

VÝVOJ DOPRAVNÍHO ARCHIVNICTVÍ V ČESKOSLOVENSKU SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM K ARCHIVŮM ŽELEZNIČNÍM.

Miroslav Kunt

I. Dopravní (železniční) archivy.

Doprava je velice široký pojem. Pouze u železnic, této značně centralizované a rozsáhlé instituce, však dosáhla písemná produkce již v jejich počátcích velkých rozměrů. Tomu odpovídá i množství dochovaných archivních fondů, sbírek a registratur. Vzhledem k tomu, že i způsoby jejich zpracování a uložení se vymykají běžným měřítkům (zejména podnikového archivnictví), bude řeč především o nich.

Pro železnici jsou charakteristické nehmotná podoba konané práce, personální náročnost stavby i provozu, vysoké investiční náklady, síťový charakter a souvislost se všemi odvětvími lidské činnosti. Odraz těchto kritérií nalézáme i v dochovaných písemnostech. Tato studie se věnuje zejména písemným pozůstatkům rakouských (předlitavských) a československých dopravních (železničních) úřadů, které nacházíme v našich archivech. Uherská problematika je zmíněna jen okrajově. Vzhledem k nedostatku prostoru nemohl být vyličen ani vývoj správy.

Železnice se zpočátku profilovala jako výrazně kapitalistický podnik. V Rakousku (včetně Uher) to byly především soukromé společnosti Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) a Společnost státní dráhy (StEG), které určily směr a metody železničního podnikání u nás.

Stát uplatňoval svůj vliv nejprve formou privilegia, definujícího zejména vztah železnice – okolí a postupně se sám aktivně zapojil do železničního podnikání (poprvé v letech 1841–1854). Vyvrcholením státního vlivu je vznik rakouského ministerstva železnic (1896) slučujícího státní a podnikovou správu – na rozdíl od Uher, kde tyto prvky byly a zůstaly odděleny. Rakouské řešení převzala i ČSR (1919). Teprve v r. 1938 vzniká ministerstvo dopravy, spojující agendu železnic a pošt, a po tzv. Heydrichových reformách ministerstvo dopravy a techniky přičleněním agend veřejných prací – mimo jiné i letecké dopravy a plavby (1942). Na Slovensku, po zavedení autonomie v říjnu 1938, vzniklo ministerstvo pôšt a železnic, které se od prosince přeměnilo na ministerstvo dopravy a veřejných prací. Na tento orgán navázalo po válce (v oboru železnic do r. 1952, v oblasti autobusové dopravy a plavby do r. 1960) povereníctvo dopravy Bratislava spolu s ministerstvem dopravy v Praze. V letech 1949–1952 je vyzkoušeno vyčlenění

podnikové správy do národního podniku ČSD resp. ČSAD jako součástí ministerstva dopravy. Pak se celý systém vrátil k formálně „rakouskému“ (původně pruskému), i když jinak strukturovanému řízení. Z následujících změn je třeba připomenout opětné spojení dopravy a spojů do jednoho ministersta (1960–1963 a 1988–1990) a pokus o federalizaci řízení vytvořením národních ministerstev, federálního výboru pro dopravu a ústřední správy železnic v letech 1969–1971.

Druhou instanci u železnic tvořila ředitelství drah, první pak výkonné jednotky (služebny) – stanice, výtopny aj., působící na teritoriálně-odvětvovém principu.

Podobně tomu bylo i u státní autodopravy, která byla prováděna v letech 1928–1948 v rámci železnic.¹

Rakouský železniční archiv.

Od počátku výstavby železnic můžeme sledovat i zájem o jejich historii. V Uhrách bylo roku 1886 u příležitosti mileniální výstavy založeno dopravní muzeum (Közlekedési Múzeum Budapest). Podobně v Rakousku, za podpory prezidenta státních drah Aloise Czedika a sekčního šéfa W. Röllla, došlo v roce 1893 k otevření historického muzea rakouských státních drah (vedeno vládním radou Alfredem Buschmannem), doplněného o sbírky muzea zestátněné KFNB. Muzeum shromažďovalo pochopitelně i archiválie, ale pouze jako sbírkové předměty.²

Dr. Buschmann, ředitel muzea, inicioval v r. 1896 zřízení rakouského železničního archivu. Archiv si kladl za cíl plánovitě shromažďování pramenů k dějinám rakouských železnic. Již předtím existovaly archivy u železničních správních orgánů. Šlo však především o úřední sbírky listin (v právním smyslu slova) a plánů. Z nich nejvýznamnější byly zřízeny r. 1871 (resp. 1872) u generální inspekce rakouských železnic (plány) a r. 1875 u ředitelství státních železničních staveb (přešlo r. 1884 na generální ředitelství státních drah).³ I předpis pro spisovou manipulaci na ministerstvu z r. 1897 počítal ještě pouze se zřízením archivu listin (Urkundenarchiv).⁴ Písemnosti bez dlouhodobého úředního významu (tedy i spisy) se uchovávaly v registraturách, umístěných mnohdy v nevhodných prostorech a v nepořádku (sklepy, půdy). Při zestátňování či reorganizaci drah pak docházelo k nekontrolovatelnému ničení písemností. Skartace nebyla žádnou normou regulována.

Železniční archiv ve Vídni sídlil zprvu v budově nádraží Františka Josefa (32 místností). Jako vzor pro úřadování posloužil Štýrský zemský archiv.⁵ Většinu registratur proskartoval již původce a byly převzaty mnohdy bez evidenčních pomůcek. Ukládání se provádělo v původních obalech. Teprve r. 1910 jsou pořízeny první kartony. Archiv se širší odborné veřejnosti poprvé představil svojí

výroční zprávou za rok 1912, která obsahovala inventář písemností do r. 1858.⁶ Almanach der k.k. österr. Staatsbahnen uveřejňoval ale již předtím každoročně noticku o poslání archivu (taktéž muzea a knihovny). Po zániku monarchie se rakouský železniční archiv v září 1920 změnil na archiv pro dopravu přiřčením agend letecké dopravy, vodní dopravy a pošty.⁷

První spisová rozluka.

Československo jako nástupnický stát monarchie muselo nově konstituovat státní správu. Ta pro svoji práci potřebovala písemnosti z bývalých ústředních vídeňských úřadů. V listopadu 1918 se utvořila ve Vídni civilní likvidační komise, pod kterou spadala i agenda dopravní. Komise vznikla z rozhodnutí konference delegátů složené z vyslanců resp. zástupců národních států. Konference přijala 11.12. 1918 zásady, v nichž jsou kodifikována pravidla pro práci mezinárodní likvidační komise a principy spisové rozluky.⁸ V oblasti spisové rozluky vybavovala československá likvidační komise především písemnosti ad hoc potřebné pro výkon státní správy ČSR (personálie, úrazové spisy, plány atd.). Podepsáním mírové smlouvy v St. Germain⁹ se činnost likvidačních komisí stala neúnosnou a Rakousko prohlásilo zákonem z 18.12.1919 č.577 likvidaci za svoji vnitřní záležitost. Vzhledem k ustanovením mírové smlouvy a tíživým hospodářským podmínkám však bylo ochotno s ostatními nástupnickými státy jednat. Českoslovenští likvidační komisaři mezitím přijali na svém jednání 6. a 15.12.1919 Akční program, který je plně zaměřen na otázky spisové rozluky.¹⁰

Z jednání mezi ČSR a Rakouskou republikou vzešla tzv. Pražská úmluva (podepsána 18.5.1920, ratifikována 1.10.1920), vycházející především z ustanovení čl. 93 Saint Germainské mírové smlouvy (archivy a písemnosti v Rakousku vztahující se k postoupeným územím). Na základě této úmluvy započala soustavná spisová a archivní rozluka. ČSR měly být předány fondy jí provenienčně patřící (vzniklé na jejím území) – v případě železnic se jednalo o registry některých bývalých soukromých společností. Pro ostatní písemnosti byl stanoven rok 1888 jako hranice (pro priora k železničním spisům se hranice posunula k datu 1.5. 1848). Neměly být vydávány písemnosti vztahující se k více nástupnickým státům (tzv. společné).¹¹

Mezitím byla československá likvidační komise přiřčena k Úřadu plnomocníka ČSR ve Vídni (vznikl k 23.1.1919).¹² Po zřízení rakouské sekce pařížské reparační komise agenda spisové rozluky přechází na ni.¹³ Po jejím zrušení má organizaci spisové rozluky na starosti vyslanectví a od roku 1923 kulturně – historická komise při vyslanectví řízená přímo ministerstvem zahraničí.¹⁴

Československo začalo se soustavnou spisovou rozlukou v dopravním rezortu začátkem března 1921. Rezortním referentem byl jmenován JUDr. Alois

Tachecí, dřívější pracovník vídeňského ředitelství pro tratě býv. severní dráhy Ferdinandovy. Písemnosti železničních registratur a archivu měly v materiálu převzatém Československem co do množství největší podíl. K 31.12.1925 bylo prohlédnuto více než 6,5 milionu železničních spisů (nepočítáme-li ostatní písemnosti, např. plány), z čehož převzala ČSR přibližně šestinu. V porovnání s ostatními orgány civilní státní správy se jednalo o dvoj- až několikanásobné množství.¹⁵ Měl být vybaven všechen písemný materiál, na který měla ČSR podle Pražské úmluvy právo. Při rozluce se tedy nerozlišovala provozní nebo historická hodnota. Pouze v případě tarifního a zúčtovacího úřadu byly převzaty spisy až od r. 1909 a v případě ústřední přidělovny vozů k rozluce vůbec nedošlo. Důvodem bylo právě obrovské a nepřehledně uložené množství materiálu a krátký čas vyměřený k jeho vyžádání.

Postup přebírání písemností stanovila směrnice vydaná ministerstvem zahraničí v úzké spolupráci zejména s ministerstvem vnitra.¹⁶ Právě tato směrnice působila při vybavování železničních písemností jisté potíže. Základní stanovený postup byl tento: Československý úředník vyplnil požadovací konsignaci (číslo, předmět), srovnal ji s předávací konsignací a zanesl spisy do číselníku (kniha s rastrem, ve kterém se příslušné číslo zaškrtnulo). Rakouský úředník vyhledal spis, popř. zajistil pátrání po něm, vydání označil v hlavní knize registratury (podacím protokolu) a vyplnil předávací konsignaci. Jedna požadovací konsignace obsahovala průměrně 11 spisů a její sepsání trvalo přibližně 20 minut. Především vedení číselníků bylo hodnoceno jako ztráta času. Tyto číselníky, dodnes zachované pro ministerstvo železnic, skutečně nikdy nebyly využity.

Kromě vlastního postupu vybavování stěžoval práce i striktní požadavek vybavovat všechno. Především personální spisy zabíraly drahocenný čas. Nebylo zcela známo, kteří zaměstnanci přešli do služeb ČSR, navíc mnoho spisů bylo vyzvednuto již dříve, bez evidence. Celkový počet železničářů evidovaných ve Vídni se odhadoval na 40 tisíc.¹⁷ Právě požadování evidentních zbytečností budilo nevoli u pracovníků archivu a registratur – jejich vlastní práce stála. Přesto vztahy při rozluce byly korektní. Konec rezortních rozlukových prací ve Vídni znamenalo odvolání referenta k 1.1. 1926. Dr. Tachecí zakončil spisovou rozluhu jednáními s Dr. Feilerem v archivu pro dopravu ve dnech 14. až 19.6.1926. Dr. Feiler sice odmítl vydání rejstříků a indexů ke sbírce plánů generální inspekce (vznikly až v archivu), ale zapůjčil seznam inventářů sbírky a byl ochoten v některých věcech jít nad rámec Pražské úmluvy: slíbil např. duplikáty tisků. Kulturně – historická komise při vyslanectví existovala dále, ale její činnost již nebyla významná a mnohdy posloužila jako byrokratická zábrana jiným aktivitám.¹⁸ Pouze v r. 1930 je prostřednictvím komise předáno větší množství spisů býv. ministerstva železnic vyřazených ve Vídni při skartaci a tvořících předtím součást spisů společných.

Spisová rozluka s Maďarskem provedená na základě dohody z 3.6.1927 se měla týkat písemností mezi 1.10.1886 a 30.6.1918, ve zvláštních případech i prior od r. 1868. Spisy se měly odevzdávat přes ústřední úřady, přičemž výčet železničního materiálu byl uveden v příloze.¹⁹ Výsledky rezortní rozluky byly mizivé. Jediný důležitější přírůstek z Maďarska – registratura generálního ředitelství Košickobohumínské dráhy v Budapešti – získaná na soukromoprávním základě, byla do Košic převezena v lednu 1922.²⁰ Spisovou rozluku s Rumunskem provedla československá komise v Sevluši (dnes Vinohradovo).²¹ Z rezortního hlediska však – podobně jako jednání s Polskem – neměla velkého významu, neboť nebyla zdrojem podstatných ztrát ani zisků písemností.

Československý železniční archiv.

Ministerstvo železnic ČSR hned po svém zřízení v prosinci 1918 deklarovalo snahu založit rezortní archiv. Zatím došlo jen k přiřazení archivních záležitostí ministerstva železnic k departementu I/2 (věci správní). Teprve nárůst vlastní písemné produkce a přebírání materiálu z Vídně nově otevřely otázku archivu. V červnu 1920 je zpracován návrh na jeho prozatímní zřízení. Základem mělo být rozdělení materiálu do čtyř skupin podle vztahového principu a přiřazení archivu ke knihovně. Zásadní připomínky měly departementy IV. odboru (stavebního). Jeden si chtěl vše ponechat u sebe, druhý zřízení archivu vítal s tím, že historické materiály bez úředního významu se předají technickému museu. Knihovna, které se věc dotýkala nejvíce, s návrhem nesouhlasila. Její vedoucí V. Keller kladl důraz na odbornost a samostatnost – pro převzetí archivu se měly najít schopné síly (technik a právník).²²

Teprve při částečné reorganizaci ministerstva v říjnu 1922 byl departement I/2 pověřen zřízením archivu.²³ Byly zajištěny tři místnosti v suterénu nově získané budovy v Karlíně, Palackého 552 (dnes Křižíkova) a správcem nového železničního archivu byl jmenován vrchní účetní rada Jindřich Šindelář. Ten vypracovává začátkem února 1923 návrh na zřízení železničního archivu s návrhem archivního řádu. Po vzoru vídeňského archivu byl základem provenienční princip. Vnitřní strukturu archivu tvořily čtyři základní skupiny: listiny, plány, spisy (registratury), soukromé archiválie a dary (museální oddělení). Posledně zmíněná skupina se stala jedním ze základů železničních sbírek technického musea (archivu TM), kde byly tyto předměty zčásti jako depozit také uloženy.

Před schválením se k návrhům měly vyjádřit všechny odbory ministerstva, což jim bylo sděleno na poradě 29.prosince 1922. Nejrozsáhlejší poznámky měl odbor VI (dopravní). Mimo jiné navrhoval opětné zavedení označování skartačních lhůt na spisy (o tomto problému podrobněji v další části této studie). Prakticky všichni účastníci připomínkového řízení prosazovali archiv jako ústřed-

ní, s dozorem na spisovny a archivy nižších organizačních jednotek a dokonce i soukromých drah. Výnosem ministerstva železnic z 6. února 1923 č.81532 byl zřízen Československý železniční archiv (ŽA) a současně vydán jeho archivní řád (AŘ).²⁴ Výsledná dikce AŘ je téměř doslovným překladem AŘ rakouského archivu pro dopravu z r. 1920.²⁵ Některá ustanovení československého AŘ se stala předmětem poznámek archivních odborníků. Dr. Vl. Klecanda se stavěl kriticky např. k možnosti zřizování sbírek (získávání archiválií různé proveni-ence), a také začlenění archivu do ministerstva jako jeho součásti se nesetkalo s Klecandovým pochopením: „Není pochyby, že by samostatnější postavení československého archivu železničního bylo s prospěchem jeho dalšímu vývoji.“²⁶ ŽA skutečně měl po celou dobu svého trvání minimální vliv na chod kancelářské agendy ministerstva a odborně, ve srovnání např. se zemědělským archivem, také zaostával.

Archiv začal hned po svém zřízení s přejímáním písemností z rozluky s Rakouskem, dočasně uložených v budově ministerstva v pražské Dlážďené ulici. Po skončení rozluky jsou převzaty plány od r. 1918 dočasně ukládané v registratuře ministerstva. Po převzetí materiálů je přikročeno k jejich inventarizaci a katalogizaci – opět podle vzorů z rakouského archivu, ale s větším důrazem na katalogizaci (kartotékový systém). Činnost ŽA se postupně rozrůstala: Vedl správu archivu, vyřizoval věci kancelářské služby a vydával směrnice pro spisovou službu u ředitelství státních drah, podílel se také na redakci ročenky státních a soukromých drah, pro kterou zajistil práce z historie dopravy. Správce archivu se zúčastnil ještě v roce 1924 archivního kurzu, pořádaného Dr. Vojtíškem.²⁷ Významným úkolem ŽA se stala právě předarchivní péče o písemnosti ředitelství státních drah. Ředitelství totiž získala většinu písemností ze spisové rozluky (podle teritoriálního klíče). Priorování rozlukových spisů a dočasně také jejich skartace nebyla dovolena. K vyřazování rozlukových písemností přikročila jednotlivá ředitelství až po vydání nového kancelářského předpisu (1924), iniciovaného železničním archivem. Výběr ze skupiny písemností označovaných jako třicetileté přejímal ŽA. Ostatní (tříleté a desetileté spisy) mohla ředitelství likvidovat bez kontroly. Tato praxe trvala fakticky do konce platnosti této směrnice (1950).

Kromě zmíněných aktivit zajistil ŽA např. opisy pramenů ke koněspřežným železnicím z archivů ve Vídni a v Českých Budějovicích a zorganizoval sběr vzpomínek na převrat v r. 1918. V období hospodářské krize a nedostatku pracovních příležitostí inicioval ŽA zakonzervování zbytků budějovicko- linecké koněspřežky. Celá akce proběhla v letech 1930–1932, přičemž se podařilo vzbudit zájem památkového úřadu. Mezi nejvýznamnější počiny ŽA nesporně patří zavedení a metodické řízení kronikářské činnosti na železničních stanicích, později i jinde (nemocenská pokladna, letiště, ČSAD).²⁸ V r. 1928 vydal ŽA

oběžník s údaji o svých fondech a působnosti pro potřebu úředníků rezortu.²⁹

Po dostavbě nové budovy ministerstva (1933) na tehdejší Petrském nábřeží (dnes nábřeží L. Svobody) se ŽA stěhuje do připravených 21 místností jejího prvního suterénu. Přebytek pracovních sil urychlil evidenční práce, když v letech 1934–1935 bylo archivu přiděleno několik zaměstnanců Správy pro zvláštní služby. V souvislosti s pokusy o reorganizaci železniční správy byla od 1.1. 1932 přičleněna ŽA agenda výroby jízdenek. Poslední předválečnou aktivitou ŽA (pravděpodobně jeho správce) byla výzva zaměstnancům drah k pátrání po písemných památkách železniční historie.

Druhá spisová rozluka.

Po odchodu J. Šindeláře z funkce správce archivu (asi 1937) ŽA dlouho žádné další aktivity nevyvíjel. V jeho vedení se vystřídaly oficiál Josef Hradecký, oficiál Frant. Kunz, vrchní adjunkt Václav Vomela a v roce 1942 do ŽA nastoupil vrchní tajemník Miloslav Štěpán (*1891, +1956), který archiv fakticky vedl až do r. 1956.

V souvislosti s okupací československého pohraničí a o něco později se vznikem protektorátu začalo období nových spisových rozluk. Již 22.10.1938 bylo sjednáno mezi zástupci ministerstva železnic ČSR a říšského ministerstva dopravy „Ujednání o vydání smluv, písemností a pod., týkajících se železničních tratí odevzdaných Německu.“³⁰, které se týkalo většinou písemností ředitelství drah. Odevzdávat se neměly materiály o věcech tajných, politicky a vojensky důležitých. Z písemností společných měla ČSR pořídit výtahy a opisy. Předávání a příslušná jednání (proběhla v listopadu 1938) řídila sama ředitelství, ministerstvu se podávala pouze hlášení. Německá spisová komise delegovaná do Čech v roce 1938 k provádění rozluky ani její český protějšek, pracující nejprve samostatně a později při archivu ministerstva vnitra, se do záležitostí dopravního rezortu příliš nevměšovaly, řešily čistě administrativní záležitosti.

I. etapa rezortní rozluky skončila na jaře 1939. Říšská ředitelství tehdy nežádala starší písemnosti, zajímala se pouze o aktuální, k provozu potřebné doklady. Dopisem z 29.11.1939 už ale ředitelství v Drážďanech nárokuje i spisy archivované (včetně bývalých vídeňských), přičemž zamýšlelo vytvořit tzv. archiv sudetoněmeckých tratí. K iniciativě Drážďan se připojilo i ředitelství v Řezně. K zaslání písemností v r. 1940 skutečně došlo, ale materiál vídeňského původu byl z této akce až na výjimky vypuštěn.³¹ Po válce se dokumenty pocházející z českých ředitelství státních drah (6 až 8 tun) našly ve Weixdorfu u Drážďan. Po jejich navrácení v r. 1951 je vytrídilo oblastní ředitelství ČSD v Praze.³²

Nedlouho po vzniku tzv. Protektorátu Čechy a Morava zveřejnila německá

okupační správa „Směrnice pro vydání a používání archiválií nacházejících se toho času v Protektorátu Čechy a Morava a týkající se Něm. říše.“ Tyto směrnice, připravované již před Mnichovem, proti nimž protestovala i protektorátní vláda znamenaly faktické anulování spisové rozluky z období po r. 1918.³³

V roce 1942 byly některé dopravní písemnosti vídeňského původu odvezeny. Ještě v Praze došlo na návrh vedoucího vídeňského železničního archivu Dr. Feilera ke skartaci fondu býv. rakouského ministerstva železnic z důvodů nákladů na dopravu. Vídeňští archiváři vyřadili v listopadu 1941 až v lednu 1942 asi 2/3 spisů, které zůstaly jako surovina pražskému ministerstvu dopravy a techniky. Skartací nebyly dotčeny umělé celky vytvořené před válkou československým archivem týkající se místních a městských drah. Tyto skupiny zůstaly v Praze pokud se nevztahovaly k odstoupeným územím (totéž platilo pro část plánů býv. generální inspekce). V opačném případě došlo k jejich předání do říše. Všechn tento materiál však patřil de jure vídeňskému železničnímu archivu.³⁴ 17. až 20. září 1946 proběhla na ministerstvu zahraničí v Praze jednání s rakouskou delegací, kde bylo dohodnuto obnovit status quo k 30.9.1938.³⁵ Do Rakouska odvezené fondy se vrátily v letech 1946 až 1949. Jako poslední vydala Vídeň býv. ministerstvo železnic, ale zřejmě ne celé – některé skupiny v r. 1942 odvezené, např. prezidium a vojenské železniční spisy, zůstaly pravděpodobně v Rakousku. Písemnosti přejímal AMV a převážel je do depozitáře v Mníšku pod Brdy, odkud si je převzalo v březnu 1951 ministerstvo dopravy.³⁶

Polsku, které obsadilo Těšínsko, byl odevzdán určitý materiál ředitelstvím v Olomouci. Při ústupu fašistů došlo zčásti ke zničení předaných dokumentů, zčásti k jejich zavlečení do Německa, odkud byly po válce předány zpět Polsku a odtud (z Katowic) v r. 1950 zpět ředitelství drah Olomouc. Písemnosti býv. vídeňských ústředí Praha sice v r. 1938 pro Polsko připravila, ale k jejich předání pravděpodobně nedošlo.

Maďarsko po obsazení části Slovenska zabralo i tři poslední ročníky registratury košického ředitelství. Ještě před zřízením samostatného státu muselo Slovensko vydat některé dokumenty ředitelství Bratislavského. Ústřední fondy nebyly až na nepatrnou výjimku dotčeny. Spisová rozluka s Maďarskem byla zahájena protokolárním jednáním mezi železničními správami obou zemí z 16.11.1938. Definitivní podobu dala jednáním „Dohoda medzi Slovenskou republikou a Maďarským kráľovstvom vo veci vydávania administratívnych spisov“ z 1.10.1941.³⁷ Dohoda byla prakticky totožná s československo – maďarským dokumentem z r. 1927, ale formulace byly přesnější a širší. Návrat dokumentů z Maďarska na základě mírové smlouvy č. 192/1947 Sb. zajistil tzv. Štrbský protokol z 22.2.1950. Podle něho nebylo možné nárokovat si materiál vzniklý před 1.1.1886 a také materiál týkající se třetí strany (bývalá Podkarpat-ská Rus).³⁸

Po osamostatnění Slovenska bylo zřízeno v Praze několik podvýborů (podle služebních oblastí) pro spisovou rozlukou v dopravním rezortu. Rozluka mezi Protektorátem a Slovenskem probíhala na základě dohody z 19.10.1939 od listopadu 1939. Deklarovaný termín ukončení 31.12.1943 dodržen nebyl a po osvobození, v lednu 1946, se připravené neodeslané písemnosti (převážně plány) založily zpět do registratury. Z bývalého Ministerstva dopravy a veřejných prac v Bratislavě se rozlukové spisy nevrátily. Registratura ministerstva – rezortu dopravy byla bombardováním 16.6.1944 značně poškozena. Po válce ji převzalo povereníctvo dopravy resp. ředitelství drah v Bratislavě, odkud – spolu s meziválečnou registraturou této instituce – přešla do ŠSÚA (Štátny Slovenský ústredný archív – dnes Slovenský národný archív, SNA).

Ztráty materiálu v důsledku války nebyly jinak velké. Kromě již řečeného šlo hlavně o písemnosti uložené u výkoných jednotek – např. nálet na Pardubice zničil výkupní plány z r. 1849, umístěné na půdě tamní stanice. V souvislosti s pracemi na publikaci o Olomoucko – pražské dráze upozorňoval na možnost ztráty cenných materiálů v říjnu 1944 ing. J. Hons. Navrhoval také pořízení fotodokumentace objektů protektorátních drah. Jeho snahy však zůstaly nevyšly. ŽA byl toho názoru, že s písemnostmi není třeba za války hýbat. K pokusu o soustředění dokumentárního materiálu došlo v letech 1945–1946 na základě všeobecného přechodného opatření ŽA, kterým byly všichni zaměstnanci vyzváni k zajištění archiválií před neuváženým ničením a k jejich zaslání ŽA: „Zejména však zástupci ředitelství státních drah při odevzdávkách služby v jednotlivých služebnách a přednostové traťových stavebních správ při provádění přesídlovacích akcí, při vyklizování starých budov a pod. musí si uvědomit toto nebezpečí a vhodně zakročit tam, kde od zúčastněných ostatních zaměstnanců nelze očekávat, že mají dostatečný rozhled k posouzení všech jednotlivostí“.³⁹

K velkým ztrátám došlo v Praze v období povstání. 8. května 1945 vzplála budova ředitelství drah a ohni zcela podlehla. Došlo ke zničení písemností pražského zplnomocněnce říšských drah a také originálů staničních pamětních knih zrušených v r. 1940 a na příkaz okupantů stažených. Hlavní registratura ředitelství se za války přestěhovala do podružného objektu bývalé Inwaldovy sklárny na Zlíchově, kde setrvala až do listopadu 1953, takže byla pohromy – až na poslední ročníky – ušetřena. Poškozena byla (pravděpodobně stěhováním) také registratura ředitelství v Brně a zničena byla část písemností ředitelství v Plzni. Písemnosti ministerstva železnic zůstaly ušetřeny, i když tzv. německý státní ministr v r. 1945 nařídil provézt za každých okolností skartaci v registratuře (do 15.4.1945). Tato skartace uskutečněna nebyla.

Počátky odborného archivního dohledu.

V souvislosti s potřebami válečného hospodářství se organizoval sběr starého papíru, přičemž docházelo k ničení i historicky cenných dokladů. V roce 1941 AMV zpracovalo všeobecné zásady odborného archivního dozoru za účasti prezidia ministerské rady, ministerstev a úřadu říšského protektora, na jehož „přání“ celé jednání začalo.⁴⁰ AMV připravil směrnici ve formě oběžníku. K tomu podotkl kabinet ministra dopravy, že oběžník nemá dostatečnou právní sílu. Správce ŽA Vomela na návrh reagoval poněkud uraženě: „Archivu ministerstva vnitra je známa existence železničního archivu a z četných rozlukových jednání také jeho činnost a přece ze své působnosti vyjímá jen rezort ministerstva zemědělství. ...nutno připomenouti, že železniční archiv je nezbytnou pomocnou institucí železniční správy, jejímž potřebám může vyhovovati jen tehdy, je-li všechn železniční archivní materiál soustředěn a snadno dostupný.“⁴¹

Ústní dohodou z r. 1941 mezi ministerstvem dopravy a AMV, zastupovaným Dr. Dostálem, byl dozoru AMV vyhrazen skart všech ředitelství drah a ministerstva. Se skartačním dohledem se úředníci ŽA nikdy nesmířili, i když daná ustanovení respektovali. Také archiváři AMV se několikrát vyjádřili ke své činnosti u ředitelství jako o zbytečné práci. Předtím úředník ŽA provedl výběr z třicetiletých spisů určených ke zničení (skartace u ředitelství probíhala jednou za 3 až 4 roky). Nyní (již každoročně) vybíral ještě pracovník AMV: „Na zástupce archivu min. vnitra zbýval dvakrát přebraný materiál a delegovaný archivář se musil co činit, aby dokázal účelnost revize.“⁴² Šlo však pouze o spisy třicetileté, písemnosti s kratšími skartačními lhůtami vyřazovala ředitelství nadále bez kontroly.

K tomu, aby se ŽA stal samostatným ve smyslu dnešního pojmu „archiv zvláštního významu“ chyběl podle AMV personál s kvalifikací historika. Na článek Svobodných novin z 3.11.1945 „O reorganizaci našeho archivnictví“, který informoval o snaze decentralizovat archivnictví a zřídit archivní školu reagoval interně Miloslav Štěpán. Odmítl možnost zasahování dalších archivů (zemských a krajských) do železniční archivní služby a odmítl také její decentralizaci. I vzhledem k dnešním názorům je třeba ocitovat argumenty proti teorii tzv. fondů místní povahy, kterou v železniční dopravě od 60. let někteří archiváři prosazují: „Archivaliemi míst druhé instance jsou u nás spisy ředitelství drah – státních i soukromých – a ty nelze rozdělovat podle zemí, poněvadž se týkají velmi často dvou zemí najednou (např. u Rak. severozáp. dráhy a Košickobohumínské dráhy) a poněvadž týž traťový úsek byl průběhem doby zpravidla spravován z různých míst (např. hlavní trať Státní dráhy před sto lety z Prahy, potom ze Společnosti z Vídně a nakonec před československým rozdělením mezi oblastní řsd (ředitelství státních drah – pozn. autora studie) od Břeclavě až do Podmokel z Brna. Soustředění všech starých fondů II. instance v Železničním

archivu má tedy tu velkou výhodu, že badatel nalezne archivalie, týkající se určité trati, za všechna desetiletí – krom spisů ještě živých – na jediném místě...“⁴³ Pokud se týče archivní školy poukazoval M. Štěpán na novodobost materiálu a tedy zbytečnost některých disciplin (latina) pro archiváře svého archivu.

První náznak budoucí archivní decentralizace se objevil již v letech 1942–1943, kdy zemský archiv v Brně provedl na žádost AMV prohlídku skartu u ředitelství drah tamtéž. Výběr byl potom zaslán ŽA. Archivní dozor v Brně zcela přechází na zemský archiv v r. 1948. V Plzni roku 1949 provádí revizi ještě Dr. Čermáková z AMV, ale zadržené písemnosti jsou již ukládány v krajském depozitáři v Plasích. Po zřízení krajských archivů se již AMV a později jeho nástupce – státní ústřední archiv – soustřeďuje pouze na skartační dohled u ministerstva dopravy. Dříve zadržené dokumenty, zaslané ředitelstvími AMV, byly pravděpodobně předány ŽA.

Dopravní archiv a jeho poválečná činnost.

Železniční archiv prodělal také změny názvu. Po zničení republiky v r. 1939 zmizel přívlastek „československý“ a když nacistická reforma správy v r. 1942 zvětšila kompetence ministerstva i archivu, přejmenoval se na „archiv ministerstva dopravy a techniky“. Po válce následoval návrat k názvu „železniční archiv“. V novém archivním řádu platném od 1.9.1947 se již definitivně hovoří o archivu dopravním (DA). Tento archivní řád je proti normě z r. 1923, kterou nahrazoval, výrazně progresivnější. Řízení archivu, přičleněného k prezidiu ministerstva, náleželo vedoucímu DA a jeho zástupci. Působnost se rozšířila na registratury plavebních úřadů. Písemnosti starší 40ti let byly volně použitelné, ale slovo „zpravidla“ otvíralo i možnost studia materiálu mladšího. Důležitým bylo určité osamostatnění archivu, neboť mohl běžné záležitosti vyřizovat sám, bez jednání s dalšími složkami ministerstva, přičemž v rozpočtu ministerstva měl otevřen úvěr stanovené výšky, s nímž mohl volně disponovat.⁴⁴ Toho hned archivář Miloslav Štěpán náležitě využil k nákupům po pražských antikvariátech a vetešnictvích. Nákupy nebyly samoúčelné. Štěpán byl prvním z dopravních archivářů, který historické prameny také využíval a proto získával i předměty, o kterých se při likvidaci archivu v 60. letech prohlásilo, že jsou neželezniční povahy.

V r. 1948, došlo k ustavení ministerské komise „Redakční sbor Knižnice historické literatury železniční“, která se velmi zasloužila o popularizaci práce na dějinách dopravy. Pod gescí dopravního archivu a s podporou ministra začal redakční sbor shromažďovat a připravovat k vydání rukopisy, zajistil excerpty z fondů dopravního archivu ve Vídni a podporoval práci regionálních historiků. Především z důvodů reorganizace rezortu (zřízení samostatného ministerstva

železnic) došlo v lednu 1953 k likvidaci redakčního sboru. Rukopisy převzal dopravní archiv.

Léta 1945 až 1953 zůstávají obdobím největšího rozkvětu dopravního archivu, což bylo především zásluhou jeho přednosty M. Štěpána, který působil také jako zástupce rezortu ve státní archivní komisi (SAK) – subkomisi pro podnikové archivy. SAK vznikla v říjnu 1951 a k její práci byly na návrh ÚAMV přizvány všechny důležitější rezorty – kromě ministerstev dopravy a spojů. Také v úvodním referátu nejsou archivy dopravní a poštovní jmenovány. Subkomise SAKu vznikly až později.⁴⁵

Úpadek dopravního archivu, podnikové archivnictví.

Po zřízení ministerstva železnic se rozdělil dopravní archiv na archiv ministerstva dopravy a archiv ministerstva železnic.⁴⁶ Používaly se ale názvy ústřední dopravní archiv (ÚDA) a ústřední železniční archiv (ÚŽA). ÚDA tvořily neželezniční fondy a sbírky býv. dopravního archivu; fakticky to byla jedna místnost s knihami, fotografiemi, troskami akt apod. uloženými bez systému a několik skříní archiválií plavebního úřadu na chodbě. ÚDA byl začleněn do ministerstva jako oddělení.⁴⁷ Ještě v r. 1952 jsou zřízeny archivy správ drah, které pracují jako složky ÚŽA.⁴⁸ Pro práci archivů jsou připraveny nové směrnice, ovlivněné již metodickou prací SAK. Směrnice pro podnikové archivy čj. MD 21315/1953 z 21.10.1953 osvětluje, co jsou podnikové archivy, povinnosti archiváře, skartační zásady, koordinační úlohu ÚDA aj.⁴⁹

V souvislosti s reorganizací správy byla vládním nařízením č. 34 z 29.7.1952 zrušena působnost povereníctva dopravy ve věcech železnic. Písemnosti z let 1945 až 1951 týkající se železnic převzala v r. 1954 správa dráhy v Bratislavě a postoupila je ÚDA.⁵⁰

V r. 1952 vzniklá ministerstva – dopravy a železnic – vydávají okamžitě také skartační směrnice.⁵¹ Směrnice ministerstva dopravy je obsáhlá, předkládá i vzory skartačních návrhů a poučný list o významu historických dokumentů. Skartační směrnice ministerstva železnic, publikovaná ve věstníku jako rozkaz ministra 65m, ukazuje na absenci základních znalostí problematiky. Skartovány měly být všechny písemnosti z období před 1.5.1945 v Čechách a na Moravě a před 29.8.1944 na Slovensku. To vše za 3 měsíce od vydání rozkazu. V části obsahující skartační rejstřík byla hesla obecná, nejednoznačná a téměř všechna skartačního znaku „V“ (výběr). Znaků „A“ (archiv) a „S“ (stoupa) bylo minimálně. Práce podle těchto směrnic skutečně začaly. Jen u zrušeného ředitelství v Hradci Králové mělo být proskartováno 6 místností s půlmilionem spisů, a také v Praze, v ředitelské registratuře na Zlíchově, mělo dojít k vyřízení podobného množství materiálu. Obě místa dostal na starost archiv správy dráhy

v Praze vybavený novým, nekvalifikovaným personálem. Krajský archiv Praha při odborné archivní revizi zadržel na Zlíchově množství cenných dokumentů: záležitosti k prosincové stávce 1920, postoje německých železničářů po r. 1918, oferty uniforem aj. Věc byla o to závažnější, že se tak stalo po údajné prohlídce ÚŽA. Tehdy již nemocný M. Štěpán potom slíbil, že skartaci zajistí sám. S výjimkou Prahy a Košic ji prý mohou provést samotní archiváři správ drah. Na věc však evidentně nestačil. Stížnost krajského archivu projednala státní archivní komise a rozhodla alespoň, aby se napříště postupovalo podle skartační směrnice ministerstva dopravy.⁵² Skartace registratury pražské dráhy skončila v listopadu 1954.⁵³ Po zrušení ministerstva železnic vznikl k 1.12. 1953 jednotný „Ústřední dopravní archiv“.

V letech 1947 až 1953 provedli úředníci registratury ministerstva dopravy skartaci písemností ministerstva železnic od r. 1918 do 30. let. Plně se projevila nemohoucnost dopravního archivu plynoucí z jeho podřízeného postavení v instituci. Zatímco u ředitelství drah ÚDA vykonával i dohled nad spisovou službou, u svého ministerstva nedovedl zabránit plenění spisovny. Kupříkladu prezidiální registratura se povalovala po zemi a některé její části se dostaly do všeobecné spisovny. Jednotlivé ročníky prezidia byly zdecimovány na 1 až 10 % protokolovaného množství, přičemž z prezidia roku 1925 se nezachovalo nic. Podobně dopadl kabinet ministra z let 1939–1945. Téměř celá jeho registratura putovala počátkem r. 1954 z rozkazu tehdejšího náčelníka ústředního odboru administrativně – hospodářského do sběru. ÚDA dostal jen stovku informačních archů. Archivní správa vzhledem k amnestii v r. 1955 návrh SÚA na trestní stíhání zamítla. K podobným problémům docházelo i v jiných rezortech a proto bylo v r. 1954 přikročeno k vydání vládního nařízení o archivnictví, první právní normy na tomto úseku.⁵⁴

Od listopadu 1954 do března 1956 byla provedena skartace spisovny ministerstva z let 1918–1938 již pod dohledem SÚA, který materiál převzal a jako svůj depozit ponechal ve spisovně.

I z již uvedených důvodů (divoké skartace, nekvalifikovaný personál ÚDA) nebyla ministerstvu dopravy povolena výjimka v podobě samostatného archivu.⁵⁵ V dubnu 1959 požádalo SÚA o předání všech písemností ústřední povahy do r. 1938 včetně, a to i z ÚDA.

Likvidace ÚDA.

V roce 1958 došlo k reorganizaci ministerstva dopravy. Byla zřízena hospodářská organizace Ústřední likvidátor při ministerstvu dopravy: „Pro provádění likvidace rezortních organizací určených k likvidaci (...) a pro výkon resortního referenta pro podnikové archivy se zřizuje s účinností od 1.1.1959 ústřední li-

kvidátor jako výkonný orgán ministerstva dopravy.⁵⁶ Ústřední likvidátor (ÚL) převzal práce a většinu zaměstnanců zrušené Ústředny účtáren ČSD. V návrhu jeho statutu, který nebyl nikdy schválen, i když se jím ÚL řídil, je mezi základními úkoly a povinnostmi (§3) uvedeno zajištění vybudování a činnosti podnikových archivů, vedení jejich evidence, organizování odborného školení podnikových archivářů a jejich kontrola a péče o využití archivního materiálu podnikových archivů.

V této situaci dochází k 8.9.1960 ke sloučení ministerstev dopravy a spojů. Zároveň bylo rozhodnuto o výměně budov mezi ministerstvem dopravy a spojů (na nábreží) a ústředním výborem KSČ (Na příkopech). ÚL je také uloženo aby „provedl likvidaci spisového a archivního materiálu ministerstva dopravy a spojů.“⁵⁷ Do pohybu se dalo obrovské množství písemností. Převoz spisovny a archivu ministerstva v množství 92 pětitunových automobilů trval tři týdny. Jako dočasné úložiště posloužily chodby a šatny východní tribuny a Brány borců spartakiádního stadionu na Strahově, jejichž pronájem sjednal ÚL s ústředním výborem československého svazu tělesné výchovy do 31.5.1961. Skutečně byl pronájem ukončen až k 14.10.1962.

Nové ministerstvo si hodlalo ponechat pouze spisy od r. 1955. Pracovníci ÚL se obrátili na SÚA o rozhodnutí, kam mají ostatní materiál rozvézt. Dr. Charous vypracoval „návrh na rozdělení tzv. historického oddělení Dopravního archivu“, kde zamýšlel rozdělit jednotlivé registratury mezi státní archivy. Rozhodnout měla archivní správa ministerstva vnitra (ASMV).⁵⁸

Ještě v říjnu 1960 převzal SÚA do depozitáře v Mníšku pod Brdy ústřední fondy z období před r. 1918 – ministerstvo železnic a generální inspekci. O ostatních částech se rozhodlo až v dubnu 1961, přičemž ASMV akceptovala Charousův návrh s tím, že vzhledem k nedostatku místa ve státních archivech je třeba písemnosti proskartovat. SÚA provedl prohlídku a navrhl svolat poradu všech zainteresovaných přímo na Strahov. Porada se uskutečnila 22.7.1961 za přítomnosti zástupců ASMV, SÚA, ministerstva dopravy a spojů a Ústředního likvidátora při ministerstvu dopravy a spojů. Padlo zásadní rozhodnutí, na jehož podkladě se delimitace písemností uskutečnila. Fondy, navrhované původně k předání státním archivům nyní podle mínění ASMV mají patřit „...do podnikových archivů jednotlivých správ drah, a že tedy uvedené fondy – odchýlně od cit. dopisu Státního ústředního archivu – státní archivní správa nepřevzme.“⁵⁹ Fakticky se jednalo o ty z fondů, jejichž původce působil pouze na území některé z bývalých zemí (Čechy, Morava). Tyto soubory archiválií dostaly pojmenování „fondy místní povahy“ – tento výraz je v souvislosti s železnicemi poprvé použit právě v zápisu ze zmíněné rady. Nebyl brán ohled na sídlo původce (např. Vídeň, Budapešť), na to, že jde z části o fondy restituční (ze spisových rozluk) ani na nadregionalitu původce.

Zároveň bylo odmítnuto převzetí tzv. „materiálů nearchivní povahy“. Mezi ně byla zařazena většina sbírek bývalého ÚDA: fotografie (nejstarší z 60. let minulého století), sbírka jízdních řádů, sbírka jízenek, výstřižkový archiv ministerstva, přejmenovaný při jednáních o delimitaci na sbírku výstřižků (!?) atp. „Ježto jde v zásadě o věci museální povahy, doporučuje, aby bylo o jejich převzetí navázáno jednání s Technickým museem, Národní technickou knihovnou, Vysokou školou železniční (ta se v té době už dva roky nazývala dopravní – pozn. autora) nebo podobnými institucemi.“⁶⁰

Uvedená rozhodnutí zapříčinil v největší míře nedostatek úložišť ve státních archivech. Velkou část odpovědnosti za situaci, která nastala, nese tehdejší archivní správa. Působí přinejmenším podivně, když pracovníci ÚL, z nichž žádný nebyl kvalifikovaným historikem, musely hájit historické hledisko proti názorům ASMV: „Vedoucí Ústředního státního archivu prohlásil, že věc již projednával se státní archivní správou, jejíž vedoucí prý prohlásil, že fondy, navrhované k odevzdání měří příliš mnoho běžných metrů, takže lze předpokládat ze srovnání s jinými ústředními úřady, že historický archiv ministerstva dopravy obsahuje i věci méně důležité. Státní archivní správa z tohoto důvodu kategoricky požaduje, aby před odevzdáním historického archivu byla provedena ještě skartace.

Zástupci Ústředního likvidátora poukázaly na to, že u ostatních ministerstev byly materiály odevzdávány postupně, kdežto u ministerstva dopravy byl materiál odevzdáván v podstatě za 100 let najednou, dále na to, že jde o materiál z hlediska administrativního již několikrát skartovaný a z hlediska archivního dokonale vytríděný.“⁶¹

ÚDA byl zlikvidován v letech 1961 až 1962 (1965). Problémy způsobené nepřehledností uložení písemností na Strahově ještě vystupňoval začátek prací na stavbě nového stadionu. Většina archivních fondů byla rozvezena do stanovených archivů v září až prosinci 1961. Přírůstky z likvidační podstaty ÚDA mohly vykazat (kromě SÚA): Státní archivy v Brně, Opavě a Bratislavě; okresní archiv v Praze; podnikové archivy ČSD v Praze, Plzni, Olomouci, Ústí nad L. a v Košicích. Tzv. předměty nearchivní povahy (sbírky, jednotliviny) získaly kromě některých zmíněných archivů ještě tyto instituce: některé odbory ministerstva dopravy a spojů, PA ČSAD, Národní technické muzeum, Ekonomický ústav Československé akademie věd (ČSAV), Kabinet pro geografii ČSAV, Historický ústav ČSAV, Památkový úřad, Státní ústav památkové péče a ochrany přírody, Národní muzeum, Státní letecká správa, Plavební správa Praha a Vlastivědné muzeum Nymburk.

Dělení sbírek způsobilo jejich faktické zničení. Byla dodržována územní působnost jednotlivých správ drah a tedy i jejich archivů, takže všechny plány, rytiny a fotografie ze sbírek ÚDA týkající se Brna nalezneme v Bratislavě apod.

Část, kterou nešlo rozdělit teritoriálně, přidělil ÚL jednotlivým podnikovým archivům metodou „každému něco“. Při delimitaci sehrálo v nejednom případě úlohu i jen nezávazné projevení zájmu o příslušný materiál. Fond Česká západní dráha si ke zpracování historie svého podniku vypůjčily v r. 1961 Dílny pro opravu vozidel v Plzni, oslavující tehdy století činnosti. Písemnosti byly v pořádku vráceny a dílny vyslovily přání umístit fond trvale do Plzně. Toto přání je jedinou příčinou předání fondu podnikovému archivu Plzeňské dráhy.⁶²

Po zlikvidování ÚDA se ÚL zabýval skartacemi poválečné spisovny ministerstva. Ročníky spisovny od r. 1945 byly ještě v polovině roku 1961 uloženy do nové budovy ministerstva Na příkopech. Odtud je ÚL postupně přebíral na své pracoviště v Hyberské (cca 200 m), kde teprve došlo k jejich skartaci. Na toto pracoviště, přemístěné sem v dubnu 1962, byly převezeny také zbytky ÚDA a staré spisovny ze Strahova. Pro skartaci ročníků 1939–1945 byly zaměstnání jako brigádníci – referenti pro odborné věci bývalí pracovníci ministerstva. Také většina ze 17 pracovníků ÚL (1962 – počet v průběhu let kolísal) se zabývala skartacemi.

Ještě v roce 1964 (1. října) zaniká funkce rezortního referenta pro podnikové archivy.⁶³ ÚL dokončil likvidaci ÚDA: V únoru 1964 jsou odevzdány SÚA poslední zbytky sbírek – negativy, plakety, mince aj. V následujících letech dochází ke skartacím spisovny ministerstva (ročníků po r. 1945). Útvar ÚL se přeměnil v rámci reorganizace v r. 1970 na Správu domovního majetku ČSD, v jejíž pracovní náplni předarchivní péče o písemnosti rezortu zcela chybí.

Péči o železniční archivní fondy ponechané rezortu zajišťovali po zániku ÚDA již pouze archivy jednotlivých správ drah (PA) v Praze, Plzni, Ústí nad Labem, Olomouci, Bratislavě a Košicích. Odborný archivní dohled vykonávají doposud státní oblastní archivy (SOA), kterým podnikový archivář podle místní příslušnosti dané organizační jednotky zasílá skartační návrhy. Jednotlivé PA ČSD byly obsazovány obvykle pouze jedním pracovníkem. Po reorganizaci železnic v r. 1963 se z ústeckého (košického) archivu stávají detašovaná pracoviště archivu pražského (bratislavského). Na ústeckém pracovišti došlo v roce 1971 ke zničení knih k nejstarším fondům (celkem 3134 kusů protokolů a rejstříků), z nichž některé tam byly delimitovány v r. 1969 ze SÚA. Proti zodpovědné pracovníci bylo zavedeno trestní stíhání a ústecká pobočka zůstala již neobsazena.⁶⁴ V roce 1981 přidělil náčelník správy dráhy v Praze pro potřeby PA nepoužívanou budovu bývalé železniční stanice Praha Libeň horní nádraží. Tato byla rekonstruována a v letech 1988 až 1989 se do ní archiv včetně své pobočky z Ústí nad Labem přestěhoval. Ostatní PA jsou umístěny v budovách ředitelství drah a některé z části v depozitářích: např. PA v Plzni má uloženu část písemností v budově železniční stanice Beroun.

Činnost PA upravují Směrnice pro podnikové archivy platné od 1.1.1975 a rušící platnost směrnic z r. 1953.⁶⁵ Předpis obsahuje obvyklá ustanovení o činnosti PA. Zajímavý je odstavec podle něhož mají být v PA uloženy archiválie nejméně 30 let a pak předány příslušnému státnímu archivu. PA neměly tedy plnit úlohu archivů konečného uložení.

Písemnosti v podnikových archivech nepocházejí pouze z likvidace ÚDA. Velkou část tvoří na začátku zmíněné sbírky právních listin a plánů se stálou provozní potřebou. Z částí těchto sbírek se vytvořily uplatněním provenienčního principu samostatné fondy, obsahující většinou pozemkovou a stavební agendu (podle územní příslušnosti). Proto některé fondy existují paralelně např. v Praze i v Plzni.

Zrušením obchodních ředitelství (předtím správy drah) byla zrušena i místa podnikových archivářů. Prosazovaly se názory „dát archivy do klidu“, tj. personálně neobsazovat, ale v listopadu 1993 je vytvořen z dosavadních pracovišť Archiv Českých drah (AČD). Pro archiv jsou systemizováni 4 pracovníci: dva v Praze, po jednom v Olomouci a v Plzni. Olomoucká pracovnice je navíc určena jako metodik ostatních. Hlavním problémem je nedostatečný počet, špatné mzdové ohodnocení pracovníků a trvající nezájem nadřízených. Dvě archivářky v Praze mají na starosti 6,5 tisíce běžných metrů písemností a skartační dohled (rezortní) přibližně nad územím bývalého středočeského, východočeského a zčásti i severočeského kraje. Olomoucká archivářka má vysokoškolské vzdělání (archivnictví) a ostatní ukončili archivní kurz. Písemnosti, které AČD spravuje, mají natolik speciální charakter, že obvyklá kvalifikace historika nedává sama o sobě záruku jejich odborného zpracování.

Zatím je AČD podřízen odboru správnímu generálního ředitelství Českých drah (GRČD). Koncepční řešení znemožňují neustálé reorganizace a nezájem Českých drah.

Oddělení železnic od ministerstva v r. 1988 a vznik ústředního (nyní generálního) ředitelství československých (nyní českých) drah způsobilo změnu orgánu provádějícího skartační dohled. Tato pravomoc – fakticky po 52 letech – přešla dnem 1.12.1993 ze SÚA na SOA v Praze. Situaci komplikuje značná spisová nekázeň v úřadě: někteří referenti ČD mají v příručních registraturách i víc než 20 let staré ministerské písemnosti a nevědí ani o existenci spisovny.

Ministerstvo dopravy ukládá své archiválie pravidelně do SÚA. Na základě usnesení vlády ČR č.213 z 26.6.1991 zřídilo správní archiv (meziarchiv, SpA MDČR). V říjnu až v prosinci 1992 byly podepsány protokoly o spisové rozluce živých písemností mezi Federálním ministerstvem hospodářství – divizí pro dopravu a Ministerstvem dopravy, spojov a veřejných prací SR. Rozluka byla skončena v r. 1993 již ustaveným Ministerstvem dopravy ČR. Půjčování

a kopírování federálních materiálů upravuje dohoda mezi českým a slovenským ministerstvem z 25.5.1993.⁶⁶

Jako společný pro obě nástupnické organizace ČSD: ČD a ŽSR (Železnice Slovenskej republiky) pracuje Ústřední technický archiv v Nymburce. Jde o technickou spisovnu uchovávající a rozmnožující plány železničních kolejových vozidel, původně začleněnou do ministerstva železnic (dopravy) jako součást příslušného odboru, od r. 1958 do Sdružení dílen pro opravu vozidel, později Ústavu vývoje a racionalizace železničního průmyslového opravárenství. Písemnosti byly v r. 1960 přemístěny do suterénu budovy v pražské Hyberské ulici 5. Zde došlo k jejich zatopení a k velkým ztrátám, obdobně později v tzv. moučném skladu nádraží Střed (Masarykovo). V roce 1971 došlo k přemístění archivu do Nymburka, kde sídlí dodnes.⁶⁷

Tristní stav manipulace s písemnostmi zejména na GŘČD je – tak jako jinde – odrazem neustálých reorganizací, při kterých dochází k nekontrolovatelnému ničení písemností z příručních registratur v důsledku fluktuace zaměstnanců. Tuto situaci nemohou odpovědní pracovníci státních archivů a AČD zvládnout. Referenti neznají pravidla práce se spisy, skartační řád bere málokdo vážně. K ničení archiválií docházelo i dříve; v polovině 80. let např. ministerstvo vyřadilo do sběru sbírku jízdních řádů aniž informovalo SÚA nebo alespoň vlastní knihovnu. Mnoho materiálu bylo bez skartace zničeno při stěhování po r. 1990 a při reorganizaci po 1.7.1993. Tento stav není typický pouze pro ústřední vedení rezortu, ale i pro nižší organizační jednotky.⁶⁸ V nastalém zmatku končí některé vyhozené písemnosti alespoň v soukromých sbírkách.

II. Vývoj spisové služby železničního rezortu.

Pro nedostatek místa a šíři problému je tato kapitola především shrnutím zásad obsažených v soudobých kancelářských a skartačních předpisech s důrazem na registraturní stadium života písemností. Podrobnější rozbor správní a diplomatické vyžaduje – po zúžení problematiky – samostatnou studii.

U všeobecné dvorské komory ve Vídni – prvním orgánu dozírajícím na železnice – byly spisy železniční a poštovní agendy označeny signaturou E.P. (Eisenbahn, Post), uloženy v číselné řadě signatury a evidovány protokolem a indexem. Podobně tomu bylo i u některých pozdějších institucí, ale postupně převládlo ukládání do nečleněné číselné řady.⁶⁹

Při zřízení ministerstva železnic v r. 1896 byla vypracována směrnice pro jeho spisovou službu.⁷⁰ Neexisoval spisový plán, spisy se ukládaly v numericko – chronologické řadě. Jako základní evidenční pomůcky sloužily podací protokoly, rejstříky a protokol cizích čísel. Sekce, nejvyšší organizační jednotky, členěné

dále na departementy vedly ještě pomocné protokoly (skontra) a číselníky znamenávající oběh spisů. Protokolování nepodléhalo tisky, periodická hlášení apod. Číslo jednací tvořila kromě vlastního čísla značka „EM“ (Eisenbahnministerium). Samostatně protokolovaly, s vlastní značkou předřazenou číslu, pomocné úřady ministerstva: tarifní a zúčtovací úřad (TAB – Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau) a stavební ředitelství (BD – Baudirektion). Zpočátku vedly podací protokoly samostatně i jednotlivé sekce: I. sekce pro právně- administrativní záležitosti železnic včetně záležitostí místních drah, II. sekce pro finanční záležitosti železnic a železniční statistiku, III. sekce pro komerční záležitosti a IV. sekce pro záležitosti technické. Tato praxe skončila pravděpodobně poměrně záhy (1897) a podací protokol se zavedl společný.⁷¹ Do registratury se spisy ukládaly co nejdříve po vyřízení podle sekcí. Prezidium mělo vlastní registraturu u prezidiální kanceláře. Pro písemnosti důvěrného charakteru (razítko „vertraulich“) byl založen zvláštní protokol, vedený prezidiem. V protokolu všeobecném se uvedlo pouze důvěrné číslo jednací. Vojenské záležitosti (razítko „vertraulich – Militärangelegenheit“) protokoloval departement pro vojenské záležitosti. Naznačený systém převzalo po vzniku republiky i československé ministerstvo železnic.

Jiné zvyklosti panovaly v úřadech II. instance, kterými byla ředitelství státních drah.⁷² Každé ředitelství se v zásadě členilo na 8 základních oddělení (referátů): 1. osobní, humanitní a zdravotní, 2. právní a všeobecně správní, 3. stavba a udržování dráhy, 4. vozba a dílenská služba, 5. dopravní služba, 6. komerční služba (přeprava), 7. kontrola příjmů, 8. finanční a účetní.⁷³ Podací protokol byl společný, ale rejstříky se vedly samostatně pro každé z oddělení. Kromě této základní evidence byla používána ještě kniha nečíslovaných podání na oddělení, lhůtník a číselník ministerských čísel. Samostatné registratury tvořily prezidiální spisy a spisy vojenské (razítko „M“). Důvěrné písemnosti rozeznává předpis prezidiální (razítko „Präsidialangelegenheit“) a vojenské (razítko „vertrauliche Militärangelegenheit“).

K prudkému nárůstu písemné produkce došlo po zestátnění velkých železničních společností v l. 1906–1909. Zestátnění se odrazilo i ve změně dosavadních kancelářských předpisů. S platností od 1.1.1910 je zaveden nový předpis pro ředitelství a pro výkonná místa (stanice, výtopny aj.).⁷⁴

Nový jednací řád⁷⁵ pověřil ředitelství některými novými úkoly, vyhrazenými dříve ústřední správě: např. ředitelství v Praze zajišťovalo pro celou železniční síť přejímání vagonů od firmy Ringhoffer a zkoušky hnědého uhlí.⁷⁶ Kancelářský předpis z r. 1909 nově stanovil množství podrobností spisové služby. Každé oddělení mělo vlastní manipulační kancelář, která vedla podací protokol. Číslo jednací („Z“ – Zahl), tzv. běžné, bylo ve jmenovateli zlomku doplněno tzv. pořadovým číslem, které vyjadřovalo pořadí písemností (od číslovky 1 – tak, jak

došly) k dané věci. Za takto složeným číslem jednacím následovala ještě značka oddělení (obvyklých I až VIII, speciálních Praes – prezidium, Mt – vojenské záležitosti, FWT – pobočná přidělovna vozů aj.). Výhoda systému spočívala v možnosti priorování bez nutnosti zavádění nového běžného čísla. Větší množství podání bylo přirozeně třeba rozdělit do více běžných čísel a starší čísla jako priora připojit. Pokud se týká důvěrných záležitostí, zná předpis už písemnosti tajné (razítko „Geheim“).

Spisy běžného roku a dvou let předchozích ukládala jednotlivá oddělení do příručních registratur manipulačních kanceláří. V prosinci každého roku se staré spisy založily do tzv. hlavní registratury (podle oddělení). Kancelářské knihy odváděly manipulační kanceláře po deseti letech. Prezidiální registraturu vedlo oddělení právní a všeobecně správní (druhé).

Kancelářský předpis se poprvé zabývá podrobněji otázkou skartací. Již nepotřebné spisy v hlavní registratuře se po 10 letech rozdělily na čtyři skupiny: přeprava, osobní spisy, finanční a účetní, spisy speciální a obecné povahy. Určený pracovník druhého oddělení měl provézt skartaci a historicky cenné spisy odevzdat do archivu (knihovny) ředitelství nebo do muzea státních drah ve Vídni. Do sběru vyřazený materiál se v protokolu červeně vyškrtl. Nevyřazené písemnosti starých ročníků (nad deset let) měly být každých pět let znovu proskartovány. Listiny (v právním smyslu i protokoly a plány) se od spisů oddělily obvykle v době vzniku a uložily se do archivu listin.

Jednotlivá ředitelství státních drah před platností nového kancelářského řádu manipulovala písemnosti podobně jako ministerstvo: zápis podání do společného protokolu bez členění na oddělení.

Ředitelství pro zestátněné železniční společnosti zavedly nový kancelářský řád v letech 1912 až 1914. Do té doby používaly společnosti různé ukládací systémy, založené buď na číselné řadě nebo ukládacích odděleních. Pravděpodobně nejsložitější členění registratury mělo společné ředitelství bývalé Jihoseveroněmecké spojovací dráhy (SNDVB) a Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB).⁷⁷

Služebny státních drah (stanice, výtopny apod.) vyřazovaly svoje písemnosti jako makulaturu po 10 letech a ponechávaly si pouze rejstříky.

První světová válka s sebou přinesla devastaci registratur mnoha úřadů. Svůj podíl na této skutečnosti má zejména vyhláška ministerstva financí o honorování skartu.⁷⁸ V září 1914 je novelizován kancelářský předpis z r. 1909. Jsou zavedeny skartační lhůty 3 a 10 let, které má zpracovatel vyznačit na spis. Spisy neoznačené, mající cenu právní, historickou, národohospodářskou apod. se neměli skartovat vůbec (dnešní znak „A“). Nejhorší důsledky způsobila válka (resp. příslušný úředník) v registratuře ředitelství pro tratě býv. společnosti státní dráhy (StEG), která byla v r. 1914 téměř celá zničena, a to včetně protokolů.⁷⁹

Nově vzniklé Československo převzalo metody úřadování z bývalého Předlitavska. Také v r. 1923 vydaný kancelářský řád pro ministerstvo, ředitelství a služební místa byl v podstatě překladem starších směrnic a jejich úprav.⁸⁰

Teprve předpisy z r. 1924 znamenají kvalitativní obrat.⁸¹ Předpis pro ředitelství si podržel sice strukturu rakouského, ale byl rozšířen a dikce některých pasáží se zpřesnila. Změnily se také používané zkratky. Za číslo jednací se kromě oddělení zapisovaly tyto speciální útvary.: Řed. – ředitelské, Voj. – vojenské, M.S. – mimotarifní slevy, P.V. – pobočná přidělovna vozů, R – reklamace, A.K. – aktivní kontrola, P – pokladna. Do roku 1928 se tímto předpisem neřídilo pouze ředitelství v Košicích, u něhož byl zkušebně zaveden jiný systém – oddělení měla přidělena určitý rozsah čísel jednacích.⁸²

Nejvýznamnější změnou kancelářského předpisu pro ředitelství bylo – v první kapitole této studie popsané – doplnění o skartační řád. Byly rozeznávány skartační lhůty 3, 10 a 30 let. Tříleté spisy se vyřadily ještě před předáním do hlavní registratury, desetileté skartoval odborný referent příslušného oddělení a vyřazené třicetileté spisy revidoval železniční archiv. Jsou uváděny i písemnosti „A“, které má ředitelství odevzdat po 30 letech archivu. Skartační řád obsahoval seznam a popis jednotlivých agend (věcných skupin) s příslušnými lhůtami. Oproti abecednímu heslovému rejstříku vyniká toto uspořádání větší přehledností a jednoznačností; lépe se v něm orientuje. Kancelářský předpis z r. 1924 platil až do r. 1950 a byly podle něho skartovány všechny písemnosti ředitelství (včetně rozlukových spisů) z období do r. 1918.

Předpis pro ministerstvo ze stejného roku byl o něco jednodušší než předpis pro ředitelství, jehož formální podobu si podržel. Manipulace písemností zůstala prakticky stejná jako předtím: nečleněná, numericko-chronologická řada. Nově jsou zavedeny některé speciální písemnosti: žluté spisy pro tiskový referát, zelené informační archy ministra a modré prezidiální spisy. Označení „tajné“ se používalo pouze pro spisy vojenského charakteru, převážně mobilizační. Skartace se měly provádět podle samostatného předpisu, který ale nebyl nikdy vydán. Snaha o jeho zavedení vyústila v návrh skartačního řádu, který dostaly departementy k vyjádření v r. 1935 a vyjadřovaly se k němu tři roky. Schválen nakonec nebyl.

V kancelářském řádu pro ministerstvo dopravy z r. 1938 je oproti předchozímu pouze rozšířena část o manipulaci důvěrných písemností.⁸³ Byla zřízena kancelář Pres. voj. (PV – prezidium vojenské), zpracovávající materiály tajné vojenské a mobilizační povahy (TAJ, MOB aj.). Důvěrné dokumenty vyřizovala – tak jako dříve – příslušná oddělení.

Po sloučení ministerstva železnic a ministerstva pošt a telegrafů do ministerstva dopravy jsou čísla jednací rozlišována značkami „D“ (doprava) a „P“ (pošty). Útvar býv. prezidia je nazván kabinetem ministra dopravy (značka „K“),

zatímco označení prezidium (Pres.) používá oddělení přímo řízené generálním ředitelem protektorátních drah. Po reorganizaci v r. 1942 a rozšíření působnosti ministerstva o veřejnou technickou službu zanikají značky P a D. Ministerstvo dopravy a veřejných prac Slovenskej krajiny a podobně i poválečné povereníctvo dopravy používaly spisovou manipulaci shodnou s předválečnými ředitelstvími drah – systém běžných a pořadových čísel popsán vpředu. Do registratury se spisy ukládaly numericko – chronologicky podle oddělení.⁸⁴

Snahy o decentralizaci vedly v r. 1949 k vytvoření Ústředního ředitelství Československých státních drah, n.p. Ústřední ředitelství vydalo s platností od 1.1.1950 svůj spisový řád, který nahrazoval – s výjimkou ustanovení o důvěrných spisech – v předchozím uvedenou instrukci pro ministerstvo dopravy z r. 1938.⁸⁵ Písemnosti se napříště neměly zapisovat do podacího protokolu, ale do tzv. listovek vedených podatelnou podle systému desetinného třídění. Navíc se měla podání zapisovat ještě do číselníků, lhůtníků a rejstříků. Vyřízené písemnosti se měly po roce předat z příručních spisoven do spisovny ústřední. Skartace zůstaly zatím neupraveny. Přesně za rok byl tento spisový řád nahrazen novým, platným i pro oblastní ředitelství drah.⁸⁶ Současně s ním vstoupil 1.1.1951 v platnost spisový plán ČSD, obsahující velmi přesné rozdělení agend podle desetinného třídění.⁸⁷ Zavedení desetinného třídění bylo důsledkem normy ČSN 1411 Spisový a archivní řád pro podniky a ČSN 1412 Spisový plán pro podniky upravených pro potřeby ČSD. Základ spisové značky tvořilo deset hlavních tříd (0 až 9, od věcí všeobecných ke konkrétním), dále 10 skupin, 10 podskupin, následovala desetinná tečka a možnost dalších 10 třídících znaků. Značku 921.1 lze rozložit takto: 92 – Nákladní doprava a řízení vlakové dopravy, 921 – Mezinárodní nákladní doprava, 921.1 – Organizace mezinárodní nákladní dopravy. Za značkou následoval zlomek a v jeho jmenovateli pořadové číslo, rok a označení útvaru (referenta). Zmíněný spisový plán je pravděpodobně nejlepším výčtem železniční agendy a i v současnosti může být použitelný např. pro tvorbu skartačního rejstříku.

Používání desetinného systému netrvalo dlouho. S platností od 1.8.1953 je Kancelářským řádem pro správy drah zaveden opět podací protokol.⁸⁸ Nový předpis obsahoval podrobnější ustanovení o ukládání vyřízených písemností. Vracel se k praxi odvodu kancelářských knih do spisovny po 10 letech. Zároveň dával návod k vedení sbírky listin (spravuje archiv správy dráhy) podle tratí, stanic, jmen stran. Dokumenty, které pozbyly platnosti, měly být předány ÚDA. V otázce skartací odkazoval předpis na rozkaz ministra železnic č. 65m (srovn. první část studie).

Ministerstvo dopravy nikdy neustoupilo od starého systému podacích protokolů. Po vytvoření hlavních správ (1951) tyto útvary vedly samostatně evidenci došlých podání. Samostatně protokoloval útvary ZÚ (zvláštní úkoly) a zvláštní

evidenci podléhaly spisy vojensko – železniční (VŽ) a vojenské (PV – termín Pres. voj. po válce užíván není). 1.7.1956 vstoupil v platnost nový kancelářský řád pro ministerstvo dopravy Oo8. Ten je následující rok novelizován: opětovně, s platností od 1.10.1957 je zavedeno označování spisů skartačním znakem a lhůtou podle směrnic z roku 1953.⁸⁹ Nižší organizační jednotky – oddělení dráhy (sloužily k operativnímu řízení provozu) a hospodářské jednotky drah – používaly směrnice pro kancelářskou službu Oo 5 (platné od 1.2.1955) a Oo 6 (platné od 1.5.1955). Provozní oddíly, vzniklé z oddělení drah používaly spisový řád, platný od 1.9.1963.⁹⁰ Písemnosti se podle něho evidovaly v podacím protokolu, rejstřících a číselnících. Vyřízené spisy se po roce ukládaly v sekretariátu a výběr z nich se měl odvádět archivu správy dráhy.

Zajímavý je poválečný vývoj manipulace s utajovanými skutečnostmi. V r.1952 bylo zavedeno označování utajovaných písemností užívané dodnes.⁹¹ Od té doby jsou rozlišovány (kromě písemností důvěrných) materiály tajné (T, Taj.), přísně tajné (PT) a přísně tajné zvláštní důležitosti (PTZD). Povaha spisů je zřejmá již z jednacího čísla: spisy T mají před vlastním číslem nulu, PT a PTZD pak nuly dvě. Pro všechny skupiny vedlo oddělení zvláštních úkolů (ZÚ) samostatný protokol. Množství utajovaných skutečností postupem doby kolísalo. Po úpravě v r. 1957 došlo k výraznému zpřísnění.⁹² Od té doby již rozsah utajovaných údajů rozšiřován nebyl a v současné době je omezen prakticky jen na vojenské záležitosti.

Teprve v r. 1960 je zveřejněna nová skartační směrnice, rušící obě předchozí z r. 1953.⁹³ Má formu skartačního řádu s rejstříkem používanou i v současnosti. Hned v úvodu jsou vyjmenovány agendy, které je nutné trvale uchovat. Vysvětlení skartačních znaků je doplněno příklady. Také skartační rejstřík je velmi podrobný. Následující předpis platný od 1.1.1975 není již tak jednoznačný.⁹⁴ Zjednodušily se úvodní části skartačního řádu a zestručnil se také rejstřík. Zmenšil se počet hesel, které nahradily výrazy jako závažné, podružné, ostatní. Snížení počtu skartačního znaku „V“ se dosáhlo nejen vypuštěním hesel, ale i zvětšením skupiny písemností „S“. Zároveň došlo ke zkrácení skartačních lhůt. Kupříkladu heslo „Arbitráž“, obsahující ve směrnici z r. 1960 jedenáct podhesel (dvě V5, jedno S3, ostatní A3 až A10) se zmenšilo v novém předpisu na podhesla tři (dvě A5, jedno S5). Tento předpis byl znovu vydán v r. 1979 bez podstatnějších úprav a je de jure platný dodnes.⁹⁵

V roce 1974 vstoupila v platnost i Směrnice pro vyřazování utajovaných písemností, platící dodnes.⁹⁶ Směrnice stanovuje, že dokumenty skupin „A“ a „V“ mohou být podrobeny skartačnímu řízení po 15 letech (PTZD), 10 letech (PT) a pěti letech (T). Do archivu se mají předávat pouze odtajněné písemnosti. Na Slovensku je nejnověji upravena otázka skartací a manipulace s utajovanými písemnostmi v dopravě směrnicí z r. 1994.⁹⁷

Při reorganizační smršti v letech 1992 – 1993 vydalo ústřední ředitelství ČSD resp. ČD dvě skartační směrnice, které nebyly konzultovány s příslušným archivním orgánem (tehdy SÚA). Úroveň té poslední – používané a údajně platné – z května 1993 je obdobná jako u směrnice z r.1974.⁹⁸

III. Poznámky k heuristice dějin železniční dopravy.

Prameny k dějinám železniční dopravy lze rozdělit na základní a doplňkové. Mezi základní patří především písemnosti úřadů státní a podnikové správy dopravních podniků – ministerstva železnic, dopravy a jejich pomocné úřady, ředitelství státních a soukromých drah, písemnosti služeben, tj. stanic, výtopen, odborů pro udržování dráhy, autospráv apod. K doplňkovým pramenům lze zařadit vše ostatní, především archivní fondy orgánů státní politické správy: ostatní ministerstva, gubernia, místodržitelství, okresní úřady (hejtmanství), na Slovensku županáty aj., samosprávy: Zemské výbory, zemské sněmy, obecní a městské úřady, ale též písemnosti justice, spolků a osobní pozůstalosti.

Kromě sítě archivů se významné jednotliviny nacházejí zejména v Národním technickém muzeu Praha, Ústřední technické knihovně dopravy Praha, Vlastivědném muzeu Nymburk, Technickém muzeu Brno, Vagonářském muzeu ve Studénce, Múzejnodokumentačnom centre ŽSR v Bratislavě, Považskom múzeu Žilina a samozřejmě ve spisovných původců a jejich nástupců.

Následující přehled základních fondů k dějinám železniční dopravy v českých a slovenských archivech lze považovat za orientační a pracovní materiál, protože mnohé nebylo možno zatím ověřit a doplnit.

Ústřední úřady a jejich pomocné úřady.

1. Rakouské ministerstvo obchodu Vídeň – oddělení E 1885–1895. StA (státní archiv) Wien, SÚA Praha.
- 1.1. Generální ředitelství rakouských státních drah Vídeň 1884–1896. StA Wien, SÚA Praha, AČD Praha.
2. Uherské královské ministerstvo veřejných prací a komunikací 1874–1889. OL (Országos Léveltár – státní archiv) Budapest, SNA Bratislava.
3. Uherské královské ministerstvo obchodu 1889–1918. OL Budapest, SNA Bratislava.
4. Rakouské ministerstvo železnic Vídeň 1896–1918. StA Wien, SÚA Praha.
- 4.1. Generální inspekce rakouských železnic (1885)1888–1918. StA Wien, SÚA Praha.

- 4.2. Tarifní a zúčtovací úřad (1900)1909–1918. SÚA Praha.
- 4.3. Stavební ředitelství (1896?)1900–1918. SÚA Praha – vmanipulováno do fondu 4.
5. Generální ředitelství ČSD Praha 1918–1919. SÚA Praha.
6. Ministerstvo železnic ČSR Praha 1918–1938. SÚA Praha, ?SNA Bratislava (součást fondu 8.).
- 6.1. Likvidační komisař pro bývalé ministerstvo železnic ve Vídni 1918–1926. SÚA Praha.
- 6.2. Československá ústřední rada železniční 1921–1938. SÚA Praha.
7. Ministerstvo dopravy 1938–1942. SÚA Praha.
8. Ministerstvo dopravy a veřejných prac Slovenskej krajiny 1939–1945. SNA Bratislava, PA ŽSR Košice.
- 8.1. Stavebná správa Slovenských železnic Prešov. PA ŽSR Košice.
9. Ministerstvo dopravy a techniky 1942–1945. SÚA Praha.
- 9.1. Státní akce stěhovací 1938–1944. SÚA Praha.
10. Ministerstvo dopravy 1945–1953. SÚA Praha.
- 10.1. Povereníctvo dopravy 1945–1960. SNA Bratislava.
- 10.2. Výstřižkový archiv ministerstva železnic (dopravy) 1918–1952. Archiv NTM Praha (předání do SÚA v jednání).
- 10.3. Koordinační komise ministerstva dopravy v Plzni 1945–1950. SÚA Praha.
- 10.4. Stavební ústředna ČSD 1947–1950. SÚA Praha.
11. Ministerstvo železnic 1952–1953. SÚA Praha.
12. Ministerstvo dopravy 1953–1960. SÚA Praha.
- 12.1. Ústředna účtáren ČSD Praha 1949–1958. SÚA Praha.
13. Ministerstvo dopravy a spojů 1960–1963. SÚA Praha, SpA (správní archiv) MDČR.
- 13.1. ČSD – Provozní ústředí železniční dopravy 1958–1964. SÚA Praha.
- 13.2. Koordinační kancelář mezinárodních železničních přeprav 1958–1964. SÚA Praha
- 13.3. ČSD – technická ústředna 1957–1963. SpA MDČR.
14. Ministerstvo dopravy 1963–1968. SÚA Praha, SpA MDČR.
15. Federální výbor pro dopravu 1968–1971. SÚA Praha, SpA MDČR.
16. Ústřední správa železnic 1969–1971. SÚA Praha, SpA MDČR.
17. Ministerstvo dopravy ČSR 1969–1971. SÚA Praha, SpA MDČR.
18. Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií SSR 1969–1971. ?SNA Bratislava.

19. Federální ministerstvo dopravy 1971–1988. SpA MDČR.
- 19.1. ČSD – Správa domovního majetku 1971–1985. SÚA Praha.
- 19.2. Nakladatelství dopravy a spojů (1953) 1959–1991. SÚA Praha.
- 19.3. Výzkumný ústav železniční. SÚA Praha, původce.
- 19.4. Generálne riaditeľstvo železničného stavebníctva Bratislava 1971–1990. SNA Bratislava.
- 19.5. Československá kontejnerová doprava – INTRANS. SÚA Praha.

Úřady II. a I. instance a jejich pomocné úřady.

1. Ředitelství státních drah Praha (1855) 1884–1918. AČD Praha.
2. Ředitelství státních drah Praha (Praha-jih) 1918–1949. AČD Praha.
- 2.1. Odbor pro udržování dráhy Čáslav. Archiv NTM Praha.
3. Ředitelství státních drah Praha-sever 1923–1932. AČD Praha.
4. Ředitelství státních drah Hradec Králové 1919–1949. AČD Praha.
5. Ředitelství státních drah Plzeň (1873) 1892–1918(1920). AČD Plzeň, AČD Praha.
6. Ředitelství státních drah Plzeň 1919–1949. AČD Plzeň, AČD Praha.
- 6.1. Instrukční a přepravní výbor v Plzni 1906–1951. AČD Plzeň.
7. Ředitelství státních drah Olomouc 1895–1918. AČD Olomouc.
8. Ředitelství státních drah Olomouc 1918–1948. AČD Olomouc.
9. Ředitelství státních drah Brno 1919–1949. AČD Olomouc.
10. Riaditeľstvo štátnych dráh Bratislava 1918–1938, 1945–1949. PA ŽSR Bratislava.
11. Riaditeľstvo štátnych dráh Košice 1919–1938, 1945–1949. PA ŽSR Košice.
12. Oblastní ředitelství ČSD, n.p. v Praze 1949–1952. AČD Praha.
13. Oblastní ředitelství ČSD, n.p. v Hradci Králové 1949–1952. AČD Praha.
14. Oblastní ředitelství ČSD, n.p. v Ústí nad Labem 1949–1952. AČD Praha.
15. Oblastní ředitelství ČSD, n.p. v Plzni 1949–1952. AČD Plzeň, AČD Praha.
16. Oblastní ředitelství ČSD, n.p. v Olomouci 1949–1952. AČD Olomouc.
17. Oblastní ředitelství ČSD, n.p. v Brně 1949 – 1950. AČD Olomouc.
18. Oblastné riaditeľstvo ČSD, n.p. v Bratislave 1949–1952. PA ŽSR Bratislava.
19. Oblastné riaditeľstvo ČSD, n.p. v Košiciach 1949–1952. PA ŽSR Košice.
20. Správa Pražské dráhy v Praze 1952–1963. AČD Praha.
21. Správa Ústecké dráhy v Ústí nad Labem 1952–1963. AČD Praha.
22. Správa Plzeňské dráhy v Plzni 1952–1963. AČD Plzeň.

23. Správa Ostravské dráhy v Olomouci 1952–1963. AČD Olomouc.
24. Správa Bratislavskej dráhy v Bratislave 1952–1963. PA ŽSR Bratislava.
25. Správa Košickej dráhy v Košiciach 1952–1963. PA ŽSR Košice.
26. ČSD – Správa Severozápadní dráhy Praha 1952–1988. AČD Praha.
27. ČSD – Správa Jihozápadní dráhy Plzeň 1963–1988. AČD Plzeň.
28. ČSD – Správa Střední dráhy Olomouc 1963–1988. AČD Olomouc.
29. ČSD – Správa Východnej dráhy Bratislava 1963–1988. PA ŽSR Bratislava.
30. Správa železničních dílen Louny 1872–1948. PA ŽOS Louny.
31. Správa železničních dílen Plzeň 1850– 945. PA ŽOS Plzeň.
32. Správa železničných dielní Vrútky 1874–1948. PA ŽOS Vrútky.

Společnosti soukromých drah (kromě místních).

1. Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) 1888–1906, Ředitelství pro tratě býv. Severní dráhy cis. Ferdinanda. 1906–1918. SÚA Praha.
2. Buštěhradská dráha (BEB, BD) 1854–1923. AČD Praha.
3. Rakouská společnost státní dráhy (StEG) 1880–1909, Ředitelství pro tratě býv. Společnosti státní dráhy (1893)1909–1919. SÚA Praha, AČD Praha.
4. Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB) 1856–1909. AČD Praha.
5. Ústecko-teplická dráha (ATE, ÚTD) 1856–1924. AČD Praha.
6. Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (TKPEG) 1864–1882. AČD Praha.
7. Česká severní dráha (BNB) 1866–1909, Ředitelství pro tratě býv. společnosti České severní dráhy 1908–1918. AČD Praha.
8. Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) 1870–1909, Ředitelství pro tratě býv. společnosti rakouské severozápadní dráhy (1871)1909–1919(1931). SÚA Praha, AČD Praha.
9. Duchcovsko-podmokelská dráha (DBB) 1869–1886. AČD Praha.
10. Pražsko-duchcovská dráha (PDE) 1871–1892. AČD Praha.
11. Liberecko-jablonecko-tanvaldská dráha (RGTEG) 1886–1930. AČD Praha.
12. Česká západní dráha (BWB) 1859–1895. AČD Plzeň.
13. Plzeňsko-březenská dráha 1870–1884. AČD Plzeň, AČD Praha.
14. Moravská západní dráha (MWB) 1886–1952. PA Svit Zlín.
15. Rakouská společnost místních drah (ÖLEG) 1880–1893. AČD Praha.
16. České obchodní dráhy (BCB) 1881–1909. SÚA Praha, AČD Praha.
17. Generální ředitelství Košicko-bohumínské dráhy (KOV, KOB, KBD) 1866–1938(1941). PA ŽSR Košice.
- 17.1. Provozní ředitelství KBD Český Těšín. AČD Olomouc.

17.2. Provozní ředitelství KBD Košice. PA ŽSR Košice.

Místní dráhy.

1. Zemský výbor království Českého – železniční oddělení 1893–1918(1927). SÚA Praha.
 - 1.1. Agenda společností místních drah zemí garantovaných vedená železničním oddělením zemského výboru král. Českého. SÚA Praha.
 2. Agenda společností místních drah státem garantovaných vedená Rakouským úvěrním ústavem pro dopravní podnikání a veřejné půjčky. SÚA Praha; AČD Olomouc, AČD Plzeň (koncesní listiny).
 3. Komitét pro stavbu dráhy Hradec Králové – Černilov – Opočno 1909–1920. Státní okresní archiv (SOkA) Hradec Králové.
 4. Komitét pro stavbu dráhy českého severovýchodu 1890–1947. SOkA Jičín.
 5. Stavba dráhy Sudoměř – Stará Paka 1899–1906. SÚA Praha, SOkA Semily.
 6. Společnost moravských místních drah v Ostravě 1886–1949. Archiv města (AM) Ostrava.
 7. Místní dráha Ostrava – Karviná 1907–1949. AM Ostrava.
 8. Místní dráha Otrokovice – Zlín – Vizovice 1898–1952. PA Svit Zlín.
 9. Tatranské elektrické vicinální dráhy (1908)1925–1948. PA ŽSR Košice.
- Další písemnosti k jednotlivým místním drahám v SÚA Praha, AČD Praha, AČD Olomouc.

Osobní pozůstalosti.

Brada Karel, Člupek Bohumil, Gerstner František Antonín, Gerstner František Josef, Hůla Josef, Chlumecký Miroslav, Klein Albert, Klein Hubert, Marek František, Marek Karel, Perner Jan, Psota František, Roháček Jan, Rybák Josef, Streit Jiří. Archiv NTM.

Špaček Karel. SÚA Praha.

Bazika Eduard. SÚA Praha (u fondů Zemský výbor – železniční oddělení a Společnost státní dráhy), archiv NTM.

Různé.

1. Ředitelství říšské dráhy Opolí 1938–1945. AČD Praha.
2. Ředitelství říšské dráhy Drážďany 1938–1945. AČD Praha.

3. Královské Saské státní dráhy 1871–1938. ?Archiv Německé spolkové dráhy (DBAG) Cottbus, AČD Praha.
4. Mechanický výzkumný ústav při ústředním úřadu říšské dráhy v Berlíně. ?(1952 Výzkumný ústav ČSD).
5. Pojišťovna Kraft. ?
6. Wagon-Lits. SpA MDČR.
7. Sbírka opisů staničních kronik (1918)1923–1952(1955). SÚA Praha, SNA Bratislava, AČD Praha, AČD Plzeň, AČD Olomouc.
8. Kartotéka Ústředního dopravního archivu. SÚA Praha.

Poznámky:

1. Organizace železniční správy je podrobně vylíčena v četné soudobé literatuře. Zejména v Geschichte der Eisenbahnen österreichisch – ungarischen Monarchie, Vídeň, Těšín, Lipsko 1898, 1908. Czedit Alois von: Der Weg von und zu den österr. Staatsbahnen, Bd. I. – III., Vídeň, Těšín Lipsko 1913. Konta Ignaz: Eisenbahnjahrbuch, Vídeň 1868 až 1892. Ročenka státních a soukromých drah republiky Československé, Praha 1920 až 1938, Výroční zpráva ministerstva dopravy – tajné, Praha 1954 až 1967.
2. Oběžník Generálního ředitelství rakouských státních drah z 21.3.1893 č.39056 oznamoval otevření muzea od 1.4.1893 a obracel se na organizační složky státních drah s žádostí o získávání muzejních exponátů. K otevření muzea pro veřejnost došlo až v květnu. Po zřízení vídeňského technického muzea se železniční sbírky do něho přestěhovaly a jsou tam dodnes. SÚA Praha, fond MŽ (ministerstvo železnic 1918–1945) čj. 67628/1924, kr. 4669.
3. Zborowski Viktor: Das Eisenbahnarchiv in Österreich, seine Entwicklung und Ausgestaltung zum Archiv für Verkehrswesens. In: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, ročník 62 (1922), s. 50.
4. „Bis zur Errichtung eines besonderen Urkundenarchivs für das Eisenbahnministerium sind die Originalverträge und sonstige Urkunden in der Registratur in besondere Verwahrung und Evidenz zu nehmen.“ Vorschrift über die formelle Behandlung der Acten beim Eisenbahnministerium. Wien 1897, § 48 odst. 4.
5. Mechtler Paul: Inventar des Verkehrs-archivs Wien. Inventare Österreichischer Archive IX. Wien 1959, s.4.
6. Bericht der österr. Eisenbahnarchivs über das Jahr 1912. Wien 1913.

7. Archiv zřídilo prezidium Rakouského státního úřadu pro dopravu výnosem z 9.9.1920 čj. 1970/1920. Nový název „Archiv für Verkehrswesen“ se používal až do roku 1939. K 31.3.1939 se železniční fondy oddělily a přešly pod správu ředitelství říšských drah Vídeň. Po skončení války vytvořily fondy bývalého dopravního archivu jedno z oddělení Rakouského státního archivu. Bližší údaje Mechtler Paul: c. d., s. 5–10, Feiler Karl: Das archiv für Verkehrswesen in Wien als Forschungsinstitut für mitteleuropäische Eisenbahngeschichte. In: Die Reichsbahn ročník 17 (1941) č. 8–9, s. 67 n.
8. „Grundsätze über die Liquidation des Staatsvermögens.“ a „Grundsätze über die Liquidierung des Aktenlaufes“. Pro každý ústřední orgán státní správy byl ustanoven likvidační komisař. SÚA Praha, fond LKMŽ (Likvidační komisař pro bývalé ministerstvo železnic) – nezpracovaný materiál, kr. 1.
8. Mírová smlouva mezi mocnostmi spojenými i sdruženými a Rakouskem podepsaná v Saint- Germain- en- Laye dne 10. září 1919. Sbírka zákonů a nařízení ČSR 1921 č. 133.
10. Akční program adresovaný ministerstvu zahraničí ČSR navrhoval vydat Československu všech spisový materiál týkající se záležitostí patřících do jurisdikce ČSR od r. 1900 a pro vyjmenované agendy (také železnic) bez omezení. SÚA Praha, fond LKMŽ – nezpracovaný materiál, kr. 1.
11. Úmluva mezi Československou republikou a republikou Rakouskou v příčině provedení jednotlivých ustanovení státní smlouvy uzavřené v Saint- Germain- en- Laye. Opočenský Jan: Archivní úmluva RČS s republikou Rakouskou. In: Časopis archivní školy, ročník 1 (1923), s. 103 n.
12. Rozhodnutí ministerstva zahraničí ČSR z 15.1.1920 čj. 7617/pres.
13. Statut úřadu reparačního komisaře republiky československé v rakouské komisi reparační byl schválen ministerskou radou 24.4.1920 čj. 10374/pres. SÚA Praha, fond LKMŽ – nezpracovaný materiál, kr. 1.
14. Úřad reparačního komisaře byl rozhodnutím ministerstva zahraničí z 27.4.1921 čj. 11002/1921 přičleněn jako tzv. mírový odbor k vyslanectví ČSR ve Vídni. Po zrušení odboru k 15.1.1921 přešla většina agend přímo na vyslanectví (především spisová rozluka). Kulturně historická komise byla zřízena až koncem roku 1923.
15. Zpráva o postupu spisové rozluky ve 4. čtvrtletí 1923 uvádí rozsah registratur bývalých ústředních úřadů (v tisících spisů, v závorce množství převzatého materiálu v kg): Vnitro a zahraničí 1455 (8676), ministerstvo kultu a vyučování 1350 (14234), finance 2670 (38700), obchod 2461 (8245), železnice (ministerstvo, vídeňská ředitelství aj.) 7783 (59123). Uvažujeme-li poměr 15 cm = 5 kg vybavil železniční rezort pro ČSR 1774 bm písemností. SÚA Praha, fond MV – dodatky (ministerstvo vnitra – dodatky), kr. 22.

16. Směrnici vydalo ministerstvo zahraničí ČSR 1.2.1921 čj. 35035/20 přes na základě instrukce předložené Úřadem zástupce ČSR ve vídeňské sekci reparační komise z 10.12.1920. SÚA Praha, fond MV – dodatky, kr. 21.
17. Návrh JUDr. Tachecího na zjednodušené vybavování spisů z 28.4.1921. SÚA Praha, fond LKMŽ – nezpracovaný materiál, kr. 1.
18. Josef Pilnáček „odborný spisovatel“ z Vídně nabídl ministerstvu železnic ČSR v roce 1931 sepsání archiválií týkajících se rezortu v Archivu pro dopravu ve Vídni. Ministerstvo konstatovalo, že soupis by užitečný byl. Obrátilo se o radu na ministerstvo zahraničí, které oznámilo, že jediným povolaným vykonávat podobné práce je Kulturně- historická komise při vyslanectví. MŽ čj. 55678/1935 s priority. SÚA Praha, fond MŽ, kr. 2027.
19. Úprava vydávání správních spisů sjednaná mezi republikou Československou a královstvím Maďarským, č.160/1927 Sb.
20. MŽ čj. 71574, 71576, 71577/1921. SÚA Praha, fond MŽ, kr. 155. Viz též MŽ čj. 50080/1927, kr. 600.
21. Dohoda a statut komise uveřejněny ve věstníku ministerstva vnitra č.3 z 15.4.1924. Za ČSD se prací zúčastnil zástupce ředitelství drah Košice.
22. Prozatímní zřízení železničního archivu viz spis z 16.6.1920 čj. 31327/1920. SÚA Praha, fond MŽ, kr. 133.
23. Výnos ministerstva železnic z 14.10.1922 čj. Pres 2076/1922.
24. Zřízení ŽA oznámeno v Úředním věstníku ministerstva železnic ročník 5 (1923) č. 7 z 10.2.1923. Čj. 81532/1923 se nalézá jako prius u spisu čj. D-50849/1941. SÚA Praha, fond MŽ, kr. 3677.
25. Bestimmungen über die Verwaltung und Benützung des Archives für Verkehrswesen. (Archiv – Ordnung). Bundesministerium für Verkehrswesen Zl. 1935/St.V. Wien 5.11.1920. SÚA Praha, fond LKMŽ – nezpracovaný materiál, kr. 1.
26. Klecanda Vladimír: Československý železniční archiv. In: Časopis archivní školy ročník 1 (1923), s. 183.
27. Zprávy železničního archivu z let 1924 – 1936 priorovány u spisu čj. 29613/1936. SÚA Praha, fond MŽ, kr. 2164.
28. Pamětní knihy železničních stanic byly zavedeny výnosem ministerstva železnic ze 17.10. 1923 čj. 27291/1923. V roce 1940 došlo k jejich zrušení a po skončení války byly obnoveny. Jejich soustavné vedení ukončila reorganizace železnic v r. 1953.
29. „Obsah Československého železničního archivu“ intimován 23.4.1928 čj. 19461/1928 všem ředitelstvím státních drah. Přiložen je k Zprávě o činnosti ŽA za rok 1927. SÚA Praha, fond MŽ, čj. 19461/1928 jako prius u čj. 29613/1936, kr. 2164.

30. SÚA Praha, fond MŽ, čj. 60346/1938 jako prius u čj. 41254/1943, kr. 4217.
31. SÚA Praha, fond MŽ, čj. D 42478/1940 jako prius u čj. 41254/1943, kr. 4217.
32. Restituce spisů z Polska a Německa viz spis ministerstva dopravy z 15.11.1951 čj. 28122/1951. SÚA Praha, fond MD I (ministerstvo dopravy 1945–1952), kr. 1185.
33. „Richtlinien für die Abgabe und Benutzung der für das Deutsche Reich in Betrag kommenden, derzeit in Protektorat Böhmen und Mähren verwahrten Archivalien.“ Úřad říšského protektora čj. II – B – 20604/20606 z 8.8.1939. Podrobnosti u spisu ministerstva železnic čj. Kd 151/1939 u čj. D–46493/1942. SÚA Praha, fond MŽ, kr. 39.
34. Tamtéž.
35. SNA Bratislava, fond PV (povereníctvo vnútra) sg. Pres/A 1950, kr. 76.
36. SÚA Praha, fond ÚAMV 1949–1950, sg. 109/21a 1950, kr.10.
37. Slovenský zákonník č.79/1941 Zb.z.
38. „Dohoda medzi Československou republikou a Maďarskou lidovou republikou vo veci vzájomného vydania súdnych a správnych spisov ako aj súdnych, poručenských, správnych a finančných depozitov.“ SNA Bratislava, fond PV, sg.Pres/A 1950, kr. 76.
39. SÚA Praha, fond MD I, čj. Pres 1379/1945 z 6.6.1945 jako prius u čj. Pres 1963/1946, kr. 8.
40. SÚA Praha, fond MŽ, čj. Kd 286/1942 s priority, kr. 3939. V rezotech bez vlastního archivu prováděl však AMV dozor již ve 30. letech.
41. SÚA Praha, fond MŽ, vyjádření z 20.9.1941 čj. Kd 1964/1941 jako prius u čj. Kd 286/1942, kr. 3939.
42. Vyjádření Dr. Žáčka k návrhu nového archivního řádu ministerstva dopravy. SÚA Praha, fond ÚAMV 1946–1949 (ústřední archiv ministerstva vnitra), signatura III/4b – 1947, kr. 11.
43. SÚA Praha, fond MD I, čj. Pres 4891/1945, kr. 10.
44. Předpis ČSD A19 Archivní řád platný od 1.9.1947. Schválen výnosem ministerstva dopravy ze 17.3.1947 čj. Pres 2347/1947.
45. SÚA Praha, fond ÚAMV 1951 – 1954, sg.355.0 SAK, kr. 40.
46. Zřízení ústředního archivu ministerstva dopravy viz čj. 23604/1952 ze 14.10.1952. SÚA Praha, fond MD I, kr. 229.
47. Směrnice pro vedení dopravního archivu ministerstva dopravy, MD čj.717/1953 z 20.1.1953. SÚA Praha, fond ÚAMV 1951–1954, kr. 7.
48. Srovnej Tarantová Marie: Podnikový archiv Československých státních drah (ČSD) – Správa Severozápadní dráhy. In: SAP 29 (1989), s. 466–485. K doplnění viz Špiritová Alexandra: Písemnosti bývalého Dopravního archivu

- v Praze. In: SAP 30 (1990), s. 379–383. Statut archivů správ drah vydán ministerstvem dopravy 4.9.1952 čj. 469/1952.
49. Návrh směrnice pro podnikové archivy. SÚA Praha, fond ÚAMV 1951–1954, kr. 7.
50. Podrobné seznamy a protokoly srovn. čj. PD III/1-1215-1954. SNA Bratislava, fond PD (povereníctvo dopravy), kr. 195. Písemnosti byly v dubnu 1964 převezeny z Prahy zpět do Bratislavy, ale inventář fondu je neuvádí.
51. Skartační řád ministerstva dopravy čj. 13524/1953 viz SÚA Praha, fond ÚAMV 1951–1954, kr. 7. Ministerstvo železnic publikovalo svoji skartační směrnici ve věstníku 1953 č. 15 z 30.7.1953.
52. SÚA Praha, fond ÚAMV 1951–1954, signatura 055.6 MD, kr. 11.
53. Tarantová Marie, c. d.
54. Vládní nařízení č. 29/1954 Sb., o archivnictví.
55. Vyhláška ministerstva vnitra o archivech hospodářských a rozpočtových organizací z 13.7.1956 č. 153 Úl.
56. Rozkaz ministra dopravy z 18.6.1958 čj. 29566/1958. SÚA Praha, fond ÚLMD (Ústřední likvidátor ministerstva dopravy) – nezpracovaný materiál, signatura ÚL 1 – 1960(1959), kr. 2. K funkci rezortního referenta pro podnikové archivy srovn. §§ 3 a 4 vyhlášky č. 153/1956 Úl.
57. SÚA Praha, fond ÚLMD – nezpracovaný materiál, čj. 28658/1960 z 20.9.1960, signatura ÚL 1 – 1960(1959), kr. 2.
58. SÚA Praha, fond SÚA 1955–1960 (registratura SÚA), signatura 055.6 MD, kr. 16.
59. Zápis z porady viz SÚA Praha, fond SÚA 1961–1962, signatura 055.6 MD, kr. 16.
60. Tamtéž.
61. Záznam pro domo ústředního likvidátora z 22.3.1961. SÚA Praha, fond ÚLMD – nezpracovaný materiál, signatura ÚL 1 – 1961, kr. 5.
62. Žádost Dílen pro opravu vozidel v Plzni z 6.7.1961. SÚA Praha, fond ÚLMD – nezpracovaný materiál, signatura ÚL 1 – 1961, kr. 5.
63. Změna předpisu Oo9 Směrnice pro vyřazování (skartaci) písemností v oboru působnosti ministerstva dopravy. Věstník ministerstva dopravy 1964 č. 19 ze 14.10.1964.
64. Tarantová Marie, c.d.
65. Předpis Federálního ministerstva dopravy M 26 Směrnice pro podnikové archivy platná od 1.1.1975, schválená ministrem dopravy 20.5.1974 čj. 10581/1974.
66. Spiritza Juraj: Delimitácia archívnych dokumentov slevenskej proveniencie

- a spisová rozluka po zániku České a Slovenské federativní republiky. In: Slovenská archivistika č.1, roč. 29 (1994).
67. Základní informace o ÚTA. Nymburk 1993.
68. Srovn. Kunt Miroslav: České dráhy – smetiště dějin. In: Obzor, týdeník Odborového sdružení železničářů roč.5, č. 25 z 20.6.1994.
69. Bericht der österr. Eisenbahnarchivs über das Jahr 1912. Wien 1913.
70. Vorschrift über die formelle Behandlung der Acten beim Eisenbahnministerium. Wien 1897.
71. Srovn. Mechtler Paul: c.d., s. 98.
72. Vorschrift über die formelle Behandlung der Acten bei der k.k. Staatsbahndirection Pilsen. Plzeň 1897.
73. Geschäftsordnung für die k.k. Staatsbahndirection. Wien 1897.
74. Kanzleivorschrift für die k.k. Staatsbahndirectionen. Wien 1909.
75. Geschäftsordnung für die k.k. Staatsbahndirection. Wien 1909.
76. Příloha tamtéž.
77. Svazek „registratura“. SÚA Praha, fond LKMŽ, kr.1,
78. Výnos rakouského ministerstva financí z 9.4.1869 č. 3886-225, úřední list č.15 pozměněný č. MF 58523 z 1.10.1912. Podrobněji čj. MŽ 71876/1921. SÚA Praha, fond MŽ.
79. Tachecí Alois: K otázce železničního archivu Č.S.R. In: Časopis pro železniční právo a politiku č. 8, roč. 1 (1923).
80. Předpis o formální manipulaci se spisy u Čs. st. drah pro ministerstvo železnic, ředitelství státních drah a služební místa. (kancelářský řád). Praha 1923.
81. Kancelářský předpis pro ředitelství státních drah. Praha 1924. Kancelářský předpis pro ministerstvo železnic. Praha 1924, 1929.
82. Zprávy o činnosti ŽA. čj. 19461/1928 jako prius u čj. 29613/1936. SÚA Praha, fond MŽ, kr. 2164.
83. Kancelářský předpis pro ministerstvo dopravy. Praha 1938.
84. Bielik F., Sopko J., Labo Š., Juck L.: Ministerstvo dopravy a veřejných prac, rezort veřejných prac 1939–1945, inventárny zoznam. SŠÚA Bratislava 1961. Križková J.: Povereníctvo dopravy 1945–1960. Čiastkový inventár. SŠÚA Bratislava 1968.
85. ČSD A11, Spisový řád pro ústřední ředitelství Československých drah, národního podniku. 1950.
86. ČSD A11, Spisový řád pro ústřední ředitelství Československých státních drah, národního podniku. 1951.
87. ČSD A 12, Spisový plán Československých státních drah, národního pod-

niku. 1951.

88. ČSD A 11, Kancelářský řád pro správy drah. Praha 1954.
89. Doplnění kancelářského řádu čj. MD 28250/57 z 25.7.1957.
90. ČSD Oo 7a, Spisový řád provozních oddílů. Praha 1963.
91. Směrnice Ministerstva národní bezpečnosti pro utajování skutečností důležitých pro obranu a bezpečnost státu a pro socialistickou výstavbu republiky ze dne 30.6.1952, č.j. S-8777/40-taj-52. Směrnice pro zacházení se spisy, jejichž obsah je nutno v obecném zájmu utajit před nepovolanými osobami ze dne 30.7.1952 č.j. S-8778/40-52.
92. Směrnice pro zacházení s písemnostmi, které obsahují skutečnosti tvořící předmět státního, hospodářského a služebního tajemství, schválené vládním usnesením č. 807, ze dne 2.8.1957, MV čj. Sv-05375/40-57-A. Seznam utajovaných skutečností v oboru ministerstva dopravy z 1.10.1957 čj. MD 01369/1957.
93. ČSD Oo 9. Směrnice pro vyřazování (skartaci) písemností v oboru působnosti ministerstva dopravy. Praha 1960.
94. M 25 Směrnice pro vyřazování písemností v působnosti federálního ministerstva dopravy, platí od 1.10.1974.
95. Směrnice M 25, platí od 1.1.1979.
96. M 25/1 Směrnice pro vyřazování utajovaných písemností, platí od 1.1.1975.
97. Spravodajca ministerstva dopravy, spojov a verejných prác SR č. 2 z 1.4.1994. Obdobně spisový poriadok ministerstva byl uveřejněn ve Spravodajci č. 5 z 1.10.1993.
98. Skartační řád pro vyřazování písemností v působnosti s.o. České dráhy. Schváleno 31.5.1993, příloha 4 Věstníku oblastního ředitelství Praha č. 6/1993.