

Ústřední technická knihovna dopravy

Ing. Miroslav Kunt, Ing. Mojmír Krejčířik

Dostatek relevantních informací je důležitou podmínkou rozvoje příslušného oboru. Mezi poskytovatele takovýchto informací patří nepochybně i knihovny. Doprava takovou knihovnu má. Je jí Ústřední technická knihovna dopravy (ÚTKD) v Praze.

V současné době je ÚTKD knihovnou neveřejnou, která buduje, udržuje a zpřístupňuje ojedinělý knihovní fond tuzemské i zahraniční odborné literatury, obsahující asi 120 000 knihovních jednotek z dopravy a oborů s ní souvisejících (právo, ekonomika aj.), dále odborná periodika tuzemská a především zahraniční. Knihovna slouží přednostně zaměstnancům Ministerstva dopravy, Generálního ředitelství Českých drah, a.s., organizačním složkám pod ně spadajícím, všem pracovníkům ČD a.s. a studentům a pedagogům Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity v Pardubicích. Studovna knihovny je však přístupná i ostatním čtenářům a zájemcům o studium. Základem fondů jsou tuzemské a zahraniční monografie, ročenky, úřední věstníky, vázané časopisy, normy, rezortní předpisy včetně historických, předpisy UIC a OSŽD, směrnice EU, rezortní výzkumné zprávy, jízdní řády, mapy apod. Katalog knihovny je z části k dispozici na Internetu (<http://www.upv.cd rail.cz/knihovna/default.htm>).

Dnešní Ústřední technická knihovna dopravy je jedna z mála odborných knihoven v ČR, která si dokázala udržet ve svém osmdesátiletém vývoji kontinuitu a zůstává přes všechny problémy živým organizmem. Nezaškodí tedy malé ohlednutí.

Bouřlivý rozvoj dopravy v 19. století dal vzniknout velkým dopravním podnikům, mezi kterými zaujaly čelné místo železniční společnosti. Ty si pro svou potřebu budovaly první odborné, či jak se tehdy říkalo úřední, knihovny. Koncem století obsahovala taková knihovna deset až dvacet tisíc svazků, jedna z největších patřících společnosti Baltimore & Ohio Railways v Altoona (USA) měla svazků 35 tisíc.

Vedle soukromých podniků také státní úřady a podniky dbaly na vzdělávání svých pracovníků. Jejich úřední knihovny se stávaly dokumentačním centrem oboru.

Ve Vídni takto vzniká po zřízení ministerstva železnic v roce 1896 „Amtsbibliothek des k.k. Eisenbahnministeriums“. Základ jejích knihovních fondů tvořila knihovna bývalého generálního ředitelství státních drah doplněná o fondy knihoven

zestátněných železničních společností. Doplněována byla dary státních knihoven a nákupy. V roce 1904 otevřela svoji studovnu. Ke konci roku 1911 spravovala 52 000 svazků. Také každé ředitelství státních drah mělo svou knihovnu čítající průměrně 1 000 svazků.

Po vzniku Československé republiky převzalo ministerstvo železnic ČR téměř úplně organizační strukturu rakouské železniční správy. V ní měla své stálé místo knihovna a archiv. Nový úřad ihned po svém vzniku, v první polovině roku 1919, zřídil při presidiu ministerstva „úřední knihovnu, čítárnu a archiv“. Tento útvar sídlil v pražské Dlážděné ulici č. 5, hlavní to budově ministerstva.

Když začalo v rámci spisové rozluky proudit z Vídně po roce 1920 množství písemností a archiválií, bylo rozhodnuto o osamostatnění archivu, který byl provizorně zřízen v roce 1920 a definitivně pak pod názvem „Československý železniční archiv“ v roce 1923. V tomtéž roce dostává knihovna další úkol: zabezpečit pro ministerstvo výstřižkovou službu (motorování tisku).

Samotná knihovna začínala z ničeho. První publikace byly získány z ředitelství státních drah (převážně věstníky, předpisy), z úřadů, dary a nákupem. Nákupy provádělo ministerstvo i v cizině, v knihkupectvích a antikvariátech ve Vídni, Lipsku, Berlíně i Hamburku. Množství odborných tisků daroval Spolek českých úředníků železničních.

Knihovna ve Vídni sice nabídla v roce 1921 některé publikace (převážně právní spisy), ale ministerstvo železnic na nabídku nereflektovalo a předalo ji ministerstvu vnitra.

Za první rok své existence se mohla knihovna pochlubit 2 471 jednotkami. Na čistě technickou literaturu knižní připadalo pouze 10 % z tohoto množství. Většinu fondu tvořila díla úřední, národohospodářská a právní.

Výsledkem usilovných akvizic bylo 23 tisíc svazků v roce 1928. K nim byly zhotoveny lístkové katalogy používané a doplňované dodnes: sdružený (titulový a autorský), heslový a soustavný. Knihovna odebírala 207 úředních a odborných a 57 ostatních periodik, čímž se řadila na 7. místo mezi 18 odbornými knihovnami v republice. Roční přírůstek činil 3 000 jednotek. Vydávala periodické přehledy přírůstků a ročně zpracovala několik tisíc výpůjček, převážně pro úředníky ministerstva a podřízených služeben.

Po personální stránce začínala knihov-

na se dvěma zaměstnanci: Václavem Kelerem, dlouholetým redaktorem Časopisu českého úřednictva železničního, ředitelem knihovny, který proslul jako editor a redaktor mnoha významných publikací. Jen namátkou: „Čeští železničáři v odboji za války a o převratu“, „Deset let Československých státních drah.“ Druhým pracovníkem byl Jiří Bulušek, který se v roce 1935 stal představeným od knihovny odděleného tiskového referátu. Zatímco v roce 1920 pracovali v knihovně jen uvezení dva pánové, v roce 1928 to byly 4 osoby (z toho dvě ženy) a o deset let později již 7 lidí. Ti však už obývali nové prostory prvního suterénu paláce na Petřském nábřeží (nyní nábřeží L. Svobody 12), dokončeného v roce 1932.

Knihovna bez úhony přečkala 2. světovou válku. Již nebyla „úřední knihovnou ministerstva železnic“, ale v souladu s kompetencemi ministerstva dopravy (vzniklo v roce 1938, v roce 1942 „přibralo“ ještě většinu agend bývalého ministerstva veřejných prací) začala systematicky rozšiřovat své fondy o publikace týkající se dalších druhů dopravy.

Koncem března 1947 je v knihovně ve třech místnostech a skladišti (319 m²) na 998 metrech ocelových a dřevěných polic 36 064 knih a vázaných ročníků periodik, 670 atlasů a map. Odebíráno je 237 titulů časopisů. Kromě toho bylo v odborech ministerstva k trvalému používání přiděleno knihovnou dalších 1 354 knih a 809 map. Tento fond spravovalo 6 zaměstnanců, z toho 3 knihovníci. Katalogizace byla prováděna ručně a teprve se pomýšlelo na využití psacího stroje.

Pozvolna se začala měnit skladba fondu, když se dříve administrativní knihovna postupně přetvářela s přílivem technické a politické literatury.

V roce 1952 dochází k rozdělení ministerstva na ministerstvo dopravy a ministerstvo železnic, ke kterému byla knihovna přičleněna. Rozkazem ministra č. 2 ze dne 13. 8. 1952 byl schválen velice progresivní „Statut Ústřední technické knihovny ministerstva železnic.“ Knihovnu vedl náčelník, bezprostředně podřízený náměstkovi ministra a byla jí svěřena též dokumentační činnost (bibliografie a rešerše), prováděná od roku 1949 Ústředním ředitelstvím ČSD. Zaměstnávala nyní 10 pracovníků (4 se zabývali dokumentací). V září 1952 ustavilo „na zelené louce“ svoji knihovnu i ministerstvo dopravy. Hned po opětovném spojení obou ministerstev vzniká v roce 1953 „Ústřední technická knihovna ministerstva dopravy“, kterou je vydán nový statut, který definoval i vztah k slovenskému povereníctvu dopravy. S novým výpůjčním řádem se v roce 1957 knihovna otevírá i „studentům i pracovníkům mimo resort dopravy.“

Prověra činností aparátu ministerstva v roce 1955 ukázala na neefektivní duplicitní provádění mnoha činností a vyplynula z ní myšlenka zřídit jednotné dokumentační středisko. Dokumentační činnosti v roce 1956 tedy přešly na studijní oddělení Výzkumného a vývojového ústavu dopravy (VVÚD) a knihovna je začleněna do Ústřední správy kádrů ministerstva. Při další reorganizaci přechází dokumentační úsek v roce 1957 do Technické ústředny ČSD. Protože toto uspořádání nevyhovovalo (dokumentace sloužila převážně jen zmíněnému útvaru), dochází dnem 1. 11. 1959 k vytvoření „Střediska technicko-ekonomických informací dopravy“. Knihovna se slučuje s obdobným útvarem Výzkumného ústavu dopravního (VÚD) a přechází dnem 1. 1. 1960 pod jeho správu. V souvislosti s výměnou budov mezi ÚV KSČ a tehdeším ministerstvem dopravy a spojí se v roce 1960 knihovna přestěhovala do budovy bývalé banky, paříčí v té době ministerstvu, v Hyberské ulici č. 5, kde sídlí dodnes.

Reorganizace v letech 1958-1960 byly těžkou ranou pro celý chod ministerstva. Důsledkem bylo podcenění a likvidování všech „nevýrobních“ agend. Byl zrušen dopravní archiv a personál knihovny se snížil na tři pracovníky - spravujících 66 897 knižních jednotek v roce 1959. Statut knihovny, zakládající její význačné postavení v úřadě, zůstal nenaplněn. Také ministerstvo školství, které zajišťovalo nákup cizozemské literatury, přidělilo v roce 1958 ministerstvu dopravy kvótu jen 400 titulů, když většina ministerstev dostala více jak dvojnásobek (1 000 titulů). Projevuje se nedostatek prostor - v jedné místnosti knihovny se usadilo skladiště hospodářské správy. Knihy nebyly od roku 1951 soustavně čištěny, takže se pouze otíraly při výpůjčkách.

V roce 1962 je také v resortu dopravy přikročeno k budování jednotné soustavy technicko-ekonomických informací (TEI) a knihovna se stává součástí „Resortního řídicího střediska TEI při VÚD“, kde se definitivně znovu schází knihovna a dokumentační služby.

V souvislosti s ústavními změnami po roce 1968 a se vznikem Federálního ministerstva dopravy o tři roky později knihovna pod názvem „Ústřední technická knihovna FMD“ (ÚTK FMD), stále však začleněná do VÚD. Po reorganizaci výzkumně-vývojové základny resortu v březnu 1973 je organizačně začleněna do „Odvětvového informačního střediska (ODIS) VÚD Žilina“ a odtud spolu s ODIS přechází v dubnu 1979 do Ústředí výpočetní techniky dopravy Praha. Pracuje v ní 6 zaměstnanců. Od roku 1977 je výsledkem dokumentační činnosti budování automatizovaného informačního

systému dopravy TRIS, obsahujícímu především anotace ze zahraničních periodik odebíraných knihovnou.

Po zániku československé federace se název knihovny změnil na „Ústřední technickou knihovnu dopravy“, která se spolu s Odvětvovým informačním střediskem se stala součástí odštěpného závodu ČD, s.o. DATIS (Datové a informační služby, předtím CIT - Centrum informační technologie), po jeho sloučení se Správou železničních telekomunikací v roce 2004 je součástí ČD a.s., Telematika, o.z.

Rok 2004 je mezníkem i z jiného důvodu. Ministerstvo dopravy, které se dosud podílelo spolu s Českými drahami na financování knihovny, již příspěvek knihovně - poprvé po 85 letech - neposkytuje. Celé financování provozu leží tedy na Českých drahách, a.s., resp. na jejich odštěpném závodu ČD Telematika, jehož předmět činnosti se plně zaměřuje na informační a komunikační technologie. Navíc reálně hrozí, že se z oborové dopravní knihovny postupně stane knihovna pouze železniční. Varující je i osud bývalého Ústředního dopravního archivu popsany naposledy v příspěvku Ing. Jaroslava Ryby v Dopravě č. 2/2004.

Knihovně by jistě pomohlo logičtější začlenění ať již v rámci ČD, a.s. (nabízí se např. Technická ústředna dopravní cesty či Výzkumný ústav železniční) nebo převod do správy jiné rezortní instituce (Centrum dopravního výzkumu je faktickým nástupcem VÚD v českých zemích). Také „zveřejnění“ jako specializované knihovny dle knihovního zákona č. 257/2001 Sb. by umožnilo získávat účelové dotace z prostředků státního rozpočtu.

Knihovna je díky svému specifickému zaměření i rozsahu soustavně budovaných fondů významným zdrojem odborných informací, kterým zůstává i přes omezování finančních prostředků k doplňování fondů. Je třeba si přát, aby si ÚTKD, jejíž vývoj chtěl tento příspěvek přiblížit, nadále udržela dosavadní knihovnickou úroveň a mohla tak i v budoucnu plnit své poslání - poskytovat informace ke kvalitnímu řízení, vědeckotechnickému rozvoji a odbornému vzdělávání, jak je tomu ostatně ve všech vyspělých zemích.

Informace o konání XI. semináře IDS (Lázně Bohdaneč 31. 5. - 2. 6. 2004)

V hotelu Technik Lázně Bohdaneč uskutečnil Institut Jana Pernera pod záštitou náměstka ministra dopravy Ing. V. Kocourka ve dnech 31. 5. - 2. 6. 2004 již XI. seminář IDS (integrován dopravní systémy hromadné přepravy osob).

Semináře se zúčastnilo cca 120 osob. Byli to organizátoři přípravy a provozování IDS, participující dopravci, zástupci krajských úřadů, magistrátů, městských úřadů, představitel projektových a výzkumných ústavů.

Doc. Ing. Karel Kavalec, CSc., odborný garant, který seminář moderoval, seznámil účastníky se současnou situací IDS v České republice a zároveň poukázal na problémy, se kterými se tyto dopravní systémy potýkají. S hlavními referáty na semináři vystoupili: Ing. Milada Šmejkalová, ředitelka odboru veřejné a kombinované dopravy MD, JUDr. Daniela Kovalčíková, vrchní ředitelka MD, Ing. Miroslav Vančura, CSc., vedoucí oddělení odboru dopravní politiky MD, z odboru financí a ekonomiky vystoupili RNDr. Jiří Pátek, vedoucí oddělení, Ing. Marie Benešová a Ing. Michal Němec, z odboru drah a železniční dopravy MD Ing. Mgr. Jiří Náleška, dále Ing. Květoslava Kořínková, CSc., vedoucí katedry Vysoké školy mezinárodních a veřejných vztahů Praha a Ing. Rudolf Markvart z odboru osobní dopravy a přepravy GR ČD, a.s.

Prezentací z vytváření a provozování IDS ve vybraných městských aglomeracích přednesli Ing. Vychodil (PID Praha), Ing. Kmochová a Ing. Filipčík (ID Plzeňska), Ing. Kulich (VYDIS, tj. Hradec Králové - Pardubice), Ing. Návrat a Ing. Witichová (IDS Olomouckého kraje) a Ing. Holec (IDS JMK). Se zkušenostmi z provozování nového dopravního systému v oblasti Rychnova nad Kněžnou seznámil účastníky Mgr. Bárta (Výřek KID s.r.o.). O vývoji nového odbavovacího systému na ČD, a.s. hovořil Ing. Jan Charamza (ČD, a.s. - TELEMATIKA, o.z.). Doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. z dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice se zmínil o zajímavém přístupu k provozování regionální železnice Ruhrtalbahň v SRN. RNDr. Kotík a Mgr. Bartušek (ČSAD SVT Praha s.r.o.) prezentovali rozpracovaný model pro optimalizaci dopravní obslužnosti ve Středočeském kraji s možností jeho aplikace i v ostatních krajích ČR.

V diskusních příspěvcích prezentovali účastníci své připomínky k legislativním nedostatkům při realizaci a provozování IDS v podmínkách krajského uspořádání a finančním problémům týkajících se rozvoje a provozování těchto dopravních systémů, jakož i k dalším otázkám činnosti a přípravy IDS v jednotlivých regionech a městských aglomeracích ČR. Na závěr semináře byly přijaty závěry a doporučení, jejichž text bude uveřejněn v elektronické formě na stránkách www.perner.cz.

Konání XII. semináře se předpokládá v příštím roce v měsíci květnu. Bude, jako obvykle, zaměřen na neaktuálnější problémy IDS a zabezpečení dopravní obslužnosti v České republice, tj. na problematiku dopravní legislativy a financování, zejména při uvažované zvýšené pravomoci krajů při rozhodování o použití finančních prostředků.

(Gal)