, rozhodování sporů, rozhodčí řízení, rozhodce,

Key words

Arbitration Court, Rules of the Arbitration Court, Dispute, Arbitration, the Arbitrator,

⁸³ prof. JUDr. Karel Marek, CSc., UNOB Brno, k.marek@centrum.cz

Úvod

Přestože se k rozhodčímu řízení vyjádřila již řada autorů, považujeme za vhodné se k dané problematice vrátit. Využívání tohoto způsobu řešení sporů může být totiž aktuální mj. i při provádění technologických dodávek a stavebních dodávek pro Správu železnic a pro České dráhy.

Nejde přitom o žádnou novinku posledních období. Rozhodčí řízení bylo možno provádět již v období raně feudálním. Značné finanční náklady, se kterými byl spojen výkon soudnictví pro procesní strany, vedl k tomu, že se tehdy provádělo arbitrážní (rozhodčí) řízení před tzv. slubními soudy.⁸⁴

Jak známo, **rozhodčí řízení** je mimosoudní způsob řešení sporů nezávislymi a nestrannými rozhodci (ať již ad hoc nebo jako rozhodců stálých rozhodčích soudů), který bývá využíván jako **alternativa civilního procesu** při řešení sporů. Rozhodčí řízení je neveřejné, což je spolu s jeho rychlostí a často i nižšími náklady ve srovnání s běžným soudním řízením považováno za jeho největší výhody.

V České republice jsou v souladu s právní úpravou tři stálé rozhodčí soudy.⁸⁵ Dva jsou specializované. Jsou to Burzovní rozhodčí soud při Burze cenných papírů Praha, a.s. a Mezinárodní rozhodčí soud při Českomoravské komoditní burze. Obecným rozhodčím soudem je Rozhodčí soud při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky se sídlem v Praze. Vzhledem k tomu, že jde o rozhodčí soud s obecnou působností, je naše pojednání orientováno na tento soud a jeho rozhodčí řád. Tento rozhodčí soud si přitom na základě sjednané rozhodčí smlouvy volí řada subjektů z České republiky, ze Slovenské republiky, ale také z dalších států, zejména států z EU, ale i z jiných zemí z celého světa.

Rozhodčí soud při Hospodářské komoře ČR a Agrární komoře ČR požívá mimořádné autority. O tom svědčí, že v posledních letech rozhoduje několik stovek tuzemských i mezinárodních sporů ročně. To je počet, který u jiných rozhodčích soudů v jiných zemích nebývá zdaleka dosahován.

Výhodou je, že rozhodčí nálezy jsou přitom na základě tzv. Newyorské úmluvy vykonatelné ve většině států světa. Tak široká vykonatelnost při rozhodování obecnými soudy není dána.⁸⁶

O prestiži Rozhodčího soudu při Hospodářské komoře ČR a Agrární komoře ČR svědčí mj. i skutečnost, že jako jeden ze čtyř ve světě a jeden ze dvou v Evropě rozhoduje spory o jména generických rodů domén: .com, .org, .net, apod.

Řešení sporu před Rozhodčím soudem je velmi výhodné, a to obecně i pro vysokou odbornost příslušných rozhodců.⁸⁷

⁸⁴ Viz Malý, K.: Dějiny českého a československého práva do roku 1945, 3. přepracované vydání, Praha: Linde, 2003, s. 46.

⁸⁵ K tomu srov.: Ve Slovenské republice se přitom rozhodčí soudy počítaly v desítkách až stovkách a i když se jejich počet snížil, stále se z našeho pohledu může jevit jejich počet vysoký. Nadále jsou jich desítky. K těmto otázkám viz mj. KUBÍČEK, P.: Rozhodcovské konanie a novela zákona o rozhodcovskom konaní, in SUCHOŽA, J.; HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika V., sborník vědeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2015, s. 238 – 241.

⁸⁶ Viz mj. JANKŮ, M.: Rozhodčí řízení, Alternativní způsoby řešení sporů, VŠFS Praha, 2015, 143 s.

⁸⁷ MATZNER, J.: Rozhodčí doložka - dobrý sluha, špatný pán, Právní rádce č. 1/2015, s. 38 – 39.

Rozhodčí soud při HK ČR a AK ČR (dále též jen RS) je jednou z prvních institucí v Evropě, která nabízí také rozhodčí řízení on-line. Jedná se o novou možnost vedení rozhodčího řízení, která může být efektivním nástrojem obzvláště při řešení jednodušších obchodních sporů. Celý proces probíhá elektronicky a celé řízení může trvat zhruba třicet dnů od elektronického podání žaloby včetně zaslání příloh, přes úhradu poplatků, jmenování rozhodce, rozhodnutí a vydání rozhodčího nálezu. Rozhodčí nález je pak možné si vyžádat i v klasické listinné formě. Takových rozhodčích řízení se zatím provádí kolem 20 ročně.

Již od roku 1949 patří RS k nejvýznamnějším mezinárodním „arbitrážním“ institucím a svým přístupem k moderním trendům rozhodování je pozitivně vnímaným subjektem schopným transparentně a kvalitně řešit jemu příslušné spory.

Rozhodčí soud po založení působil při Československé obchodní komoře. Později v r. 1980 byl jeho název změněn na Rozhodčí soud při Československé obchodní a průmyslové komoře a s účinností od 1. 1. 1995 došlo ke změně názvu na Rozhodčí soud při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky. Přes uvedené změny jde stále o též soud, který si vydobyl významné postavení zejména mezi evropskými rozhodčími soudy. Velké vážnosti se však těší i mimo náš kontinent.

K zásadám rozhodování a řádu rozhodčího soudu

Rozhodování rozhodčích soudů je charakteristické zásadami:

- jednoinstančnosti,
- rychlého rozhodování,
- malé formálnosti,
- výběrem rozhodců (rozhodce) stranami,
- rozumnými náklady,
- kvalitní administrativní podporou sekretariáty RS
- a vedením sporu a rozhodováním v souladu s určenými pravidly.

Rozhodčí soud, resp. jeho řád umožňuje klientům ovlivnit rychlost řízení, vybrat si místo, kde bude probíhat případné ústní jednání, jmenovat kvalitního rozhodce a domoci se tak svých práv s tím, že rozhodčí řízení u rozhodčího soudu je ekonomicky dostupné právníkům i fyzickým osobám - tuzemským i zahraničním.

Rozhodování se řídí Řádem RS. Kromě obecného Řádu RS byl postupně vydán i zvláštní dodatek Řádu RS (dále též jen Řád) pro rozhodčí řízení on line, Řád pro řešení sporů pro domény.cz a Řád pro úhradové spory ve zdravotnictví.

V roce 2012 byl vydán **nový Řád RS** v návaznosti na:

- * novely právních předpisů, zejména pak novelizaci zák. č. 216/1994 Sb;⁸⁸
- * získané poznatky z dosavadního projednávání a rozhodování sporů;
- * záměr vytvořit jeden Řád místo dvou dosavadních;⁸⁹
- * tehdejší úpravu ochrany spotřebitelů.

⁸⁸ Důvody novelizací právních úprav mj. viz ve BĚLOHLÁVEK, A. J., KOVÁŘOVÁ, D.; HAVLÍČEK, K.: Rozhodčí řízení v teorii a aplikační praxi, sborník Pražský právník podzim, 2015, 313 s..

⁸⁹ Též viz LIPTÁK, F.: Právne princípy v medzinárodnej obchodnej arbitráži, in SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika IV., sborník vědeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2014, s. 547 – 558.

Řád RS byl několikrát novelizován. Poslední novela je účinná k 1.1.2023. Novela byla provedena především podle dosavadních procesních poznatků. V našem textu vycházíme z novelizového znění, nemůžeme se však (vzhledem k rozsahu příspěvku) věnovat všem otázkám (k datu účinnosti novely dochází současně i ke změně Sazebníku poplatků).

Zvláštní postavení mělo v Řádu RS řešení spotřebitelských sporů. Byly zde řešeny spory, které vznikaly z neplnění smluvních závazků, kde na jedné straně stojí podnikatel a na druhé straně spotřebitel. Klasickým spotřebitelským sporem byly například spory o uznání reklamace vad zboží koupeného v obchodě. **Řád plně reflektoval přijatou novelu zákona o rozhodčím řízení, která přinesla ve vztahu ke spotřebitelským sporům** v důsledku unijní úpravy zásadní změny, zavádějící nové prvky ochrany spotřebitele. Tyto změny se týkaly jednak zpřísnění požadavků na náležitosti rozhodčích doložek uzavíraných ve spotřebitelských smlouvách a dále rozšíření práv spotřebitelů v průběhu rozhodčího řízení a po jeho skončení.

Rozhodčí doložka⁹⁰ ve spotřebitelských vztazích musela být tehdy nově, pod sankcí absolutní neplatnosti, sjednána samostatně, tj. nikoliv jako součást podmínek, kterými se řídí smlouva hlavní a musela mít zákonem určený obsah. V případě Rozhodčího soudu byla tato zvláštní zákonem uložená informační povinnost splněna odkazem na Řád, který požadované informace obsahoval.

Pokud šlo o úpravu rozhodčího řízení ve spotřebitelských sporech, měl Řád k tomu větší počet ustanovení. Spory ze spotřebitelských smluv mohli rozhodovat, nebyla-li uzavřena smlouva o rozhodci, pouze rozhodci zapsaní v seznamu rozhodců pro spotřebitelské spory vedeném Ministerstvem spravedlnosti. Rozhodci byli v těchto sporech povinni při rozhodování zohlednit kromě věcně použitelného hmotného práva i předpisy na ochranu spotřebitele.

Řád vyloučil rozhodování spotřebitelských sporů podle zásad spravedlnosti, k čemuž jsou rozhodci v jiných sporech oprávněni na základě pověření stran.

Spotřebitelé pak mohli vznášet námitku nedostatku pravomoci Rozhodčího soudu, případně námitku podjatosti rozhodců kdykoliv v průběhu řízení, zatímco v ostatních sporech jsou tyto námitky, až na výjimky, časově omezeny. Podle Řádu nebylo možno spotřebitelské spory rozhodovat ve zjednodušeném řízení bez ústního jednání na základě písemností. Rozhodčí nález vydávaný ve spotřebitelských sporech musel být vždy odůvodněn a musel obsahovat poučení o právu podat návrh na jeho zrušení soudem.

Na rozdíl od ostatních sporů se nemohly strany ve spotřebitelských sporech dohodnout odchýlně na náhradě nákladů právního zastoupení, v terminologii Řádu o tzv. výlohách na zástupce.

Nad rámec úpravy rozhodčího řízení obsažené v Řádu stojí za zmínku v této souvislosti uvést dva zákonné důvody pro přezkum rozhodčích nálezů soudem, které tehdy stanovila novela zákona o rozhodčím řízení výlučně pro spory ze spotřebitelských smluv.

Podle prvního z nich byl soud oprávněn zrušit rozhodčí nález, případně zastavit exekuci, pokud rozhodce rozhodoval v rozporu s předpisy na ochranu spotřebitele nebo ve zjevném rozporu s dobrými mravy nebo veřejným pořádkem. Tento důvod

⁹⁰ Doporučená obecná znění rozhodčích doložek pro smluvní ujednání viz na stránkách www.soud.cz

představoval zásadní průlom do doposud bezvýjimečně respektovaného principu zákazu hmotněprávního přezkumu rozhodčích nálezů, neboť umožnil v ČR soudům, alespoň částečně, přezkoumávat rozhodčí nálezy i po věcné stránce.

Druhým z uvedených důvodů byl případ, kdy rozhodčí smlouva pro spotřebitelské spory neobsahovala náležitosti podle zákona o rozhodčím řízení. Šlo o speciální úpravu ve vztahu k obecným náležitostem platnosti rozhodčích smluv s tím, že v tomto případě byl nedostatek náležitostí stižen absolutní neplatností rozhodčí doložky.

Shodné problémy bylo pak možno pro spotřebitelské spory najít i ve Slovenské republice.⁹¹ Rozhodčí řízení nebylo přitom pro spotřebitelské spory takové, do kterého by nebylo třeba více ingerovat. Speciální úpravy na ochranu spotřebitelů byly pak do určité míry proti smyslu rozhodčího řízení jako řízení probíhajícího jen s limitovanými zásahy státních institucí.

Šlo o to, najít taková právní řešení, které by ochránila spotřebitele (aniž bychom spotřebitele považovali za osoby bez vlastního běžného uvažování) a přitom nenarušovala zásady rozhodčího řízení.⁹²

Jevilo se, že by obecná úprava rozhodčího řízení a úprava rozhodčího řízení spotřebitelských sporů měla být oddělená.

K obdobným závěrům dospěla i K. Chovancová, která zkoumala úpravu daných otázek v Rakousku, Německu a v Anglii. Konstatovala, že možným a praktickým řešením je přijetí zvláštní právní úpravy úsporné spotřebitelské arbitráže. Její součástí by bylo použití pravidel vybraných stálých rozhodčích soudů, podle kterých by se rozhodovaly jen spory se spotřebiteli.⁹³ To, že k takové úpravě dojde, to předvíдалa i R. Hučková. Předvíдалa, že spotřebitelské spory budou rozhodovat jen speciální stálé rozhodčí soudy.⁹⁴ To již našlo svoje vyjádření v právní úpravě slovenské. Distinkce mezi spotřebitelským a komerčním řízením se jevila potřebná.⁹⁵

Změna právní úpravy však přinesla v ČR změnu opravdu zlomovou. Spotřebitelské spory nebylo možno již v ČR v rozhodčím řízení projednávat a rozhodovat vůbec. V ČR tedy nedošlo ke konstituování zvláštní rozhodčí úpravy spotřebitelských sporů.⁹⁶

⁹¹ KUBÍČEK, P.: Stále rozhodcovské sudy a příprava novej právnej úpravy rozhodcovského konania in SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika IV., sborník vědeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2014, s. 541 – 546.

⁹² HUČKOVÁ, R.: Koncepčné otázky novej právnej úpravy rozhodcovského konania v slovenských podmienkach, in SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika IV., sborník vědeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2014, s. 501 – 505.

⁹³ CHOVANCOVÁ, K.: Rozhodcovské doložky v spotřebitelských zmluvách / Európske variácie, in SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika IV., sborník vědeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2014, s. 506 – 524.

⁹⁴ HUČKOVÁ, R.: Rozhodcovské konanie, UPJŠ Košice, 2013, 208 s.; K ochraně spotřebitele v SR viz HUČKOVÁ, R.: Nové mechanizmy uplatňovania práv spotrebiteľov, Studia iuridica Cassoviensia, č. 1/2016, s. 36 – 45; K ochraně spotřebitele v ČR a SR viz HORÁČEK, T.; HUČKOVÁ, R.: Implementace směrnice o alternativním řešení spotřebitelských sporů v České a Slovenské republice in SUCHOŽA, J.; HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika V., sborník vědeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2015, s. 156 - 166.

⁹⁵ ŠTEVČEK, M.; GÁBRIŠ, T.: Reforma rozhodcovského konania v Slovenskej republike s osobitým zreteľom na tzv. obchodnú arbitráž, Justičná revue č. 4/2015, s. 448 - 462.

⁹⁶ K tématice mimosoudního řešení spotřebitelských sporů viz: Horáček, T.; Etlíková, M.; Vítová, B.; Večl, T.; Fialová, J.; Krejcar, N.; Novotná, M.; Němečková, Š.; Sik-Simon, R. I.; Ivančo, A: Téma: Mimosoudní řešení spotřebitelských sporů, Soukromé právo, č. 7 - 8/2017, s. 2 – 49.

Stalo se tak zcela bez ohledu na to, že před tím byla přijata komplexní úprava rozhodčího řízení právě ve spotřebitelských sporech.⁹⁷

Dnes se této problematice věnuje poslední novela Řádu a dobíhající spotřebitelské spory upravuje takto: Spory ze spotřebitelských smluv může rozhodovat jen rozhodce zapsaný v seznamu rozhodců vedeném Ministerstvem spravedlnosti, nejde-li o případy, kdy strany uzavřely smlouvu o rozhodci (§ 2 odst. 3 písm. a zákona. rozumějme zákona č. 216/94 Sb).

Pro rozhodování přípustných sporů před RS při HK ČR a AK ČR přitom zásadně platí, že spory rozhodující zásadně rozhodci zapsaní na listině rozhodců RS. Rozhodci musí být nezávislí a nepodjatí.⁹⁸ O vyloučení rozhodce na základě námítky podjatosti, nebo o posouzení toho, zda k opožděně podané námitce vedly důvody hodné zvláštního zřetele, rozhodují zbývající členové rozhodčího senátu. Jestliže nedojde k jejich dohodě nebo námitka směřuje proti dvěma nebo všem rozhodcům, rozhoduje předseda rozhodčího soudu (námitku může předložit k rozhodnutí předsednictvu). Předseda rozhodčího soudu rozhoduje takto rovněž o námitce podjatosti v případech, ve kterých ještě nebyl ustaven rozhodčí senát.

Ve výjimečných případech může předsednictvo Rozhodčího soudu na žádost některé ze stran rozhodnout o zápisu rozhodce do listiny rozhodců tzv. ad hoc, nejde-li o jediného rozhodce (který by rozhodoval spor sám) nebo o předsedu senátu.

Není-li v rozhodčí doložce výslovně uveden počet rozhodců nebo je-li rozhodčí doložka v tomto ohledu neurčitá, rozhoduje spor podle Řádu senát složený ze tří rozhodců. Nedohodnou-li se rozhodci v určené lhůtě ode dne oznámení o jejich jmenování na předsedovi senátu, určí předsedu senátu předseda RS.

V Řádu je zavedena je i **možnost tzv. zvláštního jmenování předsedy senátu**. Ta spočívá v tom, že na žádost některé ze stran zašle Rozhodčí soud stranám seznam deseti rozhodců, ze kterých předseda Rozhodčího soudu hodlá jmenovat předsedu senátu. Každá ze stran pak má právo oznámit jména čtyř rozhodců, které odmítá, a předseda Rozhodčího soudu následně jmenuje předsedu senátu z rozhodců, kteří nebyli žádnou ze stran odmítnuti. Tato zvláštní možnost je zpoplatněna.

Řád deklaruje, že RS působí jako nezávislý orgán pro rozhodování sporů nezávislymi a nestrannými rozhodci. Rozhodčí soud rozhoduje spory, jestliže jeho pravomoc vyplývá pro daný spor:

- z platné rozhodčí smlouvy uzavřené mezi stranami, nebo
- z mezinárodní smlouvy,
- a jde o věc, ve které lze rozhodčí smlouvu uzavřít.

Rozhodování majetkových sporů nezávislymi a nestrannými rozhodci a výkon rozhodčích nálezů upravuje zákon č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a o výkonu rozhodčích nálezů (v úplném znění).

Podle tohoto zákona se strany mohou dohodnout, že o majetkových sporech mezi nimi, s výjimkou sporů vzniklých v souvislosti s výkonem rozhodnutí a incidenčních sporů, k jejichž projednávání by jinak byla dána pravomoc soudu, má rozhodovat jeden nebo více rozhodců nebo stálý rozhodčí soud (rozhodčí smlouva).

⁹⁷ NĚMEC, R.; GLATZ, V.: Rozhodčí řízení, jeho specifika a výhody, Bulletin advokacie č. 9/2018, s. 16 - 22.

⁹⁸ Viz MAISNER, M.: Efektivita rozhodčího řízení, Bulletin advokacie, č. 9/2018, s. 46 – 50.

Podle citovaného zákona se rozhodčí smlouva může týkat i všech sporů, které by v budoucnu vznikly z určitého právního vztahu nebo z vymezeného okruhu právních vztahů (rozhodčí doložka). Jde o okruh velmi široký.

Rozhodčí smlouvu (rozhodčí doložku) však lze sjednat jen ve věcech, o nichž by účastníci mohli uzavřít smír.

Arbitrabilita v českém právním řádu má zásadně objektivní charakter vymezený třemi základními podmínkami, které musí být splněny kumulativně. Musí jít o spor mezi stranami rozhodčí smlouvy, takový spor musí mít majetkový charakter a strany mohou o předmětu sporu uzavřít smír.⁹⁹ Obě strany sporu, resp. budoucího sporu, musí v rozhodčí smlouvě vyslovit souhlas s tím, aby jejich spor nebyl řešen a rozhodován obecnými soudy, ale rozhodci ad hoc nebo rozhodčími soudy.¹⁰⁰

Standardem pro rozhodování sporů cestou rozhodčího řízení je i nadále nejen oblast vnitrostátních, ale i mezinárodních obchodních vztahů. Spor, který je veden v jiném jazyce než českém, popř. slovenském se nepovažuje za spor tuzemský.

Rozhodčí nález je konečný a závazný; dnem doručení stranám nabývá účinku pravomocného soudního rozhodnutí a je soudně vykonatelný.¹⁰¹ Upravena je možnost doručovat stranám pouze stejnopis rozhodčího nálezu. Při vyhotovení nálezu podepíší nález písemně všichni rozhodci a tajemník RS vyhotoví elektronický stejnopis. Ten je pak možno doručovat do datových schránek účastníků. Stejnopis nálezu vyhotoveného v písemné formě může mít listinou nebo elektronickou podobu.

Není stanovena povinnost vyhotovovat písemný protokol o hlasování o rozhodčím nálezu s podpisy všech rozhodců pro případ odlišného hlasování rozhodců. Je však ponechána jako možnost. Není-li však nález přijat jednomyslně, je to v něm uvedeno.

Rozhodčí nález je exekučním titulem využitelným pro zahájení exekučního řízení podle platných právních předpisů.

O pravomoci rozhodčího soudu k projednávání a rozhodnutí sporu, ať už na základě námítky vznesené stranou nebo z vlastní iniciativy rozhodců v rámci zkoumání podmínek řízení, rozhoduje stejně jako doposud rozhodčí senát, resp. jediný rozhodce (pokud spor projednává jediný rozhodce), který si může v případě potřeby vyžádat před svým rozhodnutím stanovisko předsednictva Rozhodčího soudu k této otázce.

V případě negativního rozhodnutí rozhodčího senátu, tedy pokud rozhodčí senát dospěje k závěru, že pravomoc rozhodčího soud není dána, je možnost přezkumu tohoto rozhodnutí na žádost jedné ze stran. Přezkum provádí předsednictvo Rozhodčího soudu, které napadené rozhodnutí potvrdí nebo zruší.

Řízení před Rozhodčím soudem je jednoinstanční. Strany se však mohou v rozhodčí smlouvě dohodnout, že rozhodčí nález může být k žádosti některé z nich nebo obou přezkoumán jinými rozhodci. Stává se tak jen velmi výjimečně. Při podání návrhu na přezkoumání rozhodčího nálezu se pak postupuje obdobně jako při podání žalobního návrhu.

⁹⁹ Blíže viz Horák, P.: Objektivní arbitrabilita - možnost rozhodčího řízení, Bulletin advokacie, č. 9/2018, s. 23 - 25.

¹⁰⁰ K tomu viz KINDL, M.: Na co nezapomínat při sjednávání rozhodčí smlouvy, Bulletin advokacie, č. 9/2018, s. 29 - 32.

¹⁰¹ K této tématice blíže viz ŘEZNIČEK, D.: Vykonatelnost a výkon rozhodčích nálezů, Bulletin advokacie, č. 9/2018, s. 43 - 45.

Jen v případech určených zákonem může před obecným soudem proběhnout řízení o zrušení rozhodčího nálezu.

Řád v takové věci obsahuje příslušnou úpravu (pro případ, kdy je výjimečně zrušeno rozhodnutí RS soudem) pro pokračování projednávání sporu po zrušení rozhodčího nálezu. Rozhodčí řízení pokračuje, pokud strana po zrušení rozhodčího nálezu podá návrh na pokračování v řízení do 30 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí soudu, jímž došlo ke zrušení rozhodčího nálezu.

Úprava stanoví, že pokud se strany písemně nedohodnou jinak, spor znovu projednávají rozhodci zúčastnění na původním projednávání sporu (s výjimkou rozhodce, který buď nebyl povolán nebo neměl způsobilost být rozhodcem ve sporu, byl-li nález zrušen z tohoto důvodu). Takový postup vyhovuje zásadám rychlosti a hospodárnosti rozhodčího řízení, neboť původní rozhodci jsou s případem seznámeni a strany nejsou zatíženy další poplatkovou povinností.

V opačném případě, tedy pokud se strany dohodnou, že spor budou rozhodovat jiní rozhodci, hradí strany rovným dílem nebo v poměru jimi dohodnutém nový poplatek za projednávání sporu ve výši stanovené sazebníkem nákladů.

Řád obsahuje řadu dalších potřebných ustanovení; mj. se vymezují úkony předsednictva RS a tajemníka RS.

Řád určuje, že spory rozhodují zásadně rozhodci zapsaní na seznamu rozhodců ke dni zahájení řízení (na tomto seznamu je dnes na 600 kvalifikovaných rozhodců z České republiky, Slovenské republiky¹⁰² a z širokého okruhu dalších států). V seznamu jsou zapsáni renomovaní odborníci ze všech oblastí - právních, ekonomických, ale i technických.¹⁰³

„U dobře vedeného rozhodčího soudu si lze z listiny rozhodců vybrat procesně zdatného a odborně znalého rozhodce, který rozumí problematice předmětného sporu, a bude tedy dobrým arbitrem.“ Proto existují přesvědčení, že stálé rozhodčí soudy jsou tím nejlepším místem pro řešení obchodních sporů.¹⁰⁴

Při výkonu funkce jsou rozhodci nezávislí a nevystupují nikdy jako zástupci kterékoli strany. Přijetí funkce rozhodce musí být písemné. Spor rozhoduje rozhodčí senát složený zásadně ze tří rozhodců, nebo pokud se o tom strany dohodly, jediný rozhodce. Není-li stanoveno jinak, vztahují se ustanovení Řádu o rozhodcích a rozhodčím senátu i na jediného rozhodce.

Vzhledem k šetření nákladů stran má význam i ustanovení Řádu o místě konání ústních jednání. Pravidelným místem konání ústních jednání je sídlo RS, kterým je Praha. Se souhlasem tajemníka RS vydaným na základě dohody stran nebo na základě podnětu rozhodčího senátu v případě, že se strany na místě konání ústního jednání nedohodly, může rozhodčí senát rozhodnout o konání ústního jednání na jiném místě České republiky nebo v zahraničí. Souhlas tajemníka a rozhodnutí rozhodčího senátu se nevyžaduje, má-li se řízení konat ve stálém sudišti nebo v jednacím místě rozhodčího soudu, např. začasť v Brně nebo Ostravě. Ujednání o konání ústního jednání v jiném místě než v sídle RS je často využíváno; lze předpokládat, že tomu tak bude i nadále.

¹⁰² Např. ze Slovenské republiky mj. i profesori: Mult.Dr.h.c. prof. JUDr. M. Mamojka, CSc., prof. JUDr. J. Husár, CSc., prof. JUDr. J. Suchoža, DrSc.

¹⁰³ Viz rozhovor A. J. Bělohávkova s M. Karfíkovou in Bulletin advokacie č. 9/2018, s. 11 - 13.

¹⁰⁴ Rozhovor A. J. Bělohávkova s V. Horáčkem in Bulletin advokacie č. 9/2018, s. 14 - 15.

Ustanovení Řádu upravují i postup v řízení a jazyk, ve kterém se řízení koná. Rozhodci postupují v řízení zásadně takovým způsobem, který považují za vhodný, tak, aby při zachování rovného postavení stran a při poskytnutí stejné příležitosti k uplatnění práv všem stranám byl bez zbytečných formalit zjištěn skutkový stav věci potřebný pro rozhodnutí sporu. Řízení se koná v češtině popř. ve slovenštině, pokud se strany písemně nedohodly jinak. Je-li však tato dohoda uzavřena až po zahájení řízení, nejsou jí rozhodci vázáni.

Veškeré písemnosti musí být zásadně předloženy v takovém počtu, aby každá ze stran, každý člen rozhodčího senátu a sekretariát RS měli po jednom vyhotovení. Toto neplatí v případě, že strana dodala RS dokument ze své datové schránky do datové schránky RS anebo prostřednictvím veřejné datové sítě na elektronickou adresu RS s elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu služeb (uznávaný elektronický podpis).

RS řeší spory podle hmotného práva, jímž se předmět sporu řídí, a v obchodních věcech též s přihlédnutím k obchodním zvyklostem.

Spor může být rozhodnut podle zásad spravedlnosti, avšak jen tehdy, jestliže k tomu strany rozhodce výslovně pověřily.

Velmi významnou otázkou je doručování. Písemnosti ve sporu zasílá RS primárně do datové schránky příjemce. Jiné způsoby doručování se použijí pouze v případě, že příjemce nemá zřízenou datovou schránku a v dalších vymezených případech. Při doručení do datové schránky lze uplatnit fikci doručení zásilky po uplynutí 10 dnů, ode dne, kdy byla písemnost doručena do schránky. Jestliže se určeným postupem nepodařilo doručit straně na její poslední známou adresu, může jí předseda RS ustanovit osobu pověřenou k přijímání písemností.

Řád dále upravuje otázky přerušování řízení, navrácení v předešlý stav, zajištění důkazů a předběžná opatření, účast vedlejších účastníků a úkony předsednictva, předsedy a tajemníka. Není-li stanoveno jinak, platí ustanovení Řádu o řízení před rozhodčím senátem přiměřeně i pro úkony předsednictva, předsedy nebo tajemníka RS.

Rozhodčí řízení je zahájeno dnem doručení žaloby RS, nevyplyvá-li z mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána, něco jiného. Podmínkou pro projednání žaloby je zaplacení poplatku za rozhodčí řízení (příp. paušálu na správní náklady) ve správné výši podle hodnoty předmětu sporu.

Je přitom určen minimální obsah žalobního návrhu a též je určeno, že žalobní návrh musí být podepsán oprávněnou osobou.

Žalobce je povinen uvést v žalobě hodnotu sporu. To platí i v případech, kdy uplatněný nárok nebo jeho část má nepeněžitou povahu. Hodnota předmětu sporu se zádadně určuje:

- vymáhanou částkou, jde-li o žalobu o peněžité plnění;
- hodnotou vymáhané věci, jde-li o žalobu o vydání věci;
- hodnotou předmětu právních vztahů v okamžiku podání žaloby, jde-li o žalobu na určení, zda tu právní vztah nebo právo je, či není, nebo o žalobu o nahrazení projevu vůle stran;
- v ostatních případech zejména na základě údajů, které má žalobce k dispozici.

Strany sporu tím, že přijímají rozhodčí doložkou, uzavřenou ve vzájemné shodě, příslušnost rozhodce (rozhodčího soudu) projednat a rozhodnout spor musí počítat

s tím, že při řízení nebudou aplikována všechna pravidla jinak platná pro kontradiktorní řízení v civilních věcech před soudy, a že respektování všech procesních pravidel pro dokazování před soudy není v podobě řízení rozhodčího ani možné, ani vhodné.

Základní kategorií důkazních prostředků jsou důkazy listinné, které s ohledem na povahu sporů ze smluv, které jsou v rozhodčím řízení projednávány, jsou většinou dostačující k prokázání skutkových tvrzení stran. Zákon ostatně stanoví, že důkazy výslechem účastníků, svědků či znalců – tedy druhy důkazních prostředků v civilním řízení před soudy zcela běžné a možno říci zásadní – mohou rozhodčí soudy provádět pouze tehdy, jestliže se uvedené osoby k řízení dobrovolně dostaví a poskytnou výpověď. Také jiné důkazy mohou provádět jen tehdy, jsou-li jim poskytnuty. Příčinou této specifické úpravy průběhu dokazování je okolnost, že k provedení svých úkonů nedisponuje rozhodce ani rozhodčí soud státní donucovací mocí k nařízení. Může se nicméně stát, že provedení některého důkazu se ukáže v průběhu řízení jako nezbytné pro zjištění skutkového stavu.

Obecně i pro rozhodčí řízení platí, že jako důkaz je možno použít vše, co může věrohodně prokázat skutkové či právní okolnosti věci, tj. toho, co je předmětem řízení nebo co z pohledu rozhodců může takové okolnosti prokázat. Přiměřené použití občanského soudního řádu (o.s.ř.) je bude v daném případě možné. Skutečností ovšem zůstává, že nepůjde o postup podle občanského soudního řádu, nýbrž může jít pouze o období takového postupu, kdy úprava v o.s.ř. slouží spíše jako vodítko. Všechny tyto důkazy však musí být poskytnuty rozhodcům dobrovolně.¹⁰⁵

Způsob provádění důkazů v rámci rozhodčího řízení je v kompetenci rozhodců. Jsou to rozhodci, kteří rozhodují, zda budou čteny dokumenty, slyšeni svědci či prováděny a zkoumány jiné důkazy. Při tomto rozhodování musí rozhodci vždy brát v úvahu náklady celého rozhodčího řízení. Od rozhodců se nevyžaduje provádět vlastní vyšetřování. Je de facto na uvážení samotných stran, jaké důkazy předloží na podporu své argumentace s ohledem na předložené nároky či vznesené námitky. Rozhodci hodnotí důkazy podle svého vlastního přesvědčení a na základě tohoto přesvědčení vynáší své rozhodnutí. Důkazy, které posuzují, zahrnují také svědectví a posudky znalců.

Řád dále mj. upravuje i zpětvzetí žaloby. Je zde respektována zásada dispozice s návrhem. Do skončení rozhodčího řízení může vzít žalobce žalobu zpět, a to zčásti nebo zcela. Je-li žaloba vzata zpět, rozhodčí senát zcela, popř. v rozsahu zpětvzetí žaloby, rozhodčí řízení zastaví. Jestliže ostatní účastníci se zpětvzetím žaloby z vážných důvodů nesouhlasí, může rozhodčí senát rozhodnout, že zpětvzetí žaloby není účinné. Senát pak pokračuje v řízení.

Strana žalovaná má právo v rámci přípravy na projednání sporu podat žalobní odpověď, předložit své důkazy k prokázání svých tvrzení a oznámit jméno a příjmení rozhodce, kterého si zvolila, nebo požádat, aby jmenování rozhodce provedl za něj předseda RS.

V případě zániku funkce rozhodce v průběhu řízení je ta ze stran, která měla právo tohoto rozhodce jmenovat, oprávněna jmenovat nového rozhodce, a to i v případě, že rozhodce byl původně jmenován předsedou rozhodčího soudu. Nově jmenovaný rozhodce vstupuje do řízení ve stavu k datu přijetí funkce rozhodce. Změna v osobě rozhodců v průběhu řízení není důvodem pro změnu předsedy rozhodčího senátu.

¹⁰⁵ Blíže viz mj. JANKŮ, M.: Rozhodčí řízení, Alternativní způsoby řešení sporů, VŠFS, 2015, 143 s.

Řád kromě úpravy o vyloučení rozhodce pro podjatost, obsahuje i ustanovení o nahrazení rozhodce pro nečinnost.

Upravena je i problematika přípravy projednání sporu rozhodčím senátem. Rozhodčí senát prověří stav sporu k projednání a shledá-li to nutným, učiní doplňující opatření k přípravě projednání sporu, zejména si vyžádá písemná stanoviska, důkazy a další doplňující písemnosti a stanoví k tomu přiměřené lhůty. Rozhodčí senát musí též sledovat, zda u některé strany nedošlo k zahájení insolvenčního řízení.¹⁰⁶

Pokud jde o samotná procesní pravidla, doznala tato ustanovení Řádů postupně spíše zpřesnění než zásadních změn.

Spor se zásadně projednává v neveřejném jednání a strany si mohou dohodnout, že rozhodčí senát rozhodne spor bez ústního jednání na základě písemností.

Řád též umožňuje urychlené řízení. Pro urychlené řízení jsou stanoveny podmínky vč. zvýšené poplatkové povinnosti a zkracování některých podmiňujících lhůt určených Řádem obecně. Urychlené řízení při zvláštní poplatkové povinnosti je obvyklé i u rozhodčích soudů v jiných zemích.¹⁰⁷

Pro rozhodčí řízení je pak významné a typické vedení stran k vyřešení sporu smírem. Rozhodčí senát je podle okolností případu oprávněn vyzvat v každém stadiu řízení strany k uzavření smíru a uvést návrhy, doporučení a podněty, které podle jeho názoru mohou přispět k jeho uskutečnění. Uzavření smíru se ve značném počtu sporů daří.

Řád upravuje i skončení řízení a vydání rozhodčího nálezu a řeší i vyhlášení rozhodčího nálezu a příp. doplnění a opravu rozhodčího nálezu.

Ve stanovených případech se zastavuje rozhodčí řízení bez vydání nálezu. Řízení se skončí vydáním usnesením (např.o zastavení řízení).

Součástí pravidel rozhodčích soudů jsou i pravidla o nákladech rozhodčího řízení a sazebník nákladů.

Výslovně je zakotvena zásada, že úspěšné straně se přiznává náhrada nákladů rozhodčího řízení (v případě částečného úspěchu podle poměru přiznané a zamítnuté části nároku) a pokud jde o náklady právního zastoupení, přiznávají se (kromě odůvodněných případů, ve kterých se nepřiznávají) náhrady podle zvláštního předpisu, kterým je advokátní tarif, pokud se strany písemně nedohodnou jinak.

Poplatky či paušály na správní náklady, které byly uhrazeny na základě Řádu, se stranám vrací pouze v případě, že je tak Řádem výslovně stanoveno; v ostatních případech se nevrací, a to bez ohledu na to, kdy a za jakých okolností bylo řízení ukončeno.

Závěr

Ustanovení o vztazích, jež se týkají uplatnění práva u soudu, soudního řízení nebo soudního rozhodnutí se použije přiměřeně i pro uplatnění práva před rozhodčím soudem (rozhodcem),

¹⁰⁶ K těmto otázkám viz zejména BĚLOHLÁVEK, A. J.: Rozhodčí řízení versus insolvenční řízení z pohledu práva EU, Obchodněprávní revue č. 6/2018, s. 161 - 1787 a č. 7 - 8/2018, s. 193 - 209.

¹⁰⁷ DOBIÁŠ, P.: Standardy rozhodčího řízení v nových rádech mezinárodních rozhodčích soudů, Obchodní právo č. 12/2014, s. 514 - 524.

pro rozhodčí řízení nebo rozhodčí nález, jestliže se opírají o platnou rozhodčí smlouvu (rozhodčí doložku).

Zásadní kategorií důkazních prostředků jsou důkazy listinné, které s ohledem na povahu sporů ze smluv, které jsou v rozhodčím řízení projednávány, jsou většinou dostačující k prokázání skutkových tvrzení stran. Zákon stanoví, že důkazy výsledkem účastníků, svědků či znalců mohou rozhodčí soudy provádět pouze tehdy, jestliže se uvedené osoby k řízení dobrovolně dostaví a poskytnou výpověď. Také jiné důkazy mohou provádět jen tehdy, jsou-li jim poskytnuty.

Rozhodčí řízení před Rozhodčím soudem má svoje místo v soukromém právu. Stalo se vyhledávanou alternativou k řízení před obecnými soudy. Strany sporů se na Rozhodčí soud obracejí i opakovaně a nejčastěji oceňují rychlost projednání, volbu jazyka řízení, profesionální administraci sporu, možnost výběru rozhodců podle potřeb každého sporu a bezproblémovou vymahatelnost rozhodčího nálezu v České republice i v signatářských zemích Úmluvy o uznání a výkonu cizích rozhodčích nálezů z roku 1958.

Existují však i některé překážky, které mohou bránit efektivitě v rozhodčím řízení: zejména nedostatečná pozornost při výběru rozhodců, zbytečná, obsáhlá a komplikovaná podání, předkládání dalších a dalších procesních návrhů a zneužívání podání ke zrušení rozhodčího nálezu soudem.¹⁰⁸

Pro rozhodčí řízení se jeví klíčové zvolení vhodného rozhodce (rozhodců). Důležité je též již v průběhu obchodního případu jeho pečlivé dokumentování a v průběhu rozhodčího řízení pečlivé provedení dokazování. Pokud nedoloží strana sporu svoje tvrzení řádnými důkazy, nemůže být rozhodnuto v její prospěch.

Seznam výchozí literatury

- BĚLOHLÁVEK, A. J.: Rozhodčí řízení versus insolvenční řízení z pohledu práva EU, *Obchodněprávní revue* č. 6/2018, s. 161 - 1787 a č. 7 - 8/2018, s. 193 - 209.
- BĚLOHLÁVEK, A. J.; KOVÁŘOVÁ, D.; HAVLÍČEK, K.: Rozhodčí řízení v teorii a aplikační praxi, sborník *Pražský právníkový podzim*, 2015, 313 s.
- DOBIÁŠ, P.: Standardy rozhodčího řízení v nových rádech mezinárodních rozhodčích soudů, *Obchodní právo* č. 12/2014, s. 514 - 524.
- HORÁČEK, T.; ETLÍKOVÁ, M.; VÍTOVÁ, B.; VEČL, T.; FIALOVÁ, J.; KREJCAR, N.; NOVOTNÁ, M.; NĚMEČKOVÁ, Š.; SIK-SIMON, R. I.; IVANČO, A: *Téma: Mimosoudní řešení spotřebitelských sporů*, *Soukromé právo*, č. 7 - 8/2017, s. 2 - 49.
- HORÁČEK, T.; HUČKOVÁ, R.: Implementace směrnice o alternativním řešení spotřebitelských sporů v České a Slovenské republice in SUCHOŽA, J.; HUSÁR, J. (eds): *Právo, obchod, ekonomika V.*, sborník vědeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2015, s. 156 - 166.

¹⁰⁸ Viz KARFÍKOVÁ, M. a kol.: Rozhodčí řízení; 70. výročí stálého rozhodčího soudu u nás...*Soukromé právo*, č.7-8/2019, s.2-64 ;MAISNER, M.: Efektivita rozhodčího řízení, *Bulletin advokacie*, č. 9/2018, s. 46 - 50.

- HUČKOVÁ, R.: Konceptné otázky novej právnej úpravy rozhodcovského konaní v slovenských podmienkach, in SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika IV., sborník vedeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2014, s. 501 - 505.
- HORÁK, P.: Objektivní arbitrabilita - možnost rozhodčího řízení, Bulletin advokacie, č. 9/2018, s. 23 - 25.
- HUČKOVÁ, R.: Nové mechanizmy uplatňovania práv spotrebiteľov, Studia iuridica Cassoviensia, č. 1/2016, s. 36 - 45.
- HUČKOVÁ, R.: Rozhodcovské konanie, Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2013, 208 s.
- CHOVANCOVÁ, K.: Rozhodcovské doložky v spotrebiteľských zmluvách / Európske variácie, in SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika IV., sborník vedeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2014, s. 506 - 524.
- JANKŮ, M.; MAREK, K.: Dokazování znaleckými posudky v rozhodčím řízení, Policajná teória a prax, č. 2/2018, s. 54 - 63.
- JANKŮ, M.: Rozhodčí řízení, Alternativní rozhodování sporů, Praha VŠFS 2015, 143 s.
- KARFÍKOVÁ, M. a kol.: Rozhodčí řízení; 70. výročí stálého rozhodčího soudu u nás..., Soukromé právo, č.7-8/2019, s. 2-64.
- KINDL, M.: Na co nezapomínat při sjednávání rozhodčí smlouvy, Bulletin advokacie, č. 9/2018, s. 29 - 32.
- KUBÍČEK, P.: Stále rozhodcovské súdy a príprava novej právnej úpravy rozhodcovského konania in SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika IV., sborník vedeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2014, s. 541 - 546.
- KUBÍČEK, P.: Stále rozhodcovské súdy a súdy „ad hoc“ v Slovenskej republike...in BĚLOHLÁVEK, A. J., KOVÁŘOVÁ, D. a kol.: Stálé rozhodčí soudy vs. rozhodčího řízení ad hoc, Praha: Stálá konference českého práva, 2017, 344 s.
- KUBÍČEK, P.: Rozhodcovské konanie a novela zákona o rozhodcovskom konaní, in SUCHOŽA, J.; HUSÁR, J.; (eds): Právo, obchod, ekonomika V., sborník vedeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, s. 238 - 241.
- LIPTÁK, F.: Právne princípy v medzinárodnej obchodnej arbitráži, in SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika IV., sborník vedeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2014, s. 547 - 558.
- MAISNER, M.: Efektivita rozhodčího řízení, Bulletin advokacie, č. 9/2018, s. 46 - 50.
- MALÝ, K.a kol.: Dějiny českého a československého práva, Praha: Linde, 2003, s.46.
- MATZNER, J.: Rozhodčí doložka - dobrý sluha, špatný pán, Právní rádce 1/2015, s. 38 - 39.
- NĚMEC, R.; GLATZ, V.: Rozhodčí řízení, jeho specifika a výhody, Bulletin advokacie č. 9/2018, s. 16 - 22.

- OVEČKOVÁ, O.: Zložité cesty rekodifikácie súkromého práva, Právny obzor, č.6/2018, s.607-614.
- RABAN, P.: Aktuální problémy alternativního rozhodování sporů in SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. (eds): Právo, obchod, ekonomika IV., sborník vědeckých prací, Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košicích, 2014, s. 559 – 570.
- Rozhovor A. J. Bělohlávka s V. Horáčkem in Bulletin advokacie č. 9/2018, s. 14 - 15.
- Rozhovor A. J. Bělohlávka s M. Karfíkovou in Bulletin advokacie č. 9/2018, s. 11 - 13.
- ŘEZNÍČEK, D.: Vykonateľnosť a výkon rozhodčích nálezů, Bulletin advokacie, č. 9/2018, s. 43 – 45.
- ŠTEVČEK, M.; GÁBRIŠ, T.: Reforma rozhodcovského konania v Slovenskej republike s osobitým zreteľom na tzv. obchodnú arbitráž, Justičná revue č. 4/2015, s. 448 - 462.

Lektorovali:

Mgr. Kateřina Šveřepová,

AK CČS

JUDr. Richard Cihlář,

Správa železnic

4. 150 let od příjezdu prvního vlaku Rakouské severozápadní dráhy do Prahy

Václav Haas¹⁰⁹

Anotace

4. října 2023 uplynulo 150 let do chvíle, kdy do Prahy přijel první vlak po Rakouské severozápadní dráze. Příspěvek se věnuje i širším souvislostem pozvolného zrodu drah v habsburském Rakousku.

Abstract

On October 4, 2023, 150 years have passed since the first train on the Austrian Northwestern Railway arrived in Prague. The paper also deals with the wider context of the gradual birth of railways in Habsburg Austria.

Klíčová slova

Dráha, železnice, trať, vlak

Key words

Rail, railway, line, train

Úvod

Ve středu 4. října 2023 uplynulo 150 let od okamžiku, kdy po odbočné trati Rakouské severozápadní dráhy přijel od Nymburka a Lysé nad Labem na nynější území Prahy první vlak. Stavba odbočky tzv. Polabské dráhy, v Nymburce se připojující k již dokončené hlavní trati Rakouské severozápadní dráhy z Vídně přes Znojmo, Jihlavu, Havlíčkův Brod a Kolín do Mladé Boleslavi, se koncem léta roku 1873 chýlila ke konci. Zdrželo se dokončení koncového pražského nádraží plánovaného na místě původních městských hradeb na Těšnově. Jejich bourání v úseku kolem Poříčské brány proběhlo teprve o rok později, v červenci až září 1874.

Veřejnost dychtivě očekávala otevření trati, obzvláště když se k dokončení blížila také stavba dalšího úseku, který napojoval na síť Rakouské severozápadní dráhy Hradec Králové. Proto bylo rozhodnuto o zřízení provizorního nádraží v administrativní budově na Rohanském ostrově, kde se nacházela rozsáhlá pražská nákladní stanice Rakouské severozápadní dráhy. Prozatímní výpravní budova a improvizované kolejiště měly předpokládané slabé dopravě po zahájení provozu postačovat. Projekt nouzových úprav administrativní budovy na výpravní budovu nádraží byl předložen

¹⁰⁹ Ing. Václav Haas, náměstek ředitele organizace ROPID pro příměstskou dopravu a dispečink

11. září 1873 a již o 11 dní později byl schválen. O necelé tři týdny později, 4. října 1873 byla na trati z Nymburka přes Lysou na Rohanský ostrov zahájena veřejná doprava.

Provizorní pražské nádraží, které však leželo na území sousedního a tehdy samostatného Karlína, bylo jedním z důvodů, proč Rakouská severozápadní dráha zahájila provoz bez velkých slavností. Přesto byla trať odevzdána do provozu za velké účasti veřejnosti. Jízdní řád pro nový úsek byl schválen již 16. září 1873. První vlak dojel do nádraží na Rohanském ostrově v 8:30 se zpožděním 24 minut. Ve stejný den začaly jezdit vlaky mezi Chlumcem a Hradcem Králové. Na nové železnici mezi Lysou a Prahou fungovaly ještě stanice Čelákovice, Mstětice, Chvaly-Počernice (nyní Praha-Horní Počernice) a Vysočany (nyní Praha-Vysočany). Dokončením trati vzniklo třetí (a poslední) železniční spojení Vídně s Prahou.

Zahájení provozu na trati z Nymburka do Prahy předcházelo několik zajímavých událostí v dějinách našich železnic, s nimiž může být zajímavé se podrobněji seznámit, neboť u nich lze nalézt určité paralely s ryze současným vývojem. Pojdme nahlédnout do historie před více než 150 lety, kdy postupně vznikala základní kostra nynější železniční sítě. Jistě není nezajímavé, že některé pro tuto trať důležité události se udály mnoho let před jejím vznikem a týkaly se primárně železnic a oblastí vzdálených až stovky kilometrů daleko. Nejen v historii železnic však mnohdy platí, že všechno souvisí se vším a historie se často opakuje...

1. Dějství první: Soukromé vs. státní železnice

Když v roce 1776 zkonstruoval James Watt první funkční parní stroj, záhy začali vynálezci přemýšlet o jeho využití pro účely dopravy. V roce 1808 předvedl v Londýně Richard Trevithick parní lokomotivu, která vozila po okruhu vozík s cestujícími rychlostí až 30 km/h. Lokomotivy zamířily nejdříve na důlní drážky a později i na veřejné železnice. Otec a syn George a Robert Stephensonovi zkonstruovali parní lokomotivy pro původně koněspřežní trať Stockton – Darlington, kde byl provoz zahájen 27. září 1827, a následně pro dráhu z Manchesteru do Liverpoolu, u níž byl poprvé použit normální rozchod 1435 mm. Při soutěži lokomotiv v říjnu 1829 dosáhla Stephensonova „Raketa“ rychlosti až 46 km/h, při samostatné jízdě dokonce 56 km/h. Vlaky začaly na trati Liverpool – Manchester jezdit v polovině září 1830. Z Anglie se parostrojní železnice šířila na evropský kontinent. V roce 1828 byl zahájen provoz na dráze ze St. Étienne do Andrésieux ve Francii, v květnu 1835 z Bruselu do Malines v Belgii, v roce 1839 z Amsterdamu do Rotterdamu v Holandsku. V sousedním Bavorsku byla první trať z Norimberku do Fürthu otevřena v prosinci 1835, v říjnu 1838 vyjel první pruský vlak z Berlína do Postupimi, v Sasku se vlaky z Lipska do Althenu rozjely v dubnu 1837 a celá trať z Lipska do Drážďan byla otevřena v dubnu 1839.

Železniční horečka nemohla minout ani habsburské Rakousko, byť sem příchod nového dopravního prostředku byl velmi pozvolný. Čechy, Morava a Slezsko patřily spolu s Dolním Rakouskem k hospodářsky nejnámennějším provinciím monarchie, což inspirovalo profesora vídeňské polytechniky Franze Riepla k návrhu na stavbu

koněspřežní železnice, která měla spojit Vídeň s uhelným Ostravskem i se solnou Haličí. Na druhou stranu měla mířit do přístavu v Terstu. Později Riepl svůj návrh omezil pouze na severní větev trati. Rakouská vládní byrokracie nebyla novým návrhům nakloněna. Myšlenka však nadchla finančníka Salomona Mayera Rothschilda, který Riepla vyslal za zkušenostmi do Anglie. V roce 1834 Riepl, společně se spolupracovníkem Heinrichem Sichrovským uvedli v pamětním spisu i alternativu parostrojního provozu. Železnice měla v Rakousku mnoho odpůrců a dvorská komora pochybovala, že takovou stavbu lze provést. Císař František I. žádost zamítl.

Obrat přišel v zimě 1835, kdy František I. zemřel a na trůn nastoupil Ferdinand I. Postupně se začal měnit přístup k otázce koncesní výstavby železnic. V dubnu 1835 podal Rothschildův bankovní dům novou žádost o udělení privilegia ke stavbě dráhy z Vídně přes Břeclav, Přerov, Moravskou Ostravu a Bohumín do Haliče. Dne 4. března 1836 císař výsadní privilegium podepsal. Kromě hlavní trati z Vídně do Bochnie byly koncesovány odbočky do Brna, Olomouce, Opavy, Bialska-Bialé a k solným skladům ve Dworech, Věličce a u Bochnie. Císař souhlasil s názvem Severní dráha císaře Ferdinanda.

Stavba byla zahájena v dubnu 1836 v úseku z Floridsdorfu do Wagramu. První zkušební jízdy proběhly v listopadu 1837. Přestože vídeňské nádraží Severní dráhy ještě nebylo dokončeno, mohl 6. ledna 1838 vyjet první „zábavní“ vlak do Wagramu. Stavba pokračovala směrem na jižní Moravu. Doprava mezi Wagramem a Dürnkruhem byla zahájena 9. května 1839 a jen o necelý měsíc později, dne 6. června 1839 přijel první vlak do Břeclavi. Souběžně s výstavbou dolnorakouského úseku se od července 1837 pracovalo i na odbočné trati z Břeclavi do Brna. Dne 11. listopadu 1838 mohlo Brno přivítat první lokomotivu „Moravia“ jezdící zde při zkušebních jízdách. V sobotu 15. prosince 1838 proběhla první slavnostní jízda z Brna do Rajhradu pro pozvané hosty. Nesnáze s dodávkami kolejnic zahájení provozu na trati odsunuly na příští rok, a tak úsek z Břeclavi do Brna byl otevřen 7. července 1839.

Práce na hlavní trati Severní dráhy císaře Ferdinanda pokračovaly. Již 1. května 1841 začaly jezdit vlaky z Břeclavi do Uherského Hradiště (nyní stanice Staré Město u Uherského Hradiště). V první zářijový den téhož roku byl provoz možný do Přerova a 17. října 1841 byla na železniční síť připojena Olomouc. Další rozvoj sítě Severní dráhy císaře Ferdinanda již nebyl tak rychlý. Společnosti docházel kapitál, neboť výstavba se proti předpokladům prodražila. Od 15. srpna 1842 mohly vlaky jezdit do Lipníka a práce na dalším úseku do Bohumína byly zahájeny až v květnu 1844 a doprava zde mohla být započata 1. května 1847. Od září 1848 byl Bohumín propojen s pruskou železniční sítí a přes Prusko i s Krakovem. Přímého spojení s Krakovem se Bohumín dočkal 1. března 1856, odbočka ze Svinova do Opavy byla uvedena do provozu 17. prosince 1855.

Pouze několik měsíců po udělení privilegia k výstavbě první lokomotivní železnice z Vídně do Haliče se objevily návrhy na spojení hlavního města monarchie Vídně s centrem Čech Prahou. První zažádal o udělení privilegia český přísežný zemský advokát doktor Václav Lichtner. Konečné rozhodnutí obdržel až v červnu 1838. Projednání žádosti zřejmě brzdila vlivná společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda,

kteřá měla rovněž zájem o přezkoumání možného spojení mezi dvěma významnými městy. Později se objevil ještě třetí „návrh“ redaktora listu Wiener-Zeitung Josefa Karla Bernarda propagujícího vedení trati z Vídně přes České Budějovice a údolím Vltavy do Prahy. O stanoviska k výběru možné trasy byli požádáni hrabě Chotek jako představitel České země a guvernér Moravy a Slezska hrabě Ugarte. Chotek doporučil Severní dráhou Ferdinandovou přezkoumaný směr z Brna přes Jimramov a Litomyšl do údolí Labe a přes Kolín do Prahy. Trasa vedla lidnatým, úrodným a průmyslovým krajem. Významná města Polička, Vysoké Mýto, Pardubice, Hradec Králové a Kolín by zaručila čilý osobní i nákladní provoz. Moravskoslezský guvernér Ugarte se rovněž přikláněl k vedení trati z Brna. Dával přednost z hlediska trasování výhodnějšímu směru přes Tišnov, Žďár a Čáslav. Proti rovněž zvažované trase napojené na Severní dráhu císaře Ferdinanda v Olomouci namítal především opomenutí Brna, nevýhodnou zajíždku i pohraniční polohu.

Výsledek červencového projednání v roce 1840 zněl jednoznačně: Trať z Vídně do Prahy má vést přes Brno. Bylo ale zřejmé, že tím nebylo řečeno konečné rozhodnutí. Trasa z Brna kladla odborníkům Severní dráhy Ferdinandovy takové obtíže, že byli nuceni hledat nové trasy, které by současně nekonkurovaly Lichtnerovu návrhu. Při podrobném zkoumání se rozhodli pro trať z Olomouce přes Zábřeh a Pardubice, která byla o 3 míle (cca 23 km) kratší než trasa žďárská, překonávané rozvodí bylo položeno níže, neboť hřeben Českomoravské vrchoviny obcházela ze severu mezi Vysočinou a Jeseníky, což se projevilo nižšími sklony i mírnějšími oblouky. Zásadní bylo snížení stavebních nákladů, protože Severní dráha císaře Ferdinanda začínala mít finanční těžkosti. Vyčerpávala ji prodražující se výstavba hlavní trati směřující do Slezska, nemalé částky byly investovány do trasovacích prací na železnici do Prahy. Poměry na peněžním trhu se zhoršily a vhodný okamžik pro upsání stavebního fondu byl promeškán. Proto 26. srpna 1841 upozornilo ředitelství společnosti všeobecnou dvorskou komoru, že dráhu do Prahy může stavět pouze v případě, že státní správa uzná její důležitost formou finanční podpory stavby a udělením záruky výnosu ze stavebního kapitálu, čímž mělo být případné riziko podnikání přeneseno na stát.

To se již o slovo stále více hlásilo doporučení převzít výstavbu hlavních drah státem. Nejvyšší úřady stále neměly vyřešenou otázku, jakým způsobem zajistit vliv státní správy na rozhodování o směru hlavních železničních tratí. Otázka státních drah se poprvé řešila hned na samotném počátku železničního podnikání v Rakousku. Stát se v záležitosti stavby koněspřežky z Českých Budějovic do Lince rozhodl nebýt průkopníkem nevyzkoušeného podniku a ponechal iniciativu soukromému kapitálu. V září 1824 se vydáním privilegia vzdal zasahování do stavby a provozu dráhy. Když podnik upadl do finančních problémů a společnosti hrozil bankrot, považovali to vládní činitelé za důkaz své prozíravosti.

V roce 1835 bylo řešení otázky vlivu státu na vedení trasy a železniční podnikání prohloubeno při projednávání žádosti o privilegium ke zřízení železnice z Vídně do Bochnie. Dvorní stavební rada navrhl, aby žadatel doplnil žádost o podrobné technické údaje týkající se trasy i údaji o předpokládané přepravě zboží. Považoval za nutné, aby krajské úřady trasu plánované železnice prošly a projednaly její vedení s majiteli dotčených pozemků. Zpočátku rakouské vládě postačovalo udělovat koncese pro železniční podnikání případ od případu, podle individuálních podmínek.

V té době na evropské pevnině pod vlivem dobrých výsledků anglické dráhy Liverpool – Manchester nastal boom železničního podnikání. Rakouská vláda dostávala stále více žádostí o udělení privilegia. Císař proto 27. února 1836 nejvyššímu kancléři hraběti Mitrovskému nařídil, aby ve spojené dvorské kanceláři za účasti zástupců všeobecné dvorské kanceláře a dvorské válečné rady projednali, kterými směry by měly být železnice v Rakousku z obchodních i vojenských důvodů budovány, v jakém pořadí a za jakých podmínek by měly být tyto dráhy povolovány.

Podklady vypracoval dvorní rada Vilém Drossdik, který v pamětním spisu o způsobu zřizování drah v budoucnosti mimo jiné uznával velké výhody železnice oproti silnicím, a to v oblasti hospodářské, průmyslové i obchodní. Přesto nepokládal za vhodné, aby dráhy budoval stát. Železniční činnost rozdělával na část technickou (zřizování a udržování dráhy) a obchodní (pořízení vozidel, lokomotiv a provozních zařízení, vlastní provoz, styk s cestujícími apod.). Z dnešního pohledu dělil činnosti na správu železniční dopravní cesty a na činnost dopravce. Po technické stránce považoval železnice za vyšší druh silnic, provozní podmínky však byly zcela jiné, neboť se vzhledem k nutnosti obstarání speciálních vozidel pro provoz na dráze nepředpokládala možnost neomezeného přístupu veřejnosti na železnice. Obdobou mělo být provozování pošty, kde stát přenechával provoz poštovním úřadům. Teprve po konsolidování situace, úplném oddělení stavby a provozu železnic a takovém zorganizování provozu, aby mohl dráhu používat každý svým vozidlem, měl výstavbu a údržbu železnic převzít stát, stejně jako tomu bylo u silnic. Toto oddělení bylo uskutečněno po roce 1841 stavbou hlavních drah státem, když byl provoz na nich pronajímán soukromým společnostem. Rázně byla odmítnuta Drossdikova myšlenka na přístup jednotlivců na dráhu.

Výsadní směrnice se vztahovaly pouze na dráhy určené pro veřejný provoz. Bylo zapotřebí nejdříve získat předběžné povolení k provedení přípravných prací a teprve po předložení detailních podkladů byla povolena stavba. Volby směru a pořadí výstavby drah byly ponechány podnikatelům a jejich úsudku o výnosnosti drah. Byl stanoven vztah dráhy k jiným subjektům, mj. povinnosti vůči armádě a poště, které nebyly rozsáhlé. Otázka konkurence byla vyřešena vyloučením povolení stavby jiné dráhy mezi stejnými koncovými body, pokud by nevedla přes nová, obchodně důležitá místa. Stavebníkovi bylo (po velkých diskuzích) přiřčeno vyvlastňovací právo pro všechny potřebné pozemky na stavbu železnice a souvisejících zařízení. Stanovení cen jízdného a přepravného bylo výlučně na podnikatelích, pouze pokud by čistý výnos dráhy překročil 15 %, měla státní správa možnost požadovat snížení tarifů. Po uplynutí privilegia (obvykle po 50 letech) měly železnice (po vzoru silnic) přejít zákonem do vlastnictví státu. To se týkalo pouze pozemků a vlastní stavby, nikoli provozních zařízení.

Schválené směrnice ponechávaly volbu směru a pořadí výstavby železnic plně na vůli jednotlivých podnikatelů. Bylo zřejmé, že důležité zájmy státu se ne vždy musí shodovat s komerčními požadavky, někdy se mohou doplňovat, avšak mnohdy si budou odporovat. Železniční referent dvorské kanceláře Drossdik začal po zkušenostech ze zahraničních cest měnit názor na státní politiku v oblasti výstavby železnic. Myšlenku státních drah hájil nejvyšší kancléř hrabě Mitrovský, který se 6. prosince 1837 v přednesu císaři přimlouval za jejich zřízení. Argumentoval

nutností stavět i zdánlivě nevýnosné dráhy, které by byly pro stát důležité nepřímým a nevyčíslitelným ziskem, vzestupem národní dopravy, obchodu a průmyslu. Nebylo systémové, aby soukromníci budovali pouze výnosné dílčí úseky drah a výstavbu obtížnějších a nákladnějších tratí ponechali státu.

Další příležitost k posunu myšlenky vzniku státních drah poskytlo císařské rozhodnutí z 19. července 1840 o zřizování a stanovách železničních akciových společností. Císař v něm udělil nejvyššímu kancléři příkaz, aby vypracoval posudek řešící zajištění vlivu státní správy na budování železnic podle požadavků vnitrostátní i mezinárodní dopravy, se zřetelem na politické a vojenské otázky. Práce se ujaly spojená dvorská kancelář a všeobecná dvorská komora, které vypracovaly první návrh sítě hlavních tratí v Rakousku. Z Vídně se mělo rozbíhat šest hlavních železnic. První měla vést severozápadním směrem do Brna, kam výstavba Severní dráhy Ferdinandovy dospěla již v červenci 1839, dále do Prahy a saských Drážďan, kde se měla připojit na dráhu Drážďany – Lipsko a na další trati do Magdeburgu, Berlína, Štětína a Hamburku. Druhá hlavní železnice byla navržena v trase postupně dokončované Severní dráhy Ferdinandovy do Bochnie, odkud měla pokračovat do Haliče a přes Lvov navázat na polskou dráhu do Varšavy. Třetí tepna by zamířila na jihovýchod, do Vídeňského Nového Města (koncové stanice budované dráhy vídeňsko-rábské) a odtud do významného přístavu Terst. Čtvrtá trať měla z této dráhy odbočit jihozápadním směrem do Benátek, kde by se připojila na železnici do Milána, která měla být prodloužena do Janova. Tím měla být Vídeň propojena s důležitými přístavy na severu (Hamburk, Štětín) i jihu (Terst, Janov). Pátá trať měla směřovat z Vídně přes Pešť (Budapešť) na Balkán, k ústí Dunaje do Černého moře. Poslední, šestá hlavní trať měla spojit rakouskou metropoli, podél Dunaje a přes Linec do Bavorska. Shoda panovala i v otázce, že plného užítku by bylo dosaženo pouze pokud na hlavní tratě budou napojeny další regiony pomocí odbočných a spojovacích drah.

V nejdůležitější otázce se oba spolupracující orgány neshodly. Spojená dvorská kancelář byla spokojena s dosavadní soustavou soukromého podnikání usměrňovaného na státem preferované směry. Oproti tomu všeobecná dvorská komora vedená Karlem Fridrichem Kübeckem prosazovala budování drah státem. Kübeck argumentoval, že dokud budou dráhy výnosné, bankovní domy financující stavbu a čerpající jejich výnosy budou podporovat soukromé železniční podnikání. Až přijde řada na výstavbu nevýnosných tratí, začnou se dožadovat jejich zřízení po státu. Také dvorská válečná rada dospěla k závěru, že hlavní směry navrhovaných železnic jsou vojensky užitečné. Tyto závěry byly 8. března 1841 předloženy k císařskému rozhodnutí.

Mezitím došlo k událostem, které žádaly úplnou změnu státní železniční politiky. Železniční horečka v Evropě pod dojmem nepříliš příznivých finančních výsledků prvních soukromých podniků opadávala a Rakousko nebylo výjimkou. Soukromé společnosti se začaly dožadovat státní pomoci. Karel Kübeck byl pověřen úkolem zpracovat podmínky poskytnutí státní záruky železničním společnostem. V důkladné analýze upozornil na rizika nepředvídanosti finančního dopadu převzetí státní záruky v podobě zaručení minimálního přiměřeného ročního zisku drah. Zejména myšlenka volné konkurence se u železnic jevila jako přímé mrhání finančních i pracovních prostředků a popřením strategického plánování. Kübeck pro státní správu žádal

například právo na určování směru nových tratí podle vypracovaného plánu, přizpůsobení již povolených železnic tomuto plánu, převzetí vrchního vedení a kontroly technických orgánů, prací a provozu drah státním generálním ředitelstvím, spojení všech dosavadních společností v jednu či vrchní vedení administrativních záležitostí státní finanční správou.

Dne 16. června 1841 císař Kübeckovi přislíbil zásadní souhlas. Zároveň nejvyššímu kancléři hraběti Mitrovskému nařídil projednávat všechny železniční otázky vždy nejdříve s prezidentem dvorské komory Kübeckem. Navrhované řešení mělo být projednáno s železničními společnostmi, které nejevily zájem o slučování či podřizování se státnímu zájmu a vrchnímu vedení státní správy. Na druhé straně bylo nutné rychle vybudovat hlavní dráhy, které byly zapotřebí nejen pro naplnění vnitřních potřeb monarchie, ale i s ohledem na stav budování železničních tratí v okolních zemích. Rakouská železniční síť byla velmi řídká a hrozilo, že stát přijde o výhodnou pozici na obchodních cestách a přepravní proudy budou odkloněny na dráhy v sousedních zemích.

Velmi citelně se tato otázka dotýkala Čech, k jejichž hranicím se železnice začaly blížit. Přesto na počátku roku 1841 nemělo Rakousko dokončenou ani jednu hlavní trať a nebylo ani rozhodnuto o další koncepci výstavby železnic. Zneklidňující byly zprávy o rychlém postupu budování drah v sousedních zemích, především v Prusku, Sasku a Bavorsku, což ohrožovalo dopravní spoje monarchie. Prodloužením dráhy lipsko-drážďanské z Lipska na sever přes Magdeburk a Berlín do Hamburku a na jih do Bavorska, doplněním dráhy z Frankfurtu nad Odrou do Vratislavi a se vznikem trati z Vratislavi přes Ratiboř do Bohumína k Severní dráze císaře Ferdinanda a konečně s výstavbou plánované trati z Drážďan přes Budyšín a Zhořelec do Vratislavi mohlo být Rakousko zbaveno centrální polohy v dopravních vztazích východu se západem a jihu se severem Evropy. Vídeň by napojením Severní dráhy Ferdinandovy na trať Ratiboř – Vratislav získala přímé spojení s Berlínem, čímž by Praha a celé Čechy byly vynechány. Prusku by se mohlo podařit převést obchod mezi jihem a severem mimo Rakousko, což by poškodilo nejen Čechy, ale i Vídeň a rakouské jižní přístavy.

Kübeck za dané situace pochopil, že je zapotřebí urychleně zahájit stavbu hlavních tratí. Ve zprávě císaři dne 25. listopadu 1841 navrhl, které dráhy vybudovat a způsob jejich výstavby. Byly navrženy čtyři hlavní linie: z Vídně přes Prahu do Drážďan, z Lince přes Salcburk do Bavorska, z Vídně do Terstu a z Benátek přes Milán k jezeru Como. Kübeck porovnával všechny možnosti podpory tří společností: Severní dráhy Ferdinandovy, drah vídeňsko-glognické a benátsko-milánské, jejichž trati částečně nebo zcela souhlasily se zamýšlenými směry hlavních železnic. Stát mohl různým způsobem podpořit stavbu (půjčkou, příspěvkem, převzetím části akcií, zaručením výnosu atd.), vždy by však investoval finance do soukromých firem, avšak bez přímého vlivu nad jejich vynakládáním. Nabízela se klíčová otázka, zda nevybudovat tratě přímo státem a potom provoz na nich svěřit soukromým společnostem.

Argumentace byla vypracována dokonale, proto se 19. prosince 1841 císař rozhodl pro Kübeckův návrh. O čtyři dny později byl císařův přípis zveřejněn. Nastal prudký odklon od dosavadní soustavy soukromých drah k soustavě smíšené (státní i soukromé dráhy). Císař měl případ od případu rozhodovat, které železnice mají být

budovány jako státní. Jejich trasu měl vždy určovat stát. Pokud již byla stavba v určitém směru koncesována soukromé společnosti, mohla ji tato vybudovat, pokud byla schopna úkol dokončit. Jinak měl tyto dráhy budovat stát svým nákladem. Stavba měla být pronajímána soukromým stavebním podnikatelům a prováděna za dozoru státních úřadů. Provoz na státem vybudovaných tratích měl být pronajímán soukromým podnikatelům.

Změněno bylo i vedení železničních záležitostí. Řízením státních drah byl pověřen prezident všeobecné dvorské komory, který obdržel nebývalé pravomoci mimo obvyklé úřední postupy. Vlastní záležitosti státních železnic mělo převzít nově zřízené generální ředitelství státních drah, technicko-administrativní úřad podřízený přímo prezidentovi dvorské komory. Spojené dvorské kanceláři a ostatním dvorským úřadům zůstaly zachovány bezpečnostní železniční záležitosti a závazky soukromých podniků ke státní správě i soukromníkům. Dvorská kancelář měla spravovat záležitosti již vytvořených soukromých drah. Měla udělovat výsady novým společnostem a dodržovat přitom směrnici z 18. června 1838. Vždy si měla vyžádat souhlas prezidenta dvorské komory, který měl posoudit působení podniku z hlediska veřejných, finančních a dopravních zájmů a z hlediska budování a provozu státních drah.

Generální ředitelství státních drah bylo zřízeno dekretem dvorské komory publikovaným 13. března 1842. Jeho pravomoci se týkaly záležitostí souvisejících se stavbou železnic: vypracování projektů, zajištění výkupu pozemků, přípravy pro zadání prací, vedení stavby, přípravy zahájení provozu apod. Rozsáhlé pravomoci generálního ředitele (podřízeného pouze prezidentovi dvorské komory) vzbudily nevoli u ostatních státních úřadů, zemských a krajských politických úřadů. Účelu však bylo dosaženo, rychlost schvalování projektů jednotlivých úseků tratí byla skutečně nebývalá.

Prvním úkolem nového generálního ředitelství bylo provést trasování nových tratí ve dvou nejdůležitějších směrech: Severní státní dráhy do Prahy a Drážďan i jižní trati z Müzzzuschlagu do Štýrského Hradce (Grazu). Na severní větvi státní dráhy, která měla napojit na železnici Prahu, bylo zkoumáno velké množství variant vedení trasy. Výsledek shrnul prezident dvorské komory Kübeck v konečném návrhu císaři, kde musel konstatovat jednoznačnou výhodnost trasy z Olomouce do Prahy. Dobře věděl, že jde spíše o volbu pořadí výstavby jednotlivých tratí. Bylo zřejmé, že i ostatní zaměřené trasy se v budoucnu dočkají realizace. Zatím bylo nutné hledět na stav státní pokladny. Proto Kübeck doporučil zahájit nejdříve stavbu 33 mil (cca 250 km) dlouhé železnice z Olomouce do Prahy, která byla nejlevnější, stavebně i provozně nejvýhodnější a mohla být nejdříve dokončena. Zároveň mělo být pomalejším tempem započato s výstavbou obtížné a nákladné, 12 mil (cca 90 km) dlouhé dráhy z Brna údolím Svitavy do České Třebové, k trati olomoucko-pražské.

Důležité bylo vyřešit otázku provozovatele dráhy. Provoz měl dozorovat nově zřízený třetí inspektorát generálního ředitelství státních drah. Podle císařského rozhodnutí z 19. prosince 1841 měl stát železnice budovat a provoz na nich pronajímat soukromým společnostem. Prezident dvorské komory Kübeck dal tuto záležitost znovu přešetřit. Na generálním ředitelství vznikly rozpory. Vládní rada Zellner a inspektor Schmid podporovali provoz ve státní režii, generální ředitel Francesconi

i inspektoři Severní a Jižní státní dráhy Negrelli a Ghega se stavěli za pronájem provozu. Zastánci státního provozu argumentovali, že bude velmi obtížné stanovit nájemní podmínky a výši úhrady za zajištění provozu, údržby dráhy a vozidel. Státní dráha by musela zřídit dozorcí aparát, který by po mírném navýšení postačoval pro řízení provozu ve vlastní režii. Zastánci pronájmu argumentovali, že i provoz ve vlastní režii by přinesl mnoho nesnází, technických i organizačních úkolů. Panovala shoda, že i v případě pronájmu státní dráha dodá nájemci vlastní lokomotivy a vozy. Tratě měly být pronajaty v celé délce a volná soutěž byla vyloučena. Osloveny byly pouze Severní dráha císaře Ferdinanda (pro provozování Severní státní dráhy) a Vídeňsko-gloggnická dráha (pro Jižní státní dráhu).

Prezident Kübeck se přiklonil k názorům Francesconiho. Rozhodující bylo dopravu na nové dráze zahájit co nejdříve, a tak nebyl čas na zaškolení zaměstnanců pro provoz ve státní režii. Snadnější se jevílo využít vyškolených zaměstnanců některé soukromé společnosti, což zároveň zaručovalo bezpečný provoz. Dne 9. prosince 1843 císař zmocnil Kübecka k vyjednávání s oběma společnostmi a k objednavce potřebných vozidel. Nejdříve proběhla vyjednávání s Vídeňsko--gloggnickou dráhou, neboť již 21. října 1844 měl započít provoz mezi Mürzzuschlagem a Štýrským Hradcem (Grazem) na Jižní státní dráze.

Následně byla zahájena jednání se Severní dráhou císaře Ferdinanda o pronájmu severní větve státní dráhy mezi Olomoucí a Prahou. Dohodnutá smlouva byla vzata císařem na vědomí 15. března 1845. Byla sjednána na pět let, tj. od 1. září 1845 do 31. srpna 1850. Nájemce měl nejen zajišťovat provoz, ale i provádět další přepravní služby (uskladnění, svoz a rozvoz zboží), udržovat budovy, železniční spodek i svršek. Den zahájení provozu měl být nájemci oznámen včas, aby mohl zacvičit zaměstnance. Státní správa stanovovala jízdné i dovozní, vydávala ustanovení o přepravě poštovních zásilek, rozhodovala o počtu vlaků, jejich rychlosti a jízdním řádu. Předpisy pro cestující a služební předpisy byly vydávány po dohodě státní správy a nájemce. Státní správa zasahovala i do personální politiky. Nájemce tak byl spíše vykonavatelem státní moci než podnikatelem. Státní správa mu proplácela všeobecné náhrady, například provozní výdaje podle počtu projetých mil, výdaje za udržování železničního spodku, svršku a budov i za technickou a provozní režii podle délky trati v mílích. Vyplácela i provize z hrubých příjmů. Další náhrady byly propláceny za nepravidelné provozní výkony.

Provoz na celé trati z Olomouce do Prahy mohl být slavnostně zahájen 20. srpna 1845. Pravidelná osobní doprava byla započata 1. září 1845, nákladní provoz měl být spuštěn o měsíc později. Spojovací železnice z Brna do České Třebové byla dokončena a do provozu uvedena teprve v první den roku 1849.

2. Dějství druhé: Konec první epochy státních drah

Po dokončení výstavby trati z Olomouce do Prahy plynule pokračovala stavba pokračování do Drážďan. Pro její vedení byla zvolena přirozená trasa údolními řek Vltavy a Labe. Práce se naplno rozběhly v roce 1846, avšak postupovaly pomalu a nerovnoměrně. Od září 1848 měla Praha prostřednictvím prodloužení trati Severní

dráhy císaře Ferdinanda z Lipníka nad Bečvou do Bohumína spojení s Berlínem a Hamburkem. Stavba důležité železnice z Prahy do Drážďan trvala již pátý rok. Zatímco se v okolí Podmokel (nyní stanice Děčín hl.n.) barabové rvali se skálami, severně od Prahy dokončené úseky pomalu zarůstaly trávou. Později tudy občas projela lokomotiva s několika vozy naloženými různým materiálem nebo se stavebními dělníky. Lidé se stále více zajímali, kdy se začne jezdit po téměř hotové trati z Prahy severním směrem. Neklid narůstal i ve vedení státní dráhy. Stavba trati Olomouc – Praha byla dokončena za tři roky, ačkoli byla o 110 km delší. I když uvážíme větší obtížnost drážďanské trasy i politické události roku 1848, bylo zdržení příliš velké.

S ohledem na zmírnění finančních ztrát a pro uspokojení zájmu veřejnosti bylo rozhodnuto zahájit provoz na trati po částech. Z Prahy do Lovosic vlaky jezdily od 1. června 1850, první zkušební jízda z Lovosic do Ústí proběhla 15. srpna 1850 a otevření provozu bylo stanoveno na 1. října 1850. V tento den byla zahájena osobní doprava a přeprava uhlí, ostatní nákladní doprava byla započata až 15. listopadu 1850. Také na saské straně se finišovalo. Přímý a rovinatý úsek Drážďany – Pirna byl dokončen 1. srpna 1848. Úsek ke státní hranici byl složitější, proto zde došlo k prodloužení výstavby o jeden rok. Poslední úsek z Krippen ke státní hranici mohl být do provozu odevzdán 31. prosince 1850. Veřejnému provozu dráha nemohla být zatím odevzdána, neboť bylo zapotřebí dokončit veškeré stavby a dohodnout podmínky provozu na mezistátním hraničním přechodu. Slavnostní zahájení dopravy na trati Praha – Drážďany bylo nakonec stanoveno na 6.–8. dubna 1851.

V souvislosti se zahájením provozu na úseku z Prahy do Lovosic došlo 1. května 1850 ke změně provozovatele sítě Severní státní dráhy. Na základě pětileté smlouvy platné do 31. srpna 1850 zajišťovala její provozování soukromá společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda. Protože smlouva nemohla zachytit všechny otázky rozvíjejícího se provozu, docházelo od počátku vlivem nejasných ustanovení k obtížím při vyúčtování. Stále více se ukazovala výhodnost převzetí provozu do státní režie. Kontrakt proto nebyl prodloužen a čtyři měsíce před uplynutím nájemní smlouvy převzal provoz na dráze stát.

Rakousko počátkem padesátých let 19. století nejen budovalo vlastní železnice, ale také přebíralo některé dráhy vybudované soukromým kapitálem. Po roce 1851 stát zvýšil úsilí o rychlé vybudování moderního komunikačního systému. Spolu s uskutečňováním vlastních železničních projektů, především dostavby Jižní státní dráhy z Gloggnitz přes Semmering do Terstu, byly plánovitě nakupovány tratě soukromých železnic (vyjma Severní dráhy císaře Ferdinanda), jejichž výstavba stagnovala. V roce 1854 stát vlastnil 70 % veškerých rakouských železničních tratí a dalších 20 % kontroloval pomocí akciového podílnictví.

V roce 1853 se množily stížnosti a kritika na vedení železnic. Podřízenost ministerstvu byla těžkopádná, jednání zdlouhavá a nepružná. Původně jednoduché záležitosti se zkomplikovaly, kvetla byrokracie, vládla písařina, malichernosti, tuhý centralismus, přebujelý aparát, policejní systém kontroly či zdlouhavé vyřizování osobních věcí. Finanční situace rakouského státu se v polovině padesátých let 19. století značně zhoršovala. V roce 1854 dosáhl státní deficit 315 milionů zlatých. Obrovské částky vložené do výstavby železničních a telegrafních linek Rakousku chyběly při

prosazování ambiciózních zahraničněpolitických cílů. Vyšší výdaje na zbrojení vyplývající z přehnaných a často neuskutečnitelných vnitropolitických a zahraničněpolitických záměrů (politické umrtvování Uher, italských provincií a částečně i Německa, vojenské obsazení podunajských knížectví během Krymské války) si vynutily neustále narůstající zadlužení státu. Nedostatek financí vyvolal odklon od dosavadního systému státem prováděné výstavby železnic. Bylo rozhodnuto státní výstavbu drah nahradit soukromými iniciativami. Státem zahájené stavby železnic však měly být dokončeny.

Přechod k novému systému výstavby železniční sítě byl postupný. Nejdříve bylo 14. srpna 1854 vydáním nového koncesního zákona zvýhodněno zřizování soukromých železnic. Nový zákon odstraňoval právní překážky a provozně-technické nejasnosti z předešlého období. Délka platnosti železničních koncesí byla prodloužena z 50 na 90 let a pro nejdůležitější spojnice byly přislíbeny státní garance minimálního zúročení vloženého kapitálu. Stát si vyhradil právo rozhodovat o základních směrech nových tratí. Rozsáhlý železniční program vyhlášený ústřední opevňovací komisí 10. listopadu 1854 naznačoval směry tratí, o jejichž zřízení mělo Rakousko zájem. Byly zde zařazeny například dráhy z Prahy do Plzně a k bavorským hranicím, z Plzně do Chebu a Aše, z Plzně do Českých Budějovic, z Ústí nad Labem do Chebu či z Pardubic přes Liberec do saské Žitavy. Trať měl vybudovat soukromý kapitál a pouze tam, kde by se nepodařilo nalézt zájemce, měl železnici zřídít stát.

Tajně bylo vyjednáváno o odprodeji státního železničního a báňského vlastnictví. Dne 19. října 1854 se státní dráhy ocitly císařským rozhodnutím v konkurzním řízení. Odprodej byl vyhlášen na firmu, která nekrachovala, naopak vykazovala ekonomickou rentabilitu. Posledního dne roku 1854 byly Severní a Jihovýchodní státní dráha odprodány francouzsko-rakouskému finančnímu konsorciu, které finančně zajišťovala pařížská banka Société General du Crédit Mobilier. Ke dni 12. ledna 1855 přešla koncese na rakouského podnikatele Georga von Sinu, finančníka Daniela Eskelese, francouzského bankéře, politika a spisovatele Isaaka Péreira a Raphaela Galliera, kteří ji předali nově ustavené Rakouské společnosti státní dráhy (někdy nazývané zkráceně Společnost státní dráhy, se zkratkou StEG). Podle smlouvy byly prodány nejen železniční tratě, ale také uhelné doly na Kladně a v Oravici (nyní Oravița v Rumunsku) i továrna na stroje a lokomotivy ve Vídni.

Od 1. ledna 1855 trať Olomouc – Praha převzala společnost se značkou StEG, reálně k ovládnutí provozu soukromým subjektem došlo až v říjnu 1855. Po převzetí olomoucko-pražské dráhy soukromou společností byla trať shledána ve špatném technickém stavu, hrozilo až zastavení provozu. Společnost koupila státní dráhy levně, avšak o to více musela investovat do jejich modernizace. Pozoruhodný byl první krok nových majitelů – zvýšení platu všem zaměstnancům a investice do zařízení dráhy. Systematicky byla rozšiřována nejdůležitější nádraží. Především bylo zapotřebí vybudovat zázemí pro přepravu zboží, neboť zejména stavba skladišť byla státní dráhou značně podceněna. Podle potřeby vznikala nádraží, nákladniště či zastávky v nových lokalitách. Postupně bylo zahájeno zdvojkolejnění trati. Vylepšován byl lokomotivní a vozový park. Přes špatný technický stav železnice byl zvýšen počet všech druhů vlaků – osobních, smíšených i nákladních.

V následujících letech byly prodány téměř všechny ostatní státní železnice včetně teprve v červenci 1857 dokončené trati z Vídně do Terstu. Podporou soukromé iniciativy a výprodejem drah se stát na dlouhá léta zdržel přímé účasti na budování železniční sítě. Systém státních garancí se stal účinným administrativně-ekonomickým nástrojem, který v následujících letech vyvolal velkou zakladatelskou horečku v oblasti železničního podnikání. Nové tratě začaly vznikat především za účelem zajištění přeprav nového druhu paliva – uhlí, jehož rozsáhlejší těžba byla v jednotlivých revírech zahajována právě v tomto období.

3. Dějství třetí: Boj o druhé železniční spojení Vídně a Brna

Na vznik několika hlavních tratí na území nynější České republiky měl velký vliv spor dvou nejmocnějších rakouských železničních společností probíhající na přelomu padesátých a šedesátých let 19. století. Na jedné straně stála nejstarší parostrojní železnice na území Rakouska, Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB), na straně druhé byla Společnost státní dráhy (StEG), která na konci roku 1854 odkoupila od státu Severní státní dráhu a Jihovýchodní státní dráhu. Konkurenční boj se rozhořel kvůli záměru výstavby železnice, která měla propojit dvě dosud oddělené sítě Společnosti státní dráhy, což by znamenalo narušení privilegia Severní dráhy císaře Ferdinanda.

Vzájemná nevraživost mezi oběma nejvýznamnějšími rakouskými železničními podniky vznikla ihned po prodeji státních drah společnosti kryté francouzským kapitálem. Byla vyvolána snahou Severní dráhy Ferdinandovy udržet si na Moravě monopol, ale i nepřátelstvím vídeňského bankovního domu Rothschildů, zakladatelů Severní dráhy, a pařížských bankéřů bratrů Péreirových ovládajících Společnost státní dráhy. Ti si znelíbili Rothschildy, když založili banku Crédit mobilier, čímž odňali pařížským Rothschildům monopol na půjčky státu. Nelze vyloučit, že evropští Rothschildové zamýšleli sami zakoupit rakouské státní železnice, čímž by mohli ovládat železniční síť od Pešti po Podmokly.

Vlaky jihovýchodní větve Společnosti státní dráhy z Pešti (Budapešti) a Prešpurku (Bratislavy) jezdily zpočátku přes Marchegg a Gänserndorf do vídeňského nádraží Severní dráhy. Severní část sítě StEG končila v Olomouci, resp. v Brně, dále do Vídně vlaky musely používat koleje konkurenta. Záhy se oba podniky dostaly do řady sporů, např. o vedení přímých vlaků z Pruska přes Bohumín do Podmokel. Probíhaly diskuze o oprávněnosti nákladů na přepravy vlaků StEG po trati KFNB z Vídně do Brna nebo Olomouce, o přednostním odbavení tranzitních vlaků i další spory. Severní dráha svého výhodného postavení až bezohledně využívala. Společnost státní dráhy jen těžko akceptovala, že musí jízdní řád na své rozsáhlé síti upravovat podle libovůle vložené, poměrně krátké cizí trati, kterou byla nucena peážovat. KFNB odmítala návrhy StEG na spojení obou společností nebo na výstavbu dalších dvou nezávislých kolejí mezi Marcheggem a Brnem.

V říjnu 1859 požádala StEG o povolení přípravných prací pro prodloužení jihovýchodní trati do vlastního vídeňského nádraží a pro spojení této železnice z bodu, jehož určení si vyhradila státní správa, k jedné nebo druhé větvi severní trati. V následujícím měsíci bylo povolení uděleno, avšak s výslovným upozorněním, že

vedení železnice z Vídně ve směru do Brna nebo Olomouce není vzhledem k privilegii Severní dráhy dovoleno. Již během prvních trasovacích prací podala v červenci 1860 KFNB námitku.

V únoru 1861 předložila Společnost státní dráhy ministru obchodu žádost o souhlas s výstavbou spojovací trati, která měla propojit jihovýchodní a severní síť společnosti. Opírala se přitom o tajný dodatek ke koncesní listině ze dne 1. ledna 1855, který určoval, že StEG je oprávněna, když o to požádá, kdykoli vést podle státní správou schválených plánů železniční trať Marchegg – Segedín (Szeged) přímo do vlastního nádraží ve Vídni a tuto železnici spojit dráhou, jejíž výchozí bod určí státní správa, s jednou z větví trati Podmokly – Brno/Olomouc.

Společnost státní dráhy odkoupila Vídeňsko-rábskou dráhu včetně jejího vídeňského nádraží. Odtud měla vycházet doplňovací síť StEG. V hrozícím připojení Brna na tuto trať spatřovala KFNB konkurenci, které mělo být zabráněno zněním jejího privilegia. Zatímco Společnost státní dráhy začala rychle vytyčovat spojovací trať, Severní dráha Ferdinandova zahájila boj za obhájení svého císařského privilegia na podkladě přesného znění koncesní listiny obsahující článek o přísném zákazu budování dalšího spojení Vídně a Brna, které by mohlo poškodit zájmy Severní dráhy.

Je zřetelné, že smlouva uzavřená při prodeji státní dráhy byla v rozporu s již dříve udělenou koncesí Severní dráhy. Po odhalení tento rozpor vláda odůvodňovala tím, že vložení klauzule do kupní smlouvy bylo učiněno na nátlak Společnosti státní dráhy a v naději, že prakticky nebude třeba ji použít. Klauzule měla sloužit pouze k případnému morálnímu nátlaku, pokud by se rozpínavost KFNB stala příliš nepřijemnou Společnosti státní dráhy. Nyní se vláda ocitla v problémech.

Ředitelství StEG ve své žádosti z února 1861, doplněné v lednu 1863, navrhovalo tři možné trasy spojovací dráhy. První začínala v Gross Enzersdorfu na Vídeňsko-rábské dráze, u Wagramu poprvé překročila trať Severní dráhy, přes Mistelbach, Laa, Hrušovany, Drnholec a Troskotovice mířila k dalšímu překřížení Severní dráhy a přes Nosislav dosáhla Brna. Druhá trasa byla navržena z Marcheggu přes Gajary (u Malacek), souběžně s tratí Vídeň – Břeclav do Kútů, u Břeclavi přešla Severní dráhu a přes Hustopeče a Nosislav měla dojít do Brna. Třetí trasa vycházela z Dioseku (Sládkovičovo) a přes Trnavu a Bílé Karpaty vedla do Kútů, odkud pokračovala přibližně stejným směrem jako předchozí varianta. Z uvedeného seznamu tras je patrné, že se nejednalo o napojení dalších větších měst na železniční síť, nýbrž o paralelní spojení ke stávající trati Severní dráhy Ferdinandovy.

Nelze se proto divit protestům jejího ředitelství, které se obrátilo na pět vynikajících vídeňských právníků se žádostí o posudek, zda by zřízením těchto železnic bylo porušeno výhradní privilegium KFNB. Jejich zřetelné „ano“ přesvědčilo všechny zúčastněné ... kromě znalců StEG. Severní dráha seznámila veřejnost s výsledky zkoumání znalců v dubnu 1861 ve zprávě podepsané generálním ředitelem společnosti Francesconim.

Ředitel správní rady StEG Maniel záhy 63 bodů Francesconiho zprávy zkritizoval a seznámil s příloženým posudkem pěti renomovaných dvorních a soudních právníků, kteří veřejnost přesvědčovali o pravdě Společnosti státní dráhy. Privilegium Severní dráhy bylo označováno za brzdu rozvoje průmyslu. Převažovalo mínění, že KFNB

bojuje o monopolní postavení, kterého někdy zneužívá při tvorbě tarifů. Mezi oběma společnostmi vzplál boj vedený s neobyčejnou prudkostí, který několik let zaměstnával tisk.

Úkolu vyřešit spor se na žádost KFNB ujalo sedm profesorů vídeňské univerzity, znalců práva. Ti se shodli, že v právu je Severní dráha. Zdálo se, že dojde k největšímu civilnímu soudnímu procesu v dějinách Rakouska. Státní správa se přesvědčila, že spor nelze řešit soudně, neboť se jednalo o složitou politickou, národohospodářskou a vojenskou záležitost. Společnost státní dráhy přinesla rakouskému hospodářství 200 milionů franků při nákupu státních železnic a dalších 145 milionů franků investovala do rekonstrukce starých a výstavby nových tratí. Kromě toho by takto pojatý výklad privilegia mohl do budoucna znemožnit výstavbu jiných potřebných drah.

Státní správa se pokusila v květnu 1861 vyřešit spor jednáními na ministerstvu obchodu a financí za účasti obou společností (pod vedením ministra obchodu Wickenburga). Naději dával návrh StEG na sloučení obou společností. S tím z mnoha důvodů nesouhlasila KFNB, tehdy v plném rozkvětu, která byla svolná pouze k některým ústupkům, zejména tarifním. V roce 1862 došlo k novému pokusu o dohodu, avšak StEG si kladla požadavky, které nemohly být ze strany KFNB akceptovány, např. úplné přenechání trati Břeclav – Brno (včetně celé brněnské stanice), vyhrazení tranzitní přepravy mezi Čechami a Uhrami či výhradní právo na sestavu jízdního řádu.

Společnost státní dráhy uznala, že vítězství ve sporu s mocnou KFNB bude spojeno s velkými obtížemi. Odhodlala se proto k náhradnímu řešení v podobě žádosti (podané 14. září 1862) o koncesi k výstavbě železnice z Gross Enzersdorfu přes Laa, Znojmo, Třebíč, Jihlavu a Čáslav do Kolína, kde mělo být dosaženo připojení k hlavní trati severní sítě společnosti. Vláda se myšlenky chopila jako východiska z vleklého sporu a 8. března 1863 povolila předběžné práce. Proti koncesi na prodloužení Jihovýchodní státní dráhy z Marcheggu do nádraží StEG ve Vídni nebylo námitek. Spojení obou sítí Společnosti přes Wagram, Hrušovany a Vranovice nebylo v souladu s veřejnými zájmy, proto s ním ministerstvo obchodu nevyslovilo souhlas. Proti výstavbě dráhy přes Znojmo a Jihlavu do Kolína nebyly námitky a projekt byl uznán za vyhovující. Dne 7. září 1863 vyjádřil císař souhlas s koncesí pro tratě Marchegg – Vídeň a z některého místa na této železnici do Znojma a Kolína, s odbočkou ze Znojma k Brněnsko-rosické dráze. Odbočka měla sloužit výhradně pro přepravu rosického uhlí a místní dopravě mezi Znojmem a Tetčicemi.

Nezahálela ani Severní dráha Ferdinandova. Již kolem poloviny padesátých let 19. století se zabývala projekty prodloužení křídla svojí sítě ze Stockerau dále na západ, k napojení na bavorské železnice. Vláda upřednostnila projekt vedený po druhém dunajském břehu a železnice do Stockerau zůstala torzem. Když dolnorakouská obchodní komora znovu nastolila otázku stavby této trati a v Kremži (Krems) byl v roce 1859 založen přípravný výbor, Severní dráha požádala o povolení k přípravným pracím. Nevěnovala se jim s velkým západem. Teprve když bratři Kleinové, průkopníci stavby rakouských železnic, zahájili přípravy rozsáhlé české drážní sítě, jejímž jádrem měla být trať Stockerau – Znojmo – České Budějovice – Plzeň, KFNB s nimi uzavřela dohodu o spolupráci.

Bratři Kleinové od října 1861 měli povolení k přípravným pracím pro železnici z Vídně, popř. ze Stockerau přes Znojmo a Budějovice do Plzně a k saské hranici u Chebu. Variantní řešení směřovalo trať z Českých Budějovic do Rokycan a dále do Karlových Varů. V lednu 1863 zažádala KFNB o povolení přípravných prací pro trať z Gmündu přes Tábor do Prahy. Pro StEG vyvstalo zásadní nebezpečí, poněvadž dosažením Prahy Severní dráhou, v kombinaci se závislým postavením vyvolaným nutností peáže úsekem Brno – Vídeň, by byla Společnost výrazně ohrožena. Proto rychle skupila akcie Brněnsko-rosické dráhy, čímž ji fakticky získala pod svoji správu. V souvislosti se zněním koncese, zaručující jí práva pro výstavbu trati ze Znojma do Rosic, v březnu 1863 Společnost státní dráhy zažádala o koncesi pro železnici přes Znojmo do Českých Budějovic. Tím by dosáhla, byť s malou oklikou, potřebného spojení Brna s Vídní.

Nyní bylo rozhodování vlády snazší. Severní dráha Ferdinandova obdržela v září 1863 příslib koncese pro trať Stockerau – Gmünd – České Budějovice, s odbočkami z Plattu do Znojma a z Gmündu do Prahy pod podmínkou, že vybuduje ještě dráhy z Českých Budějovic do Plzně a Prahy. Později byl připojen požadavek na výstavbu trati z Plzně do Chebu, státem dlouhodobě postrádané. Společnosti státní dráhy byla vyhrazena stavba železnice z Marcheggu do Vídně a z některé její stanice přes Znojmo do Kolína. Přislíbena byla i spojka ze Znojma do Rosic, opět s podmínkou využití výhradně pro přepravu místní zátěže.

V té době se na scéně objevil třetí uchazeč o výstavbu dráhy z Vídně do jižních Čech, konsorcium v čele s knížetem Johannem Adolfem Schwarzenbergem. Po něm se společnost nazývala: Schwarzenberské železniční konsorcium. Spolek zahrnoval nejmocnější majitele statků kolem plánované trati i podnikatele působící v jejím okolí. Přípravný výbor obdržel povolení k přípravným pracím pro železnici. Důležité bylo, že po zkušenostech z posledních let sdružení našlo sympatie u vlády, která se v roce 1864 snažila zefektivnit systém poskytnutých koncesí. Projekt, který představoval kníže Schwarzenberg, se jevil jako jeden z úspěšných modelů: Trať založená na poptávce místních zájemců, kteří garantovali její následné využití.

S ohledem na vstup třetího konkurenta na trh přistoupili oba rivalové k vyjednávání o výstavbě budějovické železnice. Přes opakované úsilí tato jednání zůstala neúspěšná. V červenci 1864 KFNB získala povolení přípravných prací pro trať ze Stockerau do Plzně, s odbočkou z Plattu do Znojma. Když požádala o vyjednávání o definitivní koncesi, bylo jí sděleno, že podmínkou jejího udělení je doplnění o železnici Plzeň – Cheb a odbočnou dráhu přes Tábor do Prahy. Kromě toho měla být nová železnice provedena jako samostatná společnost a KFNB byla povinna dovést k dohodě neshody se StEG v otázce propojení její jihovýchodní a severní sítě.

Takové rozhodnutí neuspokojilo obě strany sporu. Severní dráha se vzdala svých plánů na vybudování železnice do jižních a západních Čech s odůvodněním, že nechce současně realizovat chebskou a pražskou větev trati. Společnost státní dráhy nebyla spokojena s ustanovením o místním charakteru železnice ze Znojma do Rosic, což nesplňovalo její představy. Vrátila se proto ke staré argumentaci a obnovila žádost o koncesi pro trať Gross Enzersdorf – Vranovice – Brno, později byl za přípojnou stanici navržen Adamov. Na tuto žádost vláda vůbec neodpověděla. Druhá žádost podaná přímo k císaři byla v dubnu 1865 odmítnuta.

Obrat v dění a konečné rozuzlení přinesl válečný konflikt, který se rozhořel v roce 1866 mezi Rakouskem a Pruskem. Válka znovu ukázala všechny vojenské i strategické nedostatky železniční sítě habsburské monarchie. V Rakousku si hrozba válečného konfliktu vyžádala nejdříve přepravy zásob zboží z průmyslových měst blízko předpokládaného bojiště a zásobení Vídně uhlím na období války. Od 20. května do 9. června 1866 zajišťovaly železnice nástup Benedekovy armády na předpokládaná bojiště do oblastí severozápadně od Brna a Olomouce, neboť se očekávalo, že Prusové udeří stejně jako v minulosti ze Slezska přes Moravu na Vídeň. Benedekovy oddíly se chtěly opírat o olomouckou pevnost, poblíž níž měla být svedena rozhodující bitva. Pruský postup však byl zcela opačný. Proti Slezsku a Moravě vyslali jen několik krycích sborů, zatímco jádro pruské armády mělo vtrhnout několika kolonami do severních a východních Čech. Náčelník pruského generálního štábu Helmut Karl von Moltke se rozhodl využít výhod pruské železniční i silniční sítě a vtrhnul do Čech třemi oddělenými armádami přes nebráněné průsmyky na severu a východě Čech.

Protože rakouské velení chybně odhadlo pohyb nepřátelských jednotek, musel Benedek se svojí armádou podniknout vyčerpávající pochod od Olomouce a Brna do východních Čech. Náročný přesun za vysokých letních teplot Benedekovy muže silně vyčerpával a současně dal Prusům dostatek času, aby v několika bitvách v severovýchodních Čechách rozdrtili tamní nepočetné oddíly rakouské armády. K rozhodující bitvě došlo 3. července 1866 severozápadně od Hradce Králové. Rakušané a Sasové v ní ztratili více než 40 tisíc mužů, Prusové téměř 10 tisíc vojáků. Pruská vojska se hnala přes Jihlavu, Brno a Uherské Hradiště na jihovýchod. Před sebou tlačila k Vídni a Dunaji zbytky armády generála Benedeka. Již 22. července 1866 stanula pruská armáda na Moravském Poli, avšak situace se změnila. Vojsko bylo neustálými přesuny velmi vyčerpáno. Rakousku se podařilo přesunout část jižní „italské“ armády k Vídni a v pruské armádě začal úřadovat zákeřný nepřítel: úplavice a cholera.

Kancléř Bismarck, dosud radící pruskému králi útok na Prešpurk a Vídeň, doporučil dohodnout mír. Ostatně Bismarckovy politické plány počítaly s porážkou Rakouska, avšak nikoli s jeho potupou. Po uzavření pětidenního příměří byl císař František Josef I. donucen 26. července 1866 k podpisu příměří v Mikulově a 23. srpna 1866 definitivního míru v Praze. Rakousko bylo nuceno vzdát se členství v Německém spolku a dále nezasahovat do německých záležitostí. Benátsko muselo být postoupeno Itálii a Prusku měly být zaplaceny reparace. V nastalé situaci Habsburkové ustoupili i uherským požadavkům a říše byla v roce 1867 přeměněna na dualistické dvoustátí Rakousko-Uhersko.

Válka ukázala zaostávání rakouské železniční sítě. Zatímco v Prusku přibývalo jižním směrem vedených vlaků, které převážely děla i polní kuchyně, po saských stanicích rozváželi kurýři rozkazy k přípravě evakuací a destrukcí. Vídeňští vojenští stratégové sice měli dostatečné informace o těchto akcích, i přes stupňující se nebezpečí však stále pouze diskutovali, zda přesuny vojska mají proběhnout klasicky nebo zda by bylo vhodné využít i železnici. Vzhledem ke vzniklému zpoždění bylo rozhodnuto použít i železniční transporty. Teprve 15. dubna 1866 byl schválen železniční

mobilizační plán a o 14 dní později byla aktivována traťová vojenská velitelství v rozhodujících stanicích.

Vyhlídky Rakouska nebyly dobré. K předpokládaným bojištím směřovaly pouze dráhy z Vídně do Bohumína, z Přerova přes Prahu do Drážďan, z Břeclavi do České Třebové, z Pardubic do Žitavy, z Josefova do Svatoňovic a částečně byla použitelná i železnice z Kralup do Turnova. Naproti tomu Prusové, kteří nepočítali s významným odporem Sasů, mohli využít k přesunům vojska dobře technicky vybavených tratí z Berlína do Chebu, Schwarzenbergu, Cvikova (Zwickau), Freiburgu, Zhořelce (Görlitz), Žitavy (Zittau), Hirschbergu (nyní Jelenia Góra), Valbřichu (Waldenburg, nyní Wałbrzych) a Frankensteinu (nyní Żąbkowice Śląskie). Vějíř drah od Cvikova (Zwickau) po Halič jim umožňoval rozvinutí útoku do šířky. Kromě toho mohly v Rakousku jezdit vlaky rychlostí 60 km/h na pouhé pětina sítě, v Prusku na více než dvou třetinách tratí.

Nevyškoleným rakouským důstojníkům byla problematika železničního provozu cizí a jejich zásahy do řízení vlakové dopravy působily problémy. Společnosti si stěžovaly na protisměrné přepravy i přímé ohrožení bezpečnosti. Na jedné straně byly zahlcovány některé traťové úseky, jinde zůstávala kapacita tratí nevyužita. Vozy a lokomotivy se hromadily v lokalitách, kde jich nebylo zapotřebí, chyběly tam, kde se při častých změnách plánů přesunu vojska skutečně shromáždila. Rakousko přepravy plně rozvinulo s asi dvacetidenním zpožděním. Zatímco Prusko ukončilo přesuny 5. června 1866, Rakousko bylo nuceno nařídít konec vojenských přeprav o čtyři dny později za cenu, že některé útvary do určených prostorů nedorazily. Z železničních přeprav muselo být vyloučeno jezdeckvo a některé týlové útvary.

Prusko přepravilo po železnici 197 tisíc vojáků z armády čítající 280 tisíc mužů. Vlaky přivezly k hranicím veškeré dělostřelectvo, jezdeckvo i týlové útvary s 50 tisíci koňmi a 5 000 povozy. Z 285 tisíc rakouských a saských vojáků mělo být po železnici přepraveno 158 tisíc mužů, 27 930 koní a 3 928 děl a povozů. Ve vztahu k přepravním vzdálenostem byly rakouské přepravní objemy zhruba čtvrtinové až poloviční. Rakouské armádě se nezdařil ani plán ničení důležitých železničních objektů. Destrukční družstva neměla zkušenosti a dostatek výbušnin k provedení určených prací. Nemalou část pruského úspěchu přinesla špionážní činnost na železnici. Pro Rakousko bylo překvapením, že útok nebyl veden ve směru dráhy z Drážďan do Prahy. Prusko zvolilo, namísto trati kontrolované pevnostmi Königstein v Sasku a Terezín v Čechách, za hlavní přísunovou osu dráhu ze Žitavy přes Liberec do Turnova (na ní již pět dnů po obsazení jezdil pětinasobek vlaků oproti běžnému stavu). Pruské oddíly důležité objekty obsadily dříve, než k nim dorazily rakouské demoliční čety. Pokud se destrukce zdařily, mělo Prusko v záloze speciální mobilní železniční vojenské oddíly, které rychle odstraňovaly škody. Dostatečný počet lokomotiv a vozů zrekvírovaných různým německým drahám rychle zaplnil vakuum vzniklé evakuací rakouských vozidel. Prusové ovládali rakouské provozní normy, a tak nebyla rychlá obnova provozu problémem. Rakouské armádě se díky železničářům zdařila alespoň evakuace lokomotiv, vozů a provozního personálu z ohrožených oblastí do Uher. I tuto evakuaci brzdily nekoordinované destrukce prováděné rakouskou armádou mnohdy těsně před průjezdem evakuačních vlaků.

Pražský mír stvrdil porážku rakouského císařství na poli vojenském a politickém. Rakousko vystoupilo z Německého spolku, vzdalo se práv v Holštýnsku a odevzdalo

Benátsko. Prusko se stalo hegemonelem v Severoněmeckém spolku, který však byl jen dočasným předstupněm ke vzniku sjednoceného Německa.

Akt se promítl i do železniční politiky. Poražený stát se musel bez výjimky podrobit požadavkům vítěze na stavbu prusko-rakouských spojnic na Frýdlantsku, Žacléřsku, Broumovsku, Náchodsku a v Lichkovském sedle. V ministerském protokolu z 27. srpna 1866 bylo určeno, že rakouská strana vybuduje tratě Ústí nad Orlicí – Lichkov a Malé Svatoňovice – Poříčí – Královec, které se měly na pruskou železniční síť napojit v Mittelwalde (nyní Międzyzlesie) a Liebau (nyní Lubawka). Prusko získalo povolení vybudovat horskou železnici z Gottesbergu (nyní Boguszów) do Glatzu (nyní Kłodzko) přes území Rakouska v Broumovském výběžku.

Generální štáb rakouské armády označil nedocnění významu železnice za jednu z hlavních příčin porážky císařských sborů. Rakousko bylo nuceno přehodnotit koncepci dopravní politiky. Dne 18. října 1866 císař František Josef I. přiznal dlouhodobé omyly, které vyústily v zanedbávání výstavby železnic podmiňujících hospodářský rozvoj i obranu státu. Přislíbil radikální obrat a plnou podporu rozvoji drah. „Válka Němců s Němci“ urychlila budování rozsáhlé železniční sítě zejména s ohledem na případný budoucí válečný konflikt, který předpokládal spojenectví s Pruskem, nepřátelství s Ruskem a expanzi na Balkáně.

Výsledky válečného konfliktu (a neslavná úloha rakouské železniční sítě v této válce) se projevil i na sporu obou znesvářených velkých rakouských železničních společností. Na podzim 1866 byla obnovena jednání mezi Severní dráhou Ferdinandovou a Společností státní dráhy, opět bez úspěchu. Přesto byla na počátku prosince 1866 vydána Společnosti státní dráhy koncesní listina pro tratě Marchegg – Vídeň, Bučinský mlýn u Rosic (nyní Střelice) – Laa – Stadlau (– Vídeň), pro přípojku z této trati do Znojma a pro spojku s nádražím bývalé Brněnsko-rosické dráhy v Brně. Konečné vítězství patřilo Společnosti státní dráhy, následné stížnosti KFNB byly zamítnuty.

4. Dějství čtvrté: Vznik Rakouské severozápadní dráhy

Porážka Rakouska ve válce s Pruskem přivodila ve svých důsledcích horečné železniční podnikání a výstavbu mnoha hlavních železničních tratí. Zájem na obnově narušeného hospodářství a odstraňování narůstající nezaměstnanosti vedl k podpoře státu pro soukromé podnikání, aby došlo k oživení průmyslu a obchodu. Podnikatelé snadno a rychle získávali koncese i vysoké státní zálohy, aby byla co nejdříve zahájena stavba drah. Výsledky se dostavily záhy. Stávající železniční společnosti prodlužovaly svoje tratě, nové železniční podniky rychle přibývaly a z izolovaných tratí vyrůstala železniční síť.

Spor společností Severní dráhy císaře Ferdinanda a Společnosti státní dráhy dal ve svých důsledcích vzniknout několika novým záměrům na výstavbu železničních tratí, které byly během vyjednávání obou znesvářených stran a státní správy postupně opuštěny a následně realizovány novými subjekty. Provedení myšlenky na spojení Vídně s Prahou a Chebem přes jižní Čechy se ujala společnost sdružená kolem knížete Schwarzenberga, která svoji železnici pojmenovala Dráhou císaře Františka Josefa

(KFJB). Stavba byla zahájena ihned po prusko-rakouské válce a již v září 1868 se podařilo otevřít úsek z Českých Budějovic do Plzně, v listopadu 1869 byl zahájen provoz v úseku Eggenburg – České Budějovice, v červnu 1870 začala doprava na úseku Vídeň – Eggenburg a stavba hlavní trati byla dokončena v lednu 1872 úsekem z Plzně do Chebu. Odbočná dráha z Gmündu (nyní stanice České Velenice) přes Tábor a Benešov do Prahy byla uvedena do provozu v září 1871 v úseku do Čerčan, zbývající část Čerčany – Praha byla otevřena 14. prosince 1871. Tím bylo dokončeno druhé železniční spojení Vídně s Prahou.

Pro regiony Českomoravské vrchoviny, Polabí a východních Čech se velmi důležitou stala síť další nové společnosti, která obdržela název Rakouská severozápadní dráha. Její ambicí zdaleka nebylo pouze zajištění obsluhy místních regionů, ale především vznik zcela nového magistralního spojení propojujícího nejkratší cestou Vídeň se severními německými státy. Před rozvojem rakouských železnic se velká část středoevropské dopravy pohybovala po silnicích směřujících z Hamburku přes Lipsko nebo ze Štětína přes Berlín, překračovala rakouskou hranici u Rumburku a dále mířila přes Českou Lípu, Mladou Boleslav, Kolín, Jihlavu a Znojmo do Vídně. Hlavní město Rakouska byla důležitým tranzitním bodem pro obchod s jihem a východem Evropy.

Při výstavbě první železniční trati z Vídně do Prahy a Saska na přelomu čtyřicátých a padesátých let 19. století bylo Rakousko z různých příčin nuceno tuto přímou obchodní trasu opustit a Severní státní dráhu vést oklikou přes Olomouc, resp. Brno. I díky tomu ještě dlouho po vzniku železničního spojení brázdily velké počty povozů původní silniční trasu a úspěšně železnici konkurovaly, a to cenou i délkou přepravy. Zvyšující se objemy přeprav a požadavky místního zemědělství a průmyslu v dotčených regionech, kde se rozvíjelo především cukrovarnictví s vysokou potřebou dovozu surovin (cukrové řepy, uhlí či vápence) i nutností zajištění levného odvozu výrobků, však stále více volaly po vzniku nové železnice, která by sledovala zmíněnou silniční obchodní tepnu. Tato potřeba vzrostla ve druhé polovině šedesátých let 19. století, když byla dokončována síť České severní dráhy, jejíž koncové body v Podmoklech (Děčíně) a Ebersbachu (u Rumburku) umožňovaly přímé napojení na saskou železniční síť.

Myšlenka na vznik železnice vedené těmito regiony nebyla nová. Poprvé se objevila během sporu Společnosti státní dráhy a Severní dráhy císaře Ferdinanda vedeného o spojovací trať z Vídně do Brna, která měla propojit obě dosud oddělené sítě Společnosti státní dráhy. Jako jedno z náhradních řešení StEG zvažovala vedení trasy přes Znojmo do Kolína, avšak po udělení koncese pro železnici z Vídně přes Laa k Bučinskému mlýnu u Rosic (Střelice) její zájem o znojensko-kolínskou trať skončil a realizace byla odsunuta na neurčito.

Již od roku 1860 se v tisku vyskytovaly informace o stavbě nové dráhy z Vídně do Prahy přes Znojmo, Jihlavu, Německý Brod (nyní Havlíčkův Brod) a Kolín. V krajích, jimiž měla plánovaná železnice probíhat, se mezitím její stavba stala životní otázkou. V čáslavském, německobrodském, jihlavském i znojenském okrese vznikly místní výbory cukrovarníků, průmyslníků, velkostatkářů i zástupců měst a obcí, které zahájily horlivou činnost ve prospěch realizace projektu. Podobná akční sdružení se vytvořila v Poděbradech, Nymburce a Mladé Boleslavi. Zabývala se dalším pokračováním trati z Kolína. Zejména v krajích příhodných pro pěstování cukrové

řepy se dynamicky rozšiřující cukrovarnický průmysl živě zajímal o nové možnosti dopravního spojení.

Dalším významným zájemcem o realizaci projektu se stala společnost Jihoseveroněmecké spojovací dráhy, majitelka trati Pardubice – Liberec s odbočkou z Jaroměře do Malých Svatoňovic. Podobně jako se Společnost státní dráhy o několik let dříve snažila zbavit závislosti na Severní dráze císaře Ferdinanda, o totéž se nyní chtěla pokusit Jihoseveroněmecká spojovací dráha, která byla ve vztahu k dopravě do hlavního města monarchie Vídně závislá na Společnosti státní dráhy. Zajímala se proto o vybudování spojení ze Znojma přes Jihlavu do Pardubic, které by umožnilo přímé spojení Vídně s uhelným revírem u Svatoňovic. Hlavním podnětem pro tento zájem Jihoseveroněmecké spojovací dráhy bylo prodloužení její odbočné trati ze Svatoňovic k uhelným pánvím kolem Žacléře a Valbřichu (Waldenburg, nyní Wałbrzych) realizované v letech 1868 a 1869. Po nové železnici by bylo možné dovážet do Vídně kvalitní a levné valbřišské uhlí.

Lákavá byla myšlenka na vznik přímého spojení Vídně s Berlínem, kterého by bylo dosaženo s využitím trati Žitavsko-liberecké dráhy a později prostřednictvím připravovaného prodloužení Pardubicko-liberecké dráhy z Liberce do Zhořelce (realizováno v roce 1875). Vytvořilo by se tak nejkratší spojení Vídně se severomořskými a baltskými přístavy, především s Hamburkem a Brémami. Bylo zřejmé, že tak rozsáhlý železniční podnik by se nemohl spokojit s propojením s Vídní prostřednictvím připojení na konkurenční podnik železnice Znojmo – Laa. Železniční síť takového významu musela být kromě připojení na Společnost státní dráhy ve Znojmě zaústěna také přímo do Vídně. Účelné bylo zařadit do stavebního programu též přímé připojení na Dráhu císaře Františka Josefa.

Nové magistrální spojení mělo umožnit snadnou a levnou dopravu zboží z jihovýchodní Evropy na severozápad kontinentu. Především byla zmiňována přeprava obilí z Maďarska, kde byly neustálé přebytky této plodiny, jež odebírali zákazníci v německých zemích. Stranou nezůstávala ani otázka národní bezpečnosti, neboť nově plánovaná železniční síť měla umožnit rakouské armádě rychlý nástup ke čtyřem místům zemské hranice, jež byly využity nepřítelem k invazi ve válce v roce 1866. Nová železnice měla podpořit rozvoj dopravy na České severní dráze i na Pardubicko-liberecké dráze. V obou případech se jednalo o železnice s poskytnutou státní garancí, a tak očekávaný nárůst tržeb související s rozvojem přeprav na těchto tratích měl mít pozitivní důsledek i pro státní pokladnu.

V únoru 1865 obdržela Jihoseveroněmecká spojovací dráha povolení k provádění přípravných prací. V polovině roku 1866 se objevil návrh několika českých místních zájemců, kteří byli ochotni se spokojit s koněspřežní dráhou Kolín – Golčův Jeníkov. Tato železnice měla v Kolíně navazovat na hlavní trať Společnosti státní dráhy a zajišťovat lacinější přepravu výrobků a surovin pro region v okolí Kutné Hory, Čáslavi a Golčova Jeníkova. V listopadu 1866 zažádala Jihoseveroněmecká spojovací dráha o udělení definitivní koncese pro železnici spojující Znojmo, Jihlavu a Pardubice. Ve stejné době probíhalo několik regionálních petičních akcí za stavbu trati propojující Jihlavu a Kolín. Dne 16. prosince 1866 se konala v Jihlavě schůzka zájemců, která měla rozhodnout, zda má být nová dráha vedena směrem na Pardubice nebo do Kolína. Jihlava, jako hlavní iniciátor akce, měla zájem především o spojení do Vídně

a směřování české části trati jí bylo lhotejně. Byla vypracována petice zemským sněmům v Brně a Praze s žádostí o podporu stavby železnice Jihlava – Kolín s prodloužením do Mladé Boleslavi. O dva dny později v této záležitosti jednal Český zemský sněm, který nařídil odborné projednání projektu Pardubice – Jihlava. Podporu trati Jihlava – Kolín přislíbil 21. prosince 1866 Moravský zemský sněm.

Dalším závěrem z jihlavského jednání v polovině prosince 1866 byla výzva k vyslání zástupců všech zainteresovaných stran (velkostatkářů, průmyslníků, zástupců okresů a měst atd.) na stavbě tratí Jihlava – Kolín a Jihlava – Pardubice na další jednání, které se mělo uskutečnit 2. ledna 1867 v Čáslavi. Zde bylo dohodnuto, že přípravné výbory pro stavbu dráhy Jihlava – Kolín zašlou Českému zemskému sněmu žádost o podporu stavby železnice. Zazněl zde jasný nesouhlas s názorem zemského sněmu na vyšší důležitost dráhy z Jihlavy do Pardubic a byla odeslána důrazná nota žádající podporu vedení trati z Jihlavy do Kolína (a dále do Prahy) jako nejkratšího spojení Vídně a severního Německa. Podobná sdružení pro stavbu nové železnice, která žádala pokračování dráhy z Kolína do Mladé Boleslavi, vznikala v Mladé Boleslavi, Nymburce a Poděbradech. Hlavním tahounem těchto snah byli zástupci rozvíjejícího se cukrovarnického průmyslu.

Koncem roku 1866 vstoupil projekt železnice ze Znojma přes Jihlavu do Kolína do rozhodné fáze. V roce 1867 probíhaly technické přípravy stavby i zákulisní politický boj o stavební koncesi. K ministerstvu obchodu byly podány žádosti o projektování drah v různých směrech. Ucházely se o ně společnost StEG, Jihoseveroněmecká spojovací dráha a kolínský přípravný výbor pod vedením starohraběte Salm-Reifferscheidta. Za stavbu tratí lobovala také jednotlivá města. Dne 28. prosince 1866 žádalo kutnohorské městské zastupitelstvo zemský výbor, aby se zasadil o co nejrychlejší stavbu dráhy z Kolína do Jihlavy namísto trasy z Pardubic do Jihlavy, neboť panovaly obavy, že se stavba železnice zdejším krajem oddálí. V nastalém soupeření obou zájemců se místní region postavil jednoznačně za konsorcium zájemců, aby byl omezen monopol francouzským kapitálem ovládané StEG. Projektovaná „severozápadní dráha“ lépe vyhovovala místním zájmům.

V Kolíně se 7. ledna 1867 za předsednictví podnikavého šlechtice starohraběte Františka Salma-Reifferscheidta sešel přípravný výbor pro stavbu trati z Kolína do Jihlavy. Obdobný přípravný výbor byl pod vedením knížete Huga Thurn-Taxisse vytvořen 13. ledna 1867 v Nymburce pro trať Kolín – Mladá Boleslav. Oba přípravné výbory obdržely 18. února 1867 od ministerstva obchodu předběžnou koncesi. Konečně muselo být rozhodnuto o směřování dráhy z Jihlavy do Čech. Odborná komise Zemského výboru království Českého, které byl svěřen úkol rozhodnout o nejvhodnějším směru, se 7. února 1867 usnesla, že obě alternativy – kolínská i pardubická – jsou nejen užitečné, ale přímo nepostradatelné dopravní směry, které by měly být co nejdříve vybudovány. Komise doporučila, aby jejich zřízení bylo svěřeno jednomu podniku. Pokud by každá z železnic měla mít jiného majitele, pak komise preferovala trať Kolín – Jihlava nesvěřovat Společnosti státní dráhy, aby nebylo bráněno volné soutěži. Český zemský sněm stále preferoval trať do Pardubic, neboť měla velký význam pro osamostatnění Jihoseveroněmecké spojovací dráhy a zároveň se měla stát součástí železničního oblouku kolem Čech, čímž mělo být ve

spojení s radiálními tratěmi vedenými z Prahy zajištěno, aby žádná část Čech nezůstala daleko od železnice.

Ovšem také vedení trati ve směru Kolín mělo velkou podporu. V úseku Jihlava – Německý Brod by se nevyplatilo stavět dvě souběžné dráhy, neboť trasa zde byla pro oba směry shodná. Teprve v Německém Brodě bylo účelné tratě rozdělit na směry k Chotěboři a Kolínu. Český zemský výbor preferoval postavit obě železnice současně, ideálně aby společnost Jihoseveroněmecké spojovací dráhy postavila trať Znojmo – Pardubice a současně byla povinna zřídit i odbočku z Německého Brodu do Kolína. V březnu 1867 se stavby trati odmítla zúčastnit společnost StEG, která právě budovala dráhu z Vídně do Brna s odbočkou z Hrušovan do Znojma. Dne 20. května 1867 ministerstvo obchodu vydalo starohraběti Salm-Reifferscheidtovi povolení k zahájení technických a přípravných prací pro železnici Vídeň – Jihlava – Kolín a 1. července 1867 byl přípravný výbor vládním výnosem pověřen předběžnou koncesí ke stavbě a provozování uvedené dráhy.

V září 1867 se kolínský a nymburský přípravný výbor spojily v jedinou korporaci. Jihoseveroněmecká spojovací dráha vycítila význam spojeného konsorcia pro projekt, který byl v souladu s jejími záměry. Podařilo se jí dohodnout na spolupráci za účelem společného domáhání se koncese pro železniční síť vycházející z vhodného místa na Dráze císaře Františka Josefa, vedené přes Znojmo, Jihlavu a Německý Brod do Pardubic a z Německého Brodu přes Kolín do Mladé Boleslavi, popř. Bakova. Ještě v září 1867 byla podána formální žádost o koncesi ke stavbě a provozu dráhy Vídeň – Jihlava – Kolín – Mladá Boleslav. Otázka nové železnice byla řešena 1. října 1867 v parlamentu, kde byla podána interpelace žádající urychlené vyřízení příslušného návrhu zákona. Dne 5. listopadu 1867 byla v panské sněmovně projednávána petice města Jihlavy a velkostatkářů ze znojmského a jihlavského okresu ve stejné záležitosti. Závěr jednání zamířil k jasnému rozhodnutí. Měla být podána žádost k vypracování předlohy zákona o udělení koncese pro stavbu dráhy Znojmo – Jihlava – Kolín s odbočkou z Německého Brodu do Pardubic. Rakouská vláda byla vyzvána k urychlenému dokončení probíhajících jednání o železničním spojení Čech a Moravy přes Jihlavu.

Ačkoli se jevílo vše dohodnuté, objevila se vzápětí komplikace. V prosinci 1866 vláda vyzvala Společnost státní dráhy, aby se závazně vyjádřila k dalšímu zájmu o výstavbu trati ze Znojma, popř. Moravského Krumlova do Kolína. Společnost vyjádření odmítla, neboť jí byla koncese pro železnici Znojmo – Kolín již přislíbena a dle jejího názoru jí tedy nikdy nesměla být odepřena. Když byl 17. prosince 1867 v parlamentu předložen návrh zákona na zajištění obou tratí, opět se na scéně objevila Společnost státní dráhy, která nyní podala žádost o koncesi pro dráhu Znojmo – Kolín. Jednání byla znovu zahájena, obzvláště když StEG žádala nižší státní garance pro novou trať než sdružené konsorcium.

V tomto okamžiku proti francouzským kapitálem vlastněné Společnosti státní dráhy vystoupily český Zemský výbor, pražská obchodní komora i další instituce. Také veřejnost v okresech dotčených novými projekty žádala, aby podnik nové dráhy byl svěřen společnosti nezávislé na tehdejších velkých železničních společnostech a domácím firmě. Poukazováno bylo na nutnost vymanit při této příležitosti Jihoseveroněmeckou spojovací dráhu ze závislosti na Společnosti státní dráhy. Bylo

argumentováno, že svěřením trati Znojmo – Kolín StEG by zapříčinilo zvýšení dopravy pouze v úseku Praha – Kolín, zatímco u tratí Podmokly – Praha a Kolín – Brno by mohl rozsah dopravy poklesnout. Kromě toho bylo zřejmé, že zřízení rovněž připravované trati z Kladska do Ústí nad Orlicí přinese Společnosti státní dráhy nové přepravy a zajistí dostatečnou rentabilitu její pardubicko-brněnské dráhy. Bylo predikováno, že při koncesování a výstavbě nové železnice (víceméně paralelní k její stávající hlavní trati) by Společnost státní dráhy rezignovala na postupné zdvojkolejňování svojí sítě.

Existovaly obavy, že by Společnost státní dráhy vzhledem ke svému velkému územnímu obvodu upřednostňovala prostřednictvím nastavení tarifních sazeb přepravy ze vzdálenějších regionů, čímž by nepomohla rozvoji průmyslu a zemědělství v nově na železnici napojených oblastech. V moci StEG mohlo být, aby tarify zvýhodnily přepravu vína do Vídně z Vršace oproti podstatně bližšímu Retzu nebo dovoz cukru ze Šuran do Podmokel oproti jeho přepravám z více než o polovinu bližší vzdálenosti od Jihlavy. Obavy panovaly i z preference přeprav uhlí z vlastních dolů StEG v kladenském revíru oproti tomuto palivu z jiných oblastí. Zisky by plynuly do pokladny Společnosti státní dráhy a tuzemský průmysl i zemědělství napojené na novou trať by byly významně omezeny ve své konkurenceschopnosti.

O návrhu zákona o zřízení nové dráhy se jednalo urychleně. Dne 2. května 1868 byl schválen ve třetím čtení v poslanecké sněmovně, o 14 dní později prošel šťastně i panskou sněmovnou, a tak mohl být 1. června 1868 podepsán císařem. Udělení koncese bylo vázáno podmínkou počátku trati ve Vídni včetně stavby vídeňského koncového nádraží. Tím byla záležitost neatraktivní pro Společnost státní dráhy, poněvadž plánovala železnici z Kolína, Jihlavy a Znojma připojit na dráhu Vídeň – Hrušovany nad Jevišovkou – Brno a neměla zájem budovat další paralelní železnici. Kromě toho byla doplněna podmínka o zřízení spojení z některého bodu na trati Kolín – Mladá Boleslav do Trutnova, Hostinného a Vrchlabí. Zákon byl následně zveřejněn v říšském zákoníku pod číslem 56. Nová společnost měla nést jméno Rakouská severozápadní dráha (Österreichische Nordwestbahn, se zkratkou ÖNWB).

Konečně 8. září 1868 byla jako zákon č. 143 říšského zákoníku vydána koncese pro stavbu a provozování Rakouské severozápadní dráhy, kterou obdrželo sdružené konsorcium, jehož členy byli Hugo kníže Thurn-Taxis, František starohrabě Salm-Reifferscheid, Ludvík Haber a Bedřich Schwarz, společně s Jihoseveroněmeckou spojovací dráhou. Koncesní listina zahrnovala tratě z Vídně přes Korneuburg, Stockerau, Zellerndorf, Znojmo, Jihlavu, Německý Brod (nyní Havlíčkův Brod), Čáslav, Kolín, Velký Osek a Nymburk do Mladé Boleslavi s odbočnými tratěmi ze Znojma k Dráze císaře Františka Josefa, z Německého Brodu do Pardubic a z některé stanice mezi Kolínem a Mladou Boleslaví přes Starou Paku do Trutnova. Pokud by nedostačovalo v Mladé Boleslaví získané nepřímé spojení s Českou severní dráhou (prostřednictvím Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy), pak bylo možné vystavět ještě spojku z vhodného bodu kolínsko-mladoboleslavské trati do Bakova (její zřízení nebylo zapotřebí).

Ihned se rozběhly stavební práce. Nařízením ministerstva obchodu z 18. března 1869 bylo předepsáno, že trutnovská odbočka vyjde ze stanice Velký Osek a povede přes Chlumeč nad Cidlinou, Nový Bydžov, Starou Paku, Hostinné a Trutnov do Poříčí, kde

se připojí ke královeckému křídlu Jihoseveroněmecké spojovací dráhy. Oproti původním záměrům měly být namísto přímého připojení zřízeny odbočky k napojení určených lokalit: z Kunčic do Vrchlabí, z Trutnova do Svobody (Janských Lázní) a z vhodného bodu do Jičína (dne 17. července 1869 byla za výchozí stanici této odbočky určena Ostroměř). Dále bylo stanoveno, že odbočka k Dráze císaře Františka Josefa nepovede ze Znojma, protože by byla vedena až do Zellerndorfu v souběhu s hlavní tratí. Místem připojení na Dráhu císaře Františka Josefa byl zvolen Sigmundsherberg.

Pod vedením schopného stavebního ředitele Wilhelma Hellwaga šla stavba rychle kupředu, a tak bylo možné postupně uvádět do provozu jednotlivé úseky. Jako první byl dokončen 4,1 mil dlouhý úsek z Kolína do Golčova Jeníkova, kde byl provoz zahájen 6. prosince 1869. Dne 29. října 1870 vyjely bez jakýchkoli oficialit a slavností vlaky na trať Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav dlouhou 7,16 mil. Datum 21. prosince 1870 je zapsáno u otevření hned tří dokončených úseků Rakouské severozápadní dráhy: Německý Brod – Golčův Jeníkov, Velký Osek – Ostroměř a Poříčí – Kunčice. Z Německého Brodu do Jihlavy bylo možné provoz zahájit 25. ledna 1871, z Jihlavy do Znojma 23. dubna 1871. Trať zajišťující přímé napojení Pardubicko-liberecké dráhy, tj. úsek Německý Brod – Pardubice (přesněji Rosice nad Labem), byla do provozu uvedena 1. června 1871, stejně jako dráha z Ostroměře do Kunčic. Odbočka z Kunčic do Vrchlabí začala sloužit veřejnosti 1. října 1871. Od 1. listopadu 1871 jezdily vlaky Rakouské severozápadní dráhy mezi Znojmem a Stockerau. Dne 17. prosince 1871 byly otevřeny odbočky z Trutnova do Svobody a z Ostroměře do Jičína.

Dne 1. července 1871 převzala Rakouská severozápadní dráha od Severní dráhy císaře Ferdinanda odkoupený úsek (Floridsdorf –) Jedlesee – Stockerau (ÖNWB tím byla zbavena povinnosti postavit paralelní trať k této již existující dráze). Tato železnice byla původním majitelem (Severní dráha císaře Ferdinanda) uvedena do provozu 26. července 1841. Kupní smlouva byla podepsána až 21. srpna 1871. Současně byla uzavřena smlouva o spoluužívání trati Severní dráhy císaře Ferdinanda z Jedlesee přes Floridsdorf na vídeňské Severní nádraží, což umožnilo zajištění provozu do dokončení dunajského mostu a trati do nového nádraží ÖNWB. Teprve 1. listopadu 1871 (současně se zahájením provozu na trati Stockerau – Znojmo) převzala Rakouská severozápadní dráha od původního majitele provoz na odkoupené trati. Dne 1. června 1872 (po dokončení mostu přes Dunaj) byla zahájena nákladní doprava v úseku mezi vídeňským nádražím Rakouské severozápadní dráhy a Jedlesee, o měsíc později začal i provoz vlaků osobní dopravy. Posledním důležitým datem v období výstavby garantované sítě Rakouské severozápadní dráhy se stal 1. červenec 1872, kdy společnost otevřela odbočku Zellerndorf – Sigmundsherberg, kterou byla ÖNWB připojena k Dráze císaře Františka Josefa.

Během stavby byla dána novému železničnímu podniku i právní subjektivita ustavením akciové společnosti. Došlo k tomu 26. června 1870 a téhož dne byla zvolena i první správní rada, jejímž prezidentem byl ustaven starohrabě Salm-Reifferscheidt. Správní rada převzala řízení celé společnosti. Obchodně-politický a národohospodářský význam Rakouské severozápadní dráhy byl určen již jejím směrem trasování. Zásadní byla mezinárodní doprava mezi rakousko-uherskou

monarchií a severním i severozápadním Německem. Přímé spojení Vídně se Severním a Baltským mořem i s německými obchodními středisky (Berlín, Hamburk, Brémy, Drážďany či Štětín) otevřelo novou, nezávislou a kratší obchodní cestu pro velké maďarské exportéry i obchodníky z Orientu. Prostřednictvím Jihoseveroněmecké spojovací dráhy a Žitavsko-liberecké dráhy byla síť Rakouské severozápadní dráhy u Žitavy a Královce připojena na německé železnice. Další propojení bylo možné pomocí České severní dráhy u Ebersbachu a v Podmoklech. V dalších letech se ÖNWB podařilo získat dvě vlastní přípojná místa k německým železnicím.

Důležitá byla i vnitrozemská doprava, která prospěla zemědělství a průmyslu v okolí trati. Ze Znojma mohlo být převáženo keramické a porcelánové zboží, v Třebíči se zpracovávaly kůže a usně, v Jihlavě fungoval soukenický průmysl a zpracování vlny. V Čáslavi, Kutné Hoře, Vrchlabí, Hostinném a Trutnově pracovaly přádelny lnu a bavlny, bělidla, strojírní či papírny. Nemalý význam měly pro přepravy na Rakouské severozápadní dráze luštěninové a obilné trhy ve Znojmě a Golčově Jeníkově, jakož i vinařské trhy v Retzu a Znojmě. Zvláštní zmínku zasluží na dřevo bohaté Jihlavsko i lesní komplexy mezi Německým Brodem a Pardubicemi. Opomenout nelze tabákové továrny v Jihlavě a Sedleci u Kutné Hory, koňský trh v Chrudimi, a především rozsáhlou výrobu cukru v Polabí, v prostoru mezi Čáslaví, Mladou Boleslaví a Jičínem. Počet cukrovarů kolem sítě ÖNWB vystoupal v době zahájení provozu k číslu 45!

Nová železnice podpořila rozvoj mnoha menších podniků – palíren, pivovarů, lihovarů, parních mlýnů, parních pil, olejen, kožedělných podniků či skláren, které byly s ohledem na špatnou komunikační dostupnost dosud pouze místního významu. Důležité bylo zpřístupnění levné a kapacitní dopravy kvalitního uhlí z dolnoslezských (Valbřich), žacléřských, svatoňovických, ale také kladenských či ústeckých uhelných dolů. Na Rakouskou severozápadní dráhu tak byly napojeny čtyři nejvýznamnější uhelné pánve Rakouska a Slezska.

5. Dějství páté: Boj o Lichkovské sedlo

Konsorcium pro stavbu Rakouské severozápadní dráhy se od svého vzniku snažilo, aby tato železnice byla nezávislá na ostatních společnostech. Zásadní pro ni byly především dva cíle: Vybudování trati k severním hranicím země, aby bylo dosaženo připojení k německým dráhám (nebo alespoň spojení k labským přístavům na severu Čech), čímž se ÖNWB měla stát součástí nejkratšího spojení Vídně, Berlína a Hamburku, a zajištění spojení s hlavním městem českého království Prahou. To bylo i v zájmu vlády, zvláště když mohla být využita Jižní dráha z Vídně k Jaderskému moři, čímž by byla podruhé železničně propojena jižní a severní Evropa. První takové spojení nabízela Severní státní dráha (Společnost státní dráhy), bylo však delší.

V listopadu 1869 požádali koncesionáři ÖNWB o předběžnou koncesi pro železnici z vhodného místa v úseku Kolín – Mladá Boleslav (pravděpodobně z Nymburka) přes Mělník, po pravém břehu Labe do Děčína a Podmokel. U Lovosic a Ústí nad Labem měly být zřízeny trajekty na levý břeh Labe. Dále byla vyžadována odbočka z této trati do Prahy. V případě, že by stavba železnice po pravém břehu Labe činila velké potíže a pokud by byla vybudována tehdy projektovaná dráha Ústí nad Labem (nebo

Lovosice) – Česká Lípa – Hodkovice nad Mohelkou, pak ÖNWB žádala o předběžnou koncesi pro prodloužení mladoboleslavské trati k této dráze. Předběžná koncese byla udělena 24. prosince 1869 a ihned byly zahájeny práce na projektu stavby železnice Nymburk – Děčín s odbočkou do Prahy. Konsorcium ihned zažádalo o udělení definitivní koncese.

Zde Rakouská severozápadní dráha narazila na silného soupeře. Mocná uhelná Ústecko-teplická dráha (ATE), která měla dosud monopol na odvoz vytěženého uhlí z teplické pánve k labským překladištím v Ústí nad Labem, v té době musela bojovat se vznikem konkurenčních železnic (Dráha údolím Bíliny, Duchcovsko-podmokelská dráha atd.), které stále více narušovaly její monopolní postavení. Z toho důvodu se Ústecko-teplická dráha snažila o ovládnutí všech důležitých vývozních směrů z duchcovsko-chomutovského revíru. Společně s Buštěhradskou dráhou žádala o koncesi pro stavbu železnice z Břešťan u Bíliny do Lán a Nového Strašecí. Samostatně se ucházela o koncesování trati z Děčína přes Střekov, Mělník a Neratovice do Nymburka. V Brandýse měla odbočit spojka do Prahy. Pro tento projekt v prosinci 1869 ATE obdržela předběžnou koncesi. Vliv silné uhelné železnice byl velký, čehož si bylo konsorcium Rakouské severozápadní dráhy velmi dobře vědomo, proto nabídlo konkurentovi možnost společně se ucházet o koncesi pro stavbu pravobřežní labské trati. Severočeská železnice tuto nabídku – jistá si svým budoucím vítězstvím – sebevědomě odmítla, což se jí zanedlouho zle vymstilo.

V tomto kritickém okamžiku do dění vstoupila neočekávaná událost, kterou prozíravé vedení Rakouské severozápadní dráhy velmi šikovně využilo. Po nešťastném konci prusko-rakouské války byl uzavřen tzv. Pražský mír. Jeho příloha dne 27. srpna 1866 stanovila podmínku, která byla převzata do III. článku rakousko-pruské smlouvy ze dne 5. srpna 1867. Pojednávala o výstavbě dráhy z Ústí nad Orlicí k pruské hranici u Mittelwalde (nyní Międzyzylesie v Polsku), na niž měla navázat trať ve směru do Kladska a Pruského Slezska. Bylo stanoveno, že stavbu svého úseku musí Rakousko započít ihned, jakmile Prusko oznámí, že stavba dráhy z Kladska k říšské hranici je zajištěna a měla by být nejpozději do šesti měsíců dokončena. Pokud by to Rakousko neumělo zařídit, pak měla být koncese udělena přímo podniku provádějícímu stavbu přípojně pruské trati, popř. přímo pruské vládě. Snahou rakouské vlády bylo, aby této pokořující podmínce zabránila a českou část dráhy svěřila domácímu podniku.

Uchazečů o koncesi byl dostatek: konsorcium hraběte Althanna podporované pruskými bankami, železniční výbor v Šumperku v čele s podnikateli bratry Oberleithnery, stavební rada Karel Schwarz, konsorcium z Moravského Šternberku ve shodě se Severní dráhou císaře Ferdinanda, Společnost státní dráhy a další. Moravští zájemci zamýšleli stavbu trati ze Zábřehu, resp. Šternberku přes Šumperk a Hanušovice do Dolní Lipky, s odbočkou do Sobotína. Do programu dodatečně zahrnuli i požadovanou železnici Ústí nad Orlicí – Mittelwalde. Vláda rozhodla pro projekt Společnosti státní dráhy, která byla majitelkou hlavní trati z Olomouce, resp. Brna do Prahy procházející Ústím nad Orlicí, na niž měla plánovaná železnice navazovat. Návrh se jevil z technického i národohospodářského hlediska nejvýhodnější. Výsledkem vyjednávání bylo stanovení státní záruky ve výši 70 tisíc zlatých čistého výnosu na 1 míli (7,53 km).

Notifikace pruské vlády o koncesování trati z Mittelwalde do Glatzu (nyní Kłodzko) a Breslau (nyní Wrocław) došla 1. srpna 1869. Rakousko muselo při přípravě stavby spěchat, neboť do šesti měsíců mělo sdělit do Berlína koncesionáře svého úseku mezinárodní spojnice. Jinou skutečností zůstává, že práce prováděné společnostmi Hornoslezské dráhy (Oberschlesische Eisenbahngesellschaft, se zkratkou OE) se rozběhly až v srpnu 1871 a jednotlivé úseky byly otevírány postupně od října 1871 a teprve 5. září 1875 vlaky dorazily do Mittelwalde. V roce 1870 však musela rakouská vláda urychleně vybrat stavitele trati z Ústí nad Orlicí na říšskou hranici. Návrh příslušného zákona měl být předložen 3. března 1870 v poslanecké sněmovně.

V poslední chvíli, když už byla předloha projednávána ve sněmovním výboru, jen necelých čtrnáct dnů před plánovaným schválením zákona o železnici z Ústí nad Orlicí do Lichkovského sedla byla předloha zákona z programu jednání sněmovny stažena. Na scénu vstoupila Ústecko-teplická dráha, která nabídla vládě výhodnější podmínky než StEG. Záhy severočeskou společnost předčil rozšířený šternberský a šumperský přípravný výbor. Karel a Eduard Oberleithnerové předložili překvapující nabídku, že vybudují požadovanou dráhu se státní garancí pouhých 35 tisíc zlatých na 1 míli (7,53 km). Návrh zákona musel být stažen z projednávání, vzápětí bylo zasedání sněmovny odročeno a vláda se ocitla ve velmi nepříjemné situaci.

Tím příznivěji byla přijata následná nabídka konsorcia Rakouské severozápadní dráhy, které vystihlo situaci a nepožadovalo pro výstavbu trati z Ústí nad Orlicí do Mittelwalde žádné státní garance, avšak s podmínkou současného udělení koncese pro Polabskou dráhu z Nymburka do Děčína (s odbočkou do Prahy). Ani pro tuto trať nebyla požadována státní garance. K udělení koncese pro železnici bez státní záruky nebylo zapotřebí souhlasu sněmovny, a tak již 20. června 1870 bylo jednáno o koncesních podmínkách. Byla stanovena povinnost připojit trať do Mittelwalde co nejdříve ke zbývajícím síti ÖNWB a vést pražskou odbočku, pokud o to požádá vláda, přes Starou Boleslav a Brandýs nad Labem. Zamítnuty byly námítky Ústecko-teplické dráhy i Pražské plavební společnosti protestujících proti zřízení konkurenční železnice.

Koncese ke stavbě Polabské dráhy byla vydána 25. června 1870 jako říšský zákon č. 109 zveřejněný v říšském zákoníku 3. září 1870. Koncesionáři železnice byli Hugo kníže Thurn-Taxis, František starohrabě Salm-Reifferscheid, Ludvík svobodný pán Haber, Bedřich Schwarz a obchodní dům Jan Liebieg a spol. Listina dovozovala stavbu a provozování tratí z Nymburka k říšské hranici u Děčína s odbočkou do Prahy, z říšské hranice u Dolní Lipky k některému místu brněnsko-pražské železnice u Ústí nad Orlicí, z některého místa na lichkovské trati k Rakouské severozápadní dráze u Chlumce a dále z některého místa na lichkovské trati k vhodnému místu pardubicko-německobrodské větve Rakouské severozápadní dráhy (k výstavbě této spojky nedošlo).

Pokud by propojení tratí z Děčína do Nymburka a z Chlumce nad Cidlinou k dráze do Pruska přes Velký Osek kapacitně nedostačovalo, měli koncesionáři právo zřídit kratší spojení mezi tratěmi Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou a Velký Osek – Nymburk (toto bylo částečně realizováno až v říjnu 1940 stavbou tzv. Kanínské spojky). Dále se koncesionáři zavázali, že na požadavek státní správy propojí železnici Nymburk – Děčín spojkou z Mělníka k trati Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy u Neratovic na

pravém břehu Labe a dále že svoji železnici připojí v Ústí nad Labem k dráhám působícím zde na levém břehu Labe.

Pro dokončení stavby trati Nymburk – Děčín včetně pražské odbočky byly určeny maximálně čtyři roky. Stavba dráhy z Dolní Lipky do Ústí nad Orlicí měla být zahájena do tří měsíců po vydání koncese a dokončena současně se stavbou pruské trati. Spojky této mezinárodní železnice se zbývajících sítí Rakouské severozápadní dráhy měly být dokončeny tak, aby alespoň jedna z nich byla uvedena do provozu do dvou let po dokončení železnice do Mittelwalde, druhá do čtyř let. Všechny koncesované tratě měly být vybudovány jednokolejné. Vláda si vyhradila právo požadovat zřízení spodku pro druhou kolej (popř. i její pokládku), pokud by hrubý výnos po dva následující roky přesahoval částku 180 tisíc zlatých na 1 míli (7,53 km). Bylo nařízeno umožnit připojení vleček průmyslových závodů podél trati. Koncese byla udělena na 90 let od otevření všech koncesovaných úseků. Důležité bylo ustanovení, které přiznávalo koncesionářům právo postoupit koncesi Rakouské severozápadní dráze, popř. ustavit vlastní akciovou společnost.

V protokolu z jednání o koncesních podmínkách ze dne 20. června 1870 se koncesionáři Polabské dráhy zavázali, že otázka sloučení s Rakouskou severozápadní dráhou bude projednána na její nejbližší valné hromadě. Koncesionáři ani nikdy neměli v úmyslu zakládat vlastní společnost, proto byla jednání o předání koncese spíše formálního charakteru. Dne 15. května 1871 proběhla mimořádná valná hromada ÖNWB konaná za účasti 95 z celkového počtu 107 oprávněných akcionářů. Bylo učiněno usnesení o převzetí koncese Polabské dráhy se všemi právy a závazky, proto byly příslušně změněny stanovy společnosti. Vládou bylo toto usnesení potvrzeno 2. června 1871 a tímto dnem Polabská dráha přešla do majetku Rakouské severozápadní dráhy. Protože oproti původní síti ÖNWB byly nové tratě státem negarantované, byly nadále označovány jako Polabská dráha a jejich účetnictví muselo být vedeno odděleně. Polabská dráha s ostatními k ní koncesně přičleněnými tratěmi byla nazývána „doplňovací“ sítí („Ergänzungsnetz“), popř. síť B (původní síť byla označována písmenem A).

6. Dějství šesté: Přes Brandýs nebo přes Čelákovice?

Vypracovaný návrh trati Nymburk – Děčín byl předložen v dubnu 1870 ke schválení ministerstvu obchodu. Původní předběžný návrh se příliš neodchyloval od dnešního směru. Polabská dráha začínala v Nymburce, kde měla být zřízena stanice prvního řádu s výtopnou a dílnami. Od Lysé měla být železnice vedena poněkud severovýchodněji, tzv. Císařskými lesy přes Kostelní Hlavno k Čečelicím. V dalším průběhu měla trať sledovat dnešní trasu až do Nebočad, kde měla přejít na levý břeh Labe a zaústit do stanice Podmokly (nyní Děčín hl. n.). Z Nebočad měla být zřízena spojka do stanice Děčín (nyní Děčín východ) na České severní dráze. Odbočka z Lysé měla překročit Labe u Čelákovice. Zdejší nádraží bylo situováno mezi Jiřinu a Čelákovice. Odtud byl sledován dnešní směr až do Prahy, kde byly navrženy tři stanice: uhelná v Libni, nákladní na vltavských ostrovech v Karlíně a osobní u mostu Františka Josefa (nyní Štefánikův most). Podle jiné varianty se u Čelákovice uvažovalo

o jižnějším směru k Jirněm, avšak pro velký odpor majitelky panství byl tento návrh opuštěn.

Vyskytlo se několik obtížných detailů: Otázka pražského nádraží, požadavek říšského ministerstva války na vedení pražské trati přes Brandýs nad Labem, křížení Polabské dráhy s Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhou (TKPE) u Tišic, vyřešení průjezdu kolem Litoměřic, spojka ze Střekova do Ústí nad Labem (původně navržená jako trajekt) a ukončení trati v Podmoklech. Současně byl zdůrazňován velký národohospodářský a vojenský význam nové železnice, která zkracovala spojení Vídně a Drážďan i usnadňovala rozvoz uhlí ze severočeských hnědouhelných revírů do východních Čech, k Mladé Boleslavi či Kolínu. Výstavbou Polabské dráhy mělo dojít k nárůstu dopravy na původní (garantované) síti Rakouské severozápadní dráhy, což by mělo velký význam pro státní záruku.

Otázka vedení trati v okolí Lysé nad Labem byla řešena v prosinci 1870 a na počátku dalšího roku bylo zahájeno trasování. Dne 18. ledna 1871 se jednalo o umístění nádraží pro Lysou a Čelákovice. Původně bylo vyhlédnuto místo pro společné nádraží u kaple sv. Václava v lese nedaleko čelákovického mostu. Zasáhla kněžna Štěpánka Rohanová, která se svým vlivem domáhala nádraží přímo v Lysé. Darovala všechny pozemky pro stavbu dráhy od václavské kaple až k Nymburku zdarma s podmínkou, že nádraží bude postaveno u litolské cesty. Její zástupce na lysecké radnici přesvědčil i ostatní členy městské rady, a tak bylo v únoru 1871 rozhodnuto věnovat na stavbu železnice 6 jiter (cca 3,5 ha) pozemků zdarma.

Projekt byl uznán dostatečným podkladem pro technicko-vojenskou revizi trasy, která byla provedena mezi Nymburkem a Děčínem na jaře 1871. Z Nymburka do Lysé nečinila volba směru dráhy žádné potíže. Za Lysou bylo nutné zvolit ze dvou variant. První vedla trasu blíže ke Staré Boleslavi (stanice byla navržena v místě U čtyř kamenů, současně žádal o přiblížení tohoto nádraží Hlavenec, který v lokalitě Krásno nabízel potřebné pozemky téměř zdarma), druhá překračovala Jizeru u Nových Benátek. Ani jedna nevyhovovala veřejnému zájmu, poněvadž mýjela města Brandýs nad Labem a Stará Boleslav tvořící hospodářské centrum kraje. Návrh byl v rozporu se zněním protokolu z 20. června 1870, který žádal odbočení pražské trati a její přechod přes Labe u Brandýsa. Přitom původně Rakouská severozápadní dráha zvažovala odbočnou stanici umístit na západním okraji Brandýsa, poblíž sochy sv. Anny.

Křížení Polabské dráhy s Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhou mělo být podle původních záměrů provedeno mimoúrovňově poblíž Čečelic (mezi dnešními stanicemi Všetaty a Byšice). Koncesní listina žádala spojení obou drah pomocí spojky Mělník – Neratovice nebo spojovacím obloukem zaústěným do stanice Byšice. Přijata nebyla ani jedna z navržených možností, protože bylo rozhodnuto o zřízení nové společné stanice u obce Tišice (poblíž Všetat), kde by se obě dráhy setkaly úrovňově, což si vyžádalo nutnost posunout trasu asi o 3 kilometry blíže ke Staré Boleslavi. Řešení bylo výhodné pro Polabskou dráhu, poněvadž odpadla stavba mělnicko-neratovické spojky a s tím spojeného přemostění Labe u Obříství. Také TKPE uvítala myšlenku společné křižovací stanice.

Zástupci obou společností se sešli 9. května 1871 na poradě v Mělníku, kde byla záležitost projednána. Představitelé TKPE navrhovali jako nejpříznivější řešení zaústění Polabské dráhy do nově zřizované neratovické stanice, v níž odbočovala z kralupské trati pražská odbočka TKPE. Ovšem pro případ, že by se Polabské dráze nezdálo toto řešení výhodné, projevíli ochotu ke zřízení nové společné stanice situované mezi Neratovicemi a Byšicemi u strážního domku č. 17. Zástupci stavebního ředitelství Polabské dráhy se rozhodli pro druhé řešení, poněvadž zaústění do stanice Neratovice bylo možné jen úvratí, nehledě na nutnost dvojího přechodu Labe. Přistoupili proto na podmínky TKPE, která si vyhradila, že jí zřízením nové stanice nesmí vzniknout žádné stavební výlohy. Polabská dráha měla zajistit veškerý výkup pozemků, úpravu železničního spodku i svršku, vystavět a vybavit potřebné budovy (úřadovny, skladiště, čekárny i byty). TKPE měla mít zajištěno bezplatné spoluužívání všech těchto zařízení. O organizaci provozní služby ve stanici, která se měla jmenovat „Tišice“ (nakonec nesla jméno Všetaty-Přívory), měla být sjednána zvláštní smlouva, která by TKPE zajišťovala dispoziční právo nad vlastním provozem přes novou stanici. Ve smlouvě bylo pamatováno i na možnost budoucího zaústění trati, která měla vést přes Malý Újezd u Mělníka, Kokořínským dolem k zámku Housce a končit ve stanici Okna na trati z Bakova do České Lípy. Myšlenkou na výstavbu této spojovací trati se TKPE tehdy velmi vážně zabývala.

Vznik železničního uzlu u Brandýsa nad Labem byl požadován především z vojenských důvodů. Město mělo význam poslední ochrany před Prahou na důležitém přechodu jedné z hlavních silnic přes Labe a byl zde existenční zájem na nové dráze. Dnes by asi Brandýs vypadal jinak, kdyby odbočné nádraží Rakouské severozápadní dráhy bylo zřízeno v jeho blízkosti. Zůstává otázkou, zda si tuto skutečnost dostatečně uvědomovala tehdejší reprezentace města. Místní historici často zmiňují vinu tehdejšího purkmistra Ahsbahse, držitele dědičné brandýské pošty, který údajně vedl tajný boj proti nové dráze. Pečoval prý sobecky o zájmy svého rodu. Dnes tuto skutečnost těžko posoudit, avšak Ahsbahsovo jméno figuruje na peticích podaných městem pro vedení trati v jeho blízkosti. Městská rada se však příliš bojem za zájmy města nenamáhala a Brandýs zůstal stranou hlavních železnic. Pro brandýskou alternativu byl zpočátku i Nördling, který se řídil především zněním zmíněného protokolu. K dohodě došlo později a konečný kompromis vyzněl jinak.

Dlouho odkládaná vojensko-technická revize trasy byla povolena a na podzim 1871 provedena v celé trati Lysá – Chvaly – Praha, ačkoliv se ÖNWB houževnatě bránila závazku vedení pražské trati přes Brandýs (požadovanému na základě protokolu z 20. června 1870) a teprve po několikanásobné urgenci předložila příslušné variantní návrhy a propočty. Rakouská severozápadní dráha prokazovala, že brandýská alternativa je o půl míle delší než čelákovická, vltavsko-labského rozvodí by dosáhla stoupáním 15 ‰ (což by zmenšilo výkonnost trati o 25 %) a vyžádala by si mezi Vinoří a Chvaly velké zemní práce, především 1 km dlouhý zářez o hloubce 12 m, což by znamenalo výkop cca 200 tisíc m³, z velké části ve skále. Stanici Stará Boleslav by bylo nezbytné vybudovat jako vlakotvornou s výtopnou. Při odbočení v Lysé, vzdálené od Nymburka jen něco přes jednu míli (7,53 km), bylo možné řazení vlaků a výměnu strojů provádět v nymburské stanici. ÖNWB poukazovala, že za takových podmínek by jen těžko soutěžila s ostatními dráhami spojujícími Vídeň s Prahou. Tyto námitky byly uplatněny i v podání ÖNWB říšskému ministerstvu války, které jejich

oprávněnost uznalo a 25. září 1871 oznámilo ministerstvu obchodu, že nadále nebude mít námitky proti vedení trati přes Čelákovice.

Koncem října 1871 se konala v Mochově hojně navštívená schůze zájemců z okolí Čelákovic, kteří se usnesli na petici ministerstvu obchodu datované 3. listopadu 1871. Iniciativa vyšla od rolnického akciového cukrovaru v Mochově a byla podepsána všemi starosty z okolí. Bylo poukazováno na skutečnost, že vedení železnice přes Brandýs bude sice pro města Brandýs i Starou Boleslav a zejména pro arcivévodské toskánské panství prospěšné, avšak lidnaté a průmyslové okolí Čelákovic zůstane odříznuto od světa. Petice prozrazovala, že její autoři nebyli patrně dobře informováni o skutečném stavu věcí, poněvadž podezřívali ÖNWB ze zaujatosti pro brandýskou variantu.

Město Brandýs nepodnikalo nic. V roce 1870 povolilo na činnosti za účelem získání železničního spojení obnos 300 zlatých, ale na vyzvání sousední Staré Boleslavi, aby se připojilo k obranné akci, odpovědělo po schůzi městské rady 25. března 1871, že obec by neměla z akce žádný prospěch. Teprve v zápise z jednání městské rady dne 15. května 1872, kdy již byla celá záležitost dávno rozhodnuta, je stručná zmínka, že starosta Ahsbahs sdělil informaci o deputaci do Vídně v železniční záležitosti, avšak nebylo již uvedeno, jaký výsledek byl dosažen. Brandýský projekt byl nadobro pochován a generální inspekce ve svém vyjádření z 6. října 1871 již nežádala provedení vojensko-technické revize pro obě varianty, nýbrž pouze pro čelákovickou trať. Námitky ÖNWB byly uznány: Rozhodla kratší délka a menší stoupání, které ani v úseku Vysočany – Chvaly nepřesahovalo 12 ‰. Trať přes Čelákovice byla stavebně snazší, levnější i provozně výhodnější.

Na základě tohoto posudku ministerstvo obchodu nařídilo provedení technicko-vojenské revize v trati Lysá – Praha, přičemž měla být zkoumána i možnost případného přiblížení trasy k Brandýsu. Revize trasy celé odbočné trati proběhla hladce (až na zmíněné protesty Brandýsa a Staré Boleslavi). Trasa nové železnice i polohy stanic byly přijaty kladně a společnost Rakouské severozápadní dráhy byla vyzvána k vypracování podrobného projektu pro politickou pochůzku trati Lysá – Chvaly. Pro tento úsek byla 21. února 1872 nařízena staniční komise a 30. dubna 1872 proběhla politická pochůzka. Situace stanic schválilo ministerstvo ještě před politickou pochůzkou 12. dubna 1872. Průběh obou jednání byl hladký a místodržitelství na základě svého zmocnění ihned udělilo povolení ke stavbě, která byla v květnu 1872 zahájena.

Politická pochůzka mezi Nymburkem a Štětím byla provedena v dubnu a květnu 1872. K podstatným změnám trasy nedošlo, všechny závažné problémy byly projednány již při revizi trasy v roce 1871. TKPE si vyhradila projednání společného užívání stanice Všetaty zvláštní smlouvou a kladla důraz na možnost zaústění trati od Oken a Mšena, o níž se stále ještě uvažovalo (nebyla však realizována). Obce Mlazice, Vysoká, Bosyně a Střednice žádaly o zřízení nákladíště u Mlazic, což mělo přinést prospěch ovocnářství rozšířenému v kraji. Pro příliš malou vzdálenost od Mělníka a Liběchova nebylo vyhověno. Podobnou žádost podali zástupci Nedomic, Ovčár a Dřís, kde stanice zřízena byla. Uprostřed zelinářského kraje velmi dobře prosperovala a stala se ústředním bodem pro export okurek do Německa.

Při jednání se naposledy řešila otázka vedení pražské odbočky přes Brandýs, protože v únoru 1872 se městské zastupitelstvo rozhodlo k poněkud opožděné akci a podalo ministrowi obchodu žádost, v níž se znovu domáhalo dodržení protokolu o vedení trati městem. Ministerstvo nařídilo přizvat zástupce města k politické pochůzce. Jednání proběhlo v lázních Houštce u Staré Boleslavi 5. května 1872. Zástupci města přinesli písemné memorandum, které žádali připojit k protokolu. Zajímavá byla pohrůžka města Brandýsa, že bude zřízena společnost pro stavbu dráhy Stará Boleslav – Brandýs – Praha, pokud ÖNWB neustoupí od projektu trati Lysá – Čelákovice – Praha. Zástupce Rakouské severozápadní dráhy odpověděl na tyto opožděné protesty, že čelákovická varianta již byla schválena ministerstvy obchodu a války. Požadavek dalšího přiblížení staroboleslavské stanice k městu byl rozhodně odmítnout, poněvadž by znamenal prodloužení trasy a tím i zvýšení provozních nákladů. Brandýs pak narychlo vyslal deputaci do Vídně, o níž zde již byla zmínka.

7. Dějství sedmé: Koncová stanice v Praze

Řešena musela být také podoba pražského nádraží Rakouské severozápadní dráhy. Původní návrh jej situoval na pravý břeh Vltavy, na rozhraní Karlína a Nového Města. Ve stejné době se dostavovalo nádraží Dráhy císaře Františka Josefa (nyní hlavní nádraží) a byla započata stavba Pražské spojovací dráhy na Smíchov. Železniční oddělení ministerstva obchodu se snažilo soustředit všechna pražská nádraží do města zaústěných drah, a tak 21. dubna 1871 nařídilo, aby úsek Lysá – Praha byl vyjmut z programu technicko-vojenské revize. Následujícího dne bylo koncesionářům uloženo urychleně předložit projekt pražského úseku trati vypracovaný v dohodě se správami železnic ústících do Prahy. Nové nádraží ÖNWB mělo být umístěno mezi Novou a Žitnou bránou, v bezprostřední blízkosti nádraží Dráhy císaře Františka Josefa a České severní dráhy.

Stavební ředitelství ÖNWB takové řešení nevívalo, neboť již byl zahájen předběžný výkup pozemků v Karlíně. Projekt byl během tří měsíců vypracován a 20. června 1871 odeslán pražské městské radě k posouzení. Město odpovědělo hned další den velmi odmítavě. Nové nádraží by zaplnilo téměř všechny pozemky po rušených městských hradbách a využilo celou plochu mezi nádražím Dráhy císaře Františka Josefa a městem. Praha měla již vyhotovený regulační plán, který pro území měl jiné využití. Dlouhé roky se Praha domáhala zrušení hradeb. Když se konečně dočkala jejich zbourání a mohla se rozvinout směrem ke Královským Vinohradům, vyvstalo nové nebezpečí v podobě rozsáhlého nádraží, které by přerušilo všechny komunikace v okolí Nové a Žitné brány. Každému jinému řešení městská rada slibovala plnou podporu, neboť si uvědomovala význam celého projektu.

Odpor Prahy proti tomuto umístění stanice byl ze strany ÖNWB vítán, stejně jako velký zájem Karlína o zřízení nádraží na jeho území. Karlín byl tehdy ještě samostatnou předměstskou obcí. Z několika malých domků vzniklo během 40 let moderní město čítající v roce 1871 již 14 tisíc obyvatel, 243 domů, 25 továren, stovku obchodů a živností, jakož i přístav na Vltavě. Město trpělo poměrně velkou vzdáleností od železničních tratí, proto se větší průmyslové podniky začaly z Karlína stěhovat, především k Vysočanům. Karlínské zastupitelstvo se proto snažilo získat nejen nákladní, ale i osobní nádraží ÖNWB. Poukazovalo na potíže s jeho

vybudováním na území Nového Města za Poříčskou bránou, kde by bylo nutné demolovat hradby, zřizovat novou komunikaci mezi Karlínem, ostrovem Štvanice a Bubny. Uváděno bylo i budoucí obtěžování Karlína kouřem od lokomotiv z osobního nádraží na Poříčí, poněvadž větry vanou převážně od západu k městu. Důležitým důvodem bylo, že zde bylo možné zřídit překladiště v karlínském přístavu. Důvody byly shrnuty do obšírné petice podané 22. července 1871 ministru obchodu Banhansovi.

Vykonaná šetření a odpor Prahy ukázaly nereálnost návrhu žádaného vládou. Na konci července 1871 odpověděla ÖNWB, že žádaný projekt je sice dokončen a bude v srpnu předložen, ale je zřejmá jeho neproveditelnost. Rakouská severozápadní dráha zamýšlela vyhovět požadavku na propojení se všemi ostatními pražskými nádražími náhradním způsobem, a to zřízením společného nádraží Polabské dráhy a Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy ve Vysočanech. Prostřednictvím TKPE pak bylo zajištěno připojení k ostatním železnicím. Koncové pražské nádraží ÖNWB by bylo umístěno dle původního návrhu na Poříčí a v Karlíně. Zejména Karlín si byl vědom velkého hospodářského přínosu nového nádraží na svém území a obec ochotně poskytla pozemky pro jeho zřízení.

Proto byla 24. července 1871 svolána společná porada se zástupci TKPE, právě provádějící stavbu trati z Neratovic do Prahy. Bylo dohodnuto, že stanice Vysočany bude vybudována podle návrhu ÖNWB jako ostrovní nádraží s přijímací budovou mezi oběma kolejišti, a to společným nákladem obou drah. Náklady měly být rozděleny u budov podle plochy přidělených místností, u společného kolejiště na polovinu, u spodku dohodou po ukončení stavby. Podmínkou TKPE bylo, aby její již značně pokročilá stavba nebyla výstavbou společné stanice zdržována a otevření trati z Neratovic do Prahy nebylo oddalováno, proto byla ÖNWB povinna zřídit na svoje náklady případná provizoria. Dopravní služba měla být vykonávána odděleně, protože každé z kolejišť mělo tvořit samostatný celek.

Protokol o tomto jednání byl spolu s projekty obou alternativ předložen ministerstvu obchodu 10. srpna 1871. Poněvadž zahájení stavby v úseku Chvaly – Vysočany nesmělo být odkládáno, žádala ÖNWB ihned po vykonání technicko-vojenské revize tohoto úseku provést pochozí komisi, která by byla zmocněna k udělení stavebního povolení. O obou alternativách podala 14. září 1871 posudek generální inspekce. Uznávala neproveditelnost nádraží u Koňské brány pro velkou nákladnost, územní stísněnost a odpor města. Souhlas byl vysloven s projektem stanice u Poříčské brány, což bylo Prahou vítáno a Karlínem doporučováno pro blízkost přístavu.

Technický poradce železničního oddělení ministerstva obchodu Vilém Nördling, který posuzoval veškeré projekty doplňovací sítě a jehož názor měl ve sporných záležitostech konečnou platnost, nebyl poříčským řešením nadšen, protože stanice měla být ještě stísněnější než u Koňské brány. Délka nástupišť byla 170 metrů a jejich prodloužení bylo možné jen přemostěním mlýnského ramene na Jeruzalémský ostrov. Kromě toho měl být vypracován podrobný projekt nádraží, což se nestalo, možná z důvodu aby byla celá záležitost protahována tak dlouho, až při pokročilé stavbě bude ministerstvo postaveno před hotovou věc a bude muset ustoupit od svého názoru. Přesto Nördling neustoupil a nedal souhlas k vykonání

technicko-vojenské revize dříve, než ÖNWB prokáže bezproblémovost navrhovaného řešení.

Teprve potom Hellwag předložil žádané plány, ačkoli nebyly schváleny správní radou. Nördling je podrobil ostré kritice. Vytýkal minimální rozměry, nedostatek kolejí pro spěšniny a malé možnosti rozšíření. Uznával ale, že jiné řešení již není reálné, neboť ÖNWB již zakoupila v Karlíně pozemky, zvláště Schickův ostrov. Byl příliš spravedlivý a než by dále záležitost zdržoval, souhlasil s povolením revize trasy karlínské alternativy. Bylo potřeba ještě vyřešit otázku podjezdu pod viaduktem Společnosti státní dráhy (Negrelliho viadukt) a mostu přes karlínský přístav. Obojí bylo odloženo na revizi.

Proti zřízení společné vysočanské stanice nebylo námitek, poněvadž její situování umožňovalo případné rozšíření a bylo územně výhodné. U žádosti města Karlína o zřízení osobního nádraží na jeho území generální inspekce usuzovala, že obavy před kouřem z lokomotiv nebyly tím zásadním. Šlo především o snahu získat velkého poplatníka, protože z Karlína bylo na Jeruzalémský ostrov i na Poříčí stejně daleko. Pokud mělo být na vltavských ostrovech umístěno nákladní nádraží, pak by mu vznikem osobního nádraží v této lokalitě byla zcela odebrána možnost budoucího rozšíření. Proto bylo nezbytné obě nádraží oddělit.

Při revizi trasy byl sveden tuhý boj o umístění osobního nádraží mezi Prahou a Karlínem. Konečné řešení uspokojilo alespoň částečně obě strany. Osobní nádraží zůstalo v Praze, nákladní v Karlíně. Problémem byly nepříznivé výškové poměry. Osobní i nákladní nádraží byla sice navržena ve vodorovné, avšak mezi nimi bylo zapotřebí pro překonání výškového rozdílu vložit stoupání 5 ‰ v délce cca 250 m, v němž se nacházelo i zhlaví. Snížení nivelety nákladního nádraží bylo podmíněno klenutým viaduktem Společnosti státní dráhy (Negrelliho viadukt), snížit niveletu osobního nádraží nebylo možné kvůli podjezdu, který bylo třeba zřídit v prodloužení karlínské Pobřežní ulice za účelem zachování komunikace z Karlína na ostrov Štvanici a do Buben, na niž karlínská obec bezpodmínečně trvala.

Na návrh generální inspekce bylo rozhodnuto zdvihnout niveletu nákladního nádraží o 15 cm. Průjezdový profil potom těsně hraničil se světlým obrysem oblouku viaduktu. Stoupání směrem do osobního nádraží bylo prodlouženo na 375 m, čímž byl sklon snížen na 3 ‰. Dalším problémem bylo omezení rozvoje kolejiště klenutým viaduktem. Bylo by možné provést rekonstrukci viaduktu, nahradit klenbu železnou konstrukcí a tím zmenšit výšku konstrukce a zvětšit světlost, což by umožnilo zvýšit niveletu celého nádraží a zmizel by výškový rozdíl mezi oběma částmi nádraží, zvětšila by se světlá výška podjezdu v Pobřežní ulici i mostu přes karlínský přístav, avšak pro velké náklady bylo od těchto úprav upuštěno.

Sporným bodem byl i most přes karlínský přístav. Pražská plavební společnost, která ovládala plavbu na Vltavě a Labi, se ke své konkurentce nechovala vlídně a žádala zřízení otočného nebo sklopného mostu, aby stožárové tzv. labské čluny mohly bez potíží vjíždět do přístavu. Nakonec poříční úřady uznaly, že labské čluny jsou opatřeny sklápěcími stožáry a síly větru je k plavbě užíváno stále méně, protože se rozšiřovala paroplavba. Požadavek Pražské plavební společnosti byl zamítnut a bylo rozhodnuto postavit pevný železný most, avšak v jediném poli, aby střední pilíř nepřekážel plavbě při vjezdu do přístavu.

V úseku Chvaly – Libeň byla politická pochůzka vykonána ihned po revizi trasy ve dnech 30. a 31. října 1871 a současně bylo uděleno stavební povolení. Ministerstvo obchodu vyslovilo souhlas s udělením stavebního povolení pro úsek Chvaly – Libeň 31. prosince 1871. Vyhradilo si některé menší změny. Důležitým požadavkem byl pokyn k okamžitému zahájení přípravných prací pro vybudování kolejového spojení Vysočan se stanicí Libeň Společnosti státní dráhy (k realizaci této spojky došlo až v roce 1979). Potíže vznikly u Rustonky v Libni, kde trať měla procházet nádvořím továrny Pražské akciové strojírny, která se tomu pochopitelně bránila. Dráze bylo nařízeno posunout trasu až na břeh řeky, proti čemuž protestovaly libeňské průmyslové podniky (válcovna a měděné hamry), které se obávaly zmenšení vodní síly užívané k pohonu jejich zařízení. Proto bylo nařízeno nové podrobné komisionální projednání úseku Libeň – Praha, aby bylo konečně rozhodnuto o zřízení pražského nádraží (proti dohodnutému řešení byla při revizi trasy podána řada protestů), o rekonstrukci karlínského viaduktu a úpravě břehu Vltavy u Libně.

Dne 26. ledna 1872 byla schválena smlouva s Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhou, uzavřená na základě jednání o výstavbě společného nádraží ve Vysočanech konaného 24. července 1871. Stavba v úseku Chvaly – Libeň byla zahájena 17. května 1872.

Dořešit zbývalo vedení Polabské dráhy v Praze, kde bylo nutné po technicko-vojenské revizi (konané koncem října 1871) dojednat tři záležitosti: Připomínky měst Prahy a Karlína ke zřízení osobního nádraží u Poříčské brány, zúžení vltavského řečiště u Rustonky a zřízení podjezdu pro spouštění parníků v loděnici Pražské akciové strojírny. Dne 17. ledna 1872 byly projednány především otázky týkající se Libně. Bylo stanoveno místo přejezdu libeňské silnice (pozdější Primátorská třída, nyní Zenklova ulice), kde obec žádala klenutý nadjezd, ale vzhledem k obtížím úprav nivelety dráhy i silnice bylo zřízení mimoúrovňového křížení ze strany ÖNWB odmítnuto.

Obtížnější byla jednání s Pražskou akciovou strojírnou požadující posun trasy dráhy až do řečiště Vltavy, aby podniku zůstala nadále možnost jeho budoucího rozšíření. Podařilo se odvolat protest majitelů válcovny a měděného hamru proti zúžení řečiště. Libeňský mlýn byl vyvlastněn pro účely regulace Vltavy, čímž padly i jeho námitky. Železniční společnost strojírně nabízela zřízení podjezdu v šířce 12,4 m, která by postačila pro proplutí kolesového parníku. Strojírna totiž zakoupila bývalou Rustonovu loděnici a stavěla parníky pro vltavskou a labskou plavbu. Žádala proto zřízení podjezdu o světlosti nejméně 62 metrů, aby parníky mohly být spouštěny na vodu po délce. To by znamenalo zřízení nákladného mostu o velkém rozpětí. ÖNWB trvala na své nabídce a navrhovala zřízení bazénu na továrním dvoře, kde by byly lodě spouštěny na vodu a kanálem o šířce 12,4 m by proplouvaly do řeky. Strojírna takové řešení považovala za nepřijatelné a napadala odbornou kompetentnost drážního návrhu. K dohodě nedošlo, ÖNWB namítala, že loděnice již není v provozu a uvolila se pouze ke zřízení propustku o světlosti 6 metrů.

Mezi ÖNWB, Karlínem a Prahou došlo ke smíru. Karlínská obec žádala zřízení podjezdu pod nádražím na Poříčí (v prodloužení Růžodolské, nyní Pobřežní ulice), a to v šířce nejméně 13 sáhů (24,7 m). Měla být dána záruka, že se osobní nádraží nebude bez souhlasu Karlína rozšiřovat ani prodlužovat, aby spojení Karlína s Prahou

nebylo rušeno, zejména aby nádraží nezasahovalo do osy Královské třídy (nyní Sokolovská ulice). Město si vyhradilo úplnou úpravu ploch, zboření hradeb a zveřejnění celého přednádraží od Královské třídy až k mlýnskému rameni. Most spojující Karlín s nákladním nádražím na Rohanském ostrově měl být postaven a udržován ÖNWB. Ke Karlínu se připojili i zástupci Prahy, kteří si vymínili zákonný podíl na dávkách placených v budoucnosti ÖNWB. Žádali, aby přijímací budova pražského nádraží ÖNWB byla provedena monumentálním slohem a hlavní české město důstojně reprezentovala. S poříčským řešením osobního nádraží souhlasila i pražská obchodní komora, která žádala mimo jiné i zřízení vltavského překladiště u Libně a stavbu druhé koleje mezi Vysočany a Prahou.

Finanční správa požadovala, aby na nádraží byly zřízeny místnosti, popř. budovy a skladiště potřebné pro expozituru hlavního celního úřadu. ÖNWB si vyhradila podrobné projednání všech požadavků, ačkoli v zásadě proti žádnému bodu jednání neměla námítky. Tím dospělo předběžné projednání pražského nádraží k uspokojivému závěru. Dne 15. března 1872 bylo ujednání schváleno ministerstvem obchodu a správní rada byla vyzvána k předložení podrobného projektu pro politickou pochůzku. Pražské akciové strojírň bylo nařízeno, aby do dvou měsíců předložila doklady o provozu své loděnice.

Po předložení detailního projektu vypsalo místodržitelství politickou pochůzku, která byla provedena ve dnech 10. až 12. října 1872. Jednání bylo poměrně hladké, poněvadž v hlavních bodech bylo docíleno dohody již v lednu. Znovu došlo ke sporu ÖNWB s Pražskou akciovou strojírňou v záležitosti podjezdu pro spouštění lodí na vodu. Obec Libeň dosáhla žádaného rozšíření podjezdu v ulici od Strassburgu (hostinec na křižovatce Švábky – Sokolovská, v padesátých letech 20. století zbouraný) k řece, čímž získala objízdnu komunikaci využívanou povozy vyhýbajícími se stoupání na výšinu tzv. Balabenky (v okolí nynější křižovatky Sokolovská – Zenklova). Pražské akciové strojírň bylo sice přiznáno, že loděnice je v provozu, avšak nutnost zřízení mostu uznána nebyla. ÖNWB nabídla strojírň pozemek mezi tratí a řekou v bezprostřední blízkosti závodu, kde mohla být montáž bez problémů prováděna. V železničním náspu byl zřízen pouze propustek a na zmíněném místě pak byly lodě stavěny a spouštěny na vodu až do roku 1910, kdy byla továrna zrušena a na jejím místě vznikly ústřední dílny pražských elektrických drah.

Na poslední chvíli požádal Karlín, aby byla trasa trati posunuta asi o 40 metrů do vltavského řečiště, čímž by byl získán stavební prostor mezi silnicí (v prodloužení Královské třídy) a řekou. Žádost byla z důvodu velké nákladnosti zamítnuta, protože by bylo nutné přeložit koryto Vltavy v celé délce mezi Karlínem a Libní. Objevila se také otázka budoucí stavby mostu z Karlína (v ose tehdejší Poděbradovy, nyní Šaldovy ulice) do Holešovic. Železniční trať protínala projektovanou komunikaci v úrovni při vjezdu na most. Ke stavbě silničního mostu do Holešovic v této lokalitě nikdy nedošlo a přeložením Vltavy po první světové válce (v roce 1926) pozbyla tato otázka na významu.

Záruka o nepřípustnosti rozšíření osobního nádraží na Poříčí nebyla dána, rozhodování o tom bylo vyhrazeno ministerstvu obchodu. ÖNWB nebylo výslovně uloženo provést úpravu plochy po zrušených hradbách v okolí nádraží, jak žádaly obě zúčastněné obce. Provedení úprav přednádraží bylo ponecháno dohodě, zejména

pokud se týče úhrady. Výsledkem pochůzky bylo udělení stavebního povolení pro úsek Libeň – Praha dne 18. ledna 1873.

Epilog

Na počátku května 1875 bylo dostavěno pražské nádraží Rakouské severozápadní dráhy na Těšnově. Dne 3. května 1875 byla vykonána technicko-policejní zkouška nové stanice a 10. května 1875 byl zahájen provoz, čímž bylo ukončeno využívání provizorního nádraží na Rohanském ostrově. V první prosincový den roku 1877 byl zahájen provoz stanice Libeň severozápadní dráha (později označované Praha-Libeň dolní nádraží, stanice ležela v bezprostřední blízkosti Palmovky). Od 15. října byla otevřena zastávka v Karlíně, umístěná před šikmým mostem přes karlínský přístavní kanál.

V roce 1906 byl zahájen provoz na vlečce vodárny v Káraném, nového zdroje vody pro Prahu. Vlečka byla zapojena do kilometru 4,8 trati Lysá – Praha v blízkosti kaple sv. Václava v Císařských lesích. V březnu 1909 byla Rakouská severozápadní dráha zestátněna, a to zpětně k 1. lednu 1908. Reálně stát převzal řízení tratí ÖNWB dne 15. října 1909. Po zestátnění rychle vznikla zastávka v Zelenči, otevřená 30. července 1914.

V období první republiky převzaly provoz v rámci samostatného Československa nově ustavené Československé státní dráhy (ČSD). Hlavní stavební akcí v úseku Praha – Lysá nad Labem bylo její zdvoukolejnění v úseku z Vysočan do Lysé, které bylo realizováno v letech 1923-1928. Současně byla prováděna celá řada doprovodných stavebních akcí, např. úpravy trati (zmírnění poloměrů oblouků), přestavby mostních objektů, náhrada některých přejezdů nadjezdy, rozšíření staničních budov, či úprava staničního zabezpečovacího zařízení. Dvoukolejný provoz byl zahajován postupně: nejdříve ze Mstětic do Vysočan (5. června 1925), poté ze Mstětic do Čelákovic (14. června 1926), následně od Čelákovic do km 1,527 (14. května 1927), kde byla před stanicí Lysá nad Labem zřízena provizorní odbočka. Plnohodnotné dvoukolejné zapojení stanice Lysá nad Labem bylo dokončeno teprve 2. srpna 1928.

Znovu se stavbaři na trať z Lysé nad Labem do Prahy vrátili ve větším rozsahu až v sedmdesátých letech 20. století v souvislosti s její elektrizací stejnosměrnou napájecí soustavou 3000 V. Stanice Praha-Vysočany byla sice elektrizována již v roce 1928 v rámci tzv. „pražských spojek“ (tehdy ještě stejnosměrnou napájecí soustavou 1500 V), stanice Lysá nad Labem se trakčního vedení dočkala na konci roku 1958, když se rozjely elektrické vlaky mezi Nymburkem a Ústím nad Labem, pražská odbočka „Polabské dráhy“ musela na pavučinu měděného vedení nad svými koleji ještě počkat. Elektrizační práce v úseku mezi stanicí Praha-Vysočany a Lysou nad Labem byly zahájeny v roce 1975 a již od 6. února 1976 mohl být zahájen elektrický provoz.

Naopak pražský úsek z Vysočan do stanice Praha-Těšnov čekal ve stejné době smutnější osud. Prologem bylo v květnu 1961 zrušení zastávky Praha-Karlín přístav. Osobní doprava v úseku Praha-Vysočany – Praha-Těšnov byla ukončena 1. července 1972 a od následujícího dne se pro cestující staly pražskou koncovou stanicí nevyhovující Vysočany, odkud bylo nutné dále do centra zdlouhavě cestovat

tramvajovou dopravou (trať z Vysočan na hlavní nádraží neměla dostatečnou kapacitu, aby pojmula vlaky původně směřující do stanice na Těšnově). Nadále pokračovala nákladní doprava do stanice Praha-Libeň dolní nádraží i na nákladní nádraží na Rohanském ostrově.

V květnu 1974 byl odstřelen severní pavilon výpravní budovy stanice Praha-Těšnov. Ačkoli byla budova zapsána na seznam kulturních památek, přesto bylo v roce 1984 rozhodnuto o zbourání i zbývajících částí unikátní budovy, která překážela rozšíření silniční severojižní magistrály. Odstřel byl proveden 16. března 1985. V roce 1984 byl ukončen nákladní provoz na nyní již vlečce z Vysočan na Rohanský ostrov, neboť trať překážela výstavbě metra v oblasti Palmovky. Poslední vlak pro železniční příznivce zde projel 3. července 1984

Znovu se stavbaři na trať z Lysé nad Labem do Čelákovic vrátili až v novém tisíciletí. Nejdříve byla 9. prosince 2006 uvedena do provozu zastávka Čelákovice-Jiřina. Naopak na vlečce do vodárny v Káraném byl v březnu 2003 oficiálně ukončen provoz a celá její trať byla v září 2007 fyzicky snesena. V roce 2011-2012 byly na trati provedeny první dílčí modernizační práce, které znamenaly zvýšení kapacity trati pro odklonovou vozbu během stavebních prací na 1. železničním koridoru. Nejviditelnější bylo zřízení ostrovního nástupiště a přístupového podchodu ve stanici Praha-Horní Počernice v roce 2012. V letech 2017-2018 proběhla komplexní modernizace stanice Čelákovice spojená s úplnou peronizací (včetně výstavby podchodu). V roce 2019-2021 (dokončovací práce v roce 2022) následovala modernizace úseku Lysá nad Labem – Čelákovice spojená s výměnou mostu přes Labe u Čelákovic

V roce 2020 začaly práce v dalším úseku mezi stanicí Praha-Vysočany a Mstěticemi. Zcela byla přestavěna stanice Praha-Vysočany, kde vznikla moderní ostrovní nástupiště, nové podchody, původní výpravní budova byla snesena a nahrazena odbavovacími prostory u vstupu do jednoho z podchodů. Úplnou modernizací již k okamžiku redakční uzávěrky tohoto článku prošly traťové úseky z Vysočan na původní odbočku Skály i z Prahy-Horních Počernic do Mstětic. Probíhají práce v úseku od původní odbočky Skály do stanice Praha-Horní Počernice (včetně této stanice). K dokončení většiny prací by mělo dojít do konce roku 2023. V prosinci 2023 by měla být do provozu uvedena nová železniční zastávka Praha-Rajská zahrada. V roce 2024 by následovaly již pouze dokončovací práce.

V červnu 2022 byla zahájena optimalizace i posledního úseku z Čelákovic do Mstětic. Hlavní stavební práce mají být provedeny v letech 2024 a 2025. Kromě rekonstrukce stanice ve Mstěticích je jednou ze zásadních dílčích staveb přeložka trati u Čelákovic, která odstraní úsek vedený přes místní část Záluží, což bude znamenat nejen zkrácení trati, ale především jízdních dob. Po dokončení všech těchto prací bude zbývat dokončit ještě modernizaci stanice v Lysé nad Labem, která by měla proběhnout v rámci jedné z optimalizačních akcí na tzv. pravobřežní trati mezi Kolínem a Děčínem, podle aktuálních předpokladů Správy železnic pravděpodobně ještě do roku 2030.

Bývalá pražská odbočka Polabské dráhy, na níž byl provoz zahájen před 150 lety, pak bude po dokončení těchto stavebních akcí plně připravena plnit svoji úlohu především v intenzivní příměstské železniční dopravě, kde by měl být již na konci roku 2024 zkrácen špičkový interval osobních vlaků na 15 minut a současně by měla být doprava posílena o spěšné vlaky. Další úkoly trať z Prahy do Lysé nad Labem

čekají po dostavbě tzv. Všejské spojky, kdy sem bude převedena (významně posílená) železniční doprava mezi Prahou a Mladou Boleslaví. V neposlední řadě by měl vzrůstat i význam trati z Prahy do Lysé nad Labem pro nákladní dopravu, neboť tato železnice napojuje hlavní město na nákladní koridor vedoucí po pravém břehu řeky Labe.

Literatura

Zájemce o další informace odkazujeme na publikace vydané Regionálním organizátorem Pražské integrované dopravy (ROPID), z nichž bylo při přípravě tohoto článku hojně čerpáno: „Polabská dráha“ (2018), „Olomoucko-pražská dráha“ (2020) a „Rakouská severozápadní dráha“ (2021).

Informace o vzniku Polabské dráhy jsou uvedeny ve stejnojmenném článku Vladimíra Ringese uveřejněném v Ročence státních a soukromých drah ČSR 1932/1933. Aktuální novinkou je kniha autorů Petera Bada, Davida Eisnera a Ivana Vaňouska „150 let železnice v Čelákovících“, kterou v roce 2023 vydalo v edici Čelákovické kapitoly Městské muzeum v Čelákovících.

Zmínit můžeme ještě skromnou publikaci autorů Strnada, Motyčky a Sedláčka vydanou v roce 1993 k výročí 120 let trati Nymburk – Lysá n. L. – Praha a ke 120 letům Lokomotivního depa Nymburk.

Podrobný vývoj výpravních budov na trati Polabské dráhy je zpracován ve znamenité sérii „Česká nádraží“ autora Mojmíra Krejčířika z dílny litoměřického Vydavatelství dopravní literatury Ing. Ludka Čady. Výpravních budov Rakouské severozápadní dráhy se týká IV. díl, 2. část z roku 2015, stanice Praha-Vysočany je popsána v rámci Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy ve III. díle, 2. části z roku 2009.

Na historii železniční stanice Praha-Těšnov se specializuje publikace Stanislava Musila „Kam se jezdívalo z nádraží Praha-Těšnov“ vydaná v roce 2019 v pražském Nakladatelství PLOT.

Tématikou stejné stanice se zabývá Pavel Korbel ve svém článku uveřejněném v časopise Dráha revue 1-2/2015.

Lektorovali:

Mgr. Michal Novotný, Ph.D.,

NTM

Ing. Petr Vychodil,

ČAOVD

5. Přínosy Automatického stavění vlakových cest v základních dopravních situacích

Petr Kučera¹¹⁰

Klíčová slova

Automatické stavění vlakových cest, vlaková cesta, provozní vlivy, infrastrukturní vlivy, jednokolejná trať

Keywords

Automatic Train Route Setting System, train route, traffic impacts, infrastructure impacts, single-track line

Anotace

Příspěvek se zabývá možnostmi funkce Automatického stavění vlakových cest v různých typech dopravních situací (v závislosti na provozních a infrastrukturních vlivech). Charakterizuje přínos automatizační funkce v základních dopravních situacích na jednokolejných tratích. Přínos Automatického stavění vlakových cest v dopravních situacích typických pro vícekolejné tratě a uzlové železniční stanice bude s ohledem na rozsah problematiky předmětem samostatného článku.

Annotation

The paper deals with the possibilities of the Automatic Train Route Setting System in diverse types of traffic situations (depending on the traffic and infrastructural aspects). It characterizes the contribution of the automation function in basic traffic situations on single-track lines. The benefit of the Automatic Train Route Setting System in situations typical for multiple-track lines and junction stations will be the subject of a separate article.

Úvod

Železniční doprava nabízí celou škálu nejrůznějších dopravně provozních situací, které jsou závislé na konkrétních provozních a infrastrukturních podmínkách v každém místě sítě drah. S narůstajícími požadavky na drážní dopravu (včasnost, rychlost, bezpečnost, pohodlí, četnost spojů atd.) se zvyšuje tlak na kvalitu řízení provozu. Aby byla kvalita co nejvyšší, je nutné zajistit řešení rutinních dopravních situací pomocí moderních automatizačních nástrojů a ponechat „mozkovou kapacitu“

¹¹⁰ Ing. Petr Kučera – student doktorského studijního oboru Technologie a management v dopravě na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice, samostatný vývojový pracovník ve společnosti AŽD Praha, s.r.o., zabývá se vývojem funkce Automatického stavění vlakových cest

lidského faktoru (výpravčí, traťový dispečer) pro řešení originálních dopravních situací a odchylek od jízdního řádu.

V České republice je oním automatizačním nástrojem pro podporu kvality řízení železničního provozu Automatické stavění vlakových cest (dále jen ASVC). To je funkcí Graficko-technologické nadstavby zabezpečovacího zařízení (dále jen GTN), což je provozní aplikace vyvíjená společností AŽD Praha s.r.o. Cílem této funkce je zajištění rutinních úkonů při obsluze jednotného obslužného pracoviště (dále jen JOP) v rámci přímé úrovně řízení železniční dopravy. (1)

Funkce ASVC má nesporné přínosy právě v zajištění rutinních úkonů (např. stavění základních vlakových cest) a výpravčí či traťový dispečer (dále bude používán jednotný pojem uživatel) se může věnovat řešení vzniklých situací v provozu. Výhradní náplň práce uživatele se tak přesouvá od obsluhy JOP a výpravy vlaků spíše k dispečerské činnosti. (2)

V tomto příspěvku bude vyhodnocen přínos ASVC v konkrétních konceptech provozu užívaných na jednokolejných tratích České republiky. Současně budou uvažovány i možné nedostatky užití ASVC v těchto typologiích provozu.

1. Současný stav poznání v oblasti automatizace řízení provozu v českých podmínkách

V současné době je v České republice aplikována do praxe 2. generace ASVC. 1. generace ASVC byla testována v letech 2015 a 2016 byla v ověřovacím provozu na trati Liberec – Tanvald. (3)

Od počátku fungování současné generace ASVC v roce 2018 v České republice zahrnuje automatizační funkce tyto povely:

- automatické stavění základních vlakových cest,
- automatická žádost o traťový souhlas,
- automatické použití funkce předběžného uzavření přejezdu (PUP),
- automatický výjezd vlaku z řízené oblasti včetně automaticky generovaného předvídaného odjezdu (PODJ). (2)

Od roku 2018 jsou součástí ASVC také tzv. dispoziční kritéria a Grafický editor kolejí (GEK). Jedná se o nástroje, pomocí kterých může uživatel ovlivňovat činnost ASVC. Dispoziční kritérium je podmínka, kterou uživatel nastaví a automatizační software vyčká se stavěním vlakové cesty až do okamžiku jejího splnění (např. čekání na jízdu jiného vlaku). Grafický editor kolejí umožní uživateli v závislosti na aktuálním provozu změnit staniční i traťovou kolej, kterou vlak využije v rozporu s původním plánem, a automatizační software tuto změnu respektuje. (4)

Později přibyla možnost automatické volby i provedení obratu vlaku kompletně bez nutnosti zásahu uživatele. (2)

1. generace ASVC obsahovala v některých ohledech pokročilejší algoritmy než současná 2. generace. Součástí 1. generace byly mj. tyto prvky:

- automatické stavění základních vlakových cest,
- automatická žádost o traťový souhlas,
- automatické použití funkce předběžného uzavření přejezdu (PUP),
- automatický výjezd vlaku z řízené oblasti včetně automaticky generovaného předvídaného odjezdu (PODJ),
- automatické provedení obratu vlaku,
- prognóza dopravní situace a „inteligentní“ rozhodování pro řešení dopravních konfliktů,
- dynamický přepočet jízdních dob podle aktuálních parametrů vlaku.

Ověřovací provoz na trati Liberec – Tanvald však ukázal zásadní slabinu automatizační funkce v běžných podmínkách nehomogenního a nesegregovaného provozu. Tou byl nedostatek kvalitních podkladů pro rozhodování o řešení velkého množství dopravních konfliktů ve správném čase. Důsledkem toho byly nepřesnosti ve výpočtech a tím i některá chybná rozhodnutí softwaru. Proto byl v roce 2016 ukončen vývoj 1. generace ASVC a započal vývoj nové generace, která tyto nedostatky odstraňuje. (3)

Nastavení 2. generace ASVC tak vychází z nového pojetí operativního a přímého řízení provozu, kdy budou v základní úrovni automatizovány pouze rutinní úkony a dispečerské rozhodování zůstane plně v gesci lidského faktoru.

2. Vlivy na možnosti automatizace řízení železničního provozu

Jak již bylo naznačeno výše, v základní úrovni automatizace provozu jsou zajištěny pouze rutinní úkony, které lze předem předvídat. Pro nasazení automatizačních funkcí jsou tak především vhodné stanice a tratě, kde převažuje periodický charakter provozu s jednoduchými dopravními situacemi. Zde lze automatizací zajistit řízení provozu jen s minimem lidských zásahů. Uživatel by musel zasahovat pouze při vzniku mimořádných událostí a významných odchylek od jízdního řádu.

Ve složitějších stanicích a tratích, navíc v kombinaci s různorodým provozem a posunem, je přínosem automatizace částečná pomoc uživateli, kdy se uživatel může věnovat řešení vzniklých konfliktů a automatizační funkce zajistí podporu rutinních činností. Problémem ale může být spolupráce člověka a softwaru.

Míra automatizace řízení provozu závisí mj. na:

- infrastrukturních vlivech:
 - o počet traťových kolejí,
 - o počet staničních kolejí a topologie železničních stanic,
 - o typ užitého zabezpečovacího zařízení,
 - o zabezpečení přístupu cestujících k vlakům.
- provozních vlivech:
 - o míra posunu ve stanicích,
 - o homogenita nasazovaných vlakových souprav,
 - o rovnoběžnost jízdního řádu,
 - o segregace provozu od okolní sítě,
- ostatních vlivech (např. počasí, místní specifika atd.).

2.1 Infrastrukturní vlivy

Funkce ASVC smí být v současné době v České republice aplikována pouze na tratích, které jsou vybaveny dálkovým ovládním zabezpečovacího zařízení (DOZ), případně ve stanicích místně ovládaných pomocí elektronického zabezpečovacího zařízení. Další podmínkou pro aplikaci ASVC v praxi je zajištění přístupu cestujících ke všem nástupním hranám buď mimoúrovňově, nebo přes centrální přechod zabezpečený výstražným systémem. (5)

Počet traťových i staničních kolejí a samotná topologie stanice a jejích zhlaví má vliv na možnost vzniku dopravních konfliktů a tím i na nutnost zvýšené pozornosti uživatele při jejich řešení (pokud nejsou vyřešeny automatizačním softwarem). Více je uvedeno v oddíle 2.3.

2.2 Provozní vlivy

Mezi provozní vlivy na možnost automatizace řízení železničního provozu patří homogenita nasazovaných vlakových souprav (na trati, nebo dokonce v celé síti drah), a zda je uplatňován periodický jízdní řád (ideálně rovnoběžný). V takových případech nedochází k významným rozdílům v jízdních dobách, periodicky se opakují rutinní dopravní situace. Nespornou výhodou je, že při rovnoběžném jízdním řádu (stejně jízdní doby, stejné provozní intervaly atd.) se dá snadno predikovat a modelovat další provoz na trati.

Splnění těchto předpokladů vede k možnosti vysoké míry automatizace řízení provozu.

Dalším vlivem na možnosti automatizace řízení železničního provozu je užívaný dopravní koncept na trati a úroveň vazeb na okolní provoz.

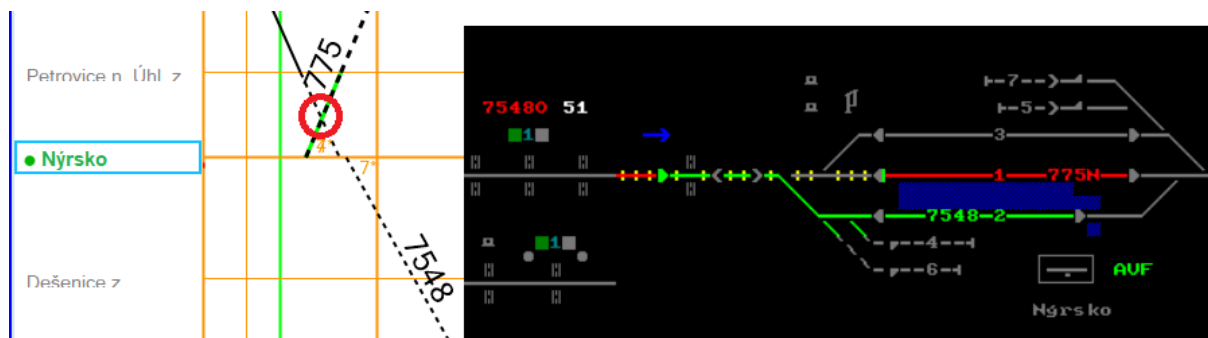
Segregace provozu na trati není nezbytnou podmínkou pro automatizaci řízení provozu, nicméně jde o významný přínos. Při co nejvyšší segregaci provozu od okolní sítě nedochází k přenosu zpoždění, způsobování odchylek od jízdního řádu a vzniku dopravních konfliktů. Nemusí tak docházet k častým zásahům lidského faktoru do samotného řízení.

Možnosti automatického řízení provozu může ovlivňovat také posun. Ten nelze většinou předem predikovat, takže jej nelze snadno automatizovat. Navíc stavění posunových cest může vést k vzniku dopravních konfliktů s plánovanými automaticky stavěnými vlakovými cestami. Pro posouzení vlivu posunu na stavění vlakových cest je nutno znát technologii posunu – např. zda posunové cesty kříží obvyklé vlakové cesty, nebo posun probíhá segregovaně v určené kolejové skupině atd.

2.3 Vliv vznikajících dopravních konfliktů

Jak již bylo naznačeno, automatizační funkce má ve své základní úrovni význam především pro zajištění rutinních úkonů souvisejících s přímým řízením železniční dopravy. Pokud v závislosti na aktuálním skutečném jízdním řádu vznikají dopravní konflikty, přichází na řadu lidský faktor (uživatel), který by měl rozhodnout řešení každého konfliktu.

Některé dopravní konflikty (na první pohled identifikované v provozní aplikaci) ale není nutné ošetřovat, neboť jejich provedení není v zabezpečovacím zařízení možné a automatizační software sám vyčká na zánik konfliktu. Příkladem je konflikt znázorněný na obrázku č. 1, kdy je v provozní aplikaci zřejmý konflikt křížení tras vlaků v jednokolejném traťovém úseku (znázorněno červeným kroužkem v levé části obrázku č. 1), avšak ASVC správně samo vyčká se stavěním vlakové cesty vlaku 775 až po příjezdu vlaku 7548 do Nýrska, jak je znázorněno v pravé části obrázku č. 1.



Obrázek 1: Dopravní konflikt „křížování“ vlaků na trati, *Zdroj: (4), upraveno autorem*

V teoretické rovině existuje až 32 různých typů dopravních konfliktů, přičemž 23 z nich může reálně nastat i v provozu. Počet možných dopravních konfliktů v každém konkrétním zhlaví závisí primárně na počtu zaústěných kolejí (traťových i staničních), samotné topologii zhlaví i vlivu posunových cest v oblasti zhlaví a přilehlého záhloví stanice. (6)

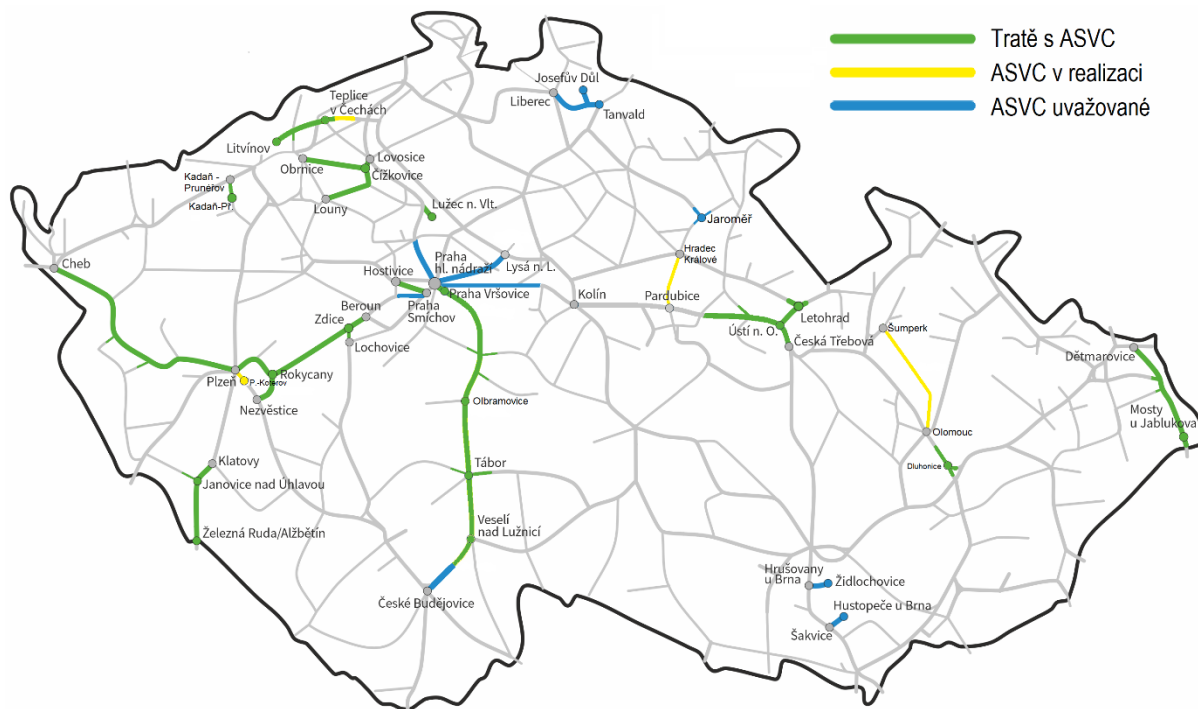
V jednoduchých stanicích, jako je např. stanice Nýrsko (reliéf stanice je zřejmý z obrázku č. 1), sice mohou reálně nastat dopravní konflikty, které musí řešit uživatel, avšak s ohledem na minimální intenzitu provozu a topologii stanice k tomu dochází minimálně. Dochází k tomu hlavně při případném posunu do záhloví stanice. Indikované konflikty křížování vlaků na jednokolejných tratích nemají, s výjimkou křížení tras v GTN, reálný dopad do provozu, neboť ASVC dodržuje posloupnost stavění vlakových cest, jak je uvedeno v příkladu výše. Výjimkou je např. potřeba přeložení křížování do jiné dopravní oproti plánu.

3. Možnosti využití automatizační funkce v praxi

Funkce ASVC je v současné době aplikována v České republice na 665 km tratí (v 93 dopravních bodech), z toho:

- 96 km jednokolejných tratí celostátního významu (zařazeny mj. do sítě TEN-T i mezi RFC koridory),
- 202 km jednokolejných tratí regionálního významu,
- 367 km dvoukolejných tratí celostátního významu (všechny zařazeny do systému TEN-T, některé i mezi RFC koridory). (4),(7),(8)

Aplikace ASVC v praxi je zřejmá z obrázku č. 2.



Obrázek 2: Současná aplikace ASVC na české železniční síti

Zdroj: (4)

3.1 Jednokolejné tratě s heterogenním provozem

Na jednokolejných tratích jsou možné dopravní konflikty týkající se jízd vlaků zúženy pouze na řešení křižování vlaků a uzpůsobení pořadí vjezdů a odjezdů nebo zajištění přípojí v přípojných/odbočných stanicích. Křižování vlaků je nutné ošetřit pouze při významných odchylkách od plánovaného jízdního řádu (přeložení křižování, nebo naopak čekání na zpožděný vlak), v obvyklých situacích dokáže automatizační software zajistit křižování vlaků bez zásahu lidského faktoru.

Jinak lze řízení provozu zajistit téměř výhradně automaticky pomocí těchto povelů:

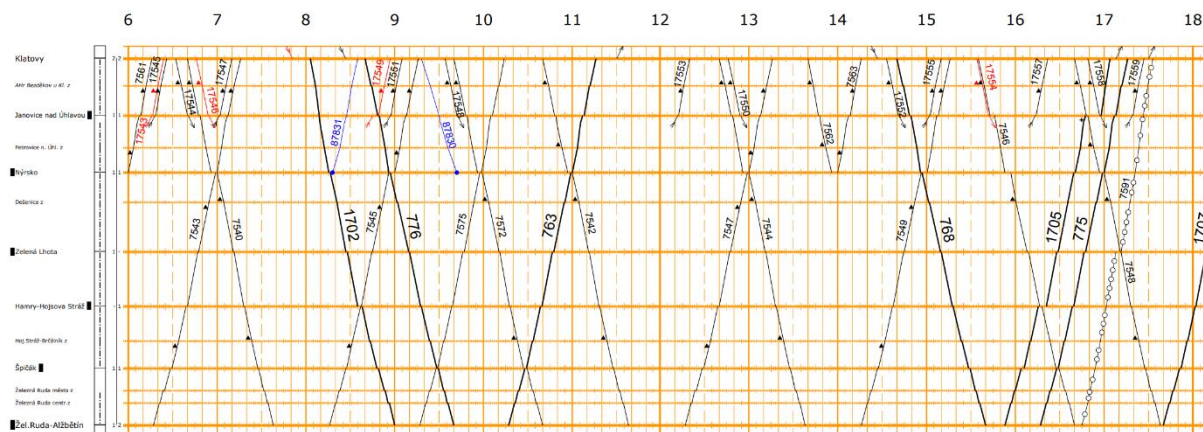
- stavění základních vlakových cest,
- křižování vlaků dle jízdního řádu (dále jen JŘ),
- automatický obrat vlaku v koncové stanici.

Příkladem takové tratě je trať č. 183 Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín, kde je ASVC nasazeno v provozu již od října 2019. (9)

Na trati se nacházejí pouze jednoduché mezilehlé dopravní s maximálně 3 dopravními kolejemi. (10) Provoz vlaků osobní dopravy je zajišťován 2 páry rychlíků a 7 páry osobních vlaků, které ve vzájemném prokladu (mezi rychlíky a osobními vlaky není významný rozdíl v jízdních dobách ani v počtu zastavení) tvoří celodenní 2hodinový takt. Tyto základní vlaky se pravidelně křižují okolo L:00 v Nýrsku. V sezónním období je provoz posílen o 1 pár spěšných vlaků a 1 pár osobních vlaků v mimotaktových polohách, které se s vlaky základního taktu křižují ve Špičáku, nebo v Hamrech-Hojsově Stráži. (10) Nákladní doprava

je zajišťována formou 1 páru manipulačních vlaků jen v úseku Klatovy – Nýrsko, který je navíc omezen pouze na dva dny v týdnu. (11)

Současný dopravní koncept na trati je zřejmý z obrázku č. 3.



Obrázek 3: Výřez z nákrešného JŘ trati Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín

Zdroj: (10), upraveno autorem

Na trati může, zvláště v podzimním a zimním období, docházet vlivem nepříznivých sklonů (10) a zhoršených povětrnostních podmínek k prodlužování jízdních dob, které může znamenat vznik dopravních konfliktů (9). Zásah uživatele pro řešení konfliktu při křižování je nutný tehdy, když dojde kvůli prodloužení jízdních dob k nutnosti přeložení křižování do sousední dopravy.

Mírně složitější provoz nastává v žst. Janovice nad Úhlavou, kam je zaústěna také trať č. 185 z Domažlic. Zde je nutné zajistit s ohledem na možné spojování souprav správnou posloupnost vjezdu vlaků do stanice a také přestupy mezi vlaky. (9) Řešení těchto dvou úkonů zůstává v současné době v gesci uživatele, který může rozhodnout pomocí nastavení dispozičních kritérií a automatizační funkce zajistí stavění vlakových cest až podle jejich splnění.

V tabulce 1 je proveden rozbor aktuálního dopravního konceptu na trati na jednotlivé úkony a k nim je vždy uvedena možnost provedení uživatelem/automatizačním softwarem.

Tabulka 1: Rozbor úkonů a možností jejich provedení na jednokolejných tratích s heterogenním typem provozu

Úkon	Provedení
Stavění základních vlakových cest (dále jen VC) v souladu s aktuálním JŘ	Plně automaticky
Křižování vlaků v souladu s plánovaným JŘ	Plně automaticky
Křižování vlaků při menších odchylkách od JŘ (do výše jízdní doby v úseku před stanicí křižování)	Plně automaticky
Křižování vlaků při významných odchylkách od JŘ	Nutné rozhodnutí uživatele, následné provedení automaticky
Obrat vlaků v koncové stanici	Plně automaticky
Stavění posunových cest a organizace posunu	Plně v gesci uživatele
Zajištění přípojných vazeb	Při odchylkách od JŘ nutno rozhodnutí uživatele, jinak plně automaticky
Zajištění posloupnosti jízd vlaků	Při odchylkách od JŘ nutno rozhodnutí uživatele, jinak plně automaticky
Výjezd vlaku z řízené oblasti	Plně automaticky

Zdroj: autor, na podkladě (10) a (4)

Z tabulky č. 1 je patrné, že zásah uživatele je nutný hlavně pro řešení posunu a významných odchylek od JŘ. K těm může dojít hlavně při přenosu zpoždění z okolní sítě, neboť provoz na trati není segregován od okolní sítě (přímé rychlíky z Prahy, vlaky z Domažlic, čekání na přípoje v Klatovech), případně při již zmíněném prodlužování jízdních dob.

Dalšími podobnými tratěmi s heterogenním provozem a častým přenosem zpoždění z okolní sítě, kde je již v současné době ASVC aplikováno, jsou tratě:

- trať č. 024 v úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Jablonné nad Orlicí (mimo),
- trať č. 178 Plzeň (mimo) – Cheb (mimo).

Podobný charakter provozu převládá například na těchto tratích (avšak zde nejsou vždy splněny technické specifikace, pro aplikaci ASVC jsou potřebné určité úpravy):

- trať č. 160 Plzeň (mimo) – Žatec (mimo),
- trať č. 170 v úseku Plzeň (mimo) – Klatovy (mimo),
- trať č. 194 České Budějovice (mimo) – Černý Kříž (mimo),

- trať č. 200 v úseku Zdice (mimo) – Písek (mimo),
- trať č. 224 Tábor (mimo) – Horní Cerekev (mimo),
- trať č. 341 v úseku Kunovice (včetně) – Vlárský Průsmyk (včetně).

S ohledem na nízkou intenzitu provozu a jednoduchou topologii stanic (10) na těchto tratích lze zajistit řízení dopravy téměř výhradně pomocí automatizačních funkcí.

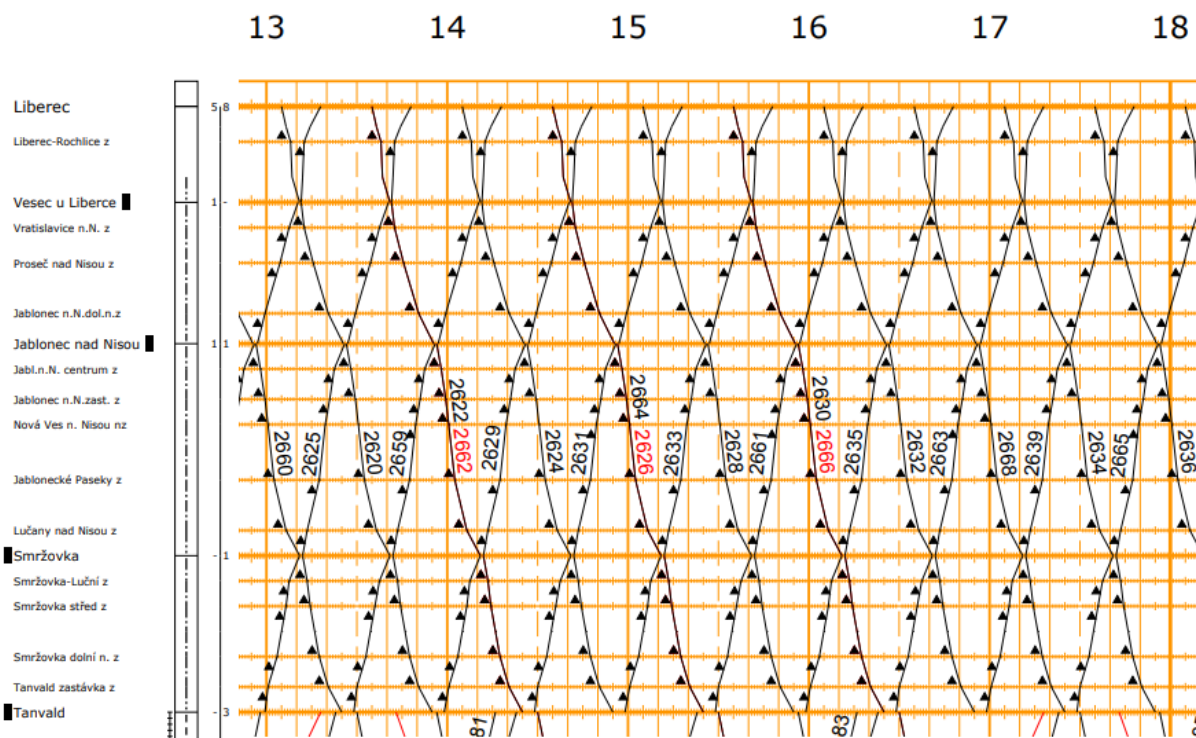
3.2 Tratě s homogenním provozem a mírou segregace

Ještě vyšší míry automatizace lze dosáhnout na tratích s homogenním provozem (ideálně formou elektrických/motorových jednotek bez jakéhokoliv spojování či rozpojování) a co nejvyšší mírou segregace provozu od okolí. Segregace provozu zajistí minimalizaci vzniku odchylek od JŘ a homogenní provoz zase stejné jízdní doby všech vlaků a periodický JŘ.

Trať č. 036 v úseku Liberec (mimo) – Tanvald (včetně)

Příkladem takové tratě může být severočeská trať č. 036 z Liberce do Tanvaldu.

Na této trati je zajištěn provoz osobních vlaků v 30minutových intervalech ve špičkách pracovních dní, jinak v 60minutovém intervalu. Křižování probíhá pravidelně ve všech dopravních na trati – ve Vesci u Liberce, Jablonci nad Nisou, Smržovce i v Tanvaldu, jak je zřejmé z výřezu z nákrešného JŘ na obrázku č. 4.



Obrázek 4: Výřez z nákrešného JŘ trati Liberec – Tanvald
Zdroj: (10), upraveno autorem

Stávající rozsah provozu vlaků osobní dopravy tak prakticky vylučuje možnost vedení vlaků nákladní dopravy, které by homogenitu provozu nějak narušovaly. Nákladní doprava je zajišťována pouze dvěma plánovanými páry manipulačních vlaků, které jsou plánovány pouze v úterý a čtvrtek (v dopoledních a nočních hodinách).

V tabulce 2 je proveden rozbor aktuálního dopravního konceptu na trati na jednotlivé úkony a k nim je vždy uvedena možnost provedení uživatelem/automatizačním softwarem.

Tabulka 2: Rozbor úkonů a možností jejich provedení na jednokolejných tratích s homogenním typem provozu

Úkon	Provedení
Stavění základních VC v souladu s aktuálním JŘ	Plně automaticky
Křižování vlaků v souladu s plánovaným JŘ	Plně automaticky
Křižování vlaků při menších odchylkách od JŘ (do výše jízdní doby v úseku před stanicí křižování)	Plně automaticky
Obrat vlaků v koncové stanici	Plně automaticky
Stavění posunových cest a organizace posunu	Plně v gesci uživatele
Zajištění přípojných vazeb	Při odchylkách od JŘ nutno rozhodnutí uživatele, jinak plně automaticky
Zajištění posloupnosti jízd vlaků	Při odchylkách od JŘ nutno rozhodnutí uživatele, jinak plně automaticky
Výjezd vlaku z řízené oblasti	Plně automaticky

Zdroj: autor, na podkladě (10) a (4)

Funkce ASVC není na trati v současné době aktivována. V minulosti bylo na trati nasazeno ASVC 1. generace, jak je zmíněno v článku výše, a v současné době je uvažováno nasazení ASVC 2. generace (dle mapy na obrázku č. 2).

Dalšími podobnými tratěmi (i s aplikovaným ASVC) jsou tratě:

- trať č. 113 Čížkovice (mimo) – Obrnice (mimo) v majetku AŽD Praha s.r.o.,
- trať č. 114 Lovosice (mimo) – Louny (mimo),
- trať č. 122 Praha-Smíchov (mimo) – Hostivice (mimo).

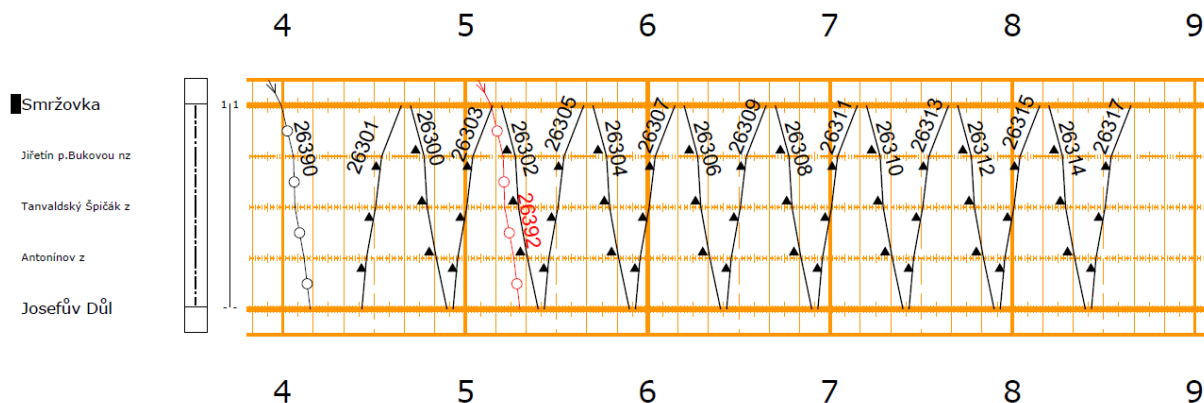
V realizaci je ASVC také na trati č. 291 Olomouc (mimo) – Uničov – Šumperk (mimo).

3.3 Jednoduché tratě s kyvadlovým charakterem provozu

Na krátkých tratích s minimem mezilehlých dopraven a zpravidla kyvadlovým charakterem provozu jedné soupravy je nutný zásah lidského faktoru pouze při řešení mimořádností, významných odchylek od JŘ, nebo při případném posunu vlivem nákladní dopravy. Jinak dokáže veškerý provoz zajistit automatizační funkce

pomocí automatického stavění základních vlakových cest a automatického obratu vlaku bez nutnosti řešení dopravních konfliktů.

Na obrázku č. 5 je ve výřezu z nákresného JŘ uveden příklad z trati Smržovka – Josefův Důl, kdy všechny vlaky osobní dopravy během celého dne zajistí jedna motorová jednotka. (10)



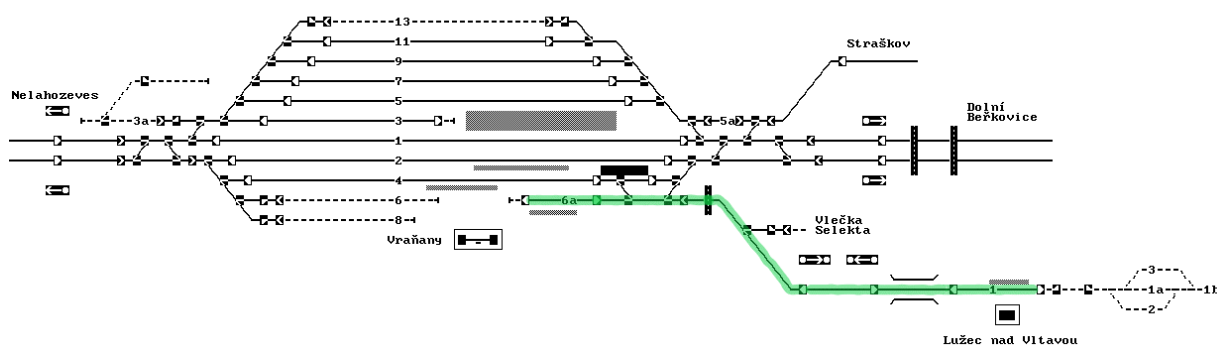
Obrázek 5: Výřez z nákresného JŘ trati Smržovka – Josefův Důl

Zdroj: (10), upraveno autorem

Trať 094 Vraňany – Lužec nad Vltavou

Dalším příkladem je např. krátká odbočná trať mezi Vraňany ležícími na I. i IV. tranzitním koridoru ČR (12) a Lužcem nad Vltavou. Funkce ASVC tam byla implementována v polovině roku 2021 (13) v souvislosti s modernizací zabezpečovacího zařízení stanice Vraňany a investicemi do trati – např. vybudování zdvižného mostu v Lužci nad Vltavou (14). Pravidelně byla využívána pouze do 11. 12. 2021, kdy došlo k ukončení objednávky osobních vlaků Středočeským krajem. (15)

Funkce ASVC byla aplikována pouze v dopravně Lužec nad Vltavou, kdy byly automaticky prováděny 3 úkony: postavení vjezdové VC, automatický obrat vlaku, postavení odjezdové VC. Jiné úkony nebyly třeba, stejně tak nebyl nutný zásah lidského faktoru. Automatizace stejných úkonů při obratu pendulující soupravy ve Vraňanech nebyla možná z důvodu nesplnění podmínek Technických specifikací pro ASVC Správy železnic (absence plné peronizace stanice). (13) Plně automatický provoz s automatickými obraty na obou koncích linky by byl teoreticky možný pouze při částečné úpravě technických specifikací, kdy by se neposuzovala celá stanice, ale třeba jen skupina kolejí. Pak by byly automatizační funkce konfigurovány pouze pro ty koleje, které technickým specifikacím vyhovují. Bylo by tak možné provádět automatický obrat vlaku z Lužce nad Vltavou na staniční koleji 6a za podmínky usměrnění přístupu na nástupiště u 2. a 4. staniční koleje až za zarážedlem koleje 6a (viz plánek na obrázku č. 6).



Obrázek 6: Reliéf stanic Vraňany a Lužec nad Vltavou s vyznačením jízdy pendulující soupravy (zeleně)

Zdroj: (4), upraveno autorem

V tabulce 3 je uveden rozbor provozu na těchto tratích na jednotlivé úkony s uvedením možností jejich provedení.

Tabulka 3: Rozbor úkonů a možností jejich provedení na jednoduchých tratích s kyvadlovým typem provozu

Úkon	Provedení
Stavění základních VC v souladu s aktuálním JŘ	Plně automaticky
Obrat vlaků v koncové stanicí	Plně automaticky
Stavění posunových cest a organizace posunu (jen pro nákladní dopravu – malá četnost)	Plně v gesci uživatele
Zajištění přípojných vazeb	Při významných odchylkách od JŘ nutno rozhodnutí uživatele, jinak plně automaticky.

Zdroj: autor, na podkladě (10) a (4)

Z tratí, kde je v současné době ASVC aplikováno, lze do této kategorie zařadit úsek trati č. 130 Kadaň-Pruněrov (mimo) – Kadaň předměstí (včetně).

Dalšími podobnými tratěmi v ČR v současné době jsou např.:

- trať č. 034 Smržovka – Josefův Důl,
- trať č. 232 Lysá nad Labem – Milovice,
- trať č. 251 v odbočných větvích Hrušovany u Brna – Židlochovice a Šakvice – Hustopeče u Brna.

V případě instalace ASVC na uvedené tratě by bylo možné zajistit plně automatizované řízení provozu s automatickými obraty ve všech stanicích s výjimkou Lysé nad Labem, kde by muselo dojít stejně jako ve Vraňanech k úpravě technických specifikací (absence plně peronizace).

Závěr

Funkce Automatického stavění vlakových cest je v České republice v posledních letech aplikována na nejrůznějších tratích od vytížených koridorů až po regionální tratě s 2hodinovým taktům vlaků osobní dopravy.

Předmětem tohoto článku je charakterizace přínosů ASVC v jednoduchých dopravních situacích, které běžně nastávají na jednokolejných tratích.

Mezi úkony, které lze zajistit plně automaticky, patří:

- stavění základních vlakových cest,
- křižování vlaků,
- obrát vlaku v koncové dopravě,
- výjezd vlaků z řízené oblasti včetně automatického generování předvídaného a skutečného odjezdu vlaku (PODJ a SODJ).

Mezi úkony, které lze standardně zajistit automaticky, avšak při významných odchylkách od JŘ je nutný zásah uživatele, patří:

- zajištění přípojných vazeb mezi vlaky osobní dopravy,
- zajištění posloupnosti jízd vlaků (např. odjezdy do více tratí přes jedno zhlaví).

Mezi úkony, které nelze zajistit pomocí automatizačního softwaru, patří:

- stavění posunových cest.

V jednoduchých mezilehlých stanicích tak lze provoz zajistit takřka výhradně automaticky bez zásahu lidského faktoru. Uživatel pak může věnovat svoji pozornost řešení odchylek od JŘ a dalších nepravidelností v provozu, případně organizaci dopravy ve složitějších stanicích s větší mírou posunu a kolizních jízdnicích cest. Díky tomu se stává řízení železniční dopravy ještě efektivnější.

Literatura

- (1) Návod pro obsluhu ASVC. AŽD Praha, 2022.
- (2) ŠTURMA, Martin. Automatické stavění vlakových cest dospělo do reálného provozu. Reportér. AŽD Praha, 2019, 2019(1), s. 50-53.
- (3) POLACH, Vlastimil a Martin ŠTURMA. ASVC – příležitost, zkušenost a další rozvoj. Reportér. AŽD Praha, 2017, 2017(4), s. 34-39.
- (4) Interní materiály AŽD Praha s. r. o.
- (5) Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků: Automatické stavění vlakových cest. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 1/2010.
- (6) TESHIMA, Hisanori, Satoru HORI, Akitoshi SHIMURA a Noboru SATO. Railway track layout modelling and its application to an automatic route setting system. In: BREBBIA, N., N. TOMII, P. TZIEROPOULOS a J.M. MERA. WIT Transactions on The Built Environment [online]. Vol. 135. WIT Press, 2014, s. 12 [cit. 2023-01-22]. ISSN 1743-3509. Dostupné z: <https://www.witpress.com/elibrary/wit-transactions-on-the-built-environment/135/27062>. doi:10.2495/CR140061
- (7) KRÝŽE, Pavel. Kategorie drah a provozovatelé drah. Mapa. Správa železnic, státní organizace, 2022.
- (8) KRÝŽE, Pavel. Evropské nákladní koridory. Mapa. Správa železnic, státní organizace, 2022.

- (9) ŠTURMA, Martin. Automatické stavění vlakových cest také na Šumavě. Reportér. AŽD Praha, 2019, 2019(4), s. 36-39.
- (10) SPRÁVA ŽELEZNIC. Pomůcky GVD. In: Portál provozování dráhy [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-04-12]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2079408>
- (11) Převážní spojení a vzdálenosti – vyhledávání spojení. ČD Cargo [online]. [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: <https://www.cdcargo.cz/prepravni-spojzeni-a-tarifni-vzdalenosti>
- (12) KRÝŽE, Pavel. Tranzitní koridory. Mapa. Správa železnic, státní organizace, 2022.
- (13) ŠTURMA, Martin. Inovace v traťovém úseku Vraňany – Lužec nad Vltavou. Reportér. AŽD Praha, 2021, 2021(3), 64-67.
- (14) Vlaky se vrací na nový železniční most do Lužce nad Vltavou [online]. Tisková zpráva. Ministerstvo dopravy ČR, 30. 6. 2020 [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlaky-se-vraci-na-novy-zeleznicni-most-do-Luzce-na?returl=/Media&rss=b3058068-be0b-48c4-933a-3ed523b9fc7f>
- (15) Penězi občanů se nemá plýtvat. A je jedno, zda jsou krajské nebo státní. [online]. Tisková zpráva. Středočeský kraj, 30. 8. 2021 [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: https://www.kr-stredocesky.cz/en/web/urad/tiskove-informace/aktuality/-/blogs/17896681;jsessionid=5E336DB0168225121CB679851D74E172.liferay_s1

Seznam použitých zkratk

ASVC	Automatické stavění vlakových cest
DOZ	dálkově ovládané zařízení
GTN	Graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JŘ	jízdní řád
PODĚJ	předvídaný odjezd vlaku
SODĚJ	skutečný odjezd vlaku
VC	vlaková cesta

Pardubice, červenec 2023

Lektorovali:

Ing. Stanislav Šobora,

Správa železnic, CDP Praha

Ing. Jiří Kapička,

Správa železnic, O14

6. Rušení železničních přejezdů

Radim Brejcha,¹¹¹

Jan Ziman¹¹²

Klíčová slova

optimalizace, rušení železničních přejezdů, nehodové události na železničních přejezdech, nový železniční přejezd.

Keywords

optimization, cancellation of level crossings, accidents at level crossings, new level crossing.

Anotace

Počty nehodových událostí na železničních přejezdech ani přes velké investice do zvýšení jejich zabezpečení, stále neklesají na společensky přípustnou mez. Proto se rušením železničních přejezdů Správa železnic důsledně zaobírá. Novela zákona č. 13/1997 o pozemních komunikacích dává Správě železnic větší možnosti při rušení železničních přejezdů. Autoři článku se snažili vystihnout legislativní proces a aktuální problémy, které se vyskytují při rušení železničních přejezdů. V článku autoři nastínili i další opatření, která by napomohla tempo rušení přejezdů udržet nebo dokonce zvýšit.

Annotation

The number of accidents at level crossings is still not falling to a socially acceptable level despite large investments in increasing their safety. Therefore, the Railway Administration is consistently dealing with the cancellation of level crossings. The amendment to Act No. 13/1997 on Land Roads gives the Railway Administration greater possibilities in the case of level crossing disturbance. The authors of the article have tried to capture the legislative process and the current problems that occur in the abolition of level crossings. In the article, the authors also outlined other measures that would help maintain or even increase the pace of grade crossing closures.

¹¹¹ Ing., Mgr. Radim Brejcha, Ph.D., nar. 1977, Správa železnic, Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb, absolvent magisterského a doktorského studijního oboru Univerzity Pardubice, Dopravní fakulty Jana Pernera, Technika a technologie v dopravě a spojích. V současné době student třetího ročníku ČZU Institutu vzdělávání a poradenství, obor učitelství odborných předmětů.

¹¹² Jan Ziman, DiS., nar. 2000, Správa železnic, Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb, UPCE Dopravní fakulta Jana Pernera, absolvent VOŠ a SPŠE v Plzni obor Provoz a ekonomika dopravy. V současné době student 1. ročníku UPCE Dopravní fakulty Jana Pernera, obor technologie a řízení dopravy.

Úvod

Správa železnic, státní organizace, má v současné době ve své správě 7646 železničních přejezdů, což při délce sítě 9377 km připadá na 1 železniční přejezd cca 1,2 km železniční sítě. Vezme-li do úvahy mimořádné události na železnici, tak střetnutí silničního vozidla s vlakem na železničním přejezdu patří jednoznačně k těm nejčastějším. Dalším zvyšujícím trendem spojeným se železničními přejezdy jsou střetnutí vlaku s chodci na železničních přejezdech. Jen za 1. čtvrtletí tohoto roku (2023) došlo k 36 střetnutím, z toho bylo 12 smrtelných. Pro srovnání za loňský celý rok (2022) to bylo 31 střetnutí, z toho bylo 5 smrtelných (3).

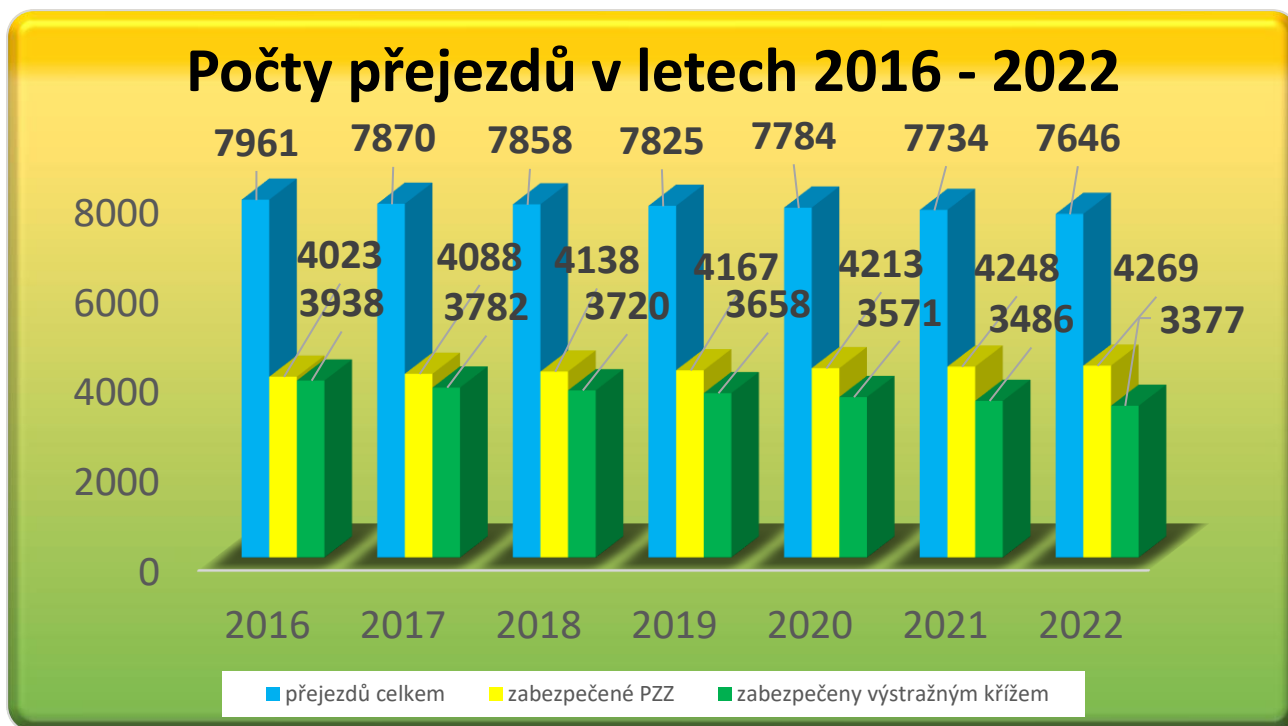
Cílem tohoto příspěvku je informovat širokou odbornou veřejnost o možnostech rušení přejezdů a zároveň poukázat na další možné legislativní změny, které by napomohly tempo rušení železničních přejezdů ještě zvýšit.

1. Rušení železniční přejezdů jako nutnost

Železniční přejezdy jakožto místa křížení pozemních komunikací se železniční tratí jsou historicky spjaty se vznikem prvních železničních tratí. Se zvyšující se rychlostí na železnici a na pozemních komunikacích a zároveň se zvyšující se frekvencí obou druhů dopravy, vyvstává potřeba železniční přejezdy zabezpečit. Z počátku jsou to jednoduché mechanické závory ovládané zpravidla místně, později již dálkově ovládané mechanické závory a v poslední době plně automatizované přejezdové zabezpečovací zařízení světelné se závorami. Přes všechna upozornění, bezpečnostní kampaně a poučení z autoškol, že vlak má větší kinetickou energii a nemá kam z kolejí „uhnout“ se nedaří snížit počty nehodových událostí na železničních přejezdech. A to i přes rekordní výši investic do zvýšení zabezpečení železničních přejezdů (v roce 2022 to bylo 2,77 mld. Kč). Nezbyvá tedy jiná možnost pro zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu než snižovat počty přejezdů, tedy místa potenciálního střetu silničního a železničního vozidla nebo chodců s vlakem. Počty železničních přejezdů a jejich zabezpečení v letech 2016-2022 jsou uvedeny v obrázku 1.

Ideálním řešením by bylo odstranění všech železničních přejezdů, podle hesla: „Nejbezpečnější přejezd je takový, který neexistuje!“ Toto přání je zatím jen těžko splnitelné, přesto se SŽ snaží aktivně vstupovat do jednání s obcemi, vlastníky přilehlých pozemků, silničními správními úřady při rušení železničních přejezdů. Problematika rušení železničních přejezdů není pro SŽ ničím novým, ale novým impulsem byla novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Obr. 1: Počty přejezdů v letech 2016 – 2022 (zdroj: autoři)



2. Legislativní postup při rušení přejezdů

Novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích přibyl jeden podstatný paragraf označený jako 37a.

„Rušení přejezdů

(1) Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou vhodnou trasu, která

- a) není delší o více než 5 km a
- b) nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení.

(2) Účastníkem řízení o povolení zrušení přejezdu je vlastník pozemní komunikace, vlastník dráhy a obec, na jejímž území se rušený přejezd nachází.

(3) Silniční správní úřad si před vydáním rozhodnutí vyžádá závazné stanovisko

a) Policie České republiky k posouzení vhodnosti trasy podle odstavce 1, jde-li o zrušení přejezdu na silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci, a

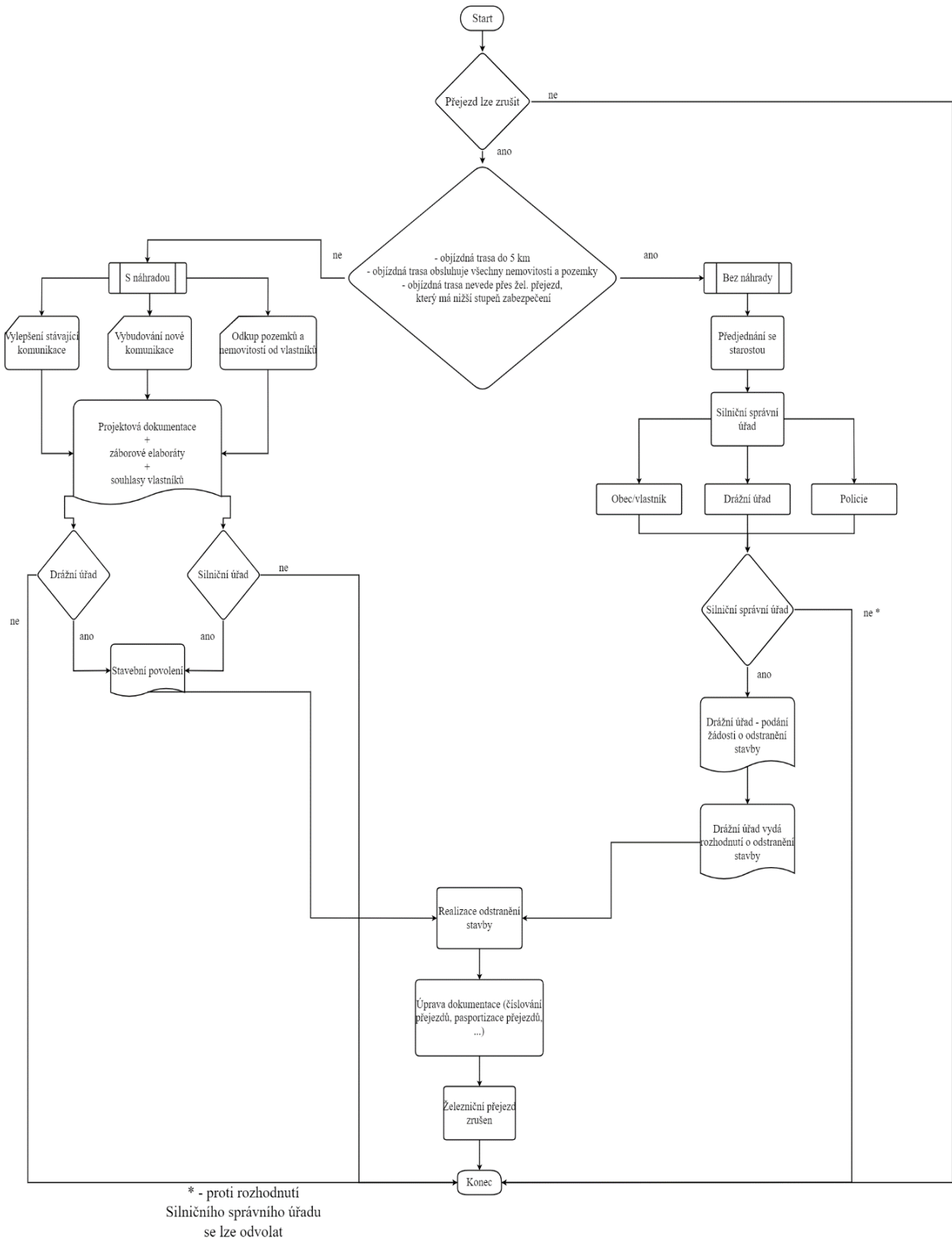
b) drážního správního úřadu k posouzení stupně zabezpečení přejezdu, má-li trasa podle odstavce 1 vést přes přejezd.“ (2)

V návaznosti na novelu zákona o pozemních komunikacích vydala SŽ SM86 „Směrnici pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad“, kde byly jasně specifikovány možnosti zřizování objízdných tras za zrušené železniční přejezdy. „Přejezd se ruší buď bez náhrady, nebo za předpokladu realizace kompenzačních opatření. Kompenzační opatření se navrhuje za předpokladu, že nelze zrušit přejezd bez náhrady. Kompenzační opatření slouží pro zajištění náhradního přístupu na pozemky dotčené zrušením přejezdu, pro vytvoření alternativní trasy dotčené pozemní komunikace nebo zajištění náhradního způsobu křížení pozemní komunikace s dráhou. V případě existence sousedního železničního přejezdu v dostupné vzdálenosti od rušeného přejezdu nebo v případě existence jiného možného přístupu na rušeném přejezdu přes dotčené pozemky, lze do projednávání vstoupit bez návrhu kompenzačních opatření.“ (1).

Z hlediska investičních prostředků můžeme rozdělit rušení železničních přejezdů:

- opravné a údržbové práce v rámci hlavní činnosti oblastních ředitelství SŽ – bez kompenzačního opatření,
- modernizační akce malého i velkého rozsahu (tj. do 30 mil Kč, resp. nad 30 mil Kč) - součástí jsou kompenzační opatření,
- stavby cizích investorů (ŘSD, SÚS, TSK, obce, města, ...).

Obrázek 2: Vývojový diagram rušení přejezdu (zdroj: autoři)



3. Kdo vytipuje přejezd na zrušení?

Možností zrušení přejezdu se zabývá SŽ v několika fázích:

1. předprojekční fáze
2. projekční fáze
3. hlavní činnost OŘ
4. cizí investoři.

O předprojekční fázi hovoříme při zpracování koncepčních studií jako jsou Technicko-ekonomické studie, studie proveditelnosti a Záměr projektu. Zde dochází k vytipování možných přejezdů ke zrušení, včetně návrhu řešení, pokud se nejedná o zrušení přejezdu bez náhrady. Technická řešení se navrhuje a ekonomicky oceňují, protože tyto dokumentace slouží k rozhodování Centrální komise MD. Pokud je to možné tak se i předjednájí s vlastníky, obcemi a kraji. Jde o to, aby potom nedošlo k situacím, kdy daný přejezd nelze zrušit z důvodu např. chybějícího příjezdu na pozemek apod., ale v ekonomickém hodnocení se zrušením železničním přejezdem již počítá.

V projekční části se navazuje na předprojekční fázi. Technické řešení se detailněji rozpracuje, a to vždy dle stupně projektové dokumentace. A přejezdy se projednávají ke zrušení až do fáze vydaného oznámení o odstranění stavby (v tomto případě železničního přejezdu) s Drážním úřadem.

V rámci hlavní činnosti OŘ se pozornost zaměřuje na úseky, které již prošly modernizací a leží na vytížených železničních tratích a jsou naplněny podmínky pro zrušení železničních přejezdů. V dalším sledu jde o tratě, kde se nepřipravuje žádná modernizační akce a je možnost některé železniční přejezdy zrušit. Pro přejezdy zabezpečené výstražnými kříži, kde byly posuzovány rozhledové poměry, podle již neplatného předpisu SŽ S4/3 je schválený harmonogram do roku 2030 pro celou síť SŽ. Zde se nabízejí tyto možnosti: zrušit přejezd, zabezpečit přejezd světelným zabezpečovacím zařízením, zavést trvalé omezení rychlosti (pomalou jízdu přes přejezd), terénní úpravy na zlepšení rozhledových poměrů na přejezdu, zpevnění navazující komunikace při podélném sklonu do 3 %. Příslušný správce pasportu přejezdů vyplní kartu s názvem "Záměry / Rušení přejezdů", kde jsou uvedeny všechny nutné souhlasy pro zrušení přejezdu. Tím je dán předběžný souhlas pro zrušení přejezdu.

Poslední fáze je kombinací všech třech předchozích fází dohromady s jednou podstatnou změnou a tou je, že investiční prostředky nejsou z rozpočtu SŽ, ale pocházejí z jiných zdrojů. Cizí investoři jsou zpravidla organizace, které se starají o pozemní komunikace různých tříd na různých zájmových územích. Nejčastější případy jsou při přeložkách silnic a dálnic, kde intenzivně spolupracujeme s kolegy s ŘSD odstraňování železničních přejezdů buď nadjezdy nebo podjezdy, pokud nelze tyto přejezdy jednoduše zrušit. Existuje dohoda mezi ŘSD a SŽ ohledně rušení přejezdů v rámci staveb ŘSD. SŽ vyžaduje prověření zrušení dotčených přejezdů v rámci povolení staveb ŘSD.

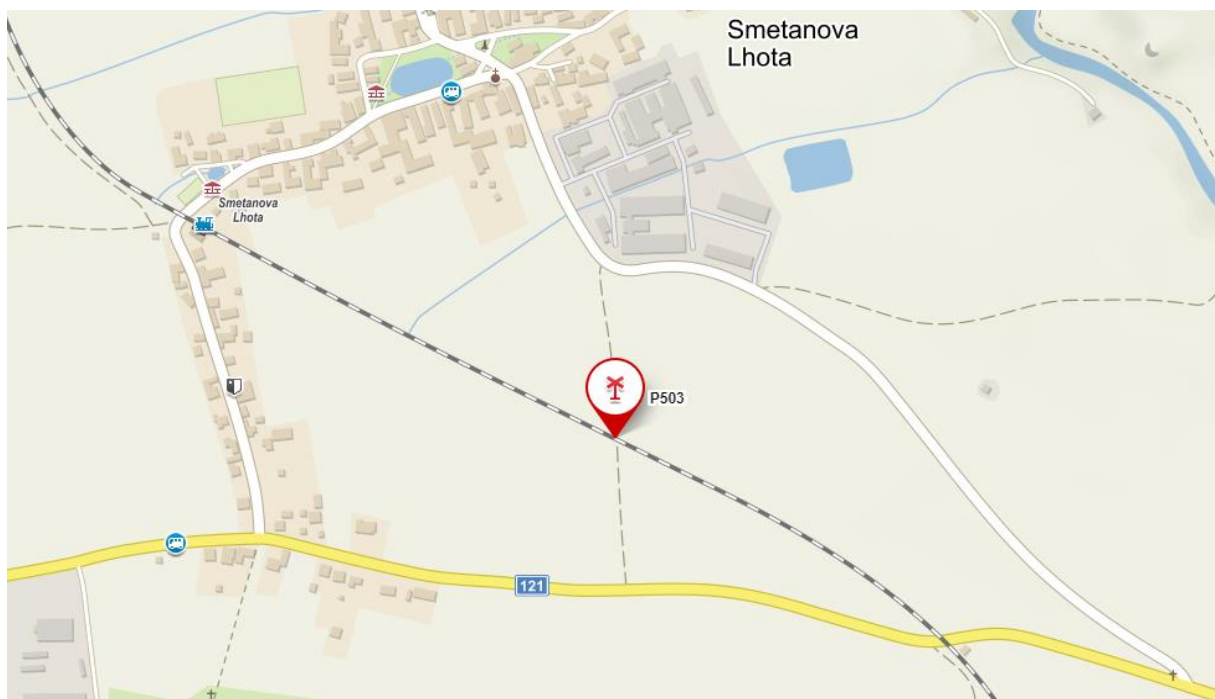
4. Vznik nového přejezdu

Pokud chceme optimalizovat (snižovat) počty železničních přejezdů je nutné velmi výrazně regulovat vznik nových železničních přejezdů. V tomto smyslu na to reagovala i SM86, kde je v článku 18 odstavec 2 vysloveně napsáno: „Zřídit nový přejezd lze zcela výjimečně, pouze na základě písemného odsouhlasení NPS.“ Tedy žádosti od organizačních jednotek SŽ, stejně tak cizích investorů jsou důkladně prozkoumány na Odboru traťového hospodářství ve spolupráci s dalšími Odbornými složkami SŽ až teprve poté může být nový přejezd zřízen (1).

5. Příklad rušení železničního přejezdu bez náhrady

Příkladem možného zrušení železničního přejezdu, který je možné zrušit bez náhrady je přejezd P503. Železniční přejezd se nachází na trati 715 (dle knižního jízdního řádu trať č. 200) konkrétně v km 34,598 mezi zastávkami Dolní Ostrovec a Smetanova Lhota. Na přejezdu je snížena rychlost na $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ oproti traťové rychlosti $75 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

Obrázek 3: Mapka polohy přejezdu P503



zdroj: mapy.cz

Obr. 4: Fotografie přejezdu P503 (zdroj: autoři)



Jedná se o přejezd, který leží na polní cestě a spojuje dvě pole, a je tedy hlavně využíván zemědělci pro přejezdy mezi jednotlivými poli.

Z přiložené mapy na obrázku 3 lze vyčíst, že cesta pokračuje dále za železničním přejezdem a je napojena na místní komunikace z obou stran, tím je splněna obsluha všech přilehlých pozemků a nemovitostí. Nejkratší objízdná trasa měří 2,1 km a je vedena přes jiný železniční přejezd (P502), ten je zabezpečen vyšším stupněm zabezpečení, než je tomu u přejezdu P503, konkrétněji se zde nachází přejezdové zabezpečovací zařízení světelné se závory. Železniční přejezd P503 je možno rušit bez náhrady, jelikož splňuje veškeré stanovené podmínky – viz obrázek 2.

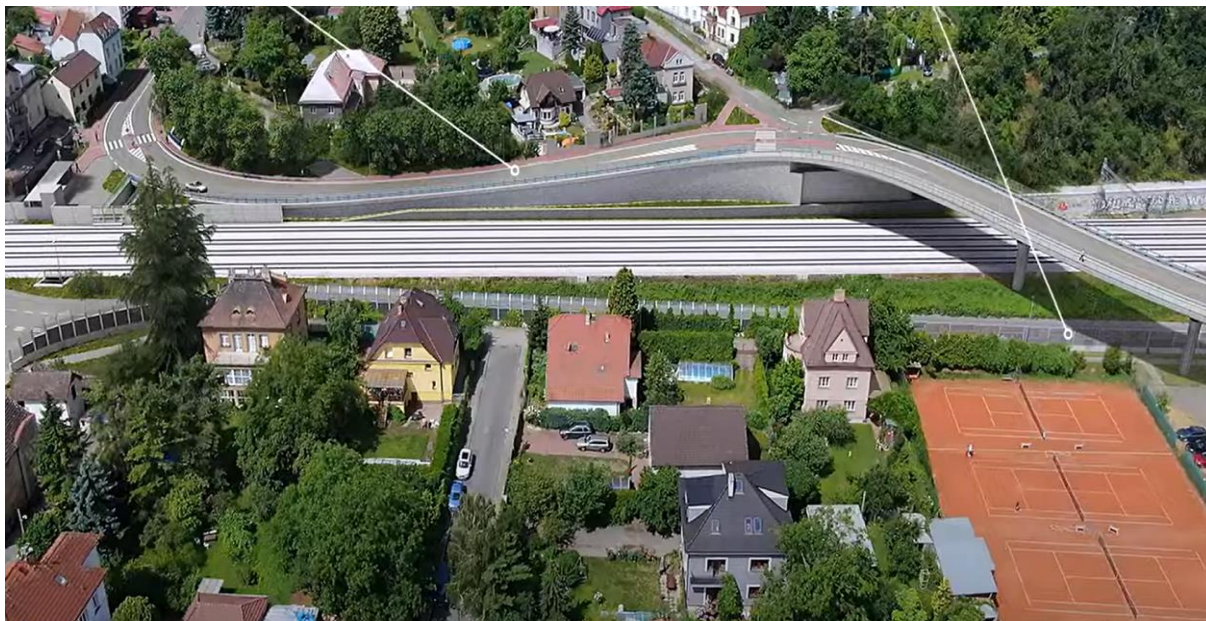
Nejprve je dobré rušení přejezdu předjednat se starostou nebo vlastníkem pozemní komunikace, popř. přilehlých nemovitostí. Dále se proces posouvá na Silniční správní úřad, který obešle všechny zainteresované instituce (vlastník, Drážní úřad, policie). Silniční správní úřad dostane vyjádření, od již zmíněných institucí, a na základě toho vydá rozhodnutí o rušení přejezdu. Pokud je stanovisko kladné je možné proces posunout na Drážní úřad, kde se podává žádost o odstranění stavby. Následně Drážní úřad vydá „Rozhodnutí o odstranění stavby“ a přichází na řadu samotná realizace odstranění stavby, na což navazuje nutná úprava provozní dokumentace (identifikační číslo přejezdu zanikne ve všech provozních dokumentacích, pasportizace přejezdů). Po úpravě veškerých dokumentací můžeme železniční přejezd považovat za zrušený.

6. Příklad rušení železničního přejezdu s náhradou

Pokud nelze železniční přejezd zrušit bez náhrady, je potřebné zařadit náhradu přejezdu do Investičního plánu SŽ. Poté začíná standardní příprava buď v rámci investičního globálu do 30 mil Kč nebo jako jmenovitá investiční akce

nad 30 mil Kč. Zde je konkrétně uvedeno zrušení velmi nebezpečného železničního přejezdu P261 na III. TŽK mezi žst. Praha-Radotín a Dobřichovicemi – viz obrázek 5. Po mnoha letech usilovného přesvědčování SŽ prolomila odpor části obyvatel Velké Chuchle a má vydané územní rozhodnutí s nabitím právní moci na zrušení čtyřkolejného železničního přejezdu P261 a náhradou bude vybudován nadjezd a v místě bývalého přechodu i podchod pro pěší.

Obr. 5: Vizualizace nadjezdu ve Velké Chuchli (zdroj: Správa železnic)



7. Problémy při rušení železničních přejezdů

SŽ si pečlivě vybírá železniční přejezdy ke zrušení, tak aby jejich odstranění bylo realizovatelné v souladu s platnou legislativou. Přesto při rušení železničních přejezdů se SŽ setkává často s nesouhlasnými stanovisky od jednotlivých starostů bez dalšího zdůvodnění. Při dalším šetření na místě se pak jedná zejména o tyto případy:

- přístupy na pozemky – objízdna trasa neobsluhuje všechny pozemky,
- odříznutí jedné části obce od druhé – zrušením železničního přejezdu dojde k přerušení nebo zhoršení spojení mezi jednotlivými částmi obce,
- podjaté silniční správní úřady – výkon státní správy není oddělen od zájmů obcí,
- zemědělci požadují za vybudování objízdny cesty náhradou ornou půdu, kterou SŽ nedisponuje,
- náhrady pozemků musí být v dostupné vzdálenosti a pokud možno se stejnou bonitou půdy, což není vždy reálné,
- starosta chce být zvolen a ponechání přejezdu obec či město finančně nezatěžuje – z pohledu starosty je logické železniční přejezd zachovat, obce či města za železniční přejezd nic neplatí. Veškeré náklady na údržbu a správu železničního

přejezdu jdou na vrub SŽ. Důležití pro starostu jsou spokojení občané, kterým v daném místě stávající přejezd vyhovuje.

Problematiku by pomohlo vyřešit zavedení finanční spoluúčasti obce či města na jehož katastru se železniční přejezd nachází na účelové pozemní komunikaci. Jednalo by se o finanční spoluúčast na údržbě přejezdové konstrukce a vybraná částka by byla použita k údržbě konkrétního přejezdu. Finanční spoluúčast by přiměla obce a města k redukci počtu málo využívaných železničních přejezdů. Obdobné modely jsou známy ze zahraničí např. Rakousko, Německo (5)(6).

Při současném stavu legislativy obce a města zpravidla nejsou jakkoliv motivovaná se podílet na zrušení železničního přejezdu, a to i v případech, že daný železniční přejezd je málo využívaný. Bezpečnost silničního a železničního provozu na železničním přejezdu, tak zůstává pouze na SŽ.

8. Přínosy zrušení přejezdu

Jednoznačně nejvýznamnějším přínosem zrušeného železničního přejezdu je zvýšení bezpečnosti jak silničního, tak železničního provozu. Odstraněním železničního přejezdu je odstraněno kolizní místo mezi pozemní komunikací a železniční tratí. Statistika usmrčených nebo zraněných lidí na železničních přejezdech zmiňovaná v úvodu tohoto článku je toho jasným důkazem. Další přínosy a časové úspory, lze rozdělit dle druhů dopravy na železniční a silniční.

Přínosy a časové úspory na straně železniční dopravy:

- odstranění trvalého rychlostního omezení (přejezdy, kde nebyly splněny rozhledové poměry pro plnou traťovou rychlost) a tím zkracování cestovních dob,
- finanční úspory při rozjezdech a brždění na přejezdech,
- snížení hluku při plynulém průjezdu vlaku bez dávání návěsti „Pozor“ lokomotivní houkačkou, a to zejména v noční době,
- finanční úspory na údržbu přejezdu (přejezdové konstrukce, PZZ, rozhledových poměrů atd.),
- absence poruchy PZZ na neexistujícím přejezdu,
- při absenci železničních přejezdů a při vhodných parametrech GPK je možné zavedení rychlosti v pásmu od 160 do 200 km/h.

Přínosy a časové úspory na straně silniční dopravy:

- odstranění čekání na přejezdech při průjezdu vlaku,
- odstranění snížení rychlosti před železničním přejezdem v závislosti na tom, zda se jedná o přejezd vybavený pouze výstražnými kříži (30 km/h - 30 m před železničním přejezdem) nebo přejezd vybavený PZZ (50 km/h - 50 m před železničním přejezdem),
- finanční úspory rozjezdů a brždění silničních vozidel,
- zvýšení plynulosti dopravy.

Závěr

Článek si kladl za cíl přinést detailní pohled na problematiku rušení železničních přejezdů z pohledu manažera dopravní infrastruktury. Jsou zde uvedeny procesní vazby, klady a zejména problémy, se kterými se v současné době SŽ potýká. Pro názornost jsou uvedena konkrétní řešení při rušení železničních přejezdů. V každém případě se SŽ daří držet tempo rušení přejezdů na společensky únosné míře. Autoři příspěvku se domnívají, že v českém prostředí bude nutné začít též využívat podobný přístup jako sousední západní země, a to zpoplatnění použití železničního přejezdu. Bez finančního zapojení samospráv, obcí a jednotlivých majitelů dotčených nemovitostí, bude proces rušení přejezdů stále jen záležitostí SŽ, která ostatní účastníky provozu na pozemní komunikaci, nic nestojí.

Zdroje a použitá literatura

- (1) Správa železnic, Směrnice č. 86. Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad.
- (2) Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. v platném znění.
- (3) Statistiky mimořádných událostí | Drážní inspekce. Drážní inspekce [online]. [cit. 2023-04-27]. Dostupné z: <https://www.dicr.cz/mimoradne-udalosti/statistiky-mimoradnych-udalosti>
- (4) Zakonyprolidy.cz 266/194 Sb. Zákon o drahách [online]. Zlín: AION CS, s.r.o. 2010-2022, 2022 [cit. 2022-02-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>
- (5) Schranken für Bahnübergang Eisbachstraße in Eisenstadt. www.bvz.at [online]. 2023 [cit. 2023-7-23]. Dostupné z: <https://www.bvz.at/eisenstadt/nach-unfaellen-schranken-fuer-bahnuebergang-eisbachstrasse-in-eisenstadt-bezirk-eisenstadt-363126696>
- (6) Ende der Problemschranken: Bahn erneuert Technik an fünf Bahnübergängen. www.suedkurier.de/ [online]. 2019 [cit. 2023-8-16]. Dostupné z: <https://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/kreis-konstanz/Ende-der-Problemschranken-Bahn-erneuert-Technik-an-fuenf-Bahnuebergaengen;art372432,10256808>

Seznam zkratek

GPK – Geometrická poloha koleje

MD – Ministerstvo dopravy

NPS – Náměstek pro provozuschopnost SŽ

OŘ – Oblastní ředitelství SŽ

PZZ – Přejezdové zabezpečovací zařízení

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic, státní příspěvková organizace

SÚS – Správa údržba silnic

SŽ – Správa železnic, státní organizace

SM86 – SŽ SM86 Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad.

TSK – Technická správa komunikací

TŽK – Tranzitní železniční koridor

Praha, červen 2023

Lektorovali:

Ing. Martin Jacura, Ph.D.,

ČVUT v Praze, Fakulta dopravní

doc. Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D.,

Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

7. Malé detaily – velké překážky v bezbariérové přístupnosti

Adam Podolník¹¹³,

David Svrček¹¹⁴,

Ivan Vukušič¹¹⁵,

Eva Krautová¹¹⁶,

Oldřich Jirků¹¹⁷

Klíčová slova

Bezbariérový přístup, osoba s omezenou schopností pohybu a orientace, TSI PRM, Bezpečnost, Detaily, Logika pohybu

Keywords

Barrier-free access, persons with disabilities, persons with reduced mobility, TSI PRM, Safety, Details, Motion logic

Anotace

Tento článek se zaměřuje na drobné, ale zásadní detaily návrhu nově budovaného bezbariérového prostředí železničních stanic (zastávek) a jejich okolí, které bohužel často unikají pozornosti a které se opakovaně objevují při posuzování shody notifikovanou osobou. Autoři v článku ukazují, že některé specifické požadavky na bezbariérový přístup a použitelnost pro osoby s omezenou schopností pohybu

¹¹³ Ing. Adam Podolník, absolvent Vysokého učení technického v Brně, v současnosti působí jako expert senior AO pro Výzkumný ústav železniční a.s.

¹¹⁴ Ing. David Svrček, absolvent Vysokého učení technického v Brně, v současnosti působí jako expert AO pro Výzkumný ústav železniční a.s.

¹¹⁵ Ing. Ivan Vukušič, Ph.D., absolvent Vysokého učení technického v Brně, v současnosti působí jako vedoucí oddělení infrastruktura AO pro Výzkumný ústav železniční a.s.

¹¹⁶ Ing. Eva Krautová, absolventka Vysokého učení technického v Brně, v současnosti působí jako expert AO pro Výzkumný ústav železniční a.s.

¹¹⁷ Ing. Oldřich Jirků, absolvent Českého vysokého učení technického v Praze, v současnosti působí jako expert AO pro Výzkumný ústav železniční a.s.

a orientace jsou často opomíjeny nebo nejsou zahrnuty do projektů a návrhů. Tyto požadavky jsou zakotveny v legislativě, normách a dalších příslušných předpisech. Pro účely posouzení shody je zastřešuje TSI PRM (Technické specifikace pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace) (1).

Annotation

This article focuses on the small but essential details of the design of the newly built barrier-free environment of the railway stations (stops) and their surroundings, which unfortunately often escape attention and repeatedly appear during the assessment of conformity by the notified body. In the article, the authors show that some specific requirements for barrier-free access and usability for people with limited mobility and orientation are often neglected or not included in projects and proposals. These requirements are defined in legislation, standards, and other relevant regulations. For conformity assessment purposes, they are covered by the TSI PRM (Technical specifications for interoperability for persons with disabilities and persons with reduced mobility) (1).

Úvod

V prostředí evropského železničního systému je pod myšlenkou interoperability principiálně prosazováno jednotné řešení infrastruktury. Součástí této infrastruktury jsou také železniční stanice, zastávky, výpravní budovy a přístupy k nim. Požadované parametry pro tyto součásti z pohledu osob s omezenou schopností pohybu a orientace zaštiťuje Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v platném znění, jehož přílohou se vydává technická specifikace pro interoperabilitu (1) (dále jen TSI PRM). Výzkumný Ústav Železniční, a. s. jako notifikovaná osoba tyto parametry a jejich zohlednění v projektech a na stavbách porovnává s požadavky TSI PRM. Požadavky TSI PRM se dělí na dvě skupiny – technické a funkční. Technické jsou požadavky, které jsou přímo specifikovány v samotné TSI PRM a funkční požadavky ty, které mohou být řešeny pomocí národních, regionálních, nebo podnikových předpisů (2).

TSI nám tak poskytuje často jen komplexní pohled na problematiku a přesah do národních předpisů pak nabízí řešení konkrétních detailů. Některé tyto detaily jsou však i přesto stále přehlíženy a navrhovány nevhodně. Nevhodně ve vztahu k legislativě a zejména nevhodně ve vztahu k uživatelům z řad osob s omezenou schopností pohybu a orientace.



Obr. 7: výsledek změny projektu, která neprošla ani interní kontrolou. Na rozhraní zůstal nyní nadbytečný varovný pás a bezbariérové WC je přístupné přes vyrovnávací stupeň.

Tento problém není způsoben nedostatečným vzděláním projektantů a stavitelů, jelikož zpravidla prokazují dobrou znalost norem a předpisů. Co však vnímáme jako kámen úrazu je nepochopení principů pohybu a orientace v prostředí jako takovém. Předpis často definuje základní parametry, ale jejich aplikace pak musí nutně vycházet z logiky používání budovaného prostředí uživateli. Některé odkazy v článku tak nebudou odkazovat přímo na konkrétní předpis v přímém vztahu s řešenou otázkou, ale budou ilustrovat nutnost porozumění v kontextu nekonečné rozmanitosti prostředí.

Článek se zaměřuje jen na některé detaily, které jsou velmi často chybně řešeny. Na základě kontroly stovek projektů mají autoři značný přehled. Problematika je obsáhle zpracována v publikaci České komory autorizovaných inženýrů a techniků (3) a je komplexně popsána v normách ČSN P ISO 21542 (4) a ČSN EN 16587 (5). Smyslem článku je na problematiku upozornit, aby se některé chyby neopakovaly stále dokola.

1. Cestou OOSPO

Jak se lépe seznámit s nástrahami, které se mohou vyskytnout na cestě jakékoliv skupiny osob s omezením pohybu a orientace (dále OOSPO), než na konkrétních příkladech. Provedeme Vás imaginární železniční stanicí, ve které si ukážeme, jak vnímají uživatelé okolí, ve kterém se nacházejí. Vždy si nejdříve popíšeme situaci,

a pokud bude některá část vyžadovat bezbariérové řešení, tak jej rozebereme jak na úrovni legislativní, tak na úrovni častých chyb, a nastíníme možné řešení vyplývající buďto už ze zmíněné legislativy nebo z logiky užívání.

1.1. Přístup

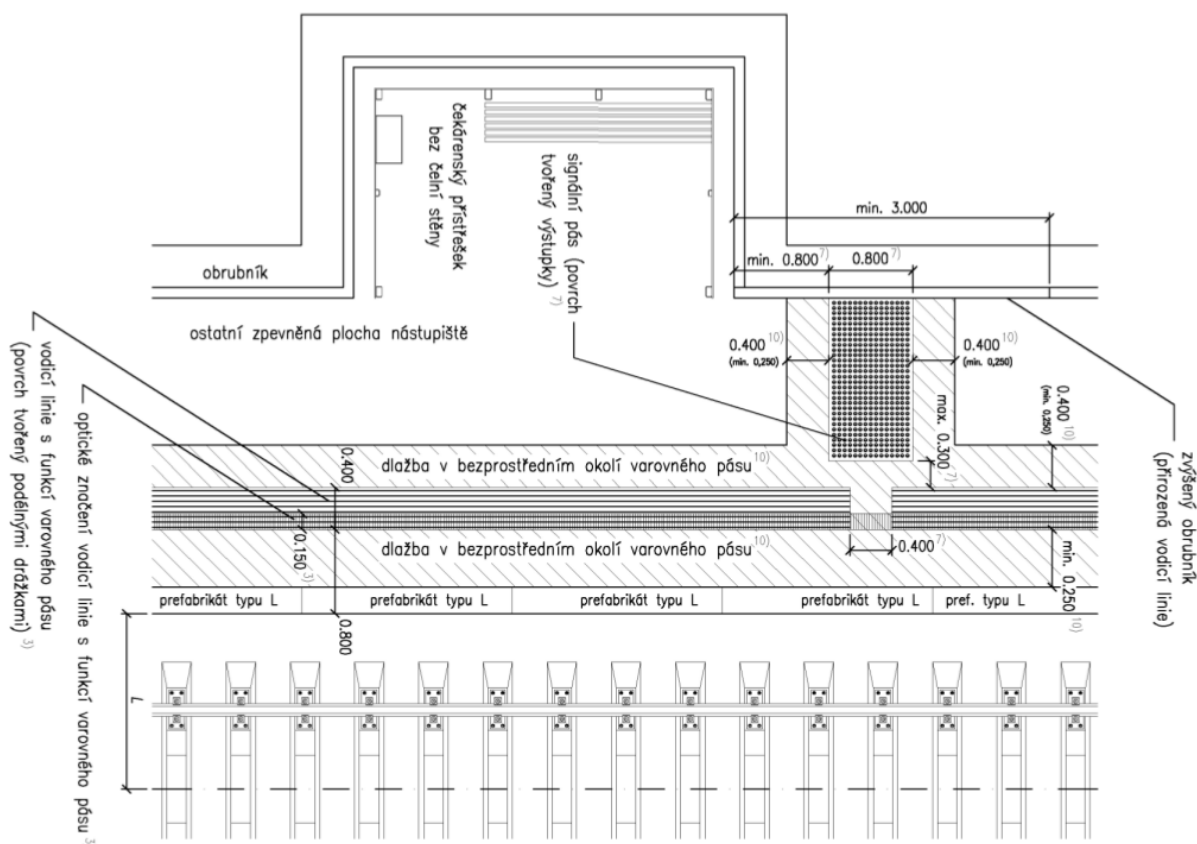
Jeden z nejpálčivějších problémů čeká OOSPO ihned na přístupu k železniční infrastruktuře, kde dochází ke špatné nebo absentující koordinaci návazných ploch, a to jak v rámci posuzovaného projektu, tak v rámci návazných akcí obecních samospráv či jiných vlastníků. Tato situace vyúsťuje v to, že je de facto nově budované prostředí zcela oddělené varovnými pásy od nebezpečného nenormového okolí, místo toho, aby byl integrován do celku, který by měl podle vyhlášky 398/2009 Sb. (6) umožňovat samostatný a bezpečný pohyb. Toto se týká všech skupin OOSPO, jak nevidomých a slabozrakých, kteří nemohou využít úprav povrchu dlažby, tak osob s pohybovými omezeními, které nemohou překonat stávající nevyhovující povrchy.



Obr. 2: žst. Koprivnice nemá jediný bezbariérový přístup z okolí. Ani rozsáhlá rekonstrukce tento problém neřeší, neboť stavba končí varovnými pásy pod a nad schodištěm na hranici drážního pozemku.

1.2. Hmatové prvky chodníků

Osoba s omezenou schopností orientace se v rámci stanice / zastávky / přednádraží pohybuje systémem přirozených a umělých vodících linií (za přispěvků dalších úprav povrchu reliéfní dlažbou). Tyto prvky mají parametry jednoznačně vymezené vyhláškou č. 398/2009 Sb., body 1.2.1 – 1.2.7 (6). Přirozená vodící linie je obecně jakákoliv konstrukce minimální výšky 60 mm nebo konstrukce tvořící zarážku pro bílou hůl. Umělá vodící linie musí navazovat na přirozenou vodící linii a je tvořena podélnými drážkami. Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie označující orientačně důležité místo, musí navazovat na vodící linii a povrch v šířce 800 – 1000 mm musí mít nezaměnitelnou strukturu.



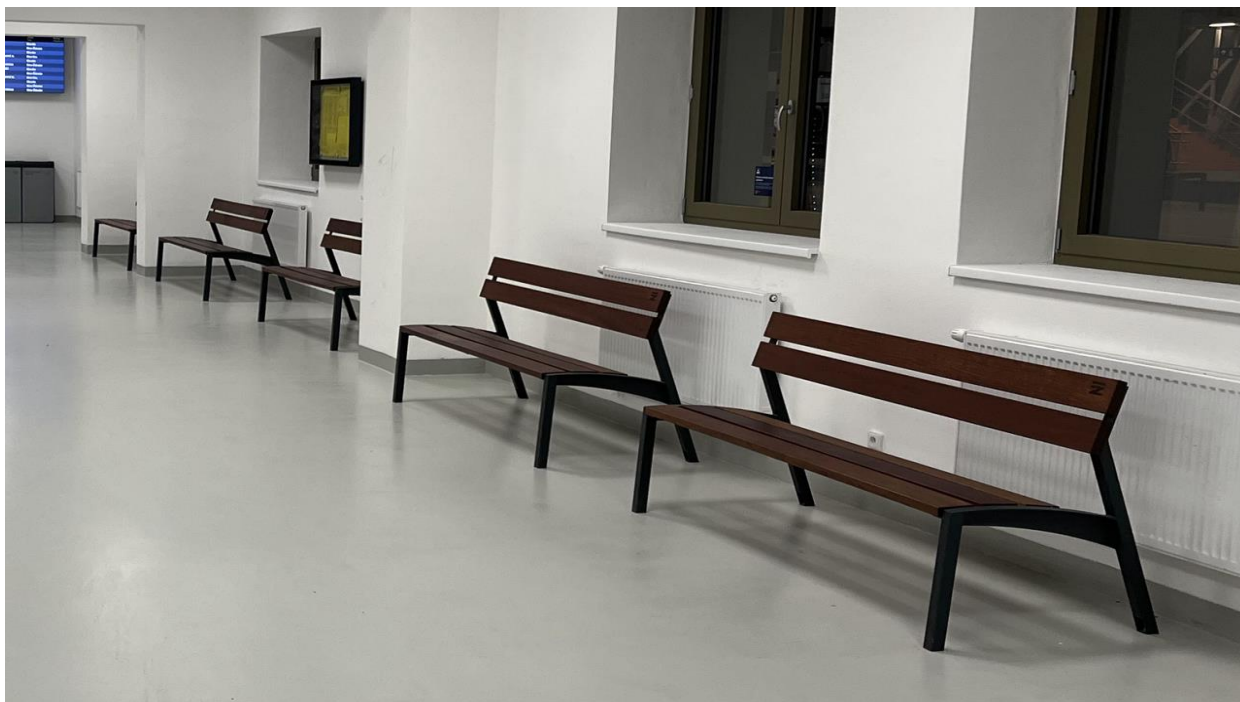
Obr. 8: Systém vodících linií na nástupišti (zdroj: VL Ž8.7, obrázek 20).

Kolem těchto linií nesmí být žádné překážky v předepsané vzdálenosti dané vyhláškou č. 398/2009 Sb., body 1.2.1.2, 1.2.10 (6). Toto bývá v rámci projektu i v rámci stavby, při úpravách řešení podle lokálních podmínek, často opomíjeno, tyto prvky nikam nevedou, a tak prakticky postrádají funkci, nikdo je na své trase nepotká.



Obr. 5: reklamní poutače ve vodící linii, žst. Brno hlavní nádraží

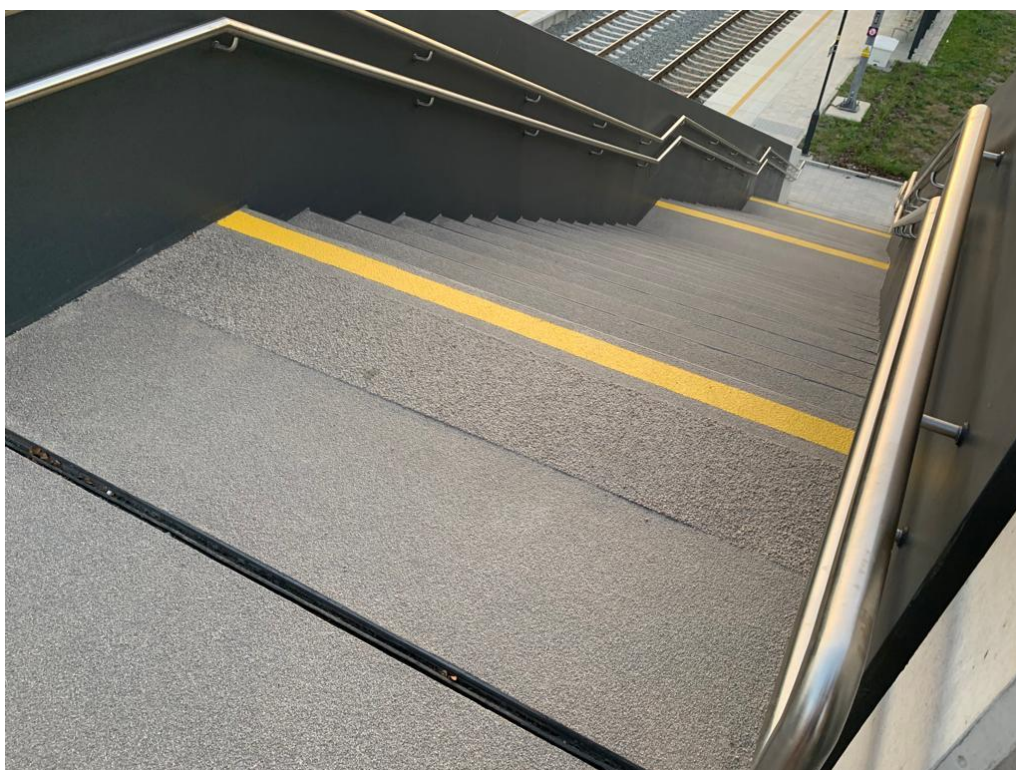
Umístění laviček podél stěny, která slouží jako přirozená vodící linie značně komplikuje její použití. Nadto je nutné uvědomit si diskomfort osob na lavičkách sedících, a především procházejícího nevidomého uživatele, který jistě pocítí, že se zde na něj zapomnělo.



Obr. 6: Lavičky ve vodící linii, žst. Adamov

1.3. Hmatové úpravy před schodištěm

Samostatným druhem úpravy povrchu bezbariérové cesty je takzvaný zdrsňený pás před schodišti. Tento pás napomáhá upozornit cestující změnou povrchu na blížící se schodiště. Má mít unikátní povrch, a proto je zásadní, aby nebyl použit povrch shodný s varovným pásem (půlkulové výstupky) ani s umělou vodící linií (drážky). TSI PRM požaduje před prvním stupněm prvního sestupného schodišťového ramene hmatově rozpoznatelné značení bez dalších specifikací. Vzorové listy železničních spodku Ž8.7, odstavec 15 (7) definují zdrsňený pás dlažby široký 400 mm ve vzdálenosti 200 mm od hrany prvního stupně. Vzorový list se ovšem týká pouze nástupišť, ale požadavek TSI PRM bod 4.2.1.2.2, podbod 2b) (1) musí být aplikován na celou bezbariérovou cestu, tedy na každé schodiště přístupné cestujícím.



Obr. 7: Vhodné provedení, zastávka Plzeň-Slovany

Česká legislativa zatím nenabízí konkrétní řešení, ale z nabídky firem vyrábějící interiérové dlažby je patrné (dlažby různých textur a charakteristik protiskluznosti), že jsou na toto připravené a mohly by být analogicky k řešení na nástupištích použity. To by přispělo k ucelenosti řešení bezbariérových cest a jejich lepšímu použití.



Obr. 8: nevhodnou dlažbou zde namísto zdrsňeného pásu vznikl pás varovný, zastávka Duchcov

1.4. Šířka bezbariérové cesty

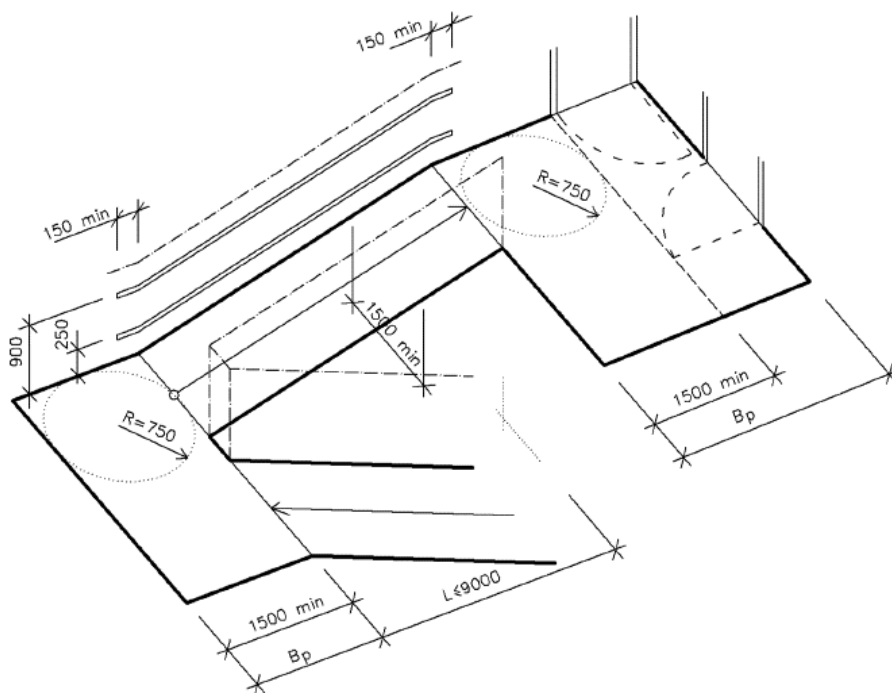
V předchozím odstavci jsme se na bezbariérové cestě věnovali způsobu pohybu osob s omezenou schopností orientace, nyní popíšeme úskalí uživatelů s pohybovými omezeními. Do této skupiny se neřadí pouze uživatelé na ortopedickém vozíku, ale také osoby starší, osoby s kočárkem, osoby s těžkými zavazadly, tedy všichni, kteří mají ztížený pohyb. Pro tyto uživatele je zásadní, aby prostředí umožňovalo co nejjednodušší pohyb ve vertikálním i horizontálním směru. V rámci horizontálního pohybu je s ohledem na pohodlí a použitelnost nejdůležitější šířkové uspořádání. Šířka bezbariérové cesty je jedním z technických požadavků TSI PRM, tedy požadavek, který je přímo definován samotným TSI PRM, bod 4.2.1.2, podbod 2) (1). Minimální šířka je stanovena na 1600 mm, a to bez tolerance. Tato hodnota vychází z požadavku na šířku jednoho pásu 800 mm pro každý směr. To je bohužel v rozporu s normou ČSN 73 6110 (8), která umožňuje šířku 1500 mm. Toto je zdrojem častých chyb, kdy narážíme na historické majetkoprávní vztahy pozemku chodníku. V rámci posouzení projektové dokumentace je toto relativně lehce eliminovatelný problém, horší situace pak nastává při realizaci projektu (úprava polohy navazujících konstrukcí a její vysoká finanční náročnost). Šířka 1600 mm je uplatňována pro celou bezbariérovou cestu, tedy i pro rampy a schodiště (vzdálenost měřena mezi madly). Zde je potřeba dávat pozor při změnách staveb, kdy zateplení budovy vyvolá posun madla na zdi do prostoru schodiště nebo rampy navržených pro splnění minimálních normativních požadavků, a to pak vede na zúžení pod požadovanou šířku.



Obr.: Zateplením budovy byla snížena světlá šířka mezi madly na 1550 mm, v tuto chvíli je splnění požadavku již velmi nákladné a komplikované

1.5. Bezschodová cesta

Jelikož jsme otevřeli téma schodišť a ramp, pojďme si ukázat pár drobností, které značně komplikují pohyb OOSPO i na těchto místech. Často z touhy odlišit se / umístit do veřejného prostoru něco zvláštního, něco architektonicky významného, jsou použity prvky, které právě znevýhodněným z cestujících vytvářejí překážky v samostatném pohybu. Typickým případem jsou rampy, ale v tomto smyslu i chodníky ve sklonu zvláštních tvarů. Část cestujících na ortopedickém vozíku nedokáže jet do kopce a zároveň zatáčet, takovýto úkon je pro ně nebezpečný, ne-li nemožný. Pro možnost změny směru proto legislativa (ČSN 73 4130, odstavec 7.1.3 (9); Vyhláška č. 398/2009 Sb., bod 2.1.3 přílohy č. 3) (6) definuje podesty s pouze jednostranným sklonem a dostatečnými rozměry umožňující toto otočení.



Obr. 10: Rozměry podest (zdroj: ČSN 73 4130, obrázek 23)

Dalším ozvláštňujícím prvkem je spojení chodníku ve sklonu se schodištěm. Na hranách chodníku ve sklonu tak vznikají stupně s proměnlivou výškou, které ale v tomto provedení norma na schodiště a rampy ČSN 73 4130 odstavec 9.1 nepřipouští. (9) (definuje schod jako stále stejně široký a vysoký stupeň). Tato potřeba odlišit se tedy vytváří komplikaci zejména slabozrakým, pro které tyto zvláštní schody představují nebezpečí zakopnutí.

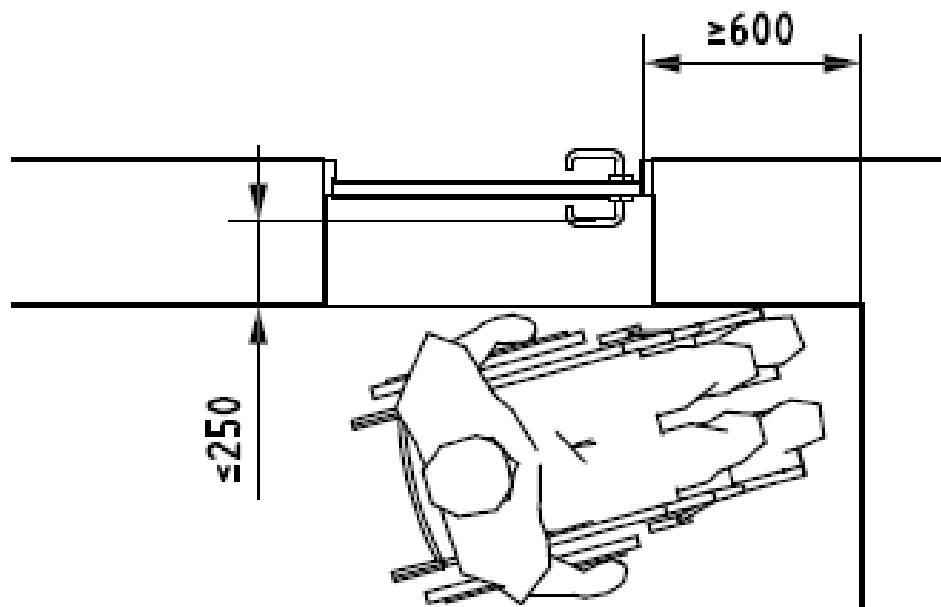


Obr. 11: Komunikace ve sklonu součástí schodiště (zdroj: https://farm4.staticflickr.com/3072/5716899860_5389691fa8_b.jpg)

Pokud by stejná komunikace vedla do budovy, jednalo by se o rampu, kde dle normy ČSN 73 4130 odstavec 6.10.5 musí být zarážka proti sjetí kolečka ortopedického vozíku na obou stranách rampy (6), zatímco v případě komunikace ve sklonu takový požadavek není, ale nebezpečí sjetí ortopedického vozíku je stejné. Norma na schodiště a rampy ČSN 73 4130 (6) ani Vyhláška č. 398/2009 Sb. (3) nepočítají s takto kreativně řešenými cestami, a tak by se mohlo zdát, že co není zakázáno, je povoleno. Avšak z principů pohybu a výše popsaných analogií je nicméně patrné, že takovéto konstrukce do veřejně přístupného bezbariérového prostředí přináší nové nebezpečí (viděno z pohledu bezpečnosti) (10). Toto nové nebezpečí, které není zcela usměrněno kodexy správné praxe (PNK 402/2013, článek 3, bod 19 (10)), je proto nežádoucí (určení dle ČSN EN 50126-1, tabulka C.9) (11), neboť nejhorším možným scénářem je vážné zranění.

1.6. Vstupy do budov

Nyní se již nacházíme přede dveřmi do budovy. Na dveře pro vstup do budovy jsou kladeny veškeré požadavky pro OOSPO, ve zkratce by měly mít stejné prvky jako vstupní dveře na bezbariérové toalety. Správně zvolený typ samozavírače (ČSN P ISO 21542, bod 18.1.4) (4), vodorovné madlo na opačné straně, než jsou panty (vyhláška 398/2009 Sb., příloha 3, bod 1.1.4) (6), dosažitelné ovládací zařízení dveří – klika (vyhláška 398/2009 Sb., příloha 3, bod 8.1.6 (6) + ČSN P ISO 21542, bod 18.1.2 a 18.1.3 (4)). Zejména poslední požadavek by neměl být opomíjen už ve fázi návrhu. Z obou stran dveří je nutné dodržet dostatečnou manipulační plochu s minimálním jednosměrným sklonem (2 %) a v případně tlustých obvodových stěn dbát na to, aby klika dveří byla minimálně 500 mm dle Vyhlášky 398/2009 Sb. (doporučuje se 600 mm dle ČSN P ISO 21542) od nejbližšího rohu a zapuštěna maximálně 250 mm.



Obr. 12: Umístění dveří (zdroj: ČSN P ISO 21542)

Tento požadavek je důležitý z hlediska nutnosti zachování prostoru pro stupačky ortopedického vozíku a z něj plynoucí možnost bočního příjezdu k ovládacím prvkům. Opomenutí právě zmíněného vede k nepoužitelnosti takovýchto dveří.

Zde je několik možností, jak v současnosti řešit vstupní dveře:

1.6.1. Plně automatické posuvné nebo otevíravé dveře

Toto řešení je pro OOSPO nejjednodušší, za běžného provozu nepředstavují bariéru. Je pouze nutné dodržet minimální světlou šířku 900 mm (TSI PRM, bod 4.2.1.3) (1) a opatřit je náhradním zdrojem energie pro případ výpadku proudu. Při evakuaci v případě požáru se takovéto dveře automaticky uzamknou v otevřené poloze a netvoří tak překážku.

1.6.2. Dveře se samozavíračem

Samozavírače mohou být dobrým sluhou, ale špatným pánem. Pokud použijeme obyčejný samozavírač u dveří na bezbariérové trase, stávají se bariérou pro osoby s omezenou schopností pohybu. Existují však dvě funkce, s nimiž můžeme samozavírače s výhodou používat – aretace a zpožděné zavírání. U obou typů zůstává požadavek na sílu potřebnou pro otevření (ČSN P ISO 21542, bod 18.1.4) (4).

1.6.3. Dveře bez samozavírače

Od použití samozavírače se dá také úplně upustit v případě, že není nutné zajistit zpětné zavření dveří.

Špatné použití samozavírače je častá chyba na vstupních dveřích, kde je touha po uzavření dveří po použití, ale z důvodu používání dveřmi také OOSPO pro ně platí stejné požadavky jako pro dveře na bezbariérovém WC. Mezi nejčastěji přehlížené požadavky patří špatně řešený samozavírač, absence vodorovného madla, umístění ovládacího zařízení (kliky) blízko rohu konstrukce a nedostatečný prostor přede dveřmi z obou stran (Vyhláška 398/2009 Sb., příloha č. 1, bod 1.1.4.) (6). Opomenutí právě zmíněného vede k nepoužitelnosti takovýchto dveří.

1.7. Kontrastem k bezpečnému pohybu

V budově, pokud se do ní bezpečně cestující dostane, je často přehlíženým detailem barevný kontrast. Ani ne tak kontrast vybavení a mobiliáře, což je požadavkem TSI PRM, ale kontrast prostředí jako takového, který bohužel není v TSI PRM přímo zmíněn. Slabozrací uživatelé kontrast používají pro svou orientaci v prostoru, hledají body zájmu a podle změn barevnosti stěn a podlah hledají směr bezbariérových cest. v touze po vizuální čistotě prostoru však často dochází ke splynutí ploch stěn a podlah.



Obr.:13: Podchod, v němž je požadavek na kontrast zanedbán

Manuál k barevnému řešení lze najít v ČSN P ISO 21542, bod 4.3 (4). Vzhledem k tomu, že u veřejného prostředí je třeba zajistit samostatný a bezpečný pohyb, je dobré implementovat výše uvedené zásady. Typicky se může stát, že chodba končí stěnou a dál cesta pokračuje doprava nebo doleva. Pokud koncová stěna nekонтastuje s podlahou, může vytvářet dojem pokračující chodby (podobně by tomu bylo i při použití zrcadla) a tím tvoří pro slabozrakého nebezpečí nárazu. V realizaci pak hledáme řešení v analogii s označením průhledných překážek, což je ale už řešením nouzovým a nikoliv systémovým.

1.8. Vybavení pro cestující

Základním požadavkem je, aby bylo umožněno samostatné a bezpečné použití veškerého vybavení železničních stanic a zastávek všem skupinám cestujících.

1.8.1. Přepážky prodeje jízdenek

Jedním z cílových zájmů v rámci výpravní budovy může být pokladní přepážka pro cestující. TSI PRM požaduje umístění alespoň jedné přepážky pro osoby malého vzrůstu a osoby na ortopedickém vozíku (snížená překážka – TSI PRM, bod 4.2.1.8). Ta bývá v projektu často pouze vágně popsána jako splňující požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. a při realizaci je pak na uvážení stavebníka, jak ji dodá. Naopak může být dobře popsána v projektové dokumentaci, ale stavebník ignoruje projekt a dodává takzvaně "to, na co je zvyklý". Zásadním požadavkem je snížený pult. Parametry pro podrobný návrh vycházejí ze způsobu přístupu k přepážce. Snížený pult musí umožnit buďto plný podjezd stupaček ortopedického vozíku (přímý přístup), nebo boční (pro boční přístup). Hodnoty pro každou variantu jsou přímo definovány (vyhláška 398/2009 Sb., příloha č. 1, bod 1.1.4 až 1.1.7) (3). Co se týče počtu takovýchto přepážek, je nasnadě zamyslet se, z čeho tento požadavek vychází.

Ve většině případů je dostačující právě jedna bezbariérová přepážka, nicméně je k zamyšlení, zda by v případě větších stanic (případně v pohraničí), kde operuje více dopravců, nemělo být těchto přepážek více. Konkrétně jedna pro každého dopravce, aby byla všem nabídnuta rovná příležitost v podobě stejného komfortu pro cestující s omezenou schopností pohybu. Stejně tak má být alespoň jedna přepážka vybavena systémem indukční smyčky pro zesílení hlasitosti pro potřeby nedoslýchavých uživatelů vyhláška 398/2009 Sb., příloha č. 1, bod 1.3) (6). Zařízení indukční smyčky je jednoduchým doplněním zvyšující komfort komunikace této skupiny uživatelů. Dá se osadit do konstrukcí stavebně nebo dodatečně mobilní jednotkou. Dle vyjádření zástupců unie neslyšících stavebně řešené indukční smyčky poskytují kvalitnější výstup. Co je nad rámec posouzení notifikace osoby, nicméně nedoslýchaví uživatelé by to ocenili, je doplnění indukčních smyček, ať už ve formě částečného nebo celkového zasmyčkování hal a čekáren výpravních budov, které by do naslouchátek přenášelo hlášení rozhlasu.



Obr. 14: Správné provedení bezbariérové přepážky

1.8.2. Informace o odjezdech pro slabozraké

Po zakoupení dokladu je možné ihned přistoupit k odjezdu. I zde narážíme na drobnost ve formě nepochopení požadavků TSI PRM. Je jím umístění informací o odjezdech vlaků minimálně na jednom místě ve výšce okolo 1600 mm nad úroveň podlahy (TSI PRM, bod 4.2.1.10) (1). Tento požadavek vychází z potřeby slabozrakých cestujících, kteří využívají jen zbytkového zraku, číť z blízkosti cca 20

cm. Nevýhovující je tedy osazení vývěsek za jakýkoliv mobiliář, typicky lavičku nebo odpadkový koš tak, jak se s tím často na stavbách setkáváme.



Obr. 15: Nevhodné umístění informační vývěsky

1.9. Bezbariérová toaleta

Dalším prvkem vybavení budov je bezbariérová toaleta. Ta primárně slouží osobám na ortopedickém vozíku (ostatní OOSPO mohou běžně používat standardní WC) a musí jim být maximálně přizpůsobená. Pominu-li nesplnění požadavků vyhlášky (vyhláška 398/2009 Sb., příloha č. 3, bod 5.1.2 až 5.1.8) (6) na vybavení těchto toalet, se kterými se bohužel často setkáváme a musíme je korigovat na stavbě, je zde jedno funkční omezení, které bych rád více rozebral, a které není systémově ukotveno.

1.9.1. Bezbariérová toaleta – nouzové volání

Tímto funkčním ale hlavně bezpečnostním omezením je nedořešený systém nouzového volání. Umístění v kabině se již daří zajistit, ale kam je ale volání vyvedeno je Achillovou patou těchto systémů. Můžeme se setkat například s vyvedením pouze nad dveře kabiny, tak jak ho popisuje například publikace ČKAIT Bezbariérové užívání staveb v komentáři k bodu 5.1.13 Vyhlášky 398/2009 Sb. (6). Toto řešení není funkční, a to hned z několika důvodů. V tomto prostoru se často nehromadí lidé, lidé si nevšimnou blikání, protože ho neočekávají, lidé neví, co blikání znamená či se lidé bojí poskytnout pomoc. Proto v rámci posouzení a ve spolupráci se zástupci SŽ na základě normy ČSN P ISO 21542, odstavce 26.14 (4) prosazujeme řešení vyvedení signalizace do místa s trvalou obsluhou, popřípadě je v současné

době diskutována možnost používání intercomu (pravidla pro jeho použití zatím nejsou stanovena). Jedině tak je dosažena potřebná úroveň bezpečnosti.



Obr. 16: Systém nouzového volání, žst. Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov

1.9.2. Vstup na toaletu

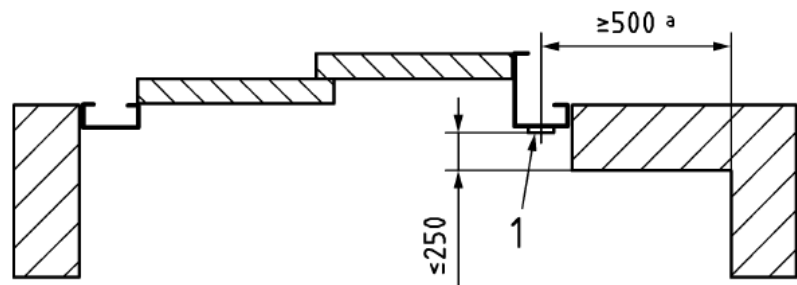
Obecně je u toalet zásadní samotný vstup na ně. V tomto směru již správce podnikl kroky, kterými se snaží předcházet problémům se vstupem spojeným. Jde hlavně o přístup pomocí turniketů a mincovníků. Mincovníky jsou standardizovány, popis řešení je součástí Pokynu Správy železnic PO SŽ PO-22/2019-GŘ ve znění změny č. 2 Přílohy B (12) a neměl by zde být prostor pro pochybení. Turnikety je možné použít s podmínkou stálé obsluhy. Bohužel jako ne všechny projekty musí být posouzeny notifikovanou osobou, tak i projekty například oprav v rámci správy železnic mohou proklouznout bez interního a posléze také nezávislého přezkoumání. Proto se stále mohou objevit novátorské přístupy v rámci oblastních samospráv, kdy je zvoleno neschválené řešení. Extrémním případem, který naprosto postrádá pochopení principů pohybu osob s omezenou schopností orientace je systém, kdy automat po zaplacení tiskne papírky s čárovým kódem, které je nutné přikládat ke čtečkám u dveří do WC. Takto navržený systém je pro nevidomého zásadní bariérou v použitelnosti a jako takový by neměl vůbec existovat.



Obr. 17: Schválený typ automatu dveřního zámku

1.10. Výtahy

Opustíme-li budovu směrem k vlakům, projdeme exteriérem směrem k nástupišti, můžeme pro přístup na něj použít výtah. Důležité je umístění přivolávacího tlačítka. Jak již bylo zmíněno výše, podobné požadavky musí splňovat každé dveře na bezbariérové cestě. Sleduje se umístění ovládacího zařízení (tlačítko přivolání výtahu) od nejbližší konstrukce (500 mm od rohu, zapuštěno maximálně 250 mm) dané normou ČSN EN 81-70, bod 5.4.2.1 (13).



Key

1 landing button

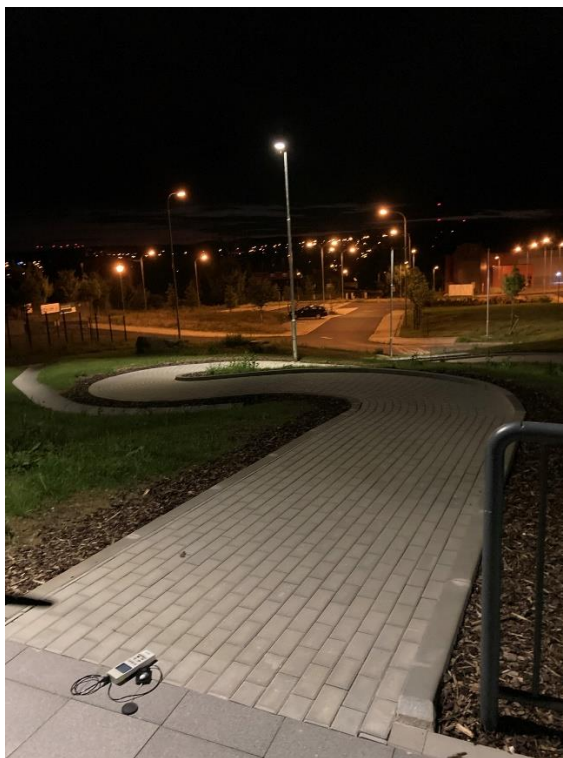
a preferably 700

Obr. 18: Umístění přivolávacího tlačítka (zdroj: ČSN EN 81-70+A1, figure 3)

Standardně bývají výtahy dodávány s ovládacími tlačítky v rámu dveří. Ty jsou často zapuštěné do opláštění šachty, a tak požadavek nesplní. Na tuto skutečnost upozorňujeme projektanty a snažíme se tento požadavek zdůraznit i při realizaci, mnohdy bez odezvy. Toto většinou vyústí v dodatečné přesuny nebo zdvojení ovládacích prvků, což je nákladné a někdy i matoucí. Přitom dobrá obslužnost výtahů je potřeba právě ze strany uživatelů na ortopedickém vozíku, kterým však tímto detailem zamezíme jeho použití. Opět zopakují, že tento požadavek je důležitý z hlediska nutnosti zachování prostoru pro stupačky ortopedického vozíku a z něj plynoucí možnost bočního příjezdu k ovládacím prvkům.

1.11. Osvětlení

Napříč celou bezbariérovou cestou a veřejně přístupnými prostory je potřeba zajistit dostatečnou osvětlenost prostředí. Tu na našem území pro železniční aplikace popisují normy pro interiérové ČSN EN 12464-1 (14) a exteriérové ČSN EN 12464-2 (15) prostory. Projektanti ví, jakých hodnot mají dosahovat a ve většině případů dokládají i detailní výpočet všech uvažovaných ploch. Neshody ale zatím stále pramení z osvětlování schodišť a vyrovnávacích stupňů (zejména pokud jsou doplněny až v rámci realizace například z důvodu špatné návaznosti na stávající plochy či jiných změn projektů) a osvětlování prostor před výtahy. Osvětlení schodišť a vyrovnávacích stupňů se v projektové dokumentaci dá dobře podchytit, pokud ovšem k doplnění dojde až během stavby. Stavebník si často neuvědomí, podobně jako při doplnění chodníku, že chodník nebo schody nemůžeme považovat za plnohodnotné a splňující legislativu, pokud nejsou řádně osvětleny, zkrátka neplní jeden z normativních požadavků. Navíc dochází k vytvoření bezpečnostního rizika, které nelze bez nákladného dodatečného doplnění osvětlení usměrnit.



Obr.19: Nedostatečné osvětlení chodníku doplněného až v průběhu stavby

U osvětlení před výtahem jde pak o nepochopení jeho důvodu. Před výtahem, ale také na schodišti či jiném přístupu používáme vyšší intenzitu osvětlení pro informování o bodech zájmu. Zjednodušuje se tak orientace cestujících, kteří podvědomě upínají svůj pohled k místům s vyšší úrovní osvětlenosti.

1.12. Srozumitelnost

Podobně jako osvětlenost, která prostupuje velký prostor, je zde také srozumitelnost rozhlasu. TSI PRM v bodě 4.2.1.11, podbodě 1 (1) požaduje měření indexu srozumitelnosti metodou STI-PA, dosahující minimálně hodnoty 0,45 (bod, kdy můžeme mluvené slovo považovat za srozumitelné). Je lehké na základě profesní zkušenosti napsat do technické zprávy, že srozumitelnost na úrovni větší než 0,45 bude doplněna a ověřena na stavbě, ale v současnosti, kdy jsou čím dál tím více realizovány projekty čekáren z betonu a skla, se tato zkušenost nadále nedá aplikovat. Je více než žádoucí do projektantské praxe zařadit akustické studie, a tím se vyhnout následným složitým a nákladným úpravám akustiky již realizovaných objektů.

2. Klíčové aspekty pohybu

Pohyb po budově obecně je tedy v zásadě stejný jako pohyb venku a můžeme tak přehledně shrnout detaily, které jsou zásadní pro pohyb OOSPO, a které jsme již popisovali na konkrétních případech a jak jsou dány legislativou a v tomto textu nebyly zvlášť zmíněny.

2.1. Osoby se zrakovým znevýhodněním:

Kvalitní osvětlení prostředí

- Kontrast prostředí a veškerého vybavení obecně.
- Kontrast dveří a jejich ovládacích prvků.
- Vhodné umístění informací (výška a velikost písma/piktogramů aplikace manuálu směrnice SŽ SM118)
- Předvídatelné prostředí (například normové schodiště z příkladů výše, aplikování systémových řešení například vzorových listů Ž8.7)
- Volné okolí vodících linií (alespoň jedna cesta bez laviček a poutačů)
- Hmatově rozpoznatelné informace o bezbariérové cestě (informace pro čtení prsty, informace poskytovány prostřednictvím změny povrchu podlah)
- Srozumitelnost rozhlasu

2.2. Osoby se sluchovými znevýhodněními:

- Srozumitelnost rozhlasu
- Použití systému indukční smyčky (přepážky prodeje, nouzové volání výtahu, další informace)

2.3. Osoby s pohybovými znevýhodněními:

- Umístění zařízení na dosah (uživatelé na ortopedickém vozíku, osoby malého vzrůstu)
- Dostatek prostoru k manipulaci (okolí zařízení, toaleta, dveře)

- Co nejjednodušší překonání výškových změn (zarážka proti sjetí, mírný sklon, prostor ke změně směru)

Závěr

Autoři mají zkušenosti z kontrol řádově vyšších stovek projektů nejen z České republiky, ale i ze zahraničí. Záležitosti, na které jsme se v tomto článku zaměřili jsou většinou v rámci celé stavby jen malými detaily, které často nemají téměř žádný vliv na celkové vynaložené náklady například v rámci rekonstrukce stanice, jsou však zcela zásadní z hlediska přístupnosti. Pokud jsou totiž provedeny chybně, může být i nově zrekonstruovaná stanice bariérovou pro velkou skupinu cestujících, což znamená v podstatě zmařenou investici. Téměř každý je během svého života někdy osobou s omezenou schopností pohybu a orientace, stačí úraz, nebo jen cestování s malými dětmi, nebo neskladným zavazadlem, případně stáří, které spolu přináší určitá omezení. Proto se na tyto detaily musíme soustředit a vyřešit je tak, abychom dostali funkční celek, což je v zájmu nás všech.

Seznam literatury

1. NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/772 a 2022/721 a 2023/1694
2. OZNÁMENÍ č. 13/21 Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví o autorizaci určeného subjektu vydané ve Věstníku č.2/2021 Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví
3. ZDAŘILOVÁ, Renata. Bezbariérové užívání staveb – základní principy přístupnosti (TP 1.4). PROFESIS: Profesionální informační systém ČKAIT [online]. Praha: ČKAIT, 2003, aktualizace 2022 [cit. 2023-01-12]. Dostupné z: <https://profesis.ckait.cz/dokumenty-ckait/tp-1-4/>
4. ČSN P ISO 21542 Pozemní stavby – Přístupnost a využitelnost vybudovaného prostředí. Praha: ÚNMZ, říjen 2013.
5. ČSN EN 16587 Železniční aplikace - Konstrukce pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace - Požadavky na bezbariérové trasy v rámci infrastruktury. Praha: ÚNMZ, prosinec 2017.
6. Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
7. Vzorový list železničního spodku Ž 8.7 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách. Část 7: Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích
8. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Praha: ÚNMZ, leden 2006
9. ČSN 73 4130 Schodiště a šikmé rampy - Základní požadavky. Praha: ÚNMZ, březen 2010.
10. PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 402/2013 z 30.04.2013, čl. 6, odst. 1 ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1136 ČSN EN 50126-1

11. ČSN EN 50126-1 ed.2 Drážní zařízení - Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržovatelnosti a bezpečnosti (RAMS) - Část 1: Základní požadavky a generický proces. Praha: ÚNMZ, březen 2019
12. SŽ PO-22/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Standardy pro hygienická zařízení ve znění změny č. 2
13. ČSN EN 81-70 Bezpečnostní předpisy pro konstrukci a montáž výtahů – Část 70: Zvláštní úprava výtahů určených pro dopravu osob a osob a nákladů – Přístupnost výtahů včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Praha: ÚNMZ, leden 2013.
14. ČSN EN 12464-1 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 1: Vnitřní pracovní prostory. Praha: ÚNMZ, červen 2022.
15. ČSN EN 12464-2 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory. Praha: ÚNMZ, prosinec 2014.
16. SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách. SŽ, květen 2021

Lektorovali:

Ing. Richard Svoboda, Ph.D.,

VUT v Brně, Fakulta stavební

Ing. Vladimír Tomandl, Ph.D.,

Správa železnic, O13